

クロスセクター効果と高度資本主義社会

小池淳司（神戸大学大学院・工学研究科長）

短期的成果主義が日本を滅ぼす

資本主義とは

- ①物理的生産手段の私有
- ②私的利益と私的損失責任
- ③民間銀行による決済手段(銀行手形あるいは貯金)の創造

を有する産業社会

ジョゼフ・アイロス・シュンペーター

見えざる手 アダム・スミス

厚生経済学の基本定理

アダム・スミス：『道徳感情論』の冒頭第一部第一篇で

「人間がどんなに利己的なものと想定されうるにしても、明らかにかれの本性のなかには、いくつかの原理があって、それらは、かれに他の人びとの運不運に関心をもたせ、かれらの幸福を、それを見るところという快樂のほかにはなにも、かれはそれからひきださないのに、かれにとって必要なものとするのである。この種類に属するのは、哀れみまたは同情であって、それは、われわれが他の人びとの悲惨を見たり、たいへんいきいきと心にえがかせられたりするとき、それにたいして感じる情動である。われわれがしばしば、他の人びとの悲しみから、悲しみをひきだすということは、それを証明するのになにも例をあげる必要がないほど、明白である。」（P23）

「かれの身体にはいりこみ、ある程度かれになって、そこから、かれの諸感動についての観念を形成する」（P25）

Sympathyの前提（同胞感情）

B/C1.0未満の一律中止は公共事業の前提を崩す

B/C1.0未満の一律中止は公共事業の前提崩す

道路事業では、費用便益分析による価値の評価とは別に、「必要な道路」という視点もある。1本の道路には双方が存在するが、整理すると、道路というインフラがもたらすストック効果は「効率」と「権利」に大別できる(図1)。

B/Cで評価しているのはこのうち前者で、効率に関する部分だ。これは、例えば誰かが安全に暮らせるように道路を整備する、といった基本的権利の保障とは目的が異なる。道路の価値とは本来、一元的な尺度で測れないものだ。

B/Cが1.0以下になった場合にインフラを整備せず、取り残される人が発生すると、それは私たちの共同体の一員としての権利、つまり国民の基本的権利が担保されない事態となる。

公共事業は自分以外の誰かに対して利益をもたらそうという考えが



神戸大学大学院 工学研究科 教授 小池 淳司

あって初めて成立する。その前提が崩れると、B/Cが1.0より大きい事業であっても成立しなくなる。

必要な道路について地域修正係数を用いし、B/Cを底上げしても、1.0以下の事業は当然存在する。公平性の担保には不十分だ。

基本的な権利をいかに低コストで確保できるかという議論が重要だ。例えば医療拠点が不足する地域で、最低限の医療が受けられる権利を考

える。医療施設までの道路を整備す

る費用と新たに医療施設を建設・運営する費用、ドクターヘリを運用する費用などを比較し、最も低コストで実現する施策を考えることになる。権利のストック効果においては、このような議論を進めるべきではないだろうか。

ストック効果の見方にはもう1つの軸がある。技術的に高い精度で測れる「予測」と、そうでない「予定」だ。後者は消費者や企業の行動変容などを含み、定性的なシナリオ設定などが当てはまる。災害時に基本的権利を確保する取り組みは、権利のストック効果の中でも予定に相当すると言える。

道路整備の事業評価はこれまで、高い精度で予測可能な効率のストック効果(図1の左上)ばかりに注目してきたといえる。権利のストック効果をもたらす道路整備は、まだ不十分だろう。(談)

図1 ■ 道路整備の効果を分けて捉える

	予測(こうなる)	予定(どうする)
効率のストック効果	採算性 B/C	Wider Economic Impact With Economic Narrative (事前のストック効果)
権利のストック効果	国民の基本的権利の確保 (雇用・医療・教育・文化)	国民の基本的権利の持続・実実 災害時の基本的権利の確保

小池淳司教授の資料を基に本誌が作成



一般社団法人日本プロジェクト産業協議会
JAPIC オンライン講演会

B/C<1の一律中止は公共事業の前提を崩す

小池 淳司 神戸大学大学院工学研究科長・工学部長
弊会 国土創生プロジェクト委員会 委員

2021年9月29日 (水) 13:00-14:00

0:00 / 1:03:21

2021年9月29日 第3回JAPICオンライン講演会 フルバージョン版
限定公開
87 回視聴・2021/10/05

共有 保存 ...

