

規制緩和

松島格也

kakuya@psa mbox.media.kyoto-u.ac.jp

Rm.331

規制緩和導入の背景

- 財政赤字の拡大に対応するため「小さな政府」を嗜好
- 技術革新の進展に伴い独占や高度寡占構造を維持する経済的根拠の希薄化
- 経済のグローバル化に伴う国際的移動の活性化
- 規制の失敗への対応
 - 企業の革新的行動の遅れ
 - サービスや料金体系の多様化の遅れ
 - 料金水準の低下の進展の遅れ

アメリカにおける規制緩和 一航空産業一

- 原則として全ての経済的規制を撤廃
 - 旅客輸送規制緩和法案(1978)
 - 路線認可の廃止(1981)
 - 運賃認可の廃止(1983)
 - CAB(=Civil Aeronautics Board: 民間航空委員会)の解散(1984)
- 多数の新規参入や撤退, 倒産, 合併

アメリカにおける規制緩和 -運輸業界-

- 鉄道業活性化・規制改革法(1976)
- スティガーズ鉄道法(1980)
 - 全鉄道料金の約2/3が自由化
- 自動車運送法(1980): トラック
 - 参入規制と価格規制の大幅緩和
- バス規制改正法(1982)
 - 料金規制の緩和, 参入規制の一部緩和

アメリカにおける規制緩和の効果

- 料金水準の低下
- 料金体系の多様化
- サービスの多様化
- 企業の効率化・活性化
- 行政コスト削減を通じた国民負担の軽減
- 経済成長率の上昇
- 倒産、合併の発生

日本における規制緩和(1980年代)

- 1980年から開始
- 臨時行政調査会, 臨時行政改革推進審議会, 新臨時行政改革推進審議会の役割
 - 3公社(日本電信電話, 日本専売公社, 日本国有鉄道)の民営化等

現在の規制緩和

- 総合規制改革会議(2003年3月まで), 規制改革・民間開放推進会議(2003年4月～)
- 市場化テスト, 構造改革特区
- 規制改革担当大臣の設置

経済的規制の緩和

- トラック
 - 参入免許制→許可制, 料金許可制→届出制, 事業区分の見直し(貨物自動車輸送事業法, 貨物運送取扱事業法:1989)
 - 営業区域の拡大(1999)
- バス
 - 貸切バスの参入・料金規制の緩和, 乗り合いバスの料金・事業内容規制の緩和
- タクシー
 - 参入規制弾力化
- 航空(運輸政策審議会最終答申1986)
 - JAL完全民営化, 国内路線の複数社化・料金規制弾力化, 国際線複数社化

鉄道事業

	旅客鉄道事業	貨物鉄道事業
法律名	鉄道事業法の一部を改正する法律	鉄道事業法の一部改正(鉄道事業法等の一部を改正する法律)
参入	路線毎の免許制→路線毎の許可制	参入の許可に際しての需給調整要件の廃止
退出	許可制→事前届出制(1年前)	許可制→事前届出制(6ヶ月前)
運賃料金	認可制→上限認可制の下での事前届出制(変更命令可能)	上限の認可等の事前規制→廃止
その他	乗継円滑化措置の創設、認定鉄道事業者制度の創設	利用運送事業者等他の運送事業者との貨物の引継の円滑化措置を努力義務付け
スケジュール	公布11年5月21日 施行12年5月1日	公布14年5月19日 施行15年4月1日

バス事業

	乗合バス事業	貸切バス事業
法律名	道路運送法及びタクシー業務道路運送法の一部を改正する法律	適正化臨時措置法の一部を改正する法律
参入	路線毎の免許制→事業毎の許可制	事業区域毎の免許制→事業毎の許可制
退出	許可制→事前届出制(6ヶ月前)	許可制→事後届出制
運賃料金	認可制→上限認可制の下での事前届出制(変更命令可能)	認可制→事前届出制(変更命令可能)
その他	運行管理者の資格試験制度の創設	
スケジュール	公布12年5月25日 施行14年2月1日	公布11年5月21日 施行12年2月1日

タクシー・トラック事業

	タクシー事業	トラック事業
法律名	道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律	貨物自動車運送事業法の一部改正1鉄道事業法等の一部を改正する法律)
参入	事業区域毎の免許制 →事業毎の許可制	許可制
退出	許可制→事後届出制	届出制
運賃料金	認可制→認可制(認可基準を上限価格の基準に変更)	事前届出制変更命令可能→廃止
その他	運行管理者の資格試験制度の創設、緊急調整措置の導入	営業区域規制の廃止、元請・下請関係の規制の合理化、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の権限強化
スケジュール	公布12年5月25日 施行14年2月1日	公布14年5月19日 施行15年4月1日

