

## ハンガリー自動車市場における 不足の再生産

コルナイ・ヤーノシュ  
カピタニィ・ジュジャ  
サボー・ユディド

訳 盛 田 常 夫

ここでのわれわれの基本的課題は、自動車市場における不足現象の提示と、その不足現象を維持している諸要因の解明である。このような視点から、需給の形成や売り手と買い手の行動、さらには市場状態の変化において、理論的にみても注目値する規則性を発見しうるか否かの究明に努めたい<sup>1)</sup>。

1) 問題の率直な究明とデータの入手にたいして、Merkur (輸入自動車の売買を独占している国営会社でメルクルと発音する——訳者)、国内商業省、国立市場研究所および OTP (国家貯蓄銀行——訳者) の首脳ならびに事務官からいただいたご援助に、御礼申しあげる。もちろん、本稿の見解は全てわれわれのものである。

われわれのテーマは、以下のように限定されたものである。

——ハンガリーの自動車市場のみを対象とし、他国の実際については高あちこちで言及するにすぎない。

——専ら住民の所有になる乗用車を扱う。

以下では、「自動車市場」という表現を、常に、このように限定された意味で理解しよう。

われわれの主たる対象は自動車市場の考察であるが、同時に、われわれの解明が個別セクターの問題に止まらず、消費者の需要・購買理論や消費

者市場の一般理論に寄与できるように努めよう。

ここでの分析は『不足』(文献 [5])と題する著書に関連している。この著書の一般的な理論命題を、個別の具体的市場の実験的経験と照合してみよう。

自動車市場の考察では、その著書で導入された分析装置、つまり概念体系、諸指標、測定および理論的方法を用いるように努めた。すなわち、この分析装置が不足経済の機能の記述および規則性の解明にどれほど利用しうるものか、についての経験を獲得することに努めたのである。われわれの評価によれば、若干の側面で精確化や補足を必要とするが、考察された領域ではこの分析装置の有効性が基本的に証明された。

さらに、その著書で仮説的に提示された理論命題について、経験的なテストを試みた。われわれの見解によれば、自動車市場の経験はわれわれのテーマに関連する諸命題を支持するものであるが、そのうちの幾つかはさらにより正確に定式化されるか補足されなくてはならない。

## 分配形態

自動車は、多種の分配形態をとって、多種の分配経路を辿って住民に渡る。第1表は分配の諸形態の割合をみたものである。この表の行の番号にしたがって、話を進めよう。

1. 新車の分配の支配的な形態は、Mercur が販売する自動車への順番待ちである。本稿の後半では、主としてこの形態を対象とする。

2. 新車の一部は割当てによって、順番待ちなしで販売される。この主要な形態は、省庁およびその他の機関がいわゆる「別枠」を獲得するもので、各々が定めた規準にしたがってそこに働く事務官や、管轄下にあるセクターの従業員のあいだで分けられる。この「別枠」の割合がどの程度のもので、誰がこの枠の分配に授かるか、を決定する一義的で明瞭な規則はない。

第1表 分配形態による構成比

	分配形態の理論的分類	全取引の構成比	新車取引の構成比	
		1976	1976	1979
新車				
1. Merkur が販売 (順番による)	順番待ち	21.6	84.5	82.4
2. Merkur が販売 (「別枠」による)	割当て	3.1	8.2	9.6
3. Merkur が販売 (くじによる)	偶然的な分配	1.0	4.0	3.3
4. Konsumex が販売 (ハード・カレンシーで)	限定された市場取引ないし贈物	0.3	1.4	2.0
5. 個人が外国から輸入	市場取引ないし贈物	0.5	1.9	2.7
中古車				
6. Merkur が売買	順番・割当て・偶然的な分配と結びついた限定された市場取引	6.3	—	—
7. 私人間の売買	限定された市場取引	67.2	—	—

(出所) 文献 [15], [18], [20] および Merkur, Konsumex, OTP のインフォメーションによる。

方法上の備考: 第1行を構成する購買者としては、OTP 発行の小切手で自動車を買った人をとった。第2行のデータはわれわれが算定した。つまり、Mercur の全販売量から第1行と第3行のデータを控除した残りを、「別枠」として近似的にとらえたものである。

[訳注] Konsumex は国内向けの輸入品販売の国営企業であり、外貨口座をもつハンガリー人および在ハンガリーの外交官、さらには外国人旅行者にたいしてのみ、交換性のある通貨によって、一般市場に出廻らない商品を販売したり、一般市場の商品を割安にかつ迅速に販売する。他の社会主義国(例えばチェコスロヴァキアやポーランド)に比べて、ハンガリーにおけるKonsumex の比重は極めて小さい。

倫理的な観点からこの順番外の割当て分配を考察することが、われわれの課題ではない。割当て規準を評価するに十分な情報も、入手していない。経済学者として、また現実の社会経済システムの観察者としていえることは、順番があるところには、不可避的に順番外もある、ということである。

3. さらに、くじによる分配形態もある(自動車くじ付貯金通帳、<sup>ロットオ</sup>富く

じ)。

4. Konsumex 国営会社では、ハード・カレンシーで、順番待ちなしと比較的短い順番待ちで、自動車が購入できる。

5. 次のカテゴリーは、私人によって外国から輸入された自動車である。結局のところ、これは市場形態によるものである。なぜなら、自動車所有者自身ないしは彼に自動車を贈った個人は、外国でふつうハード・カレンシーによって、市場的諸条件のもとで購入しているからである。

6. 中古車の一部は、Merkur 国営会社によって販売される。これは明らかに市場形態によるものであるが、押し下げられた価格のゆえに購入者が競争して順番を待っている。販売者の方は何台かを優先的に分けることができるし(「割当て」形態)、場合によってはくじ引きで決めることもできる。

7. 中古車の圧倒的部分は、市場形態をとって、私的販売者から私的購入者に渡る。ここでは売買交渉によって価格が形成され、取引が生じる。とはいえ、中古車の売買を制限する法令も存在する<sup>2)</sup>。

2) 例えば、近年、購入時より数えて3年以内の中古車は Merkur ないしその他の指定会社・協同組合のみに自由に販売できることが、法令によって規定された。

総括的にいえば、次のようになろう。新車獲得の基本形態は、順番待ちである。制約のない自由な市場は存在しないが、中古車売買の大部分は——一定の管理的制約のもとで——市場といえる形態をとっておこなわれる。

### 不足指標の形成

日常の経験でいえば、ハンガリーには「絶対的」自動車不足は存在しない。自動車所有者になりたいものは、支払い能力があれば、自動車を購入しうる。高々、[順番を] 待つか、[所望しない型式への] 強制代替が生じ

るにすぎない。他方、一定の「相対的」自動車不足が存在する。すなわち、量、型式別組合せ、品質、使用年数、引渡し期限について、供給が買い手の初期需要から乖離している。不足指標の助けを借りて、この乖離を数字的に測定してみよう。

データ収集は難しいことがわかった。市場状態をよく特徴づけている指標は多数あり、大きな困難なしに観察しうるのであるが、それらの恒常的な観察が組織されていないのである。

1. 最も重要な不足指標は、新車市場の順番待ち時間である。買い手の実際の順番待ち時間は観察しうるはずであるが、このようなデータは収集されていない。それゆえ、実際の順番待ち時間の2種類の間接的近似で、満足しなければならない。そのひとつは、約束された順番待ち時間で、Merkur と OTP が行列につく買い手に事前に告知する予想待機時間である。いまひとつの近似は、計算された順番待ち時間で、年初の注文ストックと年間の販売量との商である。これによって示されることは、販売が今年の水準に維持される場合、前年の最後の買い手として行列についた人に、何年先に順番が回ってくるかである。

第2表には、計算された順番待ち時間が、全ての型式の平均といくつかの型式について与えられている。順番待ちの待機時間は平均的に長く、人気のある型式についてはとくに長い。

2. 強制代替は不足のひとつの現象である。国立市場研究所は、ひとつの調査として、次のような質問を多くの買い手におこなった。「現在順番待ちになっている型式が即時に入手しうるとすれば、現在注文しているものの代わりにどの型式を選択するか」。第3表にこの回答が要約されている。この主対角をみれば、少なくとも入手可能なアソートメントから、自発的に注文型式を選択した人々の割合がわかる。この表の主対角以外のところをみれば、すでに注文の時点で強制代替を強いられた人々の割合がわかる。つまり、好みの型式の長い順番待ち時間、すなわち不足が、他

第2表 計算された順番待ち時間 (年)

暦年	平均	Trabant	Wartburg	Skoda	Lada
1966	2.1	2.9	2.6	0.7	—
1967	0.5	1.0	0.6	0.0	—
1968	0.9	1.6	1.4	0.1	—
1969	1.7	4.6	3.1	0.6	—
1970	2.0	4.3	3.3	1.6	—
1971	2.5	4.9	5.6	3.0	—
1972	2.4	4.2	7.6	3.1	1.0
1973	1.6	2.4	4.0	1.6	1.0
1974	1.1	1.1	2.8	1.6	0.8
1975	0.5	0.3	0.8	1.0	0.4
1976	2.3	4.7	4.9	0.4	0.8
1977	2.5	3.7	3.7	0.5	1.8
1978	3.6	5.8	4.8	1.2	3.6
1979	5.3	7.2	5.8	2.3	6.0
1980	3.1	3.4	2.3	0.6	2.9

