

# 規制改革の経済効果

- 利用者メリットの分析（改訂試算）2007年版 -

平成19年3月

内閣府政策統括官室

（経済財政分析担当）

## 目 次

はじめに .....	1
第 1 章 電気通信（移動体通信） .....	5
第 2 章 運輸 .....	8
第 1 節 国内航空 .....	8
第 2 節 鉄道 .....	11
第 3 節 タクシー .....	14
第 4 節 トラック .....	16
第 5 節 自動車登録検査制度 .....	18
第 3 章 エネルギー .....	20
第 1 節 電力 .....	20
第 2 節 都市ガス .....	24
第 3 節 石油製品 .....	27
第 4 章 金融 .....	29
第 1 節 株式売買委託手数料 .....	29
第 2 節 損害保険 .....	31
第 5 章 飲食料品 .....	34
第 1 節 米 .....	34
第 2 節 酒類販売 .....	38
第 6 章 再販指定商品 .....	42
（参考文献） .....	44
（付 注） .....	47

## 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.1<sup>1</sup>、No.7<sup>2</sup>及び No.17<sup>3</sup>において計測を試みており、今回は No.17 で取り上げた 14 分野について、これを更新するものである。更新にあたっては、対象期間を変更しており、No.17 において 2002 年度までであった分析期間を 2005 年度まで延長し、規制改革の効果を再計測している。

### （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。

---

<sup>1</sup> 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。

<sup>2</sup> 「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。

<sup>3</sup> 「政策効果分析レポート」No.7 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（合計：約 14 兆 3 千億円）の計測を行っている。

(消費者余剰で計測する利用者メリット)

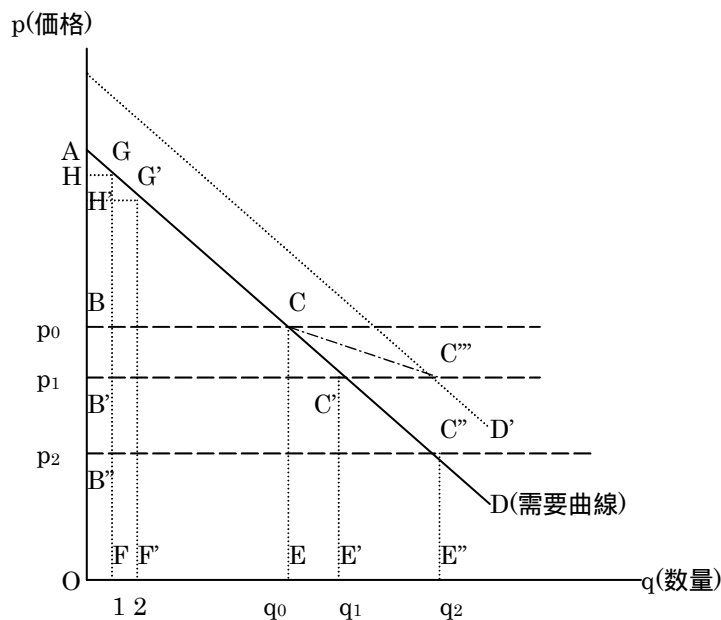
今回の規制改革による利用者メリットの分析にあたっては、「政策効果分析レポート」No.1、No.7 及び No.17 と同様に、厚生経済学的手法の一つである「消費者余剰」の概念を用いる<sup>4</sup>。消費者余剰は、政策評価手法として米英で実施されている「規制インパクト分析」においても、「規制の費用」を測るため用いられている。

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。

< 消費者余剰の概念図 >



<sup>4</sup> 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、No.7 及び No.17 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。

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  $BB'C'C$  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  $BB'C'C$  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  $B'B''C''C'$  だけ増加し、基準年度（95 年度）と比べて  $BB''C''C'$  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<sup>5</sup>。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<sup>6</sup>。

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

<sup>5</sup> 付注 1 参照。

<sup>6</sup> 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。

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。

（本レポートの構成）

本レポートでは、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。

## 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。

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	非対称規制の整備 <sup>7</sup> ・契約約款、接続協定の認可制を原則届出制に緩和 <sup>8</sup> （新サービスの迅速な導入が可能に）
2004.4	第一種 <sup>9</sup> ・第二種 <sup>10</sup> 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 <sup>11</sup> ・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 <sup>12</sup> ・携帯電話事業への新規参入が実現

<sup>7</sup> 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。

<sup>8</sup> 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。

<sup>9</sup> 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）。

<sup>10</sup> 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）。

<sup>11</sup> 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。

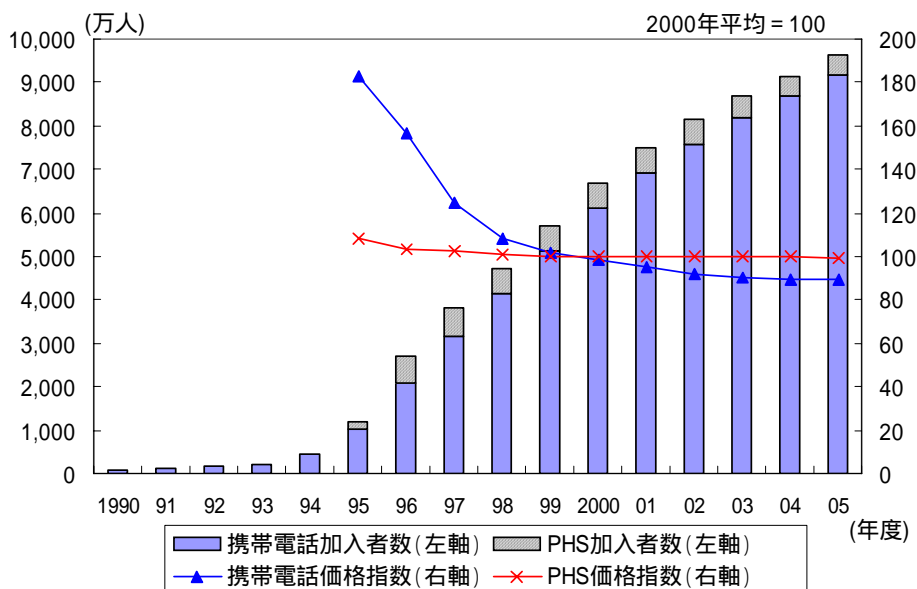
<sup>12</sup> 新たに携帯電話用として使用可能となる1.7GHz帯又は2GHz帯の周波数の利用について、BBモバイル株式会社、イー・モバイル株式会社及びアイピーモバイル株式会社の新規参入事業者3社を認定した。

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。2004年4月には、第一種・第二種の電気通信事業区分を撤廃するとともに、料金・契約約款規制も原則廃止してサービス提供を原則自由化し、さらに、2005年11月には移動体通信用周波数の新規割当を行う等、参入・退出規制の大幅な見直し及び競争を一層促進させる環境が整備された（図表1-1）。

（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<sup>13</sup>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、2005年度末には携帯・PHS併せて9,600万人に達した。一方、価格も95年度以降大きく低下しており、2005年度には95年度の2分の1程度となった。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）。

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。

<sup>13</sup> 端末の本体価格や事務手数料以外のもの。



(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	2003	2004	2005
消費者余剰	747	3,530	7,648	13,177	17,504	20,033	21,842	24,388	26,297	27,621	27,731	27,876
(前年度差)	747	2,783	4,119	5,529	4,327	2,529	1,809	2,546	1,908	1,324	111	145

(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、消費者余剰は急速に拡大し、2003年度には規制改革による消費者余剰増加分は累計で約3兆円を超えた。その後、価格低下が緩やかになってきたこともあり、消費者余剰の増加幅は小さくなってきているものの、2005年度末の利用者の累計メリットは約2兆7,876億円となっている(図表1-3)。移動体通信の市場規模が約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1952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当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<sup>14</sup>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」)。

図表2-1-1 国内航空分野における主な規制改革

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
1992.10	ダブル・トリプルトラッキング化基準緩和(第一次)
1994.12	割引運賃設定の弾力化 <sup>15</sup>
1995.12	幅運賃制度の導入 <sup>16</sup>
1996.4	ダブル・トリプルトラッキング化基準緩和(第二次)
1997.4	ダブル・トリプルトラッキング化の廃止 <sup>17</sup>
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 <sup>18</sup> 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 <sup>19</sup>

<sup>14</sup> 需給調整規制とは、事業参入に当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、モード毎にその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。

<sup>15</sup> 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。

<sup>16</sup> 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。

<sup>17</sup> 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。

<sup>18</sup> ただし、混雑飛行場については許可制(変更前は認可制)。

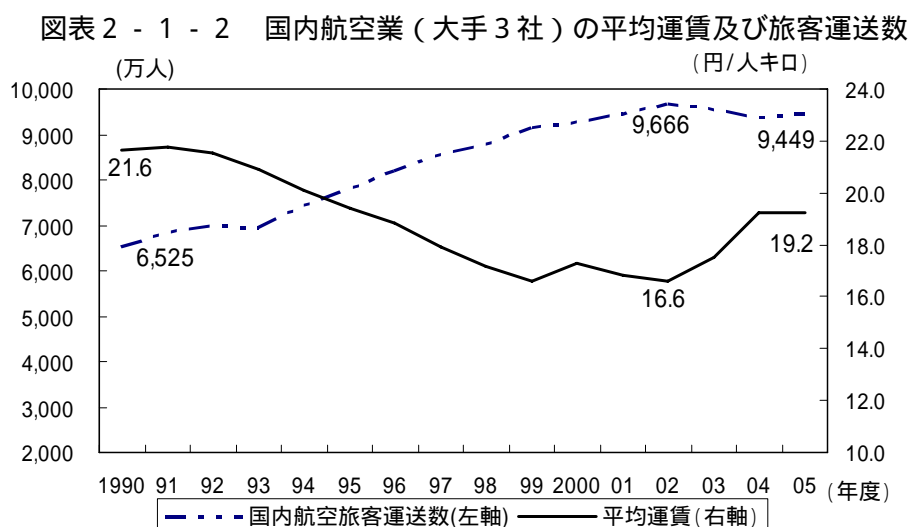
<sup>19</sup> 評価方式に基づく再配分により、日本航空は182便→171便、全日本空輸は158便→149便と計20便減らす一方、新規航空会社に47便→67便と20便増やし、新規参入の一層の促進を図った。

しかし、こうした寡占体制は、80年代に入って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や、空港発着枠の再配分等、競争の促進が進んでいる(図表2-1-1)。

(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(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16.6円/人キロにまで低下した。その後、平均運賃は上昇に転じ、2005年度には19.2円/人キロとなったが、このような最近の平均運賃の上昇の要因の1つには、2003年以降、中長距離便(600km以上)の旅客数が減少する一方、他方で短距離便(600km以下)の旅客数が増加したことが挙げられる。国内主要路線を距離別のキロあたり運賃でみると、短距離便は平均35.5円/km、中長距離便では平均29.3円/kmであり<sup>20</sup>、距離が伸びるほどキロあたり運賃は低く、旅客数が中長距離便から短距離便へシフトすることは、平均運賃を押し上げることになる。

また、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9,666万人にまで上昇し、その後2005年度には9,449万人となっている。(図表2-1-2)。



(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。

<sup>20</sup> 国土交通省「国内航空旅客運賃の届出について(平成14年度上期)」のうち、主要20路線について、路線別にキロあたり運賃を計算し、短距離便と中長距離便とに分類してそれぞれの平均を求めた。

(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改善し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年度以降の相対価格(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計算した。その際、基準年とした93年度以前の5年間の相対価格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<sup>21</sup>。

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	2003	2004	2005
消費者余剰	327	742	1,127	1,420	1,915	2,359	2,693	2,289	2,589	2,730	2,190	1,212	1,206
(前年度差)	327	415	385	294	494	445	334	-404	300	141	-539	-978	-6

(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、2002年度まではほぼ毎年消費者余剰が拡大している。2003年度以降は、平均運賃の上昇を受けて消費者余剰が減少しているが、2005年度には前年度に比べ6億円の減少にとどまり、消費者余剰は累計で1,206億円となっている。

<sup>21</sup> 第7回レポートでは、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。

## 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を課せられるとともに、内部補助による不採算路線の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 鉄道分野における主な規制改革

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・種別毎の免許制 ・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 <sup>22</sup> ・ヤードスティック方式の強化 <sup>23</sup>
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）。

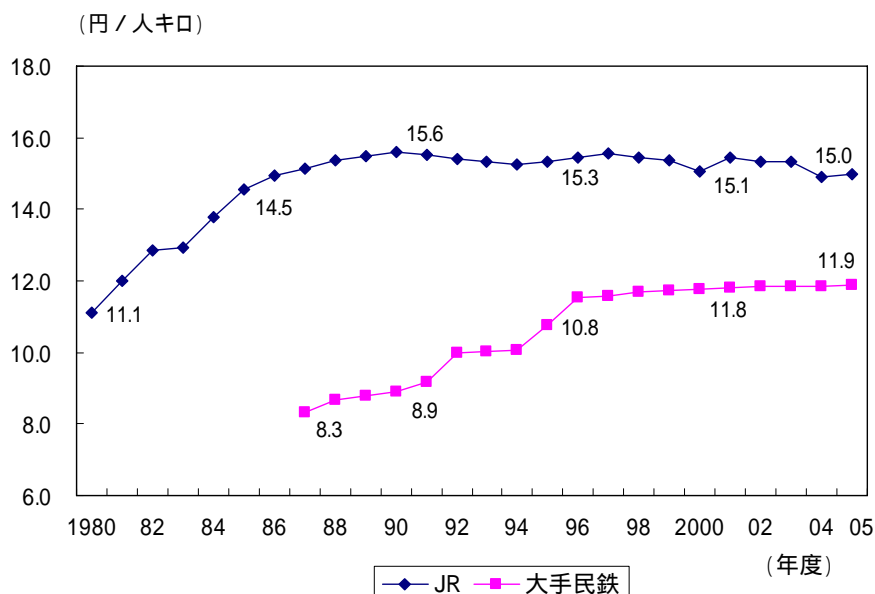
一方、需要量について旅客輸送量で見ると、JR（旧国鉄）では70年代後半から80年代前半にかけて減少ないし横ばいで推移していたが、バブル期には青函トンネル・瀬戸大橋

