

科学研究費助成事業（科学研究費補助金）研究成果報告書

平成 24 年 5 月 14 日現在

機関番号：12614

研究種目：基盤研究（C）

研究期間：2009～2011

課題番号：21530253

研究課題名（和文）規制緩和後の道路運送産業における競争に関する研究

研究課題名（英文）A study on the competition in road passenger transport markets after deregulation

研究代表者

寺田 一薫（TERADA KAZUSHIGE）

東京海洋大学・海洋工学部・教授

研究者番号：80197798

研究成果の概要（和文）：わが国では、貸切バスが 2000 年に、乗合バスとタクシーが 2002 年に規制緩和された。その前後に、乗合バス市場では新規参入が少なく、他の市場、とくに貸切バス市場で新規参入が多い。新規参入企業には、タクシーまたはトラックから貸切バス、さらに乗合バスへと段階的に参入したケースが多い。コミュニティバスや需要応答型輸送などの境界型サービスに関する政策対応やイノベーションによって、道路運送産業の構造が決定づけられている。

研究成果の概要（英文）：The Japanese government deregulated the tour bus services in 2000 and the local bus and taxi services in 2002. There have been many new entrants in the tour bus market, but only a few new entrants in the local bus market. Most of the new local bus companies were originated in tour bus companies, which started as taxi or road haulage companies previously. The major achievement of community buses and/or demand responsive transports has been providing the innovation in supplying services. These innovative qualities have vitalized the road passenger markets. It has also required a more comprehensive policy response from the authorities that has hitherto been the case.

交付決定額

（金額単位：円）

	直接経費	間接経費	合計
2009 年度	600,000	180,000	780,000
2010 年度	400,000	120,000	520,000
2011 年度	500,000	150,000	650,000
年度			
年度			
総計	1,500,000	450,000	1,950,000

研究分野：社会科学

科研費の分科・細目：経済学・経済政策

キーワード：バス、タクシー、規制緩和、新規参入、道路運送法、都市交通、交通経済、需要応答型輸送(DRT)

1. 研究開始当初の背景

本研究は、道路運送市場の調査を通じて、規制緩和がネットワークを持つ企業の行動、とくに参入行動にどのような変化をもたらしたかを明らかにするものである。

道路運送部門での規制緩和は、英国のバス部門と米国の州際バス部門で 1980 年頃から 1980 年代半ばに、欧州の旅客輸送全般にも 1990 年代に行われた。

わが国のバスとタクシーに関しては、少し遅れて 2000 年(1999 年度)と 2002 年(2001 年度)に行われている。バス部門に関して、取り組みの早かった英国と日本とでは、最大で 20 年程度時間差があるなど、国と交通機関によって政策プロセスに差異がある。しかし規制緩和後に生じた市場構造をみると、国や交通機関にかかわらず共通性が多い。特に注目されるのは、乗合バスを中心としたサービスで新規参入が少なく、規制緩和後も、規制時代からの独占、あるいは寡占的な市場構造が変化しないという点である。

複雑な形態で展開される交通市場での市場競争に関しては、既往研究でも、新規参入者側が埋没費用(サンクコスト)をかかえる非対称を伴う競争という形での整理がなされている。しかしながら、バスのような初期投資の小さい産業の寡占化は、このような形では十分説明できない。また、運行業務の一部のみを受託する形式で参入リスクを軽減していることが多い中であっては、なおさら新規参入が少ない現実を説明できなくなっている。

2. 研究の目的

本研究の目的は、ネットワークの視点、ならびに規制緩和後も残された規制という観点から、競争が活発化せず寡占の産業構造が生まれた理由を明らかにすることである。

新規参入者が参入に成功する、あるいはその脅威を通じて既存の大手独占企業の独占的行動を抑制できる(すなわちコンテストブル市場が成立する)ためには、運賃変更やサービス開始・変更・廃止の通知期間など、残された経済的規制においてそのことが保証されていないなくてはならない。

