

**90年代以降の規制改革の経済効果
- 利用者メリットの分析（再改訂試算） -**

平成15年12月

内閣府政策統括官（経済財政分析担当）

目 次

はじめに	2
第1節 利用者メリットの捉え方	2
第2節 本レポートの構成	5
第1章 電気通信（移動体通信）	7
第2章 運輸	9
第1節 国内航空	9
第2節 鉄道	12
第3節 タクシー	15
第4節 自動車貨物輸送（トラック）	18
第5節 自動車登録検査制度	20
第3章 エネルギー	22
第1節 電力	22
第2節 都市ガス	26
第3節 石油製品	29
第4章 金融	31
第1節 株式売買委託手数料	31
第2節 損害保険	33
第5章 飲食料品	36
第1節 米	36
第2節 酒類販売	39
第6章 再販指定商品（化粧品・医薬品）	42
結論	44
参考文献	48

はじめに

規制改革は政府が進めている構造改革の重要な柱であり、「政策効果分析レポート」においては繰り返し規制改革の経済効果について分析してきた。規制改革の効果は多面にわたるが、今回は利用者側の視点から、規制改革が価格（料金）の低下を通じてどの程度のメリットをもたらしたかについて検証を行う。これについては、「政策効果分析レポート」No.1¹及び No.7²において計測を試みており、今回はこれを更新するものである。更新にあたっては、以下の2点を変更している。

対象期間

過去2回のレポートでは、80年代以降の規制改革の効果について分析を行ったが、今回は90年代以降に行われた規制改革による利用者メリットについての分析を行った。また、分析期間を延長し、直近2002年度までの効果を計測している。

対象分野

96年に改正保険業法が施行された損害保険、97年に再販指定が廃止された化粧品・医薬品を新たに対象に加えた。また、電気通信分野については94年の端末売切り制導入以降、価格低下と需要拡大が顕著にみられた移動体通信（携帯電話）を特に取り上げた。したがって、今回対象とした分野は、電気通信（移動体通信）、国内航空、鉄道、タクシー、トラック、自動車登録検査制度（車検）、電力、都市ガス、石油製品、株式売買委託手数料、損害保険、米、酒類販売、再販指定商品（化粧品・医薬品）の14分野である。

以下では、まず、利用者メリットの分析にあたって用いた消費者余剰の概念等について説明した後、本レポートの構成を述べる。

第1節 利用者メリットの捉え方

（規制改革による利用者メリットの発生）

規制改革によって利用者はどのようなメリットを期待できるのであろうか。これまでのレポートでも繰り返し説明しているが、ここで改めて整理してみよう。

第一に、価格（料金）の低廉化が期待される。規制改革が当該分野の企業間競争を促進することにより価格が低下し、利用者に直接的にメリットが提供される。

第二に、価格の低下により新たな需要が派生し、規模の経済性が働く分野においては一層の価格低下につながることから、相乗的効果をもたらす。

第三に、市場競争の活性化により企業の技術革新、商品開発・改良、新市場創出が促進

¹ 国内電気通信、国際電気通信、国内航空、自動車登録検査制度、電力、石油製品、都市ガス、株式売買委託手数料の各分野を対象に98年度における利用者メリット（合計：約8兆6千億円）を試算している。

² 「政策効果分析レポート」No.1で取り扱った分野に、鉄道、タクシー、トラック、米、酒類販売の各分野を加え、2000年度における利用者メリット（合計：約15兆7千億円）の計測を行っている。

され、その結果利用者は財・サービスの質の向上及び選択メニューの多様化といった恩恵が享受できるようになる。

第四に、電気通信などのネットワークサービスの場合には、ネットワークの外部性が存在することから、規制改革によりエッセンシャルファシリティとしてのネットワークが開放されアクセスが可能となることにより、効率が改善されるとともに利用者の便益も向上することとなる。

第五に、行政手続の緩和等の規制改革は、利用者の手続に要する金額的、時間的コストを節約することとなり、利用者負担の軽減が可能となる。

第六に、規制改革において公共料金部門では情報公開が奨励されるとともに、企業間競争の促進により企業は自発的に消費者に対し情報提供を行って自らの財・サービスの差別化を図る。このため、消費者は購買行動において必要な情報を入手しやすくなり、情報収集コストも節約できる。

（消費者余剰で計測する利用者メリット）

今回の規制改革による利用者メリットの分析にあたっては、「政策効果分析レポート」No.1 及び No.7 と同様に、厚生経済学的手法の一つである「消費者余剰」の概念を用いる³。消費者余剰は、政策評価手法として米英で実施されている「規制インパクト分析」においても、「規制の費用」を測るため用いられている。

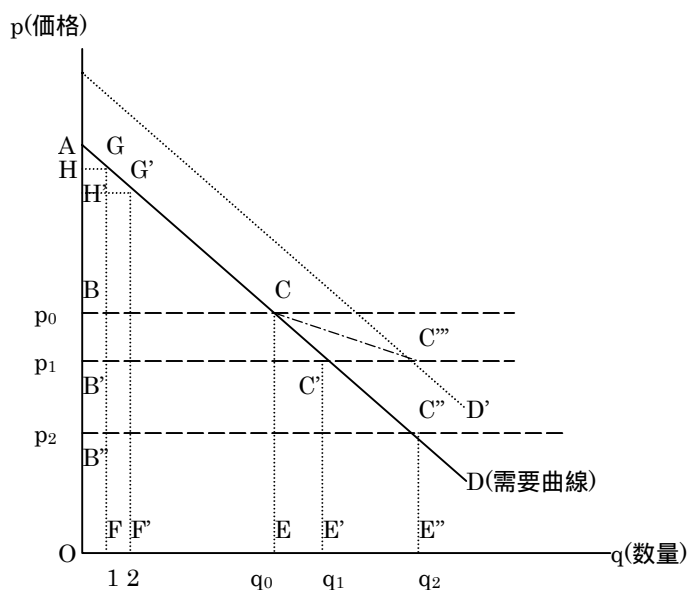
ある財・サービスに対する需要曲線を想定しよう。下図では縦軸に価格、横軸に需要量をとった象限に需要曲線が示されている。例えば、需要曲線上の C 点では消費者は q_0 の財・サービスを得るためには長方形 BCEO の面積である $p_0 \times q_0$ だけの金額を支払う用意があることを示している。

さて、十分に小さい数量、例えば最初の 1 単位の財・サービスを得るためには 消費者は領域 HGFO の面積分の金額だけ支払う用意がある。また、次の 1 単位については H'G'F'F' の面積分だけ用意がある。こうして考えていくと、消費者が少しずつ購入をし続け数量が q_0 となった時に消費者が支払う用意のある金額の和は領域 ACEO の面積で表される。

一方、「基準年度」（例えば 95 年度）において実際に成立した価格が p_0 、取引数量が q_0 であるとしよう。この場合、消費者が実際に支払った金額は $p_0 \times q_0$ であるから、消費者は実際に支払う用意があった金額よりも少ない金額で財・サービスを手に入れたことになる。その差額は領域 ABC の面積で表現され、この大きさを消費者余剰という。

³ 本レポートにおける「利用者」の概念は、「政策効果分析レポート」No.1 及び No.7 と同様に、家計・法人を含む広い概念であり、「需要」は最終需要のみならず中間需要も含まれている。利用者メリットの推計方法（総論）については付注 1 参照。

消費者余剰の概念図



ここで次年度（例えば 96 年度）に価格が低下して p_1 となった場合、消費者余剰を示す面積は拡大して領域 $AB'C'$ となる。したがって、96 年度の消費者余剰の増加分は領域 $BB'C'$ として表される。この価格低下がすべて規制改革によるものであれば、基準年度と比べた次年度における規制改革による利用者メリットは $BB'C'$ ということになる。同様に、97 年度に規制改革によって価格が p_2 に低下すれば、メリットが $B'B''C''$ だけ増加し、基準年度（95 年度）と比べて $BB''C''$ の利用者メリットが生じたといえる。

（規制改革による効果の抽出）

以上の説明では「価格低下がすべて規制改革によるものであれば」との前提を置いたが、実際には価格は様々な要因で変動する。そこで、実際の推計手順としては、分析期間における価格変動のうち規制改革によるものと考えたほうが妥当な部分を抽出する。例えば、酒類販売の分野では価格の変動は税率変更によるものが多い。このため、価格低下幅から税率変更分は除外して規制改革の影響を識別した。また、鉄道分野では価格は上昇傾向にあるものの規制改革以前よりもそのペースは落ちている。このため、改革以前の上昇トレンドを改革後の価格上昇から取り除いた部分を規制改革による影響として捉えた。

さらに、規制改革が何らかの要因で需要を増加させ、需要曲線を上方にシフトさせた場合、その需要拡大に伴う消費者余剰の増加分も規制改革の効果に含めた。例えば、前出の図において規制改革によって需要曲線が上方にシフトして D' となった場合、規制改革による新規需要創出効果を三角形 $CC'C'''$ として利用者メリットに加える。ただし、需要曲線のシフトが単なる所得の増加等規制改革に直接よらない場合はこのような算入はしない。

（利用者メリットの多寡を左右する要因）

規制改革がもたらす利用者メリットを上記のように計測すると、その多寡を左右する要因として以下のようなものが考えられる⁴。

第一は、規制改革の価格引下げ効果の大きさである。価格低下幅が大きいほど消費者余剰の増加が大きいのは当然であろう。

第二は、価格低下によらない需要拡大の程度である。すなわち、規制改革による品質の向上や新たなサービスの登場が需要を喚起し、需要曲線を上方にシフトさせることができれば、利用者メリットはさらに増加する。

第三は、当該分野の市場規模である。同じ価格の低下幅であっても需要量の多い市場であった方が当然 $BB'C'C$ の面積、したがって消費者余剰の増加が大きくなる。すなわち、市場規模の大きい分野での規制改革は、利用者メリットの向上を図る近道である。

第四は、財・サービスの性質である。例えば、当該商品が価格弾力的なものであれば（すなわち需要曲線の傾きが小さければ）、規制改革による価格低下幅が相対的に小さくても価格低下による需要誘発効果が大きいため、より大きな消費者余剰の拡大をもたらす。

第2節 本レポートの構成

本レポートでは、近年規制改革が進展した分野で価格低下等による利用者メリットが期待されるものを対象とした。具体的には、電気通信、運輸、エネルギー、金融、飲食料品、再販指定商品の6グループからいくつかの分野を選んだ。

電気通信については、94年に端末売切り制が導入されて以降市場が飛躍的に拡大し、価格面・サービス面において事業者間の激しい競争が続いている移動体通信（携帯電話）分野について利用者メリットの分析を行った。

運輸サービスでは、参入規制や運賃規制の段階的な緩和措置が実施されてきていたが、96年12月に運輸省が交通運輸各分野の需給調整規制を目標期限を定めて原則廃止することを標榜し、98年6月以降運輸政策審議会は規制廃止後の交通運輸政策の基本的方向を提言するに及んで、さらに規制改革が本格化した。利用者も、こうした規制改革により便利で低廉な運輸サービスが確保されるか否かに注目している。今回は運輸グループのうち国内航空、旅客鉄道、タクシー、自動車貨物輸送（トラック）、車検について分析した。

エネルギー関係では、「2001年までにコストを含めて国際的に遜色のない水準のサービス

⁴ その他に留意すべき点として、規制改革の実施時期及び改革の進捗のスピードがある。すなわち、当然ながら長期間にわたり規制改革に取り組んでいる分野での消費者余剰の増加の「累計」は大きくなる。改革が急速で効果が早期に発現した場合も同様である。本文の図でいうと、規制改革が段階的に進み価格が p_0 から1年目に p_1 、2年目に p_2 へと下がった場合、その2年間の基準年度と比較した消費者余剰の増加分の「累計」は $BB'C'C$ と $BB''C''C$ の面積の和である。他方、改革が一気に進められ1年目から価格が p_2 にまで低下し2年目もその価格であった場合、2年間の「累計」は $BB''C''C$ の2倍となる。

が提供されることを目指して」⁵、90年代、特に後半に大幅な規制改革が推進された。経済活動及び国民生活の基礎的必需物資を担う分野であることから、この分野における規制改革への利用者の期待は大きい。今回は、電力、都市ガス、石油製品を取り上げて分析を行った。

金融は、80年代、90年代を通じ最も様変わりの激しい分野の一つであり、それにはバブルの発生とその崩壊、不良債権問題の影響が大きかったことも否めないが、金融の国際化に向け「金融ビッグバン」に象徴される一連の改革は業界を大きく変貌させた。ここでは、その中で証券分野（株式売買委託手数料の自由化）と損害保険に焦点を当てて分析を行った。

飲食料品については、生産部門及び流通部門においてその効率化が課題となっており、国民生活への影響がより直接的で大きいため、消費者の関心も高い。今回は、なかでも米と酒類販売に着目して試算を行った。

再販指定商品では、97年の化粧品及び医薬品の指定廃止による競争の活発化を通じて利用者にもたらされる消費者余剰の試算を行った。

以下では、まずそれぞれの分野における規制改革の流れを見て、次にその需要動向や価格（料金）の推移等最近の市場をめぐる動向を述べた後、規制改革による利用者メリットの増加について検証を行うという構成をとっている。

⁵ 「経済構造の変革と創造のためのプログラム」（96年12月）

第1章 電気通信（移動体通信）

（規制改革の流れ）

移動体通信は、79年に東京地区で当時の電電公社によって自動車電話としてサービスが開始された。88年にはIDOが市場に参入し、大都市圏を中心にこの分野における競争がスタートした。

当初、移動体端末は、技術的な要因等から事業者保有とされレンタル方式による使用しか認められていなかったが、94年4月に端末の売切り制が導入されて以降、料金面や免許手続等の面での規制改革が進行した（図表1-1）。

図表1-1 移動体通信分野の規制改革

年月	主な内容
1992.7	NTT ドコモ分社
1994.4	携帯電話端末に売切り制導入 ・従来のレンタル方式に加え、携帯電話端末の販売が自由化される
1995.7	PHS サービス開始
1996.12	移動体通信料金を認可制から届出制へ ・料金プランの改定を迅速に行うことが可能になる
1998.2	第一種電気通信事業の外資規制撤廃（NTT、KDD 除く） ・事業者の株式を外国人などが保有することを制限する規制を撤廃
1998.11	携帯電話端末の包括免許制度導入 ・免許手続の大幅な簡素化、申請手数料引下げ
2001.11	契約約款の原則届出化 ・新サービスの迅速な導入が可能になる

