

先生のための夏休み経済教室
(2011.8.18 東京)

中学校教科書で教える経済のしくみ ～政府の役割と社会資本整備

加藤 一 誠
(日本大学経済学部)

使用する教科書の主なページ
pp.124-125,128-129,148-149

アウトライン

1. 社会資本(149ページ)の意味

- 高速道路の経済的意味, 建設のしくみ
- 政府が提供するもの～公共財

[授業で使って頂きたい視点やネタ]

政府の大きさを歴史を眺める, アメリカの有料道路

2. 「報道に騙されていないか!？」～常識は非常識

- 日本の空港は多すぎるのか?

[ネタ]空港法にもとづく港格

- 特別会計とは
- 受益者負担原則
- 空港の黒字と赤字

高速道路の建設(教科書125ページ)

著作権の問題があり、割愛いたします。

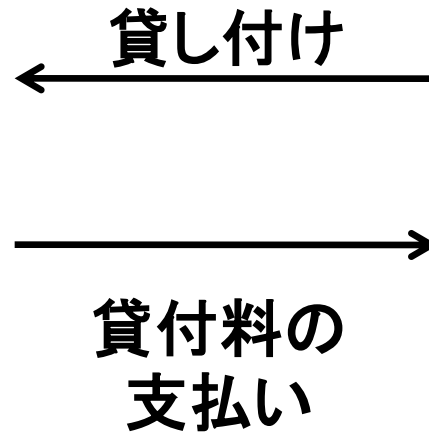
高速道路が生活をゆたかにする (物流の観点)

著作権の問題があり、割愛いたします。

高速道路のしくみ

東日本高速道路
株式会社

- 1) 債券を発行し,
新規道路の建設
- 2) 既存道路の管理
- 3) 料金徴収



独立行政法人
日本高速道路保有・
債務返済機構

高速道路の保有
債務返済（45年以内
に返済）

休日1000円は支払額を減らすから、債務返済を遅らせることになり、45年以内の無料化を遅らせることになる。

なぜ、政府が提供するの？

道路

(1) フリーライダー(フリーライド, ただのり)

市場にまかせれば, 過少供給となるため,
政府が提供する。

(2) どれくらいの量を供給するの？

基準はひとつではない！

基準1) 人口の多いところに建設＝「効率」

基準2) 家から1時間程度で高速道路に乗れる＝「公平」

(参考) 高速道路は, 地方中枢・中核都市, 地域の発展の核となる地方都市
およびその周辺地域等からおおむね1時間程度(第4次全国総合開発計画)

どのような財を政府が提供するのか？

		同時に消費できるか	
		×	○
(料金を払わない人を排除できない) 誰でも利用できない	×	私的財 (首都圏の空港や高速道路) 民間運営, 利用者負担可	準公共財 (地方管理空港) 民間でも政府でも提供可
	○	準公共財 価格政策による混雑解消	純粋公共財 (国防・警察など) 政府によって提供

↑ 小さい政府

[世界史の復習]政府の大きさと歴史を眺める

		同時に消費できるか	
(料金を払わない人を排除できない) 誰でも利用できない	20世紀 ×	×	○
	× 有料 (高価格)	私的財 (首都圏の空港や高速道路) 民間運営, 利用者負担可	準公共財 (地方管理空港) 民間でも政府でも提供可
○	準公共財 価格政策による混雑解消	純粹公共財 (国防・警察など) 政府によって提供	
無料 (低価格)			

