

公共交通における規制緩和政策の 再評価に関する研究

*Research on Revaluating Deregulation Policies
for Public Transport*

大 井 尚 司 (運輸政策研究所研究員)

Presented by Hisashi OOI (ITPS Research Fellow)

今回の報告内容

1. 序 — 規制緩和に関するトピックス
2. 本研究の目的と内容
3. 規制緩和政策に関する理論的考察
4. バス事業における規制緩和政策の現状と課題
5. まとめと今後の研究について

1. 序 — 規制緩和に関するトピックス

2. 本研究の目的と内容
3. 規制緩和政策に関する理論的考察
4. バス事業における規制緩和政策の現状と課題
5. まとめと今後の研究について

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



- 2000年～2002年:

バス、鉄道事業の規制緩和(参入退出、運賃)

- 2008年: 規制緩和後5年が経過

⇒ 規制緩和の影響と思われる現象が出現

公共交通部門における規制緩和後の状況(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

■ 貸切バス:

新規参入急増

(2000年度末 2,864社→2005年度末 3,921社)

■ タクシー:

新規参入

運賃の多様化・低下

供給過剰の発生

規制緩和後の国の動き(最近の事例)

■ 地方交通維持のため動きが活発に

(例) 2007.6 バス活性化方策検討小委員会

(交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会)

2008.4 鉄道事業法改正

(公有民営の認可; 地域公共交通活性化法の関係)

■ タクシー: 業界も含め大きな動き

(例) 2007.12 交通政策審議会にWG設置

(タクシー業界市場改善策の検討)

■ 安全性確保の動き

(例) 2007.10 貸切バスに関する安全等対策検討会

1. 序 — 規制緩和に関するトピックス

2. 本研究の目的と内容

3. 規制緩和政策に関する理論的考察

4. バス事業における規制緩和政策の現状と課題

5. まとめと今後の研究について

本研究の目的

規制緩和政策の導入後
予想されていた／いなかった
効果(プラス・マイナス)が発生

これまでの研究
= 取り扱いが断片的であった

プラス・マイナス両面を理論的・実証的に考察



公共交通における規制緩和政策の再評価

本研究の全体の流れ(黄色の枠内を今回報告)

規制緩和の効果と問題点の整理

理論面(経済学)における
規制緩和の効果

政策決定過程における
予想していた効果

規制緩和政策による
効果と問題点
に関する実証分析

規制緩和導入による効果と問題点の抽出

規制緩和の効果に関する実証分析

政策全体としての
効果を測定

個別の効果(問題点)に
関する分析

規制緩和政策の再評価 + 公共セクターのあり方を提示

本研究で明らかにしようとしている問題

- 規制緩和後の効果
- その効果が想定できたか
- 想定と異なっていた場合の原因

Q1 : 規制緩和導入時の議論の適否
Q2 : 規制緩和の効果は何か
想定外の効果が発生した理由

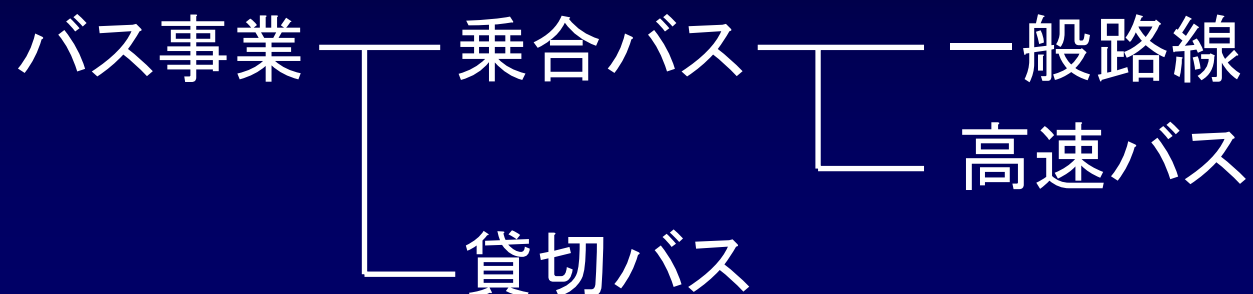
Q3 : マイナス面修正の方策、公共の役割
(今後検討)

分析手法

- 政策資料サーベイ
- 理論的考察
経済学をベース
- 現状分析
現地調査、定量分析

分析対象

■ 分析対象



→ 今回は乗合バスを対象として報告

■ 取り上げた事例

九州運輸局、西日本鉄道、東北(野澤論文※より)

※＝ 野澤誠(2008)「高速バスの時系列動向」政策研究
大学院大学修士学位論文

1. 序 — 規制緩和に関するトピックス
2. 本研究の目的と内容
- 3. 規制緩和政策に関する理論的考察**
4. バス事業における規制緩和政策の現状と課題
5. まとめと今後の研究について

