

# 日本の公企業民営化の特徴: 国際比較, とくに日独比較を中心に

日本大学商学部 桜井 徹  
sakurait@trio.plala.or.jp

# 目次

1. はじめ:課題と対象の限定
2. 分析視角:国家の後退の完全性・不完全性
3. これまでの民営化文献における評価と評価基準
4. 世界の公企業民営化の動向からみた日本の特徴
5. 鉄道・郵便事業における日本の民営化の特徴:ドイツとの比較を中心に

# 1.はじめに:課題と対象の限定

## ■ 課題

- 国際比較による我が国の公企業民営化の特徴

## ■ 対象の限定

- 比較とする産業部門

- 鉄道:日本が比較的早く民営化した部門
- 郵便:日本が比較的遅く民営化した部門

- ドイツと日本の比較

- 一般的意味:「社会的市場経済」
- ドイツ鉄道の民営化の一つのモデル=日本
- 日本郵便の民営化の一つのモデル=ドイツ

## 2.分析視角:国家の後退の完全性・不完全性

- 民営化=国家の後退テーゼ
- 「国家の介入」と「国家の後退」
  - 「国家の介入」の目的と形態
  - 「国家の後退」の目的と形態
- 不完全な民営化=不完全な「国家の後退」の形態と要因
  - 公企業民営化の多様な形態:完全民営化と不完全な民営化
  - 不完全な民営化となる要因

# 公企業民営化の多様な形態

- ドイツにおける民営化形態の分類
- 日本における民営化形態

# 表3-1 公企業民営化の形態

**I. 形式的民営化(法律形態の変更、官庁企業・公共法人から株式会社形態)**

**II. 実質的民営化**

**a. 所有権の移転による民営化**

**1. 完全民営化**

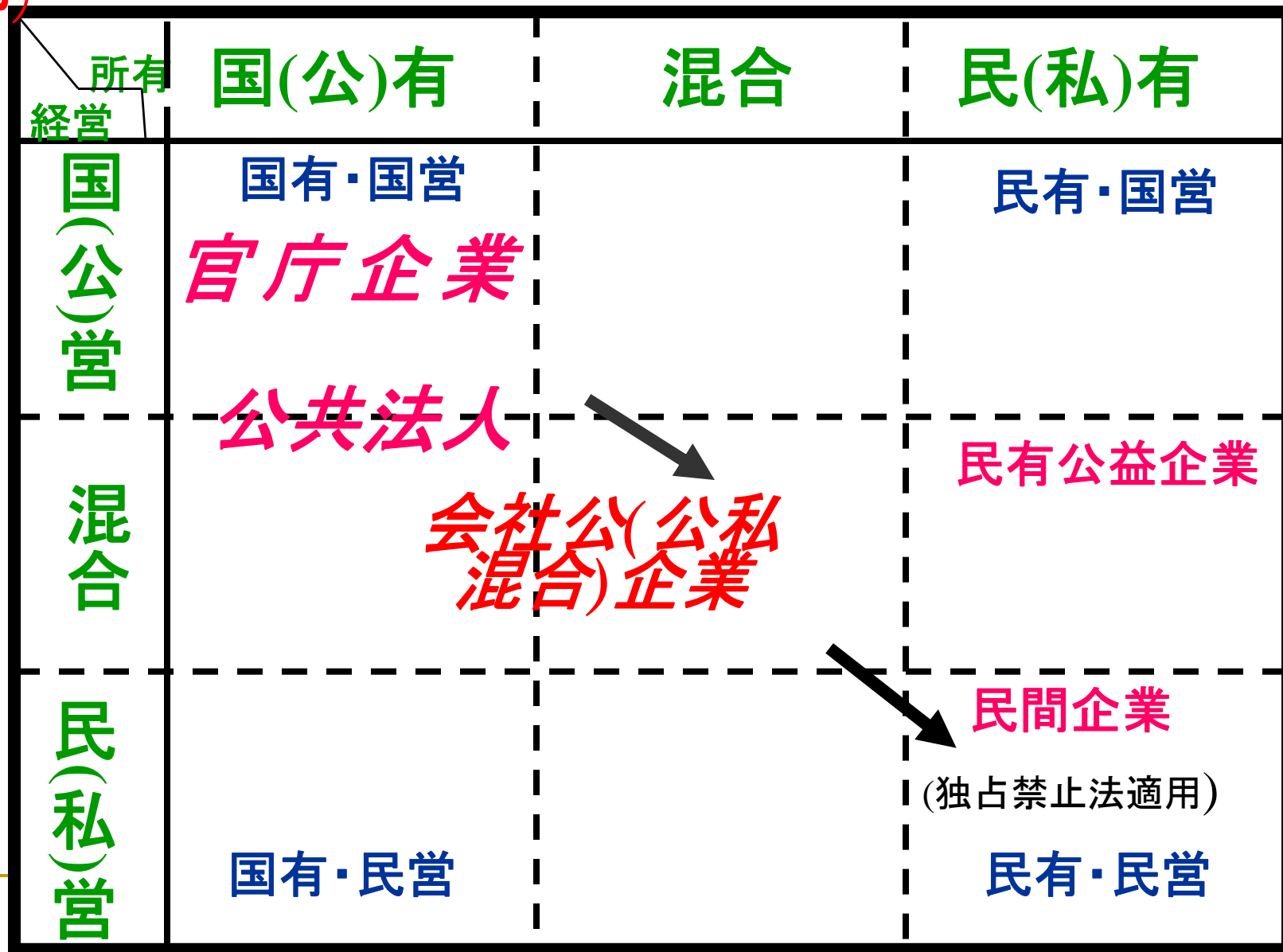
**2. 部分的民営化**

**b. 所有の移転を伴わない民営化**

**1. 賃貸、リース**

**2. 経営委託**

図3-3 公企業民営化の一般的説明(加藤 寛氏)



# 不完全な民営化となる要因とその背景

## ■ 要因

- 目的間の矛盾
- 「国家の介入」目的の残存・維持
  - 蓄積機能の残存・維持
  - 正当化機能の残存・維持

## ■ 背景

- 政策主体(政党・経済団体・労働組合)
- 政府の財政状態と当該公企業の経営状態
- 産業・経済状態
- 国際環境



# 「国家の後退」の目的と形態

## ■ 目的

- 消極的目的:国家の介入目的の喪失
- 積極的目的:経営目的, 競争導入目的, 財政負担軽減目的

## ■ 形態

- 公共部門の民営化
- 公企業の民営化
- 公益事業規制の緩和

# 「国家の介入」の目的と形態

## ■ 目的

- 蓄積機能と正当化機能(O'Conner,内山)
- 資源配分と所得の再分配・社会の安定(Musgrave)

## ■ 形態

- 公共事業
- 公企業(国有化・新設)
- 公益事業規制

### 3.これまでの民営化文献における評価と評価基準

#### ■ 経営効率と財務業績から肯定的評価

- Megginson(2001)

#### ■ 所得再分配, 国民福祉からの否定的評価

- Willner(2003)
- Weizsäcker(2006)
- Tatahi(2006)

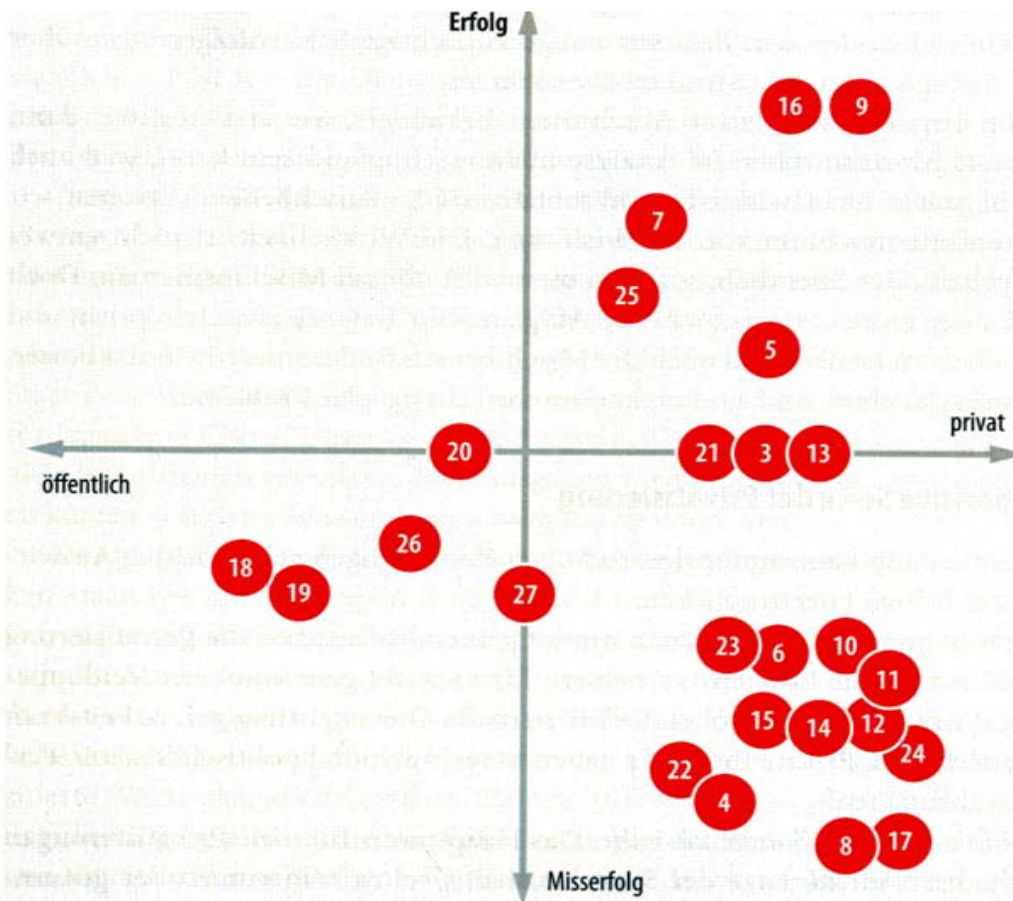
#### ■ 混合的评价

- OECD(2003): 経営効率・財務業績および財政負担軽減から肯定的評価, 雇用と所得分配効果は混合的,

# 表3-5 公有・民有の効率性比較

	民間企業が効率的	差がない	公営企業が効率的
電力	10例	6例	5例
ガス	0例	2例	0例
上水道	4例	4例	1例
交通(鉄道)	3例	2例	1例
交通(航空)	2例	3例	1例
交通(バス)	6例	0例	0例
交通(港湾)	0例	1例	0例
通信	0例	0例	1例
ゴミ収集	11例	2例	2例
計	36例	20例	11例

