

## 2017 年度公益事業論

## 第1回ガイダンス

## 本日の目標

本日は第1回目ということもあって、公益事業をめぐる課題を総論的にお話して、次回以降の講義へのつなぎとなることを目指している。

## 進め方

1 公益事業とは何か/2 従来の公益事業の形態/3 従来の公益事業に対する見直しへ/4 供給対象の日本社会の変化/5 まちづくりに携わる公益事業へ/6 講義計画/7 評価方法/8 テキスト/9 参考文献

## 1 公益事業とは何か

公益事業についての特別な規定はなし⇒唯一まとまっているのは、「公益事業学会規約」

当該規約第6条

「本規約における用語中『公益事業』とは、われわれの生活に日常不可欠な用益を提供する一連の事業のことであって、それには電気、ガス、水道、鉄道、軌道、自動車道、バス、定期船、定期航空、郵便、電信電話、放送等の諸事業が包括される。」

⇒公益事業＝(1)「日常不可欠な用益の提供」

「日常不可欠な用益」とは何か

アメリカ「マン対イリノイ事件」にかかわる連邦最高裁判所判決（1877年）（資料1）

資料1

アメリカの公益事業概念の源は1877年の「マン対イリノイ事件」に関わる連邦最高裁判所の判決にある。この判決の中で、一定の事業活動について、それが「公益に責務を負う営業」であるとき、そのような事業は「公益事業」であるとされたのである。それでは、「公益に責務を負う」とはいかなる意味においてか。イリノイ州議会は、1871年に鉄道業や倉庫業などを対象として、公正料金と公正サービスをうながすための立法的権力を行使した。当時、シカゴ市の湖岸には穀物の積み下ろしのための施設が並んでいて、中西部諸州の農産物は、いったんシカゴに集荷され、そこからアメリカ東部やヨーロッパなどに運ばれる仕組みであった。したがって、農業生産者はここを通過することなしには基本的に農産物を東部市場等に出荷できない構造になっていた。逆に言えば、これら生産者に対して、倉庫業者は流通経路を押さえる形になり、利用価格などの交渉上優位に立つことになる。これに不満をもった農業生産者などが事態の解決のために社会的に行動することになる。これが対鉄道業に向かうのと軌を一にする、いわゆる「グレンジャー運動」である。州議会の立法はこのような情勢を反映したものと言える。中心倉庫業者たるマンと立法当事者たるイリノイ州当局との訴訟がここに始まり、1877年の判決をみることになったのである。判決は、「西部の7ないし8の大きな州の莫大な小麦産物が海岸地方の4州あるいは5州へ向かう途中に通らなければ一切の揚穀機施設は、1つの実質上の独占であることは明らかである。揚穀機は通商の関門に立ち、すべて通過する者から通行税を取っている。各ブッシェルの穀物は、その通過に対して通行税を支払い、この通行税は1つの公衆課税である。そのような倉庫業者は公共的規制の下に置くべきものであって、倉庫業者は単に合理的通行料だけを取得すべきである」と述べ、イリノイ州の立法を好ましいとした。…政府が、規制が公共的善のために必要となった場合に、その市民の行動を相互に規制するのであって、各人が彼自身の財産を使う仕方を拘束するのである」と述べている。これ以来、アメリカにおける「公益原則」はこの判決を拠り所として一般化することになる。当時はまだ、電気、ガス、電話等は事業として存在していなかったが、順次「公益事業」として組み込

まれることになる。その際の、いかなる産業が公益事業となるのかの判断基準は、基本的に必需性と独占という点にあった。(小坂、2005、139-40頁)