<https://www.youtube.com/watch?v=09bgytGE5DI&t=3062s>

経済活動における公共投資（支出）とは？

	消費 (支出)	投資
民間 (beneficiary-pays principle: 受益者負担の原則)	中間消費 最終消費	設備投資 住宅
公共	一般行政・福祉 (公共交通)	社会基盤 (インフラ)

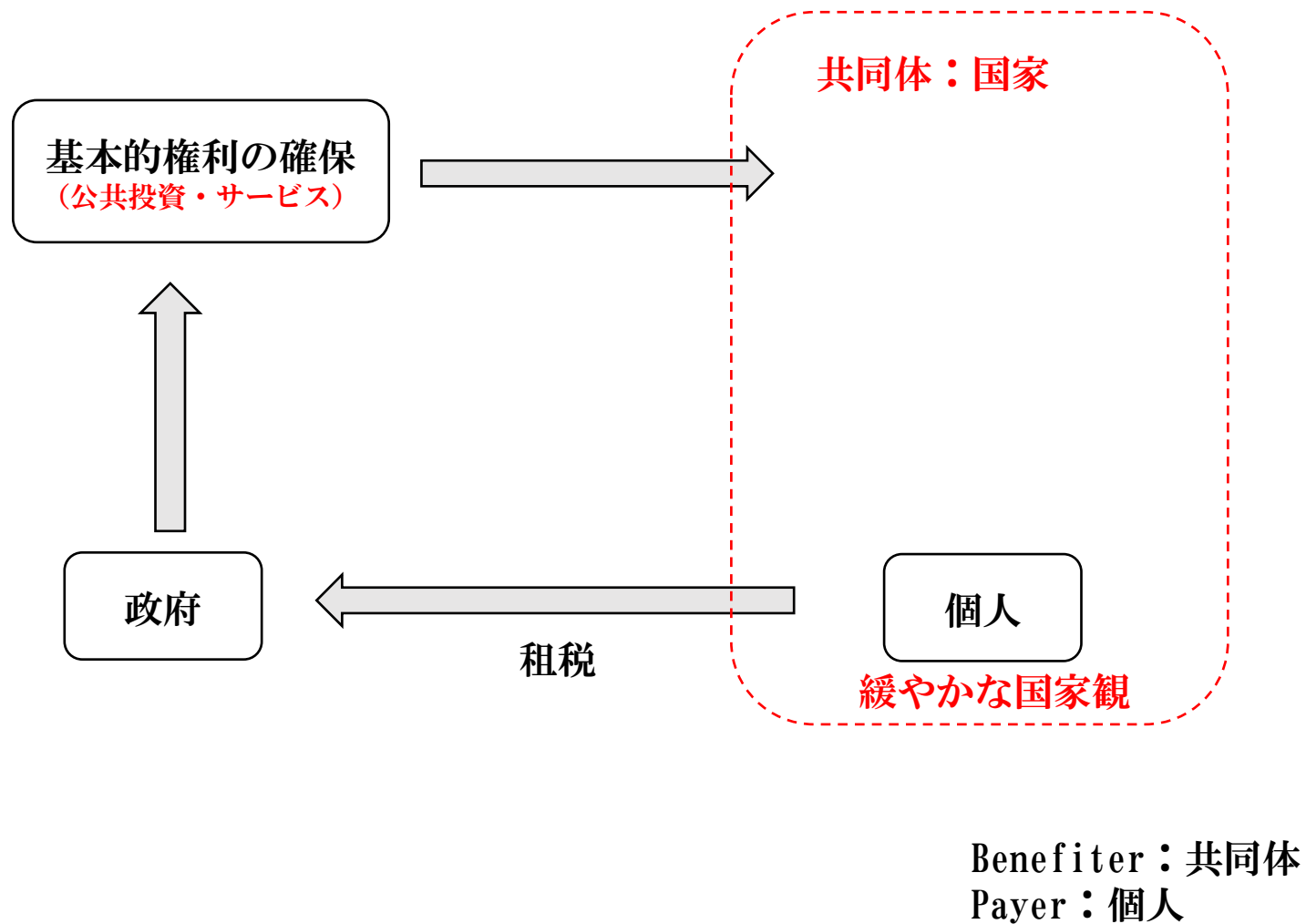
民間消費・投資の効果帰着と費用負担

(beneficiary-pays principle: 受益者負担の原則)

