

社会資本整備の長期的最適戦略に 関する研究

(研究課題番号 12630097)

平成12年度～平成13年度 科学研究費補助金

(基盤研究(C)(2)) 研究成果報告書

平成14年(2002年)3月

研究代表者 奥野 信宏

(名古屋大学大学院経済学研究科教授)

第1章 はじめに

社会資本の整備が国民経済や地域経済に及ぼす効果についての研究は、我が国においても、実証分析を中心にかなり進んできた。しかし、それらは主として社会資本を含む生産関数の計量的分析と計測結果から得られる社会資本整備の国民所得や地域所得への効果等について限定されている。本研究で目的とするのは、将来の国民所得や地域所得、地域格差の是正等の長期目標を実現するために、社会資本の整備について、いつ、どこで、何に対して、どのような規模で行われるのが望ましいかといった問題など、実体的な側面から公共投資の地域間、分野別の配分政策について論理的、実証的分析を行い、長期的な戦略として見たときの望ましい社会資本の整備政策はどのようなものかについて研究することにある。特に、都市計画、公共交通、環状道路等の社会資本整備の在り方について、東海地区における事例研究を含めて分析している。

本研究は、公共投資の最適配分についての理論研究を実際の社会資本の整備過程に適用し、長期的に展開過程を評価する試みである。我が国の社会資本整備の展開過程の評価研究は、これから社会資本整備が本格化する中進国・発展途上国にとっても貴重な資料になるであろう。

第2章 少子高齢社会と地域経済基盤－東海地域を中心にして－

2.1 東海経済の特色

2.1.1 東海地域（愛知県、岐阜県、三重県、静岡県）の経済規模

東海地域は、日本の全人口の11.6%、総生産の12.4%（平成9年度）を占めている。ブロック別総生産（平成9年度）でみると、関東4都県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）の30.6%、近畿6府県（滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）の16.5%に次いでいる（表2-1、表2-2）。

一人当たり所得（平成9年度）は、4県の平均で約319万円であり、ほぼ全国平均と同水準である。愛知県については367万円であり、東京都について2番目に位置している。（表2-3）。

2.1.2 産業の特色

東海地域の産業の特徴は、製造業の比率が高いことである。平成9年度についてみると、東海4県における第2次産業の総生産額比率は41%（全国平均31.5%、関東地域4都県27.4%、近畿地域6府県31.3%）であり、第3次産業のそれは57.6%（全国平均67.0%、関東地域72.2%、近畿地域の68.1%）である（表2-4）。

東海地域におけるこのような製造業の高い比率を反映して、製造業品出荷額と付加価値も高く、愛知県については、工業出荷額（平成10年度）は35兆円（11.9%）であり、2位の神奈川県23兆円（7.9%）、3位の東京（6.6%）、4位の大阪府（6.7%）を大きく凌いでいる。また付加価値額では、愛知県が1

2兆9千億円であり、2位の神奈川県の8兆7千億円、3位の東京都の8兆6千億円を大きく凌いでいる（表2-5）。

主要な製造業として、自動車及び自動車関連、オートバイ、航空機、鉄道車両等の輸送機械や一般機械等の機械産業が愛知県を中心に、静岡県、三重県、岐阜南部に幅広く分布している。重化学産業については、鉄鋼、造船等が伊勢湾岸域に立地し、石油化学産業は三重県北部の四日市市を中心に立地している。家電、マイクロエレクトロニクス関係の産業については、厚い集積は見られないが圏域全般に分布して立地している。こうした産業のほかに地場産業として陶磁器、窯業、毛織物、家具等が各地域に立地しており地域経済を支えている。

2.2 産業の展開

2.2.1 製造業に強い産業構造

東海地域には、多様な加工組立型産業、重化学産業・素材産業、地場産業が立地しており日本の製造業の中核圏域として厚い集積がある。しかしながら、製造業の構成は、過去半世紀の間、日本経済の発展と歩調を合わせて時代とともに柔軟に変化し、絶えず日本のリーディング産業を主導してきた。

1950年代の軽工業の時代には、東海地域は岐阜市、一宮市等が毛織物を中心とした繊維産業の集積地であった。しかしながら、1950年代後半、韓国、台湾等の当時の途上国の工業化に伴って繊維産業がこれらの国々へ移っていくこともない、東海地域は空洞化の危機に直面した。

次のわが国のリーディング産業は重化学工業である。東海地域では、1960年頃には既に伊勢湾沿岸域を中心に鉄鋼、石油化学、造船等の重化学工業が立地し、わが国の高度発展を主導してきた。しかしながら、1960年代の後半に入り、当時は既に中心国に仲間入りしていた韓国、台湾等のアジア諸国をはじめ中南米の諸国の工業化によって、これらの重化学工業は次第に空洞化することになる。特に1973年の第1次石油ショックは、当時はエネルギー多消費型であった

これらの産業に深刻な影響を与え重化学工業は慢性的な不況に陥って行った。

その次の時代を担うわが国の主導的産業は、電気・電子、輸送機械、工作機械等々の加工組立型産業であった。これらの産業は、技術集約型とか知識集約型とか呼ばれているが、自動車産業について、主に愛知県の内陸部一帯に、トヨタ自動車と関連の自動車部品産業やその他関連企業が立地し活動していた。

東海地域には、トヨタ自動車と関連企業の他に三菱自動車、ホンダ、ズズキ、ヤマハ、日本車輛等が立地しており、自動車だけでなくオートバイ、鉄道車両等においても厚い集積がある。また、航空機の製造組み立ては、現在でもわが国のシェアの約70%を占めており、航空機についての戦前からの高い技術は自動車産業、一般機械などの他の産業の発展に生かされてきた（表2-6）。

一般機械については内陸部に山崎マザック、大隈鉄鋼等が立地している。他方、電気・電子産業については、圏域全体に立地はしており、また輸送機械等の既存の産業に内包されているものもあるが、その集積は他の産業に比べて薄いといった特徴がある。

このように東海地域は、日本経済の発展過程において製造業に特化して活動してきた地域であるがその中身は時代とともに柔軟に変化してきており過去半世紀の間次々に押し寄せた空洞化の危機を絶えず乗り越えて、日本の産業発展をリードしてきた。

2.2.2 バブル崩壊と東海経済

製造業を主体とした厚い産業の集積と東海地域の企業における無借金経営等の経営手法は、急激な革新性には欠けるものの、バブル崩壊以降の1990年代の日本経済の困難期において力強さを発揮した。

90年代のわが国の各地域の経済成長率をみると、92年度から97年度については、愛知県のそれが7.4%であるのに対し関東4県は4%、関西6県は4.4%である。東海地域においては、バブル崩壊の影響は東京圏、大阪圏に比較して少なく崩壊後のわが国の経済を支えてきたことが分かる（表2-7）。また雇用

についても、失業率の上昇については全国的な傾向と変わらなかったが、その率は全国でも低い水準にある（表2-8）。

しかしながら、97年秋をピークに景気の下降が始まるとそれ以降の景気の落ち込みは大きくマイナス幅は全国平均を越えた。

99年春以降については、自動車産業等の好調があつて、全国水準以上の回復軌道にあるが、全国的な傾向と同じく他の産業や消費等への幅広い広がりを感じられない。

2.3 東海経済の課題と財政依存の進展

東海経済は、過去の発展過程において幾度となく空洞化の危機を克服してきたが、現在も危機の渦中にある。1980年代の半ばの急激な円高を一つの大きな契機として、製造現場の海外展開が急速に進んだ。こうした傾向は、日本の製品に対する世界的な市場の広がり、経済発展によってアジア諸国においても第2次産業に必要とされる労働力の質が確保されるようになりかつ安価に雇用できること、アジア諸国の社会資本が整備されてきたこと等の要因によって、着実に進行している。

企業による製造現場の海外展開に加えて、わが国の各地域ではバブル崩壊の影響を受けて特に製造業での雇用が減少しており雇用と所得の減少を食い止めるために財政への依存を強めているが、東海地域においても例外ではない（表2-9）。

こうした時代の流れの中にあつて、今後とも東海地域が国際競争力を維持しつつ、製造業の拠点としてわが国やアジア等の発展に貢献できるかどうか問われている。このような観点から、以下では東海地域が直面する課題と解決のための方向性について、

- (1) 東海地域の製造業と情報化との関連
- (2) 東海地域の産業の活性化における大学の役割
- (3) 地域活性化のための社会基盤整備のあり方

(4) 人材を東海地域に引きつけるための街づくりと住民参加の意義

の問題を考えてみたい。

2.4 東海地域の製造業と情報化

2.4.1 東海地方における情報投資

東海地域の産業の情報化の進展についてみるために、政策投資銀行の調査により、情報関連投資の動向をみてみよう。それによると、東海4県の本年度の設備投資の伸び率は全産業で10.4%と予想されているが、情報化関連の投資の寄与度は7.8%に達している。

企業の情報ネットワークの構築や生産ラインの情報化、流通効率化、個人によるパソコン購入やインターネットへの接続等の最終需要の伸びは、東海地域の液晶、液晶ガラス、半導体、シリコン、ICパッケージ、通信ケーブル等の情報関連機器の製造にも好影響を与えている。こうした情報関連投資が、製造業においても生産性の上昇に結びついて行くことが期待される。

ソフト生産関連では、東海地域においても、名古屋市の名古屋駅周辺と伏見から栄一帯に集積が見られ、主たるユーザーである企業活動への好影響が期待される。

2.4.2 製造業は時代遅れか

米国の主要な製造業は、1970年代から80年代にかけて日本などとの競争で苦戦を強いられ、製造現場は自信を喪失して停滞していた。しかし90年前後からの国をあげての情報技術革新によって息を吹き返し、自信を取り戻して10年近くも好況を続けている。

一方、日本は、「21世紀は日本の時代」ともてはやされていたことが遠い過去の夢のように感じられるほどの自信喪失ぶりである。その背景には、誰も疑わなかった産業における日本的システムの米国に対する優越性が崩壊し、市場競争を透徹した米国の方が優れているというということを認めざるを得ない状況がある。

日本的システムの代表であった年功序列や終身雇用は過去のものになり、契約制、年俸制は大した抵抗もなく若い世代に受け入れられている。

しかし日本も、情報化することで米国の後を追ってではあるが、経済発展の新たなきっかけを作りうるのではないかという、自信のようなものをつかみかけてきている。国民も、情報産業の主導によって新たな発展が始まるということに、将来への希望の灯を見ようとしているように感じる。

私も、情報産業の発展が日本を引っ張る力になると期待している。しかし、製造業を時代遅れとし、もはや製造業の時代ではなく情報産業の時代だとする風潮を散見するのは大変残念に思っている。過去10年、もはや製造業の時代ではないと言われながら、バブル崩壊後の経済を支えてきたのは製造業である。新世紀においても製造業は依然としてわが国の産業の多様な展開と発展を支える基盤であると思う。

米国は、情報化によって長い好況を謳歌しているが、それは最終消費財の供給者としての情報産業によってのみ支えられているわけではない。ソフト等の情報産業の好調さは基本にあるが、情報化を中心とした90年代以降の企業改革によって、米国の製造業が活力を取り戻しており、製造業の現場と事務作業の双方において、生産性に格段の向上が見られた。そうした情報革命の浸透の幅の広さが、情報化による米国経済の息の長い成長を可能にしている。

20世紀の発展を担った産業社会が永遠だとは思わないが、高度産業社会の次に来るのは、「高度に情報化された付加価値の高い製造業」であると思う。それが21世紀における日本の産業の各方面への展開を可能にすると考える。

80年代のバブル期には金融産業が全盛であり、もはや製造業の時代ではないと言われた。その当時、東京は産業構造の高度化を成し遂げて製造業から脱し世界の金融の中心地となったと高らかに宣言した論調もでていたように思う。その自信はバブルの崩壊とともに消滅し、10年たった今でもまだ後遺症で日本社会を苦しめている。昨今の不良債権問題や金融産業の状況を見ると、結局のところこの間のわが国の経済を支え続けたのは製造業であったという思いを深くする。中

部地域が愚直に製造業を追求してきたことに対して、わが国の他地域からの評価が高いとは決して言えないと思うが、過去10年の経験は、製造業のわが国における重要性を再認識させるに十分であった。

しかし、わが国で、昨今、「もの作り」が大事だと主張してみても、もう一つ訴える力が強くないと感じるのも事実である。わが国は、戦後、もの作りによって成長し、発展してきたといっても過言ではないが、その強さの背後にあったのは、製造現場の強さであった。現場の作業員が「改善」と称して現場の作業方法を工夫して生産の効率性を改善したり、欠陥製品の少ないシステムを作り上げたといった例は枚挙にいとまがない。それが完成度の高い製品を市場に送り出すことを可能にし、世界の需要者に認められた。研究開発も、基礎研究の弱さが指摘される他方で、製造現場に密着した工場の研究開発は強かった。

今や、こうした日本の強さは、アジア諸国の工業化に伴って確実にアジアに移転しつつある。現場に密着した研究開発能力もまた、製造現場のアジアへの移転とともに移転しつつある。もの作りが基本と言われながら、それがわが国において説得力に欠けると感じる理由はこのようなところにあると思う。

情報化はわが国の産業の国際競争力に貢献すると考えるが、過度な期待をかけることもできないと思う。米国の未曾有の好況をみると、情報化が経済や暮らしに広範囲な予測しがたいほどの影響をもたらすことは確かだが、わが国の情報化が米国と同じくらいの効果を日本経済にもたらすかどうかについては予断を許さない。

米国の主要な製造業は、90年頃からのリエンジニアリングと総称される企業改革によって、生産性が上昇し自信を回復させていった。顕著な生産性の上昇の要因の一つとして、企業の情報化によりチームを単位として業務に取り組む日本的なシステムの導入が可能になったということがあげられると思う。製品開発や作業工程の改善を、上下の身分差に関係なくチームで情報を共有して行い成果を上げるというのは日本企業が最も得意としてきた方法であった。米国でも、そのような仕組みを導入する試みはあったが、長年の分業を基本とした雇用慣習に遮

られなかなかなか進まなかった。しかし情報化によって情報の共有は可能になり、日本的システムの導入は加速された。これに対して日本では、情報化によってこうした新たな手法が製造業の開発・生産現場に導入されるといったことはなく、情報化されてもこれまで行われてきたことが違う形で行われるだけである。いわば、日本の情報化は、それをやらなければ世界から取り残されるが、やってみても劇的な効果が期待できるわけではないという状況にあるとも考えられる。

情報化によって製造業をも巻き込んだ劇的な変化があるとすれば、一つは労働力の流動化の促進ではなかろうか。勤労者の能力は個別企業に固有のものから一気に普遍化すると考えられる。これは年功序列、終身雇用の崩壊によってすでにみられるわが国の労働市場の流動化を、一層促進することになるのではなかろうか。それは、企業の雇用政策だけでなく、国民のライフスタイルや日々の生活にも、大きなインパクトを与えようと思う。

こうした環境にあって、高度に情報化された付加価値の高い産業展開を可能にするのは、情報化に加え、研究開発や産学連携の推進、それらを支える仕組みの整備、勤労者の流動化を受け止める雇用慣行などの仕組みの整備等の社会基盤の構築であると思う。

以下では、最初に研究開発や産学連携、地域貢献等における大学の役割について考えてみる。現在、国立大学の法人格取得が検討されているが、私は、海外との産業競争においても、あるいは各地域の発展においても、鍵を握るのは大学の活性化と活用であると思う。特に、地域においては、これまで発展を主導してきたのは地方自治体であり、経済団体であった。しかし、これからはそれらに替わって大学の役割が次第に大きくなると思っている。

2.5 東海地域における大学と地域

2.5.1 大学への信頼感と地域

20数年前、米国スタンフォード大学に留学していた頃、名前は失念してしまいましたが、当時のカリフォルニア大学学長が大学の役割について話をされる会に参加したことがあった。その中で同学長は、米国社会の大学に対する信頼が、急激に失われつつある状況にふれられ、大学人として強い危機感を抱いていることを訴えておられた。

この講演は、当時の私には衝撃的だった。米国の大学は、政治や経済、研究開発など、広い範囲にわたって米国社会でリーダーシップを発揮していると思っていたからである。ほぼと時を同じくして、カリフォルニア州サンノゼ市一帯はスタンフォード大学が中心となり、シリコンバレーとして大学の研究開発を民間に移転することによる経済の活性化の歴史的なモデル地域になって行くだけに、今振り返ると意外さと感慨深さを感じる。

振り返って日本についてみると、日本の大学が、日本社会に信頼をもって迎えられ、社会の支柱として権威を認められていた時代があったかどうかについては議論があろう。しかし、私が大学に奉職するようになってからの30年間は、まさに大学に対する信頼が崩壊する過程であったように感じる。

少なくとも1970年代に入試センター試験が導入されて以降今日まで、大学は偏差値ゲームの場と化し、「象牙の塔」「知の殿堂」「最高学府」といった言葉は死語になってしまった。実態はともかく、大学での研究は最先端ではなく、専門教育も企業人が企業で行うものといったことが喧伝され社会で容認されていたし、大学もそうした世相を苦々しく思いながら、あえて否定しようとはしなかった。

大学の教育研究に対する厳しい批判に加えて、大学は地域の役に立っていないという批判が、日本の各地域で、特に有力な国立大学に対してなされてきた。大学にいる者としては耳に痛いことではあるが、こうした批判に対しても、これまでは大学や大学人はアカデミズムの衣を纏って身を守ることができてきた。しか

しながら、国立大学も、その活動について納税者に対する説明責任が求められる社会になってきており、そうした批判に正面から対峙することに迫られてくるようになってきている。