（価格・需要の動向）

端末売切り制が開始された94年当時は、デジタル方式の通話サービス開始、事業者の新規参入等が相次ぎ、移動体通信市場の競争は一気に加速した。売切り制導入当初の端末価格は8~15万円ほどであったが、相次ぐ値下げや販売報奨金の加算などによって数万円台にまで急激に低下した。また、当時は契約時に新規加入料として4万円前後の初期費用が必要であった⁶が、競争の激化を受けて96年末には廃止された。料金体系についても基本料・通話料が引き下げられるとともに、多様なメニューが登場し、利用者の選択機会が拡大した。

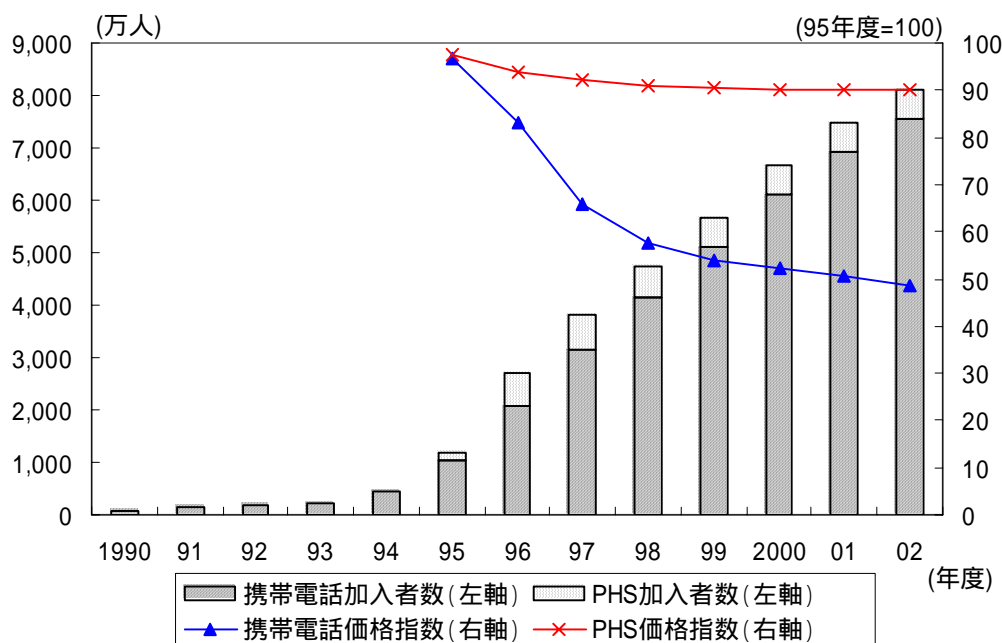
これらの環境のもと移動体通信市場は活性化し、90年代前半には100万人前後であった加入者数は、2002年度末には携帯・PHS併せて8,000万人に達した。

一方、価格も95年度以降大きく低下しており、2002年度には95年度の2分の1程度と

⁶ 端末の本体価格や事務手数料以外のもの。

なった（図表 1 - 2）。規制改革による競争促進の効果が大きかったことが分かる。

図表 1 - 2 移動体通信市場の需要及び価格の推移



（備考）総務省「情報通信に関する現状報告」、日本銀行「物価指数月報」「企業向けサービス価格指数」等より作成。

（利用者メリット）

以上のような競争の活性化を通じて生じた利用者メリットについて、94年4月の端末売切り制導入以降の料金低下及び需要増加を規制改革による効果として推計した。

図表 1 - 3 移動体通信分野の規制改革による利用者メリット

（単位：億円）

年度	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
消費者余剰	566	3,325	6,744	12,476	15,815	17,085	17,279	17,232	17,204
（前年度差）	566	2,760	3,419	5,731	3,340	1,270	194	-47	-28

（備考）推計方法の詳細については、付注 2 参照。

推計結果によると、90年代後半の急激な価格低下と需要増加を受けて、2000年度にかけて消費者余剰は急速に拡大し、2000年度には規制改革による増加分が約1兆7千3百億円弱となった。価格低下が緩やかになってきたこともあり、以降の2年はややメリット額が減少したものの、2002年度の利用者メリットは約1兆7千2百億円となっている（図表 1 - 3）。移動体通信の市場が約7兆円であることを勘案すれば、市場規模に対して大きな利用者メリットが生じているといえる。

第2章 運輸

第1節 国内航空

(規制改革の流れ)

我が国の航空業は52年の航空法施行以降国の保護的政策下に置かれ、定期旅客輸送の営業にあたっては運輸大臣による路線毎の免許、運賃の認可が必要であり、需給調整規制⁷が課せられていた。さらに、政策的に航空3社（日本航空、全日本空輸、東亜国内航空）体制が築かれ、国際線、国内幹線及びローカル線で棲み分けが行われていた（いわゆる「45・47体制」）。

しかし、こうした寡占体制は、80年代に入って臨時行政調査会（臨調）等における議論や日米航空交渉等を背景として規制改革が進められることにより改められることとなった。近年においては、規制改革の進展に伴って新規航空会社の参入等の新たな動きがあったほか、既存航空会社においても経営統合が行われるなど、我が国の航空市場は新たな局面を迎えている（図表2-1-1）。

図表2-1-1 国内航空分野の規制改革

年月	主な内容
1986.6	新航空政策への転換 ・ 国際線の日本航空による独占的運航の変更 ・ 国内線のダブル・トリプルトラッキング化（同一路線への2社目、3社目の参入の推進） ・ 日本航空の完全民営化
1994.12	割引運賃設定の弾力化 ⁸
1995.12	幅運賃制度の導入 ⁹
2000.2	参入規制の緩和・需給調整規制の撤廃 ・ 路線毎の免許制 事業毎の許可制 運賃規制の緩和 ・ 認可制 事前届出制

(価格・需要の動向)

こうした規制改革の進展で市場構造は徐々に変化してきており、競争的性格を強めてきている。最大手企業のシェアは80年代後半以降低下し、また98年には定期航空会社とし

⁷ 需給調整規制とは、事業参入にあたっての行政の判断基準として、「需要と供給の関係を判断し、供給が多すぎると判断される場合に新規参入を認めない」という規制の一形態である。交通運輸分野においては、航空、鉄道、タクシー等の各事業法において、特性による差異はあるものの、総じて「事業の開始によって当該路線又は事業に関わる供給輸送力が輸送需要に対し不均衡とならないものであること」を事業参入の要件の一つとしてきた。

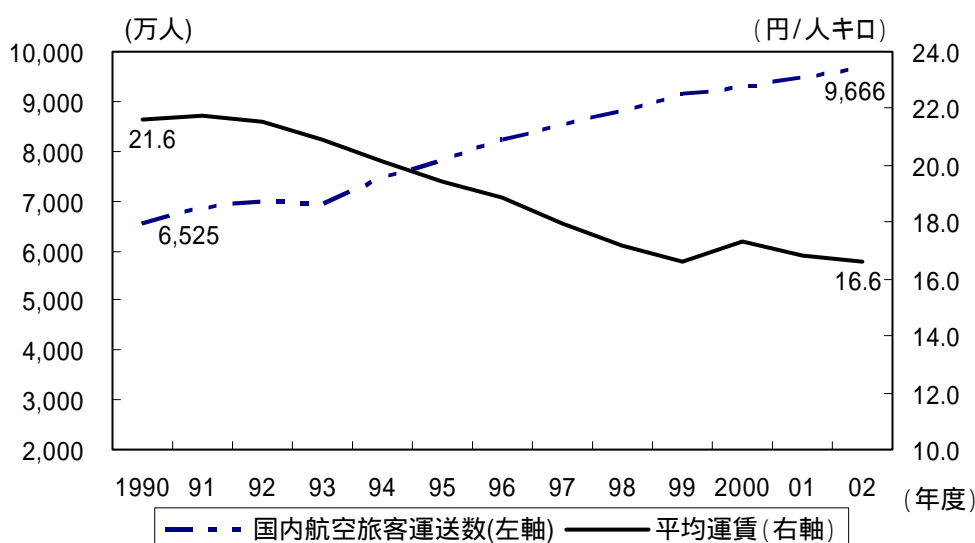
⁸ 割引率5割までの営業政策的な割引運賃の設定については、認可制から事前届出制へ緩和された。

⁹ 標準的な原価を最高額とする一定の幅の中で、航空会社が自主的に普通運賃を設定することが可能となった。

て新規 2 社が国内航空市場に参入して営業を開始したことが、既存各社による対抗的な価格引下げ競争をもたらした。運賃規制の段階的緩和に伴い、航空各社は多様な割引運賃制度を設定している。こうした価格競争の結果、航空運賃の平均的水準は押し下げられ、大手 2 社¹⁰の平均運賃（人キロ当たり旅客営業収入）は、90 年度の 21.6 円/人キロから 2002 年度には 16.6 円/人キロにまで低下している（図表 2 - 1 - 2）。

一方、需要の動向をみると、旅客数は 90 年度の 6,525 万人から 2002 年度の 9,666 万人にまで年率 3.3%の堅調な伸びを示している。

図表 2 - 1 - 2 国内航空（大手 2 社）の平均運賃及び旅客運送数の推移



（備考）1．国土交通省「航空輸送統計年報」、各社有価証券報告書より作成。
2．平均運賃は、旅客収入 / 旅客人キロより求めた。

（利用者メリット）

規制改革に伴う競争を通じた運賃引下げは、少なからず利用者のメリットを増大させたことが推察される。ここでは、運賃の低下傾向が鮮明となった 93 年度以降について利用者メリットを推計した。推計にあたっては、基準年度とした 93 年度以前の 5 年間のトレンド以上に生じた価格の低下を改革の効果として扱った¹¹。

¹⁰ 全日本空輸(ANA)及び日本航空システム(2002年10月に日本航空(JAL)と日本エアシステム(JAS)が経営統合)の2社。

¹¹ 「政策効果分析レポート」No.7では、普通運賃から各種割引により値引きされた部分を規制改革による料金の低下分として消費者余剰の増加分を計算している。これに対し、本レポートでは、普通運賃の統計が99年度以降存在しないこと、普通運賃自体も95年の幅運賃制度の導入や2000年の届出制への変更により、規制料金としての性格が薄れていると考えられることから、価格低下が明確化した93年度を基準として、それ以前のトレンド以上に生じた価格低下を規制改革による料金の低下分として計算している。このため、両レポートの消費者余剰の値は異なる。

図表 2 - 1 - 3 国内航空の規制改革による利用者メリット

(単位：億円)

年度	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
消費者余剰	327	740	1,122	1,414	1,934	2,374	2,704	2,302	2,599	2,739
(前年度差)	327	413	383	291	520	440	330	-402	297	140

(備考) 推計方法の詳細については、付注 2 参照。

計算結果をみると、運賃の低下によりほぼ毎年消費者余剰が拡大している(図表 2 - 1 - 3)。2001 年度では前年度に比べ 297 億円増加し、消費者余剰は 2,599 億円となった。2002 年度は、前年度対比で 140 億円増の 2,739 億円である。

国内航空の売上高(大手 2 社)をみると、2002 年度では 1 兆 1,414 億円であるが、92 年度のそれをみると 1 兆 1,194 億円とほぼ変わらない。対して輸送実績は同期間に 520 億人キロから 687 億人キロにまで 32%増となっている。すなわち、平均運賃の大幅な低下がこの間生じたことを意味しており、その分利用者メリットが増加したといえよう。

なお、2000 年度は消費者余剰の減少がみられるが、これは 2000 年 2 月の改正航空法の施行(国内運賃の設定・変更が認可制から届出制に変更)に際し、大手 2 社で 4 月以降平均 15%程度の大幅な普通運賃の値上げが行われたためである。同時に、多様な割引運賃制度も併せて新設されたが、全体としてはこの年は普通運賃の値上げによる利用者メリットの減少の方が大きかった。

第2節 鉄道

(規制改革の流れ)

鉄道分野では、従来、埋没費用が大きく規模の経済性が存在するとともに、ネットワークの経済性、範囲の経済性もあることから、地域供給独占が認められ、参入規制や料金規制が課せられた。不採算路線については内部補助による運営が組み合わされた。

しかし、世界的な規制改革の潮流や旧国鉄の債務問題等を背景として、鉄道分野においても規制の見直しが求められることとなった(図表2-2-1)。

図表2-2-1 鉄道分野の規制改革

年月	主な内容
1987.4	鉄道事業法制定による鉄道事業規制の一本化 ・参入規制：路線毎の免許制 ・運賃規制：認可制
1987.4	旧国鉄の分割・民営化 ・旧国鉄はJRとして6つの旅客鉄道会社、1つの貨物鉄道会社等に分割・民営化
1997.1	運賃制度の改正 ・上限価格制の導入 ¹² ・ヤードスティック方式の強化 ¹³
2000.3	参入規制の緩和・需給調整規制の撤廃 ・路線毎の免許制 路線毎の許可制 運賃規制の緩和 ・上限認可制(上限価格制の法定化)

(価格・需要の動向)

従来、鉄道運賃は物価・賃金の上昇に併せてしばしば各社一斉値上げが行われたが、90年代ではそうした動きはまれになった。JRでは、消費税対応を除き、96年1月にJR北海道・四国・九州が7%前後引き上げただけである。一方、民鉄は、90年代に入って物価が安定的な動きを示すなかで、設備投資への対応のため3~4回程度の改定を実施した。

その結果、鉄道運賃の動きを平均運賃(旅客収入/旅客人キロ)で見ると、JRでは民営化以降ほぼ15円/人キロ半ばで安定しているのに対し、大手民鉄では2001年度には11.8円/人キロまで上昇し、依然としてJRより低水準ではあるがその差はかなり縮小してきたことが分かる(図表2-2-2)。

