



珍しいバス停
岩手県北自動車 腹帯

交通権学会ニューズレター トランスポート 21 第 58 号 2015 年 2 月 20 日



珍しいバス停
岩手県北自動車 茂市

目次

1. 会費納入のお願い
2. 2015 年交通権学会研究大会
3. 会員業績リスト提供のお願い
4. 研究助成対象研究の募集
5. 部会開催報告
6. 部会開催案内
7. 会員投稿
8. 書籍紹介
9. 行事案内
10. 解説記事

1. 会費納入のお願い

振込用紙を同封いたしますので会費納入をよろしくお願いいたします。なお手数料はかかりますがインターネットによる送金も可能です。郵便局に出向かなくても気づいた時にその場で送金していただくと、会費未納が避けられますのでご利用下さい。振込先は下記のとおりです。

銀行名 ゆうちょ銀行
金融機関コード 9900 / 店番 099
預金種目 当座
店名 ○九九店(ゼロキウウキウウ店)
口座番号 0036310

2. 2015 年交通権学会研究大会

2015 年交通権学会研究大会は「交通権 30 年と今後の展望(仮)」のテーマで開催いたします。ふるってご参加下さい。なお開催期間は三連休にあたりますので、宿舎や交通機関の手配はお早めをお願いいたします。



2015 年 7 月 19 日(日)~20 日(月)
東京 早稲田大学・早稲田キャンパス
参加費 1,500 円(資料代) 懇親会費 5,000 円

プログラムの概要

7 月 19 日(日)(1 日目)

統一論題「交通権の 30 年(仮題)」前半・・・座長調整中

10 時 00 分~12 時 00 分 報告 6 本(予定)
(休憩 理事会)

統一論題「交通権の 30 年(仮題)」後半・・・座長調整中

13 時 00 分~15 時 00 分 報告 6 本(予定)
15 時 00 分~15 時 15 分 質疑応答

(休憩)

15 時 30 分~17 時 00 分 シンポジウム「交通権の 30 年と今後の展望(仮題)」 座長・司会: 日比野正己 パネリスト: 上岡直見, 香川正俊, 安部誠治, 他 1 名調整中

(休憩)

17 時 10 分~17 時 55 分 会員総会
18 時 00 分~20 時 00 分 懇親会

7 月 20 日(月)(2 日目)

自由論題・・・座長 調整中

9 時 00 分~11 時 00 分 ※報告数に応じて時間の延長の可能性あり

3. 会員業績リスト提供のお願い

今年度も 2014 年中の業績リストの提供をお願いいたします。すでにメールでご提出いただいた方は受領済です。書類でご提出の方はニューズレター末尾に書式を添付していますので、記入例に従ってご記入のうえ事務局まで送付をお願いいたします。

〒243-8501 神奈川県厚木市温水 428
湘北短期大学総合ビジネス学科
大塚良治 気付

4. 研究助成対象研究の募集

若手研究者のための研究奨励金による研究助成を希望する会員は、下記応募要領に従った文書を事務局宛にお送りください。理事会にて審査し、結果を6月初旬に本人宛に通知します。なお、助成を受けた場合は、翌年度の研究大会にて研究成果の報告をしていただきます。

【参考】

○過去の支給実績は 15～20 万円/件、採択件数は毎年 1 件でした。(詳細は学会ホームページ)

【応募資格】

○40歳未満(2015年3月31日現在)の会員であること(グループ研究の場合、全構成員が対象年齢であること)

【応募要領】

○封筒またはメールのタイトルと文書の先頭に「交通権学会研究助成応募」と明記してください。
 ○必要事項 ①氏名(グループ研究の場合は代表者名)、②所属、③生年月日、④住所、⑤電話・ファクシミリ、⑥電子メールアドレス、⑦研究タイトル(仮題でも可)、⑧研究計画、⑨助成希望金額とその使途内訳
 ○判型・枚数 A4版4頁以内
 ○締切 2015年3月31日(必着)
 ○送り先 交通権学会事務局