わが国では、乗合バスに関し、事業許可と事業計画認可の二段階規制を採用していることなどで、通知期間に関し、新規参入者が不利になっているという指摘がある。このような事柄が企業行動に及ぼしている影響を明らかにし、そのことを通じて制度変更に対する具体的な政策提言の基礎を提供した。

関連分野でいくらか研究されている価格

をめぐる分析に加えて、複雑すぎて既往研究が無視してきた投資、とくに時刻表変更などの過程を詳細に分析した。規制緩和後の既存大手事業者と新規参入者の経営行動を、わが国の政策過程での論議では、余りに単純化して捉えてきた。新規事業者の参入行動自体を先見的に経済厚生上悪しきものとして扱うケースもあった。

本研究では、そのような既往の通念にとらわれずに、新規参入者の行動とそれに対する既存事業者の行動の両方を中立的に扱って検討した。

3. 研究の方法

本研究では、わが国のバス産業(2000 年に規制緩和された貸切バスおよび 2002 年に規制緩和された乗合バス)を中心に、タクシー(2002 年に規制緩和)を含めた新規参入者と既存事業者の運賃形成、事業計画、サービス水準に関する戦略を調査した。

そのような基礎的情報を踏まえ、規制緩和後に限定的に事業者間競争が展開された地域の新規参入者に対するインタビューを行った。

また、乗合バスを中心に、貸切バス、タクシーとの境界領域のサービスに大きな影響を与えたと予想される、自治体のサービス委託や金銭的・非金銭的支援についてもインタビュー調査を行った。

それらの調査は、東北地方、関東地方、中部地方を中心に行った。

4. 研究成果

(1) 乗合バス

① 産業構造の変化

わが国の乗合バスの年間輸送人員は、1970 年度に年間 101 億人というピークを迎えた後減少し、2009 年度にはピークの 40%近い水準の 41 億人まで減少した。しかし 2000 年ごろからは減少のペースが鈍っている。

2002 年(2001 年度)に行われた規制緩和前後の比較は以下のとおりである。

規制緩和前 4 年間に民間乗合バス会社数は 13.4%増加した。規制緩和後 4 年間には 16.7%と増加率が増し、若干ではあるが参入のペースが上がっている。規制緩和から 5 年目の 2006 年度以後については、事業区分変更のため事業者数比較ができない。

車両数と車両走行距離でみると、規制緩和前 5 年間にそれぞれ 5.8%、0.4%減少し、規制緩和後 5 年間にはそれぞれ微減と 2.7%の増加が起きている。規制緩和後 8 年間には、それぞれ 0.9%、4.2%増加した。規制緩和後

走行距離が増加に転じたことを除くと、規制緩和前後で目立った変化はない。

市場退出の動向として、規制緩和前5年間の路線廃止は、年間平均で9,234kmであった。これに対し、規制緩和後5年間の平均は8,759kmと5%強減少している。規制緩和によって廃止が増加したという報道や主張がしばしばみられる。しかし廃止路線長で見ると、そのような単純な構図にはなっていない。規制緩和後に廃止が減った理由のひとつとして、費用の半分以上を占める人件費の節減を中心とした生産性向上がある。

一方で、規制緩和後の廃止減少の理由には、特殊な制度的事情も考えられる。それは、規制緩和立法プロセスにおいて最後までサービス廃止の条件がはっきりせず、そのことをリスクと感じた大手などのバス事業者が、需要減少ペースからすると廃止が数年後になる路線を前倒しして、規制緩和直前に廃止したというものである。そしてその反動で、規制緩和後に廃止が減ったというものである。現実には、この問題が一段落したからか、2006年度から廃止が再び増え始めた。

② コミュニティバスの動向

1990年代後半から自治体がコミュニティバス(和製英語)と呼ばれる市町村による何らかの形で委託サービスが増えた。武蔵村山市や日野市(いずれも東京都)で1980年代終りに導入されたサービスが始まりといわれる。コミュニティバスの名称自体は、1995年開始の武蔵野市(東京都)のムーバスが起源である。2005年には、全国の市町村の半分近い914が自称コミュニティバスを運行している。

