

長谷川慶太郎著「デフレは大好機 - 価格破壊で日本の好循環が始まった - 」

東洋経済新社 2010年2月18日刊を読む

デフレは大好機 - 価格破壊で日本の好循環が始まった -

1. 「デフレ」は世界経済全体の基調である以上、どの国もその支配を免れ得ない。逆に言えば、一国だけが「デフレ」になることはあり得ない。またどんな経済政策をとっても、一国だけが「デフレ」から脱出することはできないのだ。しかも重要なポイントだが、デフレは単なる経済現象ではない。その背景には政治、軍事を含めた国際情勢全体の変化が存在する。大規模な戦争の兆候が消滅し、世界全体が長期にわたる平和を享受できる情勢が存在してこそ、初めてデフレが発生し、定着するのである。
2. 表現を変えれば、長期平和の経済面での表現が長期デフレなのである。したがって世界の有力国が一斉に对外政策を転換させ、強硬路線へと変ずる事態でもないと、「デフレ」は消滅しないのである。また、こうした対外路線の転換を、国民が歓迎する情勢がなければならない。
3. 19世紀の後半、約四半世紀続いた「デフレ」の経験は、いま改めて検討に値すると著者は確信している。拙著『これまでの百年、これからの百年』（講談社、1996年刊）で不十分ながら指摘したが、この時の平和状態に終止符を打って第一次大戦が開始されるまでに、20年近い年月が必要だった。また開戦となっても、誰一人長期戦を予想する指導者がおらず、政治家も作戦を指導する軍人も開戦から数ヵ月後のクリスマスには、帰還できると確信する人物ばかりだった。
4. この時点で「長期戦」を覚悟し、その準備の必要を提唱した指導者は、ドイツの経済人で最大手の電機メーカー AEG の経営者、ワルター・ラテナウただ一人だった。彼は開戦直後の8月2日、当時のプロイセン陸軍大臣であったファルケンハインを訪れ、戦時経済の基本となる「軍需生産に不可欠の工業原材料を管理する特別組織」の開設を提案した。ファルケンハインはこの提案を受け入れ、プロイセン陸軍省に「戦時原料品課」が設置された。これが、史上最初の「経済動員」政策の開始である。
5. 19世紀の「デフレ」は経済成長を阻害しなかった。この期間は英国で誕生した「産業革命」が広く欧州大陸、北米大陸に伝播する時代となった。工業生産と農業の生産も急増し、供給は急増したのである。その結果、物価が急落する一方、新技術の発展は著しく、都市基盤の整備や鉄道網の整備など、20世紀の経済成長の基盤となる地球的な規模の「インフラ」が次々に完成した。物価の急落は、先進国を中心に労働者の団結による賃金上昇の成果を一段と大きなものとした。

6 . 労働者にとって最大の災厄とも言うべき失業、疾病時の救済措置も必要であった。社会福祉制度も、この時期に創設され、社会全体の安定性を大きく改善した。相対的な実質賃金の上昇は、知識水準の上昇につながり、教育の普及、大規模な集会所の開設は、近代的な音楽活動を生み、新しい技術の生んだ映画といった全く新しい文明が国民全体の知的レベルを大きく向上させた。

7 . こうした現象はいずれも、19 世紀のデフレ期に誕生したものである。国民生活の水準向上に応じて、政治的権利が拡大し、国民に開放された権利の行使が急速に拡大され、政治的権力が国民全体の意思に委ねられる時代が始まった。経済活動の範囲も急速に拡大し、国境を越えた分業が展開する時代となった。特に欧州では、どの国も自国の国民が国外で自由に旅行する権利を認め、国外に職場を求める自由、移住の権利を認めたため、自由な活動の「場」を求める大量の移民が大西洋を渡って欧州から北米大陸に移動することとなった。そういった自由が認められたのも、時代の流れが「平和」だったからである。事実、20 世紀に入って大規模な戦争が発生すると、一瞬のうちにこうした自由はすべて政府に奪い取られてしまった。

