

鳥 取 県 の 公 共 事 業

— 経済効果分析を中心として —

鳥取大学教育地域科学部教授 光 多 長 温

Ⅰ．はじめに

公共投資には、「資源配分機能¹」「所得再分配機能²」「経済活動の安定化機能³」「将来世代への配慮⁴」といった機能があると言われる。このように、公共投資は、本来わが国の国土を有効に整備していくためには必要なものであるが、最近この公共投資がゆがんだ形になり、これが様々な面で弊害を起しているとの議論が多い。例えば、次のような議論である。

- 1．公共事業は無駄使いが多い。
- 2．バブル経済崩壊後、地方経済は公共事業により支えられ、公共事業なしでは地方経済は成り立たなくなっている。地方の雇用も公共事業依存度が高い。
- 3．公共事業の地方財政負担により、地方財政は膨大な債務を負っている。地方自治体はむしろ公共事業の被害者である。
- 4．公共事業が真に効率的なところに配分されずに、政治力によりゆがんだ形で配分され、これが社会資本の経済効果を低下させている。

等の議論である。

現に、内閣府「平成13年度地域経済レポート」でも地方経済と公共事業との関係について次のような点が指摘されている。

- 1．80年代後半には国内の貯蓄超過を減らし経常収支黒字を縮減する目的もあって公共投資が拡大した。90年代には景気対策の中心的役割を担ったことから、それと同水準の公共

投資予算が続いた。この間、景気対策を目的とした公共投資は、三大都市圏よりも地方圏で多く実施された。

- 2．99年から00年にかけて公共投資が減少したが、これは地方自治体の財政状況悪化を反映して単独事業の執行が抑制されたためである。従って、公共事業減少の多くは地方の、しかも単独事業の減少による。

- 3．行政投資額の事業目的別構成は、硬直的な配分となっている。

- 4．1人当たりの行政投資額を事業目的別にみると、生活基盤については関東、近畿よりむしろ北海道、北陸、沖縄が高く、産業基盤では北海道、四国、沖縄が高く、農林水産については北海道など地方圏において高い。

- 5．公共建築工事の単価は、民間建築工事の単価に比べて、高止まりしている。特に、北陸、中国では2000年度に公共建築工事の単価が民間建築工事の2倍以上となるなど、地方圏において乖離幅が大きい。

- 6．90年代にかけて公共投資が拡大した結果、地方経済において特に公共投資に対する依存度が高まった。県内総生産における公的固定資本形成の比率の推移をみると全国平均では80年代後半に6%台で推移したが、92年度に7.4%、93年度には8.3%と上昇した後、おおむね横ばいで推移した。地域別にみると、98年度の公的固定資本形成の比率は、北関東、南関東、東海、近畿の三大都市圏では10%未満であったのに対し、その他の地方圏では10%を超えていた。地方圏では三大都市圏よ

りも一貫してこの比率が高く、地方圏において公共投資への依存度が高い。

7．公共投資の拡大が各地域における雇用創出に与えた影響も大きく、地方においては、公共事業の雇用効果に依存している面が強い。

8．公共投資のストックとしての社会資本の生産力効果は、高度成長期には大きかったが、限界生産性が低い地方への重点的投資により、70年代、80年代を通じて低下した。

9．公共投資と工場立地件数との関係はほとんど関係が見られなくなっている。

II．鳥取県の社会資本の現状

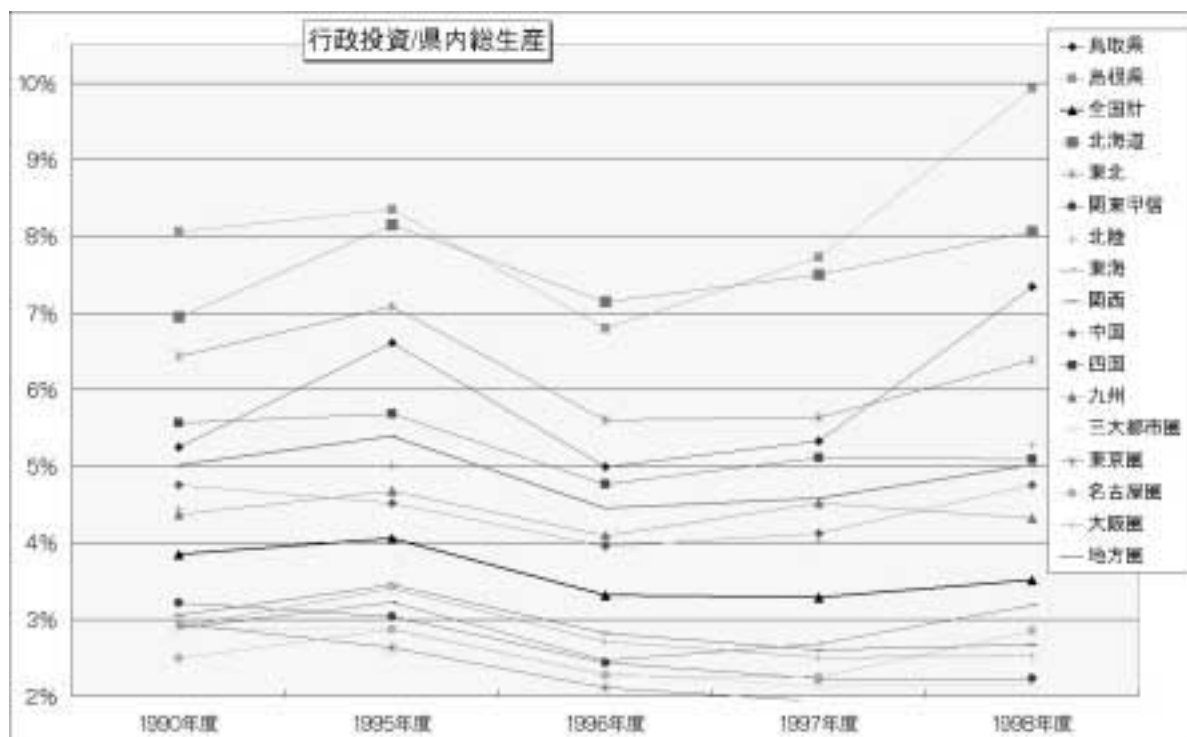
以上の全国的な傾向を踏まえて、以下鳥取県の公共事業の現状について見ることにした

い。

1．行政投資の水準

行政投資の水準は、高めである。即ち、行政投資金額の県内総生産に対する割合で見ると、全国平均が3.5%前後で推移しているが、大都市圏が低く、地方圏が高い数値となっている。即ち、三大都市圏は概ね2から3%前後で推移しているが、これに対して地方圏は5%前後で推移している。この中で、鳥取県は、5%前後となっているが地方圏平均よりは高い。98年度は7%超となっているがこれは地震の影響と考えられる。

