

岐路に立つ交通経済論*

高 橋 望

はじめに

I 日本の大学における交通学の系譜

1. 旧三商大交通論と東大・京大交通講座—各大学のアカデミック・ポリシー—
2. 戦後の設置学部と応用経済学への変身

II 交通経済論の批判と反省

1. 交通経済論に対する批判
2. 交通経済論は生き残れるか

III 交通経済論退潮の要因

1. 交通の特殊性
2. 交通の自己完結性不全—派生需要の思わぬ落とし穴—
3. 途上の規制緩和
4. 一般経済理論と交通固有の制度
5. 他学会との交流の欠如

IV 交通経済論の将来を考える

結びに代えて

はじめに

大学設置基準が1991年に大綱化される以前は、商学部（あるいは商学科）では、「交通論」が必置科目の一つとされていた¹⁾。その交通論²⁾が、カリキュラムからその名を消しつつある。こうした動向が交通経済学者の危機感を募らせたのか、当時交通学会会長であった中条 潮 [2015]、彼との対談金本良嗣・中条 潮 [2015]が公刊され、そしてそれらに対する、西村 弘 [2016]、同 [2017]、同 [2019]、高橋愛典 [2021] の批判論文をみるに至った。

1) 高橋(愛典) [2021] p.211。交通論に保険論・金融論を加えた3科目から2科目が必置とされていたように記憶している。

2) 本論文においては、各個別大学設置科目名として使用する場合を除いて、交通経済活動を研究する学問分野の伝統的呼称として「交通論」、応用経済学として「交通経済学」、その両者に加え交通政策・海運論・陸運論・港湾経済論・国際交通論・交通経営論等を包含する広義の概念として「交通学」ないし「交通経済論(交通関連科目)」の用語を用いている。

交通経済論に対する批判ないし反省から論議が交わされたのは、実はこれが初めてではない。国鉄（当時）のシンクタンク運輸調査局（当時）発行で日本交通学会の準機関誌ともいえる『運輸と経済』第36巻5号（1976年）特集「交通研究の視角」及び第39巻第5号（1979年）特集「交通研究のビジョン」、道路整備管轄だった建設省（当時）のシンクタンク道路経済研究所（当時）発行『道路交通経済』No.23（1983年）特集「交通経済学を展望する」、運輸省（当時）のシンクタンク運輸経済研究センター（当時）発行『MOBILITY』50号（1983年）特集「交通研究の歩みと展望」、国土庁（当時）と共に交通計画（総合交通体系）策定担当の経済企画庁（当時）が編集協力する『ESP』通巻148号（1984年）特集「交通の経済学」、が編まれていた（他に高速道路調査会発行『高速道路と自動車』第25巻（1982年）に「座談会 交通の経済学：その発達と課題」が二号に渡って連載された）。

その背景に、当時社会的議論が沸騰していた国鉄問題への交通経済学者の消極的ともいえる対応に関する疑義と、本四連絡橋をはじめとした大規模交通プロジェクトの経済効果についても、交通経済学者からは必ずしも説得的な研究成果が用意されなかったことが考えられる³⁾。ただ前者については、旧知の生身の人間の間でホットな政治がらみの政策論議を交わすことが忌避され、ましてや学会の意見集約の試みに至っては分断を招きかねないとの知恵が働いたのではないかと推察されるのである。

いずれにせよ、交通の名称がカリキュラムから消滅した大学がみられるようになった状況は否定できない事実である。そこで本論文は、交通経済論の存在理由を問う問題提起に対する批判論文を出発点として交通経済論の意義を吟味し、その将来を探ることを目的としたい。まず、日本の大学における交通関連科目の性格と設置経緯を回顧することで交通学の系譜を辿る。次いで、これまで二度にわたって展開された交通経済論に対する批判と反省を振り返りたい。そしてそこで明らかとなった交通経済論退潮の要因を分析し、今後の交通経済論の生き残り策を検討したい。

I 日本の大学における交通学の系譜

1. 旧三商大「交通論」と東大・京大交通講座—各大学のアカデミック・ポリシー—

交通論が独立した一つの学科目として登場したのは、1899年の東京高等商業学校で、同校専攻部が1920年に東京商科大学に昇格して以後も継続して開講された⁴⁾。旧制商科大学の場合交通論は、社会的分業の高度化によってもたらされた生産者と消費者の種々の懸隔を埋める機能を果たす商業研究の一分野として出発した⁵⁾。つまり、人格的懸隔を埋める狭義の商業論（後

3) 杉山(雅洋)[1983]p.37。

4) 交通学説史研究会編[1982]pp.88-90 (杉山武彦稿)。

5) なお高橋(愛典)[2021]は、「商学の定義に関する議論は措いておく」として、専ら商人育成という商業教育の観点から商業学と商学を論じていることから (pp.212-216)、商学体系及び大学カリキュラム編成における交通論の位置づけが不明確である。

の配給論，流通論），時間的懸隔を埋める倉庫論（商品の貯蔵）・金融論（投下資金回収までの資金融通）・保険論（現在と将来の間に立ちはだかるリスク損害の充足），そして地理的懸隔を埋める交通論として開設されたと理解できる。なおここで交通とは，財貨および人間の場所的移動（運輸：Transport[独語]／transportation[英語]）を一般には指すが，他に思想・情報も場所的移動する（通信：Kommunikation[独語]／communication[英語]）ので，ドイツ流にはこれを総合したもの（Verkehr）を交通論の対象としている⁶⁾。

なお一橋大学では，戦前（旧制東京商科大学）は「交通」，「海運」，「鉄道」が設置されていたが⁷⁾，戦後新制大学になって経済学部が独立したものの交通関連科目は別途設置されることはなく，商学部で「交通及び倉庫」，「海運」が開講され，1955年度からは「交通及び倉庫」，「陸運論」，「海運論」と再編された⁸⁾。いずれにせよ，商業学の一分野としての鉄道論や海運論の講座が設けられたところに，一橋学園の性格がはっきりと現れている⁹⁾。そのため，「交通経営論に関する内容が…多くの研究の内容になったというのが戦前の大きな流れ¹⁰⁾と評されている。

神戸大学は戦後経営学部と名称変更しながらも交通論講座が設置され，1952年3月に海運論講座が増設された¹¹⁾。神戸大学で特筆すべきは，1949年に発足した経済経営研究所において1953年8月に海事経済研究部門が増設されたことである¹²⁾。これは海港都市神戸という同大学の立地が大きく影響したものと考えられる。