# 最近の民営化研究の事例



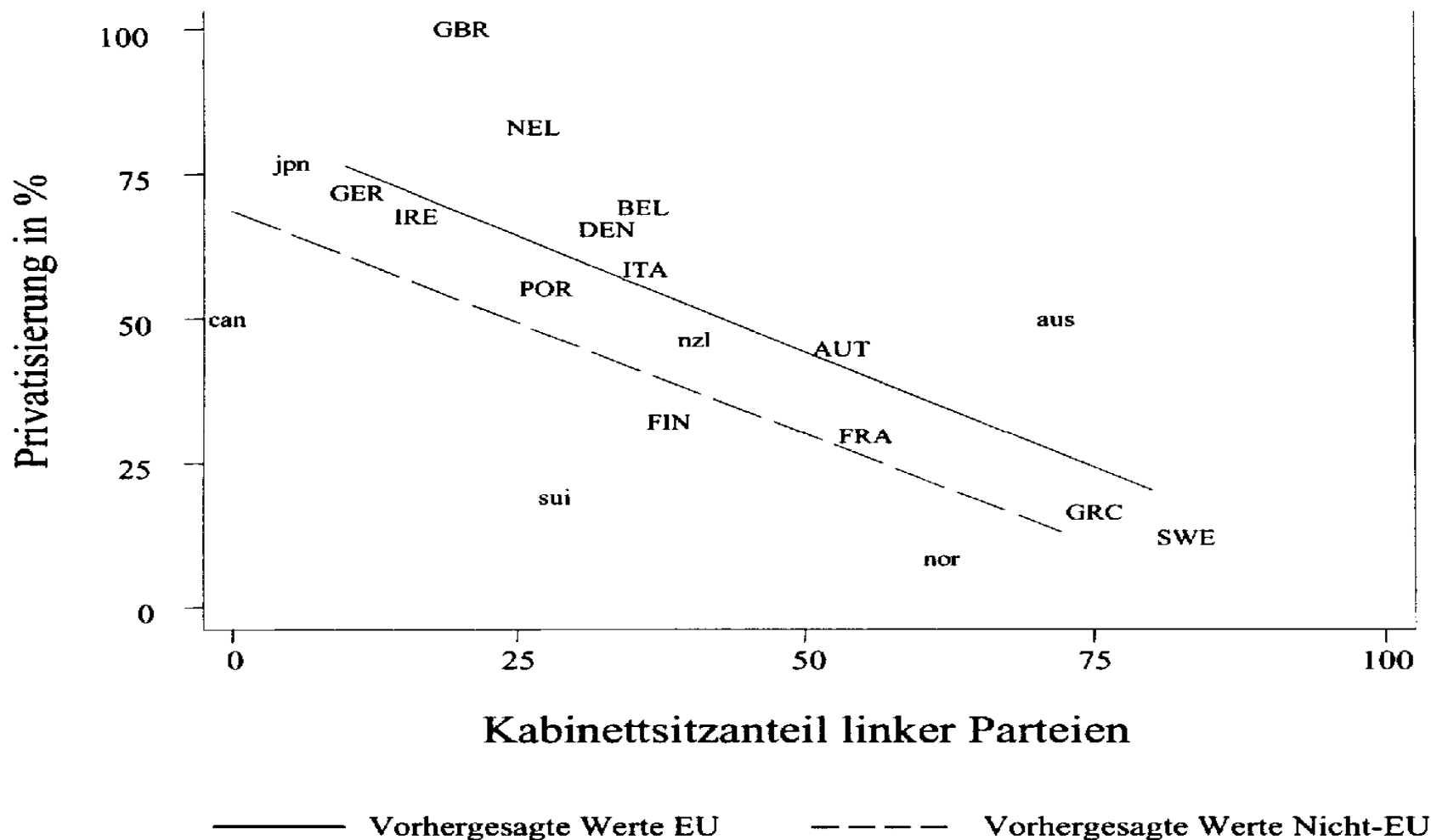
**Abb. 49:** Die Praxisbeispiele des Buches im Vergleich: Bewertet am Maßstab des Gemeinwohls, kann Privatisierung zu positiven wie auch negativen Ergebnissen führen. Die Achsen der Grafik erheben keinen quantitativen Anspruch. Die Nummerierung ist identisch mit den Kapiteln 3–27, in denen die Beispiele ausgeführt werden.

3. ボリビアLa Pazの水道供給
4. フランスGrenobleの水道供給
5. イギリスのThames水道
6. ハンガリーBudapestの下水道
7. ドイツRostocckの水道供給
8. ザンビアの鉱山
9. ルーマニアGalatiの製鉄所
10. インドの農業(バイオ)
11. インドPunjabの食品工業
12. メキシコChipasの共同入会地
13. ドイツの林業
14. 合衆国のエネルギー産業エンロン
15. 合衆国カリフォルニアの発電事業
16. オランダの郵便事業(TPG)
17. イギリスの国鉄
18. ドイツの国鉄
19. スイスの航空管制
20. ドイツの建物保険
21. イタリアの国有文化財
22. チリの保健事業
23. ザンビアの保健事業
24. 熱帯アフリカのツェツェバエ媒介睡眠病に対する治療薬の欠如
25. スイスの保健事業
26. ドイツ・フランクフルトの治安業務
27. 合衆国の刑務所

## 4. 世界の公企業民営化の動向から みた日本の特徴

- 民営化規模(1990-2001年までの民営化収入):  
伊・仏・豪・英, 西に次いで6番目
- 産業部門別:インフラ中心, とくに電気通信  
(1985)と鉄道(1987)は比較的早く, 郵便(2007)  
は遅い
- 政策主体とインフラの民営化:Schneider

# 主要諸国のインフラの民営化度合い左翼政権の相関関係



注 大文字はEU加盟国, 小文字はEU非加盟国。

出所)Schneider(2004), S.304.

# 表3-4 民営化収入の主要国別内訳(百万ドル)

	1990年	1994年	1998年	1998年 までの合 計	GDP	
イギリス	12,906	1,341	—	64,044	1,288,274	5.0%
イタリア	—	6,493	13,619	63,473	1,145,382	5.5%
フランス	—	5,479	13,467	48,530	1,394,127	3.5%
オーストラリア	19	1,841	7,146	47,954	394,736	12.1%
日本	—	13,773	6,641	46,721	4,192,669	1.1%
スペイン	172	1,458	11,618	35,433	531,289	6.7%
メキシコ	3,122	766	995	27,932	402,755	6.9%
ポルトガル	1,192	1,132	4,271	21,023	107,133	19.6%
ドイツ	—	240	364	15,717	2,102,705	0.7%
オランダ	716	3,766	335	11,839	360,478	3.3%
ハンガリー	38	1,017	353	11,376	44,845	25.4%
ニュージーランド	3,895	29	441	8,082	65,885	12.3%
韓国	—	2,435	600	6,737	442,543	1.5%
ポーランド	23	385	2,020	6,576	135,412	4.9%
チェコ共和国	—	1,077	469	4,187	52,038	8.0%
合衆国	—	—	3,100	3,100	8,083,400	0.0%
その他ともOECD合	24,822	47,284	86,009	484,917		
うち EU15ヶ国	15,662	24,940	58,641	301,248		
その他諸国7)	5,078	18,111	28,533	212,809		
世界全体	29,900	65,395	114,542	697,725		
OECDの比率	83.0%	72.3%	75.1%	69.5%		
EU15ヶ国の割合	52.4%	38.1%	51.2%	43.2%		

原注) 金額は民営化粗収入額である。政府にとって利用可能な純額に必ずしも対応していない。数字は、暦年であり、公表の予算数字に達していない場合もある。

注1) 詳細な原注は省略するが、1990年から1998年までの合計額は事有異同。また、GDPは原則として1997年のものを使用。

出所) S.Nester and L.Mahboobi, “Privatization Trend”, *Financial Market Trends*, No.72, February 1999, p.130(<http://www.oecd.org//daf/corporate-affairs/privatisation/trends/99-trend/99-trends.pdf>).



## 5. 鉄道・郵便事業における日本の民営化の特徴: ドイツとの比較を中心に

- 鉄道事業民営化の日独比較
- 郵便事業民営化の日独比較

# 表3-6日本における公企業の株式売却

年	企業名	売却株式数 (万)	政府出資比率の変化	売却収入 (億円)
1986年	東北開発	312.2	99.3%→0%	59
1987～90年	電源開発	2181.3	72.4%→66.7%	288
1987年1月	JAL	4810	34.0%→0%	6,445
1987年2月	NTT	195	100%→87.5%	23,746
1987年11月	NTT	195	87.5%→75%	49,725
1988年10月	NTT	150	75%→65.4%	28,500
1988年12月	沖縄電力	1473	99.99%→0%	367
1993年10月	JR東日本	250	100%→37.5%	10,759
1994年10月	JT	39.4	100%→80.3%	5,670
1996年10月	JR西日本	136.6	100%→31.5%	4,878
1996年6月	JT	27.2	80.3%→66.7%	2,220
1997年10月	JR東海	135.4	100%→39.7%	4,859
1998年12月	NTT	100	65.3%→59.1%	8,550
1999年8月	JR東日本	100	37.5%→12.5%	6,520
1999年11月	NTT	95.2	58.9%→52.9%	15,588
2000年10月	NTT	100	53.1%→46.8%	9,366
2002年6月	JR東日本	50	12.5%→0%	2,660
2004年3月	JR西日本	63.4	31.5%→0%	2,604
2004年6月	JT	28.9	66.7%→52.2%	2,410

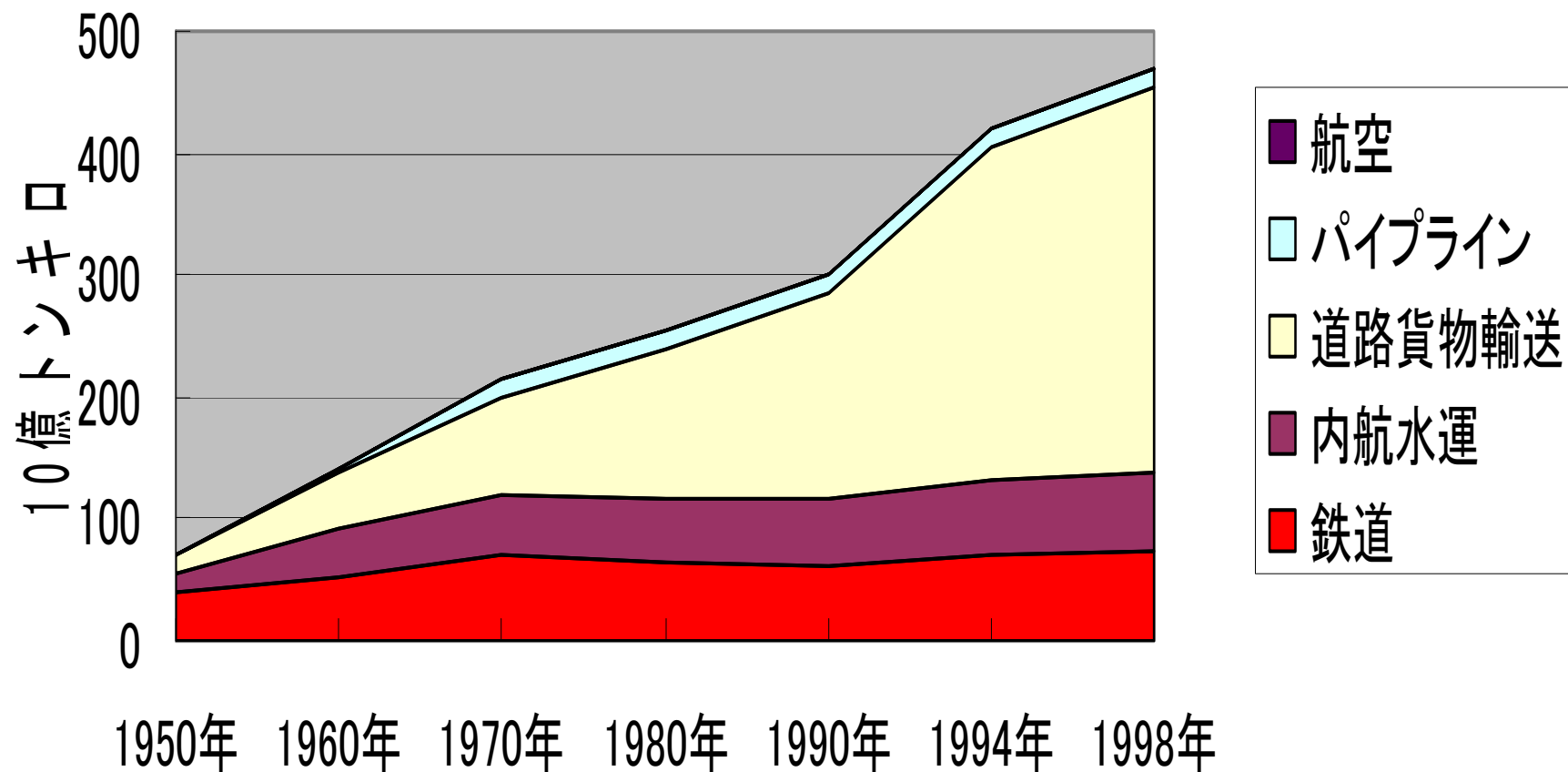
注) NTTの発行済み株式数は、株式分割と利益償却により、1560万株から、1995年1591.2万株、99年1586.3万株、2000年1583.5万株に推移する。

出所) 大塚芳司『国有財産 方途制度と現状と』石堂正信「わが国における民営化株式売却-10年間の変遷と固着-」大蔵省印刷局、1989年、363-401ページ、『公益事業研究』第49巻第3号、1998年3月、NTT『有価証券報告書』2000年3月期、及び大蔵省ホームページ(<http://www.mof.go.jp/rizai/zaisan/gaiyou/h10/h10ji.htm>)、鉄道施設、運輸施設整備支援機構国鉄清算事業本部ホームページ(<http://www.jnrsh.gr.jp/kabushiki/kabushiki.html>)<などによる。>