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？

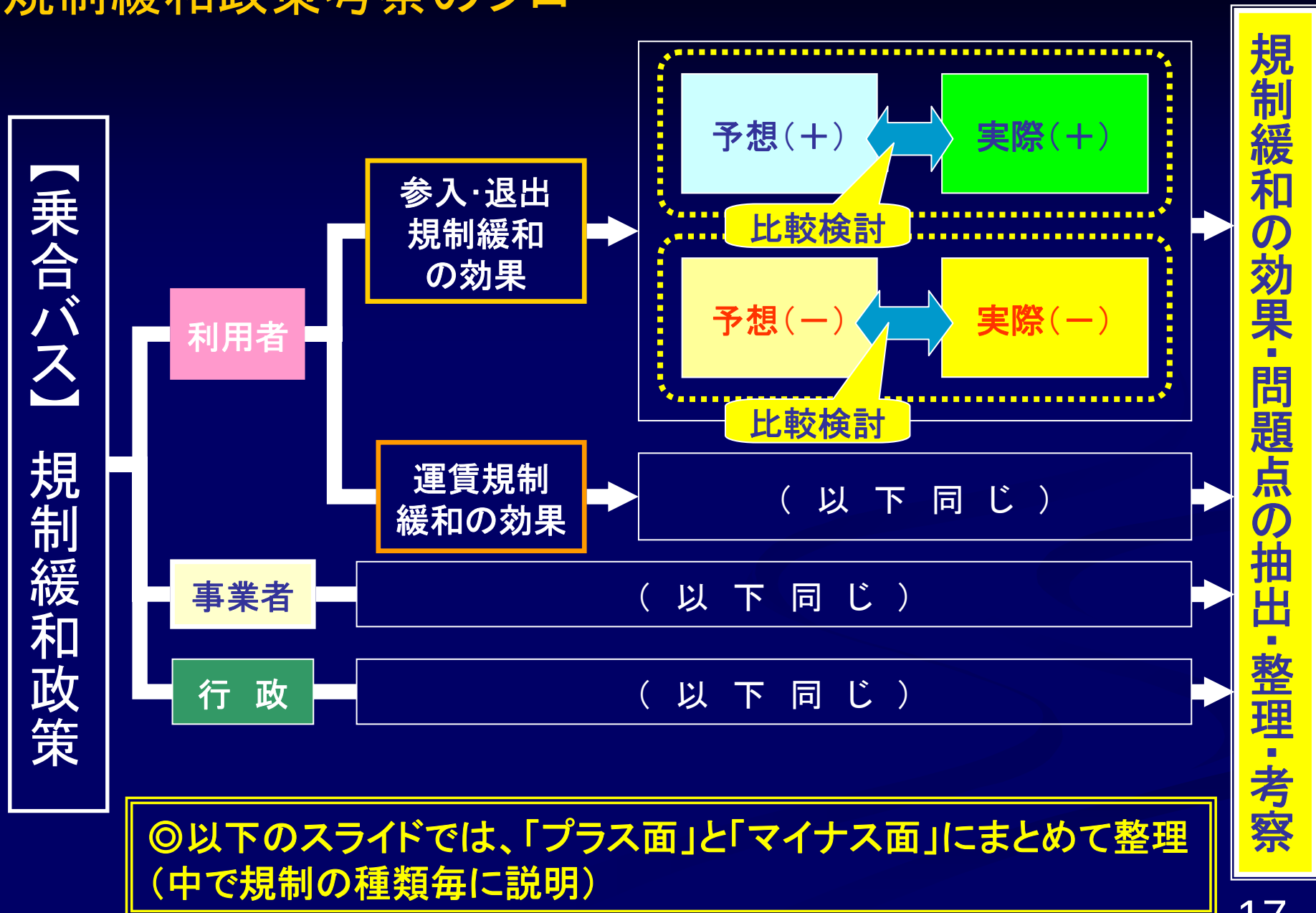
1. 序 — 規制緩和に関するトピックス
2. 本研究の目的と内容
3. 規制緩和政策に関する理論的考察
- 4. バス事業(乗合)における規制緩和
政策の現状と課題**
5. まとめと今後の研究について

本節の内容

- 規制緩和の影響について整理：以下の軸で
 - ・ 規制の種類（参入退出と運賃規制に限定）
 - ・ 主体（当事者）
 - ・ プラスの効果、マイナスの効果
 - ・ 予想、現実

- 今回の報告
 - データ等で説明できる内容を中心に報告

規制緩和政策考察のフロー



【利用者】規制緩和後予想された効果

= サービス向上期待／路線維持や競争下の混乱に懸念

	規 制	予想されたこと
プラス面	参入退出	① サービス・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）の低下 ② 運賃の多様化
マイナス面	参入退出	① 不採算路線の廃止 ② 実質的な規制存続の影響（バス停利用等） ③ サービスの悪化
	運 賃	① 価格自由化による混乱
	安 全	① 競争激化にともなう安全性確保の問題

【事業者】規制緩和後予想された効果 ＝ 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 新規参入が容易に 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 内部補助によるネットワーク維持が不可能 ② 過当競争の発生
	運 賃	① 価格競争の発生

【行政】規制緩和後予想された効果 ＝ 行政コストの減少期待／競争監視の負担増

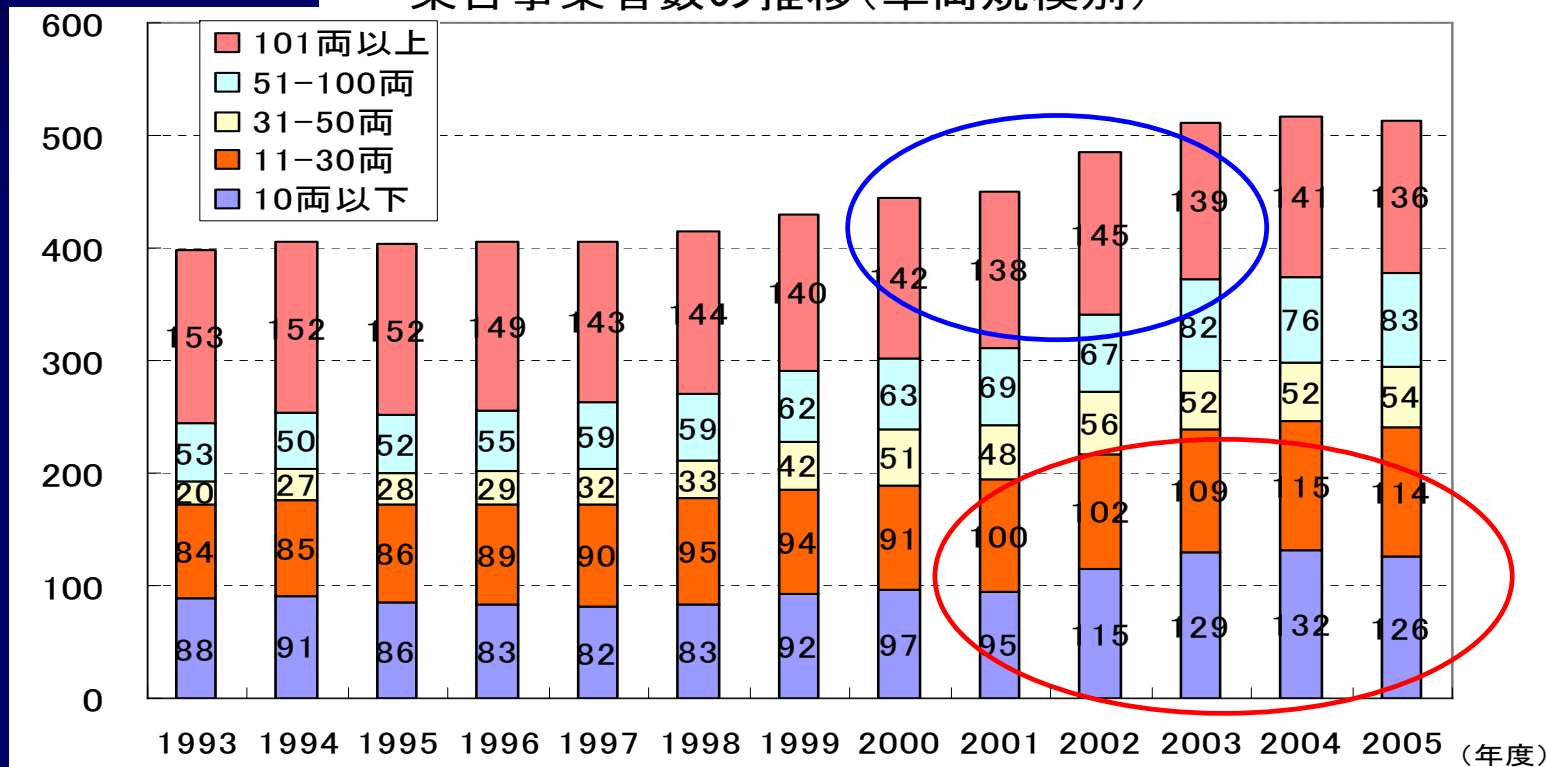
	規 制	予想されたこと
プラス面	参入退出	① 競争促進環境の形成 ② 行政コスト・規制コストの抑制
	運 賃	① 消費者利益の確保 ② 規制コストの抑制
マイナス面	参入退出	① 競争の弊害に対する監視等が必要 ② ミニマムサービス確保の行政コストが増加
	運 賃	① 価格競争(の発生可能性)への対応

