

In April 2022, Osaka City University and Osaka Prefecture University merge to Osaka Metropolitan University

<b>Title</b>	バス事業の改革：地域内バスサービスの規制緩和を中心に
<b>Author</b>	松澤 俊雄
<b>Citation</b>	季刊経済研究, 18 卷 2 号, p.117-136.
<b>Issue Date</b>	1995-09
<b>ISSN</b>	0387-1789
<b>Type</b>	Departmental Bulletin Paper
<b>Textversion</b>	Publisher
<b>Publisher</b>	大阪市立大学経済研究会
<b>Description</b>	
<b>DOI</b>	

Placed on: Osaka City University

Osaka Metropolitan University

# バス事業の改革

## —地域内バスサービスの規制緩和を中心に—

松 澤 俊 雄

- 目次
- I バス事業の動向
  - II バス事業における規制
  - III バス事業における規制緩和
  - IV 規制緩和と成果
  - V 地域内バス事業の改革に向けて

公共交通機関としてのバスは一般に長期的低落傾向にあり、その活性化が各国共通の課題となっている。打開策として近年、民営化、規制緩和など一連の改革策がとられてきた。それは主として都市間バス（貸切、ツアー等を含む）部門においてみられるが、いくつかの国では地域内バスサービス（Local bus service）部門でも緩和策が実施され、規制政策の大きな理由をなしていたバスサービス供給の維持・安定性即ち住民の‘足の確保’という公共性と、事業としてのバスサービス供給効率化の両立に向けて、一つの見解と方策が示されたわけである。本稿では欧米の経験をも考慮しつつ、地域内バス事業改革の方向について考えてゆきたい。

### I バス事業の動向

#### (1) 乗合バスと貸切バス

経済的な規制緩和への動きは、産業部門が成長しており、参入や事業拡張への魅力が存在するとき、あるいは関連する他の部門との競争上、運賃・サービス面で戦略的競争策をとりやすくする必要があるとき、事業者自らによって推進されるといってよい。このような観点から近年のわが国バス事業がどのような状況にあるかについてまずみてゆきたい。

バス部門が人的輸送全体に占める位置を表-1によってみてゆくと、輸送分担率は高度成長期以後低落的傾向にあり、輸送人員では1965年の34%から90年の13%へとおよそ1/3に、輸送人キロでは18%から9.5%へと半減している。このことはバスという交通機関の国民生活に占める意義が近年急速に低下してきたことを示している。

---

〔キーワード〕 規制, 規制緩和, 水平的競争, 入札制, 事業免許, ヤードスティック競争

表-1 バス部門の輸送状況

年 度		65	70	75	80	85	89	90	91
バス部門	人員	34.3	29.1	23.2	19.1	16.3	13.5	13.2	13.0
	輸送分担率(%)	人キロ	21.0	17.5	15.5	14.1	12.2	10.2	9.5
免許事業者数	乗合	362	359	364	355	350	372	377	390
	貸切	529	559	661	755	904	1,137	1,206	1,259
車両数	乗合	629	679	684	671	653	653	650	645
(100)	貸切	146	180	184	213	248	287	299	311
総走行キロ	乗合	2,636	2,935	2,879	2,910	2,880	3,001	3,038	3,040
(100万)	貸切	512	739	744	980	1,235	1,501	1,571	1,580
輸送人員	乗合	9,862	10,074	9,119	8,097	6,998	6,552	6,500	6,496
(100万人)	{ 3大都市 { その他 貸切	4,103	4,411	4,294	3,878	3,567	3,577	3,605	3,658
5,759		5,663	4,825	4,219	3,422	2,975	2,895	2,838	
166		180	175	204	232	246	256	253	

出所)『日本のバス事業(1993年版)』による。

しかし、バス部門におけるこのような傾向も、乗合(路線バス)部門と貸切部門では大きく状況が異なっていることに気づく。同表から、まず事業者数をみてゆくと、路線バスでは1965年の362から1990年の377へ一貫して変化はみられないのに対して、貸切部門では同じ期間に529から1259へと倍以上に増加している。車両数についても全く同様で、路線バスでは変化がないのに対し、貸切部門ではこの間ほぼ2倍になっている。輸送人員に目をやると、乗合部門では1965年の99億人から1990年には65億人へと2/3に減少している。しかし車両走行キロは逆に26億キロから30億キロへ増加しており、輸送人員に対応してサービス供給を減らすことができない路線バスの事業特性を示している。一方貸切部門では全く逆の動向がみられる。路線バスとは異なって運送契約上の弾力性を生かし、高速道路網の発達にも助けられ、多様化するグループ旅行には迅速、快適でしかも安価な交通サービスを供給することができ、輸送人員、走行距離(輸送人キロ)ともに大幅な増加をみるようになった。

このように乗合部門の低落と貸切部門の伸長というバス事業における対称的な輪郭が近年みられるのであるが、さらに乗合部門の中でも地域内バス(local bus)の減退と中・長距離バス伸長、大都市の微減・地方の激減という、事業展開上も大きな差がみられる。

## (2) バス事業の収支と参入

一方における乗客減、他方でのサービス供給規模の維持によって、バス事業の効率性は低下を余儀なくされた。乗合バスの乗車密度は1965年の22.2人から80年の15.4人、90年には12.1人へと低下している(車両規模の調整をとまなう乗車効率をみると1965年の34人から、80年の20人に低下したものの、以後はほぼ一定である)。このような状況を反映して、乗合バス事業は全体として長年赤字基調を続けてきたが、経常収支比(収入/支出)は1985年の

表-2 乗合バス事業の収支状況 (億円)

年度	収入	支出	損益	経常収支率(%)	黒字事業者数	赤字事業者数
1985	10,428	10,991	△563	94.9	53	162
1987	10,435	11,028	△593	94.6	54	158
1989	10,430	11,278	△848	92.5	35	177
1991	10,907	11,812	△905	92.3	34	183

出所)『日本のバス事業(1993年版)』による。

注)保有車両30両以上210余りの事業者(民営・公営)の状況。

表-3 貸切バス事業の収支状況 (億円)

年度	収入	支出	損益	経常収支率(%)	黒字事業者数	赤字事業者数
1985	3,608	3,557	51	101.4	190	118
1987	3,591	3,639	△47	98.7	172	152
1989	4,191	4,138	53	101.3	233	110
1991	4,608	4,561	47	101.0	257	119

出所)『日本のバス事業(1993年版)』による。

94.9%から91年には92.3%へと最近一層の悪化をみている。黒字の事業者は運輸省の調査対象のうち85年で25%、91年では僅か16%にすぎない。一方事業者数、輸送人員ともに増加してきた貸切部門は、全体として若干の黒字を維持できており、黒字事業者の比率も85年の62%から、91年には68%へと若干の増加さえみられる(表-2、表-3)。

これまでみてきたようにわが国では、路線バスのうち地域内バス事業は、乗用車・二輪車といった強い代替的手段の展開に押され、傾向的低落と構造的赤字経営のもとにあるので、免許事業者数にみられるように事業へ新規参入しようというインセンティブには乏しいと考えられ、産業内の問題として同業者間で競争をする(競争は意図的に避けられる傾向にあったが)利益は殆ど無かったと考えられる。このことは表-1において、乗合バスへ参入する事業者は殆どなく、長年に亘ってほぼ同じ数を保っていたことにみられる。それに対して、道路網の整備にともない中・長距離を中心に交通機関としての有効性を発揮できるようになった貸切バス部門は大きく成長して、参入者も活発にみられたわけである。ここにわが国の地域内バス乗合事業部門には、事業者の側からの規制緩和への積極的な要求はできにくい状況にあったといえるのである<sup>1)</sup>。