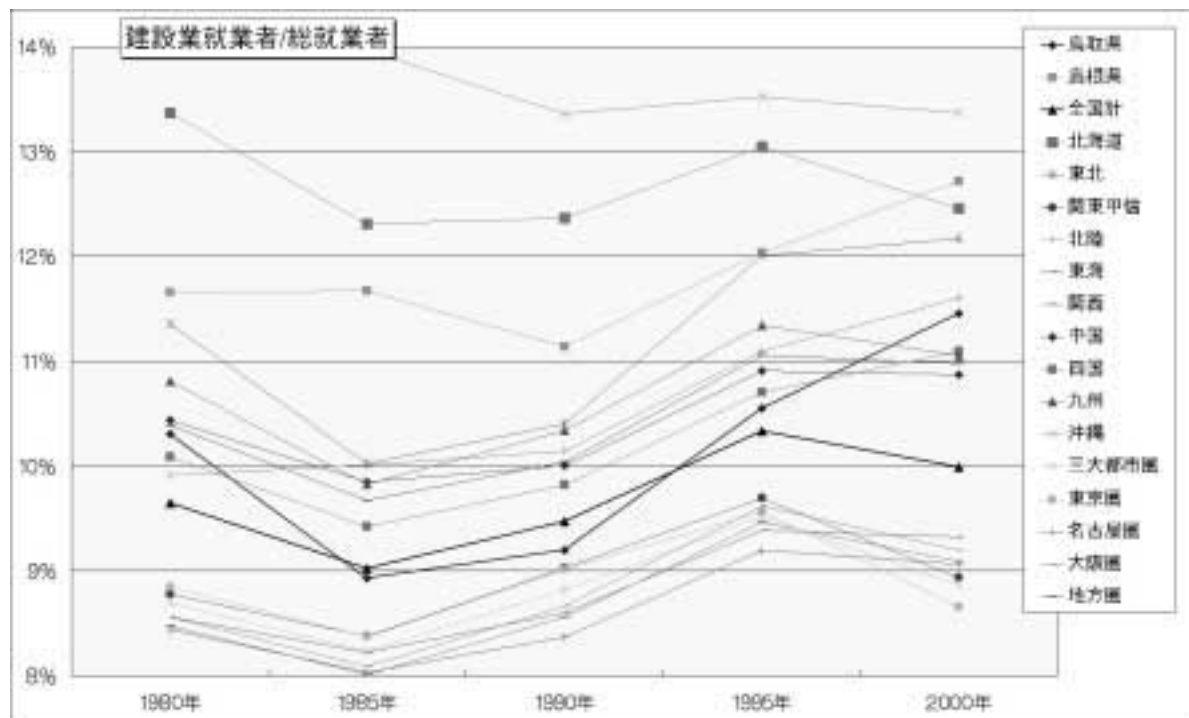
なお、鳥根県は全国の中でも最も高水準の県となっている。



2．建設業就業者

地域ごとの就業者に占める建設業就業者の割合は、全国平均でおおむね9から10%の水

準である。これは、先進諸国がおおむね5%前後⁵であるのに比べて極めて高い水準である。



地域別に見ると、三大都市圏で8から9%レベル、地方圏で10から12%レベルと地方圏の水準が極めて高くなっている。その中で特に高いのが北海道で12から13%レベルである。中国地方は10から11%レベルであるが、その中で鳥取県はおおむね中国地方平均値を若干上回るレベルである。なお、島根県は11から12%レベルであり、北海道とほぼ同じ水準であり極めて高い水準である。

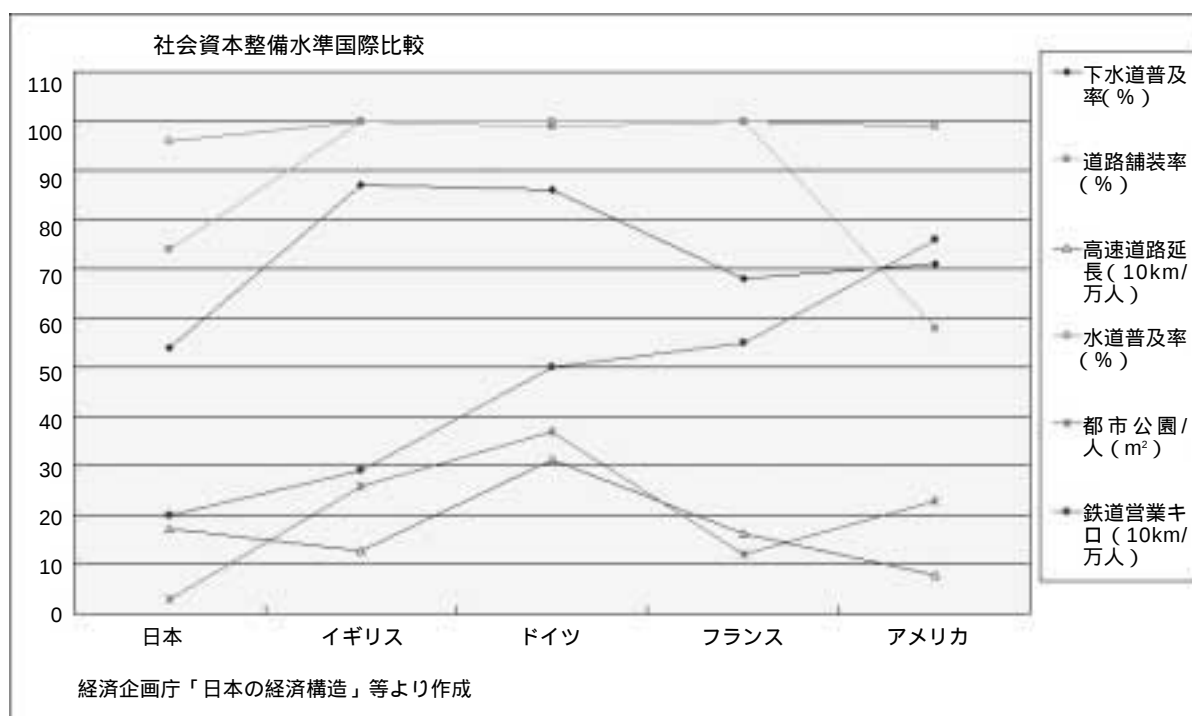
3. 社会資本整備水準

では、これだけの公共投資を行って、どれだけの社会資本が整備できたのかを見てみよう。まず、わが国の施設別の社会資本整備水準の国際比較を行ってみよう。

次表で見ると一見社会資本の充足率は低いように見える。しかし、道路舗装率についても、車で走る道路で舗装されていない道路は、まず見当たらない。また、下水道普及率についてはわが国のように都市が最初に形成されてその後下水道の整備を行っている場合に

は、地形により難しいところはやむを得ないのでなかろうか。公園の整備水準が特に低い数値となっているが、これは都市計画公園のみの数値であり、例えば、地方都市で住民がもっとも良く使う城址、お寺・神社、新宿御苑等の有料の公園も含まれていない。実態はそれほど公園面積が不足しているとの実感はない。

これらのことから見ると、道路料金が高い等の問題はあるものの、社会資本ストックは一応諸外国に比べて特に劣っているとは考えられない。但し、後に見るように、道路等の公共事業の対象として位置づけが高い(予算が付きやすい)施設の充足度と、大都市の空港等必要な社会資本の整備とのギャップが存在する。



この中で、鳥取県はどのような特徴を持っているのかについて見てみよう。

高速道路延長路線は鳥取県は27.2kmであり、全国でも最も少ない範疇に入る。

更に鉄道営業キロについては、251.7kmであり、千人当たりの鉄道営業キロは0.387kmと全国平均0.203kmを大きく上回っている。しかし、これも人口密度が低いことが原因となっており、必ずしも良い面ばかりではない。

道路舗装率については、90.6%と、全国平均74%と比べると極めて高い。もちろん、これも都市計画道路のみの数値であり、農地を入れると大きく下がってしまう。少なくとも都市計画地域においては道路舗装は進んでいるということであろう。

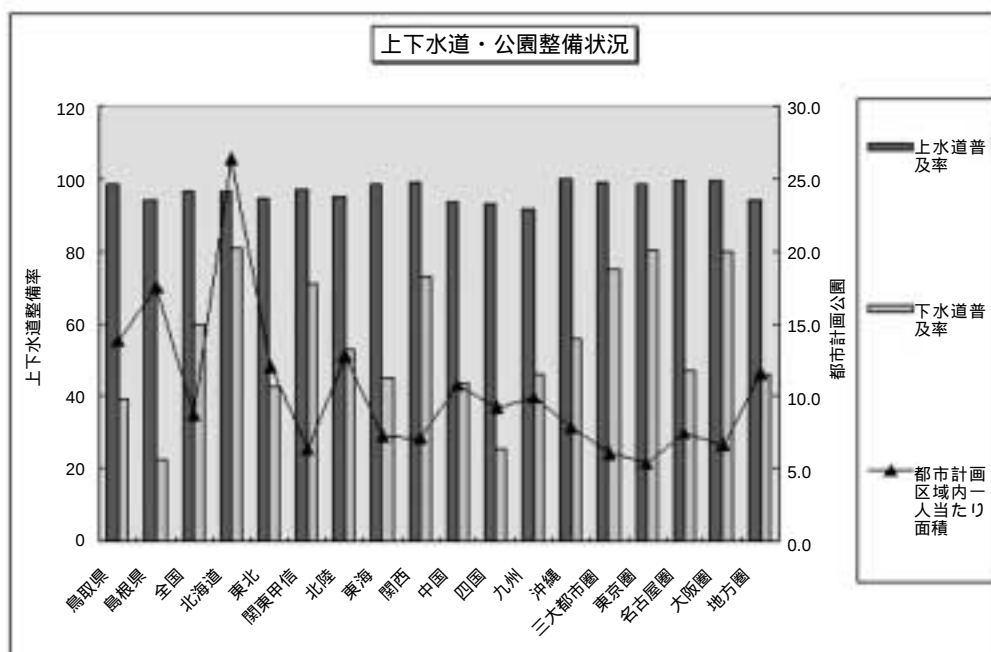
4. 上下水道普及率及び都市計画公園の整備状況

次に上下水道普及率及び都市計画公園の整備状況については、やや詳しく見てみよう。

(1) まず、都市計画公園であるが、一人当たりで見ると、13.9m²とわが国の水準の中

では、全国平均9m²、地方圏の11.6m²に比べても最も高いレベルにある。しかも、これは都市計画公園のみの数値であるのでその他の自然公園等を含めると極めて高い水準になる。正に、鳥取県が公園都市鳥取と言われる所以でもある。しかし、これは鳥取県の人口が国土面積に比して少ないこと、補助金が付く都市計画公園的な公園の整備を推し進めてきた面もあり、必ずしも評価すべき面のみだけでもないと言えよう。なお、鳥根県は17.5m²と全国最高水準にある。

