

危機管理・震災復興に向けて—経済学の立場から

竹内健蔵*

経済学の考え方に基づいて議論を展開する。東日本大震災以後の危機管理は、将来の社会環境を前提とした考え方に基づかなくてはならない。震災復興に関する社会資本の整備は、「選択と集中」を基本とし、インフラの社会的価値を認識しつつ、人々がまとまって暮らすインセンティブをもたらすようなものである必要がある。現在行われている東北地方の高速道路無料化は、効率面でも公正面でも最適であるとは言い難い。わが国の資源制約を認識し、明確な優先順位をつけて政策や計画は実行されるべきである。

Toward Risk Management and Restoration after Great East Japan Earthquake : From a Viewpoint of Economics

Kenzo TAKEUCHI*

In this paper, a discussion is developed from a viewpoint of economics. Risk management after Great East Japan Earthquake should be based on social environments in future. Social infrastructure for the restoration must be on the basis of "selection and concentration," considering the social value of the infrastructure and it should have an incentive for concentration of population. Free-of-charge policy of highways in the stricken areas is not optimal in the point of both fairness and efficiency. Policies should be given preference in accordance with its effectiveness, taking resource constraints into consideration.

1. はじめに

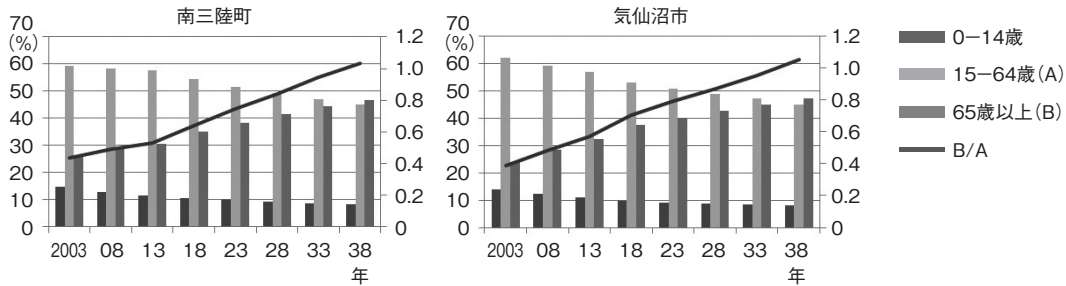
阪神・淡路大震災による甚大な被害の記憶が次第に薄れつつあった中で、東日本大震災は改めて大規模地震の恐ろしさを知らしめたばかりではなく、戦後日本が初めて経験した大規模な恐るべき津波の威力を知らしめるものとなった。

地震発生直後は、何よりも人命救助が至上命題とされ、また生き残った人々の生命の維持や最低限の生活の保障が全てに優先されてきた。そこでは目的実現のためにあらゆる犠牲が払われてきたし、それ

は至極当然のことであったといえる。しかし、震災が発生してから数カ月が過ぎ、緊急的な人命救助の段階から、現在はさまざまな条件、環境を考慮に入れた復興、そして再び同じ悲劇を繰り返さないための危機管理に傾注するべき段階に至っている。今後展開される危機管理および震災からの復興は、社会環境、財政制約をはじめとする多様な制約条件を考慮に入れつつ、多くの観点から綿密に検討される必要がある。

本稿においては、こうした危機管理・震災復興に関する今後の展望を、特に経済学に基づく考え方を適宜利用しながら考察していくことにする。本稿の構成は以下のとおりである。2章では、復興に関する基本的な視点を整理し、復興に対する全体的な考え方を提示する。3章では、社会資本整備に関する

* 東京女子大学現代教養学部国際社会科学科経済学専攻教授
Professor, Dept. of Economics,
Tokyo Woman's Christian University
原稿受理 2011年7月31日



出典) 参考文献1) より作成。

Fig. 1 南三陸町と気仙沼市の年齢別人口推計による構成比の変化

さまざまな問題点を取り上げ、「選択と集中」というキーワードに注意しながら論点を明確にする。4章では交通政策に注目し、具体的事例として、現在実施されている被災地の交通政策の評価を試みる。5章では、今後の危機管理・震災復興に向けた取り組みのあり方を示し、本稿を締めくくる*1。