【規制緩和前後の新規参入状況：総数と事業者規模】

図4.1 保有台数別事業者数の推移(数値出所：陸運統計要覧)

①乗合

乗合事業者数の推移(車両規模別)



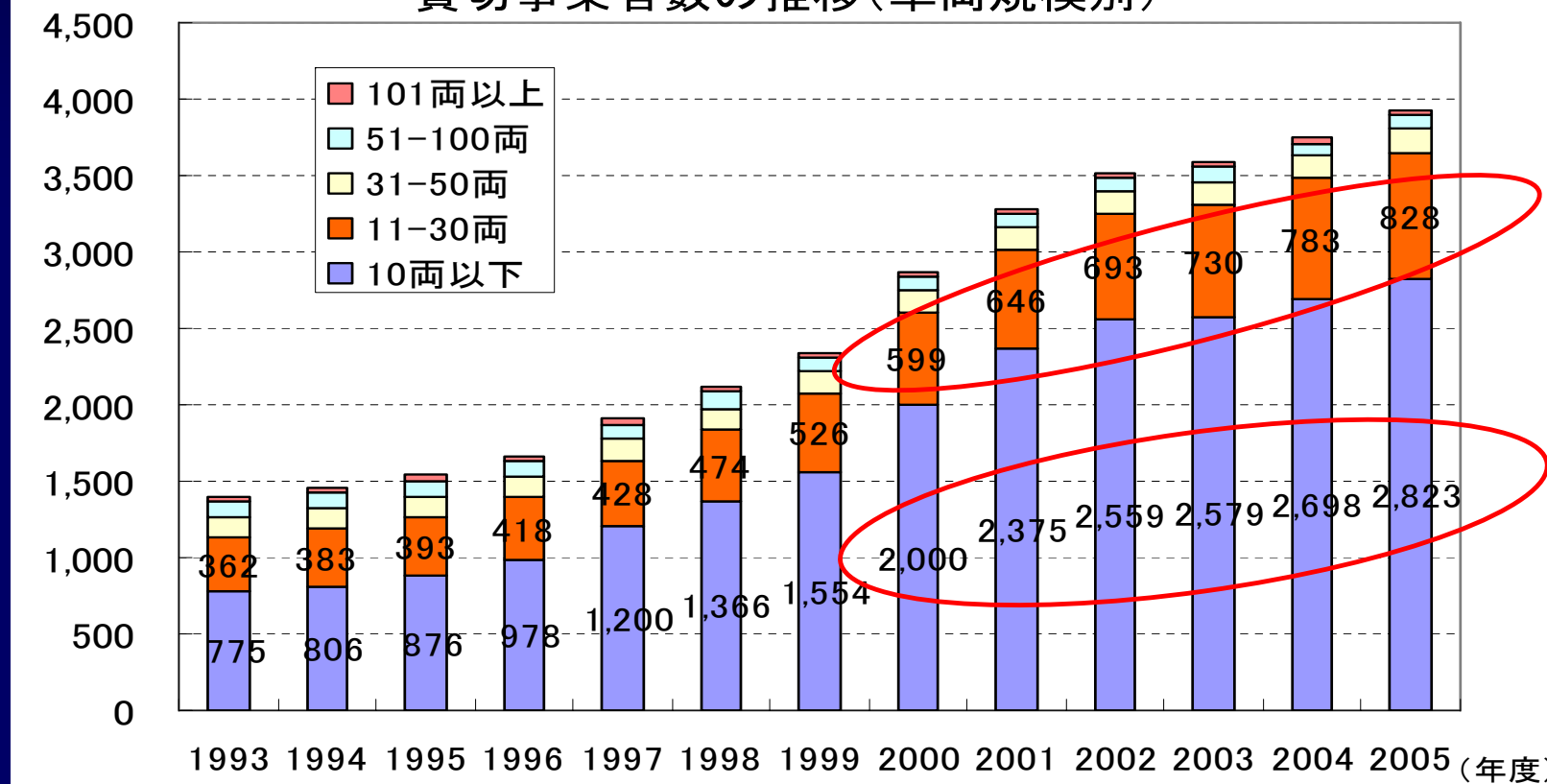
規制緩和後、大規模は若干増加
30両以下の小規模は増加顕著

【規制緩和前後の新規参入状況：総数と事業者規模】

図4.1 保有台数別事業者数の推移(数値出所：陸運統計要覧)

②貸切

貸切事業者数の推移(車両規模別)



30両以下の小規模事業者が増加
規制緩和前後で全体として増加傾向

【規制緩和前後の新規参入状況：地域別事業者数】

表4.1 乗合事業者参入の動向(地域別)(数値出所：陸運統計要覧)

各ブロック (2006の区分)	事業者数(年度末現在) 2000 → 2005	特徴的な地域の動向
北海道	38 → 37	札幌(10→11)、旭川(12→10)
東北	24 → 36	宮城(4→13)、福島(3→5)
関東	88 → 133	東京(23→34)、神奈川(10→21)、埼玉(7→17)
北陸信越	36 → 41	新潟(8→11)、石川・富山で各1増
中部	36 → 39	愛知(9→10)、三重(4→6)
近畿	62 → 76	京都(9→11)、大阪(14→21)、兵庫(20→25)
中国	40 → 45	広島(17→20)、岡山(7→10)
四国	31 → 30	香川1減、愛媛2減、高知2増
九州	66 → 66	福岡(14→15)、長崎(13→14)、熊本(8→6)
沖縄	9 → 10	

⇒ 都市部での参入が多くみられる(詳細は確認が必要)

九州内における事業者の参入・退出状況

(データ出所:九州運輸局提供資料)

