



近畿圏鉄道市場における競争の特質

高 橋 愛 典

概要 「市場の失敗」の典型例とされ、自然独占を前提として規制・運営されてきた鉄道事業にも、規制緩和の潮流は押し寄せている。だが、鉄道事業が独占状態を謳歌してきた時代や地域は、実はおのずと限定される。特に、阪神間（大阪―神戸）および京阪間（京都―大阪）を軸とする近畿圏の鉄道市場では、1920年代から事業者間・路線間の競争が展開され、これが市場全体の特質となっている。これを明らかにすることが本稿の目的であり、まずは市場の地理的条件ならびに歴史的経緯と、運賃競争を中心とした市場の現状を把握することを試みる。次いで、ごく最近の動向から、鉄道事業者間の協調行動の可能性を論じ、近畿圏鉄道市場の今後の展望を示す。

キーワード 鉄道市場、競争、運賃競争、上限認可制、協調行動

原稿受理日 2009年6月1日

Abstract Although the railway industry in general has been regulated as a natural monopoly, the rail transport has often faced some forms of competition. In particular, there has been direct competition within the railway market in Kansai Metropolitan Areas since 1920s. The aim of this paper is to investigate its past, present and future, with a particular focus on the price competition and cooperative behaviour.

Key words railway market, competition, price competition, price-ceiling regulation, cooperative behaviour

1. はじめに

規制緩和と競争促進の潮流が、国家や産業を超えて世界的なものとなって久しい。その潮流は、自然独占を前提として規制・運営されてきた鉄道事業にも押し寄せている。もっとも、鉄道事業が独占状態を謳歌してきた時代や地域は、実はおのずと限定される。旅客交通市場だけを見ても、鉄道は、長距離では主に航空と、短距離では主に自家用自動車との間で、交通機関間競争（intermodal competition）に巻き込まれてきたことは、周知の事実である。

しかも、わが国の大都市圏では、複数の鉄道事業者の路線が同一区間に並行して走り、事業者間・路線間での直接的な競争が展開されてきた。同一区間を運行する鉄道路線が複数ある場合、理論的には過当競争が起こり、独占が最も効率がよいという帰結に達する⁽¹⁾。これが、冒頭に述べた、鉄道を自然独占の典型として規制する根拠であった。実際、わが国の鉄道でも、破滅的競争が危惧され、協定や国有化によって独占が作り出されて競争状態が終息した例は見られた⁽²⁾。一方で、わが国の大都市圏鉄道市場では、事業者間・路線間の競争は、区間によっては大正時代（1920年代）以来の長い歴史を持っている。鉄道事業者は、破滅的でない、多様な形態の競争を通じて、切磋琢磨を繰り返してきたのである。その背景には、複数の事業者の存立を許すだけの大規模な需要があることは言うまでもない。だが、その需要（特に通勤需要）もまた、鉄道事業者（あるいはそのグループ企業）が沿線開発において競争を展開することによって創出してきた部分が多い。

本稿は、大阪―神戸間（以下「阪神間」）および京都―大阪間（以下「京阪間」）を軸とする近畿（関西）圏の鉄道市場における競争について、歴史的経緯と現状を把握し、今後の展望を示すことを目的とする。近畿圏では地形の制約のため、首都圏と比較しても路線間競争が激しくなりがちである。また、JR 福知山線の脱線事故（2005年4月）や、阪急電鉄と阪神電鉄の経営統合（2006年10月）といった新たな状況に直面しており、競争の現状と意義を整理した上での議論が求められているのである。

本稿の構成は以下の通りである。2.では、近畿圏鉄道市場の地理的条件を検討し、競争

(1) 過当競争の理論的説明は、例えば、金本 [1995] pp. 75-81, 小田切 [2001] pp. 55-61 を参照されたい。

(2) 例えば1902年から、大阪一名古屋間で官設鉄道（現・JR）東海道線と関西鉄道（現・JR 関西線）の間で旅客と貨物の誘致合戦が行なわれた。1904年に協定が結ばれ、1907年に関西鉄道が国有化されて、競争は完全に終息した。和久田 [1981] pp. 38-39 を参照されたい。

の歴史的経緯を概観する。3.では、市場の現状を、運賃競争を中心に把握することを試みる。4.では、ごく最近の動向として、阪急電鉄と阪神電鉄の経営統合および、私鉄各社を中心とした共通乗車カードの導入について、事業者間の協調行動の観点から説明し、近い将来に向けた展望を示す。5.では、本稿の議論をまとめ、近畿圏鉄道市場における競争の特質を整理し、今後の研究課題について述べる。

なお本稿は、高橋 [1998a] の問題意識を継承し、その対象を近畿圏に絞込んだ上で、最近10年間の状況の変化を含めて論じるものである。

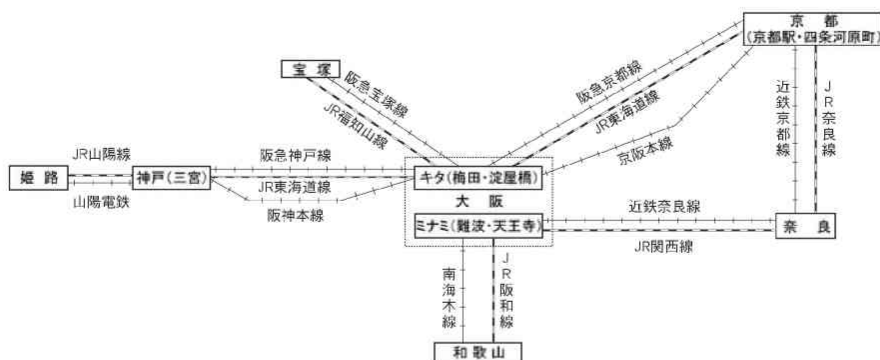
2. 近畿圏鉄道市場の歴史的経緯

近畿圏鉄道市場の分析を始めるにあたり、斎藤 [2002] が挙げている、近畿圏の交通システムが持つ4つの特徴に触れておきたい。すなわち、①都市間交通システムと都市（都市内）交通システムの双方が入り組んだ、複雑な構造を持っていること、②多核型大都市構造であることが、早期の電気鉄道ブームを到来させ、その結果として私鉄主導型の都市鉄道システムが形成されたこと、③私鉄文化の影響力が強いこと、④複線構造型の都市鉄道システムの構造に関連して、高品質の輸送サービスが供給されてきたこと、である（pp. 76-85）。これらのうち①は、道路網を含めた交通システム全体に当てはまるが（pp. 76-77）、②から④は私鉄を中心とした鉄道に特有である。本節では、近畿圏鉄道市場が持つ地理的条件と歴史的経緯を検討することで、これらの特徴が顕著になった要因を探ることとしたい。

2.1 市場の地理的特徴

はじめに、近畿圏鉄道市場が持つ地理的な条件を整理しておく。図1は、近畿圏の鉄道網のうち、主に府県庁所在地クラスの主要都市を結ぶ路線（以下「都市間路線」）を示したものである。大阪と、周辺の府県庁所在地を結ぶ全ての区間において複数の鉄道事業者が存在し、それ以外の区間（神戸―姫路間や京都―奈良間など）においても競合があることがわかる。

しかも、平坦空間が狭隘であるという地形上の制約を受けて、迂回ルート建設が難しいため、競合路線同士が狭い空間に混在している（斎藤 [2002] p. 76）。最も典型的なのは阪神間である。阪神間には、北に六甲山地が、南に大阪湾が迫っているため、鉄道用地・住宅用地として適した平坦空間は特に狭隘である。ここに、阪急電鉄・JR（西日本）・阪



※ ———はJRを、——は私鉄を表す。

図1 近畿圏鉄道市場における都市間路線とその競合

神電鉄の3事業者が、東西に並行して路線を持っており、特に西半分にあたる西宮市から神戸市三宮にかけては、3路線の駅勢圏が重なる場合も多い。さらに、大阪側のターミナルが梅田（JR 大阪駅）、神戸側のターミナルが三宮（JR 三ノ宮駅）であるところも3路線の共通点である。

このような厳しい地理的条件の下で、複数の事業者・路線による競争は、いかにして「破滅的競争」に陥らずに機能しえたのか。以下、本節では、近畿圏鉄道市場の歴史的経緯を、図1に示した路線・事業者を中心に概説し、競争の展開過程を整理したい。

2.2 市場の生成と競争の展開

わが国初の鉄道は、周知の通り1872年に開通した新橋—横浜間の官設鉄道である。近畿圏では、1874年には阪神間に、1877年には京阪間に官設鉄道が開業した⁽³⁾。これらの路線は、現在の JR 東海道線となっていることから明らかなように、首都圏と近畿圏を結ぶ、わが国全体にとって重要な幹線鉄道の一部（いわば先行開業区間）であった。このころ、幹線鉄道の建設を進めたのは、政府だけではなかった。民間資本もまた、官設鉄道に対比される私設鉄道として、全国各地に幹線鉄道を整備していったのである。近畿圏では、阪堺鉄道（現・南海本線）難波—大和川間が1885年に開業し、その後和歌山を目指したのが、私設鉄道のさきがけであった⁽⁴⁾。その後、山陽鉄道（現・JR 山陽線）兵庫—姫路間が1888年に開業、奈良鉄道（関西鉄道等を経て、現・JR 奈良線）が1896年に全通、阪鶴鉄道

