

# ANALYSIS OF MICROECONOMIC REFORM THROUGH CASE STUDIES OF PRIVATISATION

Akira Morishima  
*Otemon Gakuin University*

## Section I: Introduction

We wrote in the conclusion of my most recent paper that problem of the privatisation at the FAC Airports is not only Aviation Policy one, but industrial and economic policy ones as well. Although these comments looks inconsistent, we will examine Microeconomic Reform through study of Privatisation in this paper.

## Section II: Microeconomic Reform in Australia

The Microeconomic Reform was based on the Accord between Labor Party and ACTU in February 1983, and was also based on the National 58-Article Agreement between government, employer and employee at the National Economic Summit Conference in April 1983. And it was carried out in sequence of Financial Deregulation, which began with Australian dollar float shift in December 1983, Steel Reform Plan announced in December 1983, and Automobile Industry Policy after May 1984. All these programs were done as Change of Protectionism.

And Microeconomic Reform in Transport and Communications, was proposed in the statement by the Minister for Transport and Communications, deregulation of industries and GBEs (Government Business Enterprises) Reshaping were also proposed in it.

## Section III: From Microeconomic Reform to Privatisation

The Australian Main Privatisation Decisions were Banking, Telecommunications, and Aviation.

Banking example is Commonwealth Bank. It relieved Victoria State Bank, and did purchase and merger. It also made filling finance of the government.

Let us take Telecommunications example; Telecom and OTC were merged while Aussat was sold. Then Optus (which was made with core of Aussat) became the Telstra's (formerly Telecom) competitor. In this example, the new system has a role of short-term filling finance of the government, too. New Optus is said to be a multinational enterprise because of introduction of foreign capital. In other words, GBEs has changed to be a multinational enterprise.

In the meantime, privatisations have been achieved smoothly as a common characteristic in the international trend of privatisation. One of important factors for this is the change industrial relations, not only indomestic but internationally.

## Section IV: Conclusion

Now we come to conclude that it is difficult to evaluate general privatisation from

the Macroeconomic point of view.

But the privatisation problem of the FAC Airports suggests the help from the fields of Industrial Policy and Economic Policy. It means that privatisation should be supported from the long-range point of view.

Privatisation and Microeconomic Reform should not be a radical reflection of Macroeconomic Indices.

The World economy has turned low economic growth from rapid economic growth now, Microeconomic Reform should be studied as an adjustable role.

# オーストラリアの民営化からみた ミクロ経済改革

森 島 覚

追手門学院大学

## 目 次

- I. はじめに
- II. オーストラリアのミクロ経済改革
- III. ミクロ経済改革から民営化へ
- IV. むすび

## I. はじめに

オーストラリアの主要空港で、カンタス航空やアンセツ航空の搭乗待ちをしていると、その機材の間を縫うように走り回っている多くの日本メーカー製小型トラック・作業車に気が付く。そして、世界の翼を競っているオーストラリアの誇る航空会社の足元にも、日系企業の進出があるという現実を改めて実感させられる。

ところで、この現実には偶然にも1996年度のオーストラリア研究所の「オーストラリアの産業政策と日本の多国籍企業」という共同研究テーマの皮肉な事例となり、さらに本稿で掲げたタイトルとも平仄が合う事柄ともなる。

そこで、まず本稿の課題を示しておく、第1にオーストラリアのミクロ経済改革と民営化の関係を検証すること、第2に、ここまでの主要な民営化の特徴と結果を示すこと、そして、ミクロ経済改革を民営化の視点からどのように評価するのかが、第3の課題になる。

したがって、空港で目撃する事例は、航空会社の民営化とオーストラリアの製造業（その産業政策と日本の多国籍企業でもあり）の関係を示している。そのことはまた、ミクロ経済改革の出発点（製造業の強化が課題）であったはずであり、民営化を通じた結論もやはり「製造業の強化が課題」として残る、という意味を示すから皮肉ともなるのである。