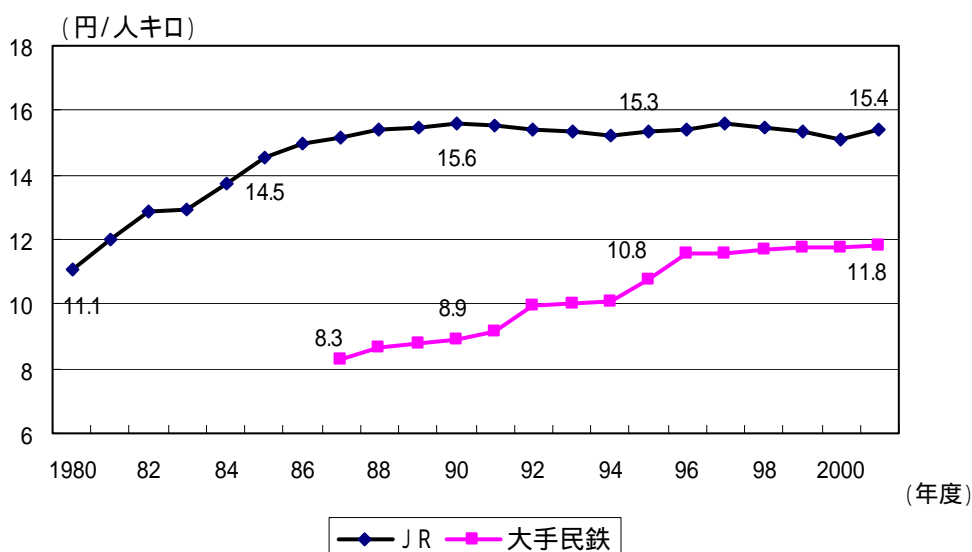
一方、需要量について旅客輸送量で見ると、JR(旧国鉄)では70年代後半から80年代

¹² 上限運賃のみを認可対象とする一方、それ以下の水準であれば届出のみで足りるとした。

¹³ ヤードスティック規制は、直接競争関係にない事業者の間で、一定の比較対照となる指標(Yardstick)を設け、その指標を基準として経営を間接的に競わせるものである(山内・竹内(2002))。97年の改革により、効率的事業者にはボーナスを、非効率的事業者にはペナルティを与えることでインセンティブ賦与機能が高められた。また、原価計算期間も1年から3年に延長された。

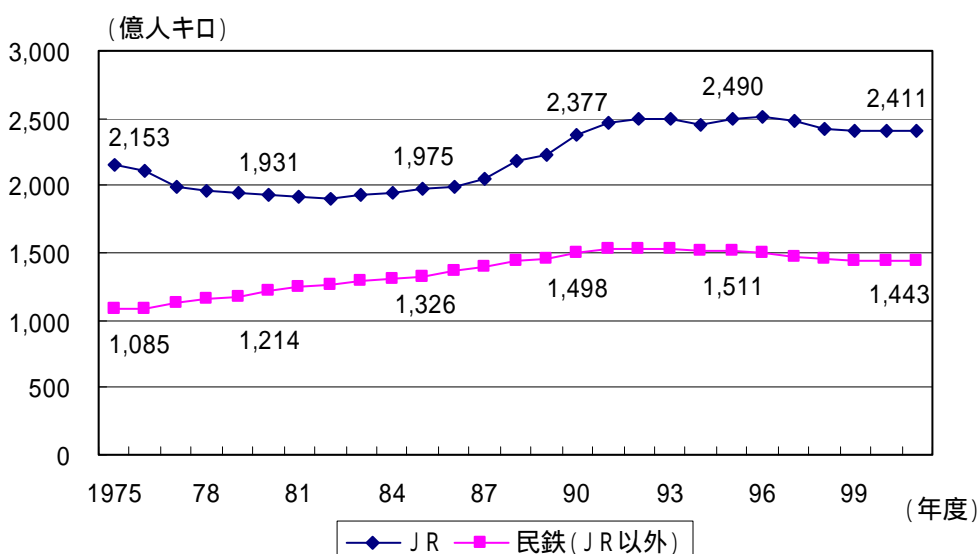
前半にかけて減少ないし横ばいで推移していたが、バブル期には青函トンネル・瀬戸大橋の開通や新幹線の増便など供給側の要因もあって顕著な増加を示した。その後はおおむね横ばいとなっているが、90年代後半には若干の減少が生じている。一方、民鉄は80年代まで一貫して増加傾向にあったが、90年代後半にはやはり横ばいから減少傾向となっている（図表2-2-3）。

図表2-2-2 JR（旧国鉄）と大手民鉄の鉄道運賃（平均運賃）の推移



(備考) 1. 国土交通省「鉄道輸送統計年報」より作成。なお、大手民鉄に関するデータは87年度以降公表が開始された。
2. 平均運賃は、旅客収入/旅客人キロより求めた。

図表2-2-3 鉄道旅客輸送量（人キロ）の推移



(備考) 1. 国土交通省「陸運統計要覧」、「鉄道輸送統計年報」より作成。
2. 86年度までのJRの数値は旧国鉄の実績である。

(利用者メリット)

JR 及び大手民鉄に分け、97 年の上限価格制の導入及びヤードスティック査定方式の強化など運賃制度の改革による影響を、それぞれ計算した。

鉄道運賃は概して緩やかな上昇傾向にあるが、規制改革はこの上昇スピードを抑える方向に働くことが期待される。今回の分析では、97 年の運賃制度の改革後の運賃上昇が以前のトレンドと比してどれだけ抑えられたかを抽出し、これらによる消費者余剰の増加を規制改革の効果とした。

図表 2 - 2 - 4 鉄道の規制改革による利用者メリット

(単位：億円)

年度	1997	1998	1999	2000	2001	2002
消費者余剰	42	711	1,284	2,456	1,965	2,390
(前年度差)	42	669	573	1,172	-492	425

(備考) 2002 年度は見込値。推計方法の詳細については、付注 2 参照。

これによると、規制改革による利用者メリットは、2001 年度には前年度に比して 492 億円減少して 1,965 億円となった(図表 2 - 2 - 4)。これは、JR の平均運賃が 2001 年度にやや上昇したことによる¹⁴。2002 年度については、利用者メリットは 425 億円増加して 2,390 億円となった(見込値)。

¹⁴ 「政策効果分析レポート」No.7 では、JR については 87 年の民営化による利用者メリットを推計したが、今回のレポートでは 90 年代以降の規制改革による利用者メリットの拡大を対象としているため、JR についても大手民鉄と同じく 97 年の上限価格制の導入、ヤードスティック査定の強化による効果を計測しており、消費者余剰の値は「政策効果分析レポート」No.7 に比べ大きく異なっている。実際、大手民鉄は 97 年度以降価格上昇が抑制されたことが図表 2 - 2 - 2 からみてとれるが、JR については 87 年の民営化以降の運賃上昇抑制が明瞭である。JR については 97 年の運賃制度改正よりも民営化による利用者メリットの方が大きかったと考えられる。

第3節 タクシー

(規制改革の流れ)

タクシー事業¹⁵は、第一に、利用者と事業者の間に運賃に関する情報の不完全性が存在し、情報の乏しい利用者側が不利であること（運賃を比較しながらタクシーを選択するのは実際上困難であること、乗車後も運賃体系が複雑なため降車時まで料金が分かりにくいこと等）第二に、人件費が8割という労働集約的産業であり安全対策やサービスの質を維持するためには参入規制が必要であること等により、道路運送法に基づき参入規制が課せられ、需給調整が行われてきた。すなわち、事業区域毎の免許制がとられ、申請者の適格要件とともに需給要件を満たすことが求められた。また、料金についても、総括原価主義に基づく運輸大臣の認可制とし、運賃ブロック制を採用して同一地域同一運賃が原則とされた¹⁶。

これに対し、60年代から規制緩和を求める議論や提言が相次ぎ¹⁷、80年代に入ると民間タクシー会社と運賃値下げ申請をめぐって裁判となる（82～85年）などの事態が生じた。これらを受け、90年代には需給調整規制の撤廃や料金制度の見直し等の規制改革が進められた（図表2-3-1）。

図表2-3-1 タクシー分野の規制改革

年月	主な内容
1993.10	需給調整規制の緩和 ・事業者毎の一定割合までの自由な増減車を容認 運賃の多様化 ・同一区域内の複数運賃を容認
1997.2	運賃制度の改正 ・ゾーン運賃制の導入 ¹⁸ ・初乗り短縮運賃制の導入 ¹⁹
1997.5	参入規制の緩和 ・事業者の最低保有車両台数の引下げ
2002.2	参入規制の緩和・需給調整規制の撤廃 ・事業区域毎の免許制→事業毎の許可制 運賃規制の緩和 ・ゾーン運賃制→自動認可運賃制 ²⁰

¹⁵ 乗車定員10名以下の自動車を貸し切って旅客を運送する一般乗用旅客自動車運送業。

¹⁶ 具体的な料金改定に際しては、ブロック内の標準能率事業者を選定してその収支率により改定の適否を判断し、さらに原価計算対象事業者のコストに基づき運賃を決定した。

¹⁷ 63年の行政管理庁の勧告（免許制の許可制への緩和）、64年の第一次臨調答申（免許制撤廃・地方への権限委譲、資格要件緩和）67年の経済企画庁の提案（自由化によるタクシー枠拡大、経営合理化）、71年の運輸政策審議会の答申（自由運賃制、参入規制緩和）などがある。

¹⁸ 従来の平均原価方式に基づき算定した運賃額を上限とし、その上限から10%以内の範囲であれば自由な運賃の設定が認められることとなった。

¹⁹ 初乗り距離を短縮して初乗り運賃を下げる運賃設定が可能となった。

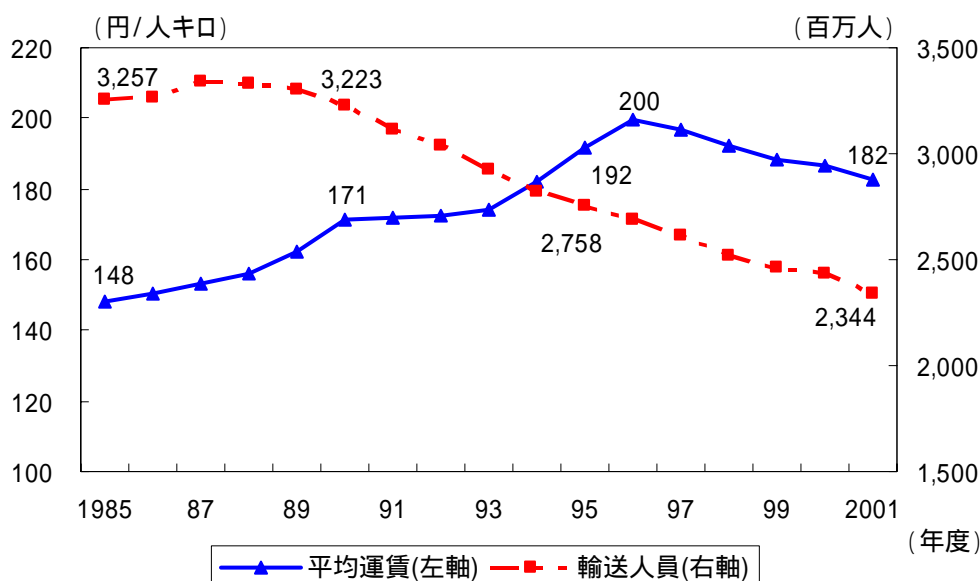
²⁰ ゾーン運賃制時のゾーンの車種区分や課税区分の統合による新しい範囲の中にあるものは、速やかに認可されることとなった。

(価格・需要の動向)

全国ベースで平均運賃の推移をみると、90年度に171円/人キロであったものが96年度には200円/人キロにまで上昇した。しかし、97年2月のゾーン運賃制の導入等以降、平均運賃は低下に転じ、2001年度には182円/人キロとなっている(図表2-3-2)。

一方、タクシー需要をみると、輸送人員では90年度には3,223百万人であったが、バブル崩壊後には需要の後退が続き、2001年度には2,344百万人となった。

図表2-3-2 タクシーの平均運賃及び旅客需要の推移



(備考) 1. 国土交通省「陸運統計要覧」より作成。
2. 平均運賃は、営業収入/輸送人キロより求めた。

(利用者メリット)

規制改革が本格的に進展し、平均運賃が低下し始めた97年度以降について、利用者メリットがどれくらい増加したかを計算してみよう。ここでは、ゾーン運賃制の下での低い運賃設定や初乗り短縮運賃の設定によって生じた価格低下を算出し、それによって生じた消費者余剰を計算した。

図表2-3-3 タクシーの規制改革による利用者メリット

(単位：億円)

年度	1997	1998	1999	2000	2001	2002
消費者余剰	28	32	36	41	43	52
(前年度差)	28	4	4	5	1	9

(備考) 2002年度は見込値。推計方法の詳細については、付注2参照。

消費者余剰は97年度以降生じているが、規模は小さく、2001年度でも43億円にとどまっている(図表2-3-3)。2002年度は前年度から9億円増の52億円の利用者メリットがあったと見込まれる。市場規模が2兆円を超える分野であるにもかかわらず規制改革の効果が小さいが、これは上限運賃より低い運賃や初乗り短縮運賃を設定している車両数が少ない(2001年度で、それぞれ全体の車両数の2.9%、1.6%)ことに起因している。

