

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

堀 雅 通*

はじめに

1980年代以降、多くの国で様々な公企業の構造改革が実施された。こうした構造改革に共通に見られた現象が上下分離をはじめとした構造分離 (structural separation) である¹⁾。なかには複数の構造分離が組み合わさった複合的な構造改革もある。構造分離には様々な態様があるが、それらはおおむね分離形態と接続形態に大別される。分離形態は、上下分離、水平分離など、文字通り事業構造・事業組織が分離・分割されるものである。これに対して、ネットワークの相互接続や融合といった接続形態もある。これは既存の単一ネットワークを機能面で分離させるもので、例えば、電力線を利用してインターネットに接続させる電力線通信は、既存の電力線に電力と通信、あるいは放送という異なる業種のネットワークを機能させることになる。

公企業の改革では「民営化」が注目されるが、その前提として当該事業を公共的な事業領域と企業的な事業領域に「分割」する必要がある。なんとなれば、公企業の事業領域の全てが民営化できるわけではないからである。公企業の事業領域には公共的な事業内容と企業的な事業内容が混在する。公企業改革の目的は、そうした事業を競争的な市場環境へ適合させることにある。そのためには事業組織・事業構造を分割・民営化するとともに、一方に公共性を担保すべき事業組織・事業システムを創設する必要がある。したがって、公企業改革では公共性をどのような組織、あるいはシステムによって担保するか、このことが最も重要な政策課題となる。こうした公企業改革に際して重要な役割を果たしたのが本稿で考察する構造分離である。

構造分離による公企業改革は、参入規制・内部(相互)補助型政策から参入自由化・外部補助型政策への転換を意味する。参入規制・内部補助型の産業規制は、当該事業の地域独占を容認する一方、運賃規制や参入・退出規制といった行動規制を課した。しかしながら、規制緩和や技術革新に伴って、市場が競争的になると、競争に委ねるべき事業と不採算ながら社会的に必要なサービスについて、従来の内部補助によらず、外部補助(=公的補助)へ移行するものとなった。構造分離は、そうした政策転換において触媒的な機能と役割を果たす。

構造分離改革にとって重要な政策含意は「効率」を基準とする競争政策と「公正・公平」を基準とする公共政策の両立・調和である。当然、評価基準の異なる両政策には、政策実施の整合性が、また、それぞれの政策下に設計された制度間には補完性が求められる。本稿は、以上のような構造

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

分離について、公企業改革に焦点を当てて、その機能と役割及び政策含意について検討する。

1. 構造分離の機能—内部補助の回避—

1970年代後半から1980年代にかけて英米を中心に規制緩和が世界的な潮流となった。その影響は日本にも及び、各分野においてさまざまな規制改革が実施された。わが国では特に1987年の日本国有鉄道（以下「国鉄」）の改革が規制改革として最も規模が大きく、かつ重要な意味をもった。国鉄改革は、その後実施された公企業改革のモデルケースともなった。

公企業改革において留意すべきは内部補助である。後述する構造分離には内部補助を不可能にする、あるいは回避する働きがある。事業組織、事業会計が区分されることで、旧来の内部補助が機能しなくなる。一般に、公企業の提供するサービスには、不採算ながら社会的に必要な公共的な事業領域とビジネスとして独立採算の達成が可能な企業的な事業領域とがある。これら相反する事業領域を同一の企業が行うことは内部補助によらなくてはならない。内部補助はネットワークの維持・整備といった面でその機能をいかに発揮したが、今日のように、競争的な市場環境においては問題がある。不採算な事業を内部補助によって維持する運営は、採算性ある事業の継続をも不可能とし、場合によってはいずれの事業をも共倒れさせる危険性がある。かつて行われた国鉄自身の経営改善計画では、採算性ある事業も、そうでない事業も、一様に内部補助に依拠する形でその再建を図ろうとした。

しかし、国鉄改革では、国鉄を「分割・民営化」することで、各社ごとの自立採算の可能性をさぐり、内部補助の範囲を最小化・限定するものとした。その結果、民営化されたいずれの組織も採算がとれ、安定的な経営が確保される仕組みとなった。2005年の道路関係四公団の改革も、内部補助（＝プール制）に依拠した不採算かつ不要な道路の建設が問題となり、それを是正する改革が行われた。2006年の郵政改革も採算性の悪化した郵便事業を郵便貯金・簡易保険事業から切り離し、内部補助を回避した²⁾。

競争的な市場環境・経営環境の下で、公共性と企業性の相反する性格を兼ね備えた公益事業を維持していくためには、公共的な事業領域と企業的な事業領域を明確に区分する必要がある。従来、それらの事業領域は公企業では内部補助で維持されていた。しかしながら、競争的な市場環境の出現に伴い、両事業領域の両立は困難となった。採算性はないが社会的に必要なサービスを維持していくためには何らかの公的助成、すなわち外部補助が不可避である。構造分離は、そうした内部補助から外部補助への制度変更を可能にする構造改革の一手法といえる³⁾。

