

〔交通時評〕（第 153 回）

# 「新しい資本主義」と地域交通政策

山内 弘隆  
一橋大学名誉教授・武蔵野大学特任教授

## 「新しい資本主義」とミクロ経済学

岸田首相の「新しい資本主義」は気になるキーワードである。経済学において資本主義と市場機構は不可分の関係にある。資本主義の1つの解釈は生産手段の私的所有だが、ミクロ経済学で分析される「市場」は財・サービスの所有権を前提としており、それを生み出すのは生産手段の私的所有に他ならないからである。

ミクロ経済理論に基づく厚生経済学には基本定理がある。完全競争市場は、「一定の前提のもとに」社会全体の（経済的）満足度を最大にするというものである。アダム・スミスは『国富論』において、国家の管理、公的な介入を排し、個々人、個々の企業が「欲望」の赴くままに行動することによって、結果的に最大の繁栄が達成されると説いた。いわゆるレッセフェール“laissez-faire”である。このような主張は、先立つ重商主義に対するアンチテーゼとして生まれたものだが、現代に通じる市場機構の有効性、競争原理の優越性の出発点である。

ただ、マーケットは常に効率的な結果を生み出すわけでない。先に「一定の前提のもとに」と書いたが、前提が崩れれば市場機構だけではうまくいかない。市場は失敗する。このことはアダム・スミス自身が述べていた。現代の言葉で言えば、道路や国防などの公共財、司法制度などの社会的インフラは、自由放任のもとでは供給されないか、その量が著しく不足する。これを補正するには、公的介入、公共政策、公的

供給が必要である。

経済の自律性と政府・公共部門との関係性は時代とともに変化してきた。マクロ経済については、1929年に始まる大恐慌に対応して、30年代には財政支出の拡大により総需要を補うという経済政策が考え出された。いわゆるケインズ政策である。ケインズ理論は、ケインズの祖国であるイギリスでこそ明確な形で実行されなかったが、アメリカのニューディール政策の理論的支柱になった。

ミクロの産業政策については、J.S.ミルに始まる自然独占論があり、参入規制プラス価格規制という「公益事業型」の直接介入が行われてきたが、特に第2次世界大戦後、公害や安全性等の社会問題（負の外部効果）に対応するため様々な公的規制が導入された。ミクロ政策の面でも政府の役割が拡大したのである。

市場経済体制を基本としながら積極的に政府が経済、市場に介入するという政策ミックスは、少なくとも20世紀の半ばまで一定の成果をもたらした。この体制がもたらした良好な経済パフォーマンスこそが、20世紀末の東側諸国の崩壊、東西冷戦の終焉を導いたとする見解もある<sup>1</sup>。

## 新自由主義から「新しい資本主義」へ

しかし、「市場経済体制プラス大きな政府」は別の問題を噴出させた。財政政策を基本とするマクロ的な経済管理は、民主主義におけるポピュリズム的な政策関与により政治的景気循環を作り出した。政治家は人気取りに財政拡大を

<sup>1</sup> たとえば、村上泰亮、『反古典の政治経済学要綱—来世紀のための覚書』、中央公論社、1994。Joseph E. Stiglitz, *Whither Socialism?*, MIT Press, 1994.

求め、政府はさらに肥大化し財政は悪化した。ミクロ面では、無秩序なマーケットがもたらす外部効果に対する公的規制は拡大を続け、資本主義が本来持っているダイナミズムや革新性が阻害されていると認識されるに至った。

アメリカでは泥沼化したベトナム戦争の影響もあって景気後退とインフレが同時進行するスタグフレーションが生まれた。スタグフレーションは、ある意味マクロ経済政策の行き詰まりを意味しその対応策として、市場機構の活用というミクロ経済政策が重視された。競争による効率性の確保である。

イギリスでは保守党と労働党の政権交代の中で、産業の国有化と民営化が繰り返されたが、結果的に「親方ユニオンジャック」が経済効率を削いでいるとの認識で一致した。

このような変遷を経て20世紀最後の四半世紀から、競争重視、市場重視の新自由主義を中心とした経済政策になった。そして周知のように、その基調は21世紀になっても維持されてきた。

岸田首相の新しい資本主義は、成長と分配の好循環を作り出すことだとされる。いわく、(経済)成長により原資を稼ぎ出す(企業収益増、歳入増)ことで、所得分配が可能になり、分配により、需要が増加(消費・投資)するとともに、成長力が強化されることで次なる成長が生み出される。成長と分配の好循環であり、きわめて明確な議論ではある。

岸田首相の方針転換の背景には、新自由主義への限界意識があると思う。特に分配面である。21世紀に入って、マクロ経済的に見た所得分配の不公平が随所で指摘されるようになっていた。2008年に勃発した「リーマンショック」は、金融不安から出発して実体経済にも大きな傷跡を残し(情報の不完全性に基づく信用秩序の崩壊)、わが国では政権交代の一因となった。2014年に日本で発刊されたトマ・ピケティ