第4節 自動車貨物輸送（トラック）

（規制改革の流れ）

従来の道路運送法下においては、トラック事業については、参入・退出規制では事業免許制及び需給調整規制がとられるとともに、価格は認可制（幅運賃制）となっていた。

しかし、日本経済の成熟化に伴って物流の多様化が進展する中で、トラック事業においても規制改革への取組みが進められることとなった（図表2-4-1）。

図表2-4-1 トラック分野の規制改革

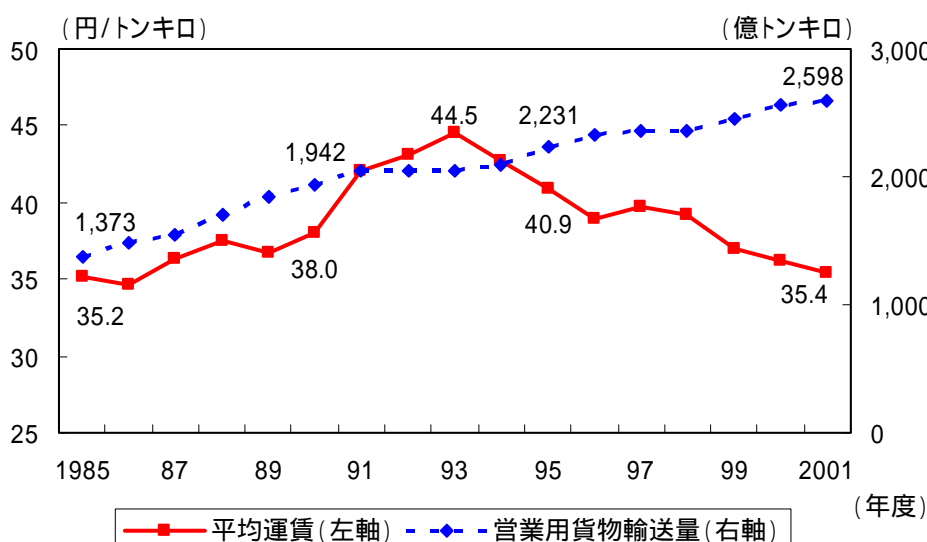
年月	主な内容
1990.12	参入規制の緩和・需給調整規制の撤廃 ・事業免許制 許可制 運賃規制の緩和 ・認可制 事前届出制
2003.4	運賃規制の緩和 ・事前届出制 事後届出制

（価格・需要の動向）

自動車貨物輸送（トラック）需要はバブル期に高い伸びを示した。その後は景気の変動等により輸送需要の増減はあるものの、おおむねプラスの伸びを維持している。

他方、料金水準の推移をみると、90年代に入って上昇し、90年度の38.0円/トンキロから93年度には44.5円/トンキロとなった。それをピークとして低下に転じ、2001年度は35.4円/トンキロまで低下している（図表2-4-2）。

図表2-4-2 平均運賃及び自動車貨物輸送需要の推移



（備考）1．国土交通省「陸運統計要覧」より作成。
2．平均運賃は、貨物収入（円）/貨物キロ（トンキロ）より求めた。

(利用者メリット)

90 年以降の規制改革によりもたらされた利用者メリットを計測しよう。計測にあたっては、輸送運賃の一般物価に対する相対価格（平均運賃/消費者物価指数）の低下による消費者余剰の増加分を規制改革の進展による効果として計算した。その際、規制改革前（85～89 年度）の価格トレンドからの乖離幅分を改革の効果として扱った。

図表 2 - 4 - 3 トラックの規制改革による利用者メリット

(単位：億円)

年度	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
消費者余剰	-1,621	-1,483	-2,448	-4,772	1,555	7,967	14,814	14,166	17,262	25,120	29,082	33,422	38,763
(前年度差)	-1,621	139	-965	-2,324	6,328	6,411	6,848	-648	3,096	7,858	3,961	4,340	5,341

(備考) 2002 年度は見込値。推計方法の詳細については、付注 2 参照。

計算結果によれば、90 年の規制改革後もしばらくは価格上昇が続き、消費者余剰の減少が生じていたが²¹、93 年度以降は価格が低下基調となり、消費者余剰の増加がみられるようになった(図表 2 - 4 - 3)。規制改革による消費者余剰の増加分は、2001 年度には 3 兆 3,422 億円、2002 年度には、5,341 億円増加して 3 兆 8,763 億円となった。トラック運送の市場は 2001 年度で売上高が約 11 兆円の規模であることからみて、価格低下がもたらす消費者余剰の増加効果は大きい。

²¹ 90 年代初めにおいては、労働需給が逼迫する中でトラック運送従事者がいわゆる「3K 労働」であるとして敬遠されたこともあり労働力不足から賃金が上昇、料金水準に波及したことにより、消費者余剰は減少したと考えられる。

第5節 自動車登録検査制度

(規制改革の流れ)

車検制度については、自動車の技術の向上や自動車ユーザーの負担軽減の観点から、90年代には自動車検査証の有効期間（いわゆる車検期間）の延長及び点検整備項目の見直し等の規制改革が実施されてきている（図表2-5-1）。

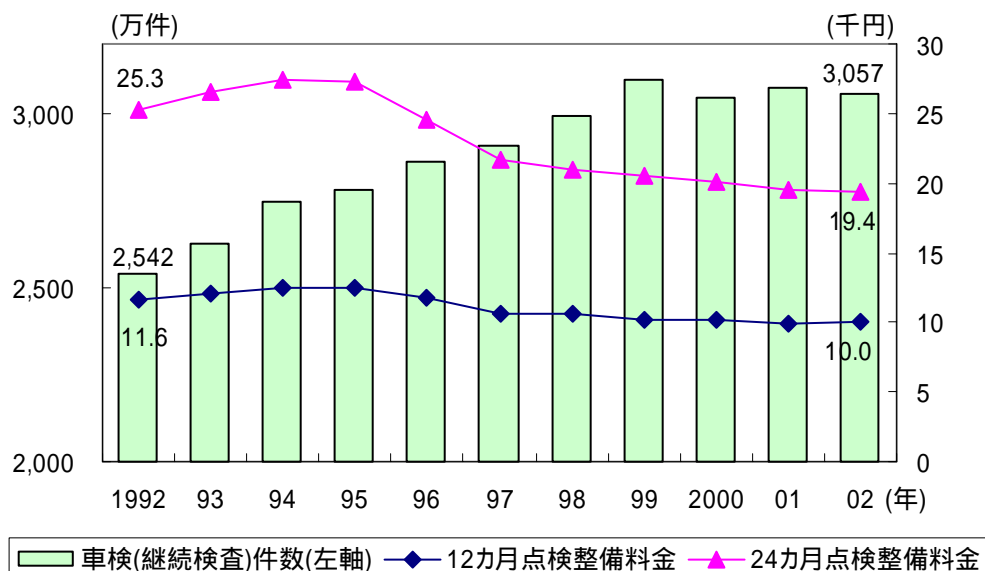
図表2-5-1 車検制度の規制改革

年月	主な内容
1995.7	自動車登録検査制度の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・点検整備項目の簡素化 ・前整備・後検査の義務付け廃止 ・車検有効期間の延長（車齢11年を超える自家用自動車等の自動車検査証の有効期間を、1年から2年に延長）

(価格・需要の動向)

車検（継続検査）件数をみると、90年代は微増傾向にあったが、99年以降はおおむね横ばいとなっている。一方、点検整備料金（平均工賃）は95年の規制改革以降、急速に低下している（図表2-5-2）。

図表2-5-2 車検（継続検査）件数及び点検整備料金の推移



(備考) 1. 総務省「規制改革の経済効果分析」及び(社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」より作成。
 2. 点検整備料金は平均工賃の実績である。

(利用者メリット)

規制改革により自動車保有者は車検のコストを節減できるというメリットを享受しているものと考えられる。今回は、95年7月の車検制度の改正により措置された定期点検・車検整備項目等の簡素化及び車検期間の延長がもたらした利用者メリットを計算する。

なお、車検の全体の需要は価格に依存するものではなく、需要曲線は垂直になっていると考えられる。このため、消費者余剰の算出にあたっては、定期点検・車検整備に要する費用がどれくらい減少したかを推計することとした。

図表 2 - 5 - 3 車検の規制改革による利用者メリット

(単位：億円)

年度	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
消費者余剰	2,179	3,939	5,347	5,944	5,978	6,863	7,901	8,298
(前年度差)	2,179	1,760	1,407	598	34	885	1,037	397

(備考) 2002年度は見込値。推計方法の詳細については、付注2参照。

計算結果によれば、2001年度には前年度に比べ1,037億円増えて7,901億円、2002年度には397億円増加して8,298億円の利用者メリットの増加が規制改革により生じた(図表2-5-3)。定期点検・車検整備等の売上高は2002年で2兆4,689億円であることからみると、消費者余剰の増加効果は小さくはない。

第3章 エネルギー

第1節 電力

(規制改革の流れ)

従来、電気事業においては、規模の経済性やネットワークの経済性による自然独占性を有すること、また安定供給確保等の観点もあり、発電から送電・配電までを一貫して行う電力会社 10 社に対してそれぞれの供給区域内における独占供給を認める一方、独占による弊害を防止するため、料金規制や参入・退出規制、供給義務等の施策が併せて講じられてきた。

しかし 90 年代に入ると、料金の内外価格差や為替差益の還元についての関心が高まり、先進国で既に電力分野における自由化が進展していたこと、技術革新により小規模分散型電源の開発・導入が現実的になってきたこと等の事情と併せ、制度の見直しがなされるに至った(図表 3-1-1)。

95 年の電気事業法改正以降、電力卸入札制度によって独立発電事業者(IPP)と呼ばれる新規事業者の市場参入が相次ぎ、翌 96 年度から開始された卸入札には、2002 年度末まで延べ約 740 万 kW の電源入札に対して 196 社が応札している。

電気事業法は 99 年に再度改正され、翌 2000 年 3 月から、市場全体の約 3 分の 1 を占める大口需要家に対する電力小売供給が自由化された。同時に電力会社が保有する送電線を新規参入者が利用する(託送)際のルールが整備され、競争促進が図られた。

図表 3 - 1 - 1 電力分野の規制改革

年月	主な内容
1995.12	<p>改正電気事業法施行 競争原理の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・卸供給事業²²への入札制度の導入、参入規制の撤廃 ・特定電気事業²³の創設 新しい料金制度の導入 ・ヤードスティック査定（効率化の度合いを事業者間で相対評価し、その結果を料金認可に反映させることによって、効率化努力を促進する） ・燃料費調整制度（±5%を超える燃料費の変動について、3ヶ月ごとに料金に反映させる制度。事業者の経営効率化努力の透明性を高める） ・選択約款の導入（発電設備の効率化に資する料金メニュー²⁴については認可制から届出制に変更。事業者の主体的な料金設定が可能に）
2000.3	<p>改正電気事業法施行 一層の競争促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特別高圧需要家²⁵への電力供給（小売）自由化（特定規模電気事業²⁶の創設） ・小売託送制度の整備（取引時のガイドライン²⁷公表） 料金規制の緩和 ・規制部分の料金について、引下げ時は届出制に変更し、機動的な料金改定が可能に

（価格・需要の動向）

料金改定の推移をみると、90年代後半以降、燃料費の変動による影響を除いた電気料金（電灯電力平均単価）は一貫して低下しているが、これは競争制度や新しい料金制度導入等の規制改革による効果が大いだと推察される。また需要については、各年の景気動向や気温に左右されるものの、概して増加している（図表 3 - 1 - 2、3 - 1 - 3）。

²² 一般電気事業者（10電力会社）に対して一般電気事業の用に供するための電気を供給する（電力を卸し売りする）発電出力 200 万キロワット以下の事業。

²³ 一定の供給地点における需要家に対して自らの供給設備により電気の供給を行う（自前の発電設備からの電気を直接需要家に供給する）事業。需要家に対する供給義務を負う。

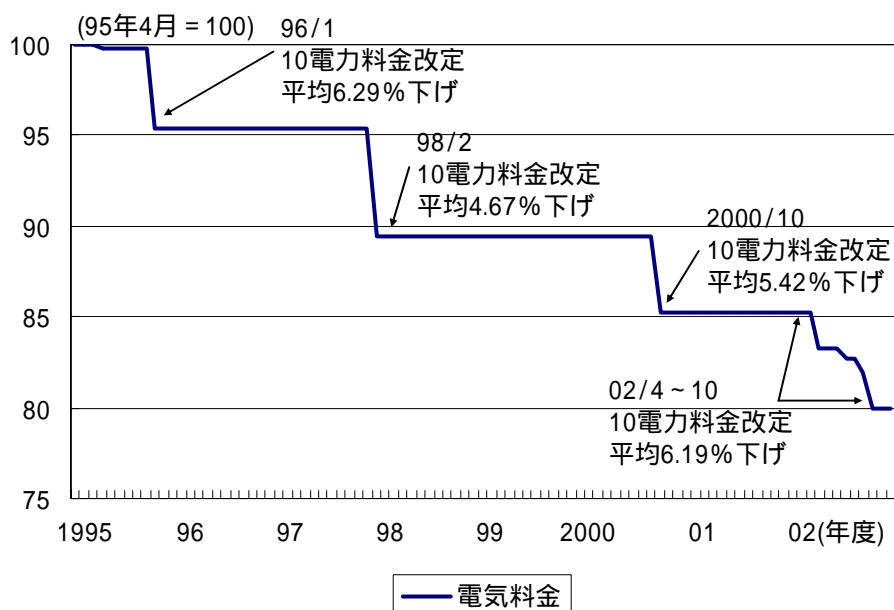
²⁴ 季節別・時間帯別料金制度、深夜電力料金制度など、ピーク時の需要を抑制し、夜間等の低需要期への負荷移行を図るメニュー。

²⁵ 一の需要場所における電気の使用者の規模が、一般電気事業者が維持・運営する特別高圧電線路（概ね 2 万ボルト以上）から受電し、使用最大電力が原則 2,000 キロワット以上のものをいう（特定規模需要）。ただし沖縄電力については、²⁵について 6 万ボルト以上、²⁶について原則 2 万キロワット以上の需要家とする。