8 . 本書で繰り返し述べているが、「デフレ」は、買い手にとって「極楽」である。ただ黙って座っておりさえすれば、より安い値段でより優れた性能、気に入ったデザインの商品、サービスが手に入るからである。一方、売り手は「地獄」である。必死の努力で研究開発して新製品が買い手の気に入るか入らないか、売り出すまでは全然判断できない。新製品の発売は一種の「賭け」になってしまった。と言って、研究開発の努力を怠れば、競争相手に追い抜かれてしまう。

9 . 販売競争は熾烈を極めるだけでなく、新技術の開発競争で敗北すれば、一瞬のうちに市場から駆逐されてしまう。また次々に業界の秩序を一変させる技術革新が、連続して登場する。例えば、世界全体の自動車業界はいわゆる「EV」の登場 2010 年代に激変するのは確実である。米国中心の業界は一変する。新興国を含め大量の企業が参入し、低コストの「EV」生産を巡って、すさまじい競争が展開されよう。

この競争はすぐさま、車体の素材を供給する鉄鋼業界に波及する。質を巡る競争ではなく、徹底した販売価格を巡る価格競争が展開されることとなる。となれば、鉄鉱石を原料に高炉で銑鉄を生産し、その銑鉄を転炉に装入して鋼にする現在の主流である「銑鋼一貫方式」が縮小し、より安い鉄くずを原料にする「電炉方式」が主流になる事態も、可能性が高まるだろう。こうした事態は自動車業界の構造変化が及ぼす影響と言えるかもしれない。

10 . そして、その影響は国内にとどまらない。原料の鉄鉱石、粘結炭の生産国は市場を失って、大打撃を蒙<sup>こうむ</sup>るかもしれない。となれば、これらの輸送を担当する海運会社は市場を失う危険性を生ずる情勢になるろう。

11. 逆に国内では、鉄くずの回収にあたる業界が大幅に改革されよう。特に建築業界では、大量の鉄くずを回収する「場」である高層建築物の解体現場で、老朽化した鉄筋コンクリートの塊を迅速に解体し、鉄筋を有効に解体する技術が発展しよう。そのために、新式の「ブレーカー」だけでなく、解体した鉄筋コンクリートの塊を鉄くずとコンクリートの成分に迅速に分離する「篩<sup>ふるい</sup>」が求められている。
12. 「デフレ」は世界的な現象である。したがって、どの国もその影響から免れ得ない。「デフレ」の進行がスピードを上げるにつれ、工業国はいうまでもなく、発展途上国、新興国、資源国に至るまで、経済力の強弱に関係なく、強い影響を受ける事態を避けられない。
13. ただ、その規模は国によって大きな「格差」がある。やはり経済情勢の変化に対応する力の強弱が決め手になる。それが政府の指導力を持つ意味なのである。民間ベースでは、経営者の能力が決め手になる。多少規模に差がある企業同士を比較する場合、有能な経営者を擁している企業が競争上、圧倒的に有利となる。
14. 「デフレ」時代では、経済情勢の変化する速度が極めて高い。したがって経営者は機敏に情勢の変化に応じた決断を迅速にかつ大胆に下さなければならない。以前の決断と異なる決断でも、それに執着して決断の時期を先送りするのは、大きな失敗につながる危険性がある。「面子」にこだわるのは、絶対に避けるべきである。
15. 「デフレ」は競争を激化させる。したがって成功者は短期間に成果を手にするだろう。逆に敗者は次第に衰弱して、市場から追放されていく。
- 敗者でも立ち直る機会がある「インフレ」時代では、競争は激しくないから、勝者も敗者も一定の序列の中で共存できる。この意味では「デフレ」は厳しいのである。しかもデフレは短期間に解消するものではなく、また政策で転換させられるものでもない。固定した長期間続く現象と認識し、それに合わせる努力が求められるのである。

P2 ~ 8

#### [コメント]

現在はデフレであるとの時代認識があってはじめて、ではどうしたらよいかを考えることができる。長谷川慶太郎先生は、10年前からデフレに備えよとの警鐘を鳴らし続けた。では、どうしたらよいか。本書をテキストに大いに議論したい。

- 2010年1月29日 林明夫記 -