
公益社団法人日本交通政策研究会

日本の交通政策を振り返る

—政策志向経済学研究者の視点から—

岡野行秀先生 追悼シンポジウム

プログラム

- 14:00～14:10 開会・挨拶
金本 良嗣氏（日交研代表理事・政策研究大学院大学特別教授）
- 14:10～14:30 日交研研究双書 28 出版にあたって
杉山 雅洋氏（早稲田大学名誉教授）
- ＜リレー講演＞
- 14:30～14:50 総合交通体系：太田 和博氏（専修大学教授）
- 14:50～15:10 国 鉄 改 革 ：手塚広一郎氏（日本大学教授）
- 15:10～15:30 道 路 政 策 ：味水 佑毅氏（高崎経済大学准教授）
- 15:30～15:50 規制緩和政策：中条 潮氏（慶應義塾大学教授）
- 15:50～16:00 休 憩（10 分間）
- 16:00～17:00 パネルディスカッション：“日本の交通政策：戦後の経験から何を学ぶか？”
コーディネータ 山内 弘隆氏（一橋大学教授）
パネリスト 奥野 正寛氏（武蔵野大学教授）
杉山 雅洋氏（前出）
太田 和博氏（前出）
手塚広一郎氏（前出）
味水 佑毅氏（前出）
中条 潮氏（前出）
- 17:00 終 了

- * 話題提供者との質疑応答を予定しております。
- * プログラムは予告なく変更される場合があります。

日交研研究双書 28 出版にあたって

2015. 9. 25 杉山雅洋

1. 『日本の交通政策』作成の経緯

- ・岡野先生の交通政策研究のスタンス
正確な実態把握と理論的考察
モノ言う経済学者
- ・本双書での目的
政策決定に関与した経験の伝達
次世代研究者への期待
- ・単著から共著への経緯
岡野先生の事情
章毎の該当論文等の選定、節の構成、執筆の実情

2. 章構成—岡野構成案への追加—

- ・岡野構成案
第1章 第2次大戦後の廃墟から復興へ
第2章 総合交通体系(政策)(1971年)
第3章 国鉄改革(1987年)—分割・民営化—
第4章 規制緩和
終章
- ・本双書での構成
道路関係四公団改革(第4章)、道路特定財源制度の廃止(第5章)を追加(その背景に岡野先生の道路交通政策研究の歴史と業績)

3. いくつかのトピックス—パネルディスカッションへの前段として—

- ・総合交通体系論と国鉄改革の関連
- ・国鉄改革と道路関係四公団改革のあり方と評価
- ・日本の道路政策の二本柱への評価
- ・規制緩和の理念と実態

4. 本双書の特徴と課題

- ・岡野政策論の全容(本双書、岡野行秀教授著作目録参照)と本双書での取り扱い範囲と正確性
- ・岡野論文等以外の扱いの限定
- ・岡野先生による本双書への確認プロセスの欠如

2015年9月25日
岡野行秀先生追悼シンポジウム
「日本の交通政策を振り返る」
日本交通政策研究会

総合交通政策は死んだのか？

太田和博

0. はじめに

0.1 目的

岡野・杉山『日本の交通政策』第2章「総合交通体系（政策）」（以下、『本書』と略記）、
金本・山内編『交通』第10章「総合交通政策」NTT出版（以下、『交通』と略記）を
材料とする。

「今日、「総合交通政策」は終焉を迎えた」（『交通』の結論節 p.408、『本書』 p.53）の
現在における含意を論じる。

0.2 視点

『本書』の他の章では、財務省寄りの財政学者を除くと、交通（経済学）研究者は、
程度の差はあれ、岡野先生の見解に賛成である。つまり、
第3章「国鉄改革」：独占力を喪失した国鉄の分割民営化、民鉄並みの規制は適切
第4章「道路関係四公団民営化」：上位概念である道路政策と手段である民営化との関係
がなく、不適切
第5章「道路特定財源制度の廃止」：意思決定の集権化・政治化であり、不適切
第6章「規制緩和政策」：競争が機能する分野では競争を促進、そうでない分野では別途
最善の方法を検討するべき

