

自家用車の経済学

榊原 胖 夫

(一)

交通にかんする議論のなかで、とくに旅客輸送についての議論には混乱があるようにみえる。貨物については比較的容易にその便益や、人々の経済生活との関連をつかむことができる。都市の住民に必要な食料、燃料、衣料、医薬品が到達しなくなれば、破局が到来すると人々は考える。しかし人々が気楽に移動できなかったといって、どれほどの支障があるというのだろうか。新幹線が全面ストップしても、自家用車が日本の道路から消滅しても、庶民の生活にはたいした影響があるように思えない。旅客輸送のなかではとくに自家用車にたいする風当たりがつよい。大部分の自家用車は若者たちの「ドライヴ」や「レジャー」に用いられており、かれらのためにこれ以上道路をつくる必要はないという人も多い。

つまり旅客輸送と国民の経済生活との関係は、貨物輸送のばあいほど直接的ではないようにみえ、そのために旅客輸送——とくに自

家用車——の意義は軽視されがちである。

考えてみればこれは奇妙な結果である。交通機関の歴史をみると、いつでも旅客輸送は貨物輸送と同じく、あるいはそれ以上に重要であったのであって、人間は貨物輸送よりも旅客輸送にもっと多くの投資をしてきたのである。また第二次大戦中の困難な状況のなかで、貨車にすしづめになっても移動する人が多かったことを考えると、旅客輸送は貨物輸送と少なくとも同じように評価されなければならないように思われる。

旅客輸送のなかで自動車輸送のシェアは高まる一方である。昭和四〇年から五九年のあいだに、旅客輸送は全体として人数で一・七倍、人キロで二・二倍になっているが、自動車輸送は人数で二・三倍、人キロで三・九倍になっている。この間自動車輸送は七五〇キロ以下のすべての距離帯でシェアを伸ばしている。

旅客輸送——とくに自動車輸送にたいした意義がみとめられない

ならば、需要が急速に伸びるわけもなく、シェアが拡大する根拠も乏しいはずである。そこで、ここでは自家用車とわれわれの経済生活とのかかわりについて考えてみることにしよう。

(二)

GNPが欠陥のある数字であることは今日ではよく知られている。GNPは一国で一年に生産される財およびサービス（形がない財という意味）の総価値（価格×量）をはかっている。GNPの最大の欠陥は生産されても交換されない財（家庭菜園でとれた野菜）やサービス（主婦の労働）は計算する方法がないということにある。

私の家にはむかしから茶の木がたくさんあって、私が小さいころは家で番茶をつくっていた。夏が近いころの数日、母は茶の新芽をつんで蒸し、それを手でもんで、天日でかわかし、一年分の茶をつくる。今から考えると、それはなかなかおいしい茶であった。

しかしいつのころか、母も年をとり、茶づくりをやめてしまった。そして近所のお茶店で番茶を買ってくるようになった。葉くずでもまじっているのではないかと思うほど、軸ばかりの安物で、私どもの生活水準は低下したにちがいないが、その結果日本のGNPは大きくなったことになる。なぜなら家で作った茶はGNPにはいらないが、店で買った茶はいいるからである。GNPにはいらないからといって、それは生産でないとはいえない。

何年か前に経済学を勉強された方は、企業は生産し、家計は消費すると習われたにちがいない。しかしそのような分類は便宜的に行なわれているだけで、すべての家計は生産活動に従事していると考

えることもできる。

たとえば食事についてみると、家計は肉、魚、野菜などの原材料を購入し、それに塩、こしょう、しょうゆ、砂糖などの常備材料を加え、コンロやレンジや冷蔵庫などの固定設備を活用し、労働を投下して、食事という価値（効用）の高いものを生産しているということが出来る。そうしてみると、家計の行動は企業の活動とほとんど変わるところがなく、経済学で習われた家計の無差別曲線とは企業の等生産量曲線と同じものである。

何十年か前に経済学を学ばれた人なら、効用などという実態のあいまいなものを生産することが出来るかという疑問をもたれるかもしれない。しかし人間は物財を「生産」したといっても無から有をつくりだしているわけではない。エネルギー不変という物理学の法則があるかぎり、人間がしていることは自然界にある物質を變形して、そのままではものの役にたたいたいのを、役にたつものにしていけるだけなのである。つまり人間はもともと効用しか生産していないのである。

