

規制緩和論批判

——現在のいくつかの問題にふれて——

伊東 光晴 (京都大学名誉教授)

1. 論証のない規制緩和論の大合唱

ある省の局長が「かつては例えば——富士・八幡合併にも賛成があり、反対があった。いま、そういう反対・賛成が経済学者の中にあるのか。まったくひとつの声だけではないか。なんの反論もない。」と慨嘆していた。

また、あるところで、「戦争中に『鬼畜米英』というスローガンに反対する人間はいなかったしできなかった。今や規制緩和と市場経済は『鬼畜米英』とまったく同じだ。各政党も、新聞も戦争中に帰った感がある。君たちは何を教えられてきたのか。われわれはポリシーミックスということが非常に重要であるということを君たちに教えたはずだ。財政、金融、為替、税制という手段をミックスして、複数の目的をどう実現するかを教えたはずだ。ところがいまや何かという貨幣数量説で、貨幣の数量をコントロールするだけで物価安定を図るのが中央銀行の任務であるという。財政と金融を分離するというもっとも保守的な、理論的には否定された理論に基づいて日銀独立などということを言っている人がいる。ポリシーミックスを忘れたのか。」と、若い研究者の教授の前で言ったことがある。

もちろん日銀の独立性の必要性として、愚かな政治家たちがいて、それが日銀の政策に介入し、政策を誤らせることを防ぐために、というのならよろしい。しかし、貨幣数量説に立って中央銀行の独立性を言うのか、それとも政治家が悪だからそれをやるのか。いったい中央銀行の独

立性をいかなる根拠のもとで言うのかということについて、何の意見も論証もない。くわえて現在の風潮は、「政府規制は非効率である」ということを無批判に唱えている。学者は本当にそうなのかということを実証するのが任務ではないのか。

私は政府規制が必ずしもいいとは思わない。それが技術革新を阻害するなどいろいろな要因はあるが、論証なしに政府規制は悪だ非効率だということに対しては、何を論拠にそういうことを言うのか、ということと言わざるを得ない。

最近、労働組合まで「規制緩和」を唱えている。一体何の論証があるのか。結果は規制緩和でいいかもしれない。しかし、その論証するプロセスはいかなるものであるかということをはっきりしないで議論をして一体いいのか。

2. 規制緩和の理論と現実

「規制緩和は成功である」と言う人は、「アメリカの飛行機の料金が今までよりも安くなった」ということを言う。ところが寡占を強めるためにアメリカの航空会社はどういうことをやったかという、ハブ・アンド・フォークという政策をとった。今まで直行便が飛んでいたのに、特定のところ（ハブ空港）に集中的に飛ばし、そこから行かせるようになった。そしてこの中心間は、頻繁に飛行機を出すという路線変更をした。その結果、ハブ空港でない都市に行くには、今まで直行便が1日2本あったものが、ハブ空港経由で行かなければいけなくなった。この場合路線距離が長くなり、利用者が支払う料金は高くなったか、安

くなったのか、ということをやっているのがデンプシーの研究である。それは「ある時点まで安くなったが、全体ではやがて高くなった」という結論になっている。

「規制緩和をするとよくなる、料金が安くなった」という研究は共和党系のシンクタンクがやっている。それは今までのように待つ時間がなくなり、時間便益を計算すると利用者には利益が多い、という計算をする。今まで1時間に1本、1日に2本であったのが、ハブに集中されて10分おきになった。主要都市に限れば利用者が多く、それで時間便益で利益が出てくる。ちょうど新幹線を九州の博多から鹿児島まで延長された時の便益を、コスト・ベネフィット・アナリシスで分析すると非常にベネフィットがあるというふうなものである。三菱総研の研究でそれを調べてみると、その利益の大きい部分が利用者の時間便益である。そういうものは経営には何の関係もない。住民がこれだけ利用するという推計値において、今まで6時間かかったものが2時間になる。その差は4時間。この人たちはビジネスだからそれを1時間＝5千円で計算すると2万円のベネフィットになる、と。まったく恣意的な計算である。

しかも実際にデンプシーが調べてみると、10分おきに飛ぶようになったために延着が多くなった。あるいは出発がおくれる。今まで1時間に1本のときには、飛行場に何時に行けばすぐ乗れるということで、待つことはなかったが、非常に混雑しだして主要航空の間では待ち時間が長くなった。3時に乗るために2時40分に行っても、飛行場で40分ぐらい待つことになり、そういう待ち時間が利用者に与えるマイナスが大きいということを、デンプシーは言っている。航空の規制緩和の利便益を覆す研究があることを知らねばいけない。

