

国際平和活動における武器の使用について

矢 部 明 宏

- ① 冷戦時には米ソの対立により、国連の集団安全保障はその機能を妨げられたが、冷戦の終結とともに、安全保障理事会の活動は活性化し、その決議の下で、多様な国連平和維持活動(PKO)が編成され、また、多国籍軍に武力行使を授権することが行われるようになった。
- ② 我が国は、平成4年以降、国際平和協力法、テロ対策特措法、イラク人道復興支援特措法、補給支援特措法を制定し、国際平和活動を実施している。これらの法律には、自然権的武器使用規定が設けられている。我が国防衛関係法上、「武器の使用」は「武力の行使」と区別される概念である。国連PKOは、固有の自衛権の行使として武力の行使を行うことが認められている。
- ③ 政府解釈では、PKO活動等に派遣された自衛隊の部隊の活動は我が国の行為であることには変わりなく、憲法で禁じられた「武力の行使」又は「武力による威嚇」に当たる行為は、我が国としてこれを行うことが許されないとしている。この解釈をめぐり、憲法第9条が国際平和活動にいかに関与されるかが論議されている。そのほか、他国の武力行使との一体化の問題や武器使用を自然的権利とみるかどうかについての論議もある。
- ④ 現在、多様な国際平和活動を行うため、限時法をその都度制定して自衛隊を派遣している現状を改め、予め派遣内容や活動内容を包括的に定めることを目的として、恒久法(一般法)の検討が進められている。国際平和活動に関する様々な提言では、任務遂行への妨害排除のための武器使用を認めること等を求めている。
- ⑤ 今後も恒久法の検討が行われるとすれば、国際平和活動は国際法と国内法の接点に当たる活動でもあり、国際法学と憲法学の枠を超えたさらに活発な論議が必要となろう。

主要記事の要旨

政治倫理をめぐる各国の動向 —アメリカ、英国及びカナダの改革—

齋藤 憲司

- ① ここ数年の間に、アメリカ、英国、カナダで、政治倫理改革が大きく進展してきた。いずれも議員のスキャンダルを契機として、より厳しい規制が科せられることになったが、近年の特徴は、厳しい倫理基準の制定だけでなく、それを監督する機関のあり方についても大幅な見直しを行なうものとなっている。
- ② ここで取り上げる3つの国は、世界で初めて政治倫理規則を定めたアメリカ、倫理を監督する機関に外部の者を入れた英国、独立型の監督機関を導入したカナダというように、それぞれ異なったタイプの例を提供してくれる。そこで、各国の制度を「倫理基準」、「倫理を監督する機関」という要素で分析し、その歴史的動き、変化の要因、改革の動向について検討する。
- ③ そこからは、倫理基準を精緻にただけでは十分ではなく、それを監督する機関が機能しなければならないことが判明する。ながらく議会自律権という立場から、倫理の監督は、議会内の委員会などで完結するとしてきたが、外部の要素を加えざるを得なくなり、「外部に開かれた」ものに移行しつつある。
- ④ 倫理制度が成功するかどうかは監督機関にあるといっても過言ではない。さらに、監督機関がどれほど外部に開かれているかも鍵となる。また、監督機関が調査手続および懲罰手続において、一定の独立性を確保されることも必要である。
- ⑤ 倫理監督機関と利益衝突規範に関して、英国とカナダは、代表的なモデルをそれぞれ提供してくれる。