しかし、総合交通政策については、賛否が分かれる。

都留重人先生、伊東光晴先生が賛成していた

ただし、「総合交通政策」ではないことに留意されたい。

「総合交通政策」：政府の競争規制による異種交通手段間の調整

1. 臨床では

1992年：藤井・中条『現代交通政策』2箇所ですべて過去の事実を記載

1995年：岡野『交通』「今日、「総合交通政策」は終焉を迎えた」

2001年：藤井・中条・太田『自由化時代の交通政策』

鉄道の上下分離政策の背景説明として記述

2002年：山内・竹内『交通経済学』皆無

2008年：竹内『交通経済学入門』皆無

2009年：衛藤・大井・後藤『交通政策入門』皆無

2011年：交通学会『交通経済ハンドブック』

181項目の解説用語にない。2箇所過去を記載

2014年：加藤・手塚『交通インフラ・ファイナンス』皆無

どうやら、総合交通政策は臨床事例から見ると、死滅しているようである。

唯一の例外

2010年：杉山・竹内・根本・山内『交通市場と社会資本の経済学』p.141

「従来は、高速道路政策と一般道路政策は財源を含めて制度的には相互に独立して立案、執行される傾向があった。道路特定財源の一般財源化を契機として、高速道路政策と一般道路政策を総合的に融合する機運が高まることが望まれる。そもそも、高速道路と一般道路には完全ではないが代替性があること、および補完性もあるため、一体的に政策立案されるべきであるのである。加えて、自動車交通は他の交通機関とも代替的もしくは補完的でもあるため、道路における受益者負担の原則（交通事業者においては独立採算原則になる）が放棄された後には、航空、鉄道などの他の交通機関を含めた総合交通政策の中で、有料道路料金のあり方を検討する必要がある。」

3. 46 答申の含意

3.1 1961 年総合的交通体系

1961 年、経済企画庁「総合的交通体系」：「所得倍增計画」「全総」の下部計画

7つの基本的考え方（『本書』第1章1－2節、pp.14・15 参照）

- ① 輸送力増強＋合理的交通分業関係を創出
- ② 利用者の選択範囲の拡大
- ③ 公共性を根拠とする規制の必要性、インターモーダルリズムの推進（協調＞競争）
- ④ 自立採算、総括原価主義の堅持
- ⑤ 交通体系の構造的発展を促す交通投資（交通機関のライフサイクルの発展）
- ⑥ 乗り物による輸送力増強とインフラ整備のバランス
- ⑦ 政治的ノイズ（地域エゴ、官庁エゴ、党利党略）の排除

3.2 46 答申の内容

答申の「I 総合交通体系形成の意義と基本的考え方」の

「2 総合交通体系形成のための基本的考え方」からの抜粋

- ・「総合交通体系は、一般の経済活動と同様に、交通市場における各交通機関間の競争と利用者の自由な選択を通じて形成されることが原則である」
- ・「現実の交通市場は不完全であるため、・・・望ましい交通体系の形成を行うためには、
・・・政策措置を講じることが必要である」
- ・「大都市・・・交通空間上の制約から利用者の自由な選択に委ねることには限界があるので、政策による需要の誘導・規制が必要」
- ・「地方交通とくに過疎地域や離島など・・・ミニマムとして維持すべき水準を策定し、
・・・政策措置が必要」
- ・「・・・政策措置を講じたうえで、市場機構に依拠した体系の形成を図る必要がある。
しかし、交通部門においては、このような原則を貫徹することが困難なことが多いので、
・・・財政その他の手段による政策介入を弾力的に行うことが必要」

解釈（『本書』 p.51）「市場を通じての総合交通体系形成にリップサービスするだけで、本音は政府がすべての交通手段に対する広汎かつ細部に立ち入った介入による総合交通体系の形成を主張している」

3.3 46 答申の帰結・含意

- ・46 答申が政府介入を是とした理由：交通インフラ整備への財政支出の必要性
- ・帰結：過大な需要予測による過大投資、とくに鉄道貨物
 - ＜——二度の石油危機（?）、経済のソフト化（?）
- ・「政治の失敗」が「市場の失敗」よりも大きく、「全能の神」がいないため、
「総合交通政策は終焉」した。

