

博士後期課程学位論文

## 要 旨

# バス産業における規制緩和後の 競争環境の変遷と課題

大分大学大学院経済学研究科  
博士後期課程地域経営専攻

10B3001 番

下田憲雄演習所属

蛭谷 憲治

(2016年9月)

## はしがき(本稿の背景と目的)

バスは、通勤や通学、通院、買い物、観光などの移動手段として、また鉄道、旅客船、航空などの二次交通として人々の移動を支え、さらに 2011 年に発生した東日本大震災や 2016 年の熊本地震では、鉄道が復旧するまでの間、被災地と各地を結ぶ大量輸送機関として活躍するなど、わが国の経済を支えてきた。このバス輸送は、道路運送法上、乗合バス事業と貸切バス事業に区分され、それぞれの輸送特性に応じて、別個の規制が課せられてきた。また、貸切バス事業は 2000 年 2 月に、乗合バス事業は 2002 年 2 月に、需給調整規制の撤廃、いわゆる規制緩和が実施された。そして、現在では規制緩和政策から約 15 年が経過し、この間の市場構造の変化等により、従来は想定していなかった制度上の課題が生じている。特に、2002 年頃より増加した高速ツアーバスと高速乗合バスによる競争から生じる規制制度上の課題が問題視されるようになった。

以上を踏まえ本稿では、高速ツアーバスと高速乗合バスの競争について把握し、この競争が発端となり顕在化した貸切バス事業における営業区域規制および都市間バス市場における価格規制の課題について実務的視点から考察し、さらに、今後の望ましいバス規制区分のあり方について検討した。

## 第 1 章 わが国におけるバス事業の概況と規制緩和政策

本章では、先行研究、輸送動向、規制緩和政策について把握した。

先行研究では、まず、わが国に先立ち 1980 年に都市間バス、1986 年に域内バスの規制を緩和した英国の規制制度を概観した。次いで、わが国における先行研究では、高速ツアーバス出現以前と以後に分けて把握した。高速ツアーバス出現以前の先行研究では、英国の規制緩和政策などを踏まえて、都市間バス市場で一般の生活路線と同じ規制を行うことは意味がなく、わが国においても都市間バスは市場競争を通じて供給されるべきであるとの指摘が見られる。そして高速ツアーバス出現後の先行研究では、多くの研究者により、高速ツアーバスと高速乗合バスの競争条件が不均等であり、規制制度の再検討が必要であることが主張されていることを把握した。

輸送動向では、乗合バス、貸切バス、高速乗合バス、高速ツアーバスの概況について、それぞれ把握した。乗合バスの輸送動向では、輸送人員が減少し厳しい経営環境にあることを把握した。貸切バスの輸送動向では、1997 年の参入台数規制緩和や 2000 年の規制緩和政策以降、競争が激化し事業者の経営環境が悪化したことを把握した。高速乗合バスの輸送動向では、乗合バスと貸切バス事業者が厳しい経営環境下におかれるなか、高速道路の延伸とともに高速乗合バスの輸送人員が増加し、都市間バスがバス産業における唯一の成長市場であることを把握した。高速ツアーバスの輸送動向では、高速乗合バスと同じ都市間バス市場に高速ツアーバスが 2002 年頃より

参入し、輸送人員が急増し、両者が競合したことを把握した。

規制緩和政策では、まず、1980年代以降の世界の規制緩和政策の潮流を概観し、次いで、わが国における、乗合バス、高速乗合バス、貸切バスの規制政策と規制緩和政策の経緯や目的などをそれぞれ把握した。特に、ここでは、必需性の高い生活交通である域内バスと航空や鉄道など代替交通の存在する高速乗合バスが、市場が異なるにも関わらず、2002年の乗合バスの規制緩和政策の段階においても、同じ乗合バス事業として一体として扱われ、現在に至ることを把握した。

## 第2章 高速ツアーバスと高速乗合バスの競争

本章では、高速ツアーバスと高速乗合バスの競争として、まず、都市間バス市場に2002年頃より高速ツアーバスが参入した経緯や伸長の要因を示した。高速ツアーバスの経緯では、1980年代に高速ツアーバスに類似した都市間バスが北海道において運行されたが、北海道運輸局が運行停止命令を下した経緯があるにもかかわらず、2002年頃より都市間バス市場に進出した高速ツアーバスについては、国土交通省が運行を容認する判断を下したことを示した。高速ツアーバス伸長の要因については、貸切バス事業者が増加傾向にあること、新しいビジネスモデルを普及させた旅行会社のイニシアティブがあること、2000年初頭に、インターネット予約やコンビニでのチケット販売が一般化したことがあることを示した。