主要記事の要旨

乗合バス路線維持のための方策 — 国の補助制度を中心とした課題 —

山 崎 治

- ① 高度経済成長に伴う社会経済構造の変化、特にモータリゼーションの進展に伴う自家用自動車の普及、過疎化の進行による人口の減少等により、乗合バスの多くは、現在、厳しい状況に陥っている。国や地方自治体は、補助金の交付等により乗合バス路線の維持を図ってきたが、それも限界に近く、新たな発想による対応が求められている。
- ② 保有車両30両以上の乗合バス254事業者を対象に行われた調査によると、平成18年度の経常収支は、227の民営バス事業者のうち、約67%の事業者が赤字、公営バスは、27の事業者全部が赤字であった。
- ③ 平成14年2月に行われた乗合バスの規制緩和では、事業開始の免許制から認可制への変更等が行われた。規制緩和後も乗合バス事業者数の増加傾向は変わっていないが、乗合バスの廃止路線数は増加している。
- ④ 乗合バス等の公共交通機関の衰退がもたらす弊害としては、社会的弱者等、公共交通に依存せざるを得ない人々の移動の自由を奪うこと、環境問題を発生させ、資源の浪費を引き起こすこと等が考えられる。
- ⑤ 国や地方公共団体は、公共交通機関の社会的意義を認め、バス交通網の維持に対し、財政補助等の支援を行ってきた。規制緩和後は、国の地方バス路線維持費補助制度の対象が、広域的・幹線的な路線に限定され、補助対象から外れる路線もあったが、その一部は、都道府県が設けた独自の補助制度により維持された。
- ⑥ 現在の国の補助制度には、補助金で経営が成り立つのであれば、コスト削減やサービス向上に目が向きにくくなるというモラル・ハザード、地域住民のニーズが正確に反映されないケースの発生等の問題がある。地域交通網の再編を進めるため、全国の広域・幹線的路線の現状を調査し、実態に合わせた制度の見直しを求める意見もある。
- ⑦ 公共交通の運営費に対する公的補助率が高い欧米諸国は、日本と比べ、公共交通に高い社会的意義を見出しているという指摘が行われることが多い。しかし、欧米諸国並みの公的補助を行うには、財源確保のための大幅な制度変更が必要となる。
- ⑧ 当面は、現行制度の枠内において、公共交通に対する需要の喚起、事業の効率化や住民・企業の連携等を図ることで対応することになると思われるが、地域の公共交通は地域住民の手で守るという意識が浸透するかどうか、成否の重要なポイントとなる。

資源高が我が国の経済に及ぼす影響

梶 善 登

- ① 2002年以降、原油をはじめとする1次産品の世界的な値上がりが続いている。特に、経済活動に幅広い影響を与える原油は、その価格の動向が注目される。過去に2度のオイルショックを経験した我が国は、省エネルギー化や代替エネルギーの導入を進めて経済構造を転換させた。このため、2002年以降の原油やその他の資源の高騰が進む中、食料やエネルギー関連に値上がりが見られるものの、国内物価には上昇が見られず、また景気の後退局面に入ることはなかった。ただし、2007年末から経済指標は悪化しており、今後の経済動向に注意する必要がある。
- ② 原油価格高騰の要因は、ファンダメンタルズとプレミアムに分類される。原油市場では、中国などの新興国の成長を背景に、将来の需要増が見込まれている。一方、産油国の余剰生産能力の低下や油田地域の政情不安定、採掘コストの上昇や人材不足から、供給には制約が見られる。中長期的に原油の需給は、ひっ迫することが予測され、この予測が原油価格を押し上げている。また、低迷したアメリカの株式市場から巨額の資金が、商品先物市場に流入しており、これが商品相場を押し上げているという意見も見られる。本稿でも、原油の先物価格と市場のファンダメンタルの関係性を考察する。
- ③ 産業連関表を用いて、原油などの輸入資源の価格上昇が、国内の各産業の価格をどれだけ上昇させるかを分析する。石油製品など化学産業、鉄鋼など金属産業、エネルギー産業、運輸業に価格の上昇が予測される。企業の規模別で見た場合、中小企業よりも大企業に価格の上昇が予測される。現実の動向を見ると、素材型産業では、原材料費の上昇を製品価格に転嫁する一方、加工組立型産業では、製品価格への転嫁が見られない。
- ④ 原料費の上昇分を製品価格に転嫁したとしても、販売数量が減少するため、売上高が悪化しないとも限らない。企業の経常利益を要因分解して分析すると、素材型産業では、積極的にコスト転嫁を進める一方、販売数量が減少しており、加工組立型産業では、コスト転嫁を控えているため、販売数量が増加していることが推測される。
- ⑤ 資源高を背景に資源輸入国から資源輸出国への所得移転が世界的に進んでいる。資源輸入国である我が国でも、輸出物価が低下する中、輸入物価は上昇しているため、交易条件が悪化しており、所得の流出が見られる。我が国では2008年から国民所得が国内生産を下回っており、生産の増加にもかかわらず、生活水準の上昇が伴わない状態にある。
- ⑥ 資源価格の上昇は、世界が資源を確保しようと競合していることの結果に過ぎない。本質的な問題は、資源価格の動向ではなく、今後の生産に向けての資源の確保である。今後の我が国の課題は、より少ない資源でこれまでと同じ生産活動が可能な経済環境を構築することであり、また、安定的な資源供給を確保することであろう。