

乗合バス事業の規制緩和が もたらした効果



第95回運輸政策コロキウム報告
2009年3月19日
報告者：大井尚司(研究員)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 1

報告の構成

1. 研究の背景と目的
2. 規制緩和の経緯と背景のあらまし
3. 規制緩和の効果 — 全国の事例考察
4. 規制緩和の効果
— 産業全体の定量分析の試み
5. まとめ：
規制緩和の評価と事業者・行政の役割

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 2

1. 研究の背景と目的
2. 規制緩和の経緯と背景のあらまし
3. 規制緩和の効果 — 全国の事例考察
4. 規制緩和の効果
— 産業全体の定量分析の試み
5. まとめ：
規制緩和の評価と事業者・行政の役割

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 3

規制緩和後に各モードで起きたことの例

- **乗合バス：**
高速バスに事業者新規参入、新路線展開
一般路線にも事業者の新規参入
** 事業者の経営破たん相次ぐ
- **貸切バス：**
参入増加('00年度末 2,864社→'05年度末 3,921社)
事故の発生(スキーツアーバスの事故など)
- **タクシー：**
新規参入
運賃の多様化・低下
供給過剰・事故の発生

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 4

規制緩和後の各モードにおける国の施策

- **乗合バス：**
バス活性化方策検討小委員会(07.6)
地域公共交通活性化・再生法(07.10)／活性化総合事業
- **貸切バス：**
貸切バスに関する安全等対策協議会(～07.10)
貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会(いわゆる格付け:08.9～)
- **タクシー：**
供給拡大に対する試行的措置の見直し(08.7～3年間
試行)→いわゆる「需給調整規制」の復活

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 5



2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 6

問題意識(背景)と目的

規制緩和でおきたこと(効果)の整理

- 規制緩和によって、どこで何が起こったか
- 規制緩和の効果(プラスorマイナス)はあったか
- 規制緩和がどのような効果(プラスorマイナス)を想定していたのか
- その効果(プラスorマイナス)は想定どおりか

**今後の制度設計・各当事者のあり方の提案
(事業者・行政の役割)**

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 7

研究対象

- 乗合バスに限定して議論
 - … 貸切バス・タクシー等は今後の課題
- 研究対象
 - 都市間バス(高速バス)
 - 都市間バス(ツアーバス) ←これも対象に含む
 - 空港リムジンバス
 - 都市内バス
 - 地方バス

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 8

研究方法

- 政策資料による整理
 - … 規制緩和にいたる流れ、想定した効果
- 当事者へのヒアリング・現地調査
 - … 規制緩和で起こったことの実態把握
- 定量分析(データ解析)
 - … 規制緩和の「効果」の把握(費用面のみ)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 9

1. 研究の背景と目的
2. **規制緩和の経緯と背景のあらまし**
3. 規制緩和の効果 — 全国の事例考察
4. 規制緩和の効果
 - 産業全体の定量分析の試み
5. まとめ:規制緩和の評価と政府の役割

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 10

公共交通部門における規制緩和の流れ (概要)

- **1996年 運輸部門における需給調整規制廃止が決定**
 (背景) 環境の変化: 他省庁の動き、外国の影響など
 ↓
 問題点の議論(安全面、不採算路線への影響など)
 ↓
- 2000年: 貸切バス・鉄道事業の規制緩和
 (参入退出、運賃)
- **2002年: 乗合バスの規制緩和(参入退出、運賃)**

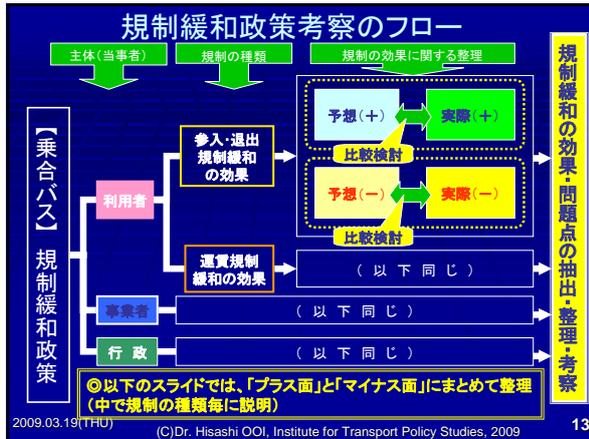
2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 11

規制・規制緩和の必要性に関する理論的見解

- **規制の根拠** = 「市場の失敗」への対応
 - ・ 競争条件の確保(過当競争の防止)
 - ・ 消費者保護
 - ・ ミニマムサービス確保 など
- **規制緩和の根拠** = 「社会的厚生」損失の抑制
 - ・ 消費者利益の拡大(価格低下など)
 - ・ 企業行動の自由化・効率化
 - ・ 行政(規制)コスト抑制 など

→ 乗合バスの規制緩和ではどうだったか?

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 12



【利用者】 規制緩和で国が予想した効果 (行革委の議論内容等に基づいて報告者が整理)

サービス向上期待／路線の廃止やサービス複雑化に懸念

	規制	予想されたこと
プラス面	参入退出	① 目的・価格等の条件に合わせたサービスが利用できるようになる(選択肢の多様化) ② サービス水準の向上(路線や便数増など)
	運賃	① 価格(運賃)が低下 ② いろいろな運賃が出現(サービス水準別、など)
マイナス面	参入退出	① 地方部で利用路線が廃止される可能性 ② 複数のサービスが出現することによる混乱 ③ サービスが悪化することも(ネットワーク等)
	運賃	① 価格体系が複雑になり混乱する可能性
	安全	① 安全性が低下する可能性とそれへの不安

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 14

【事業者】 規制緩和で国が予想した効果 (行革委の議論内容等に基づいて報告者が整理)

事業活動に関する自由化が期待／競争激化の懸念

	規制	予想されたこと
プラス面	参入退出	① 新規参入環境の整備(参入障壁解消) ② 競争の結果としての効率化 ③ 撤退の自由化
	運賃	① 価格(運賃)決定の自由化
マイナス面	参入退出	① 過当競争の発生 ② 新規参入・中小事業者の淘汰の可能性
	運賃	① 価格競争の発生(排他的価格競争など)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 15

【行政】 規制緩和で国が予想した効果 (行革委の議論内容等に基づいて報告者が整理)