次いで、高速ツアーバスの輸送特性として、需要の高い首都圏ー京阪神間などに集中する傾向を把握した。

さらに、高速乗合バスと高速ツアーバスの比較では、高速乗合バスは乗合バス事業として、高速ツアーバスは貸切バス事業として運行されることから、最少催行人数の設定や、路線の新設改廃、営業区域、価格設定、停留所の設置について、両者の規制制度が異なり、競争条件が不均等であることを示した。

そして最後に、高速ツアーバスと高速乗合バスの競争による本質的な課題は、両者のサービス品質の格差ではなく、不均等な条件下での市場競争が資源配分を歪め社会的に望ましくないことから、競争条件のイコルフットイングが必要であることを示した。尚、2013年7月末をもって高速ツアーバスが廃止されたが、高速ツアーバスの出現が次章以降で扱う、営業区域規制に関わる課題や価格規制に関わる課題、そしてバス規制区分に関わる課題を顕在化させた。

## 第3章 貸切バス事業における営業区域規制の課題と展望

本章では、まず、高速ツアーバスを運行する一部の事業者が営業区域規制に違反した運行をおこなった結果、1998年当時、国土交通省において営業区域拡大の議論がなされていたのにも関わ

らず、国土交通省は 2007 年に既存の営業区域を遵守するよう通達を发出した経緯を把握した。

次いで、営業区域規制の制度概要、目的、そして課題を把握した。制度概要は、原則、都府県単位とされ、発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送を禁じるものであるが、短距離運行や宿泊を伴う運行など各種の事例を示すことで制度を詳細に把握した。目的は、運行管理の拠点である営業所への帰属性を確保し、輸送の安全ならびに適正な運行管理を確保することであるが、その反面、課題については、安全性が担保されているにもかかわらず過度な規制になっていることを示した。特に、課題については、次の 2 つの事案があることを示した。1 つ目は、旅客の宿泊地が営業区域内に所在するものの発着地が営業区域外に位置する為、その運送が禁じられる事案である。2 つ目は、営業区域外運行ではあるものの、走行距離が短く営業所への帰属性が担保される運送もが禁じられる事案である。

そして、営業区域規制を取り巻く環境の変化として、一部地域では現在的大型車の営業区域規制が 1988 年当時より四半世紀ものあいだ緩和されておらず、制度疲労を起こしている実態を示した。具体的には、当初営業区域規制は需給調整の意義があった点、訪日外国人対応の運行に限り営業区域が緩和されている点、高速道路が延伸した点、安全規制が強化された点、新たな貸切バスの運賃・料金制度が設けられ営業区域規制とは別の形で営業所への帰属性が高められた点である。

以上を踏まえて、営業区域規制が制定された当時と現在では環境が変化し、今日では明らかに営業所への帰属性が向上しており、競争環境整備の観点より、需給調整規制が撤廃された現在の実態に即した営業区域へと規制を緩和する必要があることを明らかにした。また、今後の営業区域規制のあり方として、現在の県単位としての営業区域規制を緩和し、営業所が所在する区域を管轄する運輸局の管轄区域を営業区域とする案を示した。

#### 第 4 章 都市間バス市場の現状と価格規制の課題

本章では、都市間バス市場の現状と価格規制の課題について論じた。高速ツアーバスと高速乗合バスが競合していた当時、高速ツアーバスは需要予測をもとに価格を変動させていたが、高速乗合バスは価格規制により自由な価格変動が実施出来ず、競争条件が不均等である課題が生じていた。高速ツアーバスは 2013 年 7 月末までに廃止され、運行形態が高速乗合バスへ一本化されたため、本章では、高速乗合バスにおける価格規制のあり方について検討した。

まず、先行研究を把握したうえで、価格規制の制度概要と推移を把握した。具体的には、2002 年の道路運送法改正にともなう営業割引運賃の導入、2006 年の軽微運賃の導入、そして 2012 年の 80%の幅運賃制度の導入の順に制度概要を整理した。

