

# 近代経済学の人間観 「ホモ・エコノミクス」について ～交通経済学の見地から

吉田雄一郎 教授 (交通経済学)

近代経済学はその人間観として、「ホモ・エコノミクス」を前提としています。このホモ・エコノミクスというのは、「自分の経済的・金銭的な利益や利得を第一に考えて、合理的計算に基づいて意思決定する主体」とされています。\*

このような話しをすると、世の中そんなに利己的な人間ばかりではないというご意見を聞いたりします。そして時には、このような人間観を前提とする近代経済学自体を疑問視されたりもします。

じつは、近代経済学が前提としているこの利己的人間という人間観「ホモ・エコノミクス」というのは、いわゆる自己中心性、つまり私たちが日常言うところの、自分勝手な人、というのとはちょっと違うかも？ということをお今日は、交通経済学の例を交えながらお話ししたいと思います。



Arnott, Richard, and Kenneth Small. "The economics of traffic congestion." *American scientist* 82.5 (1994): 446-455.

いまここに、道路混雑する橋があります。この橋は渡り切るのに、橋の上の車の台数が10台なら10分かかり、20台なら20分かかります。この橋の下部には電車が通っており、電車ならつねに所要時間は15分です。

ある朝、橋の上の車の台数は10台でした。したがってクルマでの所要時間は10分です。電車よりクルマのほうが早いので、あなたはクルマで行くことにしました。

こうして、あなたが加わることによって、いま、橋の上の車の台数は11台になりました。11台なら、所要時間は11分です。このとき、全員の所要時間の合計は、11分かける11台で、121分です。

ところで、もしあなたがクルマで行かずに、車の台数が10台のままだったなら、上述したとおり所要時間は10分です。このとき、所要時間の合計は、10人全員で、100分です。（下図参照）

車の台数	所要時間	全員の所要時間の合計
10台	10分	10分x 10台 = 100分
11台	11分	11分x 11台 = 121分
⋮	⋮	⋮

その差は、 $121 - 100 = 21$ 分。つまり、あなたひとりが加わることで所要時間が、社会全体では21分も増えています。

ですが、あなたにとっての所要時間は11分だったはずです。社会全体の所要時間の増加である21分との、10分の差は、どこから来たのでしょうか？

じつはこれは、あなたが加わることによって、他の10人のドライバーたちがひとり1分ずつ遅くなってしまったことによるものです。この、他人の10分のことを、経済学の言葉では「限界外部費用」といいます。

あなたは、この他人の費用を自分の意思決定の枠の外に置いているために、クルマで行くことにしたわけです。そうでないならあなたは、15分で着くことができる電車を利用していただいでしょう。

でもこんなこと、交通経済学者でもなければ、気づくわけありませんよね。

ですからこの例はけっして、「人間というのは、知らず知らずのうちに利己的になってしまうから、つねに自己を戒めるよう気をつけねばならない」などという道徳的な話をしたいわけではありません。そもそも自分の行動がどこか遠く、その先で、他人にどのような影響を与えているのかを正確に知ることなんて、誰にもできません。その意味で、どんなに誠実な人であっても、すべての人間は多かれ少なかれ“利己的”であり、だからそんな意味で“利己的”であることは人間として当たり前のことであり、それはそのまま受け入れるべき人間性そのものなのではないかと思えます。

そんなふうに広い意味で、「よい意味で」利己的な人間を、そのまま受け入れ、彼らが自由にのびのびと生活・活動したとしても社会が望ましい状況に行き着くような、そのような社会のしくみを作っていこう、というのが経済学の役割ではないかと考えます。この例の場合で言えば、限界外部費用に等しい額のピグー税と呼ばれる混雑課金を政策として実行する、これだけで人間が自由に意思決定をすることができるようになります。

人間が自由になれる一ちょっと大袈裟な言い方ですが、経済学は人間にとって、北風と太陽で言うところの、太陽なのではないか、と思えます。