Annual Report 2022, Rikkyo Institute of Economic Research

立教大学経済研究所年報 2022

目 次

| 巻頭言 |
|---|
| 経済研究所長 池田 毅 |
| I. 公開講演会・シンポジウム開催報告 |
| 公開講演会「欧州とアジアにおける EV シフトと自動車産業」 3 |
| ◇蓮見 雄(本学経済学部教授) |
| 「EU のクリーンモビリティ戦略と新産業戦略」 |
| ◇家本 博一(名古屋学院大学名誉教授) |
| 「『欧州バッテリー同盟』と『電池規制』」 |
| ◇李 在鎬(広島市立大学国際学部教授)、ステファン ハイム(京都大学文学研究科 |
| 准教授)、垣谷 幸介(豊田汽車技術中心(中国)有限公司)、塩地 洋(鹿児島県立 |
| 短期大学学長) |
| 「車載2次電池のバリューチェーンと日中韓における企業間分業関係:中国での実地 |
| 調査を踏まえ」 |
| ◇ステファン ハイム (京都大学文学研究科准教授) |
| 「中国における EV バッテリー産業の構造と展開」 |
| ◇垣谷 幸介(豊田汽車技術中心(中国)有限公司) |
| 「中国 NEV 市場と動力電池を巡るメーカー戦略の考察~トヨタ自動車の事例を中心に~」 |
| ◇李 在鎬(広島市立大学国際学部教授) |
| 「現代自動車グループの脱炭素化の移行期における両利きの経営」 |
| 討論者:◇清 晌一郎 (関東学院大学名誉教授) |
| 第9回学術研究大会 |
| 「コロナ禍の財政と社会保障」立教大学経済研究所主催 42 |
| ◇池上 岳彦(本学経済学部教授) |
| 「コロナ対策の財政政策をめぐる日米の比較」 |
| ◇安藤 道人(本学経済学部准教授) |
| 「コロナ禍における失業・困窮・自殺と社会保障」 |
| ◇大津 唯(埼玉大学大学院人文社会科学研究科准教授) |
| 「コロナ禍で顕在化した医療提供体制の課題と今後の展望」 |
| ◇田中 聡一郎 (駒澤大学経済学部准教授) |
| 「コロナ感染拡大と格差」 |

Ⅱ. プロジェクト研究

| 1) ワークショップ | |
|--------------------------------|-----|
| 理論:「市場主義」経済学のオルタナティブ | 85 |
| 歴史:立教大学経済史・経営史ワークショップ | 87 |
| 政策:国際・政策研究ワークショップ | 91 |
| 金融:会計研究の最新動向に係るワークショップ | 94 |
| | |
| 2) 研究プロジェクト | |
| 欧州グリーンディールと EU 統合の再検討 | 96 |
| ニューノーマル時代のフードビジネス研究 | |
| ~コロナ禍下のライフスタイルの変化とインスタント食品産業 1 | 104 |
| 20 世紀東アジアにおける経済基盤の形成 | 106 |
| | |
| 2021 年度 研究員の受入 | 107 |

2021年度の活動内容を報告するこの研究所年報の巻頭言を記すにあたり、昨年度に引き続き、コロナ禍について言及しなければならないのは遺憾の極みと言わざるを得ない。2020年度は、コロナ禍が経済研究所の活動に対してこれまでにない困難を生じさせ、研究活動の継続や活性化のための様々な試行錯誤が強いられた年であった。そうした試行錯誤の中からオンライン研究会の活発化など、今後の可能性を感じさせるものも生まれたが、一方でオンライン空間での活動の限界を感じさせる年ともなった。とりわけ、国内外の研究者との直接の対面を通じた交流は、2021年度も依然としてほぼ叶わず、おそらく多くの研究員にフラストレーションを生じさせることとなったであろう。

一方、わが国の 2021 年度のコロナ禍においては、本格的に夏を迎える時期に感染拡大のいわゆる第 5 波が生じ、そこでは医療逼迫が身近な危機となり、多くの国民が不安を覚えることとなった。その後、感染者数は急激に減少したものの、その要因について政府や自治体から国民に対して十分な説明がなされないまま、年明け、いわゆる変異株による感染者急増という第 6 波が生じ、感染症対策と経済活動のトレードオフはいわば国民的関心事ともなっていった。

こうした状況を踏まえ、毎年、経済研究所が主催する年度末の学術研究大会において、2021年度は、「コロナ禍の財政と社会保障」というテーマ設定を行った。従来、この学術研究大会ではある特定の研究テーマに絞り、そのテーマと関わりの深い先生方にご講演いただく、という形を取っていたが、2021年度は大きく方向性を変更し、いわば現在進行形の今回のコロナ禍の諸問題を取り上げ、4名の先生方にご講演いただいた。当日の大会の様子については、この年報に詳細に記録されているので、是非ご覧いただきたい。

また、2021 年度の新たな研究支援の形として、研究所予算を活用し、対面参加とオンライン参加を可能とするハイブリッド研究会のための機器を共同研究室に整備した。依然として、今回のコロナ禍の収束がどのような形となるのか先行きの見通しは不透明であるが、ウィズ・コロナやアフター・コロナを見据えた研究支援を研究所の新たな課題として今後も取り組んでいきたい。

公開講演会報告 「欧州とアジアにおける EV シフトと自動車産業」

立教大学経済学部・経済研究所主催 プロジェクト研究「コロナ危機と EU 統合の再検討」 立教大学 SFR 共同プロジェクト研究「欧州における EV シフトと 生産・インフラ・ネットワークの再構築と日系企業への影響」共催

開催日:2022年2月19日(土)13:30~17:30

会場:オンライン開催(Zoomウェビナー)

報告者:◇蓮見 雄(本学経済学部教授)

「EU のクリーンモビリティ戦略と新産業戦略」

◇家本 博一(名古屋学院大学名誉教授) 「『欧州バッテリー同盟』と『電池規制』」

◇李 在鎬(広島市立大学国際学部教授)、ステファン ハイム(京都大学文学研究科准教授)、垣谷 幸介(豊田汽車技術中心(中国)有限公司)、塩地 洋(鹿児島県立短期大学学長)

「車載2次電池のバリューチェーンと日中韓における企業間分業関係:中国での実地調査を踏まえ」

- ◇ステファン ハイム(京都大学文学研究科准教授) 「中国における EV バッテリー産業の構造と展開」
- ◇垣谷 幸介(豊田汽車技術中心(中国)有限公司) 「中国 NEV 市場と動力電池を巡るメーカー戦略の考察~トヨタ自動車の事例 を中心に~」
- ◇李 在鎬(広島市立大学国際学部教授) 「現代自動車グループの脱炭素化の移行期における両利きの経営」

討論者:◇清 晌一郎(関東学院大学名誉教授)

司 会:遠山 恭司(本学経済学部教授)

遠山: 昨今の自動車産業の EV シフトと自動車産業の構造変動についてはご存じのことで世界的なカーボンニュートラルや、ヨーロッパを中心としたグリーンニューディールという産業、環境政策の進行が、経済社会、産業全体に影響を及ぼしています。そうした背景を踏まえて、自動車産業に競争力を持っていた日本の企業がどのように対応していくのか、もしくはもっと大きな枠組みで申し上げますと、産業政策や環境政策に対して、どのような貢献や課題があるのか。今回は欧州から東アジアまで非常に大きな枠組みで、そして自動車産業の構造変動というものも織り交ぜて、多様な議論を展開し、さまざまな知見を交換し、発展的な議論ができればと期待しています。

本日の研究発表の中心は、広島市立大学の李在鎬先生の研究会で科研費をもとに取り組

んでおられる「自動車産業の電動化の移行期におけるバリューチェーンと企業間分業~日中韓の比較~」の共同研究者の皆様のご協力を得て開催します。

■「EU のクリーンモビリティ戦略と新産業戦略」

蓮見 雄(本学経済学部教授)

近年、ヨーロッパと中国で EV が急増しています。ただし、世界全体で見ると、その割合は、ほんの数%です。圧倒的に世界的にはガソリン車やディーゼル車というのが現状であり、これを変えていくということは、まさに現在の自動車産業が全部変わるということです。

欧州グリーンディールは、フォン・デア・ライエンさんという欧州委員長が出てきて急に打ち出されたというイメージがあるかもしれませんが、それは違います。ヨーロッパの場合、もうずいぶん前から、エネルギーだけではなくて環境問題に配慮し、持続可能性という基準がEUを支えている基本条約の中に組み込まれています。欧州グリーンディールを支えているのが、2009年に批准されたリスボン条約の191条から194条で、ここに環境政策とエネルギー政策に関するEUの権限が明記されています。重要なポイントは、EUのエネルギー政策と環境政策が一体になっていることです。その上に、2050年気候中立を法的に拘束する欧州気候法ができたのです。

今後、脱炭素を可能にする、EV を実際に使えるようにするということを考える上で確認しておかねばならないのは、10 年前と今では条件が根本的に変化しているということです。例えば、大型の再生可能エネルギー技術を設置し稼動させて廃棄するまでコストを全部含めた均衡化発電原価(LCOE)をみると、確かに10 年前の太陽光発電は高かったのです。ところが10 年の間に9割コストが落ちていて、平均してみるともう化石燃料のコスト以下です。つまり、これだけ考えれば、最も収益性の高いビジネスとして、再生可能エネルギーを語れる時代になったということです。こうした技術的な変化があるからこそ、欧州グリーンディールが打ち出され、EU はその国際標準を作ろうと考えているのです。

もう1つはバッテリーです。バッテリーも高かったのですが、この10年間でコストが89%減少しました。ただし、世界的にバッテリー争奪戦になっていますので、今後価格が上がるかもしれません。

では、欧州グリーンディールはどうなっていくのでしょうか。2019 年末に欧州グリーンディールが出て、2020 年にタクソノミーと呼ばれる経済活動の環境分類と新産業戦略が出てきます。そして2021年5月に新産業戦略のアップデートが行われました。そのときに出てきたのが、産学官連携による移行経路(transition pathways)をつくっていかなければならないというものでした。これはまさに自動車産業においても、いかにして既存の分業構造を変えていくかという問題です。ヨーロッパは、特にバッテリーなどでは圧倒的にアジアに依存している状態ですから、それをなんとか自分たちでできるようにするために柔軟な産学官連携を進めるとしています。

2021年年7月には、欧州気候法が承認され、Fit for 55という炭素国境調整メカニズム

などを含む非常に野心的な提案が出ました。さらにタクソノミーの委任規則というのが出まして、例えば内燃エンジンによる自動車は、事実上、2035年に禁止されるルールが設定されています。ガス価格の高騰もあり、2022年2月に条件付きながら天然ガスと原子力もタクソノミーに加える提案がなされていますが、基本的にはグリーン化、脱炭素化を加速することになっています。

Fit for 55 シナリオは魅力的なのですが、本当にできるのだろうかと、私は、正直なところ心配しています。やはり交通、工業、発電の部門、この3つが温室効果ガスの三大排出源です。発電に関しては風力や太陽光で減ってきているのですが、もっと減らそうと思うとエネルギーシステム全体を変えなければならないので、これからが実は大変です。工業分野、交通分野は今まで減らせていません。しかも、交通分野と工業分野は、合わせて雇用の半分ぐらいを占めていて、その社会的影響が大きいです。

Fit for 55 の内容ですが、1 つは炭素国境調整メカニズムの問題です。それから規制強化ですが、2035 年にはもうハイブリッドも駄目だというお話で衝撃が走ったと思います。それに代わってバイオ燃料や水素のためのインフラ整備や充電設備の整備が示されています。航空や船舶については、無償排出枠があったのですが、それがなくなっていきます。

このように、欧州グリーンディールは、産業全般のつくりかえを意味するので、社会的影響が大きく、社会的移行基金を設定し、グリーンジョブを創出することが提案されています。ただし、この政策を進めると、石炭、ガス、石油などの関連分野の雇用は激減することが予想されます。しかも各国がバラバラの行動をとると、グリーンジョブも生まれないかもしれない。もちろん、みんなで協力してグリーン化を進めれば、他の分野で雇用が生まれるかもしれません。ヨーロッパ人々の生活を守りながら転換ができるかどうかという問題、産業分野ごとの分業構造の特性を踏まえて、段階的に脱炭素に移行ができるかどうかが極めて大きな問題になっているのです。

EUのエネルギーミックスをみると、2005年と2019年の実績では、EUが石油、ガス、石炭に依存していることがわかります。基本的には、従来は石炭は思い切って減らすが、ガスと石油は段階的に減らしていきましょうという計画でした。ところが、2050年Fit for 55シナリオでは、ほとんどガスも使わず、代わってバイオガスや風力を激増させることになっています。これを本当にやるのですか、というのが正直なところです。ご存じのとおり、昨年、夏場に風が吹かず、ガス火力発電を使わなければならず、結果的にガス備蓄が減って、ガスが6倍に高騰するということが起こっているからです。

欧州グリーンディールは、エネルギー・環境を軸に EU 産業を作り替える成長戦略として打ち出されたものですが、そのためのルールを世界に広げようとする通商戦略と補完関係にあります。この成長戦略としての欧州グリーンディールは、過去の成長戦略の反省を踏まえています。一言でいえば、産業界の協力や市場の信任も、市民の支持も得られなかったということです。その反省を踏まえ、今回は産業界を総動員することによって、産学官連携で産業をつくり変えるための移行経路をつくることを提案している点が、これまでと違います。また、サステナブル・ファイナンスという形で、このプロジェクトに民間資本を引き入れるということを考えています。それから、移行の痛みを緩和するための「公正

な移行メカニズム」という予算を設定しています。

そこで産業界を総動員するためにどうするかということで、具体策として出てきたのが、欧州新産業戦略です。特にグリーンとデジタルへの移行ということが意識されていて、しかも「地政学的プレートが動く中で」と指摘されています。これは明らかにアメリカと中国との対立を意識しています。この中でしっかりグリーンとデジタルに移行する道筋を見いださないと、ヨーロッパはもう駄目ですよ、ということを言っているのです。

それを実現するために、機動的な官民パートナーシップが必要であるとして、バッテリー 同盟やグリーン水素同盟などを打ち出しました。これは正しい方向だと思いますが、いず れも始めたばかりです。

その矢先に、ガス価格が高騰してしまいました。2021 年秋のガス価格の高騰はロシアのせいではなくて、基本的にはヨーロッパのガス市場がスポット市場になっていて、ガスが足りなくなり値段上がることが予想できたので、皆さんが先物市場でガスを買い値段が急騰したということです。欧州グリーンディールによる脱炭素化の移行経路がはっきりしていればよかったのですが、始めたばかりで、市場はそれを全く信頼していなかったということです。

もう1つの問題は、グリーンとデジタルへの移行が新たな資源依存をもたらすかもしれないということです。欧州委員会が、5,200 品目を調べてみたら、非常に重要な部品をほとんど輸入に頼っている137品目が見つかりました。EU は、その重要なコアになるような分野の資源や技術の半分以上を中国に依存しています。危機感を抱いた欧州委員会は、産業界、公的機関、社会的パートナーシップ、その他のステークホルダーと協力して各分野のビジネスエコシステムにおける移行経路をつくらなければいけないことを強調し、特に原料、バッテリー、医薬品原液、水素、半導体、クラウドエッジ技術を産学官連携で強化しなければならないとしました。

そういう政策の一環として、EU は「持続可能なスマートモビリティ戦略」を打ち出しています。自動車産業は輸入化石燃料に依存しており、温室効果ガスをたくさん排出し、同時に 1,200 万人の雇用を抱えており、しかも車というのは交通インフラ全体とつながっています。

自動車産業が集中している地域というのは、ドイツから中東欧にかけての地域です。これらの地域への影響をどう緩和するかという問題があります。きっかけはフォルクスワーゲンのディーゼル不正ですが、それからパリ協定などを経て、EU はクリーンモビリティ・パッケージというのを打ち出し、その延長線上に現在のスマートモビリティ戦略があります。EU の政策の影響もあって、各主要メーカーが EV 開発に動き出しはじめています。

また、電動車になるとファブレスメーカーやサプライヤーが新規に参入してくる可能性があり、これから競争が非常に激しくなるかもしれません。EUとしては、2020年12月に「持続可能なスマートモビリティ戦略」を出して、2030年までにゼロエミッション車を3,000万台、15%にすると同時に、高速鉄道を整備するとしています。

こうした動きが進んでいるのですが、私が強調したいのは、次の点です。EV 化を進めると世の中がクリーンになる、資源は要らないくなるのかというと、そんなことはなく、

むしろ新たに様々な金属鉱物資源が必要になります。道路輸送関係の変革には、膨大な EV の車体のためのアルミニウム、充電インフラのための銅、さらにニッケル、コバルト、 リチウムも非常に重要になっており、金属需要が 2040 年までに年平均で 10%、20% 増と なるとの予想があり、既に争奪戦が始まっています。

グリーンとデジタルに必要な重要な資源ですが、EU は、これらの重要鉱物資源の 44% を中国に依存しています。資源をしっかり確保するということと、買ってきた資源をやは り再利用するということが理想ではなくて、現実的な経済安全保障問題として出てきているのです。

補足ですが、欧州委員会は通商戦略を強化するということで、EUと中国の包括的投資協定について大筋合意していますが、欧州議会は審議そのものを拒否しています。ただし、ヨーロッパの産業界は大賛成です。この協定案は、そんなに変な内容ではなく、ヨーロッパが求めている公正なルールを基礎にしています。もちろんこれを中国が守るかどうかには疑問が残るとしても、中国をこうしたルールに引き込むということは間違いではないし、特にEVを進めようと思えば、これは絶対にやらなければいけないと私は思います。しかし、欧州議会の政治的判断で拒否しているという現状があります。

最後に、化石燃料に依存してきた自動車産業を変革するということは重要なのですが、これは産業のあり方だけでなく、我々の生活スタイル全てにもかかわります。ですから、ステークホルダーの合意形成が必要であり、産学官連携のあり方について考えなければなりません。自動車産業は、やはり温室効果ガスも多いですし、我々の経済活動の中核なので、これをいかに変革していくかは、極めて大きな課題だと思います。

■「『欧州バッテリー同盟』と『電池規制』」

家本 博一(名古屋学院大学名誉教授)

私のテーマは、欧州のバッテリー同盟と電池規制です。電池規制に関しては、廃電池、Waste battery まで含めた規制の現状、問題点、及び特徴についてお話をし、EU の新たな成長戦略での位置づけを明らかにしたいと思います。その際のキーワードは、スライドに示す①~⑤の5つであり、それらは、各分野での変革、あるいは転換を目指すものです。各キーワードには、環境に関しては脱炭素、気候に関しては中立、さらには、産業に関してはサーキュラーエコノミー、持続可能でサーキュラーな産業を創る、という目標が設定されています(なお、DX とオープンイノベーションについては、お話の中では取り扱いません)。また、EU の新産業戦略に関連して留意しておくべき点は、COVID-19 の影響によってサプライチェーンの分断が発生し、EU の域内産業に大きな悪影響があった、ということです。今後も、こうしたことが起きる、あるいは、国家間、地域間の関係が芳しくない状況になった時に、サプライチェーンの分断がいかなる影響と結果をもたらすのかという問題が、最近より強く意識されるようになったと思います。

バッテリー同盟の創設と電池規制の策定に関しては、EU 域内では、6 つの分野、つまり、 車載電池 (現在はほぼ全て液体電解質のリチウムイオン電池 Li-B)、そして原材料、水素、 半導体、クラウド、原薬といった6 つの分野を選んで、可能な限り域外依存度を低下させ ることが主眼となっている点は重要です。車載電池の分野は、東アジア勢(とくに中国、韓国、日本)への依存度が圧倒的に高いため、こうした状況を改善しなければならず、そのためには、動員できるリソースは何でも動員し、産学官連携、場合によってはスタートアップ企業まで組み入れてアライアンス方式で進めると。そして、アライアンスについては、最初に創設されたエネルギー同盟であっても、わずか7年しか経過しておらず、軌道に乗っているとはなかなか言いにくいところがあります。ましてや、バッテリー同盟については、ウクライナ問題の影響も含めて幾つか新たな問題に直面しつつあります。

電池規制の問題に関しては、新たな支援策に注目する必要があります、従来は、加盟国政府が自国企業に対して直接支援することは原則として認められませんでしたが、これを一転して認めることとなりました。これまで EU が一貫して保持してきた支援ルールを大きく変えてまで、加盟国の中央・地方政府や民間の資金を投資として車載電池産業に集中させる、という新たな支援策が予定されています。

こうした点を前提として、2つの産業戦略、1つはバッテリー同盟が、もう1つは電池規制が相互に連動するように実施されようとしています。しかも、電池規制については、各国の関連法令の上位に位置する規則として制定する。今、EUが何を目指しているのか、つまり、世界的な規模での新たなルール、基準の策定、あるいはそれを活かして先陣を切るということを目指していることについては、これをゲームチェンジという言葉を使って表現する人もいます。

まず、バッテリー同盟についてお話しすると、これは、2017年に創設され、2018年から実働しています。その背景は、EV 化を進める際に、自動車産業、環境政策、エネルギー政策などのセクターカップリング効果を、EU 域内を舞台として創り上げようという点が重要な目標の1つになっています。バッテリー同盟が創設された直接の契機は、車載電池の主流であるリチウムイオン電池 Li-B が圧倒的に東アジア系企業に占められ、しかも、大幅に立ち遅れている現状を急ぎ変えなければならない、という EU 首脳の強い危機感と言われています。Li-B の製造・供給のシェアを見ると、2020年と 2021年のわずか 2 年間のデータを見ても、東アジア勢が圧倒的なシェアを示している、中でも、中国系の CATLが世界全体の3割を占め、次に、韓国系の LG エナジーソリューションが約 4 分の1を占めている。中国系と韓国系の両方を合わせると、そのシェアは約 3 分の 2 に達しています。残念ながら、日本については、今のところ、実質的にパナソニック一本頼みであり、それも、米テスラ社への供給が中心ですが、最近、そのシェアは低下しつつあります。

また、車載電池産業に関しては、例えば、日本からだけでも数百人もの人材が中国や韓国に流出しているという人材面、さらには技術面や資金面も含めて、中国系、韓国系を中心とした東アジア勢に圧倒的にシェアを奪われていることが指摘されています。

だからこそ、今、EUで以下のような基本構想が出てくる。1つは、サプライチェーンのブロック化、つまり、囲い込みということです。製品、技術、人材、資金などをEU域内に一度取り込んだら二度と外へは出さないように努めることよって対外依存度を下げたい、という強い思いがあると言えます。

さらに、車載電池の完成品だけでなく、原材料の調達と加工、材料・部材の開発・製造、

中間製品、完成品、応用製品などの開発・製造、そして廃電池の回収という全ての工程をEU域内に囲い込むという構想を立てています。そのため、リサイクル、リユース、リカバリー、これら「3つの R」が非常に重要となります。しかし、リサイクルとリユースについては、技術面で東アジア勢、とくに日本と比較しても大きく立ち遅れている点が指摘されています。こうした点から、EU域内に持続可能で循環型の新たなサプライチェーンを創り、その上で、ビジネス事業としてこれを完成させるため、リサイクル、リユース、リカバリーを含めた新たなバリューチェーンを創り上げたいという点がバッテリー同盟の目標となっています。

次に、電池規則に関しては、2020年12月に「2020年電池規則」の素案が公表されまし た。当初は、数ヶ月にわたる意見公募の後、2021年3月から欧州委員会の各部署で公募 意見に基づく検討・審議に入っていく日程を想定していましたが、これが、COVID-19 の ため大幅に遅れ、2022年1月下旬になってようやく公募意見の集約結果が公表されました。 電池規制の目的とは、第1に、電池と廃電池の両方をカバーする統一指令を策定する、 という点です。廃電池の回収に関する、つまり、費用の負担、回収の主体などを含む詳細 な内容を含んだ統一指令を目指しています。また、電池のほぼ全ての種類と類型が対象と なっています。第2の目的とは、EU市場に上梓される、つまり、EU域内市場で取引さ れる、あるいは機能を開始する電池について、その性能や機能ごとに基準が設定される、 という点です。満たされるべき基準の中で最も注目されていた項目とは、誰がこれを回収 し、誰がリサイクル、リユース、リカバリーの費用を負担し、実施するのか、という点で あり、製造企業という形でその主体が明らかにされています。東アジア勢が圧倒的なシェ アを有するという現状を見れば、こうした規程が誰をターゲットにしているかはっきりし ています。さらには、各基準値は具体的な数値や係数の形で設定されており、かつ違反行 為に対しては高額な罰金が設定されているという点も、これまでには見られないものと なっています。第3に、電池規則案が目指すものとは、EU 域内市場でビジネスを展開す る非 EU 主体を含めた全ての主体を対象とした上で、世界的な規模での共通ルールを策定 する、ということです。そして、EU 域内市場での車載電池の生産、技術、人材、投資をバッ テリー同盟を舞台として EU 域内市場に集中させること(つまり、生産、技術、人材、投 資の集中と集約)によって技術革新競争に勝ち抜き、大幅な立ち遅れを急ぎ改善したい、 というものです。

最近、欧州委員会の首脳らがバッテリー同盟と電池規則案について色々発言していますが、そこで共通して言われている言葉に注目すると、戦略的な自律性の確立とか、世界に 先駆けてルールを定めるとか、域外依存度が高いことはリスクそのものだとか、さらには、 EU は他国には模することができない要素を手にしようとしているのであり、これらを有 効に使わない手はない、そして、最後に、持続可能な循環型社会をつくるためのリサイクル、リユース、リカバリーなどのビジネスと産業をより強くする必要がある、等々。これらが意味することとは、EV 化にとって最重要と言われている車載電池ビジネスの分野で、 EU は世界で主導する地位を築くという点であると考えられます。

最後に、最近公表された電池規則案の策定に向けての「業界 11 団体による共同政策提言」

(以下、「提言」と略記)について3つの点に絞ってお話します。「提言」は、問題点や批判点を示すだけではなく、今後どうすればよいかが具体的に示されている文書です。注目すべきは3番と4番であり、原材料のリサイクル、カーボンフットプリント、性能や耐久性についての基準やその範囲の設定などに関するもので、「提言」が詳細な内容になっているということは、欧州委員会の担当部局がこうした「提言」に対していかなる反応を示すのかが注目されます。自動車連盟も含む業界11団体による「提言」に対して、欧州委員会の担当部局が何らかの新たな解決策を示すのか、あるいは白旗を上げるのか、こうした点が担当部局の力量を判断するための良い材料であると考えています。

第2に、電池規制は、確かに様々な他のイニシアティブや構想や計画にとってもブループリントとなるものであり、また、デュー・デリジェンスやカーボンフットプリントに関しても、全く新しい規制措置を導入するものとなっていますが、それぞれの業界や企業は、非常に唐突な内容になっているという印象を持っています。

第3に、車載電池関連の産業や分野をテスト・ケースの一つとして利用してよいのか、という点です。EV を進展させようとする時に、自由度をもう少し広く設定できないのかという批判があります。今後、実施時期の2020年代中頃までに、「提言」を反映した規則案の整備や整理が可能となるのか、これは、世界的な規模でのルールの策定を目指す電池規制案にとって極めて重要な問題であると思います。

お話の終わりとして1つだけ追加して申し上げておきますが、現時点の車載電池としては、Li-B しか対象にしていませんが、新たな車載電池の実用化という点では、2020年代中頃には、ナトリウムイオン電池に加えて、半固体電池、全固体電池などの非液体電解質の車載電池が実用化されると言われています。新たな電池の実用化段階では、この電池規則はどのような変更を迫られるのか、この点は今から議論しておく必要があると思います。

■「車載2次電池のバリューチェーンと日中韓における企業間分業関係:中国での実地調査を踏まえ」

李 在鎬(広島市立大学国際学部教授) ステファン ハイム(京都大学文学研究科准教授) 垣谷 幸介(豊田汽車技術中心(中国)有限公司) 塩地 洋(鹿児島県立短期大学学長)

4人の共同報告です。昨今、自動車産業には電動化の波が押し寄せています。その中でも中国は電気自動車の世界への輸出拠点となってきています。バッテリー EV の生産台数の世界シェアにおいても、中国は4割近くを占めて存在感を示しています。また、車載電池の世界シェアにおいても、日中韓の企業が世界市場を支配していますが、その中でも中国は頭角を現しているわけです。

このような環境変化の中で、我々は自動車が電動化すれば、企業間分業関係はどのように変わるのかという問題意識のもとで、中国における日系及び民族系有力車載電池関連企業及び関連機関への実地調査に基づきまして、中国における2次電池のバリューチェーン、特に企業間分業関係の特徴について、日系や韓国電池企業との対比を交えて析出を試みた

いと思います。

まず2次電池のバリューチェーンについてちょっと押さえておきたいと思います。ここでは主流となっているリチウムイオン電池の例を挙げて説明をいたします。2次電池のバリューチェーンは、このように原材料から、正極材、負極材、セパレーター、電解液などの電池の部材、その後には電池セル、そして電池セルを複数、直列でつないで自動車の走行に必要な電力を引き出すためにパッケージ化した電池パック。その際に電池の充放電を管理するバッテリーマネジメントシステムというものが必要になります。BMS(Battery Management System)と、ここでは呼ぶことにします。このバッテリーパックが電動車に搭載され、市販、あるいはリースを経て最終的に2次電池のリサイクルに至る一連の価値創出の流れとなっています。

その中で、ここでは特に電池セルから電池パックまでの工程について、BMWのi3EVに搭載される Samsung SDIの2次電池の例を挙げて説明します。このように Samsung SDIから供給された電池セルを、まず12個ずつ括り、電池モジュールにしていきます。さらに、この電池モジュールを8つずつケースに収めまして、その上に BMS などを装着し、ワンセットにまとめた電池パックの形で自動車に搭載していくというプロセスとなっています。電池セルのコストは電池パックのコストの約75%と言われていますが、このセルは形状によってこのように円筒型、パウチ型、角形型というふうに分かれます。電池セルの生産工程は、このように、鉱物や金属の粉末からまず電極を作り出す電極工程、そして電池セルの容器に正極材、負極材、セパレーター、電解液などを詰め込む組み立て工程。最終的に電池セルからガスを抜き、また長時間、放電させることで使える状態にしていく活性化工程に分かれます。ラインの長さは、だいたい100mを超えるようです。高度に自動化された流れ生産です。

ここで留意すべきは、ハイブリッド向けの電池セルと、プラグインハイブリッド及びバッテリー EV 向けの電池セルの仕様も搭載される容量も全く異なるという点です。例えば、プリウスハイブリッドには 56 個のセルが搭載されますが、これがプラグインハイブリッドになりますと 95 セルになります。また、これが日産のバッテリー EV の日産リーフ e+になりますと、ここにはパウチ型が採用されていますが、288 個の同一規格の電気セルが搭載されるという点を念頭に置いていただきたいと思います。電動車の中にはこのように大量の同じ規格の電池セルが搭載されるという点に留意していただきたいと思います。

では、これを踏まえまして自動車産業の電動化による企業間分業関係の変化に関する研究について紹介をいたします。複雑なエンジンやトランスミッションなどの駆動システムが搭載される内燃機関自動車は、製品アーキテクチャにおいて、インテグラル型、あるいはすり合わせ型で開発、生産されることで得られる利点が大きいと言われています。藤本先生によりますと、すり合わせ型製品としての内燃機関自動車の開発は、その機能、構造、工程、この3要素間の相互依存関係が複雑であるとされています。よって、関連した部署が緊密に連携と調整を図ることが必要になります。これが企業間分業関係になりますと、いわゆる系列関係、あるいは垂直的な分業関係が多少の市場競争の制限などのデメリットを勘案しても経済的に合理的であるとみなされてきました。

電気自動車の歴史そのものが非常に長いわけですが、市場で求められる性能に近い量産型バッテリー EV が登場したのは、2000 年代後半、三菱や日産により、i-MiEV、日産リーフなどが発売されてからのことではないかと思います。これによって我々研究者にとっても初めて実証を伴う電動車産業の分業関係論が展開できるようになったと言えます。例えば、村沢先生はバッテリー EV というのはモジュラー型製品であると説かれます。すなわち、電動化によって、部品点数も大幅に減少するため、複数のサプライヤーが2次電池や電気モーターなどの相互交換可能な部品を組み合わせて開発生産ができる。よって、中小企業でもバッテリー EV を開発し、企業間水平的分野により短期間で成長できるため、今まで垂直的分業の頂点に君臨してきた車両メーカーは凋落するだろうと見られています。

ただ、これに対して佐伯先生は、現時点バッテリー EV というのは、実態としてはインテグラル型に近いとされています。実際、日産がバッテリー EV を開発した際に、ソフトウェア開発などにおいて車両メーカーとサプライヤー間で高度なインタラクションと綿密な調整が必要があったため、結果的に内燃機関自動車と同様の開発プロセスが用いられていたということを挙げられまして、車両メーカーが凋落するという指摘は当面は当たらないとしたものです。

その後に、日系と韓国の電池企業との戦略の違いに注目する研究が現れました。東谷先生は、バッテリーEVというのは、佐伯先生がおっしゃるようにインテグラル型であると認めつつも、部分的にはモジュラー性を内包していると解釈しました。つまり、初期の日系車両メーカーと日系電池企業との関係性を見ると、強い関係に基づいた電池パック中心の垂直的分業であったということですが、同じ時期の欧米車両メーカーと韓国電池企業との関係性に目を転じますと、どちらかというと弱い関係をベースにした電池セル中心の水平的分業であったということです。つまり、初期の日系間の分業関係を見ていただきますと、例えば、トヨタとパナソニックの間で現地セルの開発の時点から緊密に連携が図られています。それに加えて、両者の合弁企業であるPEVEで電池セルを電池パックに集成化する工程が行われています。こういった関係性が三菱、ホンダ、日産においても見られます。

これに対して、韓国の電池企業、例えば Samsung SDI の場合は、このように、BMW や Stellantis の一員になった旧 Fiat、Porsche などと電池セル中心の、どちらかというとフットワークの軽い関係性のもとで取引が行われていたのです。

これに対して、東谷先生は、電池パックと電池セルにおけるアーキテクチャの違いを指摘されています。つまり電池パックのレベルでは確かにインテグラル型ですが、電池セルのレベルではモジュラー性が内在しているということです。つまり、先ほど日産リーフに288個の電池セルを搭載するという話をしましたが、このように同一形状、同一性能を持つ電池セルが多数使用されるということで、一定の標準化、量産効果、互換性の効果が期待できるという点に注目されます。よって、韓国電池企業の戦略は、このような2次電池のアーキテクチャの二重性に適応的と評価し、今後このような関係性が増えると示唆しています。

確かに、佐藤先生の『電池の覇者』という著書を読みますと、2015年以降の欧米車両メー

カーの戦略には大きな転換があったことが見てとれます。つまり、車両メーカーが電池パック技術を要求するビジネスモデルから、モジュール以降の工程を自社で手がけるビジネスモデルへ大きく転換を図ったとされています。その背景には日韓電池企業間での技術力の格差が大幅に縮小してきたという点と、車両メーカーの方で車載電池技術の蓄積があった点が挙げられています。

その後、中国勢が浮上したわけですが、湯進先生によりますと、中国での車載電池取引 関係は日系のケイレツ取引と対照的に電池セル中心の水平的分業が多いと述べられていま す。ただし、CATL は日系に類似する戦略、BYD は内製化する戦略、国軒高科、学能科技 は韓国企業と同じような戦略をとっていると評価されています。

また、これに対しては Wang と Zhao 先生の GERPISA (パリに本部をおく自動車産業研究者の国際的ネットワーク) の最近の報告を聞きますと、実は 2018 年に、「ホワイトリスト」という、これは電池セルの認可制度で、後ほど詳しく説明しますが、この制度の緩和によって外資参入が自由になっていたので、民族系企業がこれに対抗するために特化型垂直統合戦略を採用したとしています。その中で電池企業も電池セルだけだと不安なので、BMS も電池パックも対応できるような能力を身につけたという見方です。

以上を踏まえて、本研究の研究方法と調査概要について説明します。本研究は聞き取り調査による定性的な分析によって行われた研究です。調査先の一覧はこのスライドに書いてあるとおりです。2018年には中国汽車流通協会とパナソニックの当時中国の車載電池セルの拠点で中合弁企業であるPAEDLについて実施調査を行いました。2019年には主に恵州市を中心として、民族系電池関連企業であるYipeng、BYD、KDL、BNET、EVE、Sunwodaといった企業について深度あるフィールドワークを実施しました。中国の電池業界は非常に集中度の高い寡占市場となっています。プレーヤー全体は約58社あると言われていますが、1位のCATL、2位のBYDのシェアが非常に高いのが特徴です。その中で、我々の調査対象には、中国のトップテンに入るようなBYD、EVE、Sunwodaといった有力な企業が含まれています。

調査内容として、特に顧客との取引関係、車両メーカーと電池セル企業との関連性について重点を置いて設問を行いました。恵州市は少なくとも9か所の車載電池生産拠点を有す2次電池の産業集積として有望な地域の一つです。

では、発見事実について説明いたします。まず、日系企業間にも一定の分化が見受けられます。まず、日産はアウトソーシング化を強化しています。2019年、AESC の持ち株の多くを中国のエンビジョングループに譲渡し、2次電池事業の多くをこのエンビジョングループの子会社となったエンビジョン AESC に移管しています。加えて、日産独自のハイブリッド e-POWER 向けの2次電池の一部を中国のSunwodaから調達することとなっています。これに対して、トヨタは電池事業への関与をさらに強化する動きを見せています。2010年には、PEVEへの出資率を8割にまで引き上げて子会社化しています。加えて2020年には、パナソニックとの間でPPESという電池セルの合弁企業を新たに設立して、パナソニックが今までやってきた車載電池事業の中でテスラ向けを除いて、関連従業員も含め、経営資源を丸ごと新会社に移管したことから、今後はトヨタとパナソニックは一体

となって電池、車載電池事業を展開すると見られます。

この事実は我々が調査した大連の PAEDL にも影響しています。つまりその PAEDL の日本側の出資者がパナソニックから PPES に変わったわけです。我々が 2018 年に同社を見学したときは、将来的にはパナソニックのブランドで、中国の顧客(車両メーカー)の獲得も視野に入れていたと思うのですが、日本側の出資者が PPES に変わってからはどのようにされるのか、今後、注視していきたいと思います。

