

## 規制緩和後の交通事業者の動向と地域への影響

現在「規制改革推進3か年計画」に沿ってあらゆる分野における規制緩和が進められおり、交通分野においても、旅客・貨物とも順次需給調整規制の廃止、運賃・料金規制の緩和などの措置がなされている。今後は、市場原理と自己責任原則の下、競争促進や経済の活性化が期待されているが、その一方で、過疎地域などにおける生活交通の維持や運輸サービスの水準の確保が困難になるなど、マイナスの影響も懸念される。

こうしたことを踏まえ、本調査では、需給調整規制の廃止から1年以上を経過した旅客鉄道、国内航空及び貸切バスの各事業を対象として、規制緩和措置によるプラス・マイナスの影響を地域別や主体別などの様々な側面から把握した。

### 1 調査の枠組み

本調査では、以下に挙げる6つのテーマを設定し、都市間交通と地域交通とに区別して各事業の実態を把握した。また、異なるモード間の競合やあるモードの変化が他のモードに及ぼす影響など、複数のモードに係わる影響についても把握を行った(図-1)。

#### 1.1 航空と新幹線とのモード間の競合

競争促進による国内航空の利便性・コスト優位性の向上が、ライバル交通機関である新幹線との競合関係にどのような変化をもたらしたかを把握する。

#### 1.2 国内航空分野における新規参入及びそれに伴う空港(地域)間の競合

国内航空分野の参入・退出規制の緩和が、航空運送事業者間の競合関係にどのような変化をもたらしたかを把握する。また、こうした競争が促進された空港における利便性、コスト優位性の向上が、隣接する空港や地域・関連する他のモードなどにどのような変化をもたらしたかを把握する。

#### 1.3 離島交通における規制緩和の効果と影響

国内航空分野の参入・退出規制の緩和が、生活交通としての役割を担っている離島航空路線にどのような変化をもたらしたか、また、関連性の高いモードである離島旅客船航路と地域にどのような影響をもたらしたかを把握する。

#### 1.4 地方鉄道路線の廃止・退出及び路線維持などに向けた取り組み

鉄道では、規制緩和による退出が目立ち、事業者単独での新規参入の動きはほとんどみられない。こうしたことを踏まえ、旅客鉄道事業の参入・退出規制の緩和が、地方鉄道路線の廃止・退出及び路線維持などに向けた地域の取組みにどのような影響をもたらしたかを把握する。

#### 1.5 貸切バス事業における規制緩和の効果と影響

貸切バス事業の参入・退出規制の緩和が貸切バス事業の競争環境にどのような変化をもたらしたかを把握するとともに、生活交通としての役割を担う貸切バス事業者による代替バスと地域にどのような変化をもたらしたかを把握する。