2. 復興の基本的な考え方

上に述べたように、震災発生後数カ月が経ち、現在の被災地は復旧・復興の段階に入っている。しばしば被災地では、「復旧」ではなく「復興」を目指すべきであるという主張がなされる。これは被災地を震災前の旧来の形に原状復帰させるのではなく、これを機会に地域のさらなる発展へつなげようとする意図の表れであると考えてよいであろう。もちろんそのように考えることは決して誤っているわけではなく、至極当然な考え方であるといえる。しかしその「復興」でさえ、旧来のしがらみにとらわれかねない危うさを含んでいる点に注意すべきである。

陥りやすい危険の一つは、復興にあたって長期的な社会環境の変化を見落とし、ということである。結論から先に述べれば、現在の社会環境に基づいた減災・防災対策を、将来不幸にして襲いかかるであろう大震災に対して取るべきではない、ということである。

これだけではわかりにくいので、もう少し詳細に分析を加えよう。地震や津波はいつどこに発生するかわからないが、東北地方の太平洋沿岸に限っては、しばらくは今回と同規模の地震や津波はまず起こら

ないと考えてよいであろう。事実、今回の地震・津波と同規模ではないと言われていた貞観地震・津波から今回の地震・津波まで1000年以上の間隔が空いている。しかし、数百年という長い期間は言うに及ばず、今後数十年後を考えてすら、日本を取り巻く社会環境は激変する。その典型例は高齢社会の到来であろう。特に今回の被災地のように、東北地方では現在でも高齢者の全人口に占める割合が高く、過疎化が進展し、限界集落が数多く存在している。この現象がこの数十年の間に、より一層進行するであろうことは疑いのないところであろう。

そうであれば、危機管理に関する状況はより深刻である。一層の高齢者数の増加は移動制約者数の増加を意味する。したがって多数の人々(高齢者)は、発生した津波に対して自らの足で避難することが現状よりもより一層難しくなる。持病を抱える人が増え、寝たきりの人が増え、必要となる医師や医薬品の不足はより一層深刻となる。また仮に避難できたとしても、避難所生活などにおける生活環境の悪化から受ける影響が、高齢者数の増加によって現在よりもさらに過酷なものとなる。総人口に占める高齢者以外(健康者と言い換えてもよい)の人口の割合が低下するので、高齢者の避難や生活維持に即座に対応できる人数が現状より少なくなる。

Fig.1は被害の大きかった被災地である南三陸町と気仙沼市の将来人口推計値に基づく年齢別人口構成比を示している*2。これを見ればわかるように、どちらの地域においても近年では65歳以上の高齢者1人に対して約2人の15歳以上65歳未満の人間がいるが、今から30年も経たないうちに、高齢者1人に対して1人の15歳以上65歳未満の人間しかいなくなることがFig.1から読み取れる。やや象徴的に述べることで許されるとするならば、津波から身を守るために高台に避難する高齢者1人を、現在は2人で支

*1 なお、本稿の内容には加藤一誠日本大学経済学部教授との議論から得たものも多く含まれる。ここに感謝申し上げたい。

*2 もちろんこれは一例に過ぎず、全ての都市が同じ状況にあるわけではない。例えば仙台市のような大都市では状況はそれほど深刻ではない。参考文献1)を参照のこと。

えて手を引くことができるが、30年後には1人の高齢者に対して1人しか助ける人がいないということになる。これからは高齢者1人に対して1人しか手を引く人がいない（さらに将来は1人以下になるであろう）ということをも前提として、防災対策は取られなくてはならない。

こうした社会環境の変化に注目することは重要である。仮に現在の防災対策が、現在の高齢者人口、現在の高齢者の住宅立地状況、現在の健常者人口などを前提に、最善の計画として立案できたとしても、それは数十年後以降に訪れるであろう巨大地震・津波の対策としてはそれほど役に立たない。「今の人々を助けるのではなく、将来の人々を助けるのである」という発想を持つことが必要である。現状を前提とする危機管理および防災計画では、将来の人々の災害時におけるQOL(Quality of Life)はかなり低下するであろう。

