

編集委員会副委員長

山内弘隆 | YAMAUCHI, Hirotaka | 一橋大学商学部教授

1996年12月に運輸省が運輸事業全般にわたる需給調整規制廃止の方針を発表してから2年余りが経過しました。この間、運輸大臣は、運輸政策審議会の総合部会、航空部会、鉄道部会、自動車交通部会、海上交通部会に対し、需給調整規制廃止に向けての各事業法のあり方について諮問し、自動車交通部会を除く各部会で大筋の結論が出されています。バス・タクシーを扱う自動車交通部会では、貸切バスについて、98年6月に部会答申の形で方向性が公表されましたが、乗合バスとタクシーについては99年年初を目途に引き続き審議が進められています。

需給調整規制の廃止は、運輸行政の本質的な方向転換を意味します。需給調整規制は、各運輸分野の事業法で示される事業免許要件において中核的な役割を担っており、その廃止は、事業免許自体の転換、具体的には免許制度から許可制度への移行をとまなうからです。

運輸部門における事業免許は、古典的な解釈論において「公企業特許」であるとされ、行政側に大きな権限を与えるものと理解されてきました。「公企業特許」とは、「本来的に経営権が国家に属する事業を他のものに許容すること」であり、そのために国がかなり広範にその事業に介入すること(自由裁量)が許されると考えられたのです。供給量を行政側が決定する需給調整規制は、その典型的な介入手法です。

事業免許に関する以上のような古典的な解釈については、以前から疑問の声もあり、現段階でそれが一般的なものとは言えません。しかし、いずれにしても、需給調整規制の廃止によって、参入規制の質的な変容、行政裁量の範囲の限定、市場メカニズムの活用、関連する社会的規制の変更等、制度全体の再設計が必要となることは明らかです。

交通問題を研究するものに与えられる課題は、この新しい制度の具体的な設計にあたってどのような貢献ができるか、具体的には制度の変更が市場にどのような影響を及ぼすかを、実証的にまた論理的に、可能な範囲で予測することであると考

えます。

規制緩和によって需給の調整はマーケット・メカニズムに委ねられることとなります。それは、完全競争市場において最適な資源の配分が実現されるという考え方(厚生経済学の第1定理)に基づいています。ただ、現実の運輸市場において、理想の状態が実現されているとは言い難く、そこで競争を有効に機能させるためには、種々の条件を整えてやる必要があります。また、市場競争の結果として市場の参加者以外のものへ影響が及ぶ可能性があり、この種の外部経済効果の手当を行っておく必要もあります。

現実の政策決定プロセスにおいて、この種の問題は、これまで、利害関係者(stake holders)の主張を考慮しつつ、意思決定者(集団)自身の認識と判断によって決定されてきました。審議会や研究会等において、第三者委員としての研究者の意見も参考とされるわけですが、研究レベルでの問題意識と行政上の意思決定に必要とされる情報の内容に差があり、研究の成果が必ずしも現実の政策決定に生かされてこなかったように思えます。

種々の規制緩和に関する研究が、政策の大枠としての需給調整規制の廃止をもたらしました。しかし、それを実施するための具体的な制度設計には、詳細かつ綿密な交通市場の分析が要求されます。現在は、まさにこの問題に取り組むべき時期にあると思われれます。もちろん、それは規制緩和の問題だけでなく、交通インフラ投資の決定や費用負担のあり方についても同様です。

学術研究の目的が、何らかの政策立案への貢献だけであるはずがありません。政策決定への影響は、研究目的の傍流とみることが適切かもしれません。しかし、「運輸政策研究」という本誌の主題からすれば、編集委員の1人として、この運輸行政の一大転換期こそ、政策指針を示す有益な研究が多く登場することを期待する次第です。

この号の目次へ <http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/no03.html>