

政策課題分析シリーズ6

規制・制度改革の経済効果

—規制・制度改革の利用者メリットはどの程度あったか—

はじめに

規制や制度は、その時々々の経済状況の下で、国民生活の安定や民間経済の発展等、一定の政策目標を実現することを目的として設けられてきた。しかし、経済状況が変化する中で、そうした規制・制度を見直すことが必要になってくる。

そうした規制・制度改革によって利用者にもたらされることが期待されるメリットを整理すると以下のようなになる¹。

- ① 事業者の新規参入や創意工夫による経済の活性化
 - ・ 新規参入や競争の活性化により企業の技術革新、商品開発・改良、新市場の創出が促進される。
- ② 価格の弾力化と低下による利用者の便益の増加
 - ・ 規制・制度改革によって、企業間競争が促進され、価格が弾力化されると、価格が低下し、利用者に直接的なメリットが提供される。
- ③ 供給の多様化と需要の増加
 - ・ 利用者には、営業時間の拡張等による財・サービスの質の向上、販売品目の増加等による選択肢の多様化といった恩恵がもたらされる。
 - ・ 財・サービスの質の向上や選択肢の多様化によって、これまで実現されなかった需要が発現され、需要の増加をもたらす。
 - ・ 価格の低下によって、追加的な需要が発生する。利用者にとっての実質的な所得の増加は、他の商品・サービスの需要の増加をもたらす可能性もある。
 - ・ このような需要の増加は、規模の経済の働く分野においては一層の価格低下につながって、利用者にメリットをもたらす。
- ④ ネットワークの外部性による効率の改善
 - ・ 電気通信などのネットワーク・サービスの場合には、規制・制度改革によってサービス基盤としてのネットワークが開放されることによるネットワークの外部性により、効率が改善され、利用者の便益も向上する。
- ⑤ 許認可等に係る行政手続きの簡素化
 - ・ 行政手続きの簡素化等は、利用者の手続きにかかる金銭的、時間的コストを節約するため、利用者の負担が軽減される。
- ⑥ 情報コストの低下
 - ・ 公共料金部門で情報公開が奨励されると、企業は自発的に情報提供を行って商品・サービスの差別化を図るため、消費者にとっての情報コストが低下する。

これらの経済効果のうち、価格低下による利用者メリットの増加については、価格や料金の低下を通じてもたらされる「消費者余剰の増加」を推計する手法が一般的である²。これまでも内閣府政策統括官（2001³、2003⁴、2007⁵）において同様の手法を用いて推計されてきた。

¹ 本分析における「利用者」の概念は、家計・企業の双方を含む幅広い「需要者」としての概念である。また、「需要」は最終需要に限らず中間需要も含んでいる。利用者メリットの推計方法（総論）については参考1参照。

² 経済学の用語法に従って、ここでは「利用者余剰」ではなく、「消費者余剰」という言葉を用いる。

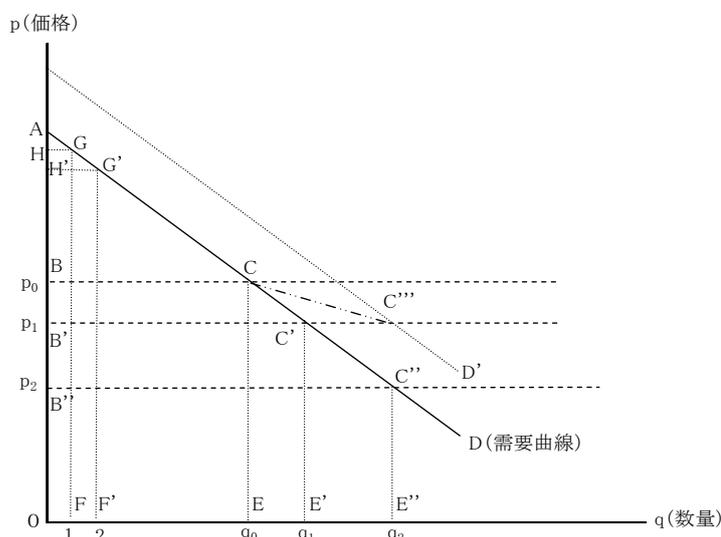
³ 内閣府政策統括官（2001）では、経済企画庁調査局（2000）で取り扱った国内電気通信、国際電気通信、国

