

需給調整規制廃止前後における 鉄軌道の廃止状況の変化に関する分析

大阪産業大学 波床 正敏・山本 久彰

1. はじめに

- ✧ 鉄道事業法：2000年に改正
 - ✧ 参入・撤退を簡素化
 - ✧ 需給調整規制を廃止
 - ✧ 目的：自由な競争 → 鉄道事業の活性化
 - ✧ 実際：鉄道サービスの衰退？
- ✧ 研究目的
 - ✧ 法改正の前後比較（新設・廃線）

2. 需給調整規制廃止とその背景

✧ 考え方

- ✧ 競願や競合による共倒れの蓋然性が低下
- ✧ 事業者の自主性・主体的経営判断を尊重

✧ 都市部

- ✧ 本来目的（活性化？）

✧ 地方部

- ✧ 鉄道 → バス（合理化？）

3.分析の基本条件

(1) 「廃止」「廃線」と「開業」「新設」

本研究での表現	参入	撤退
法律上のみ	「開業」	「廃止」
実際の出現・消失	「新設」	「廃線」

3.分析の基本条件

(2) 分析対象期間

- 
- ✦ 1983年：国鉄ローカル線廃止開始
 - ✦ 1987年：国鉄の民営化
 - ✦ 2000年：需給調整規制廃止（法改正）
 - ✦ 2011年：最近

3.分析の基本条件

(3) 分析対象と方法

- 新設・開業/廃線・廃止：路線数/延長
- 鉄道 (新幹線を除く), 軌道 (新交通等を含む)
- 駅の移設等による小変化は対象外
- 日本鉄道地図帳, 各年次の時刻表, 鉄道要覧など