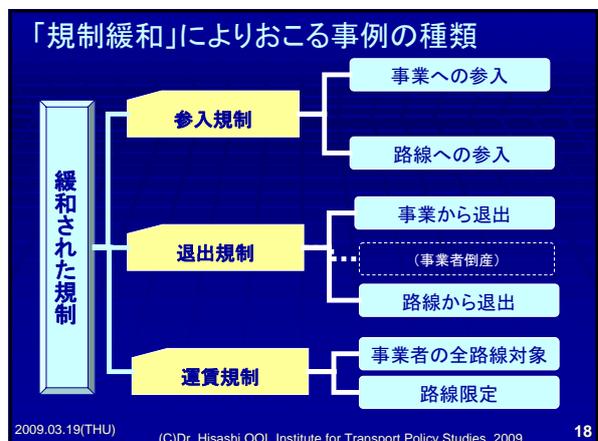
行政コストの減少期待／競争監視の負担増

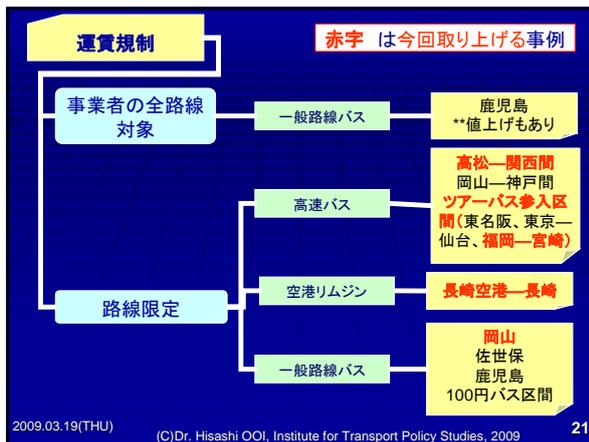
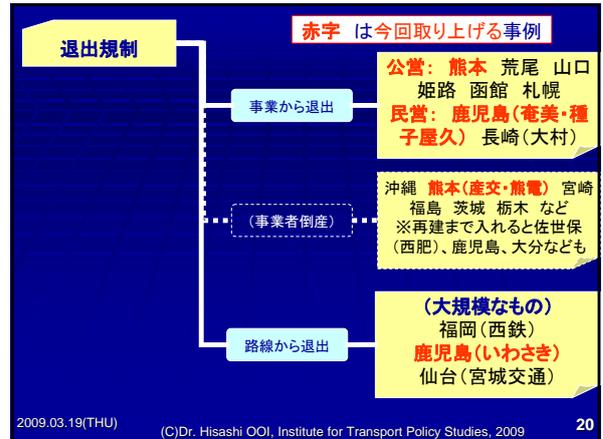
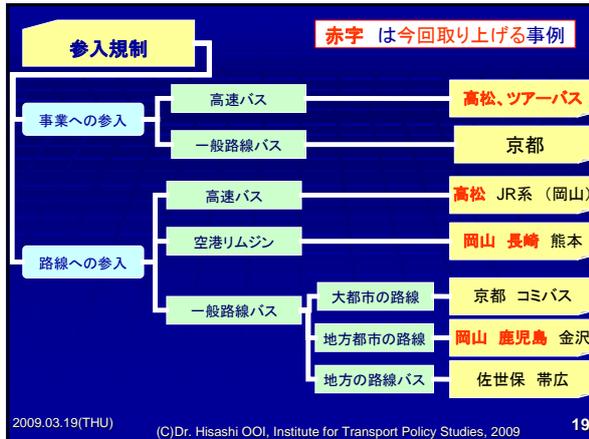
	規制	予想されたこと
プラス面	参入退出	① 行政コスト・規制コストの抑制(低費用事業者の出現、規制の廃止に伴い)
	運賃	① 規制コストの抑制
マイナス面	参入退出	① 競争の弊害に対する監視等が必要(クリームスキミング、排他的競争、安全面など) ② セーフティネット確保の行政コストが増加(廃止になった路線のケア)
	運賃	① 価格競争(の発生可能性)への対応

⇒ では、実際どのような効果が出たのか?

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 16

1. 研究の背景と目的
 2. 規制緩和の経緯と背景のあらまし
 3. 規制緩和の効果
— 全国の事例考察
 4. 規制緩和の効果
— 産業全体の定量分析の試み
 5. まとめ:
規制緩和の評価と事業者・行政の役割
- 2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 17





- ## ヒアリング対象
- 対象
 - 自治体(都道府県)
 - 自治体(市町村)
 - 事業者(既存事業者)
 - 事業者(後発参入あるいは後継事業者)
 - 地方運輸局・運輸支局
 - 内容
 - 当事者別の対応についてヒアリング
- 2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 22

第3章の目次(扱う事例)

- 3.1 高速バス
- 3.2 ツアーバス
- 3.3 空港リムジンバス
- 3.4 都市内バス
- 3.5 地方バス
- 3.6 運賃に関する競争

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 23

- 3.1 高速バス
- 3.2 ツアーバス
- 3.3 空港リムジンバス
- 3.4 都市内バス
- 3.5 地方バス
- 3.6 運賃に関する競争

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 24

3.1 高速バス

- 取り上げる事例
高松一関西間の高速バス
- 以下の説明の流れ
新規参入(規制緩和)以前の状況
規制緩和後の新規参入とサービスの变化
頻度・運賃・乗客数の变化
最近の状況
まとめ

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 25

新規参入(規制緩和)以前の状況

- もともと民間事業者のみで運行開始
四国側は3社共同出資会社設立(免許の関係)
- 2001年 JRバス(西日本・四国)が参入
(便数増・運賃はそれまで値下げして)
→ 民間側: 運賃の値下げ、便数増便で対抗
- 1年間競争一頻度拡大に限界
→2002.4 共同運行へ切り替え

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 26

規制緩和後の新規参入とサービスの变化

- 規制緩和後: 新規事業者の参入(2002.8)
(高松エクスプレス=フェリー会社出資)
→ JRと民間の共同運行はこれへの対抗も
- 参入後のサービスの变化
価格競争・サービス競争の発生
パークアンドライドの駐車場整備(共同・自社)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 27

高松一大阪線の運賃の推移

年	月	<民営> 四国高速 阪急	JR	JR/民営	フットバス 南海	フットバス 南海
行き先		梅田 [なんば]	大阪駅 [なんば]	大阪駅[なんば] [往復]	[なんば]	[なんば] [往復]
1996	4	4,500				
1997		4,590				
1998		↓				
1999		↓				
2000		↓				
2001	4	4,300	4,300			
2002	4	(共同運行)4,000				
2002	8			6,400 [8,000]	[3,600]	[8,000]
2002	12					
2003	2	3,800 [3,600]				
2004	1					[5,000]**
2005						
2006						
2007						
2008	3	3,900 [3,900]	7,000 [6,800]		[3,800]	[6,800]
2009	1	3,900 [3,900]	7,000 [6,800]		[3,800]	[6,800]

[]は高松-なんばの料金
**=平日回数券(4枚10,000円)の2枚分=>04.3に廃止

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 28

高松一大阪線の運行頻度の推移

年	月	民営(四国 高速・阪急)	JR	フットバス (南海)
行き先		梅田 [なんば]	大阪駅 [なんば]	なんば
1996	4	4		
1997		↓		
1998		↓		
1999		↓		
2000		↓		
2001	4	14	12	
2002	4	(共同運行)28		
2002	8	(共同運行)32 [22]		8
2002	12	(共同運行)32		13
2003	12	(共同運行)32 [32]		
2004	3			16
2005				
2006				
2007				
2008				
2009	1	(共同運行)32 [32]		16

