

公企業改革にみる「規制の政治化」とレント・シーキング

堀 雅 通*

[要旨] 多くの国で公企業改革が実施された。公企業改革では民営化とともに構造分離が採用される。構造分離によって当該組織は公共的な事業領域と企業的な事業領域に分けられる。民営化の対象となるのは企業的な領域である。公共的な領域については何らかの公的介入が図られる。公企業改革の目的が競争原理の導入にあるとはいえこの領域に直接競争原理を導入することはできない。非競争的な事業領域だからである。公企業改革は経済政策として政治過程を経て決定されるため当初意図された内容で実施されるとは限らない。公企業に内在した公共性と既得権が当該政策の決定に深く関与してくるからである（「規制の政治化」とレント・シーキング）。既得権の存在ゆえ痛みを伴う多くの改革が先送りされたり、骨抜きにされてきた。このとき公共性は既得権をカムフラージュする格好の役割を演じている。それゆえ公企業改革の成否はいかにして既得権の壁を越えられるかにある。これに対して、構造分離は、組織の分離・分割に伴う権限の分散・縮小によって既得権の解消と効率の改善に一定の効果をもつ。

[キーワード] 公企業改革、構造分離、公共性、既得権、規制の政治化、レント・シーキング

[目次]

はじめに

1. 構造分離に伴う制度設計と政策含意
 - 1.1 構造分離に伴う制度設計
 - 1.2 構造分離の政策含意
2. 公企業の構造改革
 - 2.1 国鉄改革
 - 2.2 道路公団改革
 - 2.3 郵政改革
3. 公（益）企業の経営破綻と事業再生
 - 3.1 公（益）企業の経営破綻と「規制の政治化」
 - 3.2 市場圧力からの隔離と企業再生
4. 政策決定過程にみるレント・シーキング

* 東洋大学国際地域学部：Faculty of Regional Development Studies, Toyo University

4.1 レント・シーキングと既得権

4.2 改革の政策決定過程

むすび

はじめに

公企業の構造改革は、経済政策として、政治過程を経て立案・実施される。すなわち、経済政策の決定は、立法機関、行政機関、司法機関、特定利害集団、メディア等の様々な影響を受ける。実際、各種委員会の議論では、市場原理・経済合理性を前提としながらも、国会審議、地域住民の意見、マスコミの反応など様々な政策的配慮が加えられていった¹⁾。こうした政治過程は政策決定者(agent)に影響を与えようとする多くの参加者(principal)のゲームとみなすことができる。ここでは「市場対政府」(markets versus governments)といった議論は意味をなさない。なぜなら市場も政府も不完全で否定しようのない現実の制度として存在し、それぞれの機能が相互に影響し合い、刻々と変化するプロセスそのものだからである。決定された政策が最適である必然性はない。このような見方に立てば経済政策の決定は不完備な動学的進化過程と捉えることができる。

このことは経済政策の決定は政治過程の実態として把握されなければならないことを意味する。こうした過程にあっては改革の利害関係者はそれぞれ自らに有利なように制度を操作したり、あるいはルールや手続きを変更しようとするだろう。そのために望ましい政策の決定や実現は困難となる。政策内容が当初立案された形で実行される可能性は低い。その結果、市場の失敗は修正されず、新たな費用を生み出すこととなる。このように経済政策の多くは政治過程というフィルターを通して絶えず政策の変更を余儀なくされる宿命を負っている²⁾。

本論は、公企業の構造分離改革にみる取引形態と権限配分(allocation of power or control)の問題を、「規制の政治化」、レント・シーキングの観点から、具体的には、国鉄改革、道路公団改革、郵政改革、さらに(旧)日本航空(株式会社:JAL)の経営破綻問題を取り上げ、比較・考察する。とりわけ、経済政策としての構造改革について、その政策決定メカニズムに焦点を当てて分析する。

1. 構造分離に伴う制度設計と政策含意

多くの国で公企業改革が実施された。公企業改革では民営化とともに「構造分離」(structural separation)が採用される。上下分離のように当該組織をその所有ないし支配関係を分離・分割し、運営・管理する態様が構造分離である³⁾。国鉄改革、道路公団改革、郵政改革、いずれの改革でも様々な形の構造分離が見られた⁴⁾。

構造分離によって当該組織は公共的な(事業)領域と企業的な(事業)領域に分けられる。民営化の対象となるのは企業的な領域である。公共的な領域については何らかの公的介入が図られる。公企業改革の目的が競争原理の導入にあるとはいえ、この領域に、直接、競争原理を導入すること

はできない。この部門は非競争的な事業領域（non-competitive activity）だからである。そこで、まず、採算性が見込まれる事業領域を競争的・企業的な事業領域として分離・独立させ、市場原理に委ねる。一方で不採算な事業や「市場の失敗」が懸念される事業は可能な限り、これを整理・縮小し、公的介入を図る仕組みとした（＝公共性の担保措置）。これが構造分離（改革）である。公共的な事業領域・責任領域が担保されてはじめて民間企業としての役割が確定する。すなわち民営化が可能となる⁵⁾。その意味で構造分離は公企業の民営化に際し触媒的な役割を果たしている⁶⁾。

1.1 構造分離に伴う制度設計

分離された組織間の取引は契約（あるいは協約、協定）で処理されるが、将来のあらゆる状況について詳細に取り決めた契約を書くことは困難である。そもそも契約を書くこと自体にコストがかかり、契約そのものが書かれていないことも多い。契約（＝協定）によるインセンティブのコントロールには限界があり、また「契約の不完備性」（contractual incompleteness）のため権限付与のあり方が大きな意味をもってくる。契約の不完備性は取引費用を高め、投資インセンティブを弱め、効率性を低下させる要因となる。契約が不完備な場合、権限配分のあり方が組織の効率性に大きな影響を与える⁷⁾。

構造分離に伴う組織の分離と新たな組織間の取引関係の成立は、分離前の権限・命令に依拠した組織内取引（内部取引）から分離後の契約に基づく市場取引（外部取引）への転換を意味する。こうした取引形態の転換は組織の分離・分割を伴う構造改革に際し、権限配分の問題を生じさせる。また公共的な事業組織と企業的な事業組織間の（市場的な）取引関係の成立に際し、一つの市場が形成される。公企業の構造改革では分離か統合かという事業組織、事業構造の変更によって当該組織が有する権限を集中させたり、分散させている。組織に対する権限付与は構造改革の目的やシステムのあり方、経営に大きな影響を与える。同時に構造分離によって当該事業、組織が有する公共性と企業性の強弱関係が変化する。