この種の実証的な研究を横において、理論上どうなるかということ、コンテストビリティ理論

はシカゴ学派の系譜から生まれたもので、「参入可能性さえあるならば、たとえ独占であっても集中度が高くても、市場はいい状態になる」というのがその結論である。つまり、ハーバード派のように、「集中度と独占度は関係がある。だから集中度を高めてはならない」という考え方に対して、「集中度はいかに高くてもなんら弊害はない。参入可能性さえあればよいのだ」という考え方である。「参入可能性をつくだしている政府規制はいけない」という考えである。これが成り立つためには「参入し、失敗だとわかり、撤退したとき、損害がゼロであるならば、だれでも参入するから参入可能性がある。失敗したとき、とりかえすことができない損失、——これを埋没費用、サンクコストというが——、サンクコストが下げればその市場は規制緩和した方がいい」という考えである。

そのほかに2つほど重要な前提がある。既存の独占者に対して競争者が全面的に参入できる、両者の技術が同一であるという条件である。このボーモルの考えをよく読むと、実はこの条件は現実には満たされないから規制緩和はだめだ、という結論になっている。アルフレッド・カーンは、「航空業は飛行機をリース会社からリースしてくればいい。資金がなくてもリースしてやればいいのだからだれでも参入できる。だめだったらリースした飛行機を返せばいいのだから、埋没費用はゼロだ。これほどコンテストビリティ理論、競争可能性の存在する市場はない」と考えている。しかし、「なるほどリースしたものは返せばそれでいいかもしれないが、リース会社はどんなのだ」と私は言いたい。リース会社はその飛行機を買ってリースしている。お客がなければとんでもない話になる。したがってこれは埋没費用がそこにあるのである。それゆえに埋没費用分をリース料に上乗せしているのだ。必ず自分が買ったときよりも高い料金をここに課し、そこに埋没費用が入っているにちがいない。理論的にそうい

うことはABCではないか。それを新古典派の連中たちは気づかない。それがいまの規制緩和を主張している。

2番目に、「全面参入しなければならない」というのがこの理論である。ところが航空業というものは全面参入などできない。大手でアメリカ全土を押さえ、国際線も支配している企業がある。そういう全面支配しているユナイテッド航空などはどういうことをやったか、自由参入者に対してどういう対抗措置をとったかという、自分の飛行機を利用して飛んだ人たちに、何キロ飛んだという券をあげます、これが累積すればするほど安くなる切符を出した。多くの受益者は国際的に飛んでいるビジネスマンである。彼らはアメリカの国内航空の地域航空会社を利用しないのは当たり前だ。国際的に飛んでいるその系列を飛ばせば、国内はほとんどただで行けるからである。そこでどうなったかという、国際的航空会社が経営する国内航空にお客が集中し、そして地域にあった200の企業がつぶれてしまった。それを次々つぶして自分の傘下に入れるということをやりました。これには発着枠の売買などもある。飛行場に行くときに乗っていくゲートが民営化されており、日本とは違って公的なものではないために、それが利権を生んで売買され、それを大手が押さええていく。デンプシーはそれによる戦略などを分析し、いかに大手が勝利を占めるようになっていったかということを書いている。そのようにして集中度が高まり、アルフレッド・カーンが「市場はへどが出るほど悪くなった」というほど悪化した。規制緩和は失敗であったのは明らかである。

3. 所得分配の不平等化と危機感のなさ

ガルブレイスは「アメリカの歴史の中において恥ずべき80年代」と言ったという。何故かと言えば、80年代におけるアメリカの分配関係は悪化したからである。イギリスも悪化しているし、

日本もまた悪化している。そのジニ係数を見ると、かつてない不平等の強まりが生じている。経済学をやっている者にとって、いまの新古典派のように、分配はおいて問わず、資源配分の合理性だけを論ずるといような立場が正しいのか。分配の問題をおいて問わないといようなことが言えるのか。

1992年、『エコノミック・ジャーナル』100周年、経済学の最古のアカデミックな雑誌が100年を迎えたが、一体経済学は100年間何をやってきたか。決して新しいことをやっていない。ほとんど同じことをやってきた。そのうちの1つは分配と効率、そのバランスをどう取るかということである。ところが今や、70年代ぐらいから、分配を問わず、効率だけを追求する経済学、市場の自由を求め、儲かるところだけやる経済学が幅を利かせるようになった。自由にすれば儲かることをやって儲からないところはやらない。それでいいのか。分配の問題は経済政策上における重大な問題である。分配を重視すればえてして効率に歪みが生じ、「効率中心で市場経済重視」になると失業が増えたり分配関係が悪化する。