キーワード

「公益に責務を負う営業」

…実質的な独占体によって、社会的に不可欠な財，サービスが供給される事業

⇒「公正料金と公正サービス」のための「公正的規制」，「公共的善」のための規制が必要な場合

⇒(2)「必需性と独占」

## 2 従来の公益事業の形態

### ① (3) 地域を限定して、巨額の資本を要する工業技術ネットワーク設備が計画的に準備されるもの (資料 2)

資料 2

たとえば、鉄道事業の場合の旅客や貨物の輸送サービス供給は、連結した線路という工業技術ネットワーク設備なしでは不可能であるように、電気事業、ガス事業、水道事業のサービス(財)も、連結した電線、ガス管、水道管という工業技術ネットワーク設備なしでは供給されえない。/したがって、公益事業は、工業技術ネットワーク設備間という限定された場所的、物理的条件の範囲内でしか事業のサービスを供給することができないので、営業地域が限定される産業である。/また、営業地域が限定されることに加えて、設備投資に巨額の資本を要するので、公益事業は、後述する自然独占性と極めて関連性を有する産業である。(ネットワーク・ビジネス研究会、2004、6頁)

### ② 経済資源の浪費と「破滅的競争」の回避 (資料 3)

資料 3

複数の企業が多元的に市場に供給されるよりも単数の企業が一元的に市場に供給したほうが供給コストが小さくなるという状況の下で、企業間で自由に競争した結果、必要以上の設備の重複という「経済資源の浪費」を招き、どの企業も「規模の経済性」を達成することができなくなっただけでなく、利用者(消費者)獲得のために継続企業経営を無視した極端な値下げ競争を招いた末に、競争に敗れた企業はその存続を不可能にし、競争に勝った企業は市場独占を享受するようになり、結果として利用者に多大な損失を被らせるという「破滅的競争」をもたらしたのである。…競争によるよりも料金規制などの公共規制の下で独占によって経営されたほうが供給者、需要者の双方にとって利益となるということが、当然のこととして容認されるようになったのである。(ネットワーク・ビジネス研究会、2004、7頁)

### ③ 立採算制度を機能させるための総括原価方式の料金設定

…ゴーイングコンサーンとして、当該地域における必需性の高い財を持続的に供給する事業、

◎参入・退出規制の導入

ただし、(4)企業性の発揮は微妙

※JR 新宿駅改造工事 (DVD)

## 3 従来の公益事業に対する見直しへ

### 3.1 企業性発揮の理論

アパーチ・ジョンソン効果

総括原価方式への批判＝事業報酬増大のために過大な資産を持つとするのではないか  
コンテストビリティ理論

潜在的な新規参入の脅威＝市場による圧力が必要ではないか

⇒規制緩和へ

### 3.2 現実の公益事業への競争政策の導入

#### 1990年代の第3次行革審、日米構造協議より

#### 「規制緩和」政策における目的の変化

当初の「行政機構の硬直性の打破（手続きの簡素化）」から、(5)消費者利益の実現へ（資料4、5）  
独占容認から独占禁止へ

#### 資料4

…独占禁止法第1条では、「事業者の創意を發揮させ、事業活動を盛んにし、雇用及び国民実所得の水準を高め、以て、一般消費者の利益を確保するとともに、国民経済の民主的で健全な発達を促進する」とされている。この部分については、独占禁止法の直接目的である「公正かつ自由な競争の促進」の効果（間接目的、究極的な目的）であると解されている。こうした「公正かつ自由な競争の促進」の様々な効果のうち、独占禁止法（競争法）が目指すべきものは、消費者利益の実現であるというのが、近年、共通の認識となっている…経済活動は、消費者（需要者）の好みに合致し、消費者が必要とする商品やサービス（商品等）を提供するために行われているのであり、また、消費者が選択し、購入するような商品等を生産し、販売する事業者が利益を得ることになる。このように、消費者利益の実現が経済全体の利益となることから見て、独占禁止法（競争法）が消費者の利益の実現を目指すのは、当然のことであろう。（菅久、2006、2-3頁）