海外に目を転ざると、イギリスではバス輸送人員は1970年の91億人から80年の68億人、規制緩和時の85年には62億人、そして90年に57億人と一貫して減少してきたが、車両走行

1) この事実は無論公的参入規制があることの結果でもあるが、一方では低落傾向自体が規制の要因にもなっている。乗合部門のうち都市間的高速バスについては、路線開設を希望する事業者も多いが、ほとんどは両都市における既存の地域内バス事業者(あるいは出資による別会社)等による協同運行の方式がとられ、全くの新規参入は事実上みられない。

キロではわが国の場合と同様70年から規制緩和時の85年まで全くといってよいほど変化がみられなかった(規制緩和後はミニバスの増加もあり走行キロの増加がみられる)。またアメリカでは、1980年の58億人から85年の57億人、そして90年には57.5億人と輸送人員の変化は少ないが、車両走行キロの方はこの間およそ30%近く増えている。アメリカでは60年代後半から過度の乗用車利用への反省とともに都市における公共交通の見直しが進められ、バスや鉄道に対して積極的に公的資金が投ぜられてきた結果である。

## II バス事業における規制

### (1) バス事業の規制と免許制

アメリカでは世界大恐慌によって「貨客の輸送が非常に減退するとともに、鉄道および自動車間に深刻な貨客争奪戦が行われるようになった<sup>2)</sup>」。鉄道は産業としての性質上、そして法制上からも様々な制約を受けてきた。一方自動車運送業は既設の通路を用いることができ、設立が用意であり法制上の制約が少ないので、急激な成長が可能であった。このことは鉄道輸送を不利な立場にするとともに、自動車輸送の供給能力が需要を超過しがちである。ここに貨物・旅客部門ともに自動車運送事業への規制の動因がでてくる。アメリカでは1935年自動車運送事業法(Motor Carrier Act of 1935)で、州際間でのバス輸送をおこなう都市間バス(inter-city bus)事業者は参入・退出、運賃、財務、サービス水準に関して連邦政府のもとにある州際商務委員会(Interstate Commerce Commission)の経済的規制にしたがうことが決められた。一方地域内のバス事業はそれまでの州ごとの規制のもとにあったが、1935年法では都市間バス事業者による州内バスサービス(intra-state service)は州の規制委員会のもとに残った。以後既存路線への参入が制限される一方で、事業者は不採算路線の運行もある程度は維持することとなる<sup>3)</sup>。

イギリスではいち早く1930年交通法(1930 Road Traffic Act)によってバス事業一般についての規制が確立した。Baker & Savage [1974]は、法成立の経緯について次のように述べている。20世紀にはいり、イギリスにおけるモータリゼーションの進行は著しく、バスサービスも活発化して、競争も激しくなってゆく。それに伴い、自動車の存在以前に制定された、安全面を中心としたバス・コーチの免許制だけでは不都合をきたすようになる。輸送事業における無統制な競争が、公の利益に反するという認識が利用者だけでなく、事業者側においても認められるようになる。そこで事業者間の公正な競争に加えて、利用者にも便利で、安定的かつ安全なサービスを適正な運賃で供給すべく、新規の免許システムが要望されるようになった。こうした状況のもとで、バス輸送事業における路線ごとの免許制度を軸とした1930年道路交通

2) 麻生 [1954], 192p.

3) Talley [1989], 麻生前掲書参照

法が制定されることになる。

また Savage, I [1985] も1930年法成立以前の状況として次のような指摘をおこなっている。1930年法成立以前は、定期路線の事業者 (regular operator) に対して、ピーク時にだけ不定期に民間の事業者が参入して利潤の上ずみ取り (creaming off) をしていた。こうした事業者は、利潤が多くもたらされる優良サービスしか運行せず、利益の生じない路線や時間帯での運行はおこなわなかったため、不採算路線も含めて、定期路線事業者による地域の安定的サービス供給が難しくなっていた。また交通機関の間でも浪費的競争がみられたので1927-29の王立委員会は、このような状況を打開するには各路線ごとに法制上の独占を適用すればよいとの結論に達した。

## (2) 道路運送法からみたわが国バス事業の規制。

わが国におけるバス事業は、基本的には1951年に制定された道路運送法（およびその後の改訂）に従って営まれている。この法律の第1条では「道路運送業の適正な運営及び公正な競争を確保するとともに、道路運送に関する秩序を確立することにより、道路運送の総合的な発達をはかり、もって公共の福祉を増進することを目的とする」旨うたわれている。そのために同法では、一般旅客自動車運送事業の免許（第4条）、免許申請（第5条）、免許基準（第6条）、事業の休止及び廃止（第38条）、運賃及び料金の認可（第9条）など、事業への参入・退出や運賃設定に関する経済的な規定と、運送引き受け義務（第13条）の他に事業者の資格（第7条）、いくつかの安全面に関する要件など社会的な規定も定めている。

免許の基準について同法第6条では、運輸大臣がその適合性について審査の必要性を述べている。それらは、(1)当該事業の開始が輸送需要に対して適切なものであること、(2)当該事業の開始によって供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならない、(3)当該事業の遂行上適切な計画を有するものである、(4)当該事業を自らの確に遂行するに足る能力を有するものである、(5)その他当該事業の開始が公益上必要でありかつ適切なものであること、である。このように免許制による事業者数の調整は、市場における需給のコントロールに目的があると考えられる。申請者による(5)の立証責任は非常に難しく、規定の解釈次第では、事実上新規の参入を困難にすることにもなる。

運賃及び料金については（新規・変更ともに）運輸大臣の「認可」をうけなければならない。その基準として第9条では、能率的経営のもとにおける適正な原価を償いかつ適正な利潤を含むものであることとされている。また、他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれのないものであると規定され、それは事実上の同一路線同一運賃（既存事業者間での協調運賃）に通じているといえよう。

このようにわが国におけるバス事業では、地域内バスのように低落的傾向にあるところでは、上記(2)にいう需給の均衡性や(5)の公益上の必要性のために事実上参入ができにくい状況におか

れている。それは表-1でみた事業者数と営業車両数の安定化にもあらわれている。また同一路線で競合する事業者間での運賃競争も不当競争の防止という観点から抑制され、さらには、運賃水準自体も適正原価という標準にしたがって規定されている。つまり地域内バス「事業」という枠においては、競争的要素は努めて回避されているといつてよい。しかし貸切部門や高速バス部門のように市場が成長していたところでは新規事業者の参入や路線開設、増車がケース・バイ・ケースで少なからず認められてきたといえる。また総括原価の算定には、全国21のブロックごとの事業者の実績を加重平均して求められた標準的営業費を用いており、それを基準（ヤードスティック）に事業者ごとの申請運賃を査定しており、ブロック平均より営業費を抑えれば利潤が増加するという意味で経営効率化へのインセンティブは働いていると考えられる<sup>4)</sup>。対象事業者における運営が「標準に対し、低能率・高コストの経営に対してはその改善を求める一方、高能率・低コストの経営に対しては、その経営努力にインセンティブを与えることにより、より適正なコストによる輸送サービスの提供を期待しているものである。」（運輸省監修 [1990-B], p.38参照）。