ここでは消費者余剰の分析手法について確認しておこう。ある財・サービスに対する需要曲線を想定する。図表0-1では縦軸に価格、横軸に需要量をとった平面に需要曲線が示されている。需要曲線上のC点では、消費者は p_0 の価格で q_0 の数量を購入するために長方形BCE0の面積である $p_0 \times q_0$ だけの金額を支払うことを示している。ところで、需要曲線は、最初の1単位を得るためには領域HGF0の面積分の金額を支払う用意があることを示している。また、次の1単位については $H'G'F'$ の面積分だけを支払う用意があることも示している。これを繰り返してゆくと、消費者が1単位ずつ購入を続け数量が q_0 となったときに支払う用意のある金額は領域ACE0の面積となる。このとき消費者が実際に払った金額 $p_0 \times q_0$ と、支払う用意のあった金額の差の分だけ、消費者は少ない金額で財・サービスを手に入れたことになる。その差額は三角形ABCの面積で表され、この大きさを「消費者余剰」と呼ぶ。

ここで次の年に価格が低下して p_1 となった場合を考えてみよう。消費者余剰を示す面積は拡大して $AB'C'$ となる。したがって、1年目から2年目にかけての消費者余剰の増分は領域 $BB'C'$ として表される。この価格低下がすべて規制・制度改革によるものであれば、これが基準年度と比べた比較年度における規制・制度改革による消費者余剰の増加分である。同様に、さらに次の年に規制・制度改革によって価格が p_2 に低下すれば、消費者余剰は $B'B''C''$ だけ増加し、基準年度と比べれば $BB''C''$ の消費者余剰の増加が生じたといえる。

上記の説明では「価格低下がすべて規制・制度改革によるものであれば」との前提を置いたが、実際には価格は規制・制度改革以外の様々な要因によっても変動する。規制・制度改革の効果を推計するためには、分析期間における価格変動のうち、規制・制度改革によると考えるのが妥当な部分を抽出する必要がある。

図表 0-1 消費者余剰の概念図



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他に、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の推計を行っている。

⁴ 内閣府政策統括官（2003）では、内閣府政策統括官（2001）で取り扱った分野に、移動体通信（国内電話通信・国際電話通信を除外）、損害保険、再販指定商品の各分野を加え、2002年度における利用者メリットの推計を行っている。

⁵ 内閣府政策統括官（2007）では、内閣府政策統括官（2003）で取り扱った分野の再改訂試算を行っており、2005年度における利用者メリットの推計を行っている。

例えば、酒類販売の分野では、価格変動は税制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・制度改革の影響を識別する必要がある。また、鉄道分野では価格は上昇傾向にあった。このため、改革以前の上昇トレンドを基準にして、それからの乖離分を規制・制度改革による影響として捉える必要がある。

ここでは、実際の価格変化から、トレンドなど規制・制度改革以外の要因の寄与分を除去することにより、規制・制度改革による価格低下分を抽出し、その価格低下がもたらす利用者メリットを推計した。

ところで、規制・制度改革が新規需要を引出し、需要曲線の上方シフトを引き起こすことが考えられる。この需要曲線のシフトによる消費者余剰の増加も規制・制度改革の効果に含めることができる。例えば、前出の図において規制・制度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、三角形CC' C''も規制・制度改革による消費者余剰の増加分に加える。もちろん、需要曲線のシフトが規制・制度改革に直接よらないと考えられる場合（例えば、労働所得の増加による場合）には含めるべきではない。

このような枠組みの下で考えると、規制・制度改革がもたらす消費者余剰の大きさを左右する要因としては、以下のものが挙げられる。

- ① 価格引下げ効果
 - ・ 規制・制度改革による価格低下幅が大きいほど消費者余剰は大きくなる。
- ② 需要曲線のシフト
 - ・ 規制・制度改革による品質の向上や新商品・新サービスが需要を喚起し需要曲線の上方シフトを引き起こせば、消費者余剰は増加する。
- ③ 当該分野の市場規模
 - ・ 市場規模が大きければ、同じ価格の低下幅でもそれだけ消費者余剰は大きくなる。
- ④ 需要の価格弾力性
 - ・ 需要が価格弾力的な財・サービスであればあるほど、小さな価格低下幅に対してでも需要増加効果が大きいので、消費者余剰の拡大が大きくなる。

本分析では、先行研究にならい、以上のような分析手法に基づいて、規制・制度改革のもたらす利用者メリットについて推計した。具体的には、規制・制度改革が進んでいると考えられる電気通信（移動体通信）、運輸、エネルギー、金融、飲食料品、再販指定商品、福祉・保育（保育）、医薬部外品・サプリメント（栄養剤）の分野を取り上げ、90年代に取り組みられた規制・制度改革を中心に、それがもたらす長期的な利用者メリットを捉えるために、2005年度から2008年度にかけての利用者メリットの増加分を推計した。また、補論においては、規制・制度改革が進んでいる産業分野について、規制・制度改革が開廃業を通じて雇用に及ぼす効果も検証した。