4. 開業と廃止の基本的推移

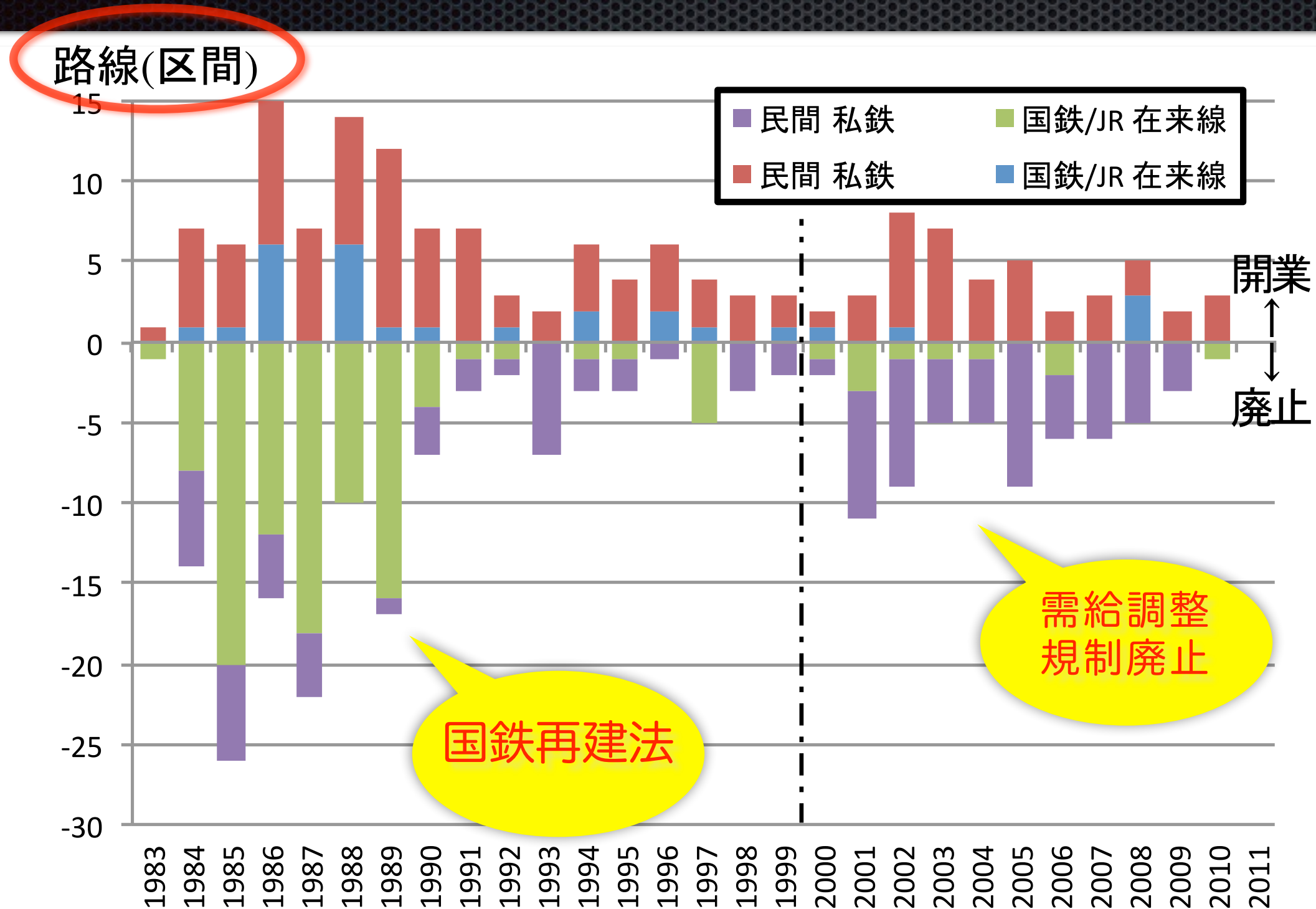


図 -1 開業路線数と廃止路線数の推移