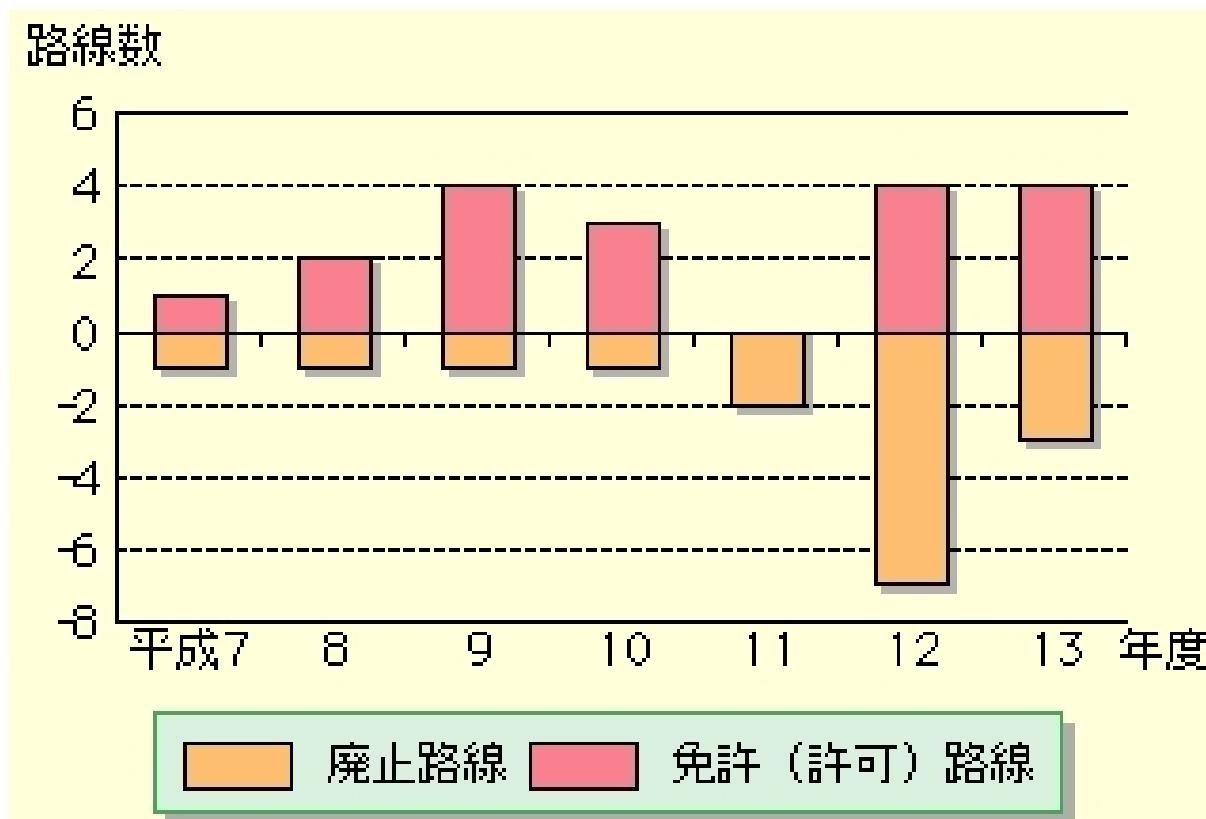
航空事業

	国内航空事業	国際航空事業
法律名	航空法の一部を改正する法律	
参入	路線毎の免許制→事業毎の許可制	事業毎の許可制
退出	休止の許可→路線の廃止に係る運航計画の変更届出(原則5ヶ月前)	届出制
運賃料金	認可制→事前届出制(変更命令可可能)	下限の撤廃
その他	混雑飛行場使用の許可制度の創設	複数社化
スケジュール	公布11年5月11日 施行12年2月1日	

規制緩和の効果 -鉄道-

- 鉄道事業
 - 186事業者中、5事業者において運賃の引き下げ(14年10月現在)
 - 新規参入数や退出数が高水準で推移
 - 不採算路線を抱える地域において、地方公共団体が独自に財政的な支援や第三セクター化等の取組み
 - 貨物鉄道分野においては現状では特になし

