

郵政民営化のプロセス

(改革) “ Gradualness implies action, and is not a polite name for standing still. ”

(A.C.Pigou)

(1) 外堀を埋める

- a 納税者の平均的負担と政府サービスの平均的受益は一致しない
- b bureaucratic clientelism (行政と特定層の結びつき)
学者・シンクタンク・民間団体組合・マスコミ論説者
- c 将来の変革よりは現状に安心する
- d 民営化は株の上場を目指すのではない
(市場活力の導入・P F I・規制除去・非国有化・分割)
- e 政府サービスは単なる円滑な供給のオプションである
(公と私の神学論争をタナ上げする)

(2) 攻撃の手段

- a 集合財を分類すること (民営化委員会)
- b 支出と財源を低いレベルに移すこと
- c 支出と税負担を結びつけること (料金引き上げ)
- d 民営化のメリット強調 (新しい利益の発生)
- e 逃げ口を示すこと

(3) 抵抗グループ

- a 特定郵便局
- b 労働組合 (雇用維持)
- c 地方銀行
- d family
- e 僻地 (自治体首長)

(Cf. 1) E.S.Savas “ Privatizing the Public Sector ” 1982

(Cf. 2) S.M.Butler “ Privatizing Federal Spending ” 1985

長富祐一郎監訳 『民営化への道』東洋経済新報社 1986

「民営化は明らかに政治的試みである。民営化の戦略は政府支出の政治的ダイナミクスを十分に考慮に入れた時にのみ成功し得る」

国鉄の例

(改革) スト権ストから 10 年

(1) 外堀を埋める

- a フリーライダー
- b 日本交通学会、運輸研究所、三菱総研など多数
- c 井上ひさしと対談(週刊文春)
- d 当事者能力発揮が民営化の基礎
- e 所有は公でも供給は多様

(2) 攻撃の方法

- a スト権スト委員会
- b 整備新幹線および三陸鉄道
- c 運賃引上げ
- d ベンチャービジネス
- e 再出発までタナ上げ

(3) 抵抗グループ

- a 助役の変化
- b 勤労の変化
- c 私鉄の努力
- d 国鉄一家
- e 移動の自由

(参考) 道路公団の経験

- フリーライダー登場
- 分割で当事者能力をつける
- 新規路線建設は再出発までタナ上げ(綱引き)
- 自治体首長の理解求める
- 道路の供給は多様(神学論争)
- 委員会一本化まで非公開