²⁶ 特定規模需要に対し、一般電気事業者の有する送電線を使って電気を供給する事業。

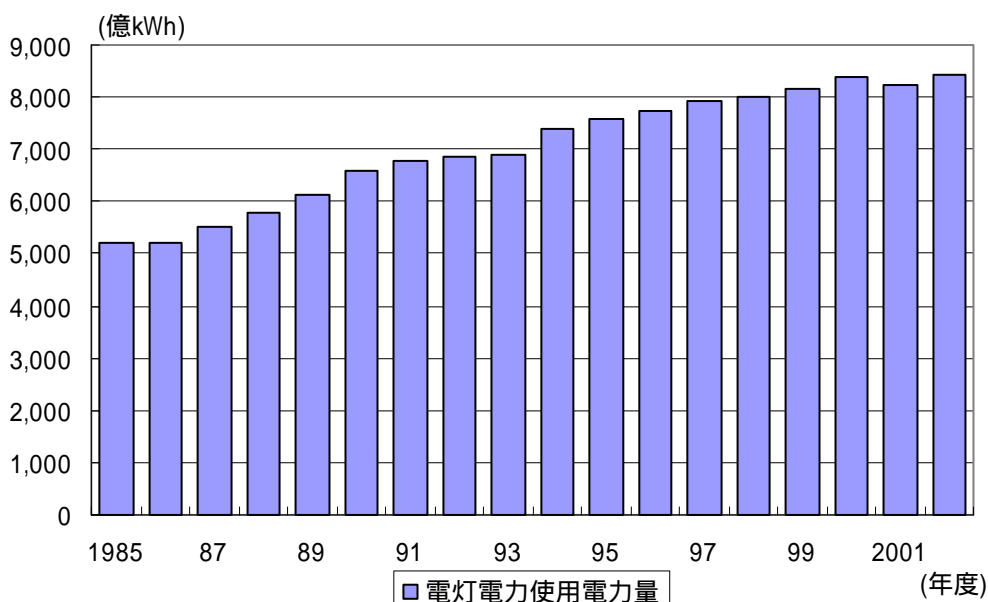
²⁷ 公正取引委員会・経済産業省「適正な電力取引についての指針」。

図表 3 - 1 - 2 電気料金の推移



- (備考) 1. 経済企画庁「近年の規制緩和による経済効果の定量的試算」及び電気事業連合会公表資料等より作成。
2. 燃料費調整制度を除く価格改定分を抽出した。また、2000年10月以降は規制部分(自由化対象外)の引下げ幅を表す。

図表 3 - 1 - 3 電力需要の推移



- (備考) 1. 電力会社10社の電灯電力需要(使用電力量)合計。
2. 電気事業連合会公表資料及び各社公表資料より作成。

(利用者メリット)

95年の電気事業法改正に端を発する電気事業の規制改革によって生じた利用者メリットについて、ヤードスティック査定のもとでの料金改定²⁸及び大口需要の電力小売自由化に伴う価格の低下と需要の変化を規制改革によるものとして、その効果を試算した。

図表3 - 1 - 4 電力分野の規制改革による利用者メリット

(単位:億円)

年度	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
消費者余剰	1,954	9,430	10,654	16,677	16,677	19,607	21,149	24,811
(前年度差)	1,954	7,475	1,224	6,023	0	2,930	1,541	3,662

(備考) 推計方法の詳細については、付注2参照。

95年度以降、価格低下に伴い年々消費者余剰の増加がみられ、2002年度には規制改革効果として約2兆4千億円の利用者メリットが生じている(図表3 - 1 - 4)。

²⁸ 燃料費調整制度による価格変動は除く。

第2節 都市ガス

（規制改革の流れ）

都市ガス事業²⁹においては、従来、規模の経済性やネットワークの経済性に起因する自然独占性が存在することを理由に、ガス事業法によって地域独占供給が認められる一方、事業については許可制とされたほか、供給義務、料金規制等が課されてきた。

92年5月に総合エネルギー調査会ガス基本問題検討小委員会がとりまとめた中間報告³⁰を機に規制改革は進行し、二度にわたって行われた事業法改正で総販売量の約3割を占める大口供給に係る料金規制・参入規制が弾力化され、電力、石油、鉄鋼会社などからこれまでに12社41件の新規参入が行われている³¹。

また、経営形態や規模などの似通った事業者間での効率化の度合いを共通のものさしで相対的に評価し査定に格差をつけるヤードスティック的査定³²を導入し、事業者の経営効率化努力による価格低下を促進した（図表3-2-1）。

図表3-2-1 都市ガス分野の規制改革

年月	主な内容
1995.3	改正ガス事業法施行 大口供給制度の創設 ・年間契約使用量が200万m ³ 以上の需要家に対する参入・料金規制を撤廃 新しい料金制度の導入 ・ヤードスティック的査定 ・原料費調整制度
1999.11	改正ガス事業法施行 一層の競争促進 ・大口範囲の拡大（200万m ³ 以上→100万m ³ 以上） ・接続供給制度の整備 ³³ 料金規制の緩和 ・供給約款値下げ時及び選択約款 ³⁴ の料金改定を届出制とし、機動的な料金改定が可能に

²⁹ 本レポートでは、ガス事業法上「一般の需要に応じ、導管によりガスを供給する」事業として定義される「一般ガス事業」を指す。

³⁰ 都市ガス事業の課題と役割を検討するなかで、大口需要家へのガス供給に係る規制の緩和等が盛り込まれた。

³¹ 2003年6月15日現在。

³² 都市ガス事業には私営と公営の経営形態があり、また事業者の数が多く規模なども多様であるため事業者を16のグループに分けて査定していることから、ヤードスティック「的」査定と呼ぶ。

³³ 自分のガス導管を持たない大口ガス事業者が都市ガス事業者の導管を利用して需要家へガスを供給する（接続供給）際の料金設定については、従来事業者間の交渉によって決定されていたが、これを「接続供給約款」としてルール化し、経済産業大臣に届け出た上で公表することが義務付けられた。

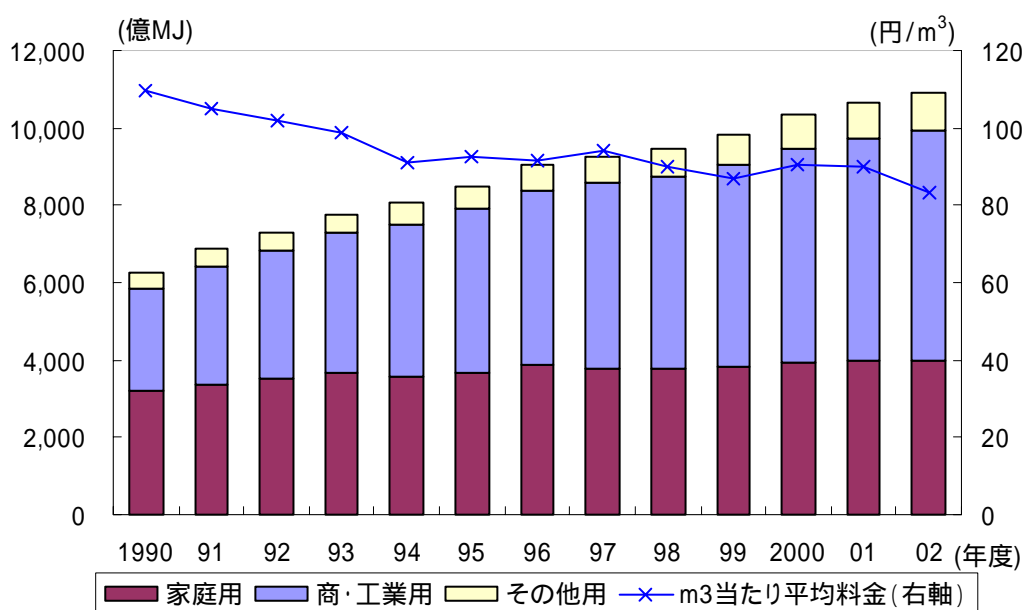
³⁴ 事業者の効率的な事業運営に役立つ供給料金・条件。需要家が契約時に供給約款（すべての需要家に適用される供給料金・条件）との間で選択が可能。

(価格・需要の動向)

大手都市ガス4社³⁵における都市ガスのm³当たり平均価格は、90年代後半以降、原料価格が上昇しているにもかかわらず安定的に推移している。

一方、全国の都市ガス需要は90年度の6,284億MJ³⁶から2002年度は10,933億MJへ、年平均4.3%の堅調な伸びを示している(図表3-2-2)。

図表3-2-2 都市ガス販売量及びm³当たり平均価格の推移



(備考) 1. 資源エネルギー庁「ガス事業統計年報」、各社公表資料等より作成。
2. 平均価格は都市ガス大手4社のガス売上高をガス販売量で除して求めた。

(利用者メリット)

95年のガス事業法改正以降、規制改革によって生じた利用者メリットについて、ヤードスティック的査定等のもとでの料金改定³⁷及び大口供給自由化に伴う相対価格(m³当たりの平均価格と消費者物価との相対比)の低下³⁸による消費者余剰の増加分を計算することによって推計した。

³⁵ 東京ガス、大阪ガス、東邦ガス(名古屋)、西部ガス(福岡)。

³⁶ 熱量の単位。1MJ(メガジュール)=238.888kcal。

³⁷ 原料費調整制度による価格変動は除く。

³⁸ 2000年3月の「適正なガス取引についての指針」を踏まえ大手4社から公表されている大口料金の平均単価を参考とした。

図表 3 - 2 - 3 都市ガス分野の規制改革による利用者メリット

(単位:億円)

年度	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
消費者余剰	50	320	320	379	504	1,391	1,363	1,674
(前年度差)	50	270	0	59	125	887	-28	311

(備考) 推計方法の詳細については、付注 2 参照。

規制改革による利用者メリットはほぼ毎年拡大してきており、2002 年度には 1,674 億円となった(図表 3 - 2 - 3)。

第3節 石油製品

(規制改革の流れ)

ガソリン等の石油製品については、安定供給の確保等を目的に需給調整・品質管理等の規制が課せられてきたが、80年代後半以降、流通効率化の観点から規制の見直しが進められた(図表3-3-1)。

図表3-3-1 石油製品分野の規制改革

年月	主な内容
1990.3	ガソリンスタンド建設指導、転籍ルール廃止 ・既存のガソリンスタンドが廃止された場合に限り新設を認める参入規制及びガソリンスタンドの元売系列の転籍を制限する規制を廃止
1996.3	特定石油製品輸入暫定措置法(特石法)廃止 ・ガソリン等の輸入が一定の要件のもとに自由化される
1996.10	指定地区制度廃止 ・通商産業大臣の指定によって、既存販売業者の経営が不安定な地域におけるガソリンスタンドの新設を制限する制度を廃止
1998.2	危険物の規制に関する政令改正 ・いわゆるセルフ方式のガソリンスタンド(有人セルフSS)の設置が可能に
2000.1	石油業法廃止 ・石油産業の需給調整規制を撤廃

98年4月にセルフサービス方式のガソリンスタンド(有人セルフSS)が解禁されて以来、その設置数は増加を続けており2002年9月末時点で約2,000店弱³⁹の有人セルフSSが設置された。

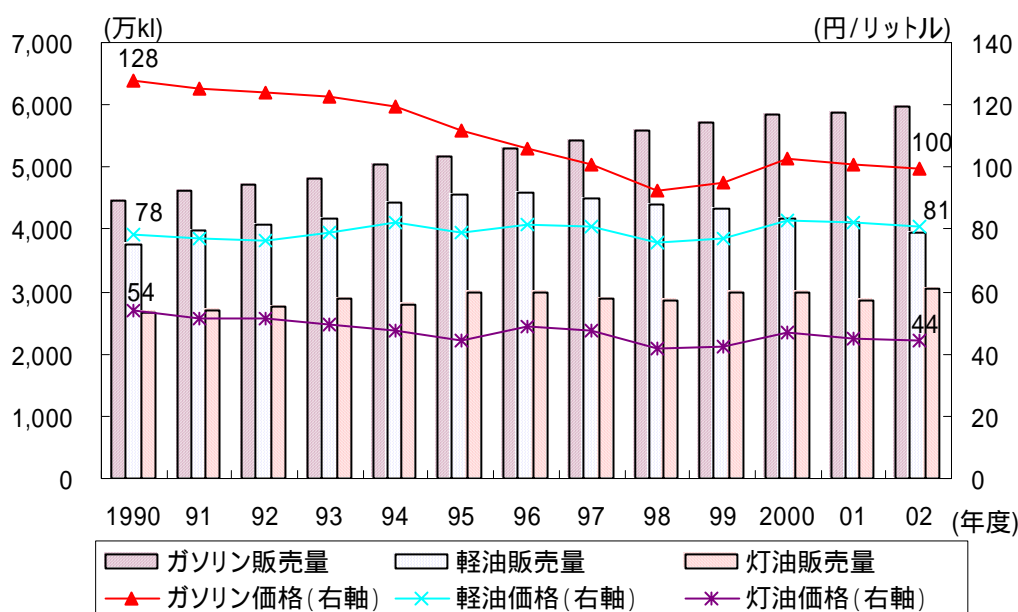
(価格・需要の動向)

規制改革の動きを踏まえ、94年度頃から競争激化・価格低下の動きがみられた。特にガソリン価格については90年度の128円/リットルから98年度には92円/リットルにまで低下したが、その後は石油製品の原料となる原油価格の上昇に伴い、2002年度には100円/リットルとなっている。軽油・灯油についてはガソリンほどの顕著な価格低下はみられないうが、この間原油価格が上昇傾向にあったことを考えれば、規制改革により競争が促進された結果、価格上昇が抑えられた面もあると考えられる。

一方、販売量についてもガソリンが価格低下につれて堅調な伸びを示しており、規制改革による効果が顕著であるといえる(図表3-3-2)。

³⁹ 内閣府(2003)。

図表3-3-2 石油製品の価格及び需要の推移



(備考) 1. 石油情報センター、石油連盟公表資料等より作成。
 2. 石油製品価格は、石油情報センター公表の月次全国平均価格を、月別販売量で加重平均して求めた。

(利用者メリット)

石油製品については、特石法廃止等の方向が打ち出され急速な価格低下がみられた94年度以降の消費者余剰の増加を推計した。その際、原料である原油価格の変化と、石油製品価格の変化の差を、規制改革によって生じた価格の変化とみなして、これにより生じた消費者余剰を計算した。

図表3-3-3 石油製品分野の規制改革による利用者メリット

(単位: 億円)

年度	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
消費者余剰	656	6,588	12,582	15,176	18,231	20,743	18,777	18,838	22,714
(前年度差)	656	5,932	5,994	2,594	3,056	2,512	-1,967	61	3,876

(備考) 推計方法の詳細については、付注2参照。

計算結果によると、90年代半ばのガソリン価格の急激な低下を受けて、この時期に利用者メリットが急速に拡大しており、その増加分は2002年度には2兆3千億円近い額となった(図表3-3-3)。なお、2000年度には消費者余剰の減少がみられるが、これは業界再編による寡占化の動きの中で、急激に低下した価格水準が修正され、石油製品の相対価格が原油高で説明される以上に上昇したためと考えられる。

第4章 金融

第1節 株式売買委託手数料

(規制改革の流れ)

