

道路運送事業における規制のコスト

中条 潮*

道路運送事業に課されている需給調整規制は多大のロスを生社会にもたらしている。その額は消費者価格の上昇分だけをとっても年間6,000億円に達するのに対し、社会的便益はゼロに等しい。また、安全・環境についての社会的規制も諸刃の剣であり、選択的な見直しが必要である。規制の最も大きなコストは、社会・経済の多様化を阻み、自由と活力を奪う点であり、これを根底から見直さなければ日本に明日はない。

Regulation Cost of Road Transport

Ushio CHUJO*

Anti-competitive regulation on road transport impose at least \$6 billion loss per year on Japanese consumers, besides potential benefits from new services prevented by the regulation. Indiscriminate safety control and environmental control also hamper social benefits. Deregulation is the most important to revitalize the Japanese society.

1. 「規制の社会的コスト」の分類

規制が社会全体におよぼしている費用便益は、以下のように分類される。

- a. 規制による生産費用の上昇が競争状態に比して生産量を減少させ、価格を上昇させることによって生じる資源のロス（浪費）部分。これは規制の直接コストとも呼べるものであり、以下の2つに大別される。
 - a-1 消費者の便益の減少分
 - a-2 生産者の利潤の減少分
- b. 規制による生産活動の抑制により、規制無かりし場合に提供されるサービスの便益が社会に発生しないことによる損失部分。たとえば参入規制によって新商品の提供が阻害されている場合、その商品が提供されれば得られたであろう消費者便益と生産者利潤がこれにあたる。
- c. 前記aによって発生している資源のロス部分が他の有効な用途にまわされた場合に得られるであろう便益。すなわち資源の機会費用。
- d. 規制の事務コスト。許認可等の事務に要する手続費用や担当官僚の件数費用等。
- e. 規制の存在によって発生している便益。

本稿において、これらa～eの総てを扱うことはできないし、その定量的評価も困難であるから、今回は上記のa-1を中心に検討し、a-2およびbとeについては基本的な考え方と留意点について考察するに留める。また、cとdについては重要性の低さと紙数の制約から検討を割愛した。

なお、検討対象運輸産業としては、本号の特集タイトルに照らして、道路運送事業に限定した。

2. 交通サービスに対する市場介入の概要

2-1 経済的規制と社会的規制

規制は、俗に経済的規制と社会的規制に分けられて論じられることが多い。本稿では経済的規制のう

*慶應義塾大学商学部教授
Professor, Dept. of Business & Commerce,
Keio University
原稿受理 1994年5月10日

ち下記の需給調整規制を中心に検討するが、社会的規制についても、運輸産業にとって重要な安全規制と環境規制について簡単に考察する。

2-2 需給調整規制と質的事業規制

経済的規制のうち、生産者に課される規制は、官庁用語では「事業規制」という言葉でも呼ばれる。

事業規制は質的事業規制と需給調整規制（量的事業規制）に分けられる。質的事業規制とは、財・サービスの質について一定の水準を保つために、経営能力や品質の最低限を遵守させる規制であり、運輸産業に特有のものではない。

これに対し、需給調整規制は量的規制あるいは公益事業的規制とも呼ばれ、供給者の数や供給量を規制する競争抑制的な規制である。これは通常の産業政策において独禁法を通じてなされる競争促進策とは全く逆方向の政策介入である。量的規制が公益事業的規制とも呼ばれるのは、交通・公益事业がこの種の規制を受ける代表的産業だからである。乗合バスやタクシーの事業免許制度はその典型である。

需給調整規制が課される際には、参入を認められた複数の企業間で価格競争が生じないようにするために、かつ、独占価格を阻止するために、価格規制が付随的に課される。バスとタクシーについても、価格競争はごく例外的にしか認められていない。また、価格規制のもとでは供給者は非価格競争にはしるから、それを阻止するためにサービス競争についても規制がなされるのが普通である。

