

戦後日本経済と社会資本

都 留 重 人

1

戦後の日本で社会資本の問題が行政当局の関心と呼んだのは、1960年の「所得倍増計画」をとおしてであった。当時の問題意識を代弁した大来佐武郎氏は、次のように書いている。

「資本主義経済のもとにおける経済計画作成の重要な意義は、市場の法則に放置しておいては、増大する余地のない社会資本の分野のサービスを計画的に確保することによって、国民の厚生の円満な充足を実現させるにあるとあって、過言ではない。」¹⁾

このときは、高度成長の実現が主要目標で、利潤動機でおのずから伸びるであろう私企業部門が社会資本未整備の故に制約されるようなことがあってはならない、という発想が支配的であったようだ。しかし、「社会資本とは、いったい何か」という問題については、理論的な追求が十分に行なわれた様子はない。ごく最近になっても、経済審議会の社会資本研究委員会は、社会資本を定義して、

「私的な動機(つまり、利潤の追求や私生活の向上)による投資のみに委ねているときには、国民経済社会の必要性からみて、その存在量が不足するか、あるいは概して不均衡になるなどの望ましくない状態におかれるであろうと考えられる資本」

と言っており、定義の仕方は、「所得倍増計画」のときと同様に、積極的ではなく消極的、いわば「残差的」である。

この最近の定義にも含意されているように、社会資本が「生産関連」のそれと「生活関連」のそ

れとに分類できるというのは、これ又、「所得倍増計画」以来の「計画」当局における伝統である。「所得倍増計画」のときは、計画の前期において「生産関連」の社会資本充実に力を注ぎ、計画の後期において「生活関連」の社会資本充実に傾斜させるというのであった。「生産関連」というのは、道路、鉄道、港湾、通信施設、林道のたぐいであり、「生活関連」というのは、住宅、上下水道、公園緑地、学校、美術館・博物館のたぐいであるとされているが、この例示項目をいちべつしても明らかなように、この両者に大体において共通しているのは、「公共財提供の施設」という点である。しかし、わが国で慣用の「社会資本」という用語を「公共財提供の施設」というふう置き換えて解釈するわけにはいかない。なぜなら、その大部分が公共財ではないところの住宅が、「社会資本」のなかの重要な部分をなすと考えられているからである。「社会資本」を積極的に定義しないで、市場経済の制約内では充足されにくいものというふうに残差的に解することから、概念規定が不明確になる一例が、ここにある。

消極的であるとはいえ、「市場経済の制約内では充足されにくいもの」という定義は、一種の機能面での定義であって、事業主体による定義ではない。たとえば鉄道のごときは私企業活動の対象でありうるし、学校にも私立のものが多く、住宅ともなれば、個人みずからで設営するものが少なくない。その上、日本の場合、公社・公団・営団といったたぐいの半ば官庁的な事業主体が社会資本の提供にたずさわってもおり、社会資本を特徴付ける基準として、「その事業主体が公共機関である」というわけにもいかないのである。ここにも、概念規定をあいまいにする一因があると言っ

1) 大来佐武郎『経済計画』、1962、至誠堂、p. 281。

「所得倍増計画」以来の10年間に、こうした概念規定の問題は繰り返され論じられてきた。そして一方では、理論的な問題点の究明が続けられると同時に、他方、現実の「経済計画」では、政府のデシジョンで計画しうる範囲という便宜主義の立場から、「社会資本計画」をフロー・ベースの「公共投資計画」として理解する慣行が定着し、今日では、これが政府部局内の統一的解釈のもととなっているようである。このさい、「公共投資」は「行政投資」と「政府企業投資」(国鉄、電々、地方公営企業等)とに分けられ、国民経済計算上のフローとしては、この両者を合わせたものから用地費を差引いて「政府固定資本形成」(I_g)という概念が作られ、これに対比される概念として、「民間企業設備」(I_p)(私鉄や私立学校は、ここに含まれる)と「民間住宅」(I_h)(いずれも用地費を含まない)とがあるというふうになされる。したがって、 $[I_g + \text{用地費}]$ が「公共投資」にあたるわけで、この意味での「公共投資」が、現在では社会資本増強の指標とされているのである²⁾。ただし、「社会資本」が広義に解されるときには、これに民間資本の一部(私鉄、住宅等)が加えられているようだ。

