

## 交通政策に貢献する公益的研究の役割

- 運輸政策研究所の活動を通じて -

伊東 誠\*

1995年に設立された(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所は、「実務」と「研究」の橋渡しを基本理念に掲げ、公益的立場から交通政策に関する研究を行うことを目的として活動を行ってきた。本論の目的は、交通政策に貢献するための公益的研究の役割を、この運輸政策研究所の活動を通じて述べることである。はじめに運輸政策研究所設立の背景、経緯について触れ、ついで研究所の活動方針、組織とスタッフ、研究概要、その他の活動について述べる。

## The Role of Research for Public Interest that Contributes to Transportation Policies

- Through the Activities of the Institute for Transport Policy Studies -

Makoto ITOH\*

The Institute for Transport Policy Studies was established in 1995 with the basic concept of creating a bridge between practical application and research. Its activities are aimed at conducting research in relation to transportation policy from a public interest standpoint. The objective of this paper is to describe the role of research for public interest that contributes to transportation policies through the activities of the Institute. The paper begins with a background to the establishment of the Institute touching on the history that led up to that point, and then describes the direction of its activities, the organization and its staff, its research and other activities.

### 1. はじめに

(財)運輸政策研究機構運輸政策研究所は、1995年7月に設立され、翌1996年4月に東京大学の中村英夫教授を所長に迎え、本格的な活動に入った。所長のリーダーシップのもと、「実務」と「研究」の橋渡しを研究所の基本理念とし、公益的立場から交通政策に関する研究と政策提言を行うことを目的に活動を行ってきた。本年4月で6年を迎えたが、活動は

交通関係者から高い評価を得ており、研究所の存在意義は十分に認められていると思う。

本論の目的は、交通政策に貢献するための公益的研究の役割を、運輸政策研究所のこの6年間の活動を通じて述べることである。しかし、読者に研究所の活動を十分ご理解頂くためには、研究所設立の背景、経緯が重要であると考え、これらについても併せて述べることにした。

### 2. 誕生まで

#### 2-1 設立の背景

##### 1) (財)運輸経済研究センターの改革

運輸政策研究所誕生の背景の第一は、前身である

\* (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所企画室長  
Director of Planning Division,  
Institute for Transport Policy Studies  
原稿受理 2002年6月14日

(財)運輸経済研究センターの活性化である。1960年代後半、当時の中曽根運輸大臣は、許認可が中心であった運輸省を政策官庁へ脱皮させるとの強い意見を示した。これをもとに運輸省は、従来の「部門別許認可行政」から「総合的な企画誘導行政」へと脱皮してゆくため次の三点の改革を実施した。

- ・運輸交通に関する総合的な政策を議論する場の創設
- ・運輸省の企画部門の組織強化
- ・運輸交通に関する総合的な調査研究機関の設立

(財)運輸経済研究センターは、上記の三点目の事項に対応し、1968年(昭和43年)に設立され、学・官・民各界の支援のもと、交通政策策定のための調査研究を中心とした活動を行ってきた。多くの研究調査が国の交通政策、地域の交通計画の策定に寄与し、調査研究を元に実現したプロジェクトも多いので、わが国の交通・経済の発展に微力ながら貢献してきたといえる。しかし運輸政策研究所の検討が開始された当時、(財)運輸経済研究センターは設立以来25年を越えており、いくつかの問題点が明らかとなっていた。例えば、

- ・運輸省、地方自治体から依頼されるテーマがほとんどであり、調査研究に独自性が無い
- ・長期的視野にたった政策提言、政策に批判的な調査研究が少ない
- ・調査研究の十分な指導體制が確立できていない
- ・研究者の発掘、育成が十分に行われていない
- ・広報活動が不足している

等である。

このような問題点を克服し、公益法人として社会に十分な役割を果たす事ができる組織に変革することが求められた。

## 2) 中央省庁及び大学での政策研究の限界

検討が始められた1992年ごろは、バブル崩壊後の不良債権の顕在化、株価の下落、55年体制の崩壊、規制緩和の推進等、高度経済成長以降、はじめて経験した社会経済情勢の大きな変化に直面し、国民は不安を抱いていた。運輸の分野でも、民営化、需給調整規制、運賃規制の見直し等が行われるなど政策は大きく転換していた。

わが国最大のシンクタンクは中央省庁であるといわれ、経済、財政、外交をはじめとする種々の政策立案は多くを中央省庁に負ってきた。政策立案・実施の経験、優秀な人材の確保、国会審議や審議会等に向けてのマスコミ報道及び関連業界からの情報集

積とそれらの分析等は民間シンクタンクや大学等では到底持ち得ない機能であった。しかし、当時、以下のような問題点が明らかとなっていた。

- ・2～3年での異動を原則とした省庁の人事政策では、専門的に特化した研究機能が維持できない。また、多くの調査研究成果も、担当者の異動とともに埋没し成果の蓄積ができない。
- ・圧倒的な情報量を中央省庁が有しているので、大学他研究機関による同じ土俵にたった領域の分析や研究ができず、研究のレベルアップにとり重要な競争や批判が起こりにくい。
- ・比較的短期の政策に対する志向が強く、長期研究テーマに対する制約がある。
- ・現在実施している政策に反対する政策に関する研究が少ない。また他省庁の業務に関する研究がやりにくい。
- ・分析能力に限界があるので(例えば定量分析ができない)政策は抽象論に終わり具体策が出にくい。
- ・科学的事実と政策判断が混在して政策に関する意思決定がなされ、決定の方法、プロセスが国民に見えにくい。