4. 開業と廃止の基本的推移

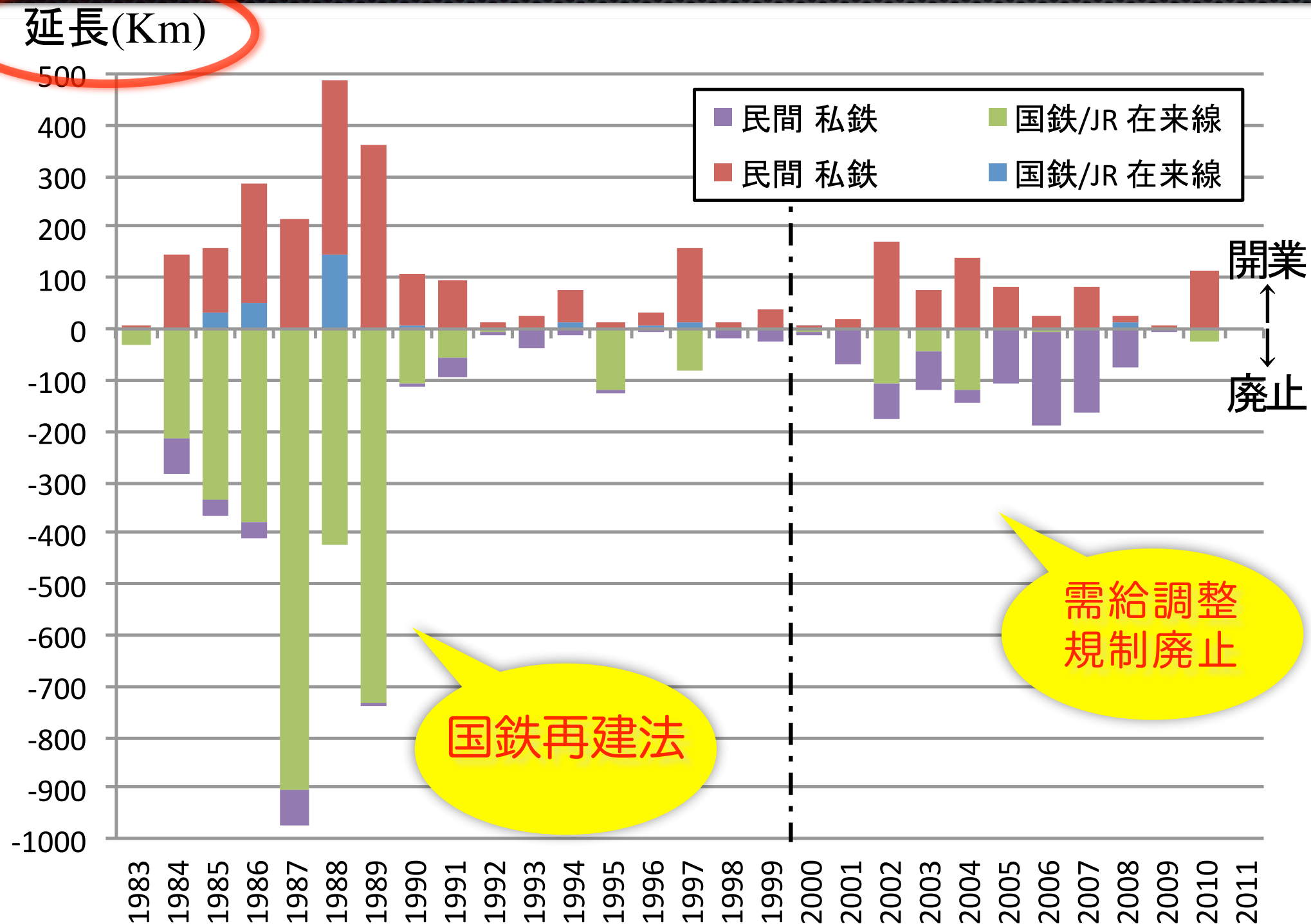
