

大会論文

規制緩和の政治哲学

福井 秀 樹
(愛媛大学法文学部)

要約

周知のように、一九八〇年代来の規制緩和政策を理論面から支えているのは、戦後世界を長らく支配してきたケインズ経済学とは対照的な市場観を持つ新古典派経済学であり、それをハイエクやフリードマンといったより徹底した反ケインズ主義者が補強しているのが現状である。自己調整的な市場の論理を基礎に自己調整的でない政府の機能を厳しく限定していこうとする彼らの立場を「市場基礎付け主義」と呼ぼう。現在、広範な支持を受けているこの市場基礎付け主義には、しかしながら、理論的不備が認められる。「市場の失敗」に対する楽観と、「セーの法則」という暗黙の前提がそれである。これらの理論的不備のため、それは今後進められるべき規制緩和政策の指針としては不適切である。本報告の目的は、市場基礎付け主義の理論的不備を確認する作業を通じて、規制緩和政策が今後取るべき方向性を探る事にある。

キーワード：規制緩和、市場の失敗、セーの法則、不均衡動学

1 はじめに～愚かな政府、賢明な市場？～

「……経済学者や政治哲学者の理念は、それが正しい場合であれ間違っている場合であれ、一般に考えられている以上に強力である。実際、世界を支配するものはそれ以外にはあまりない。」⁽¹⁾『雇用・利子および貨幣の一般理論』の結語でこのように述べたケインズは、自らの言葉を実証するかのように、その理念で戦後世界を支配した。だが現在、世界を支配しているのは、ケインズとは対照的な市場観を持つ新古典派経済学一般の理念である。そしてそれを、ハイエクやフリードマンといったより徹底した反ケインズ主義者の理念が補強していると言えよう。

単純化すると「政府は賢明であり、市場は愚かだ」というのがケインズ主義の理念であったとすれば、新古典派を始めとする反ケインズ主義の理念はその裏返し、即ち、「政府は愚かであり、市場は賢明だ」というものになろう。勿論、彼らが唱えているのは無政府主義でもなければ自由放任でもない。市場が提供できない公共財を供給し、市場が円滑に機能するよう規則を設ける事 例え、独占禁止法のような競争促進型の間接的規制の整備や、競争の敗

者に対する救済措置の準備などは、彼ら自身も当然のように政府の重要な役割の一つに数え入れている。又、論者によって程度に差はあるものの、市場が機能不全に陥った場合には、政府の直接的な介入が正当化され得る事を、彼らは否定しない。しかしながら、こうした政府の役割は、あくまでも市場を基準とする消去法によって画定されている事に注意すべきであろう。市場と異なり競争圧力に晒されないため自己調整力を欠く政府の仕事は、自己調整的な市場のいわば補佐・補完に限定されなければならないのである。

要するに、社会に秩序を生み出し経済の効率化を促すのは基本的に市場であって、政府ではない⁽²⁾。それ故、政府は市場で自生的に形成される諸々のルールを尊重し、それらを保護・促進するためのより形式的・間接的規制から成る競争の枠組みの形成に専念すべきである。自己調整的でない政府の領分は自己調整的な市場の論理によって画定されるべきなのである。これが彼らの主張の核心に他ならない。このように、市場の論理を基礎に政府の機能・役割を厳しく限定し、政府を市場経済の秩序に従属させていこうとする立場を、ここでは仮に「市場基礎付け主義」と呼

ぼう。

周知のように、一九八〇年代来の規制緩和政策を理論面から支えているのが、この市場基礎付け主義である。この市場基礎付け主義の立場を取る論者は、大きく見て、二つのグループに分けられる。即ち、市場の自己調整力に関してより楽観的であり、それ故に、「政府介入の極小化」「規制緩和」の必要性を強調するグループと、市場の自己調整力に関してより慎重で、それ故、単なる規制緩和ではなく「競争促進的な政府の行動」「規制改革」の必要性を強調するグループとに、それは分けられるのである⁽³⁾。前者の立場を「原理主義的市場基礎付け主義」と呼ぶとしたら、後者の立場は「折衷的市場基礎付け主義」と呼ぶ事が出来よう。両者の影響力は、自由化の行われた国や領域に応じて、異なっているように思われる。例えば、英米の自由化と日独の自由化とを全体として比較してみた場合、前者は「規制緩和」により近く、後者は「規制改革」により近いと言う事が許されよう⁽⁴⁾。しかし、更に細かく見ていけば、一国の中でも、分野によって、自由化の性格は明らかに異なっている。実際、アメリカにおける航空市場の自由化と電気通信市場のそれとを同じ性格のものとする事は出来ない。前者は「規制緩和」(それも非常に徹底した「規制緩和」)と言えるが、後者は「規制改革」と言うべきであろう。このように、国や領域に応じて受容形態に差異を見せつつ、市場基礎付け主義は主流イデオロギーの座を固めていった。現在その座は、社会主義計画経済の破綻、福祉国家財政の危機といった現実や、「コンテストブル市場理論」⁽⁵⁾「政府の失敗の理論」⁽⁶⁾に代表される新たな理論の展開に力を得て、揺るぎないものになりつつある。

しかしながら、私見によれば、市場基礎付け主義による市場と政府との関係の定義には、或る種の理論的不備が認められる。そしてそのため、それは、今後展開されるべき規制緩和政策の適切な指針になり得ないと思われる。本報告の目的は、市場基礎付け主義の理論的不備を確認し、市場と政府との関係を再検討する作業を通じて、規制緩和政策が今後取るべき方向性を探る事にある。

本報告の論点は、次の通りである。まず、「政府介入の極小化」「規制緩和」の必要性を強調する原理主義的市場基礎付け主義の問題点は、「市場の失敗」に対するその楽観にある。それに対して、「競争促進的な政府の行動」「規制改革」の必要性を強調する折衷的市場基礎付け主義は、

こうした悪しき楽観の弊を免れてはいる。しかしながら、それは、市場基礎付け主義全体に共通する根本的な問題を免れてはいない。「セーの法則」という暗黙の前提がそれである。