旅客鉄道事業の免許(許可), 廃止路線数の推移



出典:平成14年国土交通白書

規制緩和の効果 ～バス～

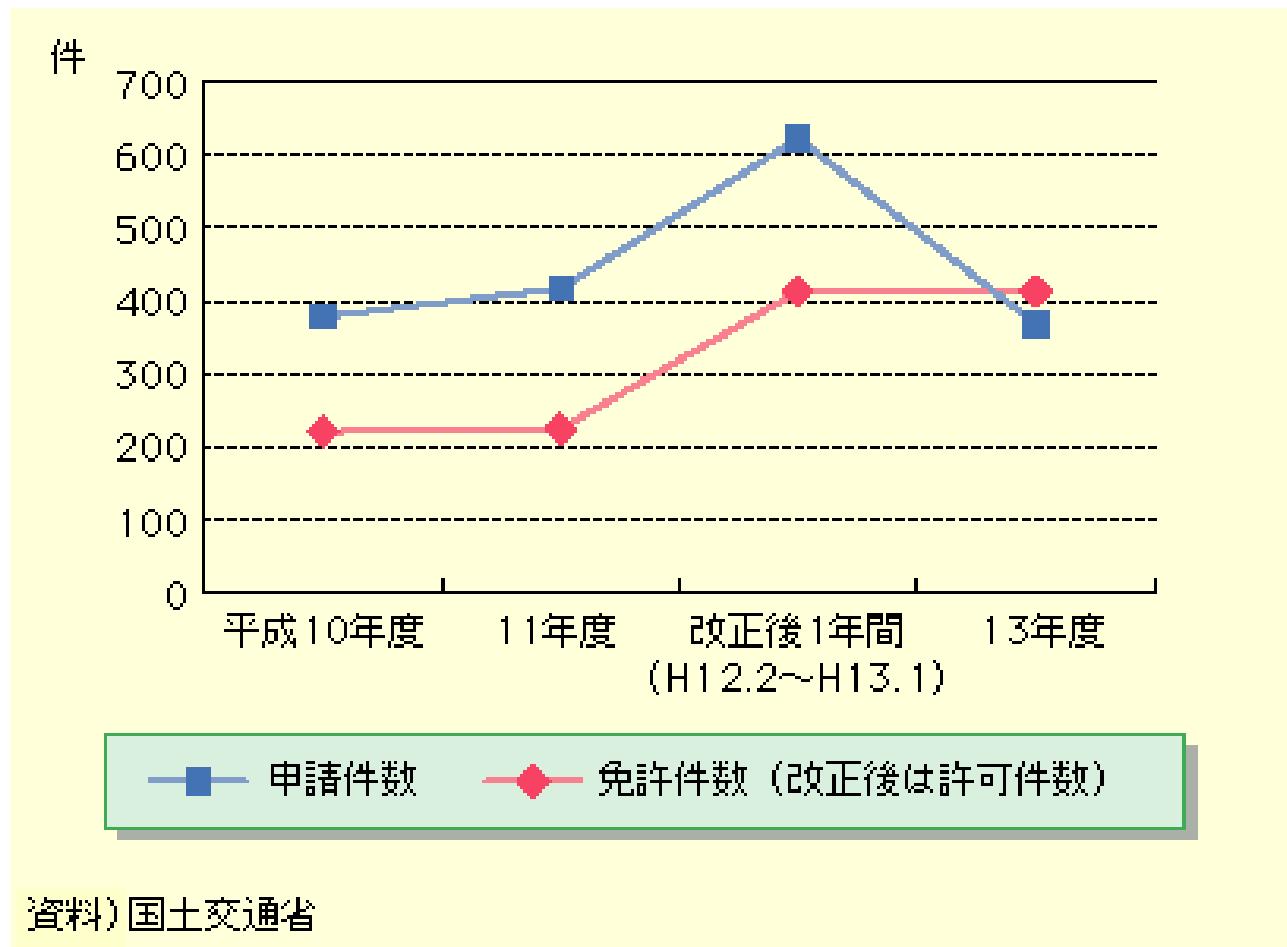
- 乗合バス事業
 - 高速バスを中心とした新規参入
 - 様々な割引運賃の導入
 - 内部補助が困難に
 - 一定の基準に該当する広域的・幹線的路線については、公共主体による維持対策費の補助
- 貸切バス事業
 - 新規参入事業者数が倍増(2000年)