(出所) 1979年までは文献[20]により、1980年については Merkur の手紙によるインフォメーションによる。

の型式への注文を強制したのである。自発的な選択の割合は Trabant のところが最も高い。つまり、ここでは二番手の買い手が実際に Trabant を買いたいと考えている。その他の型式ではこの割合はかなり低いし、いくつかの型式については強制代替が目につく。これらの回答は、自動車市場において強制代替がかなりの規模で存在する、というわれわれ仮説を確信させるものになっている。

3. 買い手の一部は、新車の順番を待つ代わりに(あるいは〔待ち〕ながら)、即時の中古車購入を選択する。それゆえ、新車と中古車の価格比は、自動車市場における不足のひとつの間接的表示数である。第4表の第1列には、デンマークのデータを掲げた。デンマークも〔わが国と同様に〕自国で乗用車製造をおこなっていないが、新車についても中古車についても、供給は豊富である。このような環境下での価格比は、2種の自動車に

第3表 自動車需要者間の強制代替率

(当該型式の現在需要者を100とする)

現在注文中の型式	即時の入手の場合に好まれる型式								合計	
	1	2	3	4	5	6	7	8		
Trabant	1	47	21	1	19	0	5	1	6	100
Wartburg	2	16	7	7	53	0	1	6	10	100
Skoda	3	5	10	0	80	0	0	5	0	100
Lada	4	5	30	7	30	1	3	2	22	100
Moszkvics	5	25	25	0	25	0	0	0	25	100
Polski Fiat 126	6	25	11	11	39	0	0	0	14	100
Dacia	7	0	25	0	50	0	0	0	25	100

(出所) 文献[18]。

方法上の備考: 調査は1977年におこなわれた。全部で4,120名の個人に質問したが、このうち1,406名より有意義な回答が返送されてきた。

[訳注] 1. 「好まれる型式」の8は、ハンガリーで入手されないその他の型式である。

2. 表中の型式の乗用車の排気量と価格(1982年)は以下のようになっている。

Trabant (600 cc) 62,000 Ft, Wartburg (1000 cc) 94,000 Ft, Skoda (1050 cc) 89,000 Ft, Lada (1200~1500 cc) 115,000~135,000 Ft, Moszkvics (1500 cc) 94,000 Ft, Polski Fiat (650 cc) 70,000 Ft, Dacia (1300 cc) 120,000 Ft.

尚, 1 Ft = 8 円である。

ついでに市場の価値評価を表現している。

わが国の市場では、新車の供給制約が中古車価格を上方へシフトさせている。われわれの統計データは、〔購入時から数えて〕3年以内の中古車の私人への販売が、未だ法令によって禁止されていなかった時期のものである。表の第2列には最も入手しやすい Skoda の、第3列には最も人気のある Trabant の価格比が掲げられている。その他の型式のそれは、この二つの両極の間に落ちるだろう。この時期には、中古車市場で比較的新しい車が入手されれば、買い手は Trabant にかかなりの割増しを支払った。さらに、使用年数が6年になっても、新車価格の三分の二が支払われた。

第4表 中古車と新車の価格比 (%)

自動車の 使用年数	デンマーク の平均価格	Skoda S100 の ハンガリー価格	Trabant 601 Kombi のハンガリー価格
0	1	2	3
0~1	70.3	87.8	112.2
1~2	61.5	81.1	104.4
2~3	50.3	73.0	92.8
3~4	40.9	62.2	85.1
4~5	37.1	54.1	75.4
5~6	31.5	43.2	65.8

(出所) 第1列のデータは Kaergård [4] の研究を利用し、第2列のそれは [21] の論文を利用した。

方法上の備考: デンマークのデータは [4] の著者が1968年の公示をもとに計算したものである。ハンガリーのデータは、1970年上半期の実際の市場取引をもとに、部分的な標本抽出によって確定したものである。

これにたいして、デンマークの自動車市場では、全車種の平均でみれば、このような場合には中古車価格は新車価格の三分の一以下に落ちる。

4. 最後に、もうひとつの間接的不足指標として、融資条件の形成がある。わが国の環境下では、融資条件が短期の市場状態の形成に敏感に反応することはないが、持続的変化や画期的変化を示し、様々な販売システムを特徴づけるものとなる。一般的な規則性は次のようになる。ともかく融資取引になった場合<sup>3)</sup>。買い手市場では売り手が買い手に融資し、売り手市場では買い手が売り手に融資する。ほとんどの資本主義国では、ローンで自動車を買うことができる。最近では、自動車販売の諸困難が先鋭化して以来、チェコスロヴァキアでも Skoda をローンで買うことができる。逆に、ハンガリーでは購入価格の半分を、ルーマニアでは購入価格の全額を、買い手が行列につく時に前もって支払わなければならない<sup>4)</sup>。

3) ソ連邦と東ドイツでは、行列につく時に前金を支払う必要はない。このことも、これらの国の行列を長くしているのかもしれない。

4) ソ連邦、東ドイツ、チェコスロヴァキア、ルーマニアに関する情報は、[11] の論文による。

総括的にいえば、次のようになる。データは、過去15年のハンガリー自動車市場に慢性的かつ強度の不足（その程度は変動している）が存在したことを、明瞭に証明している。

## 買い手の行動

### 需要

慢性的不足のなかでは、唯一の適確な需要概念は存在しない。なぜなら、買い手の購入意図は様々に理解されうるし、時間的にも多くの段階を通して形成されるからである。自動車市場の場合、理論的には次のような諸段階を区別することができよう。

仮説的需要（第1段階）。買い手に次のように質問しよう。自動車を購入するか否か。もし買うなら、どの型式か（東側・西側のどんな型式のものでも即時にハンガリー価格<sup>5)</sup>で入手でき、どの型式についても不足なく部品供給や修理サービスが保証されるとして）。

5) 全ての西側の主要な自動車型式には、個人的輸入に課せられる関税設定のためだけに有効な、ハンガリー価格がついている。「即時の入手」の条件の理解としては、買い手には特別な（いわゆるオプション）注文がなく、倉庫から配送されるものを買う用意があることを、想定している。

仮説的需要（第2段階）。前の質問を行うが、今度は過去15年にハンガリーで販売されてきたか、Konsumex ないし個人的輸入を通して大量に輸入されてきた東側・西側の型式（あるいはそれらの今日的な「継承モデル」）に限定する。

仮説的需要（第3段階）さらに、現在〔ハンガリー通貨の〕フォロントで、順番待ちの方法で、Merkur が販売している型式に質問を限定する。しかし、これに加えて、どの型式についても順番待ちが必要でないことを、買い手に想定させる。したがって、買い手は型式と価格とのバランスを考慮することになる。

初期需要（第4段階）。買い手は、各々のタイプの品質特性・価格・予想待機時間を考慮して、どの行列につかかを決定する。すでに、第1～3段階の仮説的需要とは異なり、これを質問方法によって探る必要はない。買い手は、行列につくことによって、この需要を顕示するのである。（さらに、50%の前金を取めることによっても、〔購入〕意図の真剣さが強められる。）

修正需要（第5段階）。種々の要因の影響によって、買い手は初期需要を修正し、気持ちを変えたか、売り手が別の型式の購入を誘導したことで、別の行列に乗り換える<sup>6)</sup>。

6) 例えば、1978年12月に、Lada 1600への順番待ちが開始された。これによって、Lada 1500の待機者のうち14,000人以上が、より迅速に入手しうることから、これに乗り換えた。

#### 実際の購入（第6段階）。

仮説的需要の第1段階と第2段階にかんしては、われわれの知る限り、未だ質問調査が実施されたことはない。他方、第3段階については、国立市場研究所が端初的な試みを行っているだけである（このうちから第3表に利用した）。初期需要と実際の需要に関連するデータはMerkurとOTPの記録から得られるか、あるいはそこから引き出しうる。しかし、それらの方法論的考察や諸動向の恒常的な分析は、これまでなされてこなかった。修正需要の情報についても、やはり、散在してあるだけである。

以下においては、とくに区別しない場合でも、需要にかんしては初期需要を意味するものとしよう。もちろん、これ以後も、諸規定が一義的になるように明瞭化すべき諸問題は、未解決のままに残されている。「ストック」ないし「フロー」的性格の指標を測定しようとするか否かは、ひとつの重要な分岐点になる。これら二つの概念には、種々の実際的な勘定計算上の定義が与えられよう。第5表の第1列には、累積された有効な注文ストックが「ストック」指標として掲げられている。第3列の「フロー」

第5表 自動車需要の時系列

暦年	年初の注文ストック (需要「ストック」)		追加的購入計画 (需要「フロー」)	
	1. 台数	2. 連鎖指数	3. 台数	4. 連鎖指数
1966	33,302	—	-2,733	
1967	10,800	32.4	33,159	↑
1968	18,501	171.3	40,176	121.2
1969	34,029	183.9	65,413	162.8
1970	74,619	219.3	76,316	116.7
1971	108,164	145.0	59,692	78.2
1972	116,837	108.0	49,019	82.1
1973	106,051	90.8	58,368	119.1
1974	85,912	81.0	47,616	81.6
1975	44,210	51.5	208,836	438.6
1976	163,532	369.9	124,589	59.7
1977	206,791	126.5	238,687	191.6
1978	352,586	170.5	285,315	119.5
1979	530,772	150.5	-91,880	↓
1980	323,547	61.0		
1981	259,471	80.2		

