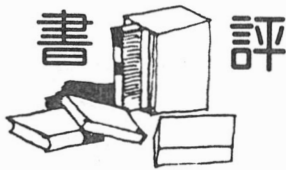


桜井 徹著



『ドイツ統一と公企業の民営化』

玉村 博巳

90年代も民営化（政策）は、引き続き世界的な潮流となっている。その主たる原因は、旧社会主義国の「市場経済化」の不可欠な政策として採用されていること、同時に、先進資本主義国においても発展途上国においても、重要な経済政策としての位置を占め続けていることにある。先進国の民営化について言えば、イギリスについてはすでに詳しく紹介されているのに対して、ドイツをはじめ大陸ヨーロッパ諸国でのそれについては、紹介される機会が少ないのが現状である。このような研究の進行状況の中で、今回桜井氏が自身の長年の研究を集大成されたのが本書である。まずその構成を示せば、以下の通りである。

序章 課題設定と分析視角

第Ⅰ部 ドイツ公企業の民営化の推移とその特徴

第1章 西ドイツの公企業の歴史と民営化前の現状、第2章 西ドイツにおける80年代の民営化の特徴、第3章 ドイツ統一と90年代の民営化

第Ⅱ部 ドイツ連邦鉄道の成立・推移と80年代の経営改革

第4章 ドイツ連邦鉄道の成立とその制度的特徴、第5章 国民経済におけるドイツ連邦鉄道の役割の推移、第6章 80年代のドイツ連邦鉄道の経営改革と挫折

第Ⅲ部 ドイツ統一と鉄道改革

第7章 EC市場統合とドイツ統一の中のドイツ鉄道、第8章 鉄道改革の実施—不完全な民営化とその意味—

結章

以上の構成からも分かるように、本書は、鉄道を中心に統一前の西ドイツ、統一後のドイツでの民営化（政策）を本格的に分析した300頁を大幅に超える大著であり、民営化研究の相対的に遅れている大陸

ヨーロッパを対象とした貴重な文献である。同時に日本との比較でいえば、ドイツは戦前からその対象とされ、鉄道については国有化の性格づけをめぐって多くの研究がなされてきた。現在でも、鉄道の日独比較はその重要性を減じているわけではない（編者はしがき）。この点でも「国鉄改革の日独比較」をサブタイトルとする本書は、貴重な研究だと言える。

本書の問題意識は、著者桜井氏自ら「課題設定と分析視角」で述べているように、ドイツにおける民営化の「不完全」さ（不完全性）を明らかにすることである（14頁）。「不完全」とは民営化推進論者の評価であるが（2頁）、著者は、この「不完全」さに、積極的意義を見い出そうとしているのである。民営化の「不完全」さとは、民営化の方法では、完全（100%）ではなく公私混合型が採用されていること、公私混合形態の位置づけが民間への過渡的・中間的形態ではなく「恒久的」措置とされていること、等を指していると評者は理解している。

ところで民営化（政策）はもともと多様であり、各国により各時期により、その内容・形態は変化するのが常である。その国に存在した公企業の形態、民営化の主たる目的、株式売却をめぐる経済状況等に規定されるからである。とりわけ90年代に入って、桜井氏の言う「不完全」な民営化が目立ってきたのは、西欧諸国の民営化が、80年代の「競争分野」を中心とした公企業からその対象が「公益事業」に及んできたこと、そのため各国で民営化に抵抗するという新たな事態が生じており、それへの民営化推進の立場からの対応として出てきたものと評者は考えている。

つまり、西欧各国では80年代から民営化が実施されているが、そこでは主として民営化し易い企業（国

書 評

有企業として業績が良く、競争分野に属し国民の反対が弱い企業)がその対象とされた。この第1段階の民営化が終了し、90年代には、民営化の重点が公企業改革から財政収入確保に移ったからと言うこともできる。90年代にドイツだけでなく、フランス、イタリア等の民営化でも、財政収入確保が第1の目的とされているのである。

以上を前提とし、さらに以下の2点に注意してドイツの民営化、特に鉄道の民営化の特徴を見ることも必要であろう。1つは、ヨーロッパ統合の圧力である。西欧各国で一斉に電気通信、鉄道、郵便等の公益事業がその対象とされたことに象徴される。2つは、鉄道事業の特殊性である。電気通信は巨額の財政収入が確保できる公益事業であるのに対して、鉄道は巨額の国家の財政支出(補助金)を削減すべき事業とされていたことである。

桜井氏も、ドイツ鉄道の民営化の直接の契機が、EC市場統合と鉄道の経営悪化にあったこと(226頁)、また完全民営化されなかった原因として、鉄道インフラや地方の輸送サービスに対する連邦政府の責任を求める民営化反対勢力(議会内外の)の存在(第8章)、を指摘されている。

評者は、この民営化の「不完全」さに関わって、日本とドイツを含む西欧諸国の民営化との比較においては、以下のような検討課題があると考えている。

第1に、民営化の対象が、90年代には国民生活に不可欠のサービスを提供してきた公益事業にその中心が移りつつある。これらが民営化の対象されると、国有と民営との境界をどこに置くべきか、が改めて問われることになる。とりわけ、ドイツをはじめ西欧での「上下分離」による鉄道の民営化、とくに国が「インフラ」整備の責任をもつ点が参考となる。

第2に、国有の場合にも、その形態、政府の規制の程度、意思決定のメカニズム等、あるべき「国有像」を明らかにする課題が残されている。その際、歴史的にはその「形態」が国有国营型から会社形態へ、つまりの自主性強化へ向かっていることに留意すべきであろう。この点でも、鉄道の「下」のあり方が注目されるのである。逆に民営化の結果「民間」に移行した場合にも、「公益事業」分野の企業には当然適切な「政府規制」が実施される必要がある。こ

れも、イギリスをはじめ西欧各国の共通の認識となりつつある。

第3に、公益事業分野の国有企業が民営化される一方で、新たにより厳しい政府規制の対象とすべき分野(医療、福祉、環境保護等)が浮かび上がってきている。新たな「規制領域」は何かも問われている。この点は、ドイツの公共任務(公共サービス義務)やフランスの公共サービス(service public)の概念が重要な参考となると思われる。

以上の諸点について桜井氏は、すでに本書の第8章をはじめ各章においてドイツの貴重な経験を紹介され、課題を解明するための重要な手がかりを提供されている。本書の到達点を踏まえた西欧の民営化研究のより一層の発展を期待している。

(同文館・1996年5月刊・4017円)

(会員・立命館大学教授)

J・リフキン著 松浦雅之訳 『大失業時代』

加藤 佑治

“大失業時代”、大変刺激的な題名だが、これまで失業とは無縁の国といわれて来たわが日本の国民にとってもよそごととは思えない言葉である。本書はアメリカのエコノミスト・文明批評家J・リフキンの力作である。本書のもののタイトルは「労働の終焉」(The End of Work)である。—全世界的労働力の衰退とポスト市場時代の夜明け—という副題が付されている。「大失業時代」という訳名はあるいは出版社がつけた題名かも知れないが決して本書の趣旨にもとるものとは思われない。が、筆者は原題の方がより本書の言わんとすることをあらわしているし、また商業的にもその方が永い眼で見てよかったのではないかと考えてならない。

いずれにせよその内容は、その題名の通り大変衝撃的である。読み終えて感じていることは、人類がこの300万年にわたる生産手段の創造とその改良の歴史の中でも、今日という時代は特にその直接的な