このように、運輸産業では需給調整規制の結果として非価格競争の抑制とサービスの質の規制が行われることが多く、質的事業規制の一部は需給調整規制の結果でもある。また、しばしば、需給調整規制の大義名分として質的事業規制や安全規制が課されたり、既存のそれら規制を厳しく運用することによって量的に参入を制限する政策がとられることもある。

したがって、運輸産業における経済的規制のコストを検討する時には、この需給調整規制のコストを検討すればほぼ大部分が把握できると考えてよいから、本稿でもこの点にウエイトを置いて検討する。

2-3 公営制度と社会資本投資

規制とは市場機構への介入を意味する。公営・国営制度や市場メカニズムを経由しない社会資本の整備システムも、公的規制の重要な構成要素である。特に、交通分野では公的部門の比率が高く、それが資源配分を歪め、大きな社会的コストを発生させて

いる。

ただし、本稿は道路運送事業を中心に扱うため、現行の社会資本整備システムが発生させているコストについては割愛し、地方公営バスのコストについてのみ言及する。

2-4 補助による市場介入

市場機構への介入の方向には、消費や生産を抑制する方向と助長する方向がある。規制とは狭い意味では前者をさすが、広い意味では後者をも含む。

たとえば、補助金は市場機構で成立する市場価格以下で財を提供することによって消費・生産を市場均衡よりも増加させる形の介入策であり、方向こそ違うが、狭義の規制と同じ働きをする。非効率な補助制度は補助金の浪費を招き、社会的コストを大きくする。

本稿では、狭義の規制についての検討を主とするが、必要に応じて補助制度のコストについても言及する。

3. 需給調整規制のコスト

3-1 需給調整規制のコストについての考え方

運輸産業における規制のコストとして最も大きいのは、競争を抑制している需給調整規制のコストである。

需給調整規制のコストとは、言い換えれば競争抑制による資源のロス（浪費）部分である。これは、冒頭で示した規制のコスト $a \sim c$ の総てにわたるが、ここではまず、 a の「規制による生産量の減少と価格の上昇によって生じる資源配分上のロス」について検討しよう。このコストは市場メカニズムに任せたと競争を抑制した場合との余剰（消費者便益＋生産者利潤）の差で示される。

今、Fig.1 において D は当該財に対する需要曲線、 MC_1 は競争市場下での供給曲線である。市場メカニズムに任せれば、市場均衡価格と供給量はそれぞれ P_1 、 Q_1 となる。しかし、何等かの理由で競争を抑制する必要が生じ、規制当局が価格と供給量を規制している場合、この規制によって保護を受けた産業の供給曲線は上方にシフトし、 MC_2 となる。

規制下では供給曲線が上方シフトする理由は以下のとおりである。

規制価格は、現下の競争では生き残れないため当局に過当競争の抑止を訴える非効率な企業でも生存できる水準に設定される。市場均衡価格より高い価格を維持しようとすれば、供給量も抑制せざるを得

ない。このようにしていったん競争が否定され、規制によって保護が始まれば、競争刺激は失われ、産業全体の生産性は低下し、最も効率的な企業にとっての供給曲線さえ上方シフトしてしまい、産業全体としての供給曲線も上方シフトする。

無論、規制当局に「規制の失敗」がなければ、すなわち、規制当局が競争下でのMC₁を知っており、かつ、産官政の癒着などの「政治の失敗」がなければ、規制によってMC₂をMC₁に引き下げさせる合理化を強制できるが、経験的にみてそのような効果は期待できない。交通市場で自由競争が行われていたのははるか昔であるから、規制当局には競争下の供給曲線はもはや不明となっており、企業の提出する実績の費用、すなわちMC₂に基づいて査定せざるを得ない。あるいは、MC₁を知っていても、政治の失敗は規制当局にそのような行動をとらせない。規制当局が行うのはせいぜいMC₂を若干割り引いて査定して赤字を企業に発生させ、コスト圧縮を行わせる程度のことである。

このように、規制下では競争下よりも供給曲線が上方シフトすることにより、社会全体として浪費が発生する。この浪費部分は経済学の用語で「余剰のロス」と呼ばれ、Fig.1で示せばE F G Hの部分にあたる。