# 鉄道の構造と所有

		公共	混合	民間
統合		中国、インド	いくつかのアルゼンティン貨物認可鉄道、メキシコシティ貨物、GYSEV	ブラジル認可鉄道(貨物とパックス)、 <b>JR 本州三社, ニューゼーランド</b>
占有・借用		ロシア・パックス、JR三島会社	アムトラック、VIA、JR貨物	US・カナダ・メキシコの貨物鉄道
分離	会計	EU		
	持株	ドイツ鉄道、イタリア鉄道、ポーランド国鉄、ルーマニア鉄道	<b>ドイツの認可鉄道・会社</b>	
	制度	スウェーデン鉄道、レーリオン・デンマーク/オランダ	スウェーデンの認可鉄道、ARTC	<b>イギリス</b>

## 図2 ドイツ貨物輸送構造



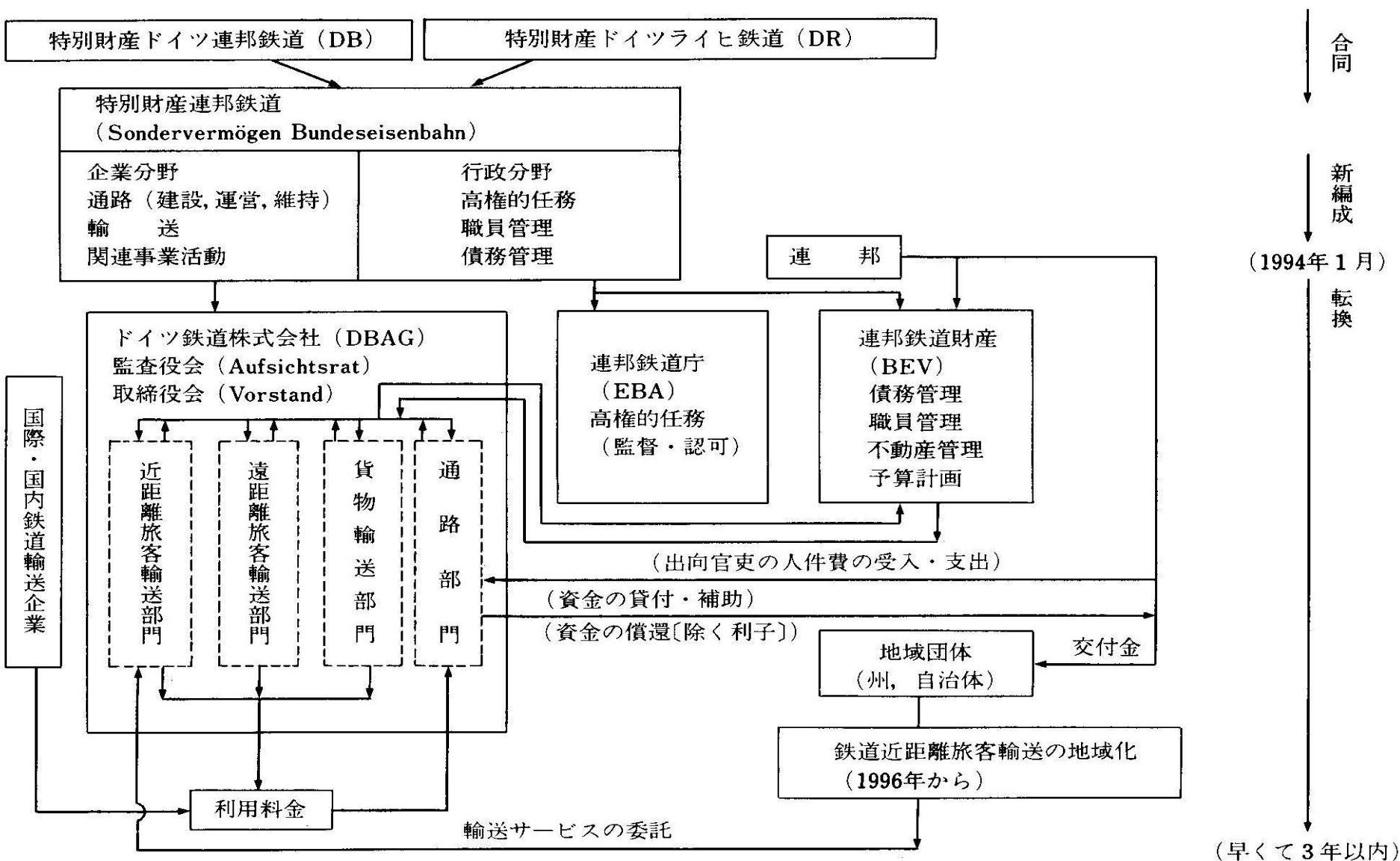
出所) Verkehr in Zahlen 1999より作成。

## 表2 DBAGに対する財政措置(10年間)

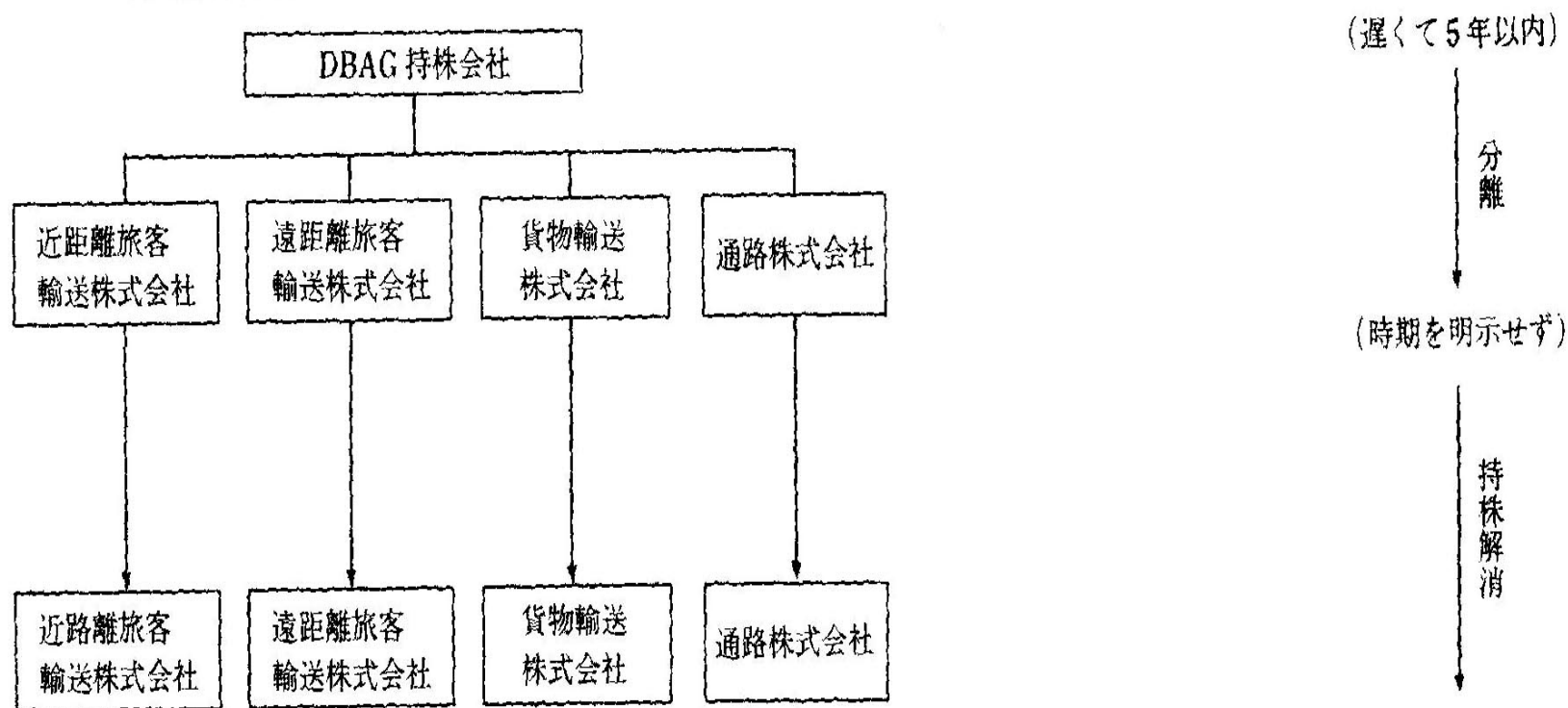
■ 資産の減額修正	828億DM
■ 有利子債務の全額免除	704億DM
■ ドイツライヒ鉄道の過去負担の免除	810億DM
□ 環境上の過去負担	71億DM
□ 近代化投資	330億DM
□ 人件費負担	
■ ドイツ連邦鉄道の恩給・年金負担	260億DM
■ 鉄道インフラ投資	680億DM
■ 連邦から州への給付(7年間) (地域化)	1211億DM

# 図3 ドイツの鉄道改革の図式 1

Ⅲ. 8. 1図 ドイツの鉄道改革の図式



## 図4 ドイツの鉄道改革の図式 2



(注)1.持株会社の下でも、また完全独立後も、通路の利用条件や通路の資金調達関係は同じ。

2.通路会社のみ、株式の50.1%は連邦が保有(改正基本法87e条で法定)。

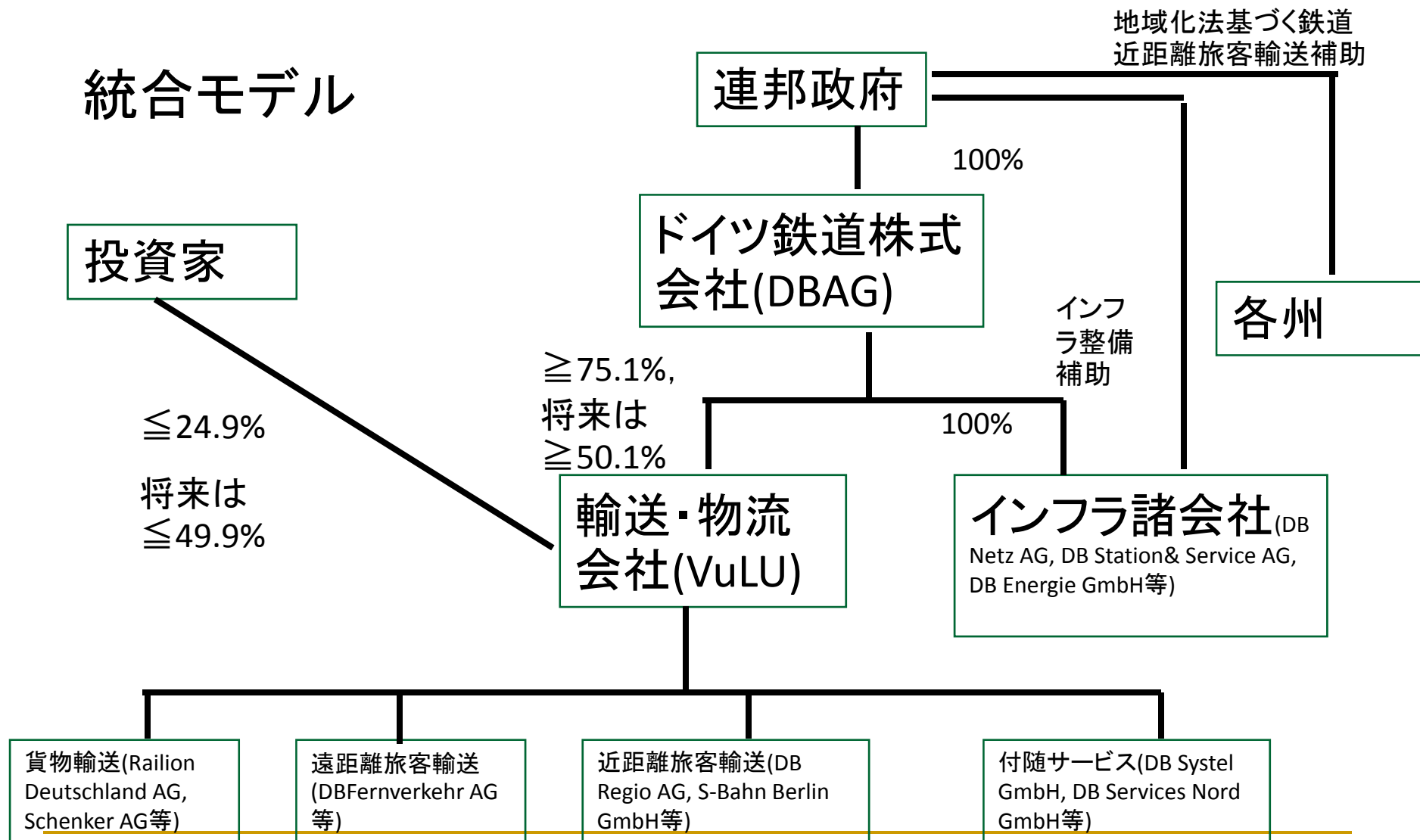
3.本図では省略したが、西ベルリン特別財産(Vorratvermögen Berlin (West))もDBとDRとともにBEVに編入される。