利用促進のための割引運賃制度

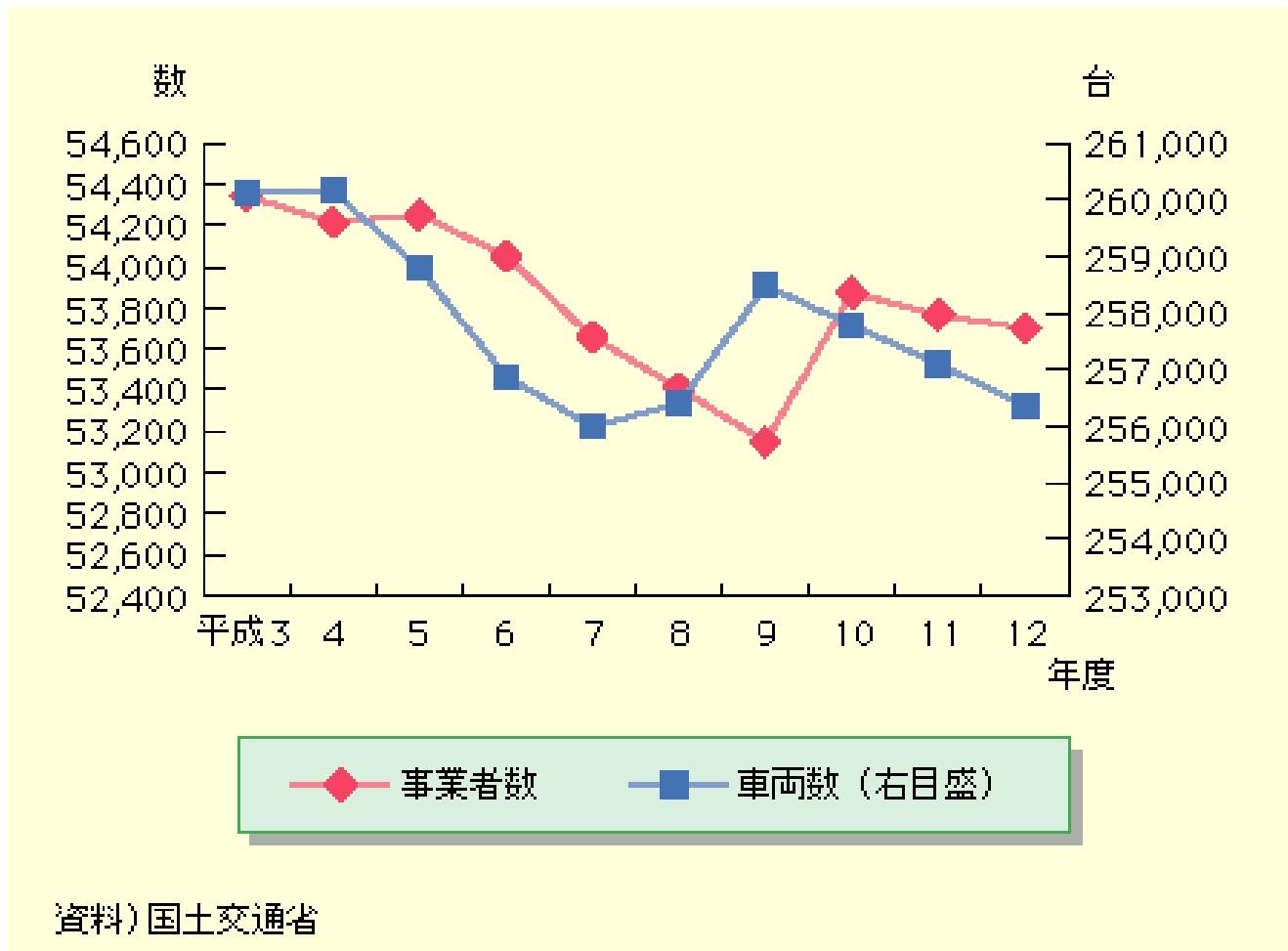
	割引の内容	実施状況
利用しやすい運賃設定	最低運賃を100円にするなど、近距離の利用者に対する運賃割引	全国213地域 民営179事業者 公営11事業者
環境定期券の導入	定期券所持者に対し、休日の本人及び同伴家族の運賃を割引	民営147事業者 公営19事業者
高齢者向け定期券の導入	高齢者を対象とした大幅割引の全線定期	民営103事業者 公営2事業者