[]はなんば経由便

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 29

輸送人員の推移

■ フリーケンシーが上がり、乗客数は増加へ
(高松-京阪神 2001年 61.5万 → 2006年 124.3万)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 30

サービス面の変化

- パークアンドライドの実施（新規、既存とも）
（高松エクスプレスのWEBより）

（著作権の関係で表示していません）
- ポイントカード（新規側がスタート⇒既存が追随）
- フェリーと共通の回数券（新規のみ）

2009.03.19(THU)

(C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009

31

最近の状況

- 新規・既存事業者 双方値上げ(2008.3)
→ 値下げ競争が限界(協調値上げではない)
値上げしても新規のほうが安い
- サービスの差別化
ルートの延伸→高松を經由しない直行便運行
（JR/民間、09年から）
隣の席を100円で確保（新規事業者のみ）

2009.03.19(THU)

(C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009

32

高速バス：まとめ

規制緩和のプラス面

- フリークエンシーの増加
- サービス面での改善(多様なサービスの出現)
- 運賃の低下

マイナス面

- 新規事業者と既存事業者のイコールフットイングが不十分
バス停の制約(高松駅=市がバス停整備して入れた)
運賃競争発生(独自性出しにくい・体力勝負になる)
- 国への手続き関係が簡素化されていない
手続きが煩雑でコストかかる

2009.03.19(THU)

(C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009

33

3.1 高速バス

3.2 ツアーバス

3.3 空港リムジンバス

3.4 都市内バス

3.5 地方バス

3.6 運賃に関する競争

2009.03.19(THU)

(C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009

34

3.2 ツアーバス

以下の説明の流れ

- ツアーバスの経緯
- 高速路線バスとの違い
- ツアーバスの種類
- ツアーバスの価格設定
- ツアーバスのマーケット
- ツアーバスの取り組み
- (参考事例)福岡一宮崎線の競争について
- ツアーバス:まとめ

2009.03.19(THU)

(C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009

35

ツアーバスの経緯

- ルーツは複数=規制緩和で始まったのではない
 - ① 旧来型=「帰省バス」(北海道でスタート)
 - ② スキーバス事業からツアーバスへ拡大
2001年参入のオリオン、ウィラー
東京-大阪線(TDL・USJ)が初期の路線
 - ③ ツアーバスにのみ参入
2004年参入のロータリーエアーサービスなど
- ②か③が主流になっている(ここでは②③を扱う)
現在、50~80社程度存在(楽天調べ)
既存事業者が参入する例も(弘南バス、サンデン)

2009.03.19(THU)

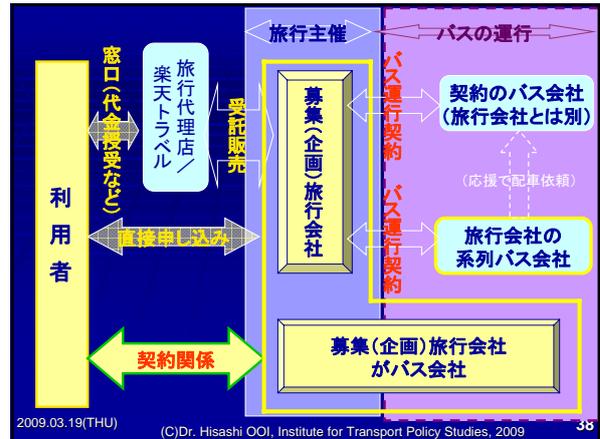
(C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009

36

高速路線バスとの主な違い

	高速路線バス(4条)	ツアーバス(旅行業法)
法規	道路運送法(乗合)	販売:旅行業法 運行:道路運送法(貸切)
運賃設定	道路運送法に基づく 賃率に基づいて計算	貸切バスの原価と間接経費に基づき計算
販売時の契約関係	顧客—バス運行会社	顧客—主催旅行会社
主な違い	停留所が運行許可条件 運賃は規制あり(届出)変更は容易でない 定時定路線が原則 0人でも運行必要 当日乗車・車内での料金 收受可能 取消料・販売手数料低い	バス停がない 運賃に関する規制なし 価格変更が容易(イールド マネジメントが可能) 路線は貸切免許の範囲 (事業区域の規制がある) 車内での現金收受不可 取消料・販売手数料は旅行 と同じ(高め?)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 37



ツアーバスの種類

	①完全分業	②グループ内製	③完全内製
例	オリオン (大多数これ)	ロータリー(旅バス) ウィラー(一部)	MK 桜観光
企画・販売	旅行会社	旅行会社	バス会社
バスの運行	契約バス会社	系列バス会社 (旅行会社の子会社)	バス会社
メリット	車両確保容易 費用など負担少	意思疎通が早い サービス水準確保	委託コスト不要 サービス水準確保
問題点	サービス・安全水準の監視困難 トラブル時の対応	バス会社保有の費用等負担が大 車両不足時の対応	旅行業免許取得 販売網の確保 車両不足時対応

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 39

ツアーバスの価格設定

- 基本は、バスの原価+間接経費+利益で決定
- 代理店販売の場合: コミッションは10-15%程度(乗合は5%)
- 原価の変動で運賃が変わる:ピークは高い
- **ツアーバスが高いことも**(下記:3/19東京発大阪行き)

	JRバス	近鉄バス	ウィラー	オリオン	キラキラ
シート	4列WC付 (青春ドリーム号)	4列WC付 (フライングスニーカー)	4列WC無 (スタンダード)	4列WC無 (スタンダード)	4列WC無 (スタンダード)
価格	5,000	4,800	6,800	6,500	6,500

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 40

ツアーバスの取り組み

- 一時期高速バスが行った取り組みをさらに進化
→ シート開発、広めのトイレなど
- **バス通しのネットワーク構築にも積極的**
自社便乗り継ぎ制度、ネット販売など
※ 既存事業者との連携にも前向き(複数社の談)
- 外国人観光客への対応
- **安全協議会**
安全基準に達しない事業者とは契約しない(そのため
ある希望規模以上の事業者との契約)仕組み

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 41

ツアーバスのマーケット

- 顧客層: 20-30代、女性が多い
- ほとんどがネット購入
- 首都圏や大都市の利用者が多い
⇔ 地場のバス会社が強い地方では弱い
- 一方が大都市圏にないとビジネスとして成立しづらい

