

弘前大学経済学会第37回大会報告

- 日 時 2012年10月26日(金) 午後2時から午後5時15分
- 会 場 弘前大学人文学部視聴覚教室
- 会長挨拶 細矢浩志 会長(弘前大学人文学部教授)
- 学術講演 農業者戸別所得補償制度をめぐる諸問題
横山英信 氏
(岩手大学人文社会科学部教授)
- 研究発表 日本での航空規制緩和とその評価
大橋忠弘 氏(弘前大学人文学部准教授)
- 研究発表 日本における社会的協働の展開
—繊維産業でのリサイクル事業の事例を通して—
大倉邦夫 氏(弘前大学人文学部講師)



弘前大学経済学会第37回は、弘前大学人文学部において上記の通り開催されました。

細矢浩志会長の挨拶に続き、横山氏(岩手大学人文社会科学部教授)による学術講演、大橋忠弘氏(弘前大学人文学部准教授)および大倉邦夫(弘前大学人文学部講師)による研究発表が行われました。学術講演及び研究発表の用紙を掲載します。

[学術講演]

農業者戸別所得補償制度をめぐる諸問題

横山 英信



1. はじめに

2009年9月の政権交代後、日本農政の中軸に「農業者戸別所得補償制度」(以下、新制度、と略)が置かれた。新制度下の米政策は、「米過剰」対策として1969年産以来行われている米生産調整(=減反)を引き継いでいる点では従前の米政策と同様であるが、そこには異なる特徴も見られ、単純に従来の延長線上で捉えることはできない。本報告では新制度下の米政策の特徴と制度上の問題点を析出していく。

2. 食糧法下における「米過剰」の内容と生産調整の役割

1995年10月までの食糧管理法の下での「米過剰」は、端的に言えば、政府米中心の流通の下、「政府買入価格に対応する供給量」が「政府売渡価格に対応する需要量」を恒常的に上回るために発生するものであり、生産調整はこの政府売買価格体系を前提として「米過剰」を解消するためのものだった。

しかし、95年11月から食糧法(=主要食糧の需給及び価格の安定に関する法律)が施行され

て、米取引価格が総じて市場原理で決まるようになると、従来の意味での「米過剰」は消滅した。「均衡価格」「均衡取引量」が形成される下では過剰の恒常化はあり得ないからである。

しかし、実際には食糧法下でも「米過剰」が問題とされ、生産調整が行われてきた。これは「均衡価格」が「米生産者にとっての適正価格」——自由生産下の需給均衡状態において限界的供給者の「労働費」を社会的標準的な労賃水準で保証できる価格——とはならないことによる。すなわち、米生産の大宗は農家=家族経営によって行われているが、その家族経営は労働力が商品化されておらず、市場価格が下落しても「生活費の切りつめ」=「労働費の引下げ」によって一定程度の対応が可能であり、労働生産性が低い生産者も生産を継続できるため、市場価格は「均衡価格」を下回るのである。

ここから、食糧法下の生産調整は、米市場価格を「均衡価格」から「米生産者にとっての適正価格」へと引き上げる役割を持つものであることがわかる。

3. 新糧法下における従前の米政策の特徴と顛末

新食糧法施行後、全国の米生産調整目標は達成されたものの、96年産以降の豊作によってその効果が減殺し、米の市場価格は下落傾向を示した。これを受けて政府は米生産調整を強化していくが、その際、生産調整の実効を図るために、98年産以降、生産調整目標を達成した生産者に対して市場価格下落時に一定の価格補填を行うこととした。生産調整と価格補填とのリンクである。

しかし、99年産以降の豊作で生産調整の効果が減殺したことに加え、生産調整の主体を政府から農業者団体に移す施策が提示された下で全国の生産調整目標が未達成となったために、米市場価格は大きく下落した。生産調整目標を達成した生産者には一定の価格補填がなされたが、市場価格が下落する下では生産者手取価格自体も下落し、生産者は大きな不満を持つようになった。