なお、本分析の作成にあたっては、全分野については山内弘隆氏（一橋大学商学部・大学院商学研究科教授）、乾友彦氏（内閣府経済社会総合研究所上席主任研究官）、福祉・保育（保育）分野については上枝朱美氏（東京国際大学経済学部准教授）、医薬部外品・サプリメント（栄養剤）分野については、上瀬昭司氏（兵庫県立大学経営学部准教授）、慶田昌之氏（立正大学経済学部専任講師）、補論（雇用）については川口大司氏（一橋大学大学院経済学研究科准教授）から貴重なご意見を頂いた。有識者各位のご協力に感謝する。

1 電気通信（移動体通信）

① 規制・制度改革の概要

移動体通信の分野では、94年4月に携帯電話端末の売切り制が導入されたが、それ以降も、料金面や免許手続等の面での規制・制度改革が進行している。例えば、2004年4月には、第一種・第二種の電気通信事業区分が撤廃されるとともに、料金・契約約款規制も原則廃止されてサービス提供が原則自由化された。また、2005年11月には移動体通信用周波数の新規割当が行われた（図表1-1）。

図表1-1 移動体通信分野における主な規制・制度改革

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	○非対称規制の整備 ⁶ ・契約約款、接続協定の認可制を原則届出制に緩和 ⁷ (新サービスの迅速な導入が可能に)
2004.4	○第一種 ⁸ ・第二種 ⁹ の事業区分撤廃 ○参入・退出規制の大幅な見直し（許可制の廃止） ・大規模な回線設備を設置する事業は登録制、その他は届出制に緩和 ¹⁰ ・料金・契約約款規制を原則廃止し、サービス提供を原則自由化
2005.11	○携帯電話用周波数の新規参入割当 ¹¹ ・携帯電話事業への新規参入が実現

⁶ 市場支配力を有する電気通信事業者に対しては、反競争的行為を防止又は除去するような規制を行う一方、市場支配力を有さない電気通信事業者に対しては、契約約款、接続協定等について規制を緩和することで、公正中立な競争ルールの整備を図った。

⁷ 契約約款については、NTT 東日本・西日本は認可・公表制を継続することとされた。また、接続協定については、NTT 東日本・西日本は認可・公表制を継続、第二種指定電気通信設備（移動体通信設備）を設置する事業者は届出・公表制とされた。

⁸ 自ら回線設備を設定してサービスを提供する電気通信事業者（一種事業）。

⁹ 他社の回線設備を借り受けてサービスを提供する電気通信事業者（二種事業）。

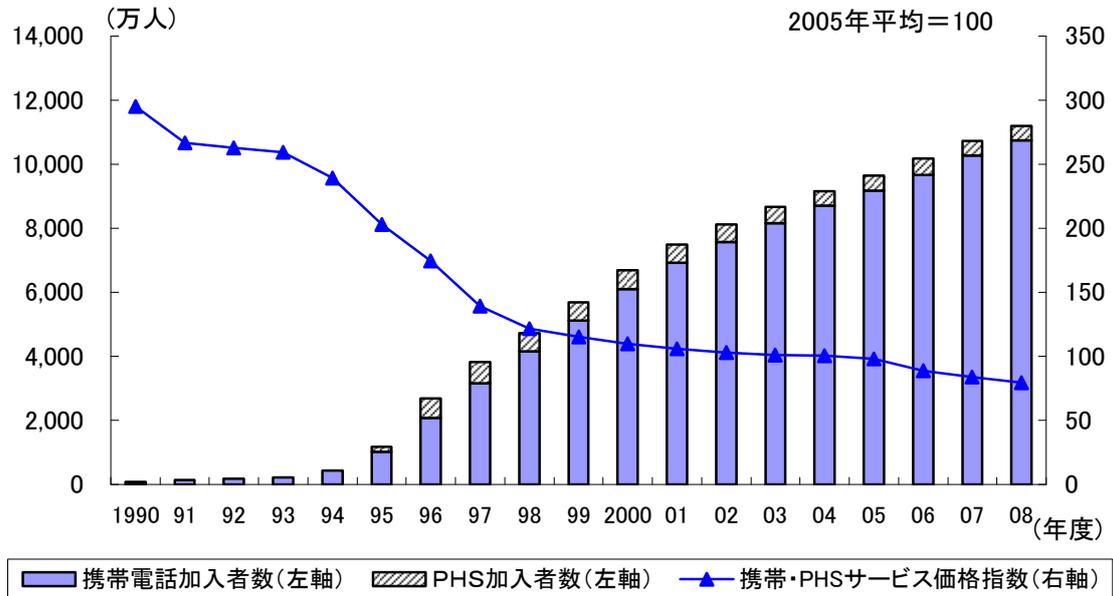
¹⁰ 従来の各事業への参入は、一種事業は許可制、特別二種事業（公専公接続）は登録制（審査あり）、一般二種事業は届出制となっていた。

