

# 費用便益分析は、 国土を豊かにするか？

林 良嗣

名古屋大学大学院工学研究科  
地圏環境工学専攻教授

Yoshitsugu HAYASHI

Professor, Dept. of Geotechnical and Environmental Engineering,  
Nagoya University

社会資本整備の費用便益分析の必要性が喧しく議論されている。将来的に限られた予算と時間制約を考えれば、費用便益分析の導入によって必要性の高いプロジェクトを峻別しながら社会資本整備を進めていくことは、きわめて重要である。この点において、日本はその制度上の後進性から一刻も早く抜け出すべきであり、今日、その制度化に向けての努力が払われていることは時宜を得たことである。

ところが、気になることが一つある。それは、交通社会資本整備の費用便益分析では、「便益の大きいプロジェクトとは、交通目的の如何を問わずに、通行量の多いプロジェクトである」と勘違いされることが多いように思われることである。社会資本は元来、個人や企業の活動する「場」としての国土・地域空間の潜在的能力を高める「装置」であるから、社会資本の評価とは、それが国土・地域空間の価値をどれほど高めるかを見極めることと同義であるべきではなからうか。

また、社会資本整備の便益は、運賃、料金の設定によって、大きく変わる。このツールによって「誰の」「どんな目的の」交通を増加させるべきかがコントロールでき、これが最終帰着効果としての国土・地域空間価値を決める。これは、重要な政策ツールでもあり、その設定の仕方によっては空間が最有効利用され、この時にこそ本来大きな便益が期待できるはずである。

東京湾横断道路（アクアライン）を例にとって考えてみよう。東京都心の企業と交易する業務目的や、東京での相撲やオペラを楽しみに出かける余暇文化目的の交通には低料金を課すことである。こうすれば木更津は、東京都心へ短時間かつ低料金でアクセスが可能であるという立地優位性を保ち、東京都心の優良企業が移転して地域経済を向上させる可能性が出てくる。加えて、それら企業の従業員にとっても、職場から至近距離の自然豊かな場所に居住しながら、東京の文化的蓄積も享受できる。

こうして、アクアラインが木更津という地域の潜在能力を引き出すことができる。ここでもたらされる便益は、国土・地域空間価値、あるいは人々の幸福度（Quality of Life）を高めるという最終帰着段階での便益である。「通行量が多い＝便益が大きい」という勘違いを排して、国土づくりに寄与するよう、曜日・時間帯・方向別など、目的別に料金が変わるようにきめ細かな料金設定をすべきである。

原稿受理 1998年11月27日