宮本憲一先生『自動車の社会的費用』を語る

写真は宇沢弘文先生の名著『自動車の社会的費用』。何回読んでも新たに示唆を得る。『週刊エコノミスト』2020 年 3 月 3 日号で宮本憲一先生が「戦友が語る」のなかで本書を紹介している。

宇沢さんには多くの業績があるが、もっとも重要な著作が『自動車の社会的費用』(74 年)だ。自動車は現代資本主義の象徴で、米フォードシステムによる大量生産は大量消費社会を実現させた。『自動車の社会的費用』は公害論を経済学に引き入れ、近代文明そのものを問う広い視野をもっていた。私の『社会資本論』に大きな影響を受けたと宇沢さんは語っていたが、同書で触れたウィリアム・カップの社会的費用論を指していたのだと思う。

カップは、経済学の外部不経済の概念を批判して、『私的企業と社会的費用』(50 年)を著し、改訂版『営利企業と社会的費用』(63 年)で新たな社会的費用の定義を唱えた。『社会資本論』ではカップの定義を整理して、社会的費用の「第 1 定義」「第 2 定義」と呼んだ。外部不経済で実際に被った社会的損失を指すのが第 1 定義、外部不経済による社会的損失を防止するための費用が第 2 定義だ。『自動車の社会的費用』はカップの第 2 定義を採用している。これが「新古典派経済学者宇沢弘文」にとって重大な意味をもった。もし宇沢さんが第 1 定義にとどまり理論を展開していたなら、新古典派経済学者にも広く受け入れられただろう。彼ほどの数理経済学者なら、外部不経済の理論でノーベル経済学賞を取ることも難しくなかったと思う。でも、私は宇沢さんが新古典派になじまない第 2 定義にあえて踏み込んだことにこそ、意義があったと考える。公害や環境問題を長く研究していえるのは現場に入り〝本気〟で問題に取り組めば、第 2 定義で考えざるをえなくなるということだ。水俣病が典型だが、公害による健康被害や環境の破壊は取り戻すことのできない不可逆的な被害や損失を生むからだ。

私と宇沢さんは経済学の方法論こそ違うが、まったく同じような関心を持っていた。「外部性」を中心概念として資本主義の分析に取り入れた点も共通している。「社会的共通資本の土台の上で、市場経済は営まれる」と宇沢さんはいい、「共同社会という容器のなかで経済は循環している」と私は表現した。もっとも、宇沢さんが社会的共通資本とした「自然」を私は社会資本論には入れず、独立させて『環境経済学』(89 年) を著した。残念なのは学問的な対話ができなかったことだ。宇沢さんとは公害や地域開発の視察で長年行動を共にし、沖縄の辺野古問題も一緒に取り組んだのに、なぜか互いの学説を議論することがなかった。後続のために「コモンズ学会」でも一緒につくり、環境経済学、公共経済学の新たな地平を開いておくべきだった。宇沢さん亡き後、そんな後悔の念を抱いている。

(2023 年 9 月 25 日)