(出所) 第1列のデータは、文献〔20〕とMerkurの手紙によるインフォメーションに、また第3列のデータは、これに加えて、文献〔15〕並びにOTPとKonsumexのインフォメーションによる。第4列の連鎖指数では、追加的購入計画が負値から正値へあるいは正値から負値へ変化した場合に、前年との対比で生じた変化を、指数の代わりに上方あるいは下方の矢印で示している。それゆえ、その商は計算しえないのである。

指標を、追加的購入計画と名付けよう<sup>7)</sup>。この表によれば、自動車需要が大きく変動していることを、断言できる。

7) 追加的購入計画は、1. 順番待ち市場で行列についている数、および2. 順番待ちのない市場での追加的購入計画、の二つの主要項目からなる。この後者については、当該年において実現されると仮定しうるだろう。それゆえ、これについては、割当て購入(MerkurとOTPのデータ比較によって評価する)、Konsumexを通した販売、住民の個人的輸入のデータを合計することによって、近似しえよう。



### 買い手の決定変数

買い手が自動車購入を検討する場合、以下のものについて決定しうる。

—どの分配形態を通して可能になるか。また、その選択が可能である場合、どの形態で入手したいと考えるか。大多数の買い手にとっては、新車を買おうとすれば、順番待ちが唯一可能な形態である。

—順番待ちを選んだ場合には、どの型式の行列につくかを決定しうる。場合によっては、さらに若干の細部の要望（色、付属品）を与えることができる。

—順番を待つ間、別の行列に乗り換えるか否か（販売者がこれに同意するとして）、あるいは注文を取り下げるかについて決定しうる。

—最終的に順番が回ってきた場合には、即座に車を引き取るか否か、それとも販売者が指示している期限まで引取りを延期するか、を決定しうる。

買い手は価格に口を挟むことはできず、〔常に〕販売者がこれを決める。したがって、わが買い手達はいわゆる価格受容者である。私的個人から中古車を買う場合は別で、ここでは交渉の余地がある。

### 買い手の行動を説明する諸要因

第6表では、買い手の行動の説明変数を、概観し分類している。以下では、これらの諸効果の方向を、経験並びに演繹的思考によって可能な限り、解明してみよう<sup>8)</sup>。さらに、いくつかの説明変数の変化を、所々で、数字的にも特徴づけてみよう。このような場合には、当該要因だけが影響力をもつものと仮定する。しかし、この数字的な特徴づけは、単純化された仮説のゆえに、むしろ例証としてのみ受けとられるべきものである。

8) 表およびこれに関連した分析では、いくつかの命題は専ら自動車の総需要ないしは総自動車購入にかんするもので、その他の命題は個々の自動車型式と結合した需要・販売の変数にかんするものとも、それらを総計したものにかんするものとも、理解しうる。

第6表 買い手の行動の説明変数

諸効果の分類	通し番号	項目名
標準的效果		
買い手の資金源	1	買い手の所得
	2	買い手の貯蓄
	3	買い替え時における買い手の車の予想販売価格
固有の価格効果	4	新車価格、中古車価格
	5	燃料価格
	6	その他の維持費（部品、修理）
交差価格効果	7	公共交通料金
	8	住宅費
	9	その他の生計費
非標準的效果		
供給効果	10	注文しうる型式アソートメントの制約
	11	予想される待機時間
管理効果	12	自動車再販売の行政的制限

第6表では、標準的效果と非標準的效果を区別している。何よりもまず、この区別を明らかにしたい。

「標準的消費理論」の構築には、ゴッセン、エンゲル、パレート、ヒックスそしてサムエルソンの名前が刻印されている<sup>9)</sup>。それは新古典派経済学とともに発展し、ワルラスの一般均衡論と織り混った。この理論的立場と異なる研究者で、標準的消費理論の需要関数にかんする部分を受け入れている者も、多くいる<sup>10)</sup>。

9) Mátyás[8] と Samuelson[9] の教科書によって、ハンガリー語でもこの知識を得ることができる。

10) 例えば、Hoch-Kovács-Ördög [2] を見よ。

標準的消費理論は、圧力状態にある市場の研究、およびそこにおけるハードで効果的な予算制約下の行動の研究によって、彫琢されてきた。このような市場では、価格および所得が需要の基本的な説明変数になる（他の要因も重要な役割を果たすが）。買い手市場では需要は多少とも不変的に充足される。つまり、〔購入〕意図と実現〔結果〕が一致する。それゆえ、需

要の直接的観察を、実際の購入の観察によって代替しうるのである。

ここでの「標準的」という修飾は、一方における需要と、他方における価格および買い手の資金源（所得）との間に維持されている諸連関を示すものである。吸引市場においても、買い手の予算制約がハードで価格が有効であると仮定すれば、標準的説明変数が作用する<sup>14)</sup>。住民によって購入される車の場合、これら二つの条件がともに作動しているので、標準的要因がその効果を発揮する。しかし、このほかに、その他の非標準的な要因の影響力も大きい。これは吸引市場に特徴的なもので、そのようなものとして、何よりもまず、供給制約と行政的制限を挙げることができよう。

11) 「吸引市場」、「ハードな予算制約」および「有効価格」の概念規定については、文献 [5] を見よ。

さて、まずはじめに、「標準的」要因から取りあげてみよう。

1. 所得および 2. 貯蓄。需要関数の計量経済学的推定では、買い手の実際の購入を従属変数とみなすのが通例である<sup>15)</sup>。こうした手続きが正当化されるのは、供給不足によって買い手の購入意図の実現が制限されない場合である。このような場合、購入意図と実際の購入が一致すると仮定できる。この同じ仮定は、市場に慢性的な不足が生じている場合には、正当化されない。すなわち、この場合、供給が実際の購入の直接的な決定因となる。したがって、このケースでは、慣例の手続きによって決定されるのは、需要関数ではなくて、購入関数なのである。

12) ほとんどのハンガリーの研究者も、需要関数の計量経済学的評価において、このようにしている。例えば、Baranyai 他 [1]、Hoch 他 [2]、Hulyák 他 [3] の研究を見よ。これらは自動車市場も扱っている。

不足の場合においても、若干の市場では、需要を直接的に観察することが可能である。ハンガリー自動車市場もこうした状態にあり、すでにみたように、そこでは初期需要が登録されているのである。われわれはこの指標を——より正確には追加的購入計画を——計量経済学的検討に付そう<sup>16)</sup>。

第7表 1 変数需要関数および購入関数のパラメータ

被説明変数	説明変数	弾力性パラメータ	重相関係数	弾力性パラメータのt-値
1. 追加的購入計画	名目所得	2.037	0.84	4.96
2. 追加的購入計画	貯蓄「フロー」	1.151	0.87	5.48
3. 購入	名目所得	1.867	0.95	9.79
4. 購入	貯蓄「フロー」	0.936	0.87	5.50

(出所) ここでのわれわれの計算は、1967～1978年の期間を包括するものである。購入データは第8表の第1列の同じもので、また追加的購入計画データは第5表の第3列と同じものである。名目所得と貯蓄フローのデータは KSH [17] からとった。

方法上の備考: われわれの計算では2種類の関数型を利用した。ひとつは弾力性一定の対数1次関数であり、もうひとつはラグ1次 (Houthakker-Taylor 型) 関数である。経済的内容でみれば、これらの諸結果は、相互に近似している。単純化のために、対数1次関数による計算結果だけが、表に示されている。

相関計算からいえることは、問題の説明変数のうちで、名目所得と実質所得は密接に連動しており、さらに貯蓄ストック（つまり累積貯蓄）と貯蓄フロー（年間所得から貯蓄された部分）も同様に密接に連動している。これら四つの変数効果を全て検討したが、ここでは紙幅の制限のために、二つだけを掲げた。

同じく相関計算からいえることは、購入データでも購入計画データでも、フォリントで測った指標と台数で測った指標が密接に連動している。本表の関数推定では、被説明変数を台数で測っている。

この結果の一部が第7表である。この表およびその他の簡単な計算から、若干の重要な経済学的結論が導かれた。

13) ここで利用した帰帰・相関計算は、Pál Gáborné (国家計画庁計算センター) と Kőrösi Gábor (ハンガリー科学アカデミー付属経済研究所) がおこなった。彼等の助力にたいして、ここに記して感謝する。

慢性的不足の環境下でも、基本的なエンゲル連関が貫徹している。つまり、所得が需要に大きな影響力をもっている。車に向かう需要は強度に所得弾力的である。

実際の購入関数は需要関数と一致しない。購入も所得に密接に連動しているが、その所得弾力性は需要のそれより幾分小さい。実際の購入の場合



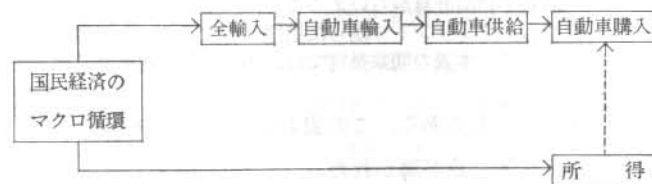
には、所得の直接的かつ同時的な効果は、控え目に貫徹するのである。二種類の伝動効果が観察される。まず第1に、長期では、購入ないし販売に現われる買い手の行動も、売り手の行動も、需要から乖離することはない。待機時間が満了すれば、大方の注文者は車を買う（注文のキャンセルは少ない）。実際の購入を直接的に決定する供給も、需要の持続的傾向から乖離しえないのであり、通例程度の不足幅を無視すれば、多かれ少なかれ供給は需要に従うのである。