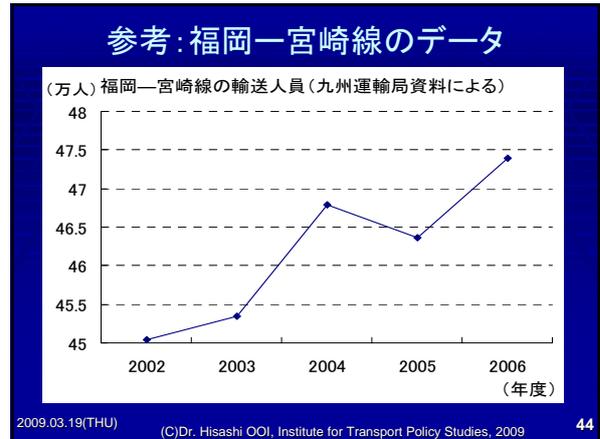
	大都市—大都市	大都市—地方都市	地方都市相互間
夜行	ツアー ◎	ツアー ○ (地方側は乗合◎)	乗合 ◎
昼行	ツアー ○	乗合 ◎	乗合◎(宮崎福岡線はツアー○)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 42

参考事例：福岡一宮崎線の競争

- 2006年ごろ～ ツアーバス参入
(2008.8.23調査) 主催会社:4社 便数:12往復/日(最大)
運賃 片道3,200~3,300円(高速バス6,000円)
- 高速バスへの影響
朝宮崎発・夕方福岡発便が10%以上減少
- 高速バス事業者の対策
2007.12～ 週末限定で3,000円(片道)の学割設定便追加
(試験運行)→ 採算ラインはクリア
2008.7～ 『皆割フェニックス』として定期運行開始(09.4増便)
4往復/日、片道3,300円
(価格実現の背景) 通常便よりサービスを落とす(4列シート)
20人/便が採算ライン(高めに設定)
→ お客も順調に確保できているとのこと

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 43



ツアーバス：まとめ

- ◎ 結果(実質)的に高速路線と競争
→ 高速バスの価格・サービス改善には寄与
- ◎ 一方で、以下の点は「イコールフットイング」の必要性
 - ① 安全面・事業者の品質面の管理
監督が不十分で実質上「安全規制緩和」に改善要
ツアーバスも安全・品質面は4条同様にするのが当然
 - ② 運行・販売等に関する道路運送法規定の柔軟化
4条高速バスに、ツアーバス同様の柔軟性を付与すべき
→ 規制緩和の想定していた効果を発揮できる
 - ③ 参入障壁の撤廃
特にバス停問題(名古屋、三宮などで改善事例あり)
 - ④ 旅行会社の道路運送法に対する理解

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 45

- 3.1 高速バス
- 3.2 ツアーバス
- 3.3 空港リムジンバス
- 3.4 都市内バス
- 3.5 地方バス
- 3.6 運賃に関する競争

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 46

3.3 空港リムジンバス

- 取り上げる事例：
 - ① 岡山(客引きを行う競争から、協調へ)
 - ② 長崎(価格競争・路線の差別化から協調)
- 以下の説明の流れ(各事例について)
競争以前の状態
競争状態
調整過程

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 47

① 岡山 — 競争以前

- 空港の所在地で、リムジンバスの運行事業者が決まっていた(事業エリア)

旧空港時代(岡南) = 岡山電気軌道(岡電)
↓
現空港へ移転(1988～) = 中鉄バスへ変更
↓
岡電も申請
= 岡山東京線の増便時に参入を認める裁定
... 中鉄の独占状態(1988-2003)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 48

① 岡山 — 競争状態

- 岡山東京線のダブルトラック化(2002年)と乗合バス規制緩和: 岡電が参入(2003.12~)、競争へ
 (岡電の参入) 岡山駅との直行便で10往復
 東京便の時間を狙って参入
 新車でサービスUPはかる
 空港の乗り場は不便な場所に
 → それでも 13万人/年の利用
- 「中鉄・岡電戦争」: 競争は4年続く
 岡山駅・空港などでの客引きまで行う事態に

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 49

客引きについての新聞記事(山陽新聞 2004.6.10付)

競争路線で毎月のようにダイヤ改正

(著作権の関係で表示していません)

岡山空港における客引き

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 50

① 岡山 — 調整

- 調整のきっかけ
 空港・顧客等からの苦情
 岡山駅前バス乗り場の容量問題
- 調整のプロセス
 2004年ごろ 共同運行の話もちあがる
 — 経営者間+県・運輸支局で協議
- 2005.6 倉敷~空港線共同運行化(14往復)
 2007.1 岡山~空港線共同運行化(26往復)
- 調整後
 運行本数: 中鉄と岡電で折半(ダイヤは協議で決定)
 乗り場: 空港・岡山駅とも一本化

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 51

(参考)岡山駅の乗り場

(バス停の図は、著作権の関係で表示していません)

下電
中鉄
中鉄

会社別になっている

岡山県民会館(岡山)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 52

岡山における主要バス乗り場の様子

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 53

(参考)岡山空港の乗り場(競争時)

岡山行き(岡電)
倉敷行き(下電)

岡山行き(中鉄)
倉敷行き(中鉄)

旅客ターミナルビル

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 54

(参考)岡山空港の乗り場(調整後)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 55

② 長崎 — 競争以前

- 長崎県交通局(県営)がリムジンバス独占運行 (県営のエリア)
 - 2ルート (浦上回り/西山回り)
 - 運賃 片道1,200円
 - 乗車人員 平均 17.7人/便(競争前)
 - 路線収入 6.6億円/年(同)
- 長崎自動車(長崎バス)も長年参入申請継続 = 規制下で認められない状態が続く

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 56

② 長崎 — 競争状態

- 規制緩和直後に長崎バス参入、競争(2002.5)
 - 値下げ実施(片道800円/往復1,200円)→県営時間差で追随
 - 自社エリアを通るルートのみ参入(30往復):最初5人/便程度
 - 空港の乗り場:ターミナル出入口から離れた場所へ
- 出島道路開通でルート変更・速達化(2004.3~)
 - 県営も同ルート便を新設、増便
 - 長崎バスの乗客増加(18人/便) ⇔ 県営の減少(15.4人/便)
 - 県営の収入は減少(約30%減=4.3億/年へ)
- 県営と長崎バスの競争 (両者計 市内発54便・空港発62便)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 57

(参考)長崎空港リムジンのルート

(参入前) 浦上経由・西山バイパス経由
 (長崎バス参入) 西山バイパス経由のみ参入
 (出島道路開通後) 長崎バスが西山経由を出島道路経由へ変更 → 県営追随

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 58

② 長崎 — 調整

- 調整のきっかけ: 空港・顧客等からの苦情 (乗り場、初期の運賃差)
 - 空港長・国(支局)・事業者間の協議
 - 2007.10 競争していた系統を共同運行へ
- 調整後
 - 便数: 市内発44便/空港発44便 → 調整
 - 運行: 「県交通局2:長崎バス1」(29往復:15往復)
 - 停留所: 長崎空港ほか、停車バス停の一本化
 - 運賃: 800円(往復1,200円)【変更なし】