サービスや情報は形態がないか、その生産は人間に役にたっているという意味では物財の生産と変りはない。周知のように現代の経済では次第にサービスや情報の比重が高まっている。家計の効用生産も同じような意味で生産的である。

また家計は効用生産の極大化をはかって家計内分業をおこなう。たとえば男は比較優位の原則にもとづいて、家計内生産のための原材料購入をふやし、固定設備をとのえるための資金獲得に特化し、主婦は家計内効用生産に特化する。もっとも最近では家計内生

産の生産性を上昇させるための固定設備を購入する必要から、主婦も賃金獲得に従事することが多い。一人あたり家計内効用生産とその消費が多ければ多いほど人々はゆたかになったと感じるのである。

家計が消費単位であると便宜的に分類されているために、かなりやっかいな問題が発生する。それは家計内効用生産のための固定施設——冷蔵庫、電気掃除機、洗濯機、テレビなど、ふつうに耐久消費財とよばれているもの——をどうとりあつかうかという問題である。アルフレッド・マーシャルはほぼ百年前に、ものを消費するというとき、消費のためにそれを所有することを意味することが多いとのべている。事実われわれは冷蔵庫や洗濯機を直接消費しているわけではない。しかしわれわれがそれを購入するときには、消費というカテゴリーにいれられてしまうのである。

(三)

同じことは自動車についてもいえる。われわれが乗用車を購入すると、それは消費であるとされる。たとえその乗用車を通勤のために使うとしても、またときに商品輸送に使うとしても消費である。一方軽トラックやバンはドライブに使うことがあるとしても、生産活動にたいする投資となる。

しかしわれわれは自家用車を消費しているわけではない。われわれは自家用車を、必要なときにいつでも場所的移動という交通サービスを生産することができるように、購入し、保有しているのである。そのときにはガソリンという燃料を加え、運転という労働を投下する。

自家用車による場所的移動という交通サービスの生産は、タクシーによるサービスの生産と基本的に vari はない。ちがいはガソリンと運転、車の償却などの諸費用がタクシー持ちというだけである。一方自家用車はいつでも待たずにのれるというメリットがある。問題はタクシーのればGNPにふくまれるが、自家用車のばあい、その購入はGNPにふくまれても、それによる交通サービスの生産は、取引されないためにGNPにふくまれないということにある。もし自家用車によって生産される交通サービスの価値をタクシー運賃と同じであると仮定して計算すれば、その価値はぼう大なものになるであろう。もちろんそのような計算は手間と時間がかかるだけで、計算されたからといって、それをそのままGNPにふくめうる性格のものではない。しかし一方自家用車による交通サービスの生産がGNPにふくまれないからといって、生産的でないとはいえないのである。

乗用車は多くのばあい、家計内効用生産のために用いられ、その生産性を高める。したがってそれは現代社会のゆたかさをつくりだしているということができる。

乗用車はもちろん企業や生産者の生産活動にももちいられる。最近の不況でめだつた交通事情は、長距離輸送は不況の影響をうけ、需要が低迷ないし減少したにもかかわらず、自家用車による短距離輸送は増加をつづけたことであつた。不況になれば自家用新車の購入は減少するが、トリップ数はあまり景気に関係ないようである。それはおそらく自家用車による移動が主としてフェイス・ツー・フェイス・コミュニケーションによる情報移動に関係していることか

らくると思われる。情報はフェイス・ツー・フェイスの移動がもつとも確実であり、価値が高い。しかしその価値を計測することはむずかしい。

家計内効用生産といい、情報移動といっても、計測がむずかしいとすれば、何か別の方法で、おおよそでもその価値を把握できないものであろうか。交通学者は多くのばあい、目的に応じてであるが、「時間価値」を用いる。旅客輸送の便益の大部分は時間の節約という要素から成りたっていると考え、節約された時間を生産活動に使うならば得られるであろう所得——いわば時間の機会費用——を計算するのである。もっとも時間の価値は、その瞬時の客観的な条件と心理状態によっても大きく異なるために、平均的な価値をみつけることがむずかしい。しかしいくつかの旅客輸送プロジェクトの効果と比較検討するようなばあい、一定の時間価値を用いることは有用である。時間価値からみると旅客輸送の経済全体に占める役割はきわめて大きい。