次に、この余剰のロスは誰が被っているかを考えてみよう。余剰は消費者余剰と生産者余剰に分けられる。前者は消費者にとっての効用（便益）を意味し、後者は利潤を意味する。競争価格P₁が規制下ではP₂に上昇することによって消費者が失う余剰、すなわち効用の減少分は、P₁P₂ F Eの部分である。この大部分は、価格上昇による消費者の支出増加分(P₁P₂ F K)で占められる。競争が価格低下を通じて消費者利益の向上をもたらすと言われるのはこのことを示している。

一方、生産者余剰（利潤）は、競争下では三角形P₁ E Hの部分であり、規制下では三角形P₂ F Gの部分である。図から明らかなように、規制によって生産者余剰も減少し、産業にとってもロスが発生することがわかる。

3-2 乗合バス免許制度の消費者コスト

上記の考え方に基づいて、乗合バス市場における需給調整規制が生み出している消費者コストの増分をおおまかに計算してみよう。

地域乗合バス市場は地域独占制が基本となっている。1地域内に複数の企業が認められている場合も、

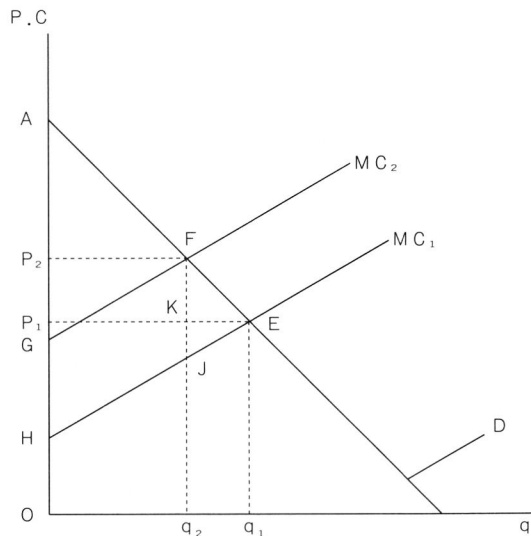


Fig.1

価格競争は非常に厳しく抑制されている。新規免許が認められることは、過疎地域での廃止路線代替運行を除けば殆ど例外的でしかない。

しかし、そのようなごく例外的な新規参入のケースでは、大手バス会社が採算性を理由に拒絶したサービスを、小規模事業者が大手バス会社よりも安い運賃で十分な利益をあげて提供している例がみられる¹⁾。そのような潜在需要は各地で十分存在するにもかかわらず、一定エリア内での独占を前提とするバス免許制度の下に埋もれているのが実情であり、消費者も効率的な事業者も大きな損失を被っていると言ってよい。

乗合バスにおけるこのような社会的コスト、すなわち、Fig.1におけるE F H Gのロスの部分が一体どれぐらいの規模になるかを計算することは困難である。しかし、その一部であるP₁P₂ F Kのロス部分については、ある程度の目安を知ることができる。

バス運賃は、たとえば同じ関東地域でも、バス会社によって差がみられる。バス運賃は原価に対応して設定されているから、運賃の差は原価の差であり、生産性の差と考えてよい（ただし収支率の低い公営バスの問題については後述する）。バス市場が競争市場になれば、乗合バスの平均賃率は、最も低い賃率に寄せられてゆくはずである。したがって、現行の平均賃率と最低賃率の差が、ムダな生産コスト、すなわち消費者余剰のロス部分と近似される。

現在のところ、関東地域での初乗り運賃は150円から180円が普通であり、それに対して安いバス会

社では90円ないし120円であるから、競争状態になれば、最も安い場合は半額、高くとも現行より2割安い運賃で消費者はバスに乗れることになる。実際、英国では地域バス規制撤廃政策により運賃が半額以下に下がったケースもあるから、上記の数値は非現実的ではないだろう。

乗合バスの運賃収入は日本全体で1兆1,188億円(1991年度)であるから、計算の煩雑さを避けるために乖離率を上記の最低値をとって2割とし、この乖離率が日本全国にもあてはまると仮定すると、消費者は年間約2,300億円の浪費を強いられていることになる。