これも1つの要因となって2009年9月に政権交代が起こり、10年度から新制度の開始となった。

4. 新制度の概要

新制度下の米政策も食糧法を前提にしているが、その仕組みは従前とは異なるものとなった。

その最大の特徴は、生産調整目標を達成した生産者に対して、市場価格如何に拘わらず、一定水準の生産者手取価格を保証するところにある。具体的には、米の生産費統計（全国平均）の「経営費+家族労働費×0.8」の過去7年中庸5年の平均で計算される「標準的な生産に要する費用」と、全銘柄平均の相対取引価格の過去3年の平均から流通経費等を控除して計算される「標準的な販売価格」との差額を基にした1万5000円/10aを「固定部分」として支払い、さらに「当年産の販売価格」が「標準的な販売価格」を下回った場合には、その差額を「変動部分」として全国一律で「定額部分」の交付対象面積に交付する、というものである。

つまり、新制度では、米の実質的な生産者手取価格は「標準的な生産に要する費用」の水準で維持されるのであり、ここが、市場価格が下落すれば生産者手取価格も下落した、食糧法下従前の米政策との最大の相違点である。

5. 新制度をめぐる若干の論点

新制度下の米政策は、米生産者手取価格を一定水準で保障するという点で、従前の政策より

も一歩前進しているが、そこには解決すべき問題も残っている。

①「標準的な生産に要する費用」について

新制度は「標準的な生産に要する費用」の家族労働費の補償を8割としているが、価格保障を本当に実質化しようとするならば、これは10割に引き上げるべきであろう。また、計算から除外されている自作地代・自己資本利子も算入すべきである。

②「標準的な販売価格」「当年産の販売価格」について

新制度は相対取引価格の全国平均を基にして「販売価格」を算出することにしたが、そこには多様に形成されている相対取引価格をどう把握するか、また、帳簿上の取引価格とバック・ペイ等を含めた実際の取引価格との乖離をどう扱うか、という問題がつきまとう。相対取引価格の把握は、常にその妥当性の検証が必要である。

③補填の仕組みについて

新制度では価格補填は「定額部分」と「変動部分」に分けられているが、需給が過剰基調の場合、「定額部分」の設定は生産者へのその支払いを織り込んだ低水準の市場価格を形成させる可能性を持つ。価格補填はすべて事後的に行う（「変動部分」に一本化する）方が適当であると考えられる。

④生産調整参加インセンティブについて

「標準的な生産に要する費用」の水準は生産調整参加インセンティブとの関係でも検討される必要がある。この水準が高い方が生産者の生産調整参加率は高まり、生産量の縮減を通じて市場価格は上昇するだろうが、これは、米の需要価格弾力性が小さい下では、政府の価格補填総額を小さくする可能性を持つ。

⑤「米過剰」の事後対策について

新制度下では「米過剰」の事後対策としての過剰米処理は設定されなかった。しかし、作付面積が生産目標どおりであっても天候次第では目標以上の量が生産され、これを放置すれば市場価格は下落し、その場合、補填に係る財政支出は増大する。米の需要価格弾力性が小さいことを考えると、豊作時には政府が過剰米を買入・処理した方が財政負担が小さくなる可能性が大きい。

6. おわりに

見てきたように、米生産者に「適正価格」を保障するという観点からは、新制度下の米政策は従前の米政策に比べて一歩前進である。その保障をいっそう実質化し、また政府財政支出を節約することを考える際には、上記した5つの論点は検討されるべき課題となるだろう。

〔研究発表〕

日本での航空規制緩和とその評価

大橋 忠 宏



1. 国内の航空規制緩和と評価モデル

日本では、参入に関して1986年にダブル・トリプルトラック化基準（DT基準）が設けられた。DT基準は徐々に緩和，1997年に廃止，参入が自由化された。運賃に関して1990年に標準原価導入による同一距離同一運賃，1995年一部運賃届出制採用，1996年幅運賃制度導入を経て，2000年に届出制へ移行された。規制緩和後，新規参入だけでなく，2001年JAL・JAS統合の動きや，2012年LCC参入などの変化がある。

