

少子高齢化・人口減少時代におけるインフラ・ガバナンスとしての府市再編 ー財政制約の下でー

2014-1-10

「【大阪府市大都市局】有識者ヒアリング」

赤井伸郎

大阪大学大学院国際公共政策研究科 教授

akai@osipp.osaka-u.ac.jp

自己紹介(専門分野)

- Ⅰ 公共経済学(経済学的に、公共(政府)の役割を検討する。経済学とは、限られた資源をいかに有効に配分するかを問う学問)
- Ⅰ 財政学(公共部門が、実際に限られた資源・予算を、いかに有効に配分するのかを問う学問)
- Ⅰ 経済学の手法: 複雑な経済をシンプル化し、重要なポイントを分析: 実証(ある姿)と理論(ある姿(市場・政府の失敗)と、あるべき姿)

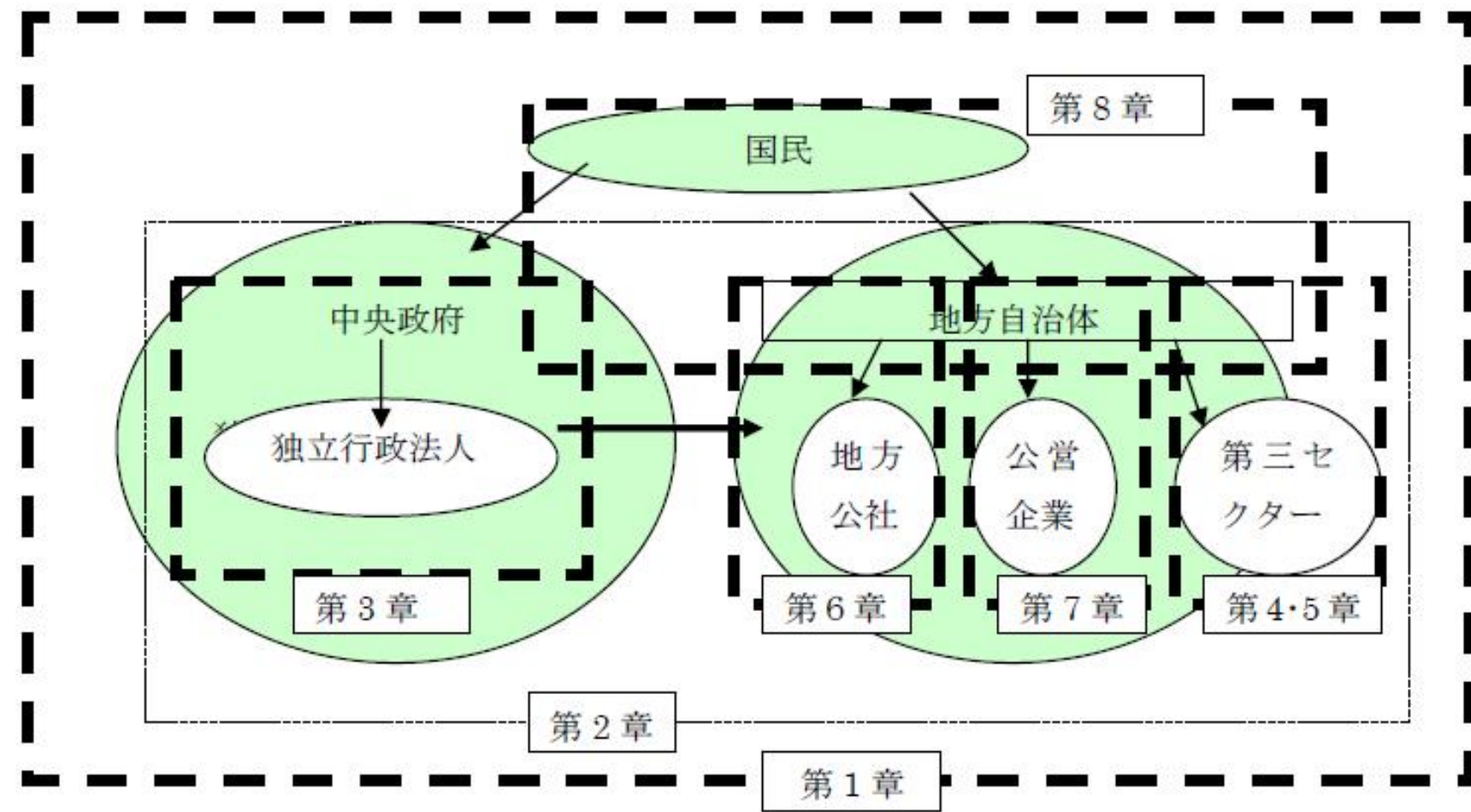
自己紹介(これまでの研究)