第2に、所得と自動車購入の連動は、これら双方が同じ要因効果に変化することによっても、説明しうる。マクロ水準での後退-前進の変動は、買い手の側では所得に、売り手の側では自動車輸入に、即座に影響する。そして、実際の購入を決定するのは、この後者つまり供給なのである。

圧力市場では、次のような因果連鎖が貫徹する。



これにたいして、吸引市場の因果連鎖は次のようになる。



垂直の破線は、共通の原因から生じてくる連動〔関係〕を示しているが、決定的で直接的な因果関係を示すものではない。自動車購入と所得との関係に寄りかかっている計量経済学者は、誤りを犯すだろう（見よ！ここでも何と奇麗に標準的消費理論が貫徹していることか）。密接な相関は必ずしも因果関係を示すものではない、というよく知られた警告は〔ここでも〕当を得たものである。

諸連動関係を相関係数で分析してみると、当該期間における住民の自動

車購入と貨幣所得との測定値が 0.9801、住民の貨幣所得と総輸入のそれが 0.9794、最後に住民の自動車購入と総輸入のそれが 0.9575 であった。この三つの相関全部が非常に強いものであり、したがってどれが因果関係の方向を示しているかという問題は残されていない。以上のことは、第2の因果連鎖の仮説とうまく適合している。

貯蓄フローは需要にかなりの影響を与える。貯蓄フローそれ自身がその他の要因にどのように依存しているか、すなわちそのなかでも所得、その他の市場で入手しうる供給、交差価格効果等にどのように依存しているかを、さらに検討することが要求されよう。

最後に、いまひとつ、所得の役割について注意しておこう。計量経済学的アプローチがまずもって回答を与える問題は、先行期ないし同期の所得が需要や購入にどのような影響を及ぼすかである。しかし、周知されているように、未来に関する期待もまた需要に影響を及ぼしうる。これは別の方法（例えばインタビュー）によって診断しうるだろう。実質賃金上昇の停止や〔国民経済の〕停滞・下降に関する期待は、恐らく、自動車需要の増加にブレーキをかけるように作用しよう。

3 保有自動車の価値。すでに自動車を手入れし、今度はそれを交換すればよい人々にとっては、古い車の販売が新しい車の重要な購入資金源になる。この金融状況は、中古車市場における価格形成や、販売を制限する管理法令等に依存していよう。それゆえ、自動車購入者を、「車保有者」と「新参者」の二大グループに分けるのが適切であろう。彼らの行動は、公共輸送においてだけでなく、市場においても異っている。

4・5・6 固有の価格効果。新車価格は大体において1979年まで一定していたが、その後突然の大幅な引上げがおこなわれた。この観点からは、義務的な前金納付率の引上げ（20%から50%へ）も、「価格引上げ」の一部と考えることができよう。

明らかに、自動車価格の引上げが、1979年需要の急な落込みに作用して

いた。しかし、この要因によって需要減退のどこまでが説明されるのか、また自動車価格引上げと同時に現われたその他の影響（実質所得引上げの停止と悲観的な期待、ガソリン価格の再度の大幅引上げ、自動車再販売の行政的制限等）がどれほどのものであるか、について確定することができない。これらのほとんどが1979年に「まとめて」生じたので、計量経済学の方法でそれらの諸効果を分割することは不可能であろう。

中古車に向かう需要は、もちろん、中古車価格の減少関数である。同様に、需要にたいする新車価格と中古車価格の交差効果は、標準的な連関に属するものである。つまり、前者の価格上昇は後者に向かう需要を増加させる（逆も同じ）。

7 大量交通の料金。現在の水準は長年にわたって一定しており、とくに持続的に上昇している自動車交通費用に比べて低くなっている。これは自動車需要を押さえる効果をもっているが、その引上げはこの需要を増進させることになる。

8 住宅支出。住宅費用と自動車需要との間には、一義的な連関はない。通例のミクロ経済学は、代替・競合関係の存在を教えている。つまり、多くの家計は、住居の改善にお金を使うか、それとも自動車を使うかを選択できるという。しかし、われわれの環境のもとでは、別様に問題を立てる家計が多くある。この二つの消費項目（住宅支出と自動車支出）は、明瞭に相互に分離される。Lackó [7] と Simon [10] の研究もこのことを確認している。それらによれば、住宅建設支出の変動は貯蓄の変動に帰せられるのであって、消費の他の項目とりわけ自動車購入の変化に帰せられるものではない。

9 その他の生計費。これとも一義的な関係はない。われわれは、消費の一般的高騰が、自動車需要にどのように影響するかを知らない。自動車に慣れ親しんだ人々にとって、それを諦めるのは難しい。むしろ、車の交換を延期したり、入手しうる車の使用を控えたりして、それに対処しよう。

非標準的効果は、経済（なかでも自動車市場）の吸引的性格並びに市場過程への行政的介入の結果、生じるものである。

10 注文しうる型式アソートメントの制約。ここでは、圧力市場と吸引市場、つまり「買い手市場」と「売り手市場」を、はっきりと区別する基本的で重要な効果が問題になる。当然のことながら、買い手はいつでも、売り手が供給した選択肢のなかから選ぶことができる。問題は、売り手がどの程度まで供給代替の集合を買い手の顕示需要に調整するか、である。例えば、1971年にA、B、C、D、E等の生産物が供給され、1972年にはBとDの供給が停止されたとすると、この供給停止は最も直接的には1972年の需要形成に作用する。

例えば、長年にわたって輸入・販売されてきた西側の自動車は、この自動車型式に向う需要を創り出してきた。しかし、後になって、資本主義国からの自動車輸入が停止された。

別の事例として、Trabant と Wartburg の供給小史がある。つまり、これらの予約が、それぞれ1972～1974年と1972～1975年の間、停止されたのである。買い手の大部分は、強制代替を好まず、むしろ待機する方を選んだ。こうして、再び予約が開始された時には、延期された需要が爆発的に生じることになった。この事例も（外国およびハンガリーの）売り手によって作られた供給が、かなりの程度まで買い手の需要を規定することを証明している。

11 待機時間。予想される待機時間が買い手の需要に与える影響は、一義的ではない。一方では、待機時間の増加は〔買い手を〕行列から押し出す。買い手の一部はそれに堪えきれないからである。むしろ、強制代替とより短い待機時間の組合せを選ぶだろう（つまり、所望した型式の行列が長くなると、人気のない型式に誘導される）。

しかしながら、これとは反対の効果も存在する。すなわち、待機時間の伸張が買い手を行列に引き寄せる<sup>14)</sup>。行列が非常に長ければ、2台目の購

入のために前もって予約しておくだけの価値があろう。投機的な割増しを獲得しうるから、再販売の目的で行列につくことにも価値があろう。われわれの印象によれば、1977～78年の間の需要の急増はこのような事例として説明できる。この動向にブレーキをかけたのが、この後に導入された50%の前金と、中古車の短期再販売の禁止であった。

14) この観点から、[5]の著書において諸定式の厳密化をおこなったことが、根拠づけられるのである。一方では、その著書の多くの箇所では、買い手の行動における不足の自己誘発効果を示した。すなわち、仮空需要が発生したり、買い手[としての企業]が投入ストックだけでなく、注文ストックをも蓄積したりすることである([5], 114ページを参照。[英訳 99～100 p. p.])。他方では、逆に、行列志向を扱ったところで、これを予想される待機時間の減少関数とみなしている。このことは、とくに数学的モデルで買い手の行動を描いているところに、はっきりと現われている([5], 592および598ページ。[英訳 577, 579, 584～585 p. p.])。減少関数の想定は一面的なものである。すなわち、これは行列からの押し出し効果のみを表しており、一定の環境のもとで支配的なものに転化しうる行列への引寄せ効果を見逃している。このような場合には、行列志向は行列の長さあるいは順番待ち時間の増加関数になるのである。

実際のところ、ハンガリー自動車市場の経験は、より一般的な[不足]現象の比較的緩和された事例である。行列引寄せ効果は、ある場合には、不足経済市場の安定的な正常状態を覆す方向にも導こう。つまり、不足の自己誘発の極端な顕示をも導こう(例えば購買ヒステリー)。

12 再販売の行政的制限。不足と順番待ちが存在するところには、不可避免的に行列予約席の販売も現われる。順番外の別枠の場合と同様に、ここでも、われわれの課題は倫理的観点からこれを評価することではない。経済学者としては、これを順番待ちの随伴物と規定すべきであろう。

行政的措置によって、3年を経過しない自動車の私人間での売買を禁止した。(以前においても、1年を経過しない自動車の私人間での売買には、特別税が課せられた。)自動車の名義変更は警察署で個人がおこなわなければならないが、したがってこの市場における行政的措置の順守は強制的なものである。法令違反を企図しうるが、極めて危険である。行政的制限は、