2点目として、2次電池、バリューチェーン形成と国産化が中国において急ピッチで進められていることを確認しました。2次電池のバリューチェーンの広い範囲において中国企業が活躍していることが分かりました。また、セルの製造設備においても国産化が進んでいるように見受けられます。例えば、Yipengという企業は、ターンキー方式で電池セルの全自動組立装置が提案できる世界的にみても珍しい業態の企業だそうです。

ただ、このような2次電池のバリューチェーンの国産化には、中国企業優先の支援策も一因としてあるという見方もあります。例えば、湯先生のこの本にも「ホワイトリスト」には発展初期における中国現地企業の産業保護の一面があると述べられています。つまり、「ホワイトリスト」に掲載された電池企業からの電池を搭載したNEV(新エネルギー車)だけが補助金交付の対象になります。ただ、制度導入初期においては、掲載された全ての企業が中国企業であったという事実があります。また政府の直接的な研究開発費の支援についても、民族系企業が有利であったと言われています。

3点目ですが、中国の2次電池、バリューチェーンに見られる企業間分業関係には、多様性と開放性が見られました。BYDのように、バリューチェーンの広い範囲においてビジネス領域として事業を展開する企業もあれば、このように Yipeng や EVE のように、セル、BMS パック中心に展開する企業もありました。また、BNET のように、BMS に特化する企業もありました。また、中国と日系における2次電池取引方式には大きな違いがありました。中国でも、日本でも日系電池企業から日系車両メーカーへはセル、あるいはモジュールの形で調達されることが多いのですが、これに対して、中国では有力な電池企業から民族系車両メーカーには電池パックとしてまとめて調達されるケースが多いということを発見しました。これは、各社の納入実績を調べても同じような結果が見てとれます。例えば、Sunwodaの場合、このように XPENG や Yudo のような民族系車両メーカー向けにはこのように電池パックや、電池パック以上に集成度の高いバッテリーシステムという形で納品が行われています。EVE におきましてもそのような動きが見られます。

4点目になりますが、NEVへの補助金交付政策終了を控えてのハイブリッド及びハイブリッド用の2次電池の見直しがなされています。中国の環境規制は、いわゆる CAFC (Corporate Average Fuel Consumption) 一欧米の CAFE 規制と同じようなもの一と、NEVのダブルクレジット制度で運用されています。このダブルクレジットによると、CAFC、NEV 両方において、クレジット、すなわち点数化された排出権の企業間取引を統合的に管理するということですが、NEV のほうが優先とされているものの、まだこの CAFC があるので、ハイブリッドの環境対応効果も依然大きいのですね。ですから、ハイブリッドが依然重要な選択肢、現実的なオプションとなっています。

最後になりますが、ハイブリッドとバッテリーEV向けの2次電池取引における車両メーカーによる調整と関与の度合いも異なるということがわかりました。Sunwodaからは、ハイブリッド用電池の納品の準備においてより細かいところまで車両メーカーと調整をし合う必要があったという証言がありました。

日中韓における分業関係をこのように整理することができるかと思います。初期の日系車両メーカーと日系電池企業との間には、電池パック中心の垂直的分業がメインでありました。ただ、現在はこのように一定の分化が見られます。欧米車両メーカーと韓国の電池企業の間には、電池セル中心の水平的分量が顕著に見られます。中国車両メーカーと有力な電池企業の間には多面性が見られますが、民族系車両メーカー向けにはカスタム化された電池パック中心の水平的分業もよく見られているという点が特筆すべきかと思います。また、BYD は内製型、CATL は複数車両メーカーと合弁を組んで展開していますし、BNET のように集中戦略を採用する企業もあります。

遠山:李様及び共同研究者の皆様、ありがとうございました。

それでは、ここで3つ報告をいただきましたので、コメンテーターである関東学院大学 名誉教授の清 晌一郎様より10分間コメントをいただきます。

■コメント 清 晌一郎(関東学院大学名誉教授)

今日のテーマのうち第1報告と第2号報告が欧州のグリーンディール戦略と EV 化、それからバッテリー同盟など、欧州の問題がテーマになっており、第3報告から第6報告までが東アジア EV 市場における動力電池をめぐる企業行動を扱っています。そこで前半のコメントを第1、第2報告に限らせていただき、アジアの問題は後半でやりたいと思います。最初に欧州に関するご報告、蓮見先生、家本先生ともに大変な蓄積のあるご研究で、私がコメントできるような立場ではないのですが、簡単に要約した後、いくつかの質問、ご意見を伺えればと思います。

蓮見先生のご報告について、EUの政策形成がリスボン戦略から欧州 2020、そして今のグリーンディールへと、歴史を追って蓄積されてきた政策体系だという点、またこの政策の「全体を理解することが非常に重要」であり、その上で個々を評価していくというスタンスが大切だという指摘をいただきました。これはヨーロッパでの政策形成のあり方を学ぶ上では重要であると思います。

もう1つの非常に重要な指摘は、グリーンとデジタルへの移行は競争の本質に影響する 地政学的プレートが動く中で生じるという点です。この具体的な内容を明らかにしてゆく ことは今後の課題で、これはヨーロッパの今後の地位を考えるうえで非常に重要なことだ と思いました。また、近年の欧州グリーンディールの取り組みに関しては2019、20、21 年と加速されてきていますが、これに対して産業界の懸念が示されるというリアクション が起こっています。法令パッケージまで含めた非常に大仕掛けの政策体系ですが、果たし てこれが可能か、その軸の1つになっているスマートモビリティ、交通運輸分野の変革を どうしていくか、雇用も含めて大きな問題だと思いました。 第2報告は、家本先生から欧州とアジアにおける EV シフトとバッテリー同盟に関して、リスボン条約からの展開、欧州委員会の取り組みと産業の枠組みなど、大変わかりやすいご報告をいただいてありがとうございました。この産業政策は数年に一度ローリングで見直しが行われていくこと、産業競争力の維持向上、自律性の強化というビジョンを持ち、その中でリチウムイオン電池が重要分野の1つに取り上げられました。こうして車載用電池に関しては欧州バッテリー同盟が構築されたわけですが、中国、韓国、日本という非常に大きなアジア先行グループがあるなかで、絵に描いた餅がうまく機能するかどうかが問題です。実態を見ると政策が先行して2020電池規制がさらに21年に具体化されてきていますが、業界からは非常に厳しい反発がある。これにどう対応するかという点が家本報告の締めだったと思います。

お二人のご報告を伺っての感想は、蓮見先生のご指摘された EU の政策展開の全体像を理解した上で個別に評価すべきという点が大事、ということです。この政策体系が、ヨーロッパでこれが本当に可能かどうかということはともかくとして、世界のエネルギー政策、産業政策をリードする位置を占めているということは非常に高く評価できると思います。 EU の政策形成を見ていていつも思いますが、非常に理性的、論理的に政策体系が構想されようとしています。理念に基づいて政策形成は優れたものだと思います。この政策体系を評価する場合、全体像の側面とそれを支える個別の側面と両方から果たしてどう評価されるのか、両方の側面から研究を進める必要があると思います。

この政策でもう1つ、評価されるのは、自動車産業では「100年に一度の技術革新」と言われているわけですが、気候変動・環境問題という立場からは、産業革命以降の近代資本主義の発展そのものを考え直す必要がある。そういう意味では「200年に一度の大変革」ということになる訳で、その場合、新しい社会の未来図をどのように具体的な描いていくのか。その経過的なルート、パスウェイはどういう形になるのか、大変に興味深いお話でした。

そこでいくつか追加的にお話を伺いたいです。特にその経過措置として、具体的にいえば利潤原理だとか資本の論理をどうコントロールするか、あるいは投資の規制もその一つですが、実際どういうふうにコントロールしていくのか。あるいはそれが可能なのかについて、お考えを伺いたいと思います。

第2は、そうは言ってもこれは一面では欧州が追い詰められて、やむを得ず出してきた政策だという側面があって、2015年のVW社の排ガス不正によって「クリーンディーゼル」路線を放棄し、結局 EV に行かざるを得なかったわけです。その中には EV への転換によって欧州がグローバルスタンダードを確保していこうという意図が垣間見られる訳です。これをどういうふうに考えるべきか。それはそれとして、日本も協力し、大きな政策をサポートしながら、一緒にやっていく以外にないのかと、いかがでしょう。

第3は、「欧州の地政学的ポジションの変化」についてもう少し具体的な中身を伺えるとありがたいです。今の情勢から言うと、ヨーロッパとアジア、つまりユーラシアの全体がどういう形で再構築されていくか。ロシア、ウクライナ、トルコ、それからその先には中国があるわけですが、このあたりの経済的な協力体制というのを大いに考えなければい

けないことかと思います。その中で日本は一体どうしたらいいかと。

第4に、欧州バッテリー同盟に関して、政策の意図はわからないことはないが、域内への囲い込み、対外依存度の低下など非常に難しい課題があります。またそれ以前に電力供給が大丈夫なのか、自動車に膨大な電力を割くことができるのかどうか。フランスや北欧は比較的積極的だが、ドイツの場合、原発を放棄した状態で自動車まで電力が回らないのではないか。このあたりの欧州の温度差はどうなのだろうかということです。

最後に 1 点、バッテリー製造時の CO2 の話です。調べてもよくわからない。バッテリー 1 個当たりの CO2 排出量が $8 \sim 20$ トンとか、 $4 \sim 14$ トンなどと様々な値がありますが、相当の CO2 排出量になる。リチウムイオン電池の重量エネルギー密度の理論値は 700W/h と書いてあり、鉛蓄電池に比べると 5 倍、石油の 1 万 2,000W/h に比較するとごくわずかでしかない。こういうレベルの技術水準で本当に電気自動車が可能かどうか、やはり根本的なところから考えてみる必要があるのではないかなと感じました。

【質疑応答】

遠山:ありがとうございました。それでは報告者のほうからリプライがございましたら、 いかがでしょうか。

運見:実際できるかどうかというのは、まさにその移行経路ができるかどうかということです。その点では電池が、採算が取れる形で再利用できるかどうかが大問題です。リサイクル市場、つまり経済の静脈系の市場はまだできていないので、そこが大きなネックです。ですから、欧州グリーンディールの構想そのものは素晴らしいが、社会実装の面で、やはり非常に難しいと思います。

もう1つは資本の論理ということで申し上げると、やはりタクソノミーです。欧州では、ビジネスをする際に環境上の基準があり、これだけは守らなければならないという共通のルールを、つまり環境の持続可能性というロジックを資本蓄積のゲームの中に組み込むということは、ある程度成功していて、グリーンボンドによる資金調達なども成功しています。これは今までなかった試みなので評価されてよい、と私は思います。

それから再生可能エネルギーをもっとたくさん作ることはできます。ただ、問題なのはやはり安定供給ができるかで、実はこれはシステムの問題です。2つ要件があって、1つは自由に送電網が使える、つまり電力市場が自由化してること。もう1つは物理的に送電網がきちんと完全に整備されないといけないですし、ほとんどゼロコストで調達できるような余剰の風力発電を利用した水素生産などを含めたエネルギーシステム全体の統合が必要です。これができているならば、リアルタイムの電力調整をする場合にさえ、EVを補足的に使えるという展望が出てきますが、これはいずれにしてもEVそのものの問題ではなく、エネルギーインフラの問題です。

ユーラシアの問題は、ウクライナの話にも関わります。ヨーロッパは脱炭素をすることによって、ロシアの資源に頼る状況から脱することを目指していると言えるかもしれません。同時に、ほとんど化石燃料の大半をヨーロッパ市場に売ってきたロシアも、それができなくなるので、中国をはじめとするアジアの国々に化石燃料を売るという形で転換して

きています。これは20年近く前からやっていて、ウクライナをめぐる様々ないざこざがあり、結果としてはロシアがアジアへのエネルギー供給にはっきりと方針を変えたということです。ロシアという国は、以前ほとんどの機械工業製品、産業用機械をドイツから買っていたのですが、今はドイツよりも中国から買っているほうが多いぐらいです。そういう意味では、ロシアの行動は、実は欧米からアジアへのパワーシフトへの適応という面があります。ただし、今回のガス価格高騰のように、ヨーロッパは、本当にロシアは要らないのかというと、やはりそんなことはないと思います。ロシアの安価なガスがあったから、脱炭素が進められたという面があります。

家本:投資の集中というのに関してですが、今現在、実はこれに関して先ほど言いました業界の11団体からの意見調書、そういうものに基づいて、規制委員会のほうで議論されています。その中のキーワードで出てきているのが投資の結果として出てくる利益の再配分システム。これをどのようにこれから制度化していくかが重要だという意見があります。私は今のところこのこれ以上の知識は持っていませんので、申しわけありません、こういう動きがあるということが1つ。

もう1つ、バッテリー製造時のCO2に関しましては、これはもう最初から、バッテリー同盟ができたときからの大きな反対意見として出ているものです。現在バッテリーに関して例えばLi-Bであれば価格は大幅に下がりましたが、それを製造するためのCO2に関しては依然としてなんともならない。特にエネルギー密度に関しましては、これはもう本当に従来のものと比べたらなかなか厳しいものがあるということで、1つはエネルギー密度を高めることによるCO2の排出の問題を少し横に置いておいて、エネルギー密度を高めることを目指す半固体、全固体電池。そちらの動きが加速化しているという、こういう動きで、なんとかこの製造時のCO2排出量の問題をクリアできないかという動きがあるように思います。

遠山:司会のほうから簡単にご質問します。EU という大きな枠組みでのテーマのお話でしたが、EU の中の構成国においてもやはり自動車産業の中心となればやはりドイツだと思いますが、一方でこの電池等に関しましては中東欧地域への投資と連携といいますか、もしくは、国による中国メーカー、韓国メーカーの投資措置、投資に対する誘致といいますか、そういうものが活発になっていますが、そうしたその国同士の、もしくは EU の中での地政学的な問題というのは、この大きな議論の中ではどういう位置づけで見ておけばよいのでしょうか。

家本:私の一番のフィールドであるポーランドに関して、ポーランドやハンガリー、チェコはもうほとんどを部材も含めて、車載電池の部材も含めてほとんどやっていません。話としてはポーランドとハンガリーということになります。中でもポーランドとハンガリーは、今皆さんご存じのように、EUの執行部とあるいは中心国と対立しているところがあります。これは直接、車載電池にかかわることではないですが、それに伴ってポーランドに関して言うと、はっきりと幾度も、自動車関連産業、自動車及びその部品関連産業は繰り返し現在の法と正義という政権に対して、このEUとの連携を強化しようということを言っています。これは、EUからもらう補助金の問題もありますし、それからEUが承認

してくれた、欧州委員会が承認した投資の問題、それに対して国家補助を出すことができます。これが今のところ止められています。補助金は来ない、国家補助の実施に関しても止められています。これをやりますと、現在、これまで3年間、約3年なのですが、集中してやっていた車載電池部材の供給企業の活性化、それから企業と、例えば北欧の企業、フィンランドやスウェーデン、ドイツ、フランス、イタリア、北イタリア、こういうところの企業との技術連携、人材交流が一気に進みます。これに関してはもう業界が政府に繰り返し言って、業界の代表者のツイッターを見ますと、首相、大統領をクビにしろというところまで言っています。これは実際、政治問題として今は意識されてるということです。ハンガリーに関しても同じような主張があるということを、私はハンガリー語が読めないので、英語の文献で、英語のニュースでそういうことを知りました。ただそこまでハンガリーの業界が、オルバン政権に対して真正面から批判しているという声は、私自身は聞いたことはないです。

蓮見:EU全体としては、まず加盟国によってもエネルギーミックスが全く違います。もう1つは復興基金です。復興基金で一番の受益国になるのがポーランドで、そのうちの多くの部分をグリーン投資するということになっています。それが動き出せば、家本先生が指摘されたように、うまく中東欧地域がグリーン化を進めながら経済発展できるわけです。しかし、今のような状態が続くと、中東欧が足手まといになるとして、EUへの拠出金をたくさん出してる北欧の国などが反発をしています。そういう意味では、EUとしての連帯、協力ができなくなると、欧州グリーンディールが空中分解し、タクソノミーに対する信頼も失われるかもしれない。EUの中の問題だが、東欧と北欧、西欧の協力は、非常に重要なポイントになると思います。

■「中国における EV バッテリー産業の構造と展開|

ステファン・ハイム(京都大学文学研究科准教授)

本日の報告は中国における EV バッテリー産業の構造と展開についてお話しします。はじめに、新エネルギー車市場(以下 NEV 市場)構造の観点より、助成市場から成熟市場への推移を考察します。中国における 2021 年の全新車販売の 15%は新エネ車でした。これは自動車産業において非常に大きなマーケットシェアですので、成熟市場への移行期間に入ったと推測されます。このように至った背景を考察するにあたり、中国の中央政府や地方政府の政策だけではなく、さまざまな企業の戦略を分析したうえで、2010 年代の中国バッテリー産業の生成とその特徴について見ていきたいと思います。そのなかでも中国の民族系バッテリーメーカーが非常に高い競争力を得ることになった経緯やきっかけ、バリューチェーンやどのような産業になったか、また、トヨタ、GM、フォード、VW などの完成車メーカーとの取引がどのように変化したかを考える必要があります。これらを踏まえて、中国における NEV 市場の展開、中国バッテリーバリューチェーンの構造、中国民族系バッテリーメーカーの競争力の3点についてお話しします。

1. 中国の自動車産業と新エネルギー車市場の展開

中国国内の生産と市場は1990年代後半から急拡大しました。図1に示されるように市場を取り巻く動きは4つの期間に分類できると思います。1つ目は1980年代後半から1990年代、外資メーカーが中国国内で投資する場合、中央政府や地方政府の政策により地元のメーカー(上海汽車や北京汽車、第一汽車など)との合弁会社を設立する必要がありました。これは中国側のメーカーが技術や能力をスキルアップできるようにするのが目的でした。2つ目は2000年代、合弁政策が失敗した時期です。3つ目は、リーマンショック後、初めて中国の中央政府は新エネ車に関する明確な政策をつくりました。同時にSUVや大型車など新たなニッチ市場が出てきたのとともに、安い民族系ブランドのマーケットシェアが緩やかに成長しました。4つ目は2018年以降、NEV補助金制度、燃費規制とNEVクレジット制度、外資規制の撤廃など政策緩和の時期に入りました。

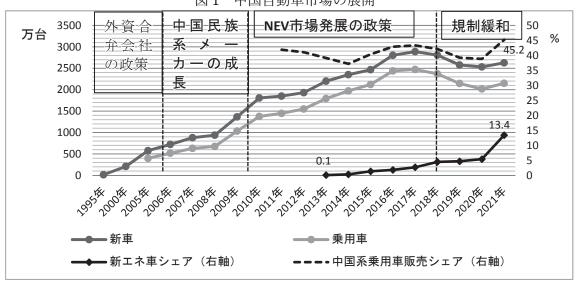


図1 中国自動車市場の展開

出所) マークラインズのデータより著者作成

このような変化は消費者にどのような影響があったでしょうか。日本、米国、欧州などの大きな市場をもつ国では、1000人当たり約600台が平均の乗用車保有台数となっているのに対して、中国での地域別1世帯当たりの年間可処分所得と乗用車保有率(図2)を見ると、中国国内では最高値の北京でも1000人当たり250台にも達していません。また、所得に連動して北京や上海などの都市部で保有率が高くなっていますが、上海などの大都市では販売台数が急増しないようにナンバープレート規制や抽選を行っています。しかし、新エネ車はこの政策の対象外のため他の車種より購入しやすくなりました。

300 1000人当たりの保有台 250 北京 ◆ 浙江 江蘇 200 天津 150 ◆ 上海 福建 貴州 100 50 0 千元 70 0 10 20 30 40 50 60

図2 地域別可処分所得と乗用車保有率(2017年)

出所) ハイム、2020:22

2. 新エネルギー車市場に対する政策

次に、政策の面から考察したいと思います。中国中央政府の科学技術部は、特に新エネ車に対して非常に大切な役割を担っています。同時に工業情報化部は、産業に関して圧倒的でパワフルな委員会です。これに関連して、CATARC などは 2018 年からエネルギー対策と車両の開発について考えるようになりました。また、中央政府からの新エネ車推進補助金の制度は 2009 年から導入されました。この補助金は純粋な電気自動車(BEV)とプラグインハイブリッド車(PHEV)だけを対象とし、2015 年から NEV 市場が成長し始めました。しかし、補助金は年々減っており、2022 年には廃止される予定です。

2015年の新エネ車販売の地域構成を見ると、1万台以上の第1グループ、3千台~1万台の第2グループはともに8省、3千台以下の第3グループは15省と3つのグループに分類できます(ハイム、2020)。BEV、PHEV、それぞれの販売割合から見ても、圧倒的に第1グループが占めています。同時に3グループとも人口割合が30前後なのに対して、第1グループは乗用車の保有率も高く、都市移住者の割合も多くなり、2015年のNEV市場は北京、上海、広州などの大都市に集中しました。2015年以降には、中国の農村地域と西中部のNEV市場にも展開がありました。消費者目線で考えると、NEVの購入価格は高いですが、維持費はICE車に比べると安いです。しかし、NEV中古車は電池の消耗が不安定ですので、買取価格も安価になります。

2022 年の新エネ車販売は $500 \sim 600$ 万台に達するのではないかとの予想があります。恐らく、全新車販売の $25 \sim 30\%$ の市場ですが、その市場構造は 2015 年に比べると劇的に変わっています。1 つ目は、300 万~ 400 万円の車種販売が非常に多くなりました。2 つ目は全消費者のうち、家庭の消費者が 77%と増加しました。3 つ目は、農村の市場向きに安価な車種が増加し、2021 年にはほぼ 100 万台になりました。4 つ目は、BEV と PHEV が補助金政策の対象でしたが、2020 年以降ハイブリッド車の販売も急増加しています。最後に、民族系の完成車メーカーとテスラは寡占市場をつくりました。

表1のとおり、2021年の車種別 NEV 販売を見ると、テスラ、上汽通用五菱汽車と比亜 迪(以下 BYD)が全 NEV 販売の半分以上のマーケットシェアを占めています。上汽通用 五菱汽車の宏光ミニ EV は低価格、低航続距離、低エネルギー密度が特徴で、農村の消費 者を対象にした車です。テスラのモデル3とYは高価格マーケットが対象ですが、LFP 電池が搭載されているのが特徴です。このように、寡占的な市場が形成されました。

2021年 メーカ セグメン 販売台 価格 バッテリー 車種 順位 数 単位:万円 1 種類 上 汽 通 |用 五 菱||宏光ミニ EV 1 Α 426,484 58~70 LFP 汽車 LFP テスラ モデル3 2 D 283,999 475~578 NCA (Plus , NMC 3 比亜迪 D 138,228 313~613 LFP Pro) LFP テスラ モデルY

SUV-D

200,131

588~763

NCA

表 1 2021 年 NEV 販売上位 4 車種の特徴

出所) 著者作成

4

3. 中国バッテリー産業の構造

中国のバッテリー産業において、2015年から2021年に至るまで主に3つの変化があり ました。1つ目は、バッテリーメーカーが600社以上から30社まで激減し、寧徳時代新 能源科技(以下 CATL)と BYD が独占するようになった寡占化へのプロセスです(図 3)。 2つ目は、それぞれの大手バッテリーメーカーが原材料からバッテリーパック生産まで のプロセスを担うような傾向が伺えます。これにより、2021年の大手バッテリーメーカー は取引ルール、バッテリーコスト、技術、バッテリーマネジメントシステム(以下 BMS)などを内製化できるようになりました。

3つ目は、ニッケル・マンガン・コバルト酸リチウム(以下 NMC)とリン酸鉄リチウ ム(以下 LFP)の2つの電池の種類によって産業が区分されています。全てのバッテリー メーカーは NMC のバッテリーを生産し、2021 年には最も標準化されたバッテリーになり ました。従前からのバッテリー原材料による効率を比較すると、LFP は NMC よりエネル ギー密度もコストも低いですが、寿命が良いとコバルト依存も低いので、それぞれのバッ テリーメーカーはさまざまな LFP 電池を開発し続けています。それにもかかわらず、 CATL、BYD と広州鵬輝能源科技は86%のマーケットシェアを占めています。

60 GWh 54.5 50 40 23.5 30 17.9 20 11.6 6.4 5.5 10 2.5 2.1 2 0.6^{-2} 1.6 1.4 0 CALB Gotion EVE Lishen Farasis SVOLT Sunwoda JEVE REPT TAFEL Xingheng **BAK Battery Great Power** ZTE High Energy Wanxiang 123 RiseSun MGI ■ 2021 (Jan-Oct 2021) **2017 2018 2019 2020**

図3 中国民族系バッテリーメーカーの展開

出所) マークラインズのデータより著者作成

このように大手のバッテリーメーカーは、原材料の精製過程とコストをコントロールできるように精製に投資して、開発と生産を内製する戦略を立てました。これに対して、大手の鉱業会社(主にガンフォンリチウム、天斉リチウム、浙江華友コバルト、格林美能源材料など)はバッテリーのセルなども生産し始めました。天賜高新材料と杉杉科技などの一部の陰極と陽極メーカーはセルの生産などへの多様化戦略を展開しています(表 2)。最後に、完成車メーカーがバッテリー産業を支配できないため、バッテリーメーカーはハードウェアとソフトウェアの技術も展開して、BMSを内製化できるようになりました。

| メーカー | 設立 (年) | 資本金 (1000 億円) | 純売上高 (1000 億円) | 営業利益 | 従業員数 (人) |
|-----------|---------------|-------------------------|--------------------------|---------|--------------------|
| 比亜迪 | 1995 | 142.7 | 27.9 | 6.64 | 224, 300 |
| 寧徳時代新能源科技 | 2011 | 278.3 | 9. 14 | 13.83 | 33, 078 |
| 浙江華友コバルト | 2002 | 28. 1 | 3.85 | 7. 15 | 8, 079 |
| 格林美能源材料 | 2002 | 9. 33 | 2. 27 | 4. 34 | 5, 129 |
| ガンフォンリチウム | 2000 | 23. 5 | 1 | 20. 55 | 5, 533 |
| 天斉リチウム | 1992 | 32 | 0. 58 | -31. 56 | 1,644 |
| 天賜高新材料 | 2000 | 22.86 | 0.74 | 15. 39 | 2, 933 |
| 杉杉科技 | 2003 | 10. 27 | 1.49 | 3. 76 | 4, 760 |

表2 中国バッテリー産業の主要メーカー (2021年)

出所) 著者作成

主要メーカーの中では、2011年に設立されたCATLがバッテリー産業を支配するようになりました。それぞれのバッテリー類をさまざまな完成車メーカーに提供できるだけではなく、カスタマイズ能力も向上させて、産業の取引ルールを構築するようになりました。資本金、純売上、営業利益率も非常に高く、多様な面から見てもドミナントなアクターになりました。BYDは、最初は電気自動車しか生産しませんでしたが、バッテリーの開発と生産に投資して自社化し、他の完成車メーカーにも販売し始めました。このように、NEV クラスターの広州から発展した BYD は、完成車メーカーおよび1次部品メーカーとしても事業を確立し、マーケットを構築できるようになりました。

以上のことをまとめますと、中国の NEV 市場とバッテリー産業は中国民族系の民間企業によって形成されてきました。2009 年以降のさまざまな政策により中国の中央・地方政府は重要な役割を当てられましたが、民間企業の発展に伴って中国のバッテリーメーカーは完成車メーカーよりもキープレイヤーになりました。また現在は、原材料、BMS、セルとバッテリーパックを内製化した上で、この産業の取引ルールが構築され、競争パターンも構成されています。グローバルの展開と競争力の側面から考えた場合、株主優先のアメリカ型資本主義に比べると、独立された資金と株主による低いプレッシャーの中国民間企業は優位な環境をもたらすようになりました。

参考文献:ハイム・ステファン、2020年、「中国自動車産業における新エネルギー自動車市場の発展」『経済論叢(京都大学)』、第 194 巻第 2 号、17-36.

■「中国 NEV 市場と動力電池を巡るメーカー戦略の考察~トヨタ自動車の事例を中心に~」 垣谷 幸介(豊田汽車技術中心(中国)有限公司)

1. 報告テーマとその方法

本日は「中国 NEV 市場と動力電池を巡るメーカー戦略の考察」のテーマで報告します。 私はトヨタ自動車(以下トヨタ)から豊田汽車技術中心(中国)に出向している垣谷です。 本日の報告内容は、近年急成長している中国新エネルギー車(以下 NEV)市場の概況と 業界動向を分析し、それに対してトヨタはどのような戦略の打ち手を繰り出しているのか、 公開情報を基に考察し明らかにすることです。

最初にお断りですが、本日の報告内容は、トヨタの公式見解ではなくて個人の見解であること、また学術的な形式を踏襲していないことをご理解いただきたいと思います。

2. 中国 NEV 市場の概況

2. 1 中国自動車総市場

2021 年販売実績が公表されましたので、中国全体の状況から説明します。中国国産車総市場は2,628 万台で、史上4番目の高い実績でした。アメリカ総市場の1.7倍程度の市場規模です。2009 年以降世界第一位をキープしており、近年マイナス成長が続いていましたが、4年ぶりにプラス成長でした。乗商比率は8:2で、乗用車中心の市場です。次にセグメント別に分析すると、過去10年間SUV 比率が非常に増加しており、セダン系と

SUV で市場は2分されています。量販モデルは、日産のシルフィー、上海 GM 五菱の宏光 MINI (BEV)、フォルクスワーゲン(以下 VW)のラビダ、長城汽車の SUV の HAVAL H6です。上位ブランドは VW がトップで、一汽 VW が 1 位、上汽 VW が 2 位です。 VW は近年徐々にシェアを落としつつありますが、まだ圧倒的に強い。 3 位が上汽 GM です。 その後に吉利汽車、長安汽車、長城汽車の民族系が続き、日系では 6 位東風日産に、一汽トヨタ、広汽トヨタ、広汽ホンダ、東風ホンダが続きます。一方 NEV 専業メーカーは工場出荷ベースで、18 位にテスラ、29 位に民族系の広汽埃安等で、年産 10 万台を超えるレベルです。

2021年は民族系が非常に躍進しました。大きな要因は、半導体供給問題が外資系より 影響を受けなかったことと、NEVの販売が非常に好調なことと推定します。全体で民族 系が44%、日系とドイツ系が各々20%ぐらいのシェアを持っています。

2. 2 中国 NEV 市場

2021年 NEV 市場は、おおよそ 320 万台ぐらいと推定されます。これは一昨年の 137 万台から 2 倍以上伸びています。320 万台は、日本の登録車両、軽自動車を除いた市場よりも既に大きいということです。乗用車市場で純電動車(以下 BEV)の占める割合が 10%を超えてきており、2021年はエポックメイキングな年だったと思います。

どのような BEV が売れているかですが、大きく分けて低価格帯と高級車に二分された市場です。一番売れているのは宏光 MINI、それに対して高級ブランドのテスラ、小鵬等も売れている。2021 年の大きな特徴は、低価格車が地方で売れたこと。以前は 8 つの規制都市、つまりナンバープレート発給や走行制限のある所で NEV が優遇されており、この規制都市で売れていたのですが、2021 年は地方に広まりました。市場構造変化が起きたと思われます。

宏光 MINI の値段は 3 万元、日本円にして 50 万~ 60 万円の軽自動車のような車で、航 続距離は 120 キロ。また女性のユーザーも増えていることが特徴です。業界団体から 2022 年予測が出ていますが、540 万~ 600 万台です。そうすると、2022 年総市場に占め る NEV 構成比は約 18%となり、「ロードマップ 2.0」の 2025 年構成比 20%という目標は、 現実味のある数字になってきました。

もう1つ特徴は、2021年完成車輸出が非常に多かったこと。全体で201万台輸出し、遂に200万台を突破しました。その中で、NEVが約30万台で、非常に高く、完成車輸出全体の15%がNEVでした。テスラ1社で16万台輸出しており、テスラに負うところは大きいものの、NIO・小鵬・長城など民族系の輸出も増えており、きちんと分析したわけではないですが、NEVの国際競争力が非常に高くなったと思われます。

表 1 2021 年中国 NEV 市場

| 4 | X 1 2021 | 1 1 1 2 1 2 1 | 114 - 302 |
|--------|------------|---------------|-----------|
| | | 販売台数 | 構成比 |
| NEV総市場 | | 3,211 | 100.0% |
| 乗用車 | | 3,038 | 94.6% |
| | BEV | 2,491 | 77.6% |
| | PHEV | 547 | 17.0% |
| 商用車 | | 171 | 5.3% |
| | BEV | 168 | 5.2% |
| | PHEV | 3 | 0.1% |
| BEV小 | † | 2,660 | 82.8% |
| PHEV/J | \ 計 | 550 | 17.1% |
| | | 千台 | % |

表 2 中国完成車輸出台数

| | | 輸出台数 | 前年比 | 構成比 |
|-----|--------|-------|--------|--------|
| 輸出 | | 2,015 | 201.1% | 100.0% |
| | NEV | 310 | 404.6% | 15.4% |
| 乗用車 | | 1,614 | 210.5% | 80.1% |
| | 乗用車NEV | 296 | 429.5% | 14.7% |
| 商用車 | | 402 | 170.7% | 20.0% |
| | 商用車NEV | 14 | 178.8% | 0.7% |
| | | 千台 | % | % |

出所)中国汽車工業協会公表値を基に、筆者にて算出。

3. 動力電池を巡る各社の動向

地球温暖化を取り巻く環境は日米中ほぼ共通ですが、カーボンニュートラルの政策に基 づき推進しています。中国も「3060 政策」と呼ばれ、30 年にピークアウトして 60 年まで にカーボンニュートラル達成を目指し、NEV に対する優遇・補助金政策等があります。 補助金は縮小する方向にありますが、官製市場と呼ばれる側面は否めないかと思います。

一方 BEV には三重苦の課題があり、①先ず価格が高いこと。車両価格に占める電池が 40%ぐらいと言われています。更に中古車価格の下落幅が大きく、所有していると価値が 大きく減ってしまう課題があります。②次に航続距離の課題。③そして充電インフラが足 りないという課題があり、これは燃料電池車(以下 FCEV)水素ステーションも同じ課題 を抱えています。

3. 1 技術競争と価格競争

このような課題がある中、実際にどのようなことが起きているか、1つは技術競争が益々 激しくなっています。Cell to Pack やブレードセルと呼ばれる新しい電池構造の出現です。 電池構造の基本は従来、セル→モジュール→パックの三重構造ですが、この中でモジュー ルを不要にして、セルから直接パックを作る構造です。電極部分では、ナトリウムを使用 した電池が、CATLから発表されました。航続距離は、広汽埃安がLX plusで1,000キロ 超えた車が発売されています。全固体電池については、いろいろ報道されていますが、現 時点で実用化された車はまだありません。

| | | 販売量 | 前年比 | 構成比 |
|----|-------|-------|-----|--------|
| 総販 | 売 | 186.0 | 2.8 | 100.0% |
| | 三元系 | 79.6 | 2.3 | 42.8% |
| | リン酸鉄系 | 106.0 | 3.5 | 57.0% |
| | | GWh | % | % |

表 3 2021 年動力電池販売実績 表 4 2021 年中国動力電池生産ランキング

| | 企業名 | 生産量 | 占有率 |
|---|-----------------|-------|-------|
| 1 | 寧徳時代 (CATL) | 80.51 | 52.1% |
| 2 | BYD | 25.96 | 16.2% |
| 3 | 中創新航科技(CALB) | 9.05 | 5.9% |
| 4 | 国軒高科 | 8.02 | 5.2% |
| 5 | 韓国LGエナジーソリューション | 6.25 | 4.0% |
| | | 0 W L | 0/ |

GWh

出所) nna 報道から、筆者作成。

価格競争では、従来、乗用車=三元系、商用車=リン酸鉄系の棲み分けがありましたが、2021年は安価なリン酸鉄系が大きく伸長しました。2021年電池販売では、リン酸鉄系が過半数を占めています。テスラのモデルY、BYDの漢 (HAN)、小鵬のP7の乗用車が、リン酸鉄系の電池を搭載しています。テスラは、電池種類変更と同時に値下げに踏み切りました。

2021 年電池ランキングでは、圧倒的に中国の電池メーカーが強く、CATL が過半数を占め、BYD、CALB、国軒高科が続きます。5位に韓国 LG で、残念ながらパナソニックはトップ5圏外になりました。

3. 2 技術競争と標準化 (電池交換型サービス)

次に充電設備ですが、中国全土で85万機と数的には多いですが、これでも足りない状況です。今年(2022年)の春節では、高速道路の充電場所で渋滞が起きたという報道もありました。一方電池交換型サービスの普及の動きがあります。2021年5月工業情報化省が、国家標準を出しました。現時点で電池交換型サービス箇所は、1,000カ所程度しかなく、そのほとんどがNIOに対応した設備です。NIO自身は、今後ガソリンスタンド併設を目指しSinopecと提携し、グローバルにはロイヤルダッチシェルと提携して数を増やす動きがあります。一方CATLは、子会社を通して電池交換サービス事業に乗り出しました。NIO以外にも、北京汽車や上海汽車等が、今後電池交換型モデルを投入していますので、特定の価格帯・セグメントでは電池交換型のモデルが開発される可能性があります。NIOの電池交換設備は、ショッピングセンター地下やガソリンスタンドに併設されており、10分ぐらいで交換出来る。最新型だと1~2分で可能とも言われています。更にNIOは、「車電分離販売」方式も選択できます。単純に説明すると、車両本体は販売するが、電池はリースとして、月々リース料を払えば電池交換サービスを受けられる。これは利便性だけではなく、中古車下取り価格下落に対する消費者の不安解消が狙いと思います。

3. 3 内製化と外販

次に、電池を巡る動きです。BYD は垂直統合型企業ですが、部品事業を「弗迪」という会社に切り離し、ここから外販をしたり、一汽集団と合弁会社を作ったり、従来のBYD 内製品を、外販事業化する動きがあります。

VW は、まず3番目の合弁会社を設立しました。元々一汽 VW と上汽 VW がありましたが、第3の合弁会社として JAC-VW を設立しました。その後、この JAC(江准汽車)に出資して、事実上 JAC 株主の半分が VW になりました。その結果、JAC-VW の 75%支配力を持ち、JAC 商用車にまで支配力を持つようになりました。同じく安徽省にある業界 4位の電池メーカー「国軒科技」に対し、VW は約4分の1の筆頭株主になりました。「VW の狙いは何か」はなかなか難しい問いですが、1つは電池事業の手の内化と、もう1つは商用車の事業強化ではと、私は思ってます。