さらに、これは私の直感的なもので論証はないのだが、少なくとも過去において、自由な市場に対する信頼が生ずるときは、新規産業が起こっている時である。新規産業が起こると次々にスピノフが生ずる。

いまは電気通信の新しい技術革命の時代である。今年は電気通信関係の投資が4兆5千億円ぐらいいくだらう。この分野には新規企業がうまれている。こういうときは過去においてもそうだったが、社会の気風として自由な市場に対する信頼感が出てくる。逆に新規企業が興らないと市場は歪み、市場不信感が30年代のように出てきて、「政府規制を強めよ」という論調が出てくる。経済を見る目も政策は、効率と分配についてのバランス感覚が必要であり、いまは規制緩和、市場優位といような考え方が出てくる現実的基

礎は確かにある。しかし分配の問題はどうなっているかということを考えなければいけない。

もう1つ、資本主義が変わったというのは、戦後の優等生であった西ドイツが10%を超える失業率を抱えている。フランスもそうだ。アメリカだけがいま少しよくなり、5.8%ぐらいになった。日本は統計の取り方が違うので問題はあるが、失業率はふえている。イギリスもホームレスが100万人いると言われている。30年代のヨーロッパは10%ぐらいの失業率も、社会全体に危機感があった。ところがいまのヨーロッパには、危機感はない。失業があっても危機感はない。何故か、という問題を経済学者は考えなければいけないのではないか。日本も雇用関係が悪くなり、分配関係が悪くなっても、危機感はない。何故か、という問題を考えてみる必要がある。この問題を考えるために、70年代のアメリカをみよう。

70年代にアメリカでどういうことが生じたか。アメリカの主要な企業たちが国際競争力を増やすために賃金の安い発展途上国に工場をつくり、中間生産物を輸入するという戦略をとった。この結果、部品、原材料の値段が何分の1かに下がった。これをアメリカでは「価格破壊」という。工場移転につれアメリカ国内の工場を閉鎖した。その結果、部品の価格が下がり企業収益は上がった。加えてリストラをやり、管理部門を大きく減らした。ヨーロッパ先進国もそういう路線をとった。いま発展している東アジアなどに部品生産工場をみんなもっていき、国内工場を縮小し、管理部門をリストラした。その結果、企業収益は高まり、失業だけが残っている。企業収益が高いから危機感がない。昔、30年代は労働者も失業している、企業も赤字でにっちもさっちもいかない、だから危機感があった。資本主義の論理はここに貫徹している、と私は言いたい。そのリストラが日本でも行われ、管理部門を整理することによって、新日鉄も住友金属も、現在1ドル＝

100円で成り立つようになったから、危機感はない。

4. ケインズ政策と今日の日本の政策の違い

ケインズは完全雇用政策を高く掲げた、と通常言われているが、しかし彼がそういうことを言ったとき、1932年に、今までに発行している戦時国債を3.5%の低金利に21億ポンド交換するという大転換政策やられていた。そして、34年から35年に2.5%の国債を発行され、今までの高金利を低金利国債に取り替えることによって、政府財政出動の基礎ができたと言って、好況政策を主張していることに注意する必要がある。決して日本のように7%の公債で、不況政策、と言ってやったわけではない。そうして38年から39年にかけて、まだ失業率が10%近いにもかかわらず、公共投資をして民間企業の投資に連動しない状況を見いだした彼は、「今や公共投資による雇用政策の時代ではなく、分配の公正を求める時代である。」と主張した。つまり、政府財政出動で毎年毎年累積させてしまうとあとが大変である。そこでそれを取り除くのは政府投資が民間企業の投資を引き上げて、そしてそれを誘い水にして景気を上昇させ、好景気のときに不況を来した国債を償還するという、1930年代のスウェーデンでの恐慌乗り切り策と同じことを考えていた。したがって決して単純な完全雇用政策ではなかった。

時間がありません。この問題については『エコノミスト』1997年2月11日「ケインズ政策を無力化させる日本の現実」、『週刊東洋経済』1996年8月20日「ケインズ経済学復活の条件」にゆずります。

(この稿は、2月25日、生活研の第2回ワークショップで伊東光晴氏(京大名誉教授)が講演された速記録を整理・要約したものです。 文責=編集部)