の『21世紀の資本』は、資本収益率が経済成長率を上回ることによって一部の資本家への富の集積が起こり、所得の再分配が有効に行われなければ貧困の増大、それに伴う社会的不安定が生じると説いた。

2010年代中盤以降政権の座にあった故安倍元首相は、政権運営の途中で、当初声高に掲げた「三本の矢」という新自由主義的な経済政策を修正した。「働き方改革」に代表される相対的に見れば分配重視の施策に舵を切ったのだが、実務型の菅政権を経て誕生した岸田内閣が、本格的な経済政策の転換を余儀なくされたと言うこともできる。

マクロ経済政策として岸田首相の「新しい資本主義」がどこまで実現可能か、それは展開される個別の戦略に依存することになる。賃金上昇等を促す直接的な所得再分配施策(労働分配率の上昇)が「新しい資本主義」の主役であり、社会変革をもたらす主要手段であることは間違いない。直近では、大企業を中心に首相の賃上げ要請を受け入れる動きもあり、労働分配分の増加はある程度達成されそうな状況ではある。ただ、それが持続的であるためには経済成長との好循環が確立されねばならないが、このハードルはより高いものである。

### インフラ政策の重要性

所得の再分配は賃金上昇というマクロ的な手段だけではない。社会的弱者への生活支援や福祉政策の拡充も分配政策である。この種の施策はよりターゲットを絞っている点で本来の意味で効率的な手法であるが、ある意味地味で政治的支持に繋がりにくいという弱点を持つ。そして、福祉政策と近接した領域にあるのが社会インフラへの支援である。

日頃からこの分野のあり方や整備方策、費用負担等に携わっている経験からすれば、われわれが「新しい資本主義」を実感するためには、マクロ的な分配分の増加もさることながら、

日々の生活や経済活動の中で、国民生活の「安心安全」をまずもって確保した上で競争を促す、市場を活性化することが要諦であるように思われる。産業経済や国民生活の基盤を成す公共サービス、インフラストラクチャーの提供を確実なものとするのが社会的不平等、不安を解消する大きな戦術だからである。

ここでいう社会インフラとは、電気・ガス・水道のような公益事業、地域交通等を意味している。わが国においてこれらのサービスは、上下水道等一部の例外を除けば多様な民間主体によって提供されてきた。基本的にそれは独立採算がベースである。20世紀終盤までは各種事業法に基づく公的規制によって守られ、「独占プラス内部相互補助」というシステムを使って相対的に安定的なサービス供給が実現されていた。しかし、独占による非効率性の排除、需要家による選択肢の拡大、そして新規事業者の招来と事業機会の確保という観点のもとに、競争導入、規制緩和、システム改革が断行された。その背景、根底にあるのは上述の新自由主義的な考え方である。

岸田首相が新自由主義とは違う方向に舵を切るというのであれば、公共インフラ的サービスの供給の分野でもこれに沿った対応策が考えられる。地域交通の分野では、すでに、2020年5月に成立したいわゆる「地域特例法」によって、地域のバス会社（および銀行）が認可を受けて行う合併、株式取得等の企業結合や路線調整、運賃協定等が独禁法の適用除外になった<sup>2</sup>。国土交通省は、同年に「地域公共交通活性化再生法」を改正し、地域網計画を充実させそれと地域公共交通への公的支援を結びつける制度を作った。トレンドは見える。しかし、コロナ禍で傷み、構造改革を迫られる地域公共交通の維持には、さらに進んだ対応が必要である。

これからの日本に参考になる1つの例は、ドイツのシュタットベルケであろう。シュタットベルケは地域電力会社の促進策として日本でも話題になったが、自治体出資の独立会社としてガス供給や上下水道、電力事業（発電・配電・小売り）、公共交通サービス等の公共サービスを提供する主体として100年を超える歴史を持つ。参考になるのは、地域の公共サービスを一体的に、自治体が主導して提供している点である。

もちろん、シュタットベルケの直輸入版が日本で機能するとは思われない。わが国の既存制度や政治的バランスの中でリファインされた組織でなければならない。出資の方法も多様であって良い。あるいは、一つの主体である必要もないかもしれない。そもそもこのようなステイックな組織は、民間企業が持っているとされる技術革新性や新商品、新サービスを生み出す力に欠けている可能性は高い。これを防ぐための工夫はまずもって必要である。

### 新しいシステムを目指して

重要なのは、民間企業が赤字を出しながら縦割りの公的支援によって何とかサービスを維持する、わが国の状況からの脱却である。シュタットベルケのように公共サービス提供を統合化することで、規模や範囲の経済の実現を通じた効率化が実現されるかもしれない。もちろんそれにはシュタットベルケという形態や名称にこだわる必要はない。

コロナウイルスによるパンデミックという危機的状況をどのように利用するか。コロナにより従前の問題点が噴出した。社会政策、公共交通の政策においては、これを利用して新しい次元に入ることが求められる。コロナの影響をまともに受けた公共交通の世界だからこそ、社会的に受容される素地が整ったと考える。

<sup>2</sup> 「地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律」