<sup>22</sup> 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。

<sup>23</sup> 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。また、原価計算期間も1年から3年に延長された。

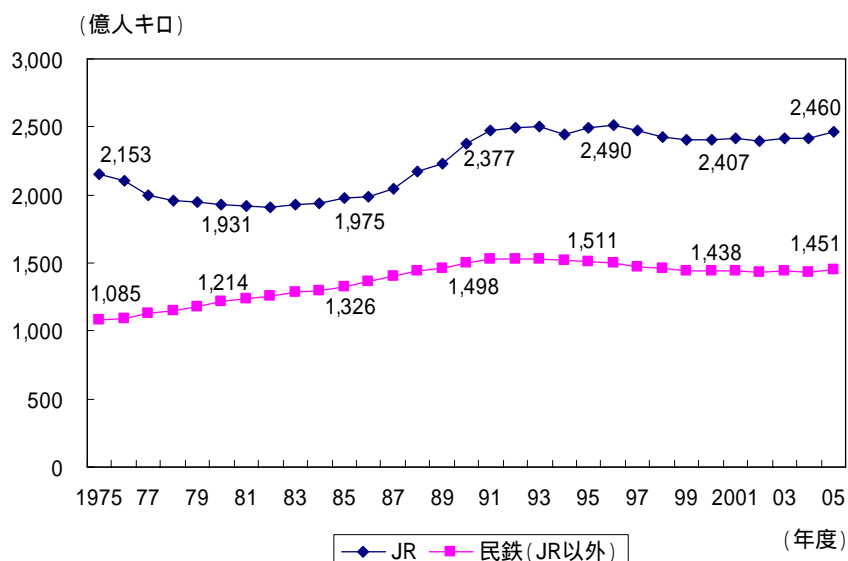
の開通や新幹線の増便など供給側の要因もあって顕著な増加を示した。その後はおおむね横ばいとなっているが、90年代後半には若干の減少が生じている。一方、民鉄は80年代まで一貫して増加傾向にあったが、90年代後半にはやはり横ばいから減少傾向となっている（図表2-2-3）。

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	2003	2004	2005
消費者余剰	JR	-343	17	226	972	84	303	413	1,489	1,236
	大手民鉄	385	694	1,057	1,483	1,879	2,301	2,742	3,179	3,604
	合計	42	711	1,283	2,455	1,963	2,604	3,155	4,668	4,840
(前年度差)		42	669	573	1,172	-493	641	551	1,513	172

(備考) 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、1997 年度から 2005 年度までの累計額で 4,840 億円に上る(図表 2 - 2 - 4)。JR よりも大手民鉄での利用者メリットが大きくなっている<sup>24</sup>。なお、2001 年度は、JR の平均運賃がやや上昇したことにより、前年度比マイナスとなっている。

<sup>24</sup> 前回レポート(2003 年 12 月公表)同様、今回のレポートでも 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。JR、大手民鉄とも 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いる。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<sup>25</sup>は、第一に、利用者と運転手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<sup>26</sup>。

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<sup>27</sup>、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 タクシー分野における主な規制改革

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 <sup>28</sup> ・初乗り短縮運賃制の導入 <sup>29</sup>
1997.5	参入規制の緩和 ・事業者の最低保有者両台数の引下げ
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 <sup>30</sup> 運賃規制の緩和 ・ゾーン運賃制 自動認可運賃制 <sup>31</sup>

<sup>25</sup> 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。

<sup>26</sup> 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、更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。

<sup>27</sup> 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年の経企庁の提案（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。

<sup>28</sup> 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。

<sup>29</sup> 初乗り距離を短縮する運賃設定が可能となった。

<sup>30</sup> 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。

<sup>31</sup> 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。

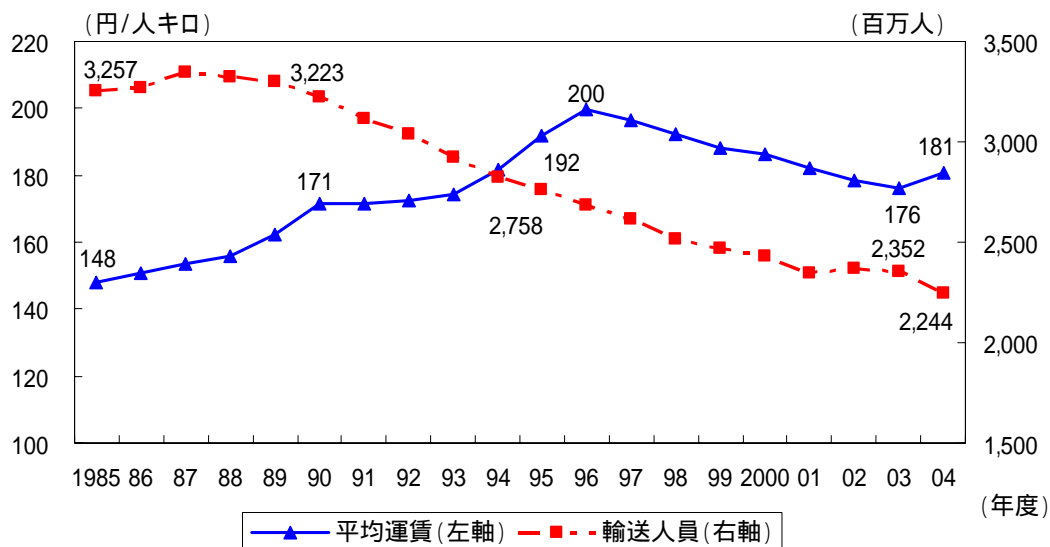


(価格・需要の動向)

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月にゾーン運賃制の導入等が行われた辺りから低下に転じ、2003年度には176円/人キロとなったが、2004年度には再び181円/人キロに上昇した。(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、2004年度には2,244百万人となっている。

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)

前述のとおりタクシーの平均運賃は、規制改革が本格的に進展してきた97年度から低下してきているが、この間、利用者メリットがどれくらい増加したかを計測する。ここでは、自動認可運賃制を含む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	2003	2004	2005
消費者余剰	28	32	36	42	46	77	76	106	125
(前年度差)	28	4	4	5	4	31	-1	30	19

(備考) 1. 推計方法の詳細については、付注2参照。  
2. 2005年度は見込値。

## 第4節 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、トラック運送事業について、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、トラック運送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。1990年12月には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。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た(図表2-4-1)。

図表2-4-1 トラック分野における主な規制改革

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	参入規制の一層の緩和 ・営業区域制度 <sup>32</sup> を撤廃し、最低保有台数を全国一律5台に <sup>33</sup> 運賃規制の緩和 ・事前届出制 事後届出制

### (価格・需要の動向)

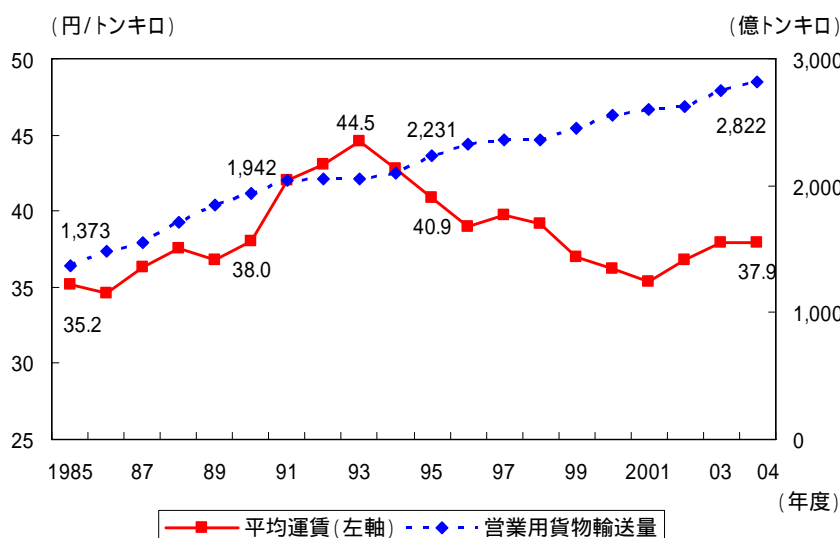
自動車貨物運送需要はバブル期に高い伸びを示した。その後は景気の変動等により運送需要の増減はあるものの、おおむねプラスの伸びを維持している。

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、2004年度は37.9円/トンキロとなっている(図表2-4-2)。

<sup>32</sup> 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する貨物の運送を禁止する制度。

<sup>33</sup> 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。

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. 本図表における貨物輸送量は、営業用分の数値である。  
 3. 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する。計測に当たっては、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。

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	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
消費者余剰	140	-829	-3,162	3,179	9,557	16,312	15,667	18,704
(前年度差)	140	-968	-2,333	6,341	6,378	6,754	-645	3,037
年度	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
消費者余剰	26,350	30,195	34,352	32,312	30,933	32,572	34,308	
(前年度差)	7,646	3,845	4,157	-2,040	-1,380	1,639	1,736	

(備考) 1. 推計方法の詳細については、付注2参照。  
 2. 2005年度は見込値。

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<sup>34</sup>、93年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。規制改革による消費者余剰の増加分は、2004年度には3兆2,572億円、2005年度には、1,736億円増加して3兆4,308億円となった。

<sup>34</sup> 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の観点から、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議論されてきた。このような流れを受け、90年代には車検制度の規制改革が順次実施されてきている。

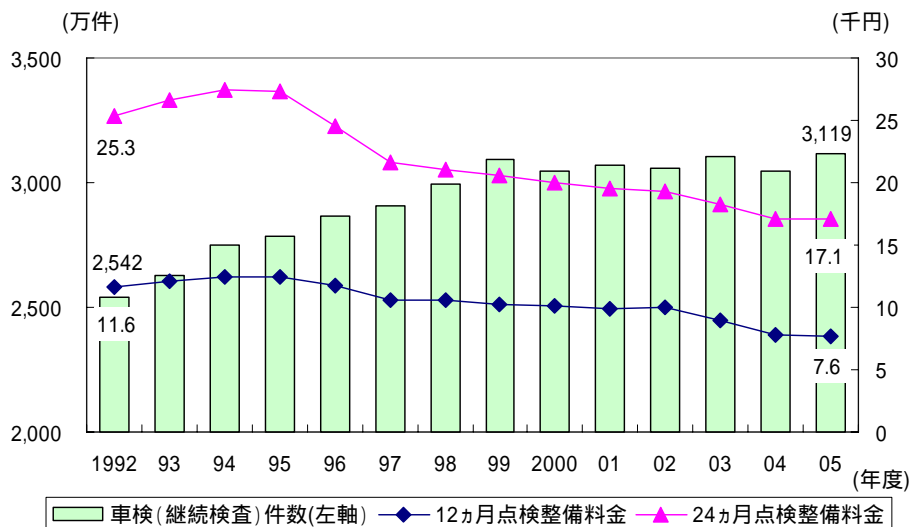
図表 2 - 5 - 1 車検制度分野における主な規制改革

年月	主な内容
1995.7	自動車登録検査制度の見直し ・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 <sup>35</sup> 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）

### (価格・需要の動向)

継続検査件数を見ると、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）は規制改革後の95年以降、急速に低下している（図表 2 - 5 - 2）。

図表 2 - 5 - 2 継続検査件数及び点検整備料金の推移



(備考) 1. (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。

<sup>35</sup> 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。

(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がもたらした利用者メリットを計算する。

そもそも車検の全体の需要は価格に依存するのではないことから、いわば需要曲線は垂直になっており、消費者余剰の算出に当たっては定期点検・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	2003	2004	2005
消費者余剰	2,151	3,909	5,331	5,927	5,965	6,827	7,870	8,350	8,226	8,472	8,642
(前年度差)	2,151	1,757	1,422	596	37	863	1,043	480	-125	246	170

(備考) 1. 推計方法の詳細については、付注2参照。  
2. 2005年度は見込値。

計算結果によれば、2004年度には前年度に比べ246億円増えて8,472億円、2005年度には170億円増加して8,642億円の利用者メリットの増加が規制改革により生じた。

## 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。

その後、電力小売供給の自由化は、2004年4月、2005年4月に対象範囲が拡大され、販売電力量の約63%を占めるに至っている。

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"> <li>卸供給事業<sup>36</sup>への入札制度の導入、参入規制の撤廃</li> <li>特定電気事業<sup>37</sup>の創設 新しい料金制度の導入</li> <li>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）</li> <li>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）</li> <li>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<sup>38</sup>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）</li> </ul>
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"> <li>特別高圧需要家<sup>39</sup>への電力供給（小売）自由化（特定規模電気事業<sup>40</sup>の創設）</li> <li>小売託送制度の整備（取引時のガイドライン<sup>41</sup>公表） 料金規制の緩和</li> <li>規制部分の料金について、引下げ時は認可制から届出制に変更し機動的な料金改定が可能に</li> </ul>
2004.4	<p>改正電気事業法一部施行 小売自由化範囲の拡大（全販売電力量の約 26% 約 40%）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>500kW 以上の高圧需要家（スーパー・中小ビル・中規模工場等）に自由化範囲を拡大<sup>42</sup></li> </ul>
2005.4	<p>改正電気事業法全面施行 小売自由化範囲の拡大（全販売電力量の約 63%）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>50kW 以上のすべての高圧需要家（小規模工場等）まで自由化範囲を拡大</li> <li>卸電力取引市場の整備</li> <li>振替供給料金の廃止<sup>43</sup>、必要に応じた周波数変換設備の整備、スポット取引を実現する託送制度の整備</li> </ul>

<sup>36</sup> 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。

<sup>37</sup> 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。

<sup>38</sup> 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。

<sup>39</sup> 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、<sup>40</sup> について 6 万ボルト以上、<sup>41</sup> について原則 2 万キロワット以上の需要家とする。