構造分離は、内部補助を不可能にする、あるいは回避する機能がある。少なくとも事業会計が区分されることで旧来の内部補助は機能しなくなる。ところが、本州3社との間に構造分離を採用した新幹線（鉄道）保有機構は、経営主体間の収益調整を図ることで、地域間内部補助を機能させる側面があった。この間接的内部補助ともいべき収益調整は、新幹線施設の貸付料を介して行われていた⁴⁾。

2. 構造分離の態様と役割

構造分離が進展した理由として規制緩和に伴う市場環境の変化と技術革新がある。例えば、電力事業では、発電・送電・配電の各事業部門が分離された。これは、規制緩和と技術革新によって新規参入が容易になった自然独占産業に、より一層の競争導入・競争促進を図ることを目的としている。そこでは競争条件を整備するため、エッセンシャル・ファシリティ (essential facility)、すなわち不可欠施設に対するアクセス規制を通じて、競争的な事業領域・事業部門と非競争的・公共的な事業領域・事業部門を分離する。

これに対して、事業採算性は悪化したものの、国民経済的・社会経済的な観点、すなわち、公共性の観点から当該サービスの廃止が困難なため、そのサービスを維持・継続していくために導入された構造分離がある。例えば、青い森鉄道株式会社は、線路施設を青森県に所有させることで、過大な固定費負担から解放された。こうしたタイプの構造分離は、競合する事業者の登場から当該事業が不採算化、内部補助の維持が困難となったことから採用されたものである。これは、不採算事業ないし不採算となる事業要因を本体から切り離し、固定費負担を軽減し、経営リスクを回避することで、当該事業の存続・維持を図ろうとするものである。競争環境へのネガティブな対応措置といえなくもないが、衰退サービスを維持していくためにはやむをえぬ措置といえる。

また、巨額な累積債務を抱えた公企業を民营化するため、当該公企業の負の資産を継承し、債務返済義務を負う機関を創設する形で構造分離したケースもある。この場合、分離された経営主体間の収益調整を図るため、プール制（地域間内部補助）を機能させることがある。この種の構造分離には競争的な側面はないが、一方の組織を民营化し、市場原理に委ねる上で重要な役割を果たしている。日本国有鉄道清算事業団、新幹線鉄道保有機構、日本高速道路保有・債務返済機構といった例がある⁵⁾。

以上、3タイプの構造分離は、文字通り、事業組織・事業構造が分離・分割されるものだが、これとは別に、一見、事業構造が統合・融合した形の構造分離がある。いずれもネットワークを統合ないし融合する形をとるが、ネットワーク機能は分離されている。こうした構造分離には、ネットワークの相互接続・融合、管路・側溝・電柱の開放・共同利用といった例がある。これらは技術革新、規制緩和に伴って、既存の異なる経営主体のネットワークを制度的、機能的に統合・融合したもので、既存施設・経営資源の有効活用、あるいは共同利用を図ったり、相互接続によって利用者の利便性を高める役割を負っている。

国鉄は1987年4月に分割・民营化されたが、これにより旅客輸送部門は地域別に6分割（=水平分離）された。その上で、貨物輸送部門が分離し、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）保有機構という二つの公企業が創設された。3島会社（JR北海道、JR四国、JR九州）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、いずれもその機能

と役割を果たし、鉄道サービスの発展に貢献している。なお、現在、整備新幹線のように、新たな鉄道ネットワークは、公企業たる（独立行政法人）鉄道建設・運輸施設整備支援機構によって建設され、新幹線を運行するJRとの間に上下分離関係がある。

道路関係四公団（日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団）も分割・民営化された。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。これは道路施設の所有と運営・管理を分離する構造分離で運営分離（operational separation）といえる。道路保有機構は4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するが、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。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ている。

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、郵便事業（株式）会社、郵便局（株式）会社、郵便貯金銀行（株式会社）、郵便保険（株式）会社に分割・民営化された上で、新たに（独立行政法人）郵便貯金・簡易生命保険管理機構が創設された。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。郵便貯金銀行、郵便保険会社の金融2社は2017年までに完全民営化される予定だが、郵便事業会社と郵便局会社は持ち株会社が全株を保有する特殊会社となった。郵便局会社は郵便事業会社と金融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ことが予定されている。この（ユニバーサル・サービス）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。

国鉄改革では「民営化されなかった領域」として、国鉄清算事業団と新幹線保有機構が設立されたが⁶⁾、公企業に内在した公共的な領域と企業的な領域が画定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。国鉄清算事業団は25兆5,000億円の長期債務の返済と余剰人員・資産の整理を行い、JRの（完全）民営化に貢献した。清算事業団がなかったならJRは過大な人員と債務を負うこととなり、独立採算の達成は困難、否、不可能だった。新幹線保有機構も、東海道・山陽・東北・上越4新幹線の経営格差の解消に一定の役割を果たした。道路関係4公団の改革でも分割・民営化が実施されるとともに、「民営化されなかった領域」として、道路保有機構が創設された。道路保有機構は国鉄改革で派生した新幹線保有機構に類似した性格をもつ。郵政改革でも独立行政法人郵便貯金・簡易生命保険管理機構が設立されている。