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 59

【参考】長崎空港のバス乗り場

2005.10~ ⑤乗り場に一本化

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 60



空港リムジン：まとめ

- **新規参入でサービス水準向上**＝利用者の便益
(例) 後発会社が速達サービス実施
→ 既存も追随
(長崎のみ) 価格の低下 → 既存も追随
- **他方で、以下の面は問題も一最終的には調整される**
(例) 岡山の「略奪的競争」(ダイヤ、客引き) 乗り場(後発会社への不利)
- **競争の結果、輸送量は微増、ただ収入面は減少**

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 62

- 3.1 高速バス
- 3.2 ツアーバス
- 3.3 空港リムジンバス
- 3.4 都市内バス**
- 3.5 地方バス
- 3.6 運賃に関する競争

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 63

3.4 都市内バス—取り上げる事例

- ① **民間事業者間の競争：岡山**
競争以前
競争状態
調整後
- ② **公営と民営との競争(公営エリアへの民営参入)：**
鹿児島、佐世保、京都
- ③ **公営の撤退と民間事業者間の協調：熊本**
協調以前
協調過程
協調後

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 64

① 民間の競争：岡山 — 競争以前

- 岡山市内に7社乗り入れ
岡電、中鉄、両備、宇野、下津井、井笠、JR(JRは2003.3で廃止)
- 規制緩和前に、岡山市内の競合区間で停留所を開放(岡電のみ停車→中鉄も停車するように)
- **2003.4 JRバスが岡山地区から撤退**
代替路線の協議(岡電・両備・下津井)に**自社エリア外の中鉄が参入希望** = 結果4社で運行
→ 中鉄の参入内容(協議会合意内容と相違)が問題に

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 65



① 民間の競争:岡山 — 競争状態

岡電の空港リムジン参入(2003.12/前述)
 ⇔ 中鉄の収益確保のための路線展開 が競争へ

- 中鉄と岡電が、互いの「収益路線」に「参入合戦」
 2003.12 岡電1路線 — 中鉄3路線
 2004.1 中鉄2路線追加
- 参入時の競争の実態
 「頭はね」ダイヤ設定(2004.2~7月) → 支局の指導
 中鉄: 運賃の大幅割引申請(これは許可が下りず)
 岡山駅の乗り場は統一されず=中鉄が不利

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 67

① 民間の競争:岡山 — 調整

- 調整のきっかけ
 苦情(ダイヤの混乱)、輸送力、事業者体力の問題
 → 共同運行の協議(経営者間、後に県・支局も入る)
 「岡山県公共交通システム」構築(岡備・岡電・中鉄:
 2006.12)により調整進む
- 調整の内容
 中鉄と岡電が互いに参入した路線から撤退(2007.1)
 中鉄と岡電の競争路線調整(2008.2)
 = 岡電が撤退した路線へ再参入、共同運行開始

→ 結局誰のための競争だったかわからない結果に

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 68

② 公営と民営との競争事例: 鹿児島の場合

- 紫原地区に2008.11から参入(紫原線:80便/日程度)
 =同地区は、市営バスが1日300便近くある
- 参入理由:
 商業施設の要請、いわさきの戦略(市交の非効率? =競争的)
- 参入後の現状
 (現地視察)事業者問わず来たバスに乗る(カード共通)
 利用者純増とはなっていない
 → 便数の差、古い団地で収益路線ではない(鹿児島市交より)
- 2009.2 玉里団地線にも参入
- (参考)南国交通
 =市交と「共同運行」: いわさきとは違う戦略

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 69

紫原地区 現地の様子

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 70

(チラシは、
 著作権の関係で表示していません)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 71

② 公営と民営との競争事例:
 (参考)佐世保・京都

佐世保

- 2004.6 市交の単独エリアに西肥バスが参入
- 参入理由: 住民要請、営業戦略
- ネットワークの拡大・ニーズ開拓には寄与

京都

- 2005.3 京都女子大—京都駅間でセレモニーク
 光が事業・路線参入
- 参入理由: 大学からの要請
- 参入後路線拡大、利用定着(利用者は参入時の倍
 以上)
- バス停の設置 (京都駅)で問題=駅前に入れず

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 72

③公営の撤退と民間事業者間の協調：熊本 (熊本都市バス)

特徴(調査に至った理由)

- 4社(市交通局含む)が熊本市内と一部地域ではマルチトラック
- 規制緩和後に1社が経営破綻(九州産交)、それを契機にバス網見直しと4社協調策へ転換

以下の説明内容

- 協調にいたる以前
- 協調の過程
- 協調の内容

2009.03.19(THU)

(C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009

73

熊本市内の様子(通町筋交差点付近)



2009.03.19(THU)

(C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009

74

協調にいたる以前

- **路線バス**:規制緩和の影響はあまりなかった
- 路線網: 市内中心部を拠点に放射状
市交を含め4社が市内中心部に乗入れ
(2005年10月調査:日に2,700本[170本/h])
- 市交と民営3社との協議→これまでは不調
↓
- 2つのできごとをきっかけにバス再編の動きへ
1)九州産交の倒産(2003):
一 再生機構の発案でバス網見直しの動きが
2)熊本県のバス補助要綱の見直し

2009.03.19(THU)

(C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009

75

協調の過程

- 「熊本都市圏バス路線に関する検討会議」(2003.9)
→ 競合路線を集約
市交の路線を営業所単位で移譲
- 競合路線の集約・市交路線移譲先に関して
公平性の問題で特定会社への移譲は好ましくない
一方で九州産交の経営支援が早急に必要
⇒ **スムーズに移譲するための「受け皿」会社の設立**
= 「熊本都市バス」設立へ

2009.03.19(THU)

(C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009

76

協調の内容

- 熊本都市バス株式会社(2007.12設立)
民間事業者3社の出資(市は出資せず)
2009年4月事業開始(市交の1営業所を新会社へ)
市内乗入れ一般路線は全て新会社へ移管予定
- 協調システムの評価について
1社に集約→利用者利便を高める可能性(路線網など)
事業の効率化(生産性、ネットワーク重複の排除など)
事業者のエリアを越えた柔軟な路線設定も可能に
選択肢がなくなる=サービス改善の面では懸念も
独占禁止法上の問題(カルテル、参入阻止行為)
事業展開上の問題(3社の従業員・車両の問題など)

2009.03.19(THU)