## II. オーストラリアのミクロ経済改革

### 1. 戦後世界経済の変化

世界経済の戦後転換点を1970年代前半であることにについては、異論のないところである。それまでの盟主アメリカが、戦後の枠組みであるIMF体制を放棄せざるをえなかった事実を一つあげただけでもそのようにいえる。そのアメリカの決断は同時に国内経済

の悪化表明でもある。

それ以降、アメリカは国内経済の再活性化のために、以下のような産業の手直しを行った。

例えば、航空産業については次のようである。参入規制問題では1982年以降路線免許制が廃止され、完全自由化とした。料金規制については83年以降自由化された。これをより長期的な流れからみると、戦前の1938年民間航空法や58年連邦航空法そしてCAB（民間航空委員会）の航空事業の規制体制が、60年代のケネディー政権時の自由化提起をきっかけに74年のフォード政権下での規制改革国家委員会が設置されることにより、本格的に変化を遂げたといえる。

その他の運輸産業では次のようである。トラック運送業においては、1980年に自動車運送事業者法が制定され、参入規制の緩和、営業免許上の制限の撤廃、運賃規則の緩和がされた。これは、1935年自動車運送業法に規定され70年代後半にまで続く規制体制の変化といえる。鉄道輸送においては1980年スタッガーズ鉄道法で、海上輸送では84年海運法で規制緩和がなされた。

電気通信産業においてはAT&Tの解体というドラスティックな転換を通して、電気通信の規制緩和が1980年代に進展することになる。

金融においても、80年金融法、82年金融法と続いて改革が進行し、今日の国際的な金融改革の嚆矢となった。

第3次産業部門の規制緩和あるいは自由化に集約された観があるが、これらのことはアメリカ版マイクロ経済改革といえる。

他方、オーストラリアと比較的似通った国内経済における公企業の比率を持っていたイギリスの場合はさらに大きな経済改革が実行された。それは1980年代初頭より始まり現在も進行している。

その改革の根幹はサッチャリズムと総称されるもので、その手法はマネタリズムによるデフレ政策といえ、戦前からの国民的合意である「福祉国家」を揺るがすことになった。サッチャリズムの思想はつまるところ新自由主義であり、財政金融政策、労働関係政策、民営化政策が経済政策の大きな柱であった。国有企業の殆どが民間企業という形態に変化したことが、ここでの最も大きな結果といえよう。

アメリカにおける民間企業間の規制緩和・自由化やイギリスの企業形態の変化の根拠の第1にアメリカの経済指導力の低下、イギリスの地盤沈下が挙げれる。さらに世界経済の構造変化（サービス経済化と総称される）からの、それぞれの国における対応であったことが、第2の理由である（したがって、日本においても極めて今日的な問題として規制緩和が益々いわれるのも同じ種類のマイクロ経済改革問題といえる。しかしながら、社会構造の違いを考慮しない政策提言は、結果として正反対のものとなろう）。そして、次節で述べるオーストラリアのマイクロ経済改革も、欧米を始めとした世界経済の変化の動きに当然規定されたことであることはいうまでもない。

図1 OECD主要国のGDP部門別構成比<sup>1)</sup>

|         | 農 業  |      |      | 製造業  |      |      | サービス業 |      |      |
|---------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|
|         | 60年代 | 70年代 | 80年代 | 60年代 | 70年代 | 80年代 | 60年代  | 70年代 | 80年代 |
| オーストラリア | 11.9 | 9.5  | 8.4  | 26.4 | 24.1 | 19.5 | 59.9  | 62.9 | 67.5 |
| アメリカ    | 3.4  | 3.1  | 2.3  | 28.0 | 23.3 | 20.6 | 59.0  | 63.2 | 66.0 |
| 日本      | 10.8 | 5.1  | 3.2  | 34.5 | 30.5 | 29.3 | 44.8  | 52.6 | 55.7 |
| イギリス    | 3.0  | 2.3  | —    | 30.0 | 26.3 | —    | 56.2  | 60.5 | —    |
| フランス    | 8.8  | 5.0  | 4.0  | 29.0 | 26.7 | 22.6 | 51.8  | 58.7 | 64.5 |

