

ポイント

産業の質的变化と福祉制度の欠陥に注目  
 組織面でも収益でも企業のばらつき拡大  
 30年に及ぶ新自由主義的政策の是正必要

S・ルシユバリエ 仏社会科学高等研究院准教授

本稿では、日本の資本主義が1980年代以降、どのように変容してきたのかを取り上げる。最初に、方法論について触れたい。筆者が所属するフランス社会科学高等研究院(EHESS)の特徴をよく表す方法論なので、独自性を説明することにもなる。

第1の特徴は、経済・社会的な変化の分析に学際的なアプローチをとることだ。多くの外国人研究者も日本人自身も、80年代から日本は変わっていないと考えているが、決してそうではない。これが筆



換しても触れたが、日本で不平等が拡大していることは、日本の資本主義が変容したという筆者の主張を十分に裏付けている。筆者の研究は、産業の質的变化と福祉制度の欠陥に伴って起きた労働市場の

動きが不平等拡大の主因となったことを明らかにした。EHESSの同僚であるトマ・ピケティ氏が、日本での最近の不平等の変化を説明できなかったのはこのためだ。資本の動きに注意を払うあまり、労働市場への目配りが欠けているように思われる。

欧州に暮らす人々に向けて、日本を忘れてはならない、欧州は日本のたどる道から学べることがあると訴えたい。

経済教室

日本型資本主義の課題

企業間格差拡大 停滞招く

技術革新の移転力ギ

不平等是正へ福祉充実を

筆者も多くの外国人と同様、当初は日欧の違いに目を奪われたが、15年に及ぶ滞日経験を通じて日欧の道のりの相違よりも類似性に目を奪われた。その具体例としては、「改革」を巡る議論が挙げられる。まず欧州で、続いて日本でも市場機能を重くみる「新自由主義」的な構造改革は避けられないという論調により、改

革は正当化されてきた。90年代前半以降の日本経済に関する主流的な見方は次のように要約できる。日本が「衰退」(その象徴は人口構成)したのは、グローバルゼーションや技術進歩が新段階に達する新しい環境が出現し、旧来のモデルの大胆な改革が必要になったのに、それを怠ったためだ。こうした日本に対する見方は「欧州動脈硬化症」と名付けられた欧州に対する見方と非常に似ている。

企業がさらに新分野を開拓するためにイノベーション(技術革新)が必要だとしても、こうした創造的な企業を後続企業がキャッチアップするところこそが、持続的な成長にとって最も重要なところが筆者の基本的な主張だ。キャッチアップはスピルオーバー(漏出効果)により容易になる。企業全体の潜在的な成長力を高める方法は2つある。第1はトップ企業の成長を押し上げるのだが、多くの研究が示す通り、企業全体にとっての効果は限られる。第2は平均的な企業や遅れた企業にトップ企業のキャッチアップを促すことだ。創造的な企業から後続企業への技術・組織両面でのスピルオーバー効果を高める必要がある。

このプロセスの一部は民間企業が担う。例えば下請け関係や系列構造が技術や組織のイノベーションの伝達に寄与してきた。トヨタ自動車やパ

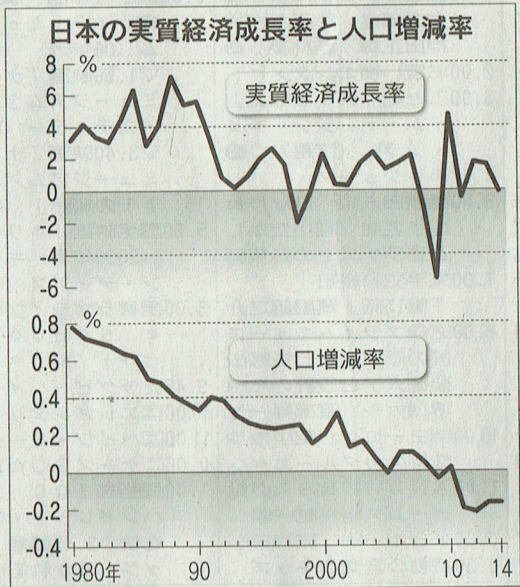
ナソニックが代表例だ。その一方で、政府が重要な役割を果たしている面も存在するが、安倍政権の経済政策アベノミクスはこの面では不十分だ。

