

日交研シリーズ A-783

平成 31 年度自主研究プロジェクト

「交通インフラの地域経済効果と財源問題に関する調査研究」

刊行：2020 年 7 月

交通インフラの地域経済効果と財源問題に関する調査研究
Project on the Regional Economic Effects and Finance
of Public Transportation

主査：宮崎 智視（神戸大学准教授）

Tomomi Miyazaki

要 旨

本研究プロジェクトの内容は、大きく以下の二つに分けられる。まず、交通インフラの財源問題に関する理論分析である。もう一つは、交通インフラに関する地域経済効果の実証分析である。ここでは、交通インフラのいわゆる「財政乗数」の計測に関する問題を整理し、高速交通インフラ開業の地域経済効果を実証的に分析した。

まず第 1 章「スピルオーバーをともなう公共事業と地域間交渉：戦略的な委任問題に関する諸研究成果の概観」では、複数の地域(都道府県、連邦国家における州、国など)に便益をもたらす公共事業の遂行において交渉が果たす役割について、Shinohara (2019, 2020)の研究成果を概観している。その内容は、代理交渉を通じた公共財供給の文脈において、(1) 地域政府間の代理交渉と同時に、中央政府が公共財供給のための補助金政策を実施する場合、交渉の内部化機能を補完し、より効率的な公共財供給が実現される可能性があること、(2) 交渉の自発的参加性に着目すれば、先行研究が指摘するほどに深刻なパレート非効率配分は実現しないこと、という点にまとめられる。

続く第 2 章「地域財政乗数に関する論点整理」では、地域データを用いて財政政策の効果を計測するための基本的なフレームワークを説明し、関連する先行研究を概観した。その際、米国を対象として高速道路向けの補助金の効果を検証した研究についても紹介した。中でも Leduc and Wilson (2013)では乗数効果の計測結果も報告されており、その数値は公共投資全般や軍事支出よりも大きいと結論付けられている。一方、公共投資には景気浮揚効果が期待されるものの、その際には生産力効果にも配慮し内容を精査すべきと警鐘を鳴らしている。

最後の第 3 章「高速交通インフラと地域経済：九州新幹線鹿児島ルートと東北新幹線を例として」においては、2000 年代以降に開業した整備新幹線のうち、九州新幹線鹿児島ルートと東北新幹線の盛岡―新青森間を分析対象として選択し計量分析を行った。具体的には、2000 年から 2015 年までの市町村レベルのパネルデータを構築して、DID 分析 (Difference in Differences : 差の差分分析) を用いることで、整備新幹線の建設、開業が地域経済に及ぼす効果を明らかにした。実証分析の結果から、処置群 (①部分開業時に新幹線駅ができた自治体、②全線開業時に新幹線駅ができた自治体、③既存の新幹線駅が存在する自治体) や事後の時点 (①部分開業時、全線開業時) によって、係数の有意性、大きさは異なるものの、九州新幹線鹿児島ルートと東北新幹線のいずれについても地域経済へのプラスの効果は大きいとは言えず、むしろマイナスの効果を与えている可能性が高いとの結果が得られた。これは先行研究の一部とは異なる結果である。したがって、今後も様々な角度から実証分析を行うことによって、推定結果の頑健性を高める努力が重要であると結論付けている。

キーワード：交通インフラ、戦略的な委任問題、財政乗数、整備新幹線

Keywords : Public transportation, strategic delegation problem, fiscal multipliers, shin-kansen bullet train