

赤坂夜話

最近は聞かなくなってきたかもしれないが、バブル崩壊からそれほど遠くない頃、夜中に赤坂辺りでタクシーに乗ると、話好きな運転手さんたちから、如何にバブル期と比べて長距離のお客さんが減っているかという嘆きとバブル再来を期待する声をしばしば聞かされた。長い客待ちの後、知らない客としばしの時間を潰すための当たり障りない定番の話なのだろうけれども、バブルの恩恵にあまりあずかることができなかった私としては、「ふーん、そんなものか」と思いながらいつも聞いていたことを思い出す。

当然運転手さんも分かっているわけだが、タクシーの乗車率が低下したことには、単なる景気以外の要因も大きく、規制緩和による車数の増加や企業の間際費削減など市場構造を不可逆的に変えたであろう諸々の要因を挙げられる。このため、単に景気が良くなったとしても、タクシーの乗車率が劇的に改善することはないし、そもそも皆がユーフォリアで満たされるほどのバブル景気が日本で再来することはなさそうである。

急にそんなことを思い出したのは、最近相次いだ各社の決算発表のニュースやその解説を聞いていたことだ。特に複数社において大幅赤字の理由として、震災や円高、ユーロ財政危機など各種の外的要因による需要低迷を理由とする説明が多かったように感じた。震災や円高、ユーロ財政危機など外的な理由であれば、そうした一時的要因が剥落するのを待てば良いわけで、実際、これまでの政策対応は、政府主導の事業再編やエコカーやエコポイントなどによる直接補助など、(少なくとも製造業に関しては) その場をしのぐという発想のものが多かったのではないだろうか。

この対応は、たしかに「大幅」赤字の「大幅」部分への対応としては正しいのだろう。しかし全てを一時的要因に帰すことはできるのだろうか？ リーマンショック後、「ニューノーマル」や「7割・8割経済」

という用語が流行り、経済構造の変化やそれへの対応の必要性を感じた人が多かったはずなのに、実際の政策対応や事業計画ではどちらかというと暴風を避けることが中心になった。ひょっとすると、リーマンショックや東日本大震災という需要ショックがノイズとなって、日本の経済や産業をとりまく構造変化を感知しにくくなっているということはないだろうか。

2012年以降生産年齢人口の減少は急加速(国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位予測)によれば15～64歳人口は2011年▲0.5%であるのが、2012年▲1.4%と急速に切り下がり数年持続)し、輸入物価の高止まりや化石燃料の輸入増を背景に2011年の貿易収支は再度赤字化している。こうした変化は日本の市場規模や国内や海外との資金循環に大きな影響を与えるだろう。また、世界に冠たる日本の製造業も海外市場における凋落著しく、海外でのブランドイメージも大きく揺らいでいる。こうした動きはとても一時的と言いきることはできないだろう。

こうした環境下で、従来の旧態依然とした日本経済や産業が有した比較優位の存在を前提とした「待ち」を旨とする／させる形の政策思想は転換しなくては行けない。もちろん多くの人は頭の中ではそうした状況は理解しているにもかかわらず、具体的施策は「待ち」時間を稼ぐものになっていることが問題なわけである。次第に環境が悪くなる日本経済にとって、財政にせよ、金融資産にせよ、事業資産にせよ、乏しい資源の多くが「待ち」に投入されるコストは、思っているほど小さくない。そして、90年代末の金融危機を通じて経験したとおり、待っていれば、救い主が現れる可能性もそれほど高くない。それにもかかわらず、結果的に待ってしまうことはバブル再来を待ち望む姿勢とそれほど大きな違いはないのではないだろうか。

(青梅)