2

「公共財」という概念は、経済学において精密

2) 「公共投資」を官庁用語で正確に定義すると、次のとおりであるという。「公共投資」とは「国・地方公共団体、公社・公団・営団・公庫等の政府関係機関、水道・交通・発電・病院事業等を含む地方公営・準公営企業など広義の政府が、自ら直接行なう投資であって、日本住宅金融公庫、日本開発銀行等が行なう融資および日本住宅公団などが行なう分譲住宅・宅地など投資の成果を直ちに民間に売却することを目的とするものは含まない。また、ここでいう広義の政府が自ら直接行なう投資であれば、それに充当する財源は、税収、国債、地方債、債券、借入金等の別を問わない。おおむね、政府の責任においてその整備がなされねばならない社会資本整備のための投資である。これを財政面の会計別でみると、中央政府の一般会計、非企業特別会計及び地方財政の普通会計、非企業会計、公営企業会計、準公営企業会計からの直接投資をいう。」竹内良夫編著『日本の社会資本——現状分析と計画』、1967、鹿島研究出版会、p. 9。

な定義が可能であるから、もしも「社会資本」を定義して「公共財提供のための施設」というふうに解するのであれば、「社会資本」概念についても理論的な精密性を付与することができるであろうが、わが国の「経済計画」当局における慣行は、前節で述べたように、必ずしもそのような精密性を第一義的に考えたものではない。しかし現在では、「行政投資」「政府企業投資」「政府固定資本形成」「公共投資」等の概念は、オペレーショナルなものとして「社会資本」概念のフロー側面をあらわす慣習となっているので、ここでは、一応この妥協的概念整理にしたがって論を進めることとする。かりに「公共財提供のための施設」にあたるものを、あらためて精密に計算しなおす作業をしたとしても、以下の行論には、ほとんど違いを生ずることはないだろうと思われる。

ところで、「社会資本」を理論的精密に定義しようが妥協的オペレーショナルに定義しようが、それがその対置概念である「民間資本」と一定の比例関係を維持すべきであるという理論的必然性はない。そのことは、国防施設のような社会資本を例にとれば、説明を必要としないくらい明白であるし、かりに特定の分野で民間資本と社会資本とが構造的に密接な関連をもつことが明瞭な場合でも、そうである。それは、特定の産業にかんして、資本対労働の比率(あるいは資本の有機的構成)が一定でなければならぬとは言えないのと同様である。港湾施設の場合など、ある限度までは投資効率が高まる一方でありえようし、通勤施設となると、住宅の遠隔化にともない、都心に集中する民間資本との関係では逡増的な投資を必要とすることになるかもしれない。その上、経済発展の過程において、新しい公共財の提供が必要となることさえありえよう。

したがって、社会資本と民間資本とのあいだに一定の比例関係が保たれておればそれは「均衡」であるが、その比例関係が破れたらそれは「不均衡」であるなどというわけにはいかないのだけれど、戦後日本の「経済計画」では、「社会資本の立ちおくれ」ということが常に叫ばれ、そのことを立証するために、社会資本ストック(K_g)対民間

資本ストック (Kp) の数字であるとか、政府固定資本形成 (Ig) 対民間企業設備 (Ip) の比率であるとかが利用されてきた。すなわち、 Kg 対 Kp の比率は、1953年の0.575から1965年の0.493へと次第に減っているとか、 Ig 対 Ip の比率は、1953年の0.637から1965年の0.556へと同じく漸減しているとかいう「証明」³⁾ がそれである。同様にして、「社会資本係数」ともいふべき「社会資本対国民総生産の比率」を計算してみても、それは、1953年の1.08から1965年の0.87へと、ほとんど20%に近い減少を示している⁴⁾。