社会の大学に対するこのような批判は、あながち根拠のないことではない。大学の研究者は、過去、意識的に地域と距離をおいてきたように思う。大学教員はアカデミズムで仕事をするに関心を持って職を選んでいるし、大抵はアカデミズムの世界であげた研究成果で評価される。年に何本の研究論文を書いたか、内外の有力雑誌にいくつ論文を発表できたか、自分の研究がどれくらい他の研究者に引用されたかなどが研究成果であり、それによって学会での地歩を築いてゆく。地域と関連したことを研究対象にしている研究者はともかく、大多数の研究者にとっては、本業の研究とは別に地域との付き合いに時間をとられていては、学会で忘れ去られてしまうことになりかねない。

一方、地域の側に立ってみても、これまで大学が地域であてにされていたことと言えば、学生が集まることによって地域が賑やかになることぐらいであった。大学の教育研究の地域社会への貢献などは、地域はあてにしていなかったし、大学もそのようなことは考えてもみなかった。大学は地域に背を向け、地域は大学を仲間として扱おうとはしなかったが、それは双方にとって不幸なことであった。

しかし、近年、名古屋大学に限らず、主要な国立大学でも、「高等教育」や「学術研究」と並んで「社会貢献」が謳われるようになってきている。研究・教育成果の地域への直接的な還元が、大学の基本的な役割の一つとして認識されるようになってきつつあり、大学と地域社会の関係に変化がでてきたように感じる。

2.5.2 教育面における地域との連携

①社会人教育

教育面での地域との新たな連携の一つは、大学と社会の切片が高卒者の教育機関という枠から広がってきたことにあると思う。種々雑多なバックグラウンドを持つ内外の人々が大学に集まって交流し、情報を交換して新しい価値を生み出し

て地域に情報発信して行くという役割を、大学が果たしうるのではないかという期待が出てきているように思う。大学は学生を教育し、社会に送り出すことによって地域社会に貢献している。しかしそれだけなら、基本的に中学や高校と変わらない。これからの大学が、最高学府として地域で存在意義を主張できるとすれば、それは大学が、地域の社会や経済、文化の拠点として教育の役割を果たすことにあると思う。

経済学の分野では、例えば大学院が、社会人に対して高度な専門的職業知識を授ける場としての役割が増大すると思われる。わが国の伝統的な雇用慣行である終身雇用や年功序列のもとでは、従業員の教育は、企業での仕事を通して、企業が費用負担して行われるのが一般的である。こうした企業による教育の意義と重要性は残りつつあるであろうがしかし勤労者が企業を移ることが当たり前ようになってくると、企業負担による従業員の教育はむしろ減少し、替わって一人一人が自分の負担で外部の教育機関で教育を受け、自らの専門能力を企業に売り込むと機会が増加するであろう。このような傾向は専門的な職業ほど強いと考えられるが、そのための場として大学院の役割が期待される。

しかし、わが国では、主要な大学でも、そのような面での取り組みができているとは言い難い。経済学部の大学院はこれまで研究者の養成が主体であり、教育システムも研究者の養成を目的にしたものであった。近年、主要な国立大学で大学院重点化と呼ばれる改革が進行している。これは上で述べたような社会のニーズを受けて、大学での教育研究の中心を大学院に移し、その成果の社会への還元を行うと共に、学部教育にも生かすように制度を改めるものである。

②インターンシップ

大学教育におけるインターンシップも、大学と地域の連携によって成果の期待できる分野の一つである。学部生に限らず大学院生も、社会経験のないまま実務的な教育を受けても、その効果は限られたものになる。インターンシップは、一定期間（2週間から一ヶ月程度）、夏休みや春休みなどの大学の長期の休業期間に

学生が企業や官公庁、団体等に出向いて実務経験を積み、大学での勉学に生かすというものである。

わが国でも一部の工学系の学部では実施されてきたが、数年前から人文・社会科学系も含め幅広くカバーして、大学の学部教育や大学院教育に定着させる試みが行われてきている。私の指導生についての経験で言えば、限られた人数ではあるが、参加した学生にとってはそれ以降の勉学の励みになっており、学生に自信を与える機会になっている。

現在の課題としては、第1に学生を受け入れる企業や団体の負担の問題がある。受け入れ側は、一定期間カリキュラムを組み、企業によっては合宿形式で対応するということがなされている。企業にとっては優秀な学生を早めに将来の社員として確保しておくというような意味もあまりなく、企業の社会貢献の意識に期待するところが大きいため、参加企業を確保することの難しさがある。

第2に企業と学生のマッチングの難しさの問題がある。学生の希望と受け入れ側のマッチングが難しく、名古屋大学では、インターンシップを希望する学生は多くても、実際にインターンシップに参加できる学生は希望者の20%にも満たないことがある。

第3に、受け入れ側の理解不足で、学生が大学のカリキュラムにふさわしくない対応を受ける場合がある。これらの問題のほかにも、インターンシップの期間や時期が限られているという問題があるが、定着化に向けて努力する意味はあると考えている。

2.5.3 起業と大学

①技術開発と起業

日本経済の活性化のために、個人が自分で企業を興こすための環境整備が求められている。米国ではシリコンバレーが有名だが、全米各地で大学を核とした研究開発団地ができており、そこから新企業が生まれている。

わが国では、1990年代以降、廃業する企業数が新規に開業する企業数を上

回っている。愛知県は、わが国の産業の代表的な集積地だけに、最近まで新規開業の方が多かったが、90年代半ばに逆転した（表5-1）。

こうした現象は、バブル崩壊による影響ばかりではなく、日本経済の底流で進行していたことである。強い経済の再構築は、新しい企業がどんどん生まれ、そこから新しい産業が起こってくるようでないとおぼつかない。

このような傾向が定着化してしまった理由として、日本が豊かになったため、国民の間に冒険心や独立心が薄れたこと、わが国では失敗したときの社会的信用の失墜などのリスクが大きいことなどが指摘されている。そうしたことも背景にあるだろうが、新しい企業を興す時の社会的支援やそのための教育体制等の仕組みが整備されていないことも大きいのではないかと思う。

わが国でも、新企業や新産業を育成する仕組みを作ろうという気運は、各地で盛り上がりつつあり、大学は、新規開業のきっかけを作る機関として期待されているが、定着化して本格的に機能するにはまだまだ時間がかかると思う。

事業の中心となっている各地域の拠点大学でも研究開発の成果を企業化したり、民間企業に研究成果を移転して商品化するための仕組みが十分には整っていないのが現状である。第1に、各地域の拠点的な大学を中心にTLO（Technology Licensing Organization）が出来てきて、大学教官が特許を取得し維持したり、それを商品化するルートを斡旋したりする体制はできてきたが、自ら企業を興そうにも国立大学の教官の身分のままでは極めて活動が不便だし企業化のために必要な資金を援助する仕組みも不十分である。

第2に大学が地域の産業社会に対して技術知識や経営ノウハウを提供する機能の整備の問題がある。大学は真理の探究の場であり、実際、多くの研究者は、それぞれアカデミズムの世界で厳しい国際競争に直面しながら研究している。象牙の塔としての大学の役割の重要性は、いくら強調してもしすぎることはない。そうした環境の中で、地域の企業の相談窓口になって技術指導や経営指導を行うためには、従来の教育研究に精通した教授だけでは困難であり、大学にとっては、新たな種類の人材が必要とされる。大学と社会との連携を進めるためには、大学

と社会の間にとって活動し、企画・運営においても優れた人材をどのように確保し遇するかが課題であり、大学の社会貢献活動において、一つの鍵を握っていると思う。

第3に、大学の本来の使命との関連での問題がある。昭和40年代の大学には、産学協同は大学自治の破壊であるという意見が強くあった。現在では、大学が社会と協力連携しながら、研究や教育を進めることの意義は認めれていると思う。しかし、国立大学で企業化・商品化を前提にした研究が奨励されると、本来の使命である基礎研究がおろそかにならないかといったモラルハザードの危惧など課題も多い。

第4に起業のための教育カリキュラムの必要性である。大学には、起業は先端的な技術を開発した研究者のための機会といった意識が強いように感じる。しかし社会にとって必要な起業は、それに限らず、学生やもっと幅広く主婦層なども対象にしたものでありことが求められる。そうした教育機会を大学が地域に対して積極的に提供することが求められる。

起業に限らず、大学は、地域の文化、教育、研究等の拠点としてこれまでにない機能の発揮を求められると考える。これまで地域を主導してきたのは、自治体であり、地域の経済・市民団体などであるが、世界の各地で大学が核になった地域作りが行われているのを見るにつけ、日本の大学も地域の役に立つかもしれないといった機運が出てきているように思う。アカデミズムの世界で成果をあげることは大学の研究者には何よりも求められることであるが、同時に大学が地域の有力なコンサルタント集団として、また地域作りの計画者、実行集団として認知されることは、これからの大学の進むべき一つの方向でもあると思う。

日本でも、頭脳立地は全国各地で企画されている。ほとんどの場合、地域の大学が計画の中心にあって、地域産業の高付加価値化や新企業・新産業の創出に貢献することが期待されている。一方、大学では、大学の研究成果を民間企業に移転して商品化したり、教官が新しい企業を起こしたりする仕組みを作ることが具体化しつつある。本年5月には、そのような仕組みの整備を促進する法律も制定

された。

2.6 サービス産業の育成強化

東海地域は製造業に特化した地域であるが、その内容は時代とともに柔軟に変化し、わが国の産業発展をリードし、産業構造の高度化を成し遂げてきた。しかしながら、現在の東海地域の産業構造を見ると、輸送機械の比率が高すぎるという懸念がある。自動車産業の動向に地域経済が強く左右されるという問題点を持っており、産業の多様化の必要性があると考えられる。

東海地域は、物流・流通や観光などのサービス産業でも高い可能性を秘めている。それらを活かし、発展させることは産業構造の多様化に貢献し、東海地域の経済を強化することにつながる。

①物流産業

東海地域は独自の産業集積に加え、東京圏と大阪圏の中間に位置しているということ、また背後地として中部内陸地域と北陸地域があることなど、物流の集積地として地理的に有利な位置にある。

名古屋港は、5大港のなかで最も輸出入の取扱高が大きく、かつ製品の移出入が多いという特徴がある。豊橋港は、わが国の外車の輸入港として主要な海外のメーカーが本社を構えているが、これは物流基地としての東海地域の可能性を示している。これらの他にもトヨタ自動車の輸出港である衣浦港や三重県の四日市港、静岡県清水港など、伊勢湾一帯から静岡県にかけての港湾については一定水準の整備がなされつつある。

名古屋港の南部の海上では、中部国際空港の建設が行われていて、2005年の開港が予定されており、航空物流での発展が期待されている。

名古屋港等の伊勢湾一帯の港湾や中部国際空港から東西を結ぶ高規格道路として名古屋港を横切る第2東名・名神高速道路が建設中で一部はすでに供用されており、また中部内陸部や北陸地域とを結ぶ高規格道路として東海北陸自動車道が

建設中であり同じく部分的に供用されていて、伊勢湾一帯の物流機能へのアクセスとしての役割を果たすことが期待される。

現在の東海地域の物流機能の中心は、東名名神高速道路沿いの小牧市一帯にあるが、伊勢湾岸で物流の諸機能が整備されるにともなってそれが南下し、名古屋港及び中部国際空港を中心とした名古屋市南部地域、豊田市南部等に移動することが予想される。

物流機能の集積については、可能性と同時に解決すべき多くの課題がある。第1に、わが国の港湾は、ハードの施設だけでなく利用者コスト、使い勝手のよさ等のソフト面においても国際競争力を欠く状態になっているが、このことは名古屋港等でも同じ状況にある。現在、改善のための施策について検討が行われてはいるが、これまでの慣習や既得権益、高コスト体質等に阻まれて、抜本的な改善は期待できにくい状況にあると考える。

第2に、名古屋における港湾貨物や空港貨物の集荷能力の問題がある。中部地域の港湾や空港貨物の発生貨物のうち、名古屋港や名古屋空港から積み出される割合は半分以下であり、他は名古屋で通関業務を済ませても、主に東西の港や空港から積み出される。その理由としては海運や航空についての路線の利用可能性などが主な理由であると考えられるが、それらをカバーする利便性やコスト面での優位さが求められる。

第3に、物流によって新たに発生する環境問題にどのように対処するかという問題がある。東海圏は、現在でも、東西交通の中間にあつてトラックによる物流交通が多いところであり、沿線は深刻な環境問題に直面している。トラックから鉄道、船舶等へのモーダルシフトの推進、自動車・トラック等の排気ガス対策、道路の構造改善、沿道の環境対策が同時に必要である。

②観光産業

観光は、今後の有望な産業として期待されているが、東海地域に限らずわが国では観光の産業としての位置づけは高くないように思う。とりわけ東海地域では、

官民を含めた地域での一定の取り組みが行われ始めたのがここ2～3年のことである。そのため、地域として豊富な観光資源をもちながら、それらが生かされな
いままになっている。

観光を産業として振興させるという見直しのきっかけになったのは、愛知県で
2005年に開催が予定されている国際博覧会である。その実施にむけての準備が中部国際空港となら
んで地域の大きな課題になっているが、国際博覧会を成功裏に実施するためには観光環境の整備が
必要だという認識がでてきて、官民を含めた観光への取り組みがはじまった。

現在、東海地域だけでなく北陸等も含めた広域ルートの設定、各地域内でのルート
の設定、観光対象の掘り起こし、各地域での観光環境の整備、内外へのPRなどの諸施策が
行われつつあるが、2005年までに一級の観光地としての環境を整備するというのが目標
になっている。

2.7 社会資本の整備

2.7.1 不十分な社会資本整備

人口構成の急速な高齢化やアジア諸国の工業化、わが国の産業空洞化の進展など、国内・国外の社会経済環境は激変しており、それに対応するための社会資本整備が喫緊の課題になっている。産業環境についてみると、過去十数年の間に、アジア諸国において工業開発と基盤整備が進展し、わが国の港湾や空港、情報基盤などの社会資本がアジア諸国に後れをとる状況が表れている。社会資本が国際的に選択されて産業が立地する時代になっており、わが国の産業の国際競争力を高めるため、ハードのみならず、使い勝手のよさや利用コストの低減などソフト面においても整備が急がれている。一方、生活面についても、地域の生活環境を整備し、高齢者が活動しやすい地域社会を創ることは、活力ある21世紀のための必須の要件である。

わが国の公共投資については、バラまきだとか、理念がない、無駄が多い、住

民のニーズにできていない、建設コストや運営コストが高すぎる等々、時には感情的とも思える批判が投げかけられている。しかし、わが国の過去半世紀のめざましい経済発展は各時代に実施されてきた社会資本の整備を抜きにしては語れないし、21世紀の国民生活と産業活力もこれからのハードソフトの社会資本整備にかかっているといても過言ではない。

しかし、公共事業については、無駄と知恵のなさの象徴のような厳しい批判にされされており、21世紀における生活の充実と産業の国際競争力の確保のために、どのような社会資本をどこに建設すべきか、どのような理念にもとずいて公共投資政策を実行すべきかなど、社会資本整備と公共投資について、まっとうな議論ができにくい状態になっている。

公共投資は「いつ」「どこで」「何に対して」「どのような規模」で実施されるかが大切である。私は、1950年代後半から80年代半ば頃に至る高度成長期と安定成長期を通じてみると、日本の公共投資の配分は、投資分野と投資地域の展開について、総じて合理的に行われてきたと評価している。この期間の公共投資の展開過程を社会資本の整備戦略としてみると、それはその間に国民所得を最大にし、地域格差を最少にするという目的にかなうものであったと考える。この間の日本の経済成長率の約4分の1は、社会資本整備によって説明されるという研究がわが国についてなされているが、適切な社会資本整備がなければ、戦後の日本の経済発展はこれほどまでにはスムーズにはいかなかったのではなかろうか。

しかし、ここ10数年の公共投資の状況を見ると、バラマキだとか理念がないといった批判も感情的だと片付けてしまうことはできないように思う。1980年代半ばの急激な円高を契機に急速に進んだ製造業の海外展開による地域産業の空洞化によって、各地域で雇用が減少し地域経済は深刻な影響を受けたが、そのことに90年代に入って起こったバブル崩壊による不況が重なった。大都市圏では製造業の雇用減少の一部はサービス産業の雇用増加で吸収されたが、地方圏ではそうした機会も乏しく公共事業による雇用機会に頼らざるを得なくなった地域も少なくない。産業環境についても生活環境についても、地方圏の自立的発展を

促す基盤整備は公共投資政策の根幹であるが、公共投資が長期的な基盤整備のためよりも、地域の当面の雇用と所得維持のために行われざるを得ない状況が生まれ、各地域で財政依存が強まった（図3-1、表7-1）。「国土の均衡ある発展」は、各地域が自立的に発展することができるよう基盤整備を行うということが本旨であるが、現在では、各地域の雇用維持のために公共事業を配分するための根拠になってしまっている感がある。

しかしその一方で、公共投資の景気浮揚効果は弱まってきた。90年代の後半においては、極度の不況と金融不安で公共事業による企業の収入増加が直ちには支出増加に結びつかなくなり、需要創造効果が現れるのが遅くなった。公共投資の長期的効果の側面については、かつての高度成長期には、道路計画が発表されるだけで、工場立地等のための用地買収が行われ住宅建設なども進んだが、現在はそのようなことは期待できない。また、生活関連投資の相対的な増加によって、産業への効果が間接的になったということも考えられる。

公共投資に対する国民の厳しい批判の背後には、景気刺激策としての現在の公共投資の効果が低いこと、それにもかかわらず地域の雇用を支える手段として公共投資に代わる方法が見出せないこと、公共投資の財政負担が財政赤字として国民経済に重くのしかかっていること、公共投資政策に国家としての長期的な基盤整備の戦略がみえないことなど、出口を見いだせない状況への苛立ちもあると思う。