¹¹ 新たに携帯電話用として使用可能となる1.7GHz帯又は2GHz帯の周波数の利用について、BBモバイル株式会社、イー・モバイル株式会社及びアイピーモバイル株式会社の新規参入事業者3社を認定した。

② 市場動向

携帯電話端末の売切り制が開始された94年度には、デジタル方式の通話サービスの開始、事業者の新規参入等が相次ぎ、移動体通信市場の競争が加速した。売切り制が導入された当初における端末の価格は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等によって数万円台にまで低下した。また、当時は契約時に、携帯電話・PHS端末の本体価格や事務手数料以外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が、競争の進展を受けて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、利用者の選択肢が拡大した。これらの環境のもと移動体通信市場は活性化され、90年代前半には100万人前後であった加入者数は、2008年度末には携帯・PHS併せて1億1,205万人に達した。一方、価格も95年度以降大きく低下しており、2008年度には95年度の2分の1以下となった。規制・制度改革による競争促進の効果が大きかったことがうかがわれる（図表1-2）。

図表 1-2 移動体通信市場の需要及び価格



(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。

③ 推計結果

ここでは、94年4月の端末売切り制導入以降の料金の低下及び需要の増加を規制・制度改革による効果として推計した。その際、トレンドを除去して求めた価格低下を、規制・制度改革によって生じた価格低下として捉えた。また、規制・制度改革がもたらした価格低下による需要増加（需要曲線に沿った需要の増加）のみならず、規制・制度改革による直接的な需要増加（需要曲線のシフト）も利用者メリットの推計に含めている（推計方法の詳細については参考2を参照されたい）。

以上の前提に基づく推計結果によると、2005年度から2008年度にかけての利用者メリットの増加分は1兆3,697億円となった（図表1-3）¹²。

図表1-3 移動体通信分野の規制・制度改革による利用者メリット

（単位：億円）

年度	2005	2008
利用者メリット	34,059	47,756
2005年度から2008年度にかけての増加	13,697	

（備考）推計方法の詳細については、参考2参照。

¹² 本分析においては、需要量として「加入者数」を用いているため、「利用量」に基づいた消費者余剰の推計とは異なる。今後は、「利用量」に基づいた消費者余剰の推計について検討することも必要と考えられる。

2 運輸

2.1 国内航空

① 規制・制度改革の概要

国内航空の分野では、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・制度改革が進められ、従来の寡占体制は改められることとなった。近年では、北海道へのスカイマーク航空の就航に伴う羽田・千歳空港の発着枠割り当て、羽田空港第二ターミナルビル供用開始に伴う航空各社の搭乗橋配分など、競争を促進するための環境整備が進んでいる（図表 2-1）。

図表 2-1 国内航空分野における主な規制・制度改革

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基準（同一路線への2社目、3社目の参入）の策定 ・日本航空の完全民営化
1992. 10	○ダブル・トリプルトラッキング基準の緩和（第一次）
1994. 12	○割引運賃設定の弾力化 ¹³
1995. 12	○幅運賃制度の導入 ¹⁴
1996. 4	○ダブル・トリプルトラッキング基準の緩和（第二次）
1997. 4	○ダブル・トリプルトラッキング基準の廃止 ¹⁵
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 ・運行ダイヤの認可制→原則届出制 ¹⁶ ○運賃規制の緩和 ・認可制→事前届出制
2005. 4	○羽田空港の発着枠の再配分 ・大手航空会社の発着枠 20 便を新規航空会社へ再配分 ¹⁷
2006. 4	○北海道へのスカイマーク(株)就航に伴う羽田・千歳空港の発着枠割り当て
2007. 2	○羽田空港第二ターミナルビル供用開始に伴う航空各社の搭乗橋配分