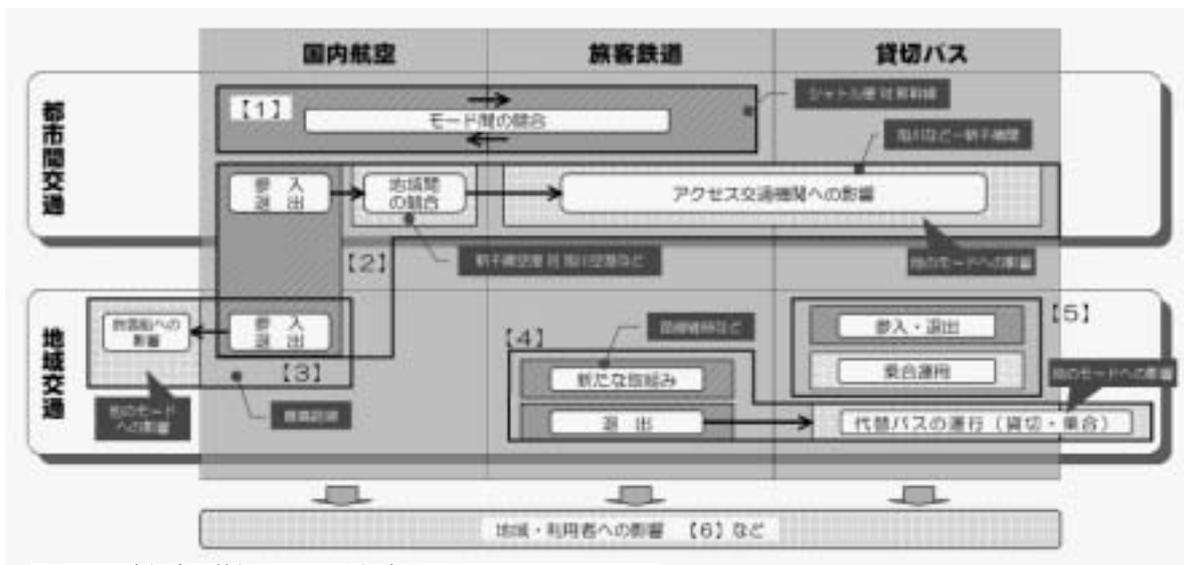


図 1 本調査の枠組み～6つの調査テーマ～

1.6 地域における規制緩和の効果と影響

旅客鉄道の廃止・撤退と貸切バス事業者による代替バスの導入について、全国的な動向を把握するとともに、国内航空、旅客鉄道、貸切バスの各事業における規制緩和が生活交通と地域にもたらす影響、及びこれに対応した地方自治体の取組みなどを把握する。

2 航空と新幹線のモード間の競合

2.1 調査の実施概要

本調査では、航空と新幹線の競合が顕著な区間として、シャトル便が運航されている東京 大阪間を取りあげ、利用者アンケート調査を実施することにより、モード間の競合状況を把握した。なお、アンケート調査は、平成13年12月中旬に、羽田空港と関西国際空港で実施し、配布数405通、うち251通(回収率62.0%)の回答を得た。

2.2 調査結果

2.2.1 交通機関の選択

シャトル便の選択理由をみると、利用者の約7割が総所要時間の短さを理由に挙げており、トータル運賃の安さや到着時間帯の都合を大きく上回っている(図2)。

また、シャトル便と新幹線の使い分けについては、両者を使い分けしている利用者と普段シャトル便を使う利用者がそれぞれ45%程度とほぼ同程度みられたほか、通常は新幹線を利用しているが今回はシャトル便を選択した利用者が1割程度を占める(図3)。

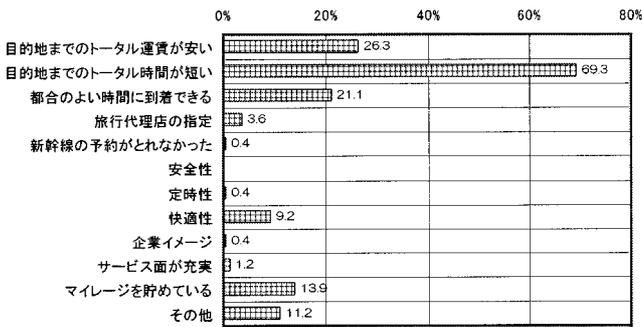


図2 シャトル便の選択理由(MA, n=251)

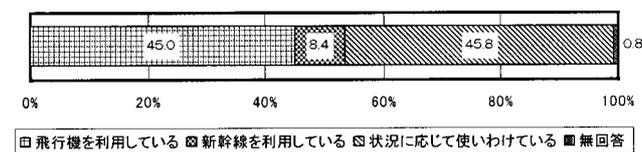


図3 飛行機と新幹線の使い分け(n=251)

2.2.2 利用者の評価

シャトル便の存在を認知していた利用者145人(利用者全体の57.8%)に対し、シャトル便運行の効果について尋ねた

ところ、利便性が向上したというプラス評価が約6割を占めている(図4)。

規制緩和に伴う運賃変化については、利用者の6~7割程度が、運賃の低下や利便性の向上に対して肯定的に評価している一方で、運賃体系が複雑になったと感じる利用者が6割弱占める(図5)。また、競争促進政策に関する評価としては、「大変良い」が半数近くを占め、これに「良い」を加えると、利用者全体の8割強が肯定的に評価している(図6)。

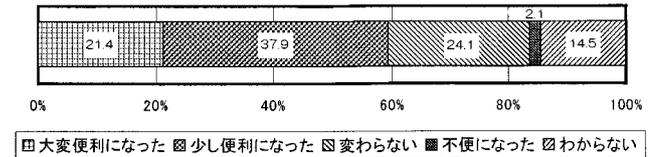


図4 シャトル運行に伴う利便性の変化(n=251)