全く同様のことは、復興への支援についてもいえる。今回の東日本大震災においては全国から善意の手が差し伸べられ、多くの義援金が集まり、また多くの支援物資が無償で被災地に届けられた。それだけではなく、多くの人々が現地に向かい、現在もボランティアが復興のための貴重な労働資源として機能している。

このような経済的、物的、労働的支援が復興に際して大きな助力となっていることは疑いのないところである。昨今の政治の混乱もあり、予算措置が滞り、また手続き上の手間もかかることから、円滑に資源の投入ができない公的支援を、民間からの支援が補完している状況にある。公的部門は、こうした民間部門からの善意に対して、結果として部分的に頼らざるを得ない面があることは否めないであろうし、今回の震災に関しては今後もそうであろう。

このような民間からの支援は、日本経済が成熟してある一定程度の生活水準に達した、いわばわが国が「豊かな国」の状況にあったからこそできたことである、ということをおぼろげに忘れてはならない。潤沢な募金や支援物資の提供、ボランティアなどの労働力の提供は、余裕を持った生活水準があればこそ実現できたものであるといえる。つまり、「衣食足りて礼節を知る」という言葉を思い出す必要がある。ハイチで2010年に地震が発生したとき、同じハイチに住む人々が被災者に対してどれだけ支援をすることができたか、ということを考えれば、このことは容易に理解することができるであろう。

今後、現在享受している豊かな生活がわが国において持続する可能性は保障されない。やや悲観的にすぎる見方かもしれないが、アジアとの厳しい国際競争の中で疲弊し、日本経済が没落していくことがあるとすれば、そのときにはもはや国民には被災地を十分に支援するだけの余裕がなくなることは十分に考えられる。また、少子高齢化の進行は、豊かな経済力を持つ家庭の数を減らすことになり、高齢者が多くなればボランティアとして活動できる人的資源も枯渇することになる。

つまり、将来起こるであろうこうした社会環境の変化を考えると、今回の震災に対してなされている復興支援と同じことを将来の震災に対しても過度に期待してはならないということになる。民間の善意はあくまで補完的なものとして過度に依存せず、国家戦略としての全面的な支援態勢の構築が求められる。

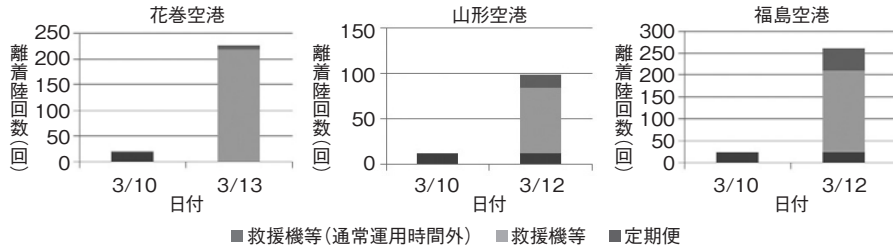
3. 社会資本整備における選択と集中の強化

2章で述べたような基本的な考え方に基づいて、今後は復興に向けた具体的なまちづくりや社会資本の整備を進めて行く必要がある。しかし、この段階においても指摘しなければならない論点は少くない。

まず震災後の社会資本整備の基本的な方針として確認しておかなくてはならないことは、今回の東日本大震災による復興は東北（特に太平洋沿岸）地方に限定された視点ではなく、日本全体の視点から行われなくてはならないということである。この視点は意外と見落とされやすいのではなからうか。

