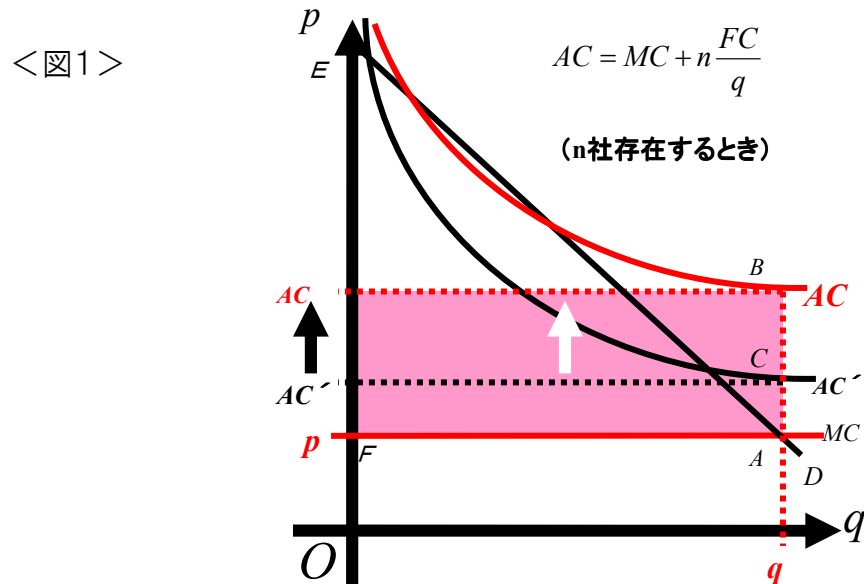


### ③ ミクロ経済的な公共政策に関する問題

前章では、民間努力による内外価格差の縮小を見てきた。では、政府の影響が強い市場の内外価格差はどうであろうか。この市場には、公共料金と呼ばれる分野が多いが、これらに関してのG5の首都の物価を比較したものが表1及び表2である。表によれば、この10年ほどで日本の公共料金の内外価格差は縮小してきたと言えるが、近年の円安を考慮しても相変わらず高い水準にあると言えるだろう。特に、英米に対しての差の大きさは顕著である。公共料金の水準は、それを消費する直接の消費者のみならず、他の産業におけるコストにも影響すると考えられる。よって、我が国の公共料金の高水準は日本経済全体の物価のうち大きなウェートを占め、家計面では豊かさの実感が得られないこと、企業面では国際競争力への悪影響などが問題となる。対して、英米両国の公共料金が低水準である理由に、1980年前後に成立したサッチャー・レーガンなどの新保守主義政権以降、規制緩和政策が推進されたことが関係される。本章では、日本の産業規制の現状を、これらの国と比較しつつ、自然独占型市場とそうではない産業分野(ここでは潜在競争市場とする)に分けて分析したい。

#### a) 自然独占型市場

この分野には、鉄道・高速道路・郵便・電力・都市ガス・水道・通信などの非貿易財の事業が分類される。これらは、開発のための巨額の固定費用を要し、複数の会社で事業を分担するよりも一社によって行ったほうが少ない費用で済むことが自然独占の根拠とされてきた。この状況を分析したものが図1である。





用を最小化し生産の効率化を図るにはどのような方法があるだろうか。今回は、料金規制について考える。

表で見てもらった通り、公共料金は日本が高く欧米で安いという傾向がある。前者で用いられているのが総括原価方式で、後者ではインセンティブ価格規制が採用されている。それぞれの制度を分析しよう。

### ① 総括原価方式

これは、効率的な経営を前提とした費用に適正な利潤(株式配当など)を加えたものと、総収入が、同じになるような料金を政府が設定するものである。

つまり、とある企業において、

$$(\text{総収入:TR}) = (\text{一定の利潤:a}) + (\text{総費用:TC}) \quad (a \text{ は定数})$$

が成立する。

また、(料金:p) = (総収入:TR) / (生産量:q) とすれば、

$$p = TR/q = a/q + TC/q = a/q + AC \quad (AC : \text{平均費用}) \text{ となる。}$$

(利潤:  $\pi$ ) = TR - TC より、

$$\pi = (a + TC) - TC = a \Rightarrow \text{利潤: } \pi = a \quad (a \text{ は定数})$$