5. 部会開催報告

九州沖縄部会

日時: 2014年12月21日(日)14:00～17:00
 場所: 福岡市南市民センター 研修室
 参加人数: 約20名

今回の部会は、鉄道友の会福岡例会との合同意見交換会「利用者と交通事業者とのコミュニケーション」として開催いたしました。

JR九州や西鉄をはじめとする九州の交通事業者を中心に、利用者とのコミュニケーションはどうあるべきか、研究者と鉄道趣味者との意見交換を通じて、解決への方向性を探す試みとしました。当日は、前半を趣旨説明と話題提供にあて、後半を全員参加型のグループディスカッションとグループごとの意見・提言発表を行いました。

前半の部では、前田善弘会員から「本部会の開催目的とその背景」についての説明がありました。その後、井上俊孝会員から「ICカードの共通利用と障害者」、大塚良治会員から「関東大手私鉄等における利用者とのコミュニケーションの現状」について、それぞれ話題提供がありました。

後半の部では、今回のテーマである「利用者と交通事業者とのコミュニケーション」について、3つの班にわかれて、KJ法を用いたグループディスカッションを行いました。ディスカッションの後は各班の成果発表、西島衛治会員からの総括と講評、質疑

応答の流れで部会を進めていきました。

部会の後は、福岡市内のもつ鍋店で懇親会が開かれました。懇親会の中では、「同じ物事を見るにしても様々な視点があることがわかり、有意義であった」「KJ法を用いた意見のまとめ方に接することができ有益だった」という意見があり、盛会のうちに部会を終えることができました。

なお、現在、合同部会の報告書を作成中です。頒布につきましては、後日ニューズレターやメーリングリストでご案内いたします。



関東部会

日時: 2015年1月24日(日)13:30～17:00
 場所: 早稲田大学早稲田キャンパス

3件の報告が行われました。

交通事故における後遺障害の現状

曾田英夫(会員)

「交通権憲章」においては第2条で「安全性の確保」として「人は、交通事故や交通公害から保護されて安全・安心に歩行・交通することができ、災害時には緊急・安全に避難し救助される。」と、「交通政策基本法」においても第7条に「交通の安全の確保」として「交通の安全の確保に関する施策については、当該施策が国民等の生命、身体及び財産の保護を図る上で重要な役割を果たすものであることに鑑み、交通安全対策基本法その他の関係法律で定めるところによる。2 交通に関する施策の推進に当たっては、前項に定めるところにより行なわれる交通の安全の確保に関する施策との十分な連携が確保されなければならない。」と規定している。しかし、交通の阻害要件としての交通事故は減少しているものの皆無ではない。ここでは余り知られていない「後遺障害」について追究してみた。

人身事故は①即死、②治療したが死亡、③治療したが症状固定となり後遺障害の認定、④治療し治癒があり、ここでは③を取り上げるが、受傷した精神的・肉体的な傷害が将来においても回復の見込めない状態を「症状固定」、その事故と症状固定状態との間に相当因果関係が認められ、その存在が医学的に認め

られるもので、労働能力の喪失を伴ない、その程度は自動車損害賠償保障法施行令第2条に規定の等級に該当するものが「後遺障害」である。そして法施行令に規定する後遺障害等級は別表第一・第二に分かれていて、第一は「介護を要する後遺障害」で第1級、第2級、第二は「後遺障害」で第1級から第14級まで規定されている。もちろん規定にない等級であっても各等級に相当すれば、当該等級の後遺障害とすることが出来る。(「相当」という)さらに後遺障害が二つ以上あるときは規定により、認定することとなっている。(「併合」という)

後遺障害の実態を自動車損害賠償責任保険の毎年の統計にみてみた。まず、傷害件数と後遺障害件数の比率は直近の平成24年で5.2%であり、概ね20件に1件が後遺障害の認定を受けている。後遺障害等級別分布で平成24年では、全体に対する割合で別表第一第1級は1.29、第2級は0.75、別表第二の第1級から第14級は順に、0.16、0.18、0.53、0.27、0.68、0.90、1.82、2.91、3.11、3.27、6.50、17.57、0.93、59.37%となっている。同じく後遺障害系列別では精神神経症状47.4、醜状障害4.1、上肢3.5、下肢4.1、歯牙障害0.5、併合・相当35.1、その他5.3%となっている。