表 1：構造分離の定義と態様及び機能と役割

用語	定義、態様	機能	役割	備考、事例
構造分離	公企業、公益事業において、従来、一体的に運営・管理されていた事業構造・事業組織・事業資産・事業会計を、分離・分割して、異なる経営主体によって運営・管理すること	公企業、公益事業の事業構造、事業組織、事業資産、事業会計を分離・分割すること	公企業、公益事業の事業内容を公共的領域と企業的領域に分離・分割し、公共性を抽出する。	公共政策と競争政策の両立・調和を図り、事業の再生、競争的市場への適合を図る。
上下分離	交通事業におけるインフラストラクチャー事業と輸送事業の分離 *交通事業は、本来、上下分離であるが、特に伝統的に上下一体であった鉄道の線路事業と輸送事業の分離についていう。	インフラストラクチャー・ネットワークと輸送(=オペレーション)・ネットワークを分離すること	競争導入、公正競争 収益調整・内部補助 建設費の負担軽減 維持費の負担軽減 客貨間の内部補助の回避、事業再生	欧州鉄道 新幹線保有機構 京都高速鉄道 青い森鉄道 JR貨物、アムトラック、VIA
垂直分離	生産工程・プロセスを垂直的(=上流と下流)に分離・分割し、生産過程の所有分離による垂直的補完関係を形成すること	競争的領域・事業部門と非競争的領域・事業部門を分離すること	不可欠施設を特定し、競争原理を導入、公正競争確保の制度的条件を整備	電力、電気通信、都市ガス、放送、郵便事業における構造分離改革
水平分離	事業を地域分割、分社化すること	事業の地域分割	独占防止、競争促進	JR旅客会社の分割
運営分離	所有と運営・管理の分離、非競争的事業部門を独立の事業主体下に置くこと	競争的、非競争的事業領域の分離・分割 事業資産、事業会計を分離・分割すること	競争の導入、資源配分効率の達成 地域間内部補助による収益調整 債務返済	米国加州の電力供給システム 新幹線、空港、有料道路の保有機構 国鉄清算事業団
アクセス規制	不可欠施設に対する開放措置 非競争的部門に対する接続規制	不可欠施設を特定、支配権を分離すること	非競争的部門と競争的部門の分離	部分自由化による電力供給システム
クラブ所有	非競争的事業部門(=不可欠施設)を共同所有・共同管理すること	不可欠施設の所有と運営・管理の分離	監視・介入の必要性を薄める。	クラブによるスロットの共同配分
ネットワークの相互接続	異なる経営主体間のネットワークの相互利用(互換性と標準化実現)	互恵的パーツへの分離	ネットワーク効果、互恵的利益の追求	相互直通運転、通信網の相互接続
ネットワークの融合	既存のネットワーク施設を異なる事業者の異なるネットワーク事業のために開放・使用させること	ネットワークの転用と共同利用	既存ネットワーク施設の有効利用	電力線通信、電気通信伝送路による放送サービス
管路・側溝・電柱の開放	異業種への既存ネットワークの開放	余剰空間の活用、共同利用	既存施設・経営資源の有効活用	側溝を利用した通信ケーブルの敷設

出所) OECD [2001]などを参考に筆者作成

表2 公企業の構造分離改革に伴う公共性と企業性の分離

	構造分離の態様	公共性（公共的性格）	企業性（企業的性格）
	上下分離、垂直分離、水平分離、運営分離、アクセス規制、クラブ所有、ネットワークの相互接続、ネットワークの融合、管路・側溝・電柱の開放・共同利用	公共性・公的介入（公的所有、公的規制）の程度が強い 政府の役割（市場の失敗・欠落への対処）の代行 公正・公平性の重視 公的補助など公的介入の正当化 独占的供給体制の容認	企業性（経営の自立性、企業の効率性）の程度が強い。 民営化、規制緩和の採用 市場原理・競争原理が機能する。 効率の改善・追求 事業採算性の確保 経営インセンティブの発揮
国鉄改革	水平分離（旅客会社の地域分割） 上下分離（新幹線保有機構とJR本州3社、JR旅客とJR貨物） 運営分離（JRと国鉄清算事業団） 会計分離（3島会社と経営安定基金）	国鉄清算事業団（＝公企業）の創設 新幹線保有機構（＝公企業）の創設 経営安定基金（公的助成措置） 特定地方交通線の第三セクター化 JR貨物の経営に配慮した線路使用料の設定 新幹線施設の公的資金による建設	民営化、規制緩和の推進 旅客会社の分割に伴うヤードステイック的競争 JR本州3社の完全民営化（計画含む） JR3島会社の民営化（特殊会社であるが事実上私企業としての活動が可能） 旅客と貨物の分離に伴う経営効率の改善 整備新幹線のJRによる運営 安易な内部補助の回避
道路公団改革	運営分離（道路保有機構と道路会社） 水平分離（東日本道路会社、中日本道路会社、西日本道路会社）	道路保有機構（＝公企業）の創設 社会資本整備審議会による高速道路建設可否の決定 道路会社の株式の1/3以上を国が保有 高速道路建設の国との協定	民営化、規制緩和 コスト意識の醸成 経営インセンティブの発揮 株式会社（特殊会社）化 道路会社の地域分割に伴うヤードステイック的競争
郵政改革	運営分離（郵便事業会社、郵便局会社、郵便貯金銀行、郵便保険会社） 会計分離（社会・地域貢献基金） 郵便貯金・郵便保険管理機構	持ち株会社に対する国の100%出資比率 郵便事業会社と郵便局会社の特殊会社化 管理機構と貢献基金 株式持合いによる経営の一体性と国の関与の保持	民営化、規制緩和 郵便事業会社、郵便局会社、郵便貯金銀行、郵便保険会社の分離・独立、株式会社化に伴う事業効率の改善・向上 経営インセンティブの発揮 コスト意識の醸成

