

内外交差点

規制緩和至上主義を招いた 「コンプライアンス根性」

藤井 聡氏 (京都大学大学院教授) 第10/12回

昭和時代の日本では、タクシー事業において、ドライバーの賃金や事業者の運行管理費が適正水準となるよう、運輸省が需給調整を行っていました。具体的には、タクシー一台あたりの「水揚げ」が過度に低下しないよう、台数を管理していました。しかし昭和末期から平成期にかけて「自由化至上主義」「規制緩和至上主義」とでも呼ぶべき発想が日本社会を席卷し、その流れはタクシー業界にも及びました。その結果、運輸省による需給調整は停止され、2002年にタクシー規制緩和が実施されることとなりました。

—以上が、前回改めて論じた内容ですが、ここで大きな疑問が残るのは、当時の時点で既に、タクシーの台数規制を緩和すれば市場が混乱することは、世界各都市の経験から明らかだったという点です。この点を踏まえれば、この規制緩和は合理的判断に基づく政策であったとは言えないものだったのです。では、なぜこのような愚策が実行されてしまったのでしょうか。その原因こそ、日本人特有の「コンプライアンス根性」にあったのです。

一般にコンプライアンスは「法令遵守」と訳されますが、本来の意味は「従うこと」「追従」「服従」です。さらに言えば、「従順」や「媚びへつらう」といったニュアンスも含まれます。ここで言う「コンプライアンス根性」とは、極端に表現すれば「奴隷根性」に近い心理状態を指しています。

そして、タクシー規制緩和において、日本はいったい何に「従おう」としたのかと言えば、それこそ「新自由主義」と呼ばれるものでありました。

2002年当時の日本は、いわゆる小泉・竹中改革の真っただ中にありました。小泉純一郎首相は、橋本龍太郎政権の行政改革路線を引き継ぎつつ、新自由主義を代表する経済学者である竹中平蔵氏を経済財政政策担当大臣に起用し、「聖域なき構造改革」を断行していったのです。

新自由主義とは、新古典派経済学を理論的支柱とし、「自由な競争さえあれば社会はうまく機能

する」と考える思想です。市場競争があれば、質の悪い商品を高値で売る事業者は淘汰され、人々はより良い

ものをより安く手に入られるとされます。これが市場メカニズムであり、社会の問題は、その働きを妨げる「規制」、とりわけ「政府」の存在によって生じると考えられます。その結果、新自由主義は徹底した規制緩和と小さな政府を志向することになります。しかし、この思想は「自由競争さえあればよい」という過激なものであり、タクシー市場のような分野では深刻な弊害しかもたらしません。それにもかかわらず、小泉内閣は8割から9割にも達する国民的支持を背景に、新自由主義への完全な「コンプライアンス」のもと、タクシー規制緩和を含む構造改革を推し進めたのです。

このような、新自由主義と呼ばれる特定のイデオロギーに対する「盲目的な従順の態度」に、我が国民は、喝采を送っていたのです。誠にもって不条理極まりない話ですが、こうした態度が続けている限り、国家全体が恐るべき衰退に陥ることは間違いありません。かくして日本は世界で最も成長率の低い先進国となったのです。まさにこれこそ、「コンプライアンスによる壊国」と言わざるを得ない話だったのです。日本人は少なくとも当時、政治というものにふざけきった態度で接していたのです。参考文献:「コンプライアンス壊国論」(藤井聡、扶桑社)

コンプライアンス 壊国論

～高市総理が目指す
真の「保守革命」～

藤井 聡
Satoshi Fujii