以上見てきたように、規制の動機と意義は、社会的に必要な交通サービスの安定的な維持という公共性の確保のために、同一部門事業者間・部門間での無用の競争を抑制するとともに、適正な運賃水準のもとで（事業として）安定的にサービス供給ができるようにすることにあるということになる。このような理念はそれ自身としては正当性をもっているが、事業の免許制・運賃の認可制等を通じて企業の行動を強く束縛し、事業の不活性化を招いている側面があり、事業が市場原理にしたがってより自由な行動ができることの必要性が主張されてきた。また政府の側からは、地域内バスサービスへの補助金の軽減に向けての方策を指向するようになる。

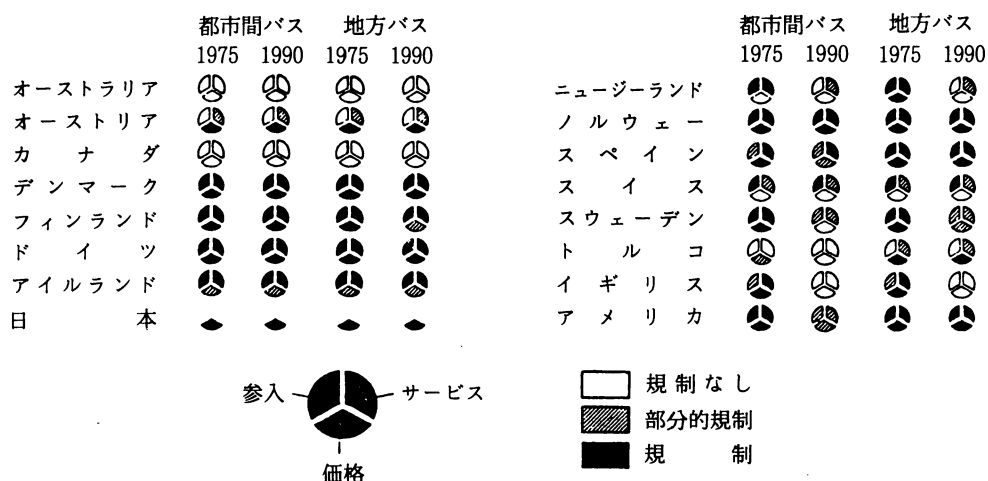
### Ⅲ バス事業における規制緩和

#### (1) 規制緩和への方向

バス事業については、規制緩和と並んで民営化の方向もみられる。前者においてはそれまでの地域独占（または少数）事業者による運営に対して参入や運賃の決定を自由にし、市場・競争原理を働かせて、バス事業を活性化しようという意図がみられる。一方民営化は、地域内バスに多い公営企業特有の非効率性を排除し、費用引き下げによる効率的経営を行うとともに、公の財政負担を軽減しようという意図に理解される。図-1にみられるように、都市間バス・地域内バスともに規制緩和は進行はしている。しかし地域内バスを中心に参入とサービスの規制は、いまだ多くの国々で残っている。とくに欧米の各都市では地域内バスは都市交通政策のなかで政策手段の一つとして位置づけられ、かなりの比率での公的運営補助金が投ぜられてい

4) ある事業者の原価の算定は、運輸省の資料による地域ブロック毎の標準的原価を参照しておこなわれる。

図-1 バス事業における規制の国際比較



出所) OECD [1992] から転載。

る。また図中カナダ、オーストラリアでは連邦レベルの規制はないが、地方レベルでの規制は存在する。

アメリカでは従来都市間バスは鉄道との関係から営業活動が規制されてきたが、近年鉄道旅客輸送の減退によって鉄道との競争は殆ど問題とならなくなったものの、乗用車による旅行の質的向上と都市間航空輸送サービスの向上によって、都市間バスの重要度は低下してゆく。事業者は自ら都市間旅客輸送市場において他のモードに対応するためにも弾力的な行動ができるよう規制改革を政府に求め、1982年バス規制改革法 (Bus Regulatory Reform Act of 1982) が制定され、都市間バス事業における参入・退出、運賃決定に関する条件が大きく緩和された。

イギリスでは、1979年の保守党政権誕生後、1980年運輸法 (1980 Transport Act) によって、急行バスサービス (Express Coach Service:直線で最低30マイルの乗客を輸送) の路線免許はいち早く廃止され、事業者の希望する路線の運行が、任意の頻度と運賃で行えるようになった。また1985年運輸法で地域内バスのほぼ完全な自由化が行われ、事業者は42日前までに運行条件の変更を交通委員会に届出る (notify) だけでよいことになった<sup>5)</sup>。

わが国のバス事業においては、参入に対する免許制と運賃の認可制という経済的規制の基本的な部分は緩和されていないが、事業者が活動しやすい方向での許認可の簡素化はとりいれられてきた。昭和60年の臨時行政改革推進審議会の答申を受けて、貸切バス事業免許の事業区域の拡大、同じく運賃幅の拡大、乗合バス事業で運行回数の変更を伴わない運行時刻の認可から届

5) Talley [1989], Fravel [1985], ホワイト [1989], 松澤 [1989] 等参照。

6) 一連の手続き簡素化の通達は運輸省監修 [1990-A] 参照。



け出への変更、乗合バスの停留所の位置変更を認可制から許可制に、高速バスの停留所設置の弾力化等々、また大都市近郊の住宅団地の深夜輸送対策として別料金の深夜バスの導入、乗合タクシー導入の一層の促進など新しい需要への対応もみられる<sup>6)</sup>。

## (2) イギリスの地域内バス規制緩和

イギリスでは、図-1にみられるように、都市間バスだけでなく、地域内バスにおいても全面的な規制緩和がおこなわれるようになったパイオニア的な国であり、規制緩和実施に至るまでの過程及びその成果をみてゆくことは極めて重要と思われる。

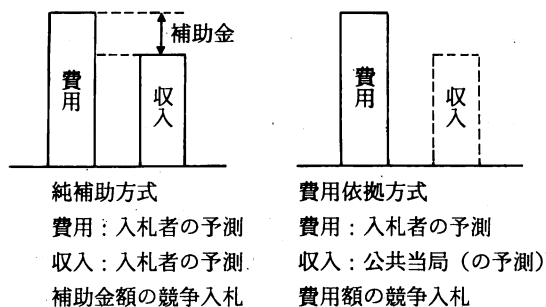
イギリスでは1970年代においても、基本的にバスの運行を規定していたのは前述の1930年道路交通法による道路運送免許制であった。同免許は既述のように、事業者に対して不採算路線の内部補助を前提として、採算路線運行に独占的免許を与えてきた。しかし、公共交通事業の全般的低落により、従来の採算路線のかかなりの部分は不採算化して、民営事業者では内部補助は次第に困難になってくる。地方政府はバスサービス維持のため補助金を与えたが、利用者の減少は止まらなかった。結果としてバス部門での単位輸送費用は上昇し、しかも補助金をつぎ込んでみても状況がよくなる見通しもなかった。反面路線の独占的運行面だけは残り、事業者間の競争に乏しかった。1979年誕生した(サッチャー)保守党政権はこうした状況を、何よりも市場の競争原理の欠陥とみなし、競争を促進するためには、一般の財市場と同様、バスサービス市場にも自由な参入・退出を保障することが必要であるとみた。そのためには1930年法以来存続する免許制度という足かせをはずすことが要求されたのである。