(四)

建設省は、国土庁の第四次全国総合開発計画（四全総）との関連で、高規格幹線道路計画を策定中である。国土庁が全国の高速度道路建設要望をまとめたところ、九、〇〇〇キロメートルに達したそうである。それに現在の予定路線七、六〇〇キロを加えると、全国の要望は一六、六〇〇キロになる。

最近の自動車トリップのOD（出発地——目的地）をしらべてみると、地方圏から地方圏へのトリップ数の伸びがいちじるしい。また自動車保有率も昭和四五年以降、地方圏が三大都市圏を超えてい

る。この点で長距離の旅客輸送である航空が巨大都市間、巨大都市と地方都市とをふすぶ交通機関であるのと対照的である。したがって道路の整備は、一極集中型から多極分散型の国土利用をめざす四全総において柱となる政策となるであろう。

高規格道路は現在の高速度道路の仕様よりは若干質的に落ちるが、平地部の走行速度八〇キロ、アクセス・コントロールをした自動車専用道路である。そして計画的では国土縦貫高速度道路を連絡する横断道として全体で約一万キロ建設される。そのための費用は約四〇兆円、その直接便益（走行便益および時間便益）は約一二〇兆円にのぼると推定されている。

しかし今後建設される自動車専用道は、次第に有料道路として採算をとることがむずかしくなると予想される。しかし道路はネットワークの強化・充実があつて、はじめて十分な機能を発揮する。高規格道路は一方で建設費の節約をはかりつつ、他方で現行の高速度道路の制度にしばらくは方法で整備されなければならない。つまり高速度道路のように建設費、維持費、管理費のすべてを料金収入によつてまかなうのではなく、また一般国道のように完全に無料になるのでもなく、おそらくその中間的なものになるであろう。

本稿では道路による貨物輸送についてほとんどふれなかった。もちろん道路は自家用乗用車によつてのみ利用されるわけではない。日本の産業構造が急速に変化し、道路によつて輸送されるのがもっとも便利な貨物の種類がふえた。現在ではトンではかつて貨物の九〇パーセント、トンキロではかつて五〇パーセントが道路輸送されている。したがって新しい工場を建設しようと考えている企業は商

品の搬入搬出に便利な、道路整備のすすんだ地域に土地をもとめる。道路建設が工場誘致につながり、地域の活性化や住民所得の向上につながるのはそのためである。

しかし道路整備がもたらす人の移動の便益は物の移動のそれと同じく、あるいはそれ以上に大きい。たとえその便益の計測が不可能

であり、計測しても不正確であり、GNPにふくまれないとしても、そんなのである。

〔本稿は「高速道路と自動車」に発表する論説に手を加えたもので、部分的に類似の表現があることを許していただきたい〕

（大学経済学部教授）

新島襄の俳句（扉の写真について）

新島襄の漢詩と和歌は、遺墨の複製も何点かあって、比較的よく知られている。しかし、彼の俳句は、漢詩や和歌にくらべて作品も少ない上に、淨書された遺墨も伝わっていないので、ほとんど知られていない。

扉の写真は、数少ない作品の一つで、新島の日記「漫遊記」の明治二十一年八月六日の項に記されているものである。

（『新島襄全集第五巻』三六〇頁、参照）
これを書いたとき、新島は心臓がきわめて危険な状態であり、静養が必要だという医師の勧告で、八重夫人を同伴して群馬県伊香保に避暑していた。滞在期間