2 市場基礎付け主義の理論的不備⁽¹⁾

～市場の失敗に対する楽観～

前者から検討しよう。例えば、規模の経済や範囲の経済に起因する費用逓減現象が生じている場合、それを放置しておけば競争が不安定になり最終的に寡占ないし独占に向かう可能性が高いため、経済厚生を改善するには政府による市場への直接的な介入が必要になるという事を、理論の上では、原理主義的市場基礎付け主義者も認める。これは、ミクロ経済学の教科書で殆ど必ず論じられている一種の常識でもある⁽⁷⁾。しかしながら、教科書の常識として理論的にはそうであったとしても、現実には、介入は控えられるべきだと彼らは主張する。何故なら、政府による直接的な規制には多くの非効率に伴うためである⁽⁸⁾。

2.1 楽観を支える推論

2.1.1 競争の抑制それ自体の弊害

実際、政府の直接的規制は社会的費用を高めてしまう可能性を秘めている。規模の経済に特徴付けられた寡占産業を例に考えてみよう。こうした産業では、各企業が共謀して価格を吊り上げ独占利潤を得ようとする誘因が常に存在する。しかし、それを阻止するために当該産業への新規参入を促進すれば、規模の経済の実現が不可能となり、生産は非効率になる。それ故、資源配分の効率性と財・サービス供給の公平性を確保するために、参入を規制すると同時に価格にも規制の網をかける事が一般に正当化されると考えられてきた。しかしながら、よく知られているように、価格規制はしばしば企業内部の非効率を生み出す誘因となる⁽⁹⁾。加えて、例えば、当該産業が異質財を生産する産業である場合、参入規制も社会的費用を高める可能性がある。各企業の生産する財やサービスの質が異なるのであれば、新規参入は財・サービスの多様化という追加的な社会的便益をもたらすためである。こうした可能性を無視して参入規制を実施すれば、社会に便益をもたらす新しい財・サービス誕生の機会が失われてしまう⁽¹⁰⁾。競争の抑制が不可避免的にもたらす創造的破壊過程のこのような麻痺は、

長期的に見ると、寡占の放置がもたらす以上の費用を社会に負わせる事になるかも知れない。

2.1.2 レント・シーキングがもたらす浪費

この他にも、直接的規制がしばしば助長するレント・シーキングも、社会的費用を高める。レント・シーキングとは、被保護産業による規制を利用した自己利益拡大行為を指す。こうした行為が生ずる背景には、次のような事情がある。或る産業を規制によって保護するという決定は、そのような政策が経済厚生を改善するという推論に基づいている。翻って、そのような推論は、当該産業における市場の需給条件や企業の費用条件に関する情報を必要とする。しかしながら、そうした条件に関する情報は、殆どの場合、規制する側（政府）ではなくむしろ規制される側（民間企業）の方が正確に掴んでいる。こうした情報の非対称性が存在する時、民間企業は、例えば、自己の産出量を意図的に抑制する事で、費用条件が劣悪であるという誤った判断を政府に与え、より大きな保護を獲得しようとするのである。そして、民間企業が実際にこうした戦略的行動を取れば、市場供給量はそうでない場合に比べて減少し、寡占による資源配分の歪みはかえって増大する事になる⁽¹¹⁾。

2.1.3 情報収集・解析能力の限界

以上のように見てくると、政府の直接的規制が非効率になりがちなのは、突き詰めると、政府の「情報収集・解析能力」に限界があるためだという事になる。直接的規制による市場への介入が経済厚生を改善できるためには、まず第一に、政府は、市場のどの部分に、どのような理由で、どの程度の機能障害（失敗）が生じているのかについて、正確な情報を持つ必要がある。そして第二に、政府は、採用した政策が経済の他の部分や経済の将来に及ぼす副次的効果を考慮に入れるため、政策の直接的・短期的効果だけでなくその間接的・長期的効果をも正しく把握する能力を備えていなければならない⁽¹²⁾。しかしながら、夙にハイエクも指摘しているように、こうした条件を満たすのはかなり困難である。第一に、政府が必要とする情報は生産者の技術や消費者の選好、あるいは資源の配置状況等に関する情報であり、これらは生産者、消費者、資源所有者などが分散して個別に所有する「私的情報」である。その持ち主ですら他者に伝達可能な形に整理され統一された状態で所有しているとは考え難いこの種の情報を正確に収集し活用する事は、政府に限らず恐らくどの経済主体にとって

も、事実上不可能であろう。そうであるとしたら、第二に、政策の間接的・長期的効果を把握する能力など、政府ははなから持ち得ないのである⁽¹³⁾。

2.1.4 日没の困難

以上のような困難を全て克服し、効果的で効率的な直接的規制が実現したとしても、まだ問題が残っている。ここに取り上げられている寡占産業の場合、規模の経済や範囲の経済に由来する費用逓減現象が技術革新の停滞などにより失われてしまえば、政府介入に存在理由はなくなり、むしろそれは害をもたらすものとなる。ところが、現実の経験に照らしてみると、その「日没」は思いの外、困難なのである。介入のこうした慢性化・肥大化傾向を促す最大の原因の一つは、言うまでもなく、一旦獲得した監督権を組織的に守ろうとする官僚に特有の行動様式である。しかしながら、それに加えて、直接的規制を利用して超過利潤を得てきた民間企業の行動も無視できない。ここに認められる一種の悪循環ないし官民の腐れ縁は、政府介入に伴う致命的な短所の一つと言えよう⁽¹⁴⁾。

2.2 現実の裏付け？

政府による介入よりも市場の失敗の方がまだましだという、より原理主義的な市場基礎付け主義者の主張を支えているのは、以上のような推論である。要するに、彼らによれば、政府よりも市場の方が優れているのは、「競争圧力によって最低限の効率性を保証されている市場システムとは異なり、基本的に官僚個人の能力と善意に依存する官僚機構による意思決定は、誤りを自動的にチェックできるシステムを内包していないからである。」⁽¹⁵⁾ 政府による介入は最善の形態を実現しても全く自己調整性に欠け非効率だが、市場は最悪の状態でも最低限の自己調整性と効率性を確保できる、というわけである。

一見すると、現実はこの推論を裏付けているように思われる。アメリカ航空市場の規制緩和がその一例である。実際、規制緩和後のアメリカ航空市場には明らかに規模の経済・範囲の経済が働いており、規制緩和以前に比べて寡占化が進展している⁽¹⁶⁾事を否定できない。それにも拘わらず、全体として見れば運賃は着実に低下し、生産者も消費者も共に多大な便益 説によれば、前者が年間四九億ドル（一九九〇年価格）、後者が年間一八四億ドル（一九九三年価格）⁽¹⁷⁾ を享受していると言われている