1.2 構造分離の政策含意

いうまでもなく構造改革において最も重要なことは競争原理が有効に機能する制度設計にある。ただ構造分離によって設計された組織間関係も実際の市場競争に直面して新たな対応を迫られることがある。人為的、政策的に決定された事業組織ゆえ実際の（競争）市場においてそれが適切に機能するか否かわからない。場合によっては新たな対応を迫られる⁸⁾。

構造分離改革は公共性と企業性を分別し、当該事業を公共的・非競争的な事業領域と企業的・競争的な事業領域に分割し、公と民の役割分担を明示し、公共政策と競争政策の両立・調和を図ろうとする。このことは公共的な事業領域には公共政策、企業的な事業領域には競争政策の適用を意味する。一方、公共的・非競争的な領域については、市場の失敗への対処、公共性の認定とその担保措置が図られる。ここに構造分離の最も重要な政策含意がある。すなわち競争政策（民営化やオープンアクセス）と公共政策（社会資本の整備、市場の失敗への対応）の両立・調和である。

この時、評価基準の異なる公共政策と競争政策について政策の整合性が求められる。一方の制度が他方の制度全体に与える価値を高め、また一方の制度の存在や機能が他方の制度をより強固なものにする。異なる制度間の、このような関係が、いわゆる「制度的補完性」である⁹⁾。こうした制

度間の有機的な関係は一種の相乗効果として社会経済システム全体に一定の機能と安定性を与えてくれる。逆に制度間の整合性・補完性が確保されなければ改革の効果も半減する。留意すべきは一方の制度だけを取り上げて改革しようとしてもその結果は制度間の矛盾や弊害を生み出すにすぎないことである。財投改革、郵政民営化、政策金融改革のどれか一つでも欠けたら改革は不十分なものとなる。これらはいずれも相互補完的な関係にあるからである。例えば郵政民営化は諸改革とも密接な関係にあり、それだけを単独に取り上げて行うことはできなかった¹⁰⁾。制度は一部のみ取り出す形で単純比較するのは誤解を招き、政策判断を誤らせる恐れがある。なぜなら制度とは関係する他の制度との整合性を前提に相互に補完的な関係の上に成り立っているからである。

ともあれ構造分離改革では公共政策と競争政策という二元的な政策アプローチをいかに有機的に組み合わせ、その政策目標を達成していくか見極める必要がある。留意すべきは公共性の扱いが時に政策決定の攪乱要因となることである。道路公団や郵政改革は、本来、効率に重点を置いてなされるべきであった。しかしながら有料道路整備やユニバーサル・サービス(=社会・地域貢献業務)の維持をめぐる改革案の論点は錯綜し、議論は混乱していった¹¹⁾。

2. 公企業の構造改革¹²⁾

公企業の構造改革は、1980年代以降、世界的な潮流となり、各国で積極的に進められた。わが国では、1980年代前半、臨時行政調査会が日本国有鉄道(国鉄)を含め3公社など公企業の組織変革を勧告し、政府はこれを実施した。公企業改革の特徴の一つとして構造分離の採用がある。国鉄の分割・民営化は構造分離を伴う公企業改革の代表だった。

2.1 国鉄改革

国鉄は1987年4月に分割・民営化された。このとき旅客部門は地域別に6分割(=水平分離)された上で貨物部門が分離・独立、旅客会社と上下分離関係になった。同時に日本国有鉄道清算事業団(国鉄清算事業団)、新幹線(鉄道)保有機構といった公企業が創設された。3島会社の経営安定基金も会計上の構造分離とみなすことができる。一方著しく不採算だった特定地方交通線は国鉄から経営分離され、バス転換されたり、第三セクターとなった。このように国鉄改革では様々な形の構造分離が採用され、いずれもその役割を果たし、鉄道サービスの発展に寄与した。現在、新たな鉄道ネットワークの整備は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構によって行なわれているが、整備新幹線にみるように構造分離(=上下分離)が採用されている。

国鉄改革の成功要因で留意されるべきは国鉄清算事業団の設立により国鉄時代の債務、余剰人員が切り離されたことである。これによりJR各社はいわゆるレガシーコストを持たない新会社としてスタートした。スタート時にレガシーコストを落とし、身軽な体制となったことがJRのターンアラウンドを可能にしたといえる¹³⁾。それが公企業たる国鉄清算事業団の設立である。長期債務の処理と余剰人員問題の解決に公共性が担保されたといえる。

2.2 道路公団改革

道路（関係四）公団も分割・民営化された（2005年10月）。この改革ではまず日本道路公団において当該組織の適正規模の確保、コスト意識の醸成を図るため地域別に3分割（＝水平分離）された。残る3公団は従来通りそれぞれ独立した経営主体としてスタートした。注目すべき点は道路会社間の収益調整を図り、またおよそ40兆円の長期債務の返済を行う公企業として日本高速道路保有・債務返済機構（道路保有機構）が創設されたことである。道路保有機構は四公団に関わる道路資産及びそれに対応する債務を承継し、その返済を主たる業務としているが、道路資産を貸し付け、そのリース料で道路会社間の収益調整を図る点、国鉄清算事業団と新幹線保有機構の機能と役割を併せもった機関といえる¹⁴⁾。このように道路公団改革でも複数の構造分離が採用され、それぞれの果たすべき機能と役割が注目される。

道路公団改革では道路施設の所有とその運営・管理が分離されたが（運営分離 [operational separation]）、民営化の焦点は各事業主体が自主性を確保し、経営インセンティブを発揮するか否かにある。道路会社の自主性が試されるのは高速道路の建設に関する道路保有機構と国との協定である。国土交通大臣は道路会社と協議し、国の整備計画の扱いを決めるが、この時、道路会社は自らの需要予測に立脚した協定を結ぶ必要がある。無条件に採算性の低い路線の建設を受け入れれば、その責任は道路会社の経営陣にふりかかる。道路会社に拒否権が与えられているとはいえ、建設可否の最終決定権は社会資本整備審議会（国土交通大臣の諮問機関）にある。その権限行使は改革の成否に大きな影響を与える。