政府にとって1980年法実施後の数年間は、地域内バスの規制緩和に向けての準備期間であった。84年政府は『バス白書』(DOT [1984])を発行し、大都市カウンティ(主として労働党系)のもとでのバス事業運営における「競争」の欠如を糾弾するとともにその必要性を強調し、地域内バス事業規制緩和に至る政府の見解を示した。同白書では次のように指摘する。

近年バス事業において、大幅な利用者減とそれに伴う収入補填金の増加があった。それは道路運送免許により既存事業者が保護され、利用者を開拓しようという積極的活動をせず、専ら保守的な立場をとってきたことによる結果である。1980年法では、実験地域で事業者が新しいサービスの供給を容易にできるように、障害の一部を取り除くとともに、多くの路線で運賃が引き下げられ、しかも事業者は利益を得た。新規の改善されたサービスが供給され、利用者が増加する。これらは空虚な夢ではなく、80年に規制緩和された急行バスサービスで実際に起きたことであり、競争がいかに重要なかを物語る。そして『バス白書』では、免許制度の廃止により、競争を伴う参入・退出の自由なバスサービス市場を形成し、それを採算的にすること。また補助を要する場合には入札によってそれを決定し、競争原理を働かせて資金の節約を図ること。以上のような点を提案している。

(3) 補助金の入札制

図-2 入札の方式



『バス白書』の提案をうけた1985年運輸法（1985 Transport Act）は成立の1年後、1986年10月26日より発効した。同法のもとでは地域内バスサービス（同法では15マイル未満のトリップをいう）供給する時は、これまでの道路運送免許の交付に代わって、交通委員会への登録制度がとられるようになった。申請書が正しく記載されていたら、登録は自動的に承認され、他の事業者や公共当局は異

議の申し立てができないことになっている。事業者は登録がなされた後42日の告示期間を経てサービスの供給ができるようになる。また、サービス内容の変更についても、通常同様の手続きを要する。サービスは原則として営利的ベースで、各事業者によって供給される。しかし公共当局が必要と認めるサービスが、営利ベースでなされない時は、サービスの供給に補助金が交付される。ただし変更された重要な点としては、ヘリフォード実験地域での成果を踏まえて、補助金の交付に入札制度がとり入れられたことである（図-2参照）。それまでの補助金は特定の事業者に赤字補填という形で支払われていたため、補助金額の妥当性が必ずしも明確ではなかった。1985年法では、補助対象となる路線の運行上の経費と収入、したがってその差額である補助額を事業者間で見積らせ、入札により最も低い額を提示した業者を指名する純補助（net subsidy）方式と、もう一つの方式として、当局が提示したサービスの供給を最も低い価格で請け負った事業者を指名する費用依拠（cost based）方式が採用され、補助金は以前に比べてより効果的に使われることが期待されたのである<sup>7)</sup>。

(4) 地域内バス規制緩和をめぐる議論

都市間バスの規制緩和は、地域のモビリティの確保・向上というよりは、輸送産業としての活性化・収益性向上という産業ベースの文脈で議論されることが多かった。それに対して地域内バスには、都市交通手段として、産業とは別の次元である＜公共性＞が入り込む。Jones, M [1989] は地域内バス規制緩和（撤廃）を規定する1985年運輸法に対する賛否両論を次のように整理している。賛成の立場として、(1)需要によりよく適合した都市地域の新旅客事業の出現、(2)競争が新供給能力を促進、(3)競争がサービス供給コストを削減、(4)資源配分の改善、があったことを指摘する。これは上述の『バス白書』の内容とほぼ同じである。一方批判的立場から

7) 1985年法には、他にも、NBCが再編成され民間部門へ売却されること、公営及びPTEの事業は、会社組織として分割されること、タクシーも地域内バスサービスを供給できること、等の条項がある。

は、(1)都市交通市場は不完全で外部性がある、(2)現実的な効率改善よりも、厚生への再分配が生じる、(3)都市地域の競争は不必要であり、浪費的である、(4)規制撤廃が特に長期において効率的競争をもたらすか疑わしい、があったことを指摘する。

前者の賛成論からは、複数の事業者による〈競争〉こそが市場を通じて、利用者の需要をくみ取り、利便性の高い路線やダイヤを提供し、またニーズに見合った新たなサービスを開発してゆく。またサービスの産出においては費用最小化行動により、効率的な生産が行なわれる。そしてサンクコストのない同部門で、参入・退出が自由になればコンテストブル市場が形成されるので運賃も適切な水準におかれ、資源配分の効率性も上がる、という論理が主張された。またバス輸送産業における規模の経済性も問題とされた。もし収穫逓増的であるなら、自然独占的要因があり、事業者間の競争は必ずしも社会的利益に合わなくなるが、計量的分析結果からは、バス産業は収穫一定かそれに近い状態であるので、競争状態でのサービス供給が望ましいという論理である。

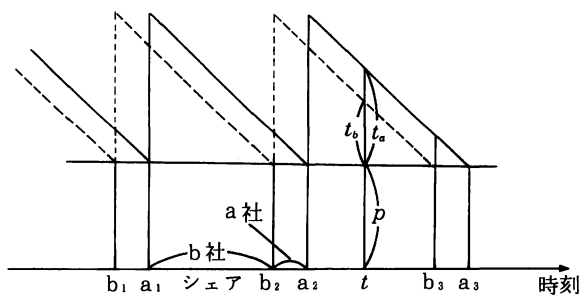
それに対して規制緩和に批判的な立場からは次のように主張される。都市交通では私的および公共（個別および公衆）の両交通機関が混在し、さらには様々な目的のトリップが行なわれている。このようなもと、適切な都市交通体系をもつには、地域内バス輸送は営利事業として成立しにくい面をもつ。現に先進諸国の都市交通には、その運営に多くの公的資金が投ぜられている。また地域内バス事業における〈競争〉は、規制法ができた契機にもみられるように、道路上での競争（on-the-road competition）による混乱と浪費的競争に通じる側面が強い。この浪費的競争をつぎのようなモデルにしたがって考えてみたい<sup>8)</sup>。

バス事業における水平的競争は、ホテルングの命題としても認識されているところではあるが、以下にみるように規制緩和による混乱を経てどの方向へ収束するかが問題となる。図-3は同じ路線をa、bの2社が競争的に等間隔で運行している様子を表わしたものである。いま時刻 $t$ にバス停にきた乗客はa社のバスを利用するときは運賃 $p$ に加えて待ち時間の費用 $t_a$

を要する（時間価値=1とする）。同

じくb社のバスを利用するときは $p + t_b$ を要する。 $t$ が $a_2$ と $b_3$ の間にあるときは、 $p + t_a > p + t_b$ となるので、乗客は先にくるb社のバスを選ぶことはいうまでもない。a社のバスが選ばれるのは乗客がそれぞれ、 $b_1$ と $a_1$ 、 $b_2$ と $a_2$ 、 $b_3$ と $a_3$ の間に停留所に来たときである。この図か

図-3 バス企業の水平的競争



8) 規制緩和（『バス白書』）へ賛成の立場からはBanister [1985]、Beesley [1985]などが、批判的な立場からはGwilliam, et al. [1985-A]、[1986-B]などがある。