コミュニティバスについては明確な定義はなく、市町村単独補助によるサービス、支線的サービス、ミニバスによるサービスなどを言うことが多いが、自治体の横並び意識のために似たサービスが増えた。100円または200円均一運賃採用が多い。

乗合バス事業の新規参入者には、コミュニティバスの形で、市町村から委託されたサービスを行う者が多い。その運行委託契約には欠損補填を含むことが多いので、その場合、新規参入者が費用に比べて管理しにくい収入に関するリスクを負わなくてよくなる。すなわちバス会社はマーケティングを行わなくてすむ。

運行委託方法が、新規参入者を含む乗合バスの産業構造を決定づけていて、インタビューでは委託側と受託側から様々な意見が聞かれた。

委託期間は1年、3年、または5年が多かった。受託するバス会社側は車両耐用年数を反映し、新車が無駄にならない5、6年程度の長期の委託を望むことが多い。インタビュ

ーした中で最も長い契約は10年であった。なかには、委託側も長期契約によって将来の住民の足が確保されたと安心しているようにみえるケースもあった。

だが埼玉県三郷市や東京都足立区など、東京圏の東部を中心に、欠損補助のないコミュニティバスに新規参入者が参入しているケースもある。需要予測や停留所設置手続き面で自治体のアドバイスがあれば、欠損補助がなくても新規参入が生じている。

コミュニティバスや需要応答型輸送などの境界型サービスに関する政策対応やイノベーションによって、道路運送産業の構造が決定づけられている。

③ 新規参入と競争に関するインタビュー結果

規制緩和後に乗合バスに参入し、撤退した事業者からは、既存事業者による反競争的行為が行われており、とくに停留所設置を妨害されたこと、ならびに運輸行政側が規制緩和実施後に新規参入者を不利にする非対称規制に転じ、とくに届出で済むはずの対抗値下げを認めなかったとの指摘があった。これらについて、公正取引委員会以外に適切なタイミングで調整できる場が必要との意見があった。

新規参入者の停留所設置については、何者かによる明らかな器物損壊を受けた、あるいは鉄道系事業者の所有する駅前広場へのアクセスを拒否されたとの証言があった。その一方、一般的な既存事業者と新規参入者の間の停留所の位置関係について細かな要求を持つ新規参入者があり、非常にデリケートな事柄になっている。

業態間兼業について、貸切バスから乗合バスに参入し、貸切と乗合を兼業する会社でも、求められる運転技術が異なり、同じ運転士に両業務を兼務させることは困難で、研修後に配置転換することが可能なだけとのことであった。

事業許可と運行計画認可の二段階規制になっていることで、行政側の処理期間(通知期間)に既存事業者と新規参入者との不公平が生じているのではないかという問題については、肯定と否定の両方の意見があった。

2006年ないし08年以後、地域公共交通会議、法定協議会など、市町村との公式協議の場が設けられ、その決定を運輸当局が追認するルールが一般化したことで、規制上の不明確に伴う非対称規制は一応解決したとの見方があった。一方、そのような協議の場で、メンバー構成上、バスとタクシーに跨る私鉄系などの既存事業者グループが有利になり、新たな問題が生じ始めているとの見解もあった。

(2) 貸切バス

① 産業構造の変化

貸切バス分野での規制緩和は 2000 年(1999 年度)に行われた。規制緩和前 5 年間に民営貸切バス事業者数は 62.8%増加し、規制緩和後 5 年間に 61.6%増加した。規制緩和から 10 年間には 90.2%増加している。規制緩和後の事業者数急増が報道や既往研究で指摘されているが、増加率でみると、実際の参入は規制緩和直後に集中し、その後のペースは規制緩和前を下回っている。

