

成長戦略に向けた政策の 基本姿勢

2009年11月16日

慶應義塾大学 中条潮

- 政策で対応すべきもの
＝市場の失敗が存在する場合
かつ、その失敗の結果が政府の失敗より
大きい場合

今回は外部不経済についての議論は割愛

1. 市場環境の変化と世界の趨勢

- 1) 先行投資型から需要即応型・即戦力型へ
- 2) 集権的意思決定システムから分権的意思決定システムへ
- 3) 世界的な規制改革と自由化の流れ

2. あるべき政策の方向性

- 1) 自由かつグローバルな競争市場を前提とした政策
- 2) 社会資本整備・運営の市場化

1. 市場環境の変化と世界の趨勢

- 1) 先行投資型から需要即応型・即戦力型へ
- 2) 集権的意思決定システムから分権的意思決定システムへ
- 3) 世界的な規制改革と自由化の流れ

1) 先行投資型から 需要即応型・即戦力型へ

- 低成長・成熟化経済の下では、
限られた資金のもとで、無駄な投資を回避する必要
→費用有効度の高い選択的な投資と運営。
＝「**選択と集中**」

→需要即応型・即戦力型

→「国土の均衡ある発展」からの脱却

＝「伸びるところが伸びるのを邪魔しない」

→市場機構の活用

(利用者ニーズを第一に考えた社会資本整備)

2) 集権的意思決定システムから 分権的意思決定システムへ

- 経済の成熟化→需要の多様化→選択の可能性向上必要→分権的意思決定

→①市場機構の活用。

=国が足を引っ張らない。

→②市場機構の有効に機能しない分野では、なるべく小グループによる分権的意思決定が行い得るような制度を用意する。→地方分権化。

3) 世界的な規制改革と自由化の流れ

好むと好まざるとを問わず.....

- 海運はほぼ完全な自由市場
- 航空輸送市場も、
世界の9割の市場の大部分が自由化
世界の9割の市場の相互を結ぶ国際航空も大半が自由化協定
- 社会資本の市場化・グローバル化
空港・港湾の民営化・グローバル競争
グローバル・ハブ空港・港湾の喪失

日本は世界に20年の遅れ(参考資料参照)

要請されるスピード性

- グローバリゼーションに対応した政策転換は、未来志向に基づいて、**大胆かつスピード感をもって**、世界にさきがけて実現していく必要がある。
- 世界が自由な市場競争に基づいた開放型で進んでいく時代に、日本だけが保護主義的な体制を残していても、**日本はバイパスされ**、世界から取り残されてしまうだけ。

2. あるべき政策の方向性

- 1) 自由かつグローバルな競争市場を前提とした政策
(世界趨勢かつ**世界を先取りした航空政策・海運政策**)
- 2) 社会資本整備・運営の市場化
需要に対応した整備・運営
(社会資本を使う利用者・企業の便益向上→国際競争力の向上)
 - **選択と集中**
 - **市場機構の活用＋民営化**

1) 自由かつグローバルな競争市場を 前提とした政策の必要性

- 外資規制の撤廃・カボタージュの自由化（国内航空、内航）
- オープンスカイの促進（首都圏を含めたオープンスカイの実現）
- 本邦航空会社・海運会社の競争力を阻害している規制の緩和
 - 航空機・乗員の相互承認の促進
 - 労働市場の自由化
 - 課税制度の改革
 - 不採算サービスからの撤退の自由

2) 社会資本整備・運営の市場化 ～需要に対応したターミナル施設の用意と効率的な運営～

(1) 全国プール制・内部補助体系の是正

(2) 民営化

1) 全国プール制

・内部補助体系の是正

- 市場機構の活用＝受益と負担の一致必要
 - プール制・内部補助体系の是正
 - 民営化
- 市場機構の有効に機能しない分野→地方分権化→自治体の責任と権限の強化。
 - 不採算サービスの交付税化
(地方の自立を促すことが必要)

なぜ全国プール制・内部補助の 是正が必要か

- ネットワークが拡大すればするほど相互依存性は希薄→今後のハード・インフラ整備がもたらす外部効果は小規模かつ局所的。
- 本来投資すべき地域で投資が遅れ、混雑を発生させ、大きな経済的損失。
- 大都市部と地方部との間で、あるいは主要幹線部と閑散路線との間での負担の不公平。

京浜港を取り巻く状況

- アジア諸港の躍進により我が国の相対的地位が低下
- 船舶の大型船化を進め運航効率を追及する船会社が寄港地の絞込みを進める中、京浜港の基幹航路の寄港頻度低下が危惧

1	ニューヨーク/ニュージャージー	1,947
3	香港	1,465
4	神戸	1,456
5	高雄	979
6	シンガポール	917

1(1)	シンガポール	24,792
2(2)	香港	23,230
3(3)	上海	21,710
4(4)	深セン	18,469
5(5)	釜山	12,030
6(6)	高雄	9,774

12	横浜	722
16	釜山	634
18	東京	632

23(21)	東京	3,943
27(27)	横浜	3,200

- 京浜港を取り巻く状況を踏まえ、三港の港湾管理者が危機感を共有
- 三港の地域特性を活かし、一層の連携強化を図ることが、東京湾の集荷力の強化と基幹航路の維持拡大に寄与

- 首都圏での改善がなければ地方振興もありえない。
 - a) 国際競争力の視点:「経済のハブ」としての地位を喪い、日本の経済力低下を招く。
 - b) 首都圏整備がなければ地方での改善便益が生かされない。
- 政治的資金配分方式からの脱却
- 縦割りからの脱却→プール制度の廃止と地方分権化(交付税への吸収)
- 地方の自立を阻害

2) 市場機構の活用と民営化

- 経営の効率化・整備の効率化
- 受益と負担の一致
- 利用者ニーズへの対応
- 周辺整備との経営一体化→外部効果の内部化

社会資本整備に関する 主な具体的施策項目

☆特別会計制度の解体と民営化

☆大都市圏社会資本整備の
遅れの回復と過大投資の後始末

- ・首都圏社会資本整備の遅れの回復
- ・閑空問題の早期解決

☆特別会計制度の解体と民営化

- 空港(港湾)特別勘定の解体
 - ・各空港(港)ごとの独立採算・民営化
(まずは株式会社化)
 - 不採算空港(港)の自治体による維持ないし廃港の選択
- ・管制の民営化
- 道路整備特別会計の解体→幹線道路の公社化→民営化
地方道路の自治体による維持

☆大都市圏社会資本整備の 遅れの回復と過大投資の後始末

- 2030年の需要に対応し得る首都圏空港容量の拡大
- 当面2010年の羽田国際枠の拡大
- 成田、羽田の独立民営化・競争促進
人為的な棲み分けを行わない
- 中枢港湾の合体と民営化による中枢港湾機能の確保
- 外郭環状道路の早期完成
- 関空問題の早期解決
関西、伊丹、神戸の民間売却→競争による淘汰
人為的な棲み分けを行わない

忘れられている政策

- 大都市道路政策
- 整備新幹線問題
- 地方交通・地域交通の活性化