

平成16年をピークに、日本の人口は減少を始めました。18年12月現在の推計によれば、中位推計で40年後は9510万人に。その後は急激に減少し、90年後は4770万人になると予測されています。

人口減の影響は、すでに社会のさまざまな分野で出始めています。

たとえば、平成4年にいち早くピークを迎えた18歳人口は、毎年3%平均というスピードで減少が続いてきたことから、大学の入学定員との間にアンバランスが生じました。

そのため、20年度には全国の四年制私立大学の47%にあたる266校が定員割れを起す事

態となつていきます。さらに、定員割れから経営難に陥つてしまいい、廃校となる大学も出てきています。

交通事業においても、その影響が顕在化しつつあります。鉄道についてみると、戦後一貫し



て増大していた輸送量は10年ほど前から伸びが止まり、横ばい状態になっています。

交通需要は、通勤や通学などの目的のために付随して発生する派生需要であるため、人口減の影響が大学入学者の場合と同

様にパラレルに出やすいので

す。

いうまでもなく、安全確保のためには一定の費用がかかります。これまでは、鉄道や航空会社は伸び続ける輸送需要で、営業収益も増収を続け、安全のための投資資金の捻出にあまり苦

考えよう人口減少時代の安全・安心

勞しませんでした。

近年は、営業収益の伸びが止まってしまったことで、長期的にそれをいかに確保していくかが大きな課題となっています。

これまでも、地方の鉄道会社などは自力での資金捻出が厳しいため、政府が各種の補助制度

を設けることで安全投資を支援してきました。今後は、ますます政府の補助金供与に対する要望が高まっていくと思われ

す。

しかし、当の政府の財政事情をみると、ことは簡単ではありません。国の国債および借入金

の発行残高は909兆円に達しています。

国の財政が破綻すると、国民生活の安全・安心は一挙に崩壊してしまいます。

債を含む政府債務残高は対GDP比で200%に達してしま

た。これが戦後のハイパーインフレの原因となり、国民生活を混乱に陥れました。

これと比べ、現在の財政状態は、国民の貯蓄額が当時とはけた違いに大きいとはいえ、極めて深刻な状況にあります。

こうしてみると、人口減と財政危機のなかで、安全・安心を確保していくためには、利用者の負担のあり方を含め、新しい枠組みとルールづくりの議論が必要のよう

です。

(安部誠治・関西大学社会安
全学部教授)