

# 規制緩和

国土学アナリスト  
大石久和  
Hisakazu Ohishi

料金に見合う経費削減は必然となる。当然の帰着として、このメカニズムは成立するから、規制緩和とは経費削減と同意味となる。

実は、このバス事故以前にもタクシーの参入規制緩和でもよく似たことがあった。一連の規制緩和によって著しい増車が進み、厳しい競争が生まれたのである。その結果、運転手の給与は低下して、「タクシーの運転手は、結婚したり子供を持ちたりするな」ということか」と嘆く運転手も出る始末だった。そのため年金世代の高齢の経験者が再雇用されて、運転手の高齢化が急速に進んだ。また、無理な運行をしても稼がなければならなくなったから、乗客を乗せている実車中の事故まで増えてしまった。

タクシーは、供給が増えれば需要が増えるという図式が成立しにくい。バスや電車を選んで移動している人は、タクシー料金が少し安くなくなったからといって簡単に転換してくるわけがないのだ。したがって、著しい増車は、限られた顧客の激しい奪い合いを生むことは必然だったのである。

また、数少ない海外経験しかないが、その経験では「同一地域同一料金のシステム」があったように思う。パリでタクシーに乗れば、いつも同

## 規

制緩和反対論者のもう一つのよりどころは『競争が安全をおびやかす』という主張である。しかし、この点については、競争を抑制すれば安全対策が重視されるという保証は全くなく、安全規制と競争抑制規制をリンクさせる考え方は非常に危険であること、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論じることのできることを、そして競争を導入しても安全規制を独立に行うことは可能である、ということを述べておけば足りるだろう。」(規制破壊・東洋経済新報社・一九九五年七月)

高速道路で違法な運行をしていたバスツアーの乗客が数名亡くなるという事故が今年の五月の連休での大きな話題となった。安い金額で長距離の移動ができることが売りのバスツアー会社が乱立気味に設立されて過当競争が生じ、地理にも疎く日本語もあまり使えない運転手が、安い賃金で長距離運転するという事態が生じていたのである。

こうしたツアーが簡単に企画できるのは、かつて、盛んに唱えられた規制緩和の結果である。それが、金額の低下をもたらして消費者には喜ばれたが、安全性の確保に問題はなかったのか

じ距離行けば同じ料金だったように記憶するのだ。ところが、規制緩和のわが国では、いろいろな価格でのサービス提供となったから、乗る会社によって料金がまちまちで、いくらほど小銭を持つておればどこまで行けるかがわかりにくくなった。これも乗客には不親切なことであった。

本コラムで一九九五年が日本の転換点になったのだとの説を記したことがある。阪神・淡路大震災や地下鉄サリン事件が起きた年で、作家の村上春樹氏がこの年から日本人は悲観的になったという年であった。この年に武村蔵相の財政危機宣言があり、この後は、何でもかんでもとにかく歳出削減となって、すでにデフレの兆候があったにもかかわらずデフレ促進策に精を出して行く始まりの年でもあったが、思い起こせば、『規制破壊』という本が出版されたように規制緩和大合唱の年でもあったのだ。

手段が目的化してしまうという失敗をわれわれはよく犯す。それは最近の地方分権論にも顕著に現れている。府県の緩やかな連合体である「広域連合」には、大災害対応が不可能だと東日本大震災を被災した東北の知事が言うにもかかわらず、論説は「国と地方で災害対応に当たればいいのだから、国の出先機関は広域連合に移

が問われているのである。

冒頭の文章は、一九九五年当時大変にもはやされた規制緩和論者の著作からの引用である。巧妙なレトリックが駆使されており、「競争が安全をおびやかす」のではないかとの問いに対しては、逆に「競争の抑制が安全を生むのか」と反論して、まともには答えていない。また、「安全規制を独立に行えばいい」というが、その安全規制が競争を阻害しているとの主張から規制緩和を説いていたのだから、まるで矛盾している。

こうした事故が起こってしまうと、メディアには「国交省には責任はないのか」といった記事や投書が踊ることになった。「指針や基準が甘かったのではないか」と指摘して、「国への責任追及の手を緩めるな」と主張する。あれだけ規制緩和礼賛一辺倒だったメディアが実に簡単に、「規制を行わなかった官庁の責任はないのか」と転換するのである。

参入条件を緩めなければ、数多い参入者は生まれない。参入者の数が多くなれば、料金も劇的には下がらない。参入への壁が低くなれば誰でもが参入できるから、激しい競争が生じるが、料金の差別化が一番わかり易いために料金は下がる。慈善事業で起業する人はいないから、

せばいい」と説く始末だ。

ここでは、地方分権が完全に目的化している。地方分権は人々が、より安全に、より効率的に暮らしていけるようにするための手段でしかない。そのことが、どこかに吹っ飛んでいるのだ。緩やかな府県の連合体という組織の性格のために、迅速な意思決定や合意形成が困難であるから、広域連合では災害対応はできないと当事者が言うのに、「国などの関係者が協力してやればいい」というのだから不思議な話だ。結局、「広域連合に移すことは、分権時代にふさわしいからやるのだ」と言っているにすぎないではないか。

規制緩和時代も同様だったのである。手段でしかない規制緩和が目的化してしまい、ついには「破壊」とまで主張する始末となったのである。規制緩和とは、安全や秩序といった名目を掲げてやってくる政府などからの規制を排除して、小さな政府を指向し、「民間や市場に自由にやらせればうまくいく」との新自由主義の経済が根底の信念になっている。

しかし、ジョージ・ソロスは、その経済学的前提を疑い、規制破壊がめざす「市場主義は、その最大の特徴が没道徳的であるという点である」と喝破しているのである。