#### 資料5

表1 各分野における規制緩和の経緯

	旅客鉄道事業	貨物鉄道事業	乗合バス事業	貸切バス事業	タクシー事業
法律名	鉄道事業法の一部改正する法律	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）	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	道路運送法の一部を改正する法律	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
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審判調整要件の廃止	路線毎の免許制 →事業者毎の許可制	事業区域毎の免許制 →事業者毎の許可制	事業区域毎の免許制 →事業者毎の許可制
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）	許可制 →事前届出制（6ヶ月前）	許可制 →事後届出制	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）	上限の認可等の事前規制 →廃止	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）	認可制 →認可制（認可基準を上限価格の基準に変更）
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円滑化措置を努力義務付け	運行管理者の資格試験制度の創設（なお、貸切バス事業にも同様の措置を追加）		運行管理者の資格試験制度の創設緊急調整措置の導入
スケジュール	公布 1999年5月21日 施行 2000年3月1日	公布 2002年6月19日 施行 2003年4月1日	公布 2000年5月26日 施行 2002年2月1日	公布 1999年5月21日 施行 2000年2月1日	公布 2000年5月26日 施行 2002年2月1日
	トラック事業	貨物運送取扱事業	国内旅客船事業	港湾運送事業	国内航空運送事業
法律名	貨物自動車運送事業法の一部改正（鉄道事業法等の一部を改正する法律）	貨物運送取扱事業法の一部改正（鉄道事業法等の一部を改正する法律）	海上運送法の一部を改正する法律	港湾運送事業法の一部を改正する法律	航空法の一部を改正する法律
参入	許可制	（運送取扱事業） 登録制 →廃止 （第一種利用運送事業） 許可制 →登録制 （第二種利用運送事業） 幹線輸送機関を航空及び鉄道に限定 →海運による幹線輸送も対象に追加	航路毎の免許制 →航路毎の許可制	主要9港について免許制 →許可制	路線毎の免許制 →事業者毎の許可制
退出	届出制	届出制	許可制 →事前届出制（30日前、指定区間に係るものは6ヶ月前）	主要9港について許可制 →事前届出制（30日前）	休止の許可 →路線の廃止に係る運輸計画の変更届出（原則6ヶ月前）
運賃・料金	事前届出制・変更命令可能 →廃止	事前届出制 →廃止	認可制 →事前届出制（指定区間に係るものは上限認可制の下での事前届出制）（変更命令可能）	主要9港について認可制 →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	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	利用運送事業者が行う貨物の荷造り等に関する安全確保の義務付け「貨物利用運送事業法」に題名変更	指定区間における参入の際の許可基準の強化	港湾運送の安定化策（事業者の欠格事由の拡充等）の導入	混雑飛行場使用の許可制度の創設
スケジュール	公布 2002年6月19日 施行 2003年4月1日	公布 2002年6月19日 施行 2003年4月1日	公布 1999年6月11日 施行 2000年10月1日	公布 2000年5月17日 施行 2000年11月1日	公布 1999年6月11日 施行 2000年2月1日

出所：国土交通省編「2015年版 国土交通白書」日経印刷、2015年7月、第II部第3節図表II-1-3-1 各分野における規制緩和総括表より。

## 「経済的規制の緩和」と「社会的規制の強化」の関係（資料 6）

### 資料 6

規制緩和論者は、経済的規制を緩和しても社会的規制を強化すれば安全性の確保や労働者の権利確保に支障はないと主張したが、近年ではほとんど聞かない。「経済的規制の緩和」とは、参入・撤退、運賃・料金、サービスの質等に関する規制の緩和をいう。「社会的規制の強化」は、消費者や労働者の安全及び労働条件等の確保に関する規制強化であり、道路運送法や労働法等の強化である。しかし、経済的規制を緩和しすぎれば、競争の激化による労働者の賃金や労働条件が引き下げられるため、社会的規制を遵守できなくなる。社会的規制を強化し、業界がそれを遵守したくても、遵守できる環境がないのである。従って、両者は密接不可分の関係にある。「経済的規制の緩和」は、過当競争による運賃・料金引き下げ圧力の高揚やダンピングの常態化とともに、コスト削減に伴う労働賃金等、労働条件の引下げ等として現われる。「経済的規制の緩和」によって賃金は下げられ、労働条件の悪化にあえぐ労働者は、自発的な「社会的規制破り」をせざるを得なくなり、自己を誘発するのである。（香川、2017、30 頁）