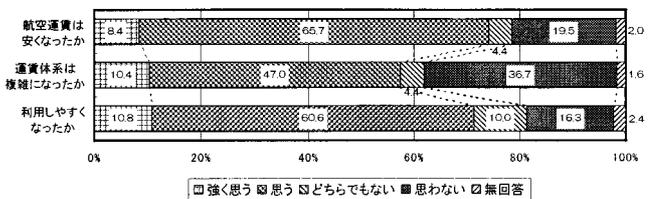


図5 運賃変化に対する評価(n=251)

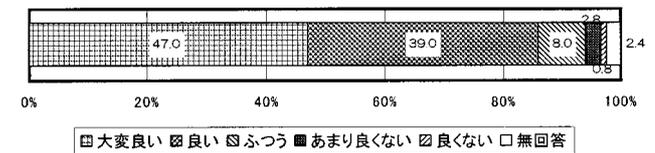


図6 競争促進政策に対する評価(n=251)

3 国内航空分野における新規参入及びそれに伴う空港(地域)間の競合

3.1 調査の実施概要

本調査では、東京 新千歳間に新規参入した北海道国際航空(エア・ドゥ)及び東京 福岡間に新規参入したスカイマークエアラインズの影響と、その対応状況を把握するために、事業者・空港施設管理事業者・地方自治体に対してインタビュー調査を実施した。また、東京便が就航している北海道内及び九州本島内の空港所在自治体(新千歳空港、福岡空港を除く)を対象にアンケート調査を実施したほか、エア・ドゥ利用者に対しては羽田空港と新千歳空港においてアンケート調査を実施した。

3.2 調査結果

3.2.1 事業者間競争

利用動向をみると、東京 新千歳間、東京 福岡間とも、新規参入者は低価格サービスを行っているが、大手航空会

社が割引運賃などで対抗してきたため、搭乗率は他社並で推移している。また、競争条件については、空港施設の利用や羽田空港発着枠に制約があるなど、新規事業者にとって既存事業者との競争条件は厳しい。ただし、仮に空港施設の利用拡大が認められたとしても、これに伴って利用料負担も増大することになるため、必ずしも不公平とは受け止められていない。

3.2.2 地域間競争

新規航空会社の参入後、特に大手航空会社が割引運賃で対抗措置を打ち出してきた時期以降、便数が多く運賃も多様化した東京 新千歳、東京 福岡路線を選択する旅客が増加し、周辺各空港の利用者数は伸び悩んでいる。

また、エア・ドゥ利用者へのアンケート調査結果からは、旭川市・帯広市など、東京便が就航している道内他空港の所在地及びその周辺地域からも、少数ではあるが新千歳空港の利用がみられ、新千歳空港から遠く離れた地域からでも、航空運賃の安さを理由に新千歳空港を利用するケースが存在することが明らかになった。

こうした状況のなか、中枢空港都市との間での地域間格差を懸念する地方自治体が多く、旭川市や佐賀県などでは、空港着陸料を軽減するなど、航空会社の負担を抑え、路線維持・利用拡大に向けた支援策を実施している。

表 1 新千歳とその周辺空港との競争力比較

利用空港	出発地	東京便費用(羽田空港までの費用)	
旭川空港	旭川駅	普通運賃	34,000 + 空港連絡バス 570 = 34,570
		往復割引	28,750 + 570 = 29,320
新千歳空港		普通運賃	28,000 + JR往復割引 3,370 = 31,370
		特定便割引	18,000 + 3,370 = 21,370

注1) 2001年8月時点の運賃。  
 注2) 特定便割引運賃については、最低額のものを利用。  
 注3) 各種時刻表より作成

3.2.3 アクセスモード間の競争

便数の増加、運賃の低下により、新千歳、福岡両空港とも、利用者の広域化が進んでいる。その結果、空港アクセスのモード間競争が活発になっており、利用者全体のパイが拡大している。北海道では、鉄道事業者が周辺空港背後圏をターゲットとした羽田 新千歳便と鉄道、宿泊をパッケージした商品を開発している。また、福岡では、福岡空港便の優位性や高速道路の延伸、事業者の自助努力などを背景に、空港に接続する高速バスの利用者数が増加傾向にある。

3.2.4 他のモードへの影響

福岡 東京間では、高速バスが運行しており、従来は運賃の安さが魅力となっていた。ところが、スカイマークエアラインズがバス運賃(15,000円)を下回る価格(13,700円)で参入してきたことにより、航空と高速バスが運賃面で競争することになり、減便や輸送人員の減少といった影響が及んでいる。