るのである。

しかしながら、規制緩和の便益がその費用を上回るかどうか、又、規制緩和により政府の介入が不要になるかどうかは、先験的に決まる問題ではない。政府も含め我々は皆、確かに政策の間接的・長期的効果を把握する能力を持ち得ない。だがそれは、裏返せば、市場における自由な活動の間接的・長期的効果を把握する能力も、結局、我々の内の誰一人として持ち得ないという事でもある。従って、政府介入の非効率性が理論的に解明されたからといって、それは、規制緩和の便益が現実に必ずその費用を上回る事を意味するわけではないし、政府の介入が全く不要になる事を意味するわけでもないのである。事実、アメリカ航空市場の規制緩和について言うならば、それは全ての市場で競争を促進し運賃低下を実現しているわけではない事に注意すべきである。とりわけ、大手航空会社が様々なマーケティング戦略や空港施設の支配などを通じて集中力を高めている主要な大都市のハブ空港では、運賃が他の空港に比べて相対的に上昇している事⁽¹⁸⁾、しかも中にはそれが規制緩和以降、絶対的に上昇している例が認められる事⁽¹⁹⁾を見落とすべきではないだろう。産業全体を見ても、七五〇マイル 大體、ニューヨークとシカゴの間くらいの距離 未滿の路線中、低運賃航空会社の参入が見られない市場では、規制緩和以降、運賃の絶対的上昇（約二三パーセント）が認められている事に注意が必要である⁽²⁰⁾。又、これに関連して、集中化の進展による競争の衰退も無視し得ない。実際、産業全体では、二社以上の競合する路線数は一九九二年の一二四九五を最高に減少し続け、一九九七年には八九八五になっているのである（二八パーセント減）⁽²¹⁾。

こうした指摘に対して、アメリカ航空規制緩和研究の第一人者であるモリソンとウィンストンは、集中化の進んだハブ空港における運賃高騰の事実を認めつつも、それは介入を必要とするほど重大な問題ではないと主張する。彼らの計算によれば、規制緩和による運賃低下から消費者が得た便益は一二四億ドル（一九九三年価格）に上るのに対して、集中化の進んだハブ空港における運賃高騰が消費者に負わせている費用は二・四億ドル（一九九三年価格）に過ぎないためである⁽²²⁾。こうした数字を楯に、彼らは次のように結論付ける。「……経験が明らかにしているのは、……非介入の姿勢を貫く方が政府にとっては得策だ、とい

う事である。実際、我々は再規制、新しい規制、あるいはより積極的な反トラスト政策を正当化する証拠を何一つ発見できなかった。」⁽²³⁾「公共の福祉の向上は、航空輸送市場への政府介入を最小化する事によってもたらされるという考え方は、今までの事実と将来に確認されるであろう事実によって支持されるのである。」⁽²⁴⁾

しかしながら、以上のような彼らの議論は適切ではない。実際、彼らの言う「一二四億ドル」は、集中化の進んだハブ空港の利用者が得た便益の推定額ではなく、アメリカ国内の航空機利用者が全体として得た便益の推定額に他ならない。それ故、彼らの計算が仮に正しかつたとしても、集中化の進んだハブ空港利用者 年間旅客総数の実に二二パーセントに上る（一九九五年） の不利益が、全体の集計値で相殺される事にはならない（極めて粗野な功利主義の立場を取るなら話は別だが）。又、競争衰退問題の無視も不適切である。何故なら、航空産業では、通常、一回の飛行にかかる費用の約八〇パーセントが固定費用である事から、便数シェアや座席シェアの僅かな差が不釣り合いに大きな損益格差に繋がるためである。例えば、オヘア空港でユナイテッド航空とアメリカン航空が競合している五三路線（一九九〇年）に関して、一日の便数シェア、座席シェアを見ると、ユナイテッド航空はそれぞれ一四パーセントと一八パーセント上回っているに過ぎないのだが、これをオヘア空港を起点とする搭乗客数比とその収入比に換算すると、それぞれ、六四パーセントと六九パーセント、ユナイテッド航空が上回るという結果になるのである⁽²⁵⁾。大手航空会社同士の競争でもこの有様である。こうした状況の中で、競争の抑制を目的とする大手航空会社のマーケティング戦略や空港施設支配を黙認し続ければ、競争はより一層衰退するであろう。そしてその結果、既に落ち込んでいる低運賃航空会社の新規参入⁽²⁶⁾に一層の歯止めがかかるとしたら、モリソンとウィンストンの主張とは裏腹に、「政府介入の最小化」は必ずしも「公共の福祉」の向上をもたらさないだろう。七五〇マイル未滿の路線では、とりわけ、その可能性が高い。実際、運輸省の調査が明らかにしているように、七五〇マイル未滿の路線では、低運賃航空会社の参入がなければ、一路線で三社以上が競争していても、その路線の運賃は独占路線の運賃と殆ど変わりが無いのである⁽²⁷⁾。

2.3 自由化された市場における直接的規制の役割

このように見てくると、単に規制を緩和するだけでは、規制緩和政策として十分とは言えない事が明らかであろう。それと同時に、規制緩和の費用と便益を比較衡量し続ける事、そして、前者が後者を上回るような場合には何らかの対策を施していく事が必要なのである。例えば、先に触れた集中化の進んだハブ空港の問題について言えば、規制緩和以前に見られた全面的な参入・運賃規制は論外であるが、新規参入航空会社の空港施設利用機会を高めるための介入は、競争を促進する上で、明らかに必要であると思われる⁽²⁸⁾。