もう一方のわが国の政策研究を支えてきた組織は大学である。交通についてアカデミックな立場から研究を行ってきた大学の研究も、現実の交通政策を支える研究という観点からは以下の様な問題が指摘されていた。

- ・テーマ選定は、社会的要請と必ずしも一致しない。
- ・実状と乖離した仮定の導入や、単純化がしばしば行われ、政策立案、評価には研究成果の再構築等が必要なことも多い。
- ・研究室が小単位に細分化され、広範かつ網羅の研究には必ずしも適していない。
- ・研究室単位の研究費や人員は、きわめて限られている。

## 3) 政策提言機能を有するシンクタンクへの期待

このように、わが国の交通運輸に関する分析、研究の中心的役割を担ってきた中央省庁、大学とともに、より高度な政策展開を支える研究という観点から、限界が見えてきた。混迷した経済社会情勢から生じる閉塞感を打破し、活力ある日本を再生するためには、中央省庁だけではなく他の多くの機関からの政策提言とそれに基づくオープンな議論が強く求められるようになった。これを背景として運輸の分野においても、民間で独立した非営利な組織で、政策に関し自由な提案ができるシンクタンクの必要性が指

摘され、この観点からも運輸経済研究センターの改革が強く求められた。

## 2 - 2 検討の経緯

運輸経済研究センター改革に向けての検討は、当初は内部組織で開始されたが、すぐに外部の学識者メンバーを中心とした委員会を設置し、交通関係者に対するヒアリング、アンケート等をあわせ深度化していった。組織内部のみでの検討には限界があり、外部の人々の客観的な意見に基づいた検討が、現在の研究所を生んだといえる。

### 1) 委員会の設置

学識者、運輸省の関係者からなる検討委員会（P.17のデータ1）が設置され、第1回の会議が1994年4月に開催されている。

委員会では、有識者へのヒアリング、アンケートの結果等をふまえ、理想的なシンクタンクのあり方等について、従来の枠組みにとらわれない率直かつ建設的な討議が活発に行われ、その議論をもとに新しい研究所の基本構想を策定した。

### 2) ヒアリングとアンケート

委員会の学識者に加え、大学教授、学会、研究機関、関係機関へのヒアリング（P.17のデータ2）を実施し有益なアドバイスを得た。

また、大学、地方自治体、交通事業者、製造業、金融機関、研究機関等380件を対象に、運輸経済研究センターの過去の活動に対する評価、今後期待する調査研究テーマ、果たすべき役割等に関するアンケートを実施した。

### 3) 既存研究機関の事例調査

新たな研究所の参考とするため既存研究機関の事例調査を実施した。文献により海外の主要な研究所の活動を調査したのをはじめ、国内の既存の研究機関を訪問し、活動についての調査を行った。

## 2 - 3 基本構想（シンクタンク整備事業計画）

以上の検討の経緯を経て「シンクタンク整備事業計画」がとりまとめられ、これに基づき新しい研究所の設立に向け動き出すこととなった。計画は以下の4編で構成されている。

第1編 基本スキーム

第2編 新しい研究所の設置

第3編 (財)運輸経済研究センターの活性化と役割

第4編 シンクタンク整備に関する運輸省の役割と意識改革

現在の運輸政策研究所の原型は、第2編に述べられている。その骨子は以下に示すものである。

### (1) 基本理念

運輸に関する実態の把握、政策の評価及び将来予測をふまえた政策の提言を行うことにより、運輸政策の一層のレベルアップを促す。これを通じて国内外の運輸経済の発展と交流に寄与し、世界平和の実現に貢献する。とりわけ21世紀に向けわが国との関係が一層密接となるアジア太平洋地域に貢献する。

### (2) 基本方針

- a. 運輸経済の発展と運輸政策のレベルアップに資する調査研究の実施
- b. 自主独立した組織と運営
- c. 人材の確保と育成
- d. 自由な議論ができる雰囲気と場の確保
- e. 広く国内外にアピールする
- f. 活動を支える環境の整備

### (3) 重点施策

- a. 自主調査研究の実施
- b. 調査研究結果の評価
- c. 組織の顔となる人材の確保
- d. 研究員の確保と育成
- e. 国内外の研究機関との交流
- f. 研究成果の発表
- g. データの収集整備とアクセス方式の改善
- h. 講演会、セミナー、シンポジウムの開催
- i. 魅力ある出版物と機関誌の発行
- j. 自由な研究が担保される環境づくり
- k. 事業スペースの確保とOAシステムの高度化

### (4) 組織

所長 / 政策委員 / 評価委員 / 研究員

## 2 - 4 誕生

最初にとりかかったのは所長の人選である。研究所の成否は所長の人選にあることは、関係者間の共通な認識であった。

基本計画において、所長は、「対外的には研究所の『顔』となり研究成果をアピールし、対内的には研究所内の自由で活発な議論を引き起こすことができ、運輸経済のみならず幅広い分野に関する知識と将来に対する知見を有するものとする」との方針が示されていた。候補者として100名余の学識者をリストアップし、慎重に人選し10名程度に絞った。所長の要件を以下のようにさらに具体的にし、その上で再度人選を行った。