(2) 次に、上下水道普及率である。まず、水道普及率については、全国的に普及しており、さほどの差はない。その中でも、98.2%と大都市圏並みの水準となっている。ちなみに鳥根県は94%とやや低い。下水道については、大都市圏ほど高くなっており地方圏は低くなっているが、その中でも39.2%と全国平均59.7%、地方圏平均46.2%に比べても極めて低い。やはり、これは人口密度が低い点から下水道整備に時



間がかかることから来ているのであろう。
 なお、島根県は22.3%と全国の中でも最低水準である。

5. 社会資本ストック状況

次に、社会資本のストックの状況について見てみよう⁶。

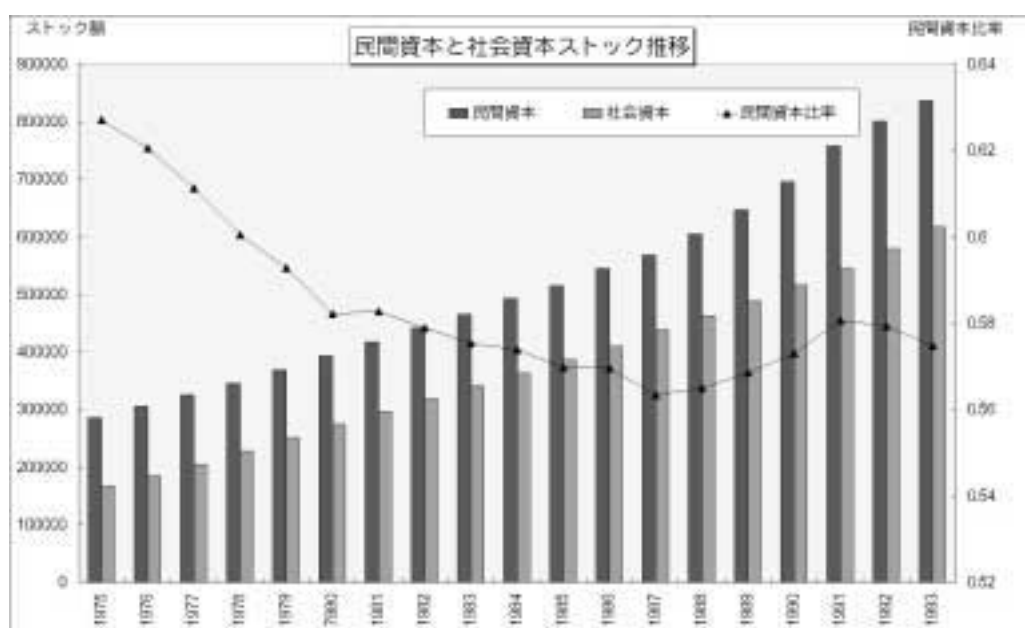
(1) 社会資本と民間資本の賦存状況

まず、民間資本と社会資本との割合であ

る。わが国全体の民間資本と社会資本の賦存状況を長期的に見ると、次の点が指摘できる。

(i) 多少の変動はあるが、長期的には民間資本の割合に比べて社会資本の比率が高まっている。

(ii) わが国の財政危機および民間資本活用が盛んな時期からバブル経済期にかけては民間資本の比率が高まった。

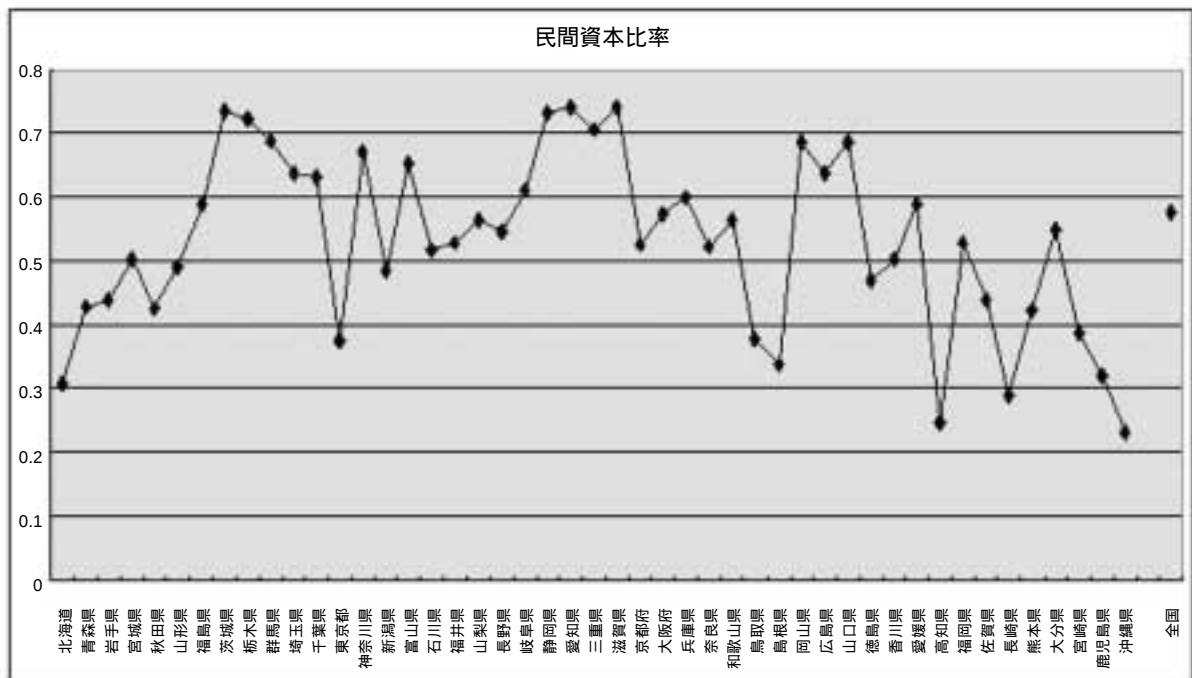


(Ⅲ)しかし、その後のバブル経済崩壊後の公共事業による景気下支え時期にかけて再び社会資本の割合が多くなっている。

次に地域別に民間資本と社会資本の割合を見てみよう。大まかに言えば、大都市圏になればなるほど民間資本の割合が多くなる。即ち、地方に手厚い公共事業の影響で地方ほど、民間資本の投資が行われなくても社会資本投資が行われ、結果的に社会資本の割合が大きくなる。特に、東北地方、山陰地方、九州地

方の社会資本比率の高さが目立つ。総資本に占める民間資本の比率は全国平均で57%であるが、大都市になるとこれが75%程度になる⁷。地方では、おおむね40%台にまで低下している。

鳥取県は、この民間資本の比率は38%と全国でも下から7番目に低い。やはり、社会資本投資に比べて民間投資が追いついていない、逆に言えば過剰社会資本ということであろう。ちなみに鳥根県は民間資本比率33%と更に低い。



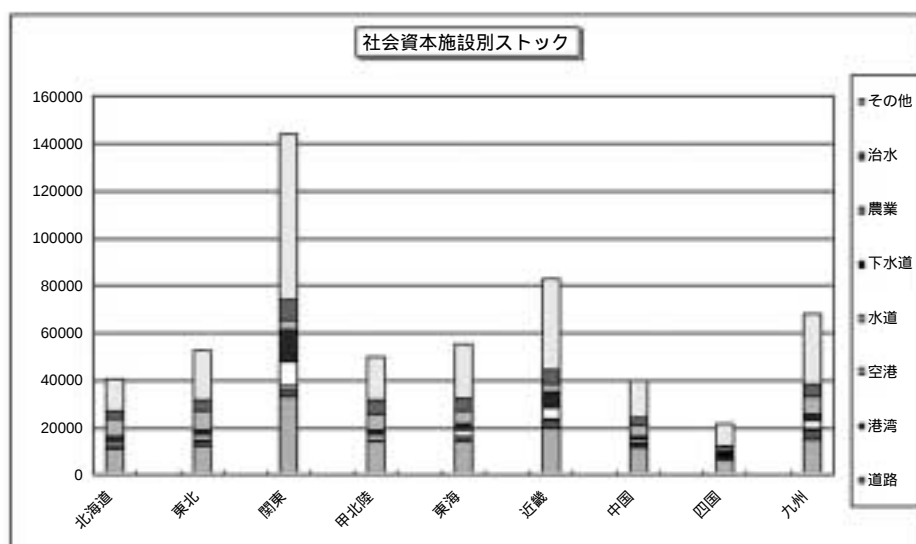
(2)社会資本施設別賦存状況

次に、社会資本の施設別のストック状況について見てみよう。

まず、社会資本のストックは圧倒的に関東が多いが、これは、東京が社会資本投資の不足が言われて現在都市再生と目的とした政策が打ち出されているが、現実には社会資本のストック量で見ても首都圏は圧倒的な社会資本ストック量を誇っていることがわかる。