電池の動きは、技術競争と価格競争が同時に起こっていること、技術開発力による差別化と標準化も同時に起こっていること、内製化の動きと外販化の動きが同時に起こってい

ることと思います。自動車メーカーと電池メーカーのせめぎ合いは、当面続いていくと思います。

4. トヨタの戦略の打ち手

このような競争の中、トヨタは何をやっているのか説明します。本日お話しするポイントは3つです。1番目は商品力、2番目は動力電池、3番目はシステムサプライ、つまりパワートレインをどうしていくのかです。

まずトヨタは、中国市場でどのような NEV を販売し、2021 年販売実績はどうなのか。 BEV は C-HR とその姉妹車で、PHEV はカローラ・RAV4 とその姉妹車を販売しており、計 6 モデルを投入しています。いずれもガソリン車からの派生モデルで、ガソリン車、ハイブリッド車(以下 HEV)との併売です。PHEV で約 1 万 5 千台、BEV に至っては 2,750台しか売れていなくて、全部で 17,843台です。販売実績はあまりにも少なくて、桁が間違っているかと思われたかかも知れませんが、これが実力です。これは NEV シェアで 0.5%ぐらい、中国トヨタ全体の NEV が占める割合は 1.1%。導入しているけれど全く競争力がない状況です。

4. 1 BEV 専用モデル

2022 年からようやく BEV 専用モデルが発売されます。上海モーターショーで発表の通り、先ずスバルと共同開発した bZ4X が販売されます。これは中国と日本の両国で生産します。次に BYD との共同開発モデルが出る予定ですので、ここからが勝負、厳しい BEV 市場で戦っていく局面になります。

4. 2 動力電池の業務提携と内製化

2019年に電池の協業体制について、いろいろな会社と一緒にやっていくことが発表されました。先ずパナソニックについては、合弁会社の設立を進め、実際できた会社がプライムプラネットエナジー&ソリューション(PPES)です。トヨタ 51%パナソニック 49% 出資した会社で、大連パナソニックも PPES の子会社に変わりました。

CATL との業務提携を進めています。これは資本提携ではありません。電池のリユースとリサイクルまでやっていくことが発表されています。

最後にBYDですが、電池にとどまらず、セダンとSUVのBEVモデル共同開発を進めます。2020年4月にBYD TOYOTA EV TECHNOLOGYと呼ばれる合弁会社を設立しました。アメリカでは少し違う動きをしています。2021年12月にノースカロライナで電池工場をつくることが発表されました。アメリカのトヨタ投資会社90%、豊田通商10%の合弁会社で、トヨタグループ単独での展開です。

4. 3 システムサプライと仲間作り

最後のテーマとしてシステムサプライの話をします。2019年にトヨタシステムサプライという部署ができ、他社に積極的に動力システムを売っていくことになりました。最初

に清華大学と FCEV 推進の話があります。「連合燃料電池システム研究開発(北京)」は、清華大学系の北京億華通と商用車の燃料電池システムを開発する目的で、第一汽車、東風汽車、広州汽車、北京汽車も出資しました。更に 2021 年 3 月、北京億華通と合弁で、生産販売会社「華豊燃料電池」を設立。上海の REFIRE とも業務提携をしていて、北京・上海それぞれの拠点で FCEV システム販売を強化しています。

最後に、トヨタはハイブリッド系システム開発販売の BluE Nexus (ブルーイーネクサス) に出資しました。 BluE Nexus は元々デンソーとアイシンの合弁会社ですが、そこにトヨ タも出資して3社合弁会社で進めています。 BluE Nexus の中国現法もあり、2021年上海 モーターショーで発表された広汽ブランド GS8 に、HEV システムを供給し、2021年12月から販売しています。

佐伯先生(関西大学)が Tier 0.5 という概念で、ドイツ系のメガサプライヤーがシステムサプライヤー化してシステム全体を供給することを説明していますが、自動車メーカー側もシステム供給を強化している。トヨタも NEV のシステム供給を強化しています。

5. まとめ

簡単にまとめますと、中国 NEV 市場は 350 万台を超え急拡大していること、その中心は乗用車 BEV で、高級車と低価格車に二極化していること。低価格車は地方で普及していること。BEV 輸出台数は 30 万台を超え国際競争力を持ちつつあること。動力電池は技術競争と価格競争、差別化と標準化が同時に進んでいること。車両メーカーと電池メーカーの関係性は、今後大きく変化する可能性があること。トヨタは 2021 年の NEV 販売台数で評価すると競争力がなく、その中でいろいろやりはじめているが、その評価はこれからです。

■「現代自動車グループの脱炭素化の移行期における両利きの経営」

李 在鎬(広島市立大学国際学部教授)

本研究はこれまでファスト・フォロワーと評価されてきた現代自動車グループが、自動車産業の脱炭素化の移行期におけるバリューチェーンのシフトに如何に適用しているかを捉えて、その組織行動の特徴を、両利き経営の視座から分析し、その経営実践的な示唆点を導出することにあります。

現代自動車について簡単にご紹介します。同社は、韓国を代表する民族系自動車メーカーでありまして、1968年、当時イギリスフォードのコルチナという車種のライセンス生産から自動車産業に参入しました。1976年には自主ブランドモデル、Ponyという車種を発売するに至りますが、ただこの際には、三菱のサターンエンジンが搭載されていました。この会社が独自のエンジンの開発に成功したのは1991年のことです。1998年には経営危機に陥っていた起亜自動車を統合しまして、その後、モジュラー化、品質経営に注力し、世界市場でシェアを拡大してまいりました。近年におきましては、新車販売台数で起亜を含めて世界4位へ成長を遂げてきました。

現代自動車グループがファスト・フォロワーと呼ばれるほど急速に成長できた要因とし

ては、固有資源の構築と依存分散による技術、経営の自立化、車両からエンジンなどの主要部品順の開発、起亜買収後に顕著にみられる経営トップの品質経営への強いコミットメントや管理ツール、研究所内パイロット生産による「つくり込みの上流化」、現代、起亜自動車間での経営資源の集約と共同利用、モジュラー化、同期序列生産システム、新興国ボリュームゾーンへの資源集中、デザイン能力重視、熟練節約型作業組織とエンジニア主導の機敏な生産方式、海外生産ネットワークにおける高い知識の移転可能性などが取り上げられてきました。これらに共通している点としては、内燃機関自動車市場でのフォロワーの有利さをうまく活用してきたことかと思います。そろそろ現代自動車グループの脱炭素化への対応についても研究が必要ではないかと思い、この研究を始めています。

従来の自動車メーカーが脱炭素化の移行期へ適応する上で、広義のバリューチェーン、あるいは広域のバリューチェーンの視野と両利き経営の視座が重要になるのではないかと思います。これまではバリューチェーンというと、原材料から完成品までの価値創出プロセスが分析の中心となっていましたが、つまり、事実上サプライチェーンの同義語でしたが、脱炭素化の移行期においては、顧客価値のみならず、社会価値、その両方を反映できる意味で、このデマンドサイクル、顧客が製品を手に入れて、補完的なサービス、補完的な製品とともにどのように利用するかというプロセスも含めて統合的に捉える必要があるのではないかと思います。

広義のバリューチェーンのメリットとしては、まず顧客価値においては顧客が当該製品やサービスを利用する上で不可欠な補完的な製品やサービスの供給と利用との相互依存関係が示せるという点です。車両というのは単体ではなくて、エネルギーだとか、燃料等、つまり補完財との組み合わせ全体として利用されるものです。

また、社会価値においても、広義のバリューチェーンを採用することによって CO2 が 排出されるプロセスを、当該製品及び主要補完財の生産、利用、処分、再利用の全ての局 面で網羅的に捉えることができるのではないかと思います。

これに加えて、脱炭素化の移行期においては、両利きの経営の視座が大事ではないかと思うのですが、特にこの脱炭素化の移行期が急速に進められるとはいえ、従来のガソリン車と NEV が共存する期間が非常に長いのです。そこで、現在の事業の需要と環境変化への適用という 2 つの課題を効率的かつ整合的に同時並行的に管理する組織能力が備わっていれば、両利き経営を自動車メーカーが採用することによっていろいろなメリットがあるのではないかと考えています。

私自身は経営組織論がバックボーンであり、探索と深化の話は院生の時からずっと聞いてきたのですが、なぜ最近になってこの両利き経営が注目を浴びるようになったかというと、クリステンセンの影響が1つあると思います。破壊的な変化が起こった際にクリステンセンは未来志向的な事業組織を独立させたほうがいいという解決策を出されているということです。これに対して、オライリーらの研究者たちは、それはちょっともったいないのではないかと考えます。探索と深化の能力が備わっていれば、共有できるところがあるのではないかということで、本業の資源の活用の可能性が高く、かつ戦略的に重要な領域においては、両利きの経営というのが非常に有効かと思われます。

脱炭素化の移行期におきまして、本業の資源がどの程度活用できるかについては、ガソリン自動車を電気自動車に置き換える際に、コスト構造がどのように変わるかを見れば非常にわかりやすいと思います。一台の小型ICEVが小型バッテリーEVに置き換えられる場合、このようにコストが大幅に増えるわけです。内燃機関自動車の駆動システムを支えるエンジン、吸気系、排気系などが、電気自動車の駆動システムの構成要素であるモーターだとか、パワーデリバリーモジュールだとか、減速機、あと電池など一この電池がコストの大きい部分を占めていますが一に取って代わるわけです。ただ、共通しているところも少なくないです。車体、外装、内装、シャシー、電装、組立なども含めてです。ですから、探索と深化を同時並行することで得られるメリットは少なくないと思われます。

そこで現代自動車が何をしてきたかについて述べます。まず現代自動車グループの電動化への対応の現状について共有すると、同社は2015年にはエコカーの主要4モード、ハイブリッド、プラグインハイブリッド、バッテリーEV、FCEV、これらの量産販売体制を構築している数少ない自動車メーカーの1つです。近年におけるバッテリーEV、あるいはプラグインハイブリッドなども含めて、世界5~6位にランクされています。水素燃料電池車においては、世界首位を守っています。同社は2026年にはバッテリーEVだけで170万台の販売目標を立てています。2015年以降の現代自動車グループのエコカー4モードの構成比は、世界トレンドと非常に整合的となっています。

では、脱炭素化の移行期における現代自動車グループの両利き経営適応能力ですが、まず現有経営資源を有効活用してきたという点をお示しします。先ほど内燃機関自動車がバッテリー EV に置き換えられる際にコストが 47%増加するといいましたが、それに加えて、トヨタのように、現代自動車も全方位型電動化を進めていますので、ハイブリッド、プラグインハイブリッド、バッテリー EV、水素燃料電池車、この4モードの開発・生産に経営資源を分散投資することのコストもあると思います。こういった膨大なコストを吸収するためには、節約的な投資、あと新旧事業間の資源共有が大事であるということです。その際にモデル名だとかプラットフォーム、組立ラインの共有から専用への円滑な移行が重要ですが、現代自動車は 2009 年で初めて LPG のハイブリッド車を発売して以来、モデル名、プラットフォームにおいて、従来型車と長い期間、共有を図ってきました。ただ、エコカー市場での性能競争が本格化すると、徐々に専用化を進めまして、例えば 2021 年にはバッテリー EV 専用の E-GMP という専用のプラットフォームを採用しています。組立ラインにおいては、もっと柔軟に、2020 年までに従来型車のモデルと混流生産を行ってきました。2021 年からは、急速にバッテリー EV が普及するということで、バッテリーEV の専用の組立ラインを採用しています。

ちなみに現代自動車グループのバッテリー EV におけるバリューチェーンは、このような形になるかと思います。電池セルはモデルごとに LG、SK、CATL から調達しています。 BMS は、完全子会社の現代 Kefico から、そして一部は現代モービスから調達しています。また、セルをパックに集成化していく工程は、現代モービス―現代自動車グループの Tier 0.5 サプライヤーとも呼ばれる―と LG との合弁企業の HL Green Power で対応してきました。ただ、昨年5月に現代モービスが HL Green Power を買収することを発表し、昨年12

月に現代モービスと一体となりました。現代自動車グループの資本関係は、このように現代モービス、現代自動車、起亜自動車、現代製鉄の間で循環出資構造になっています。これについては、グループ一体となって対応する上ではいいのですが、この中で1社でも経営の危機に陥ったりすると、グループ全体が共倒れする恐れもあるという点で、これについてはさまざまな対応策が検討されています。

続いて、中核技術の探索と深化について、ここでは水素燃料電池車の開発の沿革につい てご紹介します。現代自動車グループは1998年から水素燃料電池車の研究開発を開始し ています。ただ、転機を迎えたのは 2000 年に行われた米国の IFC 社との水素燃料電池車 共同開発の契約締結からのことです。この IFC 社の母体の母体がアポロ宇宙船などに水 素燃料電池を供給していた元祖の燃料電池の企業です。2000年の共同開発の契約内容を 見ると、役割分担として、IFC 社は車両用の燃料電池システムを開発し、現代自動車側は 車両と燃料電池用専用モーター及び制御機を開発するという内容になっていました。そこ で、早い時期に試作車の開発に成功しますが、その後に 2003 年から独自の水素燃料電池 車の開発プロジェクトを立ち上げます。第1目標の 2006 年までの世界最高水準の水素燃 料電池車の独自開発をクリアし、その後、主要部品の国産化を達成しました。さらに、4 段階の改良を経て、2013 年には世界初の量産型水素燃料電池車 ix35 Tucson の生産開始に こぎつけます。その後 2018 年には第 2 世代水素燃料電池車モデルの NEXO を発売し、 2018 年 9 月にはスイスの H2 エナジー社と、2023 年までに水素トラックの Xcient を 1,000 台供給する MOU を締結し、2020 年 7 月から輸出を開始しています。その後、2020 年か らは水素燃料電池の独自のブランドも立ち上げて、2030 年までに年 70 万基の燃料電池シ ステムを外販することを目標として掲げています。2030年には水素燃料電池車を年産50 万台まで増やす計画となっています。

現代自動車は、このようにグループ主導で燃料電池の開発及び生産の国産化を進めてきました。同社は水素燃料電池車の開発においても、まず車両の開発から入って、中核部品、中核要素の順に開発を行ってきました。その後は実用化、原価低減に努めてきました。

ただし、ここで広義のバリューチェーンを思い出していただきたいのが、仮に非常に完成度の高い水素燃料電池車、例えば MIRAI や NEXO などの車両が市場で販売され、リースで利用されているとしても、水素ステーションというインフラが支えてくれなければ、普及を見ることはないと思うのです。では、水素ステーションはどの程度普及しているかを見ていくと、昨年5月3日の時点で、韓国国内に69カ所と、少ないですが、世界的に見るとこれは多い方になります。全世界で533カ所しかないのですから。つまり、この広義のバリューチェーンに大きなボトルネックがあるので、完成度の高い水素燃料電池車が開発され、量販段階に入ったところで、普及する上では非常に隘路があるということです。そこで、ホンダのように、一時的に水素燃料電池車の事業を止めるという方法もあると思います。ただし、現代自動車グループは、水素経済に積極的に携わる利害関係者団体に参加して、先行企業による初期投資を節約しようとしています。例えば、水素協議会という団体に入り、さまざまな地域や政府などに水素経済のためのインフラの拡充を促しています。ただし、これだけだと不十分で、スイスで今試みているのが、水素燃料電池トラック

のスモールバリューチェーンの共創です。つまり、現代自動車グループが現地の H2 エナジー AG 社と共同出資し、現地で HHM (Hyundai Hydrogen Mobility) という、総合型リース合弁会社を設立し、水素トラックのモビリティを提供するということです。その際に、この水素ステーション、水素のサプライチェーン全般においては、現地の HydroSpider 社と、そして水素燃料電池車の修理点検のサプライチェーンにおいては、例えば現地のAuto AG Truck 社と戦略的提携を結ぶことにより、とりあえずスモールバリューチェーンを回して、生態系、エコシステムの呼び水にするという試みを行っています。

本研究では、広義のバリューチェーンの視野と両利きの経営の視座から、自動車産業の脱炭素化の移行期における現代自動車グループの適応行動を分析しました。現代自動車グループは、ハイブリッド、プラグインハイブリッド、バッテリー EV、FCEV のバリューチェーンを構築すると同時に、移行期への適応コストを節約するために、以下のように対応をしてきたと言えます。1点目は、脱炭素の移行期に新旧製品を並行生産する過程でモデル名、プラットフォーム、組立ラインという現有経営資源を有効活用し、範囲の経済を生かしてきたという点です。2点目は、FCEV といった中核技術の探索と深化を計画的に遂行してきたという点です。最後に、水素燃料電池車の商用車においては、パートナーとスモールバリューチェーン共創による未来市場の先取りを試みているという点です。

総じて、現代自動車グループの脱炭素化への適応行動の分析から、現代自動車グループの強みとして、従来型車市場での後発者の有利さとは多少性格が異なる広義のバリューチェーンでの一定の両利き経営組織能力を引き出すことができたかと思います。

遠山: 李様、ありがとうございました。それでは、3 つの報告が終わりましたので、ここで第1部と同様、第1部の第3報告も含めた東アジアにおけるコメントを、関東学院大学名誉教授の清 晌一郎様、よろしくお願いいたします。

■コメント 清 晌一郎(関東学院大学名誉教授)

それでは後半の4つの報告についてコメントします。

3番目の報告は「車載用 2 次電池のバリューチェーンと日中韓における企業間分業関係」について李先生、ハイム先生、垣谷さん、塩地先生のグループで調査された結果の報告です。報告ではバッテリー製造プロセスも詳細に報告され、ここでのサプライチェーンと生産の集積も具体的な分析に入ると難しいことが良くわかりました。カソード、アノードとその材料の違い、セパレーター、電解液、セルを作りモジュールにし、パックにする。また全固体電池など次世代電池など、電池業界の分業構造と技術革新について大変勉強になりました。

最初に李先生の第3報告ですが、自動車産業の電動化による企業間分業関係の変化に関する研究で、いわゆる自動車部品ではなかった分野で新しい企業間関係はどう構築されていくのか、大変興味深いお話でした。先行研究のサーベイを要約された上で、広東省恵州市での二次電池産業集積の調査を行われた結果報告ですが、深圳に近く、自動車部品、電気関係の下請け生産もある恵州市の調査で、恐らく、電池産業の分業関係調査は他にはな

いのではないか。一番興味深かったのは、2次、3次、4次の分業構造が深くて、中国企業が相当数参加して電池生産の分業関係が構築されている点です。

すなわち「非常に多面的で複雑な様相を呈している」わけですが、ある意味では最初の問題設定とあまり変わらない。類型でいえば初期の日本型、日産型、トヨタ型、欧米企業のもともと水平分業型、現代自動車の電池パック中心の垂直分業。いくつか考えられるわけですが、それに対して中国の電池生産は「いろいろ多様性がある」ということで、現在に至っても「多様性」を特徴としている。今回の調査結果もそれを裏付けている。

1つ重要なことは、動力電池の生産に関して分業関係が変化する兆しがあるという指摘です。これは後ほど垣谷さんが報告されていることでもありますが、非常に多面的で複雑な様相を呈しながら、自動車メーカーが次第にこの分野に手を伸ばして新しい方向に行くように思われる。やはりバッテリーが最も重要なキイテクノロジーなのかと改めて感じました。

次にハイムさんの「中国における EV バッテリー産業の構造と展開」ですが、バッテリーバリューチェーンの構造を紹介された後、バッテリーの形式の変化、現在のバッテリー、将来のバッテリー、ソリッドステート、それから、sodium-ion、ナトリウムイオン、そういうことも指摘された上で、今の民族系バッテリーメーカーの競争力を検討されました。この中で非常に興味深かったのは、車両メーカー、電池メーカー、さらにさかのぼって原材料メーカーの経営実態と、それからその中で利益率まで紹介された点です。バリューチェーンについては、サプライチェーンの中でどういうふうに利益が配分され、それが産業構造を形成するか、その姿について初めて見せていただきました。印象としては、鉄鉱石採掘企業と鉄鋼メーカーに見られるような資源側の方が2桁の利益率上げ、鉄鋼はどんな巨大化しても駄目だという状況とはちょっと違うという感じを受けました。今後の見通しとして3つのシナリオで市場の再生産、市場の混乱化、市場適応化を紹介されましたが、少なくともここも変化の兆しがあるというお話だったと思います。さらにバッテリーパラドックスに触れ、BEVの直面する三重苦、高価格、低航続距離、充電インフラ問題を紹介されましたが、これを解決しながらの前進は容易ではないと感じました。

第5報告、垣谷報告「中国のNEV市場と動力電池をめぐるメーカーの戦略の考察」では動力電池をめぐる各社の動向とトヨタの戦略が報告されました。動力電池をめぐる技術開発と価格競争について Cell to Pack、ブレードセル、ナトリウム電池、それから 1,000kmを超える航続距離、全固体電池など、技術開発競争が急速に進み、航続距離はだいたい見通しがついたのでここからは価格競争に入る。この場合、安価なリン酸鉄が改めて見直されて、結局安いものをどうやってつくるかということが最大テーマになってくる。それから電池交換サービス、さらに車電分離販売つまり動力は交換可能で、車から切り離される側面も持つなど、大変興味深いお話でした。

動力電池の内外製では企業間取引がさらに変化しつつあり、自動車メーカーが結局電池を含めた技術を内製化する動きが見えている。さらに BYD の場合はその上で外販を進めることになっている。なかでもトヨタは BEV 専用モデルを大々的に公開し、電池関係も1兆5,000 億円の投資を発表しましたが、垣谷報告では「システムサプライヤーとの仲間

づくり」としてカーメーカー自身が 0.5 次になり、システムサプライヤーも Tier 0.5 化する、新しい動きが紹介されている。 今後、この動きがどう展開されるか、興味深いところです。

第6報告、李先生の「現代グループの脱炭素化の移行期における両利きの経営」では、まず現代グループが「ファスト・フォロワー」になった理由が整理された上で、移行期によってどういう経営が行われてきたかが紹介されます。ここで非常に重要なデータが示されました。内燃エンジン車と電動車のコスト比較、120万円と177万円、エンジンに関して言うと45万円と102万円となる。その中で占める割合が、電池が70万円。そうすると、お金の面でもCO2発生の面でも、ありとあらゆる面で電池が本当にEV問題のコアに来るのだなということが明示される。この新しいものに取り組んでいくときに、既存施設を利用しながら、効率よく進めてきたという両利きの経営が紹介され、最後にFCEVについて、現代グループの技術の深化と探索の取り組みが紹介される。

全体として電池の問題が非常にやはり深刻だということですが、その上に、EVへの移行となるともはや充電インフラの整備などは自明の課題として、将来の社会にツケを回すことになる、大変な投資をしなければいけない段階に来ていると実感しました。それは社会システムをどうつくり変えるかという大変な課題だなと思います。

第4報告について、利益率の紹介では、この利益率の違いについて何か理由があるのかどうかということが1点です。それから、2点目は、トヨタの0.5次ということですけれども、これは要するに、電動車と駆動系に関するものか、それともそうではなくて、一般的にサプライヤーとの関係で、自動車メーカーとの間ではその0.5次という考え方が一般化してくるということなのかどうかということです。

最後は FCEV の話ですが、そこだけが中核技術というのは、やや絞りすぎなのではないか。 FCEV というのは、水素自身が二次エネルギーなので、元来の直接発電という形ができない限り、ある意味ではバッテリー EV と同じような 2 次エネルギー的な側面があるということです。

【質疑応答】

ハイム: ありがとうございます。清先生、コメントと質問、ありがとうございます。とても大切な質問をして頂きました。中国民族系のバッテリーメーカーの今まだ研究の最中です。特にその利益の面、その資金がどこから来るかについて、私は、最近、これにも非常に関心があります。国営企業と違うパターンがあるのではないでしょうか。だとすれば、バッテリーメーカーはどういう成長のパターンなのかという観点からお答えします。

まずは、第一には、CATL は 2011 年に設立して、最初は BMW と取り引きして、それから能力は非常に幅広くなって、どんどん他のメーカーのほうも始まって、去年は新しい開発センター設立して、もう CATL は今の資本の面で考えても、カスタマイジングの能力で考えても、その開発能力で考えても、圧倒的に強いポジションにいます。これに対して、2次とか3次の部品メーカー、アノードとかカソードを開発とか生産をするメーカーの利益は非常に低い。なぜなら、2015 年と 2020 年の間に 2 つの方向がありました。専門化された企業、例えばカソード BMS だけとか、アノードだけやる、セパレートだけと言う方

向がありましたが、1つは倒産しました。あるいは買収されました。主に買収された中小 企業は、もはや原材料の価格に何も交渉能力がないです。特に去年のリチウムなどは非常 に値上がりしました。加えて、新しい制度化されたシステムは、やはり長期間の契約にな ります。工業メーカーとバッテリーメーカーは、ある程度ここで交渉します。もう2年間、 3年間の契約をして、その値段は変化しないようにといったルールは近いうちに制度化さ れると思われます。そうすると、3次の部品メーカーなどはもう交渉力がないし、自動車 メーカーも交渉力がなくなっています。特に去年 11 月ぐらいに BYD は、12%もの大幅な 値上げをしました。また、BYD は、他のメーカーに供給するようになった。ですから、 まだまだ先は読めないですね。CATL はいろいろな面で考えると、もう圧倒的に強いポジ ションになった。プラス、チャンキー、Ganfeng Lithium も、バッテリーもあって、セルパッ ク、バッテリー、全部を生産できるようになりましたから、そこでは、工業者にとしては 基本的に利益率は非常に低いですね。逆に、チャンキーや Ganfeng は、チャンキーは去年 はマイナスで、問題になっていろいろ投資し、オーストラリアのマイニングなどを買収し ました。この結果、この 2、3 年で、チャンキーや Ganfeng の利益率はどんどん上がるよ うになりました。そうすると、もう自動車メーカーはそれに関連して、例えば 2025 年、 2030 年を考えると、こうした取引パターンになることははっきりしていて、恐らく多分 以前のように、トヨタさんとかは原材料を買って部品メーカーに提供するといった取り組 みはなくなる可能性は高いと思います。

遠山:ありがとうございました。それでは、垣谷様、お願いいたします。

垣谷:コメントありがとうございました。まず、Tier 0.5 という表現とか定義がいいかというのは、これは関西大学の佐伯先生のあの言葉を使っているだけなので、ちょっと私からは難しいコメントなのですが、ただ、自動車メーカーとして言えるのは2つあります。トヨタ自動車としては2019年にこのシステムサプライヤーをやっていこうという方針転換をしたのは、やはり大きな理由として2つありました。1つはやはり自分たちが開発した技術を、俗な言葉で言えば、ガラパゴス化させたくないと。中国の場合は、幸い、李先生の報告のとおり、ハイブリッドという車を否定しているわけではないと。ダブルクレジット制の中で、民族系もハイブリッド車を生産販売していきたいということであれば、そこにトヨタがいわゆるサプライヤーとして供給していくということをやっていきたいという思いがあります。それがさらにFCの場合は、もっと当時厳しい状態にあって、やはり乗用車の、MIRAIという車だけでは全然そのFCシステムが普及しないと。それよりも商用車に適している技術ではないかということでいろいろやっているということで、その中で中国では、同じように電気自動車一本槍の政策から、2008年ぐらいからちょっと方向性を変えましたので、そことうまくタイアップできていると思います。

あともう1つは、もちろん量販について、規模の経営というものもありますので、なかなかやはりこういった技術の開発の開発費は回収できない中で、多く出ればそれだけ原価が下げられるという企業側の論理もあると思います。

李:大変貴重なコメント、ご質問ありがとうございます。まず、第6報告に関する質問に ついて答えさせてください。現代自動車の水素燃料電池車の技術のみを中核技術としてい いかというご質問ですが、これは先生のご指摘のとおりで、私としては中核技術の1つとして位置づけています。一方で、現代自動車は水素燃料電池車を開発するプロセスの中で、実は電気自動車の技術も身につけたと見られています。これは日産も同じような経緯があったと思いますが、水素燃料電池車には、ご存じのように、走行用のモーターと、エネルギー密度は低いのですが、ほとんどハイブリッド車に相当する電池が搭載されます。ということで、現代自動車は、実は2014年までハイブリッドの次は水素燃料電池車が主流となると見ていましたが、その見立てには確かに誤りがありました。その過程で、エコカー全般に関する技術を身につける1つのきっかけになったのではないかと認識しています。

続いて第3報告に関しては、確かに中国での車載電池取引のパターンには多様性、多面性があるというちょっと歯切れの悪い結論になっています。ただ、重要な発見として、湯先生が指摘された、中国でも欧米企業と韓国電池企業との間で行われている電池セル中心の水平的分業が多いという見方に対して、民族系車両メーカーによっては、電池セルに関する能力にさまざまな格差があり、電池パック中心での水平的分業が多く見られたということを発見したという点では、それなりに意義があったのではないかと思います。

このように多面性、多様性が見られる要因としては、いくつかのリスクや不確実性があるからではないかと思います。1点目は、まず需給のバランスにおけるリスクがあるのではないかと思います。自動車の電動化が加速化する中で多くの車両メーカーが車載電池の供給が逼迫するのではないかという危機意識から、アメリカの車両メーカーも最近は韓国の電池企業と合弁を組んで、まず十分な供給を確保しようという動きがあります。LGとGMの間ではUltium Cells (アルティアムズ・セルズ)ですね。あと SK Innovation とフォードの間では Blue Oval といった国際合弁車載電池企業が設立され、車載電池の安定的な供給先の確保が図られています。

2点目ですが、イノベーションの不確実性が挙げられます。電池セルにおいて、現状ではリチウムイオン電池が主流となっていますが、今後は全固体電池、ハイニッケル、こういったイノベーションがどのように進むかという予測にはリスクが伴います。電池パックのレベルにおいてもブレードセル電池といったモジュールを介しない電池パック、あとCell-to-Pack といったイノベーションが試みられており、これらのイノベーションが支配的なモードになれば、電池パックのアーキテクチャの性質が大きく変わる可能性があります。最後に、佐藤先生が指摘しているように、中国のバッテリー企業の技術能力には、依然として大きな格差があるということです。つまり、技術能力の平準化が進んでいないということから、こういった多面性が見られるのではないかと認識しています。

遠山:ありがとうございました。それでは、フロアからの質問もお願いします。

質問者:3つの質問をしたいと思います。1番目は、電池の話ですが、この電池といっても電池の中でもいくつか、混ぜ方によっていろいろ変わってくるところがあります。ニッケルだとかマンガンだとか、そういう中の混ぜ方が LFP 型と NMC 型と 2 つあり、日本など従来のやり方だと、NMC 型がメインでした。中国などバッテリーメーカーがやっていたのは LFP 型であって、そこはどちらかというと充電能力が約 300 キロメートルから400 キロメートルの間で動いているものだったと思います。それが、特許が今年切れると

いうことで、バッテリーメーカーの中でも、どういうバッテリーを中心に、それはもちろんどういうお客さんが多くなっているかによりますが、それによって最初に理論的な背景で言っていた破壊的なイノベーションというものと関連づけて考えると、どちらに行くのか、それによって分業構造というものも変わりそうな気がします。その点を伺いたいと思います。

2番目は、李先生への質問で、現代自動車の、いわゆる脱炭素化の話です。確かに現代自動車がハイブリッドをやりながら、いろいろ技術を学習して、ついにトヨタの水素の特許公開を境目に、おそらく水素自動車に本格的に参入することになり、そのときに、どちらかというと現在の政府の投資について、イノベーションの方向性を水素経済へとすごく推し進めたところがあるかと思います。それによって今、水素をやっているということが、本当の事実だろうかという気がして、いわゆる最近の国際会議とか、あるいは全世界で今、脱炭素という流れに乗りたくてそういうことをやっていたということは、ちょっとどうだろうかと思っているのです。もちろん結果的にそれができればいいという話ですが、両利きと言いながら、本格的には国内では水素を政策の支援の上で進めていくと。グローバルで見ると、実はそっちよりも電気自動車や、あるいはガソリン自動車を中心に回していくというようなイメージがあるので、その点どうお考えでしょうか。

3番目は、BYD と CATL の話です。BYD の場合は、どちらかというと最初は内製用として電池を開発して、CATL の場合は元々バッテリーメーカーとして、異業種から入ってきているのです。ですので、バッテリーの特化した専用メーカーとして、彼らは戦略的に外販中心のやり方で、BYD の場合は内製を中心に、中国政府の政策転換とともに外販を始めたというふうに把握しています。けれども、それによって、実際の垂直統合型とか水平分業型だという話をしたとしても、やはり質が違うのではないかという気がするのです。この質というのは、やはりどこまでを水平と言うのかということと、垂直と言ったときに、いわゆるガバナンス向上の中にあれば垂直と見られるというのが一般的だと思うのですが、今日の発表でご指摘、あるいは見方としては必ずしもそうでもないような印象を受けるのです。その点を教えていただければと思います。非常に詳細な調査で、大変勉強になりました。ありがとうございます。よろしくお願いします。

李:大変貴重なご質問ありがとうございます。まずは LFP です。この LFP 電池というのはノーベル賞受賞者のグッドイナフさんともかかわって、なぜか中国で生産が行われていたのですが、実は韓国の電池企業も、この特許が解けると LFP 電池に参入するという動きを示しております。リチウムイオン電池は、正極材として「ニッケル・コバルト・マンガン」などを使用する「三元系」とリン酸鉄リチウムを使用する LFP に大別されます。 LFP 電池は、エネルギー密度は相対的に低いが、安価で長寿命という特徴を持つとされています。中国でよく売れている車種モデルを見ていただきますと、中国の上海汽車と米国 GM の合弁企業であります上汽通用五菱が開発した宏光 Mini EV のように、日本の軽自動車よりも一周り小さい超小型バッテリー EV が売れ筋の上位を占めています。そうなると、クリステンセンが言ってるように、超小型バッテリー EV という新たな市場においてはリン酸鉄型のほうが普及する可能性もあります。

2点目のご質問については、確かに、現代自動車グループがバッテリーEVに注力しつつ、水素燃料電池車の製品開発を重ねている背景には近年韓国政府による水素経済への投資があります。実際、私が2014年に最後に現代自動車本社に行かせていただいた際には、同社は未来市場の主流は水素燃料電池車だと言い張っていました。同社が水素燃料電池車からバッテリーEV重視へ舵を切ったのは2015年頃のことだと思います。2015年に大きな転機が3点あったと思います。1つは、気候変動枠組条約締約国会議、すなわちCOP21のパリ協定において初めて先進国と途上国が合意した形で、環境規制がシステム的に導入されたことが挙げられます。2つ目に2015年はフォルクスワーゲンのクリーンディーゼル不正のことが発覚した年でもあります。これによってヨーロッパがクリーンディーゼルからハイブリッドはなかなか難しいので、バッテリーEVに大きく開発の方向性を転換したという経緯があります。3つ目は、中国が2015年に「中国製造2025」という国家的目標を打ち出し、急速に自動車産業の電動化を推し進め始めたことがあったかと思います。2014年に現代自動車グループが標榜している電動化のロードマップと、2020年の実際の同社のエコカーモデル発売実績を比べてと、同社のバッテリーEVのモデル数が当初の計画よりはるかに多いということが分かります。

最後の質問については、BYD というのは電池企業からスタートし、車載電池から車両の組立まで垂直的に統合した企業と言ってもいいのでしょうか。CATL はバッテリー企業でありながら、世界各国の車両メーカーとの間で複数の合弁電池企業を構えてビジネスを展開しています。水平的分業と垂直的分業の定義ですけれども、我々は深い関係性に基づいた少数のプレイヤー間での長期的な取引を垂直的分業として捉えています。これに対して、弱い関係性をベースにした多数対多数の関係性のもとで行われる取引を水平的分業とみなしてみます。そこで、湯進先生の研究によると、中国は電動車とともに電池に対しての先行投資が国家的に行われていたとされています。それによって多くの電池企業が設立され参入したわけです。自動車メーカーも多いので、そういう意味では実は水平的分業が成り立ちやすい土台があります。土台があるのですが、もちろん電池のセルレベルで水平的取引をしたほうがアーキテクチャ的には整合的ですが、中国ではそういう環境にないので、電池パック中心の取引が行われている現象が顕著に見られるのではないかと認識しています。

運見:本日は、本当に勉強になりました。清先生がご指摘されたとおりだと思いますが、EV車を使えるようにするためには、社会資本全体をつくり変えなければなりません。ヨーロッパの場合は、これを組織的にやろうとしていて、アジアの場合は、おそらく国任せになっていると思います。そこが長期的な発展にどのような影響を及ぼすだろうか、ということを考えていく必要があります。

関連して、李先生が報告された水素自動車のお話ですが、確かに一時よりも水素自動車に対する熱が冷めたというのがあります。その大きな理由は、電気はとりあえずエネルギーとしても既に存在し、その商流ができています。ところが、水素は作って運んでという商流がまだできていません。それは1企業だけではできないことですから、水素市場の将来は、やはり国策次第なわけですね。ですから、企業としてはまだ手が出せないというのは

わかります。ただし、ヨーロッパのように再生可能エネルギーをどんどん使い出すと、大量の余剰再生可能エネルギーが出てきます。それを市場取引すると需給の変化によっては、ほとんどゼロコストで供給されることがあるのです。その余剰電力を利用すれば、貯蔵でき、運べる水素が安価に製造できるようになります。しかも、ガスパイプラインが張り巡らされているので、パイプラインに混入もできるのです。この点では、韓国は日本よりも条件がいいと思います。韓国は主要都市が天然ガスパイプラインでつながっています。そうすると、韓国で風のよく吹く地域に風力発電を建てて、余剰電力で水素を作って、それを天然ガスパイプラインでつなぐということも可能になってきます。国の政策として水素に真面目に取り組めば、実は水素自動車、少なくとも韓国市場においては非常に大きなポテンシャルがあるのではないかな、と私は考えています。

