

SRID NEWS LETTER

No. 386 February 国際開発研究者協会 創設者 大来佐武郎

〒102 -0074 東京都千代田区九段南 1-6-17 千代田会館 5 階 FASID 内

URL: <http://www.srid.jp>

繰り返す金融危機 サブプライムローン問題について考える

嘉悦大学教授 尾村敬二

交通事故は世界的課題

独立行政法人鉄道運輸機構 大野祐司

お知らせ

1. 幹事会 日時：3月18日（火） 午後6時30分から8時30分
2. ニュースレター SRID33年の歴史、ニュースレター1号から、384号までの目録を作成しました。目録はエクセルファイルになっています。ニュースレターもPDFファイルとワードファイルになっています。ご希望の方にはニュースレターの目録を送信いたします。ニュースレターも号を指定していただければ送信できますので、事務局にご連絡ください。

繰り返す金融危機

サブプライムローン問題について考える

嘉悦大学教授 尾村敬二

2007年後半、米国でのサブプライムローン焦げ付きに始まる金融不安は世界市場に連鎖し、長期わたる世界経済の好況に水を差し始めた。米国政府および連邦準備銀行は金融不安の火消しに躍起となっているようだが、ブッシュ政府のレームダック現象とバーナンキFRB議長の思い切りの悪さからあまり効果はないようである。前FRB議長のグリーンズパン氏も歯がゆい思いをしているようだ。

金融不安発生は今に始まったことではない。資本主義経済特有の必然的現象であり、その原因は市場経済メカニズムに隠された内部要因に基づくものである。それは貪欲、利己的、短視眼的および最高利潤を求めるための弛まぬ生産性の向上を特性とする資本主義の

命運とも言える。また、グローバル化が金融部門で特に進んでいる現代経済では、金融不安が急速に拡大・伝染せざるを得ない。

最近の経験を振り返ると、1987年のブラックマンデー、1990年の日本のバブル崩壊、1994年にメキシコで発生したテキーラ危機、1997年のアジア通貨危機、21世紀初めの米国でのITバブル崩壊がある。サブプライムローン問題はその延長線上にあり、決して特異な現象ではないが、金融不安が発生する間隔が次第に短くなっていることが懸念される。ただし、危機対応政策の技術的向上があり、1929年のニューヨーク株式市場の大暴落とそれに続く大恐慌が再現されるような不安はなくなったといつてよい。しかしそれにしても投資家心理をおおいに冷却させるものだ。

金融危機は一般的にバブルの崩壊と理解される。今回のサブプライム危機は米国の住宅バブルの崩壊にある。それは低所得者に持ち家を可能にする夢を実現するかのように見えたバブルであった。しかし、経済の実態は決して甘くなく、相次ぐ金利引き上げと期待通りにならなかった賃金アップによってローン返済ができない低所得者が急増したことである。結果は住宅価格の低下と、債券化されたローン価格の急落である。ハイリスク・ハイリターンのデリバティブ取引市場の崩壊である。それだけではなく通常の金融市場へのマイナス効果も株式価格の急落を通じて現れた。

このようなバブルがどうして発生し崩壊するのかについての理論的解明はなされていない。そのためにバブル崩壊を未然に防止する手段も見つかっていない。また、いつ、どのように、何をきっかけに崩壊するのかを見極めることも困難である。バブルは偶然の積み重ねの自己形成システムによるものであるが、その崩壊は自己形成の臨界において生じる。この説明は J・F スティグリッツやポールクルーグマンなどが複雑系理論を援用する経済理論で解明しようとしているところであるが、今のところ具体的な成果を得ていない。ただしバブルの発生と崩壊については経験則によって必ずあることは理解されており、崩壊後には事後的にその原因と被害の実態が説明される。この経験則がバブル崩壊による金融危機を抑制する政策実施に役立っている。ときには、したり顔にバブルの崩壊を予測したと主張する経済専門家がいますが、かかる専門家の信用度は低い。

1997年のアジア通貨危機に対応する IMF の政策は、危機が世界経済の内部要因を主として発生した市場の失敗としての危機をアジア特有のクローニー体制と汚職などのガバナンスの悪さからなる政治の失敗に置き換えたことに支障が生じた。すなわち、インドネシアの例で言うと、市場の失敗には金利引き下げによる通貨供給の拡大、財政赤字拡大の容認などを認める必要があった。しかし、実際には反対の引き締め政策を強要した。その理由は金融緩和政策がインドネシアの腐敗体制を一層推し進めるということであった。現在米国で採られている金融緩和政策とは逆の、経済政策原理とは逆のダブルスタンダードでの

政策勧告であった。

サブプライム問題の日本経済に対する影響は予想以上に大きかった。株式市場の下げ率は世界最大であった。邦銀および金融機関の直接的損失は欧米のそれに比較すると軽微であったにもかかわらずであったのだが。この経済的理由は円キャリートレードによる円安構造が直接的原因である。外国投資家は低金利の円を借り、ドルに換金し米国などで投資していたが、危機到来により円返済のために日本売りを迫られたためである。当然に円高となり、日本製品の国際的価格競争力を引き下げることになる。冷静に考えると、現在の円高は正常であり、円キャリートレードに基づく円安は異常だったといえる。加えて、米国をはじめ世界の実物経済の後退も懸念されており、対米依存度の高い日本経済に暗雲をもたらしている。日本としてもどうにかしなければならないが、相変わらず日本経済は流動性の罠にとらわれており、また、財政赤字で身動きが取れない。せつかく、1600兆円強の個人金融資産がありながら、自国経済発展のために有効に利用できない。経済活性化のために何かしなければいけないと議論されるが、どうすればよいのかについての有効な具体的提案もそれを生み出すための戦略的ヴィジョンはない。ねじれ国会における党利党略ではなく、日本経済のサステナビリティを真面目に議論するべきである。