大阪市立大学（現大阪公立大学）では，旧制大阪商科大学創設時には，「陸運論」，「海運（論）」，「倉庫（論）」，「都市交通（論）」が設置され，「港湾（経済）論」が開設された年度もあった¹³⁾。戦後大阪市立大学開学にあたっては，経済学部には交通論，陸運論及び海運論（後に後者二科目は廃止され交通経済論のみ）が，商学部には交通論と陸運海運論（後交通各論）が設置されたものの，商学部には専任教員が担当するようになったのは1961年度からであった¹⁴⁾。担当者の富永祐治（1950年6月～1958年3月まで一橋大学教授を併任）¹⁵⁾が所属した経済学部と，商学部の双方に交通関連科目が設置されたのが同大学の特長であろう。

他方旧帝国大学に転じると，東京大学では戦前から1963年度に至るまで「交通政策」の名称で講義されていた¹⁶⁾。これは「官学として政策学をやっていた東大のような官吏の養成機関的

6) ドイツ流交通学の方法論に従ってはいないが，交通と通信の密接な関係とそれらを供給する産業に共通する問題も少なくないという理由で，岡野・南部[1987]の公刊をみた。

7) 交通学説史研究会編[1982]pp.91-92，表2（杉山武彦稿）。

8) 交通学説史研究会編[1982]pp.101-102，表3（杉山武彦稿）。

9) 富永祐治著作集刊行会[1990]p.134（初出誌は富永[1955]）。

10) 今野・前田[1983]p.17（今野教授の発言）。

11) 交通学説史研究会編[1985]p.14（秋山一郎稿）。

12) 交通学説史研究会編[1985]p.25（秋山一郎稿）。

13) 交通学説史研究会編[1985]p.49（伊勢田 穆稿）。

14) 交通学説史研究会編[1985]p.56（伊勢田 穆稿）。

15) 富永祐治著作集刊行会編[1990]p.470。

16) 交通学説史研究会編[1982]pp.83-84，表2（中村 清稿）。

な役割¹⁷⁾という大学のアカデミック・ポリシーによると考えられる。1964年度から「交通経済」に名称変更されている¹⁸⁾。この変更について担当の今野教授には「日本のような後進資本主義国（における）…資本主義経済の成立と発展のためには、…最初から国家が強力に介入し、すべてを、一農業、工業、商業、交通、財政・金融、労働などを一国の「政策」として進めることが必要で…学問の体系や大学などにおける講座の名称も…「交通経済論」でなく「交通政策」でなければならない¹⁹⁾」との考えがあったとされる。

したがって交通政策から交通経済学の名称変更は、「学問分野の盛衰は、当該問題に対する社会の関心の軽重にある²⁰⁾」ことも事実なので、政策の要もさることながら理論分析に重点が移った影響とも考えられるであろう。なお京都大学は帝国大学時代から政策の名を冠しておらず「交通論」で、1955年度から「海運論」が加わった²¹⁾。京都法科大学の経済学講座に交通という科目が最初からあったというのは、時の政府が重要視していたのかもわからない²²⁾。

ただその後、時代の変化とともに変わる「交通とは何か」の問いを意識する努力²³⁾を交通研究者が真摯かつ継続的に行っていたかどうかについては、議論の余地があるかもしれない。現に最初の交通経済論への問題提起は、石油危機もあって交通需要が減退し交通計画と乖離した時期に重なるし、今回の問題提起も空港が整備から経営に転換する潮流の中で空港整備法が空港法に改正されるという時代背景があった。

ちなみに、2022年11月2日に日本最古の手形交換所である大阪手形交換所が廃止された。手形自体2026年までに廃止し、電子記録債権に移行する予定となっている。約束手形より先に為替手形が廃止されたが、商法典の重要な一角を占める「手形・小切手法」条文の三分の二はより複雑な為替手形に関するものであり、法学部で同科目がどのように扱われるのか関心もたれる。またかつては貿易実務の勉強に必須だった船荷証券も、中国との貿易増加で所要日数が短縮されたことから有価証券としての機能が必要なくなり、ほとんど発行されなくなって運送状に取って代わられている。貿易関係書類（マニフェスト）に関する科目のあり方も今後議論されるであろう。

2. 戦後の設置学部と応用経済学への変身

以上をまとめると、旧帝大には経済学部しかなかったので交通関連科目は経済学部が開講さ

17) 今野・前田[1983]p.16 (今野教授の発言)。

18) 交通学説史研究会編[1982]p.84, 表2 (中村 清稿)。

19) 大河内[1971]p.389。

20) 西村[2019]p.35。

21) 交通学説史研究会編[1982]p.24 (齊藤峻彦稿), 表2。ただ「京都大学では小島昌太郎が海運経済論をやっている佐波宣平が保険論の担当であったが、戦争が始まってからは文部省が保険論はやる必要がなくむしろ海運政策をやれということで講義が変わった」という (今野・前田[1983]p.19 (前田教授の発言))。

22) 今野・前田[1983]p.18 (前田教授の発言)。

23) 西村[2017]p.117。

れ、他方旧三商大は戦後経済学部が別に独立したことから交通関連科目は商・経営学部に設置され、大阪市立大学のみ両学部に設置された。私学については、学生数と教員数の関係が複数学部に設置される例が多かった。例えば商学部と政治経済学部の双方に設置された早稲田大学、商学部以外に経営学部と政治経済学部にも開講された明治大学、商学部と経済学部で開講された中央大学と同志社大学等である²⁴⁾。

なお甲南大学は経済学部と経営学部が設置されたものの、佐波門下生（京都大学）の前田教授が赴任されたせいもあって経済学部のみで設置された。慶應義塾大学は、百周年を翌年に控えた1957年に増設された商学部から経済学部からスタッフが移籍したことから、交通プロパーの講座は総て商学部に置かれることとなった²⁵⁾。

戦前の交通論が制度的ないし実務的説明に終始する傾向が強かったのに対し、戦後交通論が応用経済学の色を強めたのは、佐波宣平[1948]を嚆矢とする。彼の執筆動機は「従来の交通論が低調のそしりを免れず、理論経済学が価格を中心課題とするように交通論も運賃を中心課題とすべき（第一版序文）」との信条に基づくものであった。しかし早々に「全経済現象を対象とする一般経済理論と、その部分現象を研究対象とする特殊経済理論とが、同じ理論構造をもたねばならない根拠はどこにあるのだろうか」との異見が出された²⁶⁾。