このプロセスの一部は民間企業が担う。例えば下請け関係や系列構造が技術や組織のイノベーションの伝達に寄与してきた。トヨタ自動車やパ

として示された構造改革自体がしばしば問題の一部となることだ。新たな調整手段を設けず自由化を推進すれば、従来の制度や取り決めの一貫性を損ないかねない。構造改革が長期的な停滞を招くことがあるのはこのためだ。日本経済の危機の原因も、自由化に伴う企業間格差の拡大に対して、調整が欠如していたことにあると考えている。

第1に厳格な知的財産権の保護は、発明者にとってはインセンティブ(誘因)になるが、イノベーションの拡散にとっては障害となる。ここで求められるのはバランスだ。近年の日米の知的財産権制度は少々厳格すぎてイノベーションの浸透を阻害している。第2に政府が産学協同の研究開発を活用し、イノベーションの移転を推進することが望ましい。参加者間の信頼醸成にも役立つと期待される。

日本型資本主義の未来は前述の4項目(成長モデル、産業空洞化対策、グローバルゼーションへの対応、福祉制度)にどう取り組むかにかかっている。これらの問いを適切な形で示し、民主的な手続きで市民の参加を得て答えを探さなければならない。これが、新たな社会的妥協を形成し経済を再調整する条件となる。



よって筆者は、日本の停滞は急場しのぎの政策の失敗が重なった結果だとする説明にはくみしない。もちろんそうした失敗も一因だが、停滞の長さまで責任はない。そこには構造的な要因がある。中でも注目すべきは、組織面でも収益面でも企業のばらつきが大きくなっていることだ。

日本では三菱電機や東芝なども鉄道技術に関わっていますが、各社の得意分野はかなり異なります。また、日本企業の特許は他社との共願が多いのですが、これは国内で最大の顧客であるJR各社を中心に共同開発体制をつくり、各社が役割分担をしながら競争してきたためでしょう。

国内の鉄道事業会社に海外展開への意識の向上を期待するのは難しいかもしれませんが、メーカー側でも高い意識を持つ企業は日立以外に見当たりません。民営化されたとはいえJR各社は公的な色彩を強く残しています。インフラ輸出の観点からは国際的な特許や標準化活動の重視も必要になるでしょう。

第2章 日本の技術力

政策研究大学院大学教授 鈴木 潤

行われ、2000年以降に世界に波及して急激な技術開発競争が生じます。

海外企業では独シメーン、中国中車、仏アルストムなどがあります。欧米企業では自国内のみに特許出願するケースは少なく、多くは外国にも出願しています。これらの地域では鉄道は早くから国際的ネットワークの下で標準化が進み、メーカーにとって

やさしい経済学  
イノベーションを考える

安倍晋三首相が進める経済政策「アベノミクス」は、インフラ技術の輸出を柱の1つに掲げています。鉄道技術を例に、日本企業の国際競争力を考えてみましょう。

世界は鉄道技術の開発は、第1次世界大戦終了後の米国で1つのピークを迎え、1930年代から第2次世界大戦後の60年代までは航空機や自動車に押され停滞します。その後70年代から、特に日本で活発な技術開発と特許出願が

鉄道輸出に戦略必要

く自然な流れになっているようにです。日本では三菱電機や東芝なども鉄道技術に関わっていますが、各社の得意分野はかなり異なります。また、日本企業の特許は他社との共願が多いのですが、これは国内で最大の顧客であるJR各社を中心に共同開発体制をつくり、各社が役割分担をしながら競争してきたためでしょう。

国内の鉄道事業会社に海外展開への意識の向上を期待するのは難しいかもしれませんが、メーカー側でも高い意識を持つ企業は日立以外に見当たりません。民営化されたとはいえJR各社は公的な色彩を強く残しています。インフラ輸出の観点からは国際的な特許や標準化活動の重視も必要になるでしょう。

Sebastien Lechevalier 73年生まれ。経済学博士。専門は日本経済。パリ日仏財団理事長