- 乗合事業者の総数(年度末時点)
2000年度 68 → 2006年度 64 (4減)
- 参入と撤退の状況(2000年度と2006年度の差)
参入: 3 (甘木観光、長崎建運[大村バス]※、神園交通)
撤退: 3 (伊王島町、荒尾市、大崎自動車)
- 事業者数変化
市町村合併、分社化や分離子会社の再統合が主原因

⇒ 規制緩和の影響による参入・撤退はほとんどない

※(注) 長崎建運 : 2007年10月事業撤退(全線廃止)

参入規制緩和に対する事業者の反応

■ 参入規制緩和に対する動き

地元タクシー会社参入の動きがあったことを認識

→ 事前に対策(運賃値下げ、分社化など)

■ 規制緩和後 = 実際は参入がなく、ほとんど競争なし

- 福岡都心部で地元タクシー会社が深夜帯で乗合バス参入
→ 3年で撤退
- 都心部: 他社参入、他社エリアへの参入ともになし
- 地方部: 低費用事業者参入を考慮→分社化・管理委託

■ 新規事業者との競争条件の問題

= 既存事業者は価格面で不利: 安全面のコストが高い

高速バスにおける参入規制緩和の影響について

野澤(2008)による東北地区の事例整理より

■ 新規事業者の参入：決して多くはない

富士交通・桜交通： 仙台一郡山・福島・山形

→ ともにもとは貸切バス事業者

■ 新路線の展開・路線への参入例

弘南バス： 青森・弘前－上野線（低価格便）

東北急行バス： 仙台－東京線（低価格便）

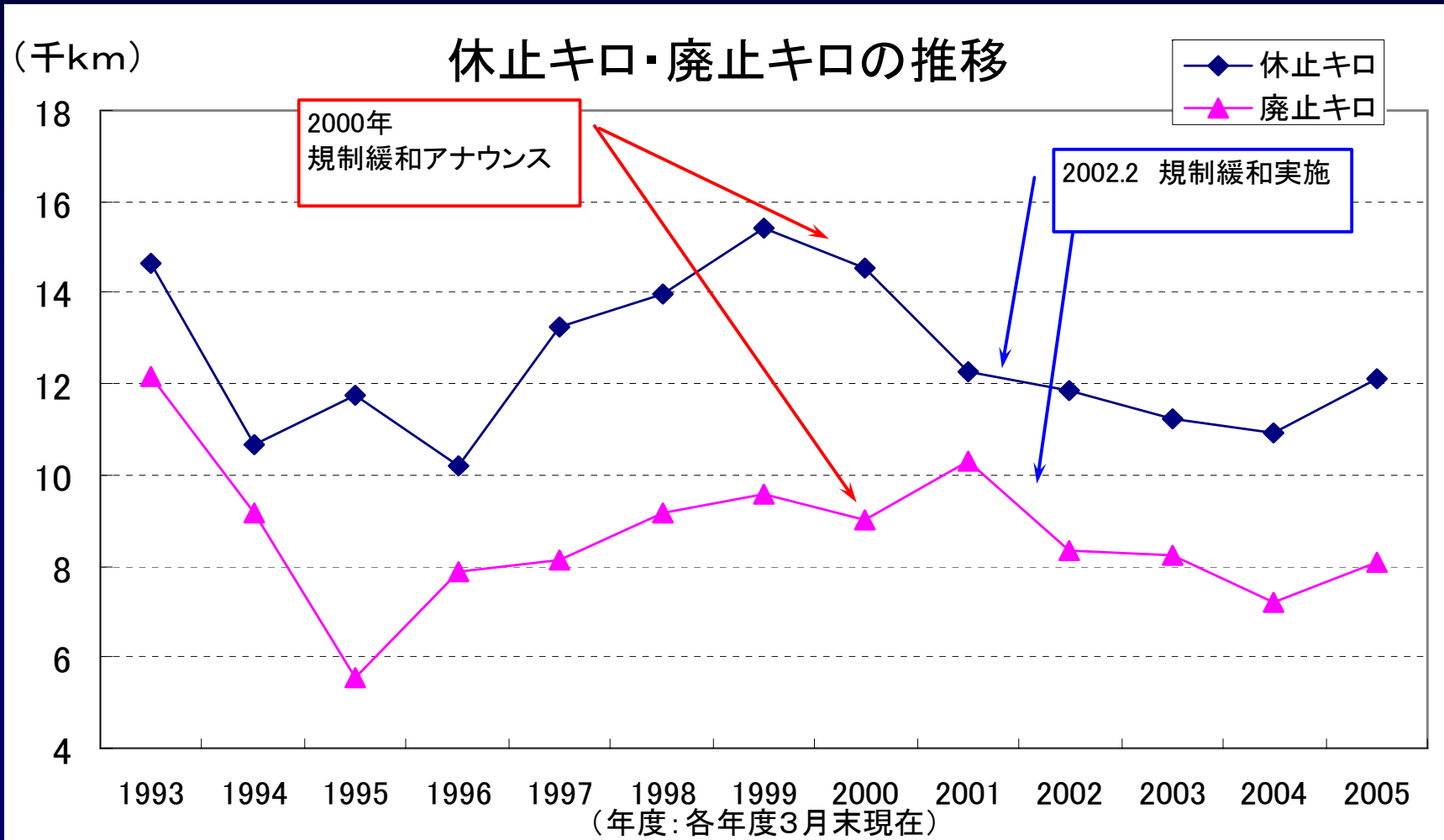
→ 需要のある地域間は、参入もあり複数路線が競合

〔 ※ 都心側のターミナルや、地方側の経由・発着
地を変えて路線設定している場合もみられる 〕

ツアーバスは競合の多い路線に参入、既存事業者が
低価格便で対抗するケースも

【規制緩和前後の路線撤退の状況】

図4.2 休廃止キロの傾向について(数値出所:陸運統計要覧)



⇒ 規制緩和後に休廃止キロ数が増加したのではない
(緩和前の方が大きい)

表4.2 九州内における影響の大きな路線廃止の動き

(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
2002	大分県	JR九州バス	24.1
2003	宮崎県	JR九州バス	81.3
	福岡県	JR九州バス	57.6
	大分県	中津観光バス	25.2
2004	鹿児島県	奄美交通	152.2
	大分県	大分バス	74.2
		高田観光バス	24.75
2005	福岡県・熊本県	JR九州バス	92.86
	大分県	大分バス	141.1

表4.2 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)