しかし、最近でも経済的規制の緩和によると考えられる事故あり  
…山陽自動車道トンネルトラック事故（2016 年 3 月）（資料 7）

### 資料 7

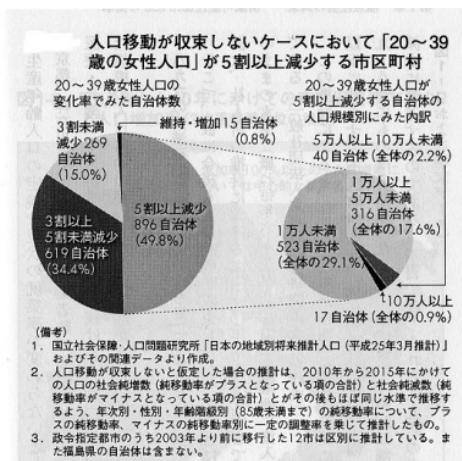
東広島市の山陽自動車道「八本松トンネル」で今年3月、2人が死亡した多重衝突事故で、広島県警は23日、事故を起こしたトラック運転手の勤務先の運送会社「ゴーチマルエキスライン」（本社・埼玉県川口市）の計4カ所を、道交法違反（過労運転の下命）の疑いで家宅捜索した…資料を解析して会社の管理態勢の解明を図る。これまでの県警の調べによると、事故までの約2カ月間に皆見被告の休日は3日間しかなかった。事故前1カ月間の拘束時間も、厚生労働省が定めたトラック運転手の上限より100時間多い約420時間に上っていたとされる。県警は、無理な運行スケジュールが事故の背景にあり、同社幹部が運転手の過労を知りながら運転を強いた可能性もあるとみて、慎重に捜査を進めている。（毎日新聞、2016）

◎(6) 規制緩和の弊害 ⇒ 規制を強化すればいいのか

## 4 供給対象の日本社会の変化

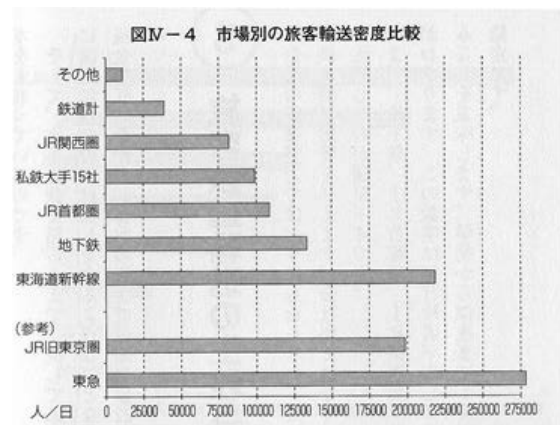
「消滅可能性都市」という現実（資料 8）

### 資料 8



出所) 増田 (2014), 30 頁。

### 資料 9



出所) 福井 (2012), 94 頁。

「この推計によると、2010年から40年までの間に「20-39歳の女性人口」が5割以下に減少する市区町村数は、現在の推計に比べて大幅に増加し、896自治体、全体の49.8%にもものぼる結果となった。実に自治体の約5割は、このままいくと将来急激な人口減少に遭遇するのである。本書では、これら896の自治体を「消滅可能性都市」とした。」（増田、2014、29頁）

## 現在でも厳しい鉄道事業

10万人/日が採算点、輸送密度の高い都市圏鉄道でしか鉄道は生き残れないのか。(資料9, 10)