コメントになってしまうのですが、サプライチェーンだけではなくて、リサイクルチェーンの構築が問題になってきます。これからバッテリーがどんどん普及します。それはいいことかもしれませんが、製造の際のCO2が増える面もあります。さらに申し上げれば、それをリサイクルするときの商流が全然できていません。リサイクルする時にも有害物質が出る可能性があり、ヨーロッパでは、そのリサイクルの商流のルールを作り始めようとしています。それも作っていかないと、どんどん電池を作ると、結果的には地球を今よりももっとひどく汚してしまうというリスクがあります。ですから、リサイクルや再利用、およびその商流についてきちんとしたルールを作って、そのルール上で企業が競争できるような新しいマーケットをつくらない限りは、EVも含めて再生可能エネルギー市場というのは成立しないのではないかな、と私は考えています。少なくともヨーロッパではそれに着手していますが、他の地域ではほとんど始まっていない状況で、EVを増やすとか再エネを増やすというだけで地球がクリーンになるのかというといえば、それは違うと思います。コメントになってしまいましたが、韓国メーカーはやはり水素自動車を諦めないほうがいいのではないかというのが私の意見です。

遠山:ありがとうございます。それではお時間も超過しましたので、本日の最後、先ほど 蓮見教授がディスカッションの際に言及しましたけれども、自動車産業と、それから環境 政策と世界的な地球環境をどう維持、そして経済成長や、そういうものと調和していくか という非常に大きなテーマです。ですから、こうしたさまざまな参加者の皆様や研究者の 皆様、それから実務家の皆様とさらなる議論を深めたりして考えていくことは非常に重要 な機会になるのかなということで、本日の公開講演会もたいへん盛況でした。

この公開講演会は実は第1報告をした蓮見教授が主催者でございますので、最後に、蓮 見教授から一言よろしくお願いいたします。

運見:ありがとうございました。脱炭素と言いますか、環境政策を社会実装していく時に、まさにバッテリーの部品という実務レベルのお話と、私などが取り組んでいる大きなマクロのお話をいかに組み合わせていくかが重要だ、と改めて思いました。なかなか異なるアプローチの研究者が出会う場がないのですが、今回、皆様にご協力いただき、ありがとうございました。

これからも、皆さんと協力させて頂ければと考えております。幸い、私どもは、2022

年から3年間、市村清新技術財団から地球環境研究助成を頂きました。そこでの問題意識というのは、欧州グリーンディールをいかに社会実装するかということです。先日、助成金の贈呈式がありまして、審査委員長の小宮山宏先生が強調されていたのですが、社会実装を考える上で、本当に細かな技術の問題と社会システムの問題をあわせて考えていかなければならないと思います。今日は、改めてそのことを強く感じた次第です。今後ともぜひいろいろ教えていただければと思います。

長時間にわたりまして、パネリストの皆さん、それから参加者の皆さん、本当にありがとうございました。

遠山:本日の報告者の先生方、それからコメンテーターの方、ありがとうございました。 それでは、これでお時間となりましたので、本日の立教大学経済研究所主催の公開講演会 を終わりたいと思います。ありがとうございました。

第9回学術研究大会 「コロナ禍の財政と社会保障」

立教大学経済研究所主催

開催日:2022年3月18日(金)

会 場:オンライン開催

報告者: ◇池上 岳彦 (本学経済学部教授)

◇安藤 道人(本学経済学部准教授)

◇大津 唯(埼玉大学大学院人文社会科学研究科准教授)

◇田中 聡一郎 (駒澤大学経済学部准教授)

司 会:安藤 道人(本学経済学部准教授)

■開会の挨拶

池田 毅(本学経済研究所長)

皆さま、本日は立教大学経済研究所主催の第9回学術研究大会にご参加いただき誠にありがとうございます。わたくし今年度から経済研究所所長を拝命しております池田と申します。

従来、この学術研究大会では、特定のテーマに絞ってそのテーマと関連する分野を専門とする先生方にご講演いただく形をとることが多かったのですが、ご存じのとおり、現在のコロナ禍における感染症対策と経済活動のいわゆるトレードオフという問題は、今や国民的関心事項ともなっています。したがって、本研究所としてもこの国民的関心事項を避けることはできまいという判断に至り、今回の大会テーマを設定させていただきました。また、それに合わせて、今回は4名の先生方にご協力いただき、それぞれの専門分野の観点からご講演いただくことになりました。

では、時間も限られていますので、早速ですが、ここからは司会進行の安藤先生にバトンタッチいたします。

〇安藤: 立教大学の安藤と申します。よろしくお願いします。司会進行を担当したいと思います。本日のこの研究大会は4人の講演者で、それぞれ30分ずつ、間に15分の休憩を2回挟むという形になっています。まず、2人、池上先生と私が30分ずつ報告をした後に15分休憩して、大津先生と田中先生がそれぞれまた30分ごとで、また休憩に入って、その後に講演者間での質疑応答を30分、その後、フロアからの質疑応答30分ということになっています。

まず最初に池上先生の方からご報告をよろしくお願いします。

■「コロナ対策の財政政策をめぐる日米の比較」

池上 岳彦(本学経済学部教授)

○池上: 立教大学経済学部の池上です。今回はコロナ禍が共通テーマですが、私以外の3

人の先生方は、社会保障あるいは所得格差について、日本を中心に話されます。それに先立つ私のテーマは、財政はコロナ禍だけでなく、政治情勢、インフレなども含めていろいろな問題に関わるので、それをトータルに捉えて日本とアメリカを比較しようという試みです。

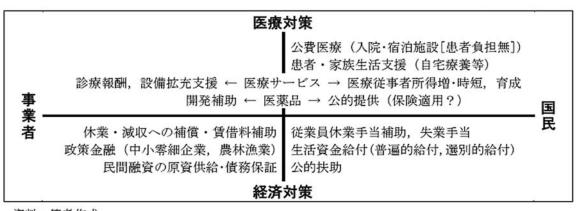
新型コロナウイルス感染症に対する医療対策と経済対策

新型コロナウイルス感染症の感染爆発に対して世界各国が医療対策と経済対策の両面で 財政金融政策を展開しています。図1は政府が展開する対策を整理したものです。上半分 が医療対策で下半分が経済対策。それから、左側が事業者向け、右側が一般国民向けです。 日本についていえば、医療対策は医療機関をターゲットにしたものと、国民に向けた公費 医療、患者支援、ワクチン接種といったものがあります。経済対策としては、事業者向け の休業補償、家賃補助、無利子融資などがあります。国民に対しては、一昨年の1人当た り10万円給付といった給付に加えて、もちろん失業手当や公的扶助もあります。

コロナ対策による財政赤字拡大の国際比較

まず国際比較してみます。IMFがまとめた表1は、2021年9月末までの約1年半にわたって、各国がどれだけのコロナ対策を行ったかを示しています。財政支出と税負担軽減もあれば、給付前倒し、課税繰延べといった時間つなぎ。それから、低利・無利子融資あるいは債務保証といった金融的な手法があります。財政支出と税負担軽減については、金額でみても対 GDP 比でみても一番大きいのはアメリカですが、イギリス、ギリシャ、日本、カナダ、ドイツもかなり大きいですね。それから、イタリア、日本、ドイツ、イギリス、デンマーク、フランス、スペインなどは、投融資あるいは債務保証といった金融的施策を重視しています。

では、それらの施策が財政収支にどういう影響を及ぼしたか、2019年と2020年を比べたのが表2です。もちろんこの間はGDPそのものが落ち込んだのですが、財政支出の増加とGDPの落ち込みが相まって、総支出のGDP比は各国とも急上昇しています。とくにカナダ、イギリス、スペイン、ギリシャは10ポイント以上上昇しました。それに対して、スウェーデン、デンマーク、韓国の上昇はそれほどでもありません。総収入のほうは



資料:筆者作成。

図1 新型コロナウイルス感染症への医療対策と経済対策

表1 新型コロナウイルス感染症対策の財政規模 [2021年9月27日までの措置額]

| | 金 | 額(十億米ド) | ル) | 対・ | GDP比 (%) | |
|---------------|---------------------|---------------------------|---------------------|--|---------------------------|------------------|
| 国 | 財政支出増大 | 給付前倒し | 投融資 | 財政支出増大 | 給付前倒し | 投融資 |
| | *** *** *** *** *** | • ==== 434 k/c 4/2 2-4 | • # 76 -> | ************************************** | • ==== 434 k/c 441 74* | • /# 76 /U 37 |
| | 税負担等軽減 | 課税等繰延 | 債務保証 | 税負担等軽減 | 課税等繰延 | 債務保証 |
| アメリカ | 5,328.3 | 18.0 | 510.0 | 25.5 | 0.1 | 2.4 |
| カナダ | 261.8 | 68.0 | 64.9 | 15.9 | 3.9 | 4.0 |
| イギリス | 522.2 | 16.0 | 452.9 | 19.3 | 0.6 | 16.7 |
| ドイツ | 588.9 | | 1,058.0 | 15.3 | | 27.8 |
| フランス | 252.9 | 79.2 | 399.2 | 9.6 | 3.0 | 15.2 |
| スイス | 59.5 | | 46.7 | 7.9 | | 6.2 |
| スペイン | 107.5 | 0.1 | 184.0 | 8.4 | 0.0 | 14.4 |
| イタリア | 205.4 | 8.0 | 664.5 | 10.9 | 0.4 | 35.3 |
| ギリシャ | 33.1 | 1.9 | 7.0 | 17.5 | 1.0 | 3.7 |
| スウェーデン | 22.5 | 36.4 | 28.4 | 4.2 | 6.7 | 5.3 |
| デンマーク | 12.2 | 48.7 | 55.7 | 3.4 | 13.7 | 15.6 |
| 韓国 | 104.8 | 28.0 | 166.0 | 6.4 | 1.7 | 10.1 |
| 日本 | 843.8 | 27.2 | 1,429.2 | 16.7 | 0.5 | 28.3 |
| [参考] E U | 488.3 | | 873.1 | 3.8 | | 6.7 |
| [参考] 191 か国合計 | 10,793.0 | 775.4 | 6,116.9 | 10.2 | 0.9 | 6.2 |

注:1) 「191 か国」は47 先進国、85 新興国及び59 途上国を含むが、EU を含まない。

資料: IMF Fiscal Affairs Department, Fiscal Monitor: Database of Country Fiscal Measures in Response to the COVID-19 Pandemic (Washington, D.C.: International Monetary Fund, October 2021) により作成。

[https://www.imf.org/en/Topics/imf-and-covid19/Fiscal-Policies-Database-in-Response-to-COVID-19] (2021 年 12 月 1 日アクセス。数値は、同サイトに登載された Excel ファイル版による。)

表 2 一般政府の財政収支・債務 [2019 年と 2020 年の比較] (対 GDP 比 [%])

| | | | | | | | | | | | | | _ | 考] |
|--------|---------------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|
| 国 | 総学 | を出 | 総単 | 又入 | 財政 | 収支 | 総信 | 責務 | 純值 | 責務 | 純利 | 払費 | 長期 | 金利 |
| | | | | | | | | | | | | | (% | ó) |
| | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 |
| アメリカ | 38.3 | 48.0 | 31.9 | 32.6 | -6.4 | -15.4 | 108.5 | 133.9 | 82.8 | 98.4 | 3.2 | 3.0 | 2.1 | 0.9 |
| カナダ | 41.0 | 52.8 | 41.5 | 41.9 | 0.5 | -10.9 | 92.7 | 126.6 | 19.4 | 30.5 | 0.1 | 0.3 | 1.6 | 0.8 |
| イギリス | 40.3 | 51.3 | 38.0 | 38.4 | -2.3 | -12.9 | 118.5 | 154.4 | 84.7 | 109.2 | 1.9 | 1.6 | 0.9 | 0.4 |
| ドイツ | 44.9 | 51.0 | 46.4 | 46.6 | 1.5 | -4.3 | 67.4 | 78.8 | 27.4 | 32.6 | 0.5 | 0.4 | -0.3 | -0.5 |
| フランス | 55 . 3 | 61.7 | 52.3 | 52.6 | -3.1 | -9.1 | 123.5 | 146.5 | 78.7 | 94.5 | 1.4 | 1.2 | 0.1 | -0.1 |
| スイス | 32.7 | 37.8 | 34.1 | 35.0 | 1.3 | -2.8 | 41.0 | 43.9 | -16.3 | -17.2 | 0.1 | 0.1 | -0.5 | -0.5 |
| スペイン | 42.1 | 52.4 | 39.2 | 41.5 | -2.9 | -11.0 | 117.7 | 147.6 | 83.4 | 107.3 | 2.1 | 2.1 | 0.7 | 0.4 |
| イタリア | 48.5 | 57.2 | 47.0 | 47.6 | -1.5 | -9.6 | 155.7 | 183.9 | 126.4 | 152.5 | 3.2 | 3.3 | 1.9 | 1.2 |
| ギリシャ | 47.9 | 59.8 | 49.0 | 49.7 | 1.1 | -10.1 | 205.0 | 243.0 | 146.9 | 181.3 | 2.7 | 2.7 | 2.6 | 1.3 |
| スウェーデン | 49.1 | 52.6 | 49.6 | 49.7 | 0.6 | -2.8 | 46.9 | 52.7 | -37.6 | -37.8 | -0.1 | -0.1 | 0.1 | 0.0 |
| デンマーク | 49.2 | 53.6 | 53.2 | 53.4 | 4.0 | -0.2 | 48.1 | 58.8 | -6.3 | -11.3 | 0.0 | -0.1 | -0.2 | -0.4 |
| 韓国 | 33.9 | 37.6 | 34.9 | 35.3 | 1.0 | -2.3 | 44.2 | 45.4 | • | • | -0.2 | -0.1 | 1.7 | 1.5 |
| 日本 | 38.2 | 46.0 | 35.3 | 36.4 | -2.9 | -9.5 | 223.0 | 237.3 | 123.4 | 137.7 | 0.5 | 0.4 | -0.1 | 0.0 |

注:1)「一般政府」は、中央政府、地方政府及び社会保障基金の合計。

資料: OECD Economic Outlook 110 (December 2021) Statistical Annex Tables 29, 30, 31, 33, 36, 37 & 40 により作成。

GDP とともに変化したので、対 GDP 比はあまり変わっていません。財政収支は、アメリカ、カナダ、イギリス、スペイン、ギリシャは 10%以上の赤字になった。フランス、イタリア、日本もマイナス 9%台ですから、それに近いですね。

政府の総債務も、2020年はほとんどの国で大幅に上昇しましたが、とくにギリシャと日本は対 GDP 比 240%と極めて高い。そこから金融資産を差し引いた純債務でみても、ギリシャ、イタリア、日本、イギリス、スペインは対 GDP 比が 100%を超えていますし、アメリカとフランスもそれに近い。このように政府債務は非常に増えたのですが、ご存じのとおり各国とも金融緩和に努めているため、純利払い費そのものは増えていません。

租税と社会保障負担について言えば、表3は2019年ですからコロナ以前の数字ですが、 日本の税負担はOECD諸国のなかではそれほど高くない。対GDP比で31.4%、38カ国中25位です。金額をアメリカドルで比較すると負担はかなり軽いほうです。その理由は、個人所得税と一般消費税が軽いことです。ただし、社会保障負担つまり社会保険料はそれほど軽いわけではありません。今日は、相対的に税負担が軽いアメリカと日本を比較してみます。

アメリカのコロナ対策・社会政策と財政

アメリカは、コロナ禍の途中で大統領選挙があり、トランプ政権からバイデン政権に代わりました。表4にみられるように、トランプ政権の時は、高齢者向け医療であるメディケア、貧困者向け医療であるメディケイド、それから児童税額控除(Child Tax Credit)、勤労税額控除(Earned Income Tax Credit)といった還付型税額控除、失業給付、中小企

| | 個 人 所得税 | 法人所得税 | 一般消費税 | 個 別 消費税 | 資産課税 | 社会保 障負担 | 雇用者 | 雇用主 | 自営等 | 合計 | 順位 | 人口1人 当たり額 (米ドル) |
|--------|---------|-------|-------|------------|------|------------|-----|------|-----|------|----|-----------------------|
| アメリカ | 10.3 | 1.3 | 2.0 | 2.3 | 2.9 | 6.1 | 2.8 | 3.0 | 0.3 | 25.0 | 32 | 16,253 |
| カナダ | 12.2 | 4.2 | 4.7 | 3.0 | 3.9 | 4.7 | 1.9 | 2.6 | 0.2 | 33.8 | 21 | 15,660 |
| イギリス | 9.0 | 2.3 | 7.0 | 3.7 | 4.1 | 6.5 | 2.5 | 3.7 | 0.2 | 32.7 | 23 | 13,863 |
| ドイツ | 10.6 | 2.0 | 7.0 | 3.2 | 1.1 | 14.6 | 6.3 | 6.9 | 1.4 | 38.6 | 12 | 18,069 |
| フランス | 9.3 | 2.2 | 7.9 | 4.4 | 3.9 | 14.8 | 3.6 | 10.1 | 1.2 | 44.9 | 2 | 18,221 |
| スイス | 8.4 | 3.1 | 3.1 | 2.3 | 2.1 | 6.5 | 3.0 | 3.0 | 0.4 | 27.4 | 30 | 23,345 |
| スペイン | 7.9 | 2.1 | 6.5 | 3.5 | 2.5 | 12.3 | 1.9 | 9.0 | 1.4 | 34.7 | 18 | 10,256 |
| イタリア | 11.0 | 2.0 | 6.2 | 5.8 | 2.4 | 13.3 | 2.5 | 8.9 | 1.9 | 42.4 | 6 | 14,236 |
| ギリシャ | 6.0 | 2.2 | 8.4 | 7.3 | 3.1 | 12.2 | 6.6 | 5.6 | 0.0 | 39.5 | 9 | 7,561 |
| スウェーデン | 12.3 | 3.0 | 9.1 | 3.0 | 0.9 | 9.2 | 2.5 | 6.6 | 0.1 | 42.8 | 3 | 22,253 |
| デンマーク | 24.3 | 3.1 | 9.3 | 4.8 | 2.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0,0 | 46.6 | 1 | 27,858 |
| 韓国 | 4.8 | 4.3 | 4.3 | 2.8 | 3.1 | 7.3 | 3.2 | 3.3 | 0.8 | 27.3 | 31 | 8,696 |
| 日本 | 5.9 | 3.8 | 4.1 | 2.1 | 2.6 | 12.9 | 5.7 | 6.0 | 1.2 | 31.4 | 25 | 12,815 |

表3 租税・社会保障負担の国際比較「2019年。対 GDP 比 (%)]

注:1)「合計」は、表示されていない税目(支払給与税、営業税等)を含む。

^{2) 「}順位」は、OECD 38 か国中、「合計」(対 GDP 比) の数値を上から並べたときの順番。

資料: OECD, Revenue Statistics 1965-2020 (December 6, 2021. https://www.oecd-ilibrary.org/taxation/revenue-statistics-2021_6e87f932-en) Tables 3.2, 4.7, 4.17, 4.23, 4.25, 4.27, 4.37, 4.39, 4.41, 4.65, 4.67, 4.69, 4.73 & 4.75, OECD. Stat (https://stats.oecd.org/) Historical Population Data (いずれも 2022 年 3 月 4 日アクセス) により作成。

業対策、救済基金という形で財政支出を増やしました。アメリカの場合、2020年度は2019年10月から2020年9月までですから、実質的には2020年中盤までに今言った支出が急増したことになります。2021年度はメディケア、失業給付および中小企業対策の金額が減りました。

2021年1月に発足したバイデン政権が何をやったかということですが、政権が成立してから1か月余りの3月には "American Rescue Plan"を成立させました(The White House, American Rescue Plan: President Biden's Plan to Provide Direct Relief to Americans, Contain COVID-19, and Rescue the Economy, March 2021)。2021年に短期集中的に給付を行い、後で税収が増えてきたらそれを取り戻そうという発想です。現金給付として、1人当たり1,400ドル、15万円ぐらい配りました。日本では全員に10万円ずつ配りましたが、アメリカは所得制限を付けました。それから、児童税額控除は年額2,000ドルから3,600ドルもしくは3,000ドルに増やした、それから EITC も3倍に増やした、それから、保育費の税額控除と失業給付も増やしたという施策です。ただし、2021年のうちにコロナ禍が収まるとは限らない。そこでどうするかという問題になりますが、この点はまた触れます。

表 4 連邦歳出の内訳 (単位:十億ドル)

| 2 - 2/1/4/4 | -1 - 1 - 3 1-7 (| | |
|-------------|------------------|-------|-------|
| 生度 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 年金給付 | 1,033 | 1,084 | 1,123 |
| メディケア | 658 | 773 | 692 |
| メディケイド | 409 | 458 | 521 |
| 還付型税額控除 | 140 | 414 | 778 |
| 失業給付 | 31 | 476 | 397 |
| 中小企業対策 | - | 577 | 323 |
| コロナ救済基金 | - | 149 | 243 |
| 軍事 | 654 | 690 | 718 |
| 公債利払い | 423 | 387 | 413 |
| その他 | 1,108 | 1,541 | 1,611 |
| 合 計 | 4,447 | 6,552 | 6,818 |

資料: Congressional Budget Office [CBO], Monthly Budget Review: Summary for Fiscal Year 2021 (November 8, 2021).

表 5 アメリカ連邦財政の決算状況 (単位: +億ドル)

| | | うち | | | | | 債務残高 | | 対 GDF | 比 (%) | |
|------|-------|-------|-------|------------|-------|--------|-------------|------|-------|-------|-------|
| 年度 | 歳入 | 個人 | 給与税 | 法人 | 歳出 | 収支 | (政府外 保有) | 歳入 | 歳出 | 収支 | 債務 |
| | | 所得税 | | 所得税 | | | 本有 / | | | | 残高 |
| 2012 | 2,450 | 1,132 | 845 | 242 | 3,527 | -1,077 | 11,281 | 15.3 | 22.0 | -6.7 | 70.3 |
| 2016 | 3,268 | 1,546 | 1,115 | 300 | 3,853 | -585 | 14,168 | 17.6 | 20.7 | -3.2 | 76.2 |
| 2017 | 3,316 | 1,587 | 1,162 | 297 | 3,982 | -665 | 14,665 | 17.2 | 20.6 | -3.5 | 75.9 |
| 2018 | 3,330 | 1,684 | 1,171 | 205 | 4,109 | -779 | 15,750 | 16.3 | 20.2 | -3.8 | 77.3 |
| 2019 | 3,463 | 1,718 | 1,243 | 230 | 4,447 | -984 | 16,801 | 16.4 | 21.0 | -4.7 | 79.2 |
| 2020 | 3,420 | 1,609 | 1,310 | <u>212</u> | 6,552 | -3,132 | 21,019 | 16.3 | 31.3 | -15.0 | 100.3 |
| 2021 | 4,046 | 2,044 | 1,314 | 372 | 6,818 | -2,772 | 22,283 | 18.1 | 30.5 | -12.4 | 99.7 |

資料: CBO, Budget and Economic Data [https://www.cbo.gov/about/products/budget-economic-data#2],

CBO, Monthly Budget Review: Summary for Fiscal Year 2021 (November 8, 2021).

 $U.S.\ Treasury, Fiscal\ Data-Debt\ to\ the\ Penny\ [https://fiscaldata.treasury.gov/datasets/debt-to-the-penny/debt-to-the-penny]$

それから、連邦の決算状況ですが、表5に示したように、トランプ政権期にあたる2017年度からは、大幅な減税を行ったので、財政赤字は拡大しました。そこにコロナ禍が重なって、2020年度は巨額の赤字になりました。2021年度は歳出も増えたのですが、景気が持ち直して個人所得税など歳入も増えたので、財政赤字は少し縮小しています。ただし、景気回復と失業率低下とともにインフレが発生するのですが、その対策については後に触れます。

それから、連邦議会予算局(Congressional Budget Office [CBO])が、2021年7月に今後10年間の財政推計を行いました。その要点をまとめたのが表6です。2021年度は所得保障の歳出が大きいのですが、それはコロナ禍が収まれば減るので、財政赤字はいったん縮まります。ただし、医療費と年金の増大、あるいは債務利払い費の増大によって、2031

| 年度 | 2021 (A) | 2026 | 2031 (B) | (B) - (A) |
|--------|-------------|-------|-------------|-----------|
| | | | | |
| 歳 入 | 17.2 | 17.8 | 17.7 | +0.5 |
| 個人所得稅 | 8.7 | 9.2 | 9.5 | +0.8 |
| 給与税 | 6.0 | 5.9 | 5.8 | -0.2 |
| 法人所得税 | 1.1 | 1.4 | 1.2 | +0.1 |
| 歳 出 | 30.6 | 21.5 | 23.2 | -7.4 |
| 義務的経費 | 21.7 | 13.9 | 14.9 | -6.8 |
| (年金) | (5.0) | (5.4) | (6.0) | (+0.9) |
| (医療) | (6.4) | (6.8) | (7.8) | (+1.3) |
| (所得保障) | (6.0) | (1.2) | (1.0) | (-5.0) |
| 栽量経費 | 7.4 | 5.9 | 5.6 | -1.8 |

1.5

-13.4

102.7

1.7

-3.7

100.1

2.7

-5.5

106.4

+1.2

+7.9

+3.7

表 6 議会予算局 (CBO) の 10 年間財政推計 (対 GDP 比。 単位: %)

収支

純利払い費

連邦債務 (政府外保有)

表7 議会予算局 (CBO) のベースライン推計 (対 GDP 比。単位:%)

| 年度 | 2021 | $2022 \sim 31$ (A) | 2032 ~ 41 | 2042 ~ 51 (B) | (B) - (A) |
|-------------------|--------|--------------------|-----------|------------------|-----------|
| 歳入 | 16.0 | 17.5 | 17.7 | 18.2 | +0.7 |
| 個人所得税 | 7.7 | 9.1 | 9.6 | 10.1 | +1.0 |
| 給与税 | 6.0 | 5.9 | 5.8 | 5.7 | -0.2 |
| 法人所得税 | 0.7 | 1.3 | 1.2 | 1.2 | -0.1 |
| 歳 出 | 26.3 | 21.9 | 25.6 | 29.7 | +7.8 |
| 年金 | 5.2 | 5.6 | 6.1 | 6.3 | +0.7 |
| 医療 | 5.8 | 6.3 | 7.8 | 9.0 | +2.7 |
| 裁量経費 | 7.6 | 6.1 | 5.5 | 5.5 | -0.6 |
| 純利払い費 | 1.4 | 1.6 | 4.0 | 7.0 | +5.4 |
| 収支 | -10.3 | -4.4 | -7.9 | -11.5 | -7.1 |
| (プライマリーバランス [PB]) | (-8.9) | (-2.8) | (-3.9) | (-4.5) | (-1.7) |
| 連邦債務 (政府外保有) | 102 | 107 | 145 | 202 | +95 |

注:1) 歳入・歳出の内訳は、主な項目のみ。

資料: CBO, The 2021 Long-Term Budget Outlook (March 2021) p.7 (Table 1) により作成。

注:1) 歳入・歳出の内訳は、主な項目のみ。

²⁾ 所得保障 (income security) は、CTC、EITC、失業給付、栄養補助、家族手当等。

³⁾ 裁量経費(discretionary spending)は、国防、外交、司法、高速道路、教育、住宅援助等。 資料:CBO, 10-Year Budget Projections (July 2021) Tables 1-1 &1-3 により作成。

^{2) 2022 ~ 31、2032 ~ 41、2042 ~ 51} 年度は、それぞれ年度平均。

年度に向かって財政赤字は拡大するというのが CBO の推計です。

さらに、表7に示したように、CBO は2051年度までの30年間という長期財政推計を行っています。それによれば、今の状況を放置すると医療費も増えますが、それよりも利払い費の増大が著しいのです。景気がよくなると物価が上昇して金利も上がっていきます。10年物の連邦債利率も2051年度には4.9%に上昇すると予想されています。もちろん歳入面でも個人所得税が増えるのですが、政府債務が大きいと利払い費のほうが急激に増大して、それが財政の足を引っ張るということです。プライマリーバランスの赤字もありますが、財政赤字の増大にはそれよりも利払い費の影響が大きいと予想されています。

政府債務が増大するときの問題点として、CBO は、第1に、クラウディングアウト、つまり民間投資を追い出してしまうという問題があるとしています。第2に、利払い費が増えるということは、連邦債保有者は国外にもかなりいるので、所得が国外に流出することになります。それから、利払い費そのものが債務を増やしていくという問題もあります。第3に、財政危機になったときに連邦債の信頼度が下がって利率がさらに上昇し、連邦債の価格が下落します。それは投資家の損失になるので金融危機を招くおそれがあります。そのとき財政危機のおそれがあるからといって連邦準備銀行(Federal Reserve Banks)つまり中央銀行が連邦債を購入すればインフレが過熱してしまう、だからといって債務を切り捨てれば信用力が低下する。どう考えてもあまりいいことはないと CBO は警告しているのです。

連邦債を誰が持っているかを示したのが表8です。2020年からのコロナ禍で連邦債務は増えており、連邦準備銀行の保有割合は増えていますが、それでも保有比率は2割程度です。それから、連邦債の3割程度は国外投資家が保有していますが、その中で一番大きいのは日本の投資家で、保有比率は17%です。連邦債の問題は日本も他人事ではないのです。

さて、バイデン政権は "Build Back Better Act" という法案をつくっています (The White House, *The Build Back Better Framework: President Biden's Plan to Rebuild the Middle Class*, October 28, 2021)。連邦議会の下院ではこの法案が可決されましたが、上院では審議中です。成立する確率は低いと言われていますが、どう決着するかわかりません。ただし、バ

表 8 連邦債の主な保有者

(単位:十億ドル)

| | 総額 | 連邦 政府 | 連邦準備銀行 | 預金取 扱機関 | 年金 基金 | 保険 会社 | 投資 信託 | 州・地方 政府 | 国外投資家 | うち 日本 |
|----------|--------|----------|--------------|------------|----------|----------|----------|------------|--------------|----------|
| 2017年9月 | 20,245 | 5,563 | 2,868 (14.2) | 611 | 837 | 364 | 1,698 | 704 | 6,302 (31.1) | 1,182 |
| 2018年9月 | 21,516 | 5,737 | 2,698 (12.5) | 682 | 917 | 361 | 1,898 | 731 | 6,226 (28.9) | 1,151 |
| 2019年9月A | 22,719 | 5,893 | 2,436 (10.7) | 909 | 1,038 | 367 | 2,217 | 767 | 6,924 (30.5) | 1,146 |
| 2020年9月 | 26,945 | 5,908 | 4,873 (18.1) | 1,241 | 1,173 | 413 | 3,532 | 1,058 | 7,069 (26.2) | 1,276 |
| 2021年9月B | 28,429 | 6,123 | 5,912 (20.8) | 1,540 | 1,125 | 418 | 2,989 | 1,397 | 7,570 (26.6) | 1,300 |
| B - A | +5,710 | +230 | +3,475 | +630 | +87 | +51 | +772 | +630 | +647 | +153 |

資料: U.S. Department of the Treasury, Treasury Bulletin (March 2022) pp.52-53,

U.S. Department of the Treasury - Treasury International Capital (TIC) System, "Securities (B): Portfolio Holdings of U.S. and Foreign Securities." [https://home.treasury.gov/data/treasury-international-capital-tic-system-home-page/tic-forms-instructions/securities-b-portfolio-holdings-of-us-and-foreign-securities] (2022 年 3 月 6 日アクセス)により作成。

イデン政権の考え方としては「より良い復興」をめざすということで、この法案では、 第1に、子どもや家族への投資として、たとえば先ほどふれた児童税額控除と勤労税額控 除の増額を拡大しよう、もしくは延長しようとしています。第2に、全国民向けの医療の 推進ということです。オバマ政権のときにオバマケアつまり国民皆保険を目指したのです が、それをもう1度進めようという政策です。第3に、気候危機対策つまり地球温暖化対 策に積極的に取り組もうとしています。その場合、当然、財政支出が増えますが、そのた めの財源措置もあわせて提案されています。たとえば、企業に対しては会計利益10億ド ルを超える企業には最低 15%課税する、上場企業が自社株を買った場合には購入額の 1% を企業に課税する、それから個人所得税に付加税を導入する、さらに譲渡所得と事業所得 にもメディケア税という高齢者医療財源のための税をかける、という内容です。増税もあ わせて提案することによって政府債務の増大を防ぐという仕組みなのです。この法案の財 政収支への影響ですが、10年間累計で政府債務が1,600億ドル増える見込みです。ただし、 前半の5年間は赤字ですが、後半の5年間は黒字が見込まれるので、その延長で考えれば この法案は財政赤字を招かないとも言えます。経済学者の間でも、人的資本、ケア、 R&D、公教育に投資しつつ、その財源を公平な税制によって調達することを支持する議 論が見られます(例えば、G.A. Akerlof, A. Deaton, P. Diamond, R. Engle, O. Hart, D. Kahneman, E.S. Maskin, D. McFadden, P. Milgrom, R. Myerson, E.S. Phelps, P. Romer, W. Sharp, R. Shiller, C. Sims, R. Solow and J. Stiglitz, "Open Letter from Nobel Laureates in Support of Economic Recovery Agenda," September 20, 2021).