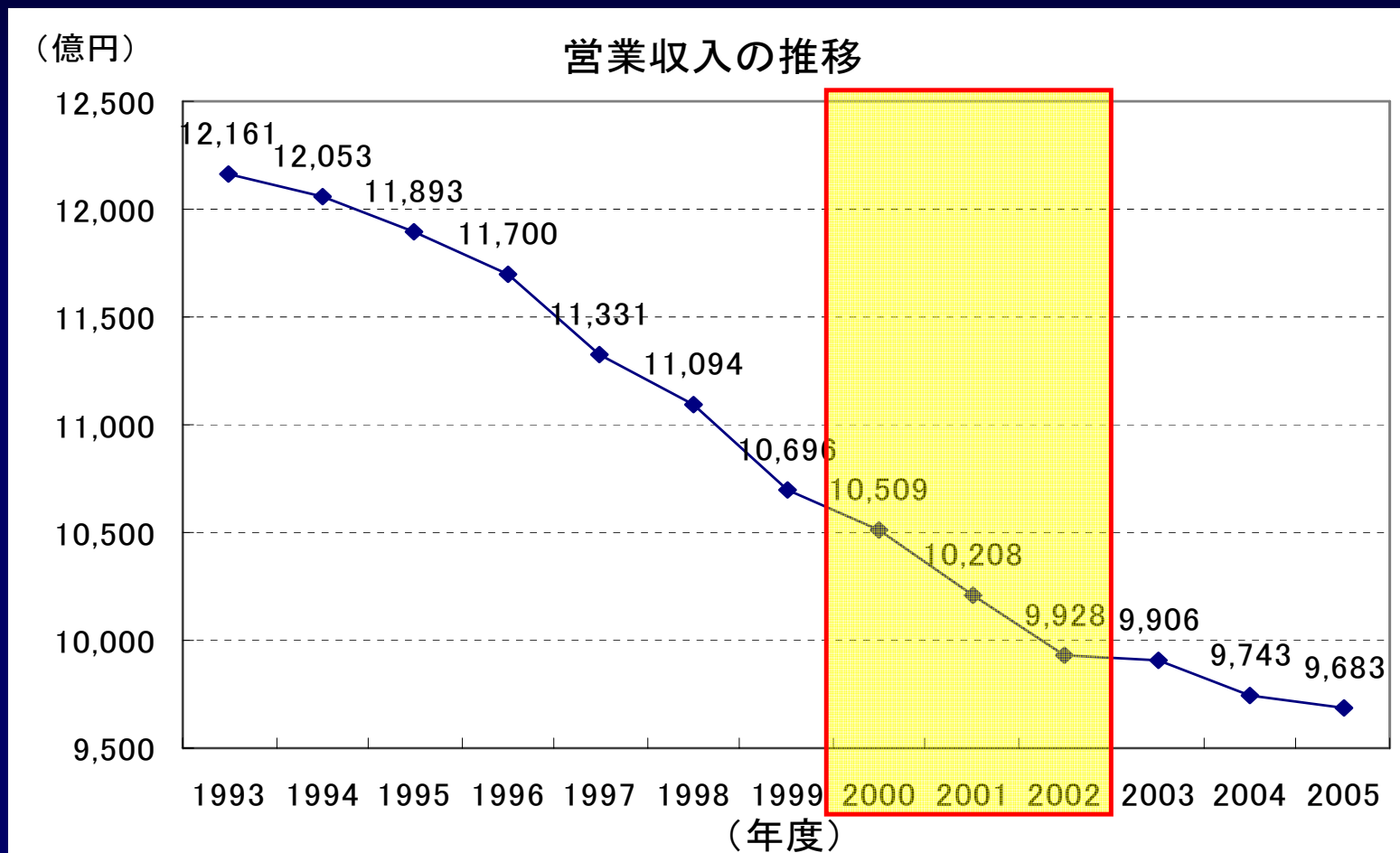
年度	場所	事業者	廃止キロ数
2006	宮崎県・鹿児島県	三州自動車	139.8
	鹿児島県	種子島・屋久島交通	49.3
		林田バス	197.9
		鹿児島交通	315.75
		大隈交通ネットワーク	471.65
		徳之島総合陸運	53.2
		沖永良部バス企業団	84.7
	大分県	JR九州バス	49.6

規制緩和前後の路線撤退の要因

- 本業以外の収益悪化によるもの
 - 経営破綻事例は多くがこの要因と推察
(例) 宮崎交通
 - 経営破綻の後整理の方向へ
いわさきグループ(鹿児島交通など)
 - グループの経営悪化
2006年大規模廃止
 - ⇒ これらのエリアでは競争・参入なし
- 貸切・高速バスの収益減少
 - 競争激化によるもの

【事業者の経営状況：規制緩和前後の営業収入推移】

図4.3 乗合バス営業収入の推移(数値出所:陸運統計要覧)



⇒緩和前から収入は減少傾向、規制緩和後下げ止まりも

【事業者の経営状況：規制緩和前後の収支の傾向】

表4.3 保有車両数30台以上の乗合バス事業者の収支状況の推移

(数値出所：日本バス協会『日本のバス事業2007』)

年度	経常収支率(%)		赤字事業者数		サンプル数	
	民営	公営	民営	公営	民営	公営
2001	94.3	78.5	152 (71.6%)	32 (100%)	212	32
2002	95.4	79.1	161 (70.6%)	30 (96.7%)	228	31
2003	95.6	82.8	154 (67.8%)	30 (96.7%)	227	31
2004	96.2	82.9	154 (68.4%)	28 (100%)	225	28
2005	95.9	84.8	151 (66.8%)	28 (100%)	226	28

(注) 対象は254社。赤字事業者数の()内は、サンプル数に占める比率を表す。

⇒ 規制緩和の前後で収支状況に大きな変化はない

【事業者の経営状況：経営破綻の現状】

表4.4 経営破綻した事業者の例

時期	会社名	地域	経営破綻後の対応
2002.10	東陽バス	沖縄県	倒産。経営再建中。
2003.06	那覇交通	沖縄県	民事再生。第一交通産業の傘下へ。
2003.08	九州産業交通	熊本県全域	産業再生機構支援(九州産交バス)
2004.01	京都交通	京都府北部	京阪バスが経営支援(京阪京都交通)
2005.01	宮崎交通	宮崎県全域	産業再生機構支援
2005.01	大分バス	大分県南部	私的整理(RCC)。西鉄の出資等で再建(近鉄系だったが資本提携解消)。
2005.05 (1994)	琉球バス	沖縄県	民事再生→自主再建断念で営業譲渡と清算。第一交通産業の傘下へ(琉球バス交通)
2007.03	中国バス	広島県	両備ホールディングス(岡山電気軌道系)の傘下入りで再建
2008.04	福島交通	福島県	私的整理を選択(RCC)。再建支援先を調整中。