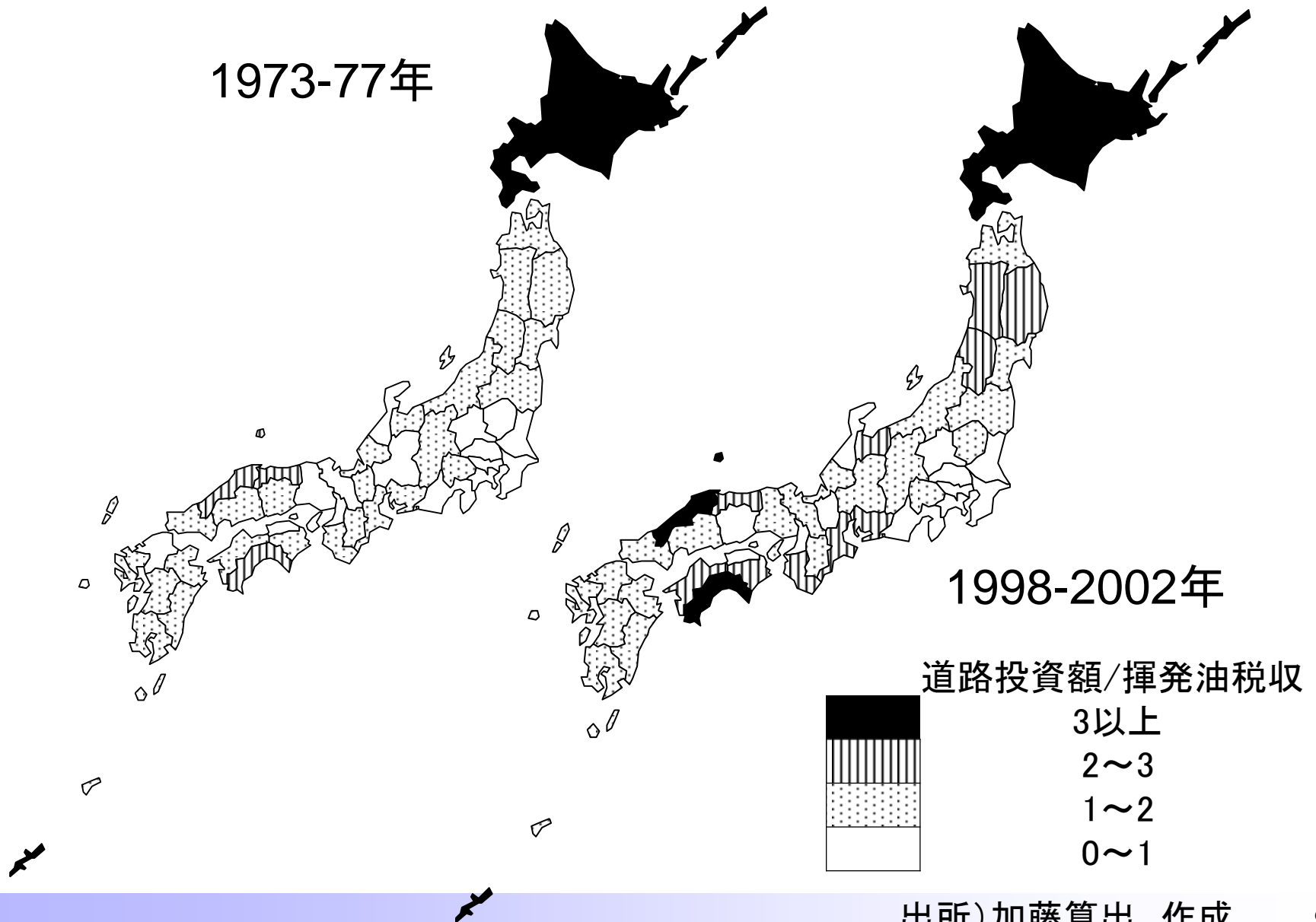
18, 19世紀
(51ページ)

[授業のネタ]アメリカの有料道路の歴史

- アメリカでは18世紀から有料道路会社が設立され、道路が建設されました(toll roadの世紀)
 - 料金収入によって維持されていたため、18世紀にもっとも状態のよい道路は有料道路でした。
 - 人の通らない有料道路会社は倒産し、道路は州が管理することになりました。
- 多くの人を利用する有料道路は収入も多く、採算がとれたため、民間道路企業が担当(儲かるのであれば、政府がやらなくても民間がやってくれる)。採算のとれないものを政府が整備、維持管理。

ご参考)アメリカ連邦交通省『アメリカ道路史』(河合, 別所訳)原書房, 1981年

[授業のネタ]都道府県別にみた道路の分布



皆様は何を思われたでしょう???

空港の赤字だって？

→それは税金の無駄遣いに違いない

→赤字を黒字にしてほしい, そんな空港はいらない, 仕分けしてしまえ!!