言うまでもなくこの計算はラフに過ぎる。関東地域での乖離率が他地域でも同じである保証はない。また、高速バスでは乖離率をもっと小さいとの批判もあろう。

しかし、一方、これは消費者余剰のロス部分のうち、Fig.1でいう P_1P_2FK の部分のみであり、 EFK の部分は含まれていないし、また、生産者余剰のロスも含まれていない。さらに、現在運行中のバス会社の最低賃率を下回って新規参入が行われる可能性も考慮していない。また、高速バスの分野は、現行の乖離率が小さくとも、競争下におけば価格競争が最も行われやすい分野であることは、英国の都市間急行バスにおける規制撤廃の結果も示しているところである²⁾。

これらの点を勘案すれば、上記の数値は規制のコストを過小に評価した数値と言ってよい。

上記の計算が過小評価であるもう一つの理由は、公営バスの存在である。民営バスの収支率は95%前後であり、収入からの類推でコストのムダを推定できるが、公営バスについては収支率は85%程度であり、上記の運賃収入額はコストを反映していない。

乗合バスの中で最も大きな浪費をもたらしているのは公営バスであり、公営バスの実車走行キロあたり経費は1991年度の場合766円で、民営の450円に比べ7割も高い。公営バスの実車走行キロは同年度で4億200万kmであるから、公営制度という市場介入を行っていることのコスト、すなわち公営バスが民営化されることによって節約できるコストは、年間1,270億円にも達する。

この数値と前記の乗合バス事業全体の数値を合計すれば、乗合バス市場での事業規制が消費者に与えているコストは、少なく見積もっても年間3,500億円に達する。

3-3 タクシー免許制度の消費者コスト

タクシーについても、乗合バスと同様のラフな計算が可能である。

タクシー市場は一部地域で93年11月から同一地域同一運賃制が廃され、複数運賃が認められるようになり、京都ではMKタクシーが他社の現行初乗り運賃530円(小型)に比べて60円の値下げを行った。すなわち、11.3%の値下げである。

日本全体でのタクシー・ハイヤーの営業収入は、1991年度の場合2兆7,750億円だから、この値下げ幅を規制によるコストとすれば、日本全体での浪費額は約2,800億円ということになる。

ただ、この数値はバスの場合よりも不確かである。MKタクシーがこの運賃で実際に収支均衡可能であるという証拠がないからである。現実にはMKの収支は値下げ半年を経過した時点で減収になっている。

減収になったのは、規制自体に理由がある。運賃値下げを認めておきながら、台数と営業地域の規制は緩和されていないからである。

MKの免許エリアでの市場シェアは5%に過ぎない。MKに台数増加の自由が与えられない限り、消費者が現実的に安いタクシーを利用するには平均して19台のタクシーをやりすぎさなければならず、結局他の高いタクシーを選んでしまうことになる。したがって他業者は運賃を引き下げる必要がなくなり、競争は機能しない。また、営業地域の規制が撤廃されなければ、この安いタクシーの与える競争刺激は自社免許エリア内にとどまってしまう、他営業地域におけるカルテル体質の打破は望むべくもない。

このようにMKの減収は中途半端な規制緩和によるものであり、営業地域規制と台数規制が撤廃された競争市場であったなら収支均衡可能であったかもしれない、値下げが間違った行為であることを意味するものではない。

しかし、同時に、競争下において実際に収支均衡する価格であったかどうかとも疑問であるから、上記の計算はあくまで目安に過ぎない。

タクシー市場における規制のコストを示すもう一つの指標は、ナンバープレートの売買価格である。

台数規制が存在する状況では、台数を増やしたり新規参入を目論む事業者は、他事業者から車両営業権を譲ってもらわない限り増車が不可能である。規制が市場均衡を確保しておらず、台数の供給が市場の要求を満たしていなければ、車両の移転にはレントが発生する。この価格は大阪地区において昨年度