3.4 鉄道救済策としての総合交通政策

- ・国鉄の経常赤字転落がイコールフィッティング論を背景とした総合交通政策論を後押しした。
- ・英米の 1930 年代以降と同じ状況である。
- ・ただし、欧米での政策対応は異なった
 - ① 鉄道に対する公的資金の投入（独立採算制の放棄）
 - ② 鉄道に対する規制の緩和：とくに、撤退（廃線）の自由化

4. 論争の構造と交通の特性

4.1 理念の一致と施策の不一致

- ・ 総合交通 (co-ordination of transport) 政策の理念
「利用可能な、各特性の異なる複数の交通手段を前提にして、
交通部門の資源配分を最適化する」・・・見解の不一致は存在しない (『本書』 p.30)
- ・ 経済学者が一致する原理：回避可能な社会的費用 (escapable social cost) による配分
- ・ 施策の不一致
 - ①利害が交錯する政治プロセスによって実際の施策は決定される
 - ②回避不能費用 (埋没するインフラ整備費用) の最適な負担配分の導出が困難である
- ・ インフラ費用に関して適切な負担が実行されれば、厚生経済学の第二基本定理で言う初期保有量の最適な再配分ができるわけであるから、最適なイコールフィッティング施策がなされていれば、市場を通じて、総合交通政策の理念は達成される (?)
：やはり、「全能の神」が必要 (?)

4.2 交通の特性

- 2つの問：①交通の特性を重視するべきか、無視しうるほど軽妙か？
②無視できないとしても、市場の失敗と政治の失敗とどちらが深刻か？

多数の交通手段が混在する：モノとは異なる

今野源八郎：ライフサイクル論

増井健一：ライフサイクル論＋古い交通技術の残存

5. これからの総合交通政策

- ・ 「総合交通政策の終焉」の含意
 - * 国における総合化の放棄：縦割り行政の深化
 - * 市場重視の進展：交通政策の希薄化
- ・ 総合交通政策の復権
 - * 地域レベルでの総合交通政策
 - * 経済規模・人口の縮退に対応した交通手段の総合的な縮小

以上

国鉄改革

2015年9月25日

日本交通政策研究会・シンポジウム

「日本の交通政策を振り返る—政策志向経済学研究者の視点から—」

手塚広一郎・日本大学経済学部

1. はじめに

- ・ 報告者について 若手(?)
- ・ 岡野先生「政策志向経済学研究者」
 - ミクロ経済学：目標が明確 ⇒ 資源の効率的な配分
 - モデルの現象への適用 政策的インプリケーション
 - ◇ モデルの帰結はシンプル / 現象は複雑
 - ◇ 国鉄改革：現象の複雑さの最たる事例？
 - ◇ 岡野先生：複雑な諸現象に対してシンプルかつ分かりやすい政策提言
 - どのように経済学の枠組みを当てはめて「政策提言」へとつなげていくか？
- ・ 本書：『日本の交通政策—岡野行秀の戦後陸上交通政策論議—』成文社
 - 第3章：国鉄改革 分割・民営化
- ・ 報告者の個人的な関心をもとに、内容を取りあげて紹介する。

2. 本書における国鉄改革のいくつかの論点

国鉄改革のいくつかの論点

- ・ 制度改革 / 民営化と分割に関すること
 - ◇ 民営化：public cooperation（公共企業体）から株式会社へ
 - ◇ 分割：JR 本州3社+JR 三島会社+JR 貨物
- ・ 長期債務返済に関すること
 - ◇ 返済のプロセスに関わる問題
- ・ 不採算事業の扱いに関すること
 - ◇ JR 三島の「経営安定化基金」

3. 国鉄の制度改革 —民営化—

- ・ 制度改革：旧来のものを廃して新たな枠組みを導入
- ・ 『民営化』国鉄を株式会社化しその株式を完全公開する。

- ・ 国鉄「Public Cooperation（公共企業体）」様々な主体の経営への関与
- ・ 経営の意思決定に関与する登場人物の数 / 目的の違い / 成果の評価と監視
 - 「政治的」なプロセスが意思決定に大きく関与
 - ✧ 経営の意思決定に関わる登場人物の数の多さの問題（国鉄職員，運輸省，議員，労働組合など）