⇒ 事業者の経営が厳しい時期に規制緩和実施された

表4.5 西鉄における路線廃止の動き(抜粋) (資料提供:同社)

実施時期	廃止キロ	完全廃止	廃止内容
2001.4	106.47	47.83	15路線(部分廃止8路線)
2002.4	50.64	11.59	4路線(部分廃止3路線)
2002.10	32.33	2.28	4路線(全面廃止)
2003.4	252.11	106.87	16路線(部分廃止10路線)
2004.4	162.29	85.94	14路線(部分廃止10路線)
2005.4	37.84	10.44	5路線(部分廃止3路線)
2005.10	25.54	25.54	5路線(すべて部分廃止)

◎ 2001・2003・2004年3カ年の廃止が多い

⇒ 理由は何か？

事例にみる規制緩和前後の路線撤退について

■ 路線整理のプロセス

赤字路線の収支改善＝毎年求められる

→ 改善策： 地域会社へ路線移譲、減便など実施

→ 改善が見込めない(最終段階)： 廃止申請

■ 路線撤退が求められる背景

- ・ 規制緩和へ向けた経営基盤の強化

- ・ 運賃値上げによる不採算路線維持は困難

→ 過去の乗客逸走、高速・貸切部門の収益低下

⇒ 段階的整理の最終段階になった路線が、2001・2003・2004の3カ年に集中しただけ(意図的なものではない)

事例にみる規制緩和前後の路線撤退について

■ 路線撤退の実態

- 不採算の末端部等の廃止がほとんど
- 代替手段が採られる例（自社子会社含め）が半数以上

⇒ 全体で見れば、廃止の程度・影響は軽微
（表4.5の「完全廃止」が実質の廃止分）

高速バスにおける参入規制緩和の影響について

野澤(2008)による東北地区の事例整理より

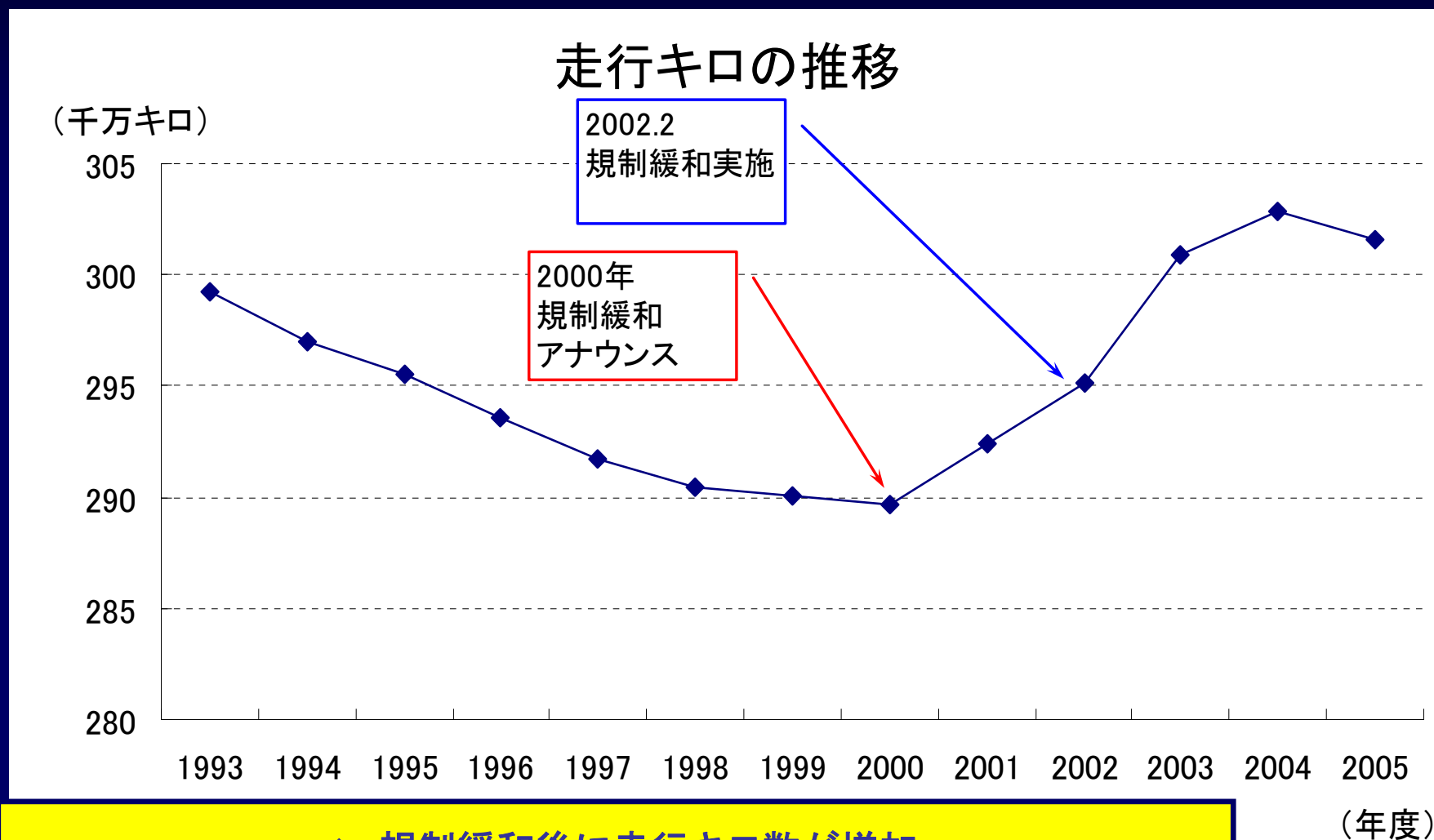
■ 事業者の撤退

- ・ 富士交通、桜交通： 仙台—郡山・福島・山形
→ 競争激化で、浪費的競争になった可能性高い
- ・ 対関東路線における都市側事業者
（例） 仙台—新宿線： JRバス関東が撤退
酒田—渋谷線： 東急バスが撤退
→ 関東地区のコスト基準では維持できない

⇒ 高速バスの場合、競争とコスト面が撤退の要因に

【規制緩和前後のサービス水準について】

図4.4 走行キロの傾向について(数値出所:陸運統計要覧)



⇒ 規制緩和後に走行キロ数が増加
※ ただし、データ上高速バスのデータも含まれている=その影響かも

【規制緩和前後のサービス水準について: 運賃の状況】

表4.6 低廉な運賃の設定状況の例

(資料出所: 日本バス協会ホームページ、筆者調べ)

