



Title	非合理的経済人のすすめ
Author(s)	濱田, 康行
Citation	北海道労働委員会月報, 504, 2-3
Issue Date	2005-08-18
Doc URL	http://hdl.handle.net/2115/679
Type	article (author version)
Note	『北海道労働委員会月報』No.504 2005年8月号に掲載されたコラム。著者のウェブサイトでも公開されている。
Note(URL)	http://www.econ.hokudai.ac.jp/%7Ehamada/articles.html
File Information	hamada_HPLRC_504.pdf



[Instructions for use](#)

非合理的経済人のすすめ

〈合理的経済人〉

経済学の研究対象が経済事象であると前提しましょう。そうすると、この場合の事象は自然のそれではなく社会的なものですから、それは人々の経済的行為（生産、売買、等々）の集合・集成です。そこで人々はどのような原則に基づいて経済的行為をするのかが、経済学の最初に置くべき前提となります。この前提が合理的経済人というものです。つまり人々は、経済行為をする際には十分に損得を考えて最も効率的な結果が得られるように行動している、という訳です。

〈通勤電車〉

私は JR で通勤しています。たいていは、7時半から8時の間に電車に乗ります。たったの30分間ですが、時間により、また始発駅により電車の混雑具合は全然違うのです。たった5分の差でも違うし、同じ電車でも前か後ろかの車輦によって大いに異なります。当然ですけど、混んだ電車は快適ではありません。

合理的な判断のできる人間は、こういう状況にどう対応するでしょう。5分差で“遅刻”という質的問題が生じないなら、すいている電車に乗るべきでしょう。また、日頃の経験から割り出したすいた車輦を利用するでしょう。さて、ここからが興味深いのですが、電車に乗る全員が“合理的”だったらどういう結果になるでしょう。経済学の答は、どの電車もどの車輦も均等の混み具合になるはずで、混んだ電車からすいた電車に人々が切り換えることで、混んだ電車はすいていき、すいた電車は混んでいき、均等化したところで人の動きが止まるというのです。でも、現実はそうなりません。私は、最寄りの駅が開業して以来、10年以上も JR 通勤ですが、相変わらず混んでいる電車は混んでいます。

理論と現実のギャップといえは格好よく聞こえますが、この問題はもっと基本的な事を問うています。問われているのは、人々は合理的に行動するという経済学の前提なのです。

〈裁定取引〉

私の専門分野では裁定取引というのがあります。同じ商品に異なる市場で異なる価格がつけられる事があります。しかし、これは裁定取引という人々の行動で解消されます。A という会社の株価が東京で少し安く大阪で高いとなると、東京で買って大阪で売ればリスクゼロで儲かりますが、そうすると大阪に売り、

東京に買いが集中して A 社の株価が均衡するのです。つまり、裁定取引による一物一価の達成では、合理的人間像がよく示されています。しかし、一般の多くの現象ではそうはなりません。

どうも経済学は、都合の良い原則を採用し、それに合う現象だけを取り扱っている。そういう疑惑が生じます。もう少し人間の行動原理を幅広く考えないといけない。経済学で登場する人間は、どうも単純すぎる、だから、結果として、経済学の“予想”は当たらないし、他の社会科学諸分野との対話も少なくなってしまう。経済学者のひとりとして私は少し心配しています。

〈クール・ビズ〉

クール・ビズというファッションが首相や環境相によって提唱されていますが、ネクタイの業界が“首がしまる”とあって悲鳴を上げているようです。竹中大臣はビジネスマン一人当たり 4 万円の支出になるから消費刺激になると主張しています。でも、“合理的”に考えたらどう行動すべきでしょう。ネクタイの値段が下がるから、この機会に買いだめをする。思い切ってクール・ビズに乗り換える。果たしてどちらが合理的でしょう。合理か非合理かは簡単には決められず、さらに言えば時代と共に変わるのではないのでしょうか。だから、経済学にも歴史と社会の研究が欠かせない。そういう面を軽視すれば社会科学として軽くなります。逆説的に言えば、非合理的とも思える行動をする人間像まで射程を広げて考えることができるかどうか、今後の経済学の発展を決めるように思えてなりません。