金融政策を見ると、連邦準備制度理事会(Board of Governors of the Federal Reserve System [FRB])はコロナ対策として、これまで金融緩和策をとってきました。FRB が短期金利を誘導するための政策金利が FF レート(Federal Funds Rate)という無担保コール翌日物の金利です。コロナ感染拡大に応じて、FF レートは 2020 年 3 月からずっと 0 ~ 0.25%、つまりゼロ金利状態が続いてきました。10 年物の連邦債利率は 4%ぐらいだったのがぐっと下がって現在は 2%強です。また、2 年物の連邦債利率は短期金利に近く、最近までゼロ金利といってよかったのです。ただし、最近 2 ~ 3 カ月は急上昇して 2%近くになっています。

それから、FRB は量的緩和(Quantitative Easing [QE])として、連邦債と不動産担保

表 9 コロナ対策期における連邦準備銀行の資産/負債・資本の変化

[資産] [負債・資本] (単位:十億ドル、%) 2019/9/25 2022/2/23 変化 2019/9/25 2022/2/23 変化 連邦債 2,108 (54.6) 5,742 (64.3) 3,634 銀行券 1,715 (44.9) 2,191 (24.7) 476 1,251 預金取扱機関預金 不動産担保証券 1,467 (38.0) 2,718 (30.4) 1,427 (37.4) 3,746 (42.1) 2,319 その他の資産 283 (7.3) 468 (5.2) 連邦政府一般会計 306 (8.0) 675 (7.6) 186 369 その他の負債 371 (9.7) 1,905 2,276 (25.6) 負債合計 3,818 (100.0) 8,888 (100.0) 5,069 3,858 (100.0) 8,928 (100.0) 5,070 資産合計 資本合計 39 (100.0) 41 (100.0)

資料: Federal Reserve Statistical Release, H.4.1 "Factors Affecting Reserve Balances of Depository Institutions and Condition Statement of Federal Reserve Banks" (September 26, 2019; February 24, 2022) より作成。

証券を購入してきました。具体的には、毎月、連邦債を800億ドル、不動産担保証券を400億ドル購入することによって金利を引き下げる、それによって投資と消費のコストを下げて、需要を刺激して景気を回復させようという政策です。表9にあるように、2019年9月と2022年2月を比較すると、連邦準備銀行の資産に占める連邦債の割合が54.6%から64.3%に上昇しています。それに応じて、負債では預金取扱機関の預金――日本でいう日銀当座預金――が増えています。日本ほどではありませんが、FRBも量的緩和を進めてきたのです。

ところが、2020 年春から $0 \sim 1\%$ だった消費者物価上昇率(対前年同月比)は、2021 年春から急激に上昇して、2022 年 2 月の段階で 7.9%になっています。特に食料品、エネルギー、新車、中古車、衣料品、家賃、交通料金が目立ちますが、物価は軒並み上昇しています。このインフレの原因に関する FRB の判断は、需要面では、まず、コロナの感染拡大で落ち込んでいた消費が戻ってきた、いわゆる経済活動が活発化しているということ。つぎに、旅行ビジネス需要が回復して航空運賃と宿泊料金が上昇していること。それから、金融緩和の効果で信用力の高い企業と個人の借入れが増大しているということです。

それと同時に、供給面では、サプライチェーンのボトルネックという問題があって一特に自動車、家電、住宅に表れるのですが一生産と貨物輸送の取扱能力が低下しています。特に工場、港、陸上運送機関の操業制限については、例えばソーシャルディスタンスをとりましょう、もしくは1カ所の作業場に何人以上入ってはいけないと言われれば、供給は制約されます。さらに、アジア諸国で感染が蔓延すればサプライチェーンが正常化しない。それから、アメリカ国内でも労働供給はまだ回復しておらず、あるいは高い給料を求めて職を離れて転職する人が増えているので、労働需給が逼迫して賃金が上昇しています。さらに、原油価格が上昇して、エネルギーコストが増大しているのです。

インフレが顕在化したのに対して、FRB は量的緩和を縮小してきました。いわゆるテーパリング(Tapering)です。表 10 に示したように、2021 年 11 月から連邦公開市場委員会(Federal Open Market Committee [FOMC])を開くたびに連邦債と不動産担保証券の購入額を減らして、今月(2022 年 3 月)にはゼロにしました。さらに一昨日(2022 年 3 月 16 日)、FRB は FF レートをついに $0.25 \sim 0.5\%$ に引き上げました。今年は FF レートをあと 6 回引き上げて、 $1.75 \sim 2\%$ まで持っていく、さらに 2023 年には 2.8%まで引き上げるという

表 10 連邦準備銀行によるコロナ対策としての量的緩和と「出口戦略」

| | 連邦債購入 (月額) | 不動産担保証券 購入(月額) | FOMC |
|----------------|---------------|-------------------|--------------------|
| 2020年6月~21年10月 | 800 億ドル | 400 億ドル | 2020年6月10日決定 |
| 2021年11月 | 700 億ドル | 350 億ドル | 2021 年 11 月 3 日決定 |
| 2021年12月 | 600 億ドル | 300 億ドル | 2021 平 11 月 3 日伏足 |
| 2022 年 1 月 | 400 億ドル | 200 億ドル | 2021 年 12 月 15 日決定 |
| 2022 年 2 月 | 200 億ドル | 100 億ドル | 2022 年 1 月 26 日決定 |
| 2022 年 3 月 | - | - | 2022 平 1 月 20 日伏足 |

資料: FRB, Press Release: Federal Reserve Issues FOMC Statement (November 3, 2021; December 15, 2021; January 26, 2022), Monetary Policy Report (February 25, 2022) pp.41-42 より作成。

見込みも、あわせて発表されました。

今後の論点ですが、FRB としては消費者物価上昇率を 2%まで引き下げるのが目標です。 そのために FF レートを 2.5% ぐらいに保つ必要があると考えているので、そうなると他 の金利はどうなるのか。連邦債利率は既に 2%になっていますが、それを超えてどこまで 上昇するかという問題があります。

また、金利を引き上げてインフレを抑えるというとき、供給制約をどうやって解消するのかは明らかでない。金利上昇によって投資需要と消費需要を抑えられるとしても、供給制約を緩和するための投資のコストも増大します。そう考えると、金利引き上げによってインフレがどう収まるかはよくわからない。それから、資産売却をいつ始めるのか。一昨日の FRB の声明では "at a coming meeting" (FRB, *Press Release: Federal Reserve Issues FOMC Statement*, March 16, 2022, p. 2) と言われています。近い将来一最も近い FOMC は 5 月 3 ~ 4 日です一資産縮小路線をとると予想されます。

さらに、ウクライナ情勢などによって原油と小麦の価格が上昇していますし、アジア、特に中国では感染の再拡大によって都市のロックダウンも行われているので、ボトルネックの問題が再燃してくるおそれがあります。

日本のコロナ対策と財政

日本のコロナ対策については、皆さんご存じのことなので、簡単に済ませます(詳しくは、池上岳彦「コロナ対策の財政政策」『季刊経済理論』第58巻第4号、39~49頁参照)。 経済対策のほうで目立つのは、雇用調整助成金、特別定額給付金、持続化給付金、無利子・ 無担保融資、それから休業補償です。それから、この後の講演では生活保護、自立支援、 あるいは医療対策の問題が出されると思います。

コロナ禍の2年間、都道府県の知事が頻繁に記者会見を行って、それぞれの地域で目立って取り上げられたのは、まさに異例のことです。これはコロナ対策を支えているのが地方自治体だからです。それに合わせて、国は新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金、新型コロナウイルス感染症緊急包括支援交付金など、いろいろな名前を付けてお金を地方自治体に配って、国庫補助事業をやってほしい、あるいは地方単独事業を支える、あるいは医療、介護、障害者福祉、児童福祉にお金を出すということで、10兆円単位で資金をどんどん配っています。特別定額給付金、雇用調整助成金なども含めて、ほぼ国費負担でやる。つまり仕事は地方自治体がやるけれども、お金は国が出します、というやり方です。

それによって国の予算がどうなったか。表 11 に示したように、2020 年度、国は補正予算を3回組んだことによって、一般会計歳出は73兆円増えました。コロナ対策として80兆円近く支出を追加し、景気悪化によって税収も落ち込んだので、それを埋めるために約80兆円の公債を追加発行しました。それによって公債が112.6兆円、歳入の64.1%を占めるという前代未聞の赤字予算になったのです。

2021年度は、11月に表12に示した「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」を発表しており、それに基づいて国は補正予算を1度組みました。そこでは、表13に示した

表 11 2020 年度補正後予算の一般会計予算フレーム (単位: 兆円)

| 歳 | 出 | 歳 | 入 | | | | | | |
|----------------|--|----------|-------|----------|--|--|--|--|--|
| 一般歳出(国の政策経 | 怪費)135.4(77.1%) | 税収 | 55.1 | (31.4%) | | | | | |
| 当初予算 | 63.5 | 当初予算 | 63.5 | | | | | | |
| 第1次補正予算 | 25.6 (コロナ対策) | 第3次補正予算 | -8.4 | | | | | | |
| 第2次補正予算 | 31.4 (同上) | その他収入 | 73 | (4.1%) | | | | | |
| 第3次補正予算 | | 当初予算 | 6.6 | (4.170) | | | | | |
| (コロナ対策 19.2、 | その他 -4.2) | 第3次補正予算 | | | | | | | |
| 地方交付税交付金等 | 16.3 (9.3%) | | | | | | | | |
| 当初予算 | 15.8 | 前年度剰余金受入 | 0.7 | (0.4%) | | | | | |
| 第1次補正予算 | 0.0 | 第3次補正予算 | 0.7 | | | | | | |
| 第3次補正予算 | 0.4 | 公債金 | 112.6 | (64.1%) | | | | | |
| 国債費 | 24.0 (13.7%) | 当初予算 | 32.6 | | | | | | |
| 当初予算 | 23.4 | 第1次補正予算 | 25.7 | | | | | | |
| 第1次補正予算 | 0.1 | 第2次補正予算 | 31.9 | | | | | | |
| 第2次補正予算 | 0.5 | 第3次補正予算 | 22.4 | | | | | | |
| 合 計 | 175.7 (100.0%) | 合 計 | 175.7 | (100.0%) | | | | | |
| [当初予算(102.7 兆] | [当初予算(102.7 兆円)に比して 73.0 兆円増(+ 71.1%)] | | | | | | | | |

資料:財務省「令和 2 年度予算」 (2020 年 12 月 15 日の第 3 次補正予算閣議決定の情報)による。 [https://www.mof.go.jp/budget/budger_workflow/budget/fy2020/fy2020.html] (2021 年 9 月 2 日アクセス)

表 12 「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」の規模(単位: 兆円)

| | 事業 | 財政 | | |
|---------------------------------|------|------|-------------|-----------|
| | 規模 | 支出 | 国・地方 の歳出 | 財政 投融資 |
| 1 新型コロナウイルス感染症の拡大防止 | 35.1 | 22.1 | 22.1 [18.6] | - |
| 2「ウィズコロナ」下での社会経済活動の再開と次なる危機への備え | 10.7 | 9.2 | 9.2 [1.8] | - |
| 3 未来社会を切り拓く「新しい資本主義」の起動 | 28.2 | 19.8 | 14.6 [8.3] | 5.2 |
| 4 防災・減災、国土強靱化推進等、安全・安心確保 | 5.0 | 4.6 | 3.8 [2.9] | 0.8 |
| 合 計 | 78.9 | 55.7 | 49.7 [31.6] | 6.0 |

注:1)「国・地方の歳出」のうち国費は43.7兆円。うち2021年度補正予算31.9兆円。

[] は、国の2021年度一般会計補正予算への計上額。

資料:内閣府「経済対策等」。[https://www5.cao.go.jp/keizai1/keizaitaisaku/keizaitaisaku.html] (2022 年 3 月 15 日 アクセス)。

表 13 2021 年度補正後予算の全体フレーム (単位: 兆円)

| 歳 | 出 | | | 歳 入 |
|-----------|---------------|----------|---------|--------------------|
| 一般歳出(政策経 | 叏) 98.3 | (69.0%) | 税収 | 63.9 (44.8%) |
| 当初予算 66. | 9 | | 当初予算 | 57.4(当初歳入比 53.9%) |
| 補正予算 31. | 4 (←経 | 済対策等) | 補正予算 | <u>6.4</u> (←自然増収) |
| 地方交付税交付金等 | 手 19.6 | (13.7%) | その他収入 | 13.1 (9.2%) |
| 当初予算 15. | 9 | | 当初予算 | 5.6 |
| 補正予算 3. | 6 | | 補正予算 | 7.5 (←前年度剰余金等) |
| 国債費 | 24.7 | (17.3%) | 公債金(借金) | 65.7 (46.0%) |
| 当初予算 23. | 8 | | 当初予算 | 43.6(当初歳入比 40.9%) |
| 補正予算 0. | 9 | | 補正予算 | <u>22.1</u> |
| 合 計 | 142.6 | (100.0%) | 合 計 | 142.6 (100.0%) |
| 当初予算 106. | 6 | | 当初予算 | 106.6 |
| 補正予算 36. | 0 | | 補正予算 | 36.0 |

資料: 財務省「令和3年度補正予算」(政府案) 資料。(2021年11月26日アクセス) [https://www.mof.go.jp/policy/budget/budger_workflow/budget/fy2021/20211125201916.html] ように、経済対策関係で一般歳出を31.4 兆円追加しています。ここではもちろん医療対策もありますが、どちらかといえば経済対策、つまり生活保障、成長促進・分配、あるいは防災・減災、国土強靱化などに重点がおかれています。それに伴ってまた公債を22.1 兆円追加発行し、歳入の46.0%が公債という状態になっています。

ただし、公債、ここでは国の話なので国債について言うならば、日本銀行が国債を大量に購入しており、表 14 にあるとおり、2021 年 9 月時点で中央銀行つまり日銀が国債・財投債のうち 513.4 兆円、全体の 48.1%を持っています。それに合わせて、表 15 にあるように、日銀は 2022 年 2 月末時点で資産として長期国債を 516.3 兆円持っていて、逆に負債を見ると、民間金融機関の日銀当座預金が 539.7 兆円あるという形になっています。

では、日銀はなぜそんなことをやっているのか。それはインフレターゲティングというわけです。物価上昇率を2%まで引き上げるために国債を買うのだと言ってきました。

それによって、表 16 に示したとおり、マネタリーベースは 2022 年 1 月には 662.7 兆円と、日銀の異次元緩和が始まったときから 4.9 倍に増えています。ところが、マネーストックは――ここに示したのは M2 ですが――1.4 倍で、それほど増えていない。信用乗数は大きく落ち込んでいます。日銀が通貨供給を増やしているのは間違いないけれども、有効需

表 14 国債・財投債の保有者 (単位:億円)

| | 2013年 | | 2021年 | | |
|-----------|-----------|---------|------------|---------|------------|
| | 3月末 | 構成比 | 9月末 | 構成比 | B - A |
| | A | (%) | В | (%) | |
| 中央銀行 | 938,679 | (11.5) | 5,133,836 | (48.1) | 4,195,157 |
| 預金取扱機関 | 3,175,162 | (39.1) | 1,234,312 | (11.6) | -1,940,850 |
| 証券投資信託 | 32,685 | (0.4) | 157,593 | (1.5) | 124,908 |
| 保険・年金基金 | 2,248,956 | (27.7) | 2,487,294 | (23.3) | 238,338 |
| 民間非金融法人企業 | 99,224 | (1.2) | 66,018 | (0.6) | -33,206 |
| 家計 | 228,567 | (2.8) | 130,680 | (1.2) | -97,887 |
| 海外 | 361,736 | (4.5) | 809,932 | (7.6) | 448,196 |
| その他 | 1,043,255 | (12.8) | 650,540 | (5.2) | -392,715 |
| 合 計 | 8,128,264 | (100.0) | 10,670,205 | (100.0) | 2,541,941 |

注 1) 本表の「国債」は長期国債を、「財投債」は財政投融資特別会計国債を指す。

資料:日本銀行『資金循環統計』の「金融資産・負債残高表」より作成。

表 15 日本銀行の長期国債保有高、当座預金残高及び発行銀行券(単位:億円)

| | 総資産 | うち 長期国債 | (構成比) | 当座預金 残高 | 発行銀行券 |
|------------|-----------|------------|--------|------------|-----------|
| 2013年3月末 ① | 1,643,123 | 913,492 | (55.6) | 581,289 | 833,783 |
| 2020年3月末 ② | 6,044,326 | 4,735,414 | (78.3) | 3,952,560 | 1,096,166 |
| 2022年2月末 ③ | 7,305,554 | 5,162,636 | (70.7) | 5,397,075 | 1,192,174 |
| 増加額 ①⇒② | 4,401,203 | 3,821,921 | | 3,371,271 | 262,383 |
| ②⇒③ | 1,261,228 | 427,222 | | 1,444,515 | 96,008 |

注:1)()は、日本銀行の総資産に占める長期国債の構成比(%)。

資料:日本銀行「営業毎旬報告」により作成。

要が不足しているために民間貸出は増えない。そうすると景気回復にも寄与しないので物価上昇にも結びつかない。民間金融機関の日銀当座預金だけがどんどん増えてきたのです。

表 17 にあるように、2010 年代後半から物価は上昇しませんでした。ただし、最近は傾向が変わりました。2022 年 1 月の消費者物価の対前年同月比を見ると、食料とエネルギーの価格は上昇しています。ただし、2021 年 4 月に携帯電話の料金を値下げしたために通信が物価を 2021 年 1 月と比べて 1.5%引き下げたことになっているので、それを除けば現在の消費者物価上昇率はほぼ 2%です。さらに、企業物価指数も昨年 11 月からは前年同月比で 9%程度上昇しているので (日本銀行調査統計局「企業物価指数 (2022 年 2 月速報)」 2022 年 3 月 10 日発表)、今後、仕入価格の上昇が小売価格に転嫁される可能性は当然あります。

日銀が続けてきた超低金利政策は、国債の利払い費負担を軽減している面もありますが、同時に、低金利は民間金融機関の経営も圧迫しています。もし景気が回復する、もしくは供給制約があって物価が上昇すれば、日銀の国債購入は終わるわけで、出口戦略が取られてアメリカのように国債が売却されれば当座預金は取り崩される。そうすると、金利が上昇することによって日銀の保有国債は値下がりする。それによってキャピタルロスをこうむるということになります。もし利上げをやっていけば、国債利回りとの間で逆ザヤが発

| 表 10 マイクリーベース、マイーストック及び負出金の推移(単位・場口) | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|-----------|------------------|-----------|-------|-------|--|--|--|--|--|--|
| | マネタリーベース | マネーストック [M 2] | 貸出金 | 信用乗数 | C/A | | | | | | |
| | A | В | С | B/A | | | | | | | |
| 2013年3月 ① | 1,347,413 | 8,338,735 | 4,230,789 | 6.189 | 3.140 | | | | | | |
| 2020年3月 ② | 5,078,486 | 11,443,190 | 5,132,506 | 2.056 | 1.011 | | | | | | |
| 2022年1月 ③ | 6,627,169 | 11,813,560 | 5,468,956 | 1.783 | 0.825 | | | | | | |
| 伸び率 (倍) ①⇒③ | 4.918 | 1.417 | 1.293 | | | | | | | | |

表 16 マネタリーベース、マネーストック及び貸出金の推移(単位:億円)

注:1) 金額は各月の平均残高。

-0.7

- 2) マネタリーベースは、発行銀行券・貨幣流通高及び日銀当座預金の合計。
 - 3) M 2 は、現金通貨・預金通貨・準通貨及びCD(発行者は国内銀行等)の合計。

-0.7

4) 貸出金は、国内銀行の銀行勘定と信託勘定の合計。

資料:日本銀行時系列統計データ検索サイト。[https://www.stat-search.boj.or.jp/] (2022年3月15日アクセス)

2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 年 0.0 2.7 0.7 0.5 0.9 0.5 0.0 0.4-0.1 -0.22022年 1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12 月 2021年 1月

-0.3

-0.4

0.3

0.1

0.6

0.8

0.5

表 17 消費者物価上昇率(前年同月比。%)

○ 2022 年 1 月の物価上昇(総合 0.5%)の主な内訳(%)

-0.4

-1.1

-0.5

| | 食料 | | エネルギー | | | 住居 | 被服· | 教育 | 教養 | 通信 | |
|-----|------|------|-------|------|------|-------|------|------|------|------|-------|
| | | 生鮮食品 | | 電気代 | がス代 | ガ ソリン | 1生/白 | 履物 | 叙目 | 娯楽 | 世 信 |
| 上昇率 | 2.1 | 6.5 | 17.9 | 15.9 | 13.2 | 22.0 | 0.3 | 1.3 | 1.2 | 0.6 | -34.0 |
| 寄与度 | 0.54 | 0.26 | 1.23 | 0.51 | 0.19 | 0.40 | 0.06 | 0.04 | 0.04 | 0.06 | -1.51 |

-0.4

資料:総務省統計局「消費者物価指数 (CPI)」。[https://www.stat.go.jp/data/cpi/] (2022 年 3 月 14 日アクセス)

生して損失が発生します。2016年2月以来、10年物国債の利回りは0.1%台もしくはそれ以下で、マイナス金利になったこともありますが、今年に入って上昇し、3月中旬には0.2%台になっています(財務省ウェブサイト「国債金利情報」による)。まだアメリカと比べると10分の1ですが、これがどこまで上がるかという問題があります。もし金利が上昇した段階でも国が財政赤字から脱却していなければ、公債費が急増して財政が逼迫する。それに対して、日銀が「財政ファイナンス」として国債を買えば、物価がさらに上昇してしまいます。

内閣府は、政府の成長戦略にそった経済成長が実現すれば、今のまま財政運営を続ければ、2026年にはプライマリーバランスの黒字化が達成されると試算していますが(内閣府「中長期の経済財政に関する試算」2022年1月14日)、民間のエコノミストあるいは国際機関の予想はもっと厳しいものです。内閣府の試算は、今後、補正予算は組まれない、また物価上昇による金融引き締めは行われないという仮定に基づいていますが、そううまくはいかないと私は思います。

アイケングリーンなどは、日本の場合は例外的に家計の貯蓄が大きいうえ、企業が投資に慎重であるため、政府債務が巨額でも低金利を維持できており、財政は破綻していないのだ、と論じています(B. Eichengreen, A. El-Ganainy, R. Esteves and K.J. Mitchener, In Defense of Public Debt, New York: Oxford University Press, 2021, p. 217)。ただし、表 18 からわかるように、日本の家計貯蓄率は、1990年代までは高かったと言ってもいいけれども、2000年以降はかなり下がっており、他国と比べて決して高くはありません。結局、表 19に示したとおり、日本は経済成長率が低い。つまり投資・消費が少ないために低金利なのだと思います。

もちろん財政民主主義の問題もあります。日本のコロナ対策財政は大規模な補正予算と 予備費に依存しています。補正予算は「緊急」と「大規模」ということで、とにかくお金

| 年 | アメ リカ | カナダ | イギ リス | ドイツ | フラ ンス | スペ イン | イタ リア | スウェ ーデン | デンマ ーク | 日本 |
|------|----------|------|----------|------|----------|----------|----------|------------|-----------|------|
| 1995 | 7.2 | 8.7 | 10.0 | 11.4 | 9.1 | 4.9 | 16.2 | 4.9 | -0.7 | 11.6 |
| 2000 | 4.9 | 5.0 | 4.1 | 9.3 | 8.7 | 6.6 | 7.4 | 0.4 | -5.7 | 8.1 |
| 2010 | 6.5 | 4.3 | 6.2 | 10.3 | 10.5 | 5.1 | 3.9 | 9.8 | 1.8 | 3.3 |
| 2019 | 7.9 | 2.0 | -1.6 | 10.8 | 9.2 | 4.2 | 2.4 | 15.6 | 3.6 | 3.2 |
| 2020 | 17.1 | 14.4 | 7.5 | 16.1 | 15.7 | 10.8 | 10.2 | 17.1 | 5.8 | 12.1 |

表 18 家計貯蓄率の推移(%)

資料:OECD Data, Household Accounts. [https://data.oecd.org/hha/household-savings.htm] (2022 年 3 月 13 日アクセス)

表 19 GDP の変化 (2015 年価格・購買力調整済) (単位:十億米ドル)

| 年 | アメ リカ | カナダ | イギ リス | ドイツ | フラ ンス | スペ イン | イタ リア | スウェ ーデン | デンマ ーク | 日本 |
|------------|----------|-------|----------|-------|----------|----------|----------|------------|-----------|-------|
| 2012 | 17,016 | 1,505 | 2,595 | 3,733 | 2,648 | 1,562 | 2,265 | 443 | 266 | 5,005 |
| 2019 | 19,925 | 1,732 | 3,016 | 4,170 | 2,916 | 1,796 | 2,341 | 524 | 308 | 5,345 |
| 増減率 (%) | 17.1 | 15.1 | 16.2 | 11.7 | 10.1 | 15.0 | 3.3 | 18.1 | 16.1 | 6.8 |

資料: OECD. Stat, National Accounts at a Glance. [https://stats.oecd.org/] (2022 年 3 月 15 日アクセス)

をたくさん使う方がいいという発想があったと思います。しかし、予算編成という観点から見ると、査定の厳密さがどうだったかを再検証する必要があります。さらに、10兆円単位の予備費を積んでいますが、それを使ってしまった後は国会が事後承認しなくても支出そのものは取り消せない。これは財政民主主義の観点から問題です。それから、長期国債に依存して財政をやっていくこと自体、将来世代に対する責任の問題があります。

最後に、日本が景気回復時に税収が大きく伸びる税制を目指して増税を行うとすれば、 所得税であれば課税ベースの拡大、金融所得税の強化、あるいは復興増税と同様の所得税 付加税などがあります。法人税であれば最近話題になっている国際協調による税率引き上 げもあります。あるいはカーボンプライシングつまり炭素税、デジタルサービスタックス、 金融取引税、手法はいろいろあるので、そういったことがこれから議論になると思います (税制改革のポイントについて、池上前掲論文、48 頁参照)。

コロナ対策の財政政策は、日本についてもアメリカについても、大きな債務を上乗せしています。そのとき、アメリカのバイデン政権は税制改革つまり財源措置もあわせて提案しているので、将来への責任を取る態度も見られます。ところが、日本の場合、お金やモノやサービスを配るという話ばかりで、財源をどうするかは言わない。それは責任ある財政運営とは言い難い。特に日本はこれまで物価を上げるためのインフレターゲティングを掲げてきたので、エネルギー価格の上昇と供給制約、金利上昇の問題を考える場合、政府債務の処理にも取り組まなければならなくなると考えます。

■「コロナ禍における失業・困窮・自殺と社会保障」

安藤 道人(本学経済学部准教授)

マクロ財政の話は池上先生が今回されるということで、私はもう少し対象を限定した話をしようと思います。内容としては、『「コロナ禍と『三層のセーフティネット』」という内容について話したいと思います。

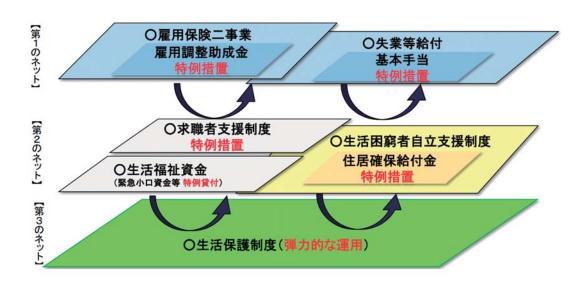
まず、図1は、最近の財政制度等審議会(以下、財政審)の資料で提出されたポンチ絵です。ここに、第1のネット、第2のネット、第3のネットという形で説明があります。これは、結構昔から似たようなポンチ絵ですが、図2の2015年のポンチ絵と比べると面白いです。これはそもそも何のポンチ絵かというと、雇用のセーフティネットあるいは雇用と生活のセーフティネットと言われますが、第一層の雇用保険と第三層の生活保護と、その間の、さまざまなものが含まれているものの知名度があまり高くない第二層で、この3層のセーフティネットで、失業や就業支援の対応をするというイメージの図です。

このポンチ絵が初めて出てきたのがいつかはわかりませんが、私の知る限りでは、生活 困窮者自立支援制度の議論がでてきて、これが第二層として位置づけられました。つまり、 生活困窮者自立支援制度は、生活保護制度の見直しの議論が2010年代くらいに出てきた ときに、生活保護の一歩手前の第二のセーフティネットという話が明示的になされるよう になりました。

2015年から7年たった現在、どうなったかというと、コロナ禍でこのポンチ絵が少し

変わってきています。この間、何回か、この三層のセーフティネットの図は変わっていますが、最新版が図1になります。何が変わっているかというと、それぞれの層が具体的になっています。やはり二層目のセーフティネットにいろいろと書き込まれるようになりました。生活困窮者対策は、生活困窮者自立支援制度を中心に展開されるようになり、いろいろなプログラムがあります。それらが図1に書き込まれるようになっています。例えば、求職者支援制度だけが、そこに生活福祉資金という、以前から存在するもののコロナ禍の

このポンチ絵を知っていますか?

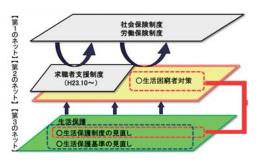


出典:財政制度等審議会「財政健全化に向けた建議」(2021年5月21日)の参考資料II https://www.mof.go.jp/about_mof/councils/fiscal_system_council/sub-of_fiscal_system/report/zaiseia20210521/index.html

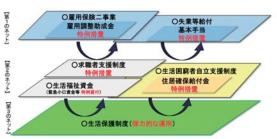
図 1

ポンチ絵の「進化」

2015年



出典:厚生労働省(2015)生活困窮者自立支援制度について https://www.mhlw.go.jp/file/06-Selsakujouhou-12000000-Shakaiengokyoku-Shakai/2707seikatukonnkyuushajiritsusiennseidonituite.pdf 2021年



出典:財政制度等審議会「財政健全化に向けた建議」(2021年5月21日)の参 考資料II

https://www.mof.go.jp/about_mof/councils/fiscal_system_council/subof_fiscal_system/report/zaiseia20210521/index.html

特例貸付ということで利用者が大きく増えた制度がこの二層目に書き込まれています。あ とは住居確保給付金という、これもコロナ禍前から存在はしますが、コロナ禍でよく言及 されるようになった制度も明示的に記載されています。

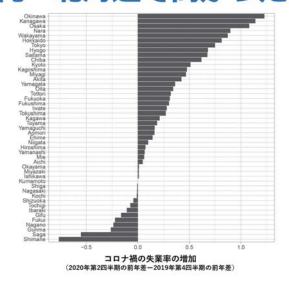
財務省や財政審が何を考えているのかはよくわからないところがありますが、昨年の財政審の建議にはいろいろなことが書かれています。とくに、第二層をもう少ししっかりしていくなど、平時において切れ目のないセーフティネットを整備していくことが不可欠、そういうことを財政審が書いています。雇用や生活のセーフティネットということで、主に現役層と呼ばれる人々が失業したり、収入を得る機会が失われたときに、どうするか。これまで雇用保険と生活保護の間のセーフティネットがあまりないということがずっと言われてきた中で、この第二のネットを何らかの形で拡充しようというのが現在の動きです。

今日は、第二層のセーフティネットに注意をしながら、3つのテーマについて、少しずつお話したいと思っています。Part 1 は、コロナ禍において、特に短期的な初期のコロナ禍のショックがどう三層のセーフティネット利用や自殺と関連していたのか、という話です。Part 2 は、もう少し長めのスパンで、コロナ禍で三層のセーフティネットに何が起こったかということをご紹介しします。Part 3 では、この第二層のセーフティネットについて、政策的にどう考えたらよいのかについて議論したいと思います。

まず Part 1 です。コロナ禍で失業ショックがあったことには異論はないと思いますが、 その失業ショックが自殺増やセーフティネット利用増とどう関係しているかを検証しました。この論文は PLOS ONE という雑誌に刊行予定です。

どのように失業ショックと自殺増・セーフティネット増の関係を検証しているかというと、2020年の第2四半期、つまり、第一波があって緊急事態宣言が出た4月から6月あたりの期間の失業ショックの都道府県間の違いと、自殺増やセーフティネット増の都道府

2020年Q2の失業ショックは都市圏と沖縄・北海道で高かった



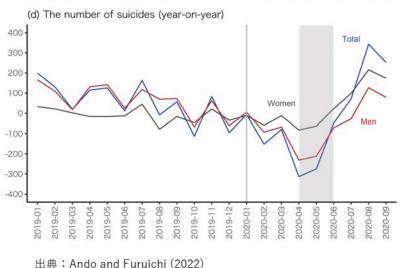
- 一回目の緊急事態宣言前後 (2020年Q2)のときのコロナによる失業ショックを都 道府県ごとに数値化
- 沖縄が最も高く、神奈川、 大阪、奈良、和歌山、北海 道、東京、兵庫、埼玉、千 葉、京都と続く。
- 大都市圏と観光産業地域で 失業ショックは大きい

出典: Ando and Furuichi (2022)

県間の違いの相関を検証しています。

失業ショックの地域差を、図3に示しています。これは簡単に言うと、失業率がどのぐらい増加したのかというのを計算して、そこからそれ以前の元々の失業率トレンド分を引いたものです。その結果、沖縄、神奈川、大阪、奈良という順番になっていますが首都圏や関西経済圏、そして沖縄や北海道が相対的に大きなショックを受けたことがわかります。一方、自殺はその間にどう推移してかというと、図4に示すように、2020年第二四半期は、むしろ自殺率の対前年度差は一端下がっており、その後にその後に上昇しています。

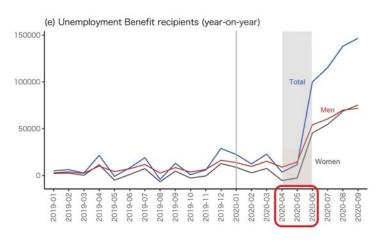
自殺は2020年7月以降に増加



- 一回目の緊急 事態宣言前後 の月ごとの自 殺者数(人) の推移
- 対前年同月と の差の推移

図 4

第一層:失業給付は6月以降に増加



- 対前年同月との差で みると、2020年6月 以降に急上昇してい るのが分かる。
- 男女別の動きは似ている。

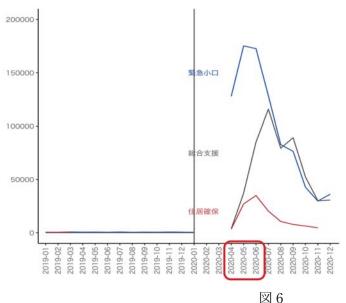
出典:雇用保険事業月報に基づき著者計算

出典: Ando and Furuichi (2022)

また第一層のセーフティネットすなわち失業給付に関しては、図5をみると、2020年6月、7月、8月と、失業給付の基本手当、つまり失業給付のメインの部分を受給している人がかなり増えました。このグラフは対前年同月との差で見ているのですが、トレンドとしてはコロナ前はゼロ近傍、つまり前年同月と同じぐらいの感じだったわけです。ところが、コロナ禍が始まると一気に前年と比べて15万人くらい多くの人々が基本手当を受給をするようになりました。日本の場合、とくに非正規労働者などでは失業給付の受給率が低いと予想されるため、この失業給付の増加が、コロナ禍の失業ショックの大きさをそのまま表しているわけではないですが、失業給付だけを見ても、これだけ影響があったことがわかります。

また、あと一番ドラスティックなのは、第二層のセーフティネット部分です。先ほどのイントロでお見せした財政審資料でもわざわざ言及されているように、第二層のセーフティネットはかなり激しく増えました。図6には、総合福祉資金の貸付制度と住居確保給付金の全国レベルの推移を示しています。まず、コロナ禍前のデータがゼロに張りついてますが、これはデータがないわけではないです。住居確保給付金だけは2019年の1~3月までしかデータがないのですが、他は2020年の2月と3月を除いて全部データがあります。ですが、あまりにもコロナ禍での増加が大きすぎて、コロナ禍前の数百件くらいの数値がほとんどゼロにしか見えなくなっています。ところが、コロナが始まって、総合福祉資金については「特例貸付」という制度にして、厚労省もウェブサイトの目立つところにドンと告知するようになり、1回つかえる緊急小口資金や、最大9ヶ月使える総合支援資金も、その両方がかなり増えました。さらに、住居確保給付金と呼ばれる期限付き家賃補助みたいな制度も、貸付ほどではないですが、かなり増えたことが見て取れると思います。このように、第二層は、コロナ禍の初期において、相当大きな役割を果たしました。

第二層:貸付と家賃補助は急激に増加



- ●緊急小口資金:20万円以内の貸付
- ●総合支援資金:月15-20万円以内の 貸付を3か月(最大9か月)
- (二人以上世帯なら**最大で200万円**の 貸付)
- ●**住居確保給付金**:家賃額を原則3か月、最大9か月支給

12

出典:厚生労働省提供データより著者計算

最後に、第三層のセーフティネットすなわち生活保護についてです。生活保護に関して は、コロナ禍でも何も生じなかったという議論が結構あり、私も当初はそういう認識をし ていました。しかし、何も生じていないように見えるのは、生活保護には高齢者世帯がか なり多く、その高齢者世帯の減少トレンドなどがあるから、という理由もあります。従っ て、図7のように、世帯類型別に受給世帯数の対前年同月差でみると、「その他世帯」だ けが、コロナ禍が始まったあとにクリアに増加していることがわかります。つまり、生活 保護がコロナ禍にあまり反応しなかったように見えるのは、もちろんそういう側面はある、 総計ではなく世帯類型別に見ていくと、コロナ禍の影響を受けたと考えられる層では受給 が増えています。「その他世帯」の具体的な数値を見ると、コロナ禍前は対前年同月差で -5000 くらいの減少トレンドだったものが、反転して +5000 くらいになっています。つま り、単純に考えれば、コロナ禍前の減少トレンドが続いた場合と比べると、+10000 くら いの増加になっています。

図8は、回帰分析の結果です。これは簡単に言うと、2020年の第2四半期に起こった 失業ショックと月ごとの自殺率の増加の相関を見ています。まず、2020年の第2四半期 の失業増は、当然コロナ禍前の自殺率の増加とは関係ないはずで、コロナ禍前には相関は だいたいゼロになっています。一方、コロナ禍後は、特に 2020 年7月になると、明瞭な 正の相関が出ており、これはコロナ禍の失業ショックと 2020 年 7 月の自殺増には正の関 係があることを示唆しています。また、男女別でみても、この正の相関やその大きさはあ まり変わらず観察されます。

また、図9では、同じような分析を、第一層から第三層のセーフティネット利用につい ても検証しています。その結果、コロナ禍の失業ショックが、第一層から第三層までのセー フティネットにプラスの影響を与えたことが示唆される結果になっています。失業給付や

第三層:生活保護は「現役世代」が増加



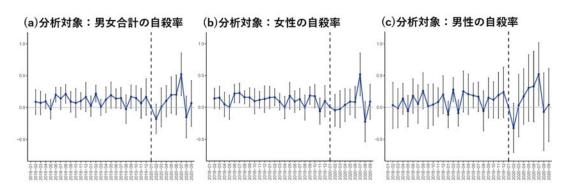
- 「現役世代」が多く含 まれる「その他の世 帯」の減少傾向が、第 一波以降、増加傾向に 転じた。
- 毎月の増減の傾向が、 マイナス5000からプラ ス5000に。
- 母子世帯に大きな変化 が見られない理由は不 明

出典: 『被保護者調査』の月次 調査の速報値より著者作成

特例貸付のみならず、生活保護も、コロナ禍当初はそうでもなかったものが、じわじわと 失業ショックの影響が効き始め、2020年の9月頃には、規模感として大きいかはともかく、 結構クリアな結果になっています。なお総合支援資金以外の第二層のセーフティネットも 分析していますが、それらについては、結果が不安定でなんともいえない、という感じで す。

図 10 はこの研究のまとめです。1,000 万人くらいの人口規模の地域で失業率ショックの大きさが 1%ポイントだったとき、つまりコロナ禍による失業率の上昇が 1%ポイントぐらいだったときに、どういうことが起こっていたと解釈すると、そういう地域では、自殺

分析結果: 2020Q2の失業増と自殺率の関係

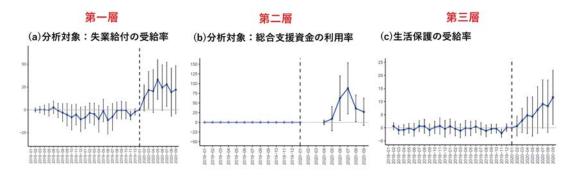


- 2020年Q2の失業ショックは、男女ともに**2020年7月の自殺増と正の相関**
- 短期的な関連性のみ観察される
- 固定効果と都道府県トレンドと観察可能な交絡要因を除去したモデル

出典: Ando and Furuichi (2022)

図 8

分析結果: 2020Q2の失業増とセーフティネット利用増の関係



- 2020年O2の失業ショックは2020年O3のセーフティネット利用と正の相関
- 2020年Q3の推定値は、失業給付(一層)は横ばい、総合支援資金貸付(二層)は減少傾向、生活保護(三層)は増加傾向
- 固定効果と都道府県トレンドと観察可能な交絡要因を除去したモデル 出典: Ando and Furuichi (2022)

者が52人増え、第一層の失業給付は3,000人ぐらい増え、第二層の総合支援資金貸付は9,000人ぐらい増え、第三層の生活保護受給は1,000人ぐらい増えたということが言えます。これは計量分析の推定値に基づく試算値であり、これが事実だと言えるわけではないですが、規模感としてはこんな感じです。つまり、三層のセーフティネットのどれもが増えたということです。

次に、Part 2 についてお話致します。(以下、一部省略)

最後に、Part 3の内容についてお話しします。これまでの結果を踏まえつつ、コロナ禍でにわかに利用された第二層のセーフティネットについてどう考えたらいいのか、少し私見問題提起をしたいと思います。第二層のセーフティネットは、貸付も住居確保給付金も期限付きです。これらの制度はコロナ禍前から存在し、コロナ禍の特例措置ということでより多くの人が使えるようになり、その結果、利用が大きく増えました。これらの制度は一時的な生活困窮を想定した制度設計になっており、コロナ禍が早く終わるのであれば、括弧付きのセーフティネットとしてそれなりに機能したと思います。しかし、コロナ禍の長期化はあまり想定されていなかっただろうと思います。もちろん、コロナの第一波のときのような激しい失業ショックはその後は観察されていませんが、雇用環境が悪い状態がじわじわ続く場合での恒久的な生活困窮層にはなかなか役に立ちません。あるいは、役に立つにしても、期間限定だし、借金を背負うし、生活保護に移行できるかというといろいろな事情があってそう簡単ではありません。

第二層のセーフティネットは、このような恒常的な低所得者や不安定層の支援は想定していないつくりになっています。従って、もう少し、一時的な困窮ではなくて恒常的な困窮状態にある人たちへの支援というのに転換する必要が本来はあると思います。あるいは、緊急一時支援にしても、せめて一括給付枠を増やすことができないか、とも思います。例えば貸付をめいっぱい 200 万円借りても、その後も安定した職業に就けるという保証はあ

Ando and Furuichi (2022)のまとめ

- ・人口1000万人の地域(神奈川や大阪より少し多いレベル) において、2020年Q2の失業率ショックが1%ポイント(神奈川や大阪レベル)だと、2020年の7月の1ヶ月間に、下記の規模の自殺増やセーフティネット利用増が生じたという推定結果。
 - •52人の自殺増
 - 2,790人の失業給付受給者増(第一層)
 - ・8,780人の総合支援資金貸付の利用増(第二層の一部)
 - ・970人の生活保護受給者増(第三層)

りません。そのときに200万円の返済を続けながら生活しなければいけないのはやはり大変なので、せめて一括給付枠をもう少し大きくするというのは論点としてあると思います。

