

新自由主義と規制緩和

最近、刺激的な本を読んだ。今、安倍内閣で「国土強靱化」を提唱し、推進している内閣参与で京都大学大学院教授である藤井聡さんの「コンプライアンスが日本を潰す」という本だ。「おわりに」という後書きの日付けが平成24年3月31日となつているので、まだ民主党の政権の時代に書かれたものであり、昨年12月の安倍政権の成立以前の書籍である。「タクシー業界」について第1章をまるまる使つて、この間の「規制緩和」「再規制」の動きについて論評をしている。そのタクシー業界を見る視点はハッキリして、アメリカ発の新自由主義に基づくグローバルバリエーションの動きが、小泉―竹中氏の「聖域なき構造改革」を通じて、日本社会に



浸透させるための「規制緩和」の動きの一環であったという視座である。第1章は「重大な局地戦」というタイトルであり、サブタイトルが『タクシー社会を押し潰した「コンプライアンス」』であり、世界のタクシーが紆余曲折がありながら、結局は需給と運賃で規制が行われているのに、何故日本で2002年に規制緩和が行われ、そして2009年にまた再規制が行われたのか。にも拘わらず「独占禁止法」という「コンプライアンス」の総本山に阻まれ、再規制が「特措法」という形で中途半端に終わっているのかを、日本国内における「新自由主義との攻防」の未決着と言う視点で説明をしている。

交通政策審議会委員

藤井教授はこの本の中にも述べているが、2008年に開かれた国土交通省の交通政策審議会のワーキンググループの委員であり、「共有地の悲劇」という論を持って、どちらかという

清野吉光氏のコラム 第59回

団塊 耕 志 録

清野 吉光(きよの よしみつ) 略歴

1950年 長野県四賀村生まれ、松本深志高校卒業。1968年上智大学外国学部ロシア語科入学、1971年 中退。その後印刷関係など様々な職業に従事。1976年清水市の日の丸交通入社。1980年静岡市内の事務機器センターに入社。1982年システムオリジンを仲間と創業、専務取締役。1992年代表取締役社長就任。2000年(株)タクシーサイト創立、現取締役会長。2007年タクシーアシスト代表取締役社長に新任。現在に至る。

「何の為の
コンプライアンス？」

「規制緩和」は正しいが、その弊害が出たので、その対処法を考えるというイメージであった審議会の論調を、再規制の方向に大きく転換したキーマンであったような気がする。当時、自分はまだままこの交通政策審議会のワーキンググループを傍聴する機会があり、ワーキンググループの発足自体が東京のタクシー業界の運賃値上げに対し、物価特別会議が異議を申し立て、それに代えて、タクシー業界の「改革」をより進める場みたいなイメージで捉えていた自分としては、急速に



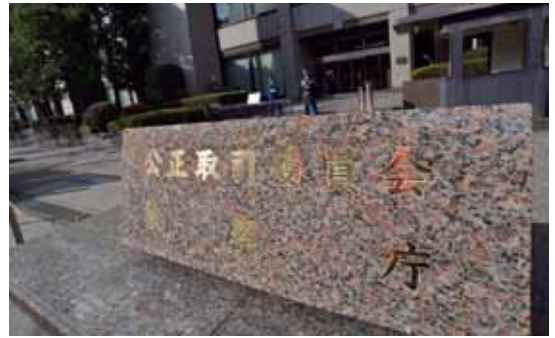
交通政策審議会、左から3人目が藤井教授

ワーキンググループの論調が変わって行くように感じられ、驚いたという思いがあった。いまこうして藤井教授の本を読んでみると、あのワーキンググループの討議事態が「新自由主義との攻防」の「重大な局地戦」の反映であり、そのような大きな背景を理解せずして、実はタクシー業界の在り方についても展望しきれないのだと思う。官僚支配の打破、民間の自由な活動を保証する規制の緩和、古い既得権益の打破、自己責任、小さな政府などなど、それ自体は結構な事が、大きな歴史的な、政治的背景の中で捉えると、必ずしも経世済民に繋がらない。複眼的な視座を持たないと、主観的な意図はどうあれ、客観的には(こういう言い回しを昔、よく使った…)国と社会を損なう結果になってしまう事を危惧せねばと思う。

デフレとインフレ

もうひとつ、この間学んだ重大な事がある(遅すぎ

るが……。時代の基本認識であるデフレ期とインフレ期の違い、それとの戦い方の基本的な方向の違いである。1991年のバブル崩壊以降、日本はデフレの時代が続いていると言われる。デフレの時代は需要不足の時代であり、物の値段が下がり、名目の成長率が下がり、名目の成長率がつて行くのは結構な事だと思えるが、名目のGDPも下がり、企業の利益も減り、結果、給与も下がって行き、税収も減り、国の赤字も一層増える。このようなデフレ時代の供給面、価格面での規制緩和は供給の増大、さらなる物価の下落に繋がり、一層デフレを悪化させる。このようなデフレスパイラルの時代で必要とされる事は、アベノミクスでまさに実行されつつある、異次元の金融緩和と公共投資を軸とする財政出動である(まさにケインズ的なデフレ対策)。アメリカのノーベル賞経済学者ポール・クルーグマンは「さっさと不況を終わらせろ」とアベノミクスの徹底を支持して



いる。ところが問題は、経済成長の為にさらなる規制緩和を!という一部の人間達の主張する図式である。タクシー業界に限らず、規制緩和の具体的な内容が、現在のデフレの時代に、何を求めたらいいのか?何を求めた規制緩和なのかを吟味する必要はある。需要不足の時代に、その緩和が必要を喚起するためのものか、供給を増やし、結果としてデフレスパイラルを推進するためのものか?個人や企業の自由競争こそが社会の発展の原動力であり、正義であるという素朴な「新自由主義原理主義」みたいな価値観を、実は自分自身も信じていたが、インフレの時代であれば供給力が不足し、様々な規制や特権を打破して、自由に参入する事が時代のニーズに合い、社会的にも価値を持つ。しかし、デフレの時代にそれをやると、結果として力のある者だけが勝ち残り、敗れた者は淘汰され、格差が広がる。アメリカの金融業を軸とした、徹底した新自由主義的施策が何をもたらしたかは、リーマンショックと1%の人間がアメリカ社会を政治的、経済的に支配する格差社会をみれば、明らかだろう。今の日本で、タクシー業界で必要とされる規制緩和があるとしたら、新しい需要を生み出すためのサービスメニューの制約を取り、運賃体系(運賃の金額の自由化)では無く、需要創造のための(多様化、ITを駆使した仕組みの許容などではないだろうか?緩和の内容が問題である!

独占禁止法の意味

もちろん法律を学問的に

学んだ事も無い自分には、法的な解釈にはなじみが無いが、法律の条文には大概「目的」というものがあって、その目的に照らして運用されるもので、杓子定規に運用するものではないと思う。例えば、いま現在のタクシー業界の現況で、新潟の運賃問題が果たして「独占禁止法」で裁かれるべき事なのだろうかと思う。巨大な独占企業が、その独占的な立場を利用して、不当な過剰利益を貪ると言うのが「独占禁止法」の対象となる事ではないのかと思うのは、素朴すぎるだろうか?そして先の藤井教授の著書にも指摘されているように、まさに現在の「独占禁止法」の原理主義的適用が、実は結果的に「新自由主義的」世界を作ろうとする利害関係者の政治的運用ではないかとみる事もできる。

どちらにしても「重大な局地戦」としてのタクシー業界での攻防を、なんとか日本社会全体の良い転換の為に、その一翼を担いたいものだ。

(2013年10月23日)