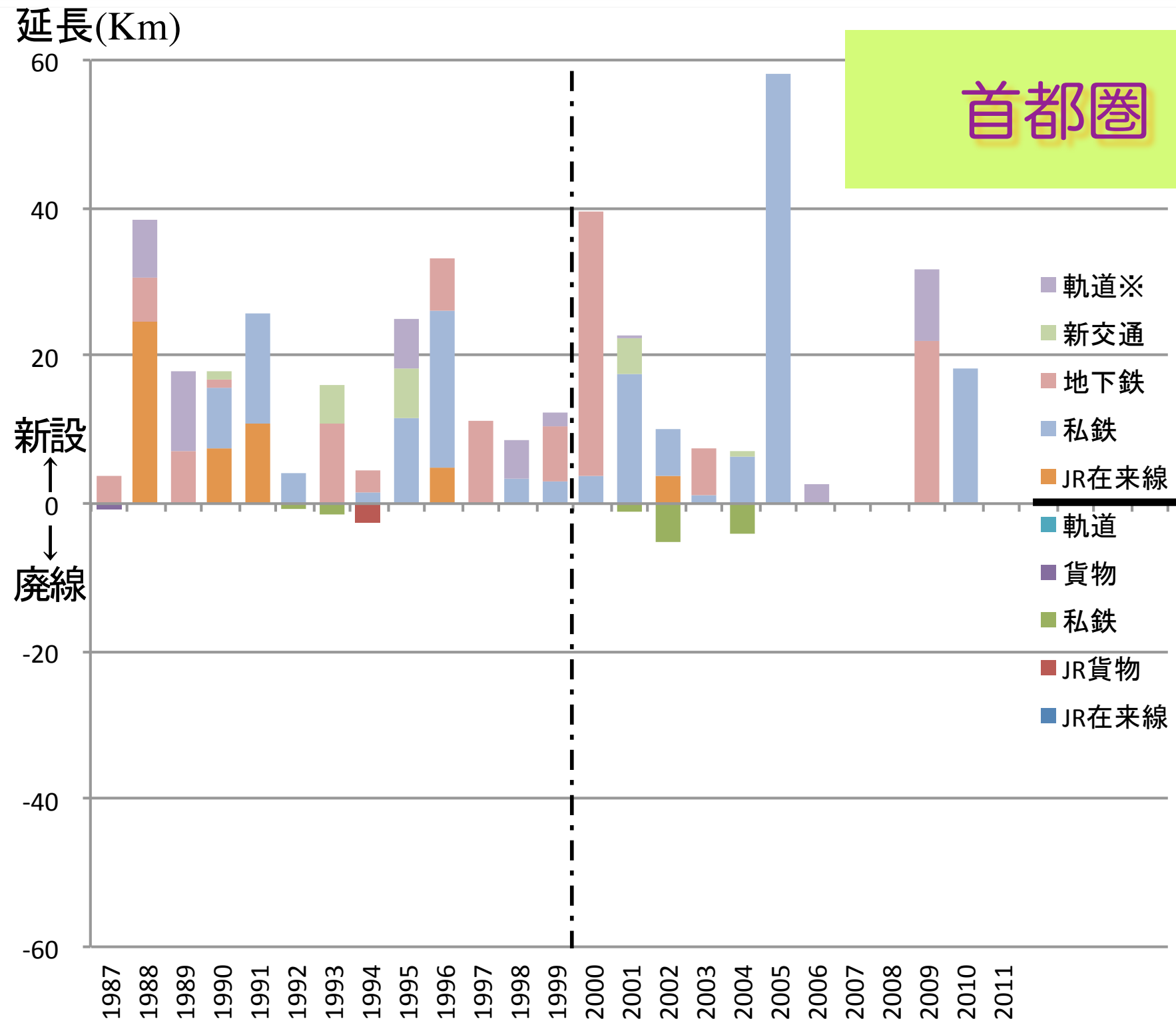
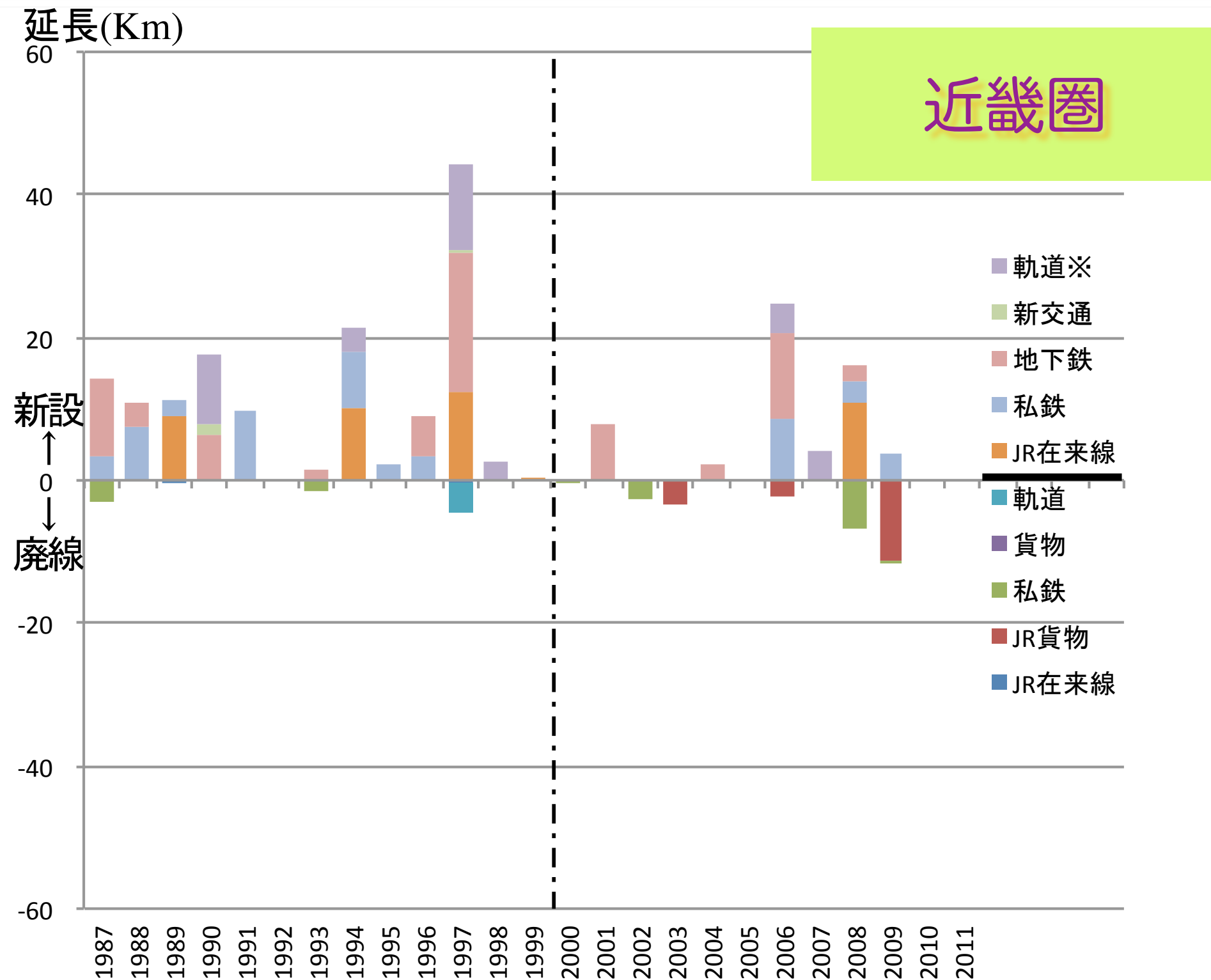