出所) 筆者作成

3. 改革の背景要因と政策含意

3.1 統合の便益と費用

構造分離の問題として以下の3点が指摘される⁷⁾。まず、構造分離に伴う公的補助の容易さ、公的補助の受け皿機能はそのまま安易な公的補助の拠出、過剰な施設投資につながる恐れがある。不採算事業を維持するための構造分離に対して、どの程度公的補助が許容されるかは政策主体の判断・決定によるが、これは効率基準と相容れない面がある。また、地域間内部補助機能を有する構

造分離は、受益と負担の関係を希薄化させ、公平上の問題を生じさせる。さらに、構造分離によって運営・管理上のコミュニケーションの不具合や運営効率あるいは安全性の低下が懸念される。構造分離がそのまま総体的な事業効率の改善につながるわけではない。いわゆる取引費用に関わる問題である。

事業構造の分離・分割、統合・一体化のいずれにも利点、欠点はある。統合か分離かの業務構造の決定は、統合の便益と費用に依存して決定される⁸⁾。統合の便益として、①取引費用の経済（市場取引に関わる取引費用の節約）、②技術の経済（同一企業内で技術的に相互依存関係にある複数の活動が行われることによって発生する費用の節約）、③未利用資源の経済（未利用資源あるいは遊休資産の活用によって多様な業務活動が可能となる）、④情報の経済（当該活動によって学習の機会が得られる）、⑤独占力と参入障壁（市場において独占的地位を確保することで当該市場の需要を奪い取ることができる）、がある。

一方、同時に以下のような「統合の費用」も発生する。①投下資本の拡大（資源投下が固定的なものになりやすく、サンクコスト化も含め、投資収益率の低下など業務活動の拡大に伴うリスクが拡大する）、②内部管理上の問題（業務の複雑化、管理スタイルの格差によるコンフリクトの発生、市場圧力からの隔離によるインセンティブの欠如、管理ロスの発生など）。事業構造の決定は、このような統合の便益と費用に依存して決定される。そして、便益が費用を上回ったとき、当該企業は統合を採用し、費用が便益を上回ったとき、分離を選択する。ともあれ、構造分離は、それぞれの政策主体の目標に見合った適用が試みられるべきである。

3.2 市場構造の変化と政策転換

鉄道、自動車、航空、海運など、各交通機関は、それぞれ全体として交通産業を形成し、そこに市場が成立している。交通機関はそれぞれの技術的特性に従って固有の分野を持ち、競争と補完、あるいは代替の関係を持つ。例えば、新幹線と航空は競争的、同時に代替的であるが、航空と空港アクセス鉄道は補完的関係にある。競争的、代替的關係からいえば、交通機関間の公正競争が必要だし、補完的関係からいえば、整合的な交通市場政策が求められる。

公企業改革の背景要因としてここでは交通市場の構造変化と鉄道改革との関係について言及する。交通市場の構造変化は国ごとに幾分かの相違はあるが、交通市場政策の一般的な傾向は共通する。鉄道独占時代は鉄道網の整備とその独占的な行動規制が主たる政策事項とされたが、モータリゼーションの進展や航空輸送の発達に伴い、市場が競争的になると、経営難に陥った鉄道を競争から保護することが政策の主眼となった。この時、鉄道の独占を容認、参入規制を課し、内部補助を援用することで鉄道事業の存続を図るという参入規制・内部補助型の鉄道市場政策が採用された。あまねくネットワークを整備し、輸送サービスの安定供給を図ることは効率性より重視され、国民的理解も得やすい。何よりも内部補助は鉄道輸送サービスの安定供給に資する有効な策と考えられたからである。鉄道国有化はその帰結といえる⁹⁾。このようなことは他の公益事業についてもいえるだろう。

参入規制・内部補助型の市場規制は、鉄道企業の地域独占を容認する一方、運賃規制や参入・退出規制といった行動規制を課した。大量輸送市場の存在を前提とすれば、市場への参入は破滅的競争を招く恐れがある。もっとも、今日の鉄道は、一部の都市間鉄道市場を除けば、需要面ではもはや自然独占性を失っており、新規参入の可能性は低い¹⁰⁾。

規制緩和政策は航空輸送や自動車輸送に直接的に実施されたのに対し、鉄道の適用には問題があった。ただ、この問題を残したままの鉄道の規制緩和、国鉄の民営化は不可能だった。仮にこれを実施したところで多くの鉄道は市場から淘汰される。しかし、鉄道の消滅は幾つかの理由から回避する必要があった。その廃止は何よりも他の交通機関の混雑を増すであろう。そこで、鉄道特性を活かしうる交通市場政策の展開、交通市場システムの構築が求められた。省エネルギー、環境面から鉄道輸送の利点を活かし、その健全な経営を保証し、かつまた競争政策と整合しうる制度、システムの設計が模索された。その結果、見出された方策が、例えば、欧州では、上下分離とオープンアクセスであった¹¹⁾。