確かに、交通の現実において「運賃問題としてだけでは解決されない多くの問題が…横たわっている」²⁷⁾のは事実だが、運賃問題は重要な経済問題であり、避けて通れないのも事実である。そこで第一に、富永は自らの経済学方法論で運賃問題に対処できたかが問われる。労働価値論は同じ商品でもワンポイントマークの有無や為替変動で値段が異なるといった事象をうまく説明できないとの指摘²⁸⁾もあるからである。第二に交通の特殊経済理論が問われるが、憚りながら富永自身はそれを構築できなかったといわざるをえない。

いずれにせよ、担当者の研究手法としての経済理論の応用とは無関係に、「交通論」か「交通経済論（学）」かその名称は設置学部とその設立目的に依存するとして差し支えなからう。

II 交通経済論に対する批判と反省

1. 交通経済論に対する批判

戦後交通論は応用経済学（価格理論と産業組織論を中心としたミクロ経済理論の交通経済への適用）へと衣替えをしたのだが、実はこのことが理論派と実務派双方から批判を受ける原因

24) 交通学説史研究会編[1988]第1部「諸大学における交通論の展開」。

25) 交通学説史研究会編[1982]p.43（中条 潮稿）。出自が経済学部であることから、他大学の商学部のように教員が経営学志向に向かわないという風土を生み出すことにもなった。

26) 富永祐治著作集刊行会編[1990]p.47（初出誌は富永[1948]）。

27) 富永祐治著作集刊行会編[1990]pp.47-48（初出誌は富永[1948]）。

28) 西村[2023]p.184, 注24。

ともなった。冒頭で述べたように、交通経済論に対する批判と反省は今回が二度目である。最初の批判は、1970年代後半から1980年代前半にかけてであった。その際、いわゆる理論派からは「経済理論への取り組みの遅れ、理解の不足が厳しく指摘される」一方、実務派からは「交通経済学の実学性が失われてゆく可能性」(交通経済学の有用性)に批判が向けられた²⁹⁾。

応用経済学としての交通経済学がこの種の批判にさらされるのは、まず「従来の交通経済学はやはり私経済的、経営経済学的アプローチが先立っているうらみがあった」³⁰⁾ ことである。次いで交通経済学とは「交通政策原理」³¹⁾と位置づけられるため、実際の政策提言に繋がる議論を期待されるからであろう。つまり「現実には生起している交通の現象を注意深く観察し、その現象の因果関係を正確に捉えること(理論の適用による分析-筆者注)、すなわち正確な診断を下すことは、…交通政策の提案にとってもこの上なく重要」³²⁾と理解されるところに、交通経済学の特徴と役割がある。

結局、この時期に論じられた交通経済論の方向性としては、長老からは「国土計画の観点からの学際的研究・役所間の政策をまとめて国民に利便を与える長期策の策定」³³⁾といった総合交通体系の確立を目指した当時の時代背景を反映した提言に対し、学会の中核を占めリードする立場にあった研究者からは「計量分析・短期的分析として扱う諸条件の変化の問題・交通政策の評価」³⁴⁾が重点を置かれるべき分野とされた。

2. 交通経済論は生き残れるか

しかし政策提言の前提となる交通現象の理論的解明及びその分析手法について、経済理論の応用によって大きく前進した点も評価しなければならないであろう。例えば、差別価格の説明に適用される需要の価格弾力性については、「交通経済学の分野ではこれまでに弾力性計測のための様々なデータ処理上のくふうが積み重ねられてきており、それらは交通経済学の1つの貴重な財産になっている」³⁵⁾のである。

二度目の石油危機にあって低成長となった1980年前後に展開された一回目の交通経済論批判の中で反省点として挙げられた課題は、その後どのような展開をたどただろうか。役所間の調整については、異種交通機関間競争条件の平等化(イコールフットィング論)を経て、基礎構造の費用負担のあり方や総合交通政策の議論へと発展をみた。他方、計量分析については計

29) 齊藤[1983]p.23及びp.26。伝統的交通学者であった増井健一教授も「応用経済学が、その理論を受けて、それを現実の交通という現象にアプライしていこうとしても、いわゆる理論と現実の間のギャップが非常に大きい」と発言されている(井口・中村・増井・角本[1983]p.9)。

30) 大石[1983]p.27。これは注10で引用した今野教授の発言とも符合する。

31) 今野・前田[1983]p.12(前田教授の発言)。

32) 岡野[1983]p.33。

33) 今野・前田[1983]p.21-23。

34) 岡野[1983]p.33-34。

35) 杉山(武彦)[1983b]p.38。

算機の普及もあって、定量的実証分析が活発に発表された。同時に、交通の特殊性であり交通経済論（交通政策）の重要なテーマであった「経済的規制」が広く運輸分野で緩和されるという変化が生じた。この規制改革議論に交通経済論が果たした役割は看過できない（それは行政当局をして、監督官庁から政策官庁への転身を促した）。

さてすっかり応用経済学としての交通経済学のスタイルが定着して以降の二度目の批判は、交通学会会長（当時）自らが全国大会の講演において行った問題提起であり、かつ「生き残り」という扇情的なタイトルが付けられたことで、論争を招いた。そしてこの中条[2015]の問題提起に対し、それを批判的に展開する西村[2016], [2017], [2019]の三論文全体を貫く結論は、「学（エピステーメ）としての交通経済学では汲みつくせない諸側面について知慮（フロネーシス）の役割を果たしうる交通学が今後も必要」で、具体的には「時代の変化とともに変わる「交通とは何か」の問いを意識しつつ、経済科学的アプローチだけではなく学問横断的な多角的考察が必要」³⁶⁾とされる。結局、「市場の機能する分野や市場の失敗については交通経済学（Transportation Economics）がよく対応できるが、市場の限界が関わってくる交通問題になると、価値をめぐる諸学の議論と積極的に交錯した交通論（Transportation Studies）が必要になる」³⁷⁾と主張されるのである。

しかしこの論考は実は、かつて富永祐治の唱えた「交通社会学」に近いのではないとも考えられる。すなわち富永祐治[1943]第六篇「交通社会学への道」で、「社会的行為として交通行為を規定することは、明らかに社会学的な仕事であり」³⁸⁾、従って交通研究は社会学的交通理論であるべきとの結論に至っている。