登場人物の目的とするところが同じであれば，数は問題にならない．しかし，それぞれ目的とするところが異なる場合は，関与する主体の数が多くなればなるほど，話が複雑になる．
 - 権限が分散されていて，だれがどの程度権限を持っているかがはっきりしない．
 - ✧ 例；運賃の決定や賃金の決定など
 - それぞれの登場人物の目的がばらばら．
 - 政策の不確実性・政策リスク・規制リスク
 - 政策決定に関わる分散が大きくなる
 - ✧ 特に大規模な投資を伴うような事業では問題が大きくなる？
 - 成果に対して有効な監視を行う主体の欠如 cf. 株主総会
 - 赤字の発生（予算の拡大は合意を得やすい一方で削減は得にくい）

（余談・総合交通体系は登場人物をさらに増やす政策なのでは？）

- ・ 岡野先生の見解：非常にシンプル
 - 利益を得るという目的を持った経営主体に十分な裁量を与えて，その目的を達成できるような仕組みを設ける．そのためには株式会社による運営が適当．
 - ✧ 登場人物の数を減らす．
 - ✧ 利益を得るという経営目的とそれ以外の目的とを明確に切り分ける．
 - ✧ 運営主体の目的と全体の利益が合致するような枠組みを設ける．
- ・ 民営化後の JR 各社
 - 運営主体に権限を委譲した結果としての発展（生産性の向上など）
- ・ 「国鉄改革の最大目的の任務は達成された」

4. 国鉄の制度改革 一分割一

- ・ 分割：最適な事業規模の問題
- ・ 本書より「意見書」における地域分割の意図：

①適切な経営管理—経営規模—, ②地域の実情 —鉄道輸送サービスの市場構造—
に即した運営, ③不合理な依存関係—内部（相互）補助—の排除

- ・ 岡野先生の監理委員会での分割に対する意見

①三島をそれぞれ独立させること

②具体的な分割については地理的に不自然ではない分割を主張

- 採算性の良い路線と悪い路線を何とか組み合わせて当初から各社の収支が償えるように分割することには反対を表明（英国の経験に基づく）

5. 長期債務返済の問題

岡野先生：株式市場など資本市場も意識

- ・ 地価高騰に伴う「緊急土地対策要綱」一般競争入札などの停止
「この4年余りの間政府が解決を先延ばしにした責任のつけは大きい」
- ・ 政治の介入 ⇒ 資本市場が「リスク」として認識 ⇒ 企業価値への影響
- ・ 政策に対して「将来の見通しが立つ」ほど、このリスクは少なくなる。
 - 一つの例：JR 本州3社の長期債務への追加負担への見解
 - ◇ 鉄道事業の再生には、JR7社が責任を負う一方で、長期債務の処理は政府が責任を負うとしていたにもかかわらず、民営化10年後の1996年時点で、JR 本州3社がある程度債務負担すべきとの流れになったこと
- ・ 新生 JR が14.5兆円の債務を負担しながら利益を出せる体質になったことを全く評価しないといってよいという見解に対して「最悪の措置」との評価。
 - 1996年12月：自民党の国鉄長期債務問題特別小委員会
 - 1997年4月；衆議院運輸委員会
 - ◇ 「旧国鉄長期債務処理のために新たに JR 各社に負担を求めるのは不当であるし、また望ましくない」
- ・ 政策の時間整合性を意識：資本市場からの評価
- ・ 完全民営化の主張

6. 経営安定化基金の導入

- ・ JR 北海道・JR 四国・JR 九州：市場環境の厳しい3当会社の扱い
- ・ 岡野先生：三島を独立させ、効率的な運営をしても不可避な鉄道の営業損失を運用利子収入でカバーできる程度の基金—いわゆる持参金—を与えることを主張。
⇒ 各企業の経営の自立性を維持したまま不採算の損失をカバーする方策

- ・ 経営安定化基金の2つの問題
 1. 運用によって得られる利子収入だけで赤字が補てんできなくなる恐れ
 2. 市場利子率の動向
- ・ 岡野先生
 - 予期せぬ市場金利の低下が生じていることの認識.
 - 状況によっては、改めて政府が経営安定化基金を増額する以外にない.
- ・ 低い金利水準が続く場合に、より適切な代替案はあるか？