<sup>40</sup> 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。

<sup>41</sup> 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」。

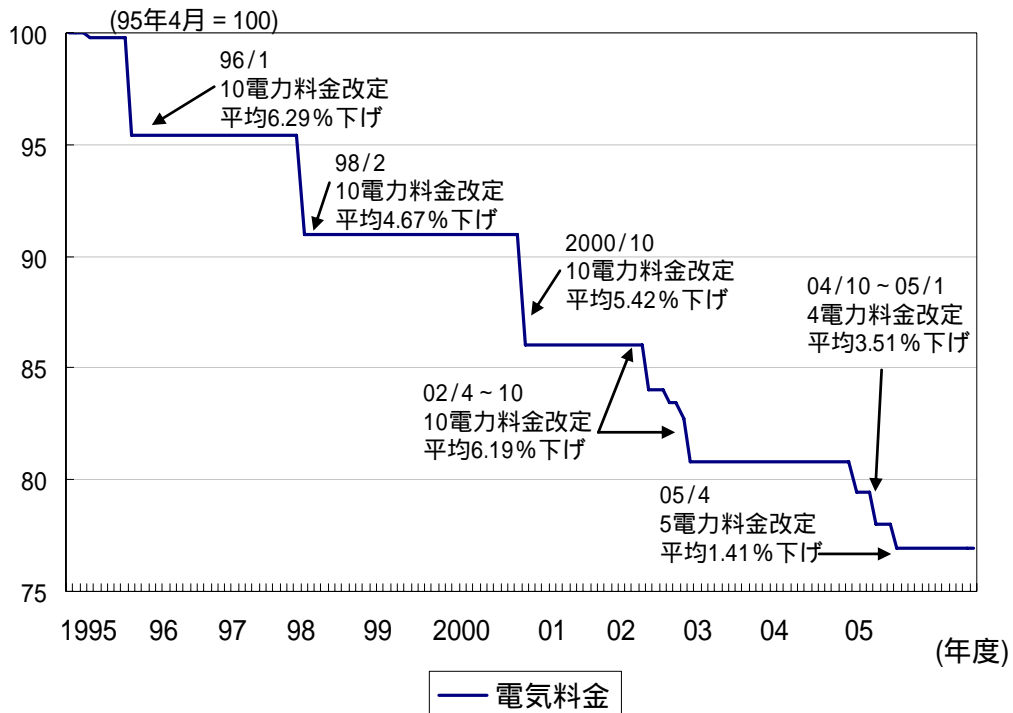
<sup>42</sup> 沖縄電力の自由化の範囲は、特別高圧需要家（原則 2,000 キロワット以上）に拡大された。

<sup>43</sup> 従来は、発電した電力を電力会社の送電網を使って託送し、顧客に電力を販売する PPS 事業者（特定規模電気事業者）は、電力会社をまたぐごとに振替供給料金が課されていたため、小売料金が割高になるという「バンケーキ問題」が生じていた。

(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きいと推察される。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）。

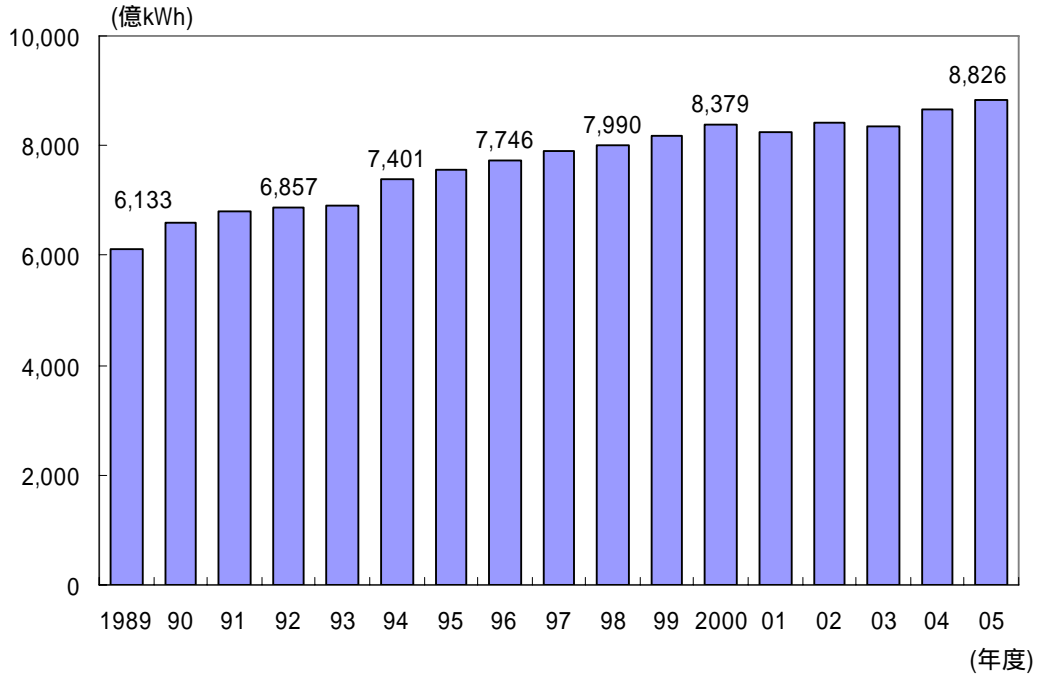
図表3-1-2 電気料金の推移



- (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（販売電力量）の推移



(備考) 1. 電力会社 10 社の販売電力量合計。  
2. 電気事業連合会資料より作成。

(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<sup>44</sup>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	2003	2004	2005
消費者余剰	1,818	9,250	10,542	16,503	16,503	19,282	20,487	26,405	28,704	38,964	56,630
(前年度差)	1,818	7,432	1,292	5,961	0	2,779	1,205	5,918	2,299	10,261	17,666

(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、2005 年度までに、規制改革効果として 5 兆 6,630 億円の利用者メリットが生じている。特に、小売自由化対象規模が大幅に拡大された 2004 年度以降のメリットが大きい。(図表 3 - 1 - 4)

<sup>44</sup> 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<sup>45</sup>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<sup>46</sup>を機に規制改革は進行し、三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、小売自由化範囲も段階的に拡大、電力、石油、鉄鋼会社等からこれまでに19事業者92件の新規参入<sup>47</sup>が行われている。

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<sup>48</sup>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 <sup>3</sup> 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 ・小売自由化の拡大(200万m <sup>3</sup> 以上 100万m <sup>3</sup> 以上) ・託送供給制度の法定化 <sup>49</sup> 料金規制の緩和 ・供給約款値下げ時及び選択約款 <sup>50</sup> の料金改定を認可制から届出制とし機動的な料金改定が可能に
2004.4	改正ガス事業法施行 より一層の競争促進 ・小売自由化範囲をさらに拡大(100万m <sup>3</sup> 以上→50万m <sup>3</sup> 以上) ・託送供給制度の充実・強化 <sup>51</sup> ・大口供給の許可制を変更命令付き届出制に緩和

<sup>45</sup> 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。

<sup>46</sup> 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。

<sup>47</sup> 2005年12月届出ベース。

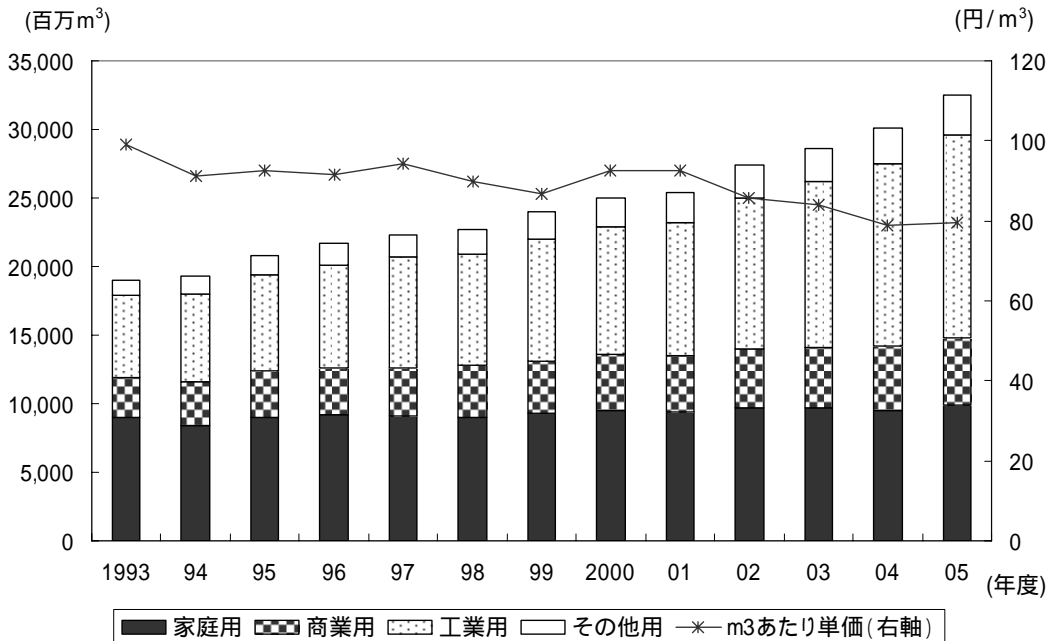
<sup>48</sup> 都市ガス事業には私営と公営の経営形態があり、また事業者の数が多く規模なども多様であるため事業者を16のグループに分けて査定していることから、ヤードスティック「的」査定と呼ぶ。

(価格・需要の動向)

大手都市ガス4社<sup>52</sup>における都市ガスのm<sup>3</sup>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93年度の190億m<sup>3</sup>から2005年度には325億m<sup>3</sup>へ、年平均3.9%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m<sup>3</sup>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。  
 3. 販売量は、41.8605MJ/m<sup>3</sup>に換算した値である。

<sup>49</sup> 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「託送供給約款」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。

<sup>50</sup> 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。

<sup>51</sup> すべてのガス供給用の導管を保有又は運営するものに対し、他の者からガスの接続供給を要請された場合に、正当な理由なくこれを拒むことができないものとする「託送供給義務」を制度化し、自由化されたガス市場において需要家の実質的な選択肢の拡大を図った。

<sup>52</sup> 東京ガス、大阪ガス、東邦ガス(名古屋)、西部ガス(福岡)。

(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<sup>53</sup>及び大口供給自由化に伴う相対価格(m<sup>3</sup>当たりの平均価格と消費者物価との相対比)の低下<sup>54</sup>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。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、2005年度には4,579億円となった(図表3-2-3)。

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	2003	2004	2005
消費者余剰	38	308	308	368	499	1,205	1,529	2,275	2,766	3,683	4,579
(前年度差)	38	270	0	61	131	705	324	746	491	916	897

(備考) 推計方法の詳細については、付注2参照。

<sup>53</sup> 原料費調整制度による価格変動は除く。

<sup>54</sup> 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。

### 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。1996年3月の特石法廃止により本格的な自由化の時代に入り、同年10月には指定地区制度が廃止され、2002年1月の石油業法廃止による需給調整規制の撤廃により、石油業は完全に自由化された(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
1998.4	改正危険物の規制に関する政令施行 ・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 <sup>55</sup>
2002.1	石油業法廃止 ・石油産業の需給調整規制を撤廃し、完全自由化

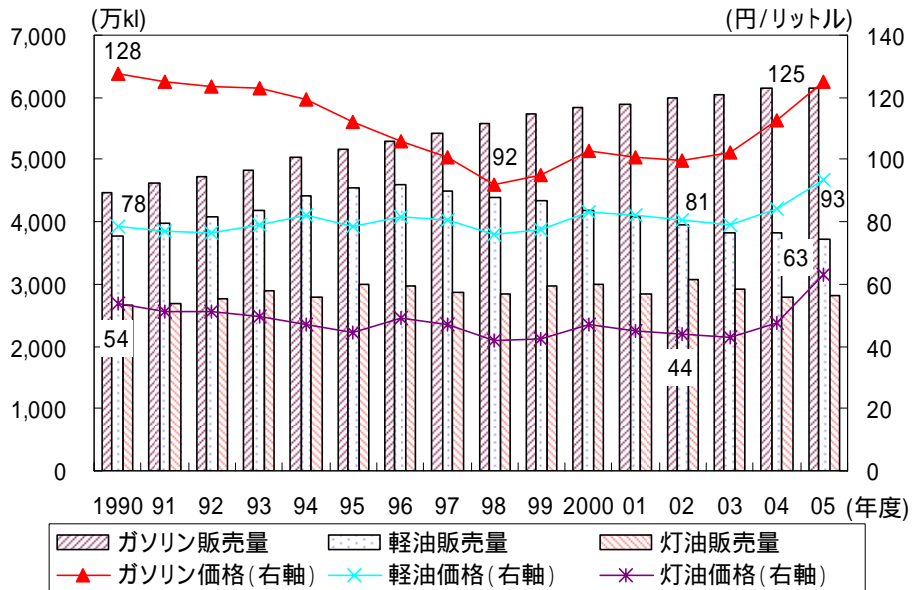
#### (価格・需要の動向)

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、2005年度には125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。ただし、2003年度以降は原油価格の更なる上昇に伴い、価格上昇がみられる。

一方、販売量については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あるといえる(図表3-3-2)。

<sup>55</sup> 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2005年9月末時点で約4,447箇所<sup>55</sup>の有人セルフSSが設置されている(石油情報センター公表資料)。

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、石油製品の実勢価格の変化から、原料である原油価格の変化と、規制改革がなかった場合のトレンドを差し引いた残差を、「規制改革によって生じた価格の変化」とみなして消費者余剰を計算している。したがって、例えば、利用者メリット計算時に用いている「規制改革によって生じた価格」が前年度から上昇を示したとしても、それが図表3-3-2にある石油製品の実勢価格自体の上昇を意味しているわけではないことに注意を要する。

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	2003	2004	2005
消費者余剰	649	6,494	12,487	15,130	18,189	20,717	18,682	18,760	22,660	22,114	19,733	21,410
(前年度差)	649	5,845	5,993	2,644	3,059	2,528	-2,035	78	3,899	-545	-2,382	1,678