道路公団の業務は有料道路の新設、改築、維持、修繕である。しかし道路サービス機構等を通じて様々な付帯事業も行っている。これらはいずれも本体から切り離し、民営化が十分可能な事業である（実際すでに民間委託されている）。換言すれば道路公団本体の事業も含めこれらのサービス、事業を一律公的に供給すべき必然性はない。つまり道路公団における公共的な事業領域とは「国土の均衡ある発展」のため有料道路を建設・整備するといった抽象的な目標・理念に限定される。このように公企業の事業内容を細分化していった場合、真に「市場の失敗」が懸念される公共的な事業領域、事業内容はごく限られたものとなる。しかし当該事業全体の再生を目的とする構造改革ではそのごく限られた公共性を担保するための制度設計が不可欠である¹⁵⁾。それが構造分離によって提供される。効率基準のみ適用すれば当該事業の再生は不可能だからである。

2.3 郵政改革

日本郵政公社は2007年10月に当初は国が100%出資する日本郵政株式会社（持ち株会社）の下に、①郵便事業株式会社（郵便会社）、②郵便局株式会社（窓口会社）、③郵便貯金銀行（郵貯銀行）、④郵便保険会社（保険会社）に分割・民営化された。持ち株会社への国の出資比率は常時3分の1を超えるものとなっている。郵貯銀行、保険会社の金融2社は将来的には完全民営化されるだろうが、郵便会社と窓口会社は持ち株会社が全株を保有する特殊会社となる。窓口会社は郵便会社と金融2社から業務を受託し、利用者にサービスを提供する。また全国一律サービスを維持するため金融2社の株式売却益などで「社会・地域貢献基金」を設け、不採算な過疎地の郵便局などの存続を図るものとした。この基金は会計上の構造分離といえる。このように郵政改革でも複数の構造分離が採用されている。ところで郵便貯金を民営化すべきかどうかは当該郵政サービスが民間でも提供

可能かどうか。そして国民が当該サービス（の水準）を望むのであれば、官民を問わずそれに要するコストを明示した上で選択すべき問題であろう。初めから官や民とかいう議論は政治的にはともかく経済学的には意味がない¹⁶⁾

経済学的な議論で必要なのは民営化の理由ではなく、市場の失敗などで民営化すべきでない理由であって、正当な理由で民営化すべきでない場合に限って民営化しないことが認められるべきである。つまり民営化すべき理由がなくても民営化すべきでない積極的な理由がなければ民営化すべきということになる。「民にできることは民で」、「民にできることは官でやってはいけない」、「官は民にできないことだけをやる」ということになる。郵政の各事業、郵便、貯金、保険いずれの事業も民間での提供が可能である。経済学的な議論から民営化すべきでない積極的な理由は見出しにくい。したがって、まず民営化が志向される¹⁷⁾。

郵政改革では会社間の株式持ち合いにより経営の一体性を保持するとともに持ち株会社の株の3分の1超を政府が保有することで公的権限の行使を担保している。郵貯銀行と保険会社は完全分離されたが（ただし、議決権を連続的に保有する形での買い戻しは可能）、郵便会社と窓口会社は持ち株会社の傘下にあつて依然政府の関与が残る仕組みとなっている。郵政改革にみるこうした権限配分は郵政事業の一体経営と国の関与の可能性を色濃く反映している。組織内及び組織間には設備投資や労働資源の配分あるいは事業の参入・退出など様々な決定事項がある。それらの事項に関する決定権（あるいは議決権）が、誰に、あるいはどのような組織に与えられているかは構造改革の成否に大きな影響を与える。なぜなら所有権（＝最終決定権）を確保することが交渉段階での外部機会（outside option）を高め、交渉が決裂した場合、当該権限が有する決定事項に関して自己に有利な決定を行うことができるからである¹⁸⁾。

3. 公（益）企業の経営破綻と事業再生

公企業の設立目的は多様だが一つの見解として公企業はそれぞれの国の経済発展段階に応じた社会経済上の必要性やその時々政権政党の政治哲学あるいは国内の資源賦与量、財政事情といった様々な経済的・社会的環境から生まれた「歴史的産物」といってよい。実際、戦後日本において設立された公企業は、経済復興期、高度成長期、安定成長期の各時代、その社会的・経済的背景の中で、アド・ホックな政策の産物として設立されてきた。もちろん現実の公企業の設立目的が上記のような理由だけで説明できるものではないが、公企業はその時代的役割を終えると、統廃合、民営化などの組織変革を迫られる¹⁹⁾。

3.1 公（益）企業の経営破綻と「規制の政治化」

日本航空の設立も航空産業を幼稚産業とみなした上での保護政策であった²⁰⁾。産業によっては外国企業と現在の費用条件では競争できないが、生産を続け、学習効果を得ることで、将来は競争できる可能性も出てくる。ただ学習効果を得るためには当該産業が競争力を持つまで一時的に外国企業との競争から保護してやらなければならない。そのための政策が幼稚産業保護政策（infant industry policy for protection）である。これは、本来、一時的な保護を目的とした政策であるが、

実際には、一旦保護が認められるとなかなかそれが撤回されないことが多い。またこうした保護政策は国内生産者を対外競争圧力から隔離してしまい、結果的に技術革新に負の影響を及ぼす可能性が高い。国鉄も日本航空も1987年に民営化されたが、この二つの公企業は実によく似ていた²¹⁾。公企業は一般に非効率性という問題を抱えている²²⁾。民間企業でありながら日本航空は極めて非効率な経営を行っていた。独占にあぐらをかき、競争的な市場環境に適応できなかった。1982年度、日本航空は271億円の赤字を出して無配に転落したが、高木養根社長（当時）の経営責任は全く問われなかった。通常赤字会社は資金調達に四苦八苦する。ところが政府支援の得られる日本航空は赤字を出しても資金調達を心配する必要がなかった²³⁾。

公的所有に依拠した規制が公企業を非効率化させる根底要因であるが、そこから派生する様々な要因の一つに「規制の政治化」がある。規制の政治化とは政治的な干渉から当該公企業の行動に非効率が生じることをいう。かつて国鉄が地元政治家の要望から多くの赤字路線を建設した例などがある。日本航空も様々な政治的干渉を受けてきた²⁴⁾。歴史的にみて公企業はそれぞれの時代のアド・ホックな政策の下、長期的な政策目標が示されないまま政党政治の政略の遂行に利用されてきた。こうした規制の政治化によって公企業の財務内容は著しく悪化し、経営合理化の意欲も削がれていった。日本航空の場合、国策会社として出発したこと、日本エアシステム株式会社と半ば政策的に合併したことなど航空行政から受けるコストが相対的に大きかったことは否めない。ただこれは日本航空に限ったことではない。全日本空輸株式会社（全日空）も同じような問題を抱えていた。日本航空の経営危機をもたらした最大の理由は、国から不採算サービスの提供をはじめとする負担を強いられたこと、国の介入と表裏一体を成していた過保護が甘えを醸成したことなどによるものである。航空輸送事業は十分競争になじむ。不要な保護や規制は行うべきでなかった²⁵⁾。