3.3 構造分離の政策含意

構造分離は、事業構造の分離・分割によって事業領域を明確化する。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。公共性と企業性を分別し、その役割分担を明示することで、公共政策と競争政策の調和と両立が図られる。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・限界・欠落への対応）の両立・調和である。そこでは、「効率」を基準とする競争政策と「公正・公平」を基準とする公共政策の二元的な政策アプローチをいかに有機的に組み合わせ、政策目標を達成していくか見極める必要がある。

ただ、この時、公共性の扱いが政策決定の攪乱要因となることに注意したい。例えば、道路公団の改革は、効率に重点を置いてなされるべきであったが、有料道路整備の公共性をめぐって改革案の論点は錯綜し、議論は混乱した。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。結局、現実の政策決定は、トレードオフ関係にある効率と公正・公平の調整問題に帰着する¹²⁾。

4. 構造分離の組織論的アプローチ¹³⁾

構造分離に伴う新たな事業組織の生成と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依拠した市場的取引への転換を意味する。これは新たな組織と市場の誕生を意味する。公共的な事業組織と企業的な事業組織との間に取引関係が成立し、そこに一つの（内部）市場が形成される。そこで取引される財・サービスは最終財・サービスではなく、新幹線（あるいは高速道路）施設の貸借といった中間財、すなわち、インフラ・サービスとなる。また事業組織、事業構造の変革によって、当該公企業が有した資産や権限の分散（場

合によっては集中)が行われる。

各種権限の付与は、分離された組織のあり方や制度、システム、事業運営に大きな影響を与える。例えば、新幹線保有機構と道路保有機構に採用された構造分離は、本来、一体的に運営・管理されるべき事業ないし組織を、その所有あるいは支配関係を分離・分割して運営・管理する態様である。こうした所有・支配関係の分離は、新たな事業組織の生成、事業システムの創設に伴う権限配分 (allocation of power or control) と組織間関係の問題を生じさせる。

組織内および組織間には設備投資や人的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、どのような組織に与えられているかは改革の成否に影響する。特に所有権 (= 最終決定権) の確保は、事業戦略上、極めて重要な意味をもつ。それは新たなコストやリスクを負うものの、外部性を内部化し、不確実性に対処することができる。このことは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えることを意味する。取引を内部化することで、資産に対する投資インセンティブ、効率性を高めることができるからである。

何について投資するか、どの分野に投資すべきかといった投資機会の見極めは、資産に対する所有権の配分に左右される。とりわけ資産に取引特殊性 (transaction asset specificity) が認められる場合、投資インセンティブから当該資産を有することの経済的価値は大きなものとなるだろう。例えば、本州3社は新幹線施設の買い取りによって組織を統合、取引を内部化し、新幹線保有機構との (内部市場的な) 取引関係を解消したことにより権限を集中させている。JR 東海における (取引特殊性の高い) 新幹線施設の買い取りは、その後の同社の設備投資、経営戦略に大きな影響を与えた (この点は、高速道路会社による高速道路施設の買い取りを想定されたい)。その結果、今日まで、適正な投資と安定的なサービスの提供を実現している。高速道路については、建設可否の最終決定権がどこにあるか議論あるが、郵政改革では持ち株会社の株式保有により政府の権限が確保された。なお、新幹線施設の公共性については、本州3社の私企業的判断から、結果的に新幹線保有機構の組織解消に伴い、公共性も希薄化・消滅したと考えられる¹⁴⁾。

ところで、改革によって分離された組織間関係も、その後の経営環境の変化によって、統合・再編など新たな対応を迫られることがある。もともと人為的、政策的に決定された事業構造、事業組織ゆえ、実際の市場においてそれが適切に機能するか否かわからない。統合の条件の一つとして事業採算性がある。採算性がなければ統合の誘引をもたない。採算性確保のために分離したのであるからそれを否定する統合は意味をもたない。したがって、採算性が確保される公企業に対して、あえて組織分割を行う必要はないかもしれない。

分割・統合のあり方は、競争導入か安定供給の確保か、あるいは採算性重視かといった組織変革の目的によっても変わってくる。一般に分離の目的は競争の導入にあり、統合の目的は競争力の強化にあるが、統合化は市場の寡占化をもたらすため独禁法 (競争法) に抵触する問題をはらんでいる。

分離・統合いずれにあっても、公企業改革では競争原理が有効に機能することが鍵となる。すな

わち、いかに競争環境が整備され、社会的便益がもたらされるか、またいかにして消費者の利益が最大化されるかが重要となる。JR東海による新幹線施設の買い取り（＝統合化）は、一見、同一路線上で競争を回避しているように見えるが、東京～大阪間には航空との熾烈なモード間競争が存在する。また、交通事業には長期的視点からの設備投資が不可欠である点を考慮すると、市場が寡占的な性格を帯びることは認めざるをえない。安定供給を実現できる寡占的市場構造を前提にした上で競争を機能させる政策を適用することが重要である。また継続的に設備投資を行ない、安定供給を確保するために長期的な経営視点を担保した制度設計が不可欠となる。

