

# 社会心理とアセットマネジメント

阿部 秀樹<sup>1</sup>

<sup>1</sup>個人正会員 メタウォーター株式会社 P P P本部運営企画部  
(〒101-0041 東京都千代田区神田須田町 1-25)  
E-mail: abe-hideki@metawater.co.jp

本論文は、社会心理とアセットマネジメントとの関係を考察する試みである。たとえば、過疎化地域におけるインフラ経営の原資不足という課題について、国全体としては十分に支援する余力があったとしても、公正世界仮説に由来する地域毎の自己責任論が強いために支援策が進まないことがある。また、アセットマネジメントの根幹の一つは長期的な視野で便益を最大化しようとする崇高な理念であるが、当座の利益を求める心理との相反が課題となる場合もある。本論文では、こうした社会心理に係る課題を明らかにした上で、制度設計による解決を提案する。

**キーワード:** アセットマネジメント、インフラ、社会心理

## 1. 前提となる議論

### (1) 多様な価値

JAAM はアセットマネジメントについて「アセットからの価値を実現化する組織の調整された活動」とであると説明している。この中の「価値」がどうやって決まるのか改めて考察してみたい。

民間企業が自社の生産設備のアセットマネジメントを考えるならば、価値観は経営理念そのものであり、企業の時価総額の推移こそが「価値」を示す数値と言えるかもしれない。

社会インフラ事業の場合は、さまざまな立場がありえる。まず公共事業のストック効果に着目して、民間企業の場合と同様に事業の費用対効果のみを重視する立場がある。フロー効果に着目して、地域にどれだけ雇用を生むかを重視する立場もある。深刻な自然災害に耐える堅牢性や安定性を重視する立場や、経済原理を超えた営みとして世間や後世へ威光を示すことを重視する立場もあるかもしれない。

行動経済学という研究分野で指摘されている通り、人間の心理には一定の不合理さが含まれている。したがって、その個人の想いが複雑に絡み合う社会心理にも相当程度の不合理さがある。

したがって社会インフラのアセットマネジメントのあるべき姿を考える際には、社会心理の多様さや複雑さを踏まえるべきなのである。

### (2) 敵か仲間か

人間、特に現代人は一人では生きていけない。衣食住その他すべてにおいて周囲の人間との互惠関係が不可欠である。したがって「自分さえ良ければ、他人はどうでもよい」という姿勢は、どこでも嫌われる。

ところが、その対極となる「自分のことはどうでもよい、全体で幸福になろう」などといった姿勢は必ずしも強く共感されない。世界的宗教の開祖などはそういう生き方だったかもしれないが、もしもそれが人類全体から深く広く共感されていたならば、この世から戦争は無くなったはずである。

実は、もっとも強い求心力を持つのは、家族、部族、同門、民族などといった限られた範囲だけを仲間と位置付けて、その仲間内での利益確保に集中する姿勢である。仲間でない外部については、友好的なら連帯して共存共栄をめざすこともあるが、敵対的な場合には仲間と力を合わせて命をかけてでも戦うのである。数々の事例がこの考察を示唆しているが、本論文では割愛したい。

この性質は生物としての生存戦略に由来するのかもしれない。食料のような幸福になるためのリソースが全体で公平に分配したのでは各位が満足できない分量しか存在しないことはよくある。生き残るにはグループを作って集団で戦った方が有利である。仲間は多い方が勝てる確率が高まるが、リソースには限りがあるので、仲間を無限に増やす訳にもいかない。

リソースが恒常的に潤沢ならば、わざわざ争う必要は無いはずである。先進国の住人である我々は基本的にそ

の状況と言えるだろう。しかし情勢は常に流動的なので環境の悪化に備えておいた方が安心であるし、そうでなくても果てしなく欲望を迫及する困った習性も人間は持っているの、やはり争ってしまう。

より究極的な問いをしてみよう。地球上の餓死者がゼロになるまで、我々先進国の人間は贅沢を我慢して援助機関に寄付をすべきなのであろうか。あるいは地球上のすべての人間の生活水準が完全に平等になるまで、あらゆる富は再分配されるべきなのであろうか。もちろん、そんなことはできるはずも無いが、その姿勢を正当化できる普遍的な倫理体系はあるだろうか。