(C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009

77

都市内バス: まとめ

- **参入でサービス水準上がる = 利用者にはプラス**
(例) 学校・施設等との結節:佐世保、鹿児島、京都
→ 市交でカバーできなかったニーズ開拓の事例が多い
- (独占的エリアでも)「参入の可能性」が現実化した
ただし...
- 競争で利用者・事業者双方にマイナスになることも
(例) 岡山の「略奪的競争」(ダイヤ)、乗り場の不一致
- 利便性確保と非効率解消のための複数社協調は有効かも
(熊本:ただし、カルテル的行為が容認されるかは検討要)
- **後発事業者の育成も考えた制度設計が必要**
(例) 後発会社へのバス停設置の不利益(京都)

2009.03.19(THU)

(C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009

78

- 3.1 高速バス
- 3.2 ツアーバス
- 3.3 空港リムジンバス
- 3.4 都市内バス
- 3.5 地方バス**
- 3.6 運賃に関する競争

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 79

3.5 地方バス

- 取り上げる事例
 - 鹿児島： いわさきグループの不採算路線廃止と行政の制度設計について（退出規制緩和の影響）
- 取り上げる内容
 - 退出規制緩和以前の状況
 - 退出規制緩和後の状況
 - 行政の制度設計
 - 行政の取り組みの効果
 - まとめ

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 80

退出規制緩和以前の状況

- いわさきG＝県内バスの約50%（輸送人員・認可キロ）（鹿児島交通、いわさきバスネットワーク、大隈交通ネットワーク、三州自動車、種子島・屋久島交通、奄美交通）
- いわさきGの方針＝基本的には維持
 - 規制緩和（2002年）後もしばらくは維持していた
 - 県単独の補助制度設置を要請するも実現せず
- 産活法の認定（2003.10）とその後の再建
 - ・ 本業に特化するも、バス部門で10億赤字（バス部門：全体の3割）
 - ・ 奄美交通の撤退問題
 - ・ 種子島での撤退の失敗（支線廃止→幹線悪化）

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 81

退出規制緩和後の状況

- **2006.5 大規模廃止に踏み切る**
 - 背景
 - 退出規制緩和（2002年）と補助制度の改訂
 - 経営（金融）上の問題＝赤字事業を放置できず
- 大規模廃止の流れ
 - 2006.5 廃止申請（廃止日まで半年）**
 - （国庫補助と廃止代替系統以外全て：208路線323系統）
 - 2006.6から 地元で路線確保対策部会実施（県主導）
 - （県内を5ブロックに分けて：全5回）
 - 2006.11 不採算路線廃止**

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 82

参考 九州内における影響の大きな路線廃止の動き（続）
（九州運輸局提供資料より要約：20km以上のもの）

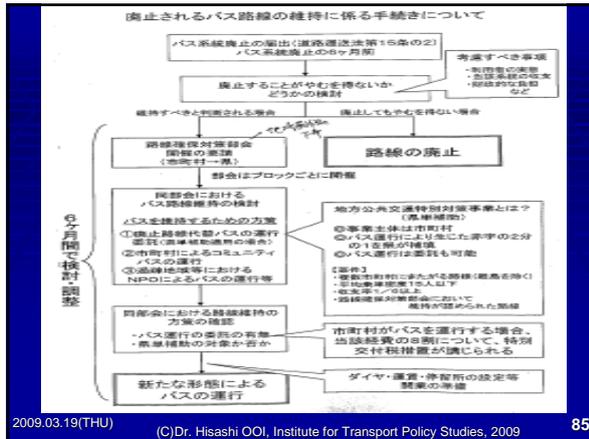
年度	場所	事業者	廃止キロ数
2006	宮崎県・鹿児島県	三州自動車	139.8
		種子島・屋久島交通	49.3
	鹿児島県	林田バス	197.9
		鹿児島交通	315.75
		大隈交通ネットワーク	471.65
		徳之島総合陸運	53.2
		沖永良部バス企業団	84.7
大分県	JR九州バス	49.6	

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 83

行政の制度設計

- 県単独の補助・路線維持に関する制度設計
 - ＝ 必然に迫られて設計したもの
 - （背景）空港連絡バスが生活交通→補助制度なかった
 - 市町間にまたがる系統の調整問題
 - 必要性を議論する場の必要性
- 制度の適用に関する現状
 - 他社事例も同じスキーム適用（既に南国交通から申請）
 - 今後は補助要件厳格化、定期的に見直し実施
 - （低密度の路線は、乗合タクシー等への転換を支援）
 - バス網の再編にも県が尽力（薩摩川内市のマップ作りなど）

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 84



制度設計の結果(鹿児島県資料より)

項目	鹿児島県	青森地区	川西地区	南東地区	大隅地区	南毛地区	合計
鉄道市街で対応を行う系統(廃止路線代替バス)	0(0)	8(11)	1(0)	6(0)	4(0)	0(0)	64(72)
《新規》空港連絡バス	0(0)	4(4)	0(0)	1(0)	3(3)	0(0)	38(42)
《新規》高校等通学バス	0(0)	2(0)	1(0)	0(0)	0(0)	0(0)	3(7)
市街で対応を行う系統	13(13)	4(0)	17(22)	1(1)	24(22)	0(0)	59(72)
非単線廃止路線代替バス	12(12)	2(2)	12(17)	1(1)	15(12)	0(0)	42(47)
コミュニティバス	1(1)	2(1)	5(0)	0(0)	0(0)	0(0)	8(13)
スクールバス営業	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	5(0)	0(0)	5(0)
学会タクシー	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	2(4)	0(0)	2(4)
福祉タクシー	0(0)	0(0)	0(0)	0(0)	2(4)	0(0)	2(4)
オートバイの営業、廃止前の赤字打替で対応する系統	0(0)	2(4)	3(0)	2(2)	1(1)	8(0)	16(20)
小計	13(13)	14(14)	21(22)	9(0)	74(62)	8(0)	139(152)
廃止やむなし	22(22)	18(10)	33(33)	32(32)	45(45)	10(10)	160(140)
合計	35(35)	32(24)	54(52)	41(41)	119(107)	18(10)	299(322)

申請325系統中160系統廃止(他路線統合等で廃止したものを含む)
⇒ 実質70%程度の路線が維持 = 実害は少なかった

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 86

- 地方バス:まとめ
- 規制緩和と地方バス維持に関する対応
 - 規制緩和後の制度変化が引き金になった事例
 - ※ 規制緩和前に対策を打った事例も(福岡など)
 - 生活交通の維持に関する制度設計について
 - 国の制度設計+自治体の制度設計が重要に
 - 事業者任せからの転換が必要 → 規制緩和は良い刺激に
 - 事業者と自治体・利用者との意思疎通の問題
 - 自治体・住民が事業者へ不信感を持つ例も少なくない
 - 事業者の情報公開等で解決できる部分はないか
 - 「退出の自由」と「交渉期間」の問題
 - 原則半年間(1年が望ましいとされるが)は短いのでは?
- 2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 87

- 3.1 高速バス
 - 3.2 ツアーバス
 - 3.3 空港リムジンバス
 - 3.4 都市内バス
 - 3.5 地方バス
 - 3.6 運賃に関する競争
- 2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 88