(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2兆2,660億円に達した(図表3-3-3)。なお、2000、2003及び2004年度には消費者余剰の減少がみられるが、これは原油高の動きと相まって、90年度半ばに急激に低下した価格水準が修正され、石油製品の価格が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1985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 株式売買委託手数料分野における主な規制改革

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

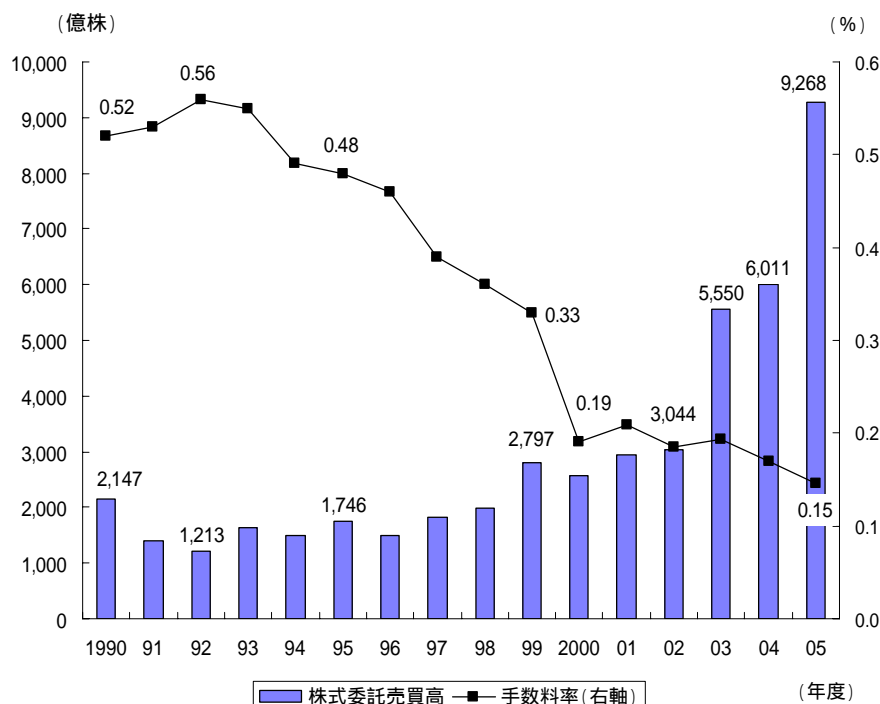
#### (価格・需要の動向)

平均の手数料率をみると、92年度の0.56%から2000年度には0.19%まで大きく下落し、2005年度にはさらに0.15%まで下落している（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。ところが、99年度に2,797億株に増加すると、2003年度には5,550億株へと急増、さらに2005年度には9,268億株にまで達しており、売買高は近年急速に増加している。

これらの動きは、近年IT化が急速に進み、オンライン取引が容易になる中、手数料率を低く設定できるオンライン証券等の台頭が、株式委託売買高の増加あるいは手数料率の押下げに貢献したことが一因として挙げられよう。

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「東証総合取引参加決算概況」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)

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、特に94年以降の手数料率の引下げを通じた消費者余剰の増加を計測することで測定する。ここでは、手数料率低下による直接的なメリットに加え、需要の価格弾性値の上昇による需要拡大分も規制改革の効果としてとらえた。

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	2003	2004	2005
消費者余剰	513	607	804	1,494	1,719	2,343	4,669	4,528	4,695	4,637	4,993	5,291
(前年度差)	513	94	197	690	226	624	2,326	-141	167	-58	356	298

(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、2000年度の手数料率の大幅な下落を受けて、2000年度の利用者メリットが大きく増加した一方、2001、2003年度については、手数料率がほぼ横ばいで推移したことから、利用者メリットは減少する結果となっている。その後、再び手数料率が下落したことを受け、利用者メリットは増加に転じている。



## 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。

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
1996.10	自動車保険の通信販売認可
1997.9	リスク細分型自動車保険認可
1998.7	改正料団法 <sup>56</sup> 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し保険料率を自由化（経過措置：2年）
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
2001.4	銀行等による保険商品の販売規制の緩和 ・住宅ローン関連保険（火災保険等）の販売解禁 ・翌年10月には対象商品を拡大（年金払積立傷害保険や財形傷害保険等）
2001.10	郵便局でバイク自賠責保険取扱開始 地震保険に建物の耐震性能に応じた割引制度の導入 <sup>57</sup>
2001.7	第三分野販売の完全自由化 ・第一分野（生命保険）、第二分野（損害保険）に属さない、医療・介護・傷害等の第三分野への国内保険会社の参入規制撤廃 <sup>58</sup>
2005.12	銀行等による保険商品の販売規制の緩和 ・自動車保険以外の損害保険（団体契約商品は除く）等の窓販を解禁

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

<sup>56</sup> 損害保険料率算出団体に関する法律。

<sup>57</sup> 具体的には、構造区分のうち、木造区分の料率を平均17%引下げ、同時に、建築年割引（81年6月以降に新築された建物について10%割引）及び耐震等級割引（耐震等級1～3に応じて10～30%割引）が導入され、2001年10月1日以降の地震保険契約に適用された。

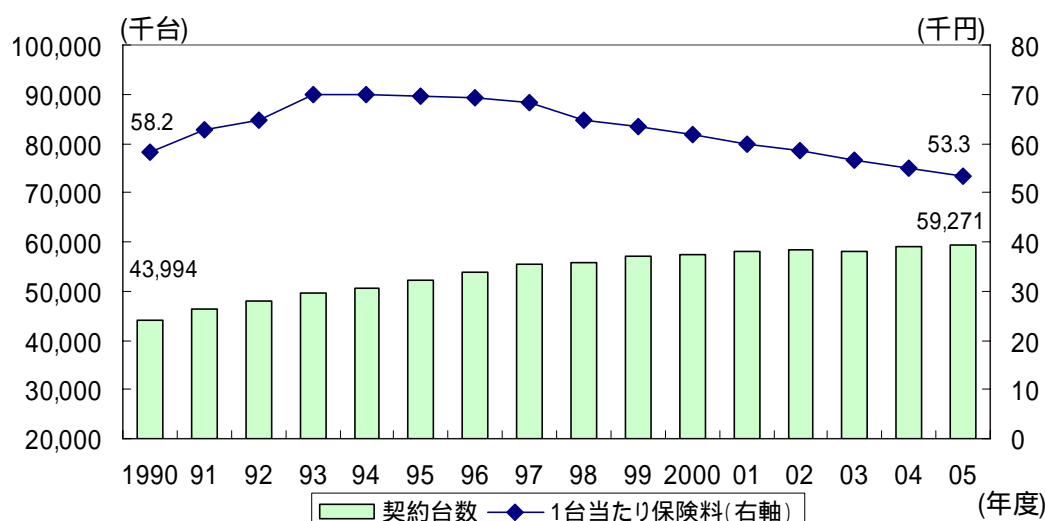
<sup>58</sup> 94年10月の日米包括経済協議により、これ以降の第三分野の販売は外資系保険会社にのみ認められることとなり、国内の保険会社による第三分野の販売は禁止されていた。

た。さらに、算定会料率の使用義務の経過措置であった2年を終了してまもなく、2001年にはいわゆる第三分野への参入規制が撤廃され、損害保険会社が独自に開発した様々なタイプの商品が登場した。(図表4-2-1)。

(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(保険料)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)。

図表4-2-2 任意自動車保険の契約台数及び平均価格(1台当たり)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台当たり保険料は(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	2003	2004	2005
消費者余剰	291	575	326	618	1,356	1,991	2,135	2,259	2,654	3,155
(前年度差)	291	284	-249	292	739	634	144	124	395	502

(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、2005年度におけるメリット額は3,155億円となる(図表4-2-3)。

## 第5章 飲食料品

### 第1節 米

(規制改革の流れ)

図表5 - 1 - 1 米分野における主な規制改革

年月	主な内容
1995.11	<p>新食糧法施行（食管法廃止）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 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<sup>59</sup></li> <li>・ 自主流通米価格形成センターを設置し、政府米<sup>60</sup>の買入価格の決定に自主流通米価格の動向を反映</li> </ul>
1997.11	<p>「新たな米政策大綱」策定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 稲作経営安定対策（官民抛出の資金を用い、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</li> <li>・ 備蓄運営ルールの確立<sup>61</sup></li> <li>・ 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）</li> </ul>
2002.12	<p>「米政策改革大綱」策定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>
2004.4	<p>改正食糧法施行</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画流通制度を廃止して流通ルートを原則自由化<sup>62</sup>（米穀取扱事業者は登録制から届出制へ）</li> <li>・ 自主流通米価格形成センターを「コメ価格センター」に改め、入札以外の取引を認め、また取引可能な参加者を拡大する等、需給実勢を的確に反映した透明性ある価格形成を構築</li> </ul>

<sup>59</sup> 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。

<sup>60</sup> 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。

<sup>61</sup> 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。

<sup>62</sup> 旧食糧法では、計画流通米の集荷先は第一種、第二種登録出荷取扱業者、及び自主流通法人に限られ、またこれらの業者でなければ登録卸売業者、登録小売業者への販売ができなかったため、流通ルートが固定化されていたが、改正食糧法により、複線型・交差型の種々の流通ルートが発生しうることとなった。ただし、自由取引の円滑な実施を確保するため、販売事業者に対する債務保証事業を行ってこれを支援することとし、併営する集荷円滑化事業とあわせ、従来の「全国食糧信用協会」が新たに「米穀安定供給確保支援機構」に変更され、同機構が法上の米穀機構として指定された。

米の需給及び価格の安定を図るため 1942 年に制定された食糧管理法は、政府への売渡義務、配給制、有償譲渡規制<sup>63</sup>など厳格な規制を内容とした。その後、1969 年には自主流通制度が導入され、1981 年には規制緩和措置等（厳格な配給制度の廃止、需給調整等に関する基本計画及び供給計画の策定、自主流通米の法制化等）が実施された。また、1987 年には特別栽培米制度<sup>64</sup>が創設され、通常の流通ルートの例外が拡大した。

しかし、1993 年の米の不作による緊急輸入や、同年 12 月のウルグアイ・ラウンド農業合意による国境措置（市場アクセス）等、米市場をめぐる環境は変化した。

こうした状況を契機に、1995 年 11 月に食糧管理法が廃止され、新たに新食糧法が施行された。新食糧法の下では、それまでの政府への売渡義務を前提とした厳格な食糧管理制度が改められ、民間流通により価格形成が行われる自主流通米を米流通の主体と位置づけ、需給実勢を反映した価格形成の仕組みを整備した。

さらに、2004 年 4 月には食糧法が改正により計画流通制度が廃止されたため、米の流通ルートは原則自由化された（図表 5 - 1 - 1）。

#### （価格・需要の動向）

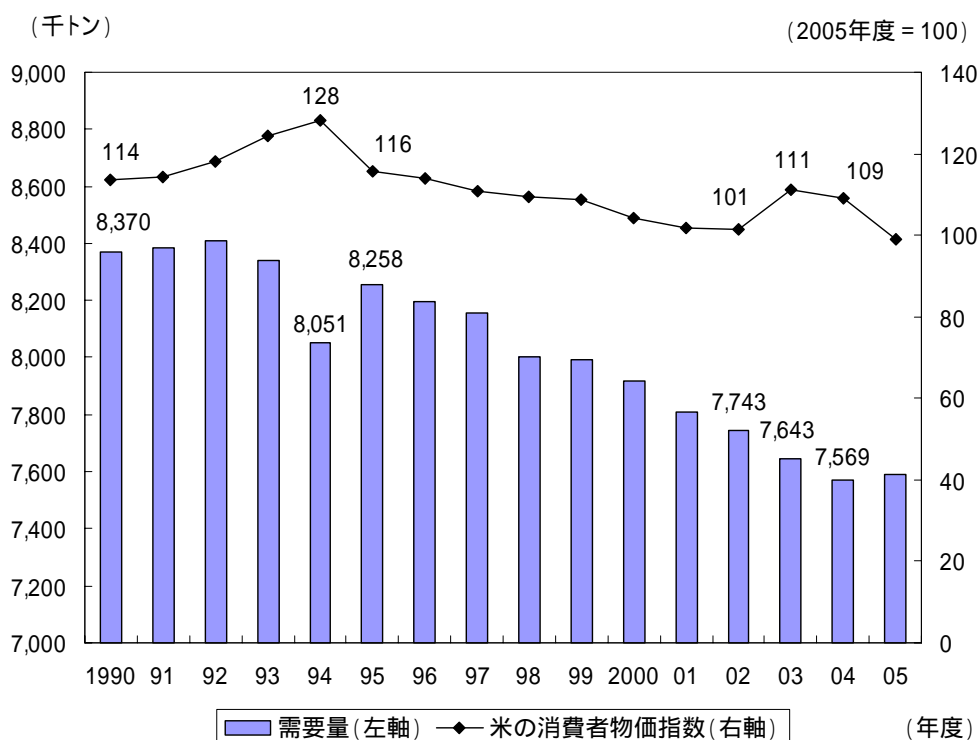
米の一人当たり消費量は、62 年度の 118 キロをピークに減少し、2001 年度では 64 キロにまで減少した。これは基本的には食生活に関する嗜好の趨勢的变化によるものと考えられる。供給側では、このため 69 年から生産調整が実施されたが、75 年の豊作による需給不均衡からは構造的過剰の状態が続いた。これに対し、生産者米価据置の連年化等の対応がとられたが、消費量が年々減少する一方で 94 年以降ほぼ毎年平年並み以上の作況が続いていることから、需給は緩和基調で推移している。

米価の動向を消費者価格で見ると、90 年代前半は上昇したものの、新食糧法が施行された 95 年度以降については、2003 年の不作による米価の上昇を除いて、前述の需給緩和を反映して低下が続いている（図表 5 - 1 - 2）。