また、これは最近よく言われますが、恒久的な住宅手当制度を創設できないかという論点があります。住居確保給付金は9カ月という期間限定であり、この住居確保給付金を住宅手当に転換すべきという議論もあるようです。個人的には、これは制度設計的な問題で簡単に転換はできないと思うのですが、住居確保給付金と別立てにするのかどうかともかく、もう少し長期の、あるいは恒久的な住宅手当制度については、やはり検討すべき時期に来ていると思います。コロナ禍において第二層のセーフティネットを利用している層は、必ずしも現在の労働市場にうまくもどっていって、そこだけで安定した所得を維持し続けられる人たちばかりではないと思うので、より恒久的な所得保障としての住宅手当を検討しなければいけない時期に来ていると私は思っています。

さらに踏み込むならば、この三層のセーフティネットというのは、基本的に、現役層の 雇用喪失・所得喪失に備えるということが想定されているという限界があります。もちろ ん生活保護はそれだけではないですが、少なくともこの最初に見せた財政審のポンチ絵 (図1)では、生活保護も含めて、雇用のセーフティネットというのがイメージされてい ます。

しかし、一時的か恒久的かに限らず、生活資金や家賃補助が必要な人は、必ずしも失業者やワーキングプアに限りません。たとえば、病気や介護や進学を理由にして、一時的な現金給付や貸付が必要な人や、いろいろな理由で働けないという人もいるわけです。そういう人たちにまでさらに対象を広げるということを考えると、そもそもこの三層のセーフティネットという雇用を軸にした制度で、第二層の一時的給付を恒久化していくという発想だけだと、限界があります。

そこまで考えると、一時的な支援という選択肢を残しつつ、恒久的な所得保障や生活保障をどう考えていくかという問題にやはり行き着きます。もちろん、今、どこまでこの議論を進められるかわかりませんが、雇用のセーフティネットという枠組みの中で一層、二層、三層とやっているものを全部おじゃんにするという話ではなく、一時的なものではなく、もう少し恒久的な所得保障・生活保障を、無所得・低所得の現役世代を中心に考えていく必要はあると思います。

今回、Part 1 と Part 2 ではデータばかりお見せしましたが、そこで見えてきたのは、今回のような雇用ショックがあったときに、一定の層の人が大幅に利用するようになるセーフティネットがやはりあるということです。つまり、雇用ショックに対して脆弱な層のセーフティネット・ニーズがあるということが、より可視化されたと思います。このようなセーフティネット・ニーズは、コロナ禍でなくても存在するものですし、また一定以上の期間持続することもあります。したがって、政策論としても、一時的に何とかするという発想に加えて、より恒久的な制度をどう構築していくかという議論も進める必要があると考えています。

■「コロナ禍で顕在化した医療提供体制の課題と今後の展望」

大津 唯(埼玉大学大学院人文社会科学研究科准教授)

○大津:埼玉大学の大津と申します。よろしくお願いいたします。私は2014年度から2015年度の途中まで立教大学の経済学部に助教として在籍をさせていただき、当時お世話になった先生方にはこの場を借りて改めて感謝申し上げたいと思います。今日またこのような機会をいただき、ありがとうございます。

私の方では、コロナ禍で明らかになった医療提供体制の課題についてお話していきます。 具体的には、コロナ禍で医療の受け入れ体制に問題が起き、病床逼迫、あるいはより強い言葉で医療崩壊が起きたと指摘されていますが、実際に何が起きたのかということをまずデータで確認してみたいと思います。その後、病床逼迫とか医療崩壊と呼ばれるような状況をどうして防ぐことができなかったのか、その原因は日本の医療制度の構造にあると私は考えておりますが、どういう構造的な課題があるのか、それに対してどのような解決策が考えられるか、という順でお話をしていきます。

1. コロナ禍で何が起きたのか

何が起きたかということについては、皆さんよくご存じだとは思います。2020年4月の第1波の時点で、既に「病床切迫」という言葉が使った記事が出ています。昨年の夏が一番ひどかったと思いますが、この時期は「医療崩壊」が各地で起き、33都道府県で病床の過半数が埋まってしまったことも報道されています。

東京都の入院患者数はピーク時で 4,000 人を超え、重症患者数は 300 人に迫っていました。一見それほど多くないように感じられるかもしれませんが、これが実際に日本の入院 医療体制をパンクさせてしまいました。その代表的な指標が病床使用率です。東京都では 2 度、酷かった時期があり、1 つは昨年の 1 月から 2 月にかけてで、重症者用の病床使用率が 100%を超えて、文字どおり溢れているような状況でした。昨年の夏も重症者用の病床使用率が 100%に近いような状況で、入院が必要な人、特に重症者の受け入れが難しい状況が起きていました。

この病床使用率を抑えることが重要で、そのためには、分子である患者数を減らすか、分母である病床を増やすか、しかありません。患者数を減らすためには、例えば入院対象者を制限することが考えられます。軽症の患者さんは、病院ではなくホテルや自宅で療養するということです。入院期間を短縮化することも考えられます。これは色々と難しいところもありますが、退院の要件を緩和することと、もう1つ無視できないのが延命治療です。現場の話だと、「延命治療をしないなら入院を受け入れられる、延命治療をするなら受け入れられない」というようなことが、実際に起きていたそうです。延命治療するとなればかなり入院期間が長くなり、その間、病床を埋めてしまうので、病床が逼迫した時期にはそういったこともあったようです。それから、これは治療薬の開発にも関わりますが、重症化を予防すること。そして、最後はそもそも感染を増やさないということ。こういったことを通じて患者数を減らすことは、日本でも試みられてきました。一方で、そもそも病床を増やすことはできなかったのか、という話もあります。国や都道府県は病床を増や

すということを盛んに言ってきましたが、実際には思うように増やすことができませんで した。ここからは、それができなかったのはなぜなのか、ということを考えていきたいと 思います。

2. なぜ病床逼迫を防げなかったのか

病床逼迫を防げなかった理由について、ここではよくある4つの「誤解」、「誤解」とは 言い切れないかもしれませんが、ここではあえて「誤解」として、取り上げてみたいと思 います。

1つ目は病床数の問題です。これは初期に聞かれましたが、「日本の病床数は世界一なのだから、本来なら病床逼迫が起こるはずがないではないか」という議論です。日本の病床数が世界一多いというのは、事実です。病床というのは、物理的にベッドがあれば良いというだけではなくて、実際にスタッフも含めて受け入れ体制があるかどうかということが重要で、入院患者を何人受け入れられるかという数が病床数ということになります。そして、人口1,000人当たりの病床数を主要国と比較したグラフを見ると、明らかに日本が突出しており、米国と比べると約5倍です。一見すると、日本はかなり病床が潤沢に思えます。ただ、患者1人当たりの入院日数も、日本だけが突出しています。他の国は患者1人当たりの入院期間が5~7日ですが、日本はその2倍以上の16.1日と、かなり長くなっています。つまり、病床数が世界一だというのは事実ですが、これは診療密度の低い患者が入院し続けているというだけなのです。諸外国であれば、ナーシングホームや介護施設に移っているような人も、病院にとどまっている。その結果、1人当たりの病床数も多くなっているということです。

人口千人当たりの医師数を見ると、日本は特に高くはありません。むしろ、他の国に比べて少し低い傾向にあります。入院の受け入れ体制においては看護師の確保も非常に重要ですが、人口千人当たりの看護師数も、日本は特に高くはありません。ということで、病床数は確かに世界一多いので、一見たくさん入院させることができるように思えますが、実際には医師数や看護師数は先進国に比べて多くはありませんので、病床数が多いからといって日本の入院医療体制が充実しているという訳ではありません。仮に長期で入院している医療密度の低い患者を退院させて、そこにコロナ患者を入院させようとしても、医師や看護師の確保ができないので、実際に受け入れることはできません。ですので、「病床数が世界一多いのだから、コロナの患者を受け入れることができるはずだ」というのは誤解だと言えます。

2つ目の誤解は、「病床逼迫が起きている原因は、日本の病院が民間中心だからだ」というものです。これは、「日本の病院は民間が中心で、その民間病院がコロナ患者の受け入れに消極的であり、しかも国や地方自治体は民間病院に命令をしてコロナ患者を受け入れさせることができないので、これが諸悪の根源だ」という主張です。確かに日本では民間病院の比率が圧倒的に高く、病院の7割が民間による開設です。病床数ベースでみても、6割弱を占めています。なので、民間の病院の受け入れが非常に重要になってくるのは事実です。しかし、データをみると、400 床以上の大病院であれば、公か民に関係なくほと

んどの病院がコロナの患者を受け入れています。200 床以上でも、少し割合は下がりますが、かなり民間病院はコロナ患者を受け入れています。民間の病院でコロナ患者を受け入れていないというのは、中小規模の病院の話です。200 床未満では、公立の病院でも受け入れている割合は低いのです。よく民間病院が悪いと話がありますが、実際には規模が大きい病院ではコロナ患者をかなり受け入れていて、コロナ患者を受け入れていない病院のほとんどは中小規模の病院だということです。

なぜ中小の民間病院がコロナ患者の受け入れに積極的でないのかというと、これもお金の問題や、トップの方針を挙げる人もいます。しかし、実際にはハード面とソフト面の制約が非常に大きいと思います。ハード面の制約とは、そもそも施設が感染症に対応できるようになっていないということです。小さな病院だと、仮に病室が1つ空いていたとしても、そこにコロナの患者さんを受け入れるのは不可能です。隣の部屋にコロナでない患者が入院していたとして、病室は別でもトイレは同じのを使っている、あるいは医師や看護師がコロナ患者の部屋に行き、そのあと隣のコロナでない患者の部屋に行く、ということがもし起きたら、当然院内感染が起きてしまいます。感染症の患者の受け入れは、一定規模以上の病院、できれば病棟を1つコロナ専用にできるような病院でないと、難しいということです。

それから設備の問題です。ただ寝かせておくだけなら、それこそホテル療養と変わりませんので、何らかの治療をできる必要があります。しかし、そのための設備、特に人工呼吸器が揃っているようなところは、どうしても大病院に限られてきます。

ソフト面での制約は、医師や看護師の不足です。しかも、医師免許や看護師免許を持っていれば感染症の患者に対応できるわけではありません。コロナ禍以前はほとんど感染症の患者が日本にはいませんでしたので、感染症の患者、特に重症患者に対応できる人はかなり限られます。

実は、都道府県は法律に基づいて医療機関に患者の受け入れを要請することができます。 けれども医療体制の整っていない病院に都道府県が無理に受け入れさせても、院内感染の リスクが高まります。病床逼迫を緩和させようとして患者を増やしてしまったら、本末転 倒です。

3つ目の誤解は、とにかく補助金を出せば、コロナ患者を受け入れる病院が増えるのではないか、という話です。実際、コロナ禍の1年目は、コロナ患者を受け入れた病院の経営が悪化するという問題が起きました。そこで働く医師や看護師がボーナスを減らされたという話は大きく報道されました。実際、2020年1月と2021年1月を比較したデータでは、コロナ患者を受け入れた病院の赤字の比率が元々は3割台だったのが、一気に5割を超えて、コロナ患者を受け入れたところが経営的には損をするという状況が生じていました。このことを考えると、きちんと財政的な支援を行ってコロナ患者受け入れの経済的なインセンティブをつけることは、重要だろうと思います。実際、国は重症者病床1床当たりについて1日1,500万円以上という巨額な補助金をつけました。

ただ、その結果、いわゆる幽霊病床問題、つまり重症者病床として登録はされているものの、実際には患者を受け入れていない病床が多数発生したことが問題になりました。そ

の一因は、物理的に病床をとりあえず確保しておいても、いざ「今日受け入れられますか」となったときに、そのときに対応できる医師や看護師がいるとは限らないということです。もう1つ、国や都道府県が「病床をいつまでに何床増やします」と言ってきましたが、そのために無理やり積み上げた部分もあるようです。実際、公立・公的病院を中心に、数値目標を達成するために重症者病床を登録したものの、実際には要請されても受け入れられない、そうした病床が多数発生してしまいました。重症者病床に対する補助はきちんと出すべきだとは思いますが、それによって一気に病床が増えて病床逼迫が解決することは期待できません。

最後に、4つ目の誤解です。これは、十分な病床の確保さえできれば問題が解決したと言えるのか、ということです。確かに、病床を増やせば、その分入院できる人が増えます。これは紛うことなき事実ですが、本当のネックは重症患者を治療するためのリソースがとにかく足りないということです。これはよく報道された通りですが、ECMO、人工心肺や人工呼吸器の台数には限りがありますので、それ以上重症患者を治療することはできません。また、人工呼吸器つけたコロナ患者の治療には通常の4倍の人手が必要となるそうで、それなりの規模の病院でも、重症患者を1人受け入れると、重症ではない入院患者を何人か受け入れられなくなるというようなトレードオフが起きているようです。このことも病床逼迫の問題を解決する上で大きな制約になっています。また、繰り返しになりますが、重症患者の対応ができる人はかなり限られています。重症患者に対応するというのは、要は救急救命を行うということになります。救急の現場で働ける医師・看護師は非常に限られています。これは少し研修を受ければできるようになるという話ではなく、数年はかかるような話です。この1、2年間で、しかもコロナ禍で患者を受け入れながら研修も実施するということは、非常に難しい訳です。そのため、重症患者の受け入れ体制を強化するのは、本質的に難しいところがあります。

そもそも、救急医療はコロナ禍以前から慢性的に逼迫をしていました。そこにコロナ禍が発生して重症患者が増えて、あっという間にあふれてしまうというのは、残念ながら、ある意味必然だったということです。

まとめると、コロナ患者を受け入れる能力のある病院が限られており、施設、設備だけではなく医師、看護師の問題もあります。お金をかければすぐに病床が増えるというような次元の問題ではありません。そして、コロナ禍以前から慢性的に救急医療は逼迫した、ということです。

また、医療体制という観点から言うと、中小規模の病院が乱立していることも大きな原因です。救急医療ができる病院というのは限られていて、それなりの規模がないと必要なスタッフや設備を確保することができません。ですが、日本は診療所から徐々に規模を大きくしてきた病院が多く、規模の小さい病院が多いということで、これが限られた医療資源を効率的に配置する上で非常に大きなネックになっています。このことは、もうずっと議論されていることで、ではそのために国は何をしてきたのか、ということについてこの後お話していきます。

3. 医療制度の構造的課題

まずは簡単に、これまでの経緯をおさらいしたいと思います。日本は 1960 年代に国民皆保険体制を整備し、それに合わせて病院の体制も整備をしてきました。それがある意味行き過ぎになってしまったのが 70 年代で、70 歳以上の高齢者の医療費を無料化したことで社会的入院の問題が起こりました。その後、国主導で病床の削減を進め、さらに医学部の定員を減らしていくことが 90 年代に行われました。ところが、これが今度は逆に行き過ぎてしまったのが 2000 年代で、診療科が突然なくなるということが全国各地で頻発して、まさに地域医療崩壊というべき状況が起きてしまいました。特に救急では、今まで救急車で 5 分、10 分で病院に行けていた人が、いきなり 2 時間かけて搬送されなくてはいけなくなるようなことも起こっていました。それではまずいということで 2010 年代に行われた政策が、医学部の定員を増やすということと、もう 1 つが「地域医療構想」です。「地域医療構想」はなじみのない方が多いのではないかと思いますが、今の日本の医療制度改革を語る上で重要な政策なので、少し詳しく説明したいと思います。

「地域医療構想」というのは、2025年を1つの目安として改革を進めていこうというもので、2025年というのはちょうど団塊の世代がすべて75歳以上になる年になります。75歳以上になると一気に医療や介護を利用する確率が高まるので、それまでに日本の医療体制を整えようということです。具体的な問題意識は医療機関の機能にあります。病院と一口に言っても、実際には急性期の患者を扱っているところもあれば、リハビリなど回復期が中心のところもあります。ただ、そうした各病院の役割分担が日本では明確になっておらず、大きな大学病院でも外来の患者を受け入れたり、回復期中心になっているところでも一応、救急対応とか急性期の対応ができるように人を確保しておくというようなことが行われていて、それが全体として非効率なのではないか、ということが長く言われていました。

「地域医療構想」では、図のような推計を行われました。これを見ると、日本の病床は急性期が非常に多く、回復期が少なく、慢性期が多くなっています。一方で、実際の医療需要に合わせて必要な病床数を推計すると、2025年には急性期を減らし、回復期を増やすことを目指さなくてはいけない、ということを国が打ち出しました。そして、この推計に基づいて各都道府県で「地域医療構想」を策定し、2025年に向けて実際の医療体制の改革を進めていく、ということが行われてきました。ですが、実際には多くの問題が発生しています。

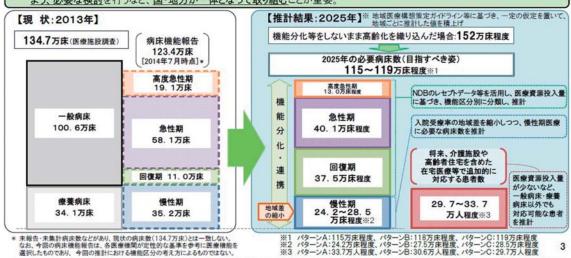
1つは、「病床機能報告」との不整合の問題です。非常に紛らわしいですが、「病床機能報告」というのは、各病院が自身の病院の機能を4つ(高度急性期、急性期、回復期、慢性期)の中から自己判断で選択して報告するものです。これに対し、「地域医療構想」の機能別必要病床数の推計は、客観的な診療密度のデータに基づいて推計をしたもので、両者は、本来は比較可能ではありません。よく言われていたのが、病院はどうしても急性期志向が強く、実際には回復期中心であっても急性期を選んだ病院がかなりあったということです。なので、そもそもの土台となる数字が実態をあらわしていない中で、その数字を変えていこうとしているという状況になっています。その他にも、診療報酬制度との不整

合が起きています。また、診療報酬制度上では「地域包括ケア病棟」というものがあります。この「地域包括ケア病棟」が4つの病床機能のどれに該当するか、というのは自明ではありません。けれども、国が後から「地域包括ケア病棟」は「回復期病床」として報告するように、というような方針を打ち出しました。このように、実態を変えるというよりは、病床機能の選択の仕方、つまり各病院の病床機能の選び方を変えることによって、地域医療構想の目標を達成しようとしているということが、実際に起きています。

もう1つは、「地域医療介護総合確保基金」との不整合性です。「地域医療構想」は2016年度末までに各都道府県で策定をすることになっていたのですが、その達成のための予算が2014年度からつき始め、全国で年間約500億円を地域医療構想達成のための施設・設備の整備に利用されることになりました。当然、各都道府県の地域医療構想の策定が完了していない状況で、結局、手を挙げた病院からとりあえず「地域包括ケア病床」を整備したり、あるいは少し施設を改修してその病院が回復期病床を選択するようにしたりして、その結果として回復期病床を増やすということをやっていました。設計図ができていない状況で建物を建て始めるようなことが起きてしまった訳です。「地域医療構想」は、理念自体はしっかりしたものだと思いますが、その目標を達成するための数合わせ的な施策が優先されてしまい、本来の目的であったはずの医療機関の機能分化と連携を進めて地域の医療体制の充実化や効率化を目指すということが、なおざりになってしまっています。この問題の解決策には、重要な点が2つあると思っています。1つはプライマリーケア(初

2025年の医療機能別必要病床数の推計結果(全国ベースの積上げ)

- 今後も少子高齢化の進展が見込まれる中、患者の視点に立って、どの地域の患者も、その状態像に即した適切な医療を適切な場所で受けられることを目指すもの。このためには、医療機関の病床を医療ニーズの内容に応じて機能分化しながら、切れ目のない医療・介護を提供することにより、限られた医療資源を効率的に活用することが重要。
 - (→ 「病院完結型」の医療から、地域全体で治し、支える「地域完結型」の医療への転換の一環)
- 地域住民の安心を確保しながら改革を円滑に進める観点から、今後、10年程度かけて、介護施設や高齢者住宅を含めた在宅医療等の医療・介護のネットワークの構築と併行して推進。
- ⇒・地域医療介護総合確保基金を活用した取組等を着実に進め、回復期の充実や医療・介護のネットワークの構築を行うとともに、 ・慢性期の医療・介護ニーズに対応していくため、全ての方が、その状態に応じて、適切な場所で適切な医療・介護を受けられるよう、必要な検討を行うなど、国・地方が一体となって取り組むことが重要。



(出所) 医療・介護情報の活用による改革の推進に関する専門調査会 (2015) 「医療・介護情報の活用による改革の推進に関する専門調査会**実**報告―医療機能別病床数の推計及び地域医療構想の策定に当たって―」、医療・介護情報の活用による改革の推進に関する専門調査会 (第5回) 資料1 (2015年6月15日)。

図 地域医療構想における医療機能別必要病床数の推計

期診療・総合診療)の強化です。診療所がその役割をきちんと担えれば良いのですが、残 念ながら日本でこの能力を持っているところはそれほど多くありません。国は「一般診療 医」の育成を進めていますが、これはまだ始まって10年も経っていません。今後さらに こうした人材を増やしていく必要があります。

もう1つは、医療機関の再編です。日本は自由開業医制なので、どうしても地域ごとに 医療機関の過不足が発生しやすくなります。そうした中で、中小規模の病院を積極的に再 編していくことは避けて通れないと考えています。それを目指すのが本来、「地域医療構想」 のはずなのですが、残念ながら先ほどお話したように、違う方向に走ってしまっています。 ただ、これらは数十年単位のスパンで考えていくべきものですので、目の前の医療逼迫 の問題の解決策にはなりません。残念ながら、今のコロナ禍で医療体制を大幅に拡充する ということには限界があります。

ということで、私の方からは、なぜ病床逼迫を防げなかったのか、その理由としては受け入れ能力のある病院が限られていて、特に重症患者に対応できるような救急医療体制はコロナ禍以前から脆弱であったということ、もう1つは、この問題の解決策のためにはプライマリーケアの強化や病院の再編が必須ですが、これは数十年単位の中長期的な話なので、目前の問題を解決するために一気に医療体制を強化するということは残念ながら難しいということをお話しました。これで私の話は終わります。ご清聴ありがとうございました。

■「コロナ感染拡大と格差」

田中 聡一郎(駒澤大学経済学部准教授)

○田中: 駒澤大学で教員をしています田中聡一郎と申します。 どうぞよろしくお願いします。 私は所得格差とコロナの感染症拡大の関係についてお話をしようと思います。

話の内容は、大体3つぐらいに考えています。1つ目はコロナが起きた後のマクロの経済指標はどんなふうに動いたのかということについて、まず観察してみようということです。各国のコロナ対策は結構いろいろ方法が違ったと思います。具体的にはロックダウンを非常に厳しくやるところと、そうでないところ。日本やスウェーデンなんかは特にロックダウンを実施していなくて、割とゆるやかな形だったわけですけれども、ヨーロッパやアメリカではロックダウンをしているといったこともあるかと思います。また、経済対策も、池上先生にはアメリカと日本のお話をしていただいて、家計に対して給付金を支給するような国というのは実は限られていて、消費税減税を行った国、雇用を維持のためのスキームを中心にやっていく国々、そういった国々でまちまちなこともあわせて確認してみようということです。2点目は、所得格差に対する影響というのは実は非常に難しいです。というのは、経済支援を各国入れたわけですから、それが家計をサポートしたことについては間違いないわけです。一方で、労働市場の悪化で休業や失業を余儀なくされた方々もいるわけで、そういった方々の所得が減少したということがあるので、それが相殺されていたと思います。3点目は、そういった現状を踏まえた上で、日本のセーフティネットの問題というのはどのようなものなのかということを議論してみたいと思います。

始めに、実質 GDP と実質可処分所得の動向(一人当たり、2018 年 Q1 = 100)を検討します。フランスとイギリスとドイツとスウェーデンとアメリカと日本を取り上げていますが、先にどうしてこういう順番に並べたかといいますと、政府が行動制約をかけていたわけですけれど、それに関する厳格度指数をオックスフォード大学が出しています。その順番で並べているのが、フランス、イギリスなどはそのポイントが非常に高く、非常に厳格なことをやっていたと考えられます。スウェーデンはロックダウンしないということで有名でしたが、スウェーデンは低くなっています。日本はこの数字が非常に小さくて、行動制約に関してはゆるやかだったと考えられます。フランスとかイギリスというのは、やはりロックダウンなどもあって、2020 年 Q2 のところで、実質 GDP で言いますと、フランスですと 8割ぐらいまで落ち込んでいますし、イギリスも同様に 8割ぐらいまで落ち込んでいます。一方で、家計の実質可処分所得のほうは、これも SNA ベースですけれども、この時期の落ち込みというのはそれほどでもなく、割と維持されているかと思います。

スウェーデンの場合は、実質 GDP の推移については、さきほど挙げたような国々とは違い 9 割ぐらい、それほどの落ち込みでもなかったと思います。一方で、家計の実質可処分所得のほうは他の国々と比べて少し下がっています。

続いてアメリカと日本について、残念ながら日本のデータは、OECD.Stat からの 2020 年 Q1 までしか実質可処分所得のデータを入手できず、影響が見られないのは残念なところです。アメリカの動きは非常に顕著かなと思います。アメリカの場合は、かなりの規模の給付金を出していて、それを反映して 2020 年 Q2 は実質可処分所得ベースでは 100%を超えるような値になっているといった状況です。

次に、所得分布に対してはどういう影響を与えたのかについて少しお話します。これは EU 域内のコロナ前後の (所得 5 分位階級別の) 勤労所得と可処分所得の 2019 年から 2020 年にかけての変化率を見ています。こうして見てみると、確かにどの所得階級においても勤労所得は減少しています。ただ低所得層のほうが勤労所得が減少しているということで、コロナの影響というのは、よく言われてるように、低所得層で集中して生じてしまった、ということが観察されます。

しかしながら、可処分所得ベースで見てみると、これは EU がもっているマイクロシミュレーションで給付額等の推計値を用いているみたいなのですが、低所得層のほうが 2019 年から 2020 年にかけて可処分所得が上昇している状況になっています。冒頭申し上げたとおり、勤労所得と経済支援による効果が相殺して、可処分所得が上昇しているのではないか。 こういう現象が 2020 年に起きているのではないかと思います。そのため、所得格差については 2020 年の指標だけ見ていても十分でなく、ここから数年の動向も含めた中長期的な視点が必要かと思います。

次に、EU.Stat から、所得格差や貧困の状況について見たものになります。S80/S20 ratio (第1五分位階級内の所得の和と第5五分位階級内の所得の和の比率)、ジニ係数、貧困リスク率を示しています。こうして見ると、格差は拡大している国々と格差が縮小している国々がやはりあり、その動きというのは結構、各国の状況によってまちまちだなということです。本来であれば、先ほど見たように、所得源泉別にそれを分解して結局何が

そうなったのかということについても検証すべきところだと思いますが、現時点ではその 国際比較研究は見当たりませんでした。

日本については、九州大学浦川先生が、日本経済新聞の「経済教室」に『家計調査』を使って所得階級別に年間収入・消費・金融資産がどう変化したかという論考を寄稿されました(浦川邦夫「コロナ下の経済格差 所得階層間で異なる影響」)。その研究によれば、年間収入を見ると、下位20%では減少していて、トップの20%では上昇している、ジニ係数も上昇しています。よって所得格差は拡大しているのではないかと考えられます。また金融資産は特別定額給付金の効果なのかどの所得階層においても増加しています。格差指標である集中度係数は、コロナ後に株価もかなり上昇したことがあるのかもしれませんが、金融資産も格差は拡大していることが見られます。

その一方で、コロナ禍での労働やウェルビーイングの指標を分析する研究が幾つかありました。例えば、周先生の研究(周燕飛 2020「コロナ禍の格差拡大と困窮者支援:女性、非正規労働者、低収入層に注目」『貧困研究』25)では、JILPT が調査を実施し、2020年の5月末では、低所得層では高所得層よりも16倍も高い休業率になってしまったとか、女性や非正規の方の再就職率は男性よりも10ポイントぐらい低い、また非正規や低収入の方の6人に1人は3割以上の減収があったとか、こういったまさに低所得層や女性、非正規の方々に対して悪影響が集中しているという分析がなされています。

慶応大学山本先生、石井先生の研究(山本勲、石井加代子 2021「コロナ禍における経済と働き方の変化:テレワークの急速な普及と新たな格差の可能性」『学術の動向』26)は慶應義塾大学が持っている日本家計パネル調査の特別調査を使って研究されています。こちらの研究ではどちらかというと働き方とかウェルビーイングについて考察されています。コロナ禍以降、1年間経過した 2021年の4月ぐらいには、高所得層で在宅勤務の実施率が高くなるといった結果を得ています。また週60時間以上働く長時間労働の方々の比率に関しても、高所得層で減少していると。ワークエンゲージメント指標、仕事に対する熱意みたいなものが、コロナ禍前後で中低所得層では減少し、高所得層では上昇するといったことがあるようです。確かに大企業とかでは割とうまくICT の技術を取り入れながら在宅勤務などを実施することができているのかもしれません。けれども、中小企業においてはなかなかできていないだろうと想像されますし、それがデータ的にも観察されます。

また、同じく慶應大学石井先生と山田先生の研究(石井加代子、山田篤裕 2021「コロナ禍における低所得層の経済的脆弱性:JHPS コロナ特別調査に基づく分析」『貧困研究』 27)では、低所得層に対しての経済的脆弱性に関する研究をされています。自営業、非正規雇用、低所得で大幅な生活水準の低下リスクが高かったことなどが示されています。ここで1つポイントになってくるのは自営業です。今までの議論の中で欠いていた部分ですが、今回のコロナ禍で非常に影響を受けたところが、自営業、後にお話しする雇用類似型の働き方をしている方々への影響というのは非常に大きかったという問題があると思います。

ここまでの議論をまとめると、2020年の所得分配の解釈というのはやはり難しいところがあるかなと思います。コロナの悪影響もありますが、一時的に導入された経済支援が

ありますので。真の評価というのはこれから、コロナが落ち着いて、ウィズコロナの働き方が標準化されたような社会において、労働がどれだけ戻ってくるのか、戻ってくるときに、今まで脆弱な状況というか、立場が弱い方々がうまく戻ってこられるのかどうかという、その回復の度合いが真の評価です。所得分配の研究では、これまで『国民生活基礎調査』や『全国家計構造調査』の公表値が公的な格差・貧困指標ですので、まさにその数字がどれだけ変化があったのかということが一番知りたいところです。しかしそれはこれから出てくるところかなと思います。とは言っても、そういうふうにまだ分からない、できないと言っていては研究者としてはよくないわけで、いまご紹介したようなJILPTとか慶應のパネル研がコロナ禍で大変な中、調査を実施され、大変意義深い研究をなされたということかと思います。

最後に日本のセーフティネットの議論を考えたいと思います。私はやはりリーマンショックのときとどうしても比較をしてしまうところがあり、そこは先ほど安藤先生との少し違いなのかもしれません。リーマンショックのときの比較で考えると、社会保障はあまりうまく利用されなかったというような感じを持っているところです。もちろん雇用調整助成金は非常によく使われて、累計ですけれども、5兆円超になっています。リーマンショックのときは09年、10年度で計9,780億円ぐらいだそうですので、5倍ぐらい使われているということがあって非常に利用されたと思います。

生活困窮世帯への支援としては、住宅確保給付金も、非常に利用されたということもあり、生活福祉資金貸付の特例貸付も非常に利用されたというところです。長期化の中ではこういった有期の給付とか貸付には限界があるだろうと思います。しかし生活保護に関しては、もう少し利用されるべきだったのではという感じがしています。リーマンショックのときは、例えば2008年の被保護世帯は111万世帯で、それで2010年が136万世帯ぐらいでしょうか。対してコロナ禍では、2020年3月に163.5万世帯で2021年3月は164.2万世帯です。比べるとやはり生活保護の利用というのは低調だったかなと評価ができると思います。住宅手当の創設などが平時に行われていれば、こういった問題というのはかなりの部分解消されるように思います。そして制度を複雑にするよりも、住宅手当の新設をすることのほうが非常にいいのではないかと考えています。

議論してこなかったところは、雇用保険でカバーされる部分というのはあるわけです。 今広がっている部分としては労働プラットホームでの就業者というのでしょうか、フリー ランス、Uber の方々とか、そういった方々に対する保障がなされなくてはならなくて、 雇用類似の働き方と雇用保険の適用というものが今後残されている課題かなと思います。

【質疑応答】

○安藤:まず報告者間での質疑応答を始めたいと思います。池上先生がマクロ財政・金融のトピックで、私と田中さんはセーフティネット、大津さんが医療のトピックでしたので、順番としては、私と田中さんの部分をまとめて後半にしつつ、まず池上先生のマクロ財政・金融のトピックを取り上げ、その次に医療、そして最後にセーフティネットのトピックについて質疑応答を進めていきたいと思います。まずは一番大きなマクロ絡みの話について、

大津さんや田中さん、どうでしょうか。

○大津:池上先生のアメリカに関する今後の論点の部分ですが、今ちょうどアメリカも連銀が金利を引き上げてインフレを抑えようという話になっています。もし仮にコストプッシュインフレに有効でないとするならば、インフレをコントロールできないということになると思いますが、今後どうなってしまうのか教えていただければと思います。

○池上:金利を引き上げてインフレを抑えるときの想定は、投資と消費──住宅投資や消費者金融も含めて──の加熱を抑えよう、つまり需要を抑えることが課題だと思います。ところが、最近はスタグフレーションという、1970年代にあった不況下の物価上昇を意味する言葉が一部で再び使われるようになっています。そこで問題となるコストプッシュインフレは、労働力不足で労働賃金が上昇する、あるいは石油などの1次産品価格が上昇することが主な原因です。そのときに、金利を引き上げて物価上昇が止まるのかといえば、直接止めるのは難しい。おそらく、需要を抑えることによって需給が緩和して供給への圧力が弱まるという間接的な経路ではないかと思います。先ほどのアメリカの場合、例えば旅行ビジネスの需要が回復してきたというとき、金利引き上げはそれを抑える方向で作用するけれども、サプライチェーンのボトルネックがアジアなども含めて発生しているのに対して、金利を引き上げても直接の効果は生じにくいでしょう。

○安藤:私も1つ質問があります。例えば、セーフティネットの拡充や医療の話は、私や田中さんが話したような住宅手当みたいな議論になると、どうしても追加的な財源という話が出てくるとは思います。そこで問題となるのが、どのぐらいのフィスカルキャパシティがあるのかというところで、例えば、主流派でもブランシャールのような立場であれば、現在中立金利は低いので、しばらく日本も金利リスクは高くないだろう、したがって、これまで理解されてきたものよりもフィスカルキャパシティがまだあるかもしれないという見解もあります。その立場に立てば、セーフティネットの構築に向けた財源についての考え方についても、相対的にはもう少し余裕があるという考え方もあると思います。一方で、池上先生の認識からすると、もう少し厳しく見ているという印象を私は覚えましたが、そのあたりはどのように考えていらっしゃいますか。

○池上:ブランシャールは先ほどのアイケングリーンたちの本に推薦文を寄せていますが、その本の議論は「公債は何でも悪いというのはおかしい」というものです。それはそのとおりです。おそらくケインズ的な要素を多少なりとも認める学者はそうだと思うのです。ただし、それはインフレ圧力がないときの話だという限定付きです。そこで、結局は、インフレ圧力が日本にあるのかないのかという議論になります。アメリカの消費者物価上昇率が約8%であるのと比べて、日本は0.5%なので、まだインフレターゲット2%より低いという声も聞こえますが、企業物価指数は確かに上がってきたので、まだ企業がそれを消費者に転嫁できていないのですね。とはいえ、携帯電話の料金引き下げによる一時的な寄与度マイナス1.5%を差し引いての0.5%ですから、実質的には2%になっています。ここから物価が下がる要素はあまり見えにくい。もちろん軍事情勢などは分からないのですが、いろいろなリスクを考えて、今後物価が上がっていく場合、インフレターゲティングを理由に国債を買い続けるという日銀の議論がどこまで続くのかなと思います。

○安藤:田中さんはマクロ財政関係で、池上先生の報告に対して何かコメントはありますか。

〇田中: そうですね、最後、税制改革案を提案されていて、一方で今、池上先生もおっしゃっていました、スタグフレーションの懸念、リセッションの話が今各国で言われているところだと思います。税制改革としてはどういうタイミングを考えているのか、なかなか今のタイミングというのは難しいように思うのですが。

○池上:皆さんは景気が悪くてもある程度は買い物をするので、消費税を増税すれば常に負担は増えます。けれども、もともと所得税を払う必要がない人は、高所得者に向けて所得税が増税されても負担は増えません。ですから、アメリカのバイデン政権の増税論をめぐっては、どの所得階層に向けた増税かが議論されています。所得税増税の設計がうまくいけば、景気が悪いときは税収は増えませんが、それでも景気が良くなったときに税収が増えるようにする、そういう設計を早くやったほうがいい。もちろん、それを言うこと自体が反発を招きやすいこともわかりますが。

○安藤:ありがとうございます。それでは医療のトピックに移りたいと思います。大津先生の報告に対して、私から1つお聞きしたいことがあります。大津さんの見立ての中で、地域医療構想について、プライマリーケアの強化と医療再編という提案がありましたが、それは現在の地域医療構想とどう異なるのでしょうか。ポスト地域医療構想として、新しい提供体制改革として考えられているということなのでしょうか。

○大津:私の提案は「地域医療構想」の本来の目的をやりましょうという話になるのかな、と思います。というのは、「地域医療構想」では、機能分化・連携について「地域医療構想調整会議」で議論・調整するということになっています。これは、まさに医療機関の再編も含めて地域の医療体制がどうあるべきかを議論するということで、これが都道府県よりさらに細かい2次医療圏ごとに、「地域医療構想調整会議」を使って包括的かつ効率的に医療資源を配置していくにはどうしたら良いか、病院の統廃合も含めて議論しましょう、ということです。ただ、それで話し合ってうまくいくということはほぼなく、会議は開かれるもののあまり進まないという状況が続いています。一方で数値目標だけは達成しなくてはいけないということで、本来なら機能分化や連携をきちんと進めて、その結果として数値目標に近づいていけば良いのでしょうが、数値目標達成ありきになってしまって本来の目的がなかなか進んでいないところが大きな問題かな、と思っています。病院の再編をしようとしても、異なる医療法人で統合していこうとすると経営方針が合わなかったり、あるいは「医局制度」というのがありますが、どこの大学病院から医師が派遣されてくるかが違うとなかなか一緒にやりづらかったりとか、根深い問題が色々あってなかなか難しい。でもそれをやらないといけませんよね、と思ってこのような提案をしました。