2.7.2 理念の転換と地方分権

これからの社会資本整備について配慮すべき事柄として、四つの事柄を指摘しておきたい。

第1に、社会資本整備の基本理念として、地域の厚生を最大化が大切であると考えている。80年代半ば以降、「国民所得の最大化」と「地域格差の是正」に続く新たな理念とそれに基づく公共投資の展開が求められていた。しかし、バブル形成期における自省を伴わない熱気と、産業の空洞化、バブル崩壊による地域経済の公共投資依存によって、わが国はそれを議論する機会を奪われてきた。私は、こ

れからの社会資本整備は「地域住民の厚生最大化」を基本として実行されるべきであると考えられる。

わが国の経済が高い水準に到達し、社会資本についても地域の要求は多様化し高度化してきた。公共投資は、社会資本整備によって市民の満足がいかに高まったかで評価される。それが経済学でいう効率性の意味することである。実態としても、納税者意識や環境問題への関心の高まり、公共投資における生活環境投資の構成割合の増加など、社会資本を整備するときの国民や地域住民との直接的なかわりは強まっている。しかし、それに沿って社会資本整備を計画し、実行するための仕組みの整備と地域住民の事業への参加環境の改善はこれからの課題である。

第2は、長期的、広域的な視点にたつて社会資本整備を計画し、実行する主体の必要性である。国民一般や地域住民の意見を尊重するだけでは、社会として必要とされる社会資本が整備されるとは限らないという問題がある。地域住民は自らの関係する地理的範囲を超えた広範囲にわたる事業の効果や他の地域における社会資本の整備の必要性などには無関心だろうし、事業の遠い将来への効果など自分の関心の範囲を超えた事柄については考慮が及ばないことがある。「地域住民の失敗」とも呼べる事柄で、地域住民の厚生を尊重することによる資源配分の非効率性を防ぐ仕組みの必要性である。したがって、長期的、広域的に計画を立て、実行できる主体が確保されなければならない。空港や港湾などの大規模な社会資本については、規模の利益が著しい。現在の都道府県制度を前提にして徹底的に地方分権が行われたならば、県単位の社会資本フルセット主義が横行し、わが国には立派だが小規模で国際競争力のない施設ばかりが乱立することになりかねない。これでは規模の利益が発揮できず、利用者コストも高くなってしまふ。また、国家的な戦略として地域の社会資本を整備するときにも、それを実行できる広域的な行政主体の役割が求められる。

第3に、社会資本整備にあたっての評価と得られた情報公開の徹底である。社会資本を整備するときには、多くの場合、社会的費用便益分析などの評価が行われ

ているが、その意図はこれまでは事業の実施について主に財政当局や議会を説得するということにあった。しかしこれからは、市民や広く国民に事業の地域社会や広域社会への意義を説明するために行うという意識を徹底すべきである。プロジェクトの社会経済的評価は、数十年といった長期的視野と広域的視野で見たとき、プロジェクトの実行が望ましいかどうかを判断する重要な手段であるが、理論的な完成度は高いものの、実際に使うときには信頼性に問題があった。今後、評価の信頼性を高め、事業の環境影響評価などについても可能な限り数量化できるよう改善が図られなければならない。信頼性の高い評価の実行は、経済が成熟化し、税収の伸びの低下が予想されるなかで、経済資源の利用を効率化するためにも求められる。

第4に、ハードの社会資本整備と同時に、ソフトの整備の必要性である。例えば、港湾整備で超大型コンテナ船に対応するための港湾施設が建設されても、使い勝手が悪く利用コストが高いのでは、アジア諸国の港湾に比べて競争力が劣ることになる。この点は、わが国では特に大事なことであり、利用を促進するソフトも同時に整備されなければならない。そうでなければ、既存施設の利用方法を改善するだけで十分であり、公共投資は無駄だという批判につながる。

地方分権が進み、公共投資への政府のコントロールが及ばなくなるにつれて、短期的な景気浮揚の手段として公共投資に期待することは、今後次第に難しくなるであろう。公共投資は、1～2年の国民所得への効果（乗数効果）で評価するのではなく、将来のための社会経済基盤の構築という視点からなされるべきであり、そのための環境整備が行われるべきであると考え。こうした観点から見る時現在のわが国で重点的に整備されなければ成らない社会資本は大都市圏の特に生産性の上昇に寄与するものであると考える。

2.7.3 整備備手法の転換

1999年8月、わが国でPFI法（民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律）が成立し、社会資本整備の新たな手法として期待がもた

れている。この手法の特徴を最もよく表す例は、道路や橋梁、学校、刑務所などの社会資本を民間事業者が建設して運営し、国や自治体が使用料を民間事業者に支払ってサービスを購入して、公共サービスとして国民や住民に供給するというものである。したがって、国や自治体は、建設費を建設当初に負担しなくても、公共サービスを提供することが可能になり、国・自治体の財政が窮屈な時代にあって、社会資本整備を行うための手法として期待されている。

官民共同による社会資本整備は、これまでも第三セクター方式として広くおこなわれているが、これまでの第三セクター方式とは異なって、民間事業者が負わなければならないリスク負担を契約によって明確にすることによって、建設と運営の効率性を確保するという点に特徴がある。事業に出資し運営する民間事業者にとっては、純粋な民間事業よりも少ないリスクで一定の収益が期待できるというメリットがあり、また国や自治体にとっても、従来の公共事業方式より事業全体としてのリスク負担は厳しくなるなど、直接に公共事業として実施するよりも、効率的に建設し、運営できるという期待がある。

ある事業がPFIとして認定されると、それによって公共事業として実施するときよりも建設費と長期的な運営費についてどれくらいコスト低減になるか、提供されるサービスの質はどのように改善されるかが評価され、公表される。これまでの例だと、公共事業では、国や自治体は建設費用についてはある程度のコスト意識はあっても、建設された社会資本を運営を効率的に行うという動機は乏しかったように思う。PFIの基本方針にもあるように、わが国のPFIでは、民間からのプロジェクトについての発意を尊重して、国や自治体がPFI事業として推進することが期待されている。PFIが実施されると、民間事業者の発意で事業が提案され、官による建設と運営が民間のそれと比較され、必然的に行政の運営の効率化が求められる可能性がある。例えば、PFIの対象事業として現場を抱える事業が例にあげられるが、このような事業では、自治体側からは積極的に民間に任せることが言い出しにくいということもある。しかし、ある自治体がPFIで実施してみて、成果が上がったという例が出てくれば、他の自治体でも導入を考えざるを

得なくなるといった状況も生まれてくるのではなかろうか。

近年、自治体でも行政評価や行政改革、情報公開などの取り組みが始まっているが、PFIがこうした行政に及ぼす効果も期待できると思う。PFIは、自治体にとって、単に社会資本整備の一つの手法ということ以上の意味を持っており、行政のスリム化と情報公開を促すうえで重要な意味があると思う。PFIによる事業は、最初の五年間程度は試行期間であり、規模の小さい事業でも積極的に行って、官民ともに経験を積むことが必要である。

2.8 交流・連携と東海地域

①東海地域と近畿圏との連携

東海地域と北陸地域、近畿地域を結ぶ高速交通のネットワークは今後10年ほどの間に大方完成し、これらの地域間の交流は現在とは様変わりするのではなかろうか。

第2東名名神のための3本の橋が、名古屋港ではすでに完成して供用中である。トリトンと呼ばれていて、ライトアップされた夜景は人気スポットになっている。現在の東名・名神高速道路は、文字通り日本の大動脈である。第2東名名神には、それを補完し代替することが期待されている。しかし、それは将来のわが国にとって、満杯になった現在の東名名神を補う以上の意味を持っていると思う。第2東名名神では、現在の東名名神とは異なり、名古屋から亀山、上野などの北勢地域を経由して、真っ直ぐに大阪に至る経路が選択されている。その完成によって、近畿地域と東海地域、そして両圏に挟まれた紀伊半島一帯の交流は格段に進むだろう。それだけでなく同じ経路を通るリニア中央新幹線についても10年後には計画のかなりの進展が期待され、紀伊半島の中部を横断する第2国土軸の構想と併せて、東海地域と近畿地域は一体化してゆくことが考えられる。それによって、世界有数の経済圏域が新たに出現すると同時に、多様な文化を包含する地域が生まれることが期待される。

東京への一極集中は、わが国の発展にとって望ましいものではないと考える。機

能の分散化と分権化は、国民生活のためにも産業の発展にとっても必要だろう。しかし、東京の一極集中のパワーの前には、大阪圏も、名古屋圏も、単独ではとても対抗する力にはなれない。しかし、大阪圏と名古屋圏の交流と連携が強化されれば、一体となって東京圏とまともに対峙して競争することが可能になる。それは将来のわが国の発展の活力になると思う。

②東海地域内の連携

高速交通網の整備によって東海地域の内の相互間の交流と連携についても多様な可能性がでてくる。既に東海北陸自動車道の一部開通によって飛騨地域は岐阜市の背後地としての性格が変わってきていて、名古屋市の背後地になりつつある。

こうした交流の動きの変化にもかかわらず、地域間の連携や東海地域としての情報のネットワークの構築は進んでいないのが現状である。各県は情報をインターネット等で流しているが、各県ごとに行われていて、連携した取り組みはまだ十分ではない。例えば観光の振興については、北陸地域を含めた中部圏が一体となって、内外に向けての情報発信やルート整備等の環境整備に取り組むべきであると考えている。また海外企業の誘致や海外から投資を呼び込むことは、わが国全体の課題でもあるが、東海地域にとっても重要なことである。そのための海外に向けての地域情報の発信は、各県が別個に行うのではなく、東海地域で一体となった共同した取り組みが求められる。

2.9 街創りと住民参加

①人材の確保

高い能力や特色を持った人々を地域に引きつけ、その能力を発揮させる環境を整備することは、地域社会と産業の活性化のために喫緊の課題になっている。私の独断だが、東海地域は、このことにこれまであまり高い関心を払ってこなかったのではなかろうか。

大学等の研究者については、分野を問わず人材が国際移動をする機会は格段に

増加している。日本の各地域で研究学園都市が設置され、研究開発に期待がかけられているが、優秀な人材を引きつけるための都市基盤整備や国際交流基盤の整備は、国家プロジェクトとして整備が進められている筑波研究学園都市や関西研究学園都市でも全く貧困である。

東海地域においても、各県と名古屋市がそれぞれ研究学園都市構想をもって整備しつつあるが、多くの地域は国際的な研究学園都市として機能するには国際空港に遠く、研究者が移動するにも不便で都市圏とも距離があり、研究環境としても生活環境としても配慮がなされていないといわざるをえない。未開発地域の開発のために研究学園都市構想を使うというのでは、研究開発都市間の国際競争には勝てないのではなかろうか。こうした問題は、東海地域だけではなく日本全体として考えなければならない事柄である。

②魅力ある街作りと住民参加

成熟化した高齢社会を活性化することは、大都市圏であると地方圏であるとを問わず各地域に共通した関心事である。地域住民が生き甲斐を持って生活を楽しむこと、街に人を引きつける魅力があることなどは、地域間競争が厳しくなるなかで、地域に雇用機会を確保し、産業を活性化するためにも求められることである。企業人等についても、東海地域で生活を楽しみ、かつ仕事の能力を磨き、能力を発揮できる環境がなければ、優秀な人材を世界中から確保することはできないのではなかろうか。

市民が自主的に魅力ある地域づくりに取り組むことは、社会基盤としてこれからの地域社会で大きな意味を持っている。わが国では、伝統的に政府や地方自治体は「お上」であり、上に立つ者として国民や住民に行政サービスを提供するという意識が行政にも市民の側にも強く残っている。しかし現在では、官がその権限と税で集めたお金を使って仕事をしようとしても、それだけではうまくいかない時代になっていると思う。自治体の長期計画でも、これまでは自治体が計画を作成して市民に伝えるということであったが、最近ではそれを審議する委員会に一

般から公募した委員を加えたり、インターネットで意見を聴取するなど、いろいろな方法で作成の早い段階から住民の意見を聞き、それを原案の作成に生かすといった手法がとられるようになってきている。また近年、「都市計画」に代わって「街づくり」という言葉が一般に使われるようになった。その変化は言葉の与える印象だけでの問題ではなく、都市計画という言葉の響きにある官製の計画というイメージから脱却し、住民参加による街の創造へと理念を転換しようとする意識が働いているように感じる。

市民参加は、行政の実施業務についてもなくてはならない存在になりつつあり、行政の機能を補完する社会基盤の一環としての位置付けるという意識が高まってきている。ごみ処理問題は、大都市圏、中小都市圏を問わず深刻な問題になっており、地域環境を保全するためごみ減量が不可欠であるが、そのためには地域住民の協力した取り組みが前提になる。ごみ問題については、住民一人一人にごみ減量やリサイクルに取り組む意識と市民組織による業務の支援がなければ解決の糸口すらつかめないのではなかろうか。

社会基盤としての住民参加の仕組みの構築は、ごみ問題だけでなく、老人介護、地域での教育など、これからますます重要性を増していく。そのことの認識は高まりつつあると理解しているが、地域社会に浸透させ、社会共通資本として守り育てることは、ハードの資本整備とまったく同じく、21世紀の社会資本整備の一環として位置付けられるべきであると思う。その意味で、市民活動が行政の役割の一部を担う主体として恒常的に安定したサービスを供給できるよう、社会システムの一環として組み込んだ仕組みの構築が求められている。

社会資本整備についても、PI(Public Involvement)の必要性が謳われその手法が開発されつつある。標準的な地域の社会資本については、これまでの整備によって全国的に整ってきた。21世紀の日本社会で地域の活力を向上させるためには、地域に根付いた街づくりと社会基盤整備が必要だと言われるが、地域の特色を生かした社会基盤の整備には、住民の知恵と意向が尊重されなければならない。しかし、住民参加による社会資本整備は、わが国ではまだ未成熟の段階にあると思

う。恒常的な住民の組織をどのように築いて、地域社会の力にするかは、大都市圏であると地方圏であることを問わず重要な課題である。

2.10 東海地域の計画の戦略性

国土庁の中部圏整備計画や愛知県の地方計画が策定されているが、地方計画では、地域がこれから世界あるいはアジアや世界のなかでどのような地位を占め、どのような役割を果たしたいと考えているかといった視点が織り込まれるべきではないかと考えている。

このように思うのは、東京での議論に任せていたのでは、東海地域の国際化が抑制されると思うからである。東京と中部圏でアジアとのネットワークの構築の必要性が唱われるとしよう。このとき中部圏では、人・物などの交流によって地域を活性化させることを目的にしており、交流基盤として地域の港湾や空港の整備が想定される。しかし、東京でアジアとのネットワークが語られるときには、東京港は世界の一級品として整備するが、東海圏などは国際的なネットワークを活かして東京や香港などの港湾を使うことにすれば、公共投資を節約できるという話にすり変わる恐れが多分にある。

東京と各地域の思惑の違いは今にはじまったことではないだろうが、これに限らず、東京と東海地域で同じ言葉で話しても、それに込められている意味が全く違うといったことを、政府でも民間でもしばしば感じる。経済成長を追い求めていた頃は、地域間の競争で東京が一人勝ちしていても、地方圏にそれなりの恩恵があれば黙って許されていたところがある。しかし、最近では、そういう意味での東京と地方の蜜月時代は終わったように思う。地方分権のなかで、地域独自の展開と発展の道を模索することが求められているし、日本の各地域は中部圏や関西圏に限らず、巨大な経済力を持つようになってきている。経済のボーダーレス化や各地域の国際化がいわれ、地域の企業は国際戦略をもって活動している。地方自治体の地域計画もそういうことについて明確な戦略をもつべきではないか。それがわが国の発展につながると思う。

最後に2005年には国際博覧会が愛知県で開催される。開催が予定されている東部丘陵一帯は、研究学園として育つことが期待されている地域である。東海地域は、製造業の集積地として、過去半世紀のあいだ、日本経済の文字通り牽引車となってきた。そして、21世紀においても、東海地域が産業発展をリードし続けることが、わが国の新たな産業の展開を可能にすると考えられる。しかし、現在、製造業は空洞化の危機に直面し、厳しい国際競争に遭遇している。それを乗り越えるには、研究開発のための環境整備と新企業・新産業の創出につながる仕組みを整備されることが、喫緊の課題である。日本経済は、厳しい環境の中で新年を迎えることになった。過去半世紀の発展を支えてきた終身雇用・年功序列などの雇用関係や護送船団方式に代表される金融システムなど、いわゆる日本的システムは崩壊しつつある。それらに変わる新しいシステムを確立することが求められているが、現在はそれを模索する過程にある。中部地域が、日本の産業集積地として新産業の創出や付加価値の高い製造業の追求という役割を担っていかなければならないことを考えるとき、とりわけ中部地域にとって大きな意味を持っている。そのための環境整備がどのようなものかが、中部地域でもっと関心をもって研究されてもいいように思う。東海地域には製造業について世界有数の分厚い集積がある。製造業の未来に自信と誇りを持って、そのための環境整備を図ることが必要であると考えられる。

第3章 高齢社会における街造り、公共交通、都市圏環状交通

3.1 はじめに

最近、わが国の社会資本について、その整備の遅れが国際的に指摘されるケースに出くわすことがある。スイスの国際経営戦略研究所が発表する国力ランキングでは、わが国のランキングが年々低下しているが、特に社会資本が劣っているという指摘がされているし、2008年のオリンピックに立候補している大阪市については、IOCの調査団が大阪圏の交通基盤の弱さを指摘していた（図3-1）。わが国の社会資本は、高度成長の過程で整備が進み、途上国と違って国際的にも優れた水準に到達していると思われていただけに、このことは国民に意外感をもって迎えられたと思う。

21世紀のわが国の国民生活と産業活力は、それらを支える社会経済基盤、とりわけ社会資本の整備にかかっているといっても過言ではない。高齢社会では、高齢者は特別な配慮を要する交通弱者ではなく、ごく一般的な市民である。そうした市民が自由に快適に移動できる街を作ることは、将来の社会を活力あるものにするための基本的な要件である。また、産業については、企業は国際的に社会資本を選択して立地する時代になっており、わが国の社会資本は、施設整備のハードにおいても、使い勝手の良さや利用コストなどのソフト面においても、その改革が重要な課題になっている。とりわけ交通基盤については、都市内交通、都市間交通、国際交流のゲートウェイとなる空港や港湾など、それらのいずれにおいても、ソフト・ハードの両面での整備が日本社会に重くのしかかっている。

