

【要旨】

本研究は、今後の独占禁止政策において、鉄道を中心とした日本の交通における競争を促進する際の示唆を得るために、以下の3つのテーマについて理論的・実証的に明らかにしようとするものである。鉄道のモード内競争を推進するEU、特にドイツの動向についての現状を調査するとともに、鉄道の産業組織の違いがもたらすモード内・モード間の価格競争の結果を理論的に明らかにする(第1章)。民営化後のJR6社の効率性を新幹線と在来線の兼営の効果の観点から、また第三セクター化された並行在来線の効率性について地方鉄道との比較においてそれぞれ評価し、今後の各事業の在り方について検討する(第2章)。九州新幹線が部分開通した鹿児島-福岡間の航空・鉄道・バスの競合状況を利用者の需要関数から明らかにし、今後の新幹線開通に伴う2都市間移動の競合状況の変化について考察する(第3章)。

得られた知見の概要は次のとおりである。EU各国の現状から、上下分離等の改革の進んだ国では鉄道旅客の成長率は高く、ドイツにおいても改革の進んだ取引分野では競争が活発化して市場が成長しているが、参入障壁が維持されている場合には競争は発生していない。また理論分析からは、区間ごとに別会社であったり、インフラを別会社にする場合をみると鉄道運賃の低下をもたらすためには、二重限界性の問題を解決するとともに、アクセスチャージを適切に規制した上で上下分離やオープンアクセスを活用することが有効であることが示された。JR6社の新幹線と在来線の兼業については、範囲の経済性の視点からは兼業を積極的に支持するものではないとの示唆が得られた。また、新幹線開通に伴い第三セクター化された並行在来線4社の効率性は、第三セクター全体でみると地方鉄道と比べて相対的に効率性は低いものの、並行在来線4社の間では個々の事情に依存するところが大きかった。鹿児島-福岡間のモード間の競合状況については、鉄道の乗車時間をめぐって各交通機関が競合しており、今後九州新幹線鹿児島ルートが全線開通して時間が短縮されると鉄道の利用者の拡大が見込まれ、他の交通機関から鉄道への需要シフトも大きいと予想される。これに対して、航空はアクセスやイグレスの時間の短縮により、バスは乗車時間の短縮により需要を獲得することが期待される。

上記の知見を踏まえ、導かれる政策含意については次のとおりである。日本の交通における競争は一部の都市圏においてのみモード内競争がみられる外は、鉄道と航空・高速バス間のモード間競争が中心であり、今後、整備新幹線やリニア中央新幹線の開通が実現すると、新幹線の市場支配が進展すると予測される。新幹線と在来線の兼営から得られる範囲の経済性もほとんどないことから、競争を促進するためには、新幹線と在来線を別会社にして営業するか、あるいはオープンアクセスを実現することが望ましい。