- ・社会的に発言力を有する
- ・運輸政策に明るい
- ・運輸分野に特化せず、広い観点からの問題意識を

有する

- ・研究成果について評価ができる。リーダーシップを有する

これをふまえ、最終的に当時東京大学工学部で教鞭をとっていた中村英夫教授に所長をお願いすることになった。

そして、所長を中心に研究員の確保に努め、大学、官庁、民間研究機関等から10名の研究員を確保し、ここに運輸政策研究所が正式に誕生した。1996年5月お披露目として、欧米から著名の学者3名を招き、国際シンポジウムを豪華客船「ふじ丸」で開催し、文字どおりの船出をした。

以上のような背景で誕生した運輸政策研究所は設立以来、この4月で6年を迎えた。次に、この6年間の活動の概要について述べる。

### 3. 運輸政策研究所の活動方針

研究所の基本的な活動方針は以下に示すものである。

#### 3-1 テーマの選定と研究領域

##### (1)自主的なテーマの選定

研究テーマは、他機関から委託あるいは示唆されたものではなく、研究に携わるものが社会的にみて研究の必要性を認識したものである。

##### (2)研究領域は交通運輸にかかわる総合的課題

研究領域は、道路交通を含む交通運輸全般とし、さらにはこれと密接に相互関連する地域問題、都市問題、環境問題などに広がる総合的課題を対象としている。

#### 3-2 研究方法と体制

##### (1)実務とアカデミックな研究の橋渡し

研究方法はアカデミックな立場に近いものである。一方、研究対象は現実社会で要求される政策課題なので、研究と実務の橋渡しが可能なる研究方法とする。研究が現実の政策と遊離し、学問的な形にこだわる事の無いように十分に配慮する。

##### (2)多様な学問分野、実務経験、海外からの視点に支えられた研究

さまざまな学問分野の方法や研究者の結合により研究を進める。大学のみならず、行政や民間企業の業務に豊かな経験を持つ人々の参画も不可欠である。さらにはわが国の社会環境の中に生きてきた日本人研究者だけでなく、他の地域の視点を持つ外国人研究者の参画もきわめて重要である。

##### (3)国内外の研究機関との連携

大学など外部の研究機関に籍を置く研究者を客員研究員として研究所の活動に参画してもらう。外国の研究機関とも密接な協力関係を保ち、人材交流や共同研究を行う。

#### 3-3 成果の公表

研究成果は、研究所とそれに携わった研究者が最善とする方法で、社会的に提言する。

#### 3-4 交通関係者ネットワークの拠点を形成

さまざまな、運輸政策上の課題と対策について、大学、行政、運輸諸企業、マスメディア、さらには一般市民等関係者の理解を深めるための機会づくりをする。また海外の研究者や専門家を手助けし、わが国の事情をよりよく諸外国に伝える仲介をする。

#### 3-5 成果の評価

研究所が社会にとり意義ある活動を続けるためには、常に緊張感を持続する事が必要であり、そのため研究所の種々の活動に対する評価とより広い立場からの研究課題の示唆を外部に求める。

## 4. 組織とスタッフ

#### 4-1 組織

組織は、設立時から多少の修正を加えて現在に至っている。現在の組織は、Fig.1に示すものである。

#### 4-2 スタッフ

##### 1) 研究員

研究員は、研究所に籍を置く常勤研究員、外部組織(大学等)に籍を置く客員研究員、外国の大学・研究機関からの招聘研究員で構成されている。研究所の活動の成否はひとえに優秀な研究員の確保にある。所長の重要な職務のひとつは、この研究員の確保である。中村所長のネットワークを通じて人材は短期間に円滑に確保でき、設立初年度から常勤研究員10名、客員研究員8名で活動を開始できた。その後、研究所の活動実績が社会的に認知されるにつれ常勤

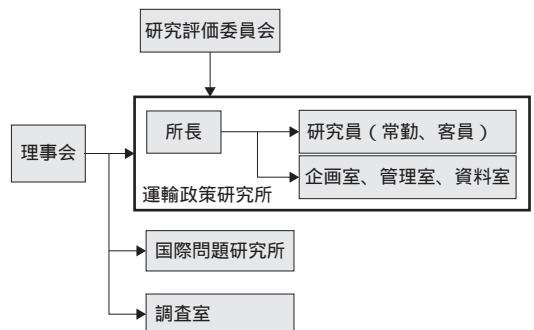


Fig. 1 (財)運輸政策研究機構組織図

研究員が増加し、現在では、常勤研究員16名、客員研究員5名、招聘研究員1名である(2002年3月末)。研究員の在籍期間は概ね2～3年程度研究員を原則としているので、設立以来の研究員総数は、常勤研究員35名、客員研究員14名、招聘研究員2名に至っている。

これらの研究員のうち、3名は欧州諸国から、5名はアジア諸国からときわめて国際色が豊である。グローバル化が進んだ現在では、研究員の国籍を問うことに大きな意味はないが、しばしば国際化の遅れが指摘されるわが国の交通分野への海外の研究員の視点は、政策研究に新風を吹き込んでいる。