この事は、規制緩和後の市場が一見するとほぼ正常に機能していると考えられる場合にも当てはまる。ここで仮に、航空市場が限りなく正常に機能している場合を考えてみよう。この様な場合、政府は市場に直接的な介入をすべきではないだろう。しかし、この非介入という手続を取るには、市場が現在本当に正常に機能しており、又、今後もそうあり続ける、という確信を政府は持っていなければならない。とりわけ、既存の航空会社が潜在的な新規参入航空会社に対して費用や需要の面で、あるいは、スロットやゲートに代表される空港施設利用の面で優位に立っていないかどうかを知る必要が政府にはある。この情報がなければ、既存の航空会社がどの程度新規参入を阻止し最適水準を超える運賃を維持しているのかを、政府は判断できないためである。しかし、この種の情報の源泉は、通常、正しい報告を期待できない既存の航空会社や潜在的な新規参入航空会社以外にあり得ない。そこで、これらの航空会社が出来るだけ正しい情報を報告するよう促すメカニズムが必要となる。例えば、アメリカのスロット市場やゲート市場においては、現在までの所、各航空会社はスロットやゲートの売買価格、貸借条件といった情報を政府に報告する義務を課されていない⁽²⁹⁾のだが、そうした情報を各航空会社に出るだけ正確に報告させる事などが必要である。より原理主義的な市場基礎付け主義者は、この種の情報を得るのは困難であり曖昧な情報に基づいた介入は非効率を増幅させる可能性が高いが故に、政府はむしろそうした情報の収集も介入も断念し市場が自由に作用するに任せるべきだと考える。しかしながら、この推論は誤っている。市場が自由に作用するに任せるためにこそ、政府はこの種の情報を出来るだけ正確に得なければならないのである。事実、こうしたメ

カニズムの助けを借りて初めて、政府は、新規参入の脅威が実際に可能な限り低い価格をもたらすかどうかを判断できる事になる⁽³⁰⁾。そして、正しくこれは、本質的に直接的規制の仕事なのである⁽³¹⁾。

3 市場基礎付け主義の理論的不備⁽²⁾

～セーの法則という暗黙の前提～

さて、原理主義的市場基礎付け主義に対する以上のような批判は、実は、折衷的市場基礎付け主義の立場と軌を一にするものである。実際、折衷的市場基礎付け主義者は、市場を機能させるには、「政府介入の極小化」ではなく、むしろ、「競争状態を維持する能動的な政府の行動」「規制改革」⁽³²⁾が必要だと主張している。彼らは、原理主義的市場基礎付け主義者とは異なり、「市場の失敗」に対する悪しき楽観の弊を免れているのである。それ故、原理主義的市場基礎付け主義に対する以上のような批判を受け入れたとしても、市場基礎付け主義それ自体が動揺するわけではない、と考える者もいるかも知れない。

しかしながら、私見によれば、この折衷的市場基礎付け主義も、市場基礎付け主義全体に共通する根本的な問題を免れてはいない。実際、「規制改革」という名の「政府介入」が目指しているのは、市場における競争のより全面的な実現、換言すれば、価格機構のより一層の伸縮化と全面的な展開なのだが、それは、市場を必ずしも安定させない可能性を秘めているのである。これは、市場基礎付け主義が暗黙裡に前提としている「セーの法則」に関わる問題である。続いて、不均衡動学の知見を応用し、この問題を明らかにしてみよう。

3.1 セーの法則の世界

マクロ経済学の教科書でもお馴染みのように、セーの法則とは、「供給は自らの需要を作り出す」というものである。このセーの法則が成立している限り、経済全体を巻き込むような全般的な不均衡は存在し得ない。何か一つの財・サービスに対する供給が需要を上回っている時には、必ず何か別の財・サービスに対する供給が需要を下回っているはず(逆の場合も同じ)だからである。このような場合、存在し得る不均衡は、一部の市場において供給の過剰(需要の不足)があり、別の市場において供給の不足(需要の過剰)がある、という形の相対的不均衡であり、それは、

価格機構による調整で解消されていく。しかも、各市場内部の価格調整がもたらす均衡化への傾向は、市場と市場との相互依存の網の目によって更に強化される⁽³³⁾。

航空市場を例に考えてみよう。例えば、ニュージャージーのニューアーク空港において、各航空会社が一樣に見込み違いを起こして、強気の増便や使用機種の大規模化を図り、その結果、チケットに高すぎる価格が付けられてしまったとしよう。ニューアーク空港は客足が遠のいて需要不足の状態となり、同空港に乗り入れている各航空会社の座席は売れ残る。勿論、痛い目にあった各航空会社は航空券の価格を急いで切り下げるだろう(そして、それでも需要が回復しない場合には、減便や使用機種の小型化などが行われるかも知れない)。これは、ニューアーク空港の需要を直接的に喚起する事になる。だがそれに加えて、相対的な不均衡しか許さないセーの法則の下では、ニューアーク空港が需要不足の状態になっているならば、ニューアーク空港と競合的なニューヨークのケネディ空港やラガーディア空港が、全体として需要過剰の状態になっている事に注意しなければならない。当然、ケネディ空港やラガーディア空港に乗り入れている各航空会社は、増便や使用機種の大規模化を図り、その結果、それぞれの航空券価格は一時的に上昇するだろう。これにより、ケネディ空港やラガーディア空港は、その需要が抑制されるはずである。しかも同時に、ケネディ空港やラガーディア空港における航空券価格の上昇は、ニューアーク空港における航空券価格を相対的に切り下げる事にもなり、その意図せざる結果として、消費者の予算の中で、競合するニューアーク空港への需要を間接的に喚起してしまう効果を持つ事になる。このように、セーの法則が成立している限り、個々の市場における需給の不一致は、それと連携する他の市場における価格調整によって、孤立している場合よりも遥かに迅速に均衡化される傾向を示す。仮に、需給の不一致が生じている或る市場の中で企業が価格の調整を怠ったとしても、他の市場の企業による価格調整が、市場間の網の目を通じて間接的にその市場の均衡化を促してくれるのである⁽³⁴⁾。

市場基礎付け主義者が市場に対して絶大な信頼を寄せる理由はここにある。実際、セーの法則の下にある市場では、個々の人間はそれほど合理的な行動を取らなくても、個々人の間の社会的な依存関係が、市場の中に合理性を生み出していく。個々人は、公共的な信号としての価格以外は、

自分の周りの限られた環境さえ見ていけばよい。後は、自分の持っている私的知識と主観的価値判断に基づいて自由に行動していれば、市場によってそうした個々人の行動は集計され、需要と供給が均衡に向かうよう価格が決定される。そしてその価格が又、公共的な信号として人々の行動を規定するのである。

勿論、このような調整は恐らく、経済学者が均衡分析において描いているような意味で「完全な」ものではないだろう。事実、価格がより硬直的になるに従って、価格機構の果たす情報伝達機能はより不完全になっていく。しかし、セーの法則が成立している限り、完全ではないにしても、価格機構が人々を正しい方向へと動かす力を持っている事に疑問の余地はない。そして、競争促進的な「規制改革」などにより、価格がその伸縮性を取り戻せば、価格機構の情報伝達機能は再び高まり、秩序が価格を媒介として自生的に形成され維持されていく事になる。その意味において、セーの法則の下にある市場は正しく自己調整的である。