富永[1943]は続けて、「集団あるいは社会関係成立の根本原理たる接触において距離のもつ重要性は否定されぬ、…この距離の障碍を除き直接的あるいは間接的接触を実現せしめることが交通の作用に外ならない。これが交通の社会過程制約機能である」³⁹⁾として交通が社会に果たす役割を明確にしつつ、「交通自体も、移動の目的や動機、移手段の発達、その組織化等において、諸々の社会過程によって影響せられる（ため）、交通におけるこの両面的制約関係を具体的な態様において明らかにし、この制約の下に形成せられる交通諸現象を分析することが交通理論の課題である」⁴⁰⁾ことから、「社会的制約関係の下においてのみ全面的認識・統一的理解が得らるべきを信ずるが故に、…形成すべき交通理論の正しい方向は…社会学的交通理論」と名付けるべき⁴¹⁾としている。

しかし西村の導出した結論は、実は「汎用性を生かしてマーケットを広げよう」⁴²⁾との中条

36) 西村[2019]p.45。

37) 西村[2019]p.39。

38) 富永祐治[1943]p.516（なお引用に際して原文の旧字体を新字体に変換した。以下同様）。

39) 富永祐治[1943]p.522-523。

40) 富永祐治[1943]p.523。

41) 富永祐治[1943]p.525。

42) 中条[2015]p.5。

の問題提起とベクトルが異なるだけで、拡張的發展という発想自体に差は認められないとも解釈できるのである⁴³⁾。

Ⅲ 交通経済論退潮の要因

1. 交通の特殊性

ではその生き残りが論じられる交通経済論が独立した学問体系として成立する根拠とは、そもそも何であろうか。まず挙げられるべきは、その特殊性に起因して一般経済理論の適用を妨げる、あるいはその適用に際しなんらの条件を付さないままであれば、ミスリーディングとなる危険性にあると考えられる。産業革命によって誕生した経済学は、現実の観測値データによって「反証」可能な命題を仮説から演繹（佐和[1984]p.87）して理論化しているが、観測対象は伝統的に製造業であってその理論を交通業のようなサービス産業にそのまま適用するには無理がある場合が予想されるのである。

交通の特殊性については、他のサービスとの差異に限定すると、以下のような説明が一般的である⁴⁴⁾。交通市場については、他者への供給ではなく自らの消費を目的としたサービス供給が行われていることと、強い公的規制を受けていることである。社会的分業の進んだ資本主義経済において、自己生産・自己消費（自家用乗用車が典型）が重要な地位を占め、市場では取引されなくてもかかわらず（公共交通）市場に大きく影響しているのである。そしてサービス供給システムの特殊性として、基礎施設の供給と可動施設によって二元的に供給され、前者については、政府部門によって「社会的間接資本」として直接の利用対価を徴収することなく供給されるケースが多いことである。

ここから交通の公共性議論が展開されたが、対価を徴収することもあるため経済理論的には交通基礎構造は純粋公共財ではない。公衆電話や公衆浴場とは別に交通の場合のみ公共と訳して特別な意見を含めさせることにも疑義⁴⁵⁾があつて、従来のように公共性が交通の特殊性とは論じられなくなった（理論的に唯一残る公共交通の公共性は「利用可能性」のみ）。他方規制については、「市場の失敗」を根拠に他の公益事業でもみられる。しかし「交通問題は、ある意味では市場機構の効率性と政府介入の拮抗である」⁴⁶⁾ことから、交通の特殊性として差し支えない。

43) 運輸経済研究センターの中山伊知郎研究調査会委員長（当時）は「交通論議の難しさ」と題して「交通問題の解決には経済学だけでは足りない。政治学も社会学も、さらに広い自然科学の協力を得て総合的に取組まねばならぬことを正しく認識することが何よりも大切な出発点」としている（佐藤[1983]p.1）。榎原[1979]も同様の指摘をしている（p.20）。

44) 杉山(武彦)[1983a]pp.44-45。

45) 伊藤・岡野・中村・小谷[1984]p.12（岡野教授の発言）。

46) 奥野・篠原・金本[1989]p.i。

ところで、海運を対象にその特異性を執拗に追求したのが地田[1978]であり、表面的なものを注意深く排除して、最終的には、「(すべての特質は) 運送サービスを固定的生産設備が船舶であること」という結論に到達している⁴⁷⁾。他方中条[2015]は、「交通の特殊性にこだわると汎用性をむしろ失ってしまう可能性がある」としている⁴⁸⁾。ここでは同じ「特殊性」という言葉を使用しながら、中条は他産業にも適用可能な汎用性と対比的に用いている。これに対し地田は、研究対象である海運産業論の体系化（関連諸事象の統一的説明）を志向する上で求められるものとして“本質の規定”と並んで“特殊性の吟味”を検討しているのである⁴⁹⁾。交通を対象の一つとして他産業との総合化・一般化を目指す中条と、他産業との比較で海運（交通）産業の統一的説明を目指す地田は対称的で、その峻別は一般経済理論の適用可能性に政策論を託すか（中条）、あるいは自己完結型の特殊理論の構築（地田をはじめとする伝統的交通経済学者）のいずれかを志向するかの相違と考えることができるかもしれない。

ところが残念ながら経済理論家は、「応用経済学なので、経済分析のツールについては交通経済学に固有の理論というものは、基本的にはありません」⁵⁰⁾と断定している。ただここで留意すべきは、あらゆる経済事象につき無条件に経済分析のツールを使用するのは、「経済学帝国主義」とも呼ぶべき危険性を伴うことである。例えば西村[2017]は「命に使用価値はあっても、交換価値はない」し、「贈り物をする行為に経済的行為は付随するが、その本質は相手とのよりよき関係を維持・構築したいと願う社会的行為」であるとして、機会費用で説明しようとする竹内[2014]を厳しく批判している⁵¹⁾。投獄の機会費用と他人の金銭詐取による経済的利得を秤量する「振り込め詐欺の経済学」でさえ成立してしまうからである。経済理論の適用には、道徳律に沿った社会的倫理が求められるのである。