こうした数字をもとにして社会資本増強の主張がなされることは、たしかに問題であるけれど、比較的短期(たとえば10年間程度)の包括的な指標としてこれを利用するのであれば、ある程度の意味をそこに読みとることはできる。殊に、概して言えば、「社会資本係数」は日本経済の発展過程では次第に大きくなることこそが予想されるので、それが仮りにも低下しつつあるとすれば、社会資本対民間資本のアンバランスは拡大しつつあるとみてよいだろう。

もっとも、社会資本対民間資本のアンバランスといっても、グローバルな形での立ちおくれを論ずるだけでは、大して意味がない。やはり特定の構造的な関連をもつ個別社会資本についての検討が必要であって、その意味では、広義の社会資本である住宅ストックが人口数との対比でどのような変化を示しているかを調査することなどには、十分の意義がある。大川教授等の推計⁵⁾によれば、1938年のわが国の住宅ストックは9兆9340億円(1960年価格)であり、1960年のそれは10兆8320億円(同じく1960年価格)であったというから、その間の人口増32.2%を考慮に入れると、1人当たり住宅ストックは2割がた低下したこととなり、1人当りの実質国民所得がその間にほぼ5割増になっていることを考えると、住宅事情の跋行性は歴然としている。同じような計算は、道路ストッ

クと自動車保有台数との関係についても、これを行なうことができる。道路の粗資産額は、1960年に約2兆円(1965年価格)であったのが1967年には4.5兆円(同じく1965年価格)に増加したのに対し、自動車の登録車両数は、その間に200万台足らずから800万台近くにまで急増したから、いわゆる「道路原単位」(道路粗投資額を自動車登録台数で割ったもの)は、この間に約100万円から57万円程度にまで低下したこととなる。したがって、このような数字を基礎にして言うかぎり、自動車用道路という社会資本の立ちおくれは、住宅以上に顕著なものがあると断ぜざるをえないだろう。

このように、社会資本を住宅とか道路とかいうふう具体的に分解して、その充足状況なり立ちおくれなりを論ずることには、たしかに意味がある。しかし、問題をそこまで掘り下げてみると、同じく「社会資本の立ちおくれ」といっても、たとえば住宅と道路のあいだでは、きわめて重要な相違があることに気付くのだ。それは社会資本供給のメカニズムにかんすることがらであって、節をあらためてこれを論ずることとしよう。

3

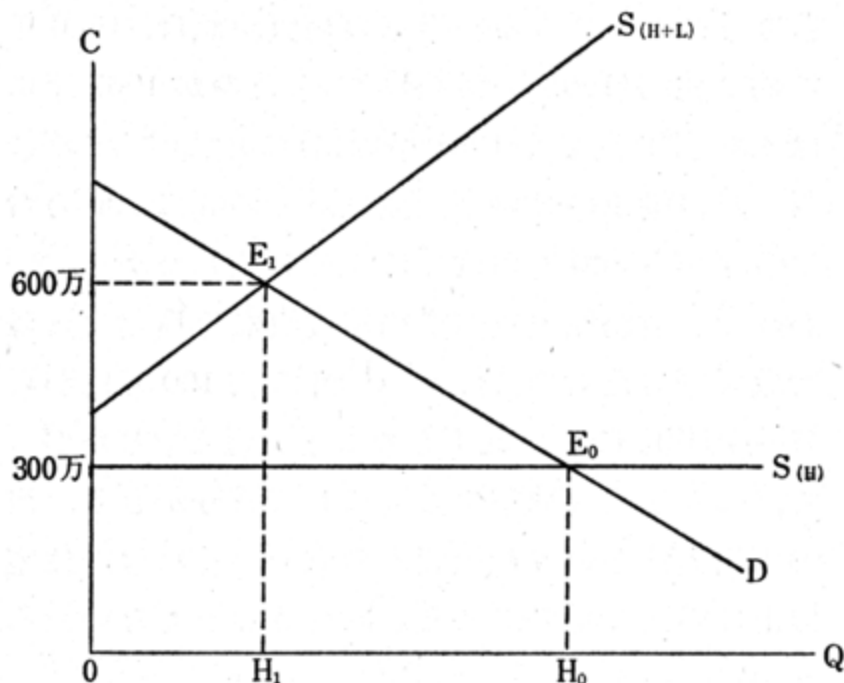
住宅も自動車も土地を必要とするが、財の性質上、住宅の場合は(トレーラー住宅を別とすれば)それを定着させるための土地を住宅建設と同時に必要とするのに対し、自動車の場合には(自家内の駐車場用土地を別とすれば)それが走行するための土地を自動車購入と同時に手当てする必要を伴わない。すなわち、住宅の場合を図にすれば、第1図のとおりであって、住宅そのものの供給曲線 $S_{(H)}$ は300万円の水準で横軸に並行であるとしても、住宅そのものと同時に土地も買わねばならぬとすると、土地代は集中過密化の過程でどうしても高価になるから、土地代を加えた住宅の供給曲線 $S_{(H+L)}$ は右上がりとなり、需要曲線との交点は、たとえば600万円の水準にあたる E_1 に落ち着くこととなる。建物だけなら H_0 だけの住宅が供給されうるのに、土地代を伴うとなると、そ