現在のわが国を取り巻く環境が厳しいことは論を待たない。アジア諸国の台頭によるわが国の相対的な地位の低下、国際競争力の低下には著しいものがあり、日本全体としての社会経済システムの最適化による国力の維持、国際競争力の向上が強く求められている。確かに、東北地方の震災地域の復興は重要な課題であることに間違いはない。しかし、震災地域の復興という近視眼的な視野にとらわれ、東北地方のみの社会経済システムの最適化を目指しても、それは必ずしも日本全体の社会システムの最適化と適合しない可能性がある。部分最適は全体最適に必ずしもつながらない。経済学でいう、いわゆる「合成の誤謬」に気をつけなくてはならない。

例えば、被災地域への資源の投入の増加は、短期的に考えれば、必然的に他の地域における資源の投



注) 震災後の日付は離着陸回数が最大となった日。
出典) 国土交通省資料。

Fig. 2 東北3空港の震災前後における離着陸回数の変化

入の減少を意味する*³。一定の余裕のある地域からの応援(所得の再分配)は効率性への影響が少なく(その地域の限界効用の減少分が小さい)、公正の観点からも正当化されるであろうが、被災地域と同様の過疎問題や財源問題に悩んでいる東北以外の地域が震災復興の影響を受けてさらなる疲弊をすることは、全体の視野からは最適ではない。被災地域において「選択と集中」に基づいた、効率的な投資を行わないと、震災地域に引っぱり張られて日本全体が沈没する可能性を否定できない。より具体的にいえば、比較優位な産業は東北地方に集中させ、比較劣位な産業は他の比較優位な地域に担当してもらうという、産業の再配置をもたらすような社会資本整備が心がけられなくてはならない。

無論、一面荒れ野原となった被災地に、いろいろな投資がいくらかでもできればそれに越したことはない。しかし、財政破綻に直面して厳しいかじ取りを迫られているわが国には、いろいろ提案される投資計画や地域計画を全て実行できるような、総花的な復興をするだけの余裕はない。

このように考えてみると、「無駄な投資は避けなくてはならない」という命題が一般的に成立するように見える。しかし、それは社会的な意味においてのみ正しいのであって、私的な観点から、つまり企業採算ベースのみから社会資本を考えるべきである、という意味ではない。しばしば公共事業は税金の無駄遣いとして批判されることが多い。例えば、震災前までは採算の取れない赤字空港としてマスコミから追及のあった山形空港は、今回の震災において被災地への玄関口として大きな役割を果たした(Fig.2)。同様に津波の被害を免れた三陸縦貫自動車道は、震災発生後の物流の動脈として現在も大いに活用され

ている。これらの社会資本は利用可能性の外部性を持つ、と経済学では呼ばれる。利用可能性の便益は金銭ベースでの採算に乗らないので、私的な勘定の上では考慮されない。したがって、「公共事業=税金の無駄遣い」という短絡的な思考回路をこの場合に用いることは危険である。今回の震災は、無駄だと指摘されてきた交通社会資本の利用可能性が顕在化した典型的な事例であり、交通社会資本が抱えるオプション需要としてのオプションが行使されたということもできる。社会資本の価値を単なる採算ベースで判断せず、利用可能性の便益を考えた上で、社会的な観点から投資の「選択と集中」がなされなくてはならない。

すでに述べたように、これからの少子高齢化によって、これまで以上にきたるべき震災時における避難誘導作業には物的および人的資源を投入せざるを得なくなる。それに加えて、既に財源が不足している状態において、危機管理および防災・減災対策に使える予算はかなり限られている。これらのことから、今後は必然的により少ない予算でできるだけ多くの人々を救う方策が考えられなくてはならない。

この状況において、特に三陸地方のような過疎化の進展の著しい地域においては、現在の限界集落までも含めた立地を前提とした社会的資本整備によって多くの人々を救うことはほぼ不可能に近い。単純な例を考えてみよう。震災前と同様に人々が少人数で居住する多くの集落が分散しているような状況で、その沿岸が仮に200kmに及ぶとしよう。その一方で、多くの人々がまとまって居住する一定の規模の都市が形成されている場合には、その地域の沿岸は10kmに及ぶとしよう。(単純計算ではあるが)分散した集落の場合には1mの高さの防潮堤しか造れない予算であっても、人々がまとまって居住する場合には同じ予算額で20mの高さの防潮堤を建設することが