らは、全体として明らかにb社の方がより多くの乗客を獲得できる。このときa社は立場を逆にして、b社の車の少し前に出発すればより多くの乗客を獲得できる。そうなれば今度はb社がa社より出発時刻を前にしようとするであろう・・・・・・。このような<競争>は、結局、相手事業者の直前に出発するようにトリッキーにダイヤを編成したり、直接的な乗客獲得を目指して、我先に停留所へ向かうという道路上の競争に陥りやすい。

もし両者間に協調がなくこのプロセスが繰り返されるならば、両者同時刻の出発となり、やはり不安定なままであろう。なんらかの協調（直接的あるいは暗黙的）が生まれると、お互いに等間隔の運行を行ない、乗客を等分して、しかも競争に付随する無用なコストを回避することができる。さらに、重要なことであるが、協調的な運行のもとでは競争的な場合に比べて乗客の平均待ち時間が半減し、利用者の便益は大きくなる。つまり規制緩和後複数の事業者が運行する路線では、どちらの状況になるかは重要である<sup>9)</sup>。

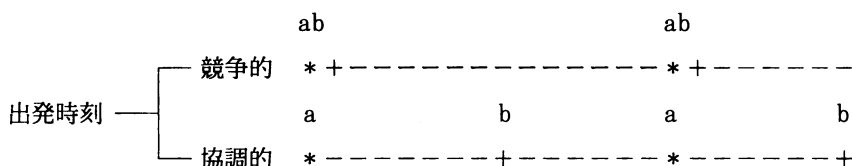


図-4 バスサービスの競争 (Oxford to London)

	1984	///	1987		1988	///	1993
A社 CITY LINK 190	FEB		3月	11月	3月		6月
運賃 Day Return			5.50	3.00	3.00		5.50
毎時出発時刻	15 45		15 35 55	15 35 55	00 20 40		00 20 40
			開始				
B社 OXFORD TUBE			3月	11月	3月		6月
運賃 Day Return			2.97	2.97	2.97		5.50
毎時出発時刻			15 45	15 45	10 30 50		10 30 50

1993年5月	5	6	7	8	9	毎時
CITY LINK	*-*-*-*-*-*-*-*-*-**//					*-*-*- //
OXFORD TUBE	-*-*-*-*-*****-					-*-*-*

9) オックスフォード-ロンドン間の急行バスは、規制緩和が行なわれた翌年、1987年3月からB社が新規参入し、旧NBC系のA社と競合するようになった。当初往復運賃でA社5.5£、B社2.97£で、オックスフォード発がそれぞれ毎時、15,35,55分と15,45分で運賃はA社が高いが利便性はよかった（さらにA社はロンドンでターミナルを使用できた）。ただ同時刻の毎時15分発ではB社に低運賃の利があった。しかし11月にはA社も運賃を3.00£に下げ対抗するが、この頃からオックスフォードのバスセンターで運転手や車掌の目つきが奇妙なのに筆者は気がついた。まずB社の毎時45分発が定刻になっても出発せずに、A社の55分発の直前に出てオックスフォード市域内のバス停でロンドン行の乗客を殆ど獲得してしまったのである。こうなると毎時15分発でもどちらが先に出発するかで、至近距離からの陰険ならみ合いになる。このような状態はしばらく続いたが、翌年3月からはA社毎時00,20,40分、B社10,30,50分と結局は協調的運行になり、乗客の利便性も高まった。この状態は理論上も安定的であるが、事実5年後の93年でも同じである。ただ異なるのは、両社とも運賃が往復5.50£に値上がり（物価調整後実質で35%の上昇）しており、協調的な運行と運賃設定が窺われる。（図-4 参照）

#### IV 規制緩和と成果

バス事業の規制緩和が行われたのは比較的最近になってからであり、また例もさほど多くないためその成果を把握して評価まで行われているケースは数少ない。代表的にはアメリカの都市間バスとイギリスの急行バス、地域内バスがあげられる。以下ではそれらを概観して規制緩和の意義を探りたい。

##### (1) アメリカの都市間バスサービス

アメリカでは1982年法によって都市間バス（貸切、契約を含む）では参入と退出の自由度が高まった結果、同法施行後1年間で小規模都市（町）への路線を中心に2154の定期路線サービスがなくなる一方、新たに225の申請があった。また規制緩和後の2年間で、年平均1408の契約・特別サービスの申請があり、265の定期路線サービスの申請があった。都市間バスの事業者数は1981年の1470から、84年にはおよそ3000に倍増したが、その殆どは契約やツアー輸送を行う業者であった。このように貸切サービスなどの増加の反面、路線サービスは減少したため、全体のバス走行量は1981年の1134百万マイルから、84年には1098百万マイルへと減少した。路線バスサービスの乗客数は、1981年の170百万人から、84年には148百万人へと減少した。1984年から85年の1年間だけで、最大手のグレイハウンド社のバス走行量は10%減少したが、その殆どは定期路線サービスであった。

全体的な規模の縮小はある程度予測はされたが、都市間バス事業者の要請による規制緩和の目的は、他の交通機関との競争を容易にして同事業の財務状況を改善する可能性を持たせることにあった。しかし都市間バスサービスは、既に規制緩和が実施され、産業内でも激しい運賃競争をしていた航空業との競争で需要を減少させ、長距離路線を中心に都市間バス事業は低落して目的を果たせなかった。1980年から84年にかけて都市間バスの支出／収入比率は、93.2%から98.3%へと悪化している。グレイハウンド社はその後経営状態が悪くなり、バスターミナルを売却したり、従業員の賃金カット等をおこなったが、1986年末経営権を投資グループに譲ることになった<sup>10)</sup>。

##### (2) イギリスの急行バスサービス

1980年運輸法による急行バスの規制緩和の成果をみると、輸送人員では緩和前の1979年から84年にかけて15百万人から17百万人へと増加し、総収入はその間60%ほど増加した。とくに幹線ルートでは運行頻度があがり車両も改善され、運賃も下がって、規制緩和の目標とするところの成果がみられた。ただこれら利用の増加は、多くが鉄道からの転移であると指摘されてい

10) Fravel [1985], Talley [1989], 寺田 [1988] など参照。

る (White [1989], Gwilliam [1989]). またアメリカの場合とは逆に, 規制緩和後は最大手のNBC (National Bus Company) への集中が一層強まったことである (乗客数シェアでは1981年の70%から84年には87%へと増加した). 6つの民間会社が企業連合 (consortium) を組織して, 低運賃・高速サービスでNBCへの対抗を試みたが, 優位には立てず敗退した. このような競争の過程で, 人口の大きい都市では多くの面でより優れたサービスが供給されるようになったが, 小規模の都市では逆にサービスがなくなったり運行頻度が減少した. ところでこの都市間急行バスの規制緩和によってよりシェアを拡大することになったNBCは, 単に低価格策とサービス改善によってなし得たのではなく, 参入バリアの形成に成功したという指摘は重要である. Button [1986] によれば, まず範囲の経済性であり, NBCは広大なネットワークで多様なサービスを供給しているうえ, 急行バスだけでなく地域内バスサービスもおこなっており, 広告面などで費用を分担しあうことができたので, 急行バスだけの単独事業者に対して費用面で優位に立つことができた. 次に長年事業を営んできてノウハウをもつ既存業者には, 経験の経済性 (Economies of Experience) が効いており, 新参者に対して優位に立てた. またNBCはバスターミナル (とくにロンドンのビクトリア) の利用既得権をもち, 旅行者など経験に乏しい急行バス利用者の獲得に優位性にたつことができた. かくして都市間バス部門では規制緩和後, 一層の集中化をみたのである.

