



- ・先週は台風のため臨時休講です(11月9or10 5限補講)
  - ・「キーワード」「考え方」に軸を置いて復習してください
  - ・HPにレジュメ、動画リンクを掲載しています
  - ・本日のテーマ:「交通産業と交通政策Ⅱ」
- ※:休講日が11月中ではなく、12月4日になる予定

## 1. 先週の復習

### ○JR北海道問題(ポイント)

- ・普通に旅客輸送サービスを提供するのに経営状況が悪くなる。経営状況が悪いからと言って、企業がすべて悪いわけでもないし、一般企業のように倒産・清算が望ましくなるわけでもない。
- ・交通経営は、財務諸表だけでは評価できない。
- ・株式会社なのに「国営」。ややこしい補助システム。モータリゼーション。高齢化の進む地域経済。

### ○交通産業と交通政策Ⅰ—交通の特徴—

- ・5つの分析切り口、5つの特徴

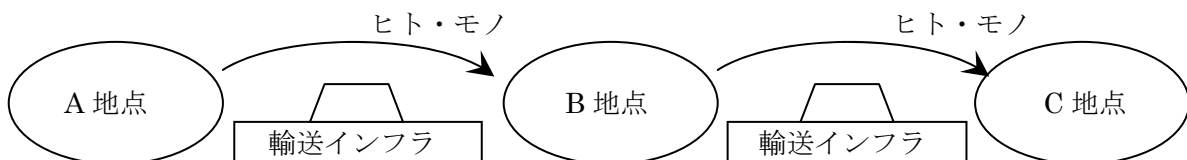
(注:概ねこう言った切り口・特徴があるという事で、研究者・行政担当者によって理解や表記にゆれがある)

## 【交通産業と交通政策Ⅱ —交通政策—】

## 2. 交通の特徴と政府の必要性

- ・先週「交通の特徴」について説明した。こういったサービスをどのように提供するか?という点で交通は特殊で、そこから『政府の介入』の必要性が生じてくる。

### ○「交通」の提供の方法



…先の5つの特徴のうち「生産物の形態変化をしない」「形がない」は図を見れば明らか  
「生産物に価値を加える」…モノの場合、A地点とB地点のその価値は変わる

(ヒトの場合も、AとBの人的資本としての価値が違う、等々の説明が出来るが、ややこしい)

「消費と生産が同時」…A地点とB地点のすべての地点で「生産・消費」が行われている

(「どこか」で生産、消費が行われるというわけではない)

「サービスの需要は派生的需要である」…目的地での活動に本源的需要がある。

### ○政府の必要性

- ・政府の必要性は、生産・消費の形態から見えてくる。

①A地点からC地点、すべての地点で生産、消費が行われる。

→大きなインフラが必要→複数のインフラを構築して競争させるという事が比較的困難

→インフラを分割して、競争出来る部分で競争(上下分離等々)

→どのように分割するか、競争出来る仕組みを作るか?

②派生的需要

⇒波及する部分が広く影響が大きい(外部効果)

①②両方

⇒利害関係者が多い、利害関係が当事者間で一致しない

⇐⇒ 競争のルールの構築、波及する効果の調整、当事者の調整のための政府による交通政策の必要性

### 3. 交通政策の定義・手法

#### ○交通政策の定義

⇒辞書的な意味での交通政策『政策：政府が社会を治めるために実施する諸策』から

→：交通に関する「政策」

⇒行政のプロセスから見た交通政策

…交通に関する法律・条例を作る、交通計画を作る、交通問題に対する人員を割く、他の政策の中に何か交通に関する施策を盛り込む

⇒手段から見る交通政策

…直接介入

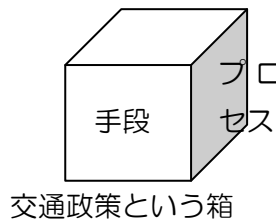
→直接供給：インフラの建設、直営

…間接介入

→規制政策：価格、供給水準の設定

→助成政策(補助政策)：運営費補助、資本費補助

(直接介入、間接介入共に法令・計画策定・人員割り当てなどを行う)



#### ○交通政策の手段

##### ○直接供給

・インフラへの投資

→国や地方公共団体が交通インフラを直接建設

⇒道路投資(国・都道府県・市町村)

⇒新幹線建設(独立行政法人である鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設)

⇒地下鉄の建設(神戸地下鉄海岸線[2001]、大阪市営地下鉄今里筋線[2006]、仙台市営地下鉄東西線[2015]、福岡市営地下鉄七隈線[2005])

・サービスの供給

⇒大都市部の地下鉄・バス(例：大阪市交通局)

⇒過疎地における路線バスの運行(例：京都北部のバス路線)