次に、近畿圏が多いが関東の約60%程度で

ある。



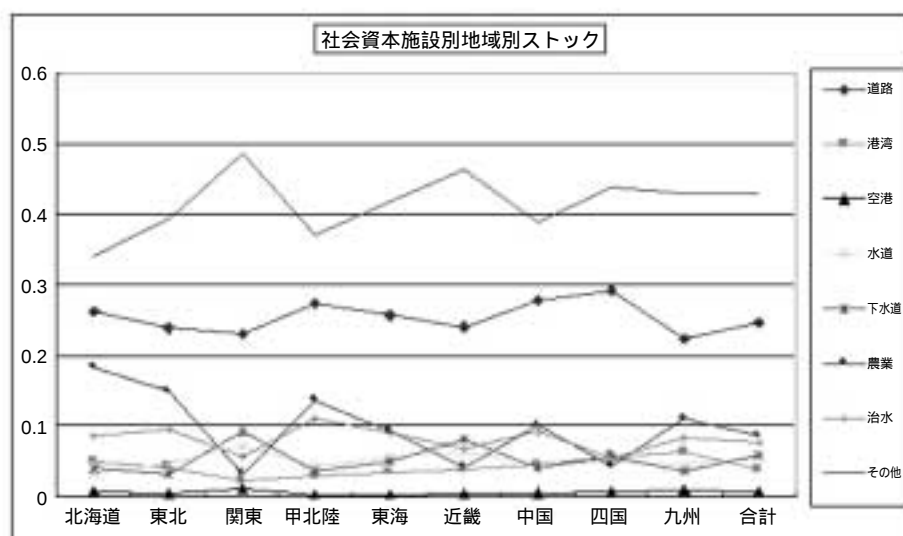
社会資本の施設別に見ると、何と言ってもストック量が多いのは道路とその他資本（教育施設、公民館・図書館等の住民利便施設が中心）である。これを地域別に見ると、次の特徴が浮かび上がってくる。

(i)道路は、各地域ともに社会資本ストックの20%台を占めており、単体で見れば最も巨大な資本である。地域別に見ると、大都市圏の比重が相対的に低い。地方圏における比重が高いが、特に四国地方、および中国地方の比率が高い。四国地方は社会資本ストックの30%近くを道路ストックで占めている。

(ii)農業基盤関連施設は地域別に相当なバラツキがある。即ち、最も大きい比重を占めてい

るのが北海道で約20%、次が東北および甲信越北陸地方で約16%を占めている。中国、九州地方は概ね10%レベルである。この中では、関東・近畿地方の比重が低いのは当然であるが、四国地方は道路偏重の影響を受けたのか比重が低いのが特徴である。

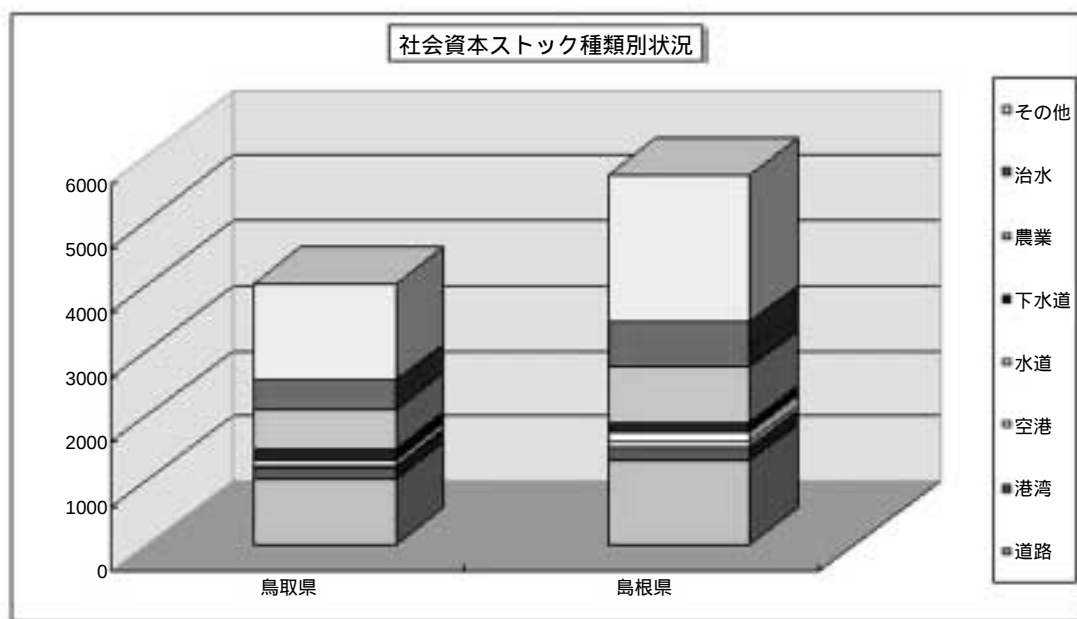
(iii)その他施設は、公物的な社会資本とは異なって住民利便施設が多いが、地域別にはバラツキがある。即ち、大都市圏、関東・近畿地方ではその比重が大きく、関東地方で約50%、近畿地方で45%に達している。一方、北海道地方は農業基盤施設が多い反動であろうか、その比重が小さい。また、その他の地方も40%台と小さくなっている。



(3)鳥取県の社会資本ストック状況

鳥取県の社会資本のストック状況を見てみよう。これは鳥根県とも共通することであるがなんと言っても目立つのは道路、農業基盤施設、及び河川のストックが大きいことである。正に、山陰地方が旧建設省の牙城であったということが窺える。建設業者もこれら道

路、治水関連の専門業者の蓄積が多くなっているのも頷けよう。また、農業基盤施設関連のストックが多くなっている。但し、この農業基盤施設の中身は様々である。農業生産関連施設、農業下水道、農道等様々であり今後更にこの内容を精査してみる必要がある。



施設別を全国及び中国地方と対比しつつ更に詳しく見ると、次のことが言える。

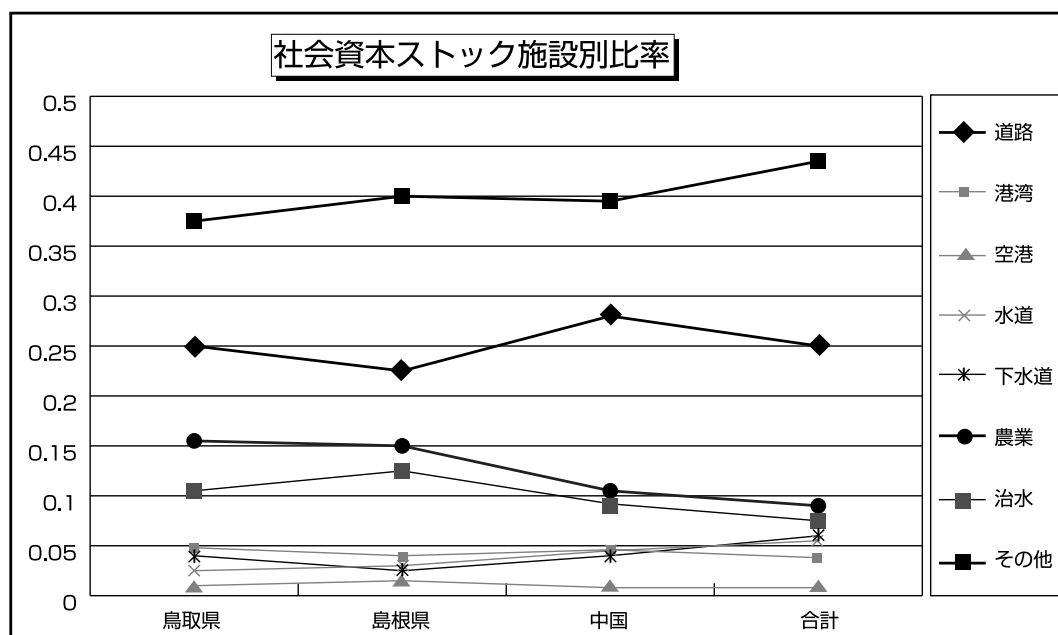
(i)道路ストックは、鳥取県で25%、鳥根県で23%と大きい。なお、これは、道路比率が中国地方27%、全国25%に比べて低いように見えるが、農業基盤施設の比重が高いために相対的に低くなったものであり、実態は高い水準にある。

(ii)上記とも関連するが、農業基盤施設の比重が大きい。鳥取、鳥根両県ともに15%の水準であり、これは中国地方の11%、全国の8%台と比べると極めて大きい。

(iii)治水関連の比率が大きい。特に鳥根県が大きいのは宍道湖関連の投資があるからであ

ろうか。

このように、鳥取県、鳥根県に共通して言えることは、道路、農業、治水関連の社会資本投資が行われてきたこと、このために県域全体が土木、農業関連中心となっており、これが政治からの圧力とも相まっていびつな形態をなしていることであろう。