* 3 ここでは海外からの支援は除かれて考えられている。

できることになる。

どちらの場合が効率的により多くの人命を守れるかはいうまでもない。防潮堤に代表されるような社会資本には、規模の経済あるいは密度の経済が働くといえる。同じ防潮堤で1人でも100人でも守ることができるにもかかわらず、その投下資本額は変わらない。このことからわかるように、津波に関する防災・減災のためには人々がまとまって暮らすことが効果的である。

とはいえ、強制的に人々を移住させることはほぼ不可能であるから、人々がまとまって暮らすことに意義を見出すインセンティブを与えるような社会資本の整備、そしてその運用が必要となる。たとえある地域住民のその居住地域に対する執着が強いとしても、それを上回るような魅力を「まち」あるいは都市は持つべきであり、そのための工夫をすることが求められる。これは一つの重要な「選択と集中」の戦略である。

以上のようなことを考慮に入れて、仮に社会資本が戦略的に投資されるということを前提としても、その投資に関わる資金を誰が負担するのか、という論点がなお残されている。

「地方の時代」「地方分権」「地域主権」という言葉が叫ばれて久しい。多少のニュアンスの違いはあろうが、これらの言葉が叫ばれる背景にあるのは、中央政府が財源と権限を握り、地方を支配することによって地方は独自性を発揮することができず、閉塞的な状態から抜け出せないでいる、という考え方であろう。

こうした主張は、震災の起こる前からなされてきた。しかし震災直後から、これらの言葉を叫んできた被災地の地方自治体の姿勢が変化したことは興味深い。震災後、さまざまな地方自治体の首長がさまざまな表現を用いて国の責任を主張している。そのおおよその内容は、国は何もしてくれない、国は困っている地方を救って欲しい、国は地方を見捨てるなどというようなものであろう。筆者の知る限り、少なくとも国が財源と権限を握っているから（つまり地方分権を進めなかったから）国が地方の面倒を見るべきだという趣旨を明確に主張して国に助けを求めるような自治体はないように思われる。震災を境に、自治体の姿勢が転換しているという事実は、誰が被災地の面倒を見るか、誰が復興のため（社会資本整備のため）に費用負担をするのが重要な論点となっているということを示している

といえる。

経済学の理論を素朴に当てはめれば、純粋公共財に関するサービスは国が供給するべきであり、地方公共財に関するサービスは地方が供給するべきだということになる。そして、防潮堤も、住民が避難するために提案されている鉄筋コンクリート製の高い建物の建設も、高台の避難設備も、いずれも地方公共財に該当すると考えてよいであろう*4。したがって、純粋に理論的に考えるならば、防災・減災のためのこれらの施設が地方によって整備されることはある程度正当化される*5。もし、地方が多くの権限と財源を中央政府から譲渡されれば、こうした防災・減災のサービスも地方が担うことになり、地方はその実態に合わせるように防災対策を組むことができるので、地方はこのような権限移譲を歓迎するかもしれない。

しかし、地方公共財であるか否かというだけで国と地方の負担の仕方が明確に分かれるほど現実には単純ではない。前述の山形空港は特定地方管理空港であり、震災発生直後に活躍した花巻空港や福島空港は地方管理空港である。特定地方管理空港は国が設置して自治体が管理し、地方管理空港は自治体が設置・管理する。今後もし国の関与が後退し、自治体の裁量によって空港の管理・運営に温度差が大きく出てくるとすれば、災害発生時において適切な空港サービスが提供されないおそれがある。なぜならば交通インフラはネットワークを形成するからである。同じことは道路にもいえる。あらゆる道路を地方分権のもとで自治体の整備・運営に任せると、自治体の境界ごとに異なるサービス水準の道路ができることになる。災害時にはそれらが障害となる可能性がある。

国から地方へ大幅に権限と財源が移譲された場合、権利と責任は表裏一体であるということも十分認識する必要がある。もしある自治体があり防災に力を入れず、まちおこしや観光開発に財源を投入し、そこに災害が襲ってきて甚大な被害が発生したとしても、それはその自治体の責任であり、地方分権がなされた以上、国が責任を取ることはない。地方分権が進むと、防災に優れた自治体ができるであろう