3.2 市場圧力からの隔離と企業再生

ところで、一般の私企業と異なり、公（益）企業ではそれが有する公共性を無視することができない。公企業の改革ではそれが有する公共性をどのような組織、構造、あるいは制度によって担保するか重要な政策課題となる。公企業の公共性、すなわち公共的性格は「所有の公共性」と「規制の公共性」、またその企業性、すなわち企業的性格は「経営の自立性」と「企業の効率性」という二つの要因から規定され、それぞれ企業形態ごとに強弱をもつ。すなわち、公企業、公益企業、私企業の順に公共性は弱くなる。一方で企業性は強くなる²⁶⁾。公企業にはこのように特性の異なる公共的性格と企業的性格が並存する。ちなみに国鉄の設立目的を定めた日本国有鉄道法第1条には以下のような規定があった。「国が国有鉄道事業特別会計をもつて経営している鉄道事業その他一切の事業を経営し、能率的な運営により、これを発展せしめ、もつて公共の福祉を増進することを目的として、ここに日本国有鉄道を設立する」（日本国有鉄道法第1条）。ここにいう「能率的な運営により」とは企業性を発揮することであり（企業的性格）、「公共の福祉を増進する」とは、公共性の達成（公共的性格）を意味する。すなわち、公共性を達成する手段、方法として、企業性が求められていたものといえる。

米国の航空支配からの脱却を図って国策会社（特殊会社）として設立された日本航空はナショナル・フラッグキャリアとして日本人の海外進出を支えてきた。そして1987年に国策として民営化された。が、それは失敗に終わった。時代が変わり、新しい国際感覚をもった企業や経営者が次々と

登場する中、日本航空には相変わらず古い利権構造や隠蔽体質が温存されていたからである²⁷⁾。利用者便益や市場より役所を重視する企業体質から脱却できず、次第に（国際）競争力を失っていったのである²⁸⁾。

日本航空は、2010年1月19日、経営破綻し、2月20日、上場廃止となった。このとき金融機関は5,215億円の債権放棄を余儀なくされた。日本航空グループと金融機関は企業再生支援機構のもとで事業再生計画を策定し、それをもって同機構に支援を申し込むとともに裁判所に対し同機構を管財人とする更生手続き開始を申し立てた。裁判所は即日、手続き開始と同機構による支援を決定、政府による支援声明も公表された²⁹⁾。

公企業の非効率性を改善する方法が規制緩和、自由化といった競争原理の導入である。とりわけ技術革新によって自然独占性が弱まった産業では競争の導入が不可欠である。それにより公企業の非効率性が改善され、より良質・安価な財・サービスが提供される。また政府への財政依存体質から脱却できれば国民経済的にも大きなメリットがもたらされる。公企業の存続意義が薄れた場合、その組織変革は不可避的である。実際、市場メカニズムを重視する経済体制の国では可能な限り民営化の方向で組織変革が行なわれている。特に公企業が市場を独占してきた産業では民営化とともに規制緩和による競争の導入が不可欠となる。

もっとも民営化されても当該企業が依然独占の状態では競争から保護されていたり、あるいは（次節で検討する）「既得権」が巢食うようであれば民営化する意味はない。日本航空の経営破綻はその一例だった。重要なことは競争である。国営企業であっても民間企業との厳しい競争にさらされ、独立採算が強く求められれば民営化と同等の効果を上げられる。その意味では民営化と競争は直接的な関係にはないといえる³⁰⁾。

4. 政策決定過程にみるレント・シーキング

4.1 レント・シーキングと既得権

一般に公（益）企業は独占的な経営環境下にあってもたらされる超過利潤、すなわちレント（rent）を発生させている。公企業はそのようなレントを他に流出させず自ら獲得しようとするだろう。合法的な政治活動や政策決定過程への関与といった形もあるが贈賄もある。レントの存在はその再配分を目的として資源を費やすインセンティブともなる。費用のかさむ技術開発やマーケティングより補助金や保護を求めて政治活動を行った方が高い収益を上げられるからである。いわゆるレント・シーキング（rent seeking）である³¹⁾。

このような非生産的な資源利用はそれに対応する便益を伴わないため浪費と化す。そこで浪費される資源と歪められた決定に伴う費用がインフルエンス・コスト（influence cost）である。公企業に生じるレントは、本来、市場競争にさらされていれば料金やサービス価格の引き下げとなって消費者に還元されるはずのものである。しかしながら独占的な供給体制の下ではこうしたレントの一部は当該公企業の内部に留保されていく。そのようなレントをもたらししてくれる制度や体制を守ろうとしてレント・シーキングが行なわれるのである。このような場合、レントが失われる恐れのある制度改革が行なわれようとしたなら当該レントの受益者たちは制度改革に強く反対する

であろう。なんとなれば彼らの得ていたレントは正当性をもって合法的に獲得された権利・利得、すなわち既得権だからである。実際ある郵政関係者は民営化への抵抗は自分たちの既得権の維持が目的であると語っていた³²⁾。ちなみに既得権とは「なんらかの公的な権力や制度を背景に持ち、多くの場合、競争を免れることによって得られる一定の利権」と定義される³³⁾。

非効率な公企業の改革に対しては何人も異論をはさまない。しかしいざ改革となるといわゆる「抵抗勢力」の強い反対が起こる。例えば、郵政改革（法案）に反対したのは郵政官僚や関係団体（特定郵便局長会）だけではなかった。労働組合も反対した。政界では与野党の「族議員」がこぞって反対した。国鉄改革でも労使がともに強く反対したという経緯がある。公益企業たる日本航空も同様だった。こうした抵抗勢力は、「政」「官」「民」、さらには「労」の強力なスクラムを組んで法案の成立を阻止しようとする。かれらはなぜ改革に反対するのだろうか。結論的にいえばそこには既得権があるからである。