となり、利潤最大化は費用の最小化と関係がないと言える。

そもそも、政府は企業より生産に関する情報が少なく(情報の非対称性)、正確な需要関数や費用関数を把握できず、企業にとって余裕のある利潤(a)を設定する可能性がある。その下で、企業にとって、利潤最大化は費用の最小化と関係がなく、企業は費用最小化の努力を怠る(コスト意識の欠如)。結果、非効率的な生産が起こり、費用の増加分を料金に転嫁されてしまうわけである。

### ② インセンティブ価格規制

これは、企業に効率化によって費用最小化させるような規制である。この規制では、

$$(\text{総収入:TR}) = a + b \times (\text{総費用:TC}) \quad (0 \leq b < 1) \quad \text{とする。}$$

ゆえに、

$$\text{料金: } p = a/q + b \cdot AC$$

$$\text{利潤: } \pi = TR - TC = (a + b \cdot TC) - TC = a - (1-b)TC \quad (0 < 1 - b \leq 1)$$

が導かれる。

ゆえに、 $\pi = a - (1-b)TC$  だから、TC が減少することで  $\pi$  は増加する。

よって、政府が  $a$  を正しく設定できなくとも、利潤を最大化のために、費用の削減、つまり、企業は生産の効率化を行う。よって、TC, AC は減少し、料金： $p = a/q + b \cdot AC$  も減少する。(図4を参照)

また、インセンティブ規制の中で最も激しいものは、プライス・キャップ制であるとされる。これは、価格に上限を設けるといふもので企業の収入は固定されるから、明らかに、企業は費用の最小化なくして、利潤の最大化をすることはできない。この制度を式で表すと、