結局のところ、順番待ち計画、つまり需要に作用するのである。

説明変数の概観の最後に、次のことを強調しておきたい。標準的效果であれ、非標準的效果であれ、その一面的な強調は誤った結論を導こう。それらの結合作用の考察によってのみ、買い手の行動理解へと向うことができるのである。

## 売り手の行動

### 供給

前節では、買い手の概念をとくに定義する必要がなかった。住民の自動車購入の場合に誰を買い手とみなすべきかは、自明のことであった。売り手に関しては事情が異なる。われわれが「売り手」について語る時には、それによってある多段階規制過程の人格化を理解しており、単に販売取引で買い手に面と向う者を理解しているのではない。決定の諸レベルを、下から上へと見てみると、次のようになる。

- ①—買い手に直接に対応する Merkur の従業員。
  - ②—Merkur の管理機構・首脳陣。そのひとつのレベルとして、多くの商品のうちで乗用車輸入をも手掛けている Mogürt 外国貿易会社がある。
  - ③—中間管理機関(国内商業省、外国貿易省、運輸・郵政省)。
    - 上級経済機関(国家計画庁、大蔵省、国家物財・価格庁)。
  - ④—主要な決定をおこなう党・政府機関。
- われわれの理論的アプローチでは、全てのレベルの諸活動の結合効果を総括したものが、「売り手」という抽象的カテゴリーである。もちろん、現実の諸決定は、これらのレベル間の複雑な相互作用を通して、形成される<sup>15)</sup>。しかしながら、ここでは、われわれは意思決定過程の役割区分を対象にせず、相互作用の集合的結果を、まずもってそこに規則性が存在するか否かの視点から、記述することに努めよう。

15) これとの連関において、われわれは、「売り手」概念の規定に際して、中古車の売り手として現われる私人を無視した。

供給概念に関しては、大した問題はない。不足経済環境下での供給は自明なものであり、かつ簡単に測定しうる。現実の物理的供給として売り手が処分しうるものは、実際に即販売しうるものである。したがって、以下においては、供給を販売と同一視しよう。

住民への自動車販売の時系列が、第8表に掲げられている。これらのデータが示すところによれば、長期の傾向についてみれば販売はかなりの増加傾向にあるが、この増加は不均等にかつ変動を伴って生じている。

### 売り手の決定変数

売り手、つまり自動車供給に従事する諸機関、諸企業の集合体は、以下の事柄について決定を下すことができる。

——輸入計画。当然のことながら、実際の輸入はハンガリーの輸入計画のみならず、輸出当事者の輸出態勢にも依存している。

——種々の買い手グループ間（企業・公共機関・住民）への輸入実績の配分。この最後のグループについていえば、全住民販売のうちどれだけを順番待ちの買い手に渡し、どれだけを別枠その他の方法で渡すかの決定。

——順番待ち者の〔予約〕修正要求の認可。場合によっては、注文変更や別の型式への誘導。

——注文受付けの停止。

——販売の金融条件の設定。新車価格をどうするか。前金をどれだけとるべきか。ローンで購入できるようにすべきか否か。

——私人間での再販売にたいする行政的制限。

——中古車販売条件の国家的規制。

集権的に管理された多段階規制が、多少の摩擦を無視すれば、住民への自動車販売市場に統一した力として現われる。したがって、相互に競争し

第8表 住民への自動車販売

暦年	台数	連鎖指数
1964	6,857	—
1965	9,957	145.2
1966	15,706	157.7
1967	20,785	132.3
1968	20,474	98.5
1969	19,879	97.1
1970	36,665	184.4
1971	44,033	120.1
1972	49,182	111.7
1973	67,307	136.9
1974	77,942	115.8
1975	81,692	104.8
1976	72,661	88.9
1977	84,388	116.1
1978	96,833	114.7
1979	100,270	103.5
1980	103,632	103.4
平均増加指数=118.5		

(出所) 文献[20]および Merkur の手紙によるインフォメーション。  
方法上の備考: このデータは順番待ち販売だけでなく、別枠およびくじによる販売も含んでいる。

### 売り手の行動を説明する諸要因

買い手の行動を説明する第6表では、標準的效果と非標準的效果を区

別した。売り手の行動の説明については、否定的な命題から出発しなければならない。すなわち、最も重要な標準的要因である価格と予想企業利潤が、売り手の供給に作用しない。

1979年に初めて大幅な価格引上げがおこなわれただけなので、この命題を過去の経験にもとづいて一義的に証明することはできない。この価格引上げにたいして、標準的なミクロ市場の反応、つまり供給増が生じなかったことは確かである。これとは反対に、マクロ効果は完全な形で貫徹した。

合う数万の買い手にたいして、唯一かつ飛び抜けて強力な準独占の「売り手」が対峙している。飛び抜けて強力な訳は、一般の独占販売者のように供給を手中にし、価格を決定するだけでなく、融資条件や市場過程の行政的制限をも決定するからである<sup>16)</sup>。

16) 「準」と敢えて付けたのは、買い手の一部は別の方法によっても入手しうるからである（ハード・カレンシーがあるか外国の親戚が贈る場合、別枠を獲得しうる場合、私的市場で購入した中古車で満足する場合）。しかし、それでもなお、買い手の圧倒的部分が独占販売者に対峙するのである。

国民経済全体に広がっている制限的枠組のなかで、価格引上げは需要を鎮静化しつつ、供給をも鎮静化したのである。これは短期の供給形成に現われているだけでなく、中期の計画指標にも現われている。われわれのインタビューによれば、調整交渉では、次第に低い5ヵ年供給目標が提示されたという。1978年の出発〔5ヵ年〕計画値は、多数の合意見解にしたがって、65万台の乗用車輸入であった。1981年夏には第六次5ヵ年計画目標として52万台が示された。もっとも、Merkur や国内商業省では、48万台の輸入が現実的であるという見解を、多くの人々が表明している。

経済学者の共通見解でないとしても、多くの経済学者は「高騰したが、少なくともこれまで以上に出回るだろう……」という単純な連鎖思考にどっぷりと漬っている。このような連鎖が必ず貫徹するものでないことに、注意しなければならない。われわれの環境下では、例えば新車販売のような市場では、貫徹しないのである。

これ以後は、非標準的効果に目を向けよう！ そのどれひとつをとってみても、売り手が本当に独立した・市場に誘導される企業ではなく、基本的に収益性の配慮が働かず、売り手同士の競争で買い手に有利になるようにライバルを打ち負かす必要がないことに、関連している。売り手は、多くの動機がそれを動かし、自らの意思を買い手に強制できるような多段階的規制組織である。

完全性を求めず、五つの要因を取り出してみよう。

1. 交通政策的配慮。幾分単純化して、通常の思考連鎖を特徴づけてみよう。

モータリゼーションが発展するとしても、余りに速くはいけない。それに付随する諸施設、道路網の許容力、サービス網から切り離されてはならない。大量交通〔手段〕を圧迫してはいけない。

この思考連鎖には、至当な要素が多くある。これら全てのものが正しいか否か、こうした観点が実際に生じている〔モータリゼーションの〕発展

を数的に裏付けるものであるか否か、を判定することはわれわれの課題ではない。大いに強調すべきことは、計画経済では専ら住民の自発的要求によってモータリゼーションの拡大テンポが決められるべきではなく、自動車交通増加の間接的・外延的な諸結果をも十全に考慮し、これにしたがってそれに制約を課すことである。これらの観点は継続的なものであり、ある上限の穏やかな時間の上昇、すなわち何らかの均等な発展を裏付けるものである。それゆえ、これは供給の大きな変動を説明しうるものではない。

2 社会主義国との貿易の影響。すでに述べたように、輸入はハンガリーの輸入計画だけでなく、相手国の輸出態勢にも依存している。ここでは時折一定の限界にぶつかり、あれこれの型式の輸入が止められたり、後退したりする。

時折生じる限界のほかに考えられることは、外国貿易状況には多少とも一貫して作用する諸効果も存在することである。われわれの仮説を検討するために、2種類の統計的分析をおこなった。すなわち、一方では仮説的諸関連の実現頻度を表で捉えるために、乗用車輸入・総輸入および国際収支バランスの時系列を分析し、他方ではそれらの相関計算をおこなった。

最初の方法によって、以下のような部分的かつそれほど密接でない関連が示された。自動車を製造するどこかの社会主義国とハンガリーとの間の国際収支バランスが、ハンガリー側に有利なように変化する（わが国の資産が増えるか、わが国の負債が減る）場合、それに続く年では当該国からの自動車輸入が促進される。逆の場合には、国際収支バランス悪化の後に、自動車輸入が減退するか停止される。この関連は、ソ連邦—ハンガリーおよびポーランド—ハンガリーの関係（協力関係による自動車輸入もある）においては作用していないが、その他のところでは当該年の70～80%の割合いで貫徹している。例えば、東ドイツ—ハンガリーの関係では、1964年と1980年との17年間のうちに12年についてそれがみられる。

これにたいして、相関計算は、当該社会主義国からの自動車輸入と当該



国からの総輸入との間に、ある一般的かつ十分密接な連関があることを示している。1968～1980年の期間についての相関係数は、チェコスロヴァキア=0.8744, ポーランド=0.6854, 東ドイツ=0.9772, ソ連邦=0.9076, 社会主義国全体=0.9576 であった。したがって、この関係においては、自動車輸入はほぼ1次式的に総輸入に依存している。