3) 竹内良夫、前掲、p. 180。

4) 前同、p. 180。

5) 大川一司他著『資本ストック』長期経済統計第3巻、1966、東洋経済新報社、p. 47。

第1図



れが H_1 にまで押し下げられることとなるのだ。

これに対して自動車の場合には、第1図をそのまま利用して言うなら、自動車の買い手がその購入と同時に土地代を手当てする必要がないから、需給の均衡は E_0 点に落ち着くこととなり、自動車購入者は、自動車を買ってしまった上で、燃料税の形で道路建設費の一部を徐々に支払っていくという仕組みとなる。したがって、自動車にかんしては、周知のように走行にあたっての私的費用と社会的費用の違いが生じ、混雑費用を考慮に入れた望ましい需給均衡点は、走行にあたっての限界費用曲線と需要曲線との交点であるべきだという議論がなされるのである。もしも混雑費用以外の社会的費用までもを考慮に入れるとすれば、供給曲線は更に左上方に移動することになるわけで、需給均衡点での走行量は、さらにいっそう少なくなるだろう。第1図の $S_{(H+L)}$ 線をそれに類したものと想定し、 $S_{(H)}$ 線を自動車そのものの供給曲線とみなすとすれば、本当は H_1 であるべき自動車購入量が、現実には H_0 の大いさまで伸びてしまうと考えることができる。そして H_1H_0 にあたる超過分が大きければ大きいほど、道路という社会資本の不足感を強く感じさせ、隘路打開という形で道路建設が正当化されるのである。もしもこれと同じ方式を住宅についてとるとするなら、住宅需要者は $S_{(H)}$ という供給曲線と交わるところ、

すなわち E_0 点を示す H_0 という戸数の購入ができることとなり、かくして住宅建物そのものを購入した人にたいしては、政府が土地を提供し、その代金の一部を何年かの月賦で支払わせるのと同じこととなろう。この住宅と自動車を例にとった社会資本供給メカニズムの違いは、社会資本問題を論ずるにあたってきわめて重要な点である。

すなわち、ここで問題になるのは、社会資本の供給に関連して消費者の選択がどのように反映されるかという点にほかならない。社会資本を理論的に定義して「公共財提供の施設」と考えるなら、この問題は、公共財と消費者主権との関連というふうに提起しなおしてもよい。

公共財は、その性質上、2人以上の個人にとっての外部的な消費効果を含むものであるから、Aの負担によって提供されるようになった特定の公共財を、費用負担にあずからないBが利用することを妨げない。だとすれば、Aにしてからが、他の誰かの負担によってそれが提供されるだろうことを期待して、あえて自分の財布のひもをゆるめるようなことはしたがるまいだろう。政治的な投票も強制もない自由放任制のもとでは、たとえ多数が希望しても、国防のための支出はなされまいだろうと言われるのも、そのためである。資本主義経済のもとでも、しょせん起動力は市場の側にある。もしも市場が理想的な消費者主権体制によって動くのであれば、公共財の提供はミニマムにおさえられる可能性が強く、「安価な政府」の実現が可能となろう。しかしこの場合でも、公共財が民間財にたいして不可欠な補完財の役割を果たす場合には、おのずからその公共財を供給せよとの圧力も強くなり、それを提供することの経済的論拠は疑問の余地がないかのように見えてくる。