- Ⅰ 地方財政制度：国と地方の政府間財政制度の研究
（「地方交付税の経済学」）
- Ⅰ 行政組織のガバナンス—官民分担と統治システム
を考える—：政府組織が社会の要請にこたえるため
にどのような官民分担・ガバナンスの仕組みが望ま
しいのかを問う。（「行政組織とガバナンスの経済学
」有斐閣2006）＜＝エコノミスト賞受賞
- Ⅰ インフラのガバナンス：公共インフラを効率的効果的
に整備運営するためのガバナンス制度のあり方（「
交通インフラとガバナンスの経済学」有斐閣2010）

行政組織とガバナンスの経済学

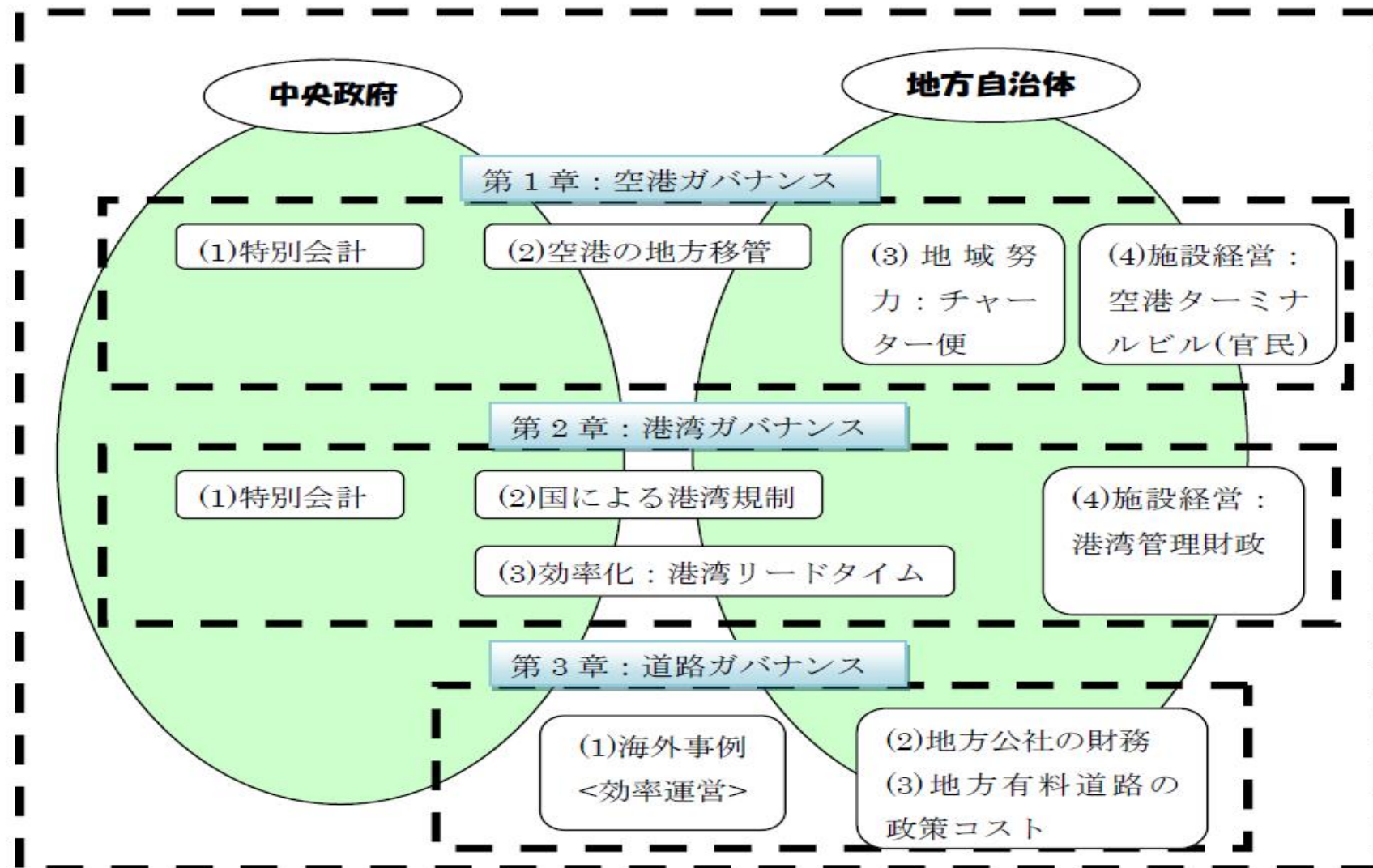
—官民分担と統治システムを考える—

表 序章—2 各章の対象範囲の相互関係



「交通インフラとガバナンスの経済学」

図表 序章—3 各章内容の対象範囲の相互関係



注目されるインフラ運営

官と民、国と地方の役割分担を再定義し、民需誘発効果等を踏まえ「選択と集中」を実行

国は、国際競争力を強化するインフラ(ハブ空港・港湾等)などを選択し集中投資
地域の特色を生かした社会資本を、地域自らのイニシアティブで整備

民間資金・ノウハウの積極的導入、コスト構造の改善による、社会資本整備・維持管理と財政健全化の両立

(「21世紀型の社会資本整備に向けて」(平成25年5月7日 経済財政諮問会議民間議員提言))

今後10年間(平成25～34年)で12兆円規模のPPP／PFI事業を重点的に推進

コンセッション方式を活用したPFI事業(空港、上下水道事業への積極的導入)
収益施設の併設など事業収入で費用を回収するPFI事業(高速道路等の維持更新)
公的不動産の有効活用など民間の提案を生かしたPPP事業

(「PPP／PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」(平成25年6月6日内閣府PFI推進会議決定))

国管理空港の経営改革(民活空港運営法の成立(H25. 6))