これらを総括すれば、①別表第一第1級は意外に多い。自力で生活できず、常に介護が必要な人は平成19年から926人、940人、931人、800人、798人、752人で、平成24年の752人は当年の死者数の17.0%に該当する。②精神神経症状が多く、第12級、第14級が多いのは頰椎捻挫(通称「むち打症」)の後遺障害、具体的には第12級第13号「局部に頑固な神経症状を残すもの」、第14級第9号「局部に神経症状を残すもの」が多いからである。

後遺障害の補償は原則「逸失利益」と「慰謝料」によって算定される。「逸失利益」は「基礎収入額×労働能力喪失率×労働能力喪失期間に対応するラップニッツ係数」で算定され、「慰謝料」は各級によって決められている。

横浜まちづくり協議会の

UD タクシー普及への取り組み

横浜交通まちづくり協議会代表 松川由実(会員)

横浜まちづくり協議会は、高齢の方、障がいを持つ方を含むすべての市民が利用しやすく、エネルギー消費や大気汚染といった環境負荷がより低い交通システムを横浜で実現することをめざしている団体である。公共交通活性化をすすめる団体と福祉有償運送(福祉交通)に取り組む団体が共に活動していることが大きな特色である。主な活動としては、グリーンモビリティカフェの開催(2011年～)、モビリティマネジメント推進部会への参加(2012年～)、タクシー連携事業(2011年～)、そして政策提言活動(2011年～)等を実施している。2014年度は、UD タクシーマップ(WEB)作成を行った。UD タクシーの可能性は、移動制約者のみでない。セダン型タクシーの約2倍の容量があるため、割に大きな荷物も運ぶことができる。マイカー離れを促進することにも一役買うことができる。

「フランス地方都市の公共交通事業改革における国の関与と地方の役割—『70年代の改革』の今日的意義」

西田敬(会員)

小生が日本都市計画学会に発表した論文「フランス地方都市の公共交通事業改革における国の関与と地方の役割—『70年代の改革』の今日的意義—」(都市計画報告集2013年2月No.11)について、南聡一郎氏の論文「フランス交通負担金の制度史と政策的含意」(財政と公共政策No.52(2012)を参照しつつ議論を行った。

本研究では、既存研究において行われていなかったフランスの地方都市公共交通の1970年代の動向に注目して、国の関与と地方都市圏における行政・事業者の変容についてマクロデータと国の施策について調査を行い、さらに、わが国における地方圏の公共交通に関する国と地方における動向との比較を試みた。

フランスの地方都市における公共交通は、事業権委託制度に基づき民間運輸事業者が大きな役割を果たしてきた。しかしながら、1970年代の経営改革を契機として、交通税による財政補助、地方自治体による関与が始まり、国による法制度の対応、地方分権政策の推進を経て、地方自治体の責務が位置づけられ、現在の枠組みが確立した。都市公共交通事業の民間委託に関する制度的枠組みは、地方にかかわる公共交通に関する1979年6月19日法(TPIL)によって確立され、国は統合基本法となる国内交通基本法(LOTI)を成立させる。また、1970年代に地方分権の方向付けもされた。地方都市における交通税の適用は、地方自治体が、民間委託制度に基づく委託者としての存在を超えて、地域の公共交通事業に関与する契機となり、広域行政組織の設立を促進する役割も担った。公共交通事業の民間委託制度は、財政補助を前提とする枠組みに変容したが、民間運輸事業者は独自の役割を維持することになった。

わが国に対する示唆として、地方都市公共交通の経営環境は、収支状況・交通分担率を比較すると、三大都市圏とは異質な状況のもとにあり、収支状況に差はあるものの、むしろフランスの地方都市と類似している。交通税の制定からLOTIの成立まで10年間を要して変化を遂げたフランスの地方公共交通における経緯は、国の関与、自治体と事業者の役割の各々について、わが国に一定の示唆を与えると考えられる。

北海道部会

2014年11月16日に「世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム2014」が開催されました。主催は「北海道交通事故被害者の会」(後援:北海道、北海道警察、札幌市)で、北海道部会は協力団体の一つとして名を連ねました。

このフォーラムでは、国連が提唱した「世界道路交通犠牲者の日」(11月第3日曜日)に連帯し、毎年世界で130万人という「日常化された大虐殺」の死者を追悼するとともに、スピードと効率優先・人命軽視のクルマ社会をその根底から変えるための行動が話し合われます(フォーラム案内より)。

