

編集委員会委員

井口典夫 | IGUCHI, Norio | 青山学院大学経営学部教授

現在、わが国の運輸政策を決定するにあたり、実に様々な場面で交通研究者の意見が参考にされている。ここ数年の運輸政策審議会における諮問や答申の内容を見ても、市場メカニズムの導入や規制緩和の推進が強く打ち出されているが、こうした政策の方向付けに交通研究者が関わってきたことは明らかであろう。ここで彼ら(私も含めて)の主張には、ひとつの共通した傾向があることに注意したい。それは政策提言の中には、欧米の交通研究者による理論や、欧米の交通事業者における実践結果にヒントを得て形成されたものが少なくない、という点である。

研究者側では、どのような理論や実践結果であれ、そこから普遍的な教訓が得られる可能性が多少でもあるようならば、政策への展開を検討すべきであると主張する。しかし政府側において、わが国の交通の実態を十分に確認することなく、そうした主張に押されて最終的な政策決定を行っているとするれば、問題は少なくない。その意味で、方向として市場メカニズムの導入や規制緩和の推進が正しいとしても、それが現在の需給調整規制を例外なく撤廃するとの政策決定にまで至ったプロセスについては、よく検証しておく必要がある。仮に、欧米の知見等の伝達に過ぎない一部の主張や提言が、わが国の交通市場における実証的検討のフィルターを十分に通さないままに、ほとんど無審査で運輸政策の柱となってしまっているのだとすれば、政策の形成過程に重大な欠陥があると指摘されても止むを得まい。

ちなみに運輸政策審議会の諮問第16号は、需給調整規制の廃止に向けて必要とされるであろう環境整備方策について問いかけるものであった。答申では、まず交通需要の拡大等が各交通モードの規模の経済を消失せしめ、それが需給調整規制の必要度を低下させたとの現状認識が示される。その上で市場原理の導入を謳い、新規参入の生じるケースでは消費者の保護方策が、供給者が退出するケースでは生活交通の維持方策が政策上のポイントとなろう、との記述がなされる。しかし、実際に大手私鉄15社を例に規模の経済の値を計測してみたところ、それが消失段階にあるのはわずか1社に過ぎないことがわかった。諮問第16号とその答申によれば、そうした鉄道分野に対しても包括的な需給調整規制の撤廃を想定しているのである。

一方、規制緩和を唱えるのが当然といった政策環境の中で、わが国の港湾物流の効率化のためには、港湾全体の民営化が

必要であるとの提言もよくなされる。ところが、主要港のデータを収集して実際に生産性を計測してみても、港湾運営の官民格差はほとんど観察されない。むしろ水先案内から埠頭整備、港湾運送、倉庫、流通加工までを一元的に管理・運営している港湾の生産性の高さが顕著となった。わが国の場合、港湾に関わる事業主体は錯綜しており、そのことが全体の効率化を阻んでいるものと推察される。政策的には様々な事業主体の統合こそ理にかなっているのであり、必ずしも民営化ではなく、例えば公営港湾として統合した方が、物流効率化に資するかもしれないのである。

別の話題として、英国の病院や幼稚園のプロジェクトで実施されているPFIの仕組みを、わが国の空港や道路の社会資本整備にも適用しようという、日本版PFIの導入問題を取り上げてみたい。この場合、当初期待されていたB/Cが結果として得られないことに対する国民経済的なリスクを、誰がどのように受け止めるのか、というのが政策決定上の重要なポイントとなる。そこで事例は少ないながらも、事前と事後のB/Cのデータらしきものが揃っている社会資本プロジェクトでリスクの性状を計測してみたところ、今のところ正規分布からは程遠い結果しか得られていない。通常、こうしたリスクを民間企業や証券市場が受け止めることは困難であり、したがって、PFIの大規模な社会資本整備への適用に対しては、懐疑的なスタンスをとらざるを得ない。無理な形で導入すれば、結果として非効率な第3セクターの設立を助長するだけに終わる可能性も否定できない。

以上の事例に見るように、いずれの政策論議においても、最終的な決定の前に求められるのは理論と現実をつなぐ実証的検討である。とりわけ欧米の理論にヒントを得ることで、わが国の現実を左右するような政策が提言されたような場合、受け止める政府側として、実証分析は必須の作業となる。

幸いにして、これまで主に需要予測等に携わってきた交通計画・工学系の研究者は、研究段階においても実証性を非常に重んじている。(財)運輸政策研究機構には、こうした意識を持つ研究者が内外から数多く集まっており、編集委員会においても実証性の観点から厳しい審査が行われている。本誌に掲載される研究論文は、いずれも編集委員会のフィルターを等しく通過したものであり、これらの研究成果が政府側にタイムリーに届き、受け止める政策決定者の意識や姿勢が実証重視に変わってくれば、今後の運輸政策もより確かな方向に向かっていくものと確信する。

この号の目次へ <http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsrbn/no04.html>