¹³ 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。

¹⁴ 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。

¹⁵ 翌年には35年ぶりに、スカイマークエアラインズ株式会社（現・スカイマーク株式会社）及び北海道国際航空株式会社が国内航空事業への新規参入を果たした。

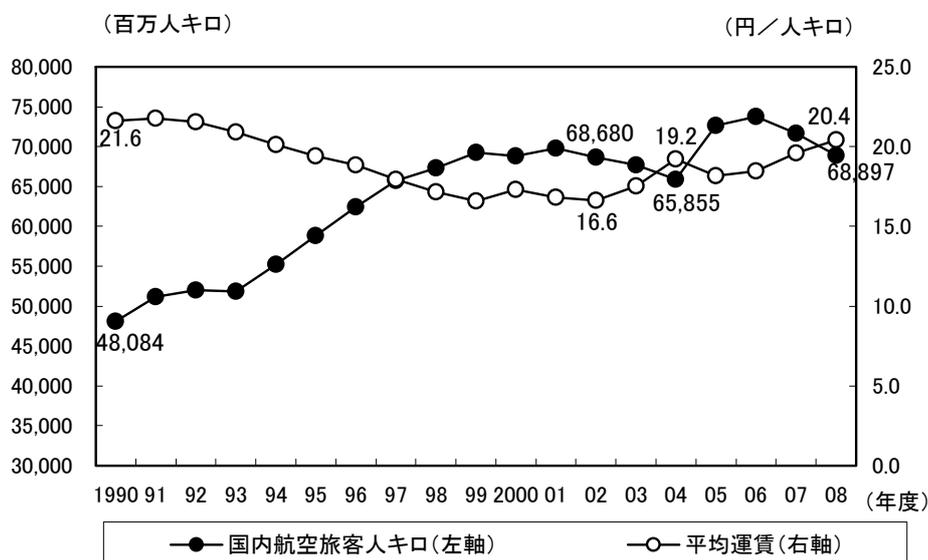
¹⁶ ただし、混雑飛行場については許可制（変更前は認可制）。

¹⁷ 評価方式に基づく再配分により、日本航空は182便→171便、全日本空輸は158便→149便と計20便減らす一方、新規航空会社には47便→67便と20便増やし、新規参入の一層の促進を図った。

② 市場動向

こうした規制・制度改革の進展により市場構造は変化し、競争的性格を強めた。最大手企業のシェアは80年代後半以降低下し、98年には定期航空会社として新規2社が国内航空市場に参入したことが、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するようにもなっている。こうした価格競争の結果、航空運賃の平均水準は押し下げられ、大手2社（2002年以前は3社）の平均運賃（人キロ当たり旅客営業収入）でみると、90年度の21.6円/人キロから2002年度には6.6円/人キロにまで低下した。その後、平均運賃は上昇に転じ、2008年度には20.4円/人キロとなったが、このような上昇の要因の1つには、2005年以降のジェット燃料価格の上昇が考えられる。また、需要の動向をみると、旅客数は90年度の48億人キロから一貫して増加していったが、2000年度以降は700億人キロ前後で推移している（図表2-2）。

図表2-2 国内航空業（大手3社）の平均運賃及び旅客運送数（人キロ）



(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。

③ 推計結果

ここでは、1992年10月に実施されたダブル・トリプルトラックング基準の緩和等の規制・制度改革の効果について、1993年度以降の相対価格（平均運賃/消費者物価指数(総合)）の低下による消費者余剰の増加分を計算した。その際、トレンド及びジェット燃料価格の寄与分を除去して求めた価格低下を、規制・制度改革によって生じた価格低下として捉えた（推計方法の詳細については参考2を参照されたい）。

以上の前提に基づく推計結果によると、2005年度から2008年度にかけての利用者メリットの増加分は156億円となった（図表2-3）。

図表2-3 国内航空分野の規制・制度改革による利用者メリット
(単位：億円)

年度	2005	2008
利用者メリット	3,504	3,661
2005年度から2008年度にかけての増加	156	

(備考) 推計方法の詳細については、参考2参照。

2.2 鉄道

① 規制・制度改革の概要

鉄道分野では、1987年4月における旧国鉄の民営化以降、規制・制度改革は促進されている。運賃については、1997年1月には上限価格制が導入されるとともに、ヤードスティック方式が強化されている。また、2000年3月には、参入規制の緩和・需給調整規制が撤廃される（路線毎の免許制が路線毎の許可制となる）とともに、上限価格制が法制化されている（図表2-4）。

図表2-4 鉄道分野における主な規制・制度改革

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・種別毎の免許制 ・運賃規制：認可制 ○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 ¹⁸ ・ヤードスティック方式の強化 ¹⁹
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）

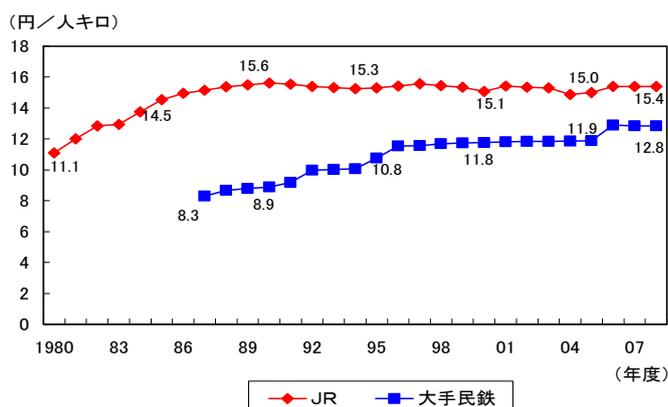
¹⁸ 上限運賃のみを認可対象とする一方、それ以下の水準であれば報告のみで足りるとした。