今回は、元北海道警察本部長による基調講演(「ゼロへの課題と被害者の人権」)のほか、2014年夏に小樽市で起きた飲酒ひき逃げ事件(女性4人が死傷)の遺族らが思いを語りました。当日のようすは、北海道交通事故被害者の会の会報で読むことができます(同会ホームページからダウンロード可)。

今後も、関連団体との連携を深めていきたいと思えます。

○北海道交通事故被害者の会
<http://homepage2.nifty.com/hk-higaisha/>

6. 部会開催案内

九州沖縄部会

今回部会の詳細は決まっておりませんが、報告希望者を随時募集しています。また、今回のような合同部会やテーマを絞った勉強会の開催など、部会開催についての提案もお待ちしております。報告希望者や部会開催の提案がある方は、下村までお知らせください。

関東部会

次の予定で開催いたしますのでお知らせいたします。対象の方にはハガキで案内中ですが、関東以外の方も報告・参加自由です。

日時 13時30分から17時まで

場所 早稲田大学(部屋は後日案内します)

	募集開始	募集締切	開催日
第3回	2月7日 (土)	2月28日 (土)	4月18日 (土)

1回3名の予定です。積極的なご発表と多数のご出席を期待しています。担当理事・曾田英夫氏あてに200字程度の要旨を書いてお申込み下さい。

7. 会員投稿

自動改札機はゆっくりと?

上岡直見

左の写真は首都圏各駅に掲示されたポスターで「自動改札はゆっくり」という。他にも「しっかり1秒タッチ」等のシールが貼ってあるケースもある。そもそも自動改札は「改札を素早く通れる」というのが導入された時のアピールではなかったか。それを「ゆっくり通れ」とはどういうことなのだろうか。

もともとICカードの設計はセンサーに「かざす」という想定だった。ところがいつの間にか、大多数

の利用者の間でセンサー部分にパタンと叩きつける慣習が広まり、接触時間不足でエラーになるケースが続出するようになった。

このポスターのイラストによると「1枚タッチ(複数ICカード不可)」「残額」「利用区間内」「しっかりタッチ」の4項目を乗客がよく確認せよというのである。「利用区間内」というのは降車駅がICカード非対応かどうか予め利用者が調べて、非対応の場合はICカードでなく紙券を購入せよという意味であろうが、全く投げやりな姿勢である。

これはまさに「機械の都合に人間が合わせろ」という発想であり、乗客の視点ではなく鉄道事業者側の都合をあたかもマナーのように強要している。事業者間のカード共通化という進展はあったが枝葉末節の問題に過ぎない。運輸連合などの制度そのものの改善がなければ「歪んだ制度を電子化すれば歪んだ電子システムができる」に過ぎない。

そうかと思うと右の写真のようにセンサー部に利用機能とは無関係の広告が貼ってあるなど、お座りの姿勢が露呈している。



トピックス 喫煙者のほうが優遇?



喫煙ルームはエアコン付き区分室なのに
 一般席は吹きさらしのホーム(JR九州・小倉駅)

8. 書籍紹介



宮本憲一
『戦後日本公害史論』
A5 判上製函入
790 頁
本体 8,200 円+税
2014 年 7 月 18 日
ISBN978-4-00
-025984-2 C0033

環境経済学の著名な研究者である宮本憲一氏の集大成である。いわゆる「公害」は、1970 年代以前、および基地公害を除くと産業公害が主な対象であったが、1970 年代以後は道路・鉄道(とりわけ新幹線)・空港による生活妨害や健康被害が問題となっている。これらにかかわる記述は同書の第 5 章「公共事業公害と裁判」にまとめられ、次の内容から成る。790 ページにわたる大著であり価格も高いが、交通にかかわる研究者ならば必読書と言える。また過去の教訓を活かさず再び福島原発事故を招いた構造についても最後に言及されている。