- 3.6 運賃競争の事例
- 取り上げる事例
 - 岡山(宇野自動車)の値下げ事例
 - (理由) 他社との競合区間で運賃調整を外し、結果として値下げを実施
 - = 規制緩和前に起きた最初のケース
 - ~ 運賃の多様化(協調解除)の契機に
 - 扱う内容
 - 競争以前の状態
 - 競争状態
 - 現状
- 2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 89

- 競争以前の状態
- 岡山の運賃調整ルール=「和半ルール」
 - 競合区間の運賃: 足して2で割り賃率とする
 - ※ 公営の水準や、他社最高賃率に合わせるところも
 - (問題点) 競合区間と単独区間の境界で調整が必要(逆転したり、急な値上げができない)
 - 宇野自動車=賃率が他社と比べ低い
 - = 努力せず収入入る/境界調整 → これが疑問に(参考:各社の賃率) 宇野 23.20(全国で下から3番目)
 - 岡電 35.30 下津井・両備 36.70 中鉄 39.60
- 2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 90

競争状態

- 目的
乗客増加による競争力の強化のため
- 値下げ(運賃競争)に至るまで
1996年ごろ～ 国土交通省と交渉、利用者にもPR
1998.10 宇野バス値下げ実施(6月に認可)
(内容) 自社賃率より高い区間を自社賃率に下げた
= 結果的に値下げしたのと同じ効果
岡山駅一表町(天満屋)間の運賃を100円で申請
追隨して他社も値下げ(時期・金額は一緒)
※ ただし、宇野が申請後に申請(同時申請できず)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 91

運賃競争の現状

- 現状
運賃差が出た時期がなく、実際は競争にならず
(高速バスの事例等とは異なる)
- 値下げの結果
全体として値下げされ、利用者便益上がる
5%程度乗客が増えたとのこと(宇野バスヒアリング)
他社も追隨 → 価格差による混乱はなかった
収益面
宇野バスは黒字(補助金をもらわない)＝問題なし
他社の収益は減 → 岡電などは反発

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 92

山陽新聞 1998.6.10付記事 / 日経新聞 1998.6.9付記事

(新聞記事は、
著作権の関係で表示しておりません)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 93

運賃競争の例(まとめ)

- **規制緩和を先取りした値下げにより、利用者便益増**
→ その後の制度設計につながっている
- 同一区間では結果的に協調→カルテル的行為の是非
- 後発会社の保護(ダンピング防止)も考える必要あり
(例) 富士交通の価格競争(仙台) → 倒産してしまう
- **価格面で事業者の努力・工夫を阻害する調整は逆効果**
宇野バスの取組み = サービス改善の上の値下げ
(バスロケ自社開発、冷房付待合室の自社負担設置など)
- **サービス・原価対応の価格設定を認める制度の必要性**
(例) 深夜バス(時間帯と上げ幅が決まっている)、ツアーバス

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 94

(参考) 宇野バスの取組みの例



2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 95

1. 研究の背景と目的
2. 規制緩和の経緯と背景のあらまし
3. 規制緩和の効果 — 全国の事例考察
4. **規制緩和の効果**
— **産業全体の定量分析の試み**
5. **まとめ:**
規制緩和の評価と事業者・行政の役割

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 96

規制緩和の効果に関する計量分析

- 英国のバス規制緩和
Gleisterらの議論
= 経済的効果について計量分析の結果を用いた議論
→ 20年かけて議論している
- 日本
英国のような議論はなかった
事後評価：貨物輸送と航空では分析進む
バスは皆無

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 97

分析について

- 規制緩和による経済的効果の例
 - ① 生産性の向上(労働生産性など)
 - ② 費用の抑制
 - ③ 収入の増加
 - ④ 運賃水準の低下
 - ⑤ 輸送サービス供給の増加

→ 分析の容易な②を先行して分析
消費者余剰の計測のため、需要関数を追って分析

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 98

推定について

- 期間 1994～2005年の12年間
- 「自動車運送事業経営指標」掲載の運輸局単位の集計データを利用(データの制約)
- 先行研究に倣い、費用関数(総費用関数)を推定(関数形はトランス・ログ型)
- 規制緩和の影響＝ダミー変数で導入(2002年を以降を1とする場合と、2000年以降を1とする場合の両方)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 99

分析結果の概要

- **規制緩和ダミー＝有意でない**
- **規制緩和前後の費用水準の差＝有意な差なし**

背景:

- * 規制緩和前から費用は減少する傾向
→ 緩和前から経営悪化、経営改善策が進められていた(不採算路線整理や分社化、管理委託など)
→ 1998年頃から、運賃値上げが収益減になる構造へ変化(値上げ率より逸走率が高くなった)
- * 規制緩和後の新規参入がほとんどなかった
→ 競争による経営効率化のインセンティブがなかった

※詳細は、2009.3刊行予定の日本交通学会『交通学研究』拙稿を参照。

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 100

1. 研究の背景と目的
2. 規制緩和の経緯と背景のあらまし
3. 規制緩和の効果 — 全国の事例考察
4. 規制緩和の効果
— 産業全体の定量分析の試み
5. **まとめ:**
規制緩和の評価と事業者・行政の役割

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 101

まとめ:

「乗合バス」の規制緩和による効果(プラス)

- 潜在的需要の発掘
- 頻度・選択肢の増加
- 価格の低下
- バス事業の一本化・効率化
- 頻度・価格以外のサービス向上
- 行政の交通政策参画、制度設計
- マーケティング・市場開拓の必要性の認識

→ **結果的にサービス水準を上げて利用者便益(＝社会的厚生)の増大になった例も少なくない**

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 102

まとめ:
「乗合バス」の規制緩和に関する効果(マイナス)

- **イコール・フットイングが不十分=競争による効果を発揮できず**
バス停の問題、ツアーバスと高速バスの安全面など
- **利用者の混乱を一時的に招く**
→ 利用者の利便を損ねた事例が出たことは反省すべき
- **経営の効率化や柔軟性を妨げ、負担を増やしている規制の存在**
(例) バリアフリー法、運賃設定ルール、補助金ルール
業界内のルール(バス停の自主規制等)
- **行政の役割が十分でなくデメリットを生じている部分も**
(安全面、過疎バス維持など)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 103

運行(運営)関連の規制に関する提言①

(1)競争的な市場(高速バス、都市圏)

- ① **イコールフットイングの徹底**
 - 参入障壁は基本的に除去(バス停、民規制など)
 - 既存事業者も柔軟に運営できるような制度設計
例: 運行ルート、時刻設定、価格設定
- ② **多様な選択肢・創意工夫を制限する規制は除く**
- ③ **情報発信は徹底**(高速バス予約サイトの統一化など)
- ④ **公営交通のあり方**(公営のエリアに参入がない現実/コストとサービスの対比の徹底)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 104