$$\text{利潤} = a - (1-b) \times \text{総費用} = a - \text{総費用}$$

$$\text{総収入: } TR = a + b \cdot TC \quad b=0 \text{ とすると、 } TR = a$$

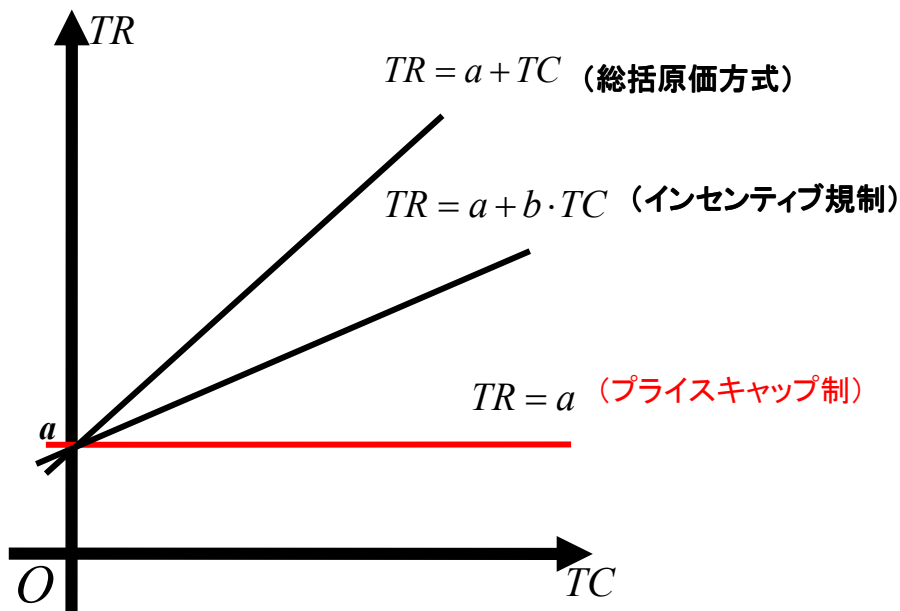
$$\therefore \text{料金: } p = a/q$$

$$\text{利潤: } \pi = TR - TC = a - TC \quad \text{となる。}$$

ここで出てきた、総括原価方式・インセンティブ規制・プライス・キャップ制をグラフで分析すると、以下の通りである。

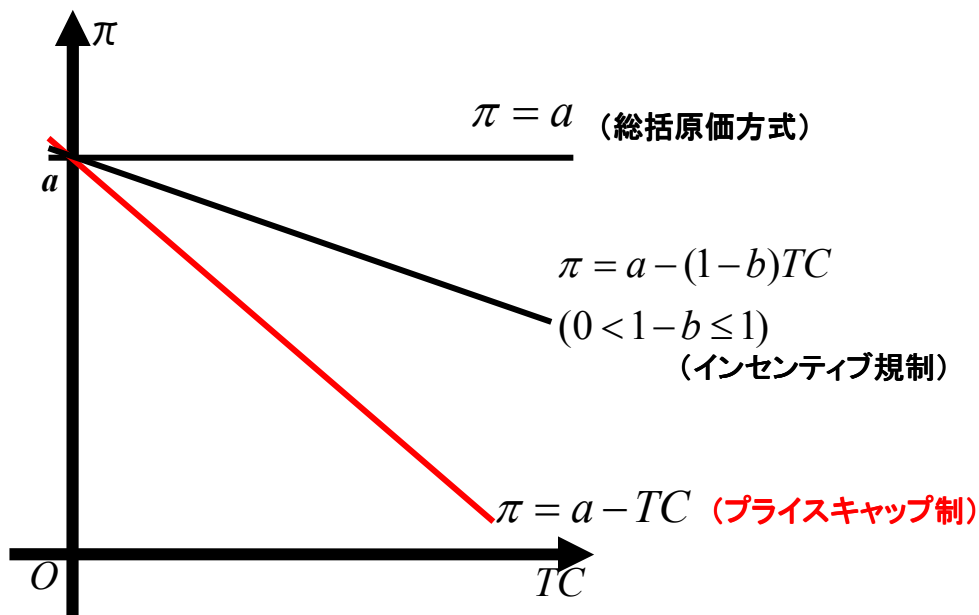
○収入と費用の関係

<図3>

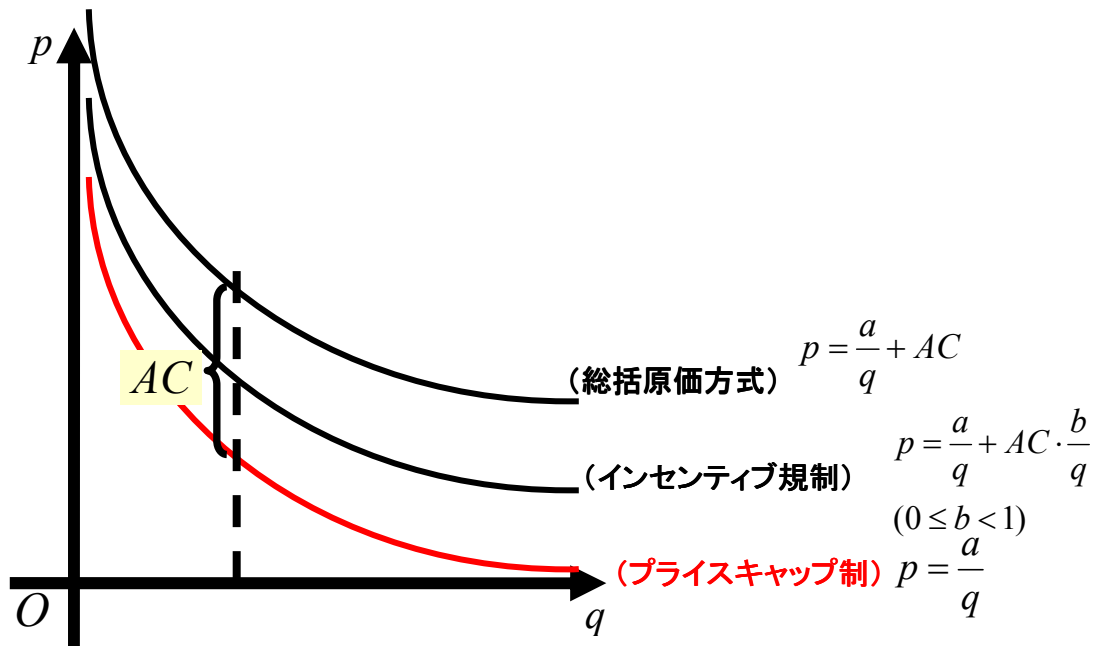


○利潤と費用の関係

<図4>