第 1 節 公共性と環境権

公害問題の変貌 / 環境権と公共性

第 2 節 大阪空港公害裁判

大阪空港公害裁判の意義 / 1 審の争点と判決 / 控訴審の争点と判決 / 最高裁と環境政策の後退 / 判決の評価

第 3 節 国道 43 号線・阪神高速道路公害裁判
道路公害裁判の意義 / 最初の道路裁判の経緯

第 4 節 東海道新幹線公害裁判

世界最高の技術と最悪の環境政策 - 新幹線の功罪 / 裁判の経緯と評価

9. 行事案内

慶應義塾大学大学院経営管理研究科
グローバル・ビジネス・フォーラムによる日本のグランド・デザイン策定を行う融合型実践教育
『鉄道交通の光と影—日本のインフラストラクチャの再検討』
講演 橋山禮治郎 / 福井義高 / 名取幸和

※事前登録必要 2015 年 2 月 27 日締切
詳細は下記より

2015 年 3 月 1 日()13:00~18:30
慶應義塾大学日吉 協生館 5F
地図: <http://www.keio.ac.jp/ja/access/hiyoshi.html>

※事前登録必要 2015 年 2 月 27 日締切

10. 解説記事

会誌『交通権』第 31 号(2014 年 12 月)の論文でユ・サンジュ氏・ベ・ギモック氏による「都市空間構造における距離比例料金制の効率性の比較」の論文が掲載された。同論文の内容は非常に専門的で、研究の背景や手法の解説は付されていなかったため理解困難という方もおられるかと思う。同論文は応用都市経済モデル(CUE)の分野で、論文ではロードプライシングが取り上げられているが、それに限らず各種の交通政策における評価を取り扱う手法の一つであり、鉄道の整備効果、土地政策・税制の影響といったテーマにも応用される手法であり、その面から交通権と関連がある。

何らかの政策を実施した場合に「さまざまな数量のうち、何がどれだけ変化するのか」という数量の予測が政策評価に必要である。予測(シミュレーション)である以上は、どのような方法でも必ず的中する保証はないが、どのような政策であっても、ある政策を実施するとどのような影響(プラス・マイナス双方とも)があるか、いくつかの代替案のうちいずれが最適か、費用対効果はどれほどか、などの事前検討で評価されるべきである。この際、どのような手法で推計されているのかを知ることが必要となる。

理工学の分野では、実験室や模型・試作品などから得られたデータを、実物大あるいは実用品の設計に拡張する手法が可能である。しかし経済は社会の現象であるので、理工学のような意味での実験や試作は不可能である。このため政策評価には、実際の経済をモデル化したシミュレーションが必要となる。以下に各々の手法の概要を示すが、より詳しい説明は参考文献を参照していただきたい。

マクロ経済の評価や予測に関して多く採用される手法として(1) 産業連関モデル、(2) 応用一般均衡モデル、(3) マクロ計量経済モデルがある。いずれも現在では個人のパソコンでも計算は可能である。自分でモデル構築や計算に携わる専門家だけでなく、その考え方や背景を知らなければ結果の妥当性を評価できない。各々のモデルがどの程度まで信頼性があるのか、逆にいえばどこまでが予測の限界なのかを知っておくことは重要である。特に近年は、政策評価は第三者による検証可能性が求められる。

各手法にはそれぞれ長所・短所があり、どのようなモデルであれ、将来の状態についての予測である以上は、必ず的中するとはだれも断言はできない。そこで現実的な使い方としては、複数の提案や政策に対して同じ手法で比較することによって相対的な優劣を推定すること、また他の条件を一定とした上でいくつかのパラメータを変化させることによって、結果にどのような変化(単位施策量あたりの感度)があらわれるのかを検討すること、などが妥当な使い方であろう。

(1) 産業連関モデル

多数の産業分野(農業、林業...機械製造業、電子機

器製造業...建設業、サービス業云々といった産業分野)の相互の取り引き(金額表示)を縦横の総当たり型式に集計した表(産業連関表¹)を基本として、公共投資・民間消費・輸出などの需要が増減した場合に、各産業の生産額がどのくらい影響されるかを推計する。産業連関表は国民経済計算のデータと整合性がある。公共投資に起因する GDP 増減効果、所得増減効果、雇用者数増減効果への波及などを推算することができる。多数の産業分野それぞれについての内訳も得られる。