2008年2月2日執筆

交通事故は世界的課題

独立行政法人鉄道運輸機構 大野祐司

私は、2000年頃仙台へ転勤した時からSRIDを離れ、そのままになっておりました。最近、ふとしたことから、SRIDの活動を知り、再入会させていただきました。よろしくお願ひします。

現在は独立行政法人鉄道運輸機構において鉄道関係の仕事をしておりますが、昨年5月までは、国土交通省総合政策局、独立行政法人自動車事故対策機構の両機関において、足掛け5年にわたり交通安全の仕事をしておりました。このときの経験を踏まえ、途上国の交通安全問題について触れたいと思います。

交通事故は途上国でより深刻な問題へ

途上国の開発では、貧困対策、教育、インフラ、医療、農業といった長年解決できない重要な分野に注目が行きがちであるが、新たな課題として交通事故が取り上げられるようになった。2004年に、WHOがWorld Health Dayにおいて初めて交通安全(Road Safety)を大きく取り上げて、今後系統的に取り組む必要を提言している。WHOの報告によると、

道路交通事故による世界の死者数は、1990年には510万人であるが、2020年には840万人に増加するとしている。このため、世界中の死亡原因として、1999年には道路交通事故による死亡が9番目の原因であるが、2020年には3番目の死亡原因になると警告している。

このような状況を受けて、WHOだけでなく、世界銀行も Road Safety に関するグループを設けて取り組みを始めており、また、APEC の閣僚会議においても各国が関心を表明している。

交通安全において日本は世界のトップリーグ

日本の交通事故死者数は、1970年に1万6765人に達し、その後減少したものの、再度増加に転じ、1992年には1万1451人に達した。その後、各種の取り組みが功を奏し、2007年には5744人に減少した。

世界各国の交通事故死者数について、2004年の10万人当たり死者数を比較すると、オランダが世界のトップで、スウェーデン、英国、ノルウェーに続き日本は5番目である（OECD の統計に基づき、財団法人交通事故総合分析センターがまとめたもの）。数え方が各国によってまちまちという事情もあるので、この順番がどこまで正確かという問題はあるが、一定人口当たり死者数について、米国は日本の倍ほどあり、日本が世界のトップリーグに属していることは間違いない。

日本における交通事故の死者数が依然年間5千人以上もあることから、この死者数で良いということでは決してしないが、これまでの取り組みの経験について諸外国でも役に立つことは多いのではないかと考えられる。ちなみに、中国では年間10万人程度の交通事故による死者があり、重要な課題となっている。昨年、小職は、中国政府機関から招かれて、北京で開催された交通安全シンポジウムにおいて日本の経験について発表を行った。中国政府関係機関の責任者が数多く出席し、中国政府が交通安全問題を重要課題として考えていることがわかった。

交通安全の重要3分野

交通安全にとって重要要素は、人、道、車の3分野と言われる。すなわち、①交通法規の遵守やドライバーの運転技術、運転適性の向上、②道路、信号などインフラの改善、③自動車の安全性向上、の3分野である。これらの対策が総合的にかみ合っただけで大きな効果を生む。第一次交通戦争と言われた1970年代における対策は、交通法規の周知、遵守が大きな成果を挙げたと思われるが、1990年代以降の対策は、インフラの改善や自動車技術の向上も大きな成果を挙げることになる。

交通安全対策は総合的、科学的、戦略的アプローチが必要

1970年に交通安全基本法が成立し、国は1971年以降5年ごとに交通安全基本計画を策定し、さらに年度ごとに計画を策定している。2006年に策定された計画では、死者の削減目標を掲げ、年度ごとにフォローアップを行うことが盛り込まれている。まだまだ不十分な部分もあるかもしれないが、いわゆる plan, do, see のプロジェクトサイクルを視野に、戦略的に交通安全に取り組むことを目指している。

もう一点重要な点は、科学的アプローチである。この対策を実施すれば、どれだけ効果があがり、どれだけ費用がかかるかを考える必要がある。一人でも死者を減らす対策を講ずることは重要であるが、現実には限られた予算で最大の効果を上げる必要があるので、重点的な対策を考える必要がある。このため、自動車事故のデータ分析が不可欠で、事故の特性を把握して、ここに重点的に投資すべきと考える。日本において事故データの収集分析が充実してきており、日米欧の情報交換も進みつつある。事故データの分析といっても、多くの要因が複雑に影響しており、高度な統計分析能力とノウハウが要求され、豪州のモナッシュ大学では、この分野を専門とする研究所があるほどである。

ISO の場で売り込むスウェーデン

この分野で世界のフロンティアを走っているスウェーデンが、そのノウハウを世界に売り込もうということで、ISO における規格化を提案している。スウェーデンのアプローチは、日本の手法とよく似ているが、概念的な整理が得意で、海外に売り込むにはわかりやすい。

日本は途上国の交通安全にどのように貢献できるか

世界銀行やアジア開発銀行は、交通安全分野のプロジェクトを動かし始めているが、日本はどのようにかかわるのか。道路、交通管制、自動車の安全という個別分野では技術協力が行われているが、交通安全は、総合的、戦略的なアプローチが必要で、このようなノウハウをどのように概念的に整理し、技術移転していくかが重要な課題である。皆様に交通安全が世界的課題となってきたことを認識してもらうことが先決で、ここで詳しく述べないが、SRID の皆様にも今後ご支援ご協力をお願いしたい。