米国では，航空規制緩和について多くの実証分析の蓄積がある。規制緩和に肯定的な分析結果，空港支配についての危惧を指摘するものなど，さまざまな議論がある。

他方，日本の国内市場を対象とした規制緩和に関する研究は，規制緩和以前を対象とした村上（1995）や大橋他（2003），規制緩和後を対象とした澤野（2006）など研究蓄積は十分とは言えない。

規制緩和により，魅力ある市場で競争が促進される。一方で減便や撤退などの市場も出る。故に，OD毎の評価が重要である。そのために

は，ODの特性を明示的に考慮した分析が必要であろう。特に，空港・路線レベルで航空市場を議論する上で，Brueckner and Spiller（1994）で実証的に存在が示された輸送密度の経済性を考慮することが重要であると考えられる。

航空市場全体の規制緩和を評価する枠組みとして，研究レベルでは，航空ネットワークモデル（大橋他（2004），国土技術政策総合研究所（2005），Adler et al.（2010））と応用計量経済モデル（大橋（2011a, 2011b），Yamaguchi（2007），白石（1997））があり，実務では，国土交通省による需要予測モデルでのシナリオ分析の3つがある。詳細は割愛するが，それぞれにモデルの整合性や現況再現性，政策感度等に関して一長一短がある（表1）。この中で，筆者はモデルの整合性を保持しつつ，統計的にも現況再現性という観点からも評価可能な応用計量経済モデルによる手法の適用可能性を検討する。

本報告では，大橋（2011b）を元に規制緩和の効果の説明する。モデルでは，輸送密度の経済性等を考慮した枠組みの下で，日本で規制緩和が行われた直後の2000年と2005年それぞれについて需給関数を同時推定し，社会的余剰の変化を計測している。

2. 規制緩和の効果のまとめ

大橋（2011b）では，推定の結果，概ね符号条件を満足する推定結果が得られた。供給側輸送密度の経済性については，2005年データでは，需要規模の大きな路線で輸送密度の不経済性が卓越的，それ以外で輸送密度の経済性が卓越的である。他方，2000年では，需要規模に関わらず常に輸送密度の経済性が卓越的であった。こ

表1：国内航空市場の評価モデルの分類

	航空会社戦略 費用特性考慮	地域区分	モデル全体の 整合性	モデル信頼性/ 評価
四段階推定法 現在の国の需要予測	× (外生)	生活圈間レベル(首都 圏等はより細分化)	需要のみ、各段階 上位の結果をCT	統計的検定、現 況再現性
航空ネットワークモデル 大橋他(2004)、国総研(2005)、 Adler et al.(2010)など	△ (仮定で考慮、 統計的に?)	モデルの想定に依存? (先行研究では地方間 レベル)	? (需要関数、費用 関数は外生)	現況再現性のみ
応用計量経済モデル 大橋(2011a, 2011b)、Yamaguchi (2007)、白石(1997)など	○	都道府県/生活圈間レ ベル	整合的に記述でき る?	統計的検定、現 況再現性

の理由として考えられる一つは、規制緩和の結果、若干の新規参入はあった一方で、JAL・JAS統合や不採算路線からの撤退等などにより、市場全体で航空ネットワーク再編が行われた結果が影響しているものと考えられる。

以上の結果を使って、社会的余剰(名目値)の

2005年と2000年の比較を行った。詳細は紙面の都合から割愛する。結果を要約すると、競争が促進されたODでは規制緩和により正の効果があつたが、そうでないODでは負の効果となった。

なお、本研究は、科学研究費補助金(若手研究B, 21730216)を受けている。

参考文献

Adler, N., Pels, E. and Nash, C: High-speed rail and air transport competition: game engineering as tool for cost-benefit analysis, *Transportation Research part B*, Vol.44, pp.812-833, 2010.