(3) 以下、明治30年頃までの幹線鉄道の整備については、中西 [1979] 第2章および和久田 [1981] 第2章を主に参照した。

(4) 阪堺鉄道からその後の南海鉄道を経て、現在の南海電鉄に至る歴史的経緯は、武知 [1995] が詳しい。

（現・JR 福知山線）と関西鉄道湊町（現・JR 難波）一名古屋間（現・JR 関西線）が1901年に全通するなど、近畿圏の都市間路線の原形は、明治30年代までに整備されつつあった。

1905年には、営業キロで見ると、官設鉄道は2,562キロ、私設鉄道が32社で5,231キロであり、私設鉄道が官設鉄道以上に全国にネットワークを張りめぐらせていたことがわかる（斎藤 [1993] p. 14）。だが、その翌年（1906年）には鉄道国有化法が施行され、さらにその翌年（1907年）にかけて私設鉄道の買収・国有化が進められた⁽⁵⁾。上記の山陽・阪鶴・関西の各鉄道はその対象となり、これが現在の JR に引き継がれるのである。もっとも、上記の32社5,231キロのうち、実際に国有化されたのは17社4,527キロに留まった。これは、鉄道国有化法第1条において、「一般運送の用に供する鉄道は総て国の所有とす、但し一地方の交通を目的とする鉄道はこの限りにあらず」と規定されたためである。「一地方」とはどの範囲を指すのか、結局は恣意的ではあったが、1903年に難波一和歌山市間（現・南海本線）を全通させた南海鉄道や、1905年に阪神間（出入橋―神戸）を電化開業した阪神電鉄は、国有化の対象とはされなかった。

鉄道国有化以後、明治末期から大正にかけて、近畿圏では、上記の阪神をきっかけとした私鉄ブームが起こった。鉄道事業者の数は、かえって増え続けたのである。このブームを財務的に支えたのは、豊富な資本蓄積と活発な資本市場であり（斎藤 [2002] p. 77）、法制度的に支えたのは「軌道」の制度であった。軌道は、道路上に敷設されるのが当初の原則であり、道路を管轄する内務省が監督した。阪神は、軌道の概念をかなり拡大解釈したことから、道路上に敷設された「併用軌道」は開業当初からわずかであり、実質的に「鉄道」と何ら変わりはなかった。しかもその車両や技術は、当時のアメリカの都市間電車（interurban）に匹敵する最新のものを、開業当初から採用していた（和久田 [1981] pp. 44-45, 小川 [2005a] pp. 28-35）。このようにして、蒸気機関車によって運行されていた幹線鉄道（国有化されたものを含む官設線）に対し、私鉄では電化開業・電車運行によって、運転本数や駅の数といったサービス面のみならず、運賃面でも官設線を凌駕したとされる⁽⁶⁾。

このようにして、私鉄ブームを通じ、近畿圏には私鉄（電車）による都市間路線網が整備されていったのである⁽⁷⁾。1910年代までに建設・開業されていった路線のうち、図1に

(5) 鉄道国有化法ならびに、同法による幹線鉄道の国有化については、中西 [1979] 第3章、和久田 [1981] pp. 47-51, 武知 [1986] 第2章、桜井・石井 [1986] が詳しい。

(6) 一例として、阪神が官設東海道線にもたらした影響について、中西 [1979] pp. 273-278 および小川 [2005b] pp. 59-60 を参照されたい。

(7) 中には、国有化を免れた南海鉄道のように、1911年に難波一和歌山市間の電化を完成させ、幹

引き継がれる路線を開業順にまとめたものが表1である。

表1 明治末期から大正期に建設された近畿圏の私鉄（都市間路線）

| 事業者名 | 区 間 | 現在の路線名 | 開通年 | 電化年 |
|--------|----------------|--------|------|------|
| 南海鉄道 | 大阪（難波）—和歌山（市駅） | 南海本線 | 1903 | 1911 |
| 阪神電鉄 | 大阪（出入橋）—神戸（三宮） | 阪神本線 | 1905 | 電化開業 |
| 京阪電鉄 | 大阪（天満橋）—京都（五条） | 京阪本線 | 1910 | |
| 箕面有馬電軌 | 大阪（梅田）—宝塚 | 阪急宝塚線 | 1910 | |
| 大阪電軌 | 大阪（上本町）—奈良 | 近鉄奈良線 | 1914 | |

表1の路線の中で例外的な位置づけであるのは、箕面有馬電気軌道（現・阪急宝塚線）である。他の路線が、府県庁所在地レベルの主要都市を結び、途中で街道沿い（例えば、阪神間の西国街道、京阪間の京街道）の町村にも駅を設けた都市間路線であるのに比べ、箕有はその沿線も終点も田園が多く、人口や産業の集積も他の沿線と比較して小規模であった。箕有は、もともと前述の阪鶴鉄道の子会社として設立され、社名の通り大阪（梅田）から箕面だけでなく、温泉地として古くから有名な有馬（現在の神戸市北区）を目指す予定であった。阪鶴鉄道が、社名のとおり大阪（瀬戸内側）と舞鶴（日本海側）を結ぶ幹線鉄道として国有化された後、箕有（企業組織および、開業予定の路線免許）は私鉄として残された。三井銀行から、国有化直前の阪鶴鉄道に監査役として送り込まれた小林一三（1873-1957）は、箕有の実質的な創業者として、沿線（現在の大阪府池田市など）に住宅地を、終点（宝塚）に娯楽施設（遊園地・歌劇場）を開発した⁽⁸⁾。こうした私鉄による多角化戦略は、首都圏・近畿圏のみならず全国各地の私鉄に広がっていった⁽⁹⁾。

1920年代以降も私鉄ブームは形を変えて続いていた。箕有は、社名を阪神急行電鉄（阪急）と改め（1918年）、阪神間に新規参入して十三—上筒井間を1920年に開業した⁽¹⁰⁾。これにより、阪神と阪急は直接的な競合関係に立った（小川 [2005c] pp. 115-116）。また、京阪間においては、淀川左岸の京街道沿いを走る京阪電鉄が、京阪間を高速の電車で直結する目的で、淀川右岸に「新京阪鉄道」を建設し、天神橋（現・天神橋筋六丁目）—西院間を1928年に開業した⁽¹¹⁾。大阪—和歌山間においては、新たに阪和電鉄が天王寺—阪和東

線鉄道から本格的な私鉄・都市間路線に脱皮していったものもある。

(8) 小林一三とその鉄道経営・多角化戦略に関する文献は数多いが、さしあたり津金澤 [1991]、作道 [1995]、原 [1998] を参照されたい。斎藤 [2002] が指摘する、近畿圏の交通システムの特徴である私鉄文化は、小林が創り上げたところが非常に大きい。

(9) 私鉄による多角化戦略の研究成果として、斎藤 [1993] および正司 [2001] を参照されたい。

(10) これが現在の阪急神戸線である。阪急による阪神間への進出については、宇田 [1995] pp. 15-21 が詳しい。

(11) 新京阪鉄道は、1930年に京阪に吸収され、京阪新京阪線となった。さらに後述のように、現在は阪急京都線になっている。

和歌山（現・JR 和歌山）を1930年に開業した（現・JR 阪和線）。この時点で既に、運賃・サービス（特に運転）・路線拡張・副業（兼業）の4つの側面で、鉄道事業者間あるいは路線間の競争が展開されていた（中西 [1979] pp. 446-452）。

さらに1930年代には、官設線（「鉄道省の路線」ゆえ「省線」と呼ばれた）でも電化が進み、東海道・山陽線では、吹田―須磨間が1932年、京都―明石間が1937年に電化された。阪神間では、省線が電化を機に5つの電車専用駅（塚本・立花・甲子園口・六甲道・元町）を設けたことで（小川 [2005c] pp. 118-120）、省線・阪神・阪急が「電車」同士で三つ巴の競争を展開した。

こうして、図1で見た都市間路線の「複線構造」は、1930年代初頭までにはほぼ現在の姿を現すのである。これらの路線は、開業時期や目的などから、表2のように4種類に分類できるものと考えられる。この類型は、本節のこれまでの記述に基づいた仮説であり、今後様々な検証を経るべきものである。

表2 近畿圏における都市間路線の類型

| 類型 | 特徴 | 現在の事業者・路線名 |
|-----|--|--|
| 幹線型 | <ul style="list-style-type: none"> 1870年代～1900年代にかけ、幹線の一部として非電化開業 私設線は1906～07年に国有化（南海を除く） 1930年代に一部電化（南海は1911年完成） | JR：東海道・山陽（京都・神戸）線・関西（大和路）線・福知山（宝塚）線・奈良線 南海：本線 |
| 街道型 | <ul style="list-style-type: none"> 1900～10年代（私鉄ブーム期）に、軌道として電化開業（実態は鉄道） 近畿圏内の中核都市間を結ぶとともに、街道筋の町村を結ぶ | 阪神：本線 京阪：本線 山陽：本線 |
| 郊外型 | <ul style="list-style-type: none"> 1920年代に開業（私鉄ブーム期） 沿線・終点の郊外開発中心 同時期に開業した首都圏の私鉄（例：現在の東急の前身である目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄）に近い状況 | 阪急：宝塚線 |
| 直結型 | <ul style="list-style-type: none"> 1930年代に開業（後発） カーブの多い街道型と異なり、中核都市間を直結し高速運転 幹線型・街道型路線とも路線・駅勢圏が重複 | 近鉄：奈良線・京都線 阪急：神戸線・京都線 JR：阪和線（旧阪和電鉄） |