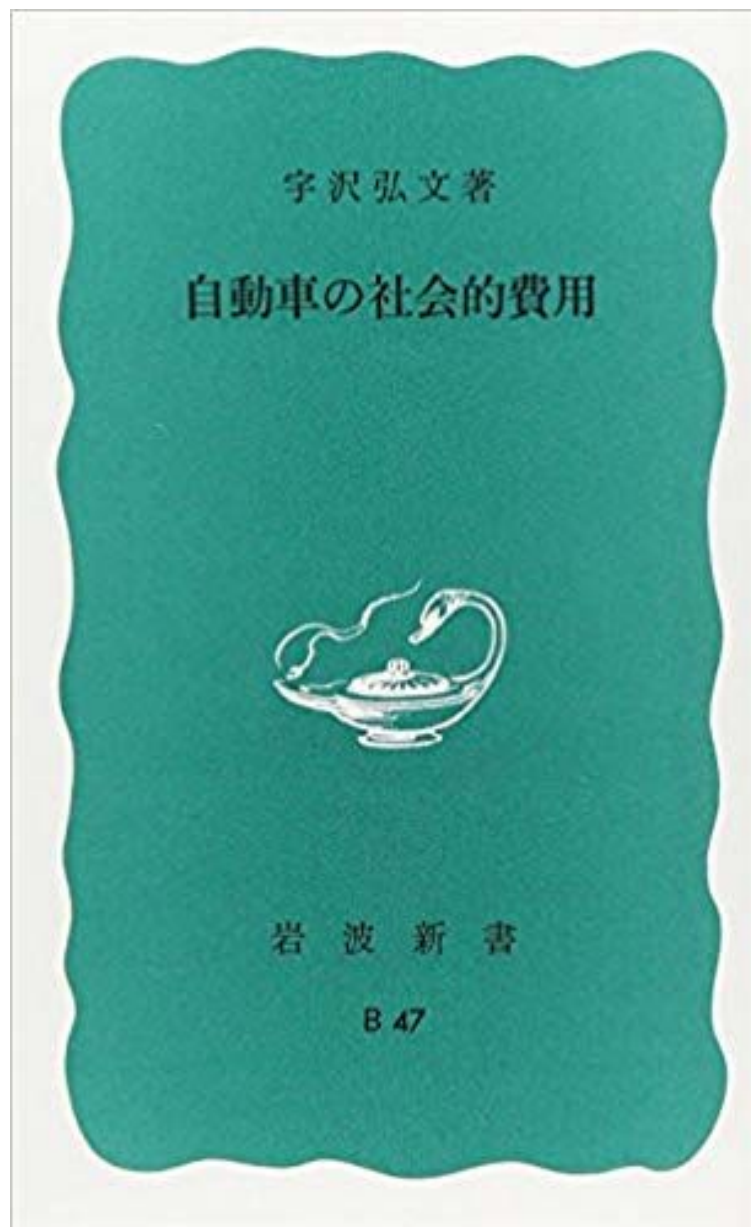


Benefiter : 個人
Payer : 個人

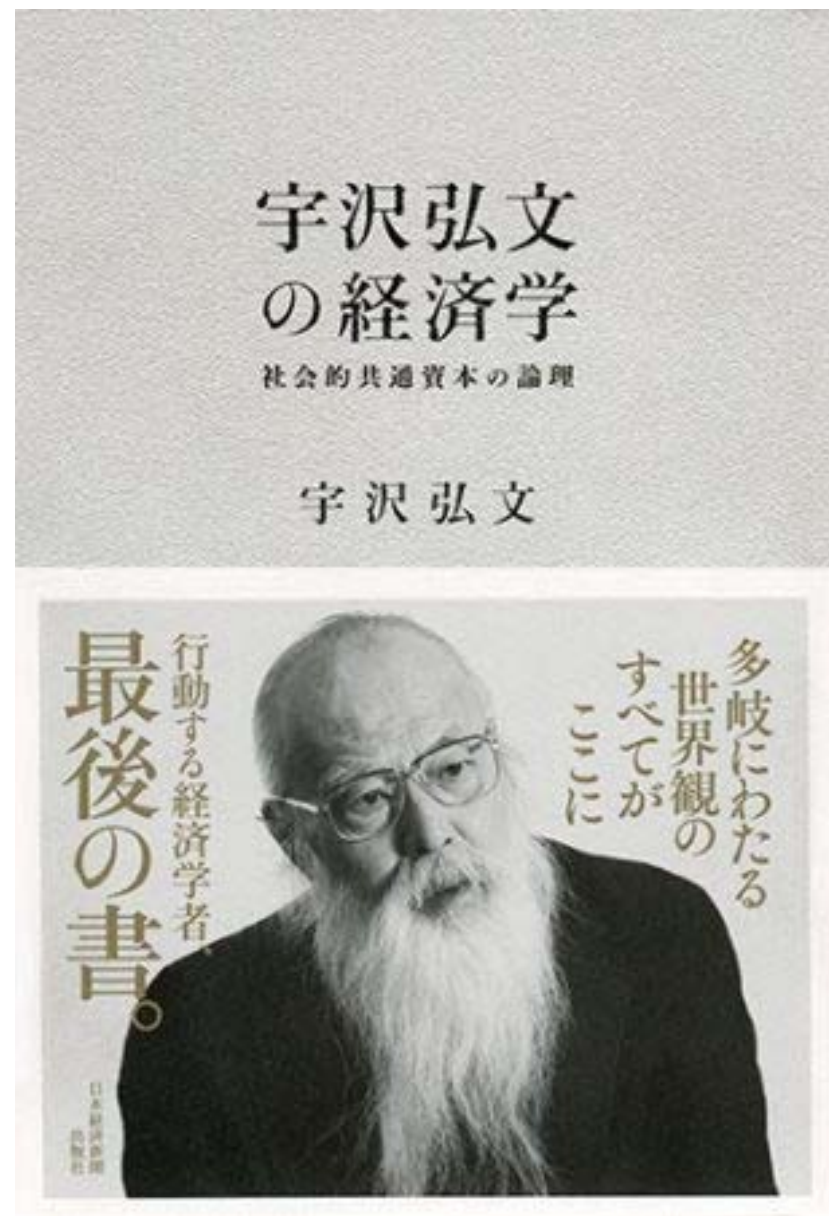
公共投資・公共サービスの役割と「緩やかな国家観」



宇沢弘文 (1928-2014)



(1974)



(日本経済新聞出版社, 2015年)

社会資本整備(公共投資)とは何か？

(要件1)

- 生活に不可欠な存在
宇沢流の社会的共通資本
≡ロールズ型社会厚生関数

(要件2)

- 一人だけでは整備が不可能
サミュエルソン流の公共財
≡ベンサム型社会厚生関数

宇沢弘文先生の社会的共通資本(インフラ)の供給水準基本原則:

