

交通政策の基本的な考え方

今野源八郎*

Guide to National Transportation Policy —Three basic approaches—

Genpachiro KONNO*

交通政策の内容は如何にあるべきかについて、決定要因として、環境保全、省エネルギー、省資源を最重視する考え方が最近わが国に多くなっている。しかし、国の交通政策の形成に際して、これらの要因に加えて、国民の便利、能率、安全、経済等の本来考慮すべき重要な要因がある。それにも拘わらず、最近、政策立案担当局者までも、環境、資源を政策上の他の諸要因よりも過重視して、自動車、航空等の発展、趨勢を抑制し、鉄道重視政策に逆転すべしとの総合交通政策論を打ち出している。しかし、現実にはわが国の交通構造は自動車、航空の比重の増大という先進国型の構造に発展しつつある。

ここで、わが国に「流行」している環境主義者の政策論や、「古い」軌道重視主義の政策論が正しいのか？あるいは経済成長に伴う交通機関のライフ・サイクルの展開を必然視し、交通市場の構造的発展を合理的とみる政策論が正しいかが問題となろう。わが国の1960年代における後進国から先進国への発展、1970年代における経済成長、国民の福祉の向上を背景とする交通需要の多様化、高級化からみて、今後交通構造は先進国型に必然的に発展すると思われる。したがって国の交通政策は、国民の交通需要の質的高级化、量的増大を充足しうる内容の政策をとることが必要かつ賢明であろう。このような政策の方向がオーソドックスな交通政策論であるとみるのは、交通政策論への次の3つのアプローチからである。

原点に戻って考える

およそ、国の交通政策について如何なる内容が望ましいかを研究しようとする場合、次のアプローチがあろう。

第1は、国の交通政策の生成を原点に戻って歴史的に考える方法である。交通政策の生成を歴史的に顧みる時、古代国家、中世の都市国家、侯国、近世国家の政策等にまでさかのぼる。この長い人間の歴史における交通政策の内容は、それぞれの歴史的時代の特徴を有する。しかし、そこに共通の考え方も見いだされよう。それは各時代にそれぞれの「国家と国民の必要とする交通を、より良く、より安全にしようとする考え方」であろう。またそのために、交通施設、交通手段の改良政策が採られて来ていることも事実であろう。そこに、時代と国情、国民性等の相異があっても、「発展的な国民は交通改良に常に熱心な国民であった」ことを発見しうる。また、各国の交通政策の歴史的研究方法 **historical approach** により、少なくとも近世、現代の政策には歴史的継続性があることも認めざるを得なくなろう。

われわれは歴史的研究によって、現代交通政策の歴史性を認識するとともに、その経済理論からみた合理性、妥当性を究明することが必要になる。

交通経済学からのアプローチ

第2の重要な研究方法として経済学の理論的研究とその政策論への演繹的 **deductive method** 適用が重視されねばならない。日本で「交通政策は政治である」ということがいわれてきた。しかし、交通政策は賢明な経済政策でなければならないということは明らかであろう。かくして国

が交通政策の決定に際して理論的に妥当なものか否かを検討する武器として、交通経済学、あるいは経済政策学、社会哲学等が極めて有用な役を果たす。交通政策論の歴史的系譜は、古典学派経済学、その後の歴史学派等に始まる。最近の交通政策論は、その後の交通経済論、鉄道、海運、道路、航空の各論、あるいは現代経済学等を基礎としている。その基礎理論としての今日の交通経済学は、地域学、社会学、交通工学等の隣接学問との密接な関係において発達しつつある。

さて、経済政策の一部門としての交通政策の大きな目的は「経済政策の目的」、特に「自由、平等、正義、友愛を基礎とする民主的社会」の達成にある。また、社会の人々の福祉 *welfare* の極大化にあるといえよう。交通政策は、この上位目的「豊かで良い社会」の実現のため、交通条件あるいは交通構造を創出することを目的とすべきことになる。

国民に交通の利便 *benefit of mobility of people* を享受せしめるには、国民の交通性の増大 *increase of mobility* と質的に高級な交通性 *high standard of mobility* を与える政策が必要になる。道路と自動車交通は、個々の国民の交通性 *individual mobility* と集団的交通性 *mass mobility* を質的に改善し、増大するに役立っている。また、それは財貨の移動性 *mobility of goods* を能率化、低廉化することに役立ち、現代の能率的な生産・流通構造を支える交通要因・条件を構成している。

かくして、わが国の政策において、比較的軽視されてきた自動車交通、航空、パイプ・ライン等の発達政策は交通政策の理論からみて合理的という結論になる。しかし、このような政策論の妥当性をさらに裏付けるために、われわれは政策論への次の第3のアプローチによることが必要であろう。

ケース・スタディから学ぶ基本方向

第3に、現代の主要国の交通政策論と政策体系を比較研究し、わが国の歴史的・地理的条件をふまえて交通政策論を究明する方法が重要である。それは各国政策の *case study*、そして比較研究方法 *comparative study method* である。このような方法は自国に最も合理的な政策を模索することを念頭においての帰納的方法 *inductive method* による研究といえよう。

従来わが国において、このような研究方法によって主要国の交通政策論が研究され、政策立案に、理論的にも実証的にも役立っている。ここで、第3の研究手法から得られる結論的な政策の基本線を最後に要約しておこう。1) 主要国は最も能率的・経済的な交通構造を創出する政策を安全確保政策と並んで推進している。2) わが国におけるが如く、環境か、自動車かの二者択一の感情論でなく、環境保全、省資源政策との合理的調整をはかる政策、次善の解決策がとられている。特に交通施設周辺土地利用規制政策、合理的な地域計画が社会費用の負担を少なくする目的からも採用されつつある。3) 国民の自家用車について、納税者の本源的な交通機関、自衛的交通手段として最優先的に考える考え方は、自家用馬車交通時代以来の伝統的なものである。また、それは根本的に個人主義的民主主義国における基本的人権のひとつ「交通の自由」思想に基づく。4) 国民は最も便利な交通機関を交通市場で選好する自由があり、国民の選好により交通市場メカニズムが進歩し、国の能率的な交通構造が創出されるという政策論が有力である。このような考え方から国は、国民の選好する能率的な交通構造を創出するために、助成政策をとり、また交通企業の合理化政策を採用している。

* 東京大学名誉教授 (経済学) Professor Emeiritus, Univ. of Tokyo

参考文献

：拙稿 (論文)：総合交通政策の課題「交通学研究」、交通学会、1971年報。航空時代の交通需要の構造変化「交通学研究」、交通学会、1973年報。交通市場の発展と交通政策論—道路交通の成長等を中心として—、「交通学研究」、交通学会、1975年報。総合的な道路環境政策の確立を、「高速道路と自動車」vol.18, 高速道路調査会、1975, No.10.