

氏名(国籍)	いよんさん 李容相(韓国)		
学位の種類	博士(法学)		
学位記番号	博乙第1639号		
学位授与年月日	平成12年7月25日		
学位授与の要件	学位規則第4条第2項該当		
審査研究科	社会科学研究科		
学位論文題目	行政指導に関する比較研究 —日本と韓国の運輸政策を中心に—		
主査	筑波大学教授		中村紀一
副査	筑波大学教授	法学博士	進藤榮一
副査	筑波大学助教授	博士(法学)	古田博司
副査	筑波大学助教授	法学博士	櫻井敬子
副査	千葉大学教授		鈴木庸夫
副査	慶應大学助教授	法学博士	大山耕輔

論文の内容の要旨

本論文は韓国と日本における高成長期と低成長期の行政指導の過程と実態を明らかにすると共に、両国の行政指導のあり方を比較研究したものである。とくに従来、実証的な研究があまり行われてこなかった運輸産業に対する行政指導を事例としてとりあげ、政策過程論による分析を通して、両国の行政指導の特色を抽出、類型化し、その背景にある政治・行政体制や制度の相違等に言及している。以下、各章の内容を略述する。

第1章では、行政法を中心に展開されてきた行政指導の先行研究を検討している。そこでは、行政法学者の行ってきた精緻な研究業績を十分評価しつつ、本論文の研究方法で、行政指導の機能的、動態的分析にすぐれた政策過程論の重要性を指摘している。

第2章では、行政指導の類型化が試みられる。誰が行政指導の主導権をもつか、どのような手段で行政指導を行使するのか、という二つの視点を組み合わせて五つの類型が析出される。まず第1は、官僚が許認可権力を背景に強い指導を行なう「官僚主導型」。第2に官僚と現行制度に既得権をもつ集団(主として大企業)が彼らのネットワークを通じて指導内容を決めていく「協調型」。第3に特定の利益団体の権益擁護のため政治家が指導に介入する「政治家主導型」。一方、これら従来行われてきた行政指導を改革し、規制の緩和、市場の自由を追及するものとして第4の「改革途上型」および第5の「消費者志向型」がある。

続く第3章、第4章では、前章の行政指導の類型化を念頭におきながら、日本と韓国との運輸政策にみられる行政指導の事例が当時の報道記事と関係者のインタビューを通して詳細に紹介され、その意味、問題点などが指摘されている。

日本では、1970年代のエアバス導入延期の行政指導、90年代の契約職スチュワーデス導入中止の行政指導、国内航空幅運賃制度への行政指導、タクシーの同一地域・同一運賃制導入の行政指導を事例として検討している。エアバス導入延期は社会的規制を前面に出して政治家が特定企業に有利な指導を行った「政治家主導型」の典型であり、90年代に入ると契約職スチュワーデス導入中止では企業の自由経営を主張する日経連、言論界などの改革派の動きが出てきたり、国内航空幅運賃制は運輸省と航空会社が協調する方向が見られる。また、タクシー同一地域・同一運賃制の行政指導は、自由競争に反対する大企業、労働組合、自民党などの「協調型」であるとはい

え、最近では消費者団体の要求にこたえて自由化を進める MK タクシーなどの改革途上の動きがみられる。

一方、韓国では、貨物自動車運送事業における企業化指導（1960年－1990年代）、航空市場における市場進出免許と新規路線申請についての行政指導（1990年－1996年）、市内バス路線調整に関する指導（1996年）、鉄道小荷物運送事業の行政指導（1997年）が事例としてとりあげられている。ここでは、前2者が官僚側が許認可権に基づいて強力な権限をふるって市場を統制する「官僚主導型」。3番目の市内バス路線調整が少数企業の利益を政治家が代弁する「政治家主導型」。最後の鉄道小荷物運送事業の行政指導が「協調型」と位置づけられている。

第5章では事例研究の比較と考察がなされる。韓国では、大統領制の下、官僚の権力は強く、権威主義的な官僚文化をもっている。そこでの行政指導は行政側の一方的な命令に近い形をとる。官僚・政治家主導型が行政指導の中心となる所以である。一方、日本では、官僚・大企業・族議員の鉄の三角形を維持する協調型行政指導の例が多いが、近年、こうした既得権ネットワークに対抗する革新企業、言論界、消費者団体などの改革ネットワークの進出もみられるようになってきている。総じて韓国が生活者、消費者の反発が時に過激になるのに対して集団主義を旨とする日本では、次第に生活者、消費者の主張を取り入れるような新しい行政指導の仕組みが出てきている。

第6章では行政指導の問題点を解決するための制度改革等が検討される。日本にあっては行政改革、規制緩和、および行政指導の政策過程における行政手続法、情報公開法の適用が主張される。一方、韓国では、大統領と官僚制の強い権力を牽制することができる議会機能の復活、消費者団体を含めた中間組織の育成、これら組織と政府のネットワークの構築等が課題とされている。

第7章は本論文の研究意義を政策過程論的分析による行政指導の動態性を明らかにしたことなどに求め、今後運輸政策以外の分野における行政指導についても検討したいとして論を結んでいる。

審 査 の 結 果 の 要 旨

本論文はまず第1に、日韓の行政指導の詳細な事例研究を行った点で高く評価できる。とくに韓国の運輸政策における行政指導がこれほど具体的にわが国に紹介されたのはおそらく初めてであり、その点きわめて高いオリジナリティを有し、日本の学界への寄与も大きい。第2に、「改革途上型」等、名称（ネーミング）に多少の稚拙さがみられるとはいえ、著者独自の行政指導の類型化を試み、これらの類型化は日韓の行政指導を比較する上でかなり成功しているものと考えられる。また、第3に、行政指導を行政法上に先行研究をきちんと検討した上で、著者の専門領域である政策過程論の中で分析してみせた点など、研究者としての良心と意欲を感じさせる。

一方、上記の点を評価した上で、いくつかの問題点と課題が残る。第1に、審査委員の何人かが指摘していたように「第5章の前半までは類型化に基づいて日韓の行政指導の違いを検討しているのに、後半になるとその違いを日韓の政治制度や文化の違いとして説明しようとしたため、分析がやや大味になっている点である」。また、著者自身が述べているように、本論文はあくまでも日韓の運輸政策に対する行政指導の比較研究であり、一般的な比較はさらに他の政策領域での実証研究をまたねばならない。行政指導の行政手続法、情報公開法との具体的な関連も今後に残された課題といえよう。

しかしながら、これらの問題点、課題があるにせよ、日韓の行政指導の克明な事例研究および行政指導の独自の類型化等を考慮するならば、本論文は博士論文として十分な構成と内容をもつものと評価できる。

よって、著者は博士（法学）の学位を受けるに十分な資格を有するものと認める。