

【特別講義要旨 (1) '95.10.14】

## 公共料金の動向

藤 井 弥太郎

(慶応義塾大学商学部教授)

従来、交通（公益事業）の価格については、フルコスト規制（公正報酬率規制・レートベース規制）が採られてきた。これは、価格を、フルコストすなわち能率的経営下で生じる原価＋必要最低限の資本費用（公正報酬）の水準に規制する。この規制には、重要な欠陥が指摘されてきた。第一に、経営効率改善の誘引に乏しいこと。欠損を出さない程度の、しかし（超過）利潤も許さない程度の料金では、合理化や新商品開発の誘因がない。系として、過度に資本集約的な生産構造が選ばれる Averch-Johnson 効果が生じる可能性がある。第二に、半面で、投資誘因にも乏しいこと。利潤が公正報酬率に抑制される上に、赤字が表面化してはじめて料金改定が認められるから、内部蓄積の余裕がない。

さらに、技術の発達と市場の拡大により、交通機関の間、交通企業の間で競争が激化しているが、鉄道独占の時代に作られた規制では、企業の行動は束縛され、市場対応が困難になった。つまり、規制方法として陳腐化してきた。あわせて、規制手続きに要する費用や手間、コストや需要の情報の非対称性、官僚による査定の不透明性など、規制コストがつよく意識されるようになり、規制緩和・自由化が求められているわけである。

価格規制は、構造規制に伴うものである。したがって、価格規制よりも参入規制の緩和・撤廃により市場構造を競争的なものにし、価格規制を不要にすることが本来である。けれども、規模の経済そのほかの理由により参入が制度的にあるいは実質的に制限される場合には、価格規制が残らざるをえない。そのような状況で、従来のフルコスト規制の欠陥を克服する方式が提案されてきた。その一つに、上限価格 price-cap 規制があり、イギリスで一般化し、アメリカでも電気通信などの規制に採用されている。わが国でも、1994年の公共料金に関する閣議了解で、規制緩和の一環として上限価格制の検討がうたわれた。

しかし、イギリスにおける実際の運用を分析し、また理論的に問題点を明確にすると、ヤードスティックなフルコスト規制の改善策に比べた上限価格制の優越性には疑問がある。上限価格制は、上限の設定、それ以下の自由化、合理化要求率の設定、見直し期間の設定などの要素から成るが、わが国でそれが唱えられる場合、いずれかの要素が強調されていることが多い。たとえば、経済学者は自由化による合理化誘因を重視するのに対して、企業は物価連動による上限の自動的引き上げを期待している、などである。実質的には、上限価格制と修正フルコスト規制は、相互に接近し収斂する可能性がある。