図 -2 開業延長と廃止延長の推移

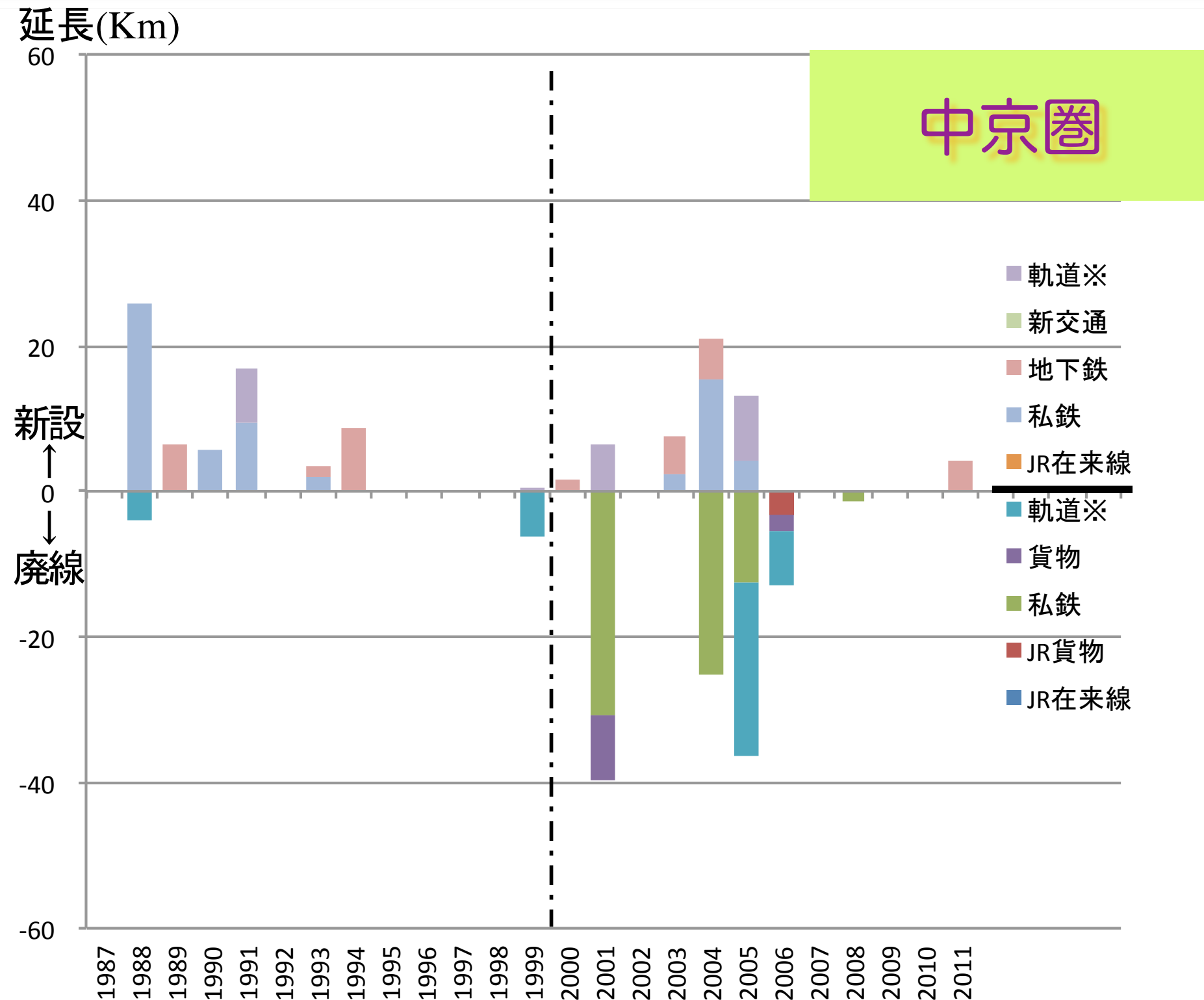
5. 地域別新設・廃線延長



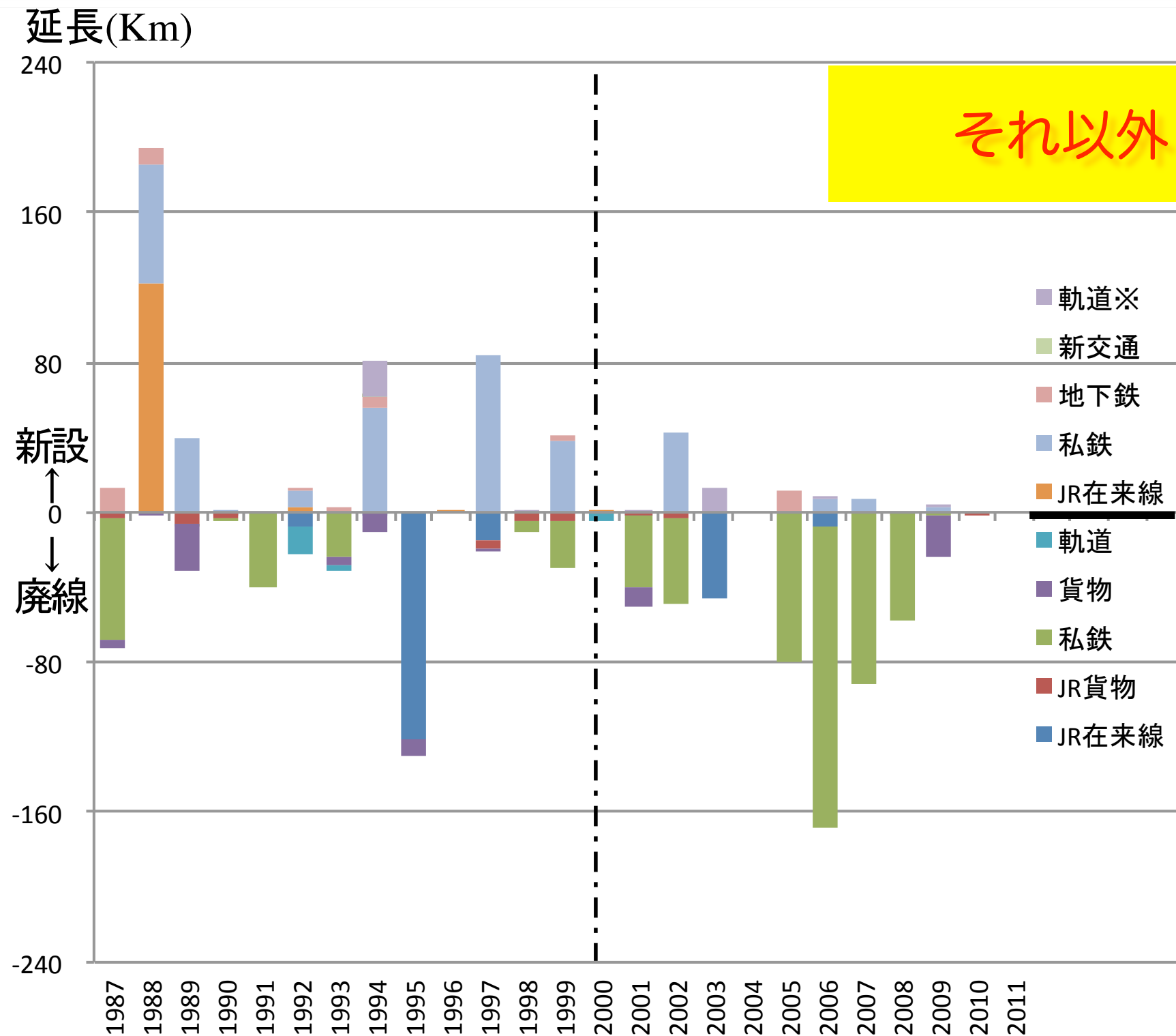
5. 地域別新設・廃線延長



5. 地域別新設・廃線延長

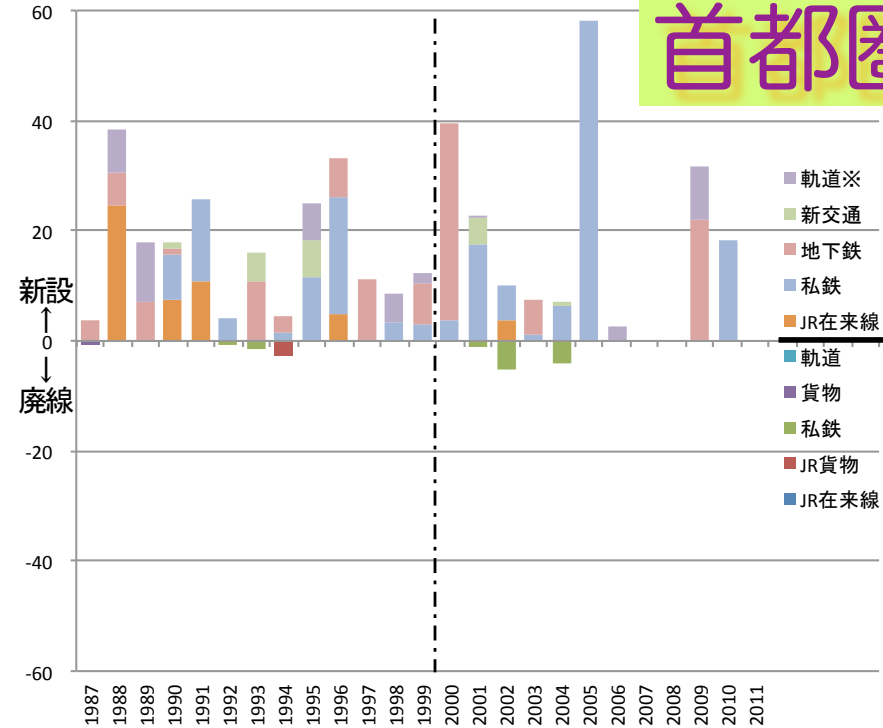