(各%)

## 2. ミクロ経済改革の経緯

戦後高度成長期の1960年代は、アメリカ経済の黄金時代と称されるが、オーストラリア経済も完全雇用状態を示し同様に「黄金時代」であった。しかし、その転機ははやくも70年代前半のアメリカにおいて現れた。スタグフレーションという現象から見れば、既に60年代末のイギリスが示していた。それは、さらに2度のオイルショックといったことにより加速されOECD先進諸国が翻弄されることにより、世界経済全体が低成長（あるいは安定成長といわれる）に転換したのである。そうした事態が生じる中で、図1が示しているように、各国の経済構造の転換が進んでいたのもまた事実である。同様なことは、オーストラリアにおいても進行していることがわかるが、本格的な経済の悪化を迎えるのは多くの諸国が70年代であったものが80年代に入ってからである。その理由をごく簡単に述べると、次のようである。

オーストラリアもGDP寄与率からみると農業・製造業が低下傾向を示していくのに対して、第3次産業の増加が目立つ。同時期、鉱業の比率は伸び、しかしながらオーストラリアの貿易構造の変化はさして見られなかった。そのような中で、70年代にはいうまでもなく同部門では石油を始めとした急激な価格の上昇があり、一転して80年代には価格の下落（農産物を含め）が生じた。したがって、スタグフレーションの波がオーストラリアにも押し寄せたのである。1983年を頂点とする、急激なインフレ（11.5%）や失業率の増大（9%）そしてマイナス成長が象徴的に示している。

以上のことから、本稿でいうオーストラリアのミクロ経済改革の起点は1980年代に入ってから、とりわけ政治的変化のあった83年の労働党政府の登場からとなる。

当初のオーストラリアのミクロ経済改革の動きは、83年2月の労働党とACTUのアコードと続く同年4月の国民経済サミット<sup>2)</sup>での政労使の58項目の国民的合意をベースにし

1) OECD, *Historical Statistics, Year book Australia*, AGPS., several issues. より作成。ただし、オーストラリアはそれぞれ61年、71年、81年の各年次であり、その鉱業シェアは1.8%、3.5%、4.6%と推移している。

2) Braham Dabschek, *Australian Industrial Relations in the 1980s*, OXFORD UNIVERSITY PRESS, 1989, pp.51-56.

て、具体的には83年12月の豪ドルのフロート制に始まる金融改革、同じく12月に発表された鉄鋼業の再建計画、84年5月よりの自動車産業への保護政策の変更が行われたことなどである。

そうした動きの中で〔運輸・通信産業〕のマイクロ経済改革は、次のように進められる。1987年10月に、

- ①規制緩和を行い企業活動を積極化させる、
- ②企業としての適切な組織、財務構造をつくる、
- ③政府権限の委譲、
- ④適切な責任体制、

といったガイドラインが設定された。

続いて、1988年5月の「運輸・通信相声明」において、産業の規制緩和だけではなく政府系企業の再編成が、以下の趣旨で提案<sup>3)</sup>された。

1983年に成立したホーク政権の課題は、早急に経済回復を実現することであり具体的には失業とインフレを無くすことにあった。それ以降の経済は順調な回復を示して、OECD諸国の中でも高い成長を実現した。しかし、マイクロ経済改革はそこで終わるわけではなく、民間・公共部門を問わず行われなくてはならない。さらに、製造業の育成を通して輸出を増進させなければならず、その実現は雇用状態を良好なものとするにつながる。

そこで、第3期ホーク政権が確定した直後の1987年10月7日にマイクロ経済改革をもう一段階進めるための、国内航空の規制緩和を主にした声明をだした。

その声明の意図を引き継ぐことが、ここでの8大企業の再編成ということである。該当する企業だけで、政府系企業の雇用の37.9%、公共セクター雇用の9.5%を占め、オーストラリア総労働人口の2.9%の雇用となり、連邦収入の17.5%、支出の15.7%、連邦総資産からは210億ドルとなり、比重の大きさがよくわかる。