かつては株式売買の委託手数料は、証券取引法（改正前）第131条において「証券取引所の会員業者は、証券取引所における株式売買取引の受託について委託者から証券取引所の定める委託手数料を徴収しなければならない」と規定され、証券取引所の受託契約準則で約定代金に応じた手数料率が具体的に設定されていた。

手数料率の水準は85年以降数回の引下げが実施されてきたが、92年1月の証券取引審議会報告において手数料の固定制の見直しが提言され、まず比較的問題の少ないと思われる大口取引に係る手数料の自由化が打ち出された。その後、自由化が段階的に進められ、99年に完全自由化を達成した（図表4-1-1）。

図表4-1-1 株式売買委託手数料に関する規制改革

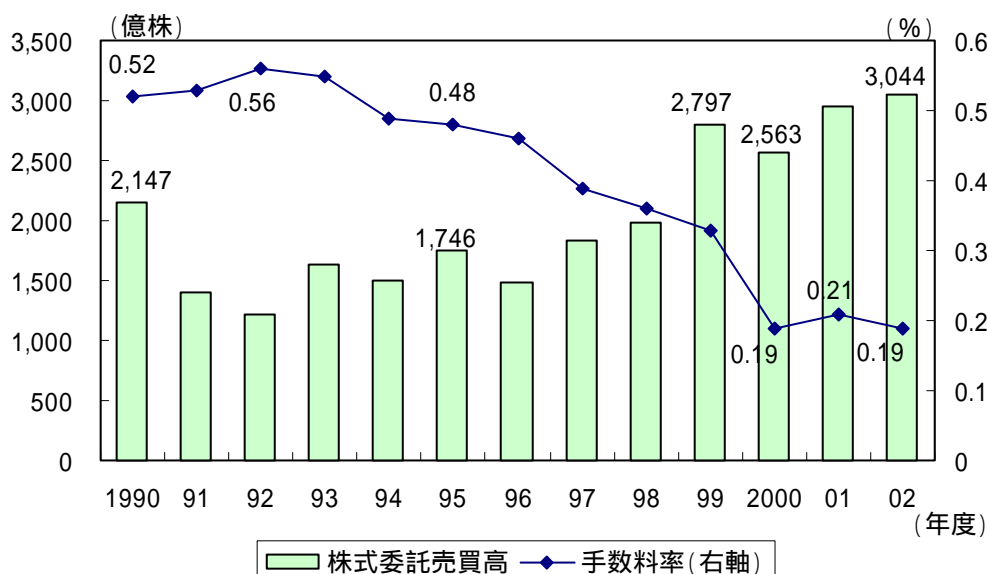
年月	主な内容
1994.4	大口取引に係る手数料の自由化スタート
1999.10	手数料の完全自由化

(価格・需要の動向)

平均の手数料率をみると、92年度の0.56%から2002年度には0.19%まで下落した（図表4-1-2）。

株式委託売買高の動向をみると、90年度には2,147億株であったが、バブル崩壊によって91、92年度と激減し、92年度の売買高は90年度の6割程度の水準となった。その後、93年度にはやや戻し、98年度までは1,500～2,000億株程度で推移した後、2002年度には3,044億株まで増加している。

図表 4 - 1 - 2 株式委託売買高及び手数料率の推移



(備考) 1. 東京証券取引所「証券」等より作成。
2. 東証正会員証券会社の3月期実績である。

(利用者メリット)

94年以降の株式売買委託手数料の自由化が消費者にどれだけメリットを与えたかを測定する。

図表 4 - 1 - 3 株式売買委託手数料の規制改革による利用者メリット

(単位：億円)

年度	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
消費者余剰	519	612	1,124	1,118	1,186	2,445	4,703	3,979	3,850
(前年度差)	519	93	512	-6	69	1,259	2,257	-723	-130

(備考) 推計方法の詳細については、付注2参照。

これによれば、99年度の株式委託売買高の急増等を受けて、99～2000年度にかけて利用者メリットは増加し、2000年度には4,703億円となった。なお、2001、2002年度については、手数料率の低下は止まり、利用者メリットはやや減少した。2002年度の利用者メリットは3,850億円となった(図表4-1-3)。

第2節 損害保険

（規制改革の流れ）

損害保険分野の規制改革は、89年以降保険審議会において「保険事業のあり方及び保険関係法規の見直し」についての検討が開始され、92年の答申に基づき95年に保険業法が全面改正（翌96年施行）されたことにより進展した。

一方、96年12月に合意された日米保険協議においては届出制保険商品の拡大、算定会料率の使用義務廃止等の規制改革施策が合意に盛り込まれた。この合意を踏まえ、97年9月にはリスク細分型自動車保険が認可され、98年7月には算定会料率の使用義務が廃止された（図表4-2-1）。

図表4-2-1 損害保険分野の規制改革

年月	主な内容
1996.4	改正保険業法施行 ・子会社方式による生損保の相互参入が可能になる ・専門的知識を有する者が契約者である場合等、契約者保護に欠ける恐れのないものについて、届出制の導入
1997.9	リスク細分型自動車保険認可
1998.7	改正料団法 ⁴⁰ 施行 ・算定会加盟保険会社に対する算定会料率の使用義務を廃止
1998.12	改正保険業法施行 ・業態間（銀行等）の相互参入が可能になる

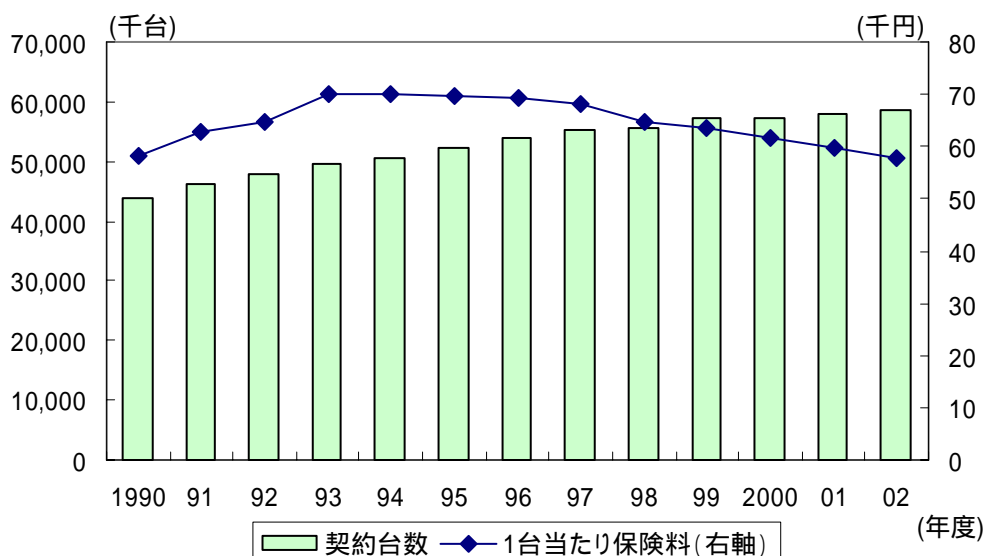
（価格・需要の動向）

損害保険は商品や契約形態がさまざまであり、価格と需要量をどう測定するかを定義することは困難である（保険の種類や内容の異なる契約1件の増加を皆同じ需要量1単位の増加とは捉えられない）。したがって、損害保険全体の需要・価格の動向を捉えるのは難しい。そこで、損害保険商品のうち任意自動車保険を例にとって契約台数と1台当たりの平均価格⁴¹の動向をみると、90年代前半は上昇若しくは横ばい傾向にあった平均価格は、規制改革施策が講じられた90年代半ば以降、下落傾向がみられる。また契約台数は増加している（図表4-2-2）。

⁴⁰ 損害保険料率算出団体に関する法律。

⁴¹ ここでは、平均価格 = 収入保険料 / 契約台数としている。

図表4 - 2 - 2 任意自動車保険の契約台数及び平均価格（1台あたり）の推移



(備考) 1. 損害保険料率算出機構資料より作成。
2. 契約1台あたり保険料は(契約保険料) / (契約台数)より求めた。

(利用者メリット)

前述の通り、損害保険については価格と需要量の定義の問題があり、他分野のように需要関数を推計して消費者余剰を計測することが困難である。このため、損害保険では以下の方法で利用者メリットを求めた。

損害保険料率は、損害率と事業費率に分けられる。損害率は収入保険料に対する損害保険金（支払保険金＋損害調査費）の比率で、危険率によって決まってくる部分の料率のため合理化の余地は少ないが、一方、事業費率は収入保険料に対する事業費（諸手数料及び集金費＋保険引受に係る営業費及び一般管理費等）の比率で、経費削減や事業の効率化等の合理化努力は事業費部分に反映すると考えられる。したがって、規制改革による価格低下の利用者メリットは事業費率の低下にあらわれる。

以上を踏まえ、損害保険分野については改正保険業法が施行された96年度以降の事業費のうち、営業費及び一般管理費がどれだけ低下したかを算出し、これを利用者メリットとみなす。

図表4 - 2 - 3 損害保険分野の規制改革による利用者メリット

(単位：億円)

年度	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
消費者余剰	293	750	442	693	1,422	1,899	2,742
(前年度差)	293	458	-308	250	729	477	844

(備考) 推計方法の詳細については、付注2参照。

規制改革以降、ほぼ毎年営業費及び一般管理費は低下しており、事業者の効率化努力が継続していることが分かった。この低下分を、保険料引下げ等の形で利用者に還元されているものとして利用者メリットとみなすと、2002年度におけるメリット額は2,742億円となる(図表4-2-3)。

第5章 飲食料品

第1節 米

(規制改革の流れ)

米の需給及び価格の安定を図るため 42 年に制定された「食糧管理法」(食管法)は、政府への売渡義務、配給制、有償譲渡規制⁴²など厳格な規制を内容とした。69 年には自主流通制度が導入され、81 年には規制緩和措置等(厳格な配給制度の廃止、自主流通米⁴³の法制化等)が実施された。また、87 年には特別栽培米制度⁴⁴が創設され、通常の流通ルートの例外が拡大した。その後、自主流通米価格形成機構が設立され、自主流通米の入札取引が開始されたほか、93 年の米の不作による緊急輸入や、同年 12 月のウルグアイ・ラウンド農業合意等、米市場をめぐる環境は変化した。こうした新たな国際環境の下、95 年の「主要食糧の需給及び価格の安定に関する法律」(新食糧法)の施行等、各種の規制改革が進められている(図表 5-1-1)。

図表 5 - 1 - 1 米分野の規制改革

年月	主な内容
1995.11	新食糧法施行(食管法廃止) ・ ミニマム・アクセス輸入米を含めた需給見通し等を内容とする基本計画を策定し、全体需給を調整 ・ 民間流通による自主流通米を流通の主体とするとともに、規制緩和による流通の合理化 ⁴⁵ ・ 自主流通米価格形成センターを設置し、政府米 ⁴⁶ の買入価格の決定に自主流通米価格の動向を反映
1997.11	「新たな米政策大綱」策定 ・ 稲作経営安定対策(官民拋出の資金を用い、自主流通米の価格下落が稲作経営に及ぼす影響を緩和)の導入 ・ 備蓄運営ルールの確立 ⁴⁷ ・ 需給実勢を反映した価格形成を図る観点から自主流通米の値幅制限の緩和、撤廃(98 年産米より)
2002.12	「米政策改革大綱」策定 ・ 需給調整について、農業者・農業者団体が主役となる仕組みを段階的に構築 ・ 計画流通制度を廃止して流通ルートを原則として自由化

⁴² 生産者から政府が制度的に米を集荷して消費者へ単線的に結びつけ、これ以外の流通を禁止する規制。

⁴³ 自主流通米は、農協等米を取り扱う業者が生産者から集荷し、国の検査を受けて販売される米。

⁴⁴ 承認を受けた生産者が直接消費者に一定量に限り売却できる制度。

⁴⁵ 具体的には、出荷取扱業者及び販売業者の登録制、計画外流通米(従来の「ヤミ米」)販売の公認等が規定された。

⁴⁶ 政府米は、自主流通米同様、検査後に国が貯蔵や販売について直接管理される米。

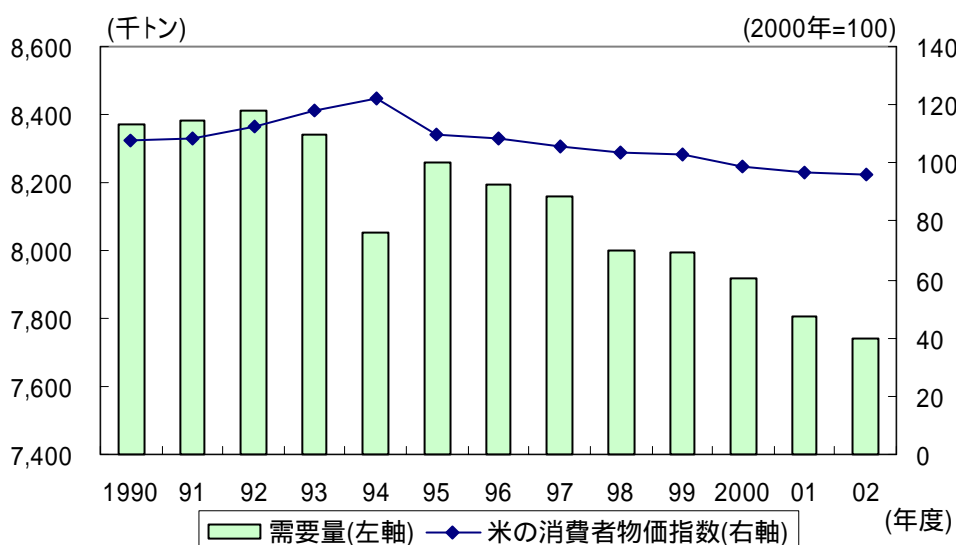
⁴⁷ 実際の販売数量が販売計画数量に達しない場合の買入数量は買入計画数量からその販売未達数量を差し引いた数量とする等のルールを確立した。

(価格・需要の動向)

米の1人当たり消費量は、62年度の118キログラムをピークに減少し、2002年度では63キログラムにまで減少した。これは基本的には食生活に関する嗜好の趨勢的变化によるものと考えられ、需要量も減少傾向にある。