次いで、市場の価格設定の動向について、従来から高速乗合バスを運行していた既存事業者と

高速ツアーバスから高速乗合バスへ移行した参入事業者を分けて把握した。この結果、既存事業者と参入事業者を比較した場合、参入事業者の方がダイナミックな価格変動を実施していることが明らかとなった。また、参入事業者へのヒアリングにより、現在も高速ツアーバス運行当時と同様の価格設定が可能であることが分かった。

このため、80%の幅運賃制度導入以降の運賃届出の実態を調査したところ、80%の幅運賃制度が片道普通旅客運賃に対する上限規制としてしか機能していないことが明らかとなった。また、片道普通旅客運賃についても1週間前迄に届出れば変更可能であるため、実質的に価格規制が機能しておらず、規制制度が論理性に欠けていることを示した。

そして最後に、今後の価格規制のあり方を検討するため、単一価格のケース、80%の幅運賃制度を多用するケース、コンテストビリティ理論によるケースの3つの余剰を比較した。この結果、死重の損失を避ける可能性が、80%の幅運賃制度を多用するケースが最も高いことから、都市間バス市場におけるさらなる価格規制の緩和が必要であることを明らかにした。

## 第5章 バス規制区分のあり方

前章までは、高速ツアーバスと高速乗合バスの競争について把握し、高速ツアーバスの出現により生じた2点の課題について、その概要や今後のあり方を検討した。1点目は、第3章に記した貸切バス事業における営業区域規制に関わる課題である。2点目は、第4章に記した都市間バス市場における価格規制に関わる課題である。この2点の課題は、バス産業における規制緩和後の変遷の中で生じた道路運送法の細則のあり方を示したものであるが、本第5章については、道路運送法のフレームワークについて、今後のあり方を検討する。

まず、わが国におけるバス規制区分の今後のあり方を検討するにあたり、わが国に先立ち、1980年に都市間バス、1986年に域内バスの規制緩和が実施された英国の規制区分やバス事業の現状を概観した。英国では、わが国のように乗合バス事業と貸切バス事業が区分されておらず、域内バスとそれ以外が区分されている。域内バスと都市間バスは、停留所間の最低距離(路線上の距離ではなく直線距離)で明確に区分され、域内バスについては、地方政府による計画や補助などの関与により運行され、一方でそれ以外に含まれる都市間バスについては、地方政府の関与がなく市場競争に委ねられている。

次いで、わが国における域内バスと高速乗合バスの違いについて、輸送動向や規制制度を把握した。わが国における域内バスについては、地方路線バス維持費補助や2013年には交通政策基本法が施行されるなど、英国のように国や自治体など公的機関の関与がみられ、一方で、高速乗合バスについては、公的関与はないものの、乗合バス事業として扱われていることを示した。また、域内バスと高速乗合バスを同じ乗合バス事業として扱うことに限界が生じ、価格規制や路線

の休廃止、管理の受委託制度では、部分的な規制制度の違いがみられ、特に都市間バスの価格規制については論理性に欠け、かつ規制制度を複雑化させていることを把握した。

以上より、わが国におけるバス事業規制区分のあり方については、域内バスと都市間バスのそれぞれの市場特性に対応すべく、乗合バス事業の内、域内バスと高速乗合バスを明確に区分すべきであることを示した。

## 第6章 今後の望ましいバス規制制度のあり方(本稿の纏めと結論)

本章では、本稿の結論として、前章までを総括して、今後の望ましいバス規制制度のあり方を検討した。

前章で示した、乗合バス事業の内、域内バスと高速乗合バスを明確に区分すべきであるという、バス事業規制区分のあり方を踏まえると、2002年の乗合バス事業における規制緩和政策の段階で、乗合バス事業を域内バスと高速乗合バスに区分しておけば、高速ツアーバスは存在しておらず、第2章で扱った高速乗合バスと高速ツアーバスの競争といった問題は生じなかったと言える。

また、第3章で扱った貸切バス事業における営業区域規制の課題についても、高速ツアーバスを運行する一部の事業者が営業区域規制に違反した運行をおこなった結果、1998年当時、営業区域拡大の議論がなされていたのにも関わらず、国土交通省が2007年に既存の営業区域を遵守するよう通達を発出した経緯がある。2000年の貸切バス事業、2002年の乗合バス事業における規制緩和政策の段階で、乗合バス事業を域内バスと高速乗合バスに区分しておけば、高速ツアーバスは存在しておらず、既に貸切バス事業における営業区域の拡大が実施、あるいは検討が進んでいた可能性があり、競争環境整備の観点より、実態に即した営業区域へと規制の緩和が求められる。

