

# 交通政策に対する誤解

醍醐昌英  
DAIGO, Masahide

外国論文研究会  
関西外国語大学外国語学部講師

## 1 Metz論文による問題提起

2002年から2003年にかけて、Transport Review紙上において、とある論文が識者の論争の的となった。それはMetzの‘Limitations of transport policy’と題する論文であり、メージャー政権下の1992年から1997年の間英国交通省(DoT, 現DfT)の主任研究官であった氏が、交通政策の問題点について退官後の自由な立場から論じたものであった。

Metz(2002)は現在の英国の交通政策について、表1に示すような多様な指摘を行っている。主要な論点は交通行動に用いる時間の一定性、交通システムの公平性、移動時間の一定性に鑑みた交通政策の実施である。また、移動を抑制する混雑賦課金などの効率性に基づく施策の有効性を否定し、むしろ公平性を重視するべきであるとする点や、現行の交通政策が平等主義に片寄っていると捉える点に特徴がある。

表1 Metz(2002)の主要論点

(1)	個人が移動に割く時間は一定であるため、交通投資によって交通機関のスピードが上昇しても、移動距離を増加させるだけであり、政策の効果は減退する。
(2)	交通システムは公平性の維持に寄与するが、効率性を減退させる。
(3)	混雑賦課金が公平性を損なう一方、混雑は公共の空間をシェアするという点で優れている。
(4)	個人の所得が増加するに従い、料金に対する感度は低下するため、課金の効果は減退する。
(5)	交通政策の目標は快適性と信頼性の向上にあり、列車の速度の上昇や新規路線の整備よりも、既存のシステムの信頼性を向上させ、頻度を増加させる努力をするべきである。
(6)	自動車を保有しない個人に配慮をするべきである。
(7)	交通投資は土地利用計画に基づいて行われるべきであり、その逆は誤りである。
(8)	これらの議論は、貨物輸送にもあてはまる。

これらの意見が現行の政策を真正面から批判するものであったことから、誌上討議の形でGoodwin, White, Mackett, Mackie, May, Tylerといった識者により、交通市場自体の捉え方から個別の論点に至るまで多様な意見や批判が寄せられることになった。その後示されたMetz(2003a)は問題提起を反復するにとどまるが、同論文により論争は一応の終結をみている。

## 2 各識者の意見

Metz(2002)の提起した論点は多岐にわたるが、本節ではその中で代表的な論争であった移動時間と混雑賦課金に関する議論に集約して説明することにする。

### 2.1 移動時間に関する論争

移動時間に関するMetzの考え方は上述の通り、個人が移動に割く時間は一定であり、交通投資は移動距離を増加させるに過ぎないとするものである。これに対して、各識者は表2に示される意見を述べて反論する。

表2 移動時間に関する各識者の意見

Grieco	列車の移動時間がたとえ同一であっても、乗客ごとに移動の質には差異が生じる。
Hine	Metzは移動の質を捨象している。
Lyons	携帯電話の使用や機内販売といった移動中の利用者の行動のため、移動時間の制約は存在しない。
Mackie	移動時間を単独で考察するのではなく、一般化費用の枠組みで論じる必要がある。
Tyler	交通には医療などの基本的な権利を享受する機会を保障する役割があり、移動時間は二義的な問題でしかない。
Urry	移動はあくまでも派生需要であり、所得とは直接の関係がない。
White	Metzは追加の自動車交通量が既存の交通目的とは別個に発生すると説明しつつも、英国のNTS(National Travel Survey)のデータに基づいて1人1日あたりの交通量がほぼ一定であると述べており、論理に矛盾がある。

このように、Metzが移動の「質」を考慮していない点を批判する識者が多く見られる。Goodwin(2002)が指摘するように、移動時間に関するMetzの問題提起は1970年代に既に示された議論の域を出ておらず、近年の情報通信などの技術面や組織面での変化を考慮していない点や、交通移動を「量」でのみ考察している点に問題がある。ただし、移動中の質を政策に反映する際に、旅客の行動内容を正確に予測することが困難であることも事実であり、今後の議論の深化が必要となる。

### 2.2 混雑賦課金に関する論争

混雑賦課金に関しては、Metzは道路混雑が減少しても、高所得層の移動距離が増加するために必要の抑制効果が相殺

されると考える。また、都市中心部や幹線道路の道路混雑を解消するためには混雑賦課金は禁止的に高い額となるために公平性に乏しく、導入が社会的に受容される保証がないと主張する。これに対して、識者は表 3 に示される意見を述べて反論する。

表 3 混雑賦課金に対する各識者の意見

Goodwin	混雑賦課金を評価する際には、課金収入の用途とあわせて論じるべきである。
Hine	混雑賦課金を導入する際の公共交通の改善などの条件を考慮するべきである。
Mackie	車両移動マイルの60%は40%の所得層により生じており、混雑賦課金は厚生の改善に寄与する。また、交通ネットワークのサービスの質が市場によって決まることには問題があり、プライシングと投資のパッケージが交通政策に求められる。
May	Metzは併せて導入される政策との総合的な効果を考慮していない。
Ortuzar	経済理論に従って混雑度に応じて賦課金額を決定する方式が導入されるとの誤解がある。
Pucher	MetzはITS技術、ピーロードプライシング、HOVレーンなどの数多くの政策の内、一部である賦課金のみを検討対象として結論を導き出している。
Tyler	混雑賦課金収入を公共交通の改善に充当するならば公平性を確保できる。また、利用者を集合体として扱うのではなく、利用可能性、信頼性、頻度、安全性、快適性、速度などの面で個別の対応が必要である。
van Wee	低所得層に対しては公共交通の充実によって補償が可能であることから、公平性の確保も可能である。また、プライシングの効果の減退を理由に、プライシング自体を否定することは誤りである。