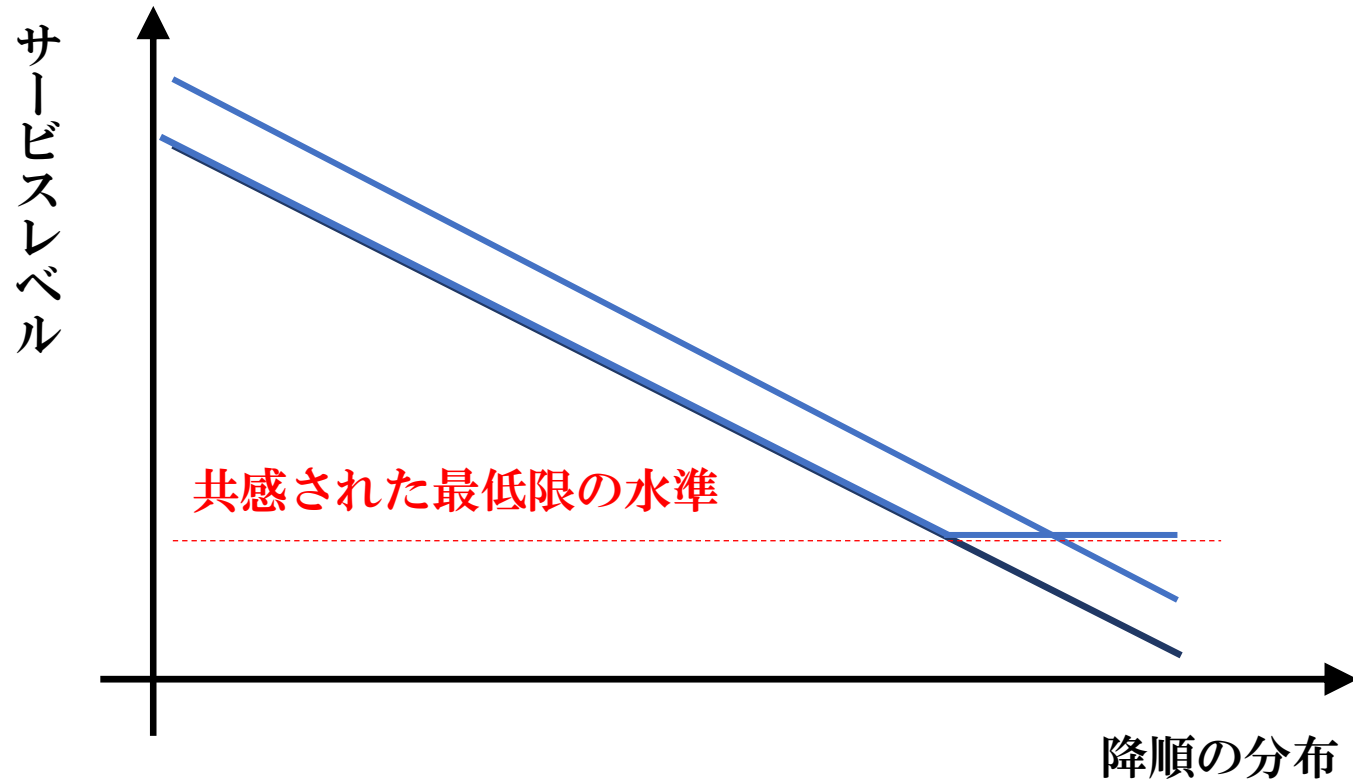
市民の基本的権利の確保

- 基本的権利とは、論理的な演繹を通じては求められない**社会的通念**により規定されたもの。
- 混雑がある場合は内部化が必要であるが、建設・管理費用に見合う必要はない。

その管理は**職業的専門家集団**によって、専門的知見と職業的規律に従って管理される。フィデュシアリー(fiduciary)の概念、効率性よりも社会的安定性、公正、平等が重要

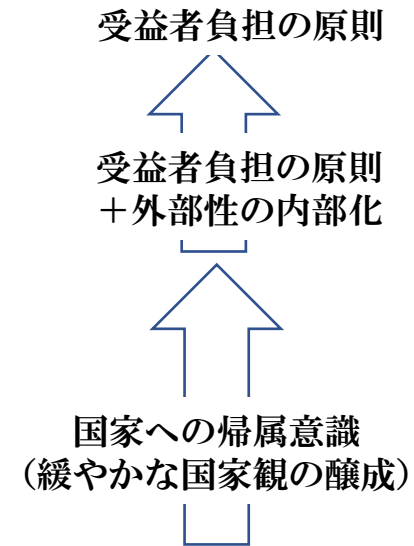
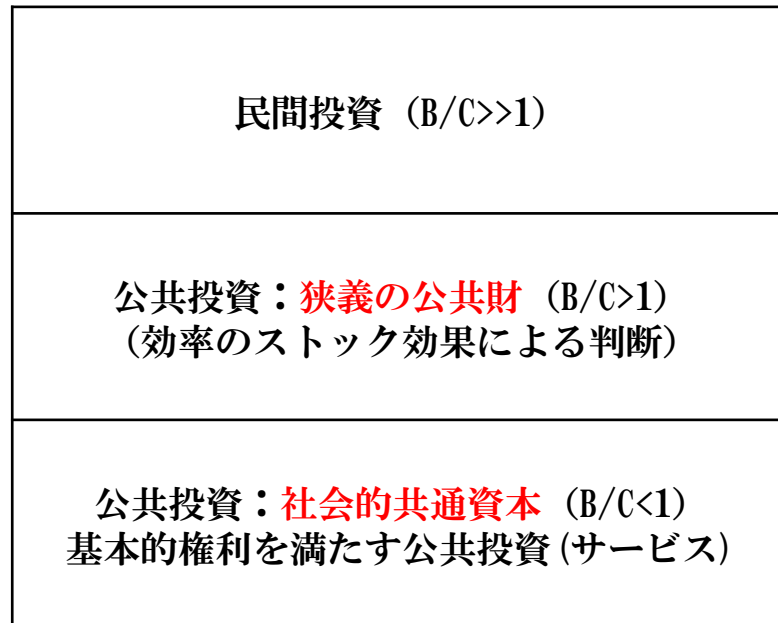
最適蓄積水準:(≠B/Cのフレーム)

限界効用の測定に関しては、新古典派の厚生経済学が想定しているような全く主観的な性格のものではなく、むしろ、アダムスミスの主張するように、各人が第三者の立場に立った時にどのように感じ、どのような満足感を得ることができるか、を共感(sympathy)することができるという**同感の可能性**を前提にしたものである。



基本的権利を満たす政策の考え方

インフラストラクチャー
下部構造



社会的共通資本とは何か？

社会あるいは地域の共同体を継続するために不可欠な装置

一方、その整備ならびに維持には、共同性が不可欠である。

この矛盾を解決しない限り、本質的な導入は難しい

この意味でCSEを考える必要がある。

CSE研究の今後に向けて

- ①前提となっている現状の公共交通水準がはたして最適なのか？また、なにをもって最適と考えているのか。
- ②CSEが少ない、あるいはマイナスの場合、その地域はどうすればよいのか？
- ③公共交通を存続させることと、国民・地域の共同性の関係に踏み込むべきではないか？
- ④よりよい地域形成に対して、CSEの対応策は、はなはだ短期ではないか？