4.1 調査の実施概要

本調査では、那覇 慶良間間の離島航空路線と離島航路の競合、那覇 奄美間のエア・ニッポンの退出と琉球エアコミューター(RAC)の参入という2つの事例を取りあげ、事業者及び地方自治体に対してインタビュー調査を実施した。

4.2 調査結果

4.2.1 路線の現況とモード間の競合(那覇-慶良間間)

観光需要が中心の那覇 慶良間路線では、旅客船よりも運賃が割高で、端末アクセスの面でも不便であるため、利用者数・便数ともは減少傾向であり、路線存続そのものが危ぶまれている。しかし、本土便の接続がある人など特定の利用者にとって、RAC便は必要な交通機関となっている。一方、座間味村が運航する旅客船も観光路線の性格が強いとされているが、概ね堅調に推移しており、良好な経営状況にある。

モード間の競合状況をみると、価格・輸送容量・アクセス性の面で優位な立場にある旅客船が9割以上という圧倒的なシェアを占めている(数値はRAC資料による)。

表 2 フェリー・航空便の就航状況

事業者	航路・船名	路線	所要時間	便数(①日)	片道運賃	
フェリー	渡嘉敷村	那覇泊港-渡嘉敷島	マリナイターとかしき★	35分	3往復	2,210円
			フェリーけらま	70分	2往復	1,470円
	座間味村	那覇泊港-座間味島	クインざまみ★	55分	1往復	2,750円
		那覇泊港-阿嘉島-座間味島		泊-阿嘉:55分 阿嘉-座間味:10分	1往復	2,750円
RAC		那覇空港-慶良間空港	フェリーざまみ	泊-阿嘉:90分 阿嘉-座間味:15分	1往復	1,860円
				20分	3往復	7,140円

注1) : 高速艇  
 注2) JTB時刻表(2001年8月号)より作成

4.2.2 航空運送事業者の経営状況と行政支援

厳しい経営状況のなか、航空運送事業者は、機材の見直しや組織構造改革やコスト構造など経営改善に向けた取り組みを行っている。地元自治体も、路線の維持や生活の足の確保のために、規制緩和以前から運航費補助を実施しており、規制緩和の実施以降も、国庫補助の対象から外れた離島航空路線に対しては、従来の補助制度を移行する形で運航費補助などの県単独支援策を講じている。

離島航路に関しては、地元からの要望もあり、赤字でも撤退が困難な状況に置かれており、事業者の内部補助により維持されているのが実態であると指摘されている。このため、行政による補助制度の充実が望まれている。

## 5 地方鉄道路線の廃止・退出及び路線維持などに向けた取り組み

### 5.1 調査の実施概要

本調査では、表 3 に示した5事例を対象に、事業者・利用者・地域の各立場から旅客鉄道事業における規制緩和の効果と影響を把握するため、事業者及び地方自治体、市民団体に対してインタビュー調査を実施した。また、下北交通大畑線の沿線住民に対しては、アンケート調査を実施した。

表 3 調査対象及び事例として取り上げた理由

事例	鉄道事業者	事例として取り上げた理由
事例1	下北交通(青森県)	改正鉄道事業法の施行を契機に、平成13年4月1日大畑線を廃止。現在は代替バスを運行。
事例2	加越能鉄道(富山県)	改正鉄道事業法の施行以前から、廃止が検討されてきたが、第三セクターとして存続することが決定。
事例3	のと鉄道(石川県)	改正鉄道事業法の施行後、JRから移管した路線として、初の廃止(七尾線の一部)。現在は代替バスを運行。
事例4	名古屋鉄道(愛知県)	改正鉄道事業法の施行以前から、三河線の一部廃止が検討されてきたが、地元市町村による全額赤字補填により、最長3年間名鉄路線として存続することが決定。この間に廃止後の代替交通を地元で協議。
事例5	愛知環状鉄道(愛知県)	旧国鉄地方赤字線を第三セクターとして引き継いだ。事例4の隣接地域における黒字経営路線。

### 5.2 調査結果

#### 5.2.1 利用動向と地元での対応

廃止済み、廃止検討鉄道路線は、いずれも利用者数が落ち込んだ赤字路線である。沿線人口の減少や、自家用車利用への移行に加え、少子高齢化の進展による通学利用の減少も、鉄道利用者減少の一因となっている。