資本主義の現段階では、「資本」が「市場」を包摂し、消費者主権よりもむしろ生産者主権が幅をきかしている状態だから、起動力は市場の側にあるといっても、真の起動力は「資本」の側にあるとみて差支えなく、たとえば国防支出にしても軍需関連資本が需要をつくりだして同時に供給にあたるという場合が生じようし、補完財である特定の公共財(たとえば道路)の不足を承知で特定の

消費財(たとえば自動車)にたいする需要を積極的につくりだしていくという場合も生じよう。この後者の場合、消費者の立場からすれば、その消費財を買ってしまえば、その補完財である公共財を求める気になるのは当然であって、その公共財提供は「隘路打開」型の公共投資として、本来は「資本」の要求であるところのものが「消費者」の要求という形をとるようになる。かくして、「資本」による「市場」包摂が進めば進むほど、公共財供給のメカニズムは「資本」の運動に規定される度合が強くなるにもかかわらず、外見的には客観的な必要によって決まることがらであるかのような様相をとる。政府の「経済計画」当局が、公共投資を「隘路打開」型と「ミニマム拡充」型とに分類し、前者への予算的配慮を厚くしているのも、そのためにほかならない。さきに経済審議会の社会資本研究委員会による社会資本の定義として、「私的な動機(つまり、利潤の追求や私生活の向上)による投資のみに委ねているときには、国民経済社会の必要性からみて、その存在量が不足する云々」というのを引用したが、「ミニマム拡充」型社会資本についてはこのように言えるとしても、「隘路打開」型社会資本の中には、しばしば、「私的な動機による投資に委ねられているからこそ関連補完財の分野で不足がつくりだされる」と言ったほうが適当と思われるものが多いのである。

4

「ミニマム拡充」型社会資本というのは、住民の生活環境や文化水準との関連で、国民の平均的所得水準にふさわしい最低限の公共財提供を行なうという主旨のものであって、具体的には、住宅・上下水道・ごみ処理施設・公園・学校・医療施設等が、その中にはいる。この中で、住宅は公共財とは言えないだろうが、日本社会の現段階では、個人の力でそれを手に入れることがあまりにも困難であり、公共機関に依存せざるをえない度合が強いだけに、一応はそれを「ミニマム拡充」型社会資本の中に入れても差支えないだろう。

この「ミニマム拡充」型社会資本について特徴

的なことは、その供給を求める圧力が、現実問題としてはきわめて強いにもかかわらず、市場経済のメカニズムの中にそれがなかなか反映されてこないという点にある。住宅の場合など、さきにも述べたように、土地私有制のもとでは、需要圧力が強ければ強いほど地価を吊り上げて需給のバランスを困難にする。したがって、この「ミニマム拡充」型社会資本の分野においてこそ、住民福祉の立場を第一義とする政府なり地方公共団体なりが、住民の現実の需要圧力を代弁すべき立場にあると言ってよい。資本主義社会における経済計画に意味があるとすれば、市場のメカニズムが十分に働かないこの分野に肩入れをすることこそが、その課題でなければならない。ガルブレイスは、「(生産物の)豊富な分野と貧弱な分野との境界線は、私的に生産・販売される財貨と公共的なサービスとの区別にはほぼ等しい。前者が豊富であることと後者が貧弱であることは、驚くほどの対照をなしている」⁶⁾とて、この両者の関係を「社会的バランス」という用語を使って論じたが、この「社会的バランス」が、日本の「経済計画」当局者によってどのように自覚的に扱われてきたかを検討しておくことは、戦後日本経済と社会資本を論ずるにあたって、一つの重要なポイントをなすとみて差支えないだろう。

