

## 長期にわたるストック効果の物語性をもった計測の訴え

11月14日夕刻から翌15日の未明にかけて厳かに<sup>だいじょうきゆう</sup>大嘗宮の儀に参列する光栄と名誉に浴した。たまたま休所で隣に座られた財界人との会話から始めたい。いろいろな話をしたが、その一つに大嘗祭に要した費用、特に間もなく取り壊される大嘗宮の建設に要した費用と効果があった。金額よりは、大嘗宮がすぐに取り壊されるのがもったいないので、部材の再利用も真剣に考えるべきであるなどの他愛もない話が中心であったと記憶するが、その中でその財界人が「公共事業は穴を掘ってまた埋めるだけでも経済効果があるから」という昔からの公共事業のフロー効果一辺倒の話をされことにはかなり驚いたし、ストック効果の浸透度がまだまだであると反省もした。国の経済政策や地方活性化にも積極的に発言されておられる方だけに強くそう感じたのであろう。そこで、存続期間は非常に短いが大嘗宮にもストック効果があるのではないかと無理やり話をもっていき（大嘗宮の儀は皇室行事として<sup>だいじょうきゆう</sup>大嘗宮の儀に参列する光栄と名誉に浴した。たまたま休所で隣に座られた財界人との会話から始めたい。いろいろな話をしたが、その一つに大嘗祭に要した費用、特に間もなく取り壊される大嘗宮の建設に要した費用と効果があった。金額よりは、大嘗宮がすぐに取り壊されるのがもったいないので、部材の再利用も真剣に考えるべきであるなどの他愛もない話が中心であったと記憶するが、その中でその財界人が「公共事業は穴を掘ってまた埋めるだけでも経済効果があるから」という昔からの公共事業のフロー効果一辺倒の話をされことにはかなり驚いたし、ストック効果の浸透度がまだまだであると反省もした。国の経済政策や地方活性化にも積極的に発言されておられる方だけに強くそう感じたのであろう。そこで、存続期間は非常に短いが大嘗宮にもストック効果があるのではないかと無理やり話をもっていき（大嘗宮の儀は皇室行事として

り、かなり多岐にわたり多様なものがストック効果たりうるのではないかと結論めいたものが出た段階で次の話題に話は移っていった。社会システムが複雑になりその中のハードだけでなくソフトの社会的共通資本の貢献が大きくなる中、ストック効果は多様に広く大きく長く存在する一方、そのことが分かりにくくなっていることを特別な場所で改めて実感したことを報告させていただきたく長々と文章をつづってきた次第である。

ここで、社会資本整備事業のストック効果計測事例を見てみたい。昨年12月の月刊「建設」は社会資本のストック効果の特集していて、ストック効果の総合的解説と個別には水害対策、地域高規格道路整備、港湾・漁港整備と内容豊富である。しかしながら、ストック効果の計測がデータ計測の困難性もあって短期間であること、多様なストック効果の計測を試みてはいるもののやはり専門家であるが故の数字、効果計測の厳密性、専門領域の論理へのこだわりが強くストック効果の示し方がまだ不十分であるという印象である。ストック効果の計測が強く意識されてから5年以上が経過しようとしているが、国民からの共感と支持は未だといってよいように思われる。立地企業の増加、工業出荷額の増加、農水産物の流通範囲の拡大、観光の広域周遊化などが筆者の専門分野である道路のストック効果計測例としては多く、数字でみると効果は顕著であるが、どこか他人事

筑波大学名誉教授・日本大学特任教授

いしだ はるお  
石田 東生



であり、フーンという印象を持つことも多い。冒頭に述べた財界人の認識もこのあたりに原因があるのではないだろうか。ではどうすべきか。この小文で提案したいのは中長期的なストック効果計測の重要性、そして一個人・一企業の体験の物語としての共有である。アメリカの道路行政における実践例の紹介から始めたい。

アメリカ合衆国では、1991年の陸上交通効率化法（ISTEA）以来、強い魅力的なアメリカの再構築に向けて、交通公共投資がそれまでの削減傾向からV字回復したことはよく知られた事実である。この大きな政策変更功績があったのは、インフラの老朽化が危機的状況にあり大規模更新維持投資の必要性を訴えた「荒廃するアメリカ（America in Ruins 1983）」であることはよく指摘される。日本ではほとんど紹介されることはないが、「A Look Ahead Year 2020（1988）」の果たした役割も大きいと考える。これはワシントンポストの当時の編集長（委員長）はじめ、交通・経済・歴史・社会・エネルギー・環境・物流などの専門家20名から構成された委員会が、交通がアメリカという国、社会に与えた影響と効果について詳細な調査を実施し、その延長線上に30年後のアメリカを展望する野心的な課題に取り組んだものである。経済成長や活気、人口分布とライフスタイル変化、エネルギーと環境、生産と物流、個人の移動とモビリティのあり方などの

興味深いテーマについて高速道整備が本格化した1956年以降の長期のストック効果を記述考察し、政策提案したものである。報告書を作成しただけではなく、全米で65回にも及ぶ報告会も開催されている。交通インフラがアメリカをいかに大きく成長させたか、変貌させたかを説得力をもって示している。高速道路のストック効果に関しては2006年に州際高速道路50周年を記念して同様の取り組みがなされている。

わが国も東名全通50年、本四備讃瀬戸ルート30周年を迎えたが、これらはわが国の経済・社会・国土構造に大きな影響効果を与えただけでなく、個々の地域や企業・家庭にも大きな影響を与えている。このように大きな国家的プロジェクトはその有無による効果の差異を厳密に評価することは難しいし、個人や企業というミクロな視点と全体の効果に結び付けることはほぼ不可能でもあろうが、数字による計測の厳密性ととも、個人の生活や思い、企業の決断などを物語として語っていただき、それを集成するだけで大きな意味があるのではないだろうか。個人的経験は客観的でないとの指摘は重々承知しているが、社会資本整備の効果を実感していただく上で、世論形成を図るためにも極めて重要である。