Ⅲ．鳥取県の社会資本の経済効果

社会資本整備の目的は、経済力の基盤作り及び住民生活水準の向上のためと言われる。そこで、社会資本の経済効果分析を通じて、社会資本が現実になが国の経済力にどの程度寄与したかについてみることにする。

第一に、社会資本投資の生産性効果を推計する。社会資本投資と民間資本投資⁸とを比較させつつ分析を行う。社会資本の限界生産性をMPG(Marginal Productivity of G)、民間資本の限界生産性をMPK(Marginal Productivity of K)という。

第二に、社会資本の生産性分析をブレイクダウンさせるために、施設別・地域別の生産性効果分析を行う。施設に関しては、社会資本の代表的施設として道路、港湾、空港を採り上げる。

以上の分析を、全国の値と中国地方、鳥取県の値とを比較しつつ分析してみることとする。

1．民間資本と社会資本の生産性比較⁹

推計式

生産性効果を測定する限界生産性の推計は、コブ・ダグラス型生産関数を用いて行っ

た。コブ・ダグラス型生産関数 $Y = A E^{\alpha} K^{\beta} G^{\gamma}$ を用いて α 、 β 、 γ を求めた。但し、 Y は県内総生産、 E は就業人口、 K は民間資本、 G は社会資本、 A は定係数である。 E と Y は経済企画庁の県民経済計算年報の数値を用い、地域別の K と G とを把握して、パラメータを算出した上で、次の式で示される社会及び民間資本ストックの限界生産性を推計した。

・社会資本ストック限界生産性 (MPG)

$$= \gamma \times Y / G$$

・民間資本ストック限界生産性 (MPK)

$$= \beta \times Y / K$$

パラメータ値

ブロック別、及び都道府県単位で計算したところ、係数間制約の有無に拘らず有効なパラメータ値が算出できなかった。このため、ブロック別、都道府県別の双方について全国ひとつのパラメータで、かつ $\alpha + \beta + \gamma = 1$ の係数間制約を設けて計算した。この結果、パラメータ β 、 γ は、それぞれ以下の値となった

$$\beta = 0.214477, \gamma = 0.165541$$

社会資本と民間資本の限界生産性推計結果
(1)地域ブロック別限界生産性

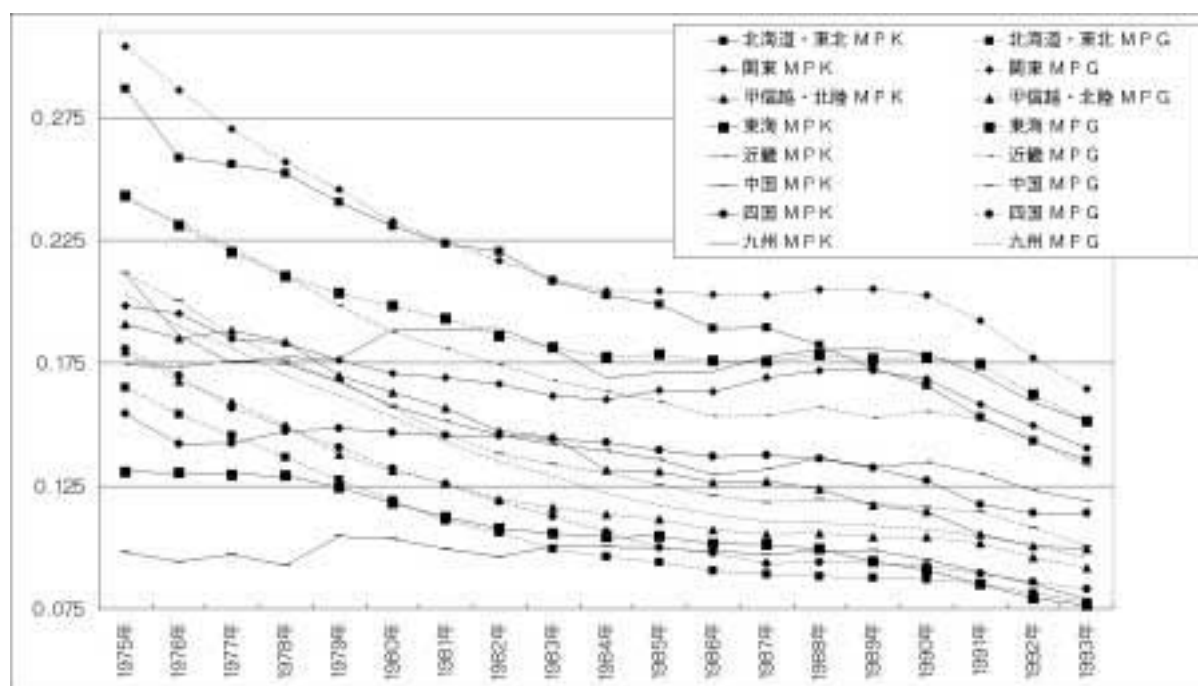
8つのブロックの社会資本ストックの限界生産性は、いずれも減少傾向を示している。ブロック別に見ると、推計期間中、ほぼ、関東＞東海＞近畿＞中国＞九州＞甲信越・北陸＞四国＞北海道・東北の順となっている。

また、一貫して民間資本ストックの限界生産力が高いMPK＞MPGとなっているグループと、反対に一貫して社会資本のストックが高いMPK＜MPGとなっているグループ、変

化するグループの3つに分けられる。

総体的には大都市圏域はMPK＜MPG、地方圏（中国を除く）はMPK＞MPGとなっている。即ち、限界生産性の向上には、大都市圏は社会資本の増強を図った方が効果的であり、地方圏では、民間資本の誘導を図るほうが効率が良いということができよう。

ブロック別の趨勢をグラフ化すると、次の図の通りとなる。



(2) 鳥取県の限界生産性

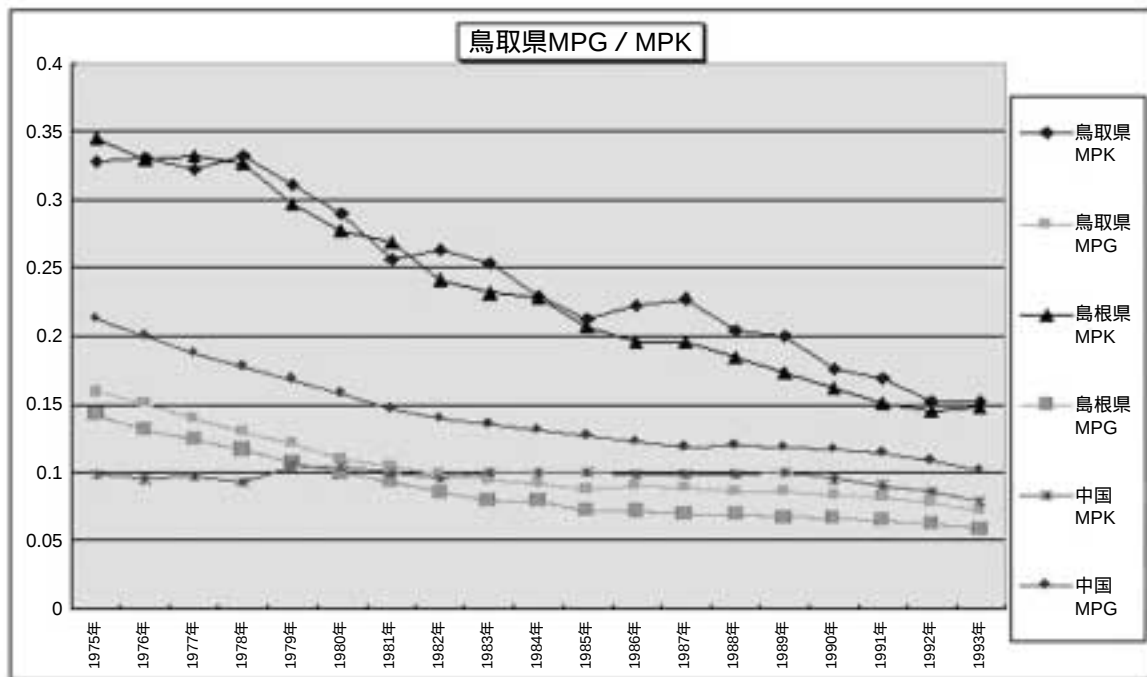
鳥取県の民間資本と社会資本との限界生産性を表すと次図の通りとなる。これからは、次のことが言えよう。

(i) 鳥取県（島根県も同じ）の民間資本の限界生産性は、中国地方の民間資本の限界生産性よりも高い。鳥取県と島根県とでは、ほぼ同じ値で推移しているが、最近では鳥取県の値のほうが高い。

(ii) 社会資本の生産性は、極めて低い。両県ともにほぼ同じ水準で推移しているが、鳥取

県の値のほうがまだしも高い。中国地方のMPGが最近でも0.12レベルであるのに対して、鳥取県が0.7レベル、島根県にいたっては0.57レベルである。

(iii) これは、鳥取県（島根県も同じ）が社会資本の投資が飽和状態となっており、これ以上社会資本の投資を行っても限界生産性の向上には結びつかないことを示している。即ち、今後は、民間資本の投資を誘導することの方が限界生産性には寄与することとなることを意味している。