さらに、戦後の高度成長期が終了して以降この部門は、'より競争を導入すること'、'国際貿易環境への改善'、'グローバル化'、'自由化'、'規制緩和'、'技術革新'などが一段と必要となり、以前にも増して柔軟さや市場への対応が必要となった。

政府系企業全体に関わる経営形態の対応は次のようなものである。

・カンタス航空とAussat（以下、オーサットとする）社は株式会社とする。

3) Statement by the Minister for Transport and Communications, *Reshaping the Transport and Communications Government Business Enterprises*, AGPS, 1988. なお、電気通信産業については（ここではこれ以前については触れないが）、1982年10月の「ダヴィッドソン報告」（富田徹郎監訳『世界の電気通信政策』1984年、日本経済新聞社、邦訳、37頁、原題：Telecommunication Policies in Seventeen Countries ; Prospectus for Future Competitives Access, アメリカ情報通信庁報告書）による規制緩和提言の趣旨が一貫して含まれていることを補足しておく。

・A N I. (Australian National Line ; 海運) と O T C (海外電気通信委員会) は公社組織であったものを株式会社化し、さらにオーストラリアン航空についても公社であったものを 88 年 4 月 30 日より株式会社とする。

- ・A N (オーストラリア国営鉄道) は公企業として残す。
- ・Telecom (以下、テレコムとする) と郵便は公社として引き続く。
- ・連邦空港公社は目的をはっきりさせ法制化する。

さらに、電気通信産業については次のような改革措置を行う。

テレコムを公社に移行するにあたって財務の構造を変更すること、電気通信事業への新規参入を認め、また新たに A U S T E L (以下、オーステルとする) という独立した官庁が設置の運びとなる。その結果具体的には次のような変化を伴う。

- ・基本的ネットワーク設備からの供給やサービスを、商業ベースに則ったものとする。
- ・宅内機器や付加価値サービス部門への競争を導入する。
- ・利用者のさらなる利便のためのネットワークの増加をはかる。

なお、[製造業]に関連するミクロ経済改革は 1989 年 10 月に「ガーノウ報告」が出された後の 1991 年 3 月に「競争力のあるオーストラリアを築くために」とする新産業政策が結節点といえる。その声明の内容は、市場原理を中心に、2000 年時点における製造業の保護水準を 80 年比の 4 分の 1 以下となる関税保護措置が目指される。

最後に、1983 年より 90 年初めまでに行われたミクロ経済改革の到達点及び現状を、連邦政府は次のようにまとめている<sup>4)</sup>。

- ①通信事業の自由化を行い競争の導入をはかった。
- ②国内航空事業の規制緩和(二つのエアライン・ポリシーの撤廃)を行った。
- ③金融市場の規制緩和、豪ドルの変動相場制の実施に踏み切った。
- ④法人税率の引き下げ、所得税率の引き下げなどを含む税制の改正を行った。
- ⑤輸入関税率の引き下げの実施及び輸入割当制度の廃止。
- ⑥産業界への補助金を削減した。
- ⑦経済の公共部門の比重の引き下げがはかられた。
- ⑧公営企業の独立採算性の導入及び民営化の実施。
- ⑨連邦予算の構造黒字への転換をはかった。
- ⑩企業への規制の緩和を行った。
- ⑪国内海上輸送の自由化・合理化を進めつつある。
- ⑫港湾産業の改革を行い生産性の向上を目指している。

4) The Department of Industrial Relations, *Changing Australia*, the Information Section, Australian Embassy (Tokyo), 1992.