4.2 改革の政策決定過程

構造改革が実施されるためには当該経済政策が国会審議等の政治過程を経て法律として制定されなければならない。政治契約（＝政治取引）は一对一の明白な経済的な価値や行為についての合意である経済契約（＝経済取引）と異なり、政党のマニフェストのように複数の関係者との約束ごとであって曖昧でどのような解釈や判断も可能である。政治契約における当事者は一方は国民（個人あるいは利益集団）であり、他方は政治家（個人や政党）あるいは官僚（規制当局）である。政治契約は不完備という点で経済契約と共通するが自らの目的に沿うよう関係者が自在に解釈できる点、経済契約と大きく異なる。こうした特性は政治過程を介して構造改革の決定に深く関与してくる³⁴⁾。

政治は対話という手段によりコンセンサスを形成し、複雑多様な課題に対処する。経営は近代的なツールを駆使して戦略的決断を行い、利益の拡大という目標を追求する。政治は妥協であり経営は徹底である。政治は平等を旨とし、経営は人的・財的資源の集中を鉄則とする。国鉄の分割・民営化は公企業という二律背反の仕組みがもたらした負の累積、すなわち過去債務と余剰人員を清算し、将来に向かっては自律的責任を取ることを意味した。ただ分割・民営化の枠組みを定めるためにさえ政治決定を経なければならないという根源的な矛盾を免れることはできなかったのである。いうまでもなく国鉄を分割・民営化するためには多数の法律を成立させなければならず、そのためには国会審議を意識したさまざまな妥協を織り込まざるをえなかったのである³⁵⁾。

経済規制も事業法やそれに関連する政省令を基礎として実施されるが、法律や政省令に書かれている内容は必ずしも厳格、詳細なものではない。したがって規制当局は一定の自由裁量権をもつこととなる（その典型が行政指導である）。規制手続きに関しても不明瞭な点が多い。そこで被規制企業は自己に都合のよい基準を規制当局が採用するよう働きかけるのである。ともあれ、公企業改革は複雑な政治過程を経て様々な支持団体や利益集団の「部分益の総和」に配慮しながら改変されていく³⁶⁾。諮問機関（答申）がしばしば御用審議会（答申）と非難されるのも当該改革内容が時の政治事情に左右されたり、政策決定そのものが「妥協の産物」にすぎないからである。取引形態には組織内取引と市場取引という二つの形態があるが、実際の取引では組織内取引にも市場原理は導入されるし、市場取引という形をとっていても行政指導といった形で組織原理が働くグレーゾーン

がある。現実の取引は市場原理と組織原理が混在した中間組織と考えられる。構造改革を考える上でむしろ重要と思われるのは「政治契約 (political contract)」ともいうべき取引形態である³⁷⁾。

多くの政策は政権政党とその支持基盤、そしてそこから生まれる既得権とともにある。支持基盤に種々の権益を与えることが政権政党が政権を維持する重要な手段となっている。そこから既得権が発生する。しかも多くの既得権が法律で裏打ちされており、合法的な制度・体制の下で維持されている。したがって既得権の解消には法律の改正が必要となる。つまり「政治」が変わらないかぎり既得権は崩せない構造となっているのである。

構造改革ではユニバーサル・サービスの確保といった公共性の扱いが争点となるが、契約の不完備性を前提とした時、政策目標たる公共性を担保するため、これをどのように特定し、どのように達成目標を契約に書き込むか、またどのような契約を書けば最もインセンティブを引き出し、効率性を高めることができるか、さらにまた、そのための権限（特に所有権）の配分をどのように規定するかといったこともまた制度設計たる構造改革の重要な課題となる。そもそも当該サービスがユニバーサル・サービスであるか否かとそれが維持されるべきであるか否かとは異なる問題である。仮に当該サービスがユニバーサル・サービスであるとしてもそれを維持すべき必然性はない。その評価は価値判断を伴う政策決定事項となるからである³⁸⁾。

このとき公正・公平なサービスの達成が強調されるあまり効率が損なわれる嫌いがあることに注意したい。効率と公正・公平がトレードオフ関係にある以上、またその評価基準が確定できない以上、こうした事態は避けられない。したがって、どこで、あるいはどのような条件の下に効率と公正・公平の折り合いをつけるか、重要な政策判断を迫られることとなる。第162通常国会（2005年1月召集）郵政民営化特別委員会における政府側と質問者（野党）とのやりとりは水と油の議論で全くかみあっていなかった。これは政府側が効率基準、野党側が公正・公平基準に立脚した議論を行っていたからである。効率基準のみ適用すれば比較的単純明快な構造改革も（表向き）公正・公平に配慮した公共性の扱いをめぐって混迷の度を深めていった。

むすび

公企業改革は経済政策として政治過程を経て決定されるため当初意図された内容で実施されるには限らない。公企業に内在・混在した「公共性」と「既得権」が当該政策の決定に深く関与してくるからである。郵政改革では郵政事業の一体経営とユニバーサル・サービスの維持、道路公団改革では高速道路の建設続行が争点となり、そのための措置が法律に盛り込まれた。その結果、当該事業に公共性が認められ、公的権限の行使と政治の介入、そして既得権の維持が図られた（と考えられる）。公共性と既得権は、本来、直接的な関係にはないものであるが、改革に際し、既得権の受益者たちはユニバーサル・サービスの維持といった公共性を盾に改革に反対しようとする。そこでは公共性が既得権をカムフラージュする格好の役割を演じている。「一枚の木の葉も、月を隠すに足りる様なものか」（小林秀雄「徒然草」）。いたるところに既得権を主張する集団があり、改革を阻もうとする。既得権の壁は強固で関係する組織や社会の隅々まで浸透している。こうした既得権の存在ゆえ痛みを伴う多くの改革が先送りされたり、あるいは骨抜きにされてきた。それゆえ改革

の成否はいかにして既得権の壁を越えられるかにあるといえるだろう。

これに対して、構造分離は、組織の分離・分割に伴う権限の分散・縮小によって既得権の解消と効率の改善に一定の効果をもつ。そのためのプラットフォームを提供する。構造分離改革たる国鉄改革の分割民営化の最大の効果は政治の手法による経営の意思決定という矛盾から解放されたことにある。公企業では運賃や賃金、設備投資など経営の主要事項はほとんど全て国会の議決に委ねられていた。政治の意思決定はコンセンサスに基づく。それは妥協と不徹底、時期遅れを必然的にもたらすものとなった。一方経営の本質は先見性にある。利用者が自分でも気づいていない潜在意識を先取りして提供した者だけが勝者となる。自律性、先見性、戦略性の発揮こそが民営化の最大の効果といえる³⁹⁾。

[注]