¹⁹ ヤードスティック規制は、直接競合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。

② 市場動向

鉄道運賃の動きを平均運賃（旅客収入/旅客人キロ）でみると、JR では民営化以降ほぼ 15 円/人キロ半ばで安定的に推移し、2008 年度には 15.4 円/人キロとなった。一方、大手民鉄では 95 年度以降緩やかに上昇し、JR の平均運賃水準に近づいている。また、特に 1997 年 1 月のヤードスティック方式の強化により、限定的ではあるものの価格の設定が自由化されたことなどが影響し、1997 年度以降における民鉄の運賃の上昇幅は抑制され、2008 年度には 12.8 円/人キロとなった（図表 2-5）。

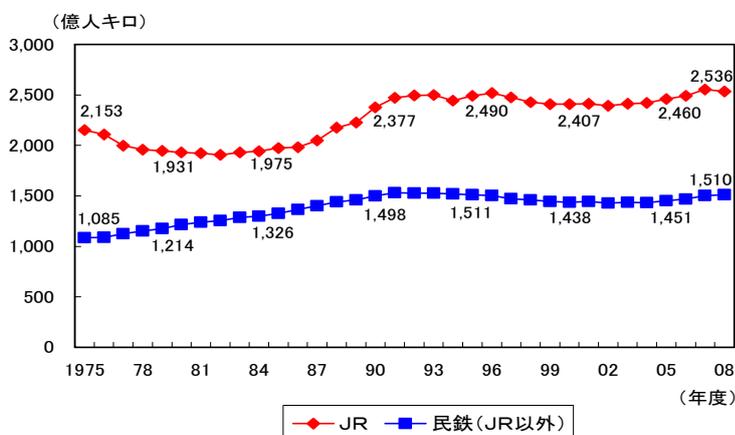
図表 2-5 JR（旧国鉄）と大手民鉄の鉄道運賃（平均運賃）



(備考) 1. 国土交通省「鉄道輸送統計年報」より作成。
2. 平均運賃は、旅客収入/旅客人キロより求めた。

需要量について旅客輸送量でみると、JR（旧国鉄）では70年代後半から80年代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年代後半には若干減少し、その後2000年代に入り緩やかに増加し、2008年度には 2,536 億人キロとなった。一方、民鉄は80年代まで一貫して増加傾向にあったが、90年代後半以降は横ばい傾向となり、その後2000年代に入り緩やかな増加傾向を示し、2008年度には 1,510 億人キロとなった（図表 2-6）。

図表 2-6 鉄道旅客輸送量（人キロ）



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

③ 推計結果

ここでは、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以降の規制・制度改革がもたらした効果を、JRと大手民鉄に分けて推計した。その際、トレンドを除去して求めた価格低下を、規制・制度改革によって生じた価格低下として捉えた（推計方法の詳細については参考2を参照されたい）。

以上の前提に基づく推計結果によると、2005年度から2008年度にかけての利用者メリットの増加分は315億円となった（図表2-7）。

図表2-7 鉄道分野の規制・制度改革による利用者メリット
(単位：億円)

年度		2005	2008
利用者メリット	JR	1,056	1,077
	民鉄	2,645	2,939
	合計	3,701	4,017
2005年度から2008年度にかけての増加		315	

(備考) 推計方法の詳細については、参考2参照。

2.3 タクシー

① 規制・制度改革の概要

タクシー事業においては、97年にゾーン運賃制や初乗り距離短縮運賃が導入され、運賃規制が緩和された。また、2002年には改正道路運送法が施行され、参入規制については需給調整規制のない事業者ごとの許可制となり、運賃規制についても、ゾーン運賃制から上限価格制に変わり、認可制のままながらも多様な運賃の設定が可能になった（図表2-8）²⁰。

図表 2-8 タクシー分野における主な規制・制度改革

年 月	主な内容
1993. 10	○需給調整の緩和 ・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 ²¹ ・初乗り短縮運賃制の導入 ²²
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 ²³ ○運賃規制の緩和 ・ゾーン運賃制→自動認可運賃制 ²⁴
2004. 8	○タクシー事業の緊急調整措置（重点監視都市）
2004. 9	○タクシー事業の許認可手続きにかかる標準処理時間の短縮
2006. 9	○タクシー事業者の福祉タクシー事業参入への弾力運用
2009. 10	○タクシー適正化・活性化法の施行

²⁰ 2009年には「タクシー適正化・活性化法」が施行され、タクシーの供給過剰問題への対策がとられている。ただし、本分析では2008年度までの利用者メリットを対象としているため、本法律の効果は今回の利用者メリットの推計に含まれていない。

²¹ 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%下までの範囲内であれば自由な運賃の設定が認められることとなった。