<sup>63</sup> 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。

<sup>64</sup> 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。

図表 5 - 1 - 2 米の消費者価格と総需要量



(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. 消費者価格は消費者物価指数における「うるち米」とした。  
 総需要量は国内消費仕向量を使用した。

(利用者メリット)

1995年以降の米分野における規制改革がもたらした利用者メリットを計測する。ここでは、相対価格について新食糧法施行以前のトレンド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	2003	2004	2005
消費者余剰	83	777	1,702	2,304	2,613	4,102	4,938	5,267	2,240	2,908	6,249
(前年度差)	83	694	925	602	309	1,489	836	329	-3,027	667	3,341

(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の増加は、2005年度は前年度に比べて3,341億円増加して6,249億円となった。米の販売金額は減少傾向にあるものの2005年度で2兆8,500億円あまり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。

なお、2003年度に消費者余剰が前年度差で減少しているのは、この年の米の不作という供給側の要因により供給関数が左方シフトした可能性があり、これにより米価の大幅な上昇に起因して利用者メリットが減少した可能性が考えられる。別の見方をすれば、近年の規制改革により、米価がより実勢価格を反映していることを表した一例とも言えよう。

## 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<sup>65</sup>。

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。

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<sup>66</sup>。

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(図表5-2-1)。

---

<sup>65</sup> ただし、店舗面積10,000m<sup>2</sup>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。

<sup>66</sup> 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 - 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 <sup>67</sup> 」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
2003.7	「酒類小売業者の経営の改善等に関する緊急措置法」施行 ・2003 年 9 月から始まる酒販免許の自由化（改正酒税法）を前に、自由化による中小酒販店への影響を鑑み、全国 922 地域を「緊急調整地域」に指定 <sup>68</sup>
2003.9	需給調整要件の人口基準廃止 ・緊急調整地域以外での酒販免許の自由化開始

（価格・需要の動向）

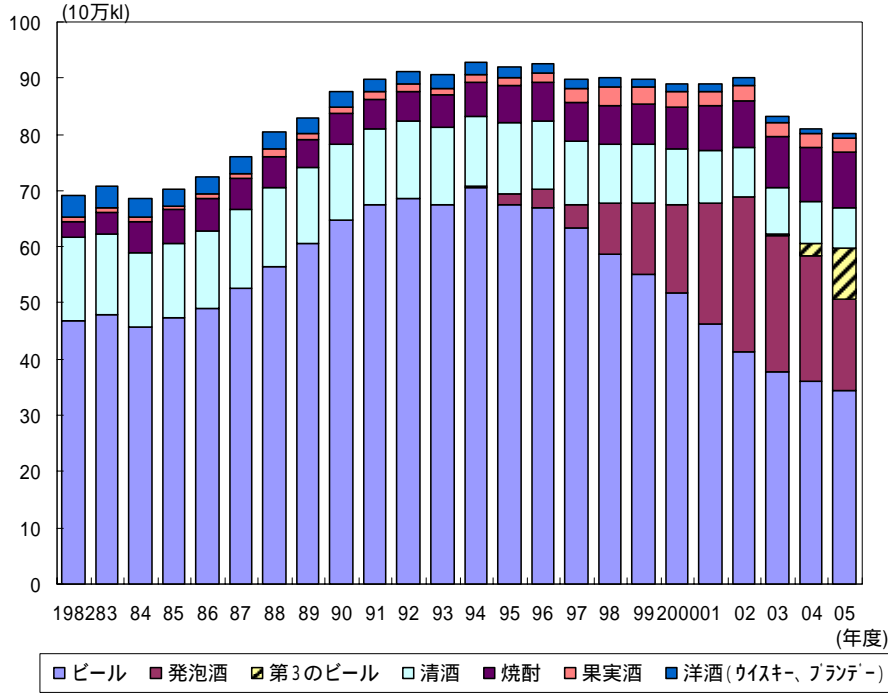
酒類の販売量は 90 年代前半まで増加傾向にあり、96 年度に 926 万キロリットルとピークに達したあと、近年は横ばい又はやや減少傾向にある。価格の動向について酒税分を除いた単価を調べると、ビール・発泡酒、果実酒、洋酒については 94 年度以降、清酒、焼酎についても 98 年度以降は低下傾向にあることが分かる（図表 5 - 2 - 2、5 - 2 - 3）。

<sup>67</sup> 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。

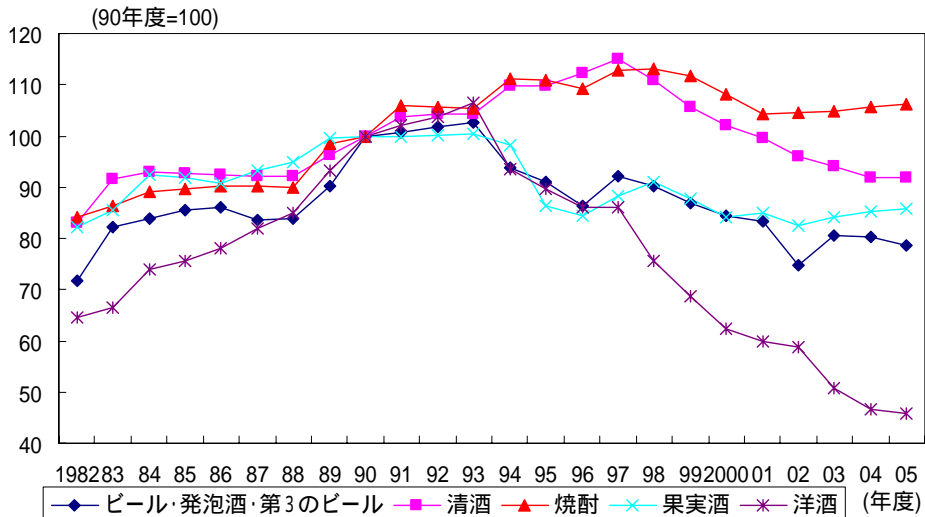
<sup>68</sup> 一定の要件に該当する小売販売地域内を「緊急調整地域」に指定し、当該地域内では、1 年間に限り、新規免許交付及び酒販店の転入が禁止された。その後、同緊急措置法が改正され、緊急調整地域の有効期間を 1 年延長し、2006 年 8 月 31 日までとした。

図表 5 - 2 - 2 酒類販売量の推移



- (備考) 1. ㈱日刊経済通信社「酒類食品統計年報」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。第3のビールの販売量については、2003年度以降の「その他ビール」の販売量から、第3のビールが登場する直近3年間(2000~2002年度)の「その他ビール」の年間平均販売量を差し引くことにより求めた。  
 3. 2005年度値は、㈱日刊経済通信社による見込み値である。

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」、㈱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。第3のビールの価格(税込み)データは得られないため、ここでは、ビールと発泡酒の価格の比率分だけ、発泡酒と第3のビールの価格差があると仮定して算出した。  
 3. 2005年度値は、㈱日刊経済通信社による見込み値を一部利用している。

(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	2003	2004	2005
消費者余剰														
ビール・発泡酒 第3のビール	137	257	2,477	3,072	4,337	3,339	3,853	4,589	5,046	5,123	7,233	5,725	5,781	6,131
清酒	123	265	-270	-294	-499	-522	-98	350	655	818	1,099	1,295	1,524	1,491
果実酒	21	43	91	325	372	328	278	335	402	366	410	371	342	335
合計	281	566	2,297	3,103	4,211	3,145	4,033	5,274	6,103	6,307	8,742	7,392	7,646	7,957
(前年度差)	281	284	1,731	806	1,108	-1,066	888	1,241	829	204	2,435	-1,351	255	310

(備考) 1. 推計方法の詳細については、付注2参照。

2. 2005年度は見込み値。

推計結果によると、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2005年度には7,000億円以上の利用者メリットが発生した。ただし、97年度と2003年度には冷夏の影響によるビール類等の需要量の減少等によって消費者余剰が減少した。また、清酒についても特に1990年代後半に消費者余剰の減少がみられるが、これは、価格の下落率を上回る販売量の減少が生じているためである。(図表5 - 2 - 4)。

## 第6章 再販指定商品

### (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<sup>69</sup>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

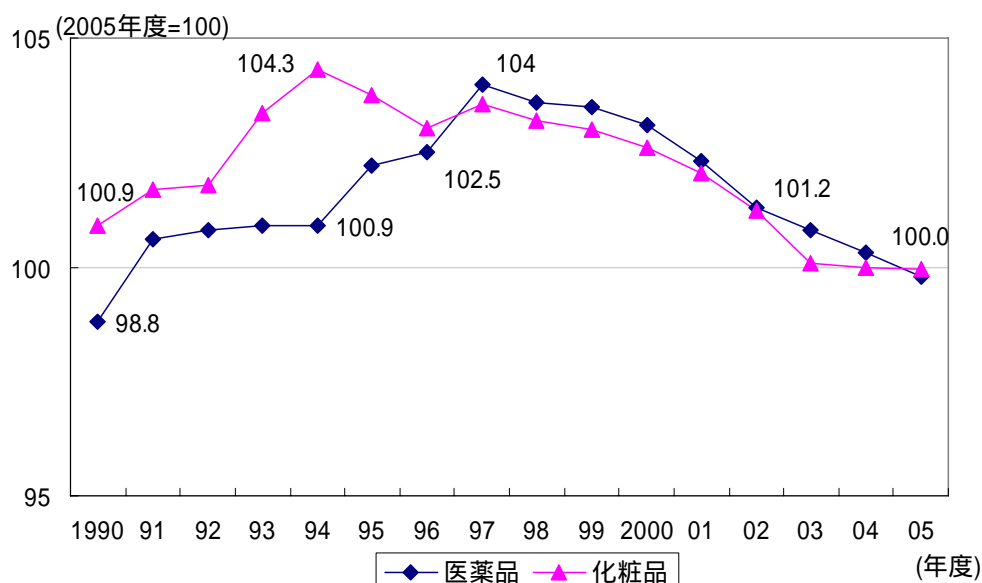
年月	主な内容
1993.4	再販指定商品を指定する告示改正 ・従来指定されていた品目のおおむね半数にあたる化粧品13品目、一般用医薬品12品目の指定を取消
1997.4	再販指定商品を指定する告示廃止 ・93年の告示改正以後も指定されていた化粧品14品目、一般用医薬品14品目の指定を取消

### (価格・需要の動向)

化粧品価格の推移を見ると、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般された97年度以降、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)。

<sup>69</sup> 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する。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	2003	2004	2005
消費者余剰	化粧品	98	135	162	203	254	319	401	424	444
	医薬品	75	143	189	260	365	488	570	652	738
	合計	173	278	351	463	618	807	971	1,077	1,182
(前年度差)		173	105	73	112	156	189	164	106	105

(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、2005年度には1,182億円となった。

## (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  
日本経済法学会編「公益事業の規制改革と競争政策」有斐閣、2002年10月  
植草益「公的規制の経済学」NTT出版、2000年  
Varian, H. (1978) 'Microeconomic Analysis' W. W. Norton & Company, 1978  
(邦訳「ミクロ経済分析」、1986)  
日本経済法学会編「公益事業の規制改革と競争政策」有斐閣、2002年10月  
金本良嗣(2004)「消費者余剰アプローチによる政策評価」RIETI Discussion Paper Series  
Anthony E.Boardman, Dabid H.Greenberg, Aidan R.Vining and Dabid L.Weimer (2000)  
'Cost-Benefit Analysis: Concepts and Practice'2<sup>nd</sup> Editon (邦訳「費用・便益分析【公共  
プロジェクトの評価手法の理論と実践】」、2004)

### 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

村上英樹・加藤一誠・高橋望・榊原胖夫「航空の経済学」ミネルヴァ書房 2006年3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

東京証券取引所「東証総合取引参加決算概況」各期版

## 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

(株)日刊経済通信社「酒類食品統計年報」2006年11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



(付 注)

付注1 利用者メリットの推計方法について（総論）

本レポートにおいては、利用者メリット（消費者余剰<sup>70</sup>の増加分）を以下のような方法で計算した。

(1) 需要関数の推計

需要量（Q）を、相対価格（P）及びシフト要因（GDP等）で説明する関数を推計する。

$$\ln Q = \alpha \ln GDP + \beta \ln P + \epsilon$$

(2) 推計された係数をもとに需要に対する価格要因<sup>71</sup>の寄与率を計算

t年（ベンチマーク）とt+1年の場合

$$X_{t+1} (\text{寄与率}) = (\exp(\ln P_{t+1} - \ln P_t) - 1) / (\exp(\ln Q_{t+1} - \ln Q_t) - 1)$$

(3) 需要増加分のうち価格要因によって説明される部分を計算

$$X_{t+1} \times (Q_{t+1} - Q_t) = Y_{t+1}$$

(4) 消費者余剰の増分となる台形の面積を計算

$$\frac{(Q_t + Q_{t+1} + Y_{t+1}) \times (P_t - P_{t+1})}{2}$$

↑ 需要とその増加分（上底 + 下底に相当）  
↑ 相対価格の低下幅（高さに相当）

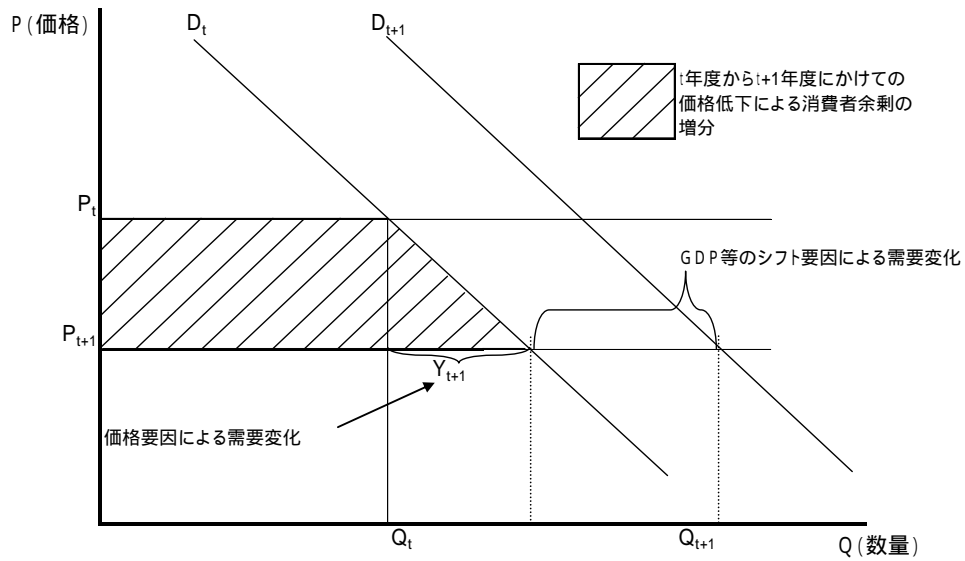
(5) 価格変数は相対価格であるため、デフレーターを乗じて名目の消費者余剰額に変換