本稿では、大都市圏および地方拠点都市における交通ネットワークの維持のた

めの公共交通の役割と高規格環状道路交通網の整備の意義を中心に述べてみたい。

第1に、大都市圏における公共交通である地下鉄とバスの役割について検討する。市民意識の多様化や生活圏の拡大、人口の高齢化などによって、交通手段に対する要求は多様化し、良質な交通サービスへの需要が高まっているが、大都市圏でのこのような交通需要に、自家用車だけで応えようとしても不可能である。十分な交通手段が確保されないだけでなく、都市の景観や美観が損なわれ、また騒音や大気汚染などの自動車公害によって地域環境までも破壊される。安全と快適さ、便利さを備えた公共交通網を整備し、市民の移動性を確保することは、高齢者にとってだけでなく、すべての市民にとって大切なことである。

大都市圏の公共交通については、バスは道路混雑のために運行時間が不正確になり、確実な交通手段としての信頼をなくしてしまっており、また旅行者にとっては、使い勝手の悪いものになっている。地下鉄は、道路に頼らない基幹的な交通手段として信頼性が高いだけでなく、沿線地域の開発や道路混雑の緩和による騒音・排気ガス等の改善など、都市圏の発達に多面的な貢献をしている。しかし、建設費が巨額で、それが経営基盤を弱くしている。

現代の公共交通には、信頼性の高い交通手段によって十分な移動性を確保することや都市構造を誘導する役割がある。都市圏域の外延的拡大など都市の発達は、道路網に加え、鉄道交通を中心とする公共交通の発達と表裏一体となっており、公共交通がどのように整備されるかは、都市がどのように発達するかを決める重要な要因でもある。

大都市圏で公共交通の利用が促されるためには、公共交通が自家用車に対抗して、費用と便利さ、快適さで利用者を引き付ける魅力を備えることが必要である。そのための整備には、公的補助が不可欠であり、企業性の追求だけでは問題は解決できない。公共交通網は、都市機能を維持するための基本的なサービスであり、上下水道網と同じような都市基盤としての役割を持っていることなどが公的補助の理由になる。しかし、このような公的補助は、効率的な運営を妨げる一因になる。特に、公共交通の中心である公営交通については、行政組織の一部として運

営されているため企業の経営が体質になじまないこと、地下鉄・バス運賃の一体的運用に関する規制など料金制度についての政府規制が厳しく事業者は経営能力が発揮できないこと、などの問題がある。

第2に、大都市圏における高規格環状道路網の役割について検討する。都市の発展の視点から都市交通をみると、道路でも、鉄道でも、バス交通でも、まず都市の中心部から放射状に延びる交通が整備される。そして都市圏が発展するにつれて、次第に郊外と郊外を直接に結ぶ環状交通の需要が高まり、それが整備されて、ハブ的交通構造から環状交通をあわせもった都市圏へと発展する。

わが国の現状を見ると、都市圏の環状鉄道については、東京・山手線、大阪・環状線がある。名古屋圏でも地下鉄の環状整備が進められており、数年後には全通の予定である。

高速道路・高規格道路による環状交通の整備については、大都市圏でも鉄道に比べて遅れているし、欧米に比べると大きく遅れをとっている。首都圏でも、名古屋圏でも、大阪圏でも、要求が強いにも関わらず、整備が遅れているのである。東京の外環状は未完成だし、圏央道路については将来課題である。名古屋圏でも、名古屋市の外縁部に近い所を環状に結ぶ環状2号線は、北半分が整備されているだけであり、東海圏の外周部を結ぶ東海環状自動車道は、一部で事業化されているが完成までにはまだ年数を要する。

第3に、地方拠点都市圏における交通問題について検討する。地方圏の公共交通は、公共交通の衰退が著しく、県庁所在地などの拠点となるべき都市でも、住民の日常的な足として機能するにはあまりにも貧困である。多くの地域で、自家用車の利用が生活の前提になっており、そのため自家用車を利用しない住民の社会生活や行動圏が限られている。それと同時に生活における自家用車への依存が、地方都市の中心部における道路混雑などの街の環境悪化を引き起こしている。

最後に、わが国における、ソフトとハードにおける社会資本整備の課題とあり方について検討する。

3.2 大都市圏と地下鉄事業

公共交通は、都市の生活基盤であるが、公共交通を住民の足としてどのように確保するかは、大都市圏でも地方圏でも地域社会に重くのしかかっている課題である。公共交通が比較的整っている大都市圏でも、それらは高齢者にとって利用しやすい交通手段だとはいえない。案内表示の見にくさ、地下鉄の長いエスカレーター、床の高いバスの乗り降りの難しさ、乗り降りに時間がかかることの他の乗客への気兼ね、複雑な乗車券制度の使い分け等々、高齢者が街に出かけることの障害は至る所にあり、市民の行動を制約している。最初に、大都市圏における地下鉄の状況について検討する。

3.2.1 地下鉄のシェア

図3-2は、大都市圏における公共交通の利用者数の変化を、東京都区部と大阪市、名古屋市についてみたものである。その特徴を列挙すると以下のようである。

第1に、鉄道（JR、私鉄、地下鉄）の旅客移動におけるシェアは、1998年度に、東京区部では72.8%と圧倒的に高く、次いで大阪市の60.8%、名古屋市の22.7%である。75年度以降の変化をみると、東京都区部では鉄道のシェアは微増傾向にあるが、大阪市と名古屋市では顕著に減少している。

第2に、自家用車のシェアは、東京都区部では18.1%、大阪市では32.1%であるのに対し、名古屋市では69.7%であり、名古屋市での自家用車のシェアが圧倒的に高い。自家用車のシェアは、75年度以降、増加しているが、特に大阪と名古屋の2都市では顕著に増加している。名古屋圏にみられる自家用車への依存傾向は、その他の都市圏についても共通にみられる特徴である。

第3に、地下鉄のシェアは、東京都区部と大阪市では、80年度以降停滞しているが、名古屋市では微減である。

第4にいずれの都市においても、バス輸送のシェアは顕著に減少している。バスのシェア減少の要因としては、利用者が自家用車へ移行していることと共に、地

下鉄の路線整備による需要の振り替えがある。

3.2.2 地下鉄の経営状況

地下鉄の経営状況については、以下のような特徴がみられる。

第1に、地下鉄事業の年度収支についてである。大都市圏では、公営地下鉄の相対的シェアが伸び悩んでいるだけでなく、営業キロあたりの乗車人員も減少傾向にある（表3-3）。このような地下鉄事業を取り巻く環境の厳しさは、経営指標にも現れている。公営地下鉄の収支決算は、1998年度決算では、公営地下鉄全体で経常収益4848.5億円に対して経常費用は6507.9億円であり、差引き1659.4億円の損失になっている（表3-4）。損失の大きさは、料金収入の38.6%にのぼっており、このような損失の結果、累積損失は約1兆8400億円になっていて、それは年間料金収入の約4.2倍である。

第2に、職員の生産性についてである。地下鉄事業における職員1人あたりの旅客輸送量（輸送人員×走行キロ）は、都市によって差はあるが、75年度以降上昇する傾向にあり、生産性の改善がみられる（表3-5）。これを民鉄と比べると、98年度で民鉄の約48%であり、92年度の約40%に比べると改善されているが、依然として大きな格差がある（表3-6）。営業費に占める人件費の割合についても、同様に、92年度と比べると改善されているが、いずれも私鉄に比べて高い水準にある。

需要の停滞は、地下鉄事業だけでなく、一般的に大都市圏における他の鉄道事業でもみられることであるが、地下鉄事業を民鉄事業と比較すると、改善の傾向はみられるものの、上記のような経営指標には依然として大きな格差がある。

第3に、累積損失の原因としての建設利息の問題である。地下鉄事業の経費のうちで特に目立つのは、支払い利息である。支払い利息は、98年度で、総費用の30.5%を占めており、運賃収入の46.2%にのぼっている（表3-4）。地下鉄事業では、支払い利息を除く営業費用は、料金収入でほぼまかなうことができる。総費用のうち支払い利息の占める比率を民鉄と比べてみると、事業者間で

違いはあるが、民鉄ではだいたい10%前後であり、地下鉄事業での比率の高さが目立っている（表3-6）。

第4に、地下鉄建設費の高騰である。地下鉄事業の費用構成で、大きな割合を占める支払い利息のほとんどすべては、地下鉄を建設する時に、建設費の財源を調達するために発行した地方債の利息である。したがって、現在の公営地下鉄事業の経営体質を脆弱にしている原因の一つが、建設費にあるといえることができる。

地下鉄の建設費は、過去25年間にわたって、一般物価よりも、高い率で上昇した（表3-7）。上昇は都市規模が大きいほど著しく、また最近の建設路線ほど顕著である。特に大都市圏では、地下鉄の建設の深度が深くなっていること、用地の取得費の上昇などが理由になっている。

3.2.3 地下鉄事業への補助

地下鉄事業は独立採算を原則にしているが、国と地方自治体から補助金が交付されている。補助金は建設費をベースにしたものが中心であるが、運営費に対しても補助されている。

名古屋市を例にとると、地下鉄事業への補助金は、年によって変動するが、99年度については約440億円であり、このうち、約71.7%が建設費に対する補助である（表3-8）。内訳は、国の建設補助金が94.7億円、市が83.8億円であるが、市はそのほかに出資金として137.4億円を補助している。

地下鉄事業に対する建設費補助は、1960年代までは、建設費の利子を補助するというものであった。それが建設費の一部を負担するように改められたのは70年度であり、補助対象となる建設費の50%を国と地方自治体が折半して負担することとなった。その後、補助率の引き上げや地方自治体による出資制度の実施など、建設費補助について幾多の改定が行われ、現在では、公営地下鉄の建設費補助の基本部分は、建設事業費の20%を地方自治体の一般会計からの出資とする、実質的な国庫補助は補助対象建設事業費の25.2%とする、地方自治体の一般会計からの補助は同じく補助対象建設事業費の実質28%とするが、それ

については全額地方債でまかない、元金と利息について交付税交付金で措置する、残りの26.8%は地方自治体が起債する企業債でまかない料金で負担する、という制度がとられている。しかし、この最後の部分については企業債で調達し債券の借換えが行われるため、料金に上乗せされるのは実質的には利息部分だけである。

建設費をベースにした公的補助の長所としては、設備が大都市の共通基盤として公共財的な性格をもっていて、公的な補助に馴染みやすいということ、補助の限界を設定しやすいということ、補助の期間が制限されること、などがあげられる。このように公営地下鉄では、鉄道の施設については基本的に公費でまかない、運営に必要な費用は料金でまかなうという、いわゆる上下分離方式の方向に進みつつあるが、この考え方は、他の第3セクターの鉄道事業や都市モノレール、新交通システムなどにも適用されている。

運営費への補助は残りの28.3%である。表にある特例債への補助金というのは、地下鉄事業の赤字を補填するために公債（特例債）を発行しており、その元金償還と利子を国と市が補助しているものであるが、国と市からあわせて12.5億円が支出されている。運営費の補助としては、そのほかに身体障害者のための施設整備への補助、職員の基礎年金への経費補助、愛知県による地下鉄補助など、各種の補助がある。

地下鉄事業に対する、国や地方自治体の補助の根拠としては、第1に、地下鉄の施設や輸送サービスが生み出す外部経済効果がある。地下鉄が供給する輸送サービス自体は私的財であるが、それは都市圏の道路混雑の緩和や地域開発など、地下鉄の直接の利用者以外にも便益をもたらす。また地下鉄には、都市の共通基盤としての公共財的な性質もある。地下鉄は、地域の経済や住民生活にこのようないろいろな便益を供給しているが、それらは収入として地下鉄の事業者には還流してこない。したがって、運賃収入だけで経費のすべてをまかなうとすれば、それは地下鉄の利用者に過重で不公平な負担を強いることになる。

地下鉄の外部便益については、受益者が分散していて特定化が困難なものと、それが明白なものがある。不特定多数の人々に便益が拡散している外部便益に対

しては補助金が支給される。他方、新線の開発による駅周辺の地価の上昇や駅設置によって地元商店街が受ける便益など受益者が特定できる場合には、受益者にその便益に応じた負担が求められる。

補助の根拠として第2に、大規模プロジェクトに対する公的補助の必要性ということがある。建設費用が莫大であったり、建設期間が長かったりあるいは権利の調整が難しいなどの理由により私企業では供給されない財・サービスでも、その社会にもたらす便益が費用よりも十分に大きいならば、公的支出を行って供給することが正当化される。これは地下鉄についてもあてはまる。

第3に、所得分配への配慮である。身障者割引や学生割引など一部の利用者に対し特別な低料金が適用される場合には、それは補助の根拠になる。公共交通網を高齢者などでも安心して利用できる都市基盤施設として整備するための支出も、公共支出として行なわれるべきである。それらは、例えば駅のエスカレーターやエレベーターの設置、車椅子で乗り降りできるホームと電車の設備などである。このような高齢社会に備えた施設を建設するためには、私鉄に対しても公的補助を与えるなど、行政からの働きかけが不可欠であり、公共部門が導入のための先導役を果たす必要がある。

地下鉄路線を建設することの社会的便益が大きく、内部収益率が他の投資機会をうわまわるならば建設は社会的に望ましい。それを実現するために、地下鉄に補助が支給されるとき、補助金は建設費に対して行うことも、運営費に対して行うことも可能である。しかし補助制度は、建設と運営が効率的に行われるように誘導するものであることが望ましい。

毎年度の営業損失を埋め合わせるために補助が行われるとき問題になるのは、地下鉄事業が補助金を自動的に受け取るための機関になり、事業者としての経営センスが失なわれ、企業内の非効率（X-非効率）を生じ易いということである。わが国では、営業費や営業損失などの経常的支出への補助として最も大きいのは、前述の地方債への補助である。これは、地下鉄事業の損失を、一般会計から直接に補助して穴埋めすることが制度の上で難しいためとられている迂回的な措置であ

り、実質的な損失補填である。

運営費補助では、事後的な損失補填ではなく、特定の利用者のための運賃補助など補助の目的を明確にすることや、営業損失や営業費用、営業収入の一定割合を補助するなど、経営姿勢への悪影響を最低限に抑える補助の仕方が必要である。

3.2.4 誰が費用を負担するか

地下鉄の事業費を負担すべき主体は、大きく分けて三つある。利用者の料金による負担、国民・市民の税による負担、開発利益の受益者の負担である。

第1に、利用者の料金負担についての現在の一般的な考え方は「原価主義」であり、供給に要した費用を負担するというものである。しかし、原価主義が適切に適用されるためには、費用を負担すべき主体はだれか、利用者が負担すべき費用とは何かが明らかにされなければならない。利用者が料金によって負担を求められる費用は、利用者にとって地下鉄と代替的な交通手段を利用するときの費用である。これは機会費用と呼ばれる。一般的に地下鉄と最も競合するのは自家用車である。市民が交通手段を選択するとき、直接的な交通費用だけが決定要因ではない。たとえ地下鉄の直接的な費用が自家用車を下回っていても、旅行時間や快適性・利便性なども考慮に入れたならば、公共交通は自家用車よりも費用的に高くつくとも評価されるかもしれない。利用者の負担水準を決めるときには、こうした点も考慮に入れられなければならない。

第2に、一般市民の税による負担は、地下鉄の外部便益に対応する。都市基盤としての効用、都市環境を保全することの効果、高齢者や交通弱者への対策などが考慮に入れられなければならない。

これらの効果は測定が難しく恣意性がともなうという理由で、建設前に実施される社会的費用便益分析でも算定が試みられることは希であった。しかし、環境に対する効果については、騒音・汚染・安全・景観等の生活環境や土壌・大気・水・動植物などの生態系への影響について、自家用車と比べたときの効果を可能な限り測定して金銭化し、議論の俎上に乗せることが必要である。

第3に、開発利益の受益者である。開発利益は、金銭的外部便益の代表例であり、開発利益の大きいことが地下鉄事業のメリットである。開発利益に関係した問題の第1は、税を投入して行われる公共事業の結果、土地の付加価値が上昇するため、土地所有者に有利な所得再分配が生じ不公平がでるといこと、第2は、税収の増加によって公共団体に還流する一部の開発利益も一般会計の収入になっていて地下鉄事業の収入にはなっておらず、地下鉄の建設と運営に活かされていないということである。開発利益は、一定の条件のもとではすべて地価上昇に帰着する。新線は一旦建設されると移転が不可能であり、また土地は移動不可能な資源である。開発利益が土地に帰着するのは、このような性質に理由がある。

地下鉄の開発利益を吸収還元する方法として、次のような方法がある。第1に、駅周辺地域の土地所有者や事業者、駅舎の建設や駅周辺の整備について負担を求める。この還元方法は、新幹線の新駅建設の地元負担など、すでに一般的に行われており、地下鉄事業でも多くの事例がある。第2に、目的税を設定する方法である。わが国の都市計画税や事業所税、固定資産税などの税収は、地下鉄の開発利益に密接に関連しており、これらの税収増加の一部を目的税化して地下鉄事業のために直接に充当することは根拠のあることである。第3に、鉄道の敷設で上昇した地価分を、地主から直接に税として徴収する方法である。この制度は、わが国でも戦前から戦後にかけて大阪市営地下鉄の御堂筋線の建設を対象に実施されたことがある。建設費4分の1をそれによって調達することを目的にしていたが、1933年から26年の間に目的の36%が達成された。近年のわが国の例としては、広島市の中量軌道であるアストラムラインの費用負担の例などがある。