5. 地域別新設・廃線延長

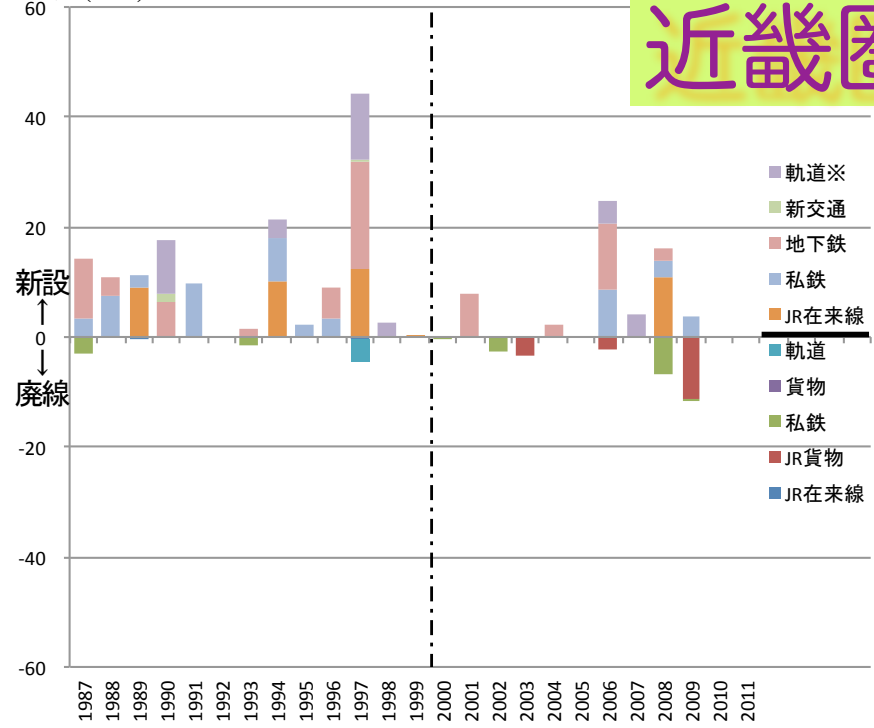


5. 地域別新設・廃線延長

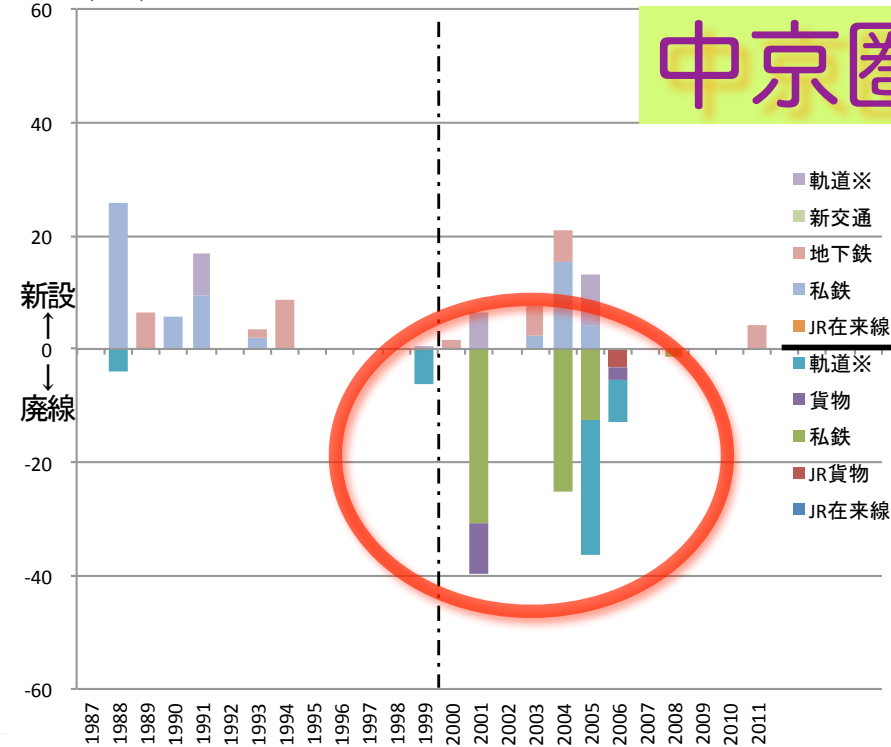
延長(Km)



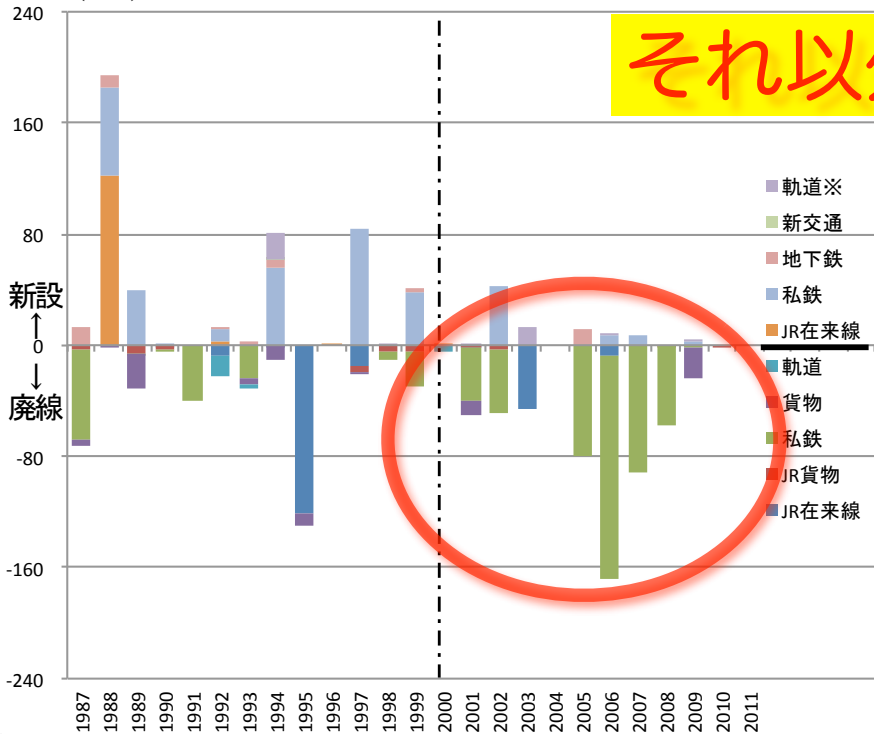
延長(Km)



延長(Km)



延長(Km)



6. 事業者形態別廃線延長

✧ 規制廃止前後各12年

✧ 廃線数 1.3倍

✧ 43→56

✧ 廃線延長 2倍

✧ 352km→707km

✧ 年間廃線延長

✧ 地方私鉄 2.1倍

✧ 大手私鉄 74倍

✧ 三セク 373倍

廃線延長(Km)

