

# 高速道路無料化の 「社会実験」から考える

城所幸弘

Yukihiko KIDOKORO

高速道路無料化の「社会実験」は2011年に実質的に終了になった。その「社会実験」の結果、何か分かることはあるだろうか？ 残念ながら、あまり実のある成果は得られないであろう。その理由は、この高速道路無料化の「社会実験」が実験としての体を成していないからである。

実験というからには、効果を明確に測れるような設計がされていなければならない。例えば、新薬の治験では、治験者のデータを収集した上で、一部のグループは新薬を飲むが、他のグループは偽薬を飲む。新薬を飲んだグループと偽薬を飲んだグループを比較して、新薬の効果が測定できる。「社会実験」の基本的な考え方も同様である。高速道路の無料化に直面したグループと無料化に直面しないグループの二つのグループの行動を比較することによって、高速道路を無料化した場合の効果が測定できる。しかし、高速道路無料化の「社会実験」で行ったのは、単なる前後比較である。つまり、高速道路の無料化の前後で、交通量の変化等を調べたのである。この前後比較の決定的な弱点は、「社会実験」以外の効果を分離できないことである。高速道路無料化の「社会実験」中に交通量が増えたでしょう。では、その交通量の増加は、高速道路無料化の影響によるといえるだろうか？ 景気変動によるものではないか？ 近くに大型ショッピングモールが開店したからではないか？ 単なる前後比較ではこのような疑問に答えることはできない。

もともと「社会実験」によって高速道路料金が変化した場合の効果を真剣に測定する気はなく、政治的な要請による無料化だったのかもしれない。しかし、もし真の「社会実験」を行うつもりであったならば、実験の設計を真剣に考えるべきであった。この例に見られるように、日本では科学的に(特に経済学的に)政策の効果を分析するということが非常に弱い。私が思いつく理由は二つある。一つは官庁側の問題である。科学的に政策の効果を分析することができる人材が圧倒的に少ない。その上、分析能力に対する人事的な評価も低い。経済学の修士・博士号を持ち、優秀な分析能力を持った方々もおられるが、その方々が必ずしも政策の効果の分析に携わっているわけではなく、通常の人事ローテーションの中で回っている。したがって、このような「社会実験」担当の部署でそのような優秀な分析能力を持つ方々に会う可能性は非常に低い。では、そのような官庁側の問題をシンクタンクの活用で補えないか？ これが2番目の点であるが、この点も非常に暗い。誤解を恐れずにあえていえば、日本のシンクタンクはどちらかというと官庁の下請け的な要素が強く、官庁の作業の人的時間的制約を補う役割をしている。現状では、シンクタンクの分析能力にはそれほど期待できない。今後、官庁、シンクタンクの両方で分析能力の強化が急務である。

高速道路無料化の「社会実験」は現在の日本が抱えるさまざまな問題を映し出している。今回の失敗が、将来の真の「社会実験」の礎となることを願ってやまない。

政策研究大学院大学教授／原稿受理日 2013年6月24日