⑬教育改革とりわけ中等教育の改善，教育課程の変更をはかっている。

### Ⅲ. ミクロ経済改革から民営化へ

#### 1. オーストラリアの民営化の特徴

オーストラリアの主要な民営化は〔銀行〕と〔電気通信産業〕そして〔航空産業〕である。

〔銀行〕の例では，1990年にビクトリア州立銀行の経営破綻問題が生じ，その救済のための資金捻出がコモンウェルス銀行の一部民営化（株式売却）となった，言わゆる金融改革<sup>5)</sup>というミクロ経済改革の一つが生み出した「競争」の結果の処理（＝民営化）といえる。これが，第1次の民営化（これはオーストラリアで最初の民営化であった）で1991年7月に30%の株式が売却（13億豪ドル強，以下ドルとは豪ドルを示す）された。

それ以後の「株式売却」は，連邦政府の財源を捻出する役割となり，第2次民営化は1993年10月に20%の株式の売却（16億ドル強）として行われた。そして，1996年6月に第3次民営化が行われた。

〔電気通信産業〕の例では，1992年2月にテレコムとOTCの合併がなされ，それとは別にオーサットが売却（2億9000万ドル）された。したがって，テレコム（現在のテルストラ）とオーサットを中心にした新オプタス（92年8月）という新しい体制ができあがった。オーサットの売却例は，連邦政府の財源捻出としての役割が明確である。さらに付け加えると，民間企業となったオプタスは外国資本の参入からオーストラリアにおける多国籍企業といえ，政府系企業が多国籍企業に変化したと言い換えることができる。

なお，現在のテルストラは1975年の旧テレコム発足以来政府系企業として発展してきたが，96年12月の連邦議会において民営化法が成立し97年前半にも株式の30%が売却されることになり，民営化される。それはまた，97年7月からのオーストラリアの電気通信事業の全面自由化に対応することでもある。

最後に，〔航空産業〕においても民営化の過程は銀行や電気通信産業と似ており，カンタスが経営の芳しくないオーストラリアン航空を吸収・合併（1992年9月に4億ドルで）したあとで株式の25%を売却し，英国航空がそれを所有し民営化（1993年4月に6億6500万ドルで）される。ここでも，同じく外国資本の参入があったことにより政府系企業が多国籍企業に変化したわけである。ただ，航空産業のミクロ経済改革が民営化へと一段高められたのは，89年のパイロットのストライキが労働組合の敗北に終わったという要素が強く反映している。

なお，カンタス社は1995年7月に残りの株式が売却されることにより完全民営化された。

5) J.O.N.Perkins, *The Deregulation of the Australian Financial System: the experience of the 1980s*, Melbourne University Press, 1989.

したがって、オーストラリアの民営化は第Ⅱ章で述べた1980年代後半のマイクロ経済改革（政府系企業の再編成）と連邦政府の財政再建の手法が一致することにより、90年代に入り急進展（航空産業の場合は「パイロットのストライキが組合の敗北となる」、銀行では「経営の破綻の救済」がより加速させた）したといえる。これが本稿の第1の課題である、マイクロ経済改革と民営化の関係である。

そして、電気通信・航空産業におけるマイクロ経済改革から民営化へ進む結節点は、以下のような趣旨の1990年11月に行われた「政府声明」<sup>6)</sup>である。

運輸通信部門の再編成のねらいは、この分野でのパフォーマンスを世界のトップレベルに引き上げることにある。そしてさらにオーストラリアの経済環境を良好なものとするためのマイクロ経済改革の第一歩と位置付ける。これまでのオーストラリアの国内産業は全般的に非常な低生産性であったため改善を要する、そして今日、運輸通信分野の技術革新には目を見張るものがあり規制の枠組みも早急に対処し直していかなばならない。したがって、さらに同部門内での競争を促進し、経済構造全体の改革につなげねばならない。

電気通信産業については、テレコム以外の参入を認め競争を導入する、その際テレコムの独占が過度に強くないように、新たな規制官庁オーステルを設置し公正取引委員会と併せて監督を行う。具体的にはテレコムを政府の100%持株会社としOTCとの合併を進めていく。オーサットについては民営化を実施する。

航空産業については、保守政権の遺物といえる国内路線の「二つのエアライン・ポリシー」を撤廃し、サービスの質を高め低運賃を実現し、より一層消費者への利益に帰そうというものである。したがってカンタス航空、オーストラリアン航空を民営化し、積極的な競争を導入するものであるが、ナショナル・フラッグ・キャリアを維持する観点から、海外よりの投資についての上限は35%とする。また、ニュージーランドとの航空自由化を経済自由化の実現の一貫として積極的に交渉を行っていく。