2.3 戦中・戦後の事業者再編

戦前期における都市・地域交通市場での競争激化は、近畿圏の鉄道のみならず全国各地で見られた。20世紀初頭に登場したバス（乗合自動車）やタクシーは、全国各地の都市・地域交通市場において、それぞれの事業者間（交通機関内）の競争だけでなく、交通機関

間競争を展開するようになったのである。

競争激化への政策的対応として、政府は鉄道市場への介入（交通調整）を意図した。近畿圏では、既に1914年頃から、阪神が箕有あるいは京阪と合併することが画策されていた（小川 [2005b] pp. 83-86）。1920年の阪急神戸線の開通をきっかけに、阪神と阪急の合併の機運が再び起こり、1930年代前半には、通信省や鉄道省からも合併の勧告がなされたのである（小川 [2005c] pp. 120-121）。

このときは、近畿圏の私鉄間の合併は実現しなかったが、1930年代半ば以降、挙国一致の戦時体制に突入すると、交通調整は戦時統制の色合いを強めていった。近畿圏の私鉄各社は、1934年に自発的な統制機関（大阪電鉄連合会）を結成し、事業者統合の具体案を検討した。1938年には、陸上交通事業調整法が施行され、特に多くの交通事業者が存在した東京・大阪・富山・香川・福岡が対象となったため、鉄道省は、近畿圏でも大阪を中心に事業者統合を積極的に推進した。図2では、左半分において、戦時中の事業者統合の進行状況をまとめている。

| 1939年 | 1941年 | 1943年 | 1945年 | 1947年 | 1949年 |
|-------|-------|---------|-------|--------|-------|
| 阪神電鉄 | | | | | |
| 阪急電鉄 | | 京阪神急行電鉄 | | | |
| 京阪電鉄 | | 京阪電鉄 | | | |
| 大阪電軌 | | 関西急行鉄道 | | 近畿日本鉄道 | |
| 参宮急行 | | | | | |
| 大阪鉄道 | | | | | |
| 南海鉄道 | | | | 南海電鉄 | |
| 阪和電鉄 | | 省線阪和線 | | 国鉄阪和線 | |

※ 宇田ほか[1986]pp.253,254および高橋[1998a]p.32より作成。

図2 近畿圏大手私鉄の戦中・戦後における事業者再編

同じく図2の、右半分にあるように、こうした戦時中の事業者統合は、戦後の1947年頃から解体が進んだ。これにより、近畿圏の大手私鉄5社体制が成立した。もっとも、戦前と戦後での相違点もいくつか見られる。阪和線（以前の阪和電鉄・南海山手線）は戦時国有化されたまま国鉄（日本国有鉄道）に移行した。阪急新京阪線は阪急の手許に残されて阪急京都線となったが¹²⁾、その理由として、阪急の太田垣士郎社長（当時）は、阪急は国

¹²⁾ 図2にあるように、京阪と阪急は1943年に合併し、「京阪神急行電鉄」が発足していた。新京阪線と阪急宝塚・神戸線との間は、合併前から京阪十三線（十三-淡路間）でつながっていたが、合併後の1944年には、新京阪線が阪急梅田駅に乗り入れるための改良工事が完成した。

鉄（東海道線）との競争に専念し、淀川左岸は京阪に任せるためと説明している（京阪神急行電鉄 [1959] pp. 27-29, 京阪電気鉄道 [1980] pp. 86-88）。

2.4 戦後における都市化の進展

戦後、特に高度経済成長期（一般に1955～73年）は、国土全体の都市化が進み、大都市圏での人口増加が特に著しい時期であった。大都市圏の地理的な拡大と、鉄道沿線の開発も、戦前に増して進んだ。その結果大都市圏では、鉄道沿線に住宅地が切れ目なくつながる、都市の連坦（conurbation）が進んだのである。近畿圏では、阪神間・京阪間を軸として連坦が進み、都市圏が重複するようになった⁽³⁾。

こうした都市圏構造の変化は、鉄道の役割にも大きな影響を与えた。戦前に建設された都市間路線でも、中間駅の利用者が増加し、都市間の利用者の重要性が相対的に下がったのである。鉄道事業者は、都市間での競争よりも、中間駅での沿線開発と利用者対応に注力するようになったといえよう。例えば、私鉄の都市間路線の優等列車（特急など）が、中間駅に多く停車するようになり、都市間を最速で直結することが優先されなくなったのである。このような変化の中で、事業者間の競争は緩和され、中間の独占区間を守り、囲い込むことに鉄道経営（不動産をはじめとするグループ経営を含む）の重点が移っていったと考えられる。

2.5 国鉄分割・民営化と競争促進

1987年4月、国鉄の分割・民営化が実施されて JR グループが発足し、近畿圏の路線は JR 西日本（西日本旅客鉄道）の管轄となった。JR 西日本は、三島会社（北海道・四国・九州）よりは需要面で恵まれており、財務的に安定すると考えられたが⁽⁴⁾、本州三社の中では、首都圏を抱える JR 東日本や、東海道新幹線を持つ JR 東海と比べると、中国地方でローカル線を多く抱えるなど、不利な条件が多いと考えられた。

(3) ただし、標準大都市雇用圏（Standard Metropolitan Employment Area）の考え方によれば、首都圏は圏内においても東京への一極集中が進んでいるのに対し、近畿圏では、京都・大阪・神戸のそれぞれが都市圏を形成している「多核型大都市圏」であることが統計的に明らかになる（山田・徳岡 [1983]、山田 [1986]）。標準大都市雇用圏とは、人口5万人以上かつ昼夜間人口比が1.0以上の都市を中心都市とし、全体の人口が10万人以上の圏域である。市町村が、ある圏域の郊外として含まれるには、中心都市への通勤者数が常住就業者数に占める割合が10%以上で、鉱業を除く非第1次産業就業者数が常住就業者数に占める割合が75%以上である、という条件を満たさなければならない。

(4) 実際、2004年には、JR 西日本は完全民営化（全株式の民間への売却）を果たしている。

その中で、近畿圏の都市輸送が、需要の豊かな市場として注目された。もともと、国鉄の近畿圏の路線は、首都圏の国鉄・私鉄や近畿圏の私鉄と比べて、サービスや運賃の面で劣っているとされていた。例えば、関西線・福知山線・片町線などでは、電化・複線化が完成したのは1970～80年代にかけてであり、それまでは通勤輸送に十分に対応できていなかった。そこでJR 西日本は、民営化直後に近畿圏の都市通勤路線網を「アーバンネットワーク」と総称し、新型車両の導入・スピードアップ・増発・新駅設置といったサービス改善を進めた（間崎 [2003]、JR 西日本 [2008] pp. 82-85）。

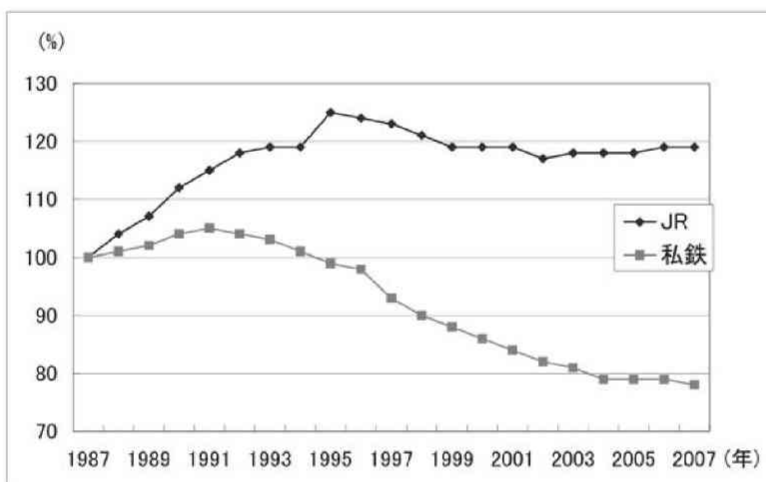


図3-A 輸送人員の推移 (1987年=100)

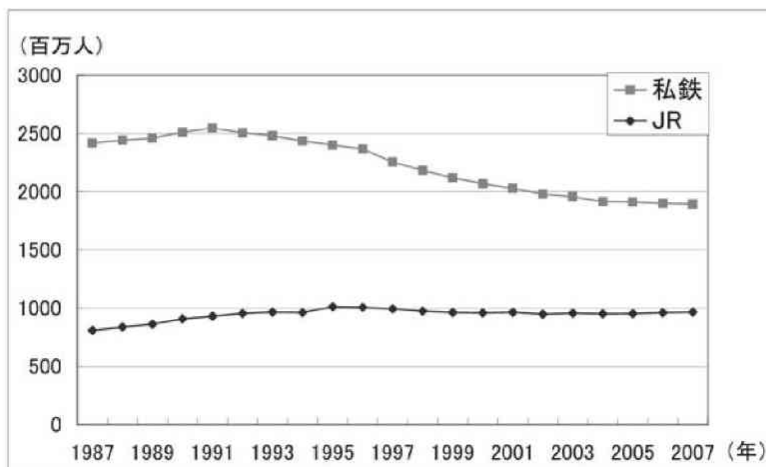


図3-B 輸送人員の推移 (実数)