2002年4月現在

貸切バス新規参入社数の推移



タクシー事業者数及び車両数の推移

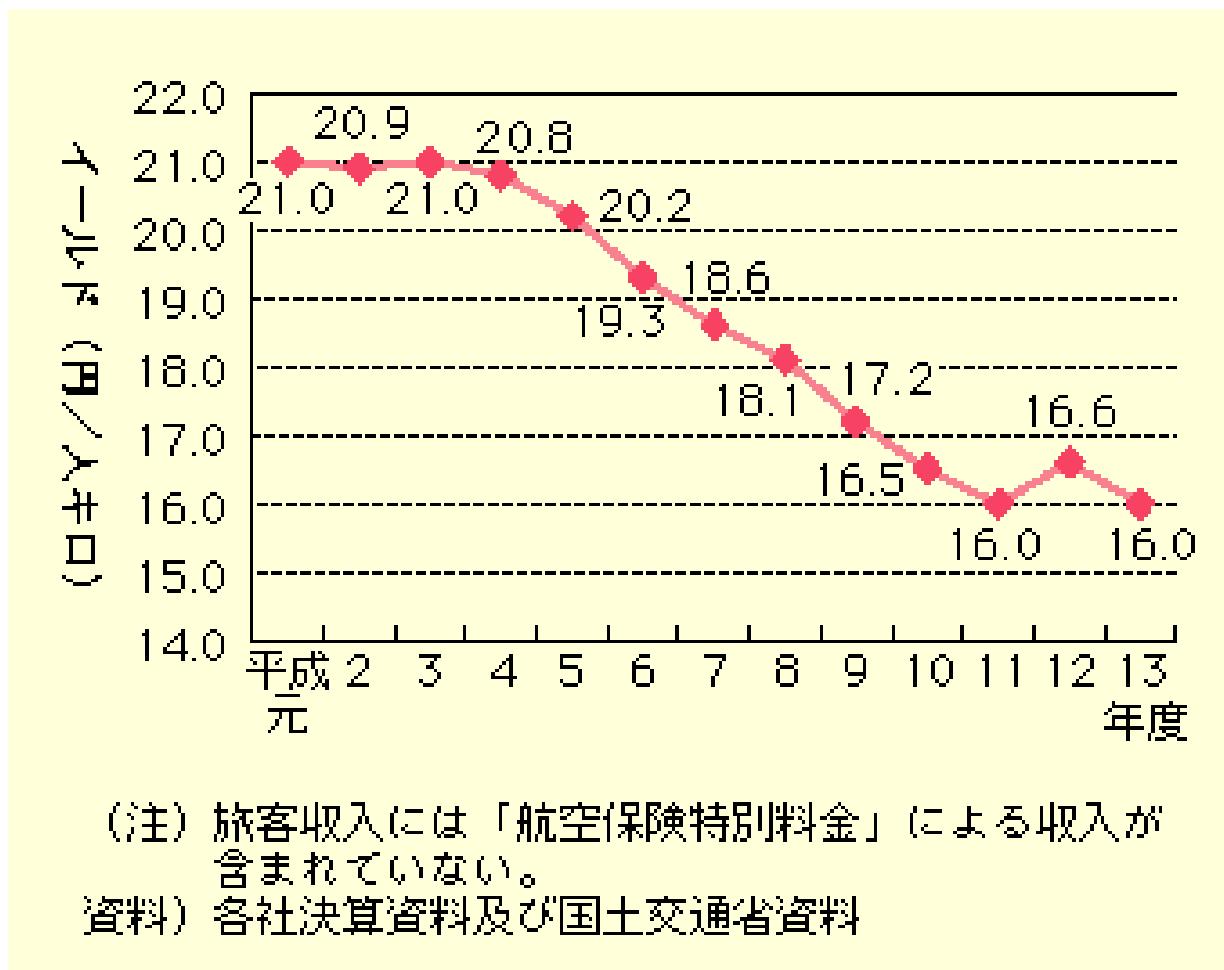


資料)国土交通省

規制緩和の効果 -航空-

- 数社の新規参入(国内線)
- 各種割引運賃の設定
- 国内線における平均運賃は下落

国内航空運賃(平均運賃)の推移



既存企業と新規参入企業との対立

- クリームスキミング
 - 規制の下で内部相互補助が容認されていた産業において、新規企業が高収益性地域ないし高収益サービス分野だけに参入
- 内部相互補助との関係
- クリームスキミングを容認した場合に何らかの政策が必要