(出所) DB資料をもとに、「鉄道新秩序法」で加筆。

また、堀 雅通「統一ドイツの鉄道改革——民営化と『上下分離』——」(『運輸と経済』第54巻第2号、1994年2月号、87ページ)をも参考にした。

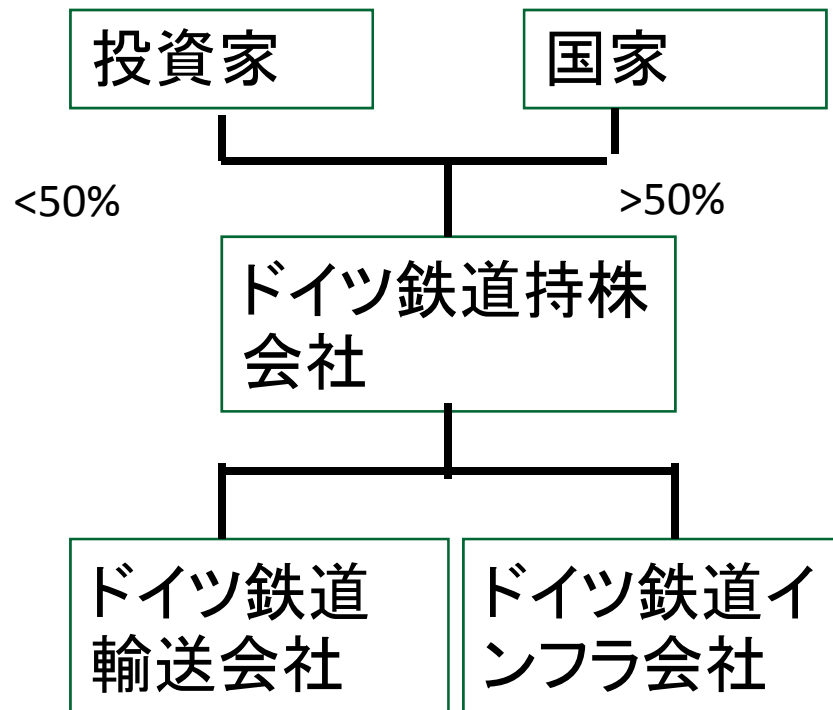
# 図4 連邦議会で決定したドイツ鉄道民営化

## 統合モデル

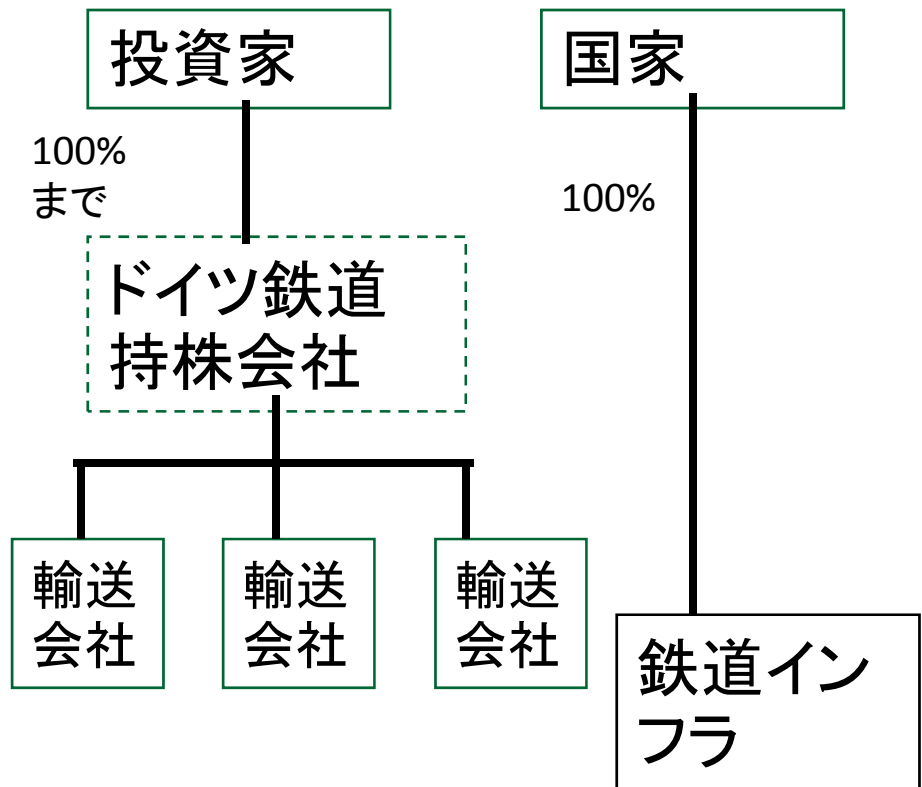




# 図3 鉄道諮問委員会の統合モデルと 分離モデル



## 分離モデル



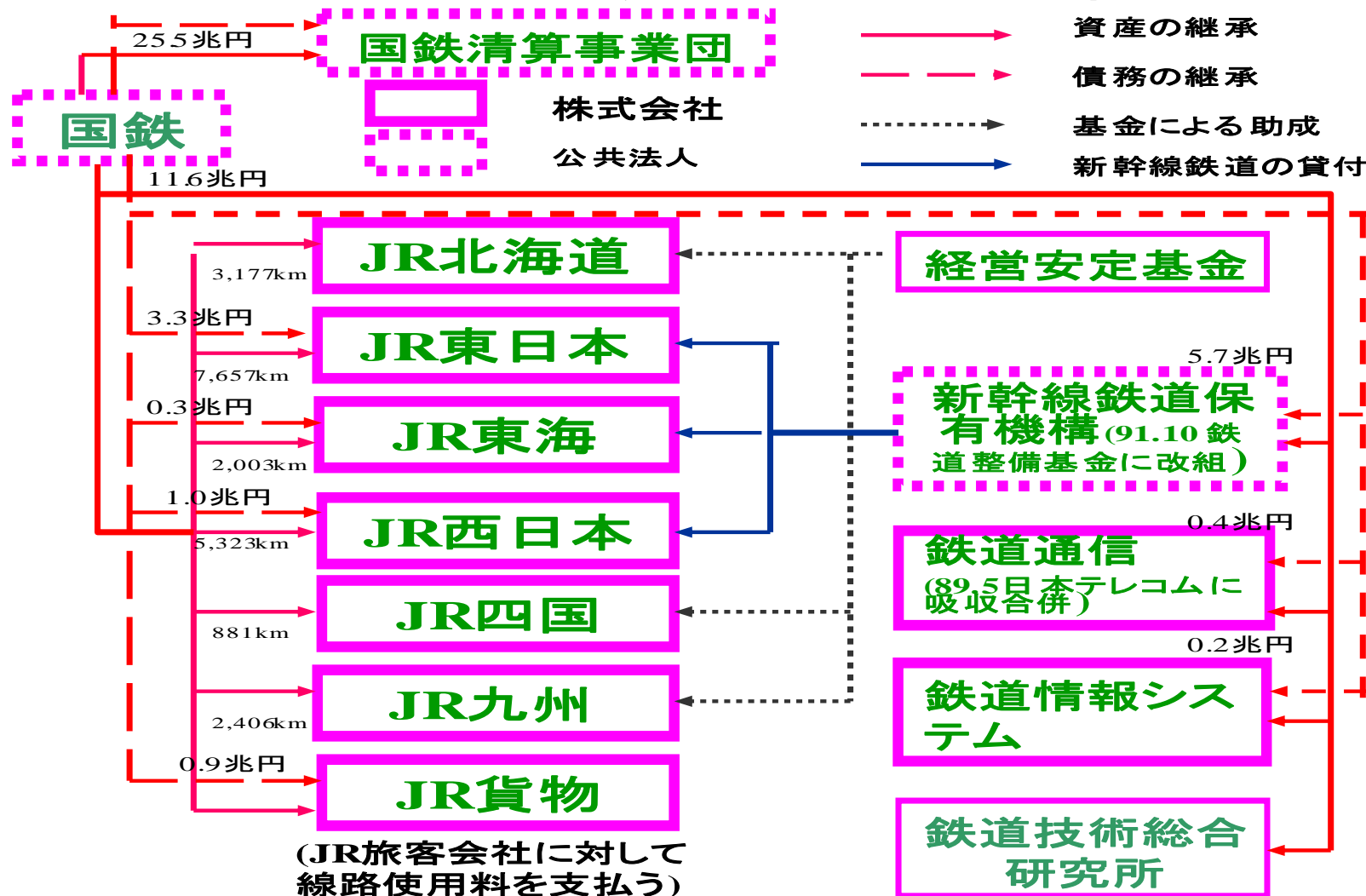
## c. 鉄道事業の分割・民営化・規制緩和の弊害

### i. ローカル線問題

### ii. 鉄道事故

- ドイツ
  - 1998年6月3日にアシェデにおける新幹線脱線事故(死者100名)
- イギリス
  - 1999年10月5日ラドブルック・グローブで死者31人、負傷者425人の列車衝突事故
  - 2000年10月17日にハットフィールドで死者4人、重軽傷者74人の脱線事故
  - その三週間後にはヨークシャー州で死者6人の衝突事故
- 日本
  - 1991年5月14日:信楽列車事故(死者42名、重軽傷614名)
  - 2005年4月25日:福知山線脱線事故(死者107名、重軽傷者54名)
  - 2005年12月25日:羽越線脱線事故(死者5名、重軽傷者32名) <sup>26</sup>

# 図3-12日本国有鉄道の分割・民営化



注)表中のkmは1987年4月1日に承継した営業距離、兆円は国鉄長期債務だけでなく、鉄建公団や本四架橋関係施設に関わる資本費負担、雇用対策費、各種の年金費用および経営安定基金の合計37.1兆円の継承額である。但し、JR各社等の継承額は実際に引き継がれた債務額である。

出所) 筆者作成。ただし、数値は、運輸省「承継実施計画」(1987年3月4日)、同編『運輸白書』各年度版による。

# 表3-11 国鉄改革の日独比較

分析基準	日本国有鉄道の分割・民営化	ドイツの鉄道改革
目的	効率的経営の確率	競争力強化と連邦財政の負担軽減
背景	国鉄経営の危機 財政再建 労働組合の抑圧	EC市場統合の影響 ドイツ統一の影響
枠組み	公社形態の否定 自由競争原理	特別財産形態の否定 環境に優しい鉄道
形態	特殊会社化	株式会社
範囲		
インフラ	インフラを含めた民営化	インフラ整備の国家責任
地方線	83線区3157kmのバス・第三セクタなどへの転換	鉄道近距離旅客輸送の地域化
職員	85年度末 277,020人 87年度首 200,652人 90年度首 192,000人	92年末 398,398人 93年末 355,363人 94年首 342,852人 95年首 301,936人
債務	処理債務 37.1兆円 内 JR各社 11.6兆円 国鉄清算事業団 25.5兆円	資産の減額 826億DM 債務の全額免除 704億DM 人件費負担などの免除 1,076億DM 投資貸付 680億DM
結果		
収支改善	年間約1兆円の損失から年間約800億円の利益 国鉄清算事業団債務25.5兆円から28.1兆円(98年度首予定)	年間約100億DMの欠損から年間500億DMの利益
財政負担		債務返済のため鉱油税の引き上げ

# ③ 国鉄分割・民営化の特徴

## ① 国鉄分割・民営化の世界史的位置

- a. 初めての民営化
- b. 可能にした条件(1):高い輸送密度
- c. 可能にした条件(2):大手私鉄の存在

## ② 国鉄分割・民営化の国際的特徴

- a. 完全民営化
- b. 上下一体
- c. 新会社での労働者の継承

# 表3-12 国鉄清算事業団の総決算

	兆円
1987年度首の債務残高	25.5
支出	14.6
内訳	
政府借り入れ利子	7.2
民間借り入れ利子	2.1
経営安定基金利子	0.6
年金負担	3.5
収入	12.9
内訳	
不動産売却収入	5.6
株式売却収入	2.5
新幹線保有機構からの収入	2.4
政府助成金	1.6
1996年度首の債務残高	27.3
新規年金負担	0.8
1997年度首の債務残高	28.1
1998年10月22日の債務残高	28.3