3.2 貨幣の介在～セーの法則の破綻～

3.2.1 貨幣とセーの法則

しかしながら、我々の貨幣経済では、このセーの法則が成り立たない場合もあり得る事に注意しなければならない。貨幣が、一般的な交換の媒介として、財・サービス間の直接的な交換を「財・サービスを貨幣と交換する売り」と「貨幣を財・サービスと交換する買い」とに分離するためである。勿論、貨幣が存在する世界でも、セーの法則が支配する世界と同様に、誰かが買わなければ、誰も売る事は出来ない。しかしながら、ここでは、売りに買いが伴う必要はない。何故なら、人々が財・サービスの代わりに受け取る貨幣は、一般的な交換の媒介である事によって、最も高い流動性を持つ価値の貯蔵手段として人々に保有され得るからである。事実、財・サービスと交換に貨幣を受け取った企業が、将来の不確実性に対処するために貨幣をしばらくそのまま保有しておこうとするならば、財・サービスに対する買いはその分だけ減少する。こうして、貨幣の存在する世界では、供給(売り)は必ずしもそれに等しい需要(買い)を伴わず、必然的にセーの法則は破綻する⁽³⁵⁾。

そして実は、こうしてセーの法則が破綻した世界では、価格機構が、市場の自己調整・自生的秩序形成を媒介し得ない事に注意しなければならない。貨幣の存在する経済で

は何故、そのような事態が生ずるのだろうか。

3.2.2 不均衡累積過程

この点を明らかにするために、ここで何らかの理由から（例えば、景気の先行きに対する不安から）人々の流動性選好が突然強くなり、保有貨幣量を増やそうとしている状況を考えてみよう。これは、セーの法則が破綻し、総需要が総供給に比べて減退している状況に他ならない。在庫を大量に抱える事になった企業は、当然、自らの財・サービスの価格を切り下げて需要の喚起を図るだろう。セーの法則が成立している世界では、その結果、企業の意図通りに需要は喚起される事だろう。

ところが、セーの法則が破綻してしまった世界では、事態は全く異なる展開を見せる。ここでは、殆ど全ての財・サービス市場が同時に需要不足に陥っており、あらゆる企業が同時にその財・サービスの価格を切り下げているためである。説明を簡略化するため、先に言及した航空市場を例に、この世に存在する財・サービスは航空機の座席だけであると想定しよう。確かに、ニューアーク空港に乗り入れている航空会社の航空券価格が切り下げられれば、ニューアーク空港に対する需要は直接的に喚起されよう。しかしここでは、ニューアーク空港と競合しているケネディ空港やラガーディア空港に乗り入れている航空会社の航空券価格も同時に切り下げられているため、ニューアーク空港への需要は間接的に抑制されてしまう。価格切り下げの直接的効果はその間接的効果によって相殺されてしまうのである。その結果、全ての航空券価格間の相対的關係は、以前と殆ど変わる事なく、単に価格の平均としての物価水準が下落するだけに終わる。そして、あらゆる航空会社は、その意図に反して、以前とあまり変わらない空席を抱え続けるのである。しかも話はここで終わらない。売れ残った財・サービス（ここでは空席）を抱える各企業（ここでは航空会社）は、事態の改善を試みて再び財・サービスの価格（ここでは航空券価格）を引き下げるだろう。しかし、それは物価水準の更なる下落をもたらすのみで、各財・サービス間の相対的關係はまたしても殆ど変わらない。需要への直接的刺激は再び間接的抑制によって相殺されてしまうのである。経済がこのような累積的デフレ過程に入ると、企業が価格を切り下げると同時に供給を削減し始めたとしても、経済全体から見れば、事態は一向に改善しない。確かに、供給が切り詰められた市場の需給は若干、改

善の兆しを見せるかも知れない。しかしながら、供給の削減は、その他の生産要素や労働力に対する需要の抑制を意味する。そしてこれは、貨幣賃金を含む生産要素の名目価格水準の下落を意味するのである。かくして、ここでも需要に対する直接的刺激は間接的抑制によって相殺される。こうした展開は総需要の不足が解消されない限り続く。そして、物価は連続的且つ無際限に下落し続ける事になるのである⁽³⁶⁾。

このように、貨幣の存在によりセーの法則が破綻した世界では、全ての財・サービスの需要と供給を同時に等しくさせる相対価格体系が論理上存在し得ず、価格機構は正常に機能しない。こうした貨幣的不均衡が存在している場合、各企業が主観的には正しい判断を下しているつもりでも、それぞれの市場で彼らが財・サービスに付ける価格は必然的に誤ったものとなるのである⁽³⁷⁾。（全く同様の事は、以上の説明の符号を逆にすれば、不均衡累積過程のもう一つの現象形態である累積的インフレ過程についても言える。）

3.2.3 不均衡累積過程は自動安定化装置を内蔵しているか？

これに対して、市場基礎付け主義者は次のように反論する事だろう。確かに市場がそのような異常な動きを見せる事はあるだろう。一九二九年の大恐慌などはその良い例かも知れない。しかし、この不均衡累積過程も市場過程の一環に過ぎず、最終的には、この不均衡累積過程の展開自体がその原因である貨幣的不均衡そのものを消滅させるであろう、と。

確かに、ピグーらが指摘しているように、一般物価水準の下落は貨幣やその他の名目資産の実質価値を上昇させるため、消費需要を直接的に活性化し生産と雇用水準を上昇させる傾向がある。この「ピグー効果」は、経済全体の総需要を総供給に比べて引き上げる方向に働くため、先に見た累積的デフレ過程にとって安定化要因となる⁽³⁸⁾。

しかしながら、それとは逆に累積的デフレ過程を激化させる要因も、同時に見出される。価格の累積的下落が民間の債権債務構造に与える影響がそれである。周知のように、物価の下落は、それが前もって予想されていなかった場合には、債務者の実質的負担を増加させ、購買力を債務者から債権者に移転する効果を持っている。そして、このような分配的効果は、貨幣経済に対して中立的ではあり得ない。