5. 構造改革の政治経済学的アプローチ¹⁵⁾

5.1 公企業改革の目的

非効率の象徴として問題視される公企業だが、その主たる設立目的は、社会基盤としてのインフラストラクチャーの整備にある。インフラストラクチャーの多くは投資規模が巨額なため、一般の私企業が独力で資金調達してこれを整備することは困難である。そこで政府が公的資金によって建設し、そのサービスを提供するものとした。公企業は、また新技術の開発や導入に関して大きなリスクを伴う産業や公共財、あるいは外部不経済が発生しやすい分野でも設立されている。こうした設立動機をみると、公企業は、いわば「市場の失敗」を補正する目的をもって設立されるものといつてよい。

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、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る歴史的産物といつてよい。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。したがって、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ものとなる¹⁶⁾。

次節で検討するが、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。こうした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。

5.2 レント・シーキングと既得権¹⁷⁾

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。国鉄改革でも労使の強い反対があった。道路関係四公団改革、郵政改革でも同様の問題が起った。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。一般に公企業は独占的な経営環境の下にあって大きな（独占）レント（rent）を発生させている。巨大組織化した国鉄、道路公団、郵政公社にも多くのレントがあった。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。

公企業のみならず企業や利益集団はレントの追求に際し、しばしば政治的過程を利用しようとする。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。費用のかさむ製品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より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。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。

公企業に生じるレントは、本来、競争にさらされていけば、サービス価格や料金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が、独占的な供給体制の下にあっては、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。このような時、レントの受益者たちは、制度、組織の改革に強く反対するだろう。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（益）」だからである。

既得権を守ろうとする声は、ユニバーサル・サービスの維持といった「公共性」を盾に制度の廃止や改革に反対しようとする。公共性と既得権は、本来、直接的な関係はないが、制度改革に際して、既得権の受益者たちは公共性を盾に改革に反対しようとする。そこでは公共性が効率の「隠れ蓑」として利用され、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、月を隠すに足る様なものか」（小林秀雄「徒然草」）。

5.3 構造改革の政治過程

経済政策としての構造改革は、政治過程を経て、立案、実施される。それゆえ、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。政策決定における政治過程は、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。国鉄再建監理委員会の答申にも経済合理性を前提としながらも国会審議の行方や地域住民への配慮あるいはマスコミへの対応など様々な政策的配慮が加えられた。道路関係四公団民営化推進委員会の答申（2002年12月）の際、「（道路関係四公団民営化推進）委員会の議論が紛糾した原因は、これからも必要な高速道路の建設をどう進めるか、という論点に集約される。委員会が改革の基本方針として掲げたのは、『必要性の乏しい道路はつくらない』というものだった。一方で、その裏返しでもある『必要な道路をつくるために建設資金をどう手当てするか』が、最大の焦点になるのは当然」¹⁸⁾。また、郵政改革については、その見直しをめぐって、激しい政党間の確執が続いている。

「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となっている。・・・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。・・・特殊法人改革は国費投

入という政策コストの削減を伴うことが多いので、結果として財政再建に寄与することも、特殊法人改革を進めるインセンティブになったかもしれない¹⁹⁾

むすび

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。そこでは「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。そうした過程にあっては、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²⁰⁾。そのため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も低い。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。

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。国鉄改革、道路関係四公団改革、郵政改革、いずれも関連する多くの法律を国会で成立させる必要があった。そのため、立案には、当時の国会審議に配慮した様々な妥協が織り込まれていった。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からである。

政治契約 (政治取引) は、一対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 (政権公約) 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 (規制当局など) 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に関係者が自在に解釈できる点、経済契約と大きく異なる。こうした特性が政治過程を経て構造改革の決定に深く関与してくる。このように、構造改革の決定は、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。そのような現状に終止符を打ち、広く薄いが、国民全体にメリットの及ぶような政策の決定がなされなければならない²¹⁾。

[注]

- 1) 構造分離の用語の命名は OECD [2001] p.3 (OECD・山本 [2002]) による。
- 2) 内部補助の回避は外部補助への移行を意味する。上記3公企業の改革に際しては、いずれも外部補助制度 (経営安定基金、国道の直轄建設方式、郵貯・簡保管理機構) が創設された。このような制度変革は、旧来の参入規制・内部補助型の政策から参入自由化・外部補助型政策への転換を意味する。
- 3) この詳細については堀 [2000] を参照のこと。
- 4) 施設貸付料を JR 本州3社 (JR 東日本、JR 東海、JR 西日本) の輸送密度や経営状況に配慮して設定することで、実質的に収益性の高い新幹線事業者 (JR 東海) から相対的に収益性の低い新幹線事業者 (JR 東日本と