2. 交通の自己完結性機能不全—派生需要の思わぬ落とし穴—

終戦後の混乱期から昭和30年代にかけてわが国の交通体系論は需要追従型・隘路型⁵²⁾、各交通機関の基礎構造を如何に選択的に整備するかが中心課題となり、戦前からの東京大学の今野流の交通政策は高度経済成長期にあっても社会的要請に応えるものであった。その後、公害・混雑・過疎という政策課題が加わったが、安定成長に移っても経済政策における交通政策の必要性は低下するどころかむしろ強まったとさえいえる。

日本経済の変転も目まぐるしかったが、従来から政府の関与が強かっただけに、特別会計改革・民営化・需給調整規制の撤廃が交通経済に大きく影響した。交通業と他産業との差が埋ま

47) 地田[1978]p.4。

48) 中条[2015]p.6。

49) 交通学説史研究会編[1982]pp.105-106（杉山武彦稿）。

50) 金本・中条[2015]p.14。

51) 西村[2019]pp.40-41。

52) 岡田[1984]p.23。

り、格別の特殊理論を必要としなくなったともいえる。しかし依然として地方交通線問題は解消されず、JR期間が国有鉄道時代を超えたこともあってとくに北海道と四国の「再組織改革」が議論の俎上に上っている。さらには、交通分野における環境問題や物流分野の労働問題、列車・自動車の自動運転、MaaS (Mobility as a Service)、成長のエンジンとして期待されるインバウンド観光への航空・空港の対処といった問題が山積している。「特殊+関心」の点で、交通経済論にはなお存続の必要があるのではないかと説かれる⁵³⁾ 所以である。

ところが、例えば地域交通問題を取り扱う際に、交通の枠だけで政策論議をしても問題解決に至らないのではないかとの問題提起が出てきた。人口減と自家用車の普及で公共交通サービスが低下・廃止され、学生や年配者のような交通弱者の移動可能性をいかに確保するかの議論である。そもそも通学・通院に交通が必要なのが問題の本質であるから、地域内に学校・医療施設を設ければ交通問題は解消するのではないかと方向に議論に発展した。何より過疎で社会的サービスを自己充足できなくなった地域の活性化が最終的な政策目標とされた。

これは交通が派生需要であるが故に、つまり多目的に利用されるため交通だけで問題解決に至らない事実を暴露した。ただここで「生産財の大部分は派生需要」との論説⁵⁴⁾ は、中間財と混同していることは指摘しておきたい。類似の混同は「市場における財を最終生産物と考え生産地におけるその財を仕掛品と考える」⁵⁵⁾ と他にもみられる。消費地と生産地で同じ商品が運ばれるのは希少性に起因する価格差があるからで、運搬対象が中間財のように加工され化学的ないし物理的に変容するわけではない。生産地では腐るしかない物質的に同じ余剰商品が空間的位置変化によりはじめて商品としての価値を有することになるのである。

本題に戻って、交通企業（鉄道業）の経営問題（買い物・観劇・通学・通勤といった派生的交通需要を百貨店・劇場・学校・不動産事業の兼営ないし誘致によって創出させて鉄道事業経営を自立可能にする私鉄経営）と同様、過疎地域交通問題も交通だけで収まらず、「コンパクト+ネットワーク」論に発展したと理解できよう。ただこの論には、「市民の「自由」や「卓越」といった価値の視点が欠如している」⁵⁶⁾ 点に留意する必要がある。そこから、「世界について他者と語り合う「政治」の中で直接に人と人との間で行われる言論と活動は、人間として、相互に現れる様式（アレント）」に依拠した「交通の自由 (Freedom)」⁵⁷⁾ が導かれるのである。それは、引きこもりがちな高齢者を無料乗車券等によりバスに乗せて社会と接点をもたせることで結果的に社会医療費削減を実現する施策（社会福祉政策）に通じる。

いずれにせよ、派生需要という特性が交通経済論の対象を拡散させ、従来の名称では対応で

53) 西村[2019]p.35。

54) 中条[2015]p.6。

55) 岡野・山田[1974]p.59 (榊原胖夫稿)。

56) 西村[2016]p.91。

57) 西村[2019]p.43。

きなくなってしまう側面を否定できない。それを発展的消滅と捉えるか、他領域による併合と捉えるかは当事者の認識と志向する方向性に依存するのかもしれない。

3. 途上の規制緩和

「交通分野における不効率の発生が、経済学者が通例説くところの「規制緩和、競争促進」で除去できない部分が残っている⁵⁸⁾」との指摘はその通りである。しかしわが国経済、とりわけ交通分野における規制緩和は国際的に大きく後れた（米国の航空規制緩和は1978年に対し日本で改正航空法の施行により需給調整規制が撤廃されたのは2000年）だけではなく、未だ不十分であり一層の規制緩和が必要である⁵⁹⁾。わが国のLCCのシェアが諸外国に比べて低いのは、空港側の規制にも原因があると考えられるからである。

例えば関西空港のLCC専用ターミナルの利用が特定航空企業に限られているのは不思議である。関西三空港懇談会なる官民組織が神戸空港の発着枠を制限している。同空港の発着回数増加と国際線就航が認められるのは2022年9月であった（実現は2030年頃）。

利用者の混乱を防ぐためにも、また情報と同様集約化により利便性が高まる交通の特性から、諸外国でも同一都市圏の複数空港については一定の役割分担が予め定められている。しかし本来各空港の果たすべき役割は最終的には市場で消費者が決定すべきであり、それにより資源配分上最も効率的となる。高需要の期待できる空港の容量を人為的に制限すると、総需要量が抑制されて地域全体の経済成長と競争力が低下しかねない。空港間で社会的費用負担の齟齬やアクセス等の競争上のハンディがあればそれは政策的に是正すべきだが、その上で統合された空港間であっても競争効果が得られるように市場環境の整備がまず求められるのではない。

また、交通分野では規制緩和という名の規制政策が必要となるという逆説が成立する。定期船市場を例にあげよう。第一次世界大戦まで世界の海を支配していたイギリス海運は、自由にさせておいたら勝手に海運同盟という名のカルテルを作ってしまった。競争法が整備された後もなおこれを必要悪として適用除外としていたのを苦々しく思っていたアメリカは、「独自行動権（海運同盟の内部規制からの解放）」という規制緩和を改正海運法で義務化させるという「介入」によって実現したという逆説である。

つまり交通では規制緩和自体が未完でかつ規制政策の一環という形容矛盾があり、ここに政治介入を含めて交通の特殊性があるといえる。実はこの問題は現在も継続している。国際航空