(3) イギリスの地域内バスサービス

表-4 地域乗合バス走行車・キロ 年度

上段: 百万, 下段: 指数

1985年度=100

地域	1984	85	87	89	91	93
イングランド	584	574	616	654	662	692
大都市圏	102	100	107	114	115	121
イングランド	882	849	1015	1041	1035	1057
地方圏	104	100	120	123	122	124
ロンドン除く	1857	1804	2065	2150	2172	2237
全英国	103	100	114	119	120	124

DOT [1994] から

表-5 地域乗合バス運賃水準: 指数 年度

上段: 名目値, 下段: 実質値

いずれも1985年=100

地域	1984	85	87	89	91	93
イングランド	99	100	138	159	197	221
大都市圏	105	99	127	128	138	148
イングランド	95	101	12	127	151	163
地方圏	101	100	103	103	106	109
ロンドン除く	97	101	118	134	160	175
全英国	102	100	109	108	112	117

表4と同じ

地域内バス事業の活性化をめざした1985年交通法が実施に移されて数年間の月日が経過した. この効果については, 多くの論者が (独自収集分を含めて) それぞれのデータベースにもとづいた所説を展開しているため比較が難しい面もある. 以下では運輸省 (Department of Transport) 編集の統計 (表-4~表-11) に従ってその効果をみてゆきたい. 政府による規制緩和は, バス事業において自由な活動を保証することにより, サービス水準の向上, 運賃水準の

表-6 地域乗合バス乗客数 年度  
 上段：百万人，下段：指数 1985年度=100

地域	1984	85	87	89	91	93
イングランド	2047	2068	1732	1648	1478	1334
大都市圏	99	100	84	80	71	65
イングランド	1604	1588	1550	1474	1333	1268
地方圏	101	100	98	93	84	80
ロンドン除く	4488	4489	4085	3886	3516	3258
全英国	100	100	91	87	78	73

表4と同じ

表-7 地域乗合バス単位走行費（ペンス/km）  
 上段：名目値，下段：実質値（1993年度価格） 年度

地域	1985	87	89	91	93
イングランド	108	83	84	91	85
大都市圏	159	114	102	96	85
イングランド	77	64	67	74	72
地方圏	114	88	81	78	72
ロンドン除く	87	70	72	78	75
全英国	129	97	87	82	75

表4と同じ

表-8 地域乗合バスへの政府交付金（百万ポンド）  
 上段：名目値，下段：実質値（1993年度価格） 年度

	1984	85	87	89	91	93
公共交通補助	608	495	337	296	396	295
	958	739	465	358	424	295
割引運賃割戻し	266	278	313	367	400	418
	419	415	432	444	428	418
燃料税割戻し	127	131	135	150	188	220
	200	196	186	182	202	220
政府交付金合計	1002	904	801	817	984	934
	1578	1350	1106	989	1054	934

表4と同じ

表-9 地域乗合バスへの政府交付金（百万ポンド）  
 上段：名目値，下段：実質値（1993年度価格） 年度

地域	1984	85	87	89	91	93
イングランド	223	221	128	101	109	114
大都市圏	352	329	176	122	117	114
イングランド	99	92	71	85	98	90
地方圏	155	138	99	103	105	90
ロンドン除く	364	352	229	212	237	237
全英国	572	526	316	256	254	237

表4と同じ

低下，運行の効率化（単位運行費用の低下），新規サービスの供給を図ることであった。そして結果として公的補助金の削減が期待されていた。

まずサービス水準（表-4）は，規制緩和前（85年度）に比して，英国（ロンドンを除く）全体では93年度までに24%増加している。地方圏では緩和後直ちに，そして大都市圏では少し後れて，走行キロでみたサービス水準は増加した。運賃水準（表-5）は物価水準を考慮しても，全体的には上昇がみられる。とりわけ補助金に依拠して低運賃・高サービス水準の政策をとり，バス白書の中でも批難的とされた大都市圏では，それまでの政策の維持が困難となり，営利ベースでの運賃体系となったために，かなりの引き上げを余儀なくされた。このようなサービス水準の増加，運賃水準の上昇のなかで，需要的側面である乗客数（表-6）は下降を続け，規制緩和後93年度までにロンドンを除く英国全体で27%減少した。この場合も減少は大都市圏でとりわけ顕著である反面，地方カウンティではより緩やかである。次に運行の効率性の面か

表-10 規模別車両数 年度

上段：千台，下段：指数

1985年度=100

	1984	85	87	89	91	93
35席以下	—	10	16	19	20	24
		100	165	195	211	250
* 36席以上	—	58	56	54	51	51
		100	96	92	88	87
全車両	69	68	72	73	71	75
		100	106	107	105	110

\* 2階建含む 表4と同じ

表-11 週平均収入（ポンド） 各年4月

上段：名目，下段：実質（1994年4月価格）

地 域	1984	85	87	89	91	93
バス・コーチ	158	171	180	199	222	239
運転手	257	260	255	250	240	245
全産業	159	171	199	240	285	317
	259	260	282	302	308	325

表4と同じ

表-12 ミニバスと大型バスの費用比較

(単位：ペンス/マイル)

表 示	平均的大型バス	平均的ミニバス	差
人 件 費 (運転手)	52.8	35.4	18.4
燃 料 費	2.6	1.1	1.5
タ イ ヤ	1.7	0.7	1.0
その他諸費用	6.4	2.3	4.1
計	64.5	39.5	25.0

(注) ミニバスをいち早く導入したデイボン・ジェネラル社による資料。

DOT (USA) [1987] から

らみてゆくと、表-7のように、1km当たりの走行費用は実質価格でも大きな減少をみせており、政府のねらいとした運行面での効率性は達成されたようにみえる。

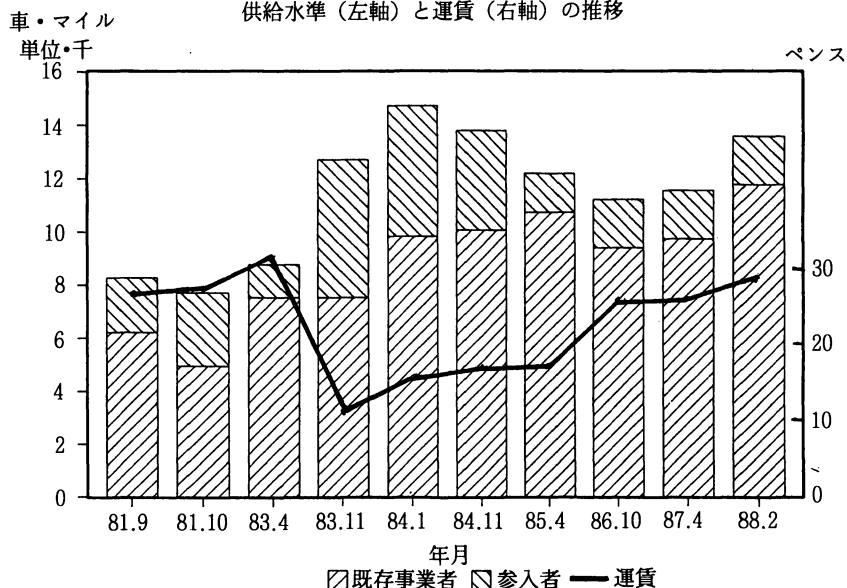
以上みた運賃水準の上昇、乗客数の減少は政府の期待とは異なるが、営利ベースの運営下ではむしろ予想された結果ともいえる。なぜなら大都市カウンティにもみられるように、規制緩和前は補助金を前提とした運営によって低運賃政策がとられていたからである。しかし緩和後の営利ベースでは、乗客は減少しても、運賃の上昇によって事業状況はむしろ良好になりうるといってよい。表-8、表-9でバス部門に支出された公的補助金をみると、緩和前まで増え続けていた額が、緩和後は減少傾向にある（物価水準を考慮すれば明白に減少）事実が