○料金の比較



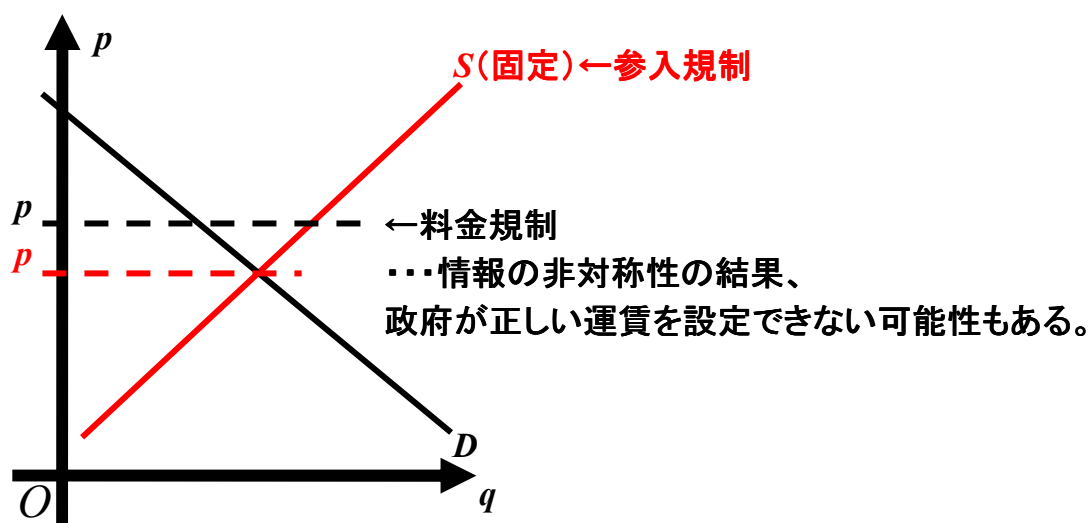
よって、総括原価方式は料金が高く、インセンティブ規制は、同様な費用( $AC$ )でも安いし、コスト削減によって $AC$ 自体も低下し、料金が安くなる傾向があるといえる。

## b) 潜在競争型市場

この分野は、バス・タクシー・航空などの非貿易財とコメ・タバコなどの貿易財に分けられる。これらに対する規制は、前者と後者に分けて述べることとする。

### ① 非貿易財の潜在競争型市場

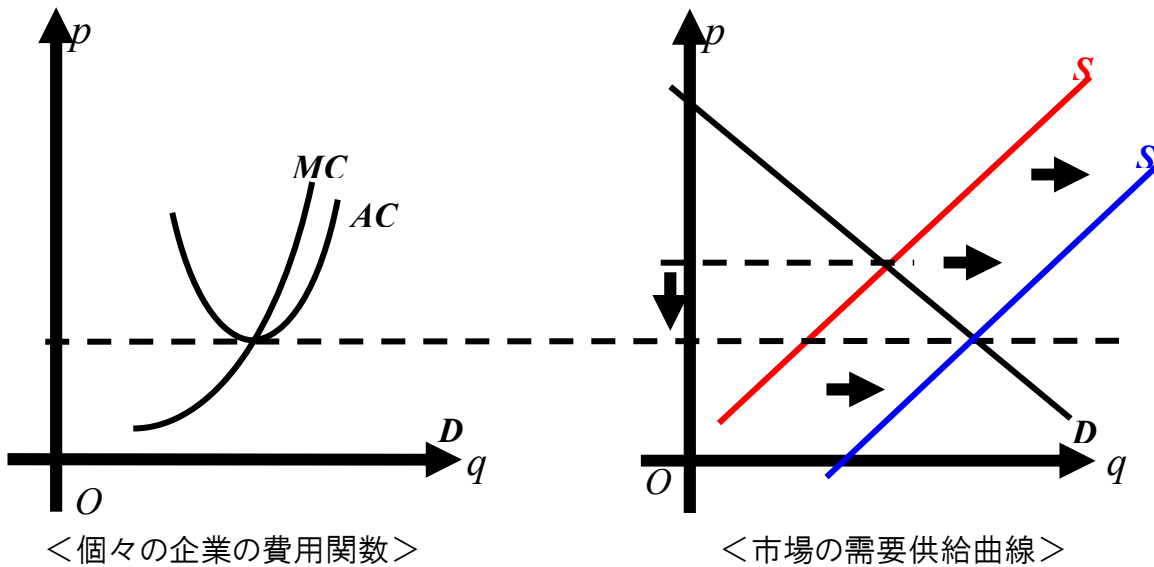
バス・タクシー・航空などの物流産業は安全性を問題として、政府の許認可によって事業者数を制限したり(免許制)、また、行きすぎた競争を避けるために料金を設定したりしている。この結果、当然ながら競争は阻害され、コスト意識の欠如により生産の非効率化が生じているとされている。(以下のグラフを参照)