#### 5.2.2 路線廃止・バス代替

既に鉄道路線が廃止された下北交通、のと鉄道七尾線(一部区間)では、いずれも廃止代替バスが運行されている。鉄道の廃止については、地域イメージの低下を懸念する声もみられたが、バス運行本数や停留所数の増加など、地域住民の交通利便性は低下していない(表 4)。また、運賃は上昇したが、「地域住民のデメリットは最小限にとどまっている」と行政及び事業者は捉えているようである。

表 4 下北交通大畑線と代替バスの比較

サービス	鉄道(下北交通大畑線)	代替バス
便数	20本(下北一大畑)	20本(下北一大畑) スクールバス4本(各校一大畑) シャトル(市内2校一北)
駅数及びバス停車	8駅	36停留所
所要時間	約30分(下北一大畑)	46分(下北一大畑)
運賃	普通運賃 160円~410円 通学定期 下北一大畑:122,000円/年	170(+10)円~570(+160)円 下北一大畑:164,760円/年 (+42,760円/年) ※但し、現在在校生は卒業まで鉄道運賃で利用可能
始発・終発時間	始発 5:52 終発 19:56	始発 5:35(-0:17) 終発 19:20(-0:36)

注)下北交通提供資料より作成

#### 5.2.3 路線存続

加越能鉄道については、市民団体の活動などにより、第三セクターとしての存続が決定しているが、維持存続のため

には、行政からの少なからぬ財政支援が必要となる。主に、街づくりや高齢者のモビリティの観点から、電停とバス停のフラット化の実現など、一定の成果も上がっているが、今後、利用促進のためには、他の交通機関とのネットワーク化やPRの必要性が指摘されている。

#### 5.2.4 事業者の新規参入について

規制緩和によって鉄道路線参入も自由化されているが、会社単独での新線建設による参入は、莫大な設備投資がかかるため、困難である。そのため、例えば愛知県では、第三セクターへの出資という形での鉄道経営への参画が増え、愛知万博に合わせての東部丘陵線の建設や、中部国際空港のアクセスとしての中部国際空港連絡線などへの出資などがその例である。今後の鉄道事業における新規参入型の典型例と考えられる。

#### 5.2.5 規制緩和と地元自治体の役割

交通需要の少ない地方では、新規参入の可能性はほとんどなく、規制緩和によって公共交通の衰退や交通ネットワークの分断が進むことが懸念されており、地元自治体では財政負担に対する補助を要望する声大きい。今後は、自治体で交通政策形成能力を強化していく必要があると受け止めているようであるが、地域における人材育成のシステムができていないことに対する不安がある。

## 6 貸切バス事業における規制緩和の効果と影響

### 6.1 調査の実施概要

既存事業者及び道路運送法改正後に退出した事業者に対しアンケート調査及びインタビュー調査を実施し、道路運送法改正による新規事業者及び既存事業者への効果と影響を把握した。なお、アンケート調査の対象事業者は、規制緩和前後に新規参入・退出が多い陸運支局を抽出し、その地域の貸切バス事業者を選定した。調査期間は平成13年10月~11月で、郵送法によって実施し、配布数496通、うち223通(回収率45.0%)の回答を得た。

### 6.2 調査結果

#### 6.2.1 新規事業者の特性

新規事業者の免許取得以前の業種としてはレンタ・リース業が最も多く半数近くを占めている(図 7)。また、新規参入のきっかけは「需給調整規制が廃止され、参入の機会を得たこと」が45.2%と最も多いが「特にきっかけとなっていない」も35.5%を占める(図 8)。

7 地域における規制緩和の効果と影響

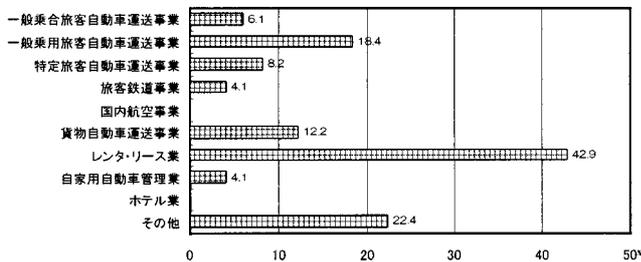


図 7 新規事業者の免許取得以前の業種( MA, n=49)

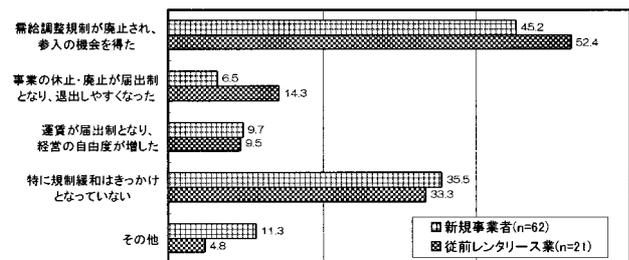


図 8 新規参入のきっかけ( MA)