は二十一年七月二十七日から九月十六日までであった。

たまたま、新井豪の父左寿計（号・乙瓢）が同宿していたことから、乙瓢の手ほどきで作ったのがこの作品である。

「新井老人ト相談相手トナリ、俳諧ヲ真似シタリ」と、新島は前置きしている。

〇仰見し雲も茲ては足の下 襄
△仰見タ雲も茲てハ眼のアタリ 乙瓢

本暮之宿より向ふ山にこゝかしこ
に雲より夕日のもれかゝやくを見
て

秋雲やまたらに漏らす夕日影

又ハ

秋風やまたらに漏るゝ夕日影

伊香保千明別荘ニ而

瀧の音も夕立と聞昼寝かな

又和哥浦の昔遊を思ひ出して

夕立も波のをとかと和哥の浦

乙瓢はこの八月六日に、家族ともども伊香保を去った。この日以後、新島は俳句はかいていない。乙瓢がいなくなったただけではなかったはずだ。静養とはいえ来客が多く、また書簡をしたためることに時間をついやさねばならなかったのである。（河）

超高齢者社会の到来

岡 本 民 夫

はじめに

日本の六十五歳以上人口が昨年一〇%を超えた。かつて国連の基準に従って老人人口が七%を超えた国を「老人の国」と呼ぶことになったが、この基準でいくと、日本の場合、すでに一九七〇年の時点で「老人の国」つまり高齢化社会に突入したことになる。それ以来日本の高齢人口はわずか一六年程の短期間に、総人口の一割以上を占めるようになり、「高齢者社会」を迎えることになった。さらにこのままで推移すると、二〇〇〇年には老人が総人口の一六・三%、二〇二五年には二三・四%とほぼ四人に一人が高齢者となり、いわゆる「超高齢者社会」が到来するものと予測されている。

周知のごとく諸外国ではかかる高齢化率に到達するのに八〇年から一二〇年を要したのに対して日本の高齢化のスピードは人類史上比類のないものであると評価されている。しかも、今後の高齢化はある時点まで順調に進むものと推測されているため、これに対応する各方面の施策を早急に立てなければならない状況に置かれている。しかし現実には、この急ピッチで進む高齢化への対応策は常に後手にまわり、未だ手つかずの施策が大きく取り残されている。

一方、高齢化の日本的特徴のいま一つの側面は七十五歳以上の、いわゆる後期高齢者の急増という点である。この現象も未曾有の状況であって、このままで推移すると、二〇〇〇年には六・四%、二〇〇四年には総数で一、〇〇〇万人を超え、二〇二五年には、一、七〇〇万人で、総人口の一・九%を七十五歳以上の後期高齢者が占めるものと予測されている。

このように短期間にしかも急速に長寿化が進行することによって、老人問題は予測もなかった生活の諸側面にまで、さまざまなインパクトを与えはじめている。それらは、経済、就労、家族、住宅、地域生活、医療、保健、教育、社会的協同、扶養や介護のあり方などあらゆる面に及びその顕在的、潜在的ニーズは拡大化、多様化、複合化および重篤化の様相をおびてきている。こうした事態をどのように受けとめ、対応するかについては、種々な論議のあるところであるが、少なくともこれらに対応する施策に関しては、当然多角化、総合化および高度化の方向で整備拡充していかなばなるまい。

今回はこうした広範多岐にわたる老人問題のなから、いくつか

の課題をとりあげ、それへの対応策の一つである福祉サービスの動向についてふれてみたい。

一、深刻化する老人問題

かつて、老人問題といえば、貧困、病苦、孤独及び無役という言葉に象徴されたが、今日では、その基本的部分に関してはさしたる変化はないが、量的ならびに質的側面において大きく様変わりがみられる。

例えば、先述のように急速な高齢化と後期高齢者の急増は心身の老化に加えて、傷病化が急激に進行し「慢性病時代」が到来しつつある。その一つの指標として、高齢者の有病率をみると、六十歳代前半では、人口千人比で三四一・五であるのに対して、七十歳代前半では、五三七・六、後半では五六六・八と加齢とともに急激に増加している。しかも高齢者の罹患している疾病は殆んど複数であり、かつ慢性の経過をたどるものが多い。そのため多種類の医療を長期にわたって治療しなければならないことは指摘するまでもない。

また、こうした多様な疾患をもつ高齢者はいわゆるねたきりとなる確率も高い。日本のねたきり率をみると、六〇歳代前半では、〇・九五(人口千人比)であるのに対して、七十代後半では、四・八一、そして八十代前半で八・七四、さらに八十代後半では、一挙に一五・五八と飛躍的に増加すると、現在、全国に約六〇万余人のねたきり老人がいるが、これが二〇〇〇年には一〇〇万を超え、二〇二〇年には一六〇万―一九〇万人になるものと推計されている。