- 1) 葛西 [2007] 53頁、参照。
- 2) Dixit [1996] pp.5-6, cf. 厚生経済学では経済効率性を達成するため完全な市場と完全な政府が同等の役割を果たすものとした。完全な政府の役割は市場の欠落を埋め、外部効果を修正し、公共財を提供し、望ましい資源配分を達成する。そのための手段としてピグー課税や補助金によって市場の失敗を補正する。このように政府の役割は市場が扱いきれない経済機能を果たすことにあると考えられた(ディキシット著・北村訳 [2000] 28頁、参照)。
- 3) 構造分離については OECD [2001]、OECD 編・山本訳 [2002]、堀 [2003] [2005a] [2005b] [2005c] [2005d] を参照のこと。
- 4) 以下の文献を参照のこと。堀 [2003] [2005a] [2005d] [2006a] [2006b] [2008] [2011]
- 5) 「国鉄の分割民営化は、単に国鉄を地域分割し株式会社にしただけのことではない。地域分割にあたっては、それぞれの会社の経営が成り立つように、かなり強力な財政調整の手段を講じている。……強烈的な財政調整を行ったあと、その後の経営は各社の自助努力に委ねたというのが国鉄改革の基本である。」並河 [2007] 51頁、引用。
- 6) 「公社制度は『企業性』と『公共性』という2兎を追うために、性格が曖昧になって経営効率が低下していた…『非効率』は、⑦官業、⑧独占、⑨大企業という3要素がないまぜになって生じていたが、これを因数分解して、それぞれの要素にふさわしい対策を設計する必要がある。そこで臨調が採用した論理は、『競争+分割』であった……。 (ただし) 分割はあくまで手段に過ぎず、それが目的化するのをおかしい……」林 [2007] 70頁、引用。
- 7) 「契約の不完備性」と権限配分の問題については以下の文献が参考になる。Grossman and Hart [1986]、Hart and Moore [1990]、Hart [1995]、柳川 [2000]。
- 8) 「国鉄分割民営化は、結果として政府により立案され、国会でさまざまな審議がなされ、さまざまなプロセスを経て、かなり抜本的な形ででき上がったものではあるが、経済合理性という観点から突き詰めてみると、これもまた人工的なものである。国鉄がかつて人工的な制度としてスタートしたのと同じように、JRも人工的・政治的なものとしてスタートしたことは否めない。」葛西 [2001] 306頁。この実例として新幹線鉄道保有機構の創設と解消が参考になる。今橋 [1996]、角本 [2002]、住田 [2002] [2005]、土屋 [1988]、堀 [2009a] [2009b] [2010] [2011] 参照。
- 9) 「制度的補完性」については、村上 [2002] 154～155頁を参考にした。
- 10) 高橋 [2007] 1頁、14頁、参照。

- 11) 「多くの特殊法人は政策遂行機関であり、そのために政策コストともいえる国費が投入されている。この政策コストを投入するかどうかは、市場メカニズムではない政治的な決定が前提になっている。……政策は政治プロセスによって淘汰されなければならない。……その意味では、政治的な決断を本当の構造改革にうまく結びつけていく必要がある。」高橋 [2007] 123～124頁、引用。
- 12) 本節は主として以下を参考にした。堀 [2003] [2005d] [2006a] [2006b]
- 13) 植田 [2011] 70頁、参照。
- 14) 堀 [2009a] [2009b] [2010] [2011] 参照。
- 15) 「金融を行う場合に、資金調達・運用・管理までを同一組織で行う必要はなく、金融取引を分解 (unbundling) して、民間金融取引をベースにして、必要な部分について公的関与を行うことも可能である。」(高橋 [2007] 11頁) 公的領域として (独) 郵便貯金・簡易生命保険管理機構がある。
- 16) 高橋 [2007] 84頁、引用。
- 17) 高橋 [2007] 88頁、参照。
- 18) 柳川 [2000] 23頁、参照。「株式上場までのJR本州三社の所有者は国である。したがって、財産分割や収益調整フレームの微修正は国の主体的判断のもとに、国の意思のみで行うことができる。」葛西 [2007] 289頁、引用。「『新幹線保有機構』の仕組みは、新幹線鉄道網を高速道路網と同じように上下分離し、下部構造物は高速道路網と同じように国の建設管理システムの下に置きたいという運輸官僚の永年の夢を実現させるものだった。」葛西 [2007] 215頁、引用。
- 19) 公企業の設立目的、組織変革の要因については、植草 [2000] 238～239頁、藤井 [1985] 213～254頁を参照した。「かつては重要な役割を果たしていた事業であっても、次第に使われ方が硬直化し、国鉄や道路公団などに見られたように大きな無駄を生じさせ、結局国民の税金で補填しなければならない例もあった」高橋 [2007] 52頁、引用。
- 20) J. E. スティグリッツ、藪下史郎・秋山太郎・金子能宏・木立力・清野一治訳『スティグリッツ ミクロ経済学』東洋経済新報社、1995年1月、485～486頁、参照。
- 21) 屋山 [2010] 91頁、参照。「国鉄の運転士の実乗時間が私鉄の半分以下と知って、土光臨調のメンバーは仰天したものだが、日航の実態もほとんどこれと変わらないひどさだった。」屋山 [2010] 101頁、引用。なお日本航空はいわゆる「特殊会社」だが、実質的に公企業と考えてよい。ここでは公益企業に分類した。
- 22) 公企業の非効率性の発生要因について植草益は以下のように整理している (植草 [2000] 256～260頁)。
①官庁並みの硬直的な予算・決算制度、②規制企業としての経営の自律性の制限、③重複的規制制度と規制の責任の所在の不明確化、④規制の政治化、⑤公企業の保護的体質、⑥公企業の安全重視行動、⑦独占的供給体制
- 23) 屋山 [2010] 141～142頁、参照。
- 24) 「JALには、さながら伏魔殿のような恐ろしさがある。数多くの利害関係人が会社に巢食い、さまざまな思惑や算盤勘定が渦巻いている。日本の政官財それぞれの立場でJALを利用し、不明朗な利権構造の温存を容認してきた。その結果が、今日のJALの姿ではないだろうか。巨額の債務超過に象徴される隠れ負債しかり、経営陣に対する不満しかり。それが過去、一度も清算されなかった。下手につつくと、どこから鬼や蛇が飛び出すかわからない。JALは、そんな不気味な企業体質を抱えつづけてきたが、体内の膿が噴き出しそうになるたび、絆創膏で傷口をふさいできた。そうした体内の膿が栄養となり、巨大な経営赤字という怪物を育ててきたのではないだろうか。」森 [2010] 134頁、引用。
- 25) 中条 [2012] 111頁、参照。
- 26) 植草 [2000] 243～244頁、参照。
- 27) 森 [2010] 282頁、参照。