→きっと, 都会に住む私たちの税金を田舎で使っているのだらう。。。。

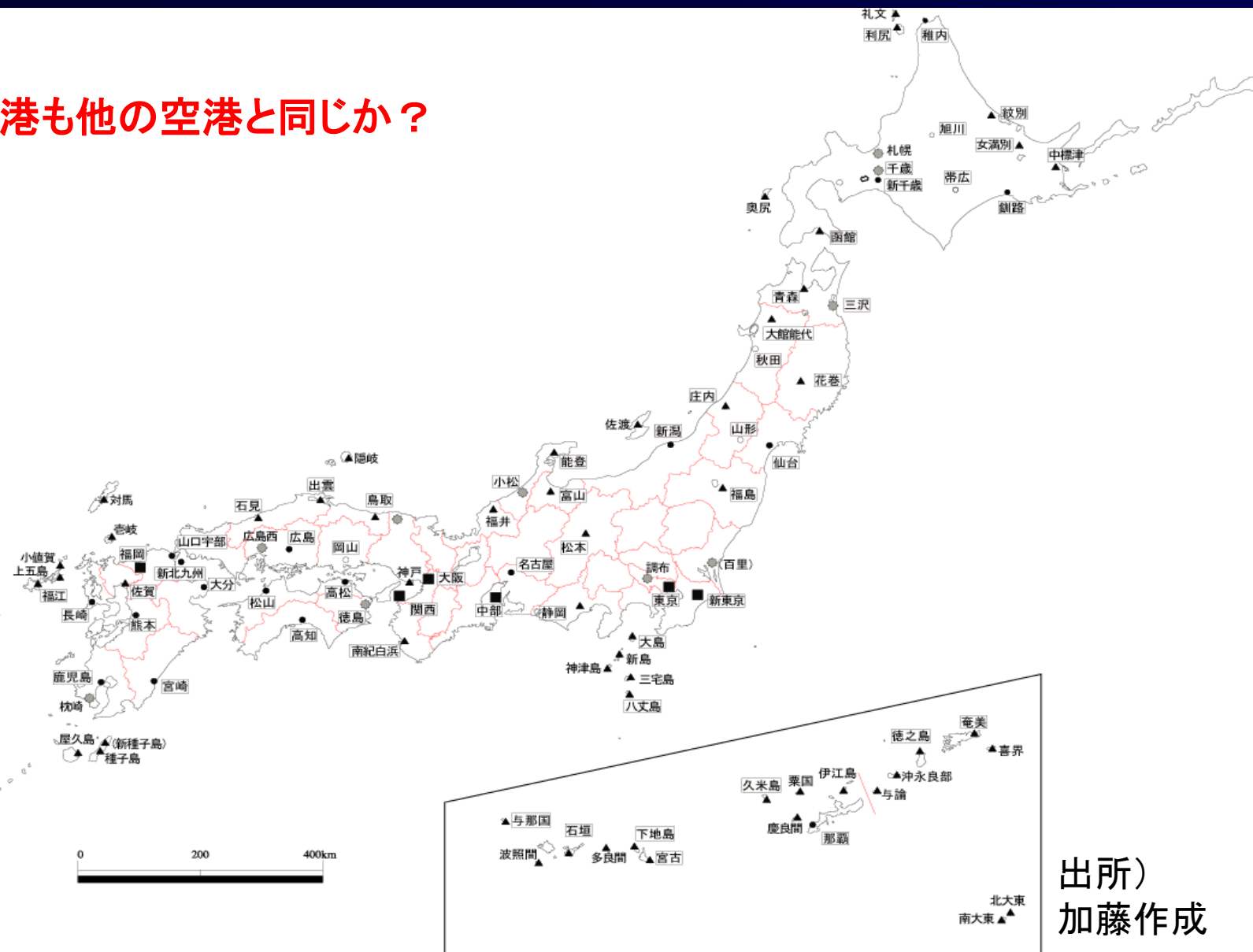
→待てよ。採算がとれなくても, 国として必要なものもあるのではないか。。そうだ! 公共財だ!