の実績で1台あたり700万円と言われている。

タクシーの台数が不足しているのは大都市圏であり、地方部では需給が逆転しているから、この数値を全国に拡大することはできないが、大都市圏の消費者はタクシー1台につき700万円分の独占利潤を負担させられていることになる。

3-4 道路貨物運送事業規制のコスト

旅客の分野に比べて、トラック輸送は需給調整規制のコストが比較的小さい。この分野における主たる需給調整規制は、4年前の物流二法の制定によって参入については免許制から許可制へ、運賃については認可制から届出制へと緩和が行われたし、それ以前から実態的に非常に競争的な産業であったから、規制のコストは特例規定がもたらす需給調整の可能性を除けばそれほど大きくない。

トラック輸送についてもタクシー同様に営業権の売買が規制緩和後も行われているが、1台につき100~150万円程度と額も小さく、売買の理由もタクシーとは異なる。トラック輸送では参入規制は殆ど質的規制になり、他業者の営業地域への進出についても新規免許をとる必要はなく、事業所の設置ですむようになったから、タクシーのように免許取得のために営業権を買収する必要がない。

現行の売買はネットワークの拡大を図る事業者が進出先の地元事業者の顧客をそのまま獲得するための「暖簾代」に相当するものである。このような「暖簾代」は、量的参入規制が伴わない限り経済合理的なものであり、ムダなコストととらえるべきものではない。

なお、タクシーの場合にもナンバープレートの価値に暖簾代が少しは含まれているようだが、トラックに比べて特定顧客を確保している程度は非常に小さく、暖簾の要素は小さいから、ナンバーの価値の大部分は参入規制によって発生しているとみなしてよい。

3-5 ニーズの多様化への対応と

ビジネスチャンスをも阻むコスト

上記では需給調整規制のコストのうち、直接的な浪費部分についてのみ検討した。

しかし、規制による資源の浪費はこれだけにとどまらない。おそらく最も大きいロス、冒頭の分類のうち、bの「規制による生産活動の抑制により、規制無かりし場合に提供されるサービスの便益が社会に発生しないことによるロス」であろう。このロスは、先の Fig.1 を用いて説明すれば、規制によって新規サービスが供給されない場合、そのサービス

の供給曲線を MC_1 とすれば、Fig.1 の A E H の部分全部で表わされる。

経済発展と消費生活の高度化は、消費者の個性化・多様化、製品の多品種化といった産業・経済の一般的状态を通じて、輸送ニーズの多様化と高度化をもたらした。このような多様なニーズに対応するに最もすぐれた方法が競争市場であることは言うまでもない。

しかし、需給調整規制下にあつては競争抑制のために各社の横並びが要求されるため、サービスの差異化とそれに伴う価格の差異化は阻害され、多様化と新規サービスの供給によって得べかりし消費者利益と生産者利益の双方が失われる。

そして、そのような規制による締め付けは、長期的には事業者を横並び・もたれあい構造に慣れ親しませてしまい、生産性の改善努力とニーズに対応するためのマーケティング努力を枯渇させてしまう。競争的な市場であるトラックや国際航空に比べて、バスやタクシー市場での多様化が皆無に等しく、規制に頼って市場を確保することしか考えない体質に陥っているのはこのためである。

逆に言えば、規制が撤廃されれば産業が活性化することによってビジネス・フロンティアが拡大し、消費者利益も生産者利益も増大する。道路運送事業の人件費比率が7割におよぶことを考慮すれば、先にあげた a-1 のコストの節約が既存事業者の労働者から消費者への便益の移転に過ぎないのに対し、規制撤廃による活性化と新規需要の創出は純便益の増加をもたらすから、規制の経済コストという点では一層重要である。

3-6 需給調整規制とサプライサイド補助のコスト

バス免許制度などの需給調整規制は、高齢者・障害者などの社会的弱者の状況を競争下よりも悪化させるという点でもコストを発生させている。

現行の多くの補助制度は、バスの老人無料バスや地方バスの補助金がそうであるように、補助を受けるべき個人に直接与えられるのではなく、補助サービスを提供する供給者側に与えられるサプライサイド補助の形をとっているものが多い。