一般に債務者の消費性向は債権者のそれよりも大きいと考えられるから、民間の債権債務構造を媒介とすることとした実質購買力の移転は、経済全体の消費需要を一層抑制する可能性を持つのである。これは「負債デフレーション効果」と呼ばれるもので、累積的デフレ過程にとっては不安定化要因となる⁽³⁹⁾。

このように、累積的デフレ過程が自動安定化装置を内蔵しているかどうかは、ピグー効果に代表される安定化要因と、負債デフレーション効果に代表される不安定化要因との相対的な力関係によって決まる。そして、どちらの力が強いかは、先験的には決める事が出来ないのである。(ここでも全く同様の事は、以上の説明の符号を逆にすれば、不均衡累積過程のもう一つの現象形態である累積的インフレ過程についても言える。)

3.3 貨幣経済の逆説

以上の説明が明らかにしているのは、貨幣の介在によりセーの法則が成り立たない我々の市場経済は、異常なまでに不安定なものになる可能性を秘めているという事である。しかし、現実の市場経済がこれほどの不安定性を示す事は、実際には殆どない。確かに、失業や景気の変動は絶えず見られる。しかしながら、一九二九年の大恐慌や第一次大戦後のドイツが経験したハイパー・インフレーションは、歴史的に見れば、あくまで例外に過ぎないのである。それでは、現実の市場経済に安定性をもたらしているものは、何なのか。

この問いに対する答えは、これまでの説明の中で既に示唆されている。先に見たように、セーの法則が成立している世界では、情報伝達装置としての価格機構が人々を正しい方向へと動かす力を持っていた。但し、そこには当然の事のように、全ての市場の価格は伸縮的に需給の過不足に応じて変動する、という一つの重大な仮定が設けられている事を忘れてはならない。そして実は、不均衡累積過程の説明も、この仮定を踏襲していたのである。

とするならば、答えは簡単である。現実の市場経済が破壊的なほどに不安定でないのは、その中の少なくとも一部の市場で価格が不均衡に対する調整機能を果たしていないためなのである。例えばケインズは、それを労働市場に見出した。ケインズも言うように、労働者は、貨幣賃金の切り下げには常に抵抗するが、(実質賃金に関しては同じ効

果を持つ)物価の上昇にはいちいち反応しない⁽⁴⁰⁾。このような行動は、新古典派経済学の立場からは、あるいは、市場基礎付け主義の立場からは、全く非合理であろう。又、そうした行動は、価格機構の情報伝達機能を妨げ市場に不均衡(例えば失業増大)を生み出すという意味でも、非合理という事になる。確かにそうかも知れない。しかしながら、ケインズの立場から見れば、それは同時に、不均衡累積過程をどこかで押し止めているという事になる。一見すると非合理的な、労働者のこうした行動様式(あるいは、それを促す社会的制度や共同体的慣習の名残など)が、労働力の価格である貨幣賃金の下方硬直性を生み出す事によって、不均衡累積過程の全面的展開を阻止する結果になっているのである⁽⁴¹⁾。

市場が円滑に機能するには、勿論、市場適合的な制度・慣行(モラル)が必要である。それ故にこそ、「規制緩和」「規制改革」は必要である。だが、市場が不均衡を累積させる事なく、部分的な意味での自生的秩序を創り出し、最低限の効率性を確保するには、同時に、それと本質的に相容れない反市場的な制度・慣行(モラル)が不可欠になる。この意味において、モラル・ソサエティという観点から見た場合、市場社会は正に「市場適合的な制度・慣行(モラル)」と「反市場的な制度・慣行(モラル)」との「調和せる不調和」⁽⁴²⁾という形でしか成り立ち得ないのである。

結局、逆説的ではあるが、市場は不完全であるが故に最低限の自己調整性と効率性を確保し得るのである。しかし、反市場的な制度・慣行(モラル)も、いずれは市場の競争圧力によって淘汰され消滅してしまうかも知れない。その時、市場の自己破壊を防ぎ得るのは、経済合理性に基づかず行動する可能性を持つ殆ど最後の存在、政府だけである⁽⁴³⁾。

おわりに～市場 政府関係のアンビヴァレンス～

このように見てくると、市場と政府との関係は、市場基礎付け主義者が考える以上に複雑であり、又、逆説的である事が分かる。実際、以上の考察が明らかにしているのは、規制緩和の生み出すより自由な市場が常に経済厚生を改善するとは限らない、という事であり、又、政府のみならず市場も、実はそれ自身の内に自動安定化装置を内蔵しておらず、従って自己調整的ではない、という事に他ならない。そして、翻ってこれらの事が示唆しているのは、市場の「見

えざる手」への依存は、政府の「見える手」の必要性を減ずるとは限らない、という事であり、又、政府、市場それぞれの失敗を最終的に抑制し得るのは、両者の相互干渉以外の何ものでもない、という事なのである。

今後も規制緩和は続けられるだろうし、又、続けられるべきでもあろう。経済活性化のためには言うまでもなく、政府の非効率・腐敗を抑制するためにも、実際、市場の紀律は不可欠である。しかしながら、以上の推論が間違っていないければ、政府は、依然として、競争を促進するための、あるいは、不均衡累積に歯止めを掛けるための介入の是非や時期、その手段や程度に関する最終的な判断を下す役割を担わざるを得ない。同時に政府は、規制緩和があらゆる制度・慣行（モラル）を市場志向的なものに染め上げてしまう事のないよう、配慮し続ける必要がある。

そうであるとしたら、今後も続けられるべき規制緩和が政府に求めるのは、単に、直接的な規制を縮減する事に尽きるものではない。むしろそれは、新たな市場環境を監視し続け、その中で新たに必要とされる競争促進的な直接的規制の在り方を探る事を政府に求める。同時にそれは、相剋する複数の制度・慣行（モラル）間の衝突・背反の中に市場の自己破壊阻止の糸口を探るといふ、極めて逆説的で困難な任務をも政府に課す。当然それは、市場経済から全般的な不均衡を消し去り得るものではない。むしろそれは、「物価と賃金の不均衡累積」という形の全般的な不均衡を「生産量と雇用水準の減少」という別の形の全般的な不均衡に置き換えるに過ぎない⁽⁴⁴⁾。政府に求められるのは、この二つの全般的な不均衡の狭間に立ち続ける事である。政府は、市場が不均衡累積過程に陥る事のないよう市場の不完全性を維持しつつ、同時に、市場の効率性を適度に確保しなければならないのである。かくして、規制緩和は政府の役割を軽減させるものではない。むしろそれは、政府に、以前にも増して、市場を監視する能力と規制・介入技術の洗練を、又、それと同時に、市場を構成する制度・慣行（モラル）体系の「調和せる不調和」を維持する調整者としての機能の向上を求めるものなのである。

注

(1) Keynes (1936), pp.383-4. 外国語文献の内、邦訳のある

ものはそれを参照しているが、訳文は必ずしもそれに従ってはいない。尚、紙幅の都合上、邦訳文献の紹介は割愛する。

(2) Hayek (1976), pp.112-3.