本日の私のミッション

先生方に多様な価値観をもっていただくため, ちょっと違う考え方を紹介します。

日本の空港は多すぎるのか？(149ページ)

離島空港も他の空港と同じか？



出所)
加藤作成

[授業のネタ2] 空港法にもとづく港格 ～港格が違えばお金の出所も異なる

拠点空港	会社管理空港	成田, 関西, 中部
	国管理 空港 [国の負担は基本 施設で2/3, 付帯施 設で100%]	羽田 , 新千歳, 稚内, 釧路, 函館, 仙台, 新潟, 伊丹, 広島, 高松, 松山, 高知, 福岡, 北九州, 長崎, 熊本, 大分, 宮崎, 鹿児島, 那覇
	特定地方管理空港	旭川, 帯広, 秋田, 山形, 山口宇部
地方管理 空港 [国の負担は北海 道や沖縄を除いて 最大50%]	中標津, 青森, 福島, 富山, 能登, 信州まつもと, 静岡 , 神戸, 岡山, 佐賀をはじめ55空港	
その他の空港	名古屋 (元は国管理空港), 広島西をはじめ10空港	
共用空港 [国の負担は基本 施設で2/3, 付帯 施設で100%]	丘珠, 三沢, 百里(茨城) , 小松, 三保, 徳島	

・空港規模の偏在→輸送密度の差異
(平成19年度 上位13位まではすべて羽田路線)

空港の設置年と港格

50	51	52	56	57	58	60	61	62	63	64	65	66	67	68	79	81	91	93	98	99	03	06	09	
新潟	福岡	三沢	仙台 ， 八尾 ， 丘珠	大分 ， 鹿児島	名古屋 ， 三保 ， 女満別 ， 北九	高松 ， 松山 ， 高知 ， 宮崎	稚内 ， 長崎 ， 熊本 ， 小松	釧路 ， 函館 ， 広島 ， 宮崎	中標津 ， 岡山	千歳 ， 富山	青森 ， 花巻	松本	旭川 ， 山口 宇部 ， 福井	鳥取	南紀白浜	山形	帯広 ， 秋田	庄内	福島 ， 石見	大館 能代	新紋別	能登	神戸	静岡

黒字：国管理空港、赤字：地方管理・特定地方管理空港

これをどう読むか？

- 1) 政府の財政が苦しくなるにつれて、地方管理空港が増えた。
- 2) 幹線を先に整備してからローカル線が飛ぶ空港を整備した。

なぜ、政府が提供するのか？

空港

(1) フリーライダー（フリーライド，ただのり）

市場にまかせれば，過少供給となるため，
政府が提供する。

(2) どれくらいの量を供給するのか？

基準はひとつではない！

基準1) 幹線路線から整備＝「効率」

基準2) ローカル線の就航をめざして，母都市人口の少ないところに空港を建設＝「公平」

特別会計～受益者負担原則(129ページ)