米価の動向を消費者物価指数でみると、90年代前半は93年の米の大不作により翌年にかけて価格の上昇がみられた。新食糧法が施行された95年度以降については、前述のような需要動向を反映して価格の低下が続いている(図表5-1-2)。

図表5-1-2 米の消費者物価指数及び需要量の推移



- (備考) 1. 総務省「消費者物価指数」、農林水産省「食料需給表」より作成。
 2. 米の消費者物価指数は「うるち米」とした。
 3. 需要量は、主食用純食料(米)を使用した。

(利用者メリット)

95年11月の新食糧法施行に伴う規制改革がもたらした利用者メリットを計測しよう。ここでは、新食糧法施行以前の米の価格トレンドと実際の価格の動きとの乖離を規制改革の効果として識別する。

図表5-1-3 米の規制改革による利用者メリット

(単位: 億円)

年度	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
消費者余剰	1,278	2,985	4,559	6,107	7,616	9,633	10,972	11,709
(前年度差)	1,278	1,707	1,574	1,548	1,510	2,017	1,338	738

(備考) 推計方法の詳細については、付注2参照。

これによれば、規制改革による消費者余剰は、2002年度は前年度に比べて738億円増加して1兆1,709億円となった(図表5-1-3)。米の販売金額は減少傾向にあるものの2002年度で3兆972億円⁴⁸と市場規模が大きいことから、消費者余剰の増加も大きなものとなっている。

⁴⁸ 中間需要を考慮せず、需要量×小売価格で市場規模を計算しているため、過大推計となっている可能性があることには留意が必要である。

第2節 酒類販売

(規制改革の流れ)

酒販免許制度は酒税の円滑な転嫁の確保・保全等を目的として導入された。酒類の販売業を行おうとする場合には税務署長の免許を受ける必要があり、税務署長は免許の可否判断にあたり滞納処分歴、犯罪歴、経営能力等の人的要件のほか、酒類の需給均衡を維持するという観点から需給調整要件として人口基準(1免許付与場に対する一定基準以上の人口の存在)及び距離基準(既存免許付与場との一定基準以上の距離の存在)について審査を行うこととされていた⁴⁹。

これに対し、需給調整要件の弊害が指摘される一方、税の安定確保や社会的規制としての有効性への疑問が呈され、国際的にも日米構造協議等において酒販免許制度への批判が高まったことから、規制改革が進められることとなった。

図表5-2-1 酒類分野の規制改革

年月	主な内容
1991.7	公正取引委員会 「流通・取引慣行に関する独占禁止法上の指針 ⁵⁰ 」公表
1993.9	期限付酒類小売業免許の取扱いに関する通達 ・酒類販売業者が輸入酒フェア等を実施する際の期限付酒類小売業免許の取扱いを緩和
1996.11	みりん小売免許の付与 ・食料品店等に対し調味料として用いられるみりんにつき、酒類小売業免許を付与
1998.4	国税庁「公正な競争による健全な酒類産業の発展のための指針」制定 ・酒類取引時における価格や取引条件等についての公正なルールについて基本的な考え方を提示
1998.9	需給調整要件の人口基準緩和開始 ・基準人口を1,500人から1,450人に緩和(大都市部) ・以降4度にわたって段階的に緩和を進める
2001.1	需給調整要件の距離基準廃止
2003.9	需給調整要件の人口基準廃止

⁴⁹ ただし、店舗面積10,000m²以上の大型店舗には需給調整要件の特例として免許が付与されることになっていた。

⁵⁰ 事業者間取引、流通、輸入総代理店の3部構成で、28の取引類型に関し独禁法上違法となるケースを具体的に明らかにした。日米構造協議で公約した独禁法運用強化の一環として、公正取引委員会が91年7月に公表した。ガイドラインでは、共同ボイコットを課徴金の対象となるカルテルと認定したほか、株式の持ち合いを通じた排他的な系列取引に対し株式処分命令も辞さないことを明記した。また、不当な相互取引(互恵取引)や再販売価格の拘束、小売業者の優越的地位の乱用に対しても厳しい姿勢を打ち出した。

酒類に関して言えば、その前年の公正取引委員会の要請に基づく、ビール各社の広告掲載(希望卸売・小売価格はあくまでも参考価格であり、各卸売・小売店の販売価格を拘束するものでない旨等を明記)開始に引き続く本指針の公表が、それ以降のいわゆるディスカウンターの急増、小売価格の一層の弾力化への契機となった。

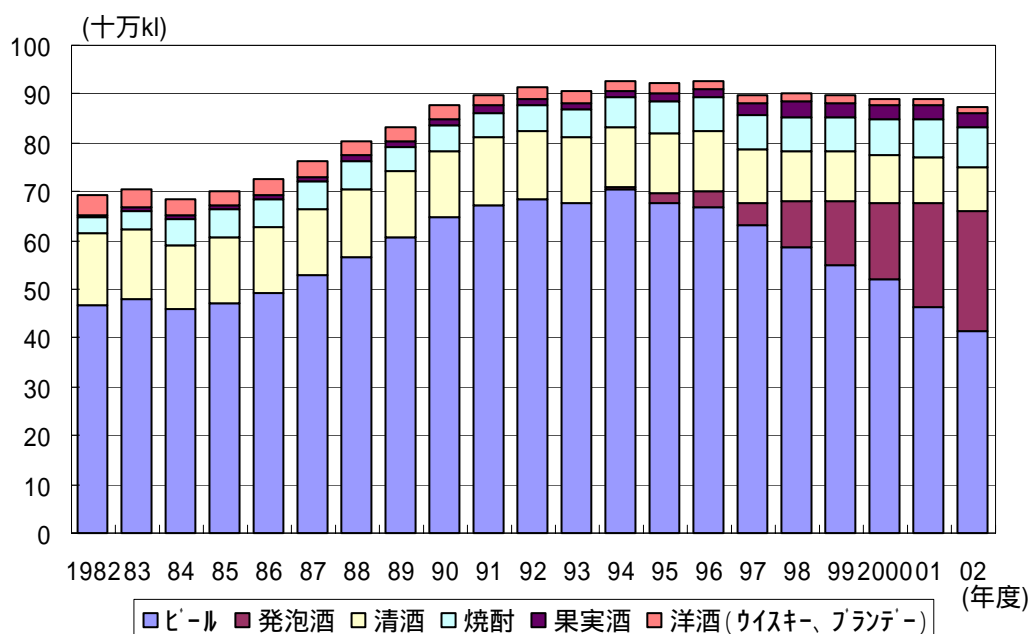
90年代以降、酒販免許制度や取引慣行等について、消費者利益向上や免許基準の透明化・公平化を図る観点から既存制度の見直し等が推進され、需給調整要件として残っていた人口基準も、2003年8月末をもって廃止された⁵¹（図表5-2-1）。

これら施策の結果、90年代半ばから酒類販売業免許場数は大きく増加し、それまでの16万場前後から2002年度には18.4万場に達した。これは、スーパーやコンビニエンスストアの店舗が新たに免許を付与された結果であると推察される。

（価格・需要の動向）

酒類の販売量は90年代前半まで増加傾向にあり、96年度に926万キロリットルとピークに達したあと、近年は横ばい又はやや減少傾向にある。価格の動向について酒税分を除いた単価を調べると、ビール・発泡酒、果実酒、洋酒については94年度以降、清酒、焼酎についても98年度以降は低下傾向にあることが分かる（図表5-2-2、5-2-3）。

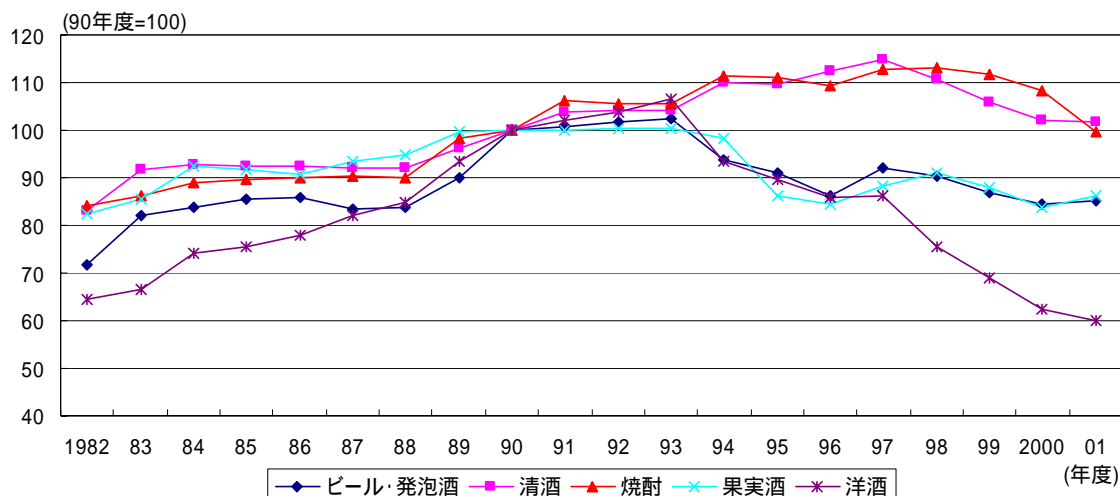
図表5-2-2 酒類販売量の推移



- （備考）1．国税庁「国税庁統計年報書」より作成。
 2．ここでの販売量は上記酒類の合計であり、その他酒類（リキュール、スピリッツ等）は含まれていない。

⁵¹ 2005年8月末までの時限立法として2003年4月に成立（7月から施行）した「酒類小売業者の経営の改善等に関する緊急措置法」では、酒類の販売業を継続することが困難な酒類小売販売場の占める割合が著しく高い等の要件に該当する地域で、税務署長が「緊急調整地域」として指定した場合、当該地域における酒類小売業免許の付与や他地域からの酒類小売販売場の移転許可が1年間凍結されることになった。

図表 5 - 2 - 3 酒類価格（酒税抜き）の推移



(備考) 1. 国税庁「国税庁統計年報書」、(株)日刊経済通信社「酒類食品統計年報」等より作成。
2. 各酒類価格は(消費金額/販売数量) - (課税金額/課税数量)より求めた。

(利用者メリット)

酒類販売をめぐる一連の規制改革は、価格の低下を通じて消費者にメリットを与えたと考えられる。需要関数の導出において、価格と需要との間に明確な負の相関関係が認められた⁵²ビール・発泡酒、清酒、果実酒について、92年度以降の利用者メリットを推計した。

図表 5 - 2 - 4 酒類分野の規制改革による利用者メリット

(単位: 億円)

年度	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
消費者余剰	295	557	2,235	3,086	4,141	2,417	3,304	4,538	5,375	4,886	5,465
(前年度差)	295	262	1,678	851	1,055	-1,723	887	1,234	837	-488	579

(備考) 2002年度は見込値。推計方法の詳細については、付注2参照。

推計結果によると、97年度と2001年度には価格の上昇に伴い消費者余剰の減少がみられる以外は、前述のような価格低下を反映して利用者メリットも拡大してきており、2002年度には5千億円以上の利用者メリットが発生した(図表5-2-4)。

⁵² 一般的な財の価格と需要との間には、価格が上昇すれば需要は減少し、価格が低下すれば需要が増大するという負の相関関係がある。

第6章 再販指定商品（化粧品・医薬品）

（規制改革の流れ）

再販売価格維持制度(再販制度)は、メーカー等が取引先である卸売業者や小売業者などに対して、卸売業者や小売業者などが転売する価格(再販売価格)を示してこれを維持する制度である。独占禁止法は再販行為を自由な価格競争を妨げるものとして禁止しているが、公正取引委員会が指定する再販指定商品は、例外的に独占禁止法の適用を除外され、おとり廉売⁵³等の不公正な取引から小売業者等の利益を守るとともに、メーカーの商標の信用保持にも役立つものとして認められていた。

しかし、メーカー段階における寡占化と再販行為とがあいまって、流通機構の効率化が阻害される等その弊害が現れるようになり、競争政策上の問題が生じてきた。化粧品及び医薬品小売業においては、小売業の中でも中小零細小売店が多く、国際的にみても店舗密度が高い等の特徴が生じており、流通機構、特に小売段階の効率化が阻害されているといった弊害が指摘された。

公正取引委員会は、53～59年の間に化粧品、医薬品等の計9商品を再販指定商品としたが、66年以降徐々にその削減を図り、97年には53年以降行われてきた再販指定商品の指定はすべて取り消されることとなった（図表6-1）。

図表6-1 化粧品・医薬品の再販指定に関する規制改革

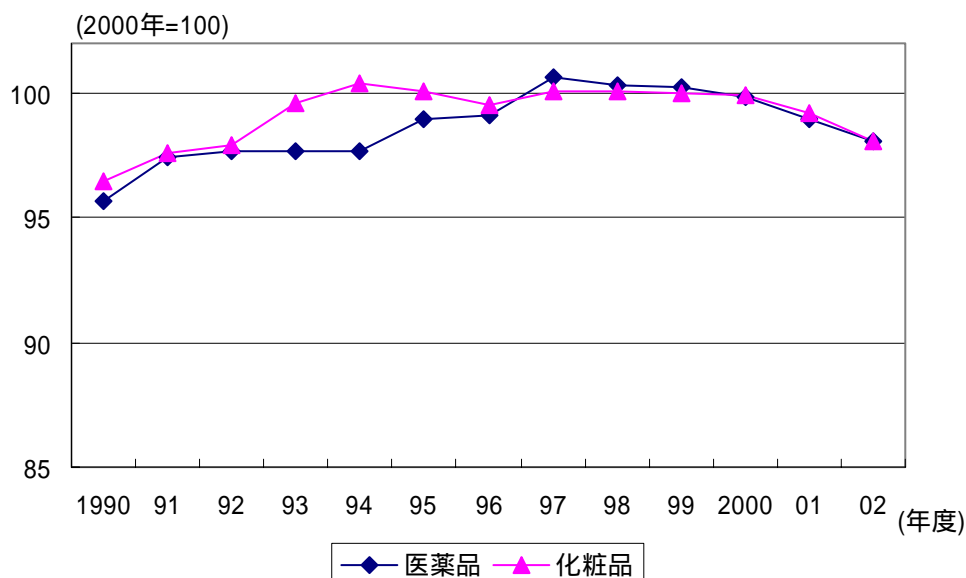
年月	主な内容
1993.4	再販指定商品を指定する告示改正 ・従来指定されていた品目のおおむね半数にあたる化粧品13品目、一般用医薬品12品目の指定を取消
1997.4	再販指定商品を指定する告示廃止 ・93年の告示改正以後も指定されていた化粧品14品目、一般用医薬品14品目の指定を取消