さらに応用として、エネルギー価格の変化による物価への波及や、賃金の変化による物価への波及の推計などにも用いられる。また別の統計と組み合わせることにより、需要の変化による環境負荷(電力その他のエネルギーの需要を通じて)の変化の推計なども可能である。国レベルの分析を基本として、都道府県や都市レベル、あるいはそれらの地域間・国際間の分析も行われる。基本データとなるのは、全国産業連関表²、地域間及び地域産業連関表³、都道府県別産業連関表⁴などである。

欠点として、時間的な経過(波及の時間遅れ)が表現できない点と、生産額あたりの原材料・エネルギーの投入比率や雇用発生量が常に一定値として計算されるので、単年度の結果としては過大に出やすい点がある。すなわち企業は、生産額が増加したからといって必ずしもそれに比例して雇用者を増やすとはかぎらないが、モデルの構造上それが比例するとして計算される。また価格の変化による需要・供給の変化(たとえば原材料 A の価格が上昇したら原材料 B に切りかえなど)が表現できない。公共投資の増加分などの変数は所与の条件として与えられるが、その源泉となる財政(税や公債など)との関連性は、産業連関分析自体では表現できない。

(2) 応用一般均衡モデル

『交通権』第 31 号のユ・サンジュ氏、ベ・ギモック氏の論文はこの分野である。家計・企業・政府といった経済主体が、市場(社会経済システム)を通じて、一定の目的(効用の最大化など)に向かって財貨やサービスの選択・取り引きを繰り返すことにより達成される均衡状態(取り引きの量や価格)を推定するモデルである。文章ではわかりにくいイメージを下図に示す。いずれかの箇所に変化(賃金の変化、ある産業における生産性の変化、エネルギー価格や税制の変化など)が起きると、それが市場を通じて次々に波及しある状態に収束(均衡)する状態を推定する。分析例は多数あるが、たとえば東日本大震災に起因する電力不足が、国内のマクロ経済にどのほどの影響を及ぼしたかを試算した例⁵、リニア中央

新幹線の便益評価⁶などがある。

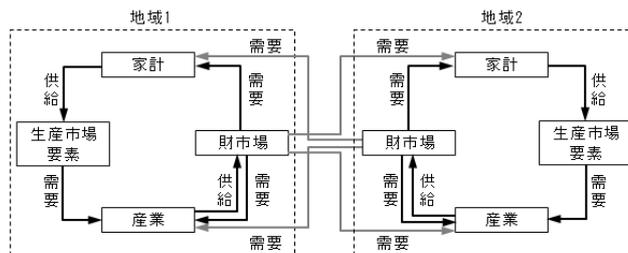


図 応用一般均衡モデルの概念

図の左右が各々一つの社会・経済システムをイメージしたものであり、さらに産業連関モデルと同様に、地域間・国際間など複数(図の例では二地域)の社会・経済システムを同時に取り扱うモデルもある。また応用一般均衡モデルの考え方の延長として、応用都市経済モデルなどがある。これは、道路など交通体系の整備状況が人と物の流れ(どこからどこへ、どの経路で...など)が変化し、それが家計の行動や企業の立地や利用形態を変えるので、総合的な結果としてマクロ経済にどのような影響をもたらすかを推定するモデルである。公共投資の波及効果を推定する目的では、このようなモデルのほうが現実をより具体的にあらわすことができると考えられる。基本的な解説を知りたい場合は、上田孝行『Excelで学ぶ地域・都市経済』が最近よく紹介されている⁷。「Excel」と銘打っているとおり例題もついで自分でトレースしてみることができる。ただし第 31 号の論文のような大規模モデルを取り扱うには Excel では不可能で、専門プログラムが必要となる。具体的に何を使用したのかは論文には記載がないので不明である。

(3) マクロ計量経済モデル

家計・企業・政府といった経済主体の行動をシミュレーションするという目的では②の応用一般均衡モデルと似ているが計算手法は異なる。経済主体の行動や投資・消費・生産の相互関係などを関係式で記述し、過去の統計データにもとづいて係数を決定した上ですべての式を連動して解く(連立方程式)。このモデルの特徴は時間的な経過を表現することができ、過去の実績にもとづいて将来予測が説明しやすい点である。エネルギー価格の変化や産業の生産性の変化がマクロ経済がどのように影響を与えるか等も推定できる。マクロ計量経済モデルの結果を①の産業連関モデルと組み合わせる場合もある。