出所) 運輸省『運輸白書』1996年度版、および『交通新聞』1998年10月23日付から作成。

# 表 鉄道民営化の日独比較

表19 国鉄改革の日独比較

	日本	ドイツ
政権	中曽根自民党政権	コールCDU/CSU政権
目的	経営効率優先 労働組合抑圧	競争力の向上・財政負担の軽減
背景	国鉄の経営危機と国家財政の悪化	ドイツ統一とEU統合の中でのドイツ鉄道の経営危機, 国家財政の悪化
交通政策	交通市場における自由競争	環境にやさしい鉄道: 鉄道のシェア拡大

## 表 鉄道民営化の日独比較

民営化形態	日本	ドイツ
形式的民営化	1987年4月1日公共企業体から株式会社への転換	1994年1月1日特別財産から株式会社への転換
実質的民営化	1998年からJR本州3社の株式上場と 2002・04年完全民営化	2008年5月30日輸送部門の株式の24.9%の売却を決定



# 表 鉄道民営化の日独比較

Kriterien	Japan	Deutschland
線路管理と列車運行の分離	貨物鉄道のみ	分離の実行とオープン・アクセス
国家のインフラ整備責任	在来線:なし	通路会社を通じた路線補助
	新幹線:あり	
地域分割	6旅客会社	実行されず
機能的分割	旅客輸送と貨物輸送の分割	遠距離旅客輸送, 近距離旅客輸送, 貨物輸送の3分割
不採算路線	83路線 (3.157km)の第3セクター鉄道やバスへの転換	地域化法により州・自治体が経営責任(連邦政府が鉱油税で補助)

# 表 鉄道民営化の日独比較

Kritrien	日本	ドイツ
従業員の承継	1985年度末 277.020	1992年末 398.398
	1987年度首 200.652	1993年末 355.363
	1990度末 192.000	1994年首 342.852
		1995年首 301.936
債務の承継	JR会社 11,6兆円	資産の減価 826億DM
	国鉄清算事業団25,5兆円	債務免除704億DM
		人件費の免除等1076億DM

# 表 鉄道民営化の日独比較

		日本
結果	経営成績	本州JR3社の黒字
		JR三島会社とJR貨物の 経営困難
	国家財政	財政支出の削減, 国鉄 債務の増加
	鉄道シェア	

表1 ドイツ連邦交通・住宅・都市開発省の投資  
予算の内訳とトラック利用料金収入の割合

2008年	予算総額	うちトラック 利用料金	割合
連邦長距離道路	4,930	1,300	26.4%
地域道路	1,670	0	0.0%
鉄道網	3,690	980	26.6%
河川	800	310	38.8%
住宅・都市開発	1,700	0	0.0%

## 図8 交通インフラ資金会社を通じたトラック利用料金収入による投資額

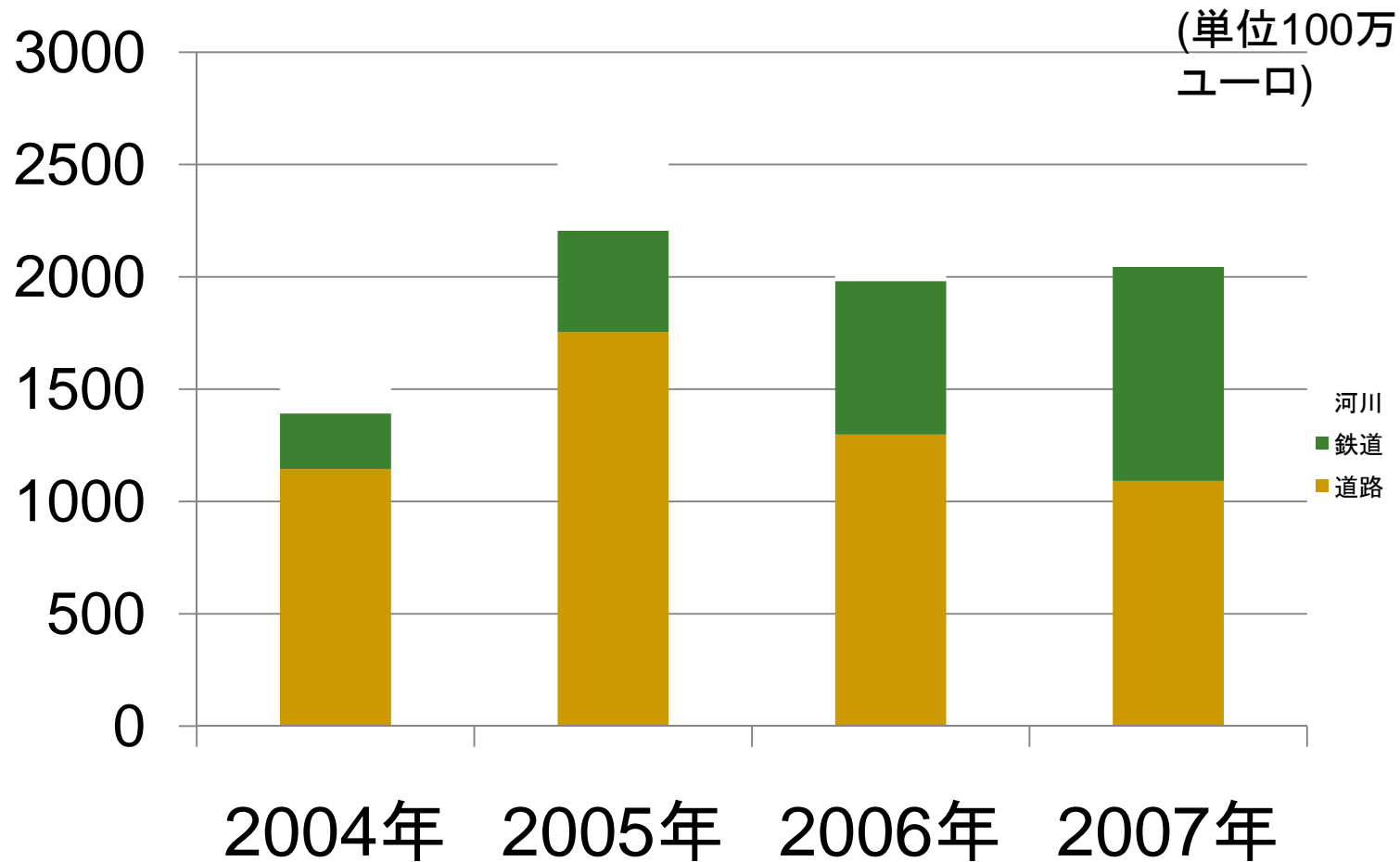
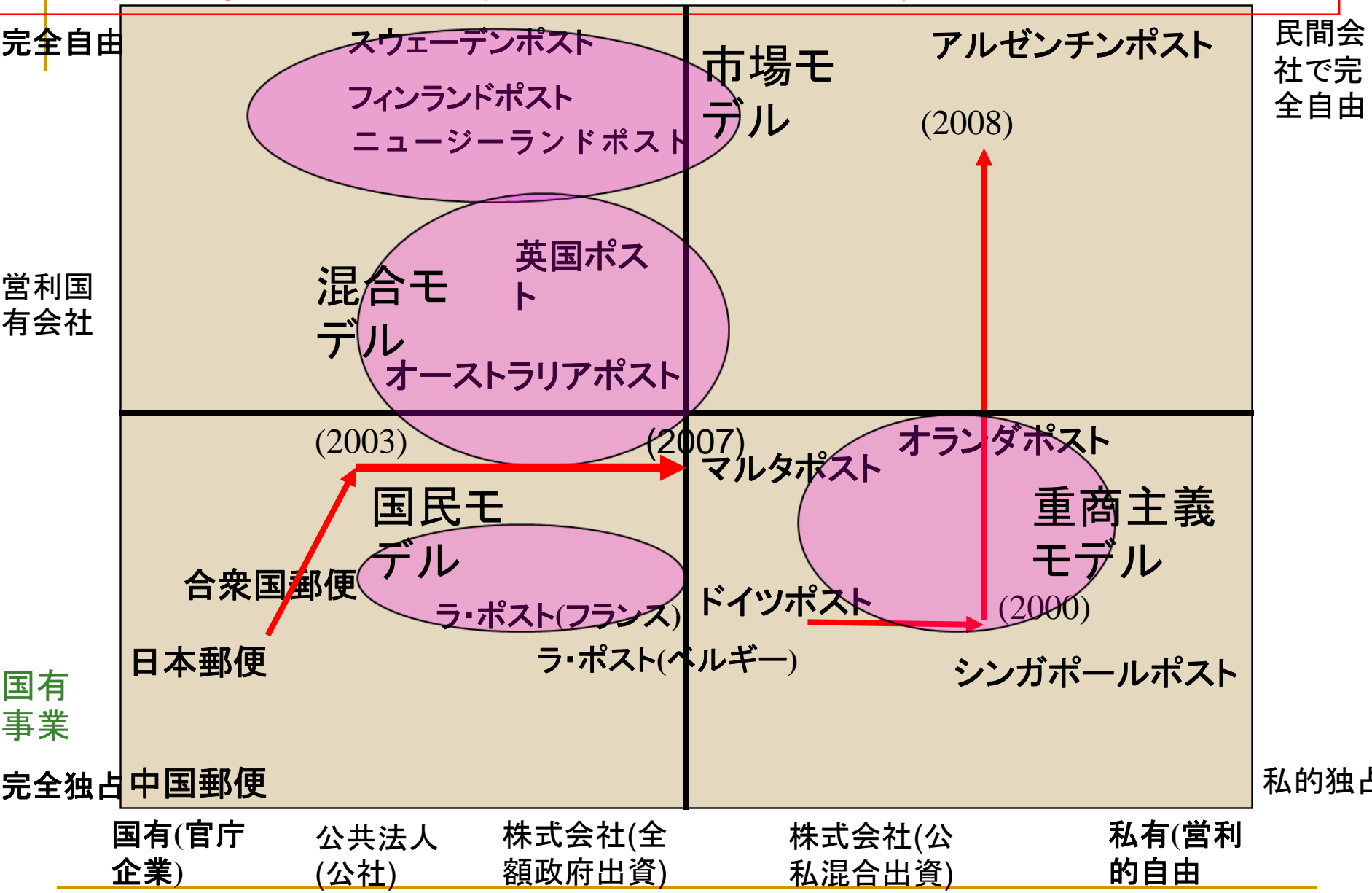
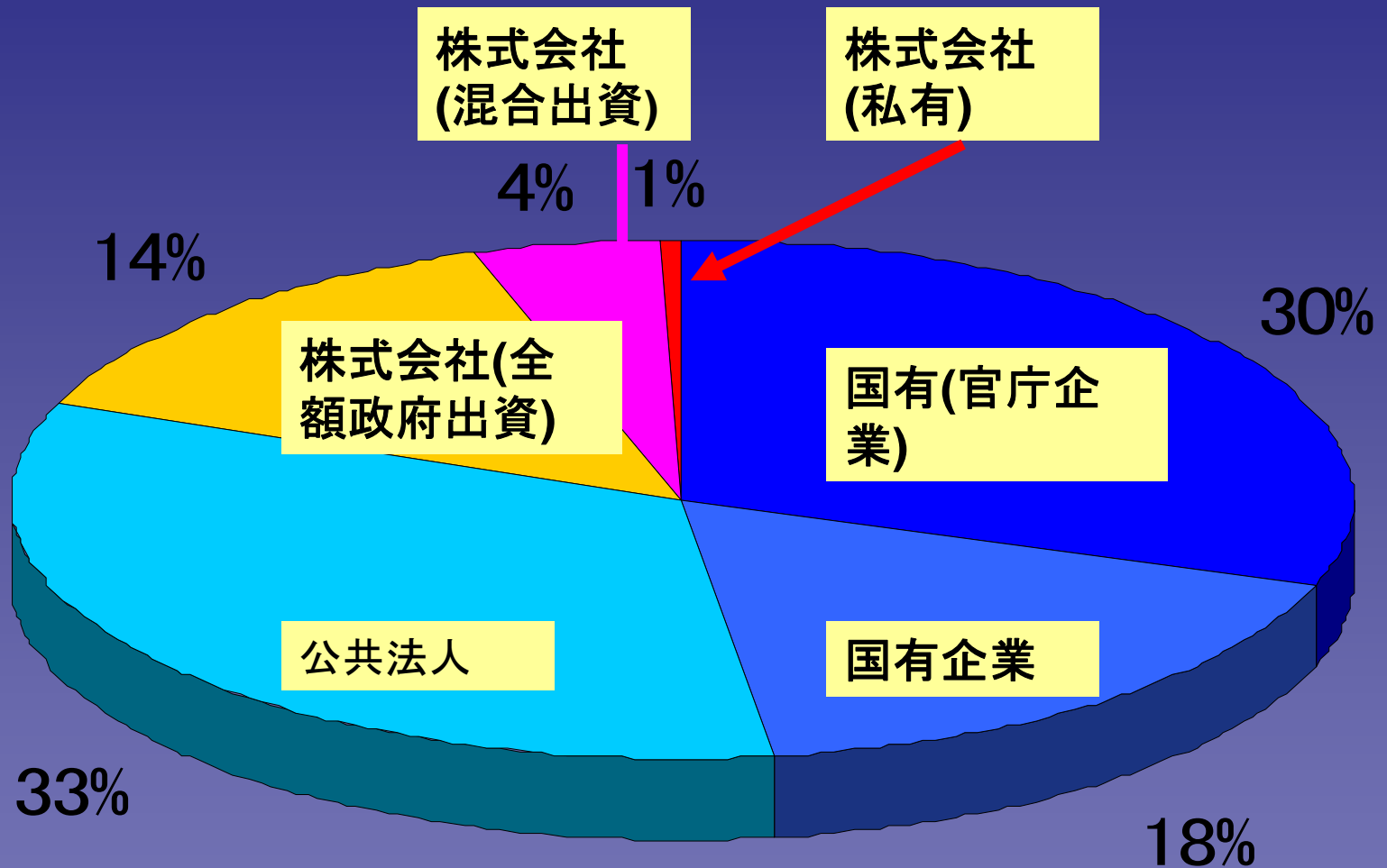