関西国際空港・大阪国際空港、仙台空港等

大阪府の人口減少:全体

【現状】

2010(H22) 887 万人

○これまでの推移

高度経済成長期に急増（1955(S30) 462 万
⇒1985(S60) 867 万）。その後、微増減を繰り返しながら、2010(H22)には 887 万人とピークを迎えた。

○自然増減

1972(S47)から出生数が減少。死亡数は S30 年代から緩やかに増加。2010(H22) は減少に転じる

○社会増減

東京圏へは 1 万人程度の転出超過が続く一方、近年は、社会減の幅が縮小しており、2007(H19)からは対近畿圏では転入超過。2009(H21)からは対名古屋圏でも転入超過。九州・沖縄地域は、距離的に近い大阪を飛び越えて、東京へ転出傾向（2010(H22)は東京への転出は大阪の 2 倍）

△163 万人
(△18.4%)



【30 年後】

2040(H52) 724 万人

○全体

30 年間で 18.4%の減少。10 年ごとにみると
2010(H22)-20(H32)△33.9 万人 (△3.8%)
2020(H32)-30(H42)△54.8 万人 (△6.4%)
2030(H42)-40(H52)△74.1 万人 (△9.3%)
減少率は拡大傾向

○自然増減

出生数は、戦後のピークである 1972(S47)当時の約 1/4（現在は、約 4 割）
一方の死亡数は高齢者の増加に伴って増加の一途。1968(S43)と比較して約 3.5 倍（現在は、約 2 倍）

○社会増減

東京圏への転出超過と近隣府県からの転入超過は一定続くと仮定すれば、絶対値は小さいものの社会増で推移すると予測。

インフラ・ガバナンスにかかわるキーワード

- ・ 人口減少下での成長に向けた戦略的投資
 - ・ 人口減少による規模の経済性の低下
- ・ 社会保障費拡大による負担能力の低下
 - ・ 寿命到来による維持補修費の拡大