一方、免許制度によって供給者は特定されているから、サプライサイド補助のもとでは、補助金を受ける供給者も特定されてしまうことになる。供給者の生産性が低ければ補助金は当然ムダ使いされることになる。

また、ユーザー側には事業者や交通機関を選択する自由がないため、補助を受けている企業ないし交通サービスが浪費されるという欠陥も有する。

このようなコストを回避して補助金の効率化をはかるためには、需給調整規制を撤廃するとともに、高齢者・障害者等の交通弱者対策として現在交通事業者に与えられている補助金を利用者側に直接支払う「ユーザーサイド補助」の形に改め、特定の供給者による補助金の独占化を排し、消費者の選択の自由を保証すればよい。

これにより、社会的弱者は自由に交通機関を選べるようになり、供給者側も、これらのサービスを一般のビジネスと同様に「儲かる事業」としてとらえることができるようになり、事業者間の競争や新規参入が活発化し、ビジネスチャンスの拡大ももたらされる。

サプライサイド補助はまた、国の縦割り行政と結び付くことによって、一層のコスト増を社会に発生させている。地方交通の分野では、同じ自治体の中を運輸省の補助によるバス、文部省補助のスクールバス、厚生省補助の患者輸送車や福祉バスなど複数のバス・サービスがそれぞれ別個の補助体系によって運行されている。これらの補助金を統合してユーザーサイド補助に変更すれば、地域住民の便益の増加と補助金の節約がもたらされる。

社会的なサービスを維持するために設けられている援助策・補助金には、このほかにも、所得に対して逆進的な補助となっている通学定期割引制度のように⁴⁾、非効率なものが多数ある。これらの見直しが社会的コストの節約をもたらすことは疑いがない。

4. 需給調整規制の便益

4-1 道路運送事業における市場の失敗と需給調整規制

需給調整規制は以上のように大きなコストを発生させているが、これに対して、その便益は以下で述べるようにゼロと言ってよい。

需給調整規制がなされてきた実際の理由の多くが、激しい競争を回避したいがためだけの、あるいは利権を確保するための、事業者の私利私欲に基づくものであったり、市営交通の儲けによって市の財政を安定させることであったりしたという事実は別として、建前的には、そして、ある部分は実際にも、需給調整規制の存在理由は、規制一般と同じく、市場の失敗要因に求められる。

需給調整規制の根拠となる市場失敗要因（すなわち公共性）としては、以下の点が伝統的に主張されてきた。

- a. 情報の不完全性・不確実性が大きく、消費者や供給者が合理的な判断を下せない場合で、①「安全基準」や②「幼稚産業の保護」がこれにかかわる。
 - b. 規模の経済性や範囲の経済性が存在するため、競争を抑制したほうが経済効率が高まる場合。
 - c. 所得再分配を需給調整規制によって行う場合。
- 道路運送に関して言えば、このうちa-②とbについては、現代では合理性は全くない。したがって、以下ではa-①とcについてだけ検討する。なお、安全規制については後にも議論するが、ここでは、需給調整規制との関連事項についてだけ述べておく。

4-2 需給調整規制と安全便益

需給調整規制を安全性の見地から正当化する主張として、しばしば、「競争が促進されると安全がおろそかにされる」という主張がなされる。

この主張に対しては、「むしろ、競争下のほうが事故が企業に与えるダメージは大きいから、安全性に一層配慮するはず」と反論することができる。実際、需給調整規制が撤廃された米国の国内航空市場では、撤廃後も事故率は増加しなかった。

競争市場での淘汰機能については、「どの事業者が危険かを利用者が事前を知ることは不可能であり、いったん事故が発生してからでは遅い」との批判があるが、運輸産業の場合、競争下で事故をおこせば企業生命として致命的であることは過去の経験からわかっているから、事業者は安全の維持に真剣にとりくむ。その点さえ理解しないような無能な経営者なら、政府が安全規制を強化したからといって守るとは限らない。