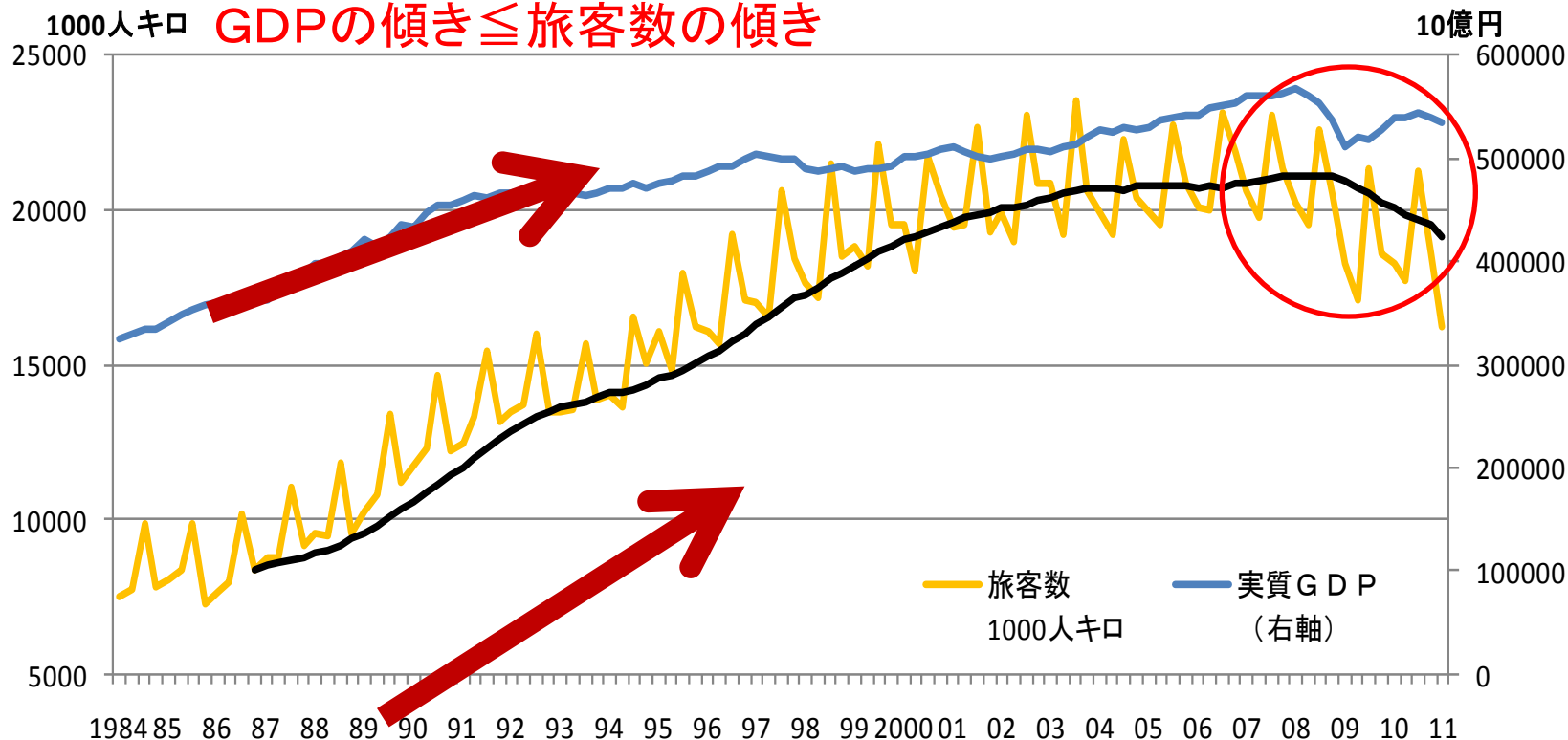
- 受益者と負担者が一致
道路ユーザーや空港ユーザー
- ガソリンや航空機燃料税は疑似的な料金として負担＝正確には、無料道路や無料空港はない！
- **料金プール制**＝すべての空港や道路の収入が1つのポケットにはいる→他の空港や道路の整備に回される。＝ネットワークの整備(内部補助)
- 平成21(2009)年度より道路特定財源は一般財源に