<sup>70</sup> 消費者余剰の増加を、規制改革による利用者側のメリットを表す指標として用いることの本来的な利点は以下の3点である。

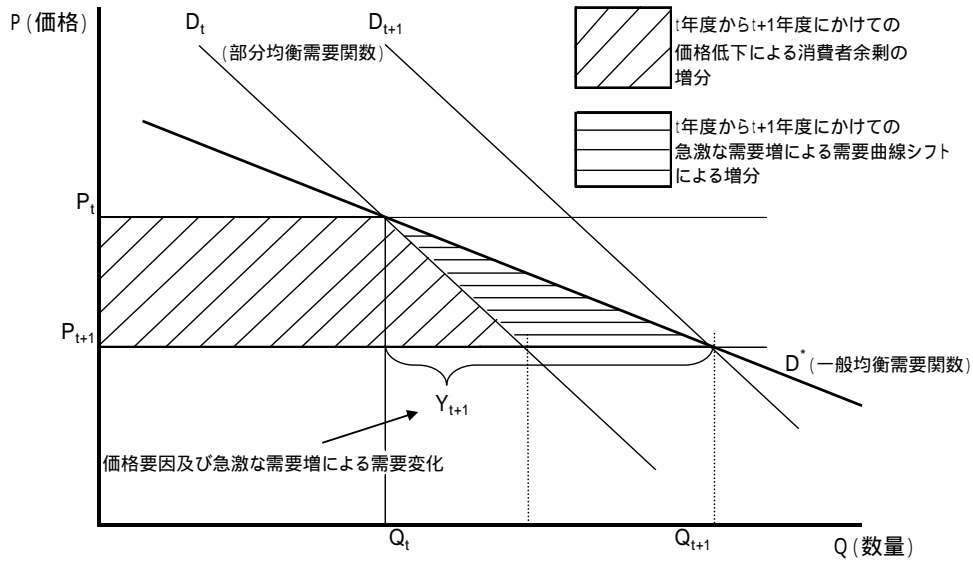
- (1) 価格規制の残存の有無によらず、規制改革によって価格低下が生じていればそのメリットを算出できる。
- (2) 規制改革の各分野の利用者へのメリットを金銭換算し、加算することによって、経済全体への効果を算出できる。
- (3) 概念が厚生経済学の理論的な基礎を有しており、費用便益分析などに応用しやすい。

<sup>71</sup> 寄与率の計算に際しては、規制改革の効果による価格低下分のみを抽出している。

< 消費者余剰のイメージ図 >



< 一時的な需要増があった場合<sup>72</sup>の消費者余剰のイメージ図 >



(解説)「一時的な需要増があった場合の消費者余剰のイメージ図」について

一時的な需要増により需要関数  $D_t$  がシフトするような場合では、教科書スタイルの  $D_{t+1}$  ではなく、実務上、現実的に観察された  $D^*$  が用いられることが多いようである。これは、当該分野における価格と需要量の関係を測定している間、その代替財の価格を不変に保つことは統計学上困難なことが多いためである<sup>73</sup>。

<sup>72</sup> 電気通信（移動体通信）、石油製品及び酒類販売の3分野が該当。

<sup>73</sup> 直観的には、金本（2004）のいうところの「他市場に対する波及効果が自市場にはね返ってくる」便益

## 付注2 利用者メリットの推計方法について（各論）

### 1. 電気通信（移動体通信）

#### 推計の枠組み

移動体通信分野は、94年の端末売切り制導入以降の価格（料金）低下及び需要拡大を規制改革の効果とみなし、それによる消費者余剰の増加を求めた。その際、推計した移動体通信の需要関数を用いて、規制改革がもたらした価格低下による需要の増加（需要曲線に沿った需要の増加）及び規制改革による直接的な需要拡大（需要曲線のシフト）を考慮に入れている。

#### 需要関数

	ln(GDP)	ln(P)	DD	D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	8.377 (6.520)	- 1.728 (- 3.515)	0.407 (3.473)	1.738	0.711

（備考）1．内閣府「国民経済計算年報」、総務省「情報通信に関する現状報告」「消費者物価指数」、日本銀行「企業向けサービス価格指数」、(社)電気通信事業者協会年報、(株)情報通信総合研究所編「情報通信ハンドブック」、各社公表資料等より作成。

2．推計式は以下の通り。最小二乗法を用いた。

$$\ln(Q) = \alpha \ln(GDP) + \beta \ln(P) + \gamma DD$$

3．変数の定義は以下の通り。

Q 加入者数

GDP 実質 GDP

P 相対価格

（企業向けサービス価格指数（携帯電話）を消費者物価指数（総合）で除した）

DD 1994～1996年度の急激な需要増による需要曲線のシフトを示すダミー変数

4．推計期間：1987～2005年度。

#### 消費者余剰の計算

94年度以降の規制改革による相対価格の低下と、それによってもたらされる理論的な需要量（加入者数）の変化（需要関数を用いて算出）をもとに、台形で近似することで、各年度の消費者余剰の前年度差を求めた。94～96年度については、同時期の急激な需要増（ダミー変数で捉えられた需要曲線のシフト）も規制改革の効果として捉え、これを含めて消費者余剰を算出した。なお、需要関数の推計にあたっては、価格指数を消費者物価指数（総合）で除して相対価格としているが、消費者余剰の計算にあたっては、名目価格表示に換算している。

---

の減少分を織り込んでいるといえよう。他には Anthony E.Boardman etc. (2000) がある。

## 2. 運輸

### (1) 国内航空

#### 推計の枠組み

国内航空分野は、ダブル・トリプルトラック化及び運賃割引の弾力化等の結果、93年度頃より進行した価格（運賃）の低下を規制改革の効果とみなし、それによる消費者余剰の増加を求めた。その際、推計した国内航空サービスの需要関数を用いて、規制改革がもたらした価格低下による需要の増加を考慮に入れている。

#### 需要関数

	ln(GDP)	ln(P)	D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	1.175 (3.805)	- 0.644 ( - 4.206)	2.465	0.553

(備考) 1. 内閣府「国民経済計算年報」、総務省「消費者物価指数」、航空大手 2 社有価証券報告書等より作成。

2. 推計式は以下の通り。最小二乗法を用いた。

$$\ln(Q) = \alpha \cdot \ln(GDP) + \beta \cdot \ln(P)$$

3. 変数の定義は以下の通り。

Q 国内旅客人キロ

GDP 実質 GDP

P 相対価格

(大手 2 社の平均運賃 (国内旅客収入 / 国内旅客人キロ) を消費者物価指数 (総合) で除した)

4. 推計期間：1981～2005 年度。

#### 消費者余剰の計算

93 年度以降の相対価格の低下と、それによってもたらされる理論的な需要量 (国内旅客人キロ) の変化 (需要関数を用いて算出) をもとに、台形で近似することで、各年度の消費者余剰の前年度差を求めた。なお、需要関数の推計にあたっては、平均運賃を消費者物価指数 (総合) で除して相対価格としているが、消費者余剰の計算にあたっては、名目価格表示に換算している。

## (2) 鉄道

### 推計の枠組み

鉄道分野は、97年の上限価格制導入・ヤードスティック査定方式の強化以降の規制改革が価格（運賃）を低下（上昇を抑制）させた効果を抽出し、それによる消費者余剰の増加を求めた。具体的には、規制改革以前のトレンド（92～96年度）で平均運賃（旅客収入/旅客人キロ）が上昇した場合の相対価格（平均運賃/消費者物価指数（総合））の変化幅と、実際の相対価格の動きとの差を規制改革による価格低下とした。消費者余剰の算出にあたっては、推計した鉄道輸送サービスの需要関数を用いて、規制改革がもたらした価格低下による需要の増加を考慮に入れている。

### 需要関数

#### (JR)

	ln(GDP)	ln(P)	D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	0.638 (6.382)	- 0.327 (- 2.399)	1.862	0.622

#### (大手民鉄)

	ln(GDP)	ln(P)	D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	0.413 (3.356)	- 0.291 (- 2.473)	1.151	0.490

(備考) 1. 内閣府「国民経済計算年報」、総務省「消費者物価指数」、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. 推計式は以下の通り。最小二乗法を用いた。

$$\ln(Q) = \alpha \ln(GDP) + \beta \ln(P)$$

3. 変数の定義は以下の通り。

Q 旅客人キロ

GDP 実質 GDP

P 相対価格

(平均運賃(営業収入/旅客人キロ)を消費者物価指数(総合)で除した)

4. 推計期間:(JR)1981～2005年度、(大手民鉄)1988～2005年度。

### 消費者余剰の計算

上記により抽出した97年度以降の規制改革による相対価格の低下と、それによってもたらされる理論的な需要量（旅客人キロ）の変化（需要関数を用いて算出）をもとに、台形で近似することで、各年度の消費者余剰の前年度差を求めた。なお、需要関数の推計にあたっては、平均運賃を消費者物価指数（総合）で除して相対価格としているが、消費者余剰の計算にあたっては、名目価格表示に換算している。

### (3) タクシー

#### 推計の枠組み

タクシー分野は、97年度以降のゾーン運賃制(2002年2月以降の自動認可運賃制を含む)及び初乗り短縮運賃制の導入による正規運賃からの値下げ率を規制改革の効果とみなし、それによる消費者余剰の増加を求めた。消費者余剰の算出にあたっては、推計したタクシー・サービス<sup>74</sup>の需要関数を用いて、規制改革がもたらした価格低下による需要の増加を考慮に入れている。

#### (自動認可運賃制を含むゾーン運賃制による料金低下の計算方法)

国土交通省資料により、自動認可運賃制を含むゾーン制上限運賃よりも低い運賃を設定している車両数の車両数全体に占める割合を調べた。2004年3月末及び2005年3月末においては、こうした低運賃車両割合はそれぞれ5.31%、7.60%であった。

運賃引下げ率については、引下げ率の平均データが存在しないので、「政策効果分析レポート」No.17と同じ5%程度と想定した。以上の数値を用い、

自動認可運賃制を含むゾーン運賃による料金低下率 = 運賃引下げ率 × 低運賃車両割合

を計算することによって、自動認可運賃制を含むゾーン運賃によるマクロの料金低下率を算出した。これに、96年度における1人当たり運賃を乗ずることによって、96年度と比較した料金低下を計算した<sup>75</sup>。

#### (初乗り短縮運賃制による料金低下の計算方法)

国土交通省資料により、初乗り短縮運賃制を導入している車両数の車両数全体に占める割合を調べた。同割合は、2004年3月末及び2005年3月末においてはそれぞれ1.43%、1.53%であった。

また、東京23区、武蔵野市、三鷹市及び多摩地区(昼間)におけるタクシー料金は以下の図表のとおりである。初乗り短縮運賃制によって利益を得るのは1,750m以下の利用者であることが分かる。

<sup>74</sup> 統計上タクシー及びハイヤーの数値となっている。

<sup>75</sup> タクシー料金は、需給等規制改革以外の要因によっても変化するが、ここではそうした要因を取り除くため、96年度の料金を基準に規制改革による料金低下率を乗ずることで、規制改革要因のみによる価格の変化をシミュレートしている。

### 初乗り短縮運賃制による料金の引下げ寄与度

距離m	加重ウェイト	従来料金（円）	新料金（円）	差（円）	引下げ寄与度（円）
0-250	0.125	660	340	320	40
251-500	0.125	660	340	320	40
501-750	0.125	660	340	320	40
751-1000	0.125	660	340	320	40
1001-1250	0.125	660	420	240	30
1251-1500	0.125	660	500	160	20
1501-1750	0.125	660	580	80	10
1751-2000	0.125	660	660	0	0
合計					220

ここで、利用距離が均等に分布していると仮定すると、2km 以下の利用区間において、初乗り短縮運賃によって平均的に 220 円料金が引き下げられたことが分かる。これは、本区間における従来料金 660 円の 33%に相当する。

(社)東京乗用旅客自動車協会が行っているアンケート調査から、一回平均の利用額が 660 円以下の人の割合が把握でき、2005 年度には、同割合は 4.3%である。初乗り 660 円での走行可能距離は約 2km である。以上の数値により、

$$\begin{aligned} \text{全体の料金引下げ率} &= \text{初乗り短縮運賃制導入車両の割合} \\ &\quad \times \text{全体の利用に占める 2km 以下の利用の割合} \\ &\quad \times \text{2km 以下の利用における初乗り短縮運賃導入車両による割引率} \end{aligned}$$

を計算することによって、初乗り短縮運賃制導入によるマクロの料金低下率を算出した。これに、96 年度における 1 人当たり運賃を乗ずることによって、96 年度と比較した料金低下を計算した。

#### 需要関数

	ln(GDP)	ln(P)	D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	0.707 ( 4.285 )	- 0.937 ( - 8.593 )	1.792	0.772

(備考) 1. 内閣府「国民経済計算年報」、総務省「消費者物価指数」、国土交通省「陸運統計要覧」等より作成。

2. 推計式は以下の通り。最小二乗法を用いた。

$$\ln(Q) = \quad * \ln(GDP) + \quad * \ln(P)$$

3. 変数の定義は以下の通り。

Q タクシー輸送回数

GDP 実質 GDP

P 相対価格

(平均運賃(乗車 1 回当たり運賃)を消費者物価指数(総合)で除した)

