

編集委員会委員

齋藤峻彦 | SAITO, Takahiko | 近畿大学商経学部教授

日本の国土は決して狭くはないが、人口密度の高さでは1km²あたり200人台の英国やドイツよりも高く、300人台のオランダやベルギーに比肩し、先進国の中ではとびきり高い。ただし、これらヨーロッパの国々が広大な可住地空間に恵まれているのに対し、日本の可住地空間はよく知られるように30%にすぎない。日本の人口密度データは、人口の集中・分散の程度を示すデータとしてはかなり過小評価のデータとなっている。

しかし、詳細にみると、都道府県別人口密度が4桁を示すのはすべて3大都市圏に含まれる地域である。その3大都市圏を含む東海道メガロポリスは、わが国の中でも傑出した巨大な帯型の都市化空間である。なかでも東京圏と大阪圏はその地域生産規模だけでも先進国サミット参加国に匹敵するほどのエコノミックパワーであり、東海道メガロポリスに沿って形成される世界最大級の交通回廊は、新幹線や在来鉄道、有料高速道路、空港、港湾など、巨大な交通インフラを保有する交通事業の自立採算型経営をすべて支えることができるほどの大量高密度交通市場を擁している。

このことは、自立採算経営の実現だけにあてはまるのではない。高速自動車国道のプール採算制や、やはりプール制の性格をもつ空港整備特別会計制度のように、先発交通インフラが獲得した収益を活用しながら高規格の交通インフラの全国への拡張をはかっていくという、わが国が得意としてきた交通社会資本の整備運営制度も、3大都市圏や東海道メガロポリスによって支えられてきた。

この方式は、大量高密度市場に恵まれる場合には交通社会資本ネットワークの拡張に威力を発揮する。各種の社会資本整備計画間の競争性が高かったり、公的財源の制約がきつい場合は、とくにそうである。プール制はまた、個別施設の費用格差にもかかわらず、施設全体を一律価格制度とする点でも長所を有する。整備時期のちがいや市場条件の地域格差によって左右されない平等な価格設定は、大都市圏から遠いというだけで、社会資本整備がとかく後回しにされがちな全国諸地域で人気が高い。

しかし、日本の交通社会資本づくりは、この便利で人気の高かった(とくに地方側の)プール制=内部補助方式にいささか頼りすぎてきたきらいがある。採算原則を前提とする限り、プール制に則した交通社会資本整備は、ネットワーク拡張に伴いやがて採算性の壁につきあたって、それ以上は進めなくなる。JH系高速道路がすでに内部補助の作動限界のルールを定めたこ

と、都市高速道路において公的資金投入による出資率が急上昇していること、空港の公租公課の国際的に群を抜く高水準問題などは、プール制の能力限界を伝える材料である。

問題は、日本の社会がこのような問題に迅速に対応するのがあまり上手でないことである。新制度を着想したり、それを拡張発展させることに長けている日本が、これまでのやり方を大幅に変えたり、途中で止めたりすることを苦手とするのは、わが国が既得権を重視する社会であるためであろう。プール制の場合は、政治行政システムにおける地方分権の立ち遅れ・欠如に近いによる影響も大きい。このことは、プール制が有する集権的な意思決定機構の裏返し現象である。

全国規模の交通社会資本整備の例で言えば、プール制度の負の副産物は、計画決定や事業運営上の意思決定に関する極度の東京一極集中現象を生んできたことであろう。大阪や名古屋が仮に地方へのネットワーク拡張に貢献する立場であっても、これらの地域がプール制の策定や運営の決定に関わることはまずない。

大都市から遠隔の地方はもっぱら“もらう(内部補助される)側”に立つため、中央との直接交渉で自分たちへの配分を少しでも有利になるよう立ち振るまう外にない。もらうことに成功した地域とそうでない地域間の不公平感も先鋭化するため、プール制は往々にして自らの能力限界を超えたネットワーク拡張計画を引き受けざるをえない立場に追い込まれがちである。

だいたい、利用者が支払う価格の一部を内部補助-本来は公的財源で賄うべき社会的内部補助-の財源に回すということ自体が、価格の原因者負担ルールに反するのであり、遠く隔たった地域の交通インフラ整備に関して特定の消費者(グループ)だけが負担を強制されるのは、不合理というより非民主的な性質をもつと言ってもいいだろう。これに比べ、公的財源の調達・配分に関しては、先進国の大半が民主的ルールに則った公共選択機構を経由させるのが原則である。

プール制の能力限界が教える1つのヒントは、国鉄時代に内部補助能力が衰微し、民営化を契機に社会的内部補助を作動範囲を大幅に縮小させたJRの事例に見いだすことができる。JR旅客会社と地元自治体との協議・共同負担にもとづき鉄道近代化が進められているのは山形、秋田新幹線ばかりではない。在来線の近代化にも同じ現象が広がっていて、我々の研究テーマに1つの方向性を与えてくれる。