7. むすびにかえて

いくつかの検討項目

① 統治構造のあり方の問題

- ・ 経営の意思決定に対して政府（あるいは政策）はどの程度関与するのか？
 - ・ 完全民営化のケース：政府規制のあり方
 - ・ 特殊会社のケース：所有者としての政府
 - ・ その他（公社・公団，第三セクターなど）
- ・ 現状の統治構造を大幅に変える（制度改革）ことの意義と課題
 - ⇒ 登場人物が多いほど制度変更が難しくなる可能性

② 新幹線保有機構（リース方式）／JR 貨物（第2種鉄道事業）と線路使用料（アクセスチャージ）の設定のあり方

③ インフラ事業の「店のたたみ方」に対する示唆

- ・ いかに採算性の低い投資を促すか（バリアフリー）という問題がある一方で、いかにビジネスをたたむかという問題もあるのでは？（退出が容易ではないケース）
- ・ 少子高齢化や人口減少に伴う利用者の減少などによる採算の悪化
- ・ 投資をしてしまった後の債務の返済
- ・ 今後のインフラ関係の事業の破たん処理の先行事例？

④ 安全性に関する課題

- ・ リスクマネジメント（交通事業の事故は重大かつ致命的な影響）
- ・ 民間企業の企業価値の維持に対するインセンティブ
- ・ 事故の発生を抑制
- ・ 統治構造いかんによっては課題が生じることも

以上

1. はじめに

- 報告者について
 - 世代、研究内容、研究時期
- 財団法人道路経済研究所での経験
 - 理事長としての岡野先生
- 教科書「現代交通政策」(第 1 章 交通サービスの特徴と交通政策の目的)
 - 交通研究の出発点
- 今回の担当章：第 4 章 道路関係四公団改革、第 5 章 道路特定財源制度の廃止
 - 道路政策の二本柱（有料道路制度と道路特定財源制度）の転換に関する議論
- 今回の課題：双書の担当部分に関する感想や現時点で学ぶこと
 - 岡野先生、杉山先生の主張、整理への賛同
 - ◇ 道路関係四公団改革：誤解にもとづく議論、論理性の乏しさ、よりよい市場成果は期待できず
 - ◇ 道路特定財源制度の廃止：特定財源の意義は擬似的な価格機能、市場機構の活用を否定するものであって小泉改革の本来の趣旨に反する
 - 市場原理の活用を説いてきた岡野先生の基本的姿勢の再認識

2. 「第 4 章 道路関係四公団改革」について

- 概要
 - 小泉内閣における改革の背景と主なプロセスの概観
 - ◇ 諸井委員会と民営化推進委員会
 - ◇ 政府の姿勢の差異：基本的に尊重する⇔最大限に尊重する
 - ◇ 民営化推進委員会の混乱、短期間の議論
 - 民営化推進委員会の「意見書」(2002 年 12 月)と政府・与党申し合わせとしての「道路公団民営化の基本的枠組み」(2003 年 12 月)
 - ◇ 「意見書」基本理念の問題点：「必要性の乏しい道路をつくらない」、「国民が負う債務を出来る限り少なくする」の意味のあいまいさ
 - ◇ 「道路公団民営化の基本的枠組み」の問題点：有料対象事業の見直し（新直轄方式の導入）、債務返済期限の設定（民営化から 45 年）、料金制度の変更、新規建設における会社の自主性の尊重（新区間：申請方式）、資産の承継
 - 改革論議プロセスでの事実誤認：第二の国鉄論
 - 改革案をめぐる評価と有料道路制度のあり方