それを物語る。単位走行費用の低下と、この補助金の減少は政府の狙いとしていたところであった。

規制緩和前後を通じてバス事業にみられた重要な変化に、ミニバスの増大がある。表-10は車両規制別のバス保有台数の推移を示しているが、85年度から93年度にかけて全車両数は6万8千台から7万5千台へと10%増加しているが、同じ期間に35席以下のミニバスは9.6千台から2万4千台へと倍増し、その反面大型車は減少している。ミニバスは大型車に較べると距離当たりの車両費、燃料費が少なく済むだけでなく、人件費で30%、全経費で見るとおよそ40%、それぞれ大型車より少ない。ミニバスの走行費用の低さに加えその回転のよさは、台数の増加とあいまって、全体としての走行距離（サービス水準）の増加に通じたといえる。単位走



図-5 ヘリフォード定期バスサービス  
供給水準（左軸）と運賃（右軸）の推移



Evans [1988] にもとづいて作成。運賃は既存事業者の8路線の重みつき片道運賃である

行費にみられるこのような〈効率性〉は、ミニバスの増加とともに、イギリス全体の失業率の高さを背景とした交通労働市場における低賃金化にも一因があると考えられる（表-11、表-12参照）。

うえにみた規制緩和後の全般的変化に対し、地域レベルでの競争の状況をみてゆきたい。図-5は1980年法で実験的に地域内バスが自由化されたヘリフォードにおける既存事業者、新規参入者によるサービスの供給水準と運賃（既存事業者8路線の重み付き平均）の変化をみたものである。自由化後2・3年後から参入者の供給が大きく増え、全体的供給量も拡大したので、既存事業者は運賃を大きく下げて対抗した。この状態はしばらく続くが、この略奪的とも言える低運賃政策で参入者は追い払われ、結果的には既存事業者の存続とともに、もとの運賃水準への回帰がみられた（物価調整後実質的には低下）。

エコノミスト誌（Economist, 8.27-9.3, 1993）は、イギリスにおける地域内バス事業の規制緩和（1985年運輸法）後の状況について対照的な2つの地域としてオックスフォードとマンチェスターをあげ以下のように述べている。前者では、いくつかの路線では運行されているバスが2倍になり、実質運賃は下がり、事業者は利益を上げ車両の改善が進んだ。乗客数が20%かそれ以上増えたのも不思議でない。一方マンチェスターでは60以上の事業者が入り乱れて、競争は激烈である。運賃は実質で30%以上上昇し、乗客数は逆に30%減少した。ただ公的補助金は15%減少している。乗客は来るバスを当てにできない。というのも年に1500-2000回もサービスの変更があるからだ。一枚の乗車券で多様なトリップをすることは今や不可能であり、都

市内を自由に乗れるトラベルカードはかたり草となってしまった。オックスフォードでは〈競争〉の後寡占化で収拾し、マンチェスターでは〈競争〉がいつまでも収拾しない状態が続いているため利用者の便益も低下しているといえる。

規制緩和の効果をみると、政府の狙いは地方県 (shire county) では比較的よく達成されたと考えることができるが、低運賃・高サービス政策をとっていた大都市県では運賃の引き上げと乗客減が顕著になったという点でねらいがうまくいったとはいえない。とくにサービス水準 (車・キロ) は増加したが、道路上の競争となり、実質的頻度が下がることによってサービス水準はさがり、運賃上昇と相俟って乗客減に通じたと考えられる。しかし、いずれにも共通してみられる成果は、単位費用の引き下げと運賃引き上げ・入札制による公的補助金の減少である。

また緩和前後の利用者の経済的状況 (厚生) の変化については、比較的うまくいった地方都市でのケース・スタディの例がいくつかある。この場合は走行キロ数だけでなく、運転間隔の改善などサービス水準の向上もあり、利用者の状況は改善されたとみる考えも多い。しかし緩和策によって期待されたほどの参入者はなく、長期的には独占的供給者により運賃が引き上げられるようになった傾向も指摘されている。規制緩和後は地方県の多くの地域で、規制緩和前とほぼ同じ事業者が運営を行い、しかもかなりの路線は独占的運行であるのが実情である。したがって既存事業者 (incumbent) が略奪的価格政策をとって、参入者 (entrant) に打ち勝ったのではないか、つまり不公正な競争が行われたのではないか、という点が議論となり、公正取引委員会 (Office of Fair Trade) がいくつかの事例について審議している。また規模の大きい既存事業者が事業を継続している事実から、地域内バス事業には自然独占 (範囲の経済、経験の経済) の働く要因があるのではないかと考えられるようになった<sup>11)</sup>。

## V 地域内バス事業の改革に向けての含意

### (1) 緩和策推進主体の希薄性

規制緩和のプロセスを通じてみられることは、航空、トラック運送の分野では比較的早くから規制緩和が行われたのに対し、バス部門でのそれは比較的遅かったという事実である。しかもバスの中でも、都市間輸送や貸切部門では事業者の要請もあり、実施されやすい環境にあったが、地域内 (local) バスでは実施がなされていないか、かなり後になってからである。規制緩和への要請は、(i)事業展開を図るうえで参入・退出の自由化や運賃、路線設定の自由化を求めて地域内外の事業者から出されるもの、(ii)財政的な負担軽減を求めて公的主体から出され

11) 大都市カウンティでの規制緩和後の状況は Pickup [1991] を、またいくつかの小規模都市での状況は Evans [1991] を参照。略奪的価格については Dodgson, et al. [1993] を、自然独占については前出 Evans 等参照。

るもの、(iii)利便性を求める利用者からだされるもの、が考えられるが、他の運輸部門に比して地域内バス事業において、こうした主体が積極的に出てくる状況は少なかったといえる。アメリカの都市間バス規制緩和は(i)のケース、イギリスの地域内バス規制緩和は公(政府)の側からだされた(ii)のケースである。収益性はよくないが、公的補助も少ないわが国の地域内バス事業ではいずれの場合もみられない。このように規制緩和の実施に至る過程で、それを要請する主体の存在は大きな意味をもつ。

### (2) 企業間競争とバスサービスの利便性

イギリスの地域内バス規制緩和後の結果は、サービス水準(車・キロ)の上昇、運賃の上昇、乗客の減少、労働費減による単位走行費の低下、そして公的補助の減少である。最後の2項目は政府の期待していたところである。この結果全体としての厚生水準が高まったか否かは必ずしも明白でなく、相半ばする研究結果が導かれている。