58) 西村[2017]p.106。

59) 高橋(望)[2023近刊]。民営化もそれで問題が解決するというものでもない。民業がやりたくない分野について官業の補完的役割が求められるのであり、これをエリザベス朝時代の食事になぞらえて、客が使用人のことを考えて食事を残さないと使用人は栄養不良になり、官業と民業の競争関係が維持できないと懸念される（岡野[1982]p.11）。身を切る改革を謳って利用実績皆無で収益が実質的にない赤字のヘリポート事業を民間に押し付ける地方自治体があるが、この喩えから学んで欲しい。赤字であっても引き受ける民間事業者がいればそれで問題が解決するわけではない。

におけるアライアンスの共同事業 (Joint Venture) のATI (競争法適用除外) である。競争政策は間接規制であるが、その適用除外措置は業法 (直接規制) で定められる。アライアンス自体がM&Aの代替手段であるので、国際航空における外資規制の自由化は依然として大きなテーマであることに変わりはない。

4. 一般経済理論と交通固有の制度

交通の機能とは地理的障壁の克服にあるが、この地理的要素が交通研究の特殊性に関連する⁶⁰⁾。また政策的判断 (政策目標の序列化や政策手段の選択) を支配する価値には、その国の風土なり歴史的経緯が大きく影響する。したがって価値判断基準と価値自体は文化であり、理論化・一般化よりも類型化に留めた方がよいかもしいない。実は文化精神医学も臨床場面における文化との結びつきに着目する (中井[2001])。

経済面でいえば日本では世界的にも歴史的にも例をみない千兆円を超える国債残高を抱えるが、ドイツは財政規律を世界で最も重視している。これはナチ政権がケインズ政策 (赤字国債発行によるアオトバーン建設等で有効需要創出) に成功し、当時の国民の支持を得たという苦い反省に立脚しているからに他ならない。また競争法 (反トラスト法) 施行で企業分割されたアメリカの独占資本が当時第一次大戦復興のためカルテルに寛容だったドイツに流入し、その回収を懸念してアメリカの参戦が後れたことも、戦後ドイツにおける厳格な競争法 (反競争制限法) 運用に繋がっていると解釈可能である。すなわちアメリカでは、アメリカン航空の対LCC運賃を略奪的とした司法省判断を2003年に上訴裁判所が却下したのに対し、ドイツ連邦カルテル局は2002年ルフトハンザのフランクフルト～ベルリン線運賃についてゲルマニアの最低価格以下として差し止めた⁶¹⁾。またアメリカでは空港民営化は議論もされない。

かつて「ドイツ語経済理論やフランス語経済理論は成立しえない」といった言説を目にした記憶がある。つまり経済理論は、地域や風土の違いを超越して普遍的に適用可能と考えられたのであろう。しかし実際には理論の実践、とくに価値判断を伴う「べき論」は歴史的経緯や制度の桎梏から自由ではあり得ず、その影響を強く受ける交通もその相違に留意しながら論じる必要があるといえる (ただ規制緩和の進展で市場の解に委ねられることが多くなり、政策関与に伴う価値判断の程度と領域は縮小している)。

議論を複雑化させているのは、日本では経済的規制が実定法だけに依拠するものではないことである。高度経済成長期に航空企業各社の事業分野を規定した45-47体制も航空法に依拠したのではなく、閣議了解と運輸大臣達という行政権行使によるものであった。LCCが日本の国内線に就航したのは、航空法が改正され需給調整規制が撤廃されてなんと12年後である。他

60) 交通における制度の重要性と時空的制約が制度問題を複雑にするとは増井教授の強調されるところである (今野・榊原・増井・中村[1982a]pp.24-25)。

61) Ewald[2005]p.183.

にも商法第685条における船舶属具の書式は国土交通省令で定める等、委任立法による行政裁量の余地がうかがわれる。こうした社会経済的風土を含めた制度的要因が、欧米で開発された経済理論の適用を妨げているのではないかと考えられる。

学問における制度についても改めて考察してみよう。実は学問における「制度」には、専門家の仲間内言語（ジャーゴン）と文法を教えてくれる「教科書」⁶²⁾が必要である。その意味で、海運経済学は長らく学術的な標準教科書を欠いていたというのは筆者の認識不足であろうか（私事に属するが、神戸商船大（当時）の吉田茂氏を誘って『国際交通論』を上梓したのは1995年であった）。そのため、海運専門家の間では常識的な用語（例えば海運企業の新入社員研修で苦勞する航海用船と定期用船の相違等）が専門外の研究者には俄には不明で、どこまでが学会の議論の前提となる共通知でまたどの領域に学問的フロンティアがあるの分かりづらくなっていた。そのため交通経済学者にとっても海運経済研究の参入障壁を高くしていた側面を否定できない。

同様の経験は自らも体験したことである。国際航空規制緩和は「運輸権の交換（就航企業と乗り入れ都市）の自由化」と「運賃自由化」を通じて行われたが、「外資制限（資本の自由化）」が残された課題である。これを自由化されている外航海運との比較で論じた際⁶³⁾、「船舶は工場に相当し⁶⁴⁾ その便宜置籍は海外直接投資に相当する」と発言したところ、とくに実務家の方から露骨な拒否反応があった（船舶と航空機の国籍は同じか、船の便宜置籍と生産拠点の海外移転を同一視してよいものか、云々）。

他方で、空港民営化や関西三空港問題に関する多くの著作が交通学会以外の研究者（公益事業研究者や財政学専門家）の手により公刊された際、交通専門用語の誤用や認識不足が顕著であった。例えば、国際航空を論じる際不可欠な運輸権の分類が杜撰なもの⁶⁵⁾や、交通学会では上下分離は鉄道から始まった基礎構造の分離で用いられる常識を無視して空港におけるターミナルビルと滑走路等の基礎施設とを上下分離と誤用しているもの⁶⁶⁾もあった。

結局交通学会も海運学会も、専門外の学者に同じ土俵でコミュニケーション可能なように特殊性由来の使用言語の丁寧な説明の努力が不足していたのではないか。また場合によっては、政府規制を循に理論よりも規範論を重視する傾向が強かったことも否定できない。