²² 初乗り距離を短縮する運賃設定が可能となった。

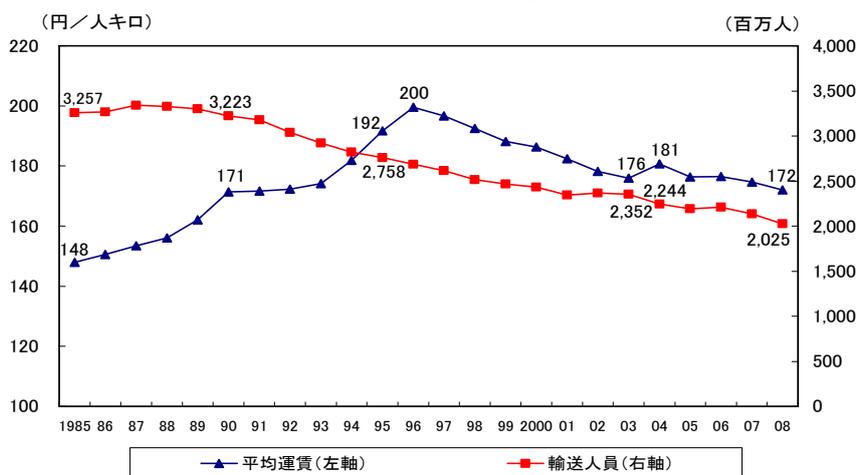
²³ ただし、緊急調整措置条項があり、車両数の著しい増加により輸送の安全や利用者利便の確保に困難となるおそれがある場合には、新規参入や増車の制限が可能となっている。

²⁴ 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。

② 市場動向

タクシーの運賃（全国平均）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月にゾーン運賃制が導入されてから低下に転じ、2003年度には176円/人キロまで低下した。2004年度には181円/人キロまで上昇したものの、2008年度は172円/人キロとなった。一方、タクシー輸送への需要を輸送人員で見ると、90年度には3,223百万人であったが、その後は需要の減少が続き、2008年度には2,025百万人となった（図表2-9）。

図表 2-9 タクシーの平均運賃及び旅客需要



(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。

③ 推計結果

ここでは、1997年2月のゾーン運賃制および初乗り短縮運賃制の導入以降に生じた価格の低下を求め、それによってもたらされた消費者余剰の増加分を推計した（推計方法の詳細については参考2を参照されたい）。

以上の前提に基づく推計結果によると、2005年度から2008年度にかけての利用者メリットの増加分は105億円となった（図表2-10）。

図表 2-10 タクシー分野の規制・制度改革による利用者メリット
(単位：億円)

年度	2005	2008
利用者メリット	125	229
2005年度から2008年度にかけての増加	105	

(備考) 推計方法の詳細については、参考2参照。

2.4 トラック

① 規制・制度改革の概要

トラック事業においては、1990年12月に需給調整規制が撤廃されるとともに、運賃規制も認可制から事前届出制へと緩和された。また、2003年4月には、営業区域制度が撤廃され、運賃制度も事後届出制へとさらに緩和されている（図表2-11）。

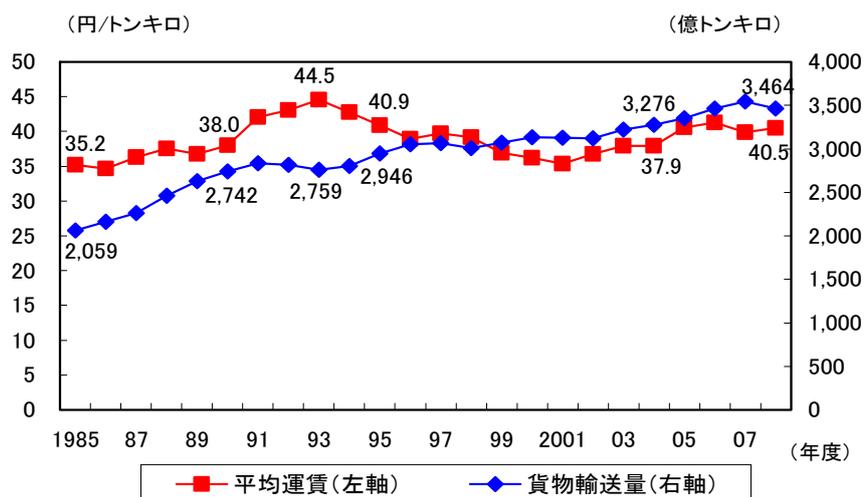
図表2-11 トラック分野における主な規制・制度改革

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	○参入規制の一層の緩和 ・営業区域制度 ²⁵ を撤廃し、最低保有台数を全国一律5台に ²⁶ ○運賃規制の緩和 ・事前届出制→事後届出制

② 市場動向

自動車貨物運送需要はバブル期後の90年代前半に伸び悩んだものの、趨勢的には増加基調を維持しており、2008年度には3,464億トンキロとなっている。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。その後それをピークとして低下に転じたが、2000年度から2006年度まで再び上昇し、2008年度には40.5円/トンキロとなった（図表2-12）。