3 資本主義国との貿易の影響。ここでは輸出態勢の問題は生じない。ハード・カレンシーで支払う用意があれば、資本主義の自動車産業はいつでも喜んで配送するだろう。

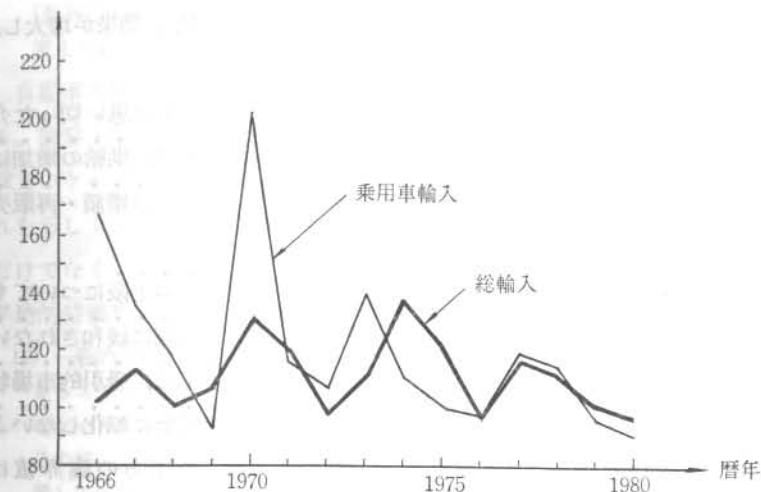
明らかに、交換性通貨の収支バランス、負債残高および資本主義市場からの自動車輸入の間には、一定の連関がある。収支バランスが大幅に悪化しなかった場合や、一定の改善がみられたか、改善の期待があった場合には、資本主義国からの輸入が存在したし増大もした。他方、深刻な悪化が生じた場合や見通しが悪化した場合には、輸入が停止された。

4 国民経済のマクロ循環の影響。乗用車輸入と総輸入との間の一貫した連関は、その絶対量について真であるだけでなく、多かれ少なかれその動態についても真である。第1図には、乗用車輸入と総輸入の連鎖指数が表示されている。14年のうち11年まで、その上昇と下降が一致している。したがって、国民経済水準での輸入減退—回復と乗用車輸入の減退—回復との間の、一貫した連関の存在を示すことができよう。

5 不足信号にたいする反応。これまで挙げた諸要因は、その時々可能な(外国貿易および交通政策として実現可能かつ受容しうる)供給「幅」を、主として上から(下からも可能であるが)制限するものであった。しかし、そこには売り手の策略可能性の余地も、広く開かれている。この策略は、われわれの観察によれば、まずもって不足信号にもとづいて実行されている。

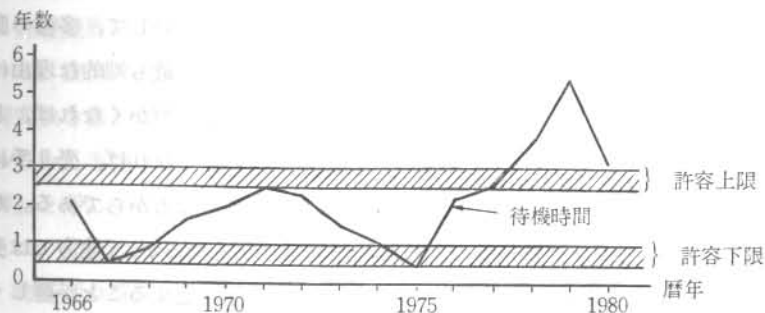
5/a 待機時間効果。第2図にこの連関が描かれている。これはすでに時系列で示した待機時間を、グラフで示したものである。

連鎖指数



第1図 乗用車輸入と総輸入

(出所) 文献[16], [23].



第2図 待機時間

(出所) 第1表に同じ。

売り手はある許容上限を維持し、不足が極端に大きくならないようにする。この限界は2.5～3年の平均的順番待ちのあたりにあるようである。許容上限を維持する動機は、政治的分野で見つけることができよう。経済政策では、待機時間が通常よりも長くなり忍耐の限度を超え、買い手の不満



を惹き起すことがないようにしている。

もし待機時間がこの限界を超えるならば、「行列引寄せ」効果が増大し、そこからむしろ行列が延びることになる。

1978～79年に許容上限の大幅侵犯が生じた時に、売り手は思い切った介入をおこない、不足を許容水準に戻した。しかし、これは、供給の増加によってではなく、需要の徹底した削減（価格引上げ・前金の増額・再販売の制限）によって達成されたのである。

第9表 不足の許容下限と供給反応

暦年	待機時間	供給の連鎖指数
1966	2.12	157.7
1967	0.52	132.3
1968	0.90	98.5
1969	1.70	97.1
1970	2.04	184.4
1973	1.58	136.9
1974	1.10	115.8
1975	0.54	104.8
1976	2.25	88.9
1977	2.50	116.1

(出所) 第2表, 第8表に同じ。

ぜなら、[一方では] 買い手の選択範囲が非常に広がるが、[他方では] 売り手が] 輸出当事者の硬直性のために買い手を希望を適えることが難しく(ほぼ不可能に)なるからである。つまり、一般的性格をもった一定の貿易上の配慮の実現が不可能になるからである<sup>17)</sup>。商業流通の倉庫能力をみても、場合によっては売れ残る自動車を、保管しうる余地はないのである。

17) 例えば、自動車販売のある責任者との話し合いにおいても、これらの理由が強調された。質問:「あなたの見解では、ハンガリーの経済状況に適した行列は、どの程度のものであるべきとお考えでしょうか」。回答:「2～3年です」。

質問:「行列をもっと短くなるように努力できないのでしょうか」。回答:「行列を1年以内にすることはできません。そのためには、調達の全体構造を変える必要があります」。

自動車市場は、1967年と1974年の2回、不足の許容下限にぶつかっている。許容上限侵犯に伴う措置の場合とは異なり、即座に価格は変更されず、双方のケースとも3年間にわたり供給が削減された。第2図と第9表がこれを示している。この二つのケースでは、住民への供給増が緩慢になっただけでなく、絶対的な減少が生じたのである<sup>18)</sup>。供給制限によって、再び平均的待機時間が許容下限から上方に向かって上昇した。

18) 一般的な輸入削減、つまりマクロ循環が自動車輸入の削減にどれほどの役割をもっていたか、という問題が生じてこよう。われわれの考察によれば、双方のケースでは1年遅れで(1968年および1975年)漸く総輸入が減退し始めているので、[自動車輸入削減の]転換の始りのところではマクロ循環は何の役割も果していない。他方、乗用車部分市場の減退は3年間続き、その最後の年には絶対的減退も生じているので、一般的な国民経済状況がこれに作用していることは疑いないところである。

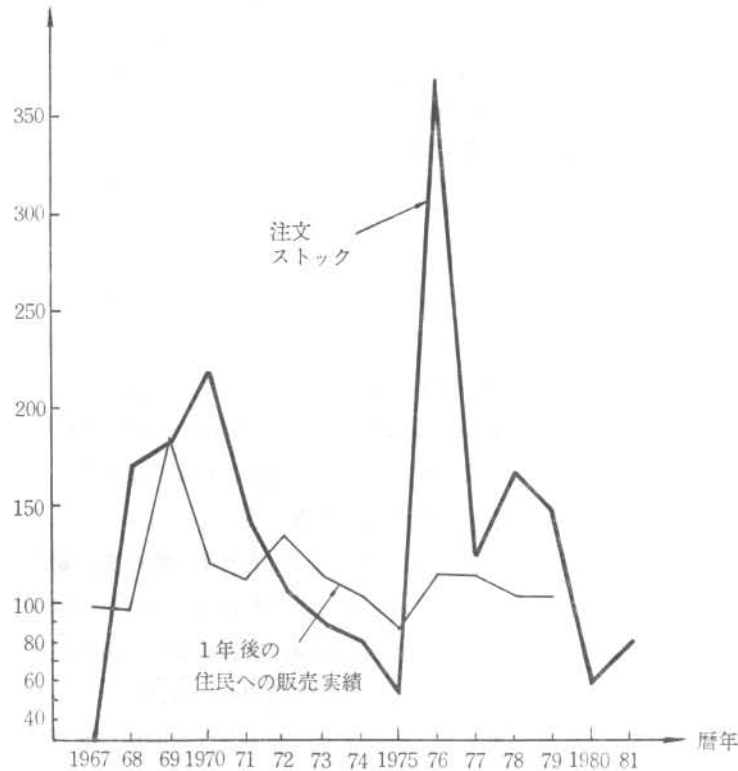
許容限界侵犯から生じる鋭敏な転換は、強度の供給変動をほぼ説明している。技術・数学的制御理論では、上限ないし下限にぶつかった場合に制御変数を修正する(方向を変えるか、あるいは[その速度を]速めるか遅めるか)手続きを、壁にぶつかる音をまねた英語で、「バンゲーバンゲ制御」と呼んでいる。このような制御が常に馴化されない振動をもたらすことは、理論的にも証明しようところである。