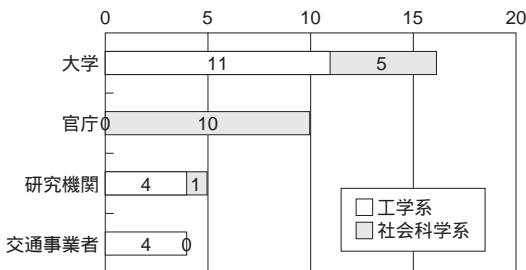
研究活動のスタンスを大学の研究と実務の橋渡しとしているので、大学、官庁、研究機関、交通事業等交通に関する幅広い分野から研究員を募っている。例えば常勤研究員を出身母体でみると、大学が最も多く15名、ついで官庁(旧運輸省)が10名、研究機関5名、交通事業4名となっている(Fig.2)また、専門分野では、工学が19名、社会科学が16名である。研究員の内14名は博士号を取得している。今後、継続的に優秀な人材を確保するためには、研究所を離れた研究員が、研究所での経験を生かし活躍できる魅力的な場が与えられる事が重要である。

## 2) 管理部門

運輸政策研究所の活動を支えるため、企画室、管理室、情報資料室が設置されている。これらの部門で、研究活動の支援、報告会、運輸施策コロキウム・セミナー、論文集『運輸政策研究』等出版物の発行、情報資料の収集整理、各種事務等のロジスティクスを担当し、研究所の活動の円滑化に努めている。

### 4-3 研究評価委員会

研究評価委員会(P.17のデータ3)は、運輸政策研究所の研究活動に対する評価と、研究テーマに関するアドバイスをする機関である。研究報告会、機関



注) 1996年4月～2001年4月まで。

Fig.2 在籍した常勤研究員の出身母体と専門分野

紙への研究成果の掲載等と併せて、外部から意見や評価を求めることにより、研究所の活動は常に緊張感を保つこととなる。

## 5. 研究活動

公益法人としての認可を運輸省から受けていたこともあり、運輸経済研究センターの時代にはテーマは運輸省の業務の範囲にほぼ限定されていた。しかし、運輸政策研究所では、行政の枠にとらわれず道路交通を含む交通運輸全般とし、さらに密接に相互関連する地域・都市問題、環境問題など幅広い研究領域を念頭に置き研究を進めてきた。研究所の設立から数年後、交通関係の主要な部分は国土交通省に一元化されたので、研究所はこの点では省庁の少し先を歩いていたと言える。

設立当初から研究所に対する交通関係者の期待は相当大きなものがあり、この期待と限られた資源での活動とのギャップによる大きなプレッシャーに常に悩まされている。研究評価委員会、研究報告会等で、しばしば厳しい意見も頂く。

そうした中で、研究所が行ってきた研究のテーマは60を上回る。

本章の目的は、研究活動の概要を示すことであるが、研究を個々に紹介するのは紙面の都合上無理である。まず、研究テーマを分類し、その分類に含まれるテーマ数をTable 1に示し、以下にこの分類に基づきテーマ名とエッセンスを例示しながら研究成果を概観することとする。研究成果は後述する論文集『運輸政策研究』への投稿、報告会での講演等さまざまな方法により公表しているため、詳細については是非ともそちらをご覧いただきたい。

### 5-1 制度に関する研究

交通の事業方式、事業における官民・中央地方府の役割等、事業制度の改革は、規制緩和、地方分権を推進しているわが国において重要な政策課題である。

「フランスの都市公共交通制度」(以下、研究テーマ名を表わす)は、日本と同様に中央集権的な制度を採用してきたフランスの交通分野における地方分権の進展に着目し、特に都市公共交通における自治体等の役割を考察した研究で、近年のわが国の地方分権化に対し貴重な情報を提供した研究である。

都市鉄道のサービス改善はわが国の都市政策の重要課題であるが、空間、財源等各種の制約により改善がなかなか進まない。「大都市圏の鉄道整備にお

ける公設民営による上下分離」は、EUの鉄道政策を参考にわが国の新しい事業方式として上下分離方式を取り上げ具体的なスキームを提案した研究である。この時期類似の研究が多くの関係者により実施されたこともあり、関西地区の新しい2路線がこの方式により整備されることになった。

地方の公共交通サービスの維持は、地味ではあるがきわめて重要なテーマである。特に規制緩和後の地方バスのあり方は全国の交通関係者にとって共通した頭痛の種である。「住民協力による地域公共交通サービス維持の可能性」では、ローカルバスの存在価値、利用可能価値、代替価値、遺贈価値など非利用価値に着目し、それを対価として、沿線住民が運行継続のために資金協力するメカニズムと成立要件を理論的、事例的に提言した。

大都市地域に存在する複数空港の望ましい機能分担についての提案を行っているのが「複数空港システムにおける機能分担の影響」である。複数の空港が、国際・国内路線あるいは近距離・長距離路線等の機能を分担することによる便益を利用者、空港管理者、航空会社について分析し、便益計測モデルを構築した。首都圏、近畿圏、北部九州圏等複数空港を有している地域では、機能分担が大きな政策課題となっており、この成果は、国、地方自治体の空港政策担当者にとり大変興味深い成果であり、政策検討の基礎資料として活用されている。

