

人口減少下のインフラガバナンスと評価

日本大学経済学部教授 中川雅之

人口減少下において、さらに厳しい財政状況の下、効率的に、そして公平・公正に国民の厚生水準の向上を図る社会資本整備・管理をどのようにして行うのかという議論は、これまで以上に求められている。これまで社会資本整備に関する経済効果や国民の安全性の確保にかかる議論が行われてきたが、それは、インフラの整備・管理が日本国民の厚生水準を向上させるルートを特定し、そのスケジュールの見通しを予測可能なものにする大きなストーリーを作成することに貢献してきた。

しかし大きなストーリーを作成すること自体が、国民の厚生水準を向上させるわけではない。個々の事業を、その事業目的に照らして有効なものであるものとし、上記のような大きなストーリーと整合的なものであるものとする必要がある。

しかし、インフラ整備が国民にとってどのようなアウトカムを実現するのかという点については、2000年代までは各種公共事業5箇年計画や全国総合開発計画が存在したが、現在は抽象的な方向性を示すだけのものとなっている。このように大きなストーリー不在の下で、社会資本整備に関する乗数、生産力効果が議論されるようになってきている。しかし、それは、インフラ整備の多様性を無視して、公共投資のレベルやスケジュールを決定する場合に考慮すべき効果を議論してきた、とも考えることができる。

また、個別の社会資本整備にあたって用いられる費用便益分析においては、社会資本ストックが果たすべき機能に従って、その厚生水準の改善効果を貨幣化して推定し、それを現在価値化した合計を費用と比較するという手法を用いている。個々のプロジェクトによって貨幣化の手法が異なるため、社会資本整備の種類ごとに異なる評価手法が用いられることとなる。例えば、道路整備においては、「走行時間短縮便益」、「走行経費減少便益」、「交通事故減少便益」という直接便益が総交通費用法を用いて推定され、便益が費用を上回ることが事業の採択条件の一つとして用いられている。

しかしこのようにして計測された便益は、道路という社会資本ストックが国民の経済厚生を改善するルートの一部にすぎない。このような認識を背景に広義の経済効果(Wider Economic Impacts)を勘案した社会資本整備の評価を行うようとする試みが始まっている。例えば、Department for Transport[2014a,2014b、

2014c、2013]（以下、英国指針という）によれば、英国では、ミクロ経済学的な基礎も踏まえながら、① 集積の経済、② 競争促進効果、③ 不完全競争市場における生産拡大効果、④ 雇用改善に伴う経済便益を交通関連投資の評価に含めることを目指している。

さらに、国土交通省においては、インフラ整備後のその利活用を増進する事業の評価を差の差分分析（DID）を用いて行おうとしている。例えば姫路市の道路空間再編事業（「ほこみち」という道路に賑わい空間を整備しようとする事業）においては、事業実施区域を処置群、その近隣を対象群として、事業実施前後の2時点を比較するDIDという手法が採用されている。

このような社会資本ストックの効果を広くとらえるだけではなく、道路空間利用、河川空間利用のような社会資本の利活用、管理の仕方についてもその効果をとらえようとする試みも広がりつつあることは高く評価されるべきであろう。

参考文献

Department for Transport [2014a], “Transport Analysis Guidance : Guidance for the Senior Responsible Officer” .

Department for Transport [2014b], “Transport Analysis Guidance (TAG) Unit A1.1, (Cost Benefit Analysis)” .

Department for Transport [2014c], “Transport Analysis Guidance (TAG) Unit A2.1, (Wider Impacts)” .

Department for Transport [2013], “Value for Money Assessment : Advice Note for Local Transport Decision Makers” .