・交通企業への出資

⇒第三セクター企業 例えば三木鉄道(兵庫県)は6割、北近畿タンゴ鉄道(京都府)は8割が自治体  
の出資。役員・社員なども自治体から派遣される事がある。

⇒JR北海道、四国、貨物…鉄道建設・運輸施設整備支援機構が全株式保有

⇒高速道路会社…財務省が株式の100%を保有

…国が100%株式を保有する会社は特殊会社とも呼ばれ、独自に定められた法律(JRなら「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律」)によって管理される。但し、経営計画や予算に対する自由度は高い(直営<独立行政法人<特殊会社) に関して議会の議決を受ける必要はない。

・何故、政府が直接供給する必要があるのか？

⇒巨額な投資額による不確実性、民間で採算の取れないサービス

⇒大都市のバス・地下鉄は？

### ○規制政策

・サービス供給の水準を政府がコントロールするもの

⇒価格規制、参入・退出規制、安全規制、サービス提供に関する規制

⇒主な活動は民間の自主性に任せて、過大な運賃、急な公共交通サービスの途絶、安全性の問題、といった諸問題を回避するために政府が規制

⇒政府が民間を規制するもの。但し、地方自治体や第三セクターの持つ路線へ国がコントロール、国が出資する企業を国が規制するといった形で、政府のサービス供給を規制でコントロールする例もある

### ○助成政策

・サービスの供給は民間が行い、サービス供給にかかる費用の一部を政府が負担する事で経営を安定させるもの

⇒政府が直接、間接的に運営するものでも、交通では、「運賃収入を得られる」という特性から費用を運賃でまかなう事を目標として、その不足分を税収により負担するという形がとられる事が多い。

・助成政策を行う理由

⇒大規模投資などで不確実性が大きい/民間が独自に行っても採算がとりにくい

・助成政策の種類

⇒資本費の補助(インフラの構築、一時的)/運営費に対する補助(恒久的※)

※恒久的といっても、補助の予算は毎年議会で決定されるため不安定

⇒基金(※の問題を防ぐために、複数年度の補助をまとめて支給)

…第三セクター鉄道、JR北海道・四国の経営安定基金

### ○交通政策に係る主体

・中央政府(国)、地方自治体(都道府県、市町村)

⇒交通政策を行う主体、交通経営を行う主体(公社・交通局、部)

…国や地方自治体の一般会計予算と別の会計が組まれる

・国や地方自治体が100%出資する法人

⇒管理・経営を行う主体

…独立行政法人(鉄道建設・運輸施設整備支援機構)、国が100%出資する株式会社

・第三セクター

⇒国・地方自治体・民間が一部ずつ出資する法人(経営を行う主体)

・民間企業

⇒一般的な株式会社による、バス・鉄道・航空・トラック運送などの経営

・NPO

⇒自治体が諸々の理由で非採算の交通サービスを行う事が難しい際、NPOに委託する場合がある。  
⇒NPOが交通計画を取りまとめて、行政に提案するケースがある

・個人

⇒主に交通サービスを享受する立場であるが、個人タクシーとして経営を行う主体になる、NPOの構成員になる

## 4. 交通政策の策定プロセス

---

・政策過程論と実態に基づいた政策形成プロセス

「政策が作られる前の段階(前決定過程)」⇒「政策決定段階」⇒「政策実施段階」

○政策が作られる前の段階(前決定過程)

⇒問題の認識…行政(政治家)が問題を「これは政策にすべき」と認識する段階  
…圧力団体の要望やマスコミ報道、裁判結果、陳情  
⇒政策原案の構築(既存法に基づいた、計画や対応案の作成、さらなる法案の策定など)

○政策が決定される段階

⇒議会での議論(法案の審議、対応策を実施するための予算案の承認など)  
⇒議会外での策定プロセス(「計画」における計画策定⇒パブリックコメント⇒承認など)

○政策実施段階

⇒「資源(予算・人員)配分」「根拠となる法律」「計画の策定」  
⇒フィードバック(<問題の認識>と同じような過程に基づく法案の修正、予算の拡充等)

## 5. 本日のまとめ

---

○覚えておいて欲しいキーワード

「上下分離」「直接介入」「直接供給」「間接介入」「規制政策」「第三セクター企業」「助成政策」「独立行政法人」「NPO」

○覚えておいてほしい考え方

- ・交通の生産形態と政府の必要性の関係
- ・派生的需要と外部効果
- ・何故、政府が交通経営を行う必要があるのか
- ・規制政策はなぜ必要なのか
- ・助成政策における基金の特徴(資本費・運営費補助に比べて)
- ・国・民間企業・個人だけではなく、NPOや第三セクター、独立行政法人などの中間的な組織が存在する理由

○次回

- ・日本と海外の交通政策(国際比較でみる日本の交通政策理解)

お疲れ様でした