### 5-2 経営/経済に関する研究

交通サービスの向上が地域経済や企業経営にもたらすさまざまな効果の分析や、その効果を取り入れた効率的な経営、特に民間活力を生かした経営は、交通政策の重要な課題である。

わが国において、環境面から大きな役割を期待されながら、なかなか現実のものとならない鉄道貨物輸送をテーマに取り上げた「鉄道貨物輸送の課題と

改善方向について」は、鉄道事業経営の効率性を高める方策と、その定量的な効果を提示している。国土交通省、JR貨物等の鉄道貨物関係者を巻き込み研究が進められ、JR貨物の経営に大きな影響を及ぼしている。

規制緩和と経営効率化を背景として諸外国で盛んに行われている空港の民営化に関し、わが国における導入可能性を探ることを目的としたものに、「航空分野における規制緩和・民営化の効果」と「わが国の空港運営体制に関する検討」がある。前者では、空港の民営化が価格の低下と投資の拡大を含む良好な成果をもたらすことを示し、日本では、わが国の航空会社に対する規制緩和の効果と諸外国の空港民営化の分析をふまえ、民営化には、内部補助システムの排除、思い切った規制緩和の実行が必要であることを提言している。後者では収入、コスト、生産性、収支等わが国と諸外国の空港経営の国際比較、諸外国の民営化空港の評価をふまえ、わが国の空港経営のあり方を提言した。

観光に関する研究も数多く実施されている。「観光地の魅力度評価」は、わが国における観光地の魅力の向上を目的に、観光地経営に競争原理を導入するための仕組みづくりを試みたものである。観光地魅力度の客観的な評価手法の開発と、これに基づく全国の主要観光地の評価は、マスコミに取り上げられ観光地を有する自治体に大きな反響を引き起こした。その後観光地の整備計画策定に際しては、この手法による評価を実施することとなった。

### 5-3 技術/情報

技術革新や情報化の進展は経済社会を飛躍的に変化させる可能性があるため、これらを交通分野に積極的に取り込むことは重要な政策課題である。

「高速幹線物流システムの提案」は、貨物輸送サービスの向上と環境問題への対応を目的に、新技術を

Table 1 研究テーマ(1996-2001年)

	変革期における運営・政策			効率的な交通運輸投資		グローバルイノベーションの進展	環境保全、防災、安全	合計
	制度	経営/経済	技術/情報	投資効果/財源制度	合意形成/PE			
総合交通	6	2	6	2	2	2	3	23
鉄道・駅	3	4	1	6	3		1	18
自動車・道路	2	1					2	5
航空・空港	2	3				2		7
海運・港湾		2		1		3	1	7
物流ロジスティクス			3			1		4
観光	1	1				1		3
合計	14	13	10	9	5	9	7	67

用いて高速道路上のトラック物流を代替する自動貨物輸送システムの実現可能性と効果を検討したものである。第二東名・名神高速道路を事例に概念設計を行い、環境負荷の低減と交通事故の被害削減による国民経済的観点からの費用・便益を試算している。個人顧客配送システムとして優れているコンビニと結合した日本の宅配便は、欧米のビジネスモデルとなりうる事を明らかにした「宅配便システム：Eビジネスは物流問題解決への模範的先例となるか」は、わが国の事例を分析し欧米諸国への導入を提案しているユニークな研究である。

「交通運輸統計の新たな整備方向に関する調査研究」では、交通統計ニーズ、シーズの急速な変化を背景に、既存の統計体系全般を見直し、将来へ向けての改善方向を提言している。「携帯端末適用による交通調査システムの開発」では、こうした方向をふまえ、データの精度を上げ、さらにデータを効率的に得ることが期待できるITを活用した交通調査手法を開発した。

#### 5 - 4 投資効果 / 財源制度

わが国の限られた資源を無駄なく有効に用いるために、近年、公共投資の費用対効果の検討、投資の意思決定基準やプロセスの透明性の確保が強く求められている。また、官民共に厳しい財政状況下で必要なインフラ整備を進めて行くための財源確保に関する政策手法も交通の重要な課題である。

「大規模高速道路ネットワークの段階的整備プロセスの最適化手法とその応用」では、交通ネットワークの整備プロセスを最適化する手法を開発し、これをわが国の高速道路に適用し、費用便益、採算性そして地域の均衡ある発展の観点から最適な整備プロセスと整備が望ましい路線について提案した。現在、高速道路整備に対して必ずしも客観性を有しているとは思えないさまざまな議論がされているが、定量的な分析方法の提示とそうした手法を導入して議論をすべきであるとの主張は、関係者から大きな注目を浴びている。

港湾整備に対して整備費用の増大による財政逼迫や施設利用効率の低下などの問題点がしばしば指摘されている。「中核国際港湾整備の効果と今後の方向」は、コンテナ貨物の中核港湾への集約可能性の検討を目的に行ったものである。港湾利用者の港湾選択行動の実態調査に基づき、荷主の港湾選択モデルを構築、さらに中核港湾における貨物集約施策を提案し、その有効性をモデル分析により検証した。