図1 各国郵便事業の民営化・自由化と4つの改革モデル



出所) Tim Walsh, Globalization, Posts, and the Universal Postal Union: a Functional Critique, in: Michael A.Crew / Paul R. Kleindorfer(eds.), *Current Directions in Postal Reform*, Kluwer Academic Publishers,, 2000, p.506に一部修正・加筆(本文参照)。

# 図3-15世界159ヶ国の郵便事業の経営形態



# 図1 株式会社移行後の株式所有関係の変化

ドイツ連邦政府=連邦郵電公社ドイツ連邦郵便(株式管理)

↓  
1994  
年1月  
100%

ドイツ  
ポスト(株)

資本金  
1994年1月20  
億DM, 4000万  
株  
1997年7月  
21.4億  
DM, 4280万株  
2000年8月  
11億1280万  
ユーロ(1株=1  
ユーロ)

1999年11月、KfWへ49.9%譲渡

2000年11月株式上場:KfWの28.8%売却

2001年12月、郵便転換法改正以後、株式売却進展

2003年11月、30%をKfWに売却

2003年12月 KfWの8.6%売却

2004年12月、KfWの6.6%売却

2005年1月13%をKfWに売却

2005年6月、KfWの10.3%を売却、6%をKfWに売却

2005年7月現在、KfW44.7%、一般株主55.3%(うち機関投資家46.3%)

↓  
1994  
年1月  
100%

ドイツポ  
ストバン  
ク(株)

資本金  
1994年1月1  
月8億  
DM, 1600万  
株  
2000年4億  
933万ユーロ,  
1600万株

1998年11月 80億DMKfWに完全売却

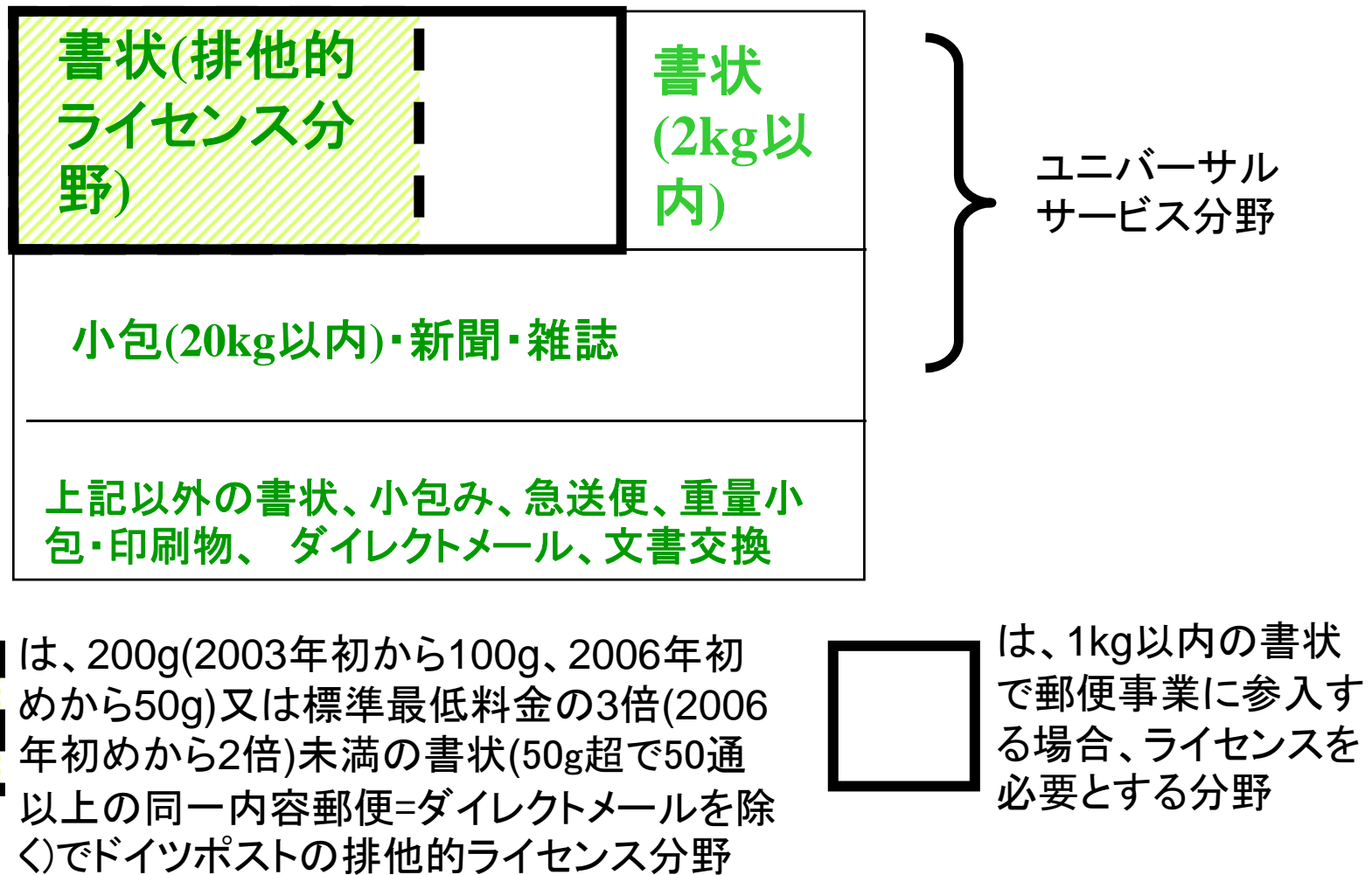
1997年7月 17.5%をドイツポストに現物出資(1999年1月から有効)

1998年12月 82.5%をドイツポストに売却

2004年6月 株式上場33.2%売却、16.5%ドイツポスト転換社債借り入れ



## 図2 ドイツ郵便事業の区分



出所)グリーンペーパー記載の図(Kommission der Europäischen Gemeinschaft, *Grünbuch über die Entwicklung des Binnenmarktes für Postdienste*, KOM(91)476endg..11, Juni 1992, Brüssel, S.221)を参考にし、郵便法 (Postgesetz vom 22.Dezember 1997) § 5, § 11, § 51及び郵便ユニバーサルサービス規則(Post-Universaldienstleistungsverordnung vom 15.Dezember 1999) § 1などから作成。

## 表1 ライセンスの申請・認可数と撤退数の推移

	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	合計
ライセンス申請数	384	291	210	238	181	236	260	270	230	126	2,425
ライセンス認可数	164	455	241	221	179	239	255	285	211	118	2,364
ライセンス不認可数	3	1	0	0	0	3	3	0	1	0	11
市場撤退数	0	17	70	134	181	68	81	105	119	170	945

注1) 2007年は10月31日までの数値。

出所) Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen(BNetzA) , *Tätigkeitsbericht 2006/2007 : Lage und Entwicklungen auf dem Gebiet des Postwesens*, 2007, S.67.

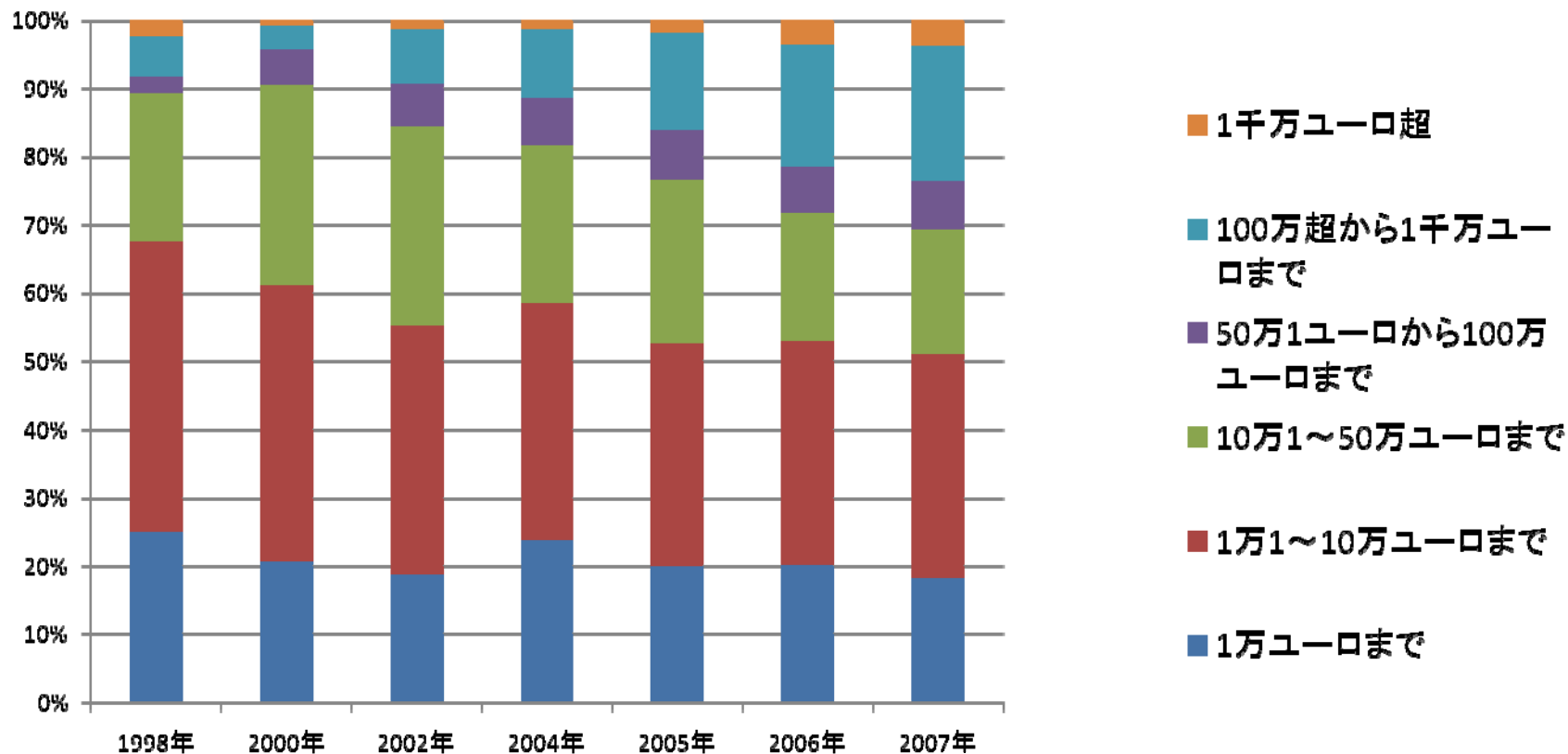
## 表2 活動規模別ライセンス事業者数の推移

		1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	伸び率 (2006年 /1998年)
ライセンス取得事業者数		164	619	860	1,080	1,259	1,495	1,746	2,030	2,245	13.7
規模別	連邦規模ライセンス	47	122	n.a.	162	n.a.	n.a.	n.a.	701	856	18.2
	州規模ライセンス	38	207	n.a.	255	n.a.	n.a.	n.a.	634	674	17.7
	地方規模ライセンス	70	298	n.a.	357	n.a.	n.a.	n.a.	695	715	10.2

注) 数字は、各年末、ただし、連邦・州・地方規模各ライセンス数は2001年は2001年4月15日現在

出所) Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post(RegTP), Jahresbericht各年版、RegTP, Fünfte Marktuntersuchung für den Bereich der lizenzpflichtigen Postdienstleistungen, RegTP, Bundesweitlizenzen, Bundeslandbezogene Lizenzen für Postdienstleistungen, Regionale Lizenzen für Postdienstleistungen(BNetzA, Zehnte Marktuntersuchung für den Bereich der lizenzpflichtigen Postdienstleistungen, 2007から作成。

## 図3 売上規模別ライセンス企業数の推移中小企業の減少と大企業の増加



注1) 2007年は期待値

2) 2007年の1千万ユーロ超の企業のうち4つの企業は5千万ユーロ超の売上高がある。

出所) BNetzA, Jahresbericht2006, 2007, S.119およびBNetzA, Tätigkeitsbericht 2006/2007: Lage und Entwicklung auf dem Gebiet des Postwesens, 2007, S.26

# 表3ドイツ・ポストとライセンス事業者のシェアの推移

## a. 郵便物数

(単位:百万通)

	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
ドイツポスト	14,885	15,270	16,332	16,113	16,063	16,025	16,090	15,763	15,339	15,726
ライセンス事業者	135	182	253	392	470	616	910	1,129	1,485	1,823
合計	15,020	15,452	16,585	16,505	16,533	16,641	17,005	16,892	17,273	17,549
ドイツ・ポストのシェア	99.1%	98.8%	98.5%	97.6%	97.2%	96.3%	94.6%	93.3%	88.8%	89.6%
ライセンス事業者のシェア	0.9%	1.2%	1.5%	2.4%	2.8%	3.7%	5.4%	6.7%	8.6%	10.4%

## b. 売上高

(単位:百万ユーロ)

	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
ドイツポスト	9,920	10,092	9,988	9,859	9,512	9,462	9,117	9,017	8,786
ライセンス企業	127	174	249	305	388	532	745	1,056	1,274
合計	10,047	10,266	10,237	10,164	9,900	9,994	9,863	10,073	10,060
ドイツ・ポストのシェア	98.7%	98.3%	97.6%	97.0%	96.1%	94.7%	92.4%	89.5%	87.3%
競争事業者のシェア	1.3%	1.7%	2.4%	3.0%	3.9%	5.3%	7.6%	10.5%	12.7%

## b.売上高

(単位:百万ユーロ)

	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
ドイツポスト	9,920	10,092	9,988	9,859	9,512	9,462	9,117	9,017	8,786
ライセンス企業	127	174	249	305	388	532	745	1,056	1,274
合計	10,047	10,266	10,237	10,164	9,900	9,994	9,863	10,073	10,060
ドイツ・ポストのシェア	98.7%	98.3%	97.6%	97.0%	96.1%	94.7%	92.4%	89.5%	87.3%
ライセンス事業者のシェア	1.3%	1.7%	2.4%	3.0%	3.9%	5.3%	7.6%	10.5%	12.7%

注) 2007年は予想値。

出所) BNetzA, *Jahresbericht 2006*, 2007, S.115, BNetzA, *Zennte Markuntersuchung für den Bereich der lizenzpflichtigen Postdienstleistungen*, 2007, S.22およびBNetzA, *Tätigkeitsbericht 2006/2007: Lage und Entwicklung auf dem Gebiet des Postwesens*, 2007, S.23から作成。

# 表4 種類別ライセンス事業者売上高の推移

(単位:百万ユーロ)

サービスの種類	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
PZA	-	-	-	5.0	18.5	73.6	56.4	69.0	59
A(書状配送)	29.3	32.9	37.3	35.6	26.1	37.6	51.8	89.7	108
B(50g超の内容同一書状)	8.8	60.2	86.4	92.5	88.0	107.4	125.5	147	161
C(文書交換サービス)	0.5	0.5	0.5	1.2	1.0	1.0	1.0	0.7	1
D(高品質サービス)	23.3	46.5	83.0	125.8	183.4	264.4	380.7	543.6	700
E(ドイツ・ポスト収集所での差し出し)	2.0	4.0	4.9	9.2	13.5	10.8	23.7	36.5	43
F(ドイツ・ポストの私書箱での受取)	1.9	2.9	3.7	3.6	6.4	5.6	4.9	6.2	7
G(外国への送達)	-	-	-	-	16.2	6.4	68.5	88.7	104
H(外国からの送達)	-	-	-	-	0.1	0.1	4.6	8.3	10
旧ライセンス(大量郵便)	61.2	26.7	33.0	32.6	34.4	25.4	25.5	8.3	6
業務整理統合	-	-	-	-	-	-	3.0	57.5	75
合計	127.0	173.7	248.8	305.5	387.6	532.3	745.6	1,056	1,274

注1) 2007年は予想値

2) PZA: 郵便法33条に規定される公共機関の通知などの配達。

3) A:ドイツ・ポストの排他的ライセンス分野とB以外の書状送達(図2参照)。

4)業務整理統合(gewerbsmäßige Konsolidierung):ドイツ・ポストの配達網の利用

出所) RegTP, *Siebte Markuntersuchung für den Bereich der lizenzpflichtigen Postdienstleistungen*, 2004, S.25, RegTP, *Tätigkeitsbericht 2002/2003*, 2003, S.246, BNetzA, *Zennte Markuntersuchung für den Bereich der lizenzpflichtigen Postdienstleistungen*, 2007, S.16, およびBNetzA, *Tätigkeitsbericht 2006/2007: Lage und Entwicklung auf dem Gebiet des Postwesens*, 2007, S.24から作成(1999年の旧ライセンスは、RegTP, *Tätigkeitsbericht 200/2001*, 2001, S.263からマルク表示をユーロに換算)。

# 表9 WIK調査によるドイツポストとライセンス事業者の郵便分野別時間賃金

(単位:ユーロ)

	DPAG(A)	競合事業者(B)	B/A
仕分け作業員	10.57	8.36	79.1%
運転手(近距離)	10.57	7.64	72.3%
運転手(長距離)	11.29	8.2	72.6%
郵便配達人	11.29	7.94	70.3%
販売職員	11.18	14.39	128.7%
営業職員	17.11	16.22	94.8%

Alex Kalevi Dieke und Martin Zauner,Arbeitsbedingungen im Briefmarkt, Wik, Nr.295, Mai 2007, S.35



# 表10 ドイツにおけるユニバーサルサービスの主要規定(書状)

- 郵便局(固定的設備; § 2 Nr.1)
  - 連邦規模で最低12,000
    - 2005(2007).12.31までに再検討
    - 2002(2007).12.31までは少なくとも5000は直営
  - 原則として人口4000(2000)人を超える市町村に最低1つの固定的設備
  - 建物集合地では最高、半径2000メートル内に1つ
  - 全ての郡区(Landkreis)においては、80平方キロメートルに1つ
  - 固定的設備の変更に際しては、遅くとも10週間前に関係自治体との話し合いがもたられべき。
  - その他の全ての地域には移動郵便サービスが利用できるようにする
- 郵便ポスト( § 2,Nr.2)
  - 建物集合地では半径1000メートル以内に設置
  - 平日は毎日、需要に応じて日祝日も、収集
  - 収集時間に加えて、次の収集も郵便ポストに明記
- 配達
  - 平日に差し出された国内郵便物(50通以上の郵便物を除く)の80%は、翌日、95%は翌々日(いずれも平日の場合)、引き渡す( § 2,Nr.3)
  - 郵便物は、私書箱を有しているものや自分で取りに来るものを除いて配達する( § 2,Nr.4)
  - 配達は、最低、平日一回とする( § 2,Nr.5)
- 市民の陳情( § 5)
  - 何人(なんびと)も、上述の質的指標確保のための諸措置を、郵電規制庁に提案できる
- 料金( § 6)
  - 平均的家庭需要に対して1997年12月1日に適用している実質料金を超えない
  - 排他的ライセンス分野は単一料金

注)主要なもののみを抜粋。( )内の § とNr.の数字は、規則の条数と項を表している。また、下線部は2002年1月30日の改正での変更・追加点

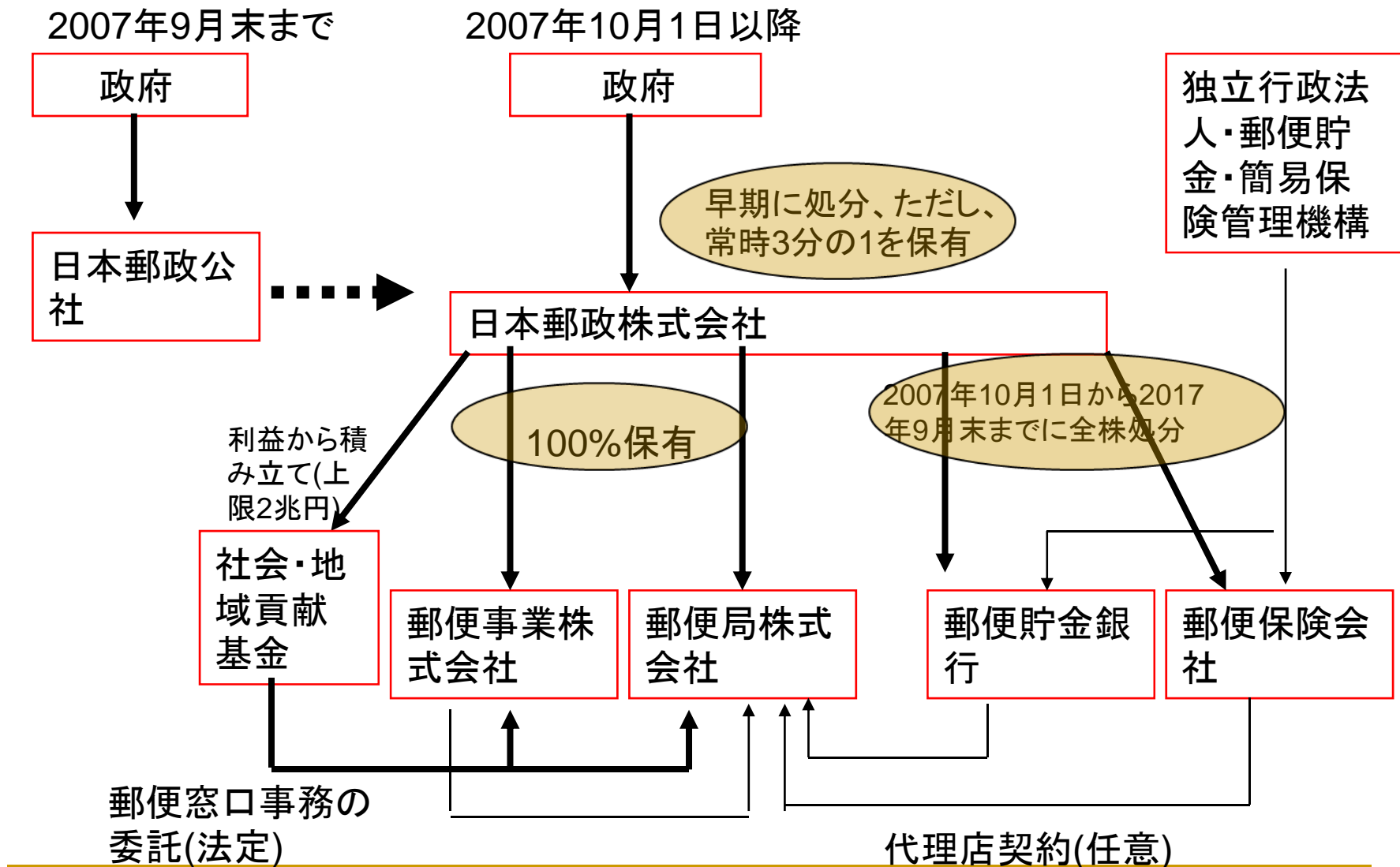
出所)Post-Universaldienstleistungsverordnung vom 15. Dezember 1999およびZweites Gesetz zur Aenderung des Postgesetzes vom 30.Januar 2002 から作成。

# 表6 ドイツポストの郵便局、ポストバンク の営業所の推移

年	郵便局	うちドイツ ポスト直 営	ポストバ ンクの営 業所
1987	17,463		
1989	17,359		
1991	25,922		
1992	22,000		
1993	20,500	20,000	
1994	20,200	19,200	
1995	16,971	13,983	
1996	16,604	12,000	
1997	15,331	10,095	
1998	14,482	7,946	15,000
1999	13,948	5,956	14,000
2000	13,663	5,590	14,000
2001	12,818	5,331	13,660
2002	12,683	5,030	12,700
2003	13,514	5,513	9,000
2004	13,019	5,379	9,000
2005.9	12,685	5,638	