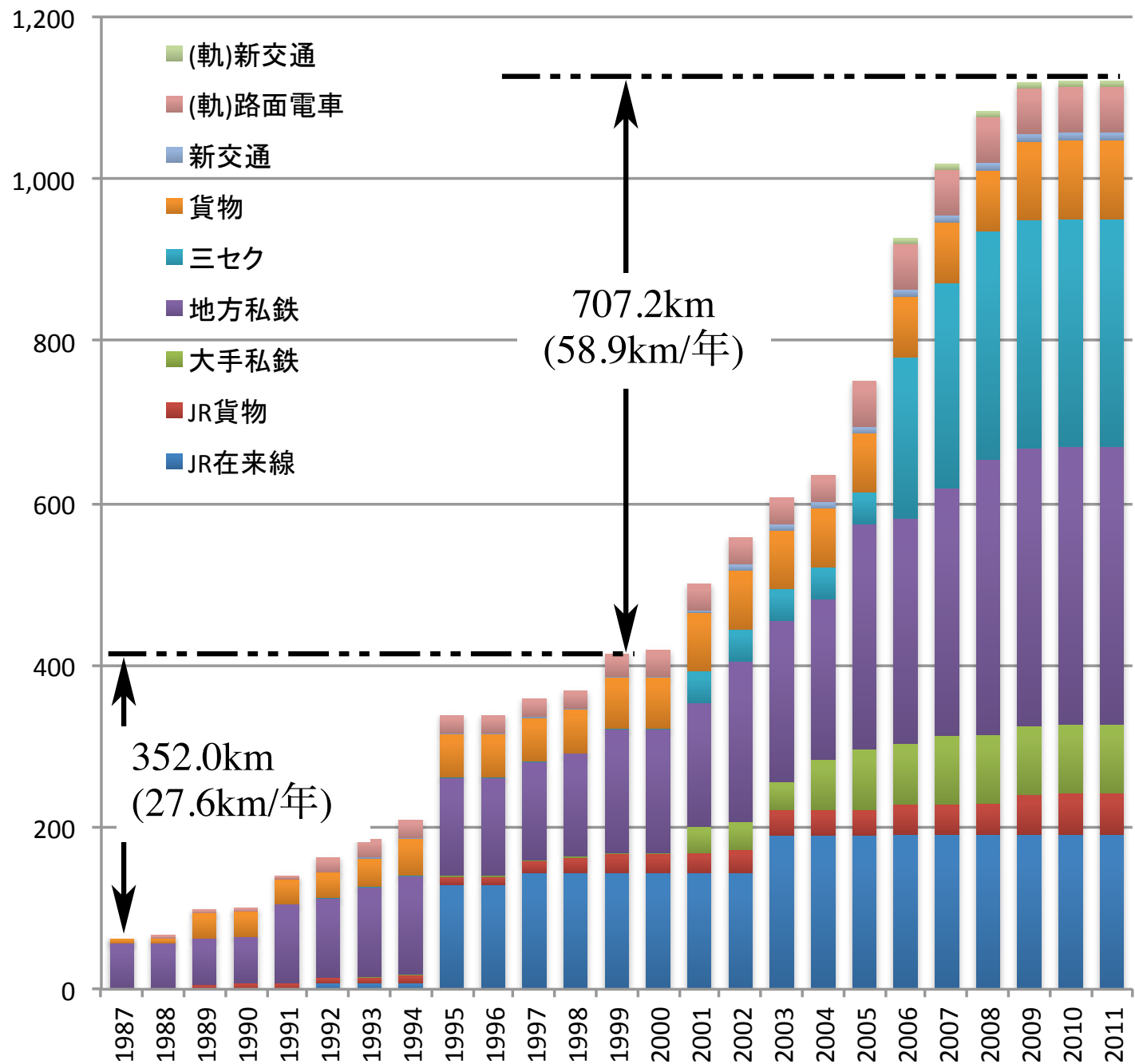
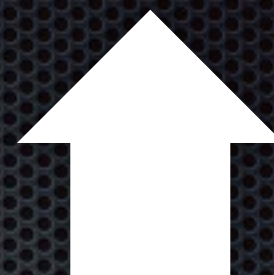
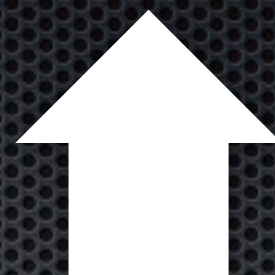
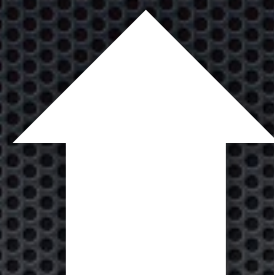
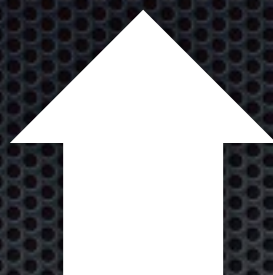
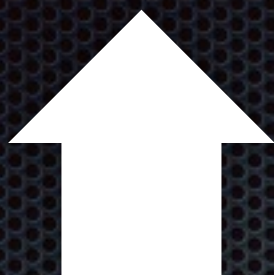
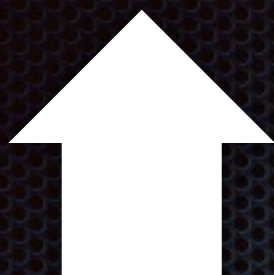
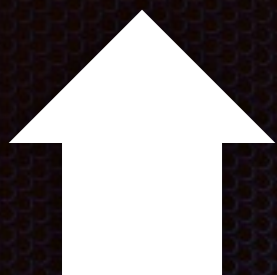


図 -7 事業者形態別廃線延長累計推移

7. まとめ

- ✧ 需給調整規制廃止
 - ✧ 鉄道廃止が加速
 - ✧ 参入・撤退を容易にする目的
 - ✧ 参入が増えたかどうかは確認出来ていない
 - ✧ 大都市圏では自由な参入など出来ない (高コスト)
 - ✧ バス転換を促す等の合理化目的
 - ✧ 転換は促進された
 - ✧ 転換バスが従前と(体感的に)同水準のサービスか？
 - ✧ 新たな研究課題 (追跡調査必要)



需給調整規制廃止前後における 鉄軌道の廃止状況の変化に関する分析

大阪産業大学 波床 正敏・山本 久彰

終わり