Brueckner, J.K. and Spiller, P.T.: Economies of traffic density in the deregulated airline industry, *Journal of Law and Economics*, Vol.37, pp.379-415, 1994.

村上英樹: 国内トラッキング増加航空路線の需給バランス計測, 『応用地域学研究』, No.1, pp.37-48, 1995.

大橋忠宏: 日本の国内航空旅客市場における輸送密度の経済性, 『運輸政策研究』, Vol.14 (3), pp.9-15, 2011a.

大橋忠宏: 日本の国内航空旅客市場における規制緩和

の効果: 2000年と2005年の比較, 『弘前大学経済研究』, Vol.34, pp.1-14, 2011b.

大橋忠宏, 宅間文夫, 土谷和之, 山口勝弘: 日本における国内航空政策の効果計測に関する実証研究, 『応用地域学研究』, No.8 (2), pp.45-55, 2003.

大橋忠宏, 宅間文夫, 土谷和之, 山口勝弘, 堀健一: ネットワークを考慮した航空旅客市場での空港拡張の効果: 羽田空港を例として, 『土木学会論文集』, No.772/IV-65, pp.131-142, 2004.

澤野孝一朗: 航空サービスの規制緩和とその政策評価: 航空自由化・JJ統合・羽田空港発着枠, 『日本経済研究』, No.53, pp.13-41, 2006.

Yamaguchi, K.: Inter-regional air transport accessibility and macro-economic performance in Japan, *Transportation Research Part E*, Vol.43, pp.247-258, 2007.

[研究発表]

日本における社会的協働の展開 — 繊維産業でのリサイクル事業の事例を通して —

大 倉 邦 夫



1. 本報告の目的

本報告の目的は、複数の組織が協力して地球環境問題などのいま解決が求められている社会的課題の解決に取り組む「社会的協働」という事業形態に焦点を当て、そうした社会的協働が日本においてどのような広がりを見せているのか、さらにはいかにして形成されるのかという点を明らかにすることである。また、社会的協働に関する先行研究の動向と課題についても検討する。

2. 日本における社会的協働の広がり

近年、企業の社会的責任の関心の高まりを受けて、企業は多様な社会的課題に対して社会貢献活動やビジネスを通じて取り組んでいる。その際に、企業1社で取り組むのではなく、他の企業・NPO・行政等の様々な組織と協力して社会的課題に取り組む企業も見られる。例えば、日本経済団体連合会が会員企業を対象に行った「社会貢献活動実績調査結果」を見ると、同調査に回答した337社（計1306社：回答率25.8%）のうち、175社が社会貢献活動を進める際に他

の組織と協働したと回答している（2009年度）。参考までに2003年度の同調査結果を参照すると、回答企業307社（計1371社：回答率22.3%）のうち、95社が他の組織と協働事業を進めたと回答している。2003年度の調査結果と比較すると、近年社会的協働の事例がほぼ倍増に近い伸びを示していることが分かる。

その他、社会貢献活動ではなく、他の組織と協力しながらビジネスとして社会的課題に取り組む企業も見られる。例えば、NI帝人商事はNPO法人ピースウィンズ・ジャパンとともに緊急人道支援用テント「バルーンシェルター」を開発し、販売している。

このように、日本において社会的協働という事業形態を活用して、社会的課題に取り組む企業が徐々に増えつつある。社会的協働は、複数の組織の資源を結合させ、単独の組織では解決困難な社会的課題に対してより有効な解決策を生み出す手段として位置付けられている。

