

2000年の本。

行政手続法については、天草ガスのケースが示すように、その有効性に期待がかけられている。天草ガスというのはプロパン・ガスの会社で、この分野では、他事業者の領域に進出する場合、その領域の事業者の了解を得てこないと進出してはならないという行政指導がかけられていた。しかし、**行政指導は法律に基づかないから、民間企業はこれを守る義務はない**。行政手続法に照らせば、企業は行政指導に従わなくてもよいことが明示されている。にもかかわらず、行政指導を無視しようとした天草ガスに対して、担当官庁の通産省が待ったをかけた。天草ガスは行政手続法に基づいて訴える準備をしたところ、訴えられるとマズイと判断した通産省はこの行政指導を廃止した。

天草ガスのようなケースは、行政手続法が成立していなければ行政指導の不透明性の中で葬られてしまった可能性が高い。行政指導という日本独特の不透明な規制も、もっと行政手続法が活用されれば、姿を消すはずである。

ただ、これには天草ガスのように、行政手続法を積極的に活用して規制に挑戦しようとの事業者側の姿勢が求められることは言うまでもない。

また、規制情報の公開によって、「**どういう理由でどのようなデータに基づいてどのような根拠で免許の交付・価格の認可・申請の却下を行ったか**」についての資料の開示が求められるようになれば、既存企業の既得権を擁護しがちな規制所管省庁の不透明な免許行政を牽制することができるようになる。

ところで、このような規制の連鎖を経験すると、事業者には、当然、競争しようとの意欲が失われてしまう。**すべて政府の認可が必要であり、新しいことを始めようとしても横並びで規制されてしまうのでは、マーケティングなど考えてもムダなだけだ**。そうなると、事業者は楽な方向に向いてしまう。一方で、競争がないのだから、コストを価格に転嫁しても消費者は逃げない。こうして**無気力な経営がその産業の効率を低下させていく**。

航空やバスの例で説明したように、量的規制は競争を抑制することによって消費者利益を損ない、産業の活性化を阻害している。しかし、それならば、**なぜ、そんな評判の悪い量的規制が長い間維持されてきたのだろうか**。

競争を抑制する量的規制を正当化する理由として伝統的にあげられてきたのは、「社会的に必要だが赤字のサービスを維持するためには、同じ企業の中の採算サービスで超過利潤を得る必要がある。そのためには競争を抑制して独占を認める必要がある」という考え方だ。この、同じ企業の中の採算分野の利用者の負担によって不採算分野の利用者の赤字を補填することを、同じ企業内での補助という意味で「内部補助」と呼ぶ。

量的規制が伝統的になされてきた交通・公益事業などの業界では、事業者は内部補

助の見返りとして独占が認められてきた。たとえば、バス会社は、赤字の不採算路線を黒字の路線の収入で維持することを条件に、免許制度によって新規参入者から守られてきた。

競争を抑制する量的規制の緩和に反対する人々の主張も、この点に集中する。規制緩和して競争を認めれば、離島の航空路線とか、過疎地域のバス路線など、社会的に必要なが赤字のサービスがなくなってしまうのではないか、というものだ。

しかし、この主張は、「社会的に必要なサービス」を維持する方法としては内部補助しかない、という前提に立つ議論だ。そういったサービスを維持するのに別のもっと効率的な方法があれば、それに変えるべきであって、内部補助にこだわる必要は全くない。同じ企業の中の採算サービスの利用者に負担させるのではなく、**国民全体で負担する方法もある**。これを「外部補助」と呼ぶこととすると、内部補助は外部補助に比べて以下の点で非合理的ないし非効率な補助の方法である。

車検： 「前整備後検査」 → 「前検査後整備」

「検査」を通りさえすれば、場合によっては国の検査手数料 1400 円だけですますことができる。