なぜ、こんなに空港がつけられたの？

→ 解答1: 過去の経済成長と旅客数の動きを前提としていた

→ の傾きに注意！！

GDPの傾き ≤ 旅客数の傾き



計画 → 建設

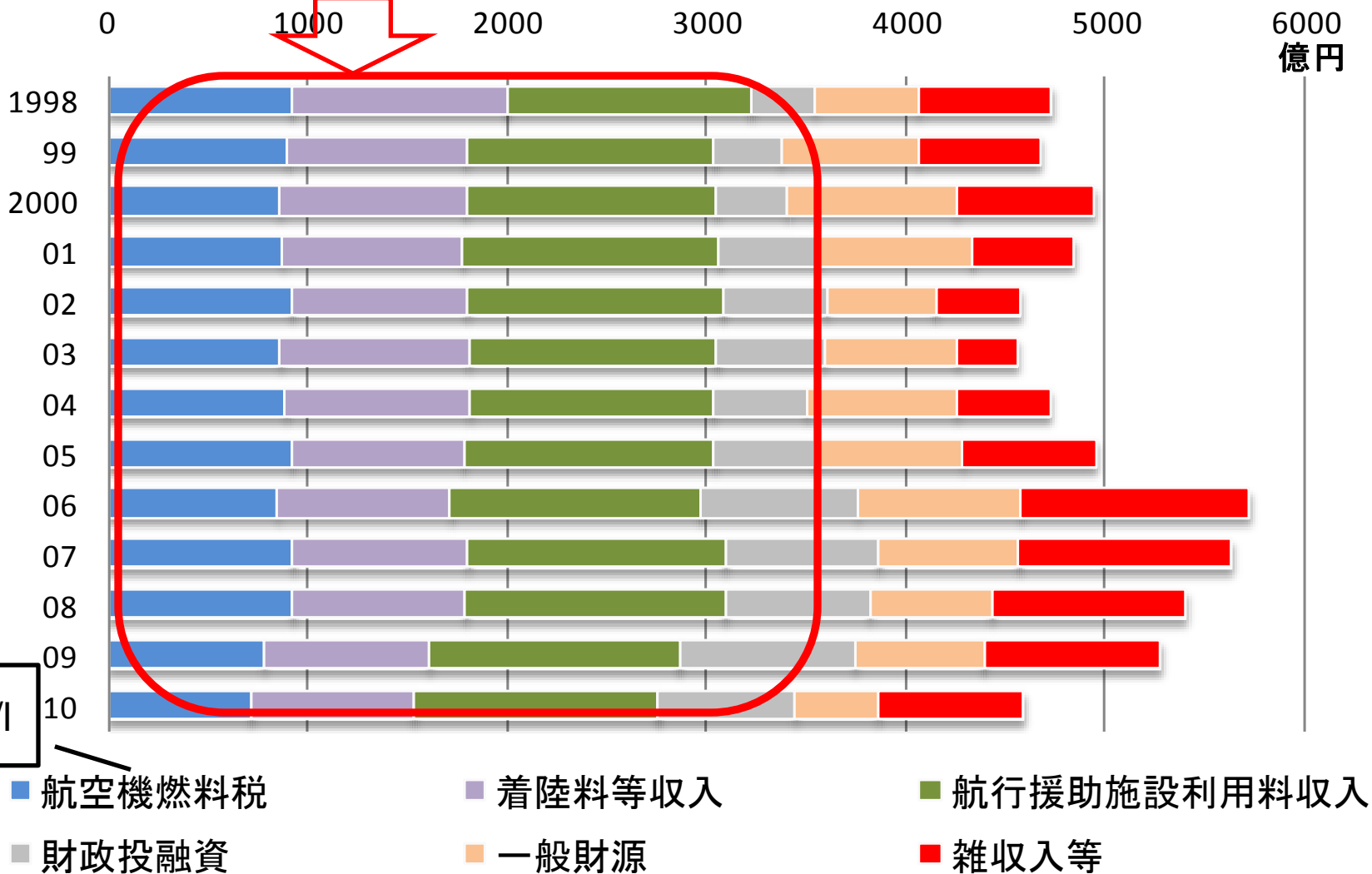
出所) 加藤算出, 作成

空港が計画されてから建設までには時間がかかる＝旅客数の伸びが大きいときに計画されても、完成後には旅客数の伸びがとまっている。

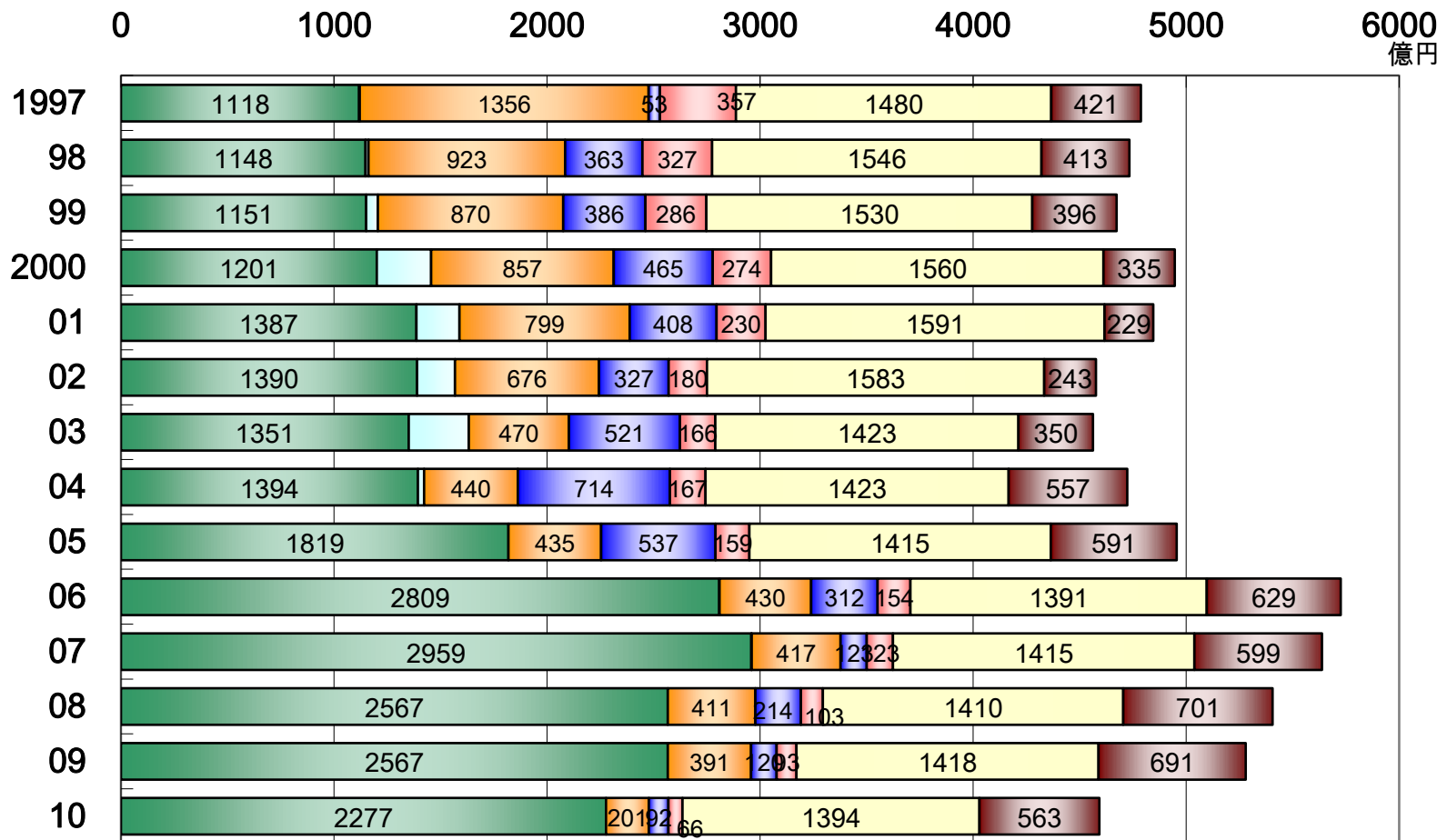
なぜ、こんなに空港がつけられたの？

→ 解答2: 空港整備勘定(特別会計)

航空会社の負担



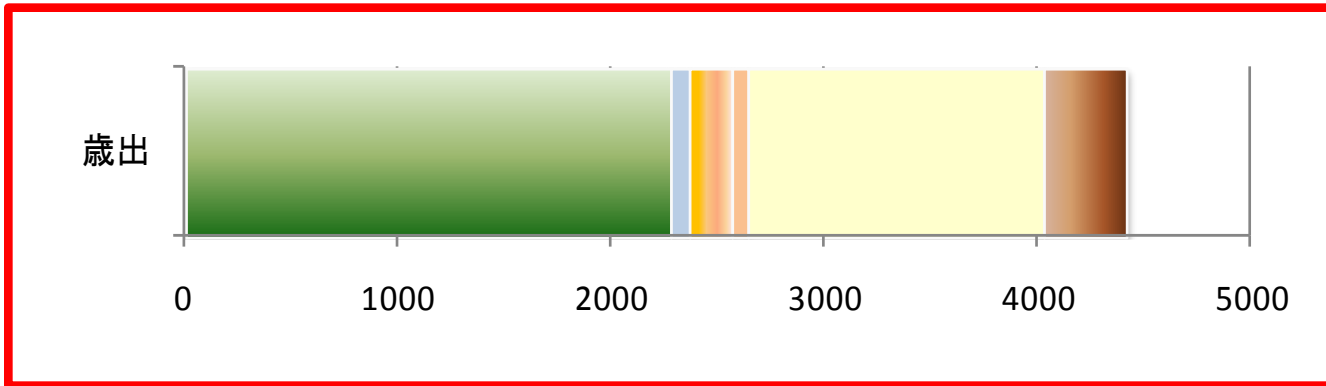
空港整備勘定(歳出)