第4に、土地の先行取得を行う方法である。私鉄の新線建設では、事前に兼業用の土地を確保して開発利益を吸収しようとする。しかし公営地下鉄は行政機構の一部として活動しているため、直接に事業に必要な土地以外の土地を先行取得することには限界があり、また地価が下落している状況では、土地を先行取得することの事業者にとってのメリットは小さい。開発利益の公平の問題を考慮すると、開発利益の吸収は課税など他の方法によるべきである。

地下鉄の費用負担については、「供給に要した費用は料金でまかなうべきであり、公的補助は市民の負担能力を行政的に配慮した結果である」という理解がある。しかし、費用を負担すべきは地下鉄の直接の利用者だけではない。金銭的外部便益や技術的外部便益を享受している多くの受益者が存在している。それら受益者による費用負担は、地下鉄事業では、多くの場合、公的補助という形態をとる。地下鉄の外部便益を推計し、それと利用者が支払うべき金額とを総合して、地下鉄事業への真の補助をいくらにすべきかを議論する必要がある。

競争的な都市交通の市場で、公営交通が競争力を維持するためには、効率的な経営と利用者の要求に適ったサービスの供給によって、料金と便利さ、快適さで利用者を引きつけることが必要である。わが国の地下鉄では、車両や駅施設の改善、ホームでのエレベーターやエスカレーターの設置など、バリアフリー化にも配慮した努力が払われつつあるが、更に共通乗車券や相互直通運転など他の交通事業者との連携、交通の結節点における乗換えの利便性の向上、パーク・アンド・ライドのための郊外駅における駐車施設の整備など、ソフトとハードの両面で整備が求められている。

3.3 東海圏の都市基盤（1）—名古屋市域における公営バス交通—

大都市圏では、公共交通網は都市機能を維持するための基本的なサービスであり、上下水道網と同じような都市基盤としての役割を持っている。大都市圏における公共交通ネットワークは、鉄軌道系の交通手段を軸に、バス交通によって張られている。しかし、大都市圏におけるバス旅客の減少傾向は、公営であると民営であることを問わず傾向的に続いている。バスネットワークの都市基盤としての重要性について市民に共通の認識があったとしても、それをどのように維持し、運営するかが大きな課題になっている。

大都市圏のバス事業については、他にバスとバスの乗り継ぎ割引、自転車等

との競争を視野に入れた短距離利用者に対する低料金の適用、利用目的に応じた市内循環ルートの設定、バス専用路線の設置による高速化や高級車両の投入による高質化、ガイドウェイバスなど、料金の多様化やルート設定の工夫など、サービスの高度化による差別化の試みが各都市で行われている。

都市交通の整備は、これからの21世紀のわが国の都市生活と都市の発展を方向付ける重大な意義を持っている。名古屋市交通局は、新世紀に向けて都市の公共交通網のなかで、特にバスのあり方について検討を始め、一昨年度末に結果が出された。現在は、それが実行に移されている。その過程での議論は、大都市圏における公営バスのあり方を考えるうえで大切なことも含まれており、名古屋圏の事例として、整理しておきたい。

3.3.1 利用されないバス

バス事業は、公営も私鉄も全国的に停滞ないしは衰退傾向にある。特に地方では、公営も私鉄も事業から撤退する傾向にあるが、大都市圏の近郊でも公共交通の不便な地域や空白地帯が多くある。

名古屋市交通局の運営する市バスの乗客数も、低下の一途をたどっているが、その背景には、自家用車に押されていることに加えて、地下鉄などの鉄道系の交通整備によって並行するバス路線の利用客が減少するということもある。

利便性と快適性では、バスは自家用車とは比較にならない。自家用車の利用者は自家用車の利便性と公共交通の費用を過大に評価し、自家用車の費用と公共交通の便利さを過小に考える傾向がある、ということはよく知られている。しかし、そのことを考慮しても、現在の市バスは、利便性や快適性の面で乗用車とは競争にならない。地球環境への影響や都市環境の保全の観点から、公德心に訴えてバスの利用を促すという方法は、恐らくバスの復権の手段にはならないだろう。コストと快適性、利便さで、市バスが評価されるようになるかどうかは基本的な視点でなければならない。

3.3.2 路線の工夫

名古屋市の計画では、市バスの路線は5種類に分けられている。主要幹線路線と地域幹線路線、補完路線、特定路線および新需要対応路線である。

主要幹線は、鉄道系の交通を代替する機能を持った路線であり、地下鉄や市内に路線をもつ民鉄と併せて都市交通の背骨となる路線である。そこまで乗客を運ぶのが地域幹線であり、バス沿線と主要幹線や鉄道駅を直結する路線である。この両方が一体となって、公共交通網の主要部分を形成する。

補完路線は、主要幹線と地域幹線のネットワークを補完するために必要な路線である。また特定路線は、公共交通の空白地帯を埋め、病院や役所などへの足としての役目を果たす路線であり、市民のサバイバルのための路線である。

地域幹線は、主要幹線に乗客を運ぶ枝線（フィーダー路線）であるが、路線の長さを従来よりも短くするように提案された。その方が、収支改善のためにはプラスになると判断されたからである。

名古屋市内では市バスが路線の大部分を張っており、それに加えて名鉄バスとバスが名古屋市の中心部と郊外を結ぶ路線を持っている。今回の路線の再編成にあたって、ネットワークを効率的に機能させるために、路線の一部をこれらの民間の事業者に開放したり、あるいは入札によって事業者を決めたりするような改革を検討することが望まれた。しかし、今回は、そういった改革について表だつては議論されておらず、公営を前提に検討が行われた。

3.3.3 料金の多様化

バス料金で最も議論になったのは第1に地下鉄とバスの統一運賃の設定、第2に均一運賃の是非、とりわけ近距離割引の必要性、第3にバス同士の乗り継ぎ運賃の問題である。

路線の再編成によって地域幹線路線や補完路線の路線長を短くして、主要幹線や鉄道駅に直結させることが提案された。そのため、多くの市民にとっては、市

の中心部に出かけるのに、一系統の市バスを利用するだけでは不可能で、例えば市バスと地下鉄の両方を利用する必要がある。市バスと地下鉄の乗り継ぎ割引は、これまでも行われているが、地下鉄とバスが基本的に別運賃では、中心部に出かけるときの運賃は、両者の合計になり、やはり高いものになる。名古屋市の中心部に家族で出かけるときには、空いた駐車場を探すのに苦労はしても、自家用車で行こうということになる。

新しい路線編成では、地下鉄路線とバス路線は一体であり、それによって市内の交通網が形成されている。料金が別々というのでは、いかにも首尾一貫を欠いている感じがする。地下鉄とバス運賃を一体的に考えることができれば、運賃でいろいろな工夫の余地もでてくるだろうし、その点で公共交通に競争力を持たせることもできるかもしれないが、それに風穴をあけることはまったくできなかった。

料金問題で、もう一つ実現しなかったことは、短距離利用者に対する低料金の適用である。バスと自転車は、地下鉄の端末交通として競争関係にあり、自転車に対する競争力の確保は一つのテーマであった。今回、地域幹線が地下鉄や主要幹線に旅客を運ぶ路線として位置づけられたために、競争関係はますます強く意識されるようになった。

しかし、そのための施策は具体化しなかった。現在の一乗車200円では、地下鉄駅までバスで1区か2区間くらいの距離の所に住む住民は、雨の日はバスに乗っても、通常は自転車で近くの駅まで行く。これをバスに誘導するためには、頻繁な運行も大事だが、安い料金が基本だろう。現在の200円の均一運賃を例えば、2区間について100円にするなどの措置がとれば、効果は大きいのではないか。タクシー事業は料金を多様化し、差別化を図っている。バス事業は公営ではあるが、もう少しきめ細かい工夫をすることを考えてもよいのではないか。

実現したなかで新しいことは、バス業界では珍しいことではないが、バスとバスの乗り継ぎ割引である。従来、この制度は実施されていなかった。しかし、市内を環状方向に移動するには、バスとバスの乗り継ぎが必要であり、それがやっと導入された。

3.3.4 補助制度の改善

バス事業への補助金は、まさに多種多様である。バス路線を維持するために、いろいろな理由をつけて補助しているというのが実体であろう。公営企業は、補助金がなくしては存続できない。しかし補助金については、言い古されているが、経営の合理化、効率化を促進するようなシステムであることが望ましく、それを確立することが懸案である。

バスの本体は、資本的な設備であり、都市基盤の一部として全額が補助されてきた。しかしそのことによって、乗客の多い路線にも少ないバス路線にも、同じ大型バスを使うという結果になっていた。

乗客の少ない路線では、小型バスにすれば燃料費が少なくて済むし、都市環境の改善にも資する。全市的な予算の節約という観点からも当然のことであるが、それが通らない世界になっていた。しかし、今般、補助制度はそのままだが、路線の需要に応じて小型・中型のバスが導入されることになった。

営業費の補助については、特定路線が対象になる。主要幹線路線は、バス路線として競争力を持った路線であり、現在の補助制度の下で黒字である。この黒字で、地域幹線と補完路線の赤字を内部補助することが目標である。一方、特定路線については、採算ははじめから期待されておらず、特定の行政目的を持った路線であり、営業費の補助は前提である。

しかし、赤字路線だということと、その路線が費用に見合う便益を社会に生み出していないかどうかということは別の問題である。路線の維持は、いろいろ便益を地域社会にもたらす。社会的費用－便益分析は、鉄道や道路建設など、財政支出を伴う大きなプロジェクトでは必ず実施される。このような手法は、バス路線の維持のための公的支出についても適用されるべきであろう。赤字路線だからといって切り捨てると、都市開発などの面で将来に禍根を残すことになるかもしれない。また、逆に、撤退すべき赤字路線が、社会に生み出す便益についてはうやむやにされたまま、ずるずると維持されていることがあるかもしれない。特に

補完路線については、それを残すことによって費用に見合う便益が地域社会に発生しているという担保が必要である。

3.3.5 規制緩和と地方自治体の責務

主要都市圏における公共交通のネットワークは、鉄軌道系の交通手段を軸にして、バス交通によって維持されている。しかし、地域住民のバス離れは、公営であると民営であるとを問わず、関係者の努力にも関わらず傾向的に続いていて、止まるところを知らない。地域住民は、都市基盤としてのバスネットワークの重要性については同意しても、なかなかそれを利用しようとはしない。

バス事業については昨年度から規制緩和が実施され、市場競争によってネットワークを維持することが意図されている。規制が緩和されて参入が促進され、料金が自由化されると、都市交通市場の現状は大きく変わることも予想される。

都市交通にとって重要なことは、公営であれ民営であれ、要は都市の公共交通ネットワークが都市基盤として効率的に維持されるかどうかである。私は、全域的な公共交通のネットワークが、市場機構によって張られることについては懐疑的である。市場の機能は期待されているほどには万全ではない。将来を見据えた各地方自治体による計画がなければ、宅地の乱開発と同じように細切れの使い勝手の悪い都市交通になってしまう。大都市の中心部ではほとんどすべての市民が交通弱者である。規制の緩和によって市場が競争的になっても、地方自治体は、都市の交通において質量とも高い水準を維持する責務を負っていると考えべきである。

都市圏域の交通市場で、公営交通が競争力を維持する方策の一つは、他の交通事業者との連携とそれによる利用者の利便性の向上だろう。地下鉄とバスの共通料金、民鉄、地下鉄・市バスとの乗車券の共通化、相互直通運転の促進などは、都市における公共交通の復権のためには、当然に行われなければならない事柄である。

参入が自由化されても、自治体が、市民の足を確保する責務を負っているとい

うことについてはこれまでと変わるところはない。公共交通は水道や下水道と同じように基本的な都市基盤である。維持することについての自治体の決断が大事なのである。

3.3.6 まとめにかえて

近年の名古屋市交通局のバス事業の検討は、事業を取り巻く環境としては四面楚歌の中で行われた。市民は、都市基盤として公共交通のネットワークを維持することの必要性は認めても、バスには乗らない。そうであれば、都市の公共交通は存在する事に意義があるのであり、税で維持することになるのだが、税で維持されるとなると、今度はコストと快適さ、便利さで、自家用車と競争できるようなサービスは贅沢と見なされて、供給できないというジレンマがある。バス事業は、長く自家用車との競争に直面してきたが、有効な対策を打ち出せないまま今日にいたった。

一方、自家用車については、自動車産業で厳しい国際競争が展開されているが、そのなかで効率的な生産の追求、乗り心地の良さやカーナビなど運転のし易さ、衝突・追突防止装置など安全性の追求等々、消費者のニーズを徹底的に吸収して、商品を多様化し、消費者を引きつけることが行われてきた。また、の実用化、高速道路網の改善、道路標示の改善など、自家用車の高齢化社会への対応は着々と進んでいる。こうした自動車本体や走行環境の整備が進めば、高齢者にとっても、公共交通よりは自家用車の方が使い勝手がよいということになりかねない。

バス事業においても、サービスを改善するための努力はなされてきた。バスの乗り心地の改善、料金の工夫、時間通りの運行あるいは時間の予告、路線の再編、バスの需要実態に合った車両の投入・開発、バス乗り場の快適さなどである。しかし、バスの車内騒音や振動、クッションなど、乗り心地は自家用車とは比べようがない。私は自動車の技術開発のことは良くは知らないが、自家用車が徹底的に乗り心地の良さを追求しているのに比べて、公共バスの方は公共交通だからという理由で適当なところで妥協が行われているのではないかと思う。すべてのバ

ス路線で同じような高度なサービスを供給する事は不可能かもしれないが、路線の差別化をはかり、これぞと思う路線では、高級乗用車並の乗り心地とサービスを提供してみたらどうか。職員の職業訓練と意識改革にもなるのではなかろうか。

バス事業の存続、活性化のために、バス事業へは多種多様な助成措置がとられている。公営バス事業は、補助金がなくしては存続できないが、補助については、経営の合理化・効率化を促進するようなシステムであることが望ましく、それを確立することが懸案である。

バスの本体は資本的な設備であり、多くの都市で都市基盤の一部として全額が補助されてきた。しかしそのことによって、乗客の多い路線にも少ないバス路線にも、同じ大型バスを使うという結果になっていた都市もある。

営業費の補助については、補助の目的を明確にしておくことが必要である。バスネットワークを維持するには、競争力のある路線だけではなく、個々の路線をネットワークとしてつなぐ路線や、病院や各種施設などへの福祉目的の路線などが必要である。これらの補完的な路線については、採算ははじめから期待されておらず、特定の行政目的を持った路線であり、営業費への一定の補助は前提である。赤字路線だからといって、その路線が費用に見合う便益を社会に生み出していないということにはならない。ネットワークの維持は、いろいろ便益を地域社会にもたらす。赤字を理由に路線を廃止すると、ネットワークが機能しなくなり、都市の活性化や将来の発展などの面で禍根を残すことになるかもしれない。また、逆に、撤退すべき赤字路線が、社会に生み出す便益についてはうやむやにされたまま、ずるずると維持されていることがあるかもしれない。社会的費用便益分析は、通常、大きなプロジェクトに適用されるが、それだけでなく、バス路線の維持のための公的支出などについても適用してみるべきであろう。財政支出に関する評価は、バス事業への補助に対しても求められる。

公営バス事業については、これまで、乗客数の漸減に直面しながら、行政事務の一部として、既存の制度と慣習のなかで運営が行われてきた。しかし、それはもはや限界に来てしまっている。自家用車との競争をあきらめて公共交通の位置づ

けを根本的に変え、都市基盤としての公共財と位置づけて税による供給を行うという転換もありうるが、サービスの改善や料金制度、経営方法などについて、試みるべきことは山積していると思う。

地域の環境保全の観点から、市民の間に公共交通についての理解を徹底させることも大事だろう。地域や地球環境問題への最近の関心の高まりは、公共交通の役割を市民に問いかける絶好の機会だと思う。子供の頃から、公共交通と自家用車の使い分けについて、環境の視点で教育を行うことなども、早急に取り組まなければならない課題である。

3.4 環状道路交通

3.4.1 大都市圏の環状交通

都市は、人の移動や物流を支える交通システムと一体になって発展する。都市の発展という視点から都市交通をみると、道路でも、鉄道でも、まず街の中心部から放射状に延びる交通が利用される。わが国の各地域の都市圏は、地形や気候、陸路・港の整備、鉄道路線の敷設の歴史など、多くの要因が重なりあって現在の圏域へと発展してきているが、各地域の拠点になっている地域都市圏みると、中心部から郊外に延びる鉄道路線に沿って街が形成されていることが多い。そして、都市圏が発展するにつれて、次第に地域を横方向に結ぶ環状交通の需要が高まり、それが整備されて、ハブ的交通構造から環状交通をあわせもった都市圏へと成長する。

大都市圏の環状交通について現状をみると、鉄道については、東京・山手線、大阪・環状線が古くから整備されている。名古屋圏についても、地下鉄の環状整備が進められていて、数年後には全通の予定である。しかし、高速道路・高規格道路による環状交通の整備については、大都市圏でも鉄道に比べて遅れているし、欧米に比べると大きく遅れをとっている。

わが国の環状高速道路網の整備が遅れた理由の第1として、高速道路の整備に

については、もともと欧米に比べて出発が遅かったということがある。日本の本格的な高速道路は、東京オリンピック直前に開通した名神高速道路が最初であり、戦前から着々と整備されてきた欧米とは比較にならない。第2に、高速道路整備のその後の展開において、大都市圏の環状道路網を重点的に整備することよりも、全国的な高速道路網を整備することが優先されたということがある。こうした理由により、大都市圏で、環状道路に対する需要が高いにもかかわらず整備が遅れることになった。

環状方向への移動による交流の促進は、都市機能を利用できる範囲を拡大させ、都市圏を拡大させる。卸売り、小売りの商業機能や各種サービス産業など、市内中心部に近い所に立地する産業の外縁部での立地が可能になり、それによって地域間競争も生まれるであろう。人の移動においても、都心部を経由することなく郊外から郊外へ直接移動できることの経済効果も大きい。また、都市内物流や通過交通がもたらしている混雑などの環境問題の改善など、都市の環境創造の観点からも要請される。