一方で過去の実績に基づいて将来を予測する方式であるため、将来は経済の構造や設定した外的条件が変わるかもしれない関係式や係数の有効性が失わ

¹ <http://www.stat.go.jp/data/io/index.htm>

² 総務省 <http://www.stat.go.jp/data/io/ichiran.htm>

³ 地域間産業連関表・地域表リンク

http://www.meti.go.jp/statistics/tyo/tiikiio/result/result_02.html

⁴ 現在ではほとんどの都道府県で提供されている。

例えば福井県産業連関表

<http://www.pref.fukui.lg.jp/doc/toukei/sanren.html>

⁵ 小池淳司・右近崇「電力供給不足による経済的影

響分析」第 44 回土木計画学研究発表会・講演集 CD-ROM, 2011 年 11 月。

⁶ 武藤慎一「SCGE モデルによるリニア中央新幹線の便益評価」日交研シリーズ A-578, 日本交通政策研究会, 2013 年 9 月, p.90。

⁷ 多数の参考書があるが、たとえば上田孝行編著『Excelで学ぶ地域・都市経済分析』コロナ社, 2010 年など。

れることが考えられる。したがって中長期にわたる予測について漫然と予測期間を延長しても信頼性は期待できない。過去20～30年のデータに基づいて、将来5～10年を予測するていどが現実的と考えられる。ただしこの程度の期間でも石油危機・リーマンショックといった大変動が起こりうる。

マクロ経済の評価では「乗数効果」の推定がよく議論になる。乗数効果とは、ある政策に基づく需要の増減が、社会全体の金融・企業・消費者などのつながりを通じて、GDPの増減に波及する度合いである。またそれに付随して雇用数や雇用者所得、税収の増減への波及も評価される。たとえば道路やダムを作る公共事業のケースでは、その工事金額は、それを受注する建設企業や、その下請け企業に直接の需要の増加をもたらす。しかしそれだけでなく、工事に必要な資材(セメントや鋼材など)を製造する製造業や、工事に必要な重機やトラックの需要も誘発する。さらには工事現場の周辺で飲食・宿泊業の需要も増加するなどの効果が期待できる。その需要によって創出された付加価値は、各々の産業における雇用者所得を増加(その程度はともかく)させるから、所得の一部がさらに別の需要(市民からみれば消費)を産み出し、再び所得の増大をもたらす。こうして、ある一単位の需要(たとえば一兆円)が生じたときに、社会全体にその影響が波及してどれだけの付加価値(その他の波及効果)を産み出すかの比率を乗数効果として比較することにより波及効果の大きい(あるいは小さい)施策と評価される。

一方で問題もある。計量経済モデルで乗数効果(その他の波及効果)を推定する場合、検討者の考え方によってモデルの組み方が異なるため、推定された結果が大きく異なる。たとえば需要に大きな影響を与える将来の人口動態について、国立社会保障人口問題研究所の将来推計⁸を所与の条件として用いるモデルが多いが、一方でマクロ経済の動向が人口動態(出生率や社会保障のレベルなど)にも影響を与えるので、所与の条件とせず計算の進行に伴って変化させるモデルもある。また化石燃料の価格、為替レート(の将来の動向をどのように想定するかによっても結果は影響される。こうしたモデルによる考え方の相違が積み重なって推定された結果が影響される。このようにモデルの組み方や採用するパラメータによりさまざまな結果が生じ、いずれが正当と判断することは難しい。いずれにしても複雑な実社会を限られた数式や係数で表現している以上、完全に現実社会の経済を再現できるとは考えられない。あくまで一定の不確実性を持った結果として捉えるべきである。

【本項は上岡直見『国土強靱化が日本を壊す』(緑風出版, 2013年)の第4章より抜粋して作成した】

交通権学会ニュースレター

『トランスポート21』第58号
2015年2月20日発行
発行者 交通権学会事務局長
編集担当者 上岡直見, 森すぐる
交通権学会事務局
〒243-8501 神奈川県厚木市温水 428
湘北短期大学総合ビジネス学科
大塚良治 気付
メールアドレス: office@kotsuken.jp
学会ホームページ <http://www.kotsuken.jp>

【添付資料】会員業績リスト

⁸ 社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口について」
<http://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson08/t-page.asp>