3. 社会的協働に関する先行研究の検討

昨今、社会的協働という事業形態に着目し、その形成理由に焦点を当てる研究が増えつつある。社会的協働の形成理由に関しては、主に①政府の限界や社会的課題の複雑化などの組織外部要因と、②それぞれの組織の資源や戦略的目的という組織内部要因、さらには③双方の要因に着目した研究が見られる。それぞれの研究は示唆に富むものではあるが、基本的には社会的協働の形成を促す要因を特定するものが多く、社会的協働を展開するにあたり、どのような人物がいかなる役割を果たしたのかという点については十分議論がなされていない。特に、社会

的協働を計画していく際に、事業の推進者が組織内外の資源をいかにして動員するののかという資源動員のプロセスについて検討を行っていないという課題が示される。

したがって、社会的協働が形成されていくプロセスを考察する際には、社会的協働の形成を主導していく推進者が組織内外の主要な人物や部門をいかにして説得し資源動員を実現したのかという側面を明らかにする必要がある。

4. 事例研究

本報告では繊維製品の廃棄物問題という社会的課題の解決に向けて、繊維製品のリサイクル事業を展開したエコログ・リサイクリング・ジャパン（以下ERJ）による「エコログ・リサイクリング・ネットワーク（以下ERN）」を社会的協働の事例として取り上げ、この協働事業の形成プロセスを検討する。ERJは中小アパレル企業であるワッツを中心として、化学繊維製造企業の東レ・商社の伊藤忠商事・ボタン製造企業のアイリスという計4社の出資で設立された企業である。ERJは資材を製造する企業や衣料品を製造する企業とも提携し（2011年度時点で65社と提携）、リサイクルしやすい製品の開発・使用済み製品の回収・リサイクル、という繊維製品のリサイクルの仕組みをつくりだした。

ERNが形成された背景には、紳士用のコート等を製造・販売しているワッツの代表取締役社長であった和田敏男の繊維製品の廃棄物問題を解決したいという社会的ミッションが存在していたことが筆者の調査から明らかになっている。1990年代前半当時、リサイクル可能な資材や繊維製品がそもそも存在しておらず、事業の見通しが不透明であった。客観的な経済合理性が描けないという問題はリサイクル事業の実現において主要な障壁となっていた。

こうした問題に対して、和田は推進者として自身の社会的ミッションを強調した上で、ワッツの常務取締役の谷本勇や資材購買担当の田邊

和男らの支持者の協力を得ながら、社内の反対意見を説得し、資金やアパレル製品の製造技術、人材などの様々な自社の資源をリサイクル事業に動員した。

そして、和田はリサイクル事業に取り組もうとした場合、ワッツ1社では不可能であることを認識していた。特に、地方の中小アパレル企業であるワッツは、リサイクル対応の資材を開発する技術を保有していなかったり、全国規模でリサイクル対応の製品を販売し回収するためのネットワークをもっていなかった。そうした様々な資源が不足しているという状況を踏まえて、和田は自ら率先して、東レをはじめとする繊維産業の各企業に協力を要請した。その際に、和田は事業収益の見通しという経済合理性よりも、繊維製品の廃棄物問題の解決という社会性の側面にに基づきながら、各企業の担当者を説得していった。以上のようなプロセスを経て、和田はERNを立ち上げていくことになった。

5. 結論

社会的協働という事業形態は未だ萌芽期の段階にはあるが、徐々に日本において社会的課題を解決していくための手段の1つとして認識されつつある。社会的協働は、事業の実現可能性などの経済的理由というよりも、社会的課題の解決や事業理念への共感という非経済的理由をベースに形成される可能性をもった事業形態と考えられる。

社会的協働については研究もまだ蓄積が少ない状況にある。特に、社会的協働を立ち上げた後、その事業をいかにして継続的に展開していくのか、複数の組織の協働関係をどのようにして円滑に調整していくのかという社会的協働のマネジメントの問題は重要な研究課題である。そこで今後は、社会的協働を成功裏に進めていくためのマネジメント手法を検討する必要がある。