しかし、近年の規制緩和政策による一部自由化によって、状況は変化してきている。表1と表2を比べても分かるように、バス、航空などでは、新規参入による競争加速によって、日本の料金は低下し、結果、これらの内外価格差は改善してきている。(図4を参照)

しかし、タクシーの内外価格差は大きいままである。これは、消費者路上で料金を知った上でのタクシーの選択できない(情報の非対称性)を理由として、タクシー業界及び彼らに働きかけられた一部の族議員が自由化に対して反対を続けているからである。

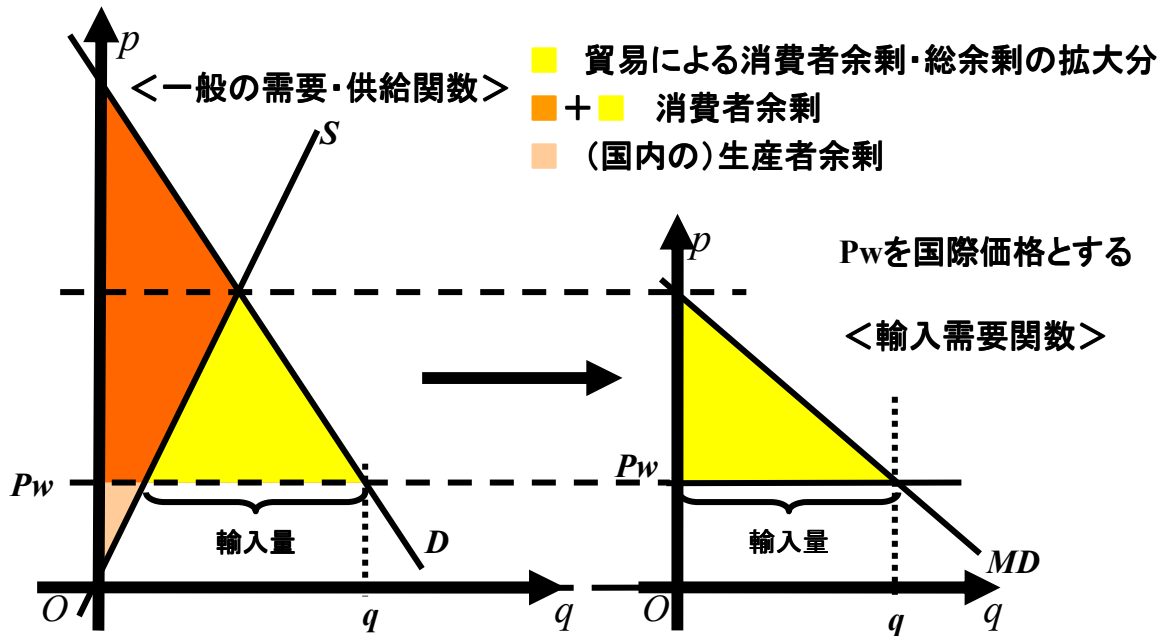
<図4>



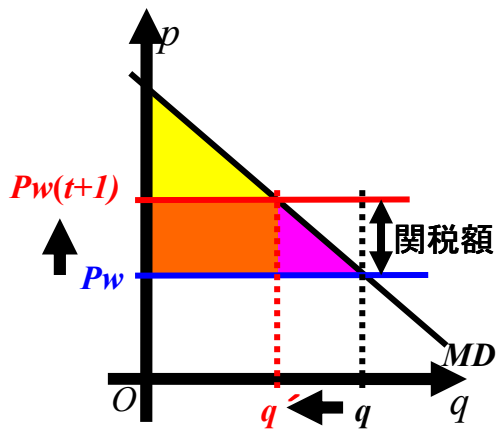
②貿易財の潜在競争型市場

これには、コメに代表される農産物などが挙げられる。安い海外産の農産物に対して、国内の農家を守るために、関税や数量制限が設定され、結果として価格高のみならず、社会的余剰も減少することもある。今回はコメの例を用い、この減少について、輸入需要関数を用いて、分析しようと思う。

※輸入需要関数とは、価格と輸入量の関係を示したものです。以下を参考にしてください。



仮に、日本のコメ市場が小さい場合に、以下のような輸入需要関数を考えれば良い。国際価格( $P_w$ )に対して、関税がかけられれば、当然、価格は上昇する。また、価格の上昇によって、輸入量が減少し、安価な商品が消費者が享受できなくなり、消費者余剰が減少する。結果、関税収入を鑑みても、死荷重が発生し、社会的余剰は関税導入前に比べ減少する。