プライス・リバランス

- 高収益分野において価格低下
- 低収益分野において価格上昇
 - ex. 市内通話と市外通話
- 自由競争の結果自然と実現可能
- 地域交通の場合は問題あり

アクセス・チャージとユニバーサル サービス基金

- 低収益分野にもサービスの供給を確保する方法
- アクセスチャージ
 - 新規参入企業に低収益分野の赤字部分を一部負担させる: 市内通信会社による接続料の設定
- ユニバーサルサービス基金
 - 低収益分野の赤字部分を政府が負担: アメリカ航空業界における「ユニバーサルサービス確保基金」

排他的行為

- 既存企業が市場支配力を背景として新規参入企業を市場から排除(独占禁止法の対象)
- 価格差別による排他的行為
 - 参入したサービスのみに対して価格引き下げ
 - 価格差別, 差別的ねらい打ち
- 価格スクイズ・互恵取引
 - 垂直的統合企業が独立企業に対し, 原料の供給や価格の設定を通じて圧力をかける

内部相互補助規制のあり方

- 自然独占分野における料金設定
 - 限界費用価格形成: ファーストベスト
 - 公正報酬率規制とラムゼイプライシング: セカンドベスト
 - 完全原価配賦方式: 現実政策
- 内部相互補助に対してどのように取り組むべきか？

完全原価配賦(FDC)価格形成

- 2つのサービスを想定
 - $P_i = f_i F/X_i + C_i$ ($i=1,2$)
 - $f_i = X_i/X_1 + X_2$, F:共通費と公正報酬の和, C_i :可変費用
- 総収入と総費用が一致
- 共通費配賦の基準
 - 現実には使用料のみではなく, 様々な配賦基準(従業員数, 労働時間, 運搬従量, 売上高・…)
- 個別原価主義

内部相互補助

- FDC方式による決定価格から、一方の費用を削減した方の価格へ上乗せ
- 利用者が原価以上の高い価格を負担しうる(と企業・政府が判断した)場合
 - 負担力主義／価値主義
- 相互補助の対象
 - 社会的に見て価値のあるサービス
 - 技術革新により黒字化が見込めるサービス
 - 特定地域のための有効な開発投資

内部相互補助規制の問題点

- ・消費者間の所得再配分効果
- ・企業の合理化意欲の減退
- ・増分費用テストの活用
 - 価格がサービスの単位あたり単独採算費用と単位あたり増分費用との範囲内にある場合、内部相互補助はないと判断

増分費用テスト

- 3財の場合を考える
- ゼロ利潤式
 - $p_1Q_1(p_1, p_2, p_3) + p_2Q_2(p_1, p_2, p_3) + p_3Q_3(p_1, p_2, p_3) = C(Q_1 + Q_2 + Q_3)$
- 個別費用負担テスト
 - $p_iQ_i(p_1, p_2, p_3) \leq C(Q_i) \quad (i=1,2,3)$
 - $p_iQ_i(p_1, p_2, p_3) + p_jQ_j(p_1, p_2, p_3) \leq C(Q_i + Q_j) \quad (i,j=1,2,3)$

社会的規制緩和の要因

- 技術革新の進展や社会的経済情勢の変化
 - 安全規制, 検査・検定制度, 基準・認証制度
- 経済社会の国際的進展
 - 基準・認証制度, 公害防止・環境保全
- 新規参入の阻害
 - 多くの社会的規制
- 本来の目的から逸脱
 - 選挙目的など
- 行政の透明性・公平性の確保

社会的規制改革の視点

- 規制根拠が希薄なものに対しては、公的規制から私的規制へ
- 残す必要がある規制は、直接規制→誘導型規制→ルール型規制へ
- 規制の根拠の明確化と費用便益分析の実施
- 保険制度の拡充
- 情報提供制度と私的情報提供制度の拡充
- 社会情勢の変化に対応するため、时限立法による規制の実施

社会的規制の改革方向

- 公共財関連
 - 公共財の提供に関する規制は必要
 - 環境保全に関する規制は出来るだけルール型規制に
- 準公共財関連(廃棄物処理)
 - 公的規制より公的提供
 - 公共の事業か民間に委ねるか: 免許競争入札制

社会的規制の改革方向 2

- リスク対応
 - 原則として自己責任の任意保険
 - リスク評価が十分でない場合や自己負担能力がない場合には強制保険
 - 建設物の安全規制:第三者認証の活用
- 外部性
 - 原則はコースの定理にしたがい交渉による
 - 大域的・長期的な被害には直接規制
 - 局所的被害にはルール型規制