近畿圏鉄道市場における競争の特質（高橋）

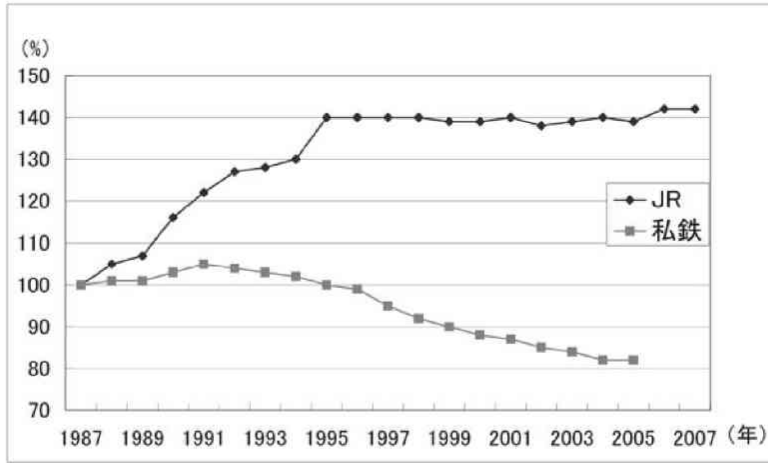


図 3-C 輸送人キロの推移 (1987年=100)

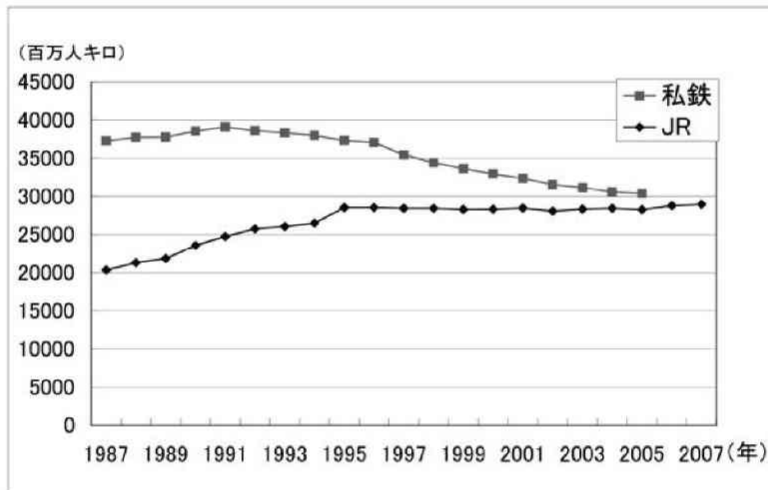


図 3-D 輸送人キロの推移 (実数)

※図 3-A・B・C・Dとも、JR 西日本 [2008] p. 84 より作成。

※図 3-A・Bでは、私鉄（5社合計）は決算短信により、JR は大阪周辺の電車特定区間で計上している。

※図 3-C・Dでは、私鉄は『鉄道統計年報』等により、JR は京都・大阪・神戸の3支社で計上している。

その結果、図 3-A・B・C・Dに見られるように、私鉄の輸送実績が減少傾向にある一方で、JR の輸送実績は堅調である。近畿圏全体で人口および鉄道利用者数（輸送人員）が減少傾向にあることを考慮すると、今後 JR の輸送実績が飛躍的に伸びる可能性は低いと見られる。だが、かつては「私鉄王国」と称された近畿圏鉄道市場において、1990年代

後半以降、JRの存在感と利用習慣が定着したといえよう⁽⁵⁾。これにより、近畿圏鉄道市場における現在の競争は、「JR対私鉄」という構図で捉えることができる。JRは2005年4月25日に福知山線塚口―尼崎間において、死者106名(運転士を除く)・負傷者562名を出す大きな脱線事故を起こし、その安全性と企業体質が問題視された。本稿では、事故の原因などに関する言及は控えるが⁽⁶⁾、マスコミを中心に、私鉄との競争の激化やこれに対応したスピードアップ・増発(過密ダイヤ)が事故の一因であると指摘する声もあったことは確かである⁽⁷⁾。

3. 運賃競争の現状

前節で検討した歴史的経緯を踏まえると、近畿圏の鉄道市場において現在展開されている競争は、表3のように非価格競争と価格競争という2つの要素に分類できる。

ここで、非価格競争においては、近接性・安全性・頻多性・速達性・快適性といった多くの要素が、インフラ投資による輸送力増強の状況に依存していることがわかる。だが、近畿圏の鉄道市場における事業者間の投資競争は、戦前は前述の路線拡張競争といった形で展開されていたとはいえ、現在では期待できない。インフラ整備は現在では、鉄道事業者による投資戦略というよりも、公的補助・出資のあり方といった交通政策の範疇と捉えるべき部分が多い。端的に言えば、事業者はこれまでに整備されたインフラを所与として、その活用を通じて非価格競争に対応しているのである。先に見たJRのサービス改善は、「国鉄時代の歴史的経過」により残っているとされる「効率改善およびサービス向上への経営資源のスラック」(正司[2001] p. 59)が活用されるようになったということであろう。例えばJRには、前述のように、もともと幹線として建設された「幹線型」の路線が多い。このため、並行する私鉄に比べてカーブが少なくスピードアップを図る余地があったこと、駅間距離が比較的長かったため新駅を設置することで「近接性」を改善する余地があったことなどが指摘できる。

(5) 1990年代後半といえば、阪神・淡路大震災(1995年1月17日)の影響も大きいと考えられる。震災によって阪神間の鉄道路線が不通になった後、4月に最も早く復旧したJRに利用者が乗り慣れ、復旧が6月までかかった阪神・阪急からの需要の移転が起こったことが指摘されている(斎藤[1998] p. 12)。

(6) この事故の公式な調査結果として、航空・鉄道事故調査委員会[2007]を参照されたい。

(7) 例えば、『朝日新聞』2005年5月4日付社説、あるいは、安部[2005] pp. 53-54を参照されたい。また、この事故をきっかけとしたサービス改善・競争をめぐる議論として、原・川島[2005]は論点が明確である。

表3 鉄道市場における競争の要素

| | | | | |
|----------------|---------------------------------|---------------------|--|---|
| 非価格競争 | 基本的サービス | 近接性 | 路線・駅の設定，アクセス交通の提供 | |
| | | 安全性 | 利用者の安全，無事故 | |
| | | 正確性 | タイヤの遵守 | |
| | | 頻多性 | 列車本数の確保・増発，運行時間拡大 | |
| | | 速達性 | 急行運転，列車の速度上昇，高加減速車両の導入，カーブ・ポイントの通過速度上昇 | |
| | 拡張的サービス | 快適性 | 生理的 | 混雑緩和，車両冷房化，冷暖房付き待合室，ホーム上屋，階段のエスカレーター・エレベーター化，座席指定車の導入，リクライニングシート，禁煙の実施，車内補助椅子 |
| | | | 心理的 | 車両デザイン向上，駅デザイン向上，クロスシート化，窓の拡大，前面展望シート，車内照明向上，清潔なトイレ，車内放送簡素化，発車合図のメロディ化，BGMの導入 |
| | | 利便性 | わかりやすさ | 列車案内情報の向上（電光掲示板導入等），沿線案内情報の提供，車内放送の充実，女性車掌・係員の配置，インフォメーションセンター，車内文字情報の提供 |
| | | | 利用のしやすさ | プリペイド・ICカード導入，特急券自動販売機，予約システム，往復乗車券，大晦日の終夜運転 |
| | | 連続性 | 緩急接続タイヤ，乗換・乗継通路のエスカレーター・エレベーター化 | |
| 付帯的サービス（乗客の便宜） | 車内トイレ，車内販売・自動販売機の設置，駐輪場，コインロッカー | | | |
| 価格競争 | 運賃 | 種別の設定 | 普通／定期，区間（距離帯）・時間帯・曜日別運賃，回数券，貸切運賃などの設定 | |
| | | 割引運賃 | 定期運賃・回数券の割引率設定，特殊割引 | |
| | | 乗継運賃 | 他事業者・他の交通機関との連携 | |
| | | 加算運賃 | 新線開業・整備工事に伴う加算 | |
| | 料金 | 特急料金・グリーン料金などの設定・区分 | | |

※三上・斎藤・綿貫 [1996] pp. 43-44，くらしのリサーチセンター [2004] pp. 155-170 などより作成。

一方で，価格競争は，インフラおよび輸送力の状況を所与とした路線間競争において，重要な要素であり続けていると考えられる。近畿圏の競合路線における運賃を比較したものが，表4である。JR・私鉄とも，1997年4月の消費税率上昇時以降，運賃改定を行っていないため⁽⁸⁾，運賃競争は沈静化しているように見えるが，現在の運賃は，政府による従来の運賃規制のみならず，事業者による運賃戦略や，国鉄末期の運賃政策などの組み合わせを通じて決定されており，競争への対応が垣間見られる。本節では以下，高橋 [1998b, 1999] を再検討する形で，JR と私鉄の間の運賃競争を，制度と戦略の両面から検討する。