- 岡野先生の主張
 - 推進委員会の中間整理：平均点以下の答案
 - ◇ 現行制度、資料内容に対する推進委員会メンバーの理解に疑問符
 - 道路公団と改革前の国鉄：似て非なるもの…共通点は巨額の長期債務の存在のみ、供給している財・サービスも経営状況も異なる
 - ◇ 勉強不足のマスメディアにも問題があるとの指摘
 - ◇ 1998年度の日本道路公団の決算発表：誤った情報は国民を惑わすだけ
 - 小泉内閣「民間にできることは民間に委ねる」の「できる」のあるべき意味
 - ◇ 「民が国民にとって経済厚生を低下させることなく、官と同じことが（より効率的に）できる」という意味での「できる」でなくては「できる」にならない
 - 民営化にかかわる基本的な姿勢
 - ◇ 高速道路の民営化は公的独占を私的独占に変えるだけであり望ましくない：「天下の公道を私してはならない」…経営の自主性を付与すれば十分
 - ◇ 地域分割：道路サービスは中間財、できることは異なる料金設定程度
 - ◇ 償還主義：交通量配分の観点から原則的に永久有料制とし、維持管理費を含めた料金を設定（結果として償還を確保）
 - ◇ 料金プール制：再評価すべき…相互に代替可能な路線が完備している災害に強い高速道路ネットワークは個別路線の採算性にとらわれては整備できない、たとえ国費が投入されてもプール制が不可欠
 - 有料道路制度についての考え方
 - ◇ 費用対利潤ではなく費用対社会的余剰、採算性が確保できれば補助
 - ◇ 料金を画一化しないで弾力的に運営
 - ◇ 将来の料金は基礎的な料金部分と混雑料金の組み合わせを志向すべき、ETCが普及すれば十分に可能
- 日交研：研究討論会の開催（2002年10月23日）と提言の公表（岡野先生・藤井先生・杉山先生、「よりよい有料道路制度のために一道路関係四公団改革に寄せて」、E-5、2002年11月）
 - 道路政策は政策理念（ネットワークの量と質）→整備手法（有料道路、公共事業、合併施工）→運営手法という手順で論じられるべき、高速道路も同様

3. 「第5章 道路特定財源制度の廃止」について

- 概要
 - 道路特定財源の一般財源化への経緯の整理
 - ◇ 根拠法としての「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」（1953年）と「道路整備緊急措置法」（1958年）

- ◇ 受益者（利用者）負担原則に立脚する特定財源の意義：効率、公平、安定
 - ◇ 税収額の大きさを背景とした財政当局の一般財源化の目論見：道路整備充足論・・・財源確保の手段の「ためにする」主張
 - ◇ 小泉・安倍・福田内閣での一般財源化・廃止：2008年5月13日閣議決定「道路特定財源等に関する基本方針」で2009年度からの廃止明記
- 道路特定財源制度廃止後の自動車関連諸税
 - ◇ 道路特定財源諸税：一般財源化後も暫定税率存続
 - ◇ 2008年のガソリン国会における政治決着：暫定税率10年延長⇔道路整備充足論との矛盾
 - ◇ 自動車取得税の環境性能税への付替：論理的説明なし、二重課税議論も同様
- 道路特定財源制度の意義と役割
 - ◇ 財政学者の道路特定財源制度批判（使途制約、財政の硬直化）とそれへの対応
- 岡野先生の主張
 - 一般財源化の検討プロセスで道路特定財源制度の意義、役割が論理整合的に議論されていない
 - ◇ 自動車重量税は重量に応じて異なる道路の建設費・損壊コストの反映を目指すものであり、自家用・事業用の差別はあり得ない性格（1971年）
 - 自動車関係諸税は道路の整備・維持管理に必要な経費を受益者負担によってまかなう仕組み：擬似的な価格機能
 - ◇ 一般論として可能な限り受益者負担のシステムを導入すべき（2001年）
 - ◇ 目的税は、財政という政治的過程に、税を市場における価格の代わりに用いて公共サービスの需給を調整する擬似的市場機構（1971年）
 - 裁量的財政の理念は理解できる⇔理念と現実の違いを、観察を通じて提示
 - ◇ 特定財源制度は完璧なものとはいいがたいが、理想的な資源配分を達成するための自由裁量的な財政が、結果的には現実の政治的決定によって最適資源配分から程遠い不適切な資源配分をもたらしている事実を考えれば、特定財源制度は最適ではなくとも次善といえる（1976年）
 - ◇ 租税政策は課税を行う側（行政）と納税者間の合意が最も重要（1980年）
 - ◇ 理論と現実の乖離への戒め：「敢えて目的税を推す」（1996年）
- 日交研：緊急シンポジウムの開催（2005年11月28日）と提言の公表（岡野先生・藤井先生他、「道路特定財源制度の意義」、E-6、2006年12月）
 - 道路整備特別会計の諸税は擬似的な課金形態：資源配分を適正化
 - 道路特定財源制度は受益者負担原則に立脚、公平、効率、安定
 - 余剰はシーリングによる「作られた余剰」であり、道路整備の充足の検証が筋道
 - 道路整備が充足したならば、一般財源化ではなく特定財源諸税の引き下げを