(3) 参照、川本 (1998)、第二章、特に二九 - 三五頁、ステイグリッツ (1999)。

(4) 参照、ヴォーゲル (1997)。

(5) Cf., Baumol, Panzar & Willig (1988)。

(6) Cf., Wolf (1993)。ウルフの議論の批判的検討としては、福井 (1994-5)がある。

(7) 伊藤元重らによる精緻な論証も見よ。伊藤他 (1988)。

(8) Cf., Hayek (1960), pp.264-6, Idem (1988), p.84, Friedman (1962), p.28.

(9) 公正報酬率規制（総括原価方式）がしばしば引かれる例である。参照、植草 (1991)、第三章。

(10) 伊藤他 (1988)、一八三 - 四頁。

(11) 伊藤他 (1988)、一五七 - 八頁。

(12) 伊藤他 (1988)、一二頁。

(13) Hayek (1945)。伊藤他 (1988)、一二 - 三頁。

(14) 村上 (1992)、三〇七、一〇二、一〇二 - 三、一四九 - 五一頁。

(15) 伊藤他 (1988)、二〇三頁。

(16) モリソンとウィンストンによれば、アメリカ航空産業全体の有効競争者数は、規制緩和の行われた一九七八年には九を超えていたのだが、一九九四年には八に満たない状態に落ち込んでいる。Morrison & Winston (1995), pp.8-9. 数値は異なるが、ボレンスタインとローズやサロモン・スミス・バーニーも同様の傾向を確認している。Borenstein & Rose (1998), p.41, Malodutis & Colak (1998), pp.7-10.

(17) Winston (1993), p.1284, Morrison & Winston (1995), p.82.

(18) U.S. GAO (1990), pp.34-6, Idem (1993), pp.35-6, Idem (1996b), pp.20-1, 33, Idem (1999), pp.20-1, Transportation Research Board (1991), pp.113-4, U.S. DOT (1996), pp.28-9, Morrison & Winston (1995), pp.47-9.

(19) オヘア、デトロイト、ミネアポリス、ピッツバーグの各空港がその一例である。比較対象運賃は一九七九年と一九九四年のもの。U.S. GAO (1996a), pp.62-3.

- (20) 比較対象運賃は一九七九年と一九九七年のもの。七五〇マイル未満路線の利用客は、全体の約四・五パーセントである。U.S. DOT (1998a), p.2. 尚、低運賃航空会社が参入している市場の利用客は、全体の四割に満たない(一九九七年)。Ibid., p.3.
- (21) U.S. DOT (1998a), p.3. 更に、集中化の進んだ空港発の直通・直行便サービスの内訳を見ると、三社以上の競争する路線が全体に占める割合は一九パーセントから一パーセントに減少し、反対に独占路線の割合は五六パーセントから六四パーセントへと増えている(一九八五-九二年)。U.S. GAO (1993), pp.16-9.
- (22) Morrison & Winston (1995), pp.47-9.
- (23) Morrison & Winston (1995), pp.159-60.
- (24) Morrison & Winston (1995), p.163.
- (25) Kahn (1993), pp.388-403.
- (26) 一九九二年から一九九六年の間、新規参入は三から六あったのだが、一九九七年と一九九八年には〇になっている。U.S. DOT (1998a), p.6.
- (27) U.S. DOT (1998a), pp.4-5.
- (28) この点を含め、米国主要ハブ空港での大手航空会社による空港施設支配と運賃上昇の問題については、福井(1999)を見よ。
- (29) 14 C.F.R. 93.221(a)(1), 14 C.F.R. 93.223(b). Cf., U.S. DOT (1990), Chapter 2, p.17.
- (30) 一例を挙げよう。マイアミ空港では、当空港最大のハブ航空会社であるアメリカン航空が、一日平均二五〇便を維持するという条件の下、貸借期間三〇日という契約で四七ゲートを提供される事になった(一九九八年)。空港当局によれば、これは接続の利便性を高めるため、つまり、顧客サービスを向上させるために行っているものであり、しかも、貸借期間はあくまでも三〇日間であるから、長期的且つ独占的ゲート貸借には該当しない。しかしながら、連邦航空局も懸念を表明しているように、これは偽装された長期的且つ独占的ゲート貸借になり得るし、実質的にそうになっている可能性を否定できない。Cf., U.S. DOT (1998b). このように、表面的には短期的な貸借であっても実質的には長期的且つ独占的な貸借と変わらないようなゲート貸借の例が現に見られる事に鑑みれば、ここに言うメカニズムの役割はやはり無視し得ないと思われる。
- (31) Cf., Train (1991), p.314.
- (32) 川本 (1998)、五七頁。
- (33) 参照、岩井 (1987)、九三 - 四頁、同 (1993)、一五四 - 五頁。
- (34) Cf., Hayek (1945), pp.85-6. 参照、岩井 (1987)、一〇五 - 九頁、同 (1993)、一五五 - 七頁。
- (35) 岩井 (1987)、九四 - 五頁、同 (1993)、一六二 - 三頁。
- (36) 岩井 (1987)、一〇九 - 一五、一二〇 - 五頁、同 (1993)、一六七 - 九頁。
- (37) 岩井 (1993)、一六九頁。岩井による以上のような不均衡累積過程の説明は、Wicksell (1898) に依拠している。
- (38) Pigou (1943), pp.349-50. 岩井 (1987)、一二五 - 六頁、吉川 (1984)、二一〇頁。
- (39) 岩井 (1987)、一二六 - 七頁、吉川 (1984)、二一〇 - 一頁。
- (40) Keynes (1936), p.9.
- (41) 岩井 (1987)、第II部、特に一六一 - 三頁、同 (1993)、一七三 - 四頁。
- (42) この「調和せる不調和(discordia concors)」という表現は、ブルクハルトがヨーロッパを形容するために用いた表現である。Burckhardt (1929), S.204.
- (43) 参照、岩井 (1987)、一二八 - 九頁。
- (44) 岩井 (1993)、一七四頁。参照、岩井 (1987)、第II、III部。

文献リスト

- William J. Baumol, John C. Panzar and Robert D. Willig (1988), Contestable Markets and the Theory of Industry Structure, Revised Edition, Harcourt Brace Jovanovich.
- Severin Borenstein and Nancy L. Rose (1998), "Airline Deregulation," in Peter Newman (ed.), The New Palgrave Dictionary of Economics and the Law, Vol.1, Macmillan, pp.40--4.
- Jacob Burckhardt (1929), Historische Fragmente, Greno Verlagsgesellschaft.
- Milton Friedman (1962), Capitalism and Freedom, The University of Chicago Press.