使用言語の違いによるコミュニケーション不全は、マルクス経済学と現代経済学の間で顕著な現象かもしれない。ただ交通問題を介して交通学会では両学派が共存し得たのも事実である。本来ならば方法論によって厳しく対立するはずの政策論議が、実定法や経済理論にはなかった

62) 佐和[1984]p.7。

63) 高橋(望)「航空企業の実質的所有と実効的支配の緩和」日本海運経済学会関西部会、2007年6月15日(於：神戸大学)。

64) 工場を運搬具に置き換えることは通常の解釈である(杉山(武彦)[1981]p.102)。

65) 上村・平井[2010]。

66) 野村・切通[2010]。

「環境権(財)」や「人格権の一構成要素であるシビルミニマム(ナショナルミニマム)」といった概念をめぐって共通の土俵で議論を展開できたと評価できるのである。

5. 他学会との交流の欠如

「経済理論を勉強する者として、(交通政策は)自分のもっているフレームワークと整合的になかなか説明できない」という問題提起が我々(交通学者-高橋注)にとって重要とされている⁶⁷⁾。実は経済理論家の違和感の源は、齊藤[1991]が「交通経済学にとっての交通現象や交通問題は、克服の対象というより、むしろ観察や診断の対象」⁶⁸⁾とする点にあると考えられる。観察・診断対象は現実を前提とするが、理論家にとってそれは前提ではなく、理論から逸脱した事象の結果生じた問題と捉えるのではないか。それは、交通経済学者が部分均衡分析に終始することに対する経済理論家からの痛烈な批判ともなる⁶⁹⁾。

他にも、本来海運自由の原則があって他交通機関に比べて(海運同盟存立時代の定期船市場を除いて)自由な市場競争が展開されていた海運について、海運政策の目標をめぐって小宮隆太郎教授から問題提起があった。運輸省(当時)が政策介入の目標ないし根拠として掲げた「貿易立国日本に不可欠な海運サービスの低位価格による安定供給」に対し、比較優位説に基づけば外国船サービスで構わないと批判可能であり、「保護政策と産業組織政策とを区別しないあいまいな議論と批判した」⁷⁰⁾上で、さらに「海運収支の赤字が構造的であるからこれを改善せよ」というのは、「石油収支の赤字が構造的であるというのにひとしく、なんら意味がない」と切り捨てられた⁷¹⁾。結局「有事輸送に日本商船隊は必要」との経済安全保障論(シーレーンの確保)を持ち出す以外に海運政策の根拠はないかもしれない。実際、ソマリア沖の海賊行為に対しては自衛隊による警護となったことは記憶に新しい(しかし民間人が有事輸送に従事することの是非は、また別問題である)。

他方で、観察した交通問題の処方箋を書く(政策立案)に当たって、藤井[2000]の指摘を俟つまでもなく「市場が機能しえない価値が多数ある」⁷²⁾。では、経済理論の適用が不可能あるいは適切でない点について特殊理論を構築したかと問われれば、残念ながら今に至るまで現代経済学に依拠した交通研究者もそれを提示できないでいる。「鋭い理論の武器をもたぬものが現実問題と対処するに当たって無力無能をばくろするのは当然である」⁷³⁾。

67) 齊藤[1991]p.190。

68) 齊藤[1991]p.199。

69) 大石・増井・橘高・中島[1976]p.58(大石教授の発言:発言自体は「一般均衡論的な立場…でとらえる必要」としている)。

70) 東海林[1975]p.298。

71) 東海林[1975]p.286。

72) 藤井[2000]pp.7-8。

73) 富永祐治著作集刊行会編[1990]p.38(初出誌は富永[1947])。

IV 交通経済論の将来を考える

ここで改めて交通経済論とは何かを問うてみよう。それは「交通サービスと基礎施設の供給システムにおける効率性の追求と、交通サービスの必需性ゆえに、基礎施設やサービスの供給における「公正」あるいは「公平」の要請が、場合によっては効率の追求を制約するという課題と条件とを分析し、現実問題の解決に貢献しようとするもの」⁷⁴⁾であることに異論はないだろう。これは現代経済学における二大テーマ「資源配分の効率性」と「所得分配の公平性」と同じである。対象が交通現象に限定されているだけであるが、交通における問題は、両者は相互に関連しとくに運賃における公正問題に顕著という特徴を有することである。すなわち運賃改定を考えると、「状態」に関する静態的な公正の実現を制約条件とする限り資源配分の効率性の達成が不可能となるような場合がしばしば存在するが、ただこうした状況においても、「パレート改善」・「補償原理」・「ミニマックス原理」を借用することで「方向」に関する適切な動態的基準の導入が可能となり、なお活路を見いだすことに貢献しうるのである⁷⁵⁾。つまり、交通を通じて経済理論の実際的適用を具体的に知ることができることに、交通経済論の存在意義が認められる。逆に経済理論は、どこまで交通のリアリティに迫れるかが問われる。

現代経済学について西村[2019]は、「効用を目にみえる欲求・選考・選択で置き換え、最終的に貨幣計算可能な形に処理を施した。そのもとで現代経済学は成果をあげ、経済発展にも寄与してきた」⁷⁶⁾と指摘している。続いて同論文は塩野谷[2009]を批判している⁷⁷⁾が、ここで問題にしたいのは塩野谷の指摘する「集計主義」よりも「貨幣計算」の方である。というのも、貨幣換算（数量化）不可能あるいは困難なものを排除するという「価値判断」を伴っているからである。とりわけ交通には、環境に関わる騒音・振動さらには交通の質や人命といった貨幣換算（数量化）が困難あるいはそれに必ずしもなじまない概念が数多くある。また数量化は、西村[2016]で指摘された「便益が高く出るように将来交通量の予測や時間価値の原単位が高めに設定されていないか」⁷⁸⁾との問題も惹起させる。

つまり、数量化はその理論的精緻化が進めば進むほど操作可能（operational）となってしまう逆説を孕んでいるのである。確かに定性分析に比べて定量分析の方が数値的に可視化して曖昧性が低下し、かつ共通尺度で認識可能なため、政策決定という価値判断に際し有用な情報を提供し、それが近年のEBPM（Evidence-Based Policy Making）の隆盛につながっているの