(8) 厳密には，新線開業時に，加算運賃を含めて改定が行なわれることが多い。なお，消費税率と無関係に運賃改定が最後に行なわれたのは，JR 西日本（当時は国鉄）が1986年4月，関西大手私鉄が1995年9月である（くらしのリサーチセンター [2004] pp. 180-181）。

表4 近畿圏におけるJR・私鉄運賃の比較

| 都市間 | 事業者 | 区 間 | キロ程 (km) | 普通運賃 (円) | 通勤定期運賃 (1ヶ月、円) |
|--------|-----|---------|-------------|-------------|-------------------|
| 大阪―神戸 | JR | 大阪―三ノ宮 | 30.6 | 390 | 11,960 |
| | 阪急 | 梅田―三宮 | 32.3 | 310 | 12,480 |
| | 阪神 | 梅田―三宮 | 31.2 | 310 | 12,480 |
| 大阪―京都 | JR | 大阪―京都 | 42.8 | 540 | 16,070 |
| | 阪急 | 梅田―河原町 | 47.7 | 390 | 15,070 |
| | 京阪 | 淀屋橋―三条 | 49.3 | 400 | 14,990 |
| 大阪―奈良 | JR | JR難波―奈良 | 41.0 | 540 | 16,070 |
| | 近鉄 | 大阪難波―奈良 | 32.8 | 540 | 19,060 |
| 大阪―和歌山 | JR | 天王寺―和歌山 | 61.3 | 830 | 24,750 |
| | 南海 | 難波―和歌山市 | 64.2 | 890 | 25,050 |
| 大阪―宝塚 | JR | 大阪―宝塚 | 25.5 | 320 | 9,760 |
| | 阪急 | 梅田―宝塚 | 24.5 | 270 | 11,010 |
| 京都―神戸 | JR | 京都―三ノ宮 | 73.4 | 1,050 | 30,150 |
| | 阪急 | 河原町―三宮 | 75.2 | 600 | 18,620 |
| 京都―奈良 | JR | 京都―奈良 | 41.7 | 690 | 19,650 |
| | 近鉄 | 京都―奈良 | 39.0 | 610 | 20,030 |

※高橋 [1998b] p. 223, 高橋 [1999] p. 65, ぐらしのリサーチセンター [2004] p. 169, 運輸政策研究機構 [2008] p. 119 および各社時刻表・ハンドブック等より作成。

※JR は全て、大都市特定運賃である。

3.1 運賃制度の現状：総括原価主義の下での上限認可制

近畿圏の鉄道では、競争的な要素が多く見られるとはいえ、わが国の鉄道一般と同様、独占を前提とした総括原価主義に基づいた運賃規制が行なわれている。運賃水準については、地域独占の事業者が複数存在することを前提として、規制当局が各事業者の費用水準を査定して運賃水準の規制に活用するという、法制度上のヤードスティック競争 (*de jure yardstick competition*) が行なわれていることが特徴である⁹⁹⁾。

総括原価主義で決定された運賃水準を前提として、運賃体系については、1997年から上限認可制 (*price-ceiling regulation*) が導入されている。これは、個別の運賃について総括原価を下回る運賃の設定を認め、「上限運賃による総収入 \leq 総括原価」を認可の条件とするものである¹⁰⁰⁾。ここでは、事業者が需要の価格弾力性 (*price elasticity of demand*) に

(99) 現行の鉄道運賃規制における法制度上のヤードスティック競争 (ヤードスティック方式) については、岡部 [1997] pp. 15-19 および、ぐらしのリサーチセンター [2004] pp. 146-151 を参照されたい。

(100) 鉄道運賃の上限認可制の制度設計については、藤井 [1996, 2005], 高橋 [1998b, 1999] を、導入直後の事業者による活用状況については運輸省 [1998] p. 233 を参照されたい。また、上限認可制は、2002年に乗合バスの運賃規制にも導入されている (高橋 [2006] pp. 114-122)。

対応して、路線・区間、季節、曜日、時間帯などによって区分される個別サービスごとの運賃を値下げし、増収に向けた試行錯誤を行なう余地を事業者に対して保証している。理論的には、ラムゼイ価格設定（Ramsey pricing）に似た価格差別（price discrimination）が実行できるといえる^②。

もっとも、上限認可制にはいくつかの制限が設けられており、「相互格差制限」はその一つである。これは、路線・区間ごとの運賃の相互格差を2割以内に制限するものであり、競争の激しい路線で略奪的価格設定（predatory pricing）が行なわれたり、そのために過度の内部補助が行なわれたりして利用者間に不公平が生じることを防ぐことが目的である。

3.2 私鉄の運賃戦略：遠距離逓減の活用

総括原価主義による伝統的な運賃規制の下でも、関西私鉄は競争に対応した運賃を設定してきたと考えられる。その一つが、遠距離逓減の活用である。遠距離逓減とは、乗車距離が長くなるにしたがってキロあたり運賃が低下していく運賃体系である。

関西私鉄のうち数社では、他の事業者との競合区間が比較的遠距離であることを利用して、遠距離逓減の度合いを強め、遠距離の競合区間において低廉な運賃を設定している。例えば、京阪のキロあたり運賃は、JR や阪急と競合する京阪間（淀屋橋—三條）では8.1円、競合がない淀屋橋一枚方市では20.1円である（斎藤 [1998] p. 12）。もう一つ例を挙げると、阪急は1965年頃、初乗り運賃20円、阪神間（梅田—三宮）の運賃は140円であったが、現在は初乗り140円、阪神間310円であり、その差は7倍から2.5倍に縮まっている（正司 [2001] p. 78）。こうした運賃設定は、区間ごとの需要の価格弾力性に応じたラムゼイ的な運賃体系と解釈することができる（斎藤 [1998] pp. 12-14）。これら運賃額は、上限認可制が導入される前に、厳格な総括原価主義の下で「確定運賃」として認可されたものであり、上限認可制に移行しても「上限運賃」に相当する。そのため、前述の相互格差制限には抵触しない。今後の運賃改定においても、従来どおり上限運賃として存続する可能性が高い。

②) ラムゼイ価格設定とは、収支均衡を前提として消費者余剰の最大化を図るものであり、その結果、それぞれの財・サービスについて価格が限界費用から乖離する割合が、需要の価格弾力性と反比例する。ラムゼイ価格設定の詳細については Zajac [1978] Ch. 3, 前田 [1988] pp. 155-161, Train [1991] Ch. 4 を、上限認可制とラムゼイ価格設定の理論的な異同については高橋 [1998b] pp. 220-222, 高橋 [1999] pp. 64-65, 高橋 [2006] pp. 115-117 を参照されたい。

3.3 JRの運賃戦略：大都市特定運賃

これに対してJRも、私鉄との競争がある区間について、「大都市特定運賃」という競争に対応した運賃を設定している。もっともこれは、JRの意思というよりも、国鉄末期の運賃政策が、分割・民営化後の運賃改定時期をなるべく遅らせようとする目的（斎藤 [2000] p. 60）と合わせて引き継がれているものと評価できる。

国鉄では、運賃法定主義のために値上げが困難であり、それが多額の債務を抱える一因となった。国鉄末期においてはこのことが認識され、1977年には、国鉄運賃は一定範囲内の条件つきで運輸大臣の認可制に置かれた。その直後、1978年7月に行なわれた運賃改定で、近畿圏の私鉄並行区間において大都市特定運賃制度が導入された^②。現在では、JR東日本が首都圏の110区間、JR東海が名古屋とその周辺の31区間、JR西日本が近畿圏の114区間において特定運賃を設定している（くらしのリサーチセンター [2004] p. 169）。表4で見たJRの運賃は、全てこの特定運賃である。特定運賃が近畿圏で最初に導入され、現在でも首都圏より多くの区間で適用されていることは、近畿圏の鉄道市場における競争の激しさを端的に物語っている。

特定運賃が導入された理由として、くらしのリサーチセンター [2004] は、「運賃の格差があるため競争力を失くしていた大都市圏の民鉄との並行区間で、輸送力の有効活用を図り、利用者にとっては利便の向上が図られ、増収が期待される」（p. 169）と説明している。確かに、毎年のように運賃が値上げされていた国鉄末期には、私鉄との運賃の格差は拡大傾向にあった。中でも、「輸送力の有効活用」が重要なキーワードであったと考えられる。当時の近畿圏鉄道市場は「私鉄王国」の呼び声が高く、国鉄の電化・複線化等が非常に遅れていたことは、既に指摘したとおりである。この状況下で運賃格差が拡大すると、利用者が私鉄に流れ過ぎ、混雑を激化させる恐れさえあったと考えられる^③。インフラ投資の飛躍的な拡大（例えば複々線化）が望めない中で、輸送力に関する国鉄・私鉄間の相互依存を踏まえ、運賃設定を通じて双方が輸送力の有効活用を目指すべきとされたといえよう。

もっとも、JRの大都市特定運賃は、このように30年もの歴史を持っているとはいえ、上院認可制の制度設計からすれば、「既存不適格」なものに見なされうる。表5は、特定運

② 斎藤 [2000] p. 53を参照されたい。なお、国鉄の全国一律運賃制度は1984年に廃止され、これがJR各社に引き継がれて現在に至るが、そのきっかけはこの大都市特定運賃であったと考えられる（斎藤 [2000] p. 37）。