さらに、第4章で扱った都市間バス市場における価格規制の課題についても、乗合バス事業を域内バスと高速乗合バスに区分し、それぞれの市場特性に合致した規制を検討する必要がある。特に、高速乗合バスの価格規制は論理性に欠け、また、第5章で示した通り、域内バスと高速乗合バスを同じ乗合バス事業として扱うことに限界が生じ、部分的な規制制度の違いがみられるものの規制制度が複雑化している。

以上の本稿で扱った、高速ツアーバスと高速乗合バスの競争により顕在化した貸切バス事業における営業区域規制および都市間バス市場における価格規制の課題、そしてバス規制区分のあり方を踏まえた本稿の結論として、乗合バス事業を一般域内バス旅客自動車運送事業(域内バス事業)と一般都市間バス旅客自動車運送事業(都市間バス事業)に区分し、一般貸切バス旅客自動車運送事業(貸切バス事業)を含め3区分にする必要があることを示した。

また、今後、わが国では、急速に人口が減少し、域内バスについてはさらに需要が減少するこ

とが予測される。域内バスは営利事業としては存続出来ない路線がさらに増加し、公的支援のみならず路線計画なども行政の関与により運行されるケースが、ますます増加するであろう。このため鉄道や航空など代替交通が存在する高速乗合バスと生活交通にあたる域内バスが担う市場は、さらに乖離することが推測されることから、新たな課題が生じることが危惧され、今後の市場構造の変化から生じる課題に応じるためにも、域内バス事業、都市間バス事業、貸切バス事業の3区分にする必要がある。

尚、先行研究において、多くの研究者により、高速ツアーバスと高速乗合バスの競争条件が不均等であり、規制区分の再検討が必要である点が主張されていることを示したが、これらは、高速ツアーバスが廃止される以前の先行研究である。高速ツアーバスは2013年7月末をもって廃止され、都市間バスの運行形態は高速乗合バスに、つまり乗合バス事業に一本化された。このため、バス事業は、未だに乗合バス事業と貸切バス事業の2区分である。筆者は、高速ツアーバスが廃止された現在でも、域内バス事業、都市間バス事業、貸切バス事業の3区分にする必要があると考えている。

そして、域内バス事業については、より一層の行政支援や関与により生活交通を維持し、都市間バス事業については現在の論理性に欠ける価格規制を整理し、貸切バス事業については実態に即した営業区域を検討するなど、バス事業における規制緩和後の市場構造の変化へ対応していく必要がある。

## 第7章 残された課題

最後に本稿で論じきれなかった残された課題を記した。英国では、域内バスとそれ以外(都市間バスと貸切バス)の2区分とされているが、わが国のバス事業における規制再区分案では、域内バス事業、都市間バス事業、貸切バス事業の3区分にする案を提示した。英国のように、わが国において高速乗合バスと貸切バスを同様の区分にするかについては、残された課題とした。これは、2014年に貸切バスの新たな運賃・料金制度が導入されたことや2016年に長野県北佐久郡軽井沢町において、死傷者を伴う重大事故が生じ、現在、市場構造や規制制度が急速に変化している最中であり、その動向が把握出来なかったためである。

また、本稿の帰結の1つとして、乗合バス事業の内、域内バス事業と都市間バス事業を区分する必要があることを示したが、現在の区分方法である、長さが概ね50km超か否かと言う定義は、主管する運輸局により扱いが異なるなど曖昧であり、再検討する必要がある。この区分方法について、域内バスと高速乗合バスの市場特性などを考慮し、そして英国の制度のように分かりやすい制度へと改定する必要があるが、本稿で論じきれなかった残された課題である。

# 博士学位論文審査報告書

## 1. 氏名 蛭谷 憲治

## 2. 学位請求論文の題目

バス産業における規制緩和後の競争環境の変遷と課題

## 3. 論文の要旨及び論文審査の結果

蛭谷氏の論文は、規制緩和以降のわが国のバス事業に対する規制制度の矛盾や課題を実務的視点から考察している。わが国の営業バス事業について、実態と制度の乖離を指摘し、英国の先行事例を参照しつつ、実態に即して規制（経済的規制）緩和を促進すべきことを示したものと見える。具体的には、都市間バス（乗合バス）についてはいっそうの運賃規制緩和、貸切バスについては営業区域規制緩和が提唱されている。あわせて、かかる規制改革の実現のために、乗合バス事業を、規制制度上、都市間バスと域内バスへ区分する必要性を論じている。