車両数と車両走行距離の動向は、規制緩和前 5 年間にそれぞれ 13.5%、4.2%の増加、規制緩和後 5 年間にそれぞれ 18.7%と 5.2%の増加、規制緩和から 10 年間に 23.9%と 3.9%の増加となっている。

新規参入者が小規模のため、事業者数の増に比して、車両数と走行距離の増加が小さく、とくに走行距離は、2005 年度をピークに減少に転じている。事業内容が、短距離送迎などに変化していることが伺える。

② 新規参入に関するインタビュー結果

規制緩和前にも新規参入が多く、事業者数増加率では規制緩和前の方が大きい理由について、インタビュー調査では、以下のような回答が多かった。

貸切参入前に、旅行業、タクシー、物流など多少なりとも関連する事業を営んでおり、地域社会での名声につながるので、経営者あるいはその前任者が、相当以前から貸切バス参入の機会を伺っており、その一部が規制緩和前、一部が規制緩和後に参入した。とくに前任経営者の意志を強調するケースが多かった。レントの大きかった時期に判断が行われ、相当に準備期間を経て、実際の参入は規制緩和直前あるいは直後になったケースが多いとみられる。

実際に参入したタイミングについては、民間施設や私立学校などからの送迎依頼やそのための何らかの車両提供申し出を挙げるケースがあった。このようなケースは、事業区分上「特定バス」に該当すると思われるものの、1 日あるいは 1 週間の中での車両融通のために貸切許可(2000 年以前免許)を取得したというケースがあった。

自治体委託の乗合タクシーを運行していたタクシー会社には、実証実験に伴う試行運行から本格運行への切り替えや事業区分変更(2006 年道路運送法改正)時に、本来の貸切営業の自信がついたため、不要になった貸切バス許可を返上せず、小型車を最小限の台数残したという者もあった。

規制緩和後に、コミュニティバスや乗合タクシーなどの業態間境界領域で規制や事業区分変更があった。このことが試行的参入を

促した面もあったと考えられる。

新規参入者の間で、管理者の独立に近いケースも生じている。法定の運行管理者資格を越えて、点呼、配車、営業などの管理の能力のある人物の数によって、事業者数に歯止めがかかっている可能性がある。

旅行会社の手配による高速ツアーバス業務の受託については、ほとんどが夜行のため、夜間に遠方に行った車両を管理することのリスクを考え受託しない方針の会社と、有望な事業と位置付ける会社との両極端に分かれた。

結局、タクシー、貸切バス、乗合バスという段階的参入の経路ができていたため貸切バスが 2000 年(1999 年度)、タクシーと乗合バスが 2002 年(2001 年度)という規制緩和のタイミングのずれと貸切バスで参入が多いことは、何らかの形で関係していると推測される。

(3) タクシー

① 産業構造の変化

タクシー産業での規制緩和は、2002 年(2001 年度)に行われた。規制緩和前 5 年間の法人事業者数の増加は、0.7%である。規制緩和後 5 年間には 73.9%増加し、規制緩和後 8 年間には 94.1%増加した。車両数でみると、規制緩和前 5 年間の増加率は 1.0%、規制緩和後 5 年間には 5.7%の増加、8 年間には 2.3%の増加であった。

新規参入者が小規模のため、事業者数の増と比べて、車両数の増は小さい。車両数のピークは規制緩和から 5 年目の 2006 年度であり、その後減少に転じている。

台数増加に伴う経営や労働条件悪化是正のための「タクシー適正化・活性化法」(通称)施行は 2009 年であるが、台数はそれ以前から減少に転じている。

② 新規参入に関するインタビュー結果

インタビューでは、最低車両台数規制もあり、事業開始後の増資と比べて、創業時の資金調達が困難になっているとの指摘があった。

高齢者再雇用の目的で、地域社会や行政のバックアップを得られることを参入の契機とする事業者もあった。また、介護タクシーに参入した後、NPO との競合などで一般のタクシーに転じた会社もあった。