実施時期	事業者	価格設定(円)	区間	備考
1995.11	武蔵野市ムーバス	100円均一	武蔵野市ムーバス	コミバス100円の走り
1998.01～	群馬バスほか(前橋市内)、遠州鉄道、西武バス、東武鉄道、国際興業、朝日自動車、山梨交通など	1最低価格を100・150円へ値下げ	各社指定エリア(特定の駅から1キロ程度のエリアなど)	最低価格の引き下げを区域限定で実施
1999.07	西日本鉄道	180→100	福岡市中心部(後に県内で拡充)	エリア指定でエリア内を100円に
1999年	常磐交通自動車、福島交通、庄内交通、富士急行など	100円	各社特定の駅から1キロ程度のエリア	指定エリアのみ100円に値下げ
2001.10	西日本鉄道	400、450円	福岡市内都市高速経由バス	路線限定で、既存路線よりも都市高速経由バスを低価格に設定

事例にみる規制緩和前後のサービスについて

■ 規制緩和後のサービス水準

運賃の割引、車両などの改善がみられる

乗合事業で新しい取り組みが可能に(次頁参照)

■ 運賃規制緩和の影響

- ・ 乗客数は増加
- ・ ただし、緩和後の収支は悪化(営業収入減少)

■ 需要者側の自治体の変化

自治体が交通に関心を持つように(補助金等の関係)

規制緩和前後におけるサービス改善の例—西鉄の場合

■ フリー定期券

エコルカード(学生用)

グランドパス(高齢者向け)

→他社でも同様の商品が発売されるように



■ 運賃値下げ

福岡市内中心部の100円均一化 →他地区にも拡大

高速バスの値下げ(県内近距離、福岡熊本線ほか)

→ 高速バスの分社化・管理委託により可能に

■ 囲い込み策:都市高速道路経由バスの増加

地下鉄に対する競争力強化

運賃体系: 既存路線より安く設定(時間連動型)

(時間が短い→車両の運用効率が良くなる→コストダウンが可能)

(C) Dr. Hisashi OOI, Institute for Transport Policy Studies, 2008

高速バスにおける運賃規制緩和の影響について

野澤(2008)による東北地区の事例整理より

■ 同一区間ながら運賃の差がある事例も

(例) 青森—東京間

8,000円(弘南バス)～10,000円(JRほか)

仙台—東京間

3,900円(東北急行)～6,210円(JR・東北急行他)

→ ツアーバスへの対抗が低価格便設定の要因

■ 価格競争の発生事例

(例) 仙台—山形線(表4.7も参照)

→ 新規参入(富士交通・桜交通)で値下げ競争

→ 参入事業者が撤退(後に富士交通は倒産)

→ 便数や輸送人員は撤退後もほぼ同水準

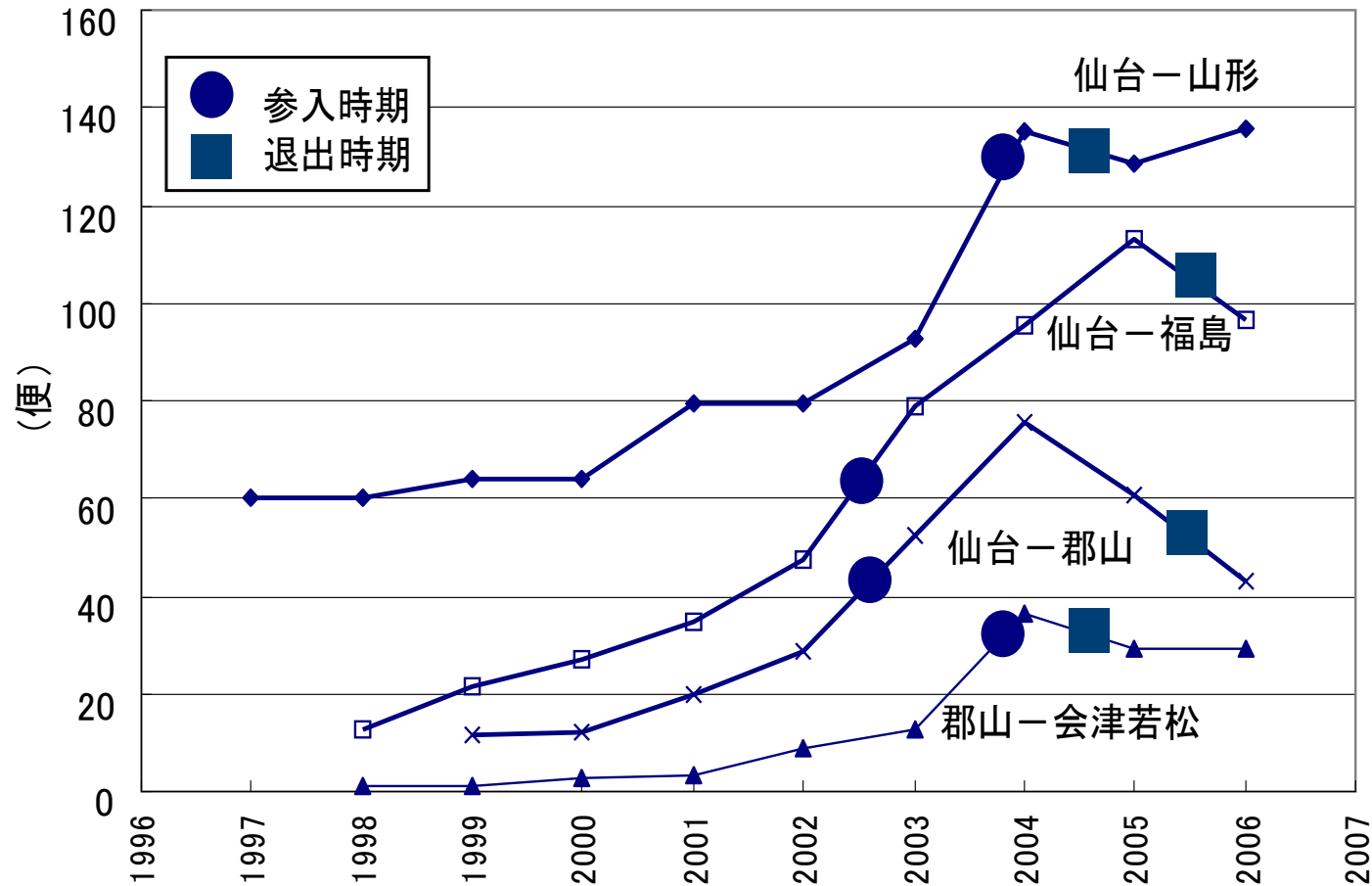
表4.7 高速バスの新規参入と価格競争の例

- ・新規参入は2社、5系統
- ・富士交通は価格競争に敗れ撤退、桜交通は休止

	既存会社	新規参入会社 (参入時期)	参入前価格	参入後価格	参入後改定	撤退後価格
仙台 －郡山	宮城交通 JRバス東北 福島交通	富士交通 (02.10～05.10) 桜交通 (03.12～05.10)	2000円	1800円	－	1900円
仙台 －福島	宮城交通 山交バス	富士交通 (02.10～05.10) 桜交通 (03.12～05.10)	1000円	800円	－	900円
仙台 －山形	宮城交通 JRバス東北 福島交通	富士交通 (04.02～04.11)	1000円	800円	750円	800円
郡山－ 会津若松	福島交通 会津乗合自動車	桜交通 (04.02～04.11)	1000円	1000円	－	1000円
仙台 －白河	－	桜交通 (05.03～05.06)	－	－	－	－

