

## ＜ 表 目 次 ＞

＜表2-1＞	従来の行政指導の視点と新しい視点	47
＜表2-2＞	日・韓政府規制システム	59
＜表2-3＞	運輸政策における行政指導の傾向	62
＜表2-4＞	経済的規制と社会的規制の区別	66
＜表3-1＞	国内輸送機関別の旅客輸送分担率(人キロ基準)	72
＜表3-2＞	許認可件数の推移	74
＜表3-3＞	所管省庁の許認可件数(1994年3月31日現在)	75
＜表3-4＞	運輸産業の特性	76
＜表3-5＞	定期航空8社の売上高	77
＜表3-6＞	航空事業の規制制度	78
＜表3-7＞	タクシー会社の車輛規模(1996年3月現在)	79
＜表3-8＞	タクシー会社の資本金規模(1996年3月現在)	80
＜表3-9＞	タクシー事業の規制制度	80
＜表3-10＞	国内航空運賃の決定方式の変化	93
＜表3-11＞	幅運賃導入後の料金の変化	94
＜表3-12＞	国内定期航空企業の概要	97
＜表3-13＞	事例の類型化と変化への要求	104
＜表4-1＞	国民総生産に対する運輸部門の割合	118
＜表4-2＞	部処別規制件数(1997年8月25日現在)	119
＜表4-3＞	主要規制緩和の対象課題	120
＜表4-4＞	韓国における航空関連事業体の現況(1996年1月1日現在)	122
＜表4-5＞	韓国における航空運送実績	122
＜表4-6＞	韓国定期航空運送会社の比較	123
＜表4-7＞	両航空会社の経営成績	124
＜表4-8＞	国内線の日運航回数	124
＜表4-9＞	航空会社の競合関係(国内線)	125

<表4-10>	国際線の運航回数	-----	125
<表4-11>	航空会社の競争関係(国際線)	-----	126
<表4-12>	航空事業の規制制度	-----	127
<表4-13>	貨物自動車免許台数(1994年)	-----	127
<表4-14>	1社当たりの資本金と従業員規模	-----	128
<表4-15>	国内貨物運送の実績	-----	128
<表4-16>	貨物自動車事業の規制現況	-----	129
<表4-17>	韓国における市内バス事業者現況	-----	130
<表4-18>	市内バス事業の規制現況	-----	130
<表4-19>	鉄道小荷物の取扱駅の現況(1996年6月現在)	-----	132
<表4-20>	鉄道小荷物の取扱駅の現況と変化推移	-----	132
<表4-21>	路線配分の原則(1990年)	-----	140
<表4-22>	新規路線配分の原則(1990年)	-----	140
<表4-23>	新規路線配分原則(1994年)	-----	140
<表4-24>	『国籍航空社競争力強化指針』に対する航空会社の意見	-----	141
<表4-25>	事例の類型化	-----	152
<表5-1>	行政指導と新しい試みの比較	-----	162
<表5-2>	日・韓の長期政権の比較	-----	164
<表5-3>	金泳三大統領の長官人事	-----	166
<表5-4>	第6共和国(金泳三政権)の長官・次官・庁長の出身地	-----	167
<表5-5>	政策官僚の出身地(3級以上:局長、課長)	-----	168
<表5-6>	長官在任期間の比較	-----	169
<表5-7>	長・次官が重要視するアクター	-----	169
<表5-8>	政策官僚が重要視するアクター(3級以上:局長、課長)	-----	170
<表5-9>	日本と韓国の政治行政制度比較	-----	170
<表5-10>	政府一企業の間接組織と人的交流比較(運輸産業)	-----	172
<表5-11>	審議会の構成員の出身	-----	173
<表5-12>	日本航空協会の歩み	-----	174
<表5-13>	日本と韓国の政府一企業の関係	-----	174
<表5-14>	各国の官僚比較	-----	175

<表5-15> 制度及び政治社会システムと行政指導の関係	-----	181
<表5-16> 韓国鉄道公社法の成立過程	-----	186
<表5-17> 鉄道公社化と関連した大統領の指示事項	-----	187

< 目 次 >

< 図2-1 >	行政指導の研究傾向	44
< 図2-2 >	行政指導の類型と新しい試み	51
< 図2-3 >	行政指導の有効性に関する説明	54
< 図3-1 >	エアバス導入延期の行政指導過程	83
< 図3-2 >	契約職スケジュールズの導入中止の行政指導	88
< 図3-3 >	国内航空運賃設定手続き（航空法105条）	92
< 図3-4 >	幅運賃制度の概念	93
< 図3-5 >	タクシーの同一地域・同一運賃制導入の行政指導の経緯	100
< 図3-6 >	行政指導の性格比較	106
< 図4-1 >	貨物自動車企業化行政指導の流れ	137
< 図4-2 >	航空路線配分の仕組み	144
< 図4-3 >	市内バス路線調整の順序	146
< 図4-4 >	鉄道小荷物の業務	149
< 図4-5 >	小荷物の収入と支出	150
< 図5-1 >	日本と韓国の事例比較と変化	163
< 図5-2 >	日本における運賃決定過程	182
< 図5-3 >	韓国における運賃決定過程	182
< 図5-4 >	日本の航空規制緩和についての推進事例（1986年）	184
< 図5-5 >	日本と韓国の行政指導比較と政治システム	190
< 図7-1 >	行政指導における望ましい政策実施過程	219