図表2-12 平均運賃及び自動車貨物輸送需要



(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。

²⁵ 一般貨物自動車運送事業について、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存在する貨物の運送を禁止する制度。

²⁶ 当時の営業区域制度では、トラック事業の許可基準となる車両保有台数は、拡大営業区域で15台とされていた。

③ 推計結果

ここでは、1990年12月の物流二法（貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法）の施行以降の規制・制度改革によってもたらされた消費者余剰の増加分を推計した。その際、トレンドを除去して求めた価格低下を、規制・制度改革によってもたらされた価格低下として捉えた（推計方法の詳細については参考2を参照されたい）。

以上の前提に基づく推計結果によると、2005年度から2008年度にかけての利用者メリットの増加分は4,826億円となった（図表2-13）。

図表2-13 トラック分野の規制・制度改革による利用者メリット
(単位：億円)

年度	2005	2008
利用者メリット	27,100	31,926
2005年度から2008年度にかけての増加	4,826	

(備考) 推計方法の詳細については、参考2参照。

2.5 自動車登録検査制度

① 規制・制度改革の概要

車検制度については、自動車の品質の向上や自動車ユーザーの負担の観点から、規制・制度改革が議論されてきた。このような流れを受け、1995年7月において自動車登録検査制度が見直され、これにより点検整備項目の簡素化、6か月点検義務の廃止、前整備・後検査の義務付け廃止（ユーザー車検²⁷が可能になる）、車検有効期間の延長などが実施された（図表2-14）。

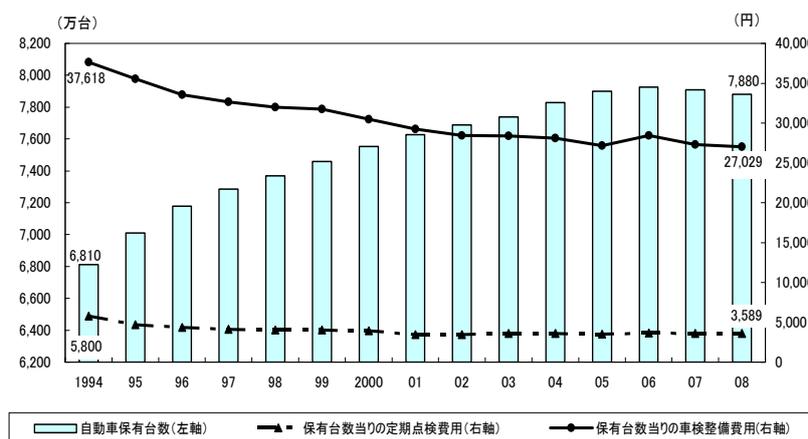
図表2-14 車検制度に係る主な規制・制度改革

年 月	主な内容
1995. 7	○自動車登録検査制度の見直し ・点検整備項目の簡素化 ・6ヶ月点検義務の廃止 ・前整備・後検査の義務付け廃止（ユーザー車検 ²⁷ が可能に） ・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）

② 市場動向

自動車保有台数は2006年度までは増加傾向が見られたが、2007年度以降減少し、2008年度には7,880万台となっている。また、保有台数当たりの点検費用及び車検費用は規制・制度改革後の95年度以降緩やかな低下傾向を示しており、2008年度には、定期点検費用は3,589円、保有台数当たりの車検整備費用は27,029円となった（図表2-15）。

図表2-15 自動車保有台数当たりの定期点検・車検整備費用



- (備考) 1. (社)日本自動車整備振興会連合会編「自動車整備白書」、(財)自動車検査登録協力会編「わが国の自動車保有動向」等より作成。
 2. それぞれの保有台数当たりの費用は、定期点検、車検整備それぞれの売上高を自動車保有台数で除したものの。

²⁷ 従来は、車検前に24ヶ月点検整備を行う義務があったため（前整備）、検査手数料とともに点検整備料も併せて支払う必要であったが、ユーザー車検の場合は、車の所有者（ユーザー）が整備工場を通さず車検申請するため、検査手数料のみ支払えばよい。

③ 推計結果

ここでは、1995年7月以降の規制・制度改革によってもたらされた利用者メリットを推計した。車検の需要は必ずしも価格に依存するものではないことから、需要曲線は垂直になっている。このため、利用者メリットの推計は定期点検・車検整備に要する費用がどれくらい減少したかによって推計した（推計方法の詳細については参考2を参照されたい）。

以上の前提に基づく推計結果によると、2005年度から2008年度にかけての利用者メリットの増加分は41億円となった（図表2-16）。

図表2-16 車検制度に係る規制・制度改革による利用者メリット
(単位：億円)

年度	2005	2008
利用者メリット	9,385	9,426
2005年度から2008年度にかけての増加	41	

(備考) 推計方法の詳細については、参考2参照。