③ 極端な例であるが、福知山線事故の後2ヶ月近くにわたり、阪急への振替輸送が実施された際、阪急各線の混雑は非常に激しかった。JRの安全性と企業体質は極めて問題視されたが、実際の沿線では、福知山線の迅速な運転再開を求める声もあったと見られる。このことは、競合路線間における輸送力の相互依存関係を浮き彫りにしたのである。

賃の例を前掲の表4より詳細に掲げるとともに、各区間の所定額（同じ距離を利用した場合の、電車特定区間あるいは幹線で計算した運賃額）を示し、所定額からみた特定運賃の割引率を示したものである。ここで、割引率が2割を超え、前述の相互格差制限に抵触する区間が多いことがわかる。

表5 近畿圏におけるJR大都市特定運賃の割引率

| 区 間 | キロ程 (km) | 特定運賃 (円) | 所定額 (円) | 割引率 (%) | 並行私鉄 運賃 (円) |
|----------|-------------|-------------|------------|------------|----------------|
| 大阪—三ノ宮 | 30.6 | 390 | 540 | 27.8 | 310 |
| 大阪—元町 | 31.4 | 390 | 540 | 27.8 | 430 |
| 大阪—神戸 | 33.1 | 390 | 540 | 27.8 | 430 |
| 大阪—京都 | 42.8 | 540 | 690 | 21.7 | 390 |
| 大阪—高槻 | 21.2 | 250 | 380 | 34.2 | 270 |
| JR 難波—奈良 | 41.0 | 540 | 690 | 21.7 | 540 |
| 天王寺—奈良 | 37.5 | 450 | 620 | 27.4 | 480 |
| 天王寺—和歌山 | 61.3 | 830 | 1,050 | 21.0 | 890 |
| 大阪—宝塚 | 25.5 | 320 | 480 | 33.3 | 270 |
| 京都—三ノ宮 | 73.4 | 1,050 | 1,210 | 13.3 | 600 |
| 京都—奈良 | 41.7 | 690 | 740 | 6.8 | 610 |
| 京都—城陽 | 20.2 | 350 | 400 | 12.5 | 340 |
| 京都—新田 | 18.1 | 280 | 320 | 12.5 | 290 |

※高橋 [1998b] p. 223, 高橋 [1999] p. 65, 暮らしのリサーチセンター [2004] p. 169, 運輸政策研究機構 [2008] p. 119 および各社時刻表・ハンドブック等より作成。

※所定額とは、それぞれの大都市特定運賃区間と同距離のJR電車特定区間を利用した場合の運賃（ただし、京都—奈良間は電車特定区間でないため、同距離の幹線運賃）。

だが、これも前述のように、相互格差制限の主な目的が略奪的価格設定の防止であるのに対し、競合路線間の輸送力の相互依存は明白であり、略奪的価格が設定される可能性は低い。こうした点から、大都市特定運賃の正当性が評価されるのであれば、今後の運賃改定の可能性を考慮に入れたとき、上限認可制との整合性を高めることが必要である。

上限認可制に大都市特定運賃を組み込む場合、その最も単純で規制コストがかからない方法は、相互格差制限を緩和することであろう。具体的な数値を定めることは非常に難しいが²⁴⁾、表5の割引率を追認することが望ましい。また、略奪的価格が設定される可能性が今後も低いとすれば、相互格差制限そのものを撤廃しても支障はない、という考え方も成り立つ。最終的には、輸送力の制約のもとで、その有効活用を追求することは、事業者の経営戦略のみならず、交通政策としても引き続き大きな課題となろう。例えば、近畿圏における人口および鉄道利用者数の減少傾向は、全国的な少子・高齢化と相まって加速すると考えられる。通勤輸送が減少した分、オフピークの時間帯における高齢者（特にアク

²⁴⁾ そもそも、相互格差制限の「2割」という数字の根拠も、明確に示されてはいない。

ティブ・シニア)の鉄道利用が促進できれば、ピークの平準化を通じた輸送力の有効活用につながると見込まれる。

4. 競争と協調の展望

本節では、近畿圏鉄道市場における最近の動向を取り上げ、今後の展望を示すこととしたい。ここでとりわけ注目されるのは、一つは阪急と阪神の経営統合(2006年10月)、もう一つは共通乗車カード(特にICカード)の普及と活用である。以下では、こうした事象を概観するのみならず、前節に引き続き運賃設定へのインパクトを検討することとしたい。

4.1 阪急・阪神の経営統合

阪急と阪神の経営統合のきっかけは、元通商産業省の村上世彰氏が中心となった投資ファンド(通称「村上ファンド」)が、阪神の株を買い占めたことであった²⁵⁾。村上ファンドは、それまでも多くの企業に対し敵対的買収を仕掛け、購入した株をその企業や関係者に高値で買い戻させるグリーンメイラー(green mailer)として行動していた。村上ファンドに経営を掌握されることを恐れた阪神は、村上ファンドが保有する株を買い取ってくれるホワイトナイト(white knight)を探し、それが阪急(当時の阪急ホールディングス)であった。阪神と村上ファンドの交渉の途上で、2006年6月に村上氏が証券取引法違反の容疑で逮捕されたことが、経営統合の決定打となったと考えられる。阪神株を阪急が買い戻してくれたという意味では、グリーンメイラーとしての村上ファンドの意図は達成されたといえる。

以下では特に、阪神間の鉄道市場における競争という観点から、今回の経営統合のインパクトを整理することとしたい²⁶⁾。ここで注意すべきは、阪神と阪急は1920年代以来のライバルであったが²⁷⁾、阪神・淡路大震災からの復旧後、JRに対抗すべく協調行動を取るよ

²⁵⁾ 経営統合の経緯については、佐藤 [2006] pp. 51-53、宮本 [2006] pp. 32-36を参照されたい。

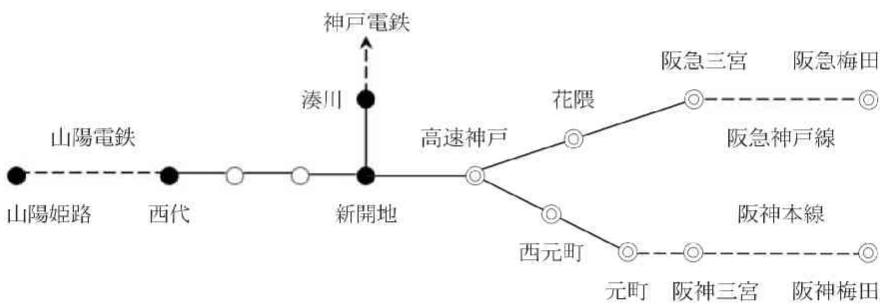
²⁶⁾ いうまでもなく、今回の経営統合は、従来の阪急東宝グループ・阪神グループの各社にも及んでいる。交通でいえば、西宮市・芦屋市におけるバス事業やタクシー事業で連携が進んでいる。流通では、阪急百貨店と阪神百貨店が2007年10月に経営統合し、「エイチ・ツー・オー・リテイリング」が発足している(田中 [2007] 第3章)。今回の経営統合は、グループ経営全体の観点からの評価が不可欠であり、今後の課題としたい。

²⁷⁾ 鉄道事業は、長い間独占禁止法の適用除外であったが、今回の経営統合にあたっては、公正取引委員会が企業結合審査を行なった。その結果、他に競争する事業者(JRを指すと見られる)があることから、「一定の取引分野における競争を実質的に制限することとはならない」という判

うになっていたことである。今回の経営統合は、こうした協調行動を進展させるための呼び水になると考えられる。ここでは協調行動の例として、通勤定期券の相互利用および、神戸高速鉄道への相互乗り入れの見直しについて検討する。

通勤定期券の相互利用は、1997年10月から実施されている。これは、梅田—三宮間を含む通勤定期券を持っていれば、その定期券で阪急・阪神どちらの梅田駅・三宮駅でも乗降可能というものである。阪神では、2009年3月になんば線が開業したときに同様の制度（愛称「OSAKA どっちも定期」）を導入し、阪神本線から開通区間（西九条—大阪難波間）の間の通勤定期券を持っていれば、阪神梅田駅でも乗降が可能となっている。この制度は、阪急神戸線には適用されていないが、将来的には2つの制度を組み合わせ、例えば「阪神三宮—阪神梅田の定期券を持っていれば、阪神三宮—大阪難波にも阪急三宮—阪急梅田にも乗車できる」といった仕組みを作ることは、技術的には可能と推測される。

神戸高速との相互乗り入れの見直しも、経営統合以前から実施されている。神戸高速は、神戸市ならびに私鉄各社（阪急・阪神・山陽電鉄・神戸電鉄）が出資する第三セクターである⁸⁸。その路線は図4のとおりであり、軌間が同じ阪急・阪神・山陽は、1968年に神戸高速東西線が開通した際にレールが繋がり、神戸高速を介した相互乗り入れを開始した。また、前述の通勤定期券の相互利用は、神戸高速線内の高速神戸—阪急三宮・阪神三宮間の各駅（図4の◎で示した駅）にも適用されている。例えば、高速神戸から梅田に



※ ◎の駅は通勤定期券相互利用の対象。

図4 神戸高速鉄道路線図

↘ 断が下された（公正取引委員会 [2007] pp. 67-72）。なお、阪急と阪神の経営統合は、もともと村上ファンド側が提案したものであり（佐藤 [2006] p. 52）、阪神は京阪との経営統合を模索していたという（宮本 [2006] p. 35）。