1987年、1989年、94年はStatistisches Bundesamt Deutschland (Hrsg.), Statistisches Jahrbuch 1989、1991-93年はDeutsche Bundespost POSTDIENST, Geschäftsbericht各年版、1995-2005年は Bundesnetzagentur, Tätigkeitsbericht2004/2005、また、ポストバンクの営業所は、Bankenverband, Die 100 größten Banken in Deutschland: Positionswechsel in den Institutsgruppen, <http://www.die-bank.de/media/082005/top100>

## 図14 郵政民営化法における「分割・民営化」

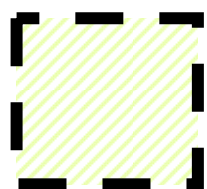


# 図3 ドイツ郵便事業の区分

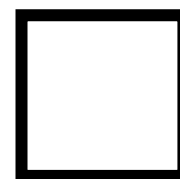
書状(排他的 ライセンス分 野)	書状 (2kg以 内)
小包(20kg以内)・新聞・雑誌	
上記以外の書状、小包み、急行便、重量小包・印刷物、ダイレクトメール、文書交換	



ユニバーサル  
サービス分野



は、200g(2003年初から100g、2006年初めから50g)又は標準最低料金の3倍(2006年初めから2倍)未満の書状((50g超で50通以上の同一内容郵便=ダイレクトメールを除く)でドイツポストの排他的ライセンス分野



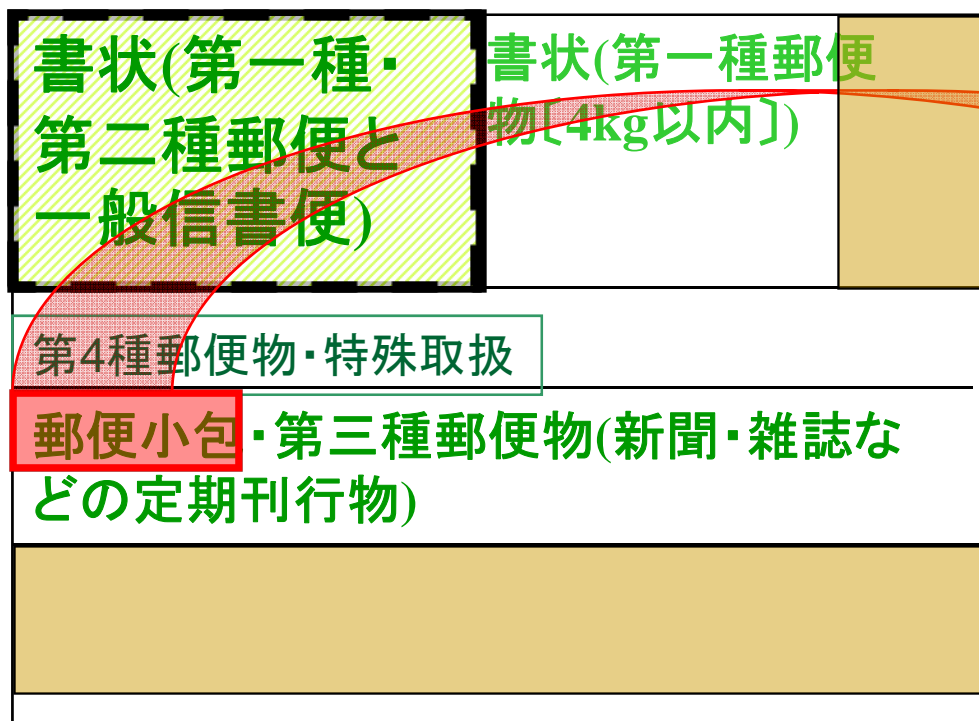
は、1kg以内の書状で郵便事業に参入する場合、ライセンスを必要とする分野

出所)グリーンペーパー記載の図(Kommission der Europäischen Gemeinschaft, Grünbuch über die Entwicklung des Binnenmarktes für Postdienste, KOM(91)476endg..11,Juni 1992,Brüssel, S.221)を参考にし、郵便法(Postgesetz vom 22.Dezember 1997) § 5, § 11, § 51及び郵便ユニバーサルサービス規則(Post-Universaldienstleistungsverordnung vom 15.Dezember 1999) § 1などから作成。

# 図15 日本郵便事業の区分

郵便法又は信書便法による郵便物・信書(総務省郵政民営  
所管)

貨物自動車運送事業法  
によるメール便・宅配便  
(国土交通省所管)



ユニ  
バーサ  
ルサー  
ビス分  
野

メール便

宅配便

メール便

「書籍、雑誌、商品目録等比較的軽量の 荷物を荷送人から引き受け、それらを荷受人の郵便受箱等に投函することにより運送行為を終了する運送サービスであって、重量1kg以下の一冊の貨物を特別な名称を付して運送した貨物」(国土交通省「宅配便等取扱実績の調査及び集計方法」([http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/09/090630\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/09/090630_.html)))

宅配便

一般貨物自動車運送事業の特別積合せ貨物運送や利用運送事業で、「重量30kg以下の一口一個の貨物を特別な名称を付して運送した貨物」(同上)

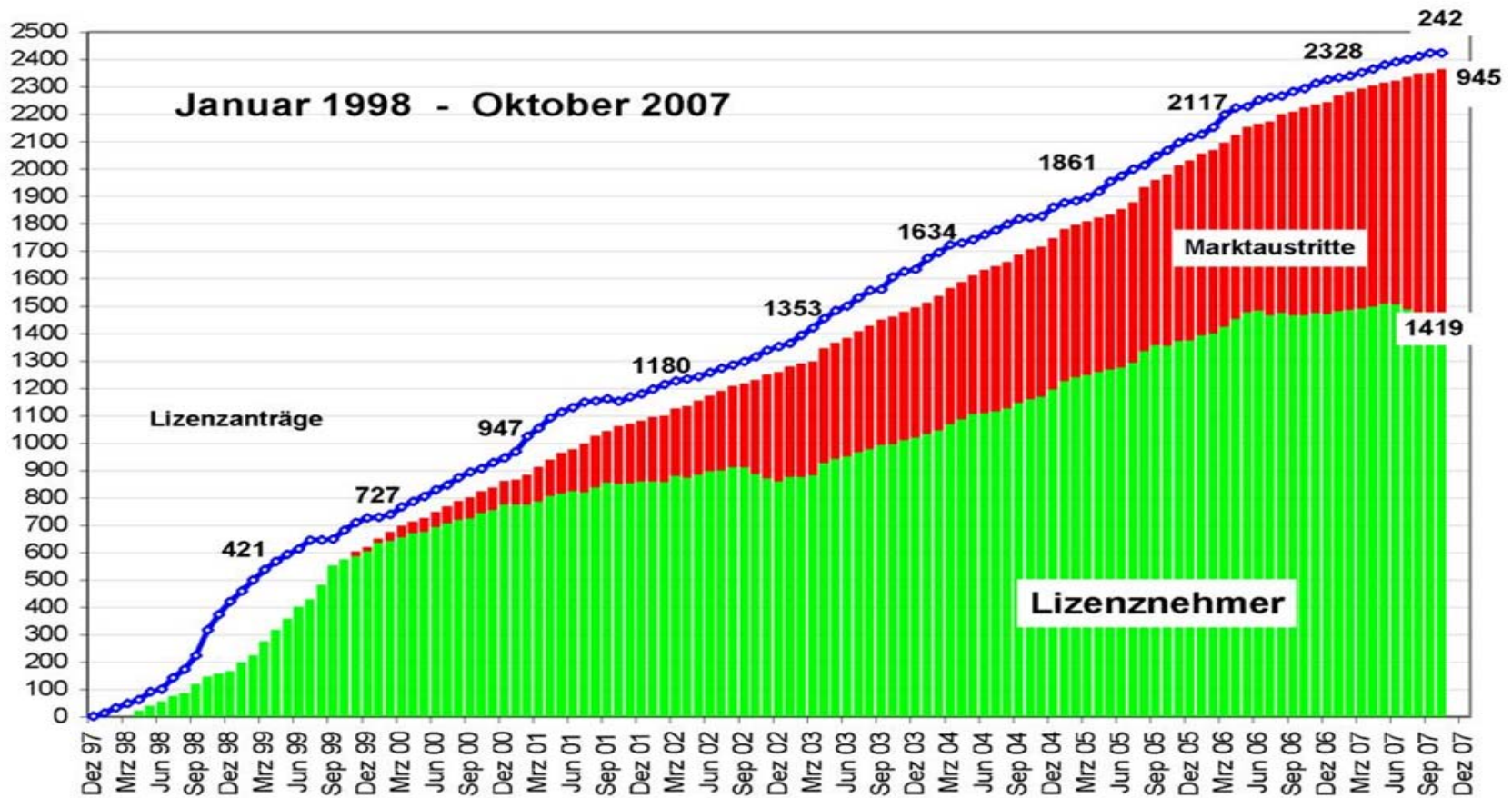
一般信書便で250g以下の書状(信書)で、ライセンスを必要とする分野

は、特定信書便で、4kgを超えるか、又は一定の形状以上の書状又は3時間以内に送達されるもので、ライセンスを必要とする分野

出所)郵便法および民間事業者による信書の送達に関する法律などから作成。



Abbildung 28: Lizenzanträge, Lizenzen und Marktaustritte seit 1998



# 参考文献(ドイツ語 1996年以降)

6. **Köster, Kathrin**, Privatisierung von Staatsunternehmen in Japa: Entwicklung, Dynamik und Perspektiven der privatisierten StaatsbahnBaden-Baden 1998, Nomos Verlagsgesellschaft
7. **Schneider, Jürgen**, Die Privatisierung der Deutschen Bundes- und Reichsbahn: Institutioneller Rahmen-Werketteorientiertes Synergiekonzept: Analyse der Infrastrukturgesellschaft, Wiesbaden 1996, Deutscher Universitäts Verlag
8. **VDV**, Rechnerische Trennung von Fahweg und Transport bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen(NE), Köln 1997, VDV

# 参考文献

- Megginson(2001), W. and J. Netter, “From State to Market: A Survey of Empirical Studies on Privatization”, *Journal of Economic Literature*, Vol39.
- OECD(2003),Privatising State-owned Enterprise: An Overview of Policies and practices in OECD Countries, OECD, Paris
- Schneider(2004),Volker/ Marc Tenbrücken(Hrsg.), Der Staat auf dem Rückzug: Die Privatisierung öffentlicher Infrastrukturen, Frankfurt/Main. Campus Verlag
- **Tatahi(2006), Motasam Privatisation Performance in Major European Countries since 1980, Palgrave Macmillan, Hampshire.**
- Weizsäcker(2006), Ernst Ulrich et al(Hrsg.), *Grenzen der Privatisierung: Wann ist das Gute zu viel?* S Hirzel



# 参考文献(ドイツ語 1996年以降)

1. **Aberle, Gerd/ Andrea Brenner**, Bahnstrukturreform in Deutschland: Ziele und Umsetzungsprobleme, Köln 1996, Deutscher Instututs-Verlag
2. **Hahn, Ursula/ Hubert Hochbruck(Red.)**, Jahrbuch des Bahnwesens Nah- und Fernverkehr: Regionalisierung Darmstadt 1996, Hestra Verlag
3. **Hedderich, Alexander**, Vertikale Desintegration im Schienenverkehr: Theoretische Basis •erlegungen und Diskussion der Bahnstruktur-reform in Deutschland, Hamburg 1996, Deutscher Verkehrs-Verlag
4. **Julitz, Lothar**, Bestandsaufnahme Deutsche Bahn: Das Abenteuer einer Privatisierung, Frankfurt/Main 1998, Eichborn
5. **Koenig, Klaus/ Angelika Benz(Hrsg.)**, Privatisierung und staatliche Regulierung : Bahn, Post und Telekommunikation, Rundfunk, Baden-Baden 1997, Nomos Verlagsgesellschaft

# 参考文献(和書)

1. 今城光英編著『鉄道改革の国際比較』日本経済評論社、1999年
2. 堀 雅通『現代欧州の交通政策と鉄道改革：上下分離とオープンアクセス』税務経理協会、2000年
3. 高橋伸夫『鉄道経営と資金調達 経営破綻を未然に防ぐ視点』有斐閣、2000年