規制緩和後の事業者の状況をみると、都市間バスではイギリスの場合のように、既存事業者へのシェア拡大がみられる。地域内バスでも緩和後に新規の参入は見られたが、中小の都市では多くの場合既存事業者が運行を続ける結果になっている。大都市では公的運営主体の喪失から、事業者による市場の分割、地域内バスの運営が混乱した状況にあるところも多い。規制緩和後は全体的に利用者減がみられたのであるが、独占的に(既存事業者によって)運行されている地域や路線に比して、多数の運行者がある地域での減少がより顕著に見られる。つまり規制緩和の結果をみると、多くの場合新規参入者は成功せず、既存事業者による運行が続けられており、Evansの指摘のように、地域内バスサービスの供給は規模の経済性の要素をもっていと考えるとよいであろう。

路線バスの場合、事業者間の競争はサービス、運賃等にも見られるが、多くはIIIにみたような道路上の乗客獲得競争(on-the-road competition)に通じやすく、産業組織上での有効な競争には結びつかない可能性が高い。ほぼ同質的な・サービスを供給している企業間では多かれ少なかれこのような競争形態になりがちである。多数の運行者による道路上の競争は、ダイヤ形成上から利用者には不安定で質の低いサービス供給をもたらすため、乗客減をに通じやすく、結果として資源配分上の不効率をもたらすと考えられる。

### (3) 供給費用の低下・利用者費用の増加

地域内旅客流動(日常的トリップ)市場においては、バス部門内の複数事業者が互いにサービス・運賃面で競争を行うというより、乗用車、二輪車などドア・ツ・ドアの私的交通機関とバスが競争している事実が重要であり、長期的低落傾向は、路線バスがまさにこの競争で後塵を拝してきたからであった。その原因はバスの利用者の費用(金銭的費用+時間費用+その他費用)が私的交通機関のそれを上回るためであると考えられる。地域内バスの規制緩和は、運

賃の低下、サービス水準（走行キロ）の向上、新サービスの供給などによって、利用者費用の引き下げによる乗客増加を期待していた。しかし結果は、大都市にみられるように、走行キロの増加が実質的な運行頻度の増加に通じない、サービス供給に安定性がない、複数のトリップに有利なトラベルカードが消滅する等、時間費用を主な要因とした利用者側における費用の増加がみられ、事業者の単位走行費の低下にも拘わらず、利用者の減少を招いたと考えられる。

#### (4) バス事業の効率化とフランチャイズ制

地域内バス事業に自然独占的な要素があるなら、地域ごとに単数（あるいは少数）の事業者による運行にまかせ、参入を規制して安定的なサービス供給を図る方がより好ましいといえる。参入を自由にした場合生じうる、収益性の高いサービスだけの運行（cream skimming）や道路上での競争は事業の不安定化をもたらす、それは結果として不安定なサービス供給による利用者費用の増加に通じやすいからである。したがって地域内バスの規制緩和策としては地域・路線ごとの独占的運行権は保持するとともに、路線変更や運賃設定は、事業者の活動を妨げないよう十分な弾力性を持たすべきであろう。ただ参入規制をおこなうとしても、経営効率化に向けてのインセンティブが働くようにしておく必要はある。そのためには、ヤードスティックを反映した運賃決定や、ロンドン地区で導入されている地域（あるいは路線）単位での、競争入札による営業権（franchising）の決定システムは有効な方策であるといえる。

#### 参 考 文 献

- Baker, T. C. and C. I. Savage [1974], *An Economic History of Transport in Britain*, 3rd. ed., London, Hunchinson University Library (大久保哲夫訳『英国交通経済史』泉文堂, 1978年).
- Banister, D. [1985], 'Deregulating the Bus Industry in Britain-(A)The Proposals', *Transport Reviews*, Vol. 5 No. 2.
- Beesley, M. E. [1985], 'Deregulating the Bus Industry in Britain-(C)A Response', *Transport Reviews*, Vol. 5 No. 2.
- Button, K. J. and D. Gillingwater [1986], *Future Transport Policy*, Croom Helm.
- Department of Transport [1984], *Buses*, Cmmd 9300, HMSO.
- [1994] *Bus and Coach Statistics 1993/94*, HMSO.
- Department of Transportation (USA)(1987). *Deregulating Urban Bus Service: Britain's Early Experience and the Lessons for the United States*, Washington, DOT.
- Dodgson, J. S. (富永訳) [1985] 「イギリスにおける鉄道の助成」『運輸と経済』45巻6号.
- Dodgson, J. S. N. Topham eds. [1988] *Bus deregulation and Privitisation*, Avebury.
- Dodgson, J. S. et al. [1993], 'An Application of the Economic Modelling Approach to the Investigation of Predation', *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 18, No. 1.
- Evans, A. W. [1991], 'Are urban bus services natural monopolies?' *Transportation*, Vol. 18, No. 2
- Evans, A. W. [1988], 'Hereford: A case of Study of Bus Deregulation,' *Journal of Transport*

*Economics and Policy*, Vol. 13, No. 2

Farvel, F. D. [1985], Intercity Bus Service Changes Following the Bus Regulatory Reform Act of 1982, *Transportation Research Record*, 1012, Transportation Research Board.

Gwilliam, K. M. et al [1985-A]. "Deregulating the Bus Industry in Great Britain - (B) The Case Against," *Transport Reviews*, Vol. 5, No. 2.

Gwilliam, K. M., Nash, C. A. and P. J. Mackie [1985-B], Deregulating the Bus Industry in Great Britain: A Rejoinder, *Transport Reviews*, Vol. 5, No. 3.

Gwilliam, K. M. [1989]. "Setting the Market Free," *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 14, No. 3 (Jan.).

Jones, M. [1989], 「イギリス大都市の公共交通」『経済評論』第38巻5号.

OECD [1992], *Regulatory Reform, Privatisation and Competition Policy*, OECD (山本・松尾 訳『規制緩和と民営化』, 東洋経済新報社)

Pickup, L. et al. [1991], *Bus Deregulation in the Metropolitan Areas*, Avebury.

Savage, I. [1985], *The Deregulation of Bus Service*, London, Gower

Talley, W. K. [1989], "Regulatory Reform of the US and UK Inter-city Bus Industries", in Button, K. and D. Swann eds., *The Age of Regulatory Reform*, Clarendon Press.

White, P. [1989], 「規制緩和後の英国旅客市場 (富永憲治訳)」『運輸と経済』第49巻1号

麻生平八郎 [1954] 『交通および交通政策』(白桃書房)

植草益 [1991] 『公的規制の経済学』(筑摩書房)

運輸省監修 [1990-A], 『旅客自動車運送事業等通達集』(ぎょうせい)

運輸省監修 [1990-B], 『運輸事業の運賃料金制度』(運輸経済研究センター)

正司健一 [1987] 「イギリスの交通政策」 中西編著 『現代の交通問題』 ミネルヴァ書房.

寺田一薫 [1988] 「都市間バスをめぐる政策対応」『高速道路と自動車』第31巻第10号.

日本バス協会 [1993] 『日本のバス事業1993年版』(同協会)

松澤俊雄 [1989] 「バス事業における規制緩和政策」『季刊経済研究』第12巻3号.

松澤俊雄 [1993] 「バス事業の規制緩和」(君村・北村編『イギリス地方自治の展開』法律文化社).