88) 神戸高速は、上下分離（列車の運行と鉄道インフラの建設・運営の分離）の概念が明確になる前からこれを実現していたといえ、近年いわれる公民連携（Public-Private Partnerships）の先駆とも評価されている。詳細は正司 [2005] を参照されたい。

向かう場合、阪急・阪神のいずれかの定期券を持っていれば、どちらも利用できるという仕組みである。

1998年2月のダイヤ改正では、阪急と阪神の両社が神戸高速・山陽への乗り入れに関して調整を行ない、役割分担を明確にした。つまり、阪急が神戸線を8両編成に、運転区間を阪急梅田―新開地間に統一して山陽への乗り入れを中止し、新開地での神戸電鉄（阪急グループ）との乗換えを強化した。一方で、阪神と山陽が神戸高速を介して行なう相互乗り入れは強化され、阪神梅田―山陽姫路間で「直通特急」の運転を開始した。

さらに、今回の経営統合をきっかけとして、阪急阪神グループにおける神戸高速の位置づけにも変化があった。前述のように神戸高速は第三セクターであり、神戸市が40%の株式を保有していたが、2009年4月にその一部を阪急阪神ホールディングスに売却した。これにより、表6に示すように、神戸高速の株式の75%を阪急阪神ホールディングスあるいはその傘下の事業者が保有することとなった。これに伴い、阪急阪神グループとして、企業経営のみならず運賃制度の一体化（具体的には、乗継運賃引き下げによる割高感の緩和）が進む可能性が出てきたといえる。

表6 神戸高速鉄道の持株比率

| 阪急・阪神経営統合前 | | 経営統合後 | | 2009年4月以降 | |
|--------------|-------|-------|-------|-----------------|-------|
| 神戸市 | 40% | 神戸市 | 40% | 神戸市 | 25% |
| | | | | 阪急阪神ホールディングス | 15% |
| 阪急電鉄 | 10.7% | 阪急電鉄 | 9.95% | 阪急電鉄 | 9.95% |
| 阪神電鉄 | 10.7% | 阪神電鉄 | 9.95% | 阪神電鉄 | 9.95% |
| 山陽電鉄 | 10.7% | 神戸電鉄 | 7.9% | 神戸電鉄 | 7.9% |
| 神戸電鉄（阪急グループ） | 7.9% | 山陽電鉄 | 12.2% | 山陽電鉄（阪急阪神が筆頭株主） | 12.2% |

今回の経営統合は、あくまでも村上ファンドの出現がきっかけであり、近畿圏鉄道市場全体の再編に繋がる可能性は低いと考えられる。とはいえ、阪急と阪神の協調行動の基盤が作られたことも確かである。「JR 対私鉄」という競争の構図において、今後 JR に対し両社が「包囲網」の構築を試みる可能性もある。このような形で近畿圏鉄道市場の活性化が進むことを期待したい。

4.2 協調のプラットフォームとしての共通乗車カード

私鉄が連携して JR に対抗する可能性と合わせて、JR を含めた全ての鉄道事業者が連携する可能性も指摘しておきたい。それは、本稿冒頭で触れた、自家用自動車との交通機関間競争に対応したものである。周知のとおり、自家用車によるモータリゼーションは、

鉄道やバスといった公共交通の経営に大きな影響を与えているが、それは鉄道が高度に発達した近畿圏でも例外ではない。その中で、複数の鉄道事業者（さらにいえば、バス等を含めた全ての公共交通事業者）が連携し、自家用自動車との交通機関間競争に対応する必要性が、日増しに高まっているのである。つまり、近畿圏鉄道市場における事業者間・路線間の競争は、自家用自動車をも含めた「合従連衡」の段階に突入しているといえる。

その中で大きな役割を果たしつつあるのが共通乗車カードである。これはもともとは、自動改札機の導入・更新に合わせて導入された磁気式のプリペイドカードを、複数の事業者間で共通運用するものである。近畿圏では、阪急が1992年に導入したシステムを拡大することで、1996年には「スルッと KANSAI」が阪急・阪神・北大阪急行・能勢電鉄・大阪市交通局の5事業者を導入された⁹⁹⁾。その後、スルッと KANSAI は近畿圏の私鉄およびバス事業者の間で急速に普及し、私鉄（バスネット）とバス（共通バスカード）で別々に標準化が進んだ首都圏と比べても、利便性は高かったといえる（高橋 [2006] p. 29）。なお、JR 西日本は別途、プリペイド方式の IC カード（ICOCA）を2003年に導入した。

その後、スルッと KANSAI の普及が一巡し、初期に導入した事業者において自動改札機等の更新の時期が到来するのに合わせて、IC カードによる共通乗車システム「PiTaPa」が、2004年から導入された。PiTaPa は、プリペイド方式でなく後払い（ポストペイ）方式を採用しているのが特徴である。そのため、チャージ機や精算機が不要であり、費用の節減を図ることができる¹⁰⁰⁾。また、定期券を設定せず、利用者が指定した区間に対し、一定期間内にある程度以上の回数を利用した場合に、請求額を定期運賃と同額として精算することも可能となっている。

さらに、先に見た上限認可制の制約の下ではあるが、様々な割引を実施し、他の事業者あるいは自家用自動車との競争に対応することも可能であろう。例えば、買い物客に対し、購入金額に応じて駐車料金を割引する商業施設は当たり前に見られるが、同様にして鉄道やバスの運賃を割引する事例はいまだ少ない。PiTaPa は、こうした事例の出現を妨げていた技術的な問題を解決するものであり、運賃規制の緩和がさらに進めば¹⁰¹⁾、ポスト

⁹⁹⁾ スルッと KANSAI の導入過程と意義については、正司 [2001] pp. 66-68 を参照されたい。

¹⁰⁰⁾ 椎橋 [2008] p. 178 の指摘による。なお、スルッと KANSAI の導入後、利用者は駅で切符を購入する手間が省けると同時に、事業者は券売機の設置台数を減らし、その空間を商業施設（いわゆる「駅ナカ」）に転用することが可能になった。PiTaPa の普及が進んでチャージ機や精算機の設置台数が減れば、同様の効果も期待できる。

¹⁰¹⁾ こうした割引措置が今まで出現しなかったのは、技術的問題もさることながら、「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするもの」（鉄道事業法第16条）に当たるとされてきたためと考えられる。言い換えれば、前節で見た「利用者間の不公平」を防ぐための規制の一環である。もっとも、何を以て「不当な差別的取扱い」「不公平」と見なされるかは、判例が積み重ねられてい

ペイ方式を活用した様々な割引や創意工夫が出現すると期待される（土井 [2008] p. 96, 高橋 [2009] p. 53）。

もっとも、PiTaPa とそのポストペイ方式は、専門家からも、「たしかに画期的なカードだが、少し進みすぎている」「ポピュラーになるには、まだ少し時間がかかる」（椎橋 [2008] p. 180）と判断されている。「進みすぎている」ゆえに、ポストペイ方式ならではの利点そのものが十分に探索されておらず、そのために普及が進んでいないものと考えられる。

5. おわりに

5.1 近畿圏鉄道市場における競争の意義

以上本稿では、近畿圏鉄道市場における競争について、1920年代以来の歴史、運賃競争を中心とした現状、協調行動を中心とした展望を整理した。

一般に競争が起こりえないとされる鉄道市場において、競争が行なわれるためには、複数の事業者が存立していることが最大の条件であり、これが世界に類を見ない特徴である。そしてその背景には、近畿圏特有の地理的条件と、鉄道国有化以来の歴史的な要因が作用している。

その中で、近畿圏鉄道市場における競争が、「JR 対私鉄」「公共交通対家用自動車」に局面を変化させつつも、長年存続してきた理由として、以下の二つが考えられる。

第一に、複数の事業者が、「両端（都市間）では切磋琢磨し、途中（中間駅）では沿線を独占している（囲い込んでいる）」という状態である。これは先に見た、区間別のラムゼイ的運賃体系にも象徴されよう。言い換えれば、独占区間を確保（さらに、沿線開発等でそれを拡大）することで経営基盤を強化する一方で、都市間において競争を展開することで、近畿圏の鉄道市場全体においてサービス水準の全般的な向上が達成されていると考えられる。

第二に、複数の事業者間で輸送力の相互依存があり、その有効活用が求められていることである。今後、人口減少が進めば、破滅的競争や事業者の撤退が起こる可能性は、皆無とはいえないものの、10年から20年程度先ではまだ低いと推測される。また、そうした状況に陥る前に、各事業者は、沿線の再開発を進めるなど、人口と鉄道利用者を維持すべく努力するであろう。近畿圏鉄道市場における競争は、互いの存在を認め合った上での競争であるといえ、その実態を理論的にも実証的にも明らかにしていく余地は、多く残されて

ゝないこともあり不明である。

いる。

5.2 今後の研究課題

最後に、本稿に残された研究課題として、経済学を中心としつつも、周辺領域を含めた様々な視点や手法を活用することを指摘しておきたい。

本稿では、第3節で行なった運賃競争の評価が典型的であるが、事業者からみた交通経営（競争への対応）と、規制当局から見た交通政策（競争政策）の論点が入り混じっている。こうした状況に対応した研究を進めるために、高橋 [2006] は、交通産業における規制緩和の進展を踏まえて、「政策・規制（事業者にとっての制約条件）の研究から、企業戦略（事業者の行動そのもの）の研究に軸足を移していくこと」を主張し、「従来の、政策決定に資する枠組みを尊重し包含しつつ、事業者の行動を一層明快に説明する新しい枠組みが求められている」と論じた（高橋 [2006] p. 122）。この発想自体は、今なお妥当であると考えるが、本稿ではこうした枠組みを提案するには及ばなかった。

