

特集に当って

効用理論は、社会システムへのシステムズ・アプローチにおいて、その中核となる理論である。システムズ・アプローチの特徴は、システムを「相互に干渉する要素の集合」としてとらえ、総合的・系統的かつ数量的に対象を扱おうという科学的な考え方にある。

1950年代から60年代において、技術者は宇宙・国防プロジェクトの遂行にシステムズ・アプローチを用い、いちじるしい成果を納めた。近年、エネルギー・交通・環境などの社会的システムは、技術的可能性が拡大し大規模化する一方で、人々の価値観の多様化・分化のなかで各種の利害が対立し、政策決定上の困難に直面している。この時代的背景のもとでシステムズ・アプローチは、技術的分野のみならず社会的なシステムの計画と設計にも広く適用され

てきた。交通施設、発電プラント、地域開発などの大規模なシステム開発においては、技術サイドのみならず、社会との調和を考えた多角的な計画づくりが重要である。

一般に、システムズ・アプローチのステップは、①社会的ニーズと技術的可能性の検討、②計画案の作成、③効果・影響の予測またはアセスメント、④意思決定・評価、⑤実施・運用の5つのステップに分けられよう。効用理論はこのうち、意思決定と評価のための最もすぐれた理論の1つであり、計画に関係する人々の価値判断を計量化し合理的な意思決定を行なうための基礎となるものである。

従来から、意思決定や評価というものは、経験や勘に頼りがちであり決定にいたる合理的説明が困難な場合が多いが、システム科学的アプローチによって合理的な計画づくりが進展することを期待するものである。

(杉野 昇 三菱総合研究所 社会システム部)

もちろん、近代効用理論の中では、効用というものを上記のような「快楽主義(hedonism)」の原理だけから解釈する必要はない。ある人が犠牲的精神をもって、みずから「がまんは美德」と考える選好を示そうと、また、「世の為、人の為」を最優先した選好を示そうと、選択行動そのものの形式的性質を問題にする限り、区別をしないのが建て前である。しかし、そのような建て前の下に想定される効用に対し、どのような形式上の取扱いをしてきたかという点、やはりききにあげた3つの性質(主観性、直接性、誘因性)を前提にしたものであり、いつでも快楽主義的解釈ができるような形で理論を組み立ててきたといえよう。

2. 「ただ乗り」問題

ところで、今日の社会では、快楽主義的解釈をしたのではどうにもならない話がある。その代表的なもので、最も多く論じられてきたものは、有名な「囚人のディレンマ」である。これについては、すでにあまねく知られており、数多くの研究書があるのでここでは省略する。しかし、もう1つ別の問題で、快楽主義的解釈をしたのではどう

にもならない問題として有名なものに、「ただ乗り問題(free-rider problem)」というものがある。

「ただ乗り問題」を最初に指摘したのは、Knut Wicksell [12] であるといわれている。Wicksellが指摘したのは次の事実である。すなわち、もしも人びとが自分の利益の最大化をのぞんでいるならば、公共財に対してみずから投資することはないだろう。なぜなら、そのような投資を本人が多くしようが少なくしようが(あるいは、まったくしなくても)、結果に対する影響はほとんどない。したがって、本人にとっては、なるべく少ない投資、できることならまったく何の投資もしないほうがよいにきまっているだろう。しかし、もしもすべての人がそのように考えたならば、世の中はどうにもならなくなる、と。

自分ひとりがたまたまキセル乗りしたからといって、国鉄がつぶれるわけがない。それならば、見つからぬ限りは、できるだけキセル乗りしたほうがよい、ということになるのか?

世の中には何億円ものワイロをとったり、脱税したりする人間がいる。それとくらべれば、自分たちの脱税などとるに足りない話だ。したがっ