### <輸入需要関数>

#### ・小国の場合

( $t$ : 税率 例えば、 $t=0.2 \rightarrow 2$ 割増)

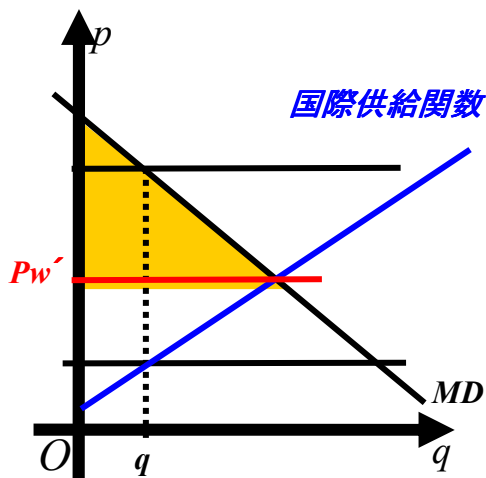
■ 貿易による消費者余剰の拡大分

■ 関税収入

■ 貿易によるDWL

→ 関税がいくらであろうとも、社会的余剰は縮小する。

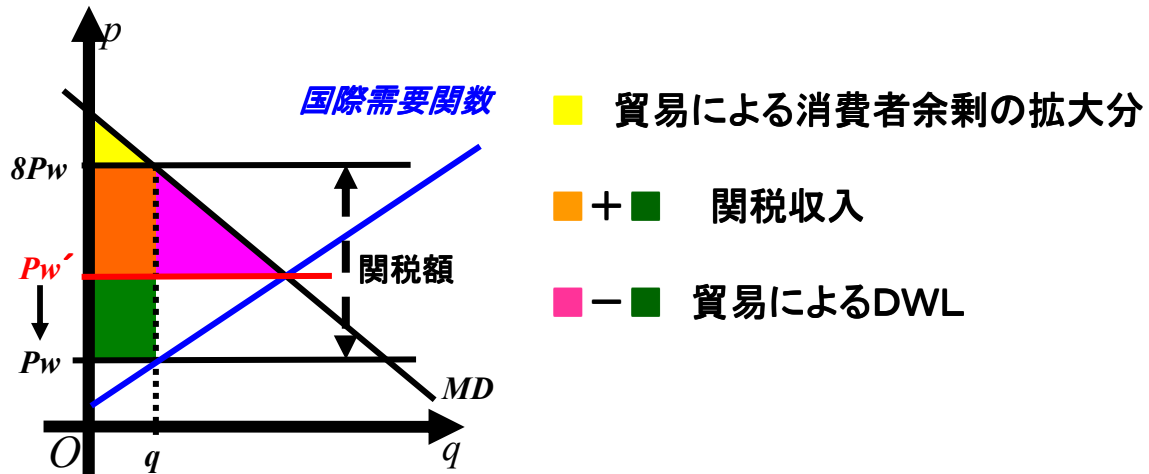
次に、日本のコメ市場が大きい場合に、以下にあるような国際需要関数を導入すれば良い。なぜ、これが過剰するかというと、輸入量が大きくなるにつれて、世界的にも供給量が増大し、国際価格も値上がりするからである。



■ 貿易による消費者余剰の拡大分



ここで、大国の場合に、関税を導入しよう。関税を導入すれば、国外価格は値上がりするが、国際価格は安くなる。ここで、日本のコメ関税が800%であることを考慮すると、余りにも関税率が高い結果、死荷重が大きすぎて、関税収入の増加分を差し引いても、社会的余剰は減少すると考えられる。当然ながら、国内価格は極めて高くなる。



【まとめ】

ここ10年間で、内外価格差は縮小傾向

【マクロ的要因】

・円安 ・デフレ

【ミクロ的要因】

・流通チャネルでの生産効率化の進展(流通革命)

・公共分野では、

競争導入により価格が低下した産業もあれば、  
生産の効率化が進展していない産業もある。

【参考文献】

・伊藤元重「なぜ日本の物価は高いのか」

・経済企画庁「物価レポート」

・山本哲三「規制改革の経済学」 など

・丸山雅祥「経営の経済学」

・小田切宏之「新しい産業組織論」

・保坂直達 白石義章「流通と経済」

·Luis Cabral 「Industrial Organization」