都市再生に向けてさまざまな再生プロジェクトが提案されているが、重要なものに駅前広場がある。大都市圏の多くの駅前には、交通結節点として重要な空間であるにもかかわらず、広場が未整備あるいは狭小であり、ピーク時の混雑や事故の危険性が問題となっている。「首都圏における駅前広場の評価と整備方策」では、首都圏内各駅の駅前広場の供用面積と交通需要から求まる必要な面積とを比較し、整備水準がきわめて低いことを示し、計画手法、財源の多様化、費用分担に焦点をあて、制度改善のあり方について分析を進めている。

#### 5 - 5 合意形成

交通施設の整備には、住民をはじめ多くの主体が関係する上、価値観が多様化しているので合意形成が難しく、その結果、完成までに長期間を要するプロジェクトが多い。円滑に事業を進めるためには、情報を関係住民、地元自治体、企業にわかりやすく伝え、それに対する意向を十分に把握して事業に反映するといった形で合意を形成することが必要である。しかし、わが国は諸外国に比べ合意形成の方法が未熟であり、国民のこの問題に対する理解も十分とは言えない。

高速道路の高架構造物が周辺景観に及ぼす影響を例に、CVM(Contingent Valuation Method: 仮想市場法)調査の交通計画への適用性を検討したものが「交通基盤整備における非市場価値の評価」である。また、鉄道サービスに関する情報を市民にわかりやすく提供することを目的に、地域別の鉄道サービス水準の差異をGIS(Geographic Information System)を用い視覚的に表現し、これをふまえた今後の投資の必要性・方向性を示唆した研究に「東京圏鉄道輸送サービスの地域別評価」がある。

「交通事業用地取得制度に関する問題と改善方策」では、わが国でしばしば指摘される公共用地取得の遅延を解決するための制度改善を取り上げている。特に交通事業に焦点を当て、用地取得に関わる実態、制度上の問題を明らかにし、ドイツにおける交通事業の事業プロセスと用地取得の実態と用地取得に関わる仕組みを分析し、わが国の交通事業用地取得制度の課題と方向性、事業手続き制度、利害調整方法の提案を行っている。

#### 5 - 6 グローバリゼーションの進展

グローバリゼーションは、世界の多くの国々で、またさまざまな産業分野で急速に進んでいる。これに対応し、国際社会の一員として社会に貢献できる

政策の展開が重要である。交通の分野も例外ではない。

「アジア圏域の航空・空港ネットワークの将来構造に関する研究」は、多様化するアジア地域の国際航空市場を対象に、航空サービス変化の旅客行動への影響を定量化する手法を開発し、エアライン提携後のネットワーク形態をシミュレーションにより求め、評価した研究である。

また、「WTO海運自由化交渉」では、米国・EUの海運政策の変遷を検証し、今後の海運交渉において特に米国との関係でいくつかのシナリオを用意し、今後のWTO交渉打開に向けて提言を行っている。

「地域振興に資する外国人観光客の誘致政策のあり方」では、観光政策の歴史的レビュー、国際比較、日本各地の取り組み実態を分析し、国際観光受入意義の啓蒙、訪日需要の創造・顕在化のための誘致宣伝策、国内滞在利便・快適性向上のための地方圏単位での受入接遇策等、外国人観光客誘致に向けての政策を提言した。

#### 5 - 7 環境保全、防災、安全

地球温暖化を中心に環境に関する多くの論議が盛んになされている。如何にして環境という資産を良好なものとして維持し、それを次世代へ継承するかは、世界共通の課題である。交通の分野においても、取り組むべき課題は多い。

途上国の交通や環境の専門家が、簡便かつシステムティックに現状診断と対策立案を行うことを目的に、交通公害の調査・診断及び対策立案のプロセスを「人間ドック」のアナロジーとして整理し、調査マニュアルや既往対策事例に関する知識データベースを組み合わせた環境診断支援システムを構築したものが「途上国大都市の交通公害の診断と対策立案のための支援システム」である。

「高速道路・新幹線のライフサイクル炭素排出量の比較研究」においては、ライフサイクル分析モデルを構築し、交通施設の建設、運営から償却までに必要とされるエネルギー、発生炭素酸化物量を、東北新幹線と東北自動車道をケーススタディとし、比較分析を実施した。

「自動車関連税の課税レベルと税間バランスによるCO<sub>2</sub>削減効果の差異に関する分析」では、自動車関連税の取得／保有／利用段階での税率がCO<sub>2</sub>排出を変化させるメカニズムをモデル化し、税体系のCO<sub>2</sub>削減効果を検討し、燃料税の増徴と高車格車への取得・保有税の累進賦課の併用が効果的であることを

呈示した。この研究の成果は、運輸政策審議会においてグリーン課税として提案され審議が行われた。

研究の内容を充実させるため、毎週1回程度研究所においてゼミを実施している。そこでの活発な議論が研究レベルの向上にとりきわめて有益である。

### 6 . 研究報告会、運輸政策コロキウム、セミナー

運輸政策研究所を、常に外部に開かれた研究機関とするため、運輸政策コロキウム、運輸政策セミナー、シンポジウムを実施しており、通算すると1万人を超える交通関係者が出席している。これらの会合で報告される研究成果や行政や実務の経験等に関し、参加者が、さまざまな立場から広範な議論を巻き起こすことが、政策の一層のレベルアップにつながると考えている。