2. 施設別限界生産性

次に、社会資本の限界生産性をブレイクダウンして施設別にみることとする。社会資本のうち、生産性に最も密接に結びつくと考えられる「道路」「港湾」「空港」の3施設について地域別に限界生産性を計算し、これらの施設が生産活動に果たしてきた供給効果を推計する。推計期間は1975～1993年とする¹⁰。

推計方法

・資本ストックの推計

基本的には、民間資本と社会資本の限界生産性の推計と同じ方法で行った。道路等のストック額は、経済企画庁「日本の社会資本」の「都道府県主要部門別社会資本ストック額」の値を利用した。

なお、社会資本ストックと同じように、自治省の「行政投資実績報告」を用いて、各都道府県の5年毎の増加額を各年度に按分した。

推計式

基本的には地域別生産性効果と同様に行った。即ち、主要部門別の場合のコブ・ダグラ

ス型生産関数は次に示すとおりである。

$$Y = A E \alpha K \beta G 1 \gamma 1 G 2 (\sim 4) \gamma 2 (\sim 4)$$

において、県内総生産 = $A \times$ 就業人口 $\alpha \times$ 民間資本 $\beta \times$ 社会資本 γ として、 α 、 β 、 γ を求めた。

$$G 1 = \text{社会資本ストック総額} - \text{道路ストック} (G 2)$$

$$(G 3 = \text{港湾ストック、} G 4 = \text{空港ストック})$$

・道路ストックの限界生産力

$$= \gamma 2 \times Y / G 2 \text{ となる。}$$

パラメータの計算

道路等のストック額は固定し、地域別生産性効果で採用した社会資本ストック額を基に係数間制約を課した計算を始めとしていくつかのケースを試算した。しかし、各施設ともにブロック別、都道府県別、全国単一のパラメータを計算したが、有効なパラメータが算出されなかった。

このため、国鉄等の資本ストック額を民営化の年次で社会資本から民間資本に移して推計した値を用い、その他は地域別生産性効果

と同一の按分方法によった。都道府県別、地域ブロック別の試算は先の試算と同じ結果となった。全国ひとつのパラメータで、本文にも述べたような条件の場合にはじめて3部門とも有効なパラメータが計算された。この結果、係数間制約を設定せずに、かつ全国単一のパラメータを求めた時に始めて有効なパラメータが算出された。

上記の条件のもとに計算されたパラメータは次のとおりである。

$$\begin{aligned} \cdot \gamma_2(\text{道路}) &= 0.004238, \gamma_3(\text{港湾}) \\ &= 0.035555, \gamma_4(\text{空港}) = 0.010853 \end{aligned}$$

限界生産性の計算

この結果、施設別の限界生産性は、次の式で示される。

$$(1) \text{空港限界生産性} = 0.010853 \times \text{県内総生産} (= \text{県内総支出}) / \text{空港ストック}$$

$$(2) \text{港湾限界生産性} = 0.035555 \times \text{県内総生産} (= \text{県内総支出}) / \text{港湾ストック}$$

$$(3) \text{道路限界生産性} = 0.004238 \times \text{県内総生産} (= \text{県内総支出}) / \text{道路ストック}$$

推計結果

限界生産性の値は、空港 > 港湾 > 社会資本 > 道路の順に並んでおり、多くの場合、減少傾向を示している。空港の限界生産性の高さと道路の低さが際立っている。港湾や空港は、ストック額が急激に伸びて、限界生産性が極端に減少する傾向を示す県等がみられる。これに対して、道路は緩やかに減少する傾向にある。

次に、それぞれの施設別限界生産性をブロック別にみることにする。

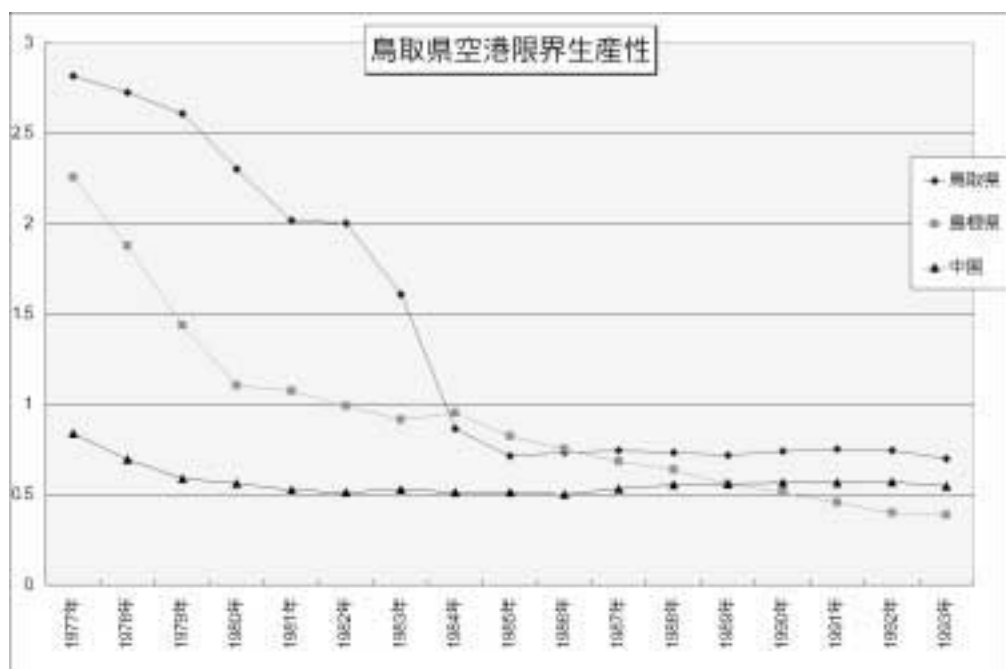
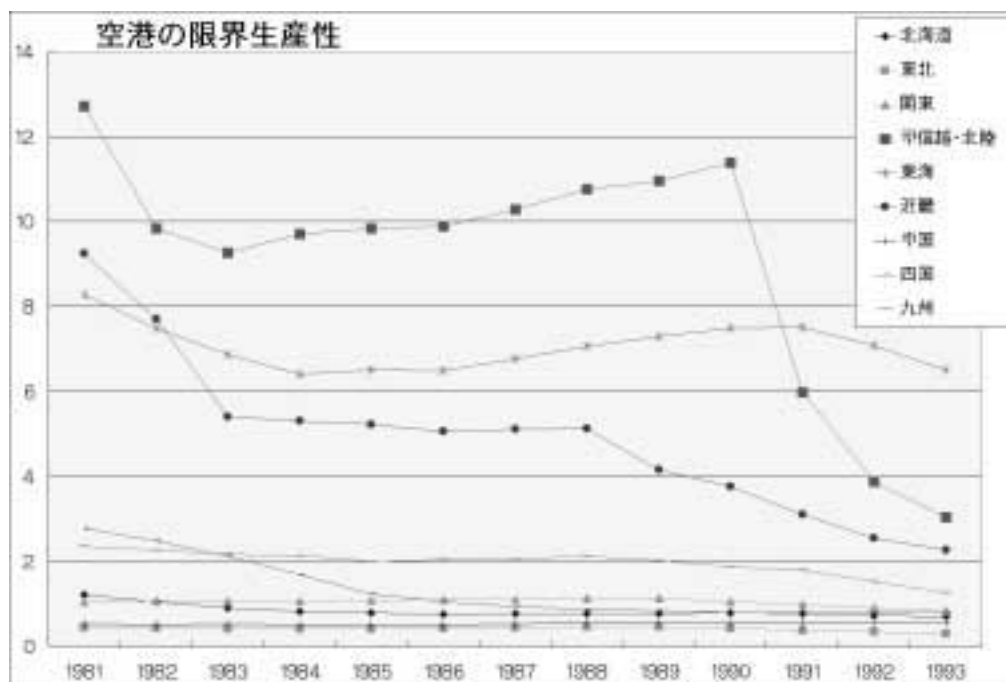
(1) 空港の限界生産性

限界生産性の値は最も高い。但し、地域別に相当バラツキがある。東海・近畿ブロックが高かったが、1980年代以降近畿地方が関西国際空港の建設の影響により低落傾向が著しいのに比べ、東海地方は高止まりしている。これは、東海地方の空港としては実質的に小牧空港しかなく、空港整備の空白地帯となっ

ていることに起因しているものと考えられる。甲信越・北陸ブロックは、高かったが、急低下している。これは、長野の空港整備、次いで富山空港の整備が下押ししていることによるものであろう。その他の地域の限界生産性は低い。その中では、東北地方の低さと、九州ブロックの相対的高さが目立っている。