社会インフラのアセットマネジメントの目指すべき方向性を考える際には、こうした人間の本性も考慮する必要がある。

### (3) アリとキリギリス

「公正世界仮説」と呼ばれる概念がある。この世の中で正しい努力をした人は幸福になり、そうでない人は不幸になる、という暗黙の認識である。科学的な事実ではなく思い込み過ぎないが、この認識が浸透しているからこそ人間は社会を形成し繁栄を享受できている。なぜならば、遊んでばかりいたキリギリスが幸福になって、真面目に努力したアリが不幸になるような社会だったら、誰も努力をしなくなり社会が荒廃してしまうからである。

公正世界仮説には困った副産物もある。それは、人が不幸になるのには然るべき理由があるという先入観である。もちろん科学的根拠は無いが、たとえば事故や犯罪の偶発的な被害者について、何らかの落ち度があった、尊敬されない人物であった、などという噂が立つと自然と納得できたりするものである。これは我々が公正世界仮説の影響を受けているからである。

前項で述べたように地球上のどこかに飢餓問題があったとしても支援する義務は無い、と割り切ることができる理由を、この公正世界仮説に求めることもできる。

このように公正世界仮説は、人間が社会を形成する上で欠かせない認識であると同時に、自己責任論を過度に補強する一面がある。このことは社会インフラのアセットマネジメントの在り方にも影響している。経営難に陥った社会インフラ事業は自業自得であり、救済する必要は無いなどといった論調を生むのである。

### (4) 時間割引率と崇高な理念

ナップザック問題を解くような方法で、アセットマネジメントの最適解をコンピュータで計算させることを考えてみる。ナップザック問題とは、総重量の制約の範囲内で、ナップザックに入れる荷物の総額を最大にしようとする計算である。

それには何を以ってアセットマネジメントの最適解と

するかを定義する必要があるが、たとえばある時点での資金残高だけを唯一の価値とすると、先々のことを無視した極端な施策も出力されてしまうので、将来の利益も加味した価値を定義すべきである。

この際、今年 100 万円儲かることと、来年以降に 100 万円儲かることとは区別する必要がある。なぜなら、未来へ行くほど外乱の影響で予想通りに儲からない可能性が高まるからである。そこで「時間割引率」という概念を使う。時間割引率は、今すぐ 100 万円もらえるのと、1 年後に 110 万円もらえるとの、どちらを選ぶか、という質問への回答を反映する。前者を選ぶ人は 1 年後の 110 万円よりも今の 100 万円の方が価値があると判断していることになるので時間割引率が高いことになり、後者を選ぶ人は時間割引率が低いことになる。N 年後の損得は時間割引率の N 乗を掛けて考える。もっとも時間割引率は心理的なものなので一定ではなく、高額だと低く、長期間だと高く、そして損失については報酬よりも低くなる傾向があるとのことである。

社会インフラのアセットマネジメントにおいて、時間割引率を高く取るのは適切ではないだろう。ほとんどの社会インフラ事業は巨額の投資でアセットを取得してそれを大勢で長期間利用することで元を取る資本集約型産業であり、アセットの寿命について人の一生をも超えるような長期間が設定されることも少なくない。つまり社会インフラは世代を超えてアセットを受け継いでいこうとする人類の崇高な理念と英知の結実なのである。

しかし人間の素朴な感情として時間割引率を高く見る欲求は常に存在する。遠い将来、特に自分がこの世を去った後の利益を無視して、今の利益の確保や最大化を志向してしまうのである。

素朴な感情を克服して崇高な理念に従うことを美德として全人類に徹底したいところだが、崇高な生き方は往々にして精神的なリソースを消耗する。リソースが尽きた時点で本性が現れる。現時点で経済的な余裕が無い人、情勢変化に備えて過大な蓄えをしたい人、果てしなく欲望を迫及してしまう人に、我々が死んだ後の人々に有益なアセットを受け継いでいこう、と呼びかけて響かないだろう。

したがってアセットマネジメントの実装においては、人間のこうした性質について、崇高な精神性に依存しない制度設計が望まれるのである。

たとえば市場経済のメカニズムは、さまざまな欠陥を指摘されつつも、人類の欲望と社会全体の物質的な繁栄とを整合させるしくみとして強力に機能している。社会インフラのアセットマネジメントにもこのようなしくみを実装したいのである。

## 2. 制度設計での解決

### (1) 格差の緩和

格差の存在こそが人間の向上心を刺激して社会を活性化する原動力であるとも言えるが、過大な格差を放置すれば治安が悪化し、場合によっては政権の転覆にまで発展する。そのため歴史的に、さまざまな格差緩和施策が時の政府によって実践されてきた。生活保護のような制度はその典型であるが、所得税に累進性を持たせる方法も一般的であるし、公共サービスが無償や低価格で提供する施策にも格差を緩和する効果がある。