- 道路特定財源諸税は不合理な部分を含み、再構築が必要

4. まとめにかえて

- 岡野先生の基本的姿勢の再認識

- 主張の一貫性：市場原理（市場機構）の活用という基本的立場の堅守
- 理論と現実の両立：最適課税理論の正当性を認めたうえでの、現実を考慮した主張
- 積極的な政策提言：日交研をはじめとするさまざまな場面を通じた発信

- 学問的・理論的バックグラウンドの重要性

- 首尾一貫した姿勢の保持
- そのうえで、政策に踏み込んだ研究の必要性を強く認識

- これからの道路政策に関する研究に向けて

- わが国の抱える課題：道路の概成と老朽化、人口減少、財政制約
- 過去の経緯よりも将来世代への責任：例）自動車関係諸税の再検討と優先順位、道路ネットワークの縮減
- 既存政策の見直し：償還期間の変更、経営の自主性と制度設計の現実、新直轄方式・暫定2車線等の課題
- 古くて新しい課題：例）首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（9月11日）
 - ☆ 交通量配分を考慮した弾力的料金設定、混雑料金の導入→公平な・シームレスな・戦略的な料金体系

以上

リレー講演
「規制緩和と岡野先生」

慶應義塾大学

中条 潮

1. 「一指導時代」の終わり

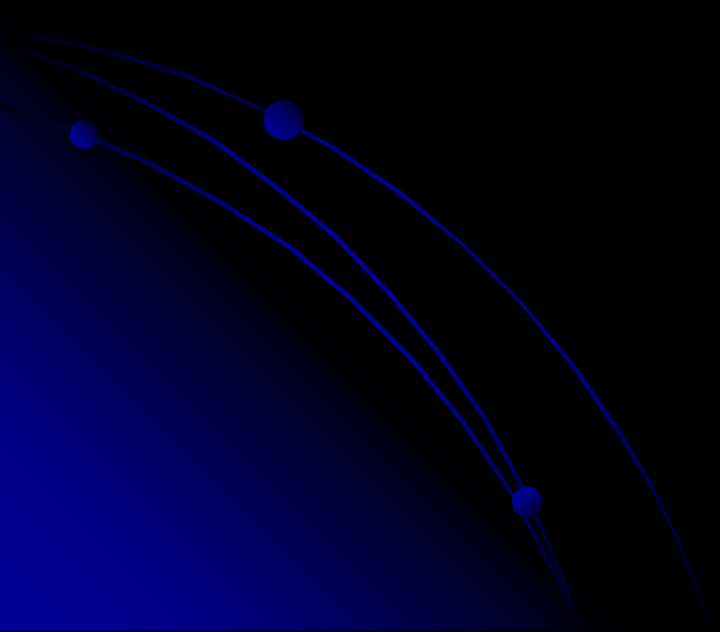
(昨年交通学会研究報告会の会長講演)

経済学に根ざした「交通経済論」の指導者たちの逝去によるその弟子たちも含めた一時代の終わり

私にとっての 「経済学に根ざした「交通経済論」の 師匠たち

- 増井、藤井：学問の指導教授
- 榊原、岡野：交通政策の指導教授
様々な研究会で指導を受けた
 - ＋ 榊原：同志社の先輩
 - 岡野：Oxford Swire Fellowの先輩

2. この師匠たちから 学んだこと



4人に共通する点

- 「ミクロ経済学」がベース
- 「政策が経済学の考え方にあうかどうかで判断せよ」
- 「市場の失敗がなければ介入不要、公的な組織も不要」
- 市場競争重視、内部補助否定