=>限られた予算をいかに効率的・効果的に活用するのか？そのために、どのような情報・研究・組織対応が必要か？

解く鍵は？

適切なインフラ・ガバナンスの実現にむけて

=>（研究・実態把握）インフラ・ガバナンスの
基礎理論と実態把握

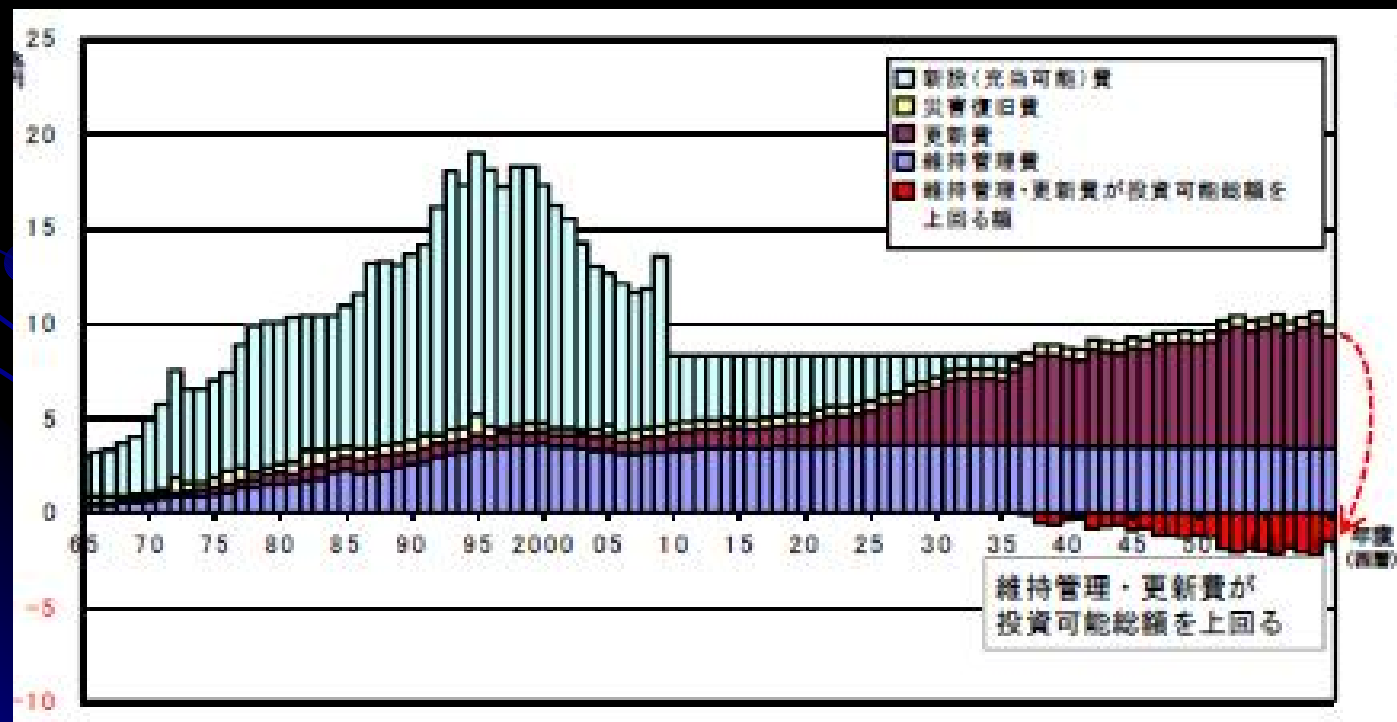
=>（組織対応）インフラ・ガバナンスを行える行
政組織と、柔軟な運営（官民連携の導入）

インフラ・ガバナンスの基礎理論

- Ⅰ インフラの戦略的投資・運営において、インフラの外部性を内部化できる規模、運営ノウハウ、契約ノウハウ（インセンティブを考慮した契約理論の公共政策への応用）の研究とインフラ運営の実態の情報把握が不可欠：

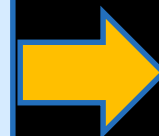
インフラ・ガバナンスの実態把握

- 全国（都道府県別、市町村別）維持補修費の実態把握は皆無
- 国交省の将来試算(平成21年度試算)



インフラ・ガバナンスを行える行政組織と、柔軟な運営（官民連携の導入）にむけて

- インフラの及ぼす便益が及び地域に応じた規模：外部性の内部化戦略
- 人口減少による、（インフラの特徴である）規模の経済性の悪化を食い止める戦略



行政組織
の広域化

- 社会保障費拡大による負担能力の低下に対応できるコスト削減戦略
- 寿命到来による維持補修費の拡大を食い止める戦略



広域的視点
でのインフラ
の選別



民間ノウハ
ウ・官民連携
の活用

インフラ・ガバナンスのあり方のポイント

- 1: 適切なインフラ規模を統治・監督できる広域組織によるガバナンス
- 2: 適切なインフラ運営ノウハウを持つ組織によるガバナンス
- 3: 適切なインフラ提供に向けた契約ノウハウを持つ組織によるガバナンス(契約による(インフラ提供についての)責任分担の明確化と提供組織へのインセンティブ付与)
- 4: インフラの実態・将来情報の把握と、公開と監視によるガバナンス(意識改革・インフラ選別・PDCA)