#### 6 - 1 研究報告会

研究所の研究成果を世に問い、また批判を受けるためにシンポジウム（研究報告会）を年2回開催している。シンポジウムでは、国内外の学識者による基調講演の間にはさみ毎回7～8人の研究員が報告を行う。大学、官庁、研究機関、交通事業者、金融機関、建設業界など幅広い分野から多数の交通関係者の参加を得ており、回を重ねるごとに増加の傾向にある。参加者からの研究に対する忌憚のない意見は、研究員が研究を深度化する上での貴重なアドバイスとなっている。2000年には日蘭修交400年を記念して、オランダの研究所（TRIL: The Netherlands Research School for Transport Infrastructure and Logistics）と共同で長崎と東京でシンポジウムを開催した。オランダからも運輸大臣をはじめとして政府機関そして民間からの多くの人が参加した。

#### 6 - 2 運輸政策コロキウム、セミナー

運輸政策コロキウムは、当研究所のスタッフをはじめとする大学・研究機関の研究者による研究発表とそれに対するコメンテータの指摘を軸として、自由かつアカデミックな雰囲気での討論の場である。参加者の活発な討論により、明日の運輸政策論が展開されている。一方、運輸政策セミナーは、行政や事業の実務担当者による個別事案に関する報告と質疑を中心に行われている。

運輸政策コロキウムは、研究所設立以来ほぼ月1回のペースで開催され、2002年3月までに開催回数54回を数えている。またセミナーは適宜開催され、18回開催された。平均参加者は80名程度である（Table 2）。参加者の所属は、大学、官公庁、研究機関、



交通事業、金融機関、建設業、製造業等と幅広いため、また各界のオピニオンリーダーの参加も多いので、異なる立場からの多面的な討議が行われている。運輸政策コロキウムでは、自由な雰囲気づくりのため小道具として参加者にビールを提供しており、これも議論活性化の一助となっている。

研究所の報告会、コロキウム、セミナーに刺激され他の研究調査機関でも同様な試みが目立つようになっており、研究所の活動が本来期待していた以外の副次効果も発生している。

## 7. 出版物

### 1) 論文集『運輸政策研究』

運輸政策研究所では、1998年の夏から論文集『運輸政策研究』を発行している。発行の狙いは以下に示すものである。

- ・交通運輸における幅広い課題についてさまざまな角度から分析、提言した研究成果を示す
- ・その成果は、学問的にも高い水準を目指す
- ・交通運輸の諸課題についての解説と機構全般の活動に関する報告を行う

質の高い論文集とするため、大学等の研究者、行政や民間企業内で豊かな実務経験のあるメンバーからなる委員会が編集を行い、掲載論文は、レフェリーによる厳密な審査を経ることとしている。季刊で年4回発行し、本研究所のスタッフの研究成果と共に、国内外の研究者の論文を広く掲載してきた。2002年春号までで16号を数えている。論文は「研究」、「報

告」、「論説」の三つで構成されている。16号までの掲載論文数は「研究」38、「報告」22、「論説」16で、あわせて76の論文を掲載した。

現在、『運輸政策研究』の購読者はおよそ1,000名であり、専門的論文集としては、大変多くの読者に購読されているといえる。購読者の内訳は、大学・学校、官公庁、シンクタンク・コンサルタント、財団・社団法人、公団等で、運輸業、建設業、メーカーなど、幅広く購読されている。

### 2) 運政研叢書

専門家や研究者のみを対象にするのではなく、幅広く市民に研究成果を問う方法として、運政研叢書を発行している。こうした分野に必ずしも馴染みが深くない読者にも理解できるようにできるだけ平易な記述を心掛けている。現在までに、物流分野への情報技術の導入を試みた『物流EDI』、観光地の評価手法の確立と評価を試みた『新時代の国内観光』、わが国の空港経営の新しい方向を示した『空港経営』の3冊が発行されている。

### 3) UITP機関誌の日本語版の発行

UITP(Union International des Transports Publics :国際公共交通連合/本部ベルギー)は、公共交通の発展を目的として、公共交通に関する研究の実施、国際会議の開催、情報提供、報告書の発行など幅広い活動を行う国際的な組織である。運輸政策研究所はUITPの活動を支援するため、UITP機関誌「Transport Public International」の日本語版を作成し欧米の公共交通改善事例を日本の交通関係者に紹介するとともに、日本人UITP会員の確保、日本の公共交通に関する論文の機関誌への掲載等の活動を行っている。

## 8. 国内外の研究機関及び学会との連携

### 1) 国内外の研究機関との情報交換と人材交流

質の高い研究成果を得るために、国内外の研究機関との密接な相互連携を図り、情報や研究者の交流が有効である。当研究所は科学技術庁フェロシップ制度の外国人研究者受入機関でもあり、外国人研究者を積極的に受け入れ、スタッフの充実を図り、国際協力にも貢献している。現時点では以下の研究機関と交流を行っている。

- ・オランダ・TRAIL
- ・韓国交通開発研究院(KOTI: Korea Transport Institute)
- ・国際公共交通連合(UITP: Union International