○安藤: なるほど、ありがとうございます。あと、やはり気になるのは、コロナ禍によって、地域医療構想や医療の提供体制について、何か見立てが変わった、あるいは進むべき方向についての議論の風向きが変わったというところは、実際にあるのでしょうか。

○大津:地域医療構想に関する検討会では、コロナ禍のことも加味してもう一度「地域医療構想」を練り直さないといけない、という話は出てきています。というのは、今やって

いる「地域医療構想」の推計の前提となっている医療ニーズの推計は、結局パンデミックなどがない状況での医療ニーズです。慢性疾患、心臓の疾患とか脳の疾患とかいうのは、基本的に安定的に患者が発生する傾向にあって、例外なのが災害と感染症です。今まではその例外を考えずに必要な病床数の議論をしてきてしまっていたので、災害やパンデミックに備えて余裕を持って病床を確保するようにしよう、という話にはなってきています。なので、病床削減の圧力はだいぶ弱まってきている、と思います。

○安藤:池上先生か田中先生、もし何かあれば、よろしくお願いします。

〇池上:急性期、回復期、慢性期と言われますが、1人の患者から見れば、病気になって、例えば手術が要るという時期から、術後の療養によって治っていくまでに、いろいろな時期があります。そのとき、医療機関同士間で、こちらは手術を行いましたから次はそちらへ、そういう連携がスムーズにいけば、役割分担はできるでしょう。逆に、手術を行った病院が、その患者が完全に治るまで、つまり回復期まで面倒を見るのであれば、連携は生まれない。そういった連携ができる仕組みはできないものでしょうか。

○大津:今おっしゃっていただいたようなことをまさに今いろいろな地域でやろうとしていて、高度救急を担っているような医療機関はもう限界だというのがコロナ禍以前からあって、それ以外の病院にどんどん患者を移していくことは、個別の医療機関同士の取り決めでやるようにはなってきています。ただ、これは地域によって事情が全然違うので、全国的にどこまでうまくいくのかは分かりません。

○池上:地域保健医療計画をつくるのは都道府県の役割のはずなので、本当はそこがリーダーシップをとらなければいけないです。

〇大津:そうです。ですので、これは都道府県が策定すると言っているのです。実は「地域医療構想」は医療計画の一部に位置づけられて、都道府県が音頭をとってやっていくことに文言上はなっています。しかし、実際にそうやって都道府県がリードできているところは、あまりありません。

○池上:日本の場合、国公立よりも民間の病院が多いわけです。都道府県自身が公立病院を縮小していく傾向を、総務省も厚生労働省も促進しているように思いますが、それと同時に地域医療は民間でやりましょうと言っても説得力はないような気がします。仮に公立病院を縮小していきつつも、それを補うだけのリーダーシップを持って民間病院を統合して配置していくのであれば話は別ですが、それができずに公立病院だけ縮小していこうというのは、問題があるのではないでしょうか。

○大津:まさにおっしゃるとおりで、私も公立病院の縮小はかなり問題があると思っていて、地域の拠点病院としてむしろ強化していかなくてはいけないと思います。残念ながら、「地域医療構想」は多くの都道府県では病床の削減をしていかなくてはならず、そうすると、民間になかなか減らせと言いにくいので、削減しやすいのは公立病院になってしまいます。それによって地域の拠点病院が縮小してしまって、そういう役割を担う医療機関が失われてしまう可能性は大いに心配されるところです。

○安藤:ありがとうございます。それでは田中さん、もし質問があれば。

〇田中:質問というよりは感想ですが。感染症の拡大によって医療提供体制のリダンダン

シー (冗長性) といった問題点は非常にクローズアップされたところだと思います。なかなかそれをどうやって実現するのか、どういう方法があるのかということについては、まだまだ模索中なのではないのか、というところが感想です。

○安藤:ありがとうございます。それでは最後に私と田中さんの報告についての質疑応答に入りたいと思います。私から田中さんに、1点に絞ってお聞きすると、技術的な話になりますが、2020年の不平等の計測が難しいという話が興味深いと思いました。2020年においては、コロナ禍で様々な一時的給付などがあり、それを除くというのもおかしいと言えばおかしいのかもしれませんが、その影響をうまい具合にとりあえず取り除いて計測するというのは、何らかの形で可能なのでしょうか。

〇田中:ちょっと家計調査の個票を使ったことがないので分からないですが、例えば特別収入という所得項目だったと思いますが、それで給付金が捕捉されていると考えられると思います。それを除けばできるかなと思います。一方で、当然ですが、それがなかったときはどういうふうに家計が行動変容したのかということについては、変化しなかったという想定を置かなければいけないことが問題になってきます。今、簡単に思いつくのはそれぐらいかなという気がします。

○安藤: なるほど。例えば、アメリカの可処分所得が上がったというデータがありましたが、それも失業給付をそもそも除いていいのかというと、それは平時でもそれなりの規模のものなので、除くのは難しいのかもしれない。しかし、コロナ禍の分だけをとりあえず除いてみると、それがどういう意味を持つのか分かりませんが、やろうと思えばできるという感じでしょうか。

〇田中:できると思いますけれども、安藤先生が今途中で言ったとおり、そういうことをする意味はよく分からないです。なぜなら、そのときに支給されたことも含めて、その年のデータが表すものとして捉えるべきだからです。

○安藤:コロナ禍での特別対応がなかったらどうなっていたのだろう、という話を考えるときに、アメリカの場合、コロナ禍で逆に平等度が上がったという形になるのは、その現象はおそらく真実である一方、何かちょっと違う部分があるな、それをどう検証できるのかな、と思ったというのが、私の質問の背景にありました。

それでは、池上先生、大津先生、何かコメント等あればお願いします。

〇池上:安藤先生から第一層、第二層、第三層のセーフティネットというお話がありましたが、それぞれの対象者が同じなのか違うのか。第一層の雇用保険の対象者は雇用者、つまり正規・非正規を問わず、31 日以上続けて雇われて、週 20 時間以上働く人です。第二層の貸付は、雇用者に限らず、むしろ自営の方なども含むことになります。第三層の生活保護は、なかなか職に就けない、いろいろな事情がある方です。問題は第二層です。貸付というのはどこまで支援なのか。住民税非課税世帯の人に返済免除の制度がある貸付は、所得水準に合わせて貸付と給付が混ざっていると言えます。そのとき、これは一体どういう人が借りているのか。例えば、一時的に休業を強いられていて、返すつもりで借りるという人が多いのでしょうが、最初から返す見込みがあまりない人まで借りてしまっているかもしれない。後者の場合、給付という意味になっていることを借りている人は分かって

いるのだろうか。その前提として、どういう人が借りているのだろうかという統計や分析 はあるのですか。

○安藤:まず1点目について、第一層や第二層は、失業して受給している人が多いでしょうから、その意味では第一と第二は似たようなカテゴリーであるのかなと思います。ただ、第一層は失業手当を受給する権利がある人々であるのに対して、第二層に関しては、より多様な人たちが含まれていると思います。ただし、残念ながら、現時点ではその内情がよく分からないのです。今後そういう情報を含んだ個票データが出てくる可能性がないのかあるのか、分からないですが、我々が入手しているのは都道府県別の集計値なので、どういう人が受給しているのかというのはわかりません。

また、第二層については、本当はセーフティネットと言っていいのかと私も実は思っている部分があります。とりわけ貸付については、確かに生活が破綻するのを防ぐという意味ではセーフティネットですが、返済しなければなりませんし、社会保障給付とはだいぶ質が違います。また、非課税世帯だったら給付免除という仕組みも結構トリッキーで、給付免除のために非課税になる、という変なインセンティブを受給者に与えますし、そういう観点からも、ちょっと制度的な位置付けが難しいと感じています。

財務省がこれを推している理由も、いまひとつよく分からないところがあって、例えば 生活保護を利用できるような層をむしろその前で食い止めて、第二層で借金漬けにして押 し留めておくというという側面があるかもしれません。財務省からすると、こうすること によって、全体で見ると財政的には圧迫を下げられるので、だから第二層を推しているの ではないかという推測はありえます。そのあたりはさらなる検証が必要と思っています。

○大津:安藤さんに質問ですが、よくある議論の1つに、今の生活保護制度から就労能力のある人を切り離して別の制度にする、ヨーロッパみたいに失業扶助制度にして、ご提案にある第2のセーフティネットの恒久化のようにするという議論もあると思いますが、それとはまた違うお考えなのか、それとも近いお考えなのか、いかがでしょうか。

○安藤:近いところもあるかもしれません。ただ、思いつきなので、そんなにきちんと練っているような話ではないのですが。また、雇用のための制度という形で議論していくと、それこそ住宅手当などはその枠の中に入りにくいと思います。住居確保給付金は第二層に含まれていますが、例えば住宅手当みたいな議論で本来やるべきだ、という話と合わせて考えると、それは雇用のセーフティネットとはちょっと違う、とも考えられます。また、低所得高齢者や病気の人も、少し雇用や失業に関するセーフティネットのフレームには入らない部分に出てきてしまいます。

ですので、雇用や失業のフレームだけで議論していると、よく分からないところもでてきます。そもそも生活困窮者自立支援法も、第2のセーフティネットという位置づけがなされますが、例えば子どもに対する学習支援も含まれている制度であり、学習支援は別に雇用のセーフティネットではありません。もちろん日本の社会保障制度はいろいろなところをつぎはぎにしているので、別に全体をソリッドで綺麗なものにする必要は必ずしもないとも思います。多少は整理しておかなければならないという認識です。

○安藤: それでは、Zoom のチャットから質問が来ていますので、読み上げていきたいと

思います。まず、「実質無担保・無利子の貸付が膨大に増加し、それを日銀が支えており、それで失業を抑えている面があります。FRBも中小企業貸付で金融危機を防ぐ政策をしています。こうした政策によって事前的に格差や貧困を防ぐ面をどう評価するでしょうか。これまでになかった中央政府の役割です」ということで、これは池上先生にご回答いただきたいと思います。

○池上:先ほど貸付の話をしましたが、無利子・無担保融資は普通はやらない。かなり給付というか補助に近いけれども、貸付という形をとっているから、中央銀行でもやれる。無利子・無担保で貸すということは、無利子・無担保でないと借りられない人が借りるということなので、焦げ付く可能性もかなりある。確かに危機が緩和される効果はあるけれども、不良債権が増える可能性も高いので、民間銀行が行えば経営を圧迫するけれども、中央銀行がバックにつけば中央銀行レベルの不良債権という形になる。そうすると、逆に責任が見えにくくなると思います。さらに、政府が税金あるいは赤字国債ではやりたくないときに中央銀行にやってもらうこともできる、とは言えます。

○安藤: ありがとうございます。次、大津さんへの質問で、「今後、病床機能再編支援事業はどうなるのでしょうか」という質問が来ていますが、いかがでしょう。

○大津:先ほどの安藤さんのご質問のところで、コロナ禍で病床削減の圧力は減ったのではないかとお話をしましたが、一方で、病床機能再編支援事業のように病床削減を誘導しようという政策が打たれているのが現状です。とはいえ、応じる病院がなければそれで終わる話なので、どこまで実際に利用されるのかどうか。そのあたりはまだ私も分からない状況なので、お答えとしては「分かりません」になってしまいます。状況としてはそういうところかなとは思います。

○安藤:ありがとうございます。続いて田中さんへ、「アメリカはコロナで労働市場からの退出が多く、その結果、賃金インフレが起きています。日本は起きていません。安藤さんの先ほどの質問はこういう問題とも関係するのではないでしょうか。どう考えればよいのでしょうか」という質問が来ています。これについては質問者の方から少し補足していただけますか。

○質問者:補足しますと、コロナがひどくなり、感染がひどくなると、アメリカの場合、600万人ぐらいが労働市場から自発的に退出します。その結果、労働者の母数が縮小して、かつ労働力不足になって賃金が上がってしまうと。そうすると、格差の問題が何か全く違った形で出るのに対して、日本はそういうことが起きないというのが、最近のスタグフレーションのアメリカと日本の違いのような気がします。そうした違いが背後にあって格差の現れ方が数字上は違ってしまうのではないかというのが質問の趣旨です。

〇田中:日米の賃金の状況と格差がどういうふうに影響を与えるかというところまではちょっと分かっていませんが、確かにアメリカの今、労働市場の賃金インフレは非常に問題になっています。ただ一方で、FRBのように一時的で落ち着くというような言い方もあるので、まだ評価はなんとも言えないかなというところです。日本の場合はそれが起きていないということについては、アメリカほど失業・休業が発生していないため状況がずいぶん異なります。

○安藤:もう1つ、Zoomのチャット欄に、これは質問というよりコメントで、「第2のセーフティネット、生活困窮者自立支援制度もともと生活保護受給者を抑制する意図から導入されたと認識しています」というコメントがあります。これはとりわけ私の先ほどのコメントや田中さんの報告内容と関わってくると思いますが、私も基本的には同意です。私のスライドで、2015年からのポンチ絵の進化をお見せしましたが、あの2015年のときがまさに生活保護バッシングがあった時代で、そのときに生活困窮者自立支援制度みたいな話も出てきたというので、生活保護を抑制するという意図が当時はあったかと思います。

一方で、生活困窮者自立支援制度は、それはそれで1つの制度として動き出しているところがあって、学習支援のようなものも含めて、財源的にはまだまだ小さいですし、スキームもふわっとした感じもしますが、様々な民間企業や民間組織も入って、生活保護の抑制だけにとどまらない広範な影響を及ぼし得るものになっているのでは、と個人的には考えています。

そして今、この第二層をどうするのかという話があり、今後この議論がどう日本のセーフティネット制度や社会保障に影響を与えるのかというのは分からないです。しかし、生活困窮者自立支援制度の創設時と同じように、両睨みといいますか、生活保護などの他の部分を抑制したいという意図と、それ自体をもっと広げていきたいという素直な見方と、両方あり得ると思います。そのあたりについて、自分もどう考えたらいいのかなと考えていて、その中で、一時的、恒久的みたいな話が大事ではないかなと少し考えています。田中さんは、このあたりはいかがでしょうか。

〇田中:第2のセーフティネットと言われたときに、給付の部分というのはそれほど大きくないということがあり、そういう意味ではこれがセーフティネット、現金給付をイメージしたセーフティネットとして適切なのかどうかと言われたら、言葉とずれているのではないかというご指摘というのは、そのとおりかなという気がします。

その一方で、この制度がもう1つ担っている部分というのは、今、安藤先生が「ふわっと」というふうにおっしゃいましたけれども、対象者を限らないような、軽度の障害の方とか、ひきこもりの方とか、DVとか、そういう今までの制度で取り組めないような方々に対する相談支援機能というものを地域にネットワークとして張りめぐらせたというところがもう1つのポイントだと思っています。そのようなものというものは今までなかったと思うし、個人的には非常に評価しているところです。ですので、十分な現金給付は備わっていないからこの制度はよくないという評価というのは、個人的にはかなり違和感を持つところです。

だとするならば、現金給付の部分というのは別立てで考えて、しかもそれは住宅手当というものであれば、どういうニーズを持っている方であったとしても必要となる非常に普遍的なものになるわけですから、導入したらよいのではないかと考えるわけです。

今回のテーマに戻すと、さりとて財源の問題があるので、その必要性をサポートするような研究を発信していかなければと思っているところです。

○池上:セーフティネットについて少し補足させてください。先ほど私が言った貸付とセーフティネットの関係ですが、確かに資金を借り入れた人がうまく立ち直って返済する、そ

ういう意味での自立が期待されるのはそのとおりです。先ほどは説明を省略しましたが、 日本の場合、財政投融資を使った事業者支援も大規模に行われています。特に日本政策金融公庫などに対して国の一般会計から出資金を出すとともに財投債を追加発行して、いろいろなところに貸し付けています。それもコロナ対策として緊急に貸し付けているので、通常は貸せないところにも貸しているはずです。それはやはり救済ですね。その実態を調査するという課題があると思います。

○安藤: ありがとうございます。このことは、個人に対する貸付でも同じようなことが言えますね。だから、きちんと調査をしないと、借りている人がどうなっているのかということも含めて、今のところあまり分かっていないという印象を受けました。

あと、私から1点、最初の話に戻るようなところがありますが、今回まだ取り上げられていないテーマとして、医療財政について大津さんにお聞きしたいことがあります。地域 医療構想や、ポスト地域医療構想でもいいのですが、大津先生にお話頂いたプライマリーケアの強化や医療再編みたいな議論は、それがより大きな財政支出や医療保険支出を要求するようなものなのでしょうか。そのあたりはどうでしょうか。

○大津:難しいですね、今、年間 40 兆円の医療費がかかっています。自己負担分、患者自己負担も含めてです。例えばプライマリーケアを導入したからとか、病院を再編したからといって何かその国民医療費が増えるような話になるかというと、そうではないとは思います。逆に、むしろ伸びを抑えるのではないかという期待をしている人もいるようですが、いずれにしても何か劇的に支出が必要になるような話ではないかなとは思っています。○安藤:ありがとうございます。たとえフィシカルキャパシティーがあるにしても、そんなに膨大な財政余力が日本にあるわけではなく、だとすると、何にどう配分するかという話は避けられません。医療・介護にどのくらい使えるか、あるいは雇用のセーフティネットや所得保障にどのくらい使えるか、そういったことを考えるためにも、財政規模的な面からみると日本の社会保障の本丸ともいえる医療はどうなのだろうと思って聞いた次第です。

○大津:それでもう1つ申し上げますと、このあたりは、どうしても長いスパンで変えていかなくてはいけない話です。今年予算をたくさんつけたから一気に変わります、みたいな話ではないので、国はどうも補助金でなんとか誘導しようとしている節がありますが、良くも悪くもあまり変わりにくいかなと思います。地道に、本当に地域ごと、個別ケースごとに、医療体制のあり方というのは変えていかなくてはいけないというところが大事かなと思っています。

○安藤: どうもありがとうございます。オンラインの参加者の方で、質問をお願いいたします。

○質問者:池上先生に質問ですが、日本とアメリカのマクロ経済、財政、インフレを比較されていて、先ほど安藤先生からもフィスカルスペースとフィスカルキャパシティというお話がありました。どういうインフレ理論を念頭に置いて議論されているのでしょうか。私も最後は税制改革をやらざるを得ないと思いますが、それは本当に財政均衡を目指さなければならないのかということと裏表の関係だと思います。どういう状態だとインフレに

なって財政破綻のリスクが高まると想定されていて、逆にその条件が満たされない場合で あれば財政赤字も増やしていいという議論が成り立つのでしょうか。

○池上:インフレを論じる人の多くは、需要型、いわゆるディマンドプルインフレをベースに物事を考えているように思います。だから金利を引き上げればインフレを抑えられるとされます。それと同時に、先ほどの FRB のようにテーパリングもしくは資産圧縮を行うとき、民間金融機関あるいは外国投資家がどんどん国債を買う状況であれば、国債を発行できるけれども、そういった余地がある国とない国がある。日本の場合、日銀が買わなくなったらどうなるのだという問題があると思います。日銀が「物価が上がり始めましたから、もう国債を買いません」と言った瞬間に、大量に国債を買ってくれそうな投資家がいるかと考えると、疑問符が付きます。片方で物価を上げたいと言っていながら、実は上がったら困るという面がある、現在の財政金融政策はそのようなバランスの上で動いているのですね。

では、供給のほうはどうなるか。1970年代の石油ショックの頃に出てきたスタグフレーション論は、コストプッシュインフレの議論だったと思います。私は、インフレ論には需要の面と供給の面が両方あると思っていますが、供給の問題は、経済学あるいは財政金融政策によって短期的に解決しにくい問題だ、そういうインフレ観みたいなものはあります。そのうえで、少なくとも財政のサステナビリティの問題はあります。何年度までに財政を黒字にしなければいけないと決めることはできないけれども、政府債務の対 GDP 比といった指標がどんどん上昇していく状況にはサステナビリティがないと思います。それを抑えるための増税として先ほど私が例に挙げたようなものは、内容やタイミングは人によって意見が違うけれども、やはり必要です。

○安藤: どうもありがとうございました。まだまだ消化不良の議論もたくさんありますが、 予定の時間になりましたので、閉会の挨拶を藤原学部長にお願いして、今回の大会を終わ りにしたいと思います。藤原先生、よろしくお願いいたします。

○藤原:ありがとうございました。今年度より経済学部長を務めております藤原と申します。今日の第9回の学術研究大会は非常に有意義なものになったと思います。まずは、ご報告いただきました4人の先生方、ご参加いただきました皆さん、それから企画運営にかかわっていただきました経済研究所の池田先生はじめ、運営委員の先生方に厚く御礼を申し上げます。

学術研究大会というのは、立教大学の経済学部に関りを持つ研究者の皆様、それを私は立教大学の経済学ファミリーと呼んでいますけれども、そのファミリーの方々の連携を強めるという目的で 10 年ほど前に始められたものです。今日は、現在の学部スタッフであります池上先生、安藤先生、それから過去に助教として経済学部で勤務され、現在は他の大学の研究者として活躍をされております大津先生、田中先生、4 名の研究者の先生方にご報告をいただきました。また、フロアの方々も含め活発な議論をいただきました。大変充実した大会になったのではないかと思っております。

皆様もご存じのように、新型コロナウイルス感染症の拡大というのは世界中で社会経済

のありようを変えてきてしまっています。研究機関としての大学が、この問題にどう取り 組んでいくのかということは、社会からある意味、厳しい目で見られておりますし、また 教育機関としては、こういうような条件下でどうやって教育の質を向上させていくのかと いうことが問われています。

実は私、学部長になったのは今年度からですけれども、その今年度の開始にあたって、 大学のホームページの中に、保護者の皆様へというコーナーがありまして、そこに一文を 書きました。今日その一部を少しだけ読ませていただきます。

このコロナ禍は経済学にも大きな課題を投げかけました。感染を広げずに経済活動を継続するにはどうしたらいいのか、倒産や失業で苦しんでいる人たちへの支援をどのようにするべきなのか、多額の財政支援の資金をどう調達するのか、国際的な移動が制限される中で他国との協調をどのように進展させればいいのか等々、どれを取っても直ちに答えを出すことのできる簡単な問題ではありませんが、私たちは研究者として、これらの課題に立ち向かうとともに、この先の社会で指導的役割を担うはずである学生の皆さんの成長を手助けする決意を新たにしています、とこのように書きました。今日の大会は、まさにこうした私たちに課せられた課題に応えるものと言えますし、また、ここで報告された研究は、先生方が今後さらに発展させていかれることと思います。

さらに昨今ロシアのウクライナ侵攻など、世界にはさまざまな大きな問題が次々と生じてきておりますし、私たちが考えていかなければならない課題というのはますます増えています。学部としましても、これらの大きな課題に応える研究活動を加速させなければならないと強く考えています。

今日は先ほど申しました経済学部のファミリーだけではなく、他学部、他研究科の方々、他大学の研究者の先生方、それから私たちの大会に関心を持ってくださいました一般の方々など、たくさんの方々のご参加をいただきました。今後とも立教大学の経済研究所、それから経済学部の研究教育にご理解とご支援を賜れれば幸いです。

今日の大会を契機に皆様方の研究がさらに進展されることを祈念いたしまして、閉会の ご挨拶とさせていただきます。

理論:「「市場主義」経済学のオルタナティブ」 ワークショップ報告

1. 目的・活動内容

本研究プロジェクトの目的は、新古典派経済学、新しい古典派に代表される「市場主義」 経済学の批判的検討や、現代経済の諸問題に対してケインズ派、マルクス派等の多様な理 論経済学、計量経済学の手法を適用したアプローチから接近を試みることにあった。

サブプライム危機以後、市場主義に基づく主流派経済学は一時の勢いを失い、格差拡大等の顕在化によりマルクス経済学も再び注目を浴びている。混迷する世界経済の中で多様なアプローチからの検討は非常に意義のあるものである。

本研究プロジェクトでは、公開ワークショップ1回、ショート・ミーティング3回を実施した。コロナ禍における様々な制約等により、外部の研究者を招聘したワークショップの開催は実施できなかった。ショート・ミーティングは、理論・計量経済学の教育に関する研究に関するものを実施し、経済学教育の研究のみならず本学部における経済学教育の改善にも資する有益なものであった。次年度は、コロナの感染拡大状況が不透明な状況が継続すると予想されるが、そのような制約の中においてもオンライン(Zoom)やハイブリット型のワークショップの開催等を目指したい。また、ショート・ミューティングにおけるメンバー間の研究交流や、経済学教育の検討は引き続き行なっていきたい。

表 立教大学「「市場主義」経済のオルタナティブ」研究会

| No | 項目 | 内 容 | |
|----|--------|---------------------------------|--|
| | 開催日 | 2021 年 7 月 14 日 | |
| 1 | タイトル | 2025 年成立の SNA におけるデジタライゼーションの計測 | |
| 1 | 講師(所属) | 櫻本 健(本学経済学部准教授) | |
| | 参加人数 | 11 名 | |

2. 研究会概要

開催日:2021年7月14日

会 場:オンライン開催 (Zoom)

報 告:2025 年成立の SNA におけるデジタライゼーションの計測

報告者:櫻本 健(本学経済学部准教授)

概要:2025年に成立予定の国民経済計算体系(SNA)の改訂内容の検討状況を報告した。この報告では主に SNA での論点を中心に、GDP に関するデジタル経済の統計開発について説明した。デジタル化(Digitalization)の程度を把握するフレームや、デジタル GDP の計算、AI の産業利用、フィンテックによる産業分類の変化、テレワーク普及後の生産統計といった分野での主要国専門家会合で活発に討議されてまた

デジタル化は3つの分野に分けられる。一つはデジタル資産の取引である。デ

ジタル資産のうち、中核となるのは暗号資産となるが、この報告ではこの一つ目の論点を省いた。二つ目はデジタル産業、デジタル取引といったマクロ的な意味でのデジタル経済の捕捉である。これはデジタルエコノミーサテライトの作成もしくはデジタル区分で分けた産業別 GDP の推計が主な対象となる。三つ目はデジタル産業・生産物(必ずしもサービスだけでないことに注意)、デジタル注文取引といった分野でミクロ的な内容である。

二つ目の論点について 2020 年に日本のデジタル経済の租付加価値額は 2015 年に約 37.4 兆円と、経済に占めるシェアは 7.0%であった。米など主要国でも徐々に経済がデジタル化してきている。日本でデジタルサービス捕捉のために分類と統計整備の必要性は高まっている。

三つ目の論点として Apple のサービス、Google のフリーサービスは抱き合わせサービスといったデジタルフリー財が知られ、OECD では個別統計の整備とともに各国にデジタルエコノミーサテライトを作成し、国内国外取引の整合性チェックを行うことを勧めている。今のところ AI については販売されていたり、既存の推計に含まれているもので対応するにすぎず、どう対処すべきか方針が定まっていないが、AI の利用の段階や自社開発の技術を調べる必要性があるとみられている。

担当: 櫻本 健(本学経済学部准教授)

歴史:「立教大学経済史・経営史ワークショップ」 ワークショップ報告

1. 目的・活動内容

本ワークショップは、経済学部歴史部会を母体として、日本および外国の経済史・経営 史に関する最新の研究成果を共有することを目的とする。研究組織は、経済学部専任教員 5名、助教2名、兼任講師6名で構成される。

本ワークショップでは、経済史・経営史研究の第一線に立っている学外の研究者を立教 大学に招聘し、その知見・研究成果を学部内で共有するとともに、研究者相互の交流を図 る「場」の構築を図った。

本年度、ワークショップは、昨年度に引き続き新型コロナウイルス(COVID-19)の影響により、対面によるワークショップ開催が困難となった。また計画段階では6回の開催を予定していたが、新型コロナウイルスの感染状況が見通せない中で、対面形式による報告希望者とのスケジュール調整が不調に終わり、最終的に計3回のワークショップが開催された。ワークショップは、感染症予防のため、大学のガイドラインに沿って、ZOOMを利用したオンライン形式で実施した。

次年度は、新型コロナウイルス (COVID-19) を前提として、感染症対策を図りつつ、対面形式を中心としたワークショップ開催を目指したい。対面形式とオンライン形式とのハイブリッド形式により、「若手」および「首都圏以外」の研究者の招聘を計画したい。報告分野も日本、アジア、欧米でバランスの取れた報告の企画を進め、早期に計画を立案することで、分野・開催時期のバランスを図りたい。

| 丰 | 2021 年度 | 立数大学経済中 · | ・ 経骨中ワーカミ | ノコップ | 研究 今一 皆 |
|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| <i></i> | | | | / H ''/ / | |

| No. | 項目 | 内 容 |
|-----|---------|--------------------------------|
| | 開催日 | 2021年6月23日 (水) |
| | タイトル | 「戦前戦時日本の電力ポリティクス―電力国家管理成立の考察を中 |
| 1 | | 心に―」 |
| | 講師(所属) | 内川 隆文(東京外国語大学大学院国際学研究院特別研究員) |
| | 参加人数 | 8人 |
| | 開催日 | 2021年10月6日 (水) |
| 2 | タイトル | 「労働と骨と土:沖縄における軍事資本主義と新たな囲い込み」 |
| | 講師 (所属) | 上原 こずえ (東京外国語大学・講師) |
| | 参加人数 | 6 人 |
| | 開催日 | 2022 年 3 月 16 日 (水) |
| | タイトル | 「近世ドイツの宮廷ユダヤ一族の国際展開」 |
| 3 | 講師 (所属) | 竹原 有吾 (学習院大学・准教授) |
| | 参加人数 | 6人 |

2. 研究会概要

■第1回 研究会

開催日:2021年6月23日(水)

会場:オンライン開催(Zoom)

報 告:戦前戦時日本の電力ポリティクス―電力国家管理成立の考察を中心に―

報告者:内川 隆文(東京外国語大学大学院国際学研究院特別研究員)

概 要:戦前日本の電力業は1931~38年は民営を前提とした改正法体制、1938~51年までは国営を前提とした電力国家管理体制であったが、1938年以降の国営は所有権を企業に残したまま経営権が政府に移される「民有国営」方式を採用した。そして、電力国家管理は電力業という一産業の統制をめぐる議論を越え、私的所有権をめぐるイデオロギー問題となった。だが、同政策がなぜ実施され、いかなる歴史的位置を占めたのかについては未だに定説が存在しない。

そこで、本報告では改正法体制から電力国家管理に至る過程を「電力ポリティクス」という観点から考察した。「電力ポリティクス」とはヒューズが提示した「電力システム」論の概念である。

本報告は改正法体制が崩壊した背景に「電力ポリティクス」があり、改正法体制側(平澤要派)がポリティクスを制御できず、電力システムの統合の失敗によって電力技術者が電力国家管理を唱える大和田悌二派の支持にまわったことを明らかにした。すなわち、改正法体制は電力システムの統合を企図したシステムビルダーで、これを主導したのが逓信官僚・平澤だった。平澤は国営化ではなく、民営電力企業が主導する自律的な統合を企図し、電力システムの安定的な統合が進展した。しかし、複数の電力ポリティクスが発生した。特に、1936年から展開した電力国家管理論争では、「内的力学」を重視する平澤らの勢力と「外的な力」を重視した大和田らの勢力が対立した。大和田は逓信省の革新官僚として電力国家管理を推進した。平澤と電力企業経営者らはこれに反対するも、満州事変や日中戦争という非常時に適応した電力政策を示すことができず、出弟、宮川、藤波などの技術者が平澤派から大和田派に「造反」し、電力国家管理を支持した。報告者によれば、この技術者の「造反」は、電力国家管理が軌道に乗る上で重要な役割を持ったという。

報告後、電力以外の統制産業との類似性や国営論のアクターなどについて闊達な議論が行われ、充実した研究会となった。

■第2回 研究会

開催日:2021年10月6日(水)会 場:オンライン開催(Zoom)

報告:「労働と骨と土:沖縄における軍事資本主義と新たな囲い込み」

報告者:上原 こずえ(東京外国語大学・講師)

概 要:報告の前半では沖縄、辺野古新基地建設の現状が報告された。そのなかでは、辺

野古基地建設費用は膨張を続け、一部は入札を経ずに随意契約で工事が発注されていること、警備費が1日あたり約1850万円、埋め立ての土砂を沖縄全土および九州から搬入し、ひっきりなしにトラックが往来していること、土砂の採掘では沖縄戦の遺骨が残る沖縄本島南部地域の土地までも切り崩され問題視されていることなどについて述べられた。そして、開発が戦争遺跡を破壊し沖縄戦の記憶を抹消してきたこと、遺族の意志を問わずに靖国神社に合祀されていたことの問題点を指摘した。

報告の後半では、水俣の例を引き合いにしつつ、沖縄基地建設が「死のサイクル」で行われていることを論じた。かつて水俣では、水銀を摂取した魚を殺して、人々を病と死に至らしめた海を埋め立てるという「死のサイクル」が行われていた。沖縄で今おきていることは山の生態系を破壊し、死者の歴史を抹殺し、兵士と市民に死をもたらす軍事基地のために海の生態系を破壊するために動員されるということであるという。この「死のサイクル」へ労働力を動員することを可能にしたのが、帝国的権力と資本による囲い込みであったとする。加えて、基地こそが土地接収を広範に暴力的に行使し、施政権返還以降の産業構造までも制限してきたのだが、そうした囲い込みの行為主体としての帝国、それと結びついた資本の関係が沖縄に作用してきた力を分析することが不可欠であると論じた。そして、「死のサイクル」を断つためにも、死者との「関係」、自然との「関係」を持ち直していくことの重要性が指摘された。

■第3回 研究会

開催日:2022年3月16日(水)

会 場:オンライン開催 (Zoom)

報 告:「近世ドイツの宮廷ユダヤー族の国際展開」

報告者: 竹原 有吾 (学習院大学・准教授)

概 要:本報告の問題関心は、①なぜ 18 世紀末にかけて、ユダヤ教徒の金融業者がドイツをはじめとするヨーロッパ各地で見られるようになったのか、②人口比率からすれば、19 世紀末の比較的多い時期でさえ 5%ほどの極めて少数のユダヤ教徒の中から、なぜユダヤ教徒の金融業者が多く現われることになったのか、以上 2 点である。

報告では、まず①マイノリティ・ビジネス研究、②ユダヤ教徒の一族の国際的なネットワーク、③宮廷ユダヤ教徒の代表的な研究の3点から先行研究が整理され、近世の宮廷ユダヤ教徒の存在が近代ドイツでユダヤ教徒が経済的に活躍することにどのように繋がったかが十分に検討されてこなかったと残された課題が掲げられた。具体的には、どのように特定の宮廷ユダヤ教徒の一族がヨーロッパ各地で、地域を代表するようなユダヤ一族として政治的にも経済的にも台頭するようになったのかを明らかにすることで、17~18世紀ドイツ(主にブランデンブルク=プロイセン)の宮廷ユダヤ人の一族として知られるグンペルツ家と、その

グンペルツ家と婚姻関係を多く築いていたハーメルン (ゴルトシュミット) 家の 事績が取り上げられた。利用した主な資料は、グリックル・バス・ユダ・ライプ の回顧録である。

本報告で明らかになったのは、次の3点である。第一に、宮廷ユダヤ教徒の一 族と彼らと同等の経済力や政治力を持ったユダヤ教徒の結婚が進んでいく中で、 ドイツを中心としたヨーロッパ各地の社会的な上層のユダヤ教徒間で婚姻関係が 結ばれることになった。その結果、18世紀にかけて、いくつかの特定のユダヤ 一族が国際的に展開しているような状況が生まれることになった。ユダヤ一族の 国際展開は、ビジネス機会や迫害による追放・移住だけでなく、結婚も関係して いた。第二に、同じマイノリティの仲間同士の協力関係を重視したビジネスは、 利用できる資源が限られることになり、彼らが経済的に豊かになることが妨げら れてしまうと考えられてきた。しかし、むしろそうした協力関係を望む姿勢が、 各地の社会的な上層のユダヤ教徒同士の婚姻関係によるつながりを生み出してい た。第三に、こうした婚姻関係の形成は各地で豊かなユダヤ教徒の一族がその経 済的・政治的な立場を一世代で終わらせず維持することに役立っていた。また婚 姻関係によるつながりは、地域を越えたユダヤ教徒同士の連帯につながっていた。 それはユダヤ教徒の追放を回避するための連帯にもなっていた。さらに各地に豊 かなユダヤ教徒の一族が散らばっていることで、それぞれが各地で身内の者や奉 公人に商業経験を積ませ、新たな企業家・銀行家を生み出すことになった。

担当:須永 徳武(本学経済学部名誉教授)

政策:「国際・政策研究ワークショップ」 ワークショップ報告

1. 目的・活動内容

国際・政策分野の研究交流を活性化させるとともに、国内外の外部研究者を招聘し、当該分野の研究の発展を目的とする。国際・政策部会の研究分野に関連する広範な領域において、交流を積極的に行い、共同研究や科研費グループの形成などにつなげていきたい。2021年度の研究活動の詳細は、以下の通りである。

表 2021年度「国際・政策研究ワークショップ」研究会一覧

| No. | 項目 | 内容 | | | |
|-----|--------|--|--|--|--|
| | 開催日 | 2021年5月19日 (水) 16:30~18:30 | | | |
| 1 | タイトル | 対立か相互依存か?イギリス社会住宅政策における市場と「居住保障」 | | | |
| 1 | 講師(所属) | 土橋 康人 (本学経済学部助教) | | | |
| | 参加人数 | 17 名 | | | |
| | 開催日 | 2021年6月2日 (水) 16:30~18:30 | | | |
| 2 | タイトル | 社会保障制度における自営業者の所得把握についての考察 | | | |
| | 講師(所属) | 金 敏貞(本学経済学部助教) | | | |
| | 参加人数 | 12 名 | | | |
| | 開催日 | 2021年6月30日 (水) 16:30~18:30 | | | |
| | タイトル | 中小自動車部品サプライヤーにおける TPS 思考に基づく IoT システム | | | |
| 3 | | の構築・活用と外販:中小企業の無形資産ビジネスの展開 | | | |
| | 講師(所属) | 遠山 恭司 (本学経済学部教授) | | | |
| | 参加人数 | 16 名 | | | |
| | 開催日 | 2021年7月14日 (水) 17:30~20:00 | | | |
| | タイトル | 「移民の財政学的検討―理論・制度・自治体」 | | | |
| | | 第一報告:「財政学はなぜ移民を論じるべきなのか?」 | | | |
| | | 第二報告:「移民政策なき自治体補助金行政」 | | | |
| | | 第三報告:「外国人児童生徒に対する地方自治体の教育支援」 | | | |
| | 講師(所属) | 司会・趣旨説明:池上 岳彦(本学経済学部教授) | | | |
| 4 | | 第一報告:掛貝 祐太(茨城大学) | | | |
| | | 早崎成都(慶應義塾大学経済学研究科博士後期課程) | | | |
| | | 第二報告:髙橋 涼太朗 (慶應義塾大学) | | | |
| | | 倉地 真太郎 (明治大学、本学経済学部兼任講師) 第二紀生:公 茂奈 (東北学院士学 三大学経済学部兼任講師) | | | |
| | | 第三報告:谷 達彦(東北学院大学、元本学経済学部助教) 関根 未来(本学経済学研究科博士後期課程) | | | |
| | | 因似 不术 (华子桩併子训九杆将工发期硃柱) 23 人 | | | |
| | 沙川八奴 | 40 /\ | | | |