陸上・海上輸送事業については、それぞれ、免許制度の見直し、ウォーターフロントとしてのメルボルン港、シドニー港を整備することを計画する。

## 2. 民営化の結果

民営化例全体の共通点は（繰り返すことになるが）、より大きな企業が小さい企業を吸収合併して民営化が行われたこと（これまで残っていた電気通信産業での公企業テルストラは1997年前半にも株式の部分売却が行われる）。また当初、各産業の規制緩和を促進するために、連邦政府の委員会提言（金融のキャンベル委員会、あるいは電気通信のダヴィッドソン報告）を骨子として公企業を再編成したことが、民営化に行き着くという経過を辿るこ

6) Parliament Statement by the Prime Minister, *Transport and Telecommunications Reform*, 8 November 1990.

とである。そして、連邦政府にとってはマイクロ経済改革の推進が建前としてあったにしても、本音は財政赤字を解決するための財源をつくることであった。さらに民営化の結果から、関連各企業ともオーストラリア企業ランキング<sup>7)</sup>の上位20社以内に位置し高収益を示している。

以上のオーストラリアにおける民営化の特徴に踏まえて、残された問題点を指摘すると次のようである。

三つの事例の全てが、民営化（株式の売却）を行うことにより国内投資が外国資本への依存度をさらに高め、政府系企業の多国籍企業化をもたらしたこと（経済構造の転換あるいはマイクロ経済改革はより国内資本の強化・充実を行おうとするものである）、これが第1点目である。

第2点目は、同じく「株式の売却」から生ずるが、民営化とマクロ経済の改善との因果関係はみれないというよりむしろ従属的になるということ（じじつ、それは経済環境が悪化している時に計画され、株式売却の実行はパフォーマンスが良好になった時であった）である。

第3点目は、民営化関連企業の業績が良好となるが、規制緩和（マイクロ経済改革の一つ）の目的である競争の強化が大企業による寡占体制を招き、企業間競争がさらには促進されないことである。例えば、航空産業で言えばカンタス航空とアンセット航空のように。

以上の民営化例とは別に、ここ数年、連邦空港公社（FAC）の民営化が話題になっている。その事例で新しい論点が生み出されたので、主要民営化例からではないが、重要な意味を持つので、補足となるが第4点目として挙げることにする。

この例は、22の連邦空港のターミナルを50年間のリース権を売却することにより、民営化しようとするものである。ところが、その最も主要なシドニー空港において航空混雑解消のための新滑走路の供用が、地域環境問題（市街地上での離発着の増加による騒音公害）を引き起こし、抜本的な解決が極めて困難となったということである。コストの負担が予測されるターミナル売却には、各企業がそう簡単には応じないことになるのは明白だからである。

つまり、直接的な「空港民営化」問題が、さらにレベルの一段高い産業政策（産業配置の問題）へと転化し、今後のオーストラリアの経済構造問題の根本的方針が問われることになるのである。

少々の自然環境破壊には目をつぶってでも、工業化（製造業の強化）を進展させ、競争力のある「メイドイン・オーストラリア」製品を多数作り出すためのマイクロ経済改革を行うのかということと同列の問題であるからである。

ここまで述べた第Ⅲ章全体が、本稿の第2の課題である主要な民営化の特徴と結果である。

7) *Business Review Weekly*, October 21, 1996.