4. 推計期間：1981～2005 年度。



## 消費者余剰の計算

上記により抽出した 97 年度以降の規制改革による相対価格の低下と、それによってもたらされる理論的な需要量（輸送回数）の変化（需要関数を用いて算出）をもとに、台形で近似することで、各年度の消費者余剰の前年度差を求めた。なお、需要関数の推計にあたっては、平均運賃を消費者物価指数（総合）で除して相対価格としているが、消費者余剰の計算にあたっては、名目価格表示に換算している。

### 2005 年度予測値の計算根拠

- (ア) 車両数 全国タクシー車両数及び、ゾーン運賃制、初乗り短縮運賃制の導入車両は過去 2 年間の平均伸び率より求めた。
- (イ) その他 全体の利用に占める 2km 以下の利用割合は、(社)東京乗用旅客自動車協会が 2005 年度に行ったアンケート調査実績値、消費者物価指数については、2005 年度実績値を用いた。

これらの値を上記の推計式に外挿することで予測値を求めた。

#### (4) 自動車貨物輸送（トラック）

##### 推計の枠組み

トラック輸送の消費者余剰については、90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）の施行以降の規制改革がもたらした、価格（運賃）の低下を抽出し、それによる消費者余剰の増加を求めた。具体的には、規制改革以前のトレンド（85～89年度）で平均運賃が上昇した場合の相対価格の変化幅と、実際の相対価格の動きとの差を規制改革による価格低下とした。消費者余剰の算出にあたっては、推計したトラック輸送サービスの需要関数を用いて、規制改革がもたらした価格低下による需要の増加を考慮に入れている。

##### 需要関数

	ln(GDP)	ln(P)	D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	1.054 (7.320)	- 0.104 (- 1.296)	2.584	0.711

（備考）1．内閣府「国民経済計算年報」、総務省「消費者物価指数」、国土交通省「陸運統計要覧」等より作成。

2．推計式は以下の通り。最小二乗法を用いた。

$$\ln(Q) = \alpha \cdot \ln(\text{GDP}) + \beta \cdot \ln(P)$$

3．変数の定義は以下の通り。

Q 輸送トンキロ

GDP 実質 GDP

P 相対価格

（平均運賃（営業収入 / 輸送トンキロ）を消費者物価指数（総合）で除した）

4．推計期間：1981～2005年度。

##### 消費者余剰の計算

上記により抽出した90年度以降の規制改革による相対価格の低下と、それによってもたらされる理論的な需要量（輸送トンキロ）の変化（需要関数を用いて算出）をもとに、台形で近似することで、各年度の消費者余剰の前年度差を求めた。なお、需要関数の推計にあたっては、平均運賃を消費者物価指数（総合）で除して相対価格としているが、消費者余剰の計算にあたっては、名目価格表示に換算している。

##### 2005年度予測値の計算根拠

(P) 需要量 2005年度は過去3年間の平均伸び率より求めた。

(I) 価格指数 営業収入は過去3年間の平均伸び率より求め、消費者物価指数については2005年度実績値を用いた。

これらの値を上記の推計式に外挿することで予測値を求めた。

## (5) 自動車登録検査制度

### 推計の枠組み

車検の需要は価格への弾力性が低く、需要関数は垂直になっていると考えられる。このため、価格低下による消費者余剰の増加分も、台形ではなく長方形（需要量×価格低下＝費用節約額）で示されることとなる。

そこで、自動車登録検査制度の規制改革の効果として、95年7月より導入された定期点検・車検整備項目等の簡素化及び車検期間の延長によって得られた費用節約額（消費者余剰）の増加を試算する。具体的には、各年度の定期点検・車検整備における売上高の変化からマクロの自動車保有台数の変化によるものを控除し、さらに消費者物価指数の変化を除くことで、車検価格の相対的な低下による消費者の支払額の節約額を求めた。

### 消費者余剰の計算

#### 定期点検・車検整備市場の推移

（単位：億円、万台）

	94年度	95年度	96年度	97年度	98年度	99年度	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	
定期点検	売上高 ...A	3,950	3,279	3,145	3,003	2,962	2,997	2,974	2,631	2,674	2,801	2,807	2,800
	(変化率) ...B		-17.0%	-4.1%	-4.5%	-1.4%	1.2%	-0.8%	-11.5%	1.6%	4.7%	0.2%	-0.2%
	費用変化率 ...B-E-F=G		-19.6%	-6.9%	-8.1%	-2.7%	0.5%	-1.4%	-11.5%	1.4%	4.3%	-0.9%	-0.8%
	消費者余剰 (A×G)		776	225	254	82	-14	41	343	-37	-115	26	24
車検整備	売上高 ...C	25,619	24,921	24,082	23,777	23,580	23,700	23,015	22,319	21,850	21,959	21,991	21,978
	(変化率) ...D		-2.7%	-3.4%	-1.3%	-0.8%	0.5%	-2.9%	-3.0%	-2.1%	0.5%	0.1%	-0.1%
	費用変化率 ...D-E-F=H		-5.4%	-6.1%	-4.9%	-2.2%	-0.2%	-3.5%	-3.0%	-2.3%	0.0%	-1.0%	-0.7%
	消費者余剰 (A×H)		1,375	1,532	1,168	515	51	821	700	517	-10	220	147
自動車保有台数	6,810	7,011	7,178	7,286	7,369	7,458	7,552	7,627	7,689	7,739	7,828	7,899	
(変化率) ...E		2.9%	2.4%	1.5%	1.1%	1.2%	1.3%	1.0%	0.8%	0.7%	1.2%	0.9%	
消費者物価指数(総合)	100.9	100.6	101.0	103.1	103.3	102.8	102.1	101.1	100.5	100.3	100.3	100.0	
(変化率) ...F		-0.3%	0.4%	2.1%	0.2%	-0.5%	-0.7%	-1.0%	-0.6%	-0.2%	0.0%	-0.3%	

- （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）自動車検査登録協会編「わが国の自動車保有動向」等より作成。  
 2．定期点検・車検整備の売上高は毎年6月末に集計し発表されているため、本表では年度ベースに変換している。  
 3．変化率は四捨五入して表示しているため、必ずしも合計とは一致しない。

上表に基づき、車検価格の相対的な低下により、定期点検・車検整備に要する費用が前年度比でどれだけ減少したかを推計した。95年度を例にとれば、対前年度比において定期

点検は 17.0%、車検整備は 2.7%売上高が減少している。一方、自動車保有台数は同時期に 2.9%増加し、消費者物価指数は 0.3%となっているため、これらの要因による売上高の変化を除けば、年度ベースでの費用変化率はそれぞれ 19.6%、 5.4%といえる。したがって、95年度の消費者余剰は次のように求めることができる。

(定期点検)

95年度 3,950 億円 (94年度実績) × 19.6% (対94年度変化率) = 776 億円

(車検整備)

95年度 25,619 億円 (94年度実績) × 5.4% (対94年度変化率) = 1,375 億円

#### 2005年度予測値の計算根拠

- |                 |   |
|-----------------|---|
| (ア) 定期点検・車検整備市場 | 2005年度については、2005年4~6月期実績が継続するものとして推計した。 |
| (イ) 自動車保有台数     | 2005年度実績値を用いた。                          |
| (ウ) 消費者物価指数     | 2005年度実績値を用いた。                          |

### 3. エネルギー

#### (1) 電力

##### 推計の枠組み

電気事業分野は、95年度以降の規制改革による価格（電気料金）低下を、ヤードスティック査定方式導入による料金改定実績及び自由化後の大口料金の推移から求め（燃料費調整制度による変動等、規制改革以外の要因は除く）、それによる消費者余剰の増加を算出した。その際、推計した需要関数を用いて、規制改革がもたらした価格低下による需要の増加を考慮に入れている。

##### 需要関数

	C	ln(GDP)	ln(P)		D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	7.889 (3.463)	0.911 (4.719)	- 0.373 (- 1.895)	0.822 (5.734)	1.753	0.986

(備考) 1. 内閣府「国民経済計算年報」、総務省「消費者物価指数」、電気事業連合会 HP「電気統計情報」、資源エネルギー庁公表データ等より作成。

2. 推計式は以下の通り。一階の系列相関を仮定した最尤法を用いた。

$$\ln(Q) = C + \alpha \ln(GDP) + \beta \ln(P)$$

3. 変数の定義は以下の通り。

Q 販売電力量（電力需要）

GDP 実質 GDP

P 相対価格（9電力）

（平均価格（電灯電力収益 / 販売電力量）を消費者物価指数（総合）で除した）

4. 推計期間：1986～2005年度。

##### 消費者余剰の計算

上記により求めた95年度以降の規制改革による相対価格の低下と、それによってもたらされる理論的な需要量（電灯電力需要）の変化（需要関数を用いて算出）をもとに、台形で近似することで、各年度の消費者余剰の前年度差を求めた。なお、需要関数の推計にあたっては、平均価格を消費者物価指数（総合）で除して相対価格としているが、消費者余剰の計算にあたっては、名目価格表示に換算している。

## (2) 都市ガス

### 推計の枠組み

都市ガス分野は、95年度以降の規制改革による価格（都市ガス料金）の低下をヤードスティック的査定方式導入による料金改定実績及び自由化後の大口供給料金の推移から求め（原料費調整制度による変動等、規制改革以外の要因は除く）それによる消費者余剰の増加を求めた。その際、推計した都市ガス需要関数を用いて、規制改革がもたらした価格低下による需要の増加を考慮に入れている。

### 需要関数

	ln(GDP)	ln(P)		D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	0.738 (51.731)	- 0.467 (- 3.886)	0.985 (44.842)	1.158	0.981

(備考) 1. 内閣府「国民経済計算年報」、総務省「消費者物価指数」、(社)日本ガス協会「ガス事業便覧」等より作成。

2. 推計式は以下の通り。一階の系列相関を仮定した最尤法を用いた。

$$\ln(Q) = \alpha \ln(GDP) + \beta \ln(P)$$

3. 変数の定義は以下の通り。

Q 都市ガス販売量（大手4社）

GDP 実質 GDP

P 相対価格（大手4社）

（平均価格（都市ガス収益 / 都市ガス販売量）を消費者物価指数（総合）で除した）

4. 推計期間：1982～2005年度。

### 消費者余剰の計算

上記により求めた95年度以降の規制改革による相対価格の低下と、それによってもたらされる理論的な需要量（都市ガス販売量）の変化（需要関数を用いて算出）をもとに、台形で近似することで、各年度の消費者余剰の前年度差を求めた。なお、需要関数の推計にあたっては、平均価格を消費者物価指数（総合）で除して相対価格としているが、消費者余剰の計算にあたっては、名目価格表示に換算している。

### (3) 石油製品

#### 推計の枠組み

石油製品分野は、94年度以降に進行した石油製品価格（ガソリン、軽油、灯油）の低下から原油価格の変動分を除いたものを、特定石油製品輸入暫定措置法の廃止によるガソリン等の輸入自由化等の規制改革の効果とみなし、それによる消費者余剰の増加を求めた。その際、推計した石油製品需要関数を用いて、規制改革がもたらした価格低下による需要の増加を考慮に入れている。

#### 需要関数

##### (ガソリン)

	C	ln(GDP)	ln(P)	D94	D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	- 0.911 (- 0.642)	1.431 (13.241)	- 0.213 (- 3.027)	0.016 (0.046)	0.706	0.958

##### (軽油)

	ln(GDP)	ln(P)	D94	D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	1.231 (3.952)	- 0.149 (- 2.512)	0.048 (1.550)	1.285	0.537

##### (灯油)

	C	ln(GDP)	ln(P)	D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	12.080 (12.100)	0.379 (5.015)	- 0.180 (- 3.245)	2.238	0.647

(備考) 1. 内閣府「国民経済計算年報」、総務省「消費者物価指数」、財務省「日本貿易月報」、(株)石油通信社「石油資料月報」、石油情報センター公表資料等より作成。

2. 推計式は以下の通り。軽油については一階の系列相関を仮定した一般化最小二乗法を用い、ガソリン・灯油については最小二乗法を用いた。

(ガソリン)

$$\ln(Q) = C + \beta_1 \ln(GDP) + \beta_2 \ln(P) + \beta_3 D94$$

(軽油)

$$\ln(Q) = \beta_1 \ln(GDP) + \beta_2 \ln(P) + \beta_3 D94$$

(灯油)

$$\ln(Q) = C + \beta_1 \ln(GDP) + \beta_2 \ln(P)$$

3. 変数の定義は以下の通り。

Q 各石油製品販売量

GDP 実質 GDP

P 相対価格

(石油情報センター公表の全国平均小売価格を消費者物価指数(総合)で除した)

D94 猛暑による一時的な需要の急増をあらわすダミー変数(1994年度)

4. 推計期間:(ガソリン、灯油)1987~2005年度、(軽油)1981~2005年度。

## 消費者余剰の計算

上記により求めた94年度以降の規制改革による相対価格の低下と、それによってもたらされる理論的な需要量（石油製品販売量）の変化（需要関数を用いて算出）をもとに、台形で近似することで、各年度の消費者余剰の前年度差を求めた。なお、需要関数の推計にあたっては、全国平均小売価格を消費者物価指数（総合）で除して相対価格としているが、消費者余剰の計算にあたっては、名目価格表示に換算している。



## 4. 金融

### (1) 株式売買委託手数料

#### 推計の枠組み

株式売買委託手数料分野は、94年度以降の手数料の段階的自由化に伴い進行した手数料率の低下を規制改革の効果とみなし、それによる消費者余剰の増加を求めた。その際、推計した株式委託売買高の需要関数を用いて、規制改革がもたらした手数料率低下による需要の増加を考慮に入れている。

#### 需要関数

	C	Ln(TOPIX)	ln(P)	ln(KOKUSAI(-1))	DUM		D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	6.593 (4.875)	0.638 (3.400)	- 0.556 (- 4.268)	- 0.250 (- 2.542)	0.693 (7.168)	0.165 (0.845)	1.770	0.932