*4 もしある地域の防潮堤の一部が破れて、海水が北海道から沖縄まで押し寄せるとするならば、防潮堤は純粋公共財となるが、そのようなことは現実にはあり得ない。

*5 防潮堤などが国防の役割も果たしているということがあれば、これは純粋公共財にかなり近い地方公共財となり、国が整備する必要性が大きくなる。

し、防災におろそかな自治体もできるであろう。そうなるかどうかはその自治体の首長の能力と行政手腕にかかっており、その責任はそうした首長を選んだ自治体の住民にある*6。

本章で意図することは、地方分権や地域主権を問題視することではない。地方分権や地域主権に基づく防災対策と、国による一貫した防災対策との間に明確な線を引き、その責任を明確にすることが重要である。その線引きが明確に行われていないことが今回の自治体の混乱した責任追及の姿勢に示されているといえる。

4. 被災地の交通政策の評価：

東北地方の高速道路無料化施策を例として

震災の復旧・復興といえは、どうしても社会資本整備といったハードの側面に注目がちになるが、ソフトの側面としての政策にも注意すべき点は多い。今回の震災で実施された象徴的な交通政策は、2011年6月20日から開始された東北地方の高速道路無料化である。これは中型車以上のトラックやバスの全てと、被災者・避難者の運転・同乗する全車種の高速道路料金を無料にするものである。また被災者・避難者であることの資格認定は各地方自治体の裁量に任されている。

検証されなくてはならないのは、高速道路無料化政策によって実現される社会的厚生が他の代替的な交通政策に比べて大きいということが明確に判断された上でこの政策が実施されたのかということである。他の代替的な政策としては、鉄道（在来線・新幹線）運賃の無料化もあるであろうし、あるいは航空運賃の無料化、地元の代替バス運賃の無料化、フェリーや内航海運の輸送運賃の無料化などもあるであろう。このように、政府はさまざまな同様の選択肢を用意することができる*7。しかしながら、こうしたさまざまな代替的な政策を比較検討した上で、効率の点からも公正の点からも高速道路の無料化が最善な政策であると判断した分析のプロセスがあったということは聞かない。

安易な断定は禁物であるが、まず疑われるのは、単に「やりやすいからやった」という政策ではなか

* 6 ただし、このことは外部性が極端に大きい原子力発電所の事故などには適用されない。

* 7 もちろんそうした政策自体が望ましいかどうかという分析もまた必要である。

* 8 この周辺の経済学的知見については、例えば参考文献2)を参照のこと。

ったのかということである。言うまでもなく、「民営化」されたと言われている高速道路は依然国が所有しており、東日本高速道路株式会社は事実上「国有会社」となっている。この組織形態上、高速道路は政策介入をしやすい交通機関であるといえる。一方、航空サービスや鉄道サービス（東北地方の場合は主にJR東日本）は民間部門が運営しており、株主への説明などが必要になるので、政府が政策介入することには相当の困難が伴う。もし、高速道路無料化政策が場当たりの政策であるとするれば、それは効率的かつ公正上最善の政策をとるべき政府としては間違った政策である可能性が高い。少なくとも、なぜ高速道路が無料で、鉄道や航空や地元の代替バスが有料であることが最善であるのかということについての説明責任が政府にはある。

高速道路を通行する中型車以上のトラック・バスが無料化されたという点にも疑義が残る。この無料化政策の意図は、物流の根幹をなすトラックの高速道路料金を無料にすることによって物流コストの低減を実現し、もって迅速な復興をはかるというものであろう。確かにトラックは末端への物資輸送において極めて有用な交通機関であることに疑いの余地はない。しかしその反面、大量の物資の輸送という点ではトラックはフェリーや内航海運の比ではない。これまでの「1000円高速料金」に代表されるように、物流コストの低減の名の下に多くの内航海運やフェリーが打撃を受け、フェリーの一部が撤退したことは記憶に新しい。再度、この無料化によって海上交通が影響を受け、大量の物資を安価に運べる輸送手段を失わせるようなことが本当に復興に役立つことであるのかどうかについて、政府は明確に説明する必要がある。