現代の日本の過疎化が進む地域において社会インフラ事業を維持するための原資不足が問題になっている。昔から一貫して原資不足だったならば社会インフラの建設自体が進まなかったはずだが、建設についてはある時期に国策として一律的に推進された。あるいはかつてはその地域も人口が多かったか少なくとも増える予定だった、という訳である。

地方を救済する方法としては、各地が競い合うように中央政府へ政治的に働きかけて交付金その他の資金を引き出して地元へのインフラ投資を増やす、という構図が伝統的にある。お互いに憎しみ合っている訳ではないが、限られた国家予算を回してもらうために、前述した人間としての本性を發揮して競い合ってしまうのである。日本に限らず民主主義国家の鉄道や道路は、ほとんどがこの力学で建設されてきた、との考察に触れたこともある。

かつて国鉄の赤字が問題になった時、赤字ローカル線こそが諸悪の根源だとの主張が台頭し整理が進んだ。建設の時には力を發揮した政治が「維持」については機能しなかったのである。では維持についても国から資金を引き出すために各地が競い合う構図を作るべきなのであるか。自力では経営が成り立たないインフラをわざわざ救済する必要は無い、という自己責任論とも対峙しなくてはならない。

ここで過去のJAAM研究実践発表会で著者が提案した「互助制度」を再び取り上げたい。全国共通の「標準単価」と「互助係数」を決めて、利用料の単価と標準単価との差に互助係数を乗じた額を機械的に融通し合うことで格差を緩和する制度である。

たとえば鉄道の運賃について、標準単価を20円/km、互助係数を0.6とした場合を考えてみる。10km利用して元の運賃が100円の場合、標準単価ベースの価格との差は100円なので、これに互助係数の0.6を乗じた60円を加えた160円が請求額となる。同じ10kmで元の運賃が800円の場合、標準単価ベースの価格との差は600円なので、これに互助係数の0.6を乗じた360円を引いた440円が請求額となる。(図-1)

現行の各地が競い合うタイプの地域救済は、対象とな

った地域だけに潤沢に国費が投入されて、もともと好条件だった地域よりも恵まれた状態になる一方で、対象にならなかった地域には一切の救済が無いようなケースが多く、対立の原因になりやすい。その点、互助制度は一律かつ連続的な格差緩和施策で逆転現象も起こらないので対立を助長しない。全国共通の2つのパラメータである標準単価と互助係数だけが、国の理念を示すアウトプットとなる。このシンプルさと連続性が互助制度の真価である。

たとえば路線バスのように、全国的に斜陽であり、純粋な受益者負担では経営が成り立たないが、交通弱者の救済や環境保全などのために維持したいような場合には、互助制度の会計に国庫から援助する形で「標準単価」を低めに設定すれば良い。どの路線を保護するか国が選択する必要が無いので各地が競い合って国に働き掛ける必要もない。

「互助係数」の設定方法も明解である。互助係数を0付近に設定すると、転居せず不便な土地に住み続けるのは基本的に自己責任なので過疎化地域に資金を回すのは無駄である、という理念の実践になる。反対に1に近付けると、過疎化地域も都市部と同様にインフラの恩恵を受けるべきなのでインフラは国策として維持する、という理念の実践になる。

後者の場合、一番困窮している地域に着目して、利用料金が妥当な水準になるように標準単価と互助係数を調整すれば、その他の地域も経営環境に応じた救済レベルや拠出レベルになる。標準単価との距離に応じて互助係数を変えるような方法も検討できるが、制度に不連続点を作ると偏った反応を招いてしまうことがあるので注意すべきである。

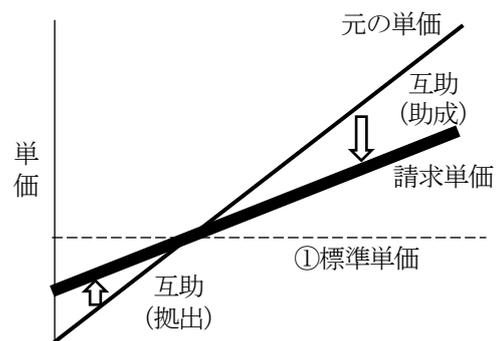


図-1 互助制度

### (2) 未来と今の連結

すでに述べたように、社会インフラ事業は多く人類の崇高な理念と英知の結実であるが、我々には直近の損得こそを最優先にしたい素朴な心理もあるので、この課題を精神性に依存せず克服する社会制度を実装すべきで