3.4.2 東海圏の環状道路

環状道路の役割や効果について具体的にみるために、愛知県、岐阜県、三重県、静岡県西部地域からなる東海圏の例を考えてみよう。東海圏、とりわけ名古屋圏の鉄道交通は、名古屋駅を中心に放射状に伸びていて、どこに行くのにも一旦名古屋駅に行き、そこで乗り換えて目的地に向かうというのが定型である。名古屋高速道路公社の運営する都市高速道路についても、中心部から東西南北の方向に伸びていて、郊外で東名名神高速道路、東海北陸自動車道、中央自動車道などにつながっている。このように、名古屋圏は、鉄道交通についても高速道路についても、都心部に行ってから目指す方向に向かうという典型的なハブ構造をもっている。また、車の保有率でも、日常生活における車依存でも典型的な車社会であり、大都市でありながら地方圏に共通の特徴を残している。

東海圏と北陸圏を含めた中部圏では、現在、高規格道路の整備が急速に進展し

つつある。北陸圏では、北陸圏の外環状道路となる中部縦貫自動車道の事業が実施されている。北陸圏と名古屋圏を結ぶ東海北陸自動車道は、名古屋市から岐阜県の北端まで開通しており、それによって東海圏と近畿圏及び近畿以西との間で人流に著しい変化が起きている。

名古屋圏と長野南部地方とは既に中央自動車道で結ばれており、また首都圏及び近畿圏とは東名名神高速道路で結ばれているが、これらの高速道路網を東海圏で受けとめるのが、東海圏の大環状道である東海環状自動車道であり、現在、事業を実施中である。また、その内側で名古屋市を市域圏に沿って囲むように整備されつつあるのが名古屋環状2号であり、北半分はすでに供用されている。そして名古屋市から東西に向かって第2東名名神高速道路が整備されつつある。

3.4.3 環状道路の経済効果

東海環状自動車道と名古屋環状2号及びそれらにアクセスする高速道路網は、東海圏あるいは名古屋圏の各地域への、圏域内外からのアクセスを格段に容易にするであろう。それによって、美濃、飛騨、尾張、三河、伊勢等の諸地域の一体化が実現し、長野県と東海地域、紀伊半島、大阪圏など日本の中央地域において新たな地域間の交流を生み出すであろう。

環状方向への移動による交流の促進は、都市機能を利用できる範囲を拡大させ、都市圏を拡大させる。卸売り、小売りの商業機能や各種サービス産業など、市内中心部に近い所に立地する産業の外縁部での立地が可能になり、都市圏域のなかでの地域間競争が生まれて地域全体を活性化することが考えられ、また同じ都市圏のなかでの地域の役割分担も考えられる。

東海圏の生活と産業を前提に、その効果を更に具体的に考えてみると、第1に、物流への効果がある。東海圏は、製造業を中心に発展してきた地域であり、これからも製造業を中心として、わが国の産業展開をリードすることが期待されている。物流環境の改善は、東海圏の製造業にとって国際競争力の向上のための必須の要件であり、環状道路の整備は物流の効率化を促しそれに貢献するであろう。

一方、東海圏においては、その立地の良さや名古屋港や中部国際空港の整備、名古屋圏を取り巻く高速交通網の整備によって、物流産業が主要なサービス産業に成長し、圏域全体がわが国の物流拠点として発展しうると考えるが、このことは製造業に特化した東海圏にとって、産業構成の多様化をはかり、強い経済構造を構築するうえで意味のあることである。伊勢湾一帯の港湾としては名古屋港の他に四日市港、衣浦港、三河港などの整備が進みつつあり、三河港は既に、わが国の自動車の輸入港の拠点になっているが、今後の発展のために、港湾本体やアクセスなどハードの整備とともに、ソフト面の整備が課題となっている。

第2に、圏内物流や現在の通過交通がもたらしている混雑、大気汚染などの環境問題の改善など、都市圏の環境改善への効果が期待される。都市内物流については、環状道路網の整備によって、周辺部に物流拠点を整備するなど、いろいろな工夫の余地が生まれる。特に、物流を東海圏の主要な産業として育てるとすれば、トラック輸送のもたらすであろう環境悪化をくい止めるための施策が同時に実施されなければならないが、環状道路の整備はそのための有力な施策である。

第3に、研究開発機能を向上させる効果である。高度に情報化された付加価値の高い製造業は、アジア諸国がもの作りで力をつけているなかで、日本が生き残ってゆく道であると考え、産業の高付加価値化には研究開発の推進が前提条件である。筑波研究学園都市や関西高等研究学園都市では、研究開発機能が地域に集中しているが、東海圏では、東海環状自動車道の路線沿線に各県の研究開発機能が分散して立地しつつある。研究開発地域は互に連携することによって力を発揮すると考えるが、各地に分散している研究開発機能の連携をどのように図るかが東海圏の課題であった。東海環状自動車道はそれを促す可能性を持っている。

また、研究開発地域が国際競争のなかで生き残るためには、都市的生活基盤とともに、情報交流基盤の整備が必要である。交流基盤については、国際空港へのアクセスが重要な条件であるが、東海環状自動車道は、東海圏の各研究開発地域から2005年に開港が予定されている中部国際空港への1時間以内でのアクセスを可能にする。

第4に、中部国際空港と名古屋港の競争力の向上効果である。中部国際空港が関西国際空港や成田空港などに対し競争力を発揮するためには、空港アクセスのよさは大切な要件であるが、環状道路網は、東海圏やそれ以外の地域からの中部国際空港へのアクセス手段として重要である。

港湾については、名古屋港をはじめ伊勢湾一帯の有力港湾は、コンテナ港湾として、国内だけでなく国際的にも激しい競争にさらされている。コンテナ港は規模の利益が著しく、荷物を集めることによって単価が下がるという傾向がある。中部圏で発生する国際コンテナ貨物は、現状では東西の港湾にも分散して輸送されているが、東海環状自動車道、名古屋環状2号などの整備は、名古屋港へのアクセスを改善することによって、中部地域一帯の港湾貨物を名古屋港に集めるのに貢献するであろう。

3.5 中核都市の公共交通

公共交通は、公営であると民営であるを問わず、全国的に停滞あるいは衰退傾向にある。特に地方圏では、私鉄の事業からの撤退や路線の縮小傾向が見られるが、大都市圏の近郊でも類似の動きがあり、公共交通の空白地帯も多くできてきている。

自家用車との競争が顕著になった1970年代と80年代には、公共交通の利用者の減少に対して、経営を維持するため料金の値上げを行い、それが更に利用者の逸走を招くという値上げと利用者の減少の悪循環がみられた。しかし、近年、地方都市圏におけるLRT（Light Railway Transit）の導入や路面電車の復活など、これまでの自家用車への依存の流れに変化の兆しがみられ、市民に間に公共交通を見直す機運ができてきているように感じる。このような動きの背景には、前述のように、交通弱者として公共交通の主たる対象者とされてきた高齢者が、人口の高齢化によって、行政による保護の対象者ではなく一般の地域住民として表舞台に登場してきたこと、地域の自然環境や地球環境への関心の高まりによって、地方都市でも深刻になっている自動車交通による排気ガス、騒音、渋滞などへの問

題意識が強くなってきたこと、郊外の大規模ショッピングモールなどの出現によって地方都市で深刻になっている中心市街地の衰退を克服し地域を魅力あるものにするについて市民意識が高まってきたこと、などがある。

地域交通の問題は、大都市圏と地方都市、その他市町村の間で大きく異なっているが、ここで主に念頭においているのは地方の中核都市である。岡山市、富山市、高松市、宇都宮市、金沢市など各地域の拠点になっている地域都市圏では、郊外に延びる鉄道路線に沿って街が形成されていることが多い。各地域都市圏は、地形や気候、陸路・港の整備、鉄道路線の敷設の歴史など、多くの要因が重なりあって現在の圏域へと発展してきたのであるが、鉄道路線は現在でも都市圏内の路線沿線の拠点形成に大きな影響力を持っている。

これら地方都市圏においても、公共交通離れは一般的に続いているが、鉄道利用について仔細にみると地域によっていくつかの異なった特徴があることがわかる。宮崎市や松山市、熊本市、金沢市など、いくつかの拠点都市では、による旅客輸送が1990年代に増加している。その背後には鉄道の高速化、運行本数の増加、相互直通運転の実施、駅施設の改良、新駅の設置、駐輪場や駅前広場、駅前バスターミナル、パークアンドライド施設、駅ビルの整備等々、地方鉄道の都市鉄道化のために、ソフトとハードについて改善努力がなされているということがある。こうした集客力を増すための施策が複合して実行されているところでは鉄道需要は喚起されており、自家用車の競争力の強さは不変であるが、鉄道離れに一定の効果を上げている。

路線バスについては、一般的に利用離れの傾向に変化は見られず、バス利用者は自家用車にシフトしていて、事業の採算性の悪化が進んでいる。しかし、地域都市圏が円形に発展していたり、一本の鉄道路線を挟んで帯状に広がっているような圏域では、バスは面的なネットワークを結ぶ主要な交通手段として利用されているし、専用路線設置などの走行環境の改善策やノンステップ・ワンステップバスの導入、バスターミナルの施設の改善など、ソフトとハードの両面について利用者の利便性の向上のための努力がおこなわれている都市圏域では、総じて

減少の度合いが小さいという傾向がある。

路面電車については、熊本市や長崎市など、90年代に輸送量が伸びている都市圏がある。これらの都市圏では、鉄道や路線バスと同じく、インフラやサービス、関連施設など、ソフトとハードの両面で改善が行われており、その効果で需要が増加したり、あるいは減少が食い止められていると考えられる。

公共交通を復権させる様々な試みは、地方都市圏における新たな展開の兆候として期待される。地方都市圏における公共交通についてのこうした流れがある一方で、ほとんどの地方自治体には、地域の交通を総合的に企画立案し、実行する組織が整っていないという問題がある。総合交通計画は、県レベルでも道路課などの業務の一部として扱われているのが通常であり、そのため、ある地方自治体の取り組みについての情報が、他の地方自治体に伝わらないといった問題があり、地域の交通政策の進展のネックになっている。

第4章 まとめー戦略的な社会資本整備の必要性ー

生活でも、産業でも、わが国の牽引役にならなければならない大都市圏の社会資本については、国際的なゲートウェイになる国際空港、国際港湾なども、ハード面だけでなく、使い勝手の良さや利用コストなどソフトの面で国際競争力をなくしているという問題がある。それが産業の国際競争力にも悪影響を及ぼしている。

1950年代半ばから80年代半ば頃までの高度成長期と安定成長期におけるわが国の社会資本整備の展開は、その間の国民所得を最大にし、地域格差を最小にするという目的からは、最適に近いパターンをたどってきたと思う。

しかし、80年代後半からの社会資本整備は、世上言われるように、理念のないバラマキであると批判されてもやむをえない側面がある。80年代後半の急激な円高による産業の空洞化の影響は、産業に厚みのない地方圏で特に深刻であった。それに加えて90年代のバブル崩壊による不況で、地方圏は財政と公共事業への依存を強めている。公共投資によって地域の雇用と所得をやっと維持しており、公共投資をばらまかなければ地域経済がもたない状況である。

その結果、新たな世紀に向けて、わが国の国民生活と産業活力のために、どのような社会資本をどこに整備すべきかといった真つ当な議論ができにくい状況になっている。

これからの社会資本整備は「地域住民の厚生最大化」を基本として実行されるべきであると考えられる。しかしながら、それに沿って社会資本整備を実行するための仕組みの整備はこれからの課題である。

第1に、地域住民の事業への参加環境の改善が求められる。公共投資は、それによって整備された社会資本で、住民の満足がいかにか高まったかで評価される。納税

者意識の高揚、環境問題や生活環境への関心の高まりなどによって、住民の社会資本整備への関心は高まっており、それを受け止める仕組みの整備が必要である。

第2は、これとは逆に「地域住民の失敗」とも呼べる事柄で、地域住民の厚生を尊重することによる資源配分の非効率性を防ぐ仕組みの必要性である。地域住民は事業の遠い将来への効果や社会資本整備の広域的な効果など、自分の関心の範囲を超えた事柄については考慮が及ばないかもしれない。こうした事柄については、それを補整する仕組みが必要である。

第3に、これと関係して広域的計画を立て、実行できる主体が確保されなければならない。空港や港湾などの大規模な社会資本については、規模の利益が著しい。適切な地理的エリアを定めて規模の利益が発揮できる施設を整備しないと、利用者コストも高くなってしまう。また、国家的な戦略として社会資本を整備するときにも、それを実行できる広域的な行政主体の役割が求められる。

第4に、社会資本を整備することの社会経済効果の評価システムの確立である。これまでも、公的にプロジェクトが計画されるときには、多くの場合、社会的費用便益分析が行われてはいた。しかしそれは各種のプロジェクトの長期的な社会経済的効果を比較して、どのプロジェクトを採用するのが望ましいかを判断する手段として使うには信頼性に問題があった。今後、評価の信頼性を高め、事業の環境影響評価などについても可能な限り数量化できるよう改善が図られなければならない。また、評価については、これまでのように財政当局や議会を説得するために行うというのではなく、地域住民に事業の地域社会や広域社会への意義を説明するために行うという意識を徹底すべきである。信頼性の高い評価の実行は、経済が成熟化し、税収の伸びの低下が予想されるなかで、経済資源の利用を効率化するためにも求められる。

第5に、社会資本の運用における使い勝手の良さや利用者コストの低減など、ソフトの整備の必要性である。昨今の社会資本の建設に対する批判のなかに、ハードの整備が先行していてソフトを改善することへの配慮が欠けているというものがある。実際、超大型コンテナ船に対応するための港湾施設が建設されても、使

い勝手が悪く利用コストが高いのでは、アジア諸国の港湾に比べて競争力が劣ることになる。ソフトの整備にハードの整備にも増して配慮がなされるのでなければ、既存施設の利用方法を改善するだけで十分であり、公共投資は無駄だという批判につながる。

第6に、上述の方式では、社会資本の建設運営に民間の資金やノウハウを利用することによって財政負担の軽減とより良いサービスが供給されることへの期待がある。しかし、PFI方式に限らず、免税債の発行による事業資金の調達とそれの購入による地域住民の事業への参画など、資金調達手段の多様化と事業主体のあり方を検討し、効率的な事業の遂行の方策を探ることは必要である。

現在、わが国では、公共投資の削減が検討されている。わが国の政府固定資本形成の対比は、99年度で5.7%である（一般政府の政府固定資本形成であり、特殊法人などの投資を含まない）。これに対し、欧米諸国では、アメリカ（3.4%）、イギリス（2.1%）、イタリア（1.3%）、ドイツ（2.5%）、フランス（2.9%）、カナダ（2.3%）などであり、わが国の公共投資は経済規模に比べ、突出して高い水準にある。その理由としては、わが国の社会資本整備が欧米に比べ遅れて出発したということや、整備コストの高さなどが背景にある。公共投資をこれら欧米諸国の水準にまで削減することが検討されている背景には、90年代に顕著になった国と地方自治体の財政悪化とそれらを再建することが急務になっているということがある。

新規投資と同時に、既存の社会資本が荒廃しないよう、それらの維持更新をどのように図っていくかも今後の大きな課題である。公共投資が2008年まで今の計画で年率2%で伸びるとし、2008年以降、実質伸び率をゼロ%としたても、維持補修費用と更新費用の合計の{公的固定資本形成+維持補修費}に占める割合は、2020年度には2000年度の20%から52.4%に増加すると推定されている。このことは同じ投資額を確保しても、新たな社会資本の構築は減少せざるをえないということを意味する。そのため、既存の社会資本を有効に活用することによって機能の確保をはかったり、維持更新費の節約を取り込んだ

新規投資計画などが求められている。

地方分権が進み、公共投資への政府のコントロールが及ばなくなるにつれて、短期的な景気浮揚の手段として公共投資に期待することは、今後次第に難しくなるであろう。公共投資は、1～2年の国民所得への効果（乗数効果）で評価するのではなく、将来のための社会経済基盤の構築という視点からなされるべきであると考えらる。

表 2-1 地域の人口

(東海4県[県別、総額]、関東4都県、関西6府県[県別、総額]、総数、全国比)

地域の人口(総数)		単位:人			
都道府県	1988	1991	1994	1997	
埼玉	6,194,684	6,485,715	6,703,273	6,852,117	
千葉	5,402,854	5,617,182	5,767,083	5,852,199	
東京	11,898,526	11,893,607	11,796,131	11,808,173	
神奈川	7,793,935	8,049,843	8,207,184	8,325,317	
関東4都県総計	31,289,999	32,046,347	32,473,671	32,837,806	
静岡	3,638,846	3,687,178	3,728,664	3,759,511	
岐阜	2,051,239	2,073,168	2,094,634	2,111,254	
愛知	6,606,342	6,729,125	6,838,659	6,932,108	
三重	1,771,876	1,803,103	1,832,621	1,855,400	
東海4県総計	14,068,303	14,292,574	14,494,578	14,658,273	
滋賀	1,190,897	1,235,355	1,273,337	1,310,577	
京都	2,604,004	2,608,170	2,622,006	2,631,498	
大阪	8,747,972	8,749,868	8,758,835	8,801,878	
兵庫	5,343,819	5,425,508	5,469,360	5,432,758	
奈良	1,347,261	1,388,459	1,420,232	1,444,134	
和歌山	1,075,716	1,075,653	1,079,620	1,078,098	
関西6府県総計	20,309,669	20,483,013	20,623,390	20,698,943	
全国計	122,770,102	124,101,248	125,265,074	126,166,019	