確かに、需給調整規制による幼稚産業保護が必要であった時期には、「企業が独占力を背景に危険な行動をとるおそれがあり、消費者を守るために安全規制が必要」という議論は成立した。しかし、産業保護のための需給調整規制の必要がなくなった以上、その撤廃にあわせて安全規制の見直しも必要である。

無論、完全競争が非現実的である以上、競争市場だけに安全確保を総て任せることも現実的ではない。しかし、百歩譲ったとしても、需給調整規制が安全性の強化につながる保証もまた、全く無いし、競争を導入しても安全規制を別個に行うことは充分可能である。

4-3 需給調整規制と不採算サービスの 利用者の便益

交通・公益事業など「公共性の高い」と主張されるサービスでは、赤字ではあるが社会的に必要なサービスを維持する方法として、その赤字を同一企業内の採算分野の利用者の負担によって埋め合わせる政策（社会的内部補助）が伝統的にとられてきた。すなわち、所得再分配を目的とした社会的内部補助を実行する見返りとして地域独占が認められてきたのである。この観点から、需給調整規制の便益として、不採算サービスの利用者によって発生している便益を考慮すべきだとの主張がある。

しかし、「需給調整+内部補助」によって不採算路線を維持する場合の社会的コストは、需給調整をやめて競争に任せ、別途路線補助を行う場合に比べてむしろ大きくなる。

まず、不採算路線の赤字額ないし運行費用は、それを内部補助で維持しようが、別途に路線補助を公的資金で手当しようが、生産性に差が無い限り社会的には全く同額である。むしろ、「需給調整+内部補助」の場合には参入規制によって競争が阻害されるのに対し、内部補助をやめて競争を導入すれば生産性が改善され、社会的コストは低下する。

実際、需給調整規制が撤廃ないし緩和された英米の事例では、「公共性」の名の下になされてきた保護によって著しく生産性の低下していた既得権事業者が、効率的な新規参入事業者から競争刺激を受けて生産性を大きく改善したため、地方部の路線ネットワークは競争導入によって影響を受けることなく、むしろ逆に充実したケースさえみられる³⁾。

日本の過疎地域においても、大手のバス事業者が撤退した路線を地元の小規模事業者が肩代わりしている事例は多く、内部補助が社会的コストを増加させるだけの役目しか果たしていないことがわかる。

無論、どのような効率的な事業者が担当しても赤字になる路線は存在するが、そのような路線については、競争入札制度を導入することによって事業者の固定化による生産性の低下を防ぐことができる。

4-4 需給調整規制と労働者の便益

需給調整規制が撤廃されれば労働者の便益が損なわれるという批判がある。

確かに、需給調整規制が、それによって守られている既存企業の労働者に超過便益を発生させていることは事実である。Fig.1における消費者利益の大部分は、既存事業者の労働者からの便益移転である。

しかし、これは明らかに「超過便益」であって、本来存在すべきものではない。超過便益を総て容認するならば、独占利潤さえ肯定されてしまう。

しかも、この便益はあくまで既存事業者の労働者にとっての既得便益であり、規制があることによって雇用機会をとぎされている労働者の便益を考慮していない。

需給調整規制がなければ生産量は Fig.1 の q_0 から q_1 に増加し、それによって雇用は増加する。また、多様化とビジネスチャンスの拡大によっても雇用機会は拡大する。真に労働者の便益を考慮するならば、既存事業者の労働者の立場だけでなく、全労働者の便益を考えるべきであり、かつ、消費者としての労働者の便益もカウントするべきである。そのように考えれば、需給調整規制が労働者に純便益を発生させているとは決して言えるものではない。

5. 社会的規制は諸刃の剣

需給調整規制が大きな社会的コストを発生させており、一方その社会的便益がゼロであるのに対し、安全規制や環境規制が確かな便益を発生させている点は疑いが無い。しかし、これらの社会的規制が一方でコストを発生させていることも事実であり、単純な肯定は望ましくない。