6.2.2 規制緩和による市場の変化

事業者が感じている市場の変化は、「運賃・料金水準が低下した」が87.4%と圧倒的に高い。次いで、「利用者数が減った」が46.6%、「サービスニーズが多様化した」が37.7%となっている(図 9)。

規制緩和に伴う変化の対応策としては、62.3%の事業者が「人件費削減など効率化に取り組んでいる」としている。また「新しい商品・サービスを導入している」事業者が26.5%となっている(図 10)。

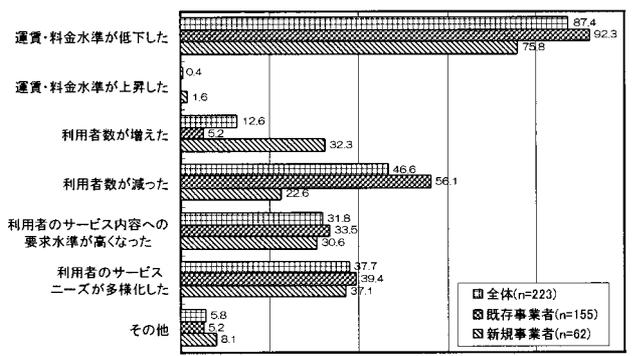


図 9 顧客に係る市場の変化( MA)

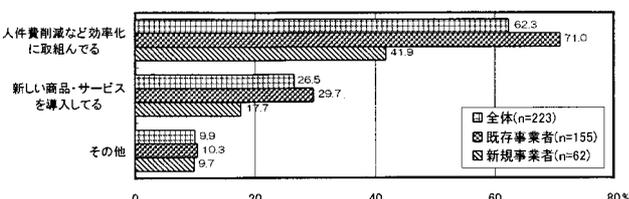


図 10 規制緩和による変化への対応策( MA)

47都道府県の交通政策担当部門へのアンケート調査(回収率100%)結果をもとに、規制緩和による地域への効果と影響を把握した。各事業分野における影響及び規制緩和が地域全般に及ぼす効果と影響について整理すると、表 5、表 6のとおりである。

表 5 各事業分野における影響

国内航空	プラスの影響	* 運賃の低減・路線拡大などのサービス水準向上 * 就航による雇用促進・産業の活性化などの地域経済効果 / など
	マイナスの影響	* 不採算路線からの減便・撤退などによる利便性の低下 * 地方路線の運賃の据置などのサービスの低下 / など
旅客鉄道	プラスの影響	(一部を除き指摘なし)
	マイナスの影響	* 不採算路線からの減便・撤退などによる利便性の低下 * 地方路線の運賃の上昇などのサービスの低下 * 鉄道事業者の経営状況の悪化及び退出意向の強まりに対する懸念 / など
貸切バス	プラスの影響	* 運賃の低減・サービスの多様化などのサービス水準向上 * 競争による民間事業者への運行委託費の低下 * 地域産業の活性化などの地域経済効果 / など
	マイナスの影響	* 事業者の収益の悪化に対する懸念 * 貸切バス事業の収益性の悪化が及ぼす乗合バスへの影響に対する懸念 / など
国内旅客船	プラスの影響	* 新規航路開設による便数の増加 * 港湾施設の利用促進 * 地域の活性化 * 港湾使用料の増加 * 割引運賃による潜在需要の掘り起こし / など
	マイナスの影響	* 不採算路線からの減便などによる利便性の低下 * 生活路線の撤退に対する懸念 * 事業者の経営状況の悪化に対する懸念及び地方自治体における補助負担の増大 / など

表 6 規制緩和が地域全般に及ぼす効果と影響

プラスの影響	* 競争によるコストの低下とサービスの向上 * 路線毎の問題点や改善策を協議し易くなる * 運賃や路線設定の柔軟性の増大 * 自家用車の仕様が減り渋滞緩和に役立つ / など
マイナスの影響	* 不採算路線からの撤退が進行し公共交通空白地帯拡大の恐れがある * 減便や撤退により地域振興や観光などの面で大きなデメリットが生じる * 過疎地や離島における生活交通維持のための財政支出の増大 * 地域間格差が拡大する恐れ / など