2. 研究会概要

■第1回 研究会

開催日:2021年5月19日(水) 会 場:オンライン開催(Zoom) 報告:対立か相互依存か?イギリス社会住宅政策における市場と「居住保障」

報告者: 土橋 康人 (本学経済学部助教)

概 要: 土橋助教のご報告は、イギリスにおける「居住保障」と市場原理が相互に影響を 与え合うメカニズムに関するものであった。

国立社会保障・人口問題研究所編『日本の居住保障―定量分析と国際比較から考える』でご執筆されている、第5章「イギリス―居住保障と市場の奇妙な相互依存」をベースとしたうえで、イギリス住宅市場の歴史的な展開や政策の変遷、国際比較から見られる特徴についても触れられた。

質疑では、住宅政策の変更によって住宅が増えたか、UBI (Universal Basic Income) への移行とその影響、金融市場との関係性、イギリスの住宅政策と日本への政策的インプリケーションなど、活発な議論がなされた。

■第2回 研究会

開催日:2021年6月2日(水)

会 場:オンライン開催 (Zoom)

報告:社会保障制度における自営業者の所得把握についての考察

報告者:金 敏貞(本学経済学部助教)

概 要:金助教のご報告は、韓国の社会保障制度における自営業者の所得把握に関するものであった。

韓国の社会保障制度における自営業者の保険料方式は「定率制」を採択しているため、自営業者の所得把握が制度の公平性問題と密接な関係があるとされ、韓国の社会保障制度において自営業者の所得把握がどのように行われ変化してきたのか、そして抱えている課題について指摘がなされた。

質疑では、ロールズの二原理が年金・保険料にどのように利用できるか、年金・健康保険と租税資金の関係、所得捕捉率の高さと住民登録番号の関係性など、活発な議論がなされた。

■第3回 研究会

開催日:2021年6月30日(水)

会 場:オンライン開催(Zoom)

報 告:中小自動車部品サプライヤーにおける TPS 思考に基づく IoT システムの構築・ 活用と外販:中小企業の無形資産ビジネスの展開

報告者:遠山 恭司(本学経済学部教授)

概 要:遠山教授のご報告は、IoTの導入でTPSと改善活動を有機的に連結させ、生産性向上につなげ、システム化を行い、そのノウハウを外販する中小サプライヤーに着目されたものであった。

TPS (トヨタ生産システム) の歴史は 70 年を優に超え、リーン生産システム として海外に知られてからもすでに 30 年が過ぎている。トヨタの系列グループ

をはじめ、その用語と思考法は、国内製造業に広く知られている。しかし、中小部品サプライヤーの生産現場で、その思考と実践が真に、本質的に展開されてきたとは言えない状況もあった。そのなかで、IoTの導入でTPSと改善活動を有機的に連結させ、生産性向上につなげ、システム化を行い、そのノウハウを外販する中小サプライヤーが存在している。これを無形資産の観点から着目し、その意義と可能性を考察した。

質疑では、ここでの無形資産の定義は何か、無形資産を外販してしまったら一 過性の収入にすぎないのではないか、ここにいう中小企業とはどのような産業か、 など活発な議論がなされた。

■第4回 研究会

開催日:2021年7月14日(水)

会 場:オンライン開催(Zoom)

報 告:ワークショップ「移民の財政学的検討―理論・制度・自治体」

第一報告 「財政学はなぜ移民を論じるべきなのか?」

第二報告 「移民政策なき自治体補助金行政」

第三報告 「外国人児童生徒に対する地方自治体の教育支援」

報告者:司会・趣旨説明:池上 岳彦(本学経済学部教授)

第一報告:掛貝 祐太(茨城大学)・早崎 成都(慶應義塾大学経済学研究科博士後期課程)

第二報告: 髙橋 涼太朗 (慶應義塾大学)・倉地 真太郎 (明治大学、本学経済学部兼任 講師)

第三報告:谷 達彦 (東北学院大学、元本学経済学部助教)・関根 未来 (本学経済学研究科博士後期課程)

概 要:本ワークショップでは、日本における移民(外国人住民)への対応、すなわち経済活動・社会生活の保障に関する政策の現状と今後の課題が論じられた。国家の財政制度・政策にはそれぞれ特徴があり、その多様性の根拠及び持続可能性は大きな研究テーマである。

第1報告では、移民政策をめぐる理論について、これまでの議論の限界と財政学が論じるべき課題が明らかされた。日本においても、居住外国人が増大するにつれて、多文化共生の推進が唱えられるようになっている。また、人口減少への対応策として外国人住民を積極的に位置づける議論もみられる。そのような状況を加味したうえで、第2報告では日本の地方財政制度による対応が、第3報告では自治体の具体的な施策の現状と課題が論じられた。

質疑では、移民の枠組み・定義について(対象は誰か)、国際的に見た日本の位置づけ、自治体によるサービスの違い、なぜ移民問題は放置されてきたのか等、活発な議論がなされた。

担当:関口 智(本学経済学部教授)

金融:「会計研究の最新動向に係るワークショップ」 ワークショップ報告

1. 目的・活動内容

会計研究は、ここ 20 年ほどの間におおきく様変わりした。かつては、財務会計・管理会計の両領域とも、文献に基づく規範的な研究が中心であった。しかし、財務会計の領域では、近年、ファイナンスなどとの融合が進み実証的な研究へとシフトした。また管理会計の領域では、フィールド調査の重要性が叫ばれている。本研究では、こういった会計研究の最新動向に触れる場を提供し、ワークショップの個々のメンバーの研究のヒントを得ることを目的としている。

表 2021 年度「会計研究の最新動向に係るワークショップ」研究会一覧

| No. | 項目 | 内容 | | |
|-----|---------|--|--|--|
| | 開催日 | 2022年3月1日 (火) | | |
| | タイトル | ①新収益認識基準が比較可能性に与える影響—アンケート調査結果 | | |
| | | を用いた実証分析― | | |
| | | ②政府全体会計思考における会計システムの拡張と環境要因― | | |
| 1 | | ニューヨーク市財政危機に照らした Davidson et al. (1977) の検 | | |
| | | 討— | | |
| | 講師 (所属) | ①塚原 慎(帝京大学専任講師) | | |
| | | ②坂内 慧 (帝京大学助教) | | |
| | 参加人数 | 15 名 | | |

2. 研究会概要

■第1回 研究会

開催日:2022年3月1日(火)

会 場:オンライン開催 (Zoom)

第1報告:「新収益認識基準が比較可能性に与える影響―アンケート調査結果を用いた実

証分析—」

報告者:塚原 慎(帝京大学専任講師)

第2報告:「政府全体会計思考における会計システムの拡張と環境要因―ニューヨーク市

財政危機に照らした Davidson et al. (1977) の検討―

報告者: 坂内 慧(帝京大学助教)

概要:第1報告は、わが国の新収益認識基準が会計情報の質的特性である「比較可能性」および「意思決定有用性」に及ぼす影響を、企業側の観点から実証的に把握したものである。分析の結果、比較可能性は意思決定有用性に正の影響があり弾力性が比較可能性と関連すること、また、会計基準の適用前に設定主体がコストについて具体的な項目を詳細に想定することは困難であると予想されるため利用者側である企業の見解を整理することが重要であると示唆されることが明らかにされた。

第2報告は、Davidson らの先行研究に依拠しつつ、財政危機により生じた基金会計の限界に照らして、米国政府会計研究がどのように解決を図ったのかということの関係を明らかにしたものである。検討の結果、政府の運営成果と財政状態を示すことを通じて、様々な利用者の意思決定に資するための会計情報を提供しようとしたこと、換言すれば、Davidson らの学説においては、政府会計の情報提供機能が重視され、政府会計の情報利用者が経済的・政治的・社会的意思決定に有用な情報を提供するという意思決定支援が主たる会計目的であることが明らかにされた。

担当:山田 康裕(本学経済学部教授)

「欧州グリーンディールと EU 統合の再検討」 研究プロジェクト報告

1. 目的・活動内容

2019 年に打ち出された EU の新成長政策「欧州グリーンディール」は、2020 年に入り COVID-19 危機に見舞われ、諸政策のスケジュールが見直されることとなった。ところが、これを契機に、EU 共同債に反対していたドイツが政策を変更し、フランスとともに 2020 年 7 月、COVID-19 危機対応として復興計画の中核に位置づけられることが合意され、7,500 億ユーロの復興基金「次世代 EU」が創設され、EU 中期予算(2021 \sim 2027 年)と合わせて総額 1 兆 8,243 億ユーロの大型予算が成立した。

この資金的裏付けを得て、欧州グリーンディールが全体として動き始めた。2021年6月には、欧州気候変動法律が採択され、2050年に温室効果ガス排出量実質ゼロ(気候中立)、2030年に1990年比55%削減が、法的拘束力をもつ目標となった。同年7月には、Fit for 55と名付けられた「欧州グリーンディール」の強化策パッケージが公表された。これには、炭素国境調整メカニズム(CBAM)の導入、EU域内排出量取引制度(EU-ETS)の道路輸送・建築物への拡大や無償排出枠の段階的廃止などが含まれている。

また、2020年7月に採択されたタクソノミー規則に基づき、気候変動の緩和と適応に 合致した企業・金融機関の活動(グリーンリスト)を明示したタクソノミー委任規則(細 則)が定められた。

こうした「欧州グリーンディール」の展開とその具体化の推進という課題と同時に、EUは、Brexitやポーランドにおける法の支配の危機という問題にも直面している。そこで、本研究では、これらの問題にも目配りしつつ、「欧州グリーンディール」の展開が、EU統合のあり方にもたらす変化について、経済学、政治学、法学分野の専門家の協力を得ながら政治経済学的に分析することを目指し、8回の研究会を開催した。また、立教 SFR「欧州における EV シフトと生産・インフラ・ネットワークの再構築と日系企業への影響」と共催で、公開講演会「欧州とアジアにおける EV シフトと自動車産業」を開催した。この記録は、『経済研究所年報』に掲載されている。

表 2021 年度「欧州グリーンディールと EU 統合の再検討」研究会一覧

| | | 及「欧川ノノ マノー がこ BO Mild の Fi Will I Will I Will I Se | | |
|-----|-----------|--|--|--|
| No. | 項目 | 内 容 | | |
| | 開催日 | 2021 年 9 月 10 日 (金) | | |
| 1 | タイトル | コロナ危機 Phase-1 と EU 統合 | | |
| | 講師(所属) | 安藤 研一 (静岡大学人文社会科学部教授) | | |
| | 参加人数 | 18 人 | | |
| | 開催日 | 2022年1月12日 (水) | | |
| 2 | タイトル | チェコ共和国の経済概況 | | |
| | 講師(所属) | 志牟田 剛 (Director-General, JETRO Praha) | | |
| | 参加人数 | 12 人 | | |
| | 開催日 | 2022 年 2 月 7 日 (月) | | |
| | タイトル | 2022 年の欧州経済・政治の注目点 | | |
| 3 | 講師(所属) | 伊藤 さゆり (ニッセイ基礎研究所理事) | | |
| | 参加人数 | 13 人 | | |
| | 開催日 | 2022年2月8日 (火) | | |
| | | 1. The Automobile Industry of East-Central Europe in the Context of | | |
| | タイトル | the Developments in Europe | | |
| | | 2. Comments on the presentation of Petr Pavlinek | | |
| 4 | | 1. 報告者: Petr Pavlinek (University of Nebraska at Omaha, United | | |
| | 講師(所属) | States: full professor and Charles University, Prague, Czechia: full | | |
| | | professor) | | |
| | | 2. 討論者:細矢 浩志 (弘前大学人文科学部教授) | | |
| | 参加人数 | 12人 | | |
| | 開催日 | 2022年2月25日(金) | | |
| | | 1. EV 産業創出時における企業連携―モビリティ産業萌芽期にみる | | |
| | タイトル | 中小企業のポジション― 2. トロイカによる第3次金融支援以降のギリシャ経済~EU安定・ | | |
| 5 | | | | |
| | | 1. 太田 志乃(名城大学経済学部准教授) | | |
| | 講師(所属) | 2. 松浦 一悦(松山大学経済学部教授) | | |
| | 参加人数 | 12 人 | | |
| | 開催日 | 2022年3月4日(金) | | |
| | | ポーランドにおける「二つの法秩序」―「法の支配」をめぐる EU | | |
| 6 | タイトル | との対立の構図 | | |
| | 講師(所属) | 小森田 秋夫(神奈川大学特別招聘教授) | | |
| | 参加人数 | 7人 | | |
| | 開催日 | 2022 年 3 月 15 日 (火) | | |
| | NOTE H | 1. Brexit 後の欧州経済・金融市場 | | |
| | タイトル | 2. 新型コロナによる欧州経済への影響と、ポストコロナ時代の EU | | |
| | | 経済戦略 | | |
| 7 | | 1. 吉田 健一郎(株式会社日立総合計画研究所 SI-PI 推進室主幹研 | | |
| | 講師(所属) | 究員) | | |
| | N//1/154/ | 2. 高屋 定美 (関西大学商学部教授) | | |
| | 参加人数 | 13 人 | | |
| | | | | |

| | 開催日 | 2022 年 3 月 17 日 (木) | |
|--|-----|---------------------|---|
| | 0 | タイトル | 1. 欧州グリーンディール―EU 気候変動法律を中心に― 2. 「農場から食卓まで」戦略と新共通農業政策(2023-27年) |
| | 8 | 講師(所属) | 1. 中西 優美子(一橋大学大学院法務研究科教授) 2. 豊 嘉哲(福岡大学商学部教授) |
| | | 参加人数 | 13 人 |

2. 研究会概要

■第1回 研究会

開催日:2021 年 9 月 10 日(金) 会 場:オンライン開催(Zoom)

報告:コロナ危機 Phase-1 と EU 統合

報告者:安藤 研一(静岡大学人文社会科学部教授)

概要:コロナ危機は、ワクチン接種開始前のPhase-1と開始後のPhase-2で局面が変わってきており、現在はPhase-2が進行中である。しかし、Phase-1の理解なく、Phase-2を評価することは出来ない。そこで、本報告では、主にPhase-1におけるコロナ危機について総括し、EUとしての対応策(SURE、グリーン・レーン・ガイダンス、NGEU・MFFなど)が取られる中でのEU域内市場の展開について、EU公式統計のEurostatを基に、財・サービス貿易、直接投資・移民労働力の状況を後付けた。コロナ危機下でもEU域内市場がEU経済の基盤であると同時に、EU自身の能動的対応が、EU経済の落ち込みを一定程度防いだことを明らかにした。今後は、Phase-2の分析を更に進め、EU統合の意義を論じることになる。

■第2回 研究会

開催日:2022年1月12日(水) 会 場:オンライン開催(Zoom) 報 告:チェコ共和国の経済概況

報告者:志牟田 剛 (Director-General, JETRO Praha)

概要:チェコの政治経済状況を概観した後、チェコにおける自動車産業について詳しい説明がなされた。自動車産業はチェコのGDPの約9%を占める主要産業である。関連企業は1,000社以上あり、Tier1、Tier2、Tier3各層に200以上の非日系サプライヤーが存在し、400km圏内に22カ所の生産工場が集積し、年間約100万台の自動車が生産されている。チェコに進出している日系企業は276社、うち製造業108社、非製造業等165社、研究・開発3社である。現地駐在による聞き取り調査をもとに、現地日系企業の近年の動向についても報告がなされた。日系企業が指摘するチェコにおける経営上の問題点として重要な点は、労働コスト上昇率の高さ、人材確保、ビザ・就労である。

■第3回 研究会

開催日:2022年2月7日(月)

会 場:オンライン開催 (Zoom)

報 告:2022年の欧州経済・政治の注目点

報告者:伊藤 さゆり (ニッセイ基礎研究所理事)

概要:本報告は、コロナ禍の影響、ドイツ・フランスの政治の動きという2つの視点から、今後の欧州経済・政治を考察した。第1に、高いワクチン接種率が感染を抑えて経済的な打撃を弱めたが、域内格差が潜在的なリスクとなっている。また、EUが世界金融危機の反省を踏まえた政策で域内の格差拡大を抑えたこと、労働市場の欠員率上昇が賃金上昇に影響しないことがデータで確認された。ただし、脱炭素化の影響もあり、エネルギー価格が高騰したため、金融政策がとられる可能性があることが指摘された。第2に、ドイツでは、3党連立のショルツ政権が前政権から引き継いだ課題に対して協議合意したものの、想定外の事態が多発する現状を確認した。一方のフランスは、マクロン大統領の改革が反発を受けながらも脱炭素化とグリーン化に成功していること、大統領選挙ではエネルギー価格が焦点となるといった見通しが述べられた。最後に、ペクレス氏がマクロン大統領の選挙のライバルとなることを世論調査から裏付けた。

■第4回 研究会

開催日:2022年2月8日(火)

会 場:オンライン開催(Zoom)

報 告: The Automobile Industry of East-Central Europe in the Context of the Developments in Europe

報告者: Petr Pavlinek (University of Nebraska at Omaha, United States: full professor and Charles University, Prague, Czechia: full professor)

討論者:細矢 浩志(弘前大学人文科学部教授)

概要:本報告は3つのパートで構成されている。第1部は欧州自動車産業の製造の地理的変化について、第2部はドイツなどの西欧諸国の中核地域(core regions)と中東欧諸国の周辺地域(peripheral regions)との自動車産業の分業構造について、第3部は自動車産業の電気自動車(EV)製造への移行の中東欧地域への影響について、である。第1部では、中東欧の自動車工場へのインタビューから、雇用創出と競争力の最大の要因は、低賃金・低い法人税であることが指摘された。第2部では、中核地域と周辺地域をさらに5つのクラスターに分けて、3つの時期にわたる各国の位置の変化を観察した。安定した国は1つのクラスターに定着し続けた一方で、不安定な国は半周辺地域、周辺地域に集中していた。第3部では、中東欧のEV化は構造や雇用に重大な影響を及ぼす一方で、欧州全体では中東欧の製造へ依存する構造は変化しないとした。最後に、中東欧は研究開発の中心でないこと、多国籍企業の主導権が強いことなどが移行に影響することが指摘され

た。討論者からは、クラスター区分の組み替えの提案、EV シフトが既存の分業構造を根本的には変えないとする理由、直近の中東欧における EV 関連の実例などの質問が出され、活発な討論が行われた。

■第5回 研究会

開催日:2022 年 2 月 25 日(金) 会 場:オンライン開催(Zoom)

第1報告: EV 産業創出時における企業連携―モビリティ産業萌芽期にみる中小企業のポジション―

第1報告者:太田 志乃(名城大学経済学部准教授)

概要:本報告では、EV化に伴って、自動車産業がモビリティ産業へと変化し、ユーザーや地域からの視点による展開がされるなかで、企業がどのように分業を形成するかについて、具体的な事例を交えて考察した。モビリティ産業は今後の予想が難しく、EVだけでなく MaaS 関連分野などビジネスが多様となるため、異分野業種の企業との連携が増える可能性が指摘された。他社と連携するベンチャー企業の活動に注目し、タイで小型電気自動車を製造販売する日本企業 FOMM の事例の分析がなされた。同社は外部資源を積極的に活用して市場開拓を行っているが、今後、部品をめぐる大手との価格競争が厳しくなることが指摘された。今回の報告が FOMM の事例のみであるので他社の研究も進めること、事業が順調なベンチャー企業に自動車開発の経験がある人が多いことからどのような参入の形式が望ましいのかについて分析することが、今後の課題として提示された。質疑応答では、EV の価格、企業間連携の仲介者、グローバルニッチ市場としての小型EV、EV 化が従来の自動車産業に与える影響など様々な質問が寄せられ、活発な議論が行われた。

第2報告:トロイカによる第3次金融支援以降のギリシャ経済~EU安定・成長協定との 関連で~

第2報告者:松浦 一悦(松山大学経済学部教授)

概要:本報告は、第3次ギリシャ金融支援とそれに伴う構造改革を検討してユーロ圏の周辺国ギリシャが直面する課題を明らかにすることをめざし、複数の角度からギリシャを分析した。経済的視点では、ギリシャが EU の生産工程に組み込まれているため、取引コストから EU 離脱が回避されるとした。また、外国資本の視点から、ユーロ圏中核国からの不動産等に対する直接投資が銀行の不良債権処理に重要であることが指摘された。NATO や EU からの視点では、ギリシャは地政学的にも EU の安定のためにも重要であることが確認された。ESM による金融支援が不良債権処理等に使われ、同国の経済再建に効果を発揮しえなかった。トロイカの方針をめぐり、IMF とユーロ圏諸国で議論があったものの、トロイカの下で構造改革が進められた。しかし、ユーロの制度が地理的不均衡発展を前提と

していると考えた場合、ギリシャ問題は EU の仕組みだけでは解決できないのではないか、との仮説が提示された。質疑応答では、トロイカの支援が外資の救済だったのか、構造改革のあり方そのものの刷新の必要性、EU 統合の存続の可能性などについて、幅広く質問が寄せられた。

■第6回 研究会

開催日:2022年3月4日(金)

会 場:オンライン開催 (Zoom)

報告:ポーランドにおける「二つの法秩序」―「法の支配」をめぐる EU との対立の構図

報告者:小森田 秋夫(神奈川大学特別招聘教授)

概要:EU統合の焦点となっているポーランドの政治状況とEUとの対立について法律の観点から包括的報告がなされた。まず、焦点は同国の司法制度である。報告者によれば、与党「法と公正(PiS)」は、EUを主権国家の連合だと考えており、価値観は保守的だが経済的にはリベラルな「国民カトリック」であるとした。これを踏まえ、近年のPiS 政権とEUの対立について報告がなされた。「重複裁判官」問題から派生して、同国の懲戒院が裁判官の独立性を損なう可能性が生じた。この問題に関して、EUとポーランドが判決を出す「二つの法秩序」が発生した。EU側は、加盟国の制度を判断する権限があり、EU法の優先性の原則からEU司法裁判所の判決をポーランド憲法より優先すべきとした。ポーランド側は、EUに裁判制度の権限を譲渡しておらず、EUは法律解釈で権限を拡大しており、その条約は違憲とした。報告者は、この対立の本質は、「PiS側」対「PiS 反対側+EU」と指摘した。質疑応答では、ポーランドのウクライナ難民受け入れの背景、地政学的な観点から欧州委員会による妥協の可能性など、時事的な問題に関する質問が出され、議論がなされた。

■第7回 研究会

開催日:2022年3月15日(火)

会 場:オンライン開催 (Zoom)

第1報 告:Brexit 後の欧州経済・金融市場

第1報告者:吉田 健一郎 (株式会社 日立総合計画研究所 SI-PI 推進室 主幹研究員)

概要:本報告は、EU離脱後のイギリス、2022年の欧州経済・金融市場動向の2つのテーマから構成されている。EU離脱後のイギリスの経済状況は、必ずしも深刻な影響を受けているわけでないが、アイルランド議定書の交渉の先行きは不透明である。また、ロンドン金融市場は、全体的に影響が深刻ではないものの、EUとの金融同等性評価の交渉が難航し、今後もロンドンが地位を維持するにはユーロに代わる通貨を取り込めるかが焦点となることが指摘された。欧州については、「コロナ抑制・経済対策・インフレ管理」のトリレンマにウクライナ問題が加わり、大きな経済リスクを抱えることになった。エネルギー価格が高止まりし、ロシア

国債が債務不履行となる可能性のなか、欧州中央銀行(ECB)はインフレ警戒から緩和措置を早期終了する可能性がある。また、復興基金の稼働と民間資金の活用によって、欧州グリーンディールの推進が加速すると推測した。質疑応答では、イギリス金融業からEUのロシア依存脱却についてなど様々なテーマについて討論が行われた。

第2報告:新型コロナによる欧州経済への影響と、ポストコロナ時代の EU 経済戦略 第2報告者:高屋 定美(関西大学商学部教授)

概要:本報告では、EUのコロナ対応の経済対策を分析した。はじめに、現状把握のため、2019年を100とした EU 各国の景気を確認し、ドイツの回復ペースが遅く、EUの成長に影響する可能性が指摘された。コロナ危機の影響については、エネルギー価格を用いたパネル構造 VAR モデルで検証した。これに基づき、ロックダウンが需要を直撃し、ITを除くサービス業や自動車部門の回復が今後の鍵となるとした。コロナ対応については、欧州中央銀行(ECB)のパンデミック緊急購入プログラム(PEPP)が、公債保有中心となったとはいえ、金融市場へのアナウンスメント効果をもった。一方で、ゾンビ企業が発生し、ECBの支援は実体経済への効果は限定的だった。EUの今後については復興基金が貢献しうるが、ウクライナ問題の影響については分析を継続する必要があるとした。質疑応答では、経済政策とエネルギー安全保障の関係、期待インフレ率と需要の関係についての質問が出され、EUの対応のあり方やパンデミック緊急購入プログラム(PEPP)と期待インフレ率の相関性について討論が行われた。

■第8回 研究会

開催日:2021年3月17日(木) 会 場:オンライン開催(Zoom)

第1報告:欧州グリーンディール—EU 気候変動法律を中心に— 第1報告者:中西 優美子(一橋大学大学院法務研究科教授)

概要:EU気候変動法律(規則2021/1119)について、原文を参照しながら、内容の分析を行った。同法律が法的拘束力をもつ規則であることの政治的意義が確認された。気候中立達成を目標とした1条2項の"a binding objective"が、EUと国家のレベルで目標に取り組むことを義務とした2条2項と1条2項を結び、加盟国に行動させる法的根拠となった。また、実現可能性を上げるため、欧州委員会が中間目標を定期的に審査して、改正立法提案をする仕組みが組み込まれている。前文にある市民のEU基本権憲章を尊重するという記述は、憲章に環境権の言葉がないにもかかわらず、あたかも基本権憲章から導き出されるような書き方であることが指摘された。Do no harm principle やエネルギー効率第一の原則等のその他の原則とのリンク、ウクライナ危機でエネルギーのロシア依存脱却を意識した文書にも触れた。質疑応答では、違反への罰則や binding の解釈、原子力発電と

エネルギーミックス、欧州グリーンディールの規則の成立時期などについて議論が行われた。

第2報告:「農場から食卓まで」戦略と新共通農業政策(2023-27年)

第2報告者: 豊 嘉哲(福岡大学商学部教授)

概要:「農場から食卓まで(F2F)」戦略と新共通農業政策(新 CAP)を考察した。欧州グリーンディール(EGD)の一つのF2F戦略は、持続可能なフードシステムと非常事態の供給網停滞回避を目指すが、生産過程の数値目標が多い。新 CAP は原案が EGD 以前に公表されたが、欧州議会で合意が困難で、その間に出た EGDや F2F戦略の目標が引き上げられており、農家の動きが目標達成の鍵となる。 EU 予算の支出で補助金の割合が下がったのは、受給条件となるコンディショナリティを伴うる直接支払制度の影響である。これはエコスキームの仕組みが厳しく、さらに加盟国は直接支払予算の最低 25%を充てることになっている。新 CAP は、ルールを遵守しても補助金がなく、生産者にとって大きな変化である。これら戦略の問題点を指摘する研究者もおり、今回の変化で、欧州統合における CAP の役割が下がるとの展望が示された。質疑応答では、F2F戦略が中小農家の統廃合を進めるのかどうか、従来の CAP の達成度、持続可能な農業としての地産地消などについて議論がかわされた。

担当: 蓮見 雄(本学経済学部教授)

「ニューノーマル時代のフードビジネス研究 ~コロナ禍下のライフスタイルの変化とインスタント食品産業」 研究プロジェクト報告

1. 目的・活動内容

新型コロナウイルス感染症(Corona Virus Disease 2019; COVID-19)の世界的な流行によって、企業活動、人々の働き方に大きな変化が起きている。リモートワーク、巣籠りといった用語がはやる中で、「食」を含むライフスタイルにもさまざまな影響が及んでいる。「食」の問題は、各人が日々関わっているものである。昨年(2020年)の COVID-19 感染による生活の変化を経験した誰もが(実務家、教員だけでなく、学生も)自分の経験に引きつけて主体的に取り組める分野であり、消費者の観点から新しい製品・サービスを創造することのできる分野であるともいえる。本研究では、サンヨー食品株式会社と共同で、以下の3つを柱にして、ニューノーマル時代のフードビジネスの将来的な展望を考察する。この共同研究の成果を経済学部の教育に還元することはもちろんとして、研究の過程において学生を参加させることを目指している。

- (1) インスタント食品の誕生から世界食品化への歴史的・文化的コンテクストについての 検証
- (2) インスタント食品メーカーの中国・東南アジア・アフリカ等への市場開拓にいてのグローバリゼーションの観点からの検証
- (3) インスタント食品メーカーの経営戦略や経営体制に関する内在的な検証

表 2021年度「ニューノーマル時代のフードビジネス研究」研究会一覧

| | 1 | | | | |
|-----|--------------------|-----------------------------------|--|--|--|
| No. | 項目 | 内容 | | | |
| | 開催日 | 2021年11月16日(火)10時00分~11時30分 | | | |
| | タイトル | 第1報告:リモート工場見学 | | | |
| | | 第1報告:阿部 浩二(サンヨー食品(株)執行役員開発本部開発 | | | |
| 1 | 講師(所属) | 部長) | | | |
| | M3 Hule (/////=4// | 山田 健祥(サンヨー食品(株)執行役員マーケティン | | | |
| | | グ本部マーケティング部長) | | | |
| | 参加人数 | 12 名 | | | |
| | 開催日 | 2022年3月11日(金)18時00分~20時00分 | | | |
| | タイトル | 第1報告:赤レンガセッション | | | |
| | | SDGs 達成に向けて食品ロスの解決策を考える | | | |
| | | ~食品業界の事例を中心に~ | | | |
| 2 | | 第1報告:窪田 光介(サンヨー食品販売(株)執行役員広域営業部長) | | | |
| | | 阿部 浩二 (サンヨー食品 (株) 執行役員開発本部開発 | | | |
| | 講師(所属) | 部長) | | | |
| | | 山田 健祥(サンヨー食品(株)執行役員マーケティン | | | |
| | | グ本部マーケティング部長) | | | |
| | 参加人数 | 39 名 | | | |

■第1回 研究会

開催日:2021年11月16日(火)10時00分~11時30分

会場:サンヨー食品株式会社 赤坂ビル

第1報告:リモート工場見学

報告者:阿部 浩二(サンヨー食品(株)執行役員開発本部開発部長)

山田 健祥 (サンヨー食品 (株) 執行役員マーケティング本部マーケティング部長)

概 要:まず袋麺製造工程とカップ麺製造工程について概要が説明された。次に赤坂会場と関西工場をオンラインで接続して、生産現場の実況中継が行われた。次いで本学からの事前質問に対してのサンヨー食品側の回答が説明された。以上の報告に対して、参加者全員で議論し、意見交換した。

■第2回 研究会

開催日:2022年3月11日(金)18時00分~20時00分

会 場:立教大学 池袋キャンパス 12 号館第 1+2+3 共同研究室、オンライン

第1報告:赤レンガセッション SDGs達成に向けて食品ロスの解決策を考える

報告者:窪田 光介(サンヨー食品販売(株)執行役員広域営業部長)

阿部 浩二 (サンヨー食品 (株) 執行役員開発本部開発部長)

山田 健祥 (サンヨー食品 (株) 執行役員マーケティング本部マーケティング部長)

概要:まずSDGsの達成に向けた食品ロスの問題が説明された。そこでは、サンヨー食品をはじめとしたフード業界の取り組みが紹介された。次に6つのグループに分かれて、"MOTTAINAI"をキーワードにしたグループワークが行われた。各グループの発表において、インスタントラーメンを巡る経験・意見が明らかにされ、講師から補足説明が行われた。そこでは日常の食品ロスを自分ごととして捉えることの重要性が指摘された。

担当:内野 一樹(本学経済学部教授)

「20 世紀東アジアにおける経済基盤の形成」 研究プロジェクト報告

1. 目的・活動内容

本研究の目的は、現在の東アジアの経済発展をもたらした第二次世界大戦後から 1970 年代までの経済基盤の構築過程をミクロレベルで解明・把握することにある。本研究では、日本を含む東アジアの地理的、歴史的な背景を踏まえ、戦前一戦時一戦後の「転換」を重視するとともに、日本=台湾=韓国を中心とした「植民地」に関する分析をベースとしつつ、地理的なフレームワークを拡大して「環太平洋」、「国際分業」といった東アジアをめぐる関係史的視点を研究視角に取り込み、これまで進めてきた 20 世紀東アジアにおける経済基盤の形成について、より多面的・多角的な分析を試みた。

本年度は、昨年度に引き続き、新型コロナウイルス(COVID-19)感染拡大により、緊急事態宣言、まん延防止措置などの感染拡大防止措置により、研究遂行のための環境・諸条件が大きく制約された。昨年度同様に歴史研究にとって重要なフィールドワークは大きく制限され、文献調査やオンラインによる研究打合せなど、新型コロナ以前と異なる状況への対応に終始せざるをえなかった。ただし、そのような困難な状況であったものの、昨年度の経験を生かして、本年度は、研究プロジェクトの視角を踏まえつつ、プロジェクトメンバーの個人研究の進展に力を注ぐことで、一定の成果を得られた。反省点としては、プロジェクト研究申請時点での新型コロナウイルス感染拡大の状況を十分に見通すことができず、各費目に関する当初の予算計上が適切でなく、またその見直しについて、柔軟に対応できなかった。次年度以降の反省材料としたい。

本年度の研究プロジェクトは、新型コロナウイルス (COVID-19) 感染拡大により、当初予定していた資料調査が実施できなかったが、研究会・ワークショップについては、経済史・経営史ワークショップと連携して3回実施することができた。また、2017年度から構築してきたリサーチ・イニシアティブセンター所管のプロジェクト室 (代表:須永徳武)とも連携して、学外の研究者も含めた経済史・経営史に関する共同研究スペースの充実を図った。新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、対面形式による共同研究や共同報告が困難となる中で、プロジェクトメンバーは、オンライン国際学会での報告や研究成果の刊行を進めた。特に本年度は、メンバーの個人研究をプロジェクトの共同研究に取り組むことにより、本研究がテーマとする「東アジアの経済基盤」に関して、空間・地理的には「環太平洋」、「欧州」、研究視角的には「文化」、「衛生・環境」といった新機軸を加えることができ、次年度のプロジェクト研究に繋がる新たな研究視角を得ることもできた。来年度以降、新型コロナウイルスの感染状況を踏まえながら、アフターコロナに対応しつつ、研究の活性化をさらに図るとともに、オンラインと対面を併用しつつ、学外に開かれた研究会等を開催し、本学経済学部の将来に繋がる研究資源の蓄積を図っていきたい。

担当: 岡部 桂史(本学経済学部教授)

2021年度 研究員の受入

| | No. | 氏名 | 研究テーマ | 所属 | 期間 |
|--------|-----|-------|--|-----------------------------|------------|
| 客員研 | 1 | 高橋 衛 | 1. 非出費型国際生産の企業金融的な研究 2. クロスボーダー M&A の企業金融的な研究 | 常葉大学経営学部教授 | 2021/04/01 |
| | 2 | 田浦 元 | 中小企業景況データによるミクロ データ分析の経済分野への利用につ いての研究 | 広島経済学部メ ディアデザイン 学部教授 | 2021/04/01 |
| 研究員 | 3 | 平井 健介 | 消費から見る日本植民地期台湾 | 甲南大学経済学 部教授 | 2021/04/01 |
| | 4 | 鈴木 哲造 | 医療・衛生から見る植民地期台湾の研 究 | 中京大学法学部 講師 | 2021/04/01 |
| | 5 | 藤井 英明 | 第二次大戦後のわが国における小売商 業空間の形成史 | 前本学経済学部助教 | 2021/04/01 |
| | 6 | 塙 枝里子 | 行動経済学の視点を取り入れた金融 経済教育研究 | 本学大学院経済 学研究科博士前 期課程修了 | 2021/06/01 |
| 研究員 | 7 | 奥 愛 | 1. 社会保障財源制度に関する研究 2. 地域経済に関する研究 | 本学大学院経済 学研究科博士後 期課程修了 | 2021/10/02 |
| | 8 | 吉原 千鶴 | 1920 年代のピグーの貨幣理論と金融 政策 | 前本学経済学部助教 | 2021/04/01 |
| | 9 | 後藤 敬三 | ソーシャルキャピタルの視点から見 た税制へのコンプライアンス | 前本学大学院経 済学研究科特任 教授 | 2021/04/01 |
| | 10 | 張 景瑞 | 国際・政策研究ワークショップ | 本学大学院経済 学研究科 | 2021/04/01 |
| R A | 11 | 関根 未来 | 国際・政策研究ワークショップ | 本学大学院経済 学研究科 | 2021/04/01 |
| | 12 | 李 赫然 | 国際・政策研究ワークショップ | 本学大学院経済 学研究科 | 2021/04/01 |
| | 13 | 孫 雪惠 | 欧州グリーンディールと EU 統合の 再検討 | 本学大学院経済 学研究科 | 2021/06/01 |

立教大学経済研究所年報 2022

Annual Report 2022, Rikkyo Institute of Economic Research

| 発行日 | 2022年7月 |
|--------|--|
| 編集兼発行者 | 池田 毅 |
| 発行所 | 立教大学経済研究所 〒171-8501 東京都豊島区西池袋 3-34-1 立教大学経済学部内 |
| 電話 | 03-3985-4121 |