5-1 安全規制のコスト

前述したように、需給調整規制の代償として設定されている安全規制については、需給調整規制の撤廃にあわせて見直しが図られるべきである。

第2に、安全規制の効果は必ずしもプラスだけではなく、諸刃の剣であることに目を向けなければならない。安全規制のメリットは、有害なサービスが市場で提供された場合の社会的損失を防ぐことにあるが、逆に有益なサービスが世の中に出るチャンスを奪うことによって消費者の利益を損なう面も有する。さらに、商品の数が少なくなれば競争抑制的になるという点でもコストを発生させる。

例えば、需要の少ない過疎地域の交通などについて都市地域と同様の安全基準を遵守させることは、一方でこれらの地域での交通サービスの提供を抑制する結果を、他方で、安全規制や営業免許の取得を回避した非合法サービスの登場を招来する。

そこで、安全を担保するには、安全規制を緩めたうえで、発生した損害の保証システムを保険によって用意するという選択肢が考えられる。

過疎地域の交通などについては、現在非合法で住

民の生活の知恵として運用されている自家用車の相乗り制度や白タクに、保険加入を義務付けた上で市民権を与えるなどの措置が必要である。幹線交通においても、需給調整規制が撤廃されれば、同様の安全担保の方法にウエイトが置かれてよい。

5-2 環境規制のコスト

環境規制もまた、安全規制と同様に諸刃の剣である。環境規制を厳しくすれば環境上のコストは低下するが、環境がよくなれば土地価格や住宅価格の上昇というコストが生じる。実際、ロンドンのピムリコ地区では、道路交通公害を低下させる都市計画が家賃の高騰をもたらし、低所得者から反対運動が発生した⁵⁾。

したがって、ハードな環境公害を別とすれば、環境とその他の便益の両立は有限の地球資源のもとでは不可能となりつつあることを認識した上で、地域の特性に応じた選択的な対応が考えられるべきである。

例えば、高速道路や空港を都心から数十キロも離れた地域に整備しておいて地域の活性化を望むのはナンセンスであるし、自然の保護を主張しながら大規模林道の整備をすすめるのも矛盾である。また、同じ大都市地域の中においても、都市計画決定をきっちりと行って、選択的な環境規制政策を行うべきである。

6. 最も大きなコストは自由と活力の喪失

規制の便益の一つは、消費者や生産者が自分で頭をつかわなくても、規制当局が意思決定してくれるという点にある。規制が緩和されれば選択の幅が広がるから、意思決定コストは大きくなる。しばしばこれは「自己責任コストの拡大」という言い方でも表わされる。

無論、競争が促進されれば、生産者側は顧客確保のために商品情報を提供せざるを得なくなるし、情報ニーズが高まればそれを供給するビジネスも必ず登場するから、判断がそれほど困難となるわけではないが、その情報コストが社会の負担増となることは確かである。

しかし、自己の判断を政府に委ねることは、大きさに言えば自由を放棄することを意味する。「選択の自由」の確保は経済的な側面の問題にとどまらず、社会全体、すなわち人間の生き方の根源にかかわる課題といってよい。

さらに、選択の自由の無い社会は、リスクも小さいけれども可能性も小さい社会である。規制によってチャンスを活かす機会が奪われ、産業にとっても個人にとっても可能性が狭まれば、経済面のみならず社会全体の活力も低下する。

規制の最も大きなコストとは、自由を失うこと、そして社会が活力を失うことである。産業も国民も成長した現在、運輸産業のみならず、日本の社会・経済全体を形成している横並び・もたれあい構造を破壊して保護社会からの脱出を図らなければ、日本に明日はない。

参考文献

- 1) 寺田一薫「地域バス活性化の考え方」『MOBILITY』1993、No.91
- 2) 中条潮「交通市場における規制緩和の成果」『公正取引』1987、No.444
- 3) 中条潮「通学補助の目的と効果」『交通学研究』1982年研究年報
- 4) 前掲書2)
- 5) 中条潮「英国における2つのブキャナンの都市交通計画」日本交通政策研究会、1978年