時系列の研究は、不足信号と供給(ないし売り手の他の決定変数)との関係が、許容限界の近傍にだけみられるのでないことを明らかにしている。最も人気のある型式(Trabant, Wartburg, Lada)では、順番待ち時間の延長が供給増の方向に作用し<sup>19)</sup>、順番待ち時間の短縮は供給減の方向に作用する<sup>20)</sup>ことが、示される。この連関の前半部分は自明なことであり、売り手は不足強度が極端に上がらないように望んでいるのである。他方、後半部分はやや当惑させるものであり、売り手は不足強度が極端に下がらな

いように抵抗するのである。

- 19) これは先の観察と矛盾しない。全ての型式の総計でみて許容上限を超えた場合には、供給ではなく、価格と行政的な市場制限の線で反応が生じる。しかし、許容上限より下の範囲内でいくつかの型式の行列が延びた場合には、供給の線で反応が生じるのである。
- 20) 自動車型式として、順番待ち時間が急激に増減するケースを考慮した。上述のものとの関連で各々の頻度をみると、Trabant が7ケース中5ケース、Wartburg が8ケース中5ケース、Lada が4ケース中3ケースであった。

連鎖指数



第3図 住民への販売と注文ストック

(出所) 第5表と第8表に同じ。

5/b 注文ストック効果。われわれの観察によれば、注文ストックが増加した次の年には住民への販売も増加し、注文ストックが落ちた次の年には住民への販売も落ちている。この観察を図示したものが第3図である。待機時間信号の場合とは異なり、この連関は住民への販売の転換を説明せず、むしろ「平常」年で作用している。この効果の頻度は、1968年から1980年で、67%である（したがって、あまり強いとはいえず、マクロ循環や外国貿易要因の効果に比べて弱い）。

最終結論としていえることは、これまで挙げた諸要因が一緒になって供給を「引っ張り合い」、行列をどこまで延長しどこで切るかを決めている。これは買い手の反応を呼び起す。供給、行列の長さ、価格変化およびこれに関連したその他の措置の影響によって、需要も変動し、それが今度は行列の長さや供給にのみ反作用することができる。

### 理論的命題と自動車市場の経験

すでに序節で指摘したように、われわれは著書『不足』の若干の理論的命題を、自動車市場の経験と対照したいと考えている。完全性を求めるものではない。ここで、それ自身重要で、本稿のテーマとも密接に関連している六つの命題を、取り上げてみよう<sup>21)</sup>。

21) 以下の通し番号がつけられた諸命題は、逐語的な引用でなく、その著書〔の引用ページ〕に対応する思考を内容的に要約したものである。

その著書では、実践的経験の一般化や演繹的・論理的帰結にもとづいて、以下に掲げる命題を得たのであるが、具体的数字や統計的事実に論及することはなかった。まさにこのゆえに、それらの命題を、〔経験的な〕テストを要する「仮説」と呼んでいたのである。ただ一つの部分市場に関するものでしかないが、ここでその数字と統計的事実に論及することができる。より広範な領域での有効性を主張している理論〔の妥当性〕をこれによって証明することはできないが、少なくとも、この一領域の観察がその理論

を反証しておらず、それを支持していることはいえよう。

全ての命題は、伝統的経済管理下であれ、改革後の経済管理下であれ、資源制約的で吸引力的な社会主義経済にのみ関係している。したがって、命題の定式化に際して、いちいちこの限定を付さない。

最初の3命題は、不足を扱ったものである。

第1命題。一般に市場では、とりわけ家計によって購入される財の多くの市場では、慢性的な不足が現われている(62, 490, 506~7ページ, [英訳 46~47, 474, 492~493 p.])。

第2命題。捌ききれない注文ストック(すなわち「行列」)は、組織的要因によって裏付けられる規準を、持続的にかなり上廻っている(153ページ, [英訳 140 p.])。

第3命題。慣習的な不足量からの乖離は、全ての水準の制御と計画化において、フィードバック信号<sup>22)</sup>としての役割を果たしている。この信号の効果によって、市場は慣習的な不足量が特徴的な状態へ戻される(75, 512~513ページ, [英訳 61, 497~498 p. p.])。

22) その著書および関連の研究では、慢性的不足状態の市場制御を、時間平均へ調整される制御形態で叙述している。われわれの経験によれば、自動車市場にはいまひとつ別の制御形態が作動しており、そこでは制御はまずもって許容限界への衝突に反応する。(著書では何度もこの制御形態を扱っているが、別の連関において扱っている。)

この2種の制御形態の関係、並びにこれに関連した「正常状態」と「ノルムによる制御」の若干の理論・用法上の問題については、いずれ別稿で扱う。第3命題は、これらの——より一層の展開を要する——理論・用法上の問題に触れる必要がないように、定式化されている。

自動車市場の経験は、これらの諸命題と完全に一致している。とくに、諸命題の経験的テストにおいてわれわれが決定的であると考えられる事象に、注意を喚起したい。すなわち、自動車市場に作動している制御が、極端に短かく行列が切られることを、容認しないことである。この規則性が貫徹される限り、不足は残存する。

慢性的不足状態を叙述する指標として国際的に通用する許容限界はなく、諸限界の数値は、時代によってまた国によって、異なるだろう。わが国ハンガリーでは、この15年間、1~3年の待機が自動車市場の慣習的かつ受容可能な数値とみなされてきた。売り手はこれに慣れきっており、調達ルーティンや販売組織をこれに調整してきた。もっとも、買い手の方もこれに慣れきっており、買い手の大量をとれば、これにもとづいて、強制代替と行列志向との慣習的割合いや購入費用調達の慣習的テンポ等々が、形成されてきた。不足の慣習的強度は自己を保存する現象であり、それは習慣化・順応主義・保守主義の結果でもあれば、不足の持続的再生産の原因でもある。

他の国では、経済管理も、買い手大衆も、これとは異なる不足の強度に慣れきっている。例えば、東ドイツでは順番待ち時間が8~10年になっており、将来これが変化するという兆しはない。順番待ち時間や、各々の国を特徴づけるその他の不足指標の値域がどこに位置するかは、多くの要因に依存していよう。住民には、形成された不足状態をどの程度受け入れる用意があるかということや、政治的・経済的管理がどの程度の消費未充足と「共存」できかつたいと考えているかということも、けっして小さな要因ではなかろう。この点では、異なる諸国間では大きな違いがあろう。

次の3命題は、価格と不足の関係を扱ったものである。

第4命題。各々の消費者生産物グループの市場では、その生産物グループの相対価格が低かろうが高かろうが、慢性的不足は残存しうる(516ページ, [英訳 500~501 p. p.])。

ハンガリーの自動車価格は相対的に高い。Kravis 他[6]では以下のように著されている。ハンガリーにおける自動車の相対価格(ハンガリーの平均消費者価格水準との比較で)は、先進資本主義諸国の相対的自動車価格(ここでも自動車価格を当該国の平均消費者価格水準と比較して)のほぼ2倍である。

高い価格にもかかわらず、慢性的不足が存在する。したがって、自動車市場の経験は、第4命題を支持している。もっとも、こうした観点からは、価格動向の方がもっと重要かもしれない。

第5命題。中央の消費計画化も、企業の行動も、販売価格の上昇に供給増で反応するような、一般的に作動する自動メカニズムを示していない(355, 512~513 ページ, [英訳 338, 497~498 p. p.] )。

第5命題。いかなる消費財であれ、価格上昇によって自動的に不足が消滅することはない(513~514 ページ, [英訳 498, 556~557 p. p.] )。

自動車市場の観察は、これら二つの命題を支持している。価格引上げは疑いなく家計の需要を減退させるが、供給増の誘因とはならない。需要と供給の伸びがともに下がり、したがって不足の慣習的規模が残存するのである。

第5および第6命題を確認することによって、実践的経済政策の観点から、重要な教訓が引き出せる。すなわち、供給反応が変化しない限り、どんな価格引上げも不足を一掃しない。このことが、本稿で扱いたい最後の問題へと、われわれを導いてくれる。

#### 自動車市場は吸引状態から圧力状態へ移行するか

われわれは「買い手の仲間」であり、自動車市場だけでなく、国民経済のその他の市場でも不足が消滅し、売り手同士の競争が有効におこなわれることを歓迎するものである。よりよい供給やより広い選択可能性への権利が買い手にあるべきだ、というわれわれの確信だけからこれを主張しているのではない。慢性的不足に反対するこれよりも強い理由は、それが技術開発を阻害するからである。重大なエネルギー問題を抱えている現代において、まさに自動車工業やわれわれの時代ほど、このことが明瞭になっているところはない。資本主義の自動車市場では買い手をめぐって激しい競争がおこなわれており、何よりもまず、より現代的で燃料節約的な型式

の市場への出荷をめぐっておこなわれる。しかしながら、社会主義国の自動車工業は、こうした方向に動いてこなかった。東ドイツ、ソ連邦、チェコスロヴァキア、ポーランドの自動車生産は、今日でもなお1960年代(Trabantの場合は1950年代)の型式を製造しており、これらは僅かに第二義的な機能属性で多様化されているにすぎない。エネルギー価格の暴騰は1973年ごろから始したが、それ以降この面での転換の兆しは何も現われていない。このことは、自動車交通による消費がますます大きな項目を占めるようになる社会主義国のエネルギー・バランスにおいて、今後とも測り知れない損失をもたらそう。さらにいえば、このような型式による社会主義国の自動車輸出では、切り下げられた販売価格によってしても、西側市場に参入することが難しいだろう。