8 交通産業に係る規制緩和の評価(まとめ)

最後に、都市間交通と地域交通のそれぞれについて、交通事業者、利用者、地域の各主体に応じた規制緩和による影響や効果を整理する。なお、実態調査の結果からは、影響・効果の内容・度合いは需要の大小によって異なることが明らかになっており、以下ではこの点を踏まえて整理する。

8.1 都市間交通への効果・影響

都市間交通の拠点性の高い地域においては、参入・退出規制の緩和に伴う新規事業者の参入によって、競争が促進されている。この結果、拠点性の高い地域を経由する交通サービスの魅力が相対的に高まり、他モードとの連携も相まって需要が喚起され、市場規模・利用圏が拡大している。

一方、都市間交通の拠点性の低い地域では、減便や路線の廃止、運賃・料金の値上げなどを懸念する声が多い。

### 8.1.1 交通事業者への効果・影響

需要の大きい地域では、交通事業者は、競争環境の変化に対応して、運賃・料金の引き下げやサービスの多様化などに取り組んでおり、より魅力的な運賃・料金やサービスの提供、規制緩和を生かした新しい商品の投入や新しい分野の開拓などを行っている事業者は、多くの利用者を獲得している。今後は、適切な競争の促進のために、新規参入事業者、既存事業者ともに同等の事業環境が確保されることが必要と考えられる。

### 8.1.2 利用者への効果・影響

需要の大きい地域では、新しいサービスや運賃・料金の低下など、交通サービスの魅力が高まるため、利用者の生活利便性は向上している。料金体系やサービス内容が多様化しているため、利用者は、多くの情報から選択をする必要性が高まっている。

一方、需要の小さい地域では、利便性の高いターミナルが近接している場合、利用者は、このターミナルを経由する交通サービスの利用により、都市間交通の利便性向上のメリットを享受している。

### 8.1.3 地域への効果・影響

需要の大きい地域では、交通基盤の充実に伴う交流の活性化などにより、経済、文化など幅広い分野での地域の振興が促進されている。

一方、需要の小さい地域については、事業者が拠点性の高い路線に重点を移すなか、拠点性の低いターミナルを有する地域では、逆に減便や路線が廃止されるケースもみられる。また、3.2.2で述べたように、都市間交通の結節点に近接する地域では、ここを経由した交通サービスの魅力向上に伴い、自地域のターミナルの拠点性が低下する恐れがある。このため、周辺空港では、拠点性を維持するために着陸料の引き下げなどの資金面や利用促進などの取組みが求められるようになっている。

## 8.2 地域交通への効果・影響

需要の小さい地域では、交通事業者の路線撤退・縮小が

行われている場合もある。今後も、こうした傾向の進展による地域の交通利便性の低下が懸念されるとともに、路線廃止によってネットワークが損なわれることにより、交通利便性が低下し、利用者がさらに減少して他の路線廃止を誘発する可能性がある。

### 8.2.1 交通事業者への効果・影響

需要の小さい地域では、参入・退出規制の緩和により、事業者は、これまで内部補助で維持してきた赤字路線を廃止する可能性がある。

### 8.2.2 利用者への効果・影響

需要の小さい地域では、路線が廃止されるか、あるいは地元支援により維持されるケースがある(次節8.2.3参照)。どちらの場合も、事業者の収益改善のために運賃・料金の値上げや減便が行われる場合があり、利用者の負担が増加し、生活利便性が低下することが懸念される。また、廃止に至った場合、高齢者や学生など交通弱者への影響が大きい。

### 8.2.3 地域への効果・影響

路線撤退があった地域では、地元において、これを支援・維持するか、撤退を受け入れ代替交通機関によって生活交通を維持するかを選択がなされている。これを維持しようとする場合、地方自治体が財政支援などを行っている。廃止する場合には、代替交通を導入して地域の生活交通を確保することになるが、多くの場合、地元負担が新たに発生している。また、交通サービスの利便性が低下することに伴い、交流の停滞・地域イメージの悪化など、地域振興に影響を与える懸念されている。

規制緩和により、法を背景とした国の関与が少なくなることから、生活交通の維持・発展に対する地域の役割がこれまでより大きくなる。このため、既存路線の維持や路線廃止に対する代替交通の確保など、生活交通確保に向けて住民、地域企業及び地方自治体が連携して取り組むことが今後重要になると考えられる。

(要約：調査室調査役 山重啓司)