（価格の動向）

化粧品価格の推移をみると、90年代前半は上昇基調にあったが、94年度以降おおむね横ばいで推移し、2000年度以降は下落傾向となっている。また、医薬品については再販指定が全廃された97年以降、それまでの上昇傾向が止まり、2000年度以降は化粧品と同様、下落傾向を示している（図表6-2）。

⁵³ 一部の商品のみを著しく安い価格で販売することにより顧客の誘引を図る不当廉売をいう。

図表 6 - 2 化粧品・医薬品の価格指数の推移



(備考) 総務省「消費者物価指数」より作成。

(利用者メリット)

97年度の規制改革によりもたらされた利用者メリットを計測しよう。計測にあたっては、97年以前の価格トレンドに比べて価格の上昇がどの程度抑制されたか(若しくは低下したか)を抽出し、それを規制改革による価格低下とみなして消費者余剰の増加分を推計した。

図表 6 - 3 化粧品・医薬品の再販指定廃止による利用者メリット

(単位：億円)

年度	1997	1998	1999	2000	2001	2002
消費者余剰	190	306	390	517	710	926
(前年度差)	190	116	83	128	192	217

(備考) 推計方法の詳細については、付注2参照。

推計結果によると、化粧品・医薬品の価格は97年度以降横ばいから低下へ向かっていることから、再販制度廃止による消費者余剰は年々増加しており、2002年度には926億円となった(図表6-3)。

結論

本レポートでは、90年代以降の規制改革が利用者にどの程度のメリットをもたらしたのかを消費者余剰という指標を用いて試算した。ここでは、分野ごとに行われた分析を整理してみよう。

(多くの分野で生じた価格上昇の抑制と市場規模の拡大)

分析の対象とした分野では、90年代以降のいずれかの時期に主要な規制改革が開始され、すべての分野でその他の財・サービスと対比した価格(料金)の低下(上昇の抑制)と需要の拡大が生じている。これが規制改革による利用者メリットの源泉である。

需要量増加率をみると、電気通信(移動体通信)、国内航空、トラック、電力、株式売買委託手数料等の需要量が伸びていることが分かる(図表A)。特に、電気通信(移動体通信)については規制改革の開始以降、需要が大幅に拡大している。また、価格下落率をみると、ベンチマーク年と比較して、電気通信(移動体通信)、国内航空、トラック、石油製品、株式売買委託手数料、米等において価格の低下が大きい。

(トラック、電力、石油製品等で大きい利用者メリット)

こうした価格低下と需要拡大による利用者メリットを試算した結果を横断的に整理すると、2002年度時点では、トラック、電力、石油製品、電気通信(移動体通信)の順で大きくなっている(図表B)。利用者メリットは、市場規模が大きい規制改革により急速に拡大した分野や、規制改革による価格(料金)の低下(又は上昇の抑制)が顕著な分野で大きくなる。

一方、タクシー等、市場規模がそれほど大きくない規制改革による価格(料金)低下がそれほど大きくない分野では、利用者メリットが比較的小さなものとどまっている。

また、対象分野の中には、規制改革から数年が経過し価格低下や需要拡大の速度が緩やかとなり、効果がほぼ出尽くしてきていると考えられる分野がある一方で、効果がまだ発現途上で、今後さらに価格低下と消費者余剰の拡大が続くと考えられる分野もある。また、一段の規制改革により、一層大きな利用者メリットを引き出す余地がある分野もある。

(総計14兆3千億円程度、1人当たり11万2千円の利用者メリット)

規制改革による利用者メリットを対象14分野について合計すると、2002年度においては14兆3千億円程度となった。この金額は、2002年度国民所得(実績見込み)の4%程度に当たる。国民1人当たりでは、約11万2千円の利益があった計算になる。

以上、規制改革による利用者メリットは極めて大きく、かつ増加を続けており、厳しい経済情勢下にあって生活の質を改善する貴重な力となっている。こうしたメリットをさら

に大きくするためにも、幅広い分野で強力で規制改革を推進していくことが重要である。

図表 A 規制改革による価格と需要の変化（推計）

	分野	規制改革による 価格下落率(推計)	規制改革による 需要量増加率(推計)
電気通信	移動体通信 (1993 2002年度)	-50.5%	1251.6%
運輸	国内航空 (1992 2002年度)	-23.0%	15.5%
	鉄道（JR） (1996 2001年度)	-2.0%	0.0%
	鉄道（大手民鉄） (1996 2001年度)	-16.3%	4.6%
	タクシー (1996 2001年度)	-2.0%	0.1%
	トラック (1989 2001年度)	-23.2%	8.8%
エネルギー	電力 (1994 2002年度)	-18.6%	9.0%
	都市ガス (1994 2002年度)	-12.5%	5.8%
	石油製品（ガソリン） (1993 2002年度)	-26.7%	7.2%
	石油製品（軽油） (1993 2002年度)	-10.0%	1.0%
	石油製品（灯油） (1993 2002年度)	-30.9%	5.6%
金融	株式売買委託手数料 (1993 2002年度)	-65.5%	15.6%
飲食料品	米 (1994 2002年度)	-27.9%	1.5%
	酒類（ビール・発泡酒） (1991 2001年度)	-9.1%	4.3%
	酒類（清酒） (1991 2001年度)	-1.5%	0.7%
	酒類（果実酒） (1991 2001年度)	-13.1%	30.4%
再販指定商品	化粧品 (1996 2002年度)	-7.4%	2.0%
	医薬品 (1996 2002年度)	-7.9%	9.4%

- （備考）1．本表は、規制改革による価格低下効果と、数量（需要量）増加効果を取りまとめたものである。いずれもベンチマーク年（規制改革が始まる前年）との比較である。
- 2．価格は増減税や原材料費の変化等、規制改革以外の要因によっても変動し得るが、ここではそうした要因は取り除いてある（付注2参照）。
- 3．数量（需要量）増加効果は付注2の需要関数の弾性値を用いて求めた。
- 4．自動車検査登録制度及び損害保険については需要関数を推計していないため掲載していない。

図表B 規制改革による利用者メリット

(単位：億円)

分野		年度	2002年度における 規制改革による 利用者メリット ¹	主要な措置事項等
電気通信	移動体通信		17,205	参入規制・料金規制緩和、 携帯電話売切り制導入
運輸	国内航空		2,739	ダブル・トリプルトラック化基準の廃止、 運賃割引制度
	鉄道		2,390	上限価格制の導入、 ヤードスティック査定方式の強化
	タクシー		52	初乗り短縮運賃制度、ゾーン運賃制度
	トラック		38,763	参入規制緩和、料金規制緩和
	自動車登録検査制度		8,298	定期点検・車検整備等項目の簡素化
エネルギー	電力		24,811	ヤードスティック査定方式の導入、 大口市場への参入自由化
	都市ガス		1,674	ヤードスティック的査定方式の導入、 大口市場への参入自由化
	石油製品		22,714	特石法廃止
金融	株式売買委託手数料		3,850	手数料の自由化
	損害保険		2,742	保険業法改正、損害保険料率算出団体に関する法律 (料団法)改正
飲食料品	米		11,709	新食糧法の施行
	酒類販売		5,465	酒販免許制度の緩和、再販売価格の拘束に対しての 独禁法の運用強化
再販指定商品	化粧品・医薬品		926	再販指定商品を指定する告示廃止
利用者メリット合計			143,338 (3.9%) ³	(参考) 名目国民所得は以下の通り。 2002年度：366.9兆円(前年度差 -4.5兆円)
国民1人当たり利用者メリット ⁴			11万2千円	

(備考) 1. 基準年度と比較した2002年度における規制改革による消費者余剰の増加分。利用者は2002年度において、規制改革がなかった場合よりも、この金額分だけ大きい消費者余剰を享受している。

2. 2002年度の鉄道、タクシー、トラック、自動車登録検査制度、酒類販売の利用者メリットについては見込値である。計算方法等については付注1及び付注2参照。

3. ()内は消費者余剰創出額/国民所得。2002年度の名目国民所得は「経済見通しと経済財政運営の基本的態度」(平成15年度)での見込値を用いた。

4. 国民1人当たり利用者メリットは、2002年度における規制改革による利用者メリット額を2002年10月1日現在の人口で除した。人口データは総務省「人口推計」による。

(参考文献)

1. 規制改革全般

- 総務省行政管理局(2001)「規制改革の経済効果分析」2001年3月
総務省(旧総務庁)「規制緩和白書」各年版
内閣府(旧経済企画庁調整局産業経済課)(1999)「近年の規制緩和による経済効果の改訂試算」
1999年3月
内閣府(旧経済企画庁)「政策効果分析レポート」各年版
内閣府(旧経済企画庁)「物価レポート」各年版
内閣府(2003)「規制改革で豊かな社会を」2003年3月
奥野正寛、鈴木興太郎(1985)「ミクロ経済学」岩波書店、1985年1月
住友生命総合研究所編「規制緩和の経済効果」東洋経済新報社、1999年12月
Varian, H. (1978) 'Microeconomic Analysis' W. W. Norton & Company, 1978 (邦訳「ミクロ経済分析」、1986)

2. 電気通信(移動体通信)

- 伊東光晴編著(1996)「情報通信の発展とNTTの今後」日本評論社、1996年10月
奥野正寛、鈴木興太郎、南部鶴彦編(1993)「シリーズ現代経済研究5：日本の電気通信 競争と規制の経済学」日本経済新聞社、1993年2月
林敏彦編(1994)「講座・公的規制と産業 電気通信」NTT出版、1994年7月
福家秀紀(2000)「情報通信産業の構造と規制緩和 日米英比較研究」NTT出版、2000年2月
総務省(旧郵政省)「通信白書」「情報通信白書」「情報通信に関する現状報告」各年版
電気通信事業者協会「電気通信事業者協会年報」「テレコムデータブック」各年版
情報通信総合研究所編「情報通信ハンドブック」各年版
Boylaud, O. and G. Nicoletti (2000) 'Regulation, Market Structure and Performance in Telecommunications' (Economic Working Papers No.237) Economics Department, OECD
Harris, R., M. Cave, T. Nambu, H. Tsubouchi and F. Kurosaka (1995) 'International Comparison of Privatization and Deregulation among the USA, the UK and Japan -Volume : Telecommunications-' The Keizai Bunseki (The Economic Analysis) No.141, Dec. 1995, Economic Research Institute, Economic Planning Agency

3 . 運輸

- 国土交通省(旧運輸省)「国土交通白書(旧運輸白書)」各年版
金本良嗣、山内弘隆編(1995)「講座・公的規制と産業 交通」NTT出版、1995年2月
内閣府国民生活局編(2002)「公共料金の構造改革」財務省印刷局、2002年6月
山内弘隆(2000)「航空運賃の攻防」NTT出版、2000年1月
山内弘隆、竹内健蔵(2002)「交通経済学」有斐閣、2002年6月
Morrison, S., G. Yarrow, H. Lawton-Smith, H. Yamauchi and H. Murakami (1995)
‘International Comparison of Privatization and Deregulation among the USA, the
UK and Japan –Volume : Airline and Trucking-’ The Keizai Bunseki (The Economic
Analysis) No.143, Dec. 1995, Economic Research Institute, Economic Planning
Agency

4 . エネルギー

- 植草益編(1994)「講座・公的規制と産業 電力」NTT出版、1994年3月
植草益、横倉尚編(1994)「講座・公的規制と産業 都市ガス」NTT出版、1994年4月
矢島正之(1998)「電力改革 規制緩和の理論・実態・政策」東洋経済新報社、1998年7月
資源エネルギー庁「電力需給の概要」各年版
電気事業連合会統計委員会編「電気事業便覧」各年版
資源エネルギー庁「ガス事業統計年報」各年版
日本ガス協会「ガス事業便覧」各年版
Steiner, F. (2000) ‘Regulation, Market Structure and Performance in the Electricity Supply
Industry’ (Economic Working Papers No.238) Economics Department, OECD
Kahn, E., C. Robinson and H. Kibune (1995) ‘International Comparison of Privatization
and Deregulation among the USA, the UK and Japan –Volume : Electricity-’ The
Keizai Bunseki (The Economic Analysis) No.142, Dec. 1995, Economic Research
Institute, Economic Planning Agency

5 . 金融

- 金融審議会(2000)「21世紀を支える新しい金融の新しい枠組みについて」(金融審議会答申)
2000年6月
金融制度調査会(1997)「我が国の金融システムの改革について」(金融制度調査会答申) 1997

年 6 月

証券取引審議会(1997)「証券市場の総合的改革」(証券取引審議会答申) 1997 年 6 月

堀内昭義編(1994)「講座・公的規制と産業 金融」NTT 出版、1994 年 9 月

6 . 飲食料品

中央酒類審議会(1998)「酒類販売制度等の在り方について」(中央酒類審議会基本問題部会報告) 1998 年 6 月

農政審議会(1994)「新たな国際環境に対応した農政の展開方向」1994 年 8 月

食料・農業・農村問題基本問題調査会(1998)「食料・農業・農村基本問題調査会答申」1998 年 9 月

農林水産行政研究会(1998)「農林水産行政」ぎょうせい、1998 年 12 月

農林水産省「食料・農業・農村白書(旧農業白書)」各年版

奥野正寛、本間正義編(1998)「シリーズ現代経済研究 17 : 農業問題の経済分析」日本経済新聞社、1998 年 11 月

小本恵昭(2000)「小売業店舗戦略の経済分析」NTT 出版、2000 年 1 月

7 . 再販指定商品(化粧品・医薬品)

公正取引委員会「公正取引委員会 年次報告」各年版

内閣府(旧経済企画庁)(1996)「再販制度対象商品に関する物価モニターに対する意識調査結果」1996 年 6 月

文部科学省(2003)「文部科学白書 平成 14 年度」財務省印刷局、2003 年 2 月