(2) 鳥取県の空港限界生産性

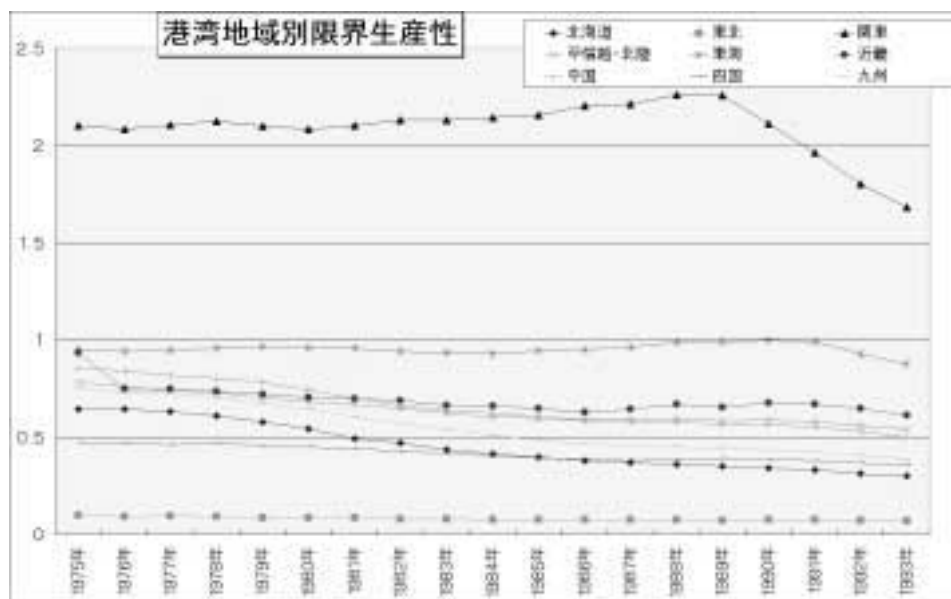
鳥取県の空港の限界生産性は、高い水準で推移してきた。これは、多分鳥取県の立地条件が空港立地に向く位置にあること、及び産業構造が空港と密接に結びつく産業構造になっていたこと等によるものであろう。米子・鳥取空港の整備の進展によって空港の限界生産性は低下してきたが、それでも未だに中国地方の平均よりは高い値を示している。これは、今後とも鳥取県においては他の社会資本よりは空港の整備に力を入れることが有効であることを示している。なお、鳥根県は一貫して限界生産性が低下し、現在では中国地方の値よりも低い値となっている。この原因については、今後の検討の要があるが、恐らく鳥根県西部の地域構造が影響しているものと考えられる。



(3) 港湾の限界生産性

各ブロックともに、比較的安定した推移を示している。絶対値も、空港に次いで高い。その中で、関東の値が高い、但し、1990年頃

より低下傾向を続けている。関東に次いで、東海、近畿の順に高く、やはり、大都市の限界生産性が高くなっている。

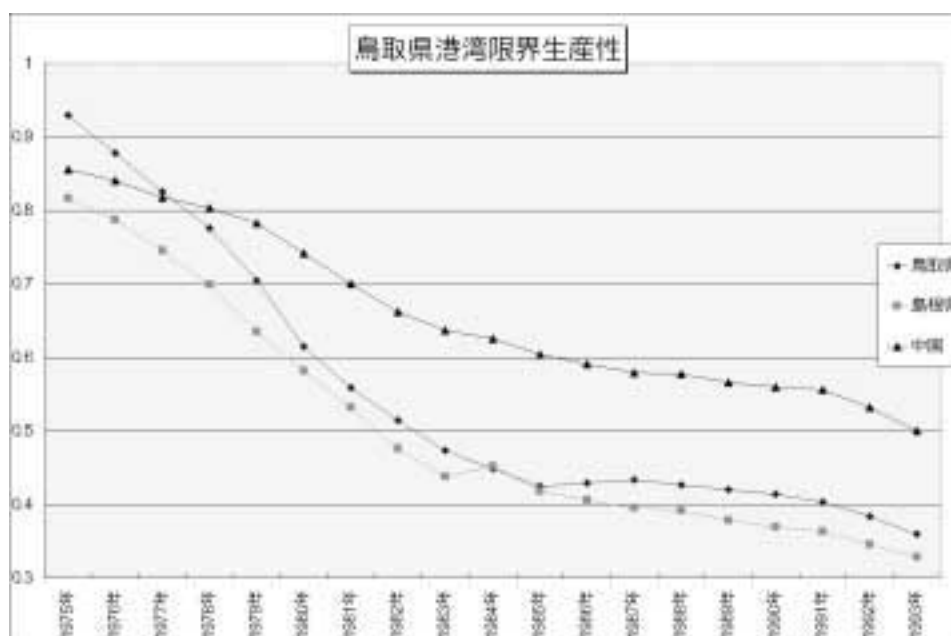


(4) 鳥取県の港湾限界生産性

鳥取県の港湾の限界生産性は、極めて低い。中国地方の値に比べても低い。これは、しばしば言われることであるが、鳥取県の港湾の利用率が極めて低いこと、無駄な港湾が多いとの批判を裏付けている。特に、1980年にか

けての生産性値の急激な低下が著しい。

なお、島根県は一貫して鳥取県よりも更に低い。これらは、今後の山陰地方の社会資本投資の中での港湾投資のあり方を示しているものと考えられる。



(5) 道路の限界生産性

次にわが国の社会資本として最もストックが大きく、かつ、種々問題が指摘されている

道路について、やや詳しく見ることにする。

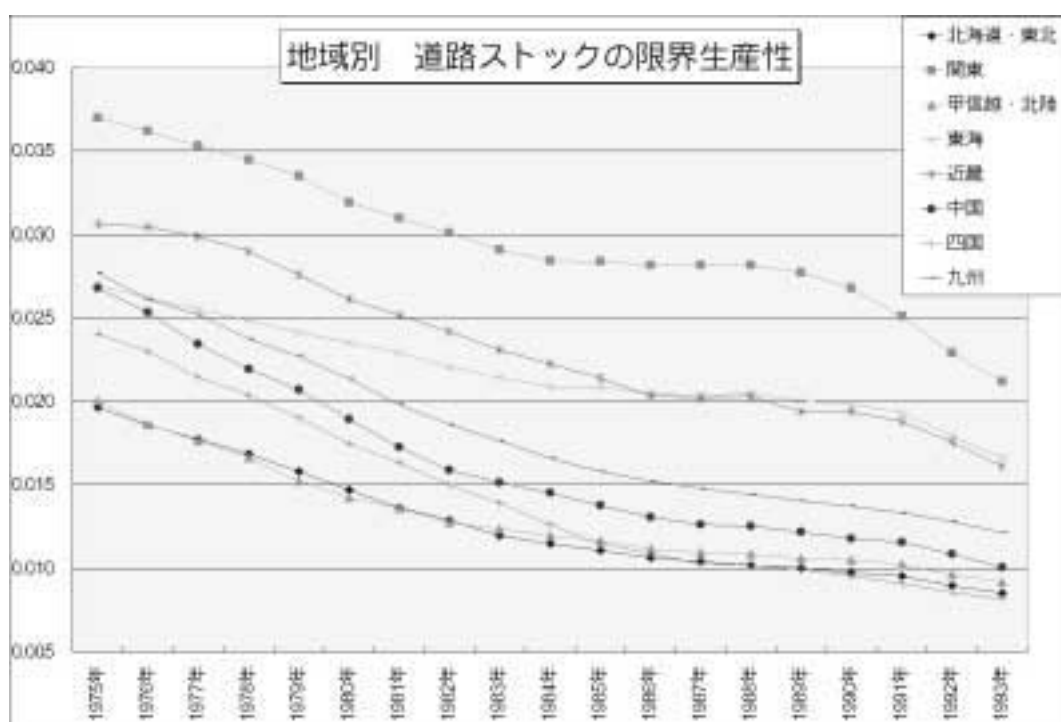
まず、港湾、空港に比べ、限界生産値が極めて低いことが挙げられる。その中で、地域別

にみると、三大都市圏が高く、地方圏で低くなっている。即ち、関東が高く、東海、近畿が続いている。地方圏では、特に北海道・東北、四国、北陸地方が低い。

都道府県別でみると、1975年では、限界生産性が0.02未満の都道府県は、沖縄を除く46都道府県中、合計11（北海道・東北3、関東0、北陸・甲信越3、東海0、関西1、中国2、四国1、九州1）であった。しかし、1993年時では、逆に、0.02以上の都道府県は大都市を抱える東京都、愛知県、大阪府の3