「ミニマム拡充」型社会資本にかんして一応の具体的な目標を提供したのは、国民生活審議会の1966年11月の答申であった。これは「将来における望ましい生活の内容とその実現のための基本的政策に関する答申」と銘打たれていて、1965年に約700ドルと推計された1人当り国民所得が1975年には1500ドル、1985年には2500ドルにまで上昇するものと想定して、これらの水準にふさわしい生活環境水準を欧米の現状から類推して目標値を設定したものである。1人当り国民所得1500ドルというのが、その当時の西欧諸国の水準であり、2500ドルというのが、その当時のアメリカの水準であったから、1965年当時の欧米の生活環境水準を調べれば、一応の目標値が得られるも

6) ジョン・K・ガルブレイス『ゆたかな社会』(鈴木哲太郎訳)、岩波書店、1960、p. 232。

のと考えられたもようだが、欧米諸国じたいにおいてガルブレイスのいう「社会的バランス」の欠如が顕著であったとすれば、目標値そのものがすでに低きに失したと言わねばならないだろうけれど、その点はここでは問わないことにする。いくつかの指標について一応の目標値を計算した結果は第1表のとおりであって、そこで明らかなのは、1965年の実績値が、1人当り国民所得の上ではすでに700ドルを超えているにもかかわらず、 $y = \$700$ 水準の目標値よりも、どの指標をとっても低位にあるという点である。殊に下水道普及率、ごみ衛生処理量および公園スポーツ施設の場合には、実績値が目標値の4分の1程度でしかない。

他方、1人当り国民所得が1500ドル水準に達するのはいつごろであるかを計算してみると、同じく1965年価格表現で、1968年にはすでに1,013

第1表

項目 単位	10人当り	住宅1戸	1人当り	下水道	1人当り	1人当り
	住宅戸数	当り面積	給水量	普及率	ごみ衛生 処理量	公園 スポーツ 施設
1人当り 所得水準	戸	m ²	l	%	g	m ²
1965年の実績値 $y = \$725.5$	2.3	55	112	17	115	3
目 標 値						
$y = \$700$	2.6	73	140	61	620	11
$y = \$1500$	2.9	86	199	76	1,310	12
$y = \$2500$	3.4	100	275	95	2,190	14

注：yは1965年価格による1人当り国民所得水準を示す。なお、「下水道普及率」は面積による計算。出所は『国民生活審議会答申』1966年11月、p.142。

ドルになっており、そのあと年率10%の速さで、上昇するとすれば、1972年には1,483ドルになる勘定であるから、それはきわめて近い将来のことと言わねばならない。もしも「ミニマム拡充」型社会資本こそが、市場機構の欠陥の故に公共機関が消費者に代って積極的に提供すべきものであるとするならば、政府なり地方公共団体なりは、1965年から1972年にわたる8年間のあいだに、たとえば住宅1戸当り面積は55m²から86m²に高め、1人当り給水量は112リットルから199リットルにふやし、下水道普及率は17%から76%に上げ、1人当り公園スポーツ施設は3m²から12m²に拡大する措置をこざるべきだということになる。「資本」の論理によってつくり出される