- 28) 中条 [2012] 111頁、参照。
- 29) しかし、その後の日本航空の利益回復は著しかった。債権放棄や減損処理など更生手続きによる財産評定から生じたコスト圧縮が後押しした面は否定できないが、それによる利益の押し上げ効果がすべてではない。むしろ日本航空内部の仕事の進め方そのものが大きく変わったことによる効果が大きいといえる。日本航空の社員一人ひとりの仕事に対する考え方そのものが大きく変わったといえるだろう。こうして日本航空は、2012年9月19日、株式を再上場した。機構の保有株式は上場時にすべて売り出され、売却総額は6,483億円だった。機構が投融資した資金はすべて回収され、支援は完了した。引頭 [2013] 3～4頁、23頁、103頁、193頁、参照。
- 30) 柳川 [2000] 103頁、参照。
- 31) Milgrom and Roberts [1992] pp.192-194, pp.269-280. cf.
- 32) 『日本経済新聞』2005年8月10日号、日本経済新聞社、参照。「道路族といわれる人たちは、自分たちが地元で約束した高速道路がつくれればいいのであって、道路公団の組織形態には関心がないだろう。高速道路では潤沢なキャッシュ・フローがあるので、一定の高速道路をつくりつつ、高速通行料金の引下げなど道路公団民営化の果実を国民が受け取れる解を見つけられる。一方、郵政については、ドル箱の金融事業においてもじり貧傾向であり、その民営化は道路公団に比較すれば難しい。」高橋 [2010] 102頁、引用。
- 33) 松原 [2000] 114頁、引用。既得権については松原 [2000] 114頁、135頁、192～193頁、201～205頁、レント・シーキングについてはMilgrom and Roberts [1992] pp.192-194, pp.269-280、植草 [2000] 156～157頁を参考にした。
- 34) もっとも、内部補助の排除という経済合理性からスタートした分割作業も、政治プロセス、国民的合意形成の過程で、不徹底を余儀無くされ、結局、分割民営化は、市場の合理性 (= 企業性) と公共の利益 (= 公共性) に配慮した国民的コンセンサスの形成という相異なる命題の接点を求める作業に終わった。葛西 [2001] 157頁、324頁、参照。
- 35) 葛西 [2007] 206～207頁、参照。
- 36) 『日本経済新聞』2001年5月13日号、2005年9月4日号 (土谷英夫著「中外時評」)、日本経済新聞社、参照。
- 37) 取引の政治経済学的考察についてはDixit [1996] p.2, p.10, p.26, p.30, pp.48-49, p.145、デイキシット著・北村訳 [2000] 244頁を参考にした。一般に私企業は利潤の最大化を基本的な行動目的とするが、官僚組織は多様な価値基準をもった国民の厚生最大化を第一の目的としている。したがって官僚組織が対応すべき目標は多様で各官僚も複数の目的、目標に基づいた行動が要求されることになる。柳川 [2000] 98頁、参照。
- 38) 「郵便局の設置については、省令で手当てし、貯金・保険の『ユニバーサル』なサービスを確保するために、『基金』を設けることとなった。『法律』の手当てではなく、必ずしも『ユニバーサルサービス』とは同じでないという点で、政治的に巧妙な対応策であった。」高橋 [2007] 120頁、引用。
- 39) 葛西 [2007] 245～246頁、参照。

[参考文献]

- 石井晴夫・武井孝介 [2003] 『郵政事業の新展開—地域社会における郵便局の役割—』 郵研社、2003年11月
- 伊丹敬之・加護野忠男・伊藤元重編 [1993] 『リーディングス 日本の企業システム4 企業と市場』 有斐閣、1993年8月
- 猪瀬直樹 [2000] 『日本の近代 猪瀬直樹著作集1 構造改革とはなにか 一新篇 日本国の研究—』 小学館、2001年10月
- 今橋隆 [1996] 「新幹線鉄道保有機構の成立と沿革」『経営志林』第33巻第3号、法政大学経営学会、1996年10月、69～78頁
- 引頭麻実編 [2013] 『JAL 再生 高収益企業への転換』 日本経済新聞出版社、2013年1月

- 植草益 [2000] 『公的規制の経済学』 NTT 出版、2000年7月
- 植田統 [2011] 『企業再生 7つの鉄則』 日本経済新聞出版社、2011年7月
- 葛西敬之 [2001] 『未完の「国鉄改革」—巨大組織の崩壊と再生—』 東洋経済新報社、2001年2月
- 葛西敬之 [2007] 『国鉄改革の真実—「宮廷革命」と「啓蒙運動」—』 中央公論新社、2007年7月
- 角本良平 [2002] 『新幹線保有機構』(1987～91年) 短命の教訓『ていくおふ』No.98、全日本空輸株式会社広報室、2002年5月、33～41頁
- 角本良平 [2005] 『三つの民営化—道路公団改革、郵政改革とJR—』 流通経済大学出版会、2005年9月
- 住田正二 [2002] 『新幹線保有機構について』『運輸と経済』第62巻第1号、運輸調査局、2002年1月、18～23頁
- 住田正二 [2005] 『再び新幹線保有機構について』『運輸と経済』第65巻第4号、運輸調査局、2005年4月、55～57頁
- 高橋洋一 [2007] 『財投改革の経済学』 東洋経済新報社、2007年10月
- 田中一昭 [2004] 『偽りの民営化』 ワック、2004年2月
- 中条潮 [2012] 『航空幻想—日本の空は変わったか—』 中央経済社、2012年9月
- 土屋比呂幾 [1988] 『新幹線鉄道保有機構の機能』『運輸と経済』第48巻第10号、運輸調査局、1988年10月、58～60頁
- 並河信乃 [2007] 『改革モデルとしての国鉄改革』『運輸と経済』第67巻第4号、運輸調査局、2007年4月、48～51頁
- 西村弘 [2004] 『道路公団民営化問題について』『経営研究』第55巻第2号、大阪市立大学経営学会、2004年7月、119～149頁
- 林紘一郎 [2007] 『民営化とは何だったのか?』『運輸と経済』第67巻第4号、運輸調査局、2007年4月、69～73頁
- 東山雅通 [2009] 『旧道路関係四公団民営化の検証』『ECO-FORUM』Vol. 26、No. 3、(財)統計研究会、2009年3月、46～52頁
- 藤井彌太郎 [1985] 『公共サービスと政府規制』稲毛満春・牛嶋正・藤井彌太郎『現代社会の経済政策—政策原理の新展開—』有斐閣、1985年3月、第6章、213～254頁
- 藤井彌太郎 [2007] 『民営化されなかった領域』『運輸と経済』第67巻第4号、運輸調査局、2007年4月、60～63頁
- 堀雅通 [2003] 『公益事业の構造改革にみる構造分離とネットワークの考察』『公益事业研究』第55巻第2号、公益事业学会、2003年12月、61～69頁
- 堀雅通 [2004] 『鉄道』井手秀樹編『規制と競争のネットワーク産業』勁草書房、2004年6月、第6章、115～135頁
- 堀雅通 [2005a] 『交通インフラストラクチャー整備にみる構造分離の機能と役割』『作新地域発展研究』第5号、作新学院大学地域発展学部、2005年3月、13～29頁
- 堀雅通 [2005b] 『構造分離・上下分離の機能と役割及びその政策含意』『交通学研究』2004年研究年報、日本交通学会、2005年3月、1～10頁
- 堀雅通 [2005c] 『鉄道ネットワークの整備にみる上下分離の機能と役割』『中央大学経済研究所年報』第36号、中央大学経済研究所、2005年10月、333～351頁
- 堀雅通 [2005d] 『構造分離改革にみる取引形態と権限配分—政策決定過程にみる公共性の扱い—』『公益事业研究』第57巻第2号、公益事业学会、2005年12月、53～60頁
- 堀雅通 [2006a] 『公企業の構造分離改革について』『作新総合政策研究』第6号、作新学院大学総合政策学部、2006年3月、3～18頁