都府県しかない。

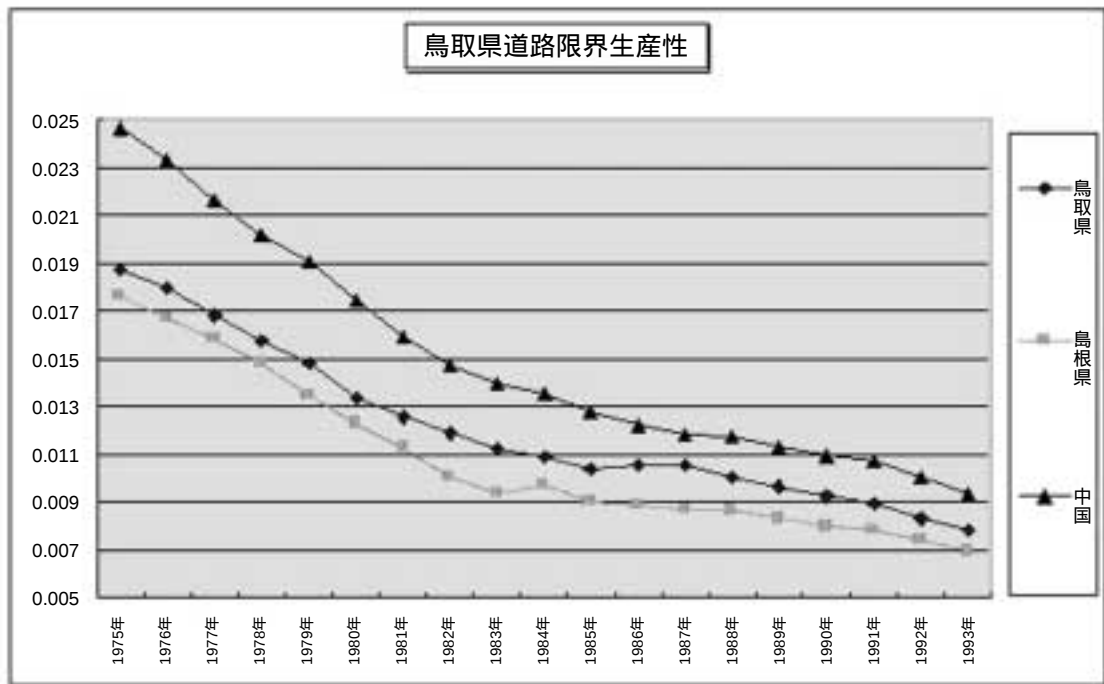
1993年の限界生産性にとって地域ブロック別にみると、四国（各県平均0.008）、中国（同0.0094）、北海道・東北（同0.0095）、北陸・甲信越（同0.0097）、九州（同0.0111）の順に低くなっている。逆に、高いのは、関東（同0.0181）、東海（同0.0151）、関西（同0.0142）である。県別に見ると、公共事業関係に強い政治力を持つ県の限界生産性が低くなっていることが読み取れよう。



(6) 鳥取県の道路限界生産性

道路の限界生産性は、社会資本の施設別に見ても最も小さいが、その中でも山陰地方の道路の限界生産性は、更に低い部類に入る。しかも、その数値は年々低下の一途をたどっている。中国地方の数値よりも勿論長期的に小さい。全国的にも限界生産性が0.01を下回っている地域はほとんどない状況にあるにも拘わらず、山陰地方の2県はいずれもこれを下回っている。

鳥根県は鳥取県よりも更に小さい。これらの数値は何を物語っているのだろうか。港湾、空港の限界生産性を一桁以上下回っている。社会資本投資がなんらのコスト対費用効果の検証なしに行われてきた証左ではないだろうか。



IV. 終わりに

社会資本の効果は限界生産性のみで推し量られるものではない。ましてや、本稿に述べた限界生産性の分析はかなりラフでかつ様々な問題を抱えている。しかし、ここで、社会資本の整備は何のために行うのか、また、その資金源は税金であることをもう一度考え直すときが来ていると考える。

この責任の一方は、地域の住民サイドにもあるのではないであろうか。自らの税金の用途を十分に監視しないことでは市民としての役割を十分に果たしているとは言えないであろう。筆者は、長年公共投資について、地域施設についての住民負担を主張している。例えば、ドイツに見られるように、当該社会資本整備により恩恵を受ける住民が一定の負担を行うことである。こういうことを通して公共事業についての住民の自覚が段々向上してくるのではないであろうか。

例えば、(基幹施設は別として)住民生活に密接に結び付く社会資本については、住民が整備費の3%を負担するという制度を検討してはいかがであろうか。これを契機に地域

の公共事業についての住民からの議論が巻き起これば意義のあることではないであろうか。

上記のように、社会資本の判断基準は生産性のみではない。例えば、環境への寄与、住民満足感の向上等様々であろう。本稿は、かなりラフである。しかし、本稿についての意見、反論、又はこれに関する議論が巻き起こることを期待するものである。

(とっとり総研 客員研究員)

脚注

¹社会資本は、その便益を受ける利用者に対し、便益に対応する料金を課することが困難な性質を持っているような性質を持った財は、社会的には必要なものであっても民間部門によっては適切に供給されにくく、資源配分上の非効率性が生じやすいことから、政府が創出することが必要とされるとするもの。

²地方圏における投資が、地域間の所得格差の是正に寄与しているとするもの。

³短期的な経済の変動を安定化するために政府が

公的需要を調節することを目的とした機能、いわゆるケインズの景気対策と呼ばれるもの。

⁴現時点では非効率であっても、長期的にみて効率的とみなされる社会資本投資等、現在世代への便益だけでなく、将来世代への便益も考慮に入れて社会資本を供給するというもの。

⁵先進国中、最も高いドイツでさえ6%弱、その他の国はおおむね3から5%レベルである。

⁶社会資本の範囲としては、統計上の観点から経済企画庁「日本の社会資本」におけるものを採用した。即ち、「(再生産可能な)公的固定資本形成をベースとした中央政府、地方政府、公的企業の公的資本(狭義の社会資本)」を対象とした。

⁷東京都の社会資本の割合が大きいのは東京には営団地下鉄等、大きな社会資本があることもあるが、地価が高いことが統計上こういう結果になっているものと考えられる。

⁸社会資本については、経済企画庁総合計画局が編集した「日本の社会資本」の全国推計値を用いた。国鉄、電電公社、専売公社については、各ストック額の連続性を考え、今回は民営化(国鉄は1987年、電電公社は1985年)前の資本額を民間資本に入れ替えて計算した。民間資本ストックは、経済企画庁の「民間企業ストック年報」の全国値を用いた。当該統計においては、道路、港湾等の9部門についてはPI法(恒久棚卸法)、航空、下水道等の10部門についてはBY法(基準年次法)、公共住宅部門についてはPS法(物量的ストック法)により推計している。他方、本推計で採用した経済企画庁「民間企業資本ストック」は、BY法により推計している。このため、特定の時期をとれば資本ストック間で不整合がある。特に、PI法においては、サドンデスの仮定を置いているためやや過大に推計されている面がある。

⁹社会資本、民間資本の全国値を都道府県別に按分する方法としては、社会資本については「行政投資実績」ベース、民間資本については「民間有形固定資産額」の組み合わせを採用した。即ち、社会資本ストックについては、経済企画庁「日本の社会資本」では行政投資実績を基に社会資本の

全国ストック額を推計していることもあり、全国値を1963年の経済審議会地域部会推計額と自治省の「行政投資実績報告」に基づき都道府県に按分した。また、民間資本ストックについては、全国値を工業統計表の年末有形固定資産額の都道府県シェア額で按分した。

¹⁰施設別限界生産性を県別に検討すると、例えば大都市圏においてA県の施設がB県の生産性に影響するというように、施設の立地地点と生産性が発揮される地点とに相違がある場合がある。しかし、技術的制約もあり、ここでは、概ねの傾向を見ることを目的として、施設の立地点と生産性の発揮点とを一致させて計算した。

参考資料

- [1] 浅子和美他(経済企画庁経済研究所編集「社会資本の生産力効果と公共投資政策の経済厚生評価」「経済分析」第135号:平成6年4月)
- [2] 経済企画庁総合計画局編「日本の社会資本」東洋経済新報社
- [3] 経済企画庁「長期資本推計:民間企業ストック」
- [4] 経済企画庁経済研究所編「社会資本の構造改革に向けて」平成9年8月
- [5] 社会資本整備の費用効果分析に係る経済学的問題研究会「費用便益分析に係る経済学的基本問題」1999年11月
- [6] 中村英夫編「道路投資の社会経済評価」1999年東洋経済新報社
- [7] 武藤博己編「社会資本投資の費用・効果分析法」1998年東洋経済新報社
- [8] 森杉壽芳「社会資本整備の便益評価」平成9年勁草書房
- [9] 吉野直行・吉田裕幸「公共投資の地方への配分の実証分析」「ESP」1988年6月号
- [10] 吉野直行・中野英夫「公共投資の地域配分と生産効果」「フィナンシャルレビュー」大蔵省財政金融研究所1996年12月号
- [11] 吉野直行・中島隆信「公共投資の経済効果」日本評論社1999年