Table 2 参加者が多かったコロキウム及びセミナー

テーマ	講師	コメンテーター	参加者(人)
複数空港システム:首都圏複数空港の機能分担の評価	花岡伸也	金成秀幸 太田光彦	144
公共事業の評価の現状と課題	森杉壽芳	奥野信宏	133
鉄道駅における視覚アメニティデザインの国際比較	Mary Louise Grossman	篠原 修	110
英国鉄道史と最近の鉄道民営化	Roderick A Smith		105
私鉄経営の現状と課題	仁杉 巖		105
空港の民営化とその経済的、環境的影響への対応	John Black		103
通勤混雑解消の可能性と方策	横田二郎	井口典夫	101
情報端末適用による交通調査システムの開発	有村幹治	石田東生	101
費用便益分析の最近の理論的展開と実際の適用可能性	上田孝行	坂下 昇	99
総合交通体系の論点	醍醐昌英	家田 仁	97

注) 2002年3月末まで。

des Transports Publics) / 本部ベルギー)

## 2) 国内、国際学会とのリンケージ

科学的研究に支えられた政策研究を目指すため、研究活動が学問的レベルにおいても評価に値するものであることが必要である。このため、国内・国際関係学会とのリンケージを図り、各学会活動にも積極的に参加し、評価を受け、また貢献を行っている。

- ・ 日本交通学会
- ・ 土木学会
- ・ 世界交通学会 (WCTRS)
- ・ アジア交通学会 (EASTS)

## 9. 財源

運輸政策研究所の活動財源は、日本財団からの助成によっている。当研究所の公益的活動に関し同財団からは深い理解と強い支援を頂いている。

## 10. おわりに

以上、運輸政策研究所設立の背景と目的、研究を中心とした活動の概要について述べた。中村所長の幅広い学識、リーダーシップそして国内外に広がる人的なネットワーク、また研究員の日夜を問わない研究、運輸政策研究所のスタッフの研究活動を支える地道な努力、その他運輸政策研究機構の役職員の協力、そして国土交通省、日本財団をはじめとする多くの関係者の皆様による強力な支援により、当初期待していた以上の成果をあげることができたと思う。

今後の運輸政策研究所の活動にはもちろん多くの課題がある。例えば、今まで以上に広汎な研究と政策提言の実施、研究員をはじめとする優秀な人材の確保、政策に関する広範な議論を引き起こすための効果的な広報手段、長期的活動を可能とする財源の拡充、手狭となったオフィス空間の確保、等である。しかし、最も重要な課題は、このようなアカデミックな手法で政策提言を行う、また実務と大学の研究の橋渡しをする研究所の活動の社会的意義についての認識を、組織の内部、外部を問わずに関係者に持続させ、さらには広げることである。このことが、研究所の活動を今まで以上にレベルアップさせるエネルギーとなることは間違いがないからである。

最後に、本論は参考文献及び筆者が携わった業務の関連資料、記憶等をもとに作成したものである。事実と異なる部分、組織の方針と異なる解釈があるかもしれない。それらについては全て筆者の責任であることをお断りしたい。

[データ] 1)と2)の役職は当時のものである。

### 1) メンバー

岡田清(成城大学教授:委員長)、鈴木崇弘(笹川平和財団副主任研究員)、高橋壽夫(日本空港ビルディング(株)会長)、寺田貞之(朝日航洋(株)相談役)、橋本昌史(新東京国際空港公団理事)、松木洋三(軽自動車検査協会理事長)、森地茂(東京工業大学教授)、吉田耕三(東日本旅客鉄道(株)常務取締役)、大森寿明(運輸省運輸政策局政策課長)、川上五郎(運輸省運輸政策局総合計画課長)、道明昇(運輸省運輸政策局地域振興企画官)

### 2) 委員会メンバー以外でアドバイスを頂いた方々

香西泰(日本経済研究センター理事長)、笹川陽平(財)日本船舶振興会理事長)、鈴木順一(日本交通学会前事務局長)、中条漸(慶應義塾大学教授)、中村徹(財)運輸経済研究センター国際問題研究所長)、牧野昇(三菱総合研究所相談役)

上記メンバー以外にも研究所設立に向けて多くの方々のご指導、ご協力を頂いた。例えば、豊田実(運輸省運輸政策局長)、永井隆男(運輸省運輸政策局次長)、相原力(運輸省運輸政策局次長)、尾形武寿(財)日本船舶振興会総務部長)

### 3) 研究評価委員会メンバー

藤井彌太郎(慶應義塾大学名誉教授:委員長)、今野修平(大阪産業大学教授)、高橋壽夫(日本空港ビルディング(株)相談役)、廣田良輔(鹿島建設(株)専務取締役)、森杉壽芳(東北大学教授)、山田浩之(羽衣大学学長)

## 参考文献

- 1) 中村英夫「研究所の活動を振り返って」第11回運輸政策研究所研究報告会報告、2001年
- 2) 中村英夫「巻頭言」MOBILITY、春季号、(財)運輸経済研究センター、1996年
- 3) 森地茂「運輸政策形成に資する研究のあり方」MOBILITY、春季号、(財)運輸経済研究センター、1996年
- 4) 高橋壽夫「運輸行政の転換の動きの中で」運輸経済研究センター5周年記念号、(財)運輸経済研究センター、1973年
- 5) シンクタンク整備検討委員会「シンクタンク整備事業計画」(財)運輸経済研究センター、1994年
- 6) 鈴木崇弘、上野真城子『世界のシンクタンク』サイマル出版会