地域の人口(全国比)		単位:%			
都道府県	1988	1991	1994	1997	
埼玉	5.05	5.23	5.35	5.43	
千葉	4.40	4.53	4.60	4.64	
東京	9.69	9.58	9.42	9.36	
神奈川	6.35	6.49	6.55	6.60	
関東4都県	25.49	25.82	25.92	26.03	
静岡	2.96	2.97	2.98	2.98	
岐阜	1.67	1.67	1.67	1.67	
愛知	5.38	5.42	5.46	5.49	
三重	1.44	1.45	1.46	1.47	
東海4県	11.46	11.52	11.57	11.62	
滋賀	0.97	1.00	1.02	1.04	
京都	2.12	2.10	2.09	2.09	
大阪	7.13	7.05	6.99	6.98	
兵庫	4.35	4.37	4.37	4.31	
奈良	1.10	1.12	1.13	1.14	
和歌山	0.88	0.87	0.86	0.85	
関西6府県	16.54	16.51	16.46	16.41	

出所:県民経済計算年報

表2-2 ブロック別総生産

(東海4県[県別、総額]、関東4都県、関西6府県[県別、総額]、総数、全国比)

県内総生産(総額)		単位:円			
都道府県	1988	1991	1994	1997	
埼玉	15,456,126	18,033,928	18,261,659	19,177,362	
千葉	14,355,877	17,143,441	17,260,885	16,982,004	
東京	75,558,049	82,951,824	78,973,654	82,753,507	
神奈川	24,674,413	28,428,272	28,089,511	28,994,476	
関東4都県総計	130,044,465	146,557,465	142,585,709	147,907,349	
静岡	12,471,272	13,975,648	14,117,768	14,694,373	
岐阜	5,811,933	6,495,891	6,553,638	6,890,758	
愛知	26,435,436	30,958,622	30,090,992	31,956,308	
三重	5,204,708	5,958,415	5,924,830	6,303,509	
東海4県総計	49,923,349	57,388,576	56,687,228	59,844,948	
滋賀	4,311,415	5,179,000	5,169,426	5,591,202	
京都	8,194,446	9,032,625	9,168,104	9,170,816	
大阪	32,939,947	37,811,338	37,376,080	39,069,476	
兵庫	16,553,361	18,573,342	18,066,420	19,520,182	
奈良	2,895,292	3,213,423	3,392,179	3,539,649	
和歌山	2,669,830	2,830,223	2,872,717	3,078,918	
関西6府県総計	67,564,291	76,639,951	76,044,926	79,970,243	
全国計	406,827,561	458,472,769	460,541,908	483,509,673	

県内総生産(全国比)		単位:%			
都道府県	1988	1991	1994	1997	
埼玉	3.80	3.93	3.97	3.97	
千葉	3.53	3.74	3.75	3.51	
東京	18.57	18.09	17.15	17.12	
神奈川	6.07	6.20	6.10	6.00	
関東4都県総計	31.97	31.97	30.96	30.59	
静岡	3.07	3.05	3.07	3.04	
岐阜	1.43	1.42	1.42	1.43	
愛知	6.50	6.75	6.53	6.61	
三重	1.28	1.30	1.29	1.30	
東海4県総計	12.27	12.52	12.31	12.38	
滋賀	1.06	1.13	1.12	1.16	
京都	2.01	1.97	1.99	1.90	
大阪	8.10	8.25	8.12	8.08	
兵庫	4.07	4.05	3.92	4.04	
奈良	0.71	0.70	0.74	0.73	
和歌山	0.66	0.62	0.62	0.64	
関西6府県総計	16.61	16.72	16.51	16.54	

表 2-3 地域所得

(東海 4 県 [県別、総額]、関東 4 都県、関西 6 府県 [県別、総額]、総数、全国比)

県民所得		単位:円			
都道府県	1988	1991	1994	1997	
埼玉	16,533,909	20,674,113	22,471,240	23,463,767	
千葉	13,931,898	18,382,670	19,090,150	19,718,446	
東京	46,034,668	51,926,804	49,867,453	51,233,658	
神奈川	21,715,463	27,016,967	27,509,255	28,688,185	
関東 4 都県総計	98,215,938	118,000,554	118,938,098	123,104,056	
静岡	9,527,908	11,296,904	11,266,245	11,749,512	
岐阜	5,032,116	6,022,351	6,116,216	6,342,926	
愛知	19,939,968	24,312,684	24,179,172	25,450,655	
三重	4,286,113	5,267,584	5,356,350	5,462,670	
東海 4 県総計	38,786,105	46,899,523	46,917,983	49,005,763	
滋賀	3,332,754	3,917,864	4,182,079	4,494,407	
京都	6,615,651	7,676,067	7,944,260	8,182,426	
大阪	25,542,970	30,838,490	29,353,325	29,926,893	
兵庫	13,345,945	15,887,909	15,644,962	17,099,998	
奈良	2,931,228	3,565,279	3,722,128	3,939,325	
和歌山	2,096,564	2,526,428	2,642,730	2,825,202	
関西 6 府県総計	53,865,112	64,412,037	63,489,484	66,468,251	
全国総計	317383183	378059382	385939491	402495215	

出所: 県民経済計算年報

1人当たり県民所得		単位:千円			
都道府県	1988	1991	1994	1997	
埼玉	2,669	3,188	3,352	3,424	
千葉	2,579	3,273	3,310	3,369	
東京	3,869	4,366	4,227	4,339	
神奈川	2,786	3,356	3,352	3,446	
関東 4 都県平均	2,976	3,546	3,560	3,645	
静岡	2,618	3,064	3,022	3,125	
岐阜	2,453	2,905	2,920	3,004	
愛知	3,018	3,613	3,536	3,671	
三重	2,419	2,921	2,923	2,944	
東海 4 県平均	2,627	3,126	3,100	3,186	
滋賀	2,799	3,171	3,284	3,429	
京都	2,541	2,943	3,030	3,109	
大阪	2,920	3,524	3,351	3,400	
兵庫	2,497	2,928	2,860	3,148	
奈良	2,176	2,568	2,621	2,728	
和歌山	1,949	2,349	2,448	2,621	
関西 6 府県平均	2,480	2,914	2,932	3,073	
全国平均	2,585	3,046	3,081	3,190	

出所: 県民経済計算年報

表 2-4 産業構成（一次、二次、三次産業の生産額構成比、ブロック別総生産、東海 4 県 [県別、総額]、関東 4 都県、関西 6 府県 [県別、総額]、総数、全国比 / 平成 3 年度・6 年度・9 年度)

平成 3 年度

3 圏比較 (単位: 円)						構成比率 (%)		
経済圏		小計 (含 帰属利子)	第一次産業	第二次産業	第三次産業	第一次産業	第二次産業	第三次産業
関東 4 都県	埼玉	19,438,064	177,674	8,039,011	11,221,379	0.91	41.36	57.73
	千葉	17,866,887	366,866	6,353,232	11,146,789	2.05	35.56	62.39
	東京	94,159,681	73,875	24,211,865	69,873,941	0.08	25.71	74.21
	神奈川	30,056,415	89,706	13,024,931	16,941,779	0.30	43.33	56.37
小計		161,521,047	708,121	51,629,039	109,183,888	0.44	31.96	67.60
東海 4 県	静岡	14,748,564	278,856	6,900,233	7,569,475	1.89	46.79	51.32
	岐阜	6,923,159	117,589	2,865,496	3,940,076	1.70	41.39	56.91
	愛知	32,801,429	284,755	15,223,687	17,292,988	0.87	46.41	52.72
	三重	6,265,289	182,530	2,698,483	3,384,276	2.91	43.07	54.02
小計		60,738,441	863,730	27,687,899	32,186,815	1.42	45.59	52.99
関西 6 府県	滋賀	5,414,297	67,205	3,194,405	2,152,687	1.24	59.00	39.76
	京都	9,777,607	63,795	3,330,279	6,383,535	0.65	34.06	65.29
	大阪	41,321,514	47,618	12,437,910	28,835,988	0.12	30.10	69.78
	兵庫	20,002,801	186,862	8,206,212	11,609,727	0.93	41.03	58.04
	奈良	3,418,618	63,211	1,310,874	2,044,535	1.85	38.35	59.81
	和歌山	3,132,721	173,098	1,174,513	1,785,110	5.53	37.49	56.98
小計		83,067,558	173,098	29,654,193	52,811,582	0.21	35.70	63.58
全県計		527,404,248	7,432,848	166,308,266	353,663,135	1.41	31.53	67.06

平成 6 年度

3 圏比較 (単位: 円)						構成比率 (%)		
経済圏		小計 (含 帰属利子)	第一次産業	第二次産業	第三次産業	第一次産業	第二次産業	第三次産業
関東 4 都県	埼玉	20,226,356	169,485	7,375,760	12,681,111	0.84	36.47	62.70
	千葉	18,657,150	373,866	6,170,183	12,113,101	2.00	33.07	64.92
	東京	89,821,725	62,635	21,668,289	68,090,801	0.07	24.12	75.81
	神奈川	30,063,537	86,805	11,404,641	18,572,090	0.29	37.94	61.78
小計		158,768,768	692,791	46,618,873	111,457,103	0.44	29.36	70.20
東海 4 県	静岡	14,855,636	263,346	6,399,886	8,192,404	1.77	43.08	55.15
	岐阜	7,198,784	117,333	2,721,058	4,360,393	1.63	37.80	60.57
	愛知	32,131,300	269,888	13,270,449	18,590,963	0.84	41.30	57.86
	三重	6,365,390	185,962	2,692,904	3,486,524	2.92	42.31	54.77
小計		60,551,110	836,529	25,084,297	34,630,284	1.38	41.43	57.19
関西 6 府県	滋賀	5,497,829	64,274	2,939,856	2,493,699	1.17	53.47	45.36
	京都	10,122,502	67,825	3,165,442	6,889,235	0.67	31.27	68.06
	大阪	40,849,582	42,612	10,770,610	30,036,360	0.10	26.37	73.53
	兵庫	19,813,522	181,431	7,483,250	12,148,841	0.92	37.77	61.32
	奈良	3,677,777	62,289	1,248,298	2,367,190	1.69	33.94	64.36
	和歌山	3,325,374	154,740	1,206,336	1,964,298	4.65	36.28	59.07
小計		83,286,586	573,171	26,813,792	55,899,623	0.69	32.19	67.12
全県計		503,863,491	8,629,349	165,026,589	330,207,551	1.71	32.75	65.54

表 2-4 (続き)

平成9年度

3圏比較(単位:円)		構成比率(%)						
経済圏		小計(含 帰属利子)	第一次産業	第二次産業	第三次産業	第一次産業	第二次産業	第三次産業
関東4都県	埼玉	21,156,962	136,972	7,257,814	13,762,176	0.65	34.30	65.05
	千葉	19,074,621	330,753	5,842,892	12,900,976	1.73	30.63	67.63
	東京	92,200,836	53,769	20,911,236	71,235,831	0.06	22.68	77.26
	神奈川	31,200,736	76,984	10,901,030	20,222,723	0.25	34.94	64.81
小計		163,633,155	598,478	44,912,972	118,121,706	0.37	27.45	72.19
東海4県	静岡	15,459,318	230,988	6,554,753	8,673,577	1.49	42.40	56.11
	岐阜	7,595,227	102,207	2,719,408	4,773,612	1.35	35.80	62.85
	愛知	34,079,247	259,005	14,262,000	19,558,240	0.76	41.85	57.39
	三重	6,614,946	169,309	2,728,966	3,716,671	2.56	41.25	56.19
小計		63,748,738	761,509	26,265,127	36,722,100	1.19	41.20	57.60
関西6府県	滋賀	5,933,328	57,036	3,113,704	2,762,588	0.96	52.48	46.56
	京都	10,328,263	60,867	3,034,999	7,232,397	0.59	29.39	70.03
	大阪	42,430,982	34,074	10,485,602	31,911,305	0.08	24.71	75.21
	兵庫	21,842,793	156,991	8,429,273	13,256,529	0.72	38.59	60.69
	奈良	3,903,170	50,411	1,225,778	2,626,982	1.29	31.40	67.30
	和歌山	3,447,738	12,163	1,265,880	2,089,695	0.35	36.72	60.61
小計		87,916,274	481,542	27,555,236	59,879,496	0.55	31.34	68.11
全県計		527,404,248	7,432,848	166,308,266	353,663,135	1.41	31.53	67.06

出所：平成12年度版県民経済計算年報

表 2-5 第二次産業の生産額（工業出荷額、工業付加価値額、東海4県[県別、総額]、関東4都県、関西6府県[県別、総額]、総数、全国比）

第二次産業の生産額

	工業出荷額(万円)			工業付加価値額(万円)		
	92	95	98	92	95	98
埼玉	1,673,499,389	1,520,534,842	1,470,011,462	688,530,928	632,773,557	604,911,298
千葉	1,213,524,601	1,159,487,486	1,176,220,590	487,839,897	486,284,954	468,645,715
東京	2,193,350,920	1,967,915,521	1,943,243,679	965,481,646	876,201,528	863,612,557
神奈川	2,710,216,480	2,414,381,481	2,297,932,033	1,076,706,160	999,650,216	870,395,955
関東4都県	7,790,591,390	7,062,319,330	6,887,407,764	3,218,558,631	2,994,910,255	2,807,565,525
岐阜	578,556,910	516,095,123	519,030,903	251,699,878	228,419,694	224,698,532
静岡	1,681,054,673	1,616,295,359	1,634,188,616	667,393,557	666,955,238	674,773,472
愛知	3,809,682,480	3,364,133,233	3,494,827,213	1,338,811,664	1,237,098,881	1,287,419,688
三重	758,316,206	722,344,424	767,892,596	292,902,148	301,671,579	302,756,190
東海4県	6,827,610,269	6,218,868,139	6,415,939,328	2,550,807,247	2,434,145,392	2,489,647,882
滋賀	642,955,712	609,757,722	617,955,787	297,735,246	280,483,856	270,213,748
京都	654,512,712	601,429,031	581,650,326	275,412,850	263,569,733	253,979,071
大阪	2,426,764,949	2,088,866,447	1,956,693,763	1,045,037,220	902,150,826	845,332,446
兵庫	1,577,082,946	1,440,339,130	1,439,439,383	685,834,627	652,895,843	617,601,602
奈良	252,860,147	253,189,951	245,698,180	107,486,729	105,848,985	96,307,789
和歌山	240,481,180	225,600,845	223,464,170	85,340,990	91,825,590	91,759,665
関西6府県	5,794,657,646	5,219,183,126	5,064,901,609	2,496,847,662	2,296,774,833	2,175,194,321
全国計	32,951,427,289	30,602,955,890	29,287,999,184	13,309,401,185	12,759,470,360	12,464,657,151

第二次産業の生産額全国比

	工業出荷額(%)			工業付加価値額(%)		
	92	95	98	92	95	98
埼玉	5.08	4.97	5.02	5.17	4.96	4.85
千葉	3.68	3.79	4.02	3.67	3.81	3.76
東京	6.66	6.43	6.63	7.25	6.87	6.93
神奈川	8.22	7.89	7.85	8.09	7.83	6.98
関東4都県	23.64	23.08	23.52	24.18	23.47	22.52
岐阜	1.76	1.69	1.77	1.89	1.79	1.80
静岡	5.10	5.28	5.58	5.01	5.23	5.41
愛知	11.56	10.99	11.93	10.06	9.70	10.33
三重	2.30	2.36	2.62	2.20	2.36	2.43
東海4県	20.72	20.32	21.91	19.17	19.08	19.97
滋賀	1.95	1.99	2.11	2.24	2.20	2.17
京都	1.99	1.97	1.99	2.07	2.07	2.04
大阪	7.36	6.83	6.68	7.85	7.07	6.78
兵庫	4.79	4.71	4.91	5.15	5.12	4.95
奈良	0.77	0.83	0.84	0.81	0.83	0.77
和歌山	0.73	0.74	0.76	0.64	0.72	0.74
関西6府県	17.59	17.05	17.29	18.76	18.00	17.45

出所:工業統計表

表 2-6 航空機の対全国生産シェア

輸送用機械器具（航空・自動車・鉄道車両・自転車・船舶）製造額

単位：百万円

	1991年			1994年			1997年		
	製造品 出荷額 (百万円)	付加価値 額 (百万円)	付加価値 生産性 (千円)	製造品 出荷額 (百万円)	付加価値 額 (百万円)	付加価値 生産性 (千円)	製造品 出荷額 (百万円)	付加価値 額 (百万円)	付加価値 生産性 (千円)
埼玉	2,899,732	638,009	10,166	2,214,933	566,450	10,241	2,318,221	473,836	8,907
千葉	169,422	44,039	6,380	175,433	105,598	15,495	178,158	63,183	10,725
東京	2,156,462	655,341	16,867	1,653,403	475,343	13,180	1,714,614	570,672	16,371
神奈川	6,377,167	1,748,624	15,028	5,130,094	1,290,451	12,631	5,054,135	1,379,100	15,670
関東4都県 総計	11,602,783	3,086,013		9,173,863	2,437,842		9,265,128	2,486,791	
岐阜	668,076	227,026	10,269	562,002	185,924	9,265	600,593	205,107	10,228
静岡	3,678,079	953,882	10,893	3,497,714	890,947	10,080	3,974,648	1,190,376	13,615
愛知	15,722,210	3,781,102	16,403	14,576,268	3,258,858	14,583	15,735,175	4,074,020	18,153
三重	1,060,690	520,609	15,709	1,733,153	541,689	16,743	2,188,937	716,502	22,112
東海4県 総計	21,129,055	5,482,619		20,369,137	4,877,418		22,499,353	6,186,005	
滋賀	529,981	146,570	17,770	480,519	149,914	20,374	681,624	249,552	32,896
京都	827,985	218,942	15,561	803,192	233,968	17,826	889,267	256,802	20,485
大阪	1,138,531	391,142	11,698	1,036,728	372,716	11,966	938,637	281,016	9,963
兵庫	998,119	344,912	11,703	956,538	336,865	12,392	1,059,175	382,656	13,151
奈良	75,951	24,413	9,160	74,491	27,290	10,614	74,327	32,209	11,819
和歌山	14,416	8,808	11,424	10,553	5,218	9,138	14,732	6,561	8,831
関西6府県 総計	3,584,983	1,134,787		3,362,021	1,125,971		3,657,762	1,208,796	
全国	48,959,659	12,647,144	12,859	44,651,783	11,626,164	12,403	47,448,141	13,514,632	14,899