運行(運営)関連の規制に関する提言②

(2)マーケットベース(市場原理)で採算が取れない市場

- ① **利用促進の工夫を制限する制度は見直し**
例: 運行ルート、時刻設定、価格設定
- ② **利便性を上げるための市場・制度設計に対する支援**
熊本のような統合・競争制限の例外適用も選択肢の1つ
- ③ **運行補助の制度は見直しが必要**
事業者の努力をさせる(努力が報われる)制度に
鹿児島のように制度設計できる事例はまれ
バスはネットワークが命...既存の「網」も結構大事
- ④ **関連制度の見直し**
例)バリアフリー法= 事業者負担増、座席数減で不便に

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 105

安全関連の規制に関する提言

◎ **安全基準は全て一律守れなければ退出させる仕組みを徹底**
= この部分は規制緩和ではだめ(規制強化でよい)

- ① **安全規制に関する監視の制度の見直し**
本来緩和していない安全規制が、事実上緩和されたかのようになったのが現実
→ 事業者努力を促進し、悪質業者を見逃さない制度設計
この面は公的負担を考える必要がある
- ② **旅行会社の主催商品(ツアーバス)と高速バスの安全面の規制を道路運送法ベースで一本化**
— 旅行業法は運行に関する規制ではない(誤解が多い)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 106

事業者の役割

- ① **お客様の側を向いた事業展開のプロとしての役割**
民規制、ターミナル利用、ダイヤ、情報開示など問題も多い
ツアーバスのノウハウに学ぶところは多いはず
(例) 路線網の認知、予約システムなど
- ② **本当はノウハウを一番持っている=その提供者としての役割**
地方バス廃止: 提案プロセスに問題がある例が多い
(自治体との間に摩擦を生んでいる)
ネットワークを考え最適なバス網を構築するノウハウがあるはず
(もったいないなら、自治体への知恵の提供も)

→ **規制緩和についての認識転換を:** 刺激になった事例も多い
規制緩和の脅威がなかった地区がこれから問題に
(例)事業者の経営破たん: 競争がない地区が多い

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 107

行政の役割

- ① **事業者等の利用促進・創意工夫をもっと広める役割**
手続きを簡素化(サービス改善には柔軟な対応を)
地方交通維持のための制度設計(補助制度)
- ② **本当に「調整」「監視」すべきところの「調整」「監視」役**
監視: 安全面の規制遵守、サービス向上の努力など
調整: バス停の利用、利用者無視の事業者競争など
事業者を守るのが役割ではない(が結果そうになっている)
- ③ **国全体の「社会的厚生」拡大に必要な施策の実現主体**
例: バリアフリー → 行政の負担と責任でやるべきでは?
- ④ **利用者に対する「情報の対称性」を確保する役割**
情報提供に関する支援(時刻表や路線図の開示など)
路線ごと・事業者のデータの開示(実態を知ってもらうために)

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 108

ご清聴ありがとうございました



これを機会に、各地のバス・地方交通について
議論に参加させていただければ幸いです。

運輸政策研究機構 運輸政策研究所
(2009年4月～ 大分大学経済学部准教授)
大井 尚司(おおい ひさし)
ooi@jterc.or.jp



2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 **109**

本文中で使用した主要参考文献

- 成定竜一(2009)「高速ツアーバス事業の現状と課題」『運輸と経済』2009年3月号
- 寺田一薫(2002)『バス産業の規制緩和』日本評論社
- 大井尚司(2008)「既存公共交通網との結節を考慮した短距離輸送支援システムについて」日本交通政策研究会高齢者短距離交通プロジェクト編『高齢者の短距離交通ニーズと自治体の対応』第3章
- 大井尚司(2009:forcecoming)「乗合バス事業における規制緩和の影響に関する定量的考察—費用面の分析から—」『交通学研究』第52号、日本交通学会

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 **110**

これまでの取材箇所①

取材へのご協力・資料提供に御礼申し上げます

地域	調査内容	調査先
福岡	大規模事業者の取り組み(九州全体の話も) 規制緩和後のバス維持(不採算路線、公共交通会議)	西鉄 九州運輸局 嘉麻市、北九州市、飯塚市
宮崎	事業者倒産 経営再建と地方路線維持 高速バス(ツアーバスと競争)	宮崎交通

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 **111**

これまでの取材箇所②

地域	調査内容	調査先
佐世保	公営と民営の競争(佐世保) 鉄道との連携計画	佐世保市交通局 西肥バス
長崎	空港リムジンの競争 公営交通の経営(分社、撤退)	長崎バス 長崎県交通局
鹿児島	地方路線の大規模撤退 公営と民営の競争 価格競争	鹿児島県 いわさき 南国交通 鹿児島市交通局

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 **112**

これまでの取材箇所③

地域	調査内容	調査先
岡山	規制緩和後の路線競争(空港リムジン、一般) 運賃値下げ(競合区間同調の見直し)	岡山電気軌道 中鉄バス 宇野自動車 岡山運輸支局
四国(高松)	高速バスにおける路線・価格競争	四国高速バス 高松エクスプレス JR四国バス 四国運輸局 西日本JRバス
松山	乗合バス活性化の取り組み	伊予鉄道

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 **113**

これまでの取材箇所④

地域	調査内容	調査先
姫路	公営と民営の競争 公営の路線整理	神姫バス 姫路市交通局
京都	公営と民営の競争(新規参入)	セレモニー観光 近畿運輸局
全国	ツアーバスの実態について(参入経緯、サービス展開など)	楽天バスサービス 杉崎観光バス オリオンツアー ウィラートラベル ロータリーエアサービス

2009.03.19(THU) (C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009 **114**

これまでの取材箇所(途上のところ)⑤

地域	調査内容	調査先
東北	規制緩和後の路線競争 (高速バス)	東北運輸局のみ (事業者がまだ)
北海道	規制緩和後の路線競争 (一般路線) 札幌市交通局からの移 譲路線をめぐる議論	北海道運輸局のみ (自治体、事業者は まだ)
熊本	公営と民営の競争 事業者倒産 経営形態の再編(統合)	九州産交バス 熊本都市バス (他の事業者、熊本 県、熊本市がまだ)

2009.03.19(THU)

(C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009

115

これまでの取材箇所(途上のところ)⑥

地域	調査内容	調査先
金沢	規制緩和後の路線参入 (市内の循環バスに関係し て:運賃競争の側面も)	概要のみ西日本 JRバス (金沢市、運輸局、 北陸鉄道、商工 会三セクがまだ)
京都	京丹後市における乗合バ ス再編(運賃の均一化と サービス改善、地域公共交 通連携計画)	概要のみ近畿運 輸局 (丹海バス、京単 語市、鉄道会社、 京都府がまだ)

2009.03.19(THU)

(C)Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2009

116