ある。前項で紹介した互助制度も、将来に備えた保全投資をサボタージュする行為には無力である。

ここでまた、過去のJAAM研究実践発表会で著者が提案した「保全債」を改めて取り上げたい。

もしもすべての社会インフラに適正な掛け金の損害保険をかけることを制度化できたら、未来のリスクを今の支出に置き換えることができる。直近の支出である掛け金を下げるために適切な保全計画を策定して履行しようとする動機が生まれる。これは社会にとって画期的なメリットである。

しかし多くの社会インフラはとて規模が大きく、なおかつアセットの長期的な劣化は十分な精度で予測できないので、適正な保険の掛け金を算定するのが困難である。そこで市場原理を活用しよう、というのが保全債のアイデアである。

保険におけるお金の流れを反転させて、リスクヘッジをしたいインフラ事業者側が、対象期間の終了後にその間に発生した突発故障対応費を額面から差し引いた額を受け取る権利を債券として売る制度である。額面は対象期間内に突発故障で生じる被害を損害賠償などの波及被害も含めて悲観的に積算して決める。

たとえば、あるインフラ施設の11年後から20年後までの10年間を対象とした額面1億円の保全債が6千万円で売れた場合、買い手にとってその10年間のリスク評価額は1億と6千万の差である4千万円ということになる。結果としてその10年間に突発故障が起こらなかった場合、買い手は1億円を受領できるので4千万円の儲けとなる。反対に突発故障が発生して仮に9千万円の被害が発生した場合は1千万円しか受け取れないので買い手にとっては5千万円の損失となる。(図-2)

すべてのインフラ事業者に損害保険への加入を義務付けるように、保全債の売却も義務化する必要がある。インフラ事業者は、保全債を高く売る、という当座の利益のために、充実した保全計画を策定し公表するようになる。第三者機関による保全状況の格付けサービスも盛んになるだろう。

債券の市場取引と聞くと、公共性の高い社会インフラが投機の対象となり巨大資本に搾取されてしまう、という心配が生まれるかもしれない。しかし保全債を少額に分割すれば多くの市民が手堅い分散投資に参加できるようになる。売り手も買い手も多数になれば保全債の取引価格は市場原理によって適正化されると期待できる。年金のような公的基金の運用先としても有望である。市民の資金でインフラを守る理想的な形とも言える。

保全債によって、社会インフラに対する市民の関心が

高まる期待もある。実は歴史があり安定している重要インフラほど「国破れて山河在り」の「山河」と同一視される傾向がある。そのために、インフラの建設や維持にはコストがかかる、という当たり前の認識が浸透せず、これが原資不足の速因にもなっているのである。保全債の価格に興味を持ってもらうことを通じてこの課題を改善できるかもしれない。

もしも、すべてのインフラ事業者を株式会社にして株式を公開するならば、その株価は保全債の機能を包含する、と考えることができるかもしれない。しかし、この方法には投資家の時間割引率に依存してしまう弱点がある。投資家が短期的な利益を重視するのはありふれたことである。また、是非はともかくインフラ事業者はサイドビジネスを手掛けることがあり、その場合の株価は保全投資についての評価を純粋には反映しない、という問題もある。

なお、保全債が実現すると、各インフラ事業者は今より多くのキャッシュを保有することになる。それをインフラ経営に役立てるのも良いだろう。あるいはインフラ事業者による資金の不適切な流用を防止するために、保全債の売上金を公的機関で管理して必要に応じてインフラ事業者や保全債の買い手に支払うような制度にした方が良いかもしれない。

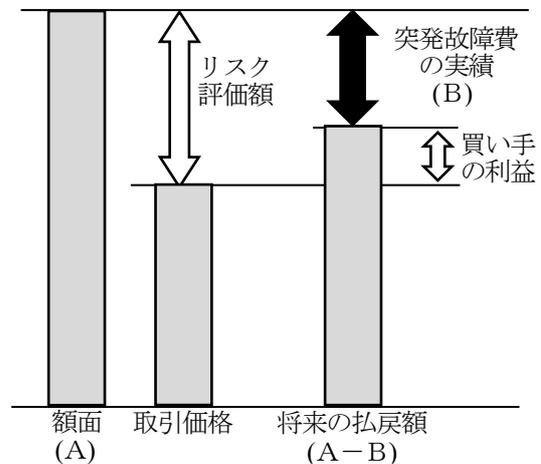


図-2 保全債

### 3. まとめ

社会心理は複雑で変わりやすいが、対策となる社会制度は単純明快な方が目的に合うのではないかと、というのが本論文の着想である。社会インフラの永続性を確保するために今後も知恵を絞っていきたい。