

2019 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 回目であることから、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す。

進め方

1 公益事業とは何か/2 従来の公益事業の形態/3 公益事業のあり方に対する見直しへ/4 公益事業をめぐるいくつかの論点/5 公益事業に対する期待/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」

「日常不可欠な用益の提供」…「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（資料 1；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））

⇒「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

⇒(2)「必需性と独占」

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る、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)

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提供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 独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をイメージ
⇒(4) 参入・退出規制の導入の必要

ただし、企業性の発揮は微妙

3 公益事業のあり方に対する見直し

3.1 企業性の発揮の必要

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

不要なものの混入が可能…電気料金への接待費の混入？（資料 4）

資料 4

地域独占という事業形態を利用して吸い上げてきた電気料金を、電力各社は原発の裏仕事である「地元対策」や「政界工作」にも使ってきた。（12 頁）…川内原発の建設工事は、地元との関係を深めたが、「九電と業者の癒着を生むことになった」とも、徳田氏は明かした。「1979 年の着工後、土木・建築工事担当の九電社員が週末になると、ゼネコンや地元業者の車に乗せてもらい、ゴルフの接待を受けていました。夜はそのまま宴会の接待でした。こうした癒着からが 5、6 年も続いたので、本店に問題だと訴えたことがあります。業者側の接待費は、原発の工事費から出されたようなもの。もとを正せば、九電社員への接待費は電気料金から出されたことになるのです。」（62 頁）

コンテストビリティ理論

(5) 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 消費者利益の向上

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、**(6) 消費者利益の実現へ**（資料 5）

独占容認から独占禁止、競争の導入

消費者の選択（DVD1）

資料 5

…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）

「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、事故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)

◎(7)規制緩和の弊害か

⇒規制を強化すればいいのか

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)

4 公益事業をめぐるいくつかの論点

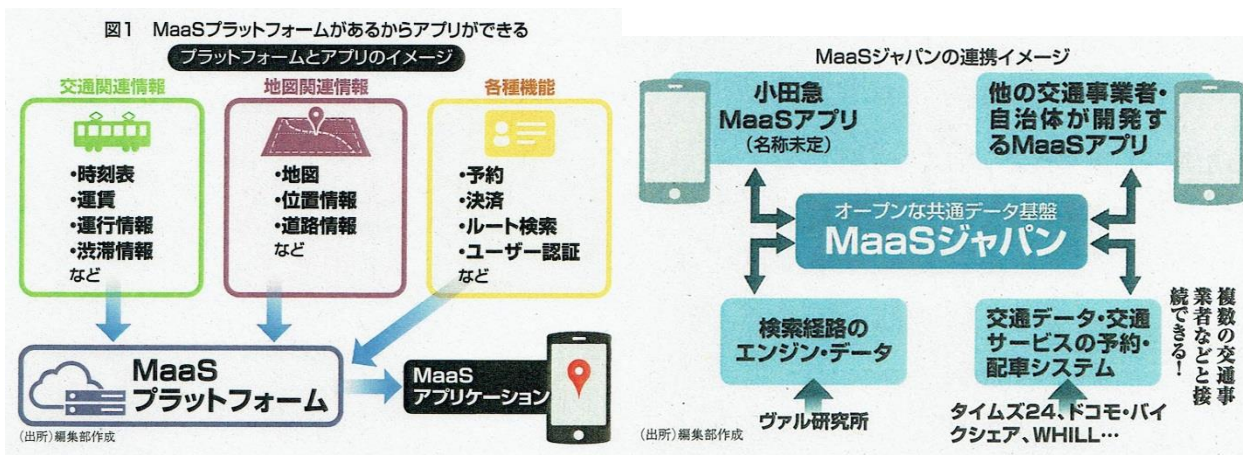
企業性の発揮の成功例

(7)JR 東日本の駅ナカ (DVD2)

技術革新の影響

MaaSの進展(資料8) (DVD3)

資料8

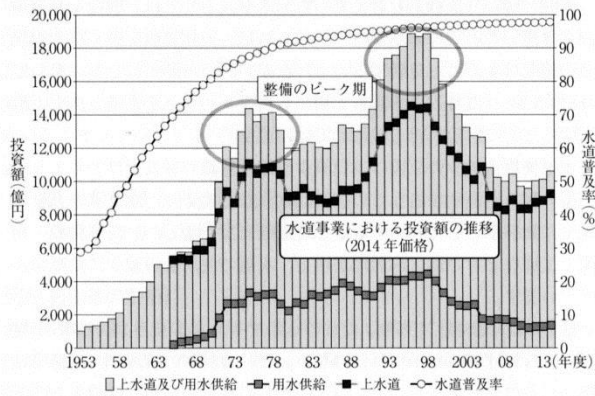


出所 『エコノミスト』編集部 (2019)。

老朽化への対策の必要

実は、以上だった水道事業への投資(資料9), 否定できない老朽化の進展
 解決策は、民営化, 広域化なのか

資料 9



図表P-2 水道の普及率、水道事業における投資額の推移
注：原典は『水道統計』2014年。
資料：同前。

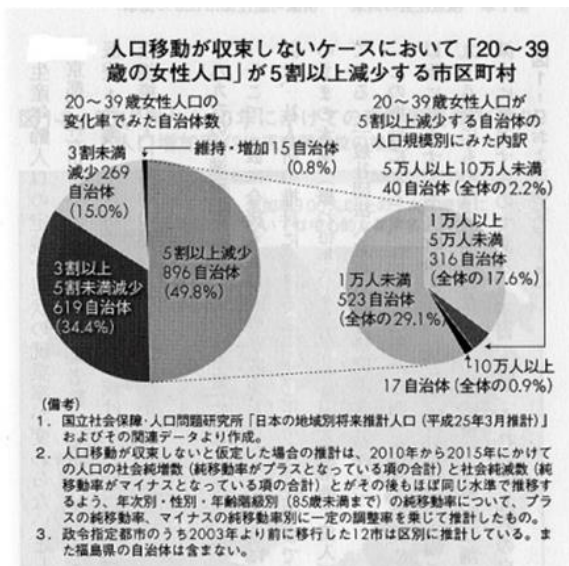
出所) 『水道統計』2014年。

5 公益事業への期待

「消滅可能性都市」という予測 (資料 10)

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)

資料 10



出所) 増田 (2014), 30頁。

まちづくりへの関与

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叡智を結集して

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

再生可能エネルギーの活用を通じた(8)地域創生 (DVD4)

6 講義計画

回数	月	日	曜日	内容
1	10	3	木	ガイダンス
2	10	10	木	エネルギー事業① (電気事業)
3	10	17	木	エネルギー事業② (ガス事業)
4	10	24	木	関西電力西村陽先生ご講演
5	10	31	木	水道事業
6	11	7	木	通信・放送事業① (通信事業)
7	11	14	木	通信・放送事業② (放送事業)
8	11	21	木	通信・放送事業③ (郵便事業)
9	11	28	木	運輸事業① (鉄道事業)
10	12	5	木	京阪電鉄前田先生他ご講演
11	12	12	木	運輸事業② (バス事業)
12	12	19	木	運輸事業③ (航空事業)
13	1	9	木	みやまスマートエネルギー磯部達先生ご講演
14	1	23	木	公益事業と環境統合型生産システム

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

朝日新聞特別報道部 (2014) 『原発利権を追う 電力をめぐるカネと権力の構造』 朝日新聞出版/『エコノミスト』 編集部 (2019) 「Q&A で学ぶ MaaS の基礎知識」 『週刊エコノミスト』 2019年7月30日号、18-19頁/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/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