輸送用機械器具（航空・自動車・鉄道車両・自転車・船舶）製造 全国比シェア 単位：%

	1991年			1994年			1997年		
	製造品 出荷額	付加価値 額	付加価値 生産性	製造品 出荷額	付加価値 額	付加価値 生産性	製造品 出荷額	付加価値 額	付加価値 生産性
埼玉	5.92	5.04	79.06	4.96	4.87	82.57	4.89	3.51	59.78
千葉	0.35	0.35	49.62	0.39	0.91	124.93	0.38	0.47	71.98
東京	4.40	5.18	131.17	3.70	4.09	106.26	3.61	4.22	109.88
神奈川	13.03	13.83	116.87	11.49	11.10	101.84	10.65	10.20	105.17
関東4都県 総計	23.70	24.40		20.55	20.97		19.53	18.40	
岐阜	1.36	1.80	79.86	1.26	1.60	74.70	1.27	1.52	68.65
静岡	7.51	7.54	84.71	7.83	7.66	81.27	8.38	8.81	91.38
愛知	32.11	29.90	127.56	32.64	28.03	117.58	33.16	30.15	121.84
三重	2.17	4.12	122.16	3.88	4.66	134.99	4.61	5.30	148.41
東海4県 総計	43.16	43.35		45.62	41.95		47.42	45.77	
滋賀	1.08	1.16	138.19	1.08	1.29	164.27	1.44	1.85	220.79
京都	1.69	1.73	121.01	1.80	2.01	143.72	1.87	1.90	137.49
大阪	2.33	3.09	90.97	2.32	3.21	96.48	1.98	2.08	66.87
兵庫	2.04	2.73	91.01	2.14	2.90	99.91	2.23	2.83	88.27
奈良	0.16	0.19	71.23	0.17	0.23	85.58	0.16	0.24	79.33
和歌山	0.03	0.07	88.84	0.02	0.04	73.68	0.03	0.05	59.27
関西6府県 総計	7.32	8.97		7.53	9.68		7.71	8.94	
全国			100			100			100

出所：工業統計表（工業地区編）

表 2-7 東海地域の経済成長率（東海4県、全国比、関東、関西）

単位：%

成長率

地域別	1987-1992	1992-1997
関東4県	9.3	4.0
東海4県	12.2	6.9
関西6県	13.4	4.4
愛知県	12.6	7.4

成長率(5年間の年平均成長率)

地域別	1987-1992	1992-1997
関東4県	3.6	0.6
東海4県	3.9	1.3
関西6県	4.2	0.8
愛知県	4.1	1.3

出所：県民経済計算年報

表 2-8 失業率の推移（東海 4 県、全国比、近畿、東京）

	1991	1994	1997
全国平均	2.20%	2.90%	3.40%
北海道	3.80%	3.20%	3.80%
東北	2.00%	2.50%	2.90%
南関東	2.20%	3.30%	3.80%
北関東・甲信	1.50%	2.00%	2.50%
北陸	1.30%	1.90%	2.60%
東海	1.50%	2.50%	2.70%
近畿	2.50%	3.50%	4.00%
中国	1.70%	2.20%	2.70%
四国	2.30%	2.80%	3.20%
九州	2.70%	3.10%	3.80%

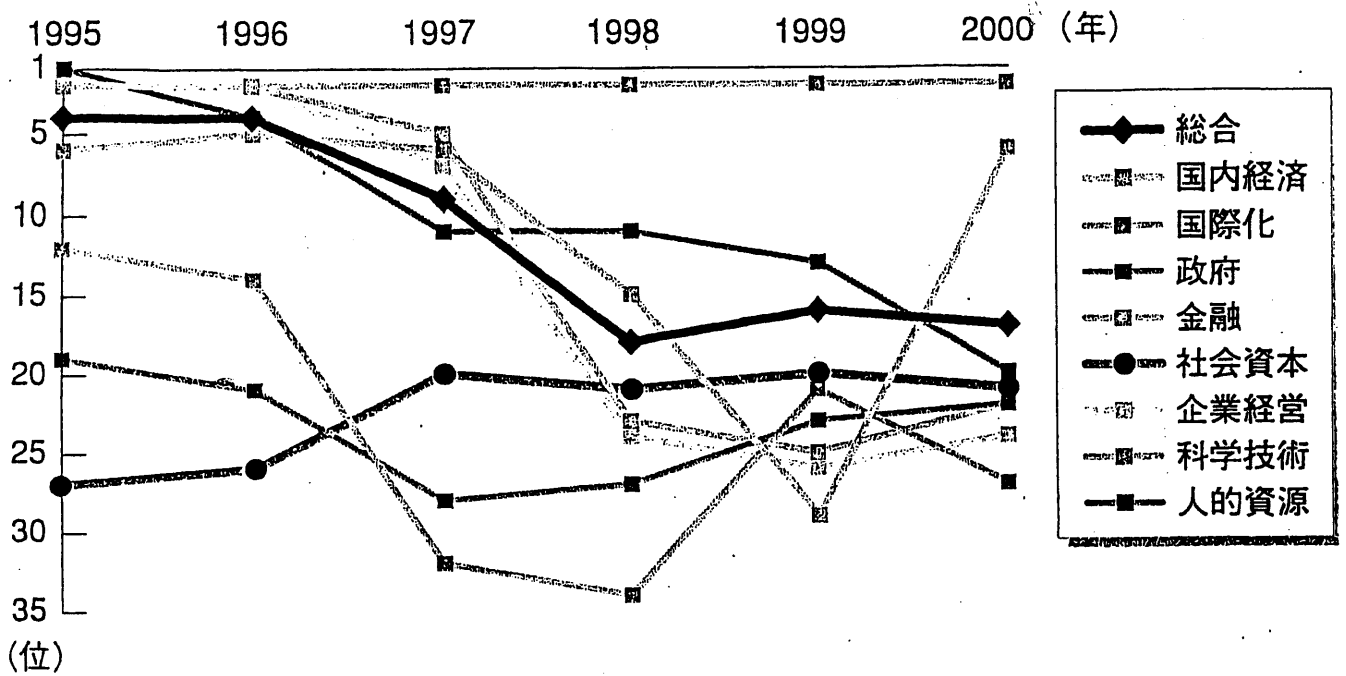
出所：総務庁統計局 『労働力調査』

表 2-9 財政依存（東海 4 県、全国比、既存）

県内総支出に占める地方普通会計歳出の割合 (%)				県内総支出に占める地方債の割合 (%)			
	1991 年	1994 年	1997 年		1991 年	1994 年	1997 年
埼玉	7.40	8.42	8.63	埼玉	0.43	1.31	1.21
千葉	7.87	8.35	8.38	千葉	0.64	1.13	1.27
東京	7.85	8.10	7.51	東京	0.07	1.13	0.67
神奈川	5.66	6.38	5.80	神奈川	0.23	1.14	0.78
関東 4 都県平均	7.20	7.81	7.58	関東 4 都県平均	0.34	1.18	0.98
岐阜	10.14	11.57	11.43	岐阜	0.45	1.71	1.57
静岡	7.56	8.78	8.65	静岡	0.54	1.47	1.43
愛知	5.90	6.84	6.62	愛知	0.13	0.96	0.99
三重	10.40	11.88	12.06	三重	0.52	1.47	1.62
東海 4 県平均	8.50	9.77	9.69	東海 4 県平均	0.41	1.40	1.40
滋賀	9.34	11.14	10.57	滋賀	0.45	1.65	1.62
京都	8.27	8.74	8.56	京都	0.19	1.17	1.23
大阪	5.88	6.54	5.96	大阪	0.29	1.11	0.96
兵庫	7.92	10.12	9.82	兵庫	0.34	1.37	1.47
奈良	14.59	15.11	14.49	奈良	0.89	2.42	2.42
和歌山	16.07	17.75	17.54	和歌山	0.58	2.45	2.60
関西 6 府県平均	10.34	12.38	11.95	関西 6 府県平均	0.46	1.84	1.86
全国平均	12.98	14.05	13.89	全国平均	0.51	2.00	2.18

出所：地方財政統計年報、県民経済計算年報

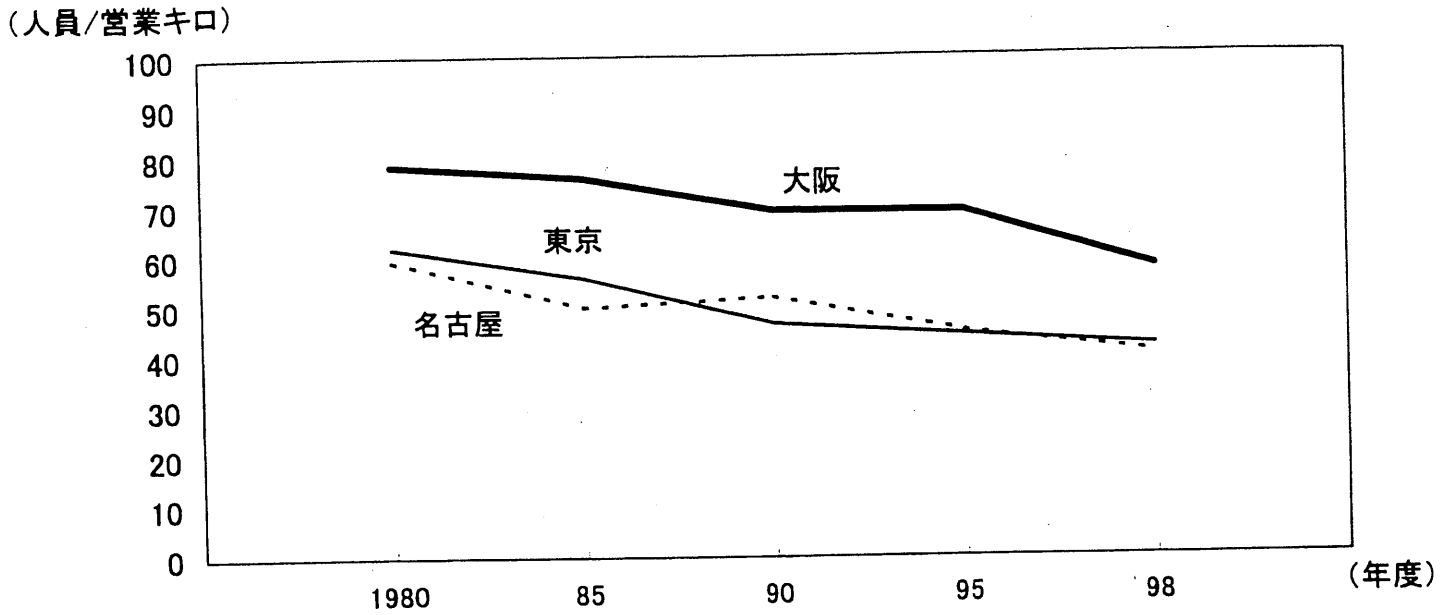
図 3-1 IMD による我が国の国際競争力の推移



出典：「平成 12 年版 国土建設の現況」（建設省）（IMD “THE WORLD COMPETITIVENESS YEARBOOK” より）

（※ IMD：国際経営開発研究所）

図3-2 営業あたり人員数（公営地下鉄）



営業キロあたり人員数(公営地下鉄)

出典) 運輸省鉄道局『民鉄統計年報』(1980,1985),『鉄道統計年報』(1990,1995,1998)

			1975年度	1980年度	1985年度	1990年度	1995年度	1998年度
			%	%	%	%	%	%
東京都区部	鉄道	地下鉄	17.9	20.1	21.6	22.6	21.2	20.9
		JR・私鉄	52.0	50.1	51.1	49.8	51.9	51.9
		計	69.9	70.2	72.7	72.4	73.1	72.8
	路面交通	バス	9.2	7.8	6.4	5.4	5.3	5.0
		自家用乗用車	15.2	15.5	14.9	17.5	17.5	18.1
名古屋市	鉄道	地下鉄	11.7	11.8	11.8	10.5	10.1	9.8
		JR・私鉄	22.0	16.5	16.5	15.2	13.8	12.9
		計	31.7	28.3	28.3	25.7	24.0	22.7
	路面交通	バス	15.4	10.5	8.4	6.8	6.0	5.5
		自家用乗用車	47.9	56.8	59.2	64.2	67.6	69.7
大阪市	鉄道	地下鉄	20.4	18.8	19.2	19.4	18.5	19.0
		JR・私鉄	48.2	45.5	45.5	41.2	41.4	41.8
		計	68.6	64.3	64.7	60.6	60.0	60.8
	路面交通	バス	5.6	3.9	3.6	3.3	3.2	3.2
		自家用乗用車	20.1	26	26.7	31.9	33.4	32.9

出典)『都市交通年報』(1999年度)。

注)バスには、公営と民営の両方を含む。

1970-1985年度におけるJRは、国鉄のことを指す。

表中の交通手段の他に、クシー・ハイヤーと路面電車がある。各都市について、機関別割合の和が100%に満たない割合がそれらにの負担率に相当する。

表3-3 市内交通機関別割合

表 3-4 公営地下鉄事業の経営状況

	総 計	東京都	名古屋市	大阪市
	億円	億円	億円	億円
総収益	4974.9	961.0	831.1	1712.8
經常収益	4848.5	956.2	735.2	1691.2
營業収益	4543.0	859.1	699.8	1634.7
(料金収入)	4297.2	828.3	659.2	1552.3
国庫(県)補助	68.2	7.2	17.7	5.4
他会計補助金	158.3	58.9	14.4	24.8
特別利益	126.4	4.8	95.8	21.6
総費用	6509.7	1183.9	1030.1	1884.4
經常費用	6507.9	1183.9	1030.1	1884.4
營業費用	4661.8	876.1	661.5	1463.5
支払利息	1984.3	293.5	367.1	385.9
特別損失	1.8	-	-	-
經常損失	1659.4	227.7	294.9	193.2
累積欠損金	18398.5	4429.2	3323.6	1842.4

出典) 『地方公営企業年鑑』 (1998年)

注) 營業費には、線路保存費、電路保存費、車両保存費、運転費、運輸管理費、
旅客誘致費、厚生福利施設費、減価償却費、一般管理費を含む。

営団地下鉄は含まない。經常収益と經常費用の内訳は、主なものだけを取り出した。

表 3-5 職員一人あたり輸送人員×走行キロ (1000 人キロ)

	1975	80	85	90	95	99
東京	417.7	577.1	725.4	987.2	1,055.1	1,046.0
名古屋	459.2	576.4	639.9	605.5	687.6	755.8
大阪	519.0	550.5	607.9	764.0	750.7	817.0

表 3-6 公営地下鉄と私鉄の比較 (1998 年度)

	関東私鉄大手 8 社	東京公営地下鉄	名古屋鉄道
職員一人当たり輸送人員 *走行キロ(1000人キロ)	2,235.9 (2,298.4)	992.2 (1,023.0)	1,660.8 (1,576.2)
職員一人当たり人件費 (1000円)	9,231.7 (8,228.2)	9,724.3 (9,353.3)	8,198.3 (6,134.8)
営業費に占める人件費の割合 (%)	42.9 (59.2)	42.3 (69.5)	42.0 (53.1)
営業費に占める支払利息の割合 (%)	12.4 (10.7)	24.8 (34.0)	8.0 (10.6)
	名古屋市営地下鉄	関西私鉄大手 5 社	大阪市営地下鉄
	766.5 (624.9)	1,445.0 (1,660.6)	817.0 (775.4)
	9,702.2 (9,023.5)	8,826.8 (7,595.6)	10,722.5 (10,421.7)
	41.7 (75.0)	42.0 (58.3)	45.1 (78.3)
	35.6 (39.6)	7.6 (9.6)	20.5 (24.4)

出典)

運輸省鉄道局『鉄道統計年報 1998 年度版』、

大蔵省印刷局『有価証券報告書 1998 年度』

地方公営企業経営研究会『地方公営企業年鑑 1998 年度』

注)「総費用に占める支払利息の割合」の項目は有価証券報告書から採用した。関東私鉄大手 8 社については、東武鉄道を、関西私鉄大手 5 社については近畿日本鉄道をそれぞれの代表として採用した。() 内伸す宇治は 1992 年度のものである。

表 3-7 地下鉄建設費の伸び率

(年度)	地下鉄1キロあたり建設費 (1966-1970年=100)	(年度)	消費者物価指数 (1970年=100)
1966-1970	100.00	1970	100.00
1971-1975	112.08	1975	172.56
1976-1980	306.71	1980	236.28
1981-1985	419.69	1985	267.68
1985-1990	531.54	1990	287.50
1991-1995	541.16	1995	304.57
1996-1999	607.83	1999	311.59

表 3-8 地下鉄への補助 (1999 年度) (単位 100 万円)

	国	市	県	計
建設費補助計	9472	22118	—	31590
建設費補助金	9472	8379	—	
出資金		13739	—	
運営費補助計	699	10903	840	12442
特例償元金償還補助金	—	9445	—	
特例償利子補助金	629	632	—	
高齢者等駅施設整備費補助金	70	85	—	
輸送力増強等施設整備費補助金	—	15	—	
経営基盤安定化補助金	—	462	—	
基礎年金拠出金公的負担経費補助金	—	264	—	
身体障害者施設整備費補助金	—	—	—	
事業補助金	—	—	840	
総計	10171	33021	840	44032

出典) 名古屋市交通局『交通事業の現況と課題』(2000年)

注) 名古屋市営地下鉄の事例