- JR 西日本) に対する間接的な内部補助を行っていた。収益調整とは、換言すれば、内部補助 (プール制) である。JR3 島会社 (JR 北海道、JR 四国、JR 九州) の経営安定基金も新幹線保有機構を通じて以下のような資金の流れの中で確保されていた。(収益性の高い) 本州3社が支払う新幹線施設貸付料→新幹線保有機構が清算事業団に対して支払う新幹線資産の再調達価格と簿価との差額→清算事業団が (収益性の低い) 3 島会社に交付する経営安定基金。これにより新幹線施設の資本費の平準化と本州3社間の経営格差が解消された。また国鉄清算事業団と同様、新幹線施設の建設に関わる債務の償還を行った。このように新幹線保有機構は一連の金融機能を果たしていた (道路保有機構も同様の機能を有している)。ただ、こうした機能も、その後の本州3社の経営改善に伴って薄れた。本州3社は、新幹線施設を保有機構から借り受けていたことから減価償却費の積み立てによる設備更新ができなかった。資金調達に際しても、抵当物件の役割が果たせないなど、経営上の不備や制約が指摘されるようになった。そこから、まもなく、新幹線施設の譲渡問題が浮上し、新幹線保有機構は、1991年10月1日、本州3社が新幹線施設を買い取る形で、わずか4年半の組織を解散した。
- 5) 構造分離はアンバンドリング (unbundling) とダイベスティチャー (divestiture) に分けることもできる。いずれも、主として、競争を機能させるための条件整備であるが、前者が既存企業の組織再編を迫る手法であるのに対して、後者は既存企業から新規参入者への物的資産等を譲渡する手法といえる。アンバンドリングは垂直的統合組織を業務別に分離・分割する措置で、リストラクチャリング (restructuring) ともいう。アンバンドリングによって自然独占分野と競争導入分野が区分される。アンバンドリングには、企業分割を行わず、事業部門別に会計を分離する「区分会計」もある。既存企業の物的資産や経営資源を他社に譲渡する措置がダイベスティチャーである。アンバンドリングのように企業組織の再編には至らないものの、新規参入者を育成するため、政策当局によって既存企業の競争条件に人為的な操作が加えられる。ダイベスティチャーは市場構造を政策的に変革する構造改革である。イギリスやアメリカの電力事業では既存企業の火力発電所が新規参入者に譲渡された。設備譲渡は企業間競争の促進に貢献する側面もあるが、強い政府介入を伴う場合が多い。イギリスの航空事業では新規参入者を育成するため発着枠の譲渡と路線変更が行われた。野村 [1998] 11~16 頁、参照。
 - 6) 藤井 [2007] 60~63 頁、参照。
 - 7) 堀 [2005a] 5 頁、参照。
 - 8) 青木・伊丹 [1985] 第5章、85~107 頁、参照。
 - 9) 自然独占型の規制は長い間鉄道産業を拘束するものとなっていたが、留意すべきは、自動車、航空輸送の発達により市場が競争的となったにもかかわらず、旧来の参入規制・内部補助型の交通市場政策が踏襲されてきたことである。こうした政策の継続はむしろ鉄道の競争力を低下させる要因として作用した。そうした事態が深刻に認識されるようになったのは1970年代後半のことである。おりから世界は規制緩和の時代に向かいつつあった。
 - 10) 従来、競争を阻害する要因として規模の経済性と関連する新規参入時の固定的支出が論点となっていたが、近年、範囲の経済性ならびに退出時の埋没費用の重要性が明らかとなった。ちなみに、市場構造上、競争阻害がないことをコンテストブル (競合可能) という。
 - 11) この時、鉄道線路は輸送主体から分離され、外部補助の対象に移行、公的に整備される仕組みとなった。これは参入規制・内部補助型鉄道市場政策から参入自由化・外部補助型鉄道市場政策への転換を意味する。堀 [2000] 参照。
 - 12) 評価基準の異なる競争政策と公共政策には政策実施の整合性が、またそれぞれの政策下に設計された制度間には補完性が求められる。この政策・制度間の整合性、補完性は、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。一方の政策・制度が他方の政策・制度全体に与える価値を高め、また、一方の政策・制度の存在や機能が他方の政策・制度をより強固なものにするからである。逆に政策・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。構造分離改革では、このような政策・制度間の整合性、補完性が問われることとなる。村上 [2002] 参照。
 - 13) 組織論的アプローチについては以下を参考にした。Grossman and Hart [1986]、柳川 [2000]、Hart [1995] .

- 14) 新幹線保有機構が短命に終わった要因として上下分離に関する問題が指摘される。例えば、(東海道新幹線の)「地上設備と車両を一元的に保有し、その上で総合的な経営判断に基づいた列車運行が行われうる体制でなければ、戦略的なサービス改善は不可能である」(葛西 [2007] 324 頁)。「私(角本)は、上下分離は原則として望ましくないと考える。その理由は、第一に、責任が分散することにより運転事故を生じやすいからである。第二には、上下間で施設が適切に維持管理されるかどうか、疑問がある。新幹線保有機構が4年で廃止となったのは、この理由からであった」(角本 [2002] 34~35 頁)。「新幹線保有機構のような『上下分離』は、本来一体運営されるべき組織を分割するものであり、責任の不明確、それに伴う経費の増大を避けられない。また、その『プール制』は地域間の相互依存となり、やはり経費増大を招く。この種の制度は政官の権限存続に使われやすい。プール制に伴う調整に権限を残そうとする。新幹線について『新幹線保有機構』が早期に廃止されたのは、一つの教訓である」(角本、前掲書、41 頁)。また、「上下分離やプール制は、企業労使および利用者の責任を曖昧にし、放漫経営を招き、原価を押し上げることになりやすい」(角本、前掲書、33 頁)。
- 15) 政治経済学的アプローチについては、Dixit [1996] p.2, p.10, p.26, p.30, pp.48-49, p.145、ディキシット著・北村訳 [2000] 244 頁を参考にした。
- 16) 以上のような公企業の設立目的、組織変革の要因について、藤井 [1985] 213~254 頁、植草 [2000] 238~239 頁を参考にした。
- 17) 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。
- 18) 『読売新聞』2002 年 12 月 7 日号、社説、『日本経済新聞』2009 年 9 月 27 日号、第 4 面、参照。
- 19) 高橋 [2007] 123~124 頁、引用。
- 20) 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・北村訳 [2000] 28 頁、参照)。
- 21) 『日本経済新聞』2001 年 5 月 13 日号・2005 年 9 月 4 日号(土谷英夫「中外時評」)、参照。