トラックを主体とした物流会社がタクシー・バス事業に参入したケースには、高齢トラックドライバーの再雇用など、運転士の業態間での兼務や配置手転換による範囲の経済実現を期待したものがみられた。しかし、トラック輸送に慣れた運転士の旅客輸送へのシステマチックな配置転換は不可能であ

り、タクシーとバスの間でも接客技術が異なるので難しいとのことであった。ただし、短時間あるいは短期間だけ、大型二種免許証を持つ運転士を(乗合)バス業務に就かせている会社は見られた。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文] (計6件)

- ① 遠藤伸明・寺田一薫「ローコストキャリアにおける経営戦略と費用優位性についての分析」『東京海洋大学研究報告』7号、pp. 31-39、2011年、査読有
- ② 寺田一薫「国庫補助金の一般補助金化が広域的な地域交通政策に与える影響に関する研究」『交通学研究』2010年研究年報、pp. 75-84、2011年、査読有
- ③ 寺田一薫「ネットワーク産業の特徴からみた地方部の乗合バスのサービス水準に関する考察」『Nextcom』Vol. 3、pp. 21-31、2010年、査読無
- ④ 寺田一薫「高速道路料金の引下げが高速バスに与える影響とバス事業者が直面する課題」『運輸と経済』第69巻第11号、pp. 80-82、2009年、査読無
- ⑤ 寺田一薫「規制緩和後のバス」『汎交通』109巻11号、pp. 2-52、2009年、査読無
- ⑥ 大井尚司・寺田一薫・森地茂「乗合バス事業者の規制緩和政策がもたらした効果」『運輸政策研究』12巻2号、pp. 94-101、2009年、査読無

[学会発表] (計3件)

- ① 寺田一薫「補助金の一般補助金化が広域的な地域交通政策に与える影響に関する研究」日本交通学会研究報告会(東洋大学・文京区)、2010年10月3日、査読無
- ② 高山純一・寺田一薫、他4名(掲載3番目)「どうなる公共交通・どうする公共交通」金沢市・土木学会土木計画学研究委員会まちづくり研究小委員会共催シンポジウム(金沢市)、2009年11月20日、査読無
- ③ 寺田一薫「BRT(快速バスシステム)導入の政策評価に関する研究」日本交通学会関東部会(中央大学・千代田区)、2009年9月28日、査読無

[図書] (計8件)

- ① 寺田一薫、他3名(掲載1番目)『地方・地域社会におけるモビリティの確保』日本交通政策研究会、査読無、pp.1-9, 34-53、2012年
- ② 寺田一薫、他7名(掲載1番目)『広域行政を通じた地域社会のモビリティ確保に関する研究』日本交通政策研究会、

pp.1-25、2012年

- ③ 青木亮・寺田一薫、他5名(掲載2番目)『過疎地域における公共交通と自家用交通の共存に向けた取り組み』日本交通政策研究会、pp.80-85、2012年
- ④ 金本良嗣・寺田一薫、他33名(掲載8番目)『自動車交通研究；環境と政策2011』日本交通政策研究会、pp.28-29、2011年
- ⑤ 青木亮・寺田一薫、他119名(掲載73番目)『交通経済ハンドブック』白桃書房、pp.199-202、2011年
- ⑥ 中村文彦・寺田一薫、他5名(掲載2番目)『二酸化炭素削減に向けた都市バス輸送の諸課題』日本交通政策研究会、pp.25-34、2011年
- ⑦ 杉山武彦・寺田一薫、他15名(掲載10番目)『交通市場と社会資本の経済学』有斐閣、pp.96-107, 218-231、2010年
- ⑧ 中村文彦・寺田一薫、他9名(掲載2番目)『環境負荷低減のための都市部路線バスの活用方策』日本交通政策研究会、pp.13-18、2009年

6. 研究組織

(1) 研究代表者

寺田一薫 (TERADA KAZUSHIGE)
東京海洋大学・海洋工学部・教授
研究者番号：80197798

(2) 研究分担者

()

研究者番号：

(3) 連携研究者

()

研究者番号：