- 福井秀樹 (1994-5)、「政府の失敗の理論 チャールズ・ウルフの所説を手掛かりに(一)(二)」、『法学論叢』、第一三六巻第二号、七一 - 九八頁、第一三七巻第四号、六八 - 九四頁。
- 福井秀樹 (1999)、「競争の帰結 ハブ空港支配に見るアメリカ航空市場規制緩和の一断面(一)」、『愛媛法学会雑誌』、第二五巻第四号、一九 - 四六頁(連載中)。
- F. A. Hayek (1945), "The Use of Knowledge in Society," in Idem, Individualism and Economic Order, The University of Chicago Press, pp.77-91.
- F. A. Hayek (1960), The Constitution of Liberty, Routledge & Kegan Paul.
- F. A. Hayek (1976), Law, Legislation and Liberty, Volume 2, Routledge.
- F. A. Hayek (1988), The Fatal Conceit: The Errors of Socialism, Routledge.
- 伊藤元重・清野一治・奥野正寛・鈴木興太郎 (1988)、『産業政策の経済分析』、東京大学出版会。
- 岩井克人 (1987)、『不均衡動学の理論』、岩波書店。
- 岩井克人 (1993)、『貨幣論』、筑摩書房。
- Alfred E. Kahn (1993), "The Competitive Consequences of Hub Dominance: A Case Study," Review of Industrial Organization, Vol.8, pp.381-405.
- 川本明 (1998)、『規制改革 競争と協調』、中央公論社。
- John Maynard Keynes (1936), The General Theory of Employment, Interest, and Money, Harcourt Brace & Company.
- Julius Maldutis and Sal Colak (1998), Airline Competition at the 50 Largest U.S. Airports Update, Salomon Smith Barney.
- Steven A. Morrison and Clifford Winston (1995), The Evolution of the Airline Industry, The Brookings Institution.
- 村上泰亮 (1992)、『反古典の政治経済学 下 二十一世紀への序説』、中央公論社。
- A. C. Pigou (1943), "The Classical Stationary State," Economic Journal, Vol.53, pp.343-51.
- ジョセフ・E・スティグリッツ (1999)、「国家の役割の再定義 国家は何をすべきか、国家はいかにすべきか、こうした問題はいかに決定すべきか」、青木昌彦・奥野正寛・岡崎哲二編著、『市場の役割 国家の役割』、東洋経済新報社、二九 - 六九頁。
- Kenneth E. Train (1991), Optimal Regulation: The Economic Theory of Natural Monopoly, The MIT Press.
- Transportation Research Board (1991), Winds of Change: Domestic Air Transport Since Deregulation (Special Report 230), Transportation Research Board.
- 植草益 (1991)、『公的規制の経済学』、筑摩書房。
- U.S. DOT (1990), Secretary's Task Force on Competition in the U.S. Domestic Airline Industry: Airports, Air Traffic Control, and Related Concerns (Impact on Entry), U.S. DOT.
- U.S. DOT (1996), The Low Cost Airline Service Revolution, U.S. DOT.
- U.S. DOT (1998a), Competition in the U.S. Domestic Airline Industry: The Need for a Policy to Prevent Unfair Practices, U.S. DOT.
- U.S. DOT (1998b), Docket OST-1998-4025-31.
- U.S. GAO (1990), Airline Competition: Higher Fares and Reduced Competition at Concentrated Airports (GAO/RCED-90-102), U.S. GAO.
- U.S. GAO (1993), Airline Competition: Higher Fares and Less Competition Continue at Concentrated Airports (GAO/RCED-93-171), U.S. GAO.
- U.S. GAO (1996a), Airline Deregulation: Changes in Airfares, Service, and Safety at Small, Medium-Sized and Large Communities (GAO/RCED-96-79), U.S. GAO.
- U.S. GAO (1996b), Airline Deregulation: Barriers to Entry Continue to Limit Competition in Several Key Domestic Markets (GAO/RCED-97-4), U.S. GAO.
- U.S. GAO (1999), Airline Deregulation: Changes in Airfares, Service Quality, and Barriers to Entry (GAO/RCED-99-92), U.S. GAO.
- スティーブ・ヴォーゲル (1997)、『規制大国日本のジレンマ 改革はいかになされるか』、岡部曜子訳、東洋経済新報社。

Knut Wicksell (1898), Geldzins und Güterpreise: Eine Studie über die den Tauschwert des Geldes bestimmenden Ursachen, Verlag von Gustav Fisher.

Clifford Winston (1993), "Economic Deregulation: Days of Reckoning for Microeconomists," Journal of

Economic Literature, Vol.31, pp.1263-89.

Charles Wolf, Jr. (1993), Markets or Governments: Choosing between Imperfect Alternatives, Second Edition, The MIT Press.

吉川洋 (1984)、『マクロ経済学研究』、東京大学出版会。

Abstract

As well known, it is the neo-classical economics characterized by the contrastive market view to the Keynesian economics and the yet more thoroughgoing anti-Keynesians such as F. A. Hayek or M. Friedman that have been theoretically underpinning the deregulation policies since 1980s. On the basis of the logic of self-regulating market, they severely limit the functions of government. We call their standpoint the Market Foundationalism. This ideology, although broadly accepted at present, has theoretical flaws; the optimism about market failures and the implicit assumption of the Say's law. Because of these flaws, the Market Foundationalism can not be an adequate guiding principle to the future deregulation policies. This paper is an attempt to explore the right direction of the future deregulation policies thorough the clarification of the flaws of the Market Foundationalism.

Key Words : deregulation, market failure, Say's law, disequilibrium dynamics