スタイル、重点の違い

- 藤井、増井：慎重、丁寧、やや抽象的
- 岡野、榊原：明示的におかしいと言い切る。

アウトローの強み

たとえば、「なぜ公的な介入がなされてきたか」
＝「社会全体の余剰の最大化を阻むのは既得権」

- 岡野＝直球辛辣
- 榊原＝洒脱辛辣

4人あわせて理論が政策にストンとおちる

3. 現実の具体的政策に関する岡野教授の考え方

「規制緩和」という分野はない。

経済学の考え方にあわない規制があれば撤廃する」というだけ

* 市場メカニズム重視

(内部補助否定、受益者負担主張)

- 国鉄改革 内部補助批判→三島会社基金
- 高速道路永久有料制
- 道路特定財源の維持
- 競争の結果の寡占と制度的な寡占の違い指摘

* 政治の失敗の重視

- 「時日の経過とともに、それは政治的に歪められて本来の目的からかけ離れてしまう」
- 1971年の総合交通体系＝規制強化であることを見抜いた
- 既得権問題を厳しく追及
 ジトニー、東京の戦前のバス政策、電力業界など

市場メカニズム重視
政治の失敗の重視

Chicagoと
Oxford

規制緩和の主張

そのなかでも特に印象的だったのは
「ソーシャルカーサービス
(自家用車の共同利用)」の提言

* 公営制度と民営化については慎重

- 「民間ができることは官がする必要はない」
＝「民が国民にとって経済厚生を低下させることなく官と同じことができる場合をさす」
- 「(公団に)経営の自主性を付与することで足りる。」
- 「公的独占が私的独占に変わるだけでは意味がない」

* 運輸行政への復帰

- 1996年 行政改革委員会規制緩和小委→運輸省による自由化宣言
- 岡野自動車交通部会長の誕生
- 「岡野以後」の後退は岡野の貢献の無意味さを示すか？

岡野先生と交通経済学

東京大学名誉教授
武蔵野大学経済学部教授
奥野正寛

- ・奥野の専門はミクロ理論やゲーム理論、交通経済学は素人、その立場からの発言
- ・岡野先生との関係：
 - 東大本郷でのゼミ
 - 海外留学の推薦状
 - 日本での就職
 - 還暦記念論文集
- ・岡野先生の思い出：
 - ゼミでのコーヒー
 - 交通経済学の受講
 - 数少ない応用ミクロの一つ、派生需要や価格弾力性など、様々なミクロの基本概念との出会い
 - シカゴスクールに根差した（？）、経済理論の正確な理解と市場や競争への信頼
 - 国鉄問題（職員のサボリ、国鉄改革の評価、改革関連資料の整理）
 - メディアに対する不信（都合の良いところだけを切り取られる）
 - メディアへの露出を避けた？
 - 経済理論だけでなく、株式投資を通じた的確な経営方式への判断
 - 国鉄改革と道路公団民営化への判断の違い？
 - 交通問題における様々な問題点に対する好奇心
 - 例：内部相互補助、特に競争やユニバーサル・サービスとの関連で

山内案第Ⅰ部へのコメント

- ・戦後日本の交通インフラ整備の動きが、「官」から「民」であり、また、「官」主導による交通インフラの劣化、機能低下が問題だという点には賛成する。
- ・ただ、それに加えて、戦後日本の交通は、鉄道・バスなどの大量輸送交通手段から、自家用車・トラック輸送などの小口輸送への転換と捉えるべき部分も多いのではないか？
- ・国鉄の分割・民営化は、そのような動きに対する「官」からの反撃であり、それはそれなりに有益であったという視点があってもよいのではないか？
- ・むしろ、問題点は、このような自動車輸送への大々的な転換があったにもかかわらず、それを支える交通インフラとしての、道路に対する更新・修繕投資に対する「官」の動きが鈍い点にあるのではないか？

山内案第Ⅱ部へのコメント

- ・規制緩和や弱者への対応は重要だが、自動車輸送に対して、鉄道やバス、路面電車といった、大量輸送機関は、エネルギー効率が高く、環境にも優しいという側面を持っている。（岡野先生からも、何度かそのような指摘を受けた記憶がある。）
- ・道路が主要なインフラになっている過疎地方と、大量輸送機関が主要なインフラである東京などの都市部を、分けて考える必要はないのか？
- ・分けて考えた上で、特に過疎地方における弱者対策としての、バスや路面電車などのインフラのあり方、道路インフラの維持管理を考えることが必要ではないか？