社会主義国の自動車を買いたいと望んでいる市民にとっても、ガソリン高騰のなかでは、より燃費の良い車を買いたいと考えているだろう<sup>23)</sup>。しかし、吸引市場では買い手の希望は空しく、それを売り手に強いる術がない。TrabantやLadaの製造管理者は、生産ラインにある十分に実績を積んだ10~20年前の型式が、国内の買い手にも、他の社会主義国の買い手にも、5年から10年先まで順番待ちの人々に予約販売されていることを、知っている。したがって、技術開発や低燃費型式の生産組織化にたいする経済的強制が、実感されないのである。

23) ガソリン消費(100 km 当りリッター)に関する若干の比較データを示そう。Lada 1500=9~10 l, Lada 1200=8~9 l, Trabant 601=7~9 l である。これにたいして、例えば、日本のDaihatsu Charade (993 cm<sup>3</sup>)=6~7.5 l, Daihatsu Cuore (550 cm<sup>3</sup>)=3.5~5 l となっている(データの出所は [12] および [14])。

自動車市場の状態は吸引力的なものから圧力的なものへ移行するだろうか。この問題にたいして、ここでは、規範的な意味においてではなく、予測的な意味において回答してみよう。予想される事態の進行が喜ぶべきものか否か、あるいは諸提案が作成される場合にどのような事態の形成を推奨す

るかとは無関係に、われわれの視角からすればどのような事態が生じるかを叙述してみよう。

われわれには条件付き予測のみが可能である。そこで、われわれは、ハンガリーの経済メカニズムが、生産・国内外貿易・価格決定の本質的な面で、不変のままであると仮定しよう。

実際のところ、このような場合でも、自動車市場から不足が消滅することは決して不可能ではない<sup>24)</sup>。今日でも、ハンガリーの市場には、不足が全く経験されないか、高々分散された摩擦の不足現象がみられるにすぎないような部分領域が存在している。(例えば、住民への灯油・ガソリン供給を含めたエネルギー供給や食料品供給の大部分などがそうである。)

24) 輸出の悪化と国内需要の減退のために、販売上の困難を抱えているチェコスロヴァキアの自動車市場を、いま一度一瞥しておく価値がある。チェコスロヴァキアでは、順番待ちなしに Skoda を買うことができ、さらにローンで買うこともできる ([11] 参照)。

もちろん、チェコスロヴァキアとハンガリーの問題は、たいへん異ったものである。そこ [チェコスロヴァキア] には所与の自動車製造能力があり、それに向かう需要が減退している。これにたいして、ハンガリーは全ての自動車を輸入している。所与の需要のもとで、供給が行列を残存させるか、それとも消滅させるかは、専ら輸入に依存している。

自動車輸入は、ある意味では、「自由決定」課題である。したがって、われわれが予測を試みる場合には、現存するメカニズムによって産み出された行動の規則性や決定ルーティンがこの「自由決定」にいかなる影響を及ぼすか、という問題への回答を探すことになる。

けれども、われわれはこのようにみている。自動車市場が——現存の制度を所与として——持続的な圧力状態へ移行することは、不可能ではないが、ありそうもない。

このような移行は——その変換時点に——資金を要する。つまり、納入期がかなり短かくなっても注文を出し行列についている全ての人のために、順番外の自動車を、社会主義ないしは資本主義の市場から即時に輸入すべ

きということになる<sup>25)</sup>。(もちろん、行列が一掃された後には新規に形成される追加的需要を持続的に充足するだけでよくなるのであるから、この移行は別途に利用可能な「資金」の前借りを意味しよう。そして、所得の停滞や僅かな上昇だけが予想される場合には、多分、行列の消滅が一時的にも多額の資金を要することはないだろう。)しかし、自動車輸入・販売の直接的管理者は、既述した周知の動機のゆえに、この変化を歓迎しないかもしれない。もっとも、彼等がこの転換の実行に加わった場合でも、中央の資金配分者がこのような措置に資金を割り当てるかどうかは、問題の多いところである。他のセクターでも——なかでも住民の私的な自動車交通より重要な領域にも——慢性的な不足が存在するからである。いくつかの領域では、不足はるかに強く、また社会的影響をみてもはるかに深刻である。とすれば、何ゆえに、住民の私有自動車の供給で、行列を一掃する必要があるであろうか。[それによって]直接・間接の仕方で、不足の「均等な拡散」傾向が破られるかもしれない。この議論で展開される理由のなかでは、自然の成り行きとして、外国貿易政策観点や国際収支バランスの困難に言及したものが、大勢を占めるだろう。しかし、最終的には専ら(ないしは第一義的に)こうした理由によって問題が決定されるのではない。意思決定者には、あれこれの部分領域を「売り手市場」状態から「買い手市場」状態へ移行させる課題にではなく、別の課題に努力を向けるべきだとする極めて大きな圧力がかけられているのである。結論的にいえば、将来においても自動車市場には不足が再生産される。

25) このような転換のケースおよびこれに続く供給保証下では、念のためにおこなっていた予約や投機的な目的から生じた注文の多くが、キャンセルされよう。需要の「仮空」部分が、確実に、落ちていくだろう。

もちろん、われわれの予測は仮定のものであり、制度的諸条件に決定的な変化が生じなければ、事態は変わらないということである。多くのハンガリーの経済学者とともに、われわれもまた、ハンガリーの経済管理が



1968年に歩み始めた道をさらに前進し、消費財・サービス市場(自動車市場を含む)に根本的な変化を惹き起すような改革が再び可能なものになることを、期待している。

(尚、本稿はハンガリーの経済学誌 *Közgazdasági Szemle* の1982年3月号に掲載された同名の論文の翻訳である。)

#### 参 考 文 献

- [1] *Baranyai I.—Csahókné—Racz A.—Salaminné—Schnellné*, Fogyasztási cikkek és szolgáltatások jövedelemrugalmassága, Központi Statisztikai Hivatal (Statisztikai Időszaki Közlemények, 246. kötet), 1972.
- [2] *Hoch R.—Kovács I.—Ördög M.*, Fogyasztás és jövedelem, Kézirat, Az MTA Közgazdaságtudományi Intézete, 1980.
- [3] *Hulyák K.—Muszély Gy.—Szakolczai Gy.*, A fogyasztás ökonometriai modellezésének eredményei, Kézirat, Országos Anyag- és Árhivatal, valamint Számítógéppalkalmazási Kutató Intézet, 1980.
- [4] *Kaergård, N., Efterspørgsel og varighed for varige goder*, Kobenhavn Universitets Okonomiske Institut, Kobenhavn, 1975.
- [5] *Kornai János*, A hiány (Economics of Shortage), Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1980.
- [6] *Kravis, I. B.—Kenessey, Z.—Heston, A.—Summers, R.*, *A System of International Comparisons of Gross Product and Purchasing Power*, Johns Hopkins UP, Baltimore—London, 1975.
- [7] *Lácko Mária*, Lakossági megtakarítás és ellátási helyzet, Közgazdasági Szemle, 1976, 10. sz.
- [8] *Mátyás Antal*, A polgári közgazdaságtan története az 1870-es évektől napjainkig, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1979.
- [9] *Samuelson, P. A.*, Közgazdaságtan (Economics), Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1976.
- [10] *Simon András*, A lakossági fogyasztás és megtakarítás vizsgálata ökonometriai módszerrel, Szigma, 1977, 4. sz.
- [11] Autóvásárlási körkép a szocialista országokból, *Heti Világgazdaság*, 1981, július 18.
- [12] Autóvásárlók Kézikönyve, Idegenforgalmi és Propaganda Kiadó Vállalat,

- 1979.
- [13] *Behozatali terv: Félmillió autó, Autósélet*, 1980, május.
- [14] *Japán miniautók, Heti Világgazdaság*, 1981, Június 13.
- [15] *Közlekedési és Hírközlési Évkönyv 1979*, Központi Statisztikai Hivatal, 1980.
- [16] *Külkereskedelmi Statisztikai Évkönyvek 1970—1979*, Központi Statisztikai Hivatal, 1971—1980.
- [17] *A lakosság jövedelme és fogyasztása 1960—1979*, Központi Statisztikai Hivatal, 1981.
- [18] *A lakossági személygépkocsi piac egyes időszakos problémái*, Kézirat, Országos Piackutató Intézet, 1978.
- [19] *Mennyit kell autóra várni?*, Magyar Nemzet, 1978, december 24.
- [20] *Merkur Adatgyűjtemény 1979*, Kézirat, 1980.
- [21] *Mit ér ma a kocsim?*, *Autó-Motor*, 1977, 19. sz.
- [22] *Az OT tájékoztatója a népgazdaság fejlesztésének VI. ötéves tervéről*, *Tervgazdasági Értesítő*, 1981, 1. sz.
- [23] *Statisztikai Évkönyvek*, Központi Statisztikai Hivatal, 1960—1969.
- [24] *Vejtransporten*, 1980, *Automobil—Importørernes Sammenslutning*, Danmark, 1980.