高速道路無料化の対象者となる被災者・避難者の定義が自治体の裁量に任せられ、自治体ごとに対応が異なるという制度も、一貫性を欠いた政策であるといえる。本来、道路サービスの利用だけではなく、あらゆる財・サービスの利用に対して、高い価値を認める消費者にその利用を認めることが社会全体の価値を高めることにつながるというのは、経済学における単純だが基本的な考え方である。このとき価格という手段は有効な働きをする。というのは、一定の価格を支払っても利用しようとするのは、それだけの価値を利用者がそのサービスに見出しているからである、と考えられるからである。その点から見ると、自治体ごとに異なる定義を採用する現行制

度では、高速道路に高い価値を認める人々の利用を排除するということが引き起こされかねない。それは不公平という公正上の問題のみならず、資源の有効活用という効率上の問題をも引き起こす。

本来は、一定の価格(高速道路料金)を課す一方、道路利用者となる被災者・避難者にはその用途を限定されない現金給付を行うことが望ましい。単純な経済学の証明によって、現金給付は現物給付(この場合高速道路の無料走行)よりも利用者の満足が高めることが知られている*⁸。もちろん現金給付を受ける被災者・避難者の定義も全地域を通じて統一されていなければならないことはいうまでもない。こうした観点に立って現行の交通政策をいま一度見直す必要がある。

いずれにせよ、現在の高速道路無料化という政策はどの点から見ても最善とはいえない。繰り返しになるが、この政策を今後も進めるのであれば、それが本当に復興に役立つ最善の政策であることを政府は国民に明確に説明する必要がある。

5. おわりに

震災直後の救助・避難の段階から復旧・復興の段階に入ったことによって、これからの東北をどうするかという視点から、多くの政策や計画が提案されている。たとえそれが非現実的に見える壮大な政策や計画であったとしても、それらをその理由だけで十分な検討もなく無下に否定するということは正しい姿勢ではない。関東大震災の後に帝都復興院総裁となった後藤新平は、帝都の復興計画を策定するときに大風呂敷と呼ばれるほどの壮大な計画を立てた。もしそれが実現していたとすれば、東京のいまの姿は相当変貌していたことであろう。あらゆる可能性

を排除せずに政策や計画を考えることが必要である。

しかし、検討することと、実際に実行することとは明確に区別しておく必要がある。東北地方はまだ試したことの少ない政策や計画を実施する壮大な実験場ではない。特に三陸地方沿岸は津波によって全てが流され、あたかも白地図となったかのような状況にある。この白地図に自由勝手にいろいろな絵を描くことは許されない。さまざまな政策や計画が提案され、それらを無秩序に導入することは混乱を引き起こすのみとなるであろう。また、さまざまな政策や計画を試すだけの資金的な余裕もわが国にはもはやない。多くの政策や計画を十分に検討し、東北のみならず日本全体としてどのような政策が最も効果的であるかという観点から政策や計画に明確な優先順位をつけ、資金的な制約の中で実施するという基本的な考え方が重要である。もちろん、その政策や計画が互いに一貫性を持ち、相互に矛盾しないようにすべきであることはいうまでもない。

後藤新平のアイデアがいかに優れたものであったとしても、それが当時の国家予算の総額に等しい費用を必要としたために、計画が大幅に縮小されたことも忘れてはならない。先に述べたように、政策や計画の検討に制限をつけるべきではない。しかし、実行には効率と公正の観点から優先順位をつけ、極力効果的な政策や計画から採択していくという姿勢が必要である。

参考文献

- 1) 平成20年度版宮城県社会経済白書レポート『県内市町村の社会増減の状況と将来人口推計について』宮城県企画部、2009年
- 2) 竹内健蔵『交通経済学入門』有斐閣、2008年