バス輸送は、道路運送法上、乗合バス事業と貸切バス事業に区分され、それぞれの輸送特性に応じて、別個の規制が課せられてきた。また、貸切バス事業は 2000 年 2 月に、乗合バス事業は 2002 年 2 月に、需給調整規制の撤廃、いわゆる規制緩和が実施された。そして、現在では規制緩和政策から約 15 年が経過し、この間の市場構造の変化等により、従来は想定していなかった制度上の課題が生じている。特に、2002 年頃より増加した高速ツアーバスと高速乗合バスによる競争から生じる規制制度上の課題が問題視されるようになった。氏は、高速ツアーバスと高速乗合バスの競争について把握し、この競争が発端となり顕在化した貸切バス事業における営業区域規制および都市間バス市場における価格規制の課題について実務的視点から考察し、さらに、今後の望ましいバス規制区分のあり方について検討している。

第 1 章において、先行研究、輸送統計、規制緩和政策について整理し、わが国のバス事業の概況を概観している。先行研究では、はじめに 1980 年に都市間バス、1986 年に域内バスの規制を緩和した英国の規制制度を概観している。次いで、わが国における先行研究に関して、高速ツアーバス出現以前では、都市間バスは市場競争を通じて供給されるべきであるとの指摘が見られ、高速ツアーバス出現以後では、高速ツアーバスと高速乗合バスの競争条件が不均等であり、規制制度の再検討が必要であるという指摘がみられることを概観している。

高速乗合バスの輸送動向では、乗合バスと貸切バス事業者が厳しい経営環境下におかれるなか、高速道路の延伸とともに高速乗合バスの輸送人員が増加し、都市間バスがバス産業における唯一の成長市場であることを指摘している。高速ツアーバスの輸送動向では、高速乗合バスと同じ都市間バス市場に高速ツアーバスが 2002 年頃より参入し、輸送人員が急増し、両者は競合している。

規制緩和については、必需性の高い生活交通である域内バスと航空や鉄道などで代替交通の存在する高速乗合バスが、市場が異なるにも関わらず、2002 年の乗合バスの規制緩和政策の段階においても、同じ乗合バス事業として一体として扱われていることを指摘している。

第 2 章では、2013 年 7 月末の高速ツアーバスの廃止まで、約 11 年間にわたり、都市間バス市場では、高速乗合バスと高速ツアーバスの競争条件が不均等なものであったという問題点を吟味している。

高速ツアーバス伸長の要因については、貸切バス事業者が増加傾向にあること、新しいビジネスモデルを普及させた旅行会社のイニシアティブがあること、2000 年初頭に、インターネット予約やコンビニでのチケット販売が一般化したことがあることを示している。次いで、高速ツアーバスの輸送



特性として、需要の高い首都圏-京阪神間などに集中する傾向を指摘している。

さらに、高速乗合バスと高速ツアーバスの比較では、高速乗合バスは乗合バス事業として、高速ツアーバスは貸切バス事業として運行されることから、最少催行人数の設定や、路線の新設改廃、営業区域、価格設定、停留所の設置について、両者の規制制度が異なり、競争条件が不均等であることを示している。

高速ツアーバスと高速乗合バスの競争による本質的な課題は、両者のサービス品質の格差ではなく、不均等な条件下での市場競争が資源配分を歪め社会的に望ましくないことから、競争条件のイコールフットイングが必要であることを示している。

第3章および第4章では、第2章で示した高速乗合バスと高速ツアーバスの競争条件の相違について2つの課題を示し、そのあり方について議論している。

第3章では貸切バス事業における営業区域規制の必要性について考察し営業区域規制の概要や課題を扱い、営業区域規制の制度概要は、原則、都府県単位とされ、発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送を禁じるものである。その課題について、2つの事案を示している。1点目は、旅客の宿泊地が営業区域内に所在するものの発着地が営業区域外に位置する為、その運送が禁じられる事案である。2点目は、営業区域外運行ではあるものの、走行距離が短く営業所への帰属性が担保される運送もが禁じられる事案を明らかにしている。営業区域規制が制定された当時と現在では環境が変化し、営業所への帰属性向上等の競争環境整備の観点により、需給調整規制が撤廃された現在の実態に即した営業区域へ変更すべきであると、規制を緩和する必要があることを明らかにしている。また、今後の営業区域規制のあり方として、県単位としての営業区域規制を緩和し、営業所が所在する区域を管轄する運輸局の管轄区域を営業区域とする案を示している。