かかる状態は本人もさることながら、これらの人々を、介護する立場の人々に物心両面から過重でかつ長期にわたる負担が加わるこ

とになる。しかも、昨今ねたきり期間の延長化傾向が顕著となっており、介護の長期化とともに介護者の高齢化が目立ちはじめている。さらに老人の心身機能の衰退は一層の要介護性を増幅するのに対し、介護者の介護機能が次第に低下して、やがて双方とも挫折するという「共倒れ現象」も顕著になりつつある。また、老人介護に当る人々の九〇%以上が、妻、嫁、娘など女性であることを看過してはならない。「人生八十年時代」においては、「女性性は三、回老いを見る」といわれている。つまり、老親、夫そして自分という具合に、ライフサイクルのある段階で必ずといっていいほど介護という課題に出くわすことになる。さらに「子ども少文化時代」を迎えた今日、介護は直系家族のみに留まらず、傍系家族にも及ぶことがまれではない。かくして介護という仕事は個人能力の限界を超え、家族単位をとりこえて、社会的な広がりをもつに至っている。

一方、疾病との関連で際立って深刻化しつつあるのが、痴呆性老人の問題である。痴呆をどのようにとらえるかは立場によって色々であるが、一般的には、原因論的立場から「脳血管性障害」によるものと「老年痴呆」(脳細胞の萎縮によるアルツハイマー病)及び「頭部外傷後遺症」によるものなどに分けられているが、日本の特徴はその八〇―九〇%が脳血管障害によるものといわれている。痴呆は精神機能の全般的、持続的低下であるが、それらは記憶、認識、見当識等々障害から情動の不安定、人格変化それに幻覚、妄想などの精神症状さらには徘徊、失禁、弄便、昼夜逆転等々の異常行動が様々な型態や程度でもって発生したり、消退したりすることが多く、周囲の人々を混乱の渦中にまき込む例が多い。

東京都の調査によると六十歳代ではその出現率は一・二%であるが、七十代前半では、三%、その後半で四・七%、そして八十代前半では急増して一三・二%、さらに後半では実に二五%と四人に一人は痴呆に陥るものと推計されている。後期高齢者の急増と「人工長寿化時代」の到来によって、この種の問題は一層深刻化することは避けられまい。加えてこの問題はねたきり老人の場合よりも、一段と介護に重大な負担がかかることはいうまでもない。それどころか個人や家庭のレベルでは文字通り手におえず専門家による広範多岐にわたる手厚いアフターケア・サービスが必要である。だが現実にはそれに十分対応できる医療機関、老人ホーム等の施設が極めて少ない。従って、大方の痴呆老人の介護は家庭内の自助努力によってやらざるをえない状況にある。

いずれにしても痴呆の出現頻度は程度の差はあれ、六十五歳以上人口では、四・六%と推定されており、現時点で約五十七万人、二〇〇〇年には約九十八万人、そして二〇一五年には何と一四〇万人という恐るべき予測数値が出されている。

他方、後期高齢者の増加によって起る問題に老年世代間にみられる生活のあり方や価値観をめぐる断絶と格差問題がある。つまり、ヤング・オールドとオールド・オールドとの世代間には、それこそ子どもと大人以上に大きな機能的あるいは質的格差があり、それが老人ホームのみならず、地域における老人同志の生活や活動にもさまざまな形で反映してくる。その結果、食習慣や人間関係をめぐって老人間に異年齢集団の形式や疎外あるいは孤立化現象も出てきている。その意味で、従来のように老若両世代といった大まかな分け

方が通用しなくなり、いずれの対応を考えていくにあたっても個別的でより精緻な働きかけをしていかなければならない時代になってきている。

他方、日本の高齢者約一、三〇〇万余の内、要介護性や傷病等のために医療機関や老人ホームに入院ないし入所しているのは、全体の三・五%程度にすぎない。つまり残りの九五・九七%の高齢者は在宅のままで生活をしているのである。勿論すべての在宅老人が先述のような問題をかかえている訳ではない。なかには若者以上に生活をエンジョイしている人も少なくない。しかしやがて心身機能の衰退とともに周囲への依存度が高まり、居住の仕方による一定の変更を迫られることが多い。