- 堀雅通 [2006b] 「公企業の構造分離改革にみる公共性の扱いとレント・シーキング」『國學院経済学』第54巻第2号、國學院大学経済学会、2006年3月、83～104頁
- 堀雅通 [2008] 「国鉄改革の成果と課題 —構造分離の視点から—」『国際公共経済研究』第19号、国際公共経済学会、2008年11月、104～114頁
- 堀雅通 [2009a] 「新幹線鉄道保有機構に関する一考察 —構造分離の視点から—」『現代社会研究』第6号、東洋大学現代社会総合研究所、2009年3月、93～101頁
- 堀雅通 [2009b] 「新幹線鉄道保有機構の機能と役割 —日本高速道路保有・債務返済機構との比較を念頭に—」『ECO-FORUM』Vol. 26、No. 4、(財)統計研究会、2009年12月、37～43頁
- 堀雅通 [2010] 「公企業改革にみる保有機構の機能と役割 —構造分離の視点から—」『大学院紀要』第46集、東洋大学大学院国際地域学研究科、2010年3月、57～76頁
- 堀雅通 [2011] 「公企業改革にみる構造分離の機能と役割及びその政策含意」『観光学研究』第10号、東洋大学国際地域学部、2011年3月、51～66頁
- 松原聡 [2000] 『既得権の構造 —「政・官・民」のスクラムは崩せるか—』PHP研究所、2000年10月
- 宮川公男 [2009] 「道路公団民営化で何が変わったか? —歪んだ実態—」『ECO-FORUM』Vol. 26、No. 3、(財)統計研究会、2009年3月、33～40頁
- 宮川公男 [2011] 『高速道路 なぜ料金を払うか』東洋経済新報社、2011年8月
- 村上亨 [2002] 『競争政策』酒井郁雄・寺元博美・村上亨・吉田邦彦『経済政策入門』成文堂、2002年4月、第9章、141～157頁
- 森功 [2010] 『腐った翼 JAL消滅への60年』幻冬舎、2010年6月
- 柳川範之 [2000] 『契約と組織の経済学』東洋経済新報社、2000年4月
- 屋山太郎 [2010] 『JAL再生の嘘 —組織の腐敗は止まらない—』PHP研究所、2010年4月
- 渡邊壽大 [2009] 『「機構」により骨抜きにされている民営化』『ECO-FORUM』Vol. 26、No. 3、(財)統計研究会、2009年3月、41～45頁
- 『日本経済新聞』2001年5月13日号、2004年6月2日号、2005年7月31日号・8月10日号・9月4日号(土谷英夫著「中外時評」)、2009年9月27日号、日本経済新聞社
- 『讀賣新聞』2002年12月7日号、社説、讀賣新聞社
- Dixit, Avinash K. [1996] *The Making of Economic Policy - A Transaction-cost Politics Perspective -*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts. アピナッシュ・K・ディキシット著、北村行伸訳 [2000] 『経済政策の政治経済学 —取引費用政治学アプローチ—』日本経済新聞社、2000年12月
- Grossman, Sanford and Hart, Oliver [1986] The Costs and Benefits of Ownership : A Theory of Vertical and Lateral Integration, *Journal of Political Economy*, Vol.94, No. 4, pp.691-719, Chicago, 1986.
- Hart, Oliver and Moore, John [1990] Property Rights and the Nature of the Firm, *Journal of Political Economy*, Vol. 98, No. 6, 1990, pp. 1119-1158, Chicago, 1990.
- Hart, Oliver [1995] *Firms, Contracts, and Financial Structure*, Oxford University Press, New York, 1995.
- J. E. Stiglitz [1993] *ECONOMICS*, W. W. Norton & Company, Inc., 1993. J. E. スティグリッツ著、藪下史郎・秋山太郎・金子能宏・木立力・清野一治訳『スティグリッツ ミクロ経済学』東洋経済新報社、1995年1月
- Milgrom, Paul and Roberts, John [1992] *Economics, Organization and Management*, Prentice-Hall, New Jersey, 1992. 奥野正寛・伊藤秀史・今井晴雄・西村理・八木甫訳 [1997] 『組織の経済学』NTT出版、1997年11月
- OECD [2001] *Restructuring Public Utilities for Competition - Competition and Regulatory Reform -*, OECD Publications, Paris, 2001. OECD 編・山本哲三訳 [2002] 『構造分離 —公益事業の制度改革—』日本経済評論社、2002年8月

堀 雅通 (ほり まさみち)

東洋大学国際地域学部国際観光学科教授

On Political Regulation and Rent-Seeking in Reform of Public Corporation

Masamichi HORI

Dr. Professor, Faculty of Regional Community Development

Toyo University