

# コメント

榊原胖夫  
(関西外国語大学 外国語学部)

# Seamless Transportationの要件

1.Choice

2.Connection

3.Coordination

4.Cooperation

# 21世紀をとりまく交通環境

- 1.乗客の不効用(運賃を含む)を最小に
- 2.環境負荷を最小に
- 3.財政支出を最小に
- 4.省,局など政府部門内のまさを最小に(アメリカのばあい, Bureau of Intermodalism)

# 内田氏の提案に対する私見(1)

- 1 . Connection, Coordination, Cooperation (鉄道間, 空港-鉄道間) しかし, Choice (たとえば, 鉄道 - 道路) は考慮されていない。
- 2 . さきほどの2 (環境負荷) と3 (財政支出) はおそらく満たしている。
- 3 . しかし1 (乗客の不効用) は今より少なくなるが, 最小であるかどうかはわからない。
- 4 . 政府内, 国交省内のまさはよくわからない。

# 内田氏の提案に対する私見(2)

## ～ 北関東地域の成田へのアクセス

- 1.人口集積は十分にある。
- 2.他条件一定という条件のもとでアクセス・モード選択の考慮がなされている。
- 3.選択可能な旅客属性はどうか。
- 4.道路・駐車場の利用可能性と料金。
- 5.各アクセスの総コスト比較。

# 質問(1)

1. 需要予測の不確実性をどのように抑えるか。
2. ペーパーにするならば、採算性の根拠をもう少し詳しく説明する必要があるか。
3. コスト計算のリスク。特に、金利上昇リスクを考える必要はないか。  
→ 複数のシミュレーション？

## 質問(2)

- ◆経済学者は、人々の合理的な選択が効用を極大化すると考える。選択を否定したり、強制的に選ばせたりすると、効用は減少する。
- ◆環境などの要因によって、ある選択が社会的に合理化されるときは価格メカニズムを通じた間接統制が望ましいと考える。
- ◆人々の行動はすぐに変化するのだろうか。インフラ改善の浸透には時間が必要で、他条件の変動によって行動が不変の場合もある。