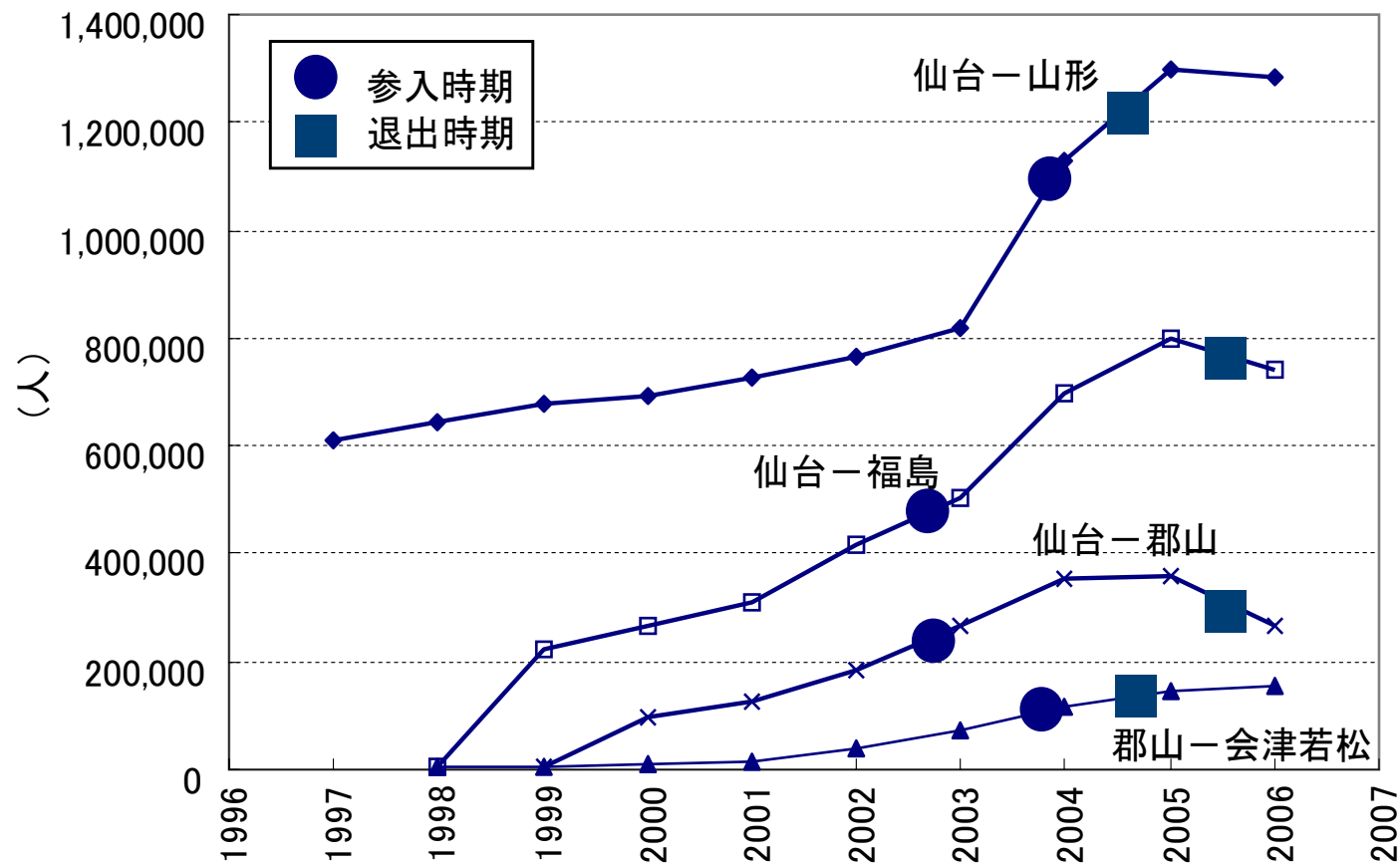
出所： 野澤誠(2008)「高速バスの時系列動向」政策研究大学院大学修士学位論文

図4.5 運行便数の推移(表4.7の路線)



出所: 野澤誠(2008)「高速バスの時系列動向」政策研究大学院大学修士学位論文

図4.6 輸送人員の推移(表4.7の路線)



出所: 野澤誠(2008)「高速バスの時系列動向」政策研究大学院大学修士学位論文

1. 序 — 規制緩和に関するトピックス
2. 本研究の目的と内容
3. 規制緩和政策に関する理論的考察
4. バス事業における規制緩和政策の現状と課題
5. **まとめと今後の研究について**

本報告のまとめ：現状分析から把握できたこと

参入・退出規制緩和に関して

- 規制緩和を見込んだ「駆け込み」・規制緩和後の退出ラッシュは明確にはみられず
- 乗合・貸切とも規制緩和後小規模事業者の参入増加
- 撤退の判断
 - 改善策を採ることが先、撤退は最終判断
 - 事業全体との関係で判断した可能性が高い
- 高速バス
 - コスト面での撤退発生（都市部事業者など）
 - 参入はツアーバスを除けば多いとはいえず

本報告のまとめ：現状分析から把握できたこと

サービス面（運賃規制含む）に関して

- 様々なサービスの提供を可能にした点はプラス効果
- 運賃規制緩和、値下げの結果事業者収入は減少
- 高速バスでは、ツアーバスとの競争の結果、サービスに合わせた料金設定など選択肢増加
→ 料金体系が複雑化したことは問題も

今後の課題

- データの捕捉、分析の具体化・深度化
地域（自治体）・事業者のヒアリング
- 評価の定量分析
トラック、航空の議論を応用
- 海外の規制緩和事例との比較
- 貸切や高速バスの分析深度化
⇒ 一般路線バスの場合と比較要

Thank you for your attention!
(ご清聴ありがとうございました)