具体的な課題を一つ挙げると、本稿では、近畿圏における鉄道事業者の大きな特徴であるグループ経営を捨象し、鉄道事業のみ、しかも運賃競争を中心としたごく一部だけを取り上げざるを得なかった。だが、小林一三による多角化戦略や、阪急百貨店と阪神百貨店の経営統合に言及したように、グループ経営およびグループ間競争（流通部門、不動産部門等々）は鉄道事業者そのものにとって大きな課題である。特に、グループ経営によって創出されるブランドイメージは、その沿線の地域ブランド（regional brand）にも重なり⁸²、グループ経営との相互作用をもたらすと考えられる。交通事業者・交通サービスそのもののブランド（例えば「阪急」）と、地名が持つブランド（「阪神間」や「西宮」）との間に、両者の重なり合ういわば「沿線ブランド」（「阪急沿線」）が形成されているところが、近畿圏の特徴であろう。その分析には、マーケティングにおけるブランド研究の成果を活用することが不可欠である。

わが国の社会科学における交通研究は、もともと商学の一分野（交通論）として始まり、経済学の視点と手法を導入することで「交通経済学」として政策志向と精緻化を進めていった（高橋 [forthcoming]）。改めて、交通という研究対象に対して、経済学を中心としつつも、商学や経営学をはじめとする様々な視点と手法を組み合わせる新たな体系化を進めることを今後の大きな課題として、本稿の結びとしたい。

⁸² 地域ブランドに関する、特に大阪を題材とした研究成果として、陶山・妹尾 [2006] が有用である。

追 記

武知京三先生は、いうまでもなく鉄道史研究の大家であり、筆者は大学院修士課程の頃からご著書を通じてお名前を存じ上げていた。その後、近畿大学の採用面接の席上で初めてお目にかかって以来、先生には様々なご指導をいただいている。この場を借りて感謝の意を表するとともに、先生のますますのご健勝をお祈り申し上げる。

参 考 文 献

- [1] Train, K. E. [1991] *Optimal Regulation*, MIT Press. (山本哲三・金沢哲雄監訳『最適規制』文真堂 1998年)
- [2] Zajac, E. E. [1978] *Fairness or Efficiency*, Ballinger. (藤井彌太郎監訳『公正と効率』慶應通信 1987年)
- [3] 安部誠治 [2005] 「JR 福知山線事故の一考察」『都市問題研究』12月号
- [4] 宇田 正 [1995] 「総説」宇田・浅香・武知 [1995] 所収
- [5] 宇田 正・野田正徳・青木栄一・和久田康雄・原田勝正 [1986] 「恐慌・戦時体制期の鉄道」野田ほか [1986] 第7章
- [6] 宇田 正・浅香勝輔・武知京三(編) [1995] 『民鉄経営の歴史と文化 西日本編』古今書院
- [7] 運輸省(編) [1998] 『平成9年度 運輸白書』大蔵省印刷局
- [8] 運輸政策研究機構 [2008] 『数字でみる鉄道』(2008年版)
- [9] 岡部 豪 [1997] 「新しい旅客鉄道運賃制度」『運輸と経済』5月号
- [10] 小川 功 [2005a] 「阪神電気鉄道の創立」日本経営史研究所 [2005] 第1章
- [11] 小川 功 [2005b] 「開業と先駆的沿線開発」日本経営史研究所 [2005] 第2章
- [12] 小川 功 [2005c] 「競争の激化と戦時体制」日本経営史研究所 [2005] 第3章
- [13] 小田切宏之 [2001] 『新しい産業組織論』有斐閣
- [14] 金本良嗣 [1995] 「交通規制政策の経済分析」金本良嗣・山内弘隆(編)『講座・公的規制と産業④ 交通』第2章 NTT 出版
- [15] 暮らしのリサーチセンター [2004] 『規制緩和と公共料金制度』
- [16] 京阪神急行電鉄(阪急電鉄) [1959] 『京阪神急行電鉄五十年史』
- [17] 京阪電気鉄道 [1980] 『京阪七十年のあゆみ』
- [18] 航空・鉄道事故調査委員会 [2007] 『鉄道事故調査報告書 西日本旅客鉄道株式会社 福知山線 塚口駅～尼崎駅間 列車脱線事故』
- [19] 公正取引委員会 [2007] 『平成18年度における主要な企業結合事例について』
- [20] 斎藤峻彦 [1993] 『私鉄産業』晃洋書房
- [21] 斎藤峻彦 [1998] 『関西における交通政策上の諸問題』(日交研シリーズB-67) 日本交通政策研究会
- [22] 斎藤峻彦 [2000] 「経営収支と運賃政策」運輸政策研究機構(編)『日本国有鉄道民営化に至る15年』第2章 成山堂書店
- [23] 斎藤峻彦 [2002] 「大阪圏(関西経済圏)における交通政策上の課題」近畿大学商経学部関西経済研究会(編)『大阪周辺地域の工業化と関西経済』第5章
- [24] 作道洋太郎 [1995] 「阪急電鉄」宇田・浅香・武知 [1995] 所収
- [25] 桜井 徹・石井常雄 [1986] 「鉄道の国有化」野田ほか [1986] 第4章
- [26] 佐藤信之 [2006] 「阪急・阪神の経営統合の意味」『鉄道ジャーナル』12月号

- [27] 椎橋章夫 [2008] 『Suica が世界を変える』東京新聞出版局
- [28] JR 西日本（西日本旅客鉄道広報課）[2008] 『データで見る JR 西日本2008』
- [29] 正司健一 [2001] 『都市公共交通政策』千倉書房
- [30] 正司健一 [2005] 「日本の都市鉄道整備の一手法：神戸高速鉄道のケース」『関西大学商学論集』（関西大学）第50巻第3・4合併号
- [31] 陶山計介・妹尾俊之 [2006] 『大阪ブランド・ルネッサンス』ミネルヴァ書房
- [32] 高橋愛典 [1998a] 「首都圏・近畿圏鉄道市場の分析」修士論文（早稲田大学大学院商学研究科）
- [33] 高橋愛典 [1998b] 「上限価格制による鉄道運賃体系の設定について」『商学研究科紀要』（早稲田大学）第47号
- [34] 高橋愛典 [1999] 「総括原価主義の下での上限価格制」に関する考察」『運輸と経済』4月号
- [35] 高橋愛典 [2006] 『地域交通政策の新展開』白桃書房
- [36] 高橋愛典 [2009] 「交通施策による商業まちづくりの支援」三谷真・濱田恵三・滋野英憲・TM ネット（編著）『都市と商業』第3章 税務経理協会
- [37] 高橋愛典 [forthcoming] 「ロジスティクス研究の方法に関する試論」『商経学叢』（近畿大学）第56巻第1号
- [38] 武知京三 [1986] 『都市近郊鉄道の史的展開』日本経済評論社
- [39] 武知京三 [1995] 「南海電気鉄道」宇田・浅香・武知 [1995] 所収
- [40] 田中 陽 [2007] 『百貨店サバイバル』日本経済新聞出版社
- [41] 津金澤聰廣 [1991] 『宝塚戦略』講談社
- [42] 土井 勉 [2008] 『ビジョンとドリームのまちづくり』神戸新聞総合出版センター
- [43] 中西健一 [1979] 『日本私有鉄道史研究』（増補版）ミネルヴァ書房
- [44] 日本経営史研究所（編）[2005] 『阪神電気鉄道百年史』阪神電気鉄道
- [45] 野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜（編）[1986] 『日本の鉄道』日本経済評論社
- [46] 原 武史 [1998] 『「民都」大阪対「帝都」東京』講談社
- [47] 原 武史・川島令三 [2005] 「鉄道はどこへ向かうのか」『小説新潮』8月号
- [48] 藤井彌太郎 [1996] 「旅客運賃規制の方向」運輸経済研究センター（編）『これからの旅客運賃』第1編
- [49] 藤井彌太郎 [2005] 「鉄道運賃の上限制について」『運輸と経済』7月号
- [50] 前田義信 [1988] 『交通経済要論』（改訂版）晃洋書房
- [51] 間崎光一郎 [2003] 「アーバンネットワーク輸送戦略とその歩み」『運輸と経済』2月号
- [52] 三上宏美・斎藤峻彦・綿貫伸一郎 [1996] 「競争と協同」関西鉄道協会都市交通研究所『都市鉄道・バス事業における費用と運賃』（研究シリーズ第25号）第3章
- [53] 宮本勝浩 [2006] 「阪急・阪神電鉄の統合とその影響」『都市問題研究』12月号
- [54] 山田浩之 [1986] 「京阪神都市圏における都市化と交通問題」『交通学研究／1985年研究年報』
- [55] 山田浩之・徳岡一幸 [1983] 「わが国における標準大都市雇用圏」『経済論叢』（京都大学）第132巻第3・4号
- [56] 和久田康雄 [1981] 『日本の私鉄』岩波書店