「隘路」を埋めることよりも、こうした「ミニマム拡充」型社会資本の立ちおくれを補うことこそが、「経済計画」の名に値いするというべきであろう。

ところが、かりにそのようないわば突貫事業をしたとしたら、どれくらいの公共投資を必要としたであろうか。一応の推計⁷⁾によると、第1表にかかげられた項目だけで、用地費・補償費を含まずに33.8兆円⁸⁾にのぼることなので、人口1人当りにすれば、これは約338,000円(\$940)となる。この金額を、さきに想定した1965-72年間の累積1人当り所得額8,609ドルと対比すると、約11%にあたるわけで、所得に対する比率としては、常識的に言って異常に高いものと言わなければならぬ。通常、生活環境施設にたいする出費は、都市における市部内の道路舗装費を含めて、国民所得の2~3%であるとされているので、国民生活審議会は、それを一躍10%以上にするには至難と考えたらしく、一応は1,500ドル水準の目標値を計算してみたにもかかわらず、生活環境施設にかんしては、たとえ所得が1,500ドルに達しても、それが800~900ドル程度の場合に相応するものを実現できればよいとしたのであった。高速道路のような「隘路打開」型社会資本にかんしては、「政府固定資本形成」(Ig)の45%をコンスタントに占めるほどの手当をしながら、「ミニマム拡充」型について、このような遠慮をしたということは、社会資本供給のメカニズムが、いかに体制的な要因の影響をこうむっているかを物語ってあまりあると思われる。

計画がこのように低目におさえられただけではない。経済社会発展計画は1967会計年度から始まったが、その事業計画の実施状況は、すでに3年間を経過した今日、「ミニマム拡充」型社会資本にかんするかぎり、その跛行性が著しいのである。その一例を都市公園にとるなら、さきの第1表の1500ドル水準に対応する「公園スポーツ施

7) 竹内良夫、前掲、p.149。

8) 1963年価格で31.1兆円ということなので、これをGNPのインプリット・デフレーターで補正して1965年価格表現になおした。

設」は1人当り12m²であるのに対し、経済社会発展計画の目標年次である1971年の都市公園は1人当り3.1m²ということにし、事業費は合計3361億円を予定したのであった。1年当り672億円ということになる勘定であったが、1967～69年の3年間の年平均投資額は270億円でしかなく、当局者の熱意は全く感じられない。殊に、全国人口の1割以上を集めている首都東京の場合について言うなら、都市公園法にいう公園および国民公園・準公園の1人当り面積は、区部においては第2表のとおりであって、目標値である12m²に及ばないのはもとよりのこと、1946年と1969年のあいだで全くなんの改善も示していないのである。

第2表

	1946	1969
都市公園法の公園		
夜間人口1人当り	0.88m ²	0.83m ²
昼間人口1人当り	0.71m ²	0.70m ²
国民公園・準公園		
夜間人口1人当り	0.34m ²	0.36m ²
昼間人口1人当り	0.26m ²	0.30m ²
合計		
夜間人口1人当り	1.22m ²	1.19m ²
昼間人口1人当り	0.97m ²	1.00m ²

出所：東京都庁企画調整局資料。

5

社会資本の定義そのものには、なお不明確な点があるとしても、それが政府のデシジョンで計画されうるものであるという点については、ほぼ意見の一致があるように思われる。だとすれば、

政府は、何を基準に社会資本各細目の供給を計画すべきであろうか。

以上の議論が明らかにしたことは、その基準となりうるものに、「資本」の自由な活動を前提として現出する体制的諸関係に依存して計算されるようなものと、住民の本源的な欲求を代弁する形で打ちだされるものと、二種類あるという点である。前者は、しばしば「隘路打開」型という表現で呼ばれ、かりに計画化の方法論として「マクロ資産原単位方式」をとろうが、あるいは「投資効率基準方式」をとろうが、「隘路打開」の必要についての根拠は客観的なものとして示すことができるという性格をもっている。すなわち、体制内の論理で正当化される性格のものだから、政府のデシジョンもやりやすい。これに反して、住民の本源的な欲求をみたすための公共財には、体制内の論理の支えがなく、口先の公約はいかに繰り返され行なわれても——むしろそれが住民不満の緩和に使われて——現実には予算が伴わないのである。その上更に、体制内の論理で正当化された社会資本増強が、わけても地価高騰をもたらすというような形で、さまざまな波及効果をおのずから生じさせ、「ミニマム拡充」型社会資本の増強をいつそう高価にし困難にする側面のあることを指摘しておかねばならない。いずれにせよ社会資本の問題はひとまとめにして論じることがらではなく、経済体制内の論理に依存しそれに順応する側面とそれとは独立にむしろそれに抵抗する側面とがあることをまず明確にした上で、政策提案をすべきことがらであると考えられる。