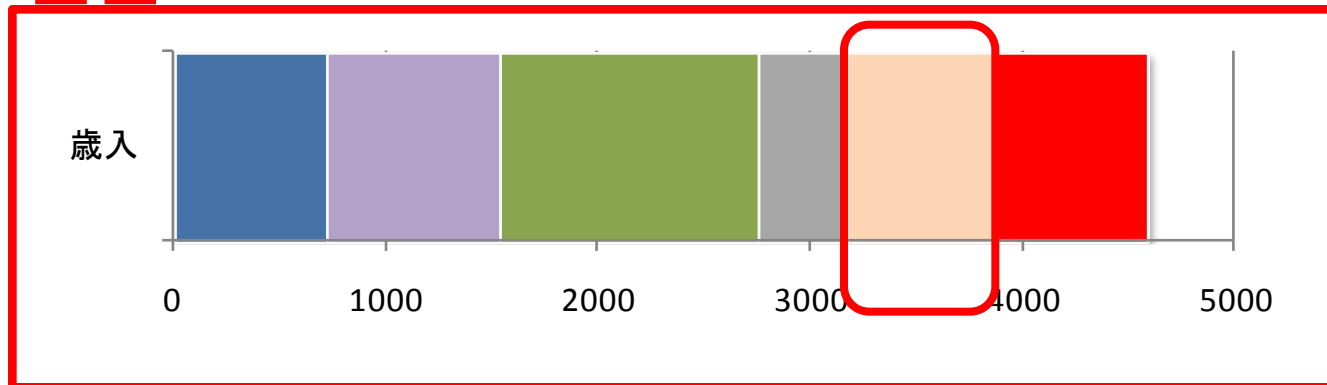
- 羽田関連 + 成田
- 中部
- 一般空港整備
- 関空
- 環境対策事業
- 空港等維持運営費等

特別会計のしくみ

2010年を例に



歳出に対して歳入が不足するため、一般財源から繰り入れ
歳入の6割は受益者(航空会社)から



再び登場 空港法にもとづく港格

拠点空港	会社管理空港	成田, 関西, 中部
	国管理空港 〔国の負担は基本 施設で2/3,付帯施 設で100%〕	羽田, 新千歳, 稚内, 釧路, 函館, 仙台, 新潟, 伊丹, 広島, 高松, 松山, 高知, 福岡, 北九州, 長崎, 熊本, 大分, 宮崎, 鹿児島, 那覇
	特定地方管理空港	旭川, 帯広, 秋田, 山形, 山口宇部
地方管理空港 〔国の負担は北海 道や沖縄を除いて 最大50%〕	中標津, 青森, 福島, 富山, 能登, 信州まつもと, 静岡, 神戸, 岡山, 佐賀をはじめ55空港	
その他の空港	名古屋, 広島西をはじめ10空港	
共用空港 〔国の負担は基本 施設で2/3,付帯 施設で100%〕	丘珠, 三沢, 百里(茨城), 小松, 三保, 徳島	

・空港規模の偏在→輸送密度の差異
(平成19年度 上位13位まではすべて羽田路線)

国管理空港の収支

(土地造成費や減価償却費などを含む)

著作権の問題があり、割愛いたします。

羽田空港は赤字空港！！

航空政策研究会『今後の空港運営のあり方』2009年

地方管理空港の収支

(土地造成費や減価償却費などを含む)

著作権の問題があり、割愛いたします。

国管理空港の収支

(土地造成費や減価償却費などを除く)

著作権の問題があり，割愛いたします。

航空政策研究会『今後の空港運営のあり方』2009年

地方管理空港の収支

(土地造成費や減価償却費などを除く)

著作権の問題があり、割愛いたします。

まとめ

- 交通（社会資本）整備のメリットは利用者のみならず、直接的に利用しない人にもおよぶ。
- 公共財には純粹公共財と準公共財がある。
- 交通整備は、効率と公平（公正）という基準から評価できる。
- もし、事業が黒字ならば、民間が手掛けており、政府の事業を赤字と黒字のみで判断するのは不適當。もちろん、赤字を抑制することは重要。
- 「赤字」の負担が国なのか、地方なのかを考える必要がある。
- 羽田の事例：効率＝黒字，非効率＝赤字とは限らず。

ご清聴ありがとうございました