日本の場合、特に住宅問題が深刻で老人対策の大きな課題になっているが、一般に老人は住みなれた地域で旧来の人間関係を大切にする傾向が強く、容易に移住をしない。その結果、心身の衰退に即応したハードおよびソフト面からの施策が緊急の課題となっている。

また、子女との住み方も多様化してきており、別居でも「隣居」「近居」というあり方から、地域社会のなかでの老人同志の「集居」、「密居」あるいは「散居」などさまざまな住み方が出現しており、これを有機的に結ぶ「社会的な支援のネットワークづくり」とこれをどのように運用するかソフトウエアが当面の重要な課題となっている。

このように老人の住宅問題は単なる住空間の問題に留らず、老人同志あるいは老若両世代の住み方や人間関係のあり方あるいは生き甲斐の問題とも密接な関連のある課題である。

以上のように現下の日本における老人問題のいくつかを思いつくままにとりあげてみたが、このほかにも多くのかつ複雑な問題が相互に絡み合った姿で存在していることは指摘するまでもない。しかし、ここでは福祉サービスの立場から、その対応のあり方を検討してみよう。

二、老人対策とその課題

繰り返して述べてきたように老人問題はわれわれの生活のあらゆる側面に様々な形で関連してきている。しかも、それが個人レベルから社会全体まで及んでくると特定領域からの対応だけでは、殆んど解決が不可能な段階になってくる。その意味で多様な内容の老人問題への対応は必然的に総合的で包括的でなければならぬ。しかし、今回は紙巾の関係から福祉サービスとりわけ対人福祉サービスに限定して取り上げてみることにしたい。

周知のごとく、老人対策は所得、保健医療、住宅、雇用、文化娯楽、教育、生き甲斐等を多方面に及ぶものであるが、これと平行して大事なことは、これらの施策をいかなる場面で行うように具体化していくかということである。この課題に対応する方向として、最近、特に地域福祉対策と対人福祉サービスの重要性が強調されている。前者は日本の施設主導型の福祉対策に対する批判と反省からの部分と大量の老人福祉需要に財政面から限界が見えはじめたことによるものがある。また、後者は福祉需要の多様化を反映して、金銭的、物質的支援のほかに、介護的、看護的サービスへの需要が激増するとともに、QOL（生活の質）をめぐる、心理的、情緒的

支援や人間関係への援助ニーズの急速な高まりによるものがある。

特に後者の需要を充するためには、人間が具体的にどう直接的に老人と関わりをもたなければならない。つまり、この種のサービスは金銭や物質では代替することのできない高度な知識や技術をもった人間でなければ、供給できない対人的、対面的サービスである。確かに昨今サービスの経済化が進んでいるとはいえ、かかる福祉需要に一定の資質を保持しながら、応えていくためには、福祉の専門家以外にこれを充足することは不可能であろう。しかも、病弱、ねたきり、痴呆等の要介護老人の急増が予測される一方で、都市化の進行、家族の介護能力の低下、地域協力の弱体化が進み、最早、老人を自助努力でもって扶養することができない時代となってきた。加えて、長寿化傾向の進行は、広義の扶養つまり、金銭的、処遇介助的、情緒的及び人間関係的扶養の期間を大幅に長期化するものと考えられる。こうした長期に及ぶ幅広い扶養に対応していくためには、マクロな対策の充実や直接老人に向けられた施策の拡充も大切であるが一方では、介護に当る家族や関係者をいかに支援していく体制をつくるかがより重要な課題となっている。例えば、介護者を休養をせるための「週末・休日支援制度」や家事援助のホームヘルパーに加えて生活全般の計画やコンサルタントを行う「ホームメーカー」のサービスなどが重要となってくるものと考えられる。いずれにしても老人施策が真に老人にとって意味あるものにしていくためには、その具体化過程に老人の立場や個別事情を十分に考慮した冷たい頭脳と暖かい心を基盤にした実践がなくてはならない。

（大学文学部教授）