総じて識者はMetzが混雑賦課金を単独で評価することを批判する。これは、準地代収入としての課金収入を公共交通の整備に用いることが次善であれば、混雑賦課金を公共交通の改善などと合わせたパッケージ政策全体で評価する必要があるとの理解によるものであろう。ロンドンに導入された賦課金も、収入を公共交通の充実に用いることを条件にすることで容認されている。ただし、Metz(2003a)が指摘するように、自家用交通と公共交通の代替性が確保される地域は限定される。また、Metzが公平性を主題としたため、パッケージ政策の下で効率性がどのように担保されるのかに関しては議論がつくされておらず、やはり課題は残されている。

### 3 Metz論文による問題提起と論争の意義

Metzは投資と需要との関係について時間概念を中心に論じ、また混雑賦課金と社会的厚生の関係を公平性という概念を中心に論じている。しかし、交通政策全体の中で一部の内容を対象とするにとどまる。また、氏の経歴にかかわらず実際の政策を十分に考慮した主張であるとはいい難い。このため、Metzの意見を積極的に支持する識者は少なかった。

ただし、一連の論争を通じて、交通政策において何が主要な論点であるのかを明らかにした点に意義がある。例えば、ライフスタイルの変化にしたがって、交通サービスの質が重視される傾向が見られるのに、交通投資の基礎となるデータが通勤交通量を主な対象としているのであれば問題であるし、混雑賦課金収入が現実に効用が減少した利用者に補償されるのか、また補償するべきであるのかという議論も重要である。さらに、公平性という概念に関しても識者によって認識が相違しているし、交通政策としてどの範囲まで公平性を担保するべきかについても論じる価値があろう。

もっとも、一連の議論は国内の陸上交通、中でも都市交通に関するものであり、海軍や航空との競争関係が考察の外に置かれたほか、交通投資とプライシングとの関係や政府の財政支出のあり方については議論がほとんどなされなかった。また、交通計画論を背景とする論者のウエイトが高かったことを指摘しておく必要があろう。

#### 参考文献

- 1) De Dios Ortuzar, Juan(2002) 'A comment on 'The Limitations of transport policy'', *Transport Reviews*, Vol.22, No.4, pp.506-509.
- 2) Goodwin, Phil(2002) 'A comment on 'The Limitations of transport policy'', *Transport Reviews*, Vol.22, No.2, pp.139-140.
- 3) Grieco, Margaret(2002) 'A comment on 'The Limitations of transport policy'', *Transport Reviews*, Vol.22, No.4, pp.509-511.
- 4) Hine, Julian(2002) 'A comment on 'The Limitations of transport policy'', *Transport Reviews*, Vol.22, No.4, pp.499-500.
- 5) Lyons, Glenn(2002) 'A comment on 'The Limitations of transport policy'', *Transport Reviews*, Vol.22, No.4, pp.500-502.
- 6) Mackett, Roger.I(2002) 'A comment on 'The Limitations of transport policy'', *Transport Reviews*, Vol.22, No.3, pp.371-373.
- 7) Mackie, Peter(2002) 'A comment on 'The Limitations of transport policy'', *Transport Reviews*, Vol.22, No.3, pp.373-375.
- 8) May, A.D.(2002) 'A comment on 'The Limitations of transport policy'', *Transport Reviews*, Vol.22, No.3, pp.375-377.
- 9) Metz, David(2002) 'Limitations of transport policy', *Transport Reviews*, Vol.22, No.2, pp.134-145.
- 10) Metz, David(2003a) 'Limitations of transport policy : a rejoinder', *Transport Reviews*, Vol.23, No.2, pp.243-246.
- 11) Metz, David(2003b) 'Transport policy for an aging population', *Transport Reviews*, Vol.23, No.4, pp.375-386.
- 12) Pucher, John(2002) 'A comment on 'The Limitations of transport policy'', *Transport Reviews*, Vol.22, No.3, pp.377-380.
- 13) Tyler, Nick(2002) 'A comment on 'The Limitations of transport policy'', *Transport Reviews*, Vol.22, No.4, pp.502-504.
- 14) Urry, John(2002) 'A comment on 'The Limitations of transport policy'', *Transport Reviews*, Vol.22, No.4, pp.505-506.
- 15) Van Wee, Bert(2002) 'A comment on the paper 'The Limitations of transport policy'', *Transport Reviews*, Vol.22, No.2, pp.142-145.
- 16) White Peter(2002) 'A comment on 'The Limitations of transport policy'', *Transport Reviews*, Vol.22, No.2, p.141.