[参考文献]

- 青木昌彦・伊丹敬之 [1985] 『企業の経済学』岩波書店、1985 年 3 月
- 猪瀬直樹 [2000] 『構造改革とはなにか—新編 日本国の研究—』小学館、2001 年 10 月
- 植草益 [2000] 『公的規制の経済学』NTT 出版、2000 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
- 葛西敬之 [2001] 『未完の国鉄改革』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
- 斎藤峻彦 [1991] 『交通市場政策の構造』中央経済社、1991 年 10 月
- 西藤真一 [2007] 「BAA をめぐる空港 M&A と規制政策」『運輸と経済』第 67 巻第 9 号、運輸調査局、2007 年 9 月、79~87 頁
- 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
- 全国道路利用者会議 [2008] 『道路ポケットブック』2008 年版、全国道路利用者会議、2008 年 10 月
- 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』 ワック株式会社、2004年2月
- 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
- 日本国有鉄道再建監理委員会 [1985] 『国鉄改革に関する意見—鉄道の未来を拓くために—』日本国有鉄道再建監理委員会、1985年7月
- 野村宗訓 [1998] 『イギリス公益事業の構造改革—競争移行期のユーティリティズ・ポリシー—』税務経理協会、1998年5月
- 野村宗訓 [2007] 「公益事業のM&Aと寡占化の進展—イギリス・EUにおける動向を中心として—」『運輸と経済』第67巻第9号、運輸調査局、2007年9月、38～46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
- 東日本旅客鉄道株式会社 [2007] 『JR東日本グループの経営の課題』東日本旅客鉄道株式会社、2007年8月
- 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, 統計調査研究会、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・中条潮編 [1992] 『現代交通政策』東京大学出版会、1992年4月
- 藤井彌太郎監修、中条潮・太田和博編 [2001] 『自由化時代の交通政策』東京大学出版会、2001年11月
- 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 [2000] 「現代交通政策にみるイコール・フッティング論—参入規制・内部補助型鉄道政策の崩壊過程検証—」『三田商学研究』第43巻第3号、慶應義塾商学会、2000年8月、133～146頁
- 堀雅通 [2005a] 「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、通巻48号、日本交通学会、2005年3月、1～10頁
- 堀雅通 [2005b] 「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—」『公益事業研究』第57巻第3号、公益事業学会、2005年12月、53～60頁
- 堀雅通 [2006] 「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、国学院大学経済学会、2006年3月、83～104頁
- 堀雅通 [2008a] 「公企業改革としてのドイツの鉄道改革」『観光学研究』第7号、東洋大学国際地域学部、2008年3月、37～55頁
- 堀雅通 [2008b] 「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] 「イギリスの鉄道改革に関する一考察—構造分離の視点から—」『観光学研究』第8号、東洋大学国際地域学部、2009年3月、49～60頁
- 堀雅通 [2009b] 「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 [2009c] 「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-RORUM』Vol.26, No.4, 統計調査研究会、2009年3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—」『東洋大学大学院紀要』第46集、東洋大学大学院国際地域学研究科、2010年3月、57～75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
- 村上享 [2002] 「競争政策」酒井郁雄・寺元博美・村上享・吉田邦彦『経済政策入門』成文堂、2002年4月、第9章、141～157頁
- 宮川公男 [2009] 「道路公団民営化で何が変わったか？—民営化の歪んだ実態—」『ECO-FORUM』Vol. 26, No. 3、

統計調査研究会、2009年3月、33～40頁

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

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、統計調査研究会、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、2005年8月10日号、2005年9月4日号（土谷英夫著「中外時評」）、2009年9月27日号

『読賣新聞』 2002年12月7日号、社説

Dixit, Avinash K. [1996] *The Making of Economic Policy – A Transaction-cost Politics Perspective* -, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1996. アビナッシュ・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, S. 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, 1986, pp.691-719.

Hart, Oliver [1995] *Firms, Contracts, and Financial Structure*, Oxford University Press, 1995.

Milgrom, Paul and Roberts, John [1992] *Economics, Organization and Management*, Prentice-Hall, New Jersey, 1992. ミ

ルグロム・ロバーツ著、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, 2001, Paris. OECD 編・山本哲三訳 [2002] 『構造分離—公益事业の制度改革—』 日本経済評論社、

2002年8月