### 資料10

要するに、都市圏鉄道が高い密度で利用されている輸送市場というのは、鉄道しか選択肢がない市場ということです。しょうがないから鉄道を利用しているのです。だからこそ、利用者が不快な思いをさせることが多かった国鉄末期ですら、JR 首都圏輸送量は減るところか増加していたのです。(福井, 2012, 95頁)

### ◎(7)企業性の発揮の難しさ

## 5 まちづくりに携わる公益事業へ

横浜市と東急電鉄による「次世代の郊外のまちづくり」(資料11)

### 資料11

過去の日本は列島のあちらこちらで田畑山林原野を開発し、住宅地を拡散させてきた。人口減少社会においては、もう無闇に都市開発をするのではなく、少しずつ都市を縮退させてコンパクトなまちづくりを志向するスマート・シュリンクという発想が重要になってくる。従って社会課題解決を新規開発によるニューフロンティアに求めるのではなく、既存の街中で産官学民の叢智を結集して解決を図ることが大事である。/また、これまで行政も各デベロッパーもまちづくりを都市計画と建築の視点からでしか考えてこなかった反省がある。やはり人が日々の営みを送る場所である街と住まい、暮らし、コミュニティというものを中心に据えた上で、地域をいかに無理なく持続させるか、いかにスムーズに世代循環を図るか、いかに多様な住み手を受け入れていくかなどが試されてくる。(東浦, 2013, 237-8頁)

### 産官学民の英知の結集

…(8)双方向型の供給形態の模索

…新たな公益事業に向けて

※「日常」を守ることの大切さについて:yuki mizobata (2013)「3.11\_東日本大震災\_ONE OK ROCK 「Be the light」」<https://www.youtube.com/watch?v=CM9SCJkalu4>, 2017/10/06

## 6 講義計画

月	日	曜日	時限	回数	備考
10	6	金	4	1	ガイダンス
10	13	金	4	2	航空事業
10	20	金	4	3	電気事業
10	27	金	4	4	関電西村様のご講演
11	10	金	4	5	ガス事業
11	17	金	4	6	通信事業
11	22	水	4	7	放送事業
11	24	金	4	8	郵便事業
12	1	金	4	9	京阪電鉄前田様ご講演
12	8	金	4	10	鉄道事業1
12	15	金	4	11	バス事業
12	22	金	4	12	水道事業
1	19	金	4	13	スマートシティor環境統合型生産システム
1	26	金	4	14	積水ハウスの方のご講演

## 7 評価方法

出席点、試験等で評価

## 8 テキスト

特別、テキストを使用しない。

なお、サブテキストを以下に示す。

小坂直人（2005）『公益と公共性—公益は誰に属するか』日本経済評論社。

中瀬哲史（2016）『エッセンシャル経営史』中央経済社

ネットワーク・ビジネス研究会（2004）『ネットワーク・ビジネスの新展開』八千代出版。

## 9 参考文献

香川正敏（2017）「交通事業の安全性と規制緩和政策-トラック事業を中心に-」熊本学園大学産業経営研究所『産業経営研究』第36号、19-34頁/菅久修一（2006）、「公益事業等の規制分野に対する公正取引委員会の取組み」『公正取引』672号、2-6頁/小坂直人（2005）、『公益と公共性—公益は誰に属するか』日本経済評論社/東浦亮典（2013）『現在知 vol.1 郊外その危機と再生』NHK ブックス、219-56頁/ネットワーク・ビジネス研究会（2004）、『ネットワーク・ビジネスの新展開』八千代出版/福井義高（2012）『鉄道は生き残れるか』中央経済社/毎日新聞（2016）「山陽道トンネル事故 トラック運転手の勤務先を自宅検索」『毎日新聞』2016年6月23日、<https://mainichi.jp/articles/20160624/k00/00m/040/082000c>, 2017/10/06/増田寛也（2014）『地方消滅』中公新書