## IV. むすび

オーストラリアの民営化からみたマイクロ経済改革についてのまとめに入る前に、日本における民営化の事情に触れておくことにする。

戦後世界の高度経済成長が終了すると共に2度のオイルショックが世界を襲う中で、日本の保守党政府は景気の回復をはかるために、極端な赤字予算を1978、79年にかけて組む。ある意味ではその効果があったのであるが、いちはやく日本はスタグフレーションから脱出する。しかしながら、そこに財政赤字と行政の肥大化という大きなツケが残された。

したがって、日本ではその解決のために一挙に民営化が進行されたわけである。現在のNTT、JRに代表される企業が出現し、結果的にはその企業イメージは利用者（消費者）にとっては評判の良いものに改善された。

しかしながら未だ残されている問題として、JR（国鉄清算事業団）の30兆円近い累積債務・NTTの企業分割化があり、また国家財政も依然として200兆円以上の国債残高を抱えている（ここ数年のGDPが480兆円前後であるから、それがいかに巨額かわかる）。

さらに、現在から考えると1980年代初めの経済成長率は3%前後でも十分であったと指摘でき、経済環境が変化したにも関わらず、5%以上の成長率を狙った当時の経済政策は、その後バブル経済を引き起こしたと併せて考えるならば、マクロ経済運営に当たっての政府の失敗であったといえる。

以上の事情に踏まえて、民営化一般の問題点をイギリスも含めた事例の中からまとめると、以下のようなことが指摘できる。

第1に、民営化がマクロ経済に与える影響は無く（個別のミクロの改善からのマクロ効果を否定するわけではなく、その相関関係である）、せいぜい短期的な政府への財政補填に留まること。

第2に、民営化の殆どはアメリカ産業の「規制緩和」を引きがねとしており、市場拡大する産業分野の場合は好業績を示した（斜陽産業については民営化が困難な事態が生まれている）。しかしながら、巨大企業の寡占化を生み出すことになっている。

次に、オーストラリアにおける民営化の結果と重ね合わせ、オーストラリア独自の問題点を抜き出すと、以下のようなことがある。

第1に、株式の売却を行ったことにより、さらに国内投資への外国資本の依存度を高めたこと。また、政府系企業の多国籍化ともいえる現象が生じた。

第2は、本稿の第3の課題であるマイクロ経済改革を民営化の視点からどのように評価するのかということである。結論を先に述べると、「労働関係」への影響が最も大きかったことである。それは、以下のように説明できる。

オーストラリアでは1990年代に入ってから労働組合の組織率<sup>8)</sup>が急激に低下してい

8) *Future labour market issues for Australia*, Commission Paper No.12, AGPS, July 1996, p.7.

る。即ち80年代末まで50%を上回っていたものが、40%を割るようになってしまったのである（日本の最新数値の23%よりは格段に良いとしても）。また、組合員総数をみても350万人に近かったものが270～80万人レベルとなった。この事態は、本稿では余りとりあげなかった83年から始まるマイクロ経済改革の一つであるアコードをテコとした「労働改革」（＝労使関係の変化）によるところが大きい。それは、ACTUが単一労組協定を容認したり、さらに企業内自主交渉の増加としても現れている。

これらのことと、民営化とは一見関わりがないように見えるが、民営化の過程が順調に推移した条件としてこのことを抜きに語れないであろう（労働組合の闘争力の低下、より具体的にはパイロットのストライキの敗北などに規定される）。さらに、労働改革が民営化の一つの目的である合理化の結果としてうえに挙げた労働統計（より正確には民営化が進展した同時期における厳密な計測の必要がある）に反映したといえるからである。

したがって、民営化の視点からは（民営化がともかく達成されたという事実に注目すると）、この「労働関係」がマイクロ経済改革の中で最も影響を来したということから評価（功罪は別にして）すべき点ということになる。

また、第Ⅲ章の民営化の結果の4点目で補足した「連邦空港公社」の民営化問題もマイクロ経済改革と密接なつながりをもっている。結論は既に述べたところであるが、それがマイクロ経済改革の出発点（製造業の強化）と結論（やはり製造業の強化が課題として残る）ということから、「I. はじめに」に戻ると、空港での事例及び空港の民営化問題が「オーストラリアの産業政策と日本の多国籍企業」という共同研究テーマの回答になる。

そして最後に、オーストラリア独自の民営化の問題点の第2（労働関係への影響が最も大きかったこと）が「オーストラリアの民営化からみたマイクロ経済改革」の評価である。