第4章では高速乗合バスの価格規制の概要と実態を示し、市場競争促進の観点より、今後の望ましい営業区域規制のあり方ならびに価格規制について検討している。従来から高速乗合バスを運行していた既存事業者と高速ツアーバスから高速乗合バスへ移行した参入事業者を比較した場合、参入事業者がダイナミックな価格変動を実施していることを明らかにしている。また、参入事業者へのヒアリングにより、現在も高速ツアーバス運行当時と同様の価格設定が可能であることを指摘している。このため、80%の幅運賃制度導入以降の運賃届出の実態を調査したところ、80%の幅運賃制度が片道普通旅客運賃に対する上限規制としてしか機能していないことを明らかにしている。また、片道普通旅客運賃についても1週間前迄に届出れば変更可能であるため、実質的に価格規制が機能しておらず、規制制度が論理性に欠けていることを示している。

第5章では、道路運送法のフレームワークについて、今後のあり方を検討し、バス事業に対する国の規制区分について論じている。わが国におけるバス事業規制区分のあり方については、域内バスと都市間バスのそれぞれの市場特性に対応すべく、乗合バス事業の内、域内バスと高速乗合バスを明確に区分すべきであると論じている。

第6章は論文全体を総括し、バス規制制度自体の今後の在り方について論じ結論としている。氏は、結論として、乗合バス事業を一般域内バス旅客自動車運送事業(域内バス事業)と一般都市間バス旅客自動車運送事業(都市間バス事業)に区分し、一般貸切バス旅客自動車運送事業(貸切バス事業)を含め3区分にする必要があるとしている。第7章において、残された課題が論じられている。現在の区分方法である、距離が概ね50km超か否かと言う定義は、主管する運輸局により扱いが異なるなど曖昧であり、再検討する必要がある。この区分方法について、域内バスと高速乗合バスの市場特性などを考慮し、分かりやすい制度へと改定する必要があるとしている。

氏の研究は自身の業務からくる問題意識から端を発し、国のバス事業に関する規制制度のありようを問うものであり、実証的研究がその主たる貢献となっている。

本論文の白眉は、事業者の立場でなければ知りえない近年の営業バス事業に対する一連の規制緩和  
政策の詳細を示し、その意義を研究者としての立場から分析したことであろう。

わが国の交通分野における規制政策は、法律や閣議決定、通達の形で公表されるが、それらの文言  
自体は抽象的であり、規制緩和により現実に何が可能となったか、なにが依然として不可能は、事実  
上、事業者が申請を行いそれが認められるか否かの積み重ねによって判断される。例えば、現在、都市  
間バスの運賃は事実上完全に自由化されているが、通達等にはそれが明示されていない。通達等で示  
されていることは、都市間バスの運賃を「軽微運賃」として域内バスとは区別すること、軽微運賃の  
割引には数値基準による検討は行わないこと、割引運賃は固定額だけでなく上下 20%の幅での届出  
が可能になったこと等のみである。これに対して、事業者の申請の結果から、複数の割引運賃の届出  
が可能であること、「営業割引運賃は空席状況に応じて当社が定めた座数をする」との記載が認めら  
れたこと等が明らかとなった。以上の事実から、詳細は省略するが、上記のような都市間バス運賃の  
完全自由化が帰結している。

本論文では、理論的、計量的な分析視点が脆弱であり、こうしたアプローチは今後の課題といえよ  
う。しかしながら、上記のような事実を初めて明らかにした上で、事実上都市間バスの運賃が完全自  
由化されているのにもかかわらず、制度上運賃規制が存続しているのは無意味であることを主張して  
いる。そして、バス事業者の中でも都市間バス運賃の完全自由化を理解していない事業者もみられる  
ことから、制度上も運賃規制を撤廃することにより、いっそうの競争促進が実現するとしている。そ  
の意味で、本論文は、本大学院博士後期課程の特色として挙げられている「高度な専門性をもつ職業  
人の養成」に適う業績と評価されよう。審査委員は一致して博士論文として十分なレベルにあると判  
断するものである。

審査委員	主査	<u>下田 憲雄</u>
	副査	<u>松隈 久昭</u>
	副査	<u>大井 尚司</u>
	副査 (学外委員)	<u>山本 雄吾 (名城大学)</u>