(備考) 1. 東京証券取引所「東証総合取引参加決算概況」、総務省「消費者物価指数」等より作成。

2. 推計式は以下の通り。各変数に単位根の存在が確認されたため、一次の系列相関を考慮した最尤法を用いた。

$$\ln(Q) = C + \quad * \ln(\text{TOPIX}) + \quad * \ln(P) + \quad * \ln(\text{KOKUSAI}(-1)) + \quad * \text{DUM}$$

3. 変数の定義は以下の通り。

Q 株式委託売買高 (百万株)

TOPIX TOPIX (月末終値平均)

P 株式売買委託手数料率

KOKUSAI 利付国債 (10年) 利回り

DUM 株式のネット取引拡大ダミー (2003年度以降=1)

4. 株式売買委託手数料率は、株券現物委託手数料 / 委託売買金額より求めた。

5. 推計期間：1990年度上期～2005年度下期。

#### 消費者余剰の計算

94年度以降の規制改革による手数料率の低下と、それによってもたらされる理論的な需要量 (株式委託売買高) の変化 (需要関数を用いて算出) をもとに、台形で近似することで、各年度の消費者余剰の前年度差を求めた。なお、消費者余剰を求める際には、手数料率に委託売買平均株価 (委託売買金額 / 委託売買高) を乗ずることにより、金額換算を行っている。

## (2) 損害保険

### 推計の枠組み

損害保険の規制改革効果として、96年4月の改正保険業法施行以降、事業者の効率化努力による営業費及び一般管理費の低下分を算出し、これを利用者メリットとみなす。これは損害保険の商品や契約形態がさまざまであり、価格と需要量を定義することが難しく、需要関数を推定して消費者余剰を計測することが困難なことによる。

算出にあたっては損害保険協会から公表されている各社の決算数値を引用した。

### 消費者余剰の計算

#### 損害保険協会加盟会社の決算数値の推移

年度	正味 収入 保険料 (億円) a	営業費 及び 一般管理費 (億円) b	経費率 =b/a		効率化額 =a × d (億円) e	(参考) 前年比データ	
			c	前年比 d		正味 収入 保険料	一般経費
1995	63,688	15,585	24.5%				
1996	66,263	15,924	24.0%	-0.44%	291.09	4.04%	2.18%
1997	66,394	15,672	23.6%	-0.43%	283.56	0.20%	-1.58%
1998	63,611	15,264	24.0%	0.39%	-248.79	-4.19%	-2.60%
1999	63,244	14,884	23.5%	-0.46%	291.86	-0.58%	-2.49%
2000	63,043	14,098	22.4%	-1.17%	738.69	-0.32%	-5.28%
2001	63,094	13,475	21.4%	-1.01%	634.46	0.08%	-4.42%
2002	62,742	13,256	21.1%	-0.23%	143.79	-0.56%	-1.63%
2003	62,416	13,063	20.9%	-0.20%	124.09	-0.52%	-1.46%
2004	62,200	12,623	20.3%	-0.63%	394.89	-0.35%	-3.37%
2005	63,287	12,342	19.5%	-0.79%	501.60	1.75%	-2.23%

(備考) 1. (社)日本損害保険協会公表資料より作成。

2. 制度変更による影響を除去するため、自賠責保険料収入を除いた数値で算出した。

上表に基づき、事業者の効率化努力である保険料収入に占める営業費及び一般管理費の比率の低下分(上表中e)を利用者メリットとして算出した。

## 5. 飲食料品

### (1) 米

#### 推計の枠組み

米分野は、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)に盛り込まれた規制改革(出荷取扱業者、卸売・小売業者の指定・許可制から届出制への変更、流通規制の緩和、市場原理の導入等)による米の小売価格の低下を抽出し、それによる消費者余剰の増加を求めた。具体的には、規制改革以前のトレンドで米の小売価格を延長した場合の相対価格の変化幅と、実際の相対価格の変化幅との差を規制改革による価格低下とした<sup>76</sup>。消費者余剰の算出にあたっては、推計した米消費量の需要関数を用いて、規制改革がもたらした価格低下による需要の増加を考慮に入れている。

#### 需要関数

	C	ln(P)	T		D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	23.165 (486.182)	- 0.095 (- 3.195)	- 0.008 (- 25.111)	5.339 (3.744)	1.802	0.987

(備考) 1. 農林水産省「食料需給表」「ポケット農林水産統計」、総務省「小売物価統計調査年報」「消費者物価指数」等より作成。

2. 推計式は以下の通り。各変数に単位根が認められたため一階の系列相関を仮定した最尤法を用いた。

$$\ln(Q) = C + \beta \ln(P) + \gamma T$$

3. 変数の定義は以下の通り。

Q 純食料消費量(米)<sup>77</sup>

P 相対価格

(キログラムあたり価格を消費者物価指数(総合)で除した。キログラムあたりの価格は、2005年小売価格をベースに、消費者物価指数(米類)で遡って算出した。)

T タイムトレンド(消費者の食生活における嗜好の変化の代理変数)

4. 推計期間: 1973~2005年度。

#### 消費者余剰の計算

上記により抽出した95年度以降の規制改革による相対価格の低下と、それによってもたらされる理論的な需要量(米消費量)の変化(需要関数を用いて算出)をもとに、台形で近似することで、各年度の消費者余剰の前年度差を求めた。なお、需要関数の推計にあたっては、単位価格を消費者物価指数(総合)で除して相対価格としているが、消費者余剰の計算にあたっては、名目価格表示に換算している。

<sup>76</sup> ただし、95年の規制改革の直前の93、94年は大規模な米不足により米価格が高騰したという特殊事情がある。ここではその影響を除くため、85~91年度の米価格のトレンドで92年以降の価格が推移した場合と、実際の95年度以降の価格の動きとの差をとっている。

<sup>77</sup> 菓子及び穀粉を含まない主食用の数値を使用した。

## (2) 酒類販売

### 推計の枠組み

酒類分野は、「流通・取引慣行に関する独占禁止法上の指針」の公表後、92年度以降に進行した酒類の小売価格の低下分から酒税改正による価格変化を除いたものを規制改革の効果とみなし、それによる消費者余剰の増加を求めた。その際、推計した酒類の需要関数を用いて、規制改革がもたらした価格低下による需要の増加を考慮に入れている。

### 需要関数

#### (ビール・発泡酒・第3のビール)

	C	ln(GDP)	ln(P)	TIME		D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	2.133 (0.327)	1.114 (2.144)	- 0.475 (- 1.570)	- 0.025 (- 1.773)	0.927 (12.980)	0.948	0.877

#### (清酒)

	C	Ln(P)	TIME	TIME <sup>2</sup>		D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	15.219 (23.809)	- 0.463 (- 1.684)	0.150 (2.396)	- 0.002 (- 7.464)	0.507 (2.538)	1.679	0.979

#### (果実酒)

	C	ln(GDP)	ln(P)	TIME	DD		D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	- 16.513 (- 2.686)	2.442 (4.869)	- 1.105 (- 3.000)	- 0.043 (- 2.341)	0.664 (5.714)	- 0.030 (- 0.103)	1.986	0.961

(備考) 1. 内閣府「国民経済計算年報」、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」より作成。

2. 推計式は以下の通り。各変数に単位根が存在し、共和分関係にないことが確認されたため、一次の系列相関を考慮した最尤法を用いた。

(ビール・発泡酒・第3のビール)

$$\ln(Q) = C + \beta_1 \ln(GDP) + \beta_2 \ln(P) + \beta_3 TIME$$

(清酒)

$$\ln(Q) = C + \beta_1 \ln(P) + \beta_2 TIME + \beta_3 TIME^2$$

(果実酒)

$$\ln(Q) = C + \beta_1 \ln(GDP) + \beta_2 \ln(P) + \beta_3 TIME + \beta_4 DD$$

3. 変数の定義は以下の通り。

Q 各酒類販売量

GDP 実質 GDP

P 相対価格

(平均価格(消費金額/販売量)を消費者物価指数(総合)で除した)

DD ダミー変数(果実酒需要の大幅な増加の代理変数)

TIME タイムトレンド(消費者の食生活における嗜好の変化の代理変数)

4. 推計期間: 1982~2005年度。

## 消費者余剰の計算

上記により算出した 92 年度以降の規制改革による相対価格の低下と、それによってもたらされる理論的な需要量（酒類販売量）の変化（需要関数により算出）をもとに、台形で近似することで、各年度の消費者余剰の前年度差を求めた。なお、需要関数の推計にあたっては、平均価格を消費者物価指数（総合）で除して相対価格としているが、消費者余剰の計算にあたっては、名目価格表示に換算している。

## 2005 年度予測値の計算根拠

- (ア) 需要量（消費量） 酒類統計年報の発行元である㈱日刊経済通信社の見込み値を利用。
- (イ) 価格指数 需要量（消費量）、販売額（消費金額）について、酒類統計年報の発行元である㈱日刊経済通信社の見込み値を利用し、販売額を需要量で除して単価を算出。

## 6. 再販指定商品（化粧品・医薬品）

### 推計の枠組み

化粧品及び医薬品分野は、97年の再販指定の廃止がもたらした価格低下を抽出し、それによる消費者余剰の増加を求めた。具体的には、規制改革以前のトレンド（92～96年度）でそれぞれの価格指数が上昇した場合の相対価格（価格指数/消費者物価指数（総合））の変化幅と、実際の相対価格の動きとの差を規制改革による価格低下とした。消費者余剰の算出にあたっては、推計した需要関数を用いて、規制改革がもたらした価格低下による需要の増加を考慮に入れている。

### 需要関数

#### (1)化粧品

	C	ln(GDP)	Ln(P)		D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	6.328 (5.697)	1.229 (14.544)	- 0.635 (- 2.167)	0.208 (1.090)	1.848	0.986

- (備考) 1. 総務省「家計調査年報」「消費者物価指数」等より作成。  
 2. 推計式は以下の通り。各変数に単位根が認められたため、一次の系列相関を考慮した最尤法を用いた。  

$$\ln(Q) = C + \beta_1 \ln(GDP) + \beta_2 \ln(P)$$
  
 3. 変数の定義は以下の通り。  
 Q 化粧品の年間需要量（消費額を価格指数で除した）  
 GDP 実質 GDP  
 P 相対価格  
 （化粧品価格指数を消費者物価指数（総合）で除した）  
 4. 推計期間：1980～2005年度。

#### (2)医薬品

	C	ln(GDP)	ln(P)	DD		D.W.	Adj.R <sup>2</sup>
係数 (t 値)	- 2.907 (- 1.639)	1.261 (9.240)	- 1.163 (- 2.044)	0.252 (5.943)	0.704 (3.636)	1.290	0.936

- (備考) 1. 総務省「家計調査年報」「消費者物価指数」等より作成。  
 2. 推計式は以下の通り。各変数に単位根が認められたため、一次の系列相関を考慮した最尤法を用いた。  

$$\ln(Q) = C + \beta_1 \ln(GDP) + \beta_2 \ln(P) + \beta_3 DD$$
  
 3. 変数の定義は以下の通り。  
 Q 医薬品の年間需要量（消費額を価格指数で除した）  
 GDP 実質 GDP  
 P 相対価格  
 （医薬品価格指数を消費者物価指数（総合）で除した）  
 DD ダミー変数（医薬品年間消費金額の接続ダミー）  
 4. 推計期間：1980～2005年度。

## 消費者余剰の計算

上記により抽出した 97 年度の規制改革による相対価格の低下と、それによってもたらされる理論的な需要量の変化（需要関数を用いて算出）をもとに、台形で近似することで、各年度の消費者余剰の前年度差を求めた。なお、需要関数の推計にあたっては、価格指数を消費者物価指数（総合）で除して相対価格としているが、消費者余剰の計算にあたっては、名目価格表示に換算している。

付注3 利用者メリットの各年度の増加額（総括表）

（単位：億円）

分野		年度															合計
		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
電気通信	移動体通信				747	2,783	4,119	5,529	4,327	2,529	1,809	2,546	1,908	1,324	111	145	27,876
運輸	国内航空			327	415	385	294	494	445	334	-404	300	141	-539	-978	-6	1,206
	鉄道							42	669	573	1,172	-493	641	551	1,513	172	4,840
	タクシー							28	4	4	5	4	31	-1	30	19	125
	トラック	140	-968	-2,333	6,341	6,378	6,754	-645	3,037	7,646	3,845	4,157	-2,040	-1,380	1,639	1,736	34,308
	自動車登録検査制度					2,151	1,757	1,422	596	37	863	1,043	480	-125	246	170	8,642
エネルギー	電力					1,818	7,432	1,292	5,961	0	2,779	1,205	5,918	2,299	10,261	17,666	56,630
	都市ガス					38	270	0	61	131	705	324	746	491	916	897	4,579
	石油製品				649	5,845	5,993	2,644	3,059	2,528	-2,035	78	3,899	-545	-2,382	1,678	21,410
金融	株式売買委託手数料				513	94	197	690	226	624	2,326	-141	167	-58	356	298	5,291
	損害保険						291	284	-249	292	739	634	144	124	395	502	3,155
飲食料品	米					83	694	925	602	309	1,489	836	329	-3,027	667	3,341	6,249
	酒類販売		281	284	1,731	806	1,108	-1,066	888	1,241	829	204	2,435	-1,351	255	310	7,957
再販指定商品	化粧品・医薬品							173	105	73	112	156	189	164	106	105	1,182
各年度における増加額合計		140	-687	-1,722	10,397	20,380	28,908	11,811	19,731	16,320	14,235	10,853	14,989	-2,072	13,135	27,034	183,452
各年度におけるメリット額累計		140	-547	-2,269	8,128	28,508	57,416	69,227	88,958	105,278	119,513	130,365	145,354	143,283	156,418	183,452	

- （備考）1．各年度の数値は、当該年度の消費者余剰の前年度差を示す。推計方法については、付注2参照。  
 2．空白セルは、今回の分析の対象とした規制改革が始まっていないことを示す。  
 3．網掛けのセルは見込値。