74) 杉山(武彦)[1983a]p.47。

75) 杉山(武彦)[1984a]p.45。

76) 西村[2019]p.38。

77) 西村[2019]p.48, 注(27)。

78) 西村[2016]p.89。

であろう。この場合、前提条件が現実に満たされているか、そして得られた数値をどう読み解くか（政策的含意をいかに導出するか）が重要となる。何より数量化は経済学的合理性の一つにすぎず、別に政治（学）的合理性や司法（法学）的合理性があることを認識しておく必要がある。数値偏重の「マクナマラの誤謬」は忘れてはならない。

さらに費用便益分析については、その「評価」の機能だけでなく、プロジェクトの内容を関係者が相互理解するための共通の手がかり、あるいはそれに基づいてプロジェクトの内容をさらに改善してつためのたたき台を準備する「設計（デザイン）」の機能を発揮することが必要とされる⁷⁹⁾。これは正に交通プロジェクトを設計する交通工学との対話を促すものであり、交通経済論に学際的研究が求められる所以でもある。

理論家との間でもこうした議論のやりとりが日常的とまではいわないまでも頻繁に行われていたら、使用言語の相互理解を含めて交通の特殊性を理解してもらえたかもしれないし、逆に経済理論上の貢献も可能だったかもしれない。例えば、典型的なネットワーク産業であり、アウトプット（産出規模）を距離と旅客数（貨物の場合はトン数）との二元尺度で測定する交通業の場合、産出規模拡大には二つの方法が考えられる。そこで、ネットワーク規模不変で（各路線の）産出規模を増加させる場合を「密度の経済」とし、複数生産物（サービス）生産による「範囲の経済」と区別している⁸⁰⁾。

後者の「範囲の経済」は、需要の相互代替性がない交通業では、路線（乗り入れ都市）が異なれば別個の生産物（サービス）であることから、路線増（乗り入れ都市数増）といったネットワーク改変による産出規模増加による経済が「範囲の経済」であって（一般的に適用可能な狭義の規模の経済とでも呼ぶべき）「密度の経済」と区別している。一般産業では多角化の経済である「範囲の経済」は、ネットワーク産業の交通では路線規模（ネットワーク規模）の経済なのである。つまり交通における規模の経済は、「範囲の経済」と「密度の経済」に二分される。ここに、交通の特殊性（アウトプット尺度と複数生産物判定の特殊性）に起因した交通における規模の経済に関する特殊理論の誕生をみたといえる。

しかし国際線と国内線の兼営問題に関する研究では、「機材規模の経済性（密度の経済性の代理概念とみなすことも可能）」が確認された上で、（本来の）「範囲の経済性」を判定する乗り入れ地点は有意ではなかった⁸¹⁾としながら、範囲の経済性と規模の経済性（費用のアウトプット弾力性で判定）の双方があるとの結論⁸²⁾は、この三つの経済性の概念規定と関係性の解釈が曖昧で、規模の経済に関するせつかくの交通の特殊理論の意義を見出し難い。

また交通経済学では、理論適用の結果について現実的意味合いを具象的に説明することが求

79) 杉山(武彦)[1984b]p.38。

80) 竹内[2008]pp.72-78。

81) 水谷[2011]p.226及びp.228脚注(8)。

82) 水谷[2011]p.230。

められる。その意味で、「範囲の経済性」の判定基準とした「費用補完性」について「経営資源の内際での融通は、総費用の節約に寄与する可能性」⁸³⁾から生じるとの説には疑問が残る。実際に航空企業に照会したところ、機材も運航乗務員も国際線と国内線の共用は稀で⁸⁴⁾、チェックイン・カウンターも搭乗口も別な上、そこで働く地上職員も社内資格が別に必要なのが実情である。従って、経営資源の共用が範囲の経済性の源泉にはなりえない。

つまり、この計算結果は費用補完性によるのではなく、複数サービス生産による需要増（国際線と国内線との乗り継ぎによる需要相乗効果）である「ネットワーク効果」、あるいは（アライアンス相手を含む）国際競争から学びえた航空企業経営技量の向上により規模の経済性が達成されたと解釈した方が適切ではないか。このいわばネットワークの経済性が費用補完性により代理的に算出されたに過ぎず、範囲の経済性と呼ぶのは適切ではない。

端的には、範囲の経済は多角化の経済と読み替えて他産業でも通用する概念であり、航空の場合も同様に「ノンエア事業」の多角化はある。しかしそもそも路線（乗り入れ都市）が異なれば複数サービスと認識されるので、その特徴を捉えて他産業とは区別して範囲の経済を定義すべきところに交通経済学の存在意義が認められるのである。これは「対象が交通であるだけで、方法論は基本的には他と同じ」⁸⁵⁾とは断定できない事例であろう。つまり、「一見自明と思われているものの中にも、自明といえない事実があ（り）、事実認識が正しくなければ、演繹体系が時間の消費につながる恐れのあること」⁸⁶⁾が証明されたとみることができる。独立した交通経済論が存立する意義が、ここにも認められる。

また残念ながら、交通経済学者が経済理論を完全に使いこなせていないのではないかと批判も可能かもしれない⁸⁷⁾。先に指摘した「規模の経済」は確かに統計的費用関数の推定で実証されるが、本来規模の経済は生産関数で規定されたものであり、規模に関する収穫増増がある、費用方程式ないし拡張経路関数から導出される費用関数で結果的に長期の限界費用と平均費用の「双方」が逡減する。規模の経済の説明に費用逡減の概念は初学者にはわかりやすいが、規模の経済と平均費用の低下を同義とし、破滅的競争を招くとの説明⁸⁸⁾は、厳密性を欠く（規模の経済性が存在する時、平均費用は必ず逡減しているので劣加法性の十分条件とはなるが、費用関数の定義によっては逆は必ずしも真ではない⁸⁹⁾、平均費用が逡減しながら限界費用が逡増する領域は規模の経済とは認められないものの破滅的競争は生じうる）。

交通について正確な分析と真に適切な提言をするためには、経済理論の正確な理解と経済理

83) 水谷[2011]p.229。

84) 資格変更（内変・外変）は燃料・機用品の課税問題もあって実に時間と手間がかかる。

85) 金本・中条[2015]p.14（中条教授の発言）。

86) 杉山（雅洋）[1983]p.41。

87) この点について最も辛辣なのは大石[1982]であろう（p.15）。

88) 衛藤・大井・後藤編著[2023]pp.59-62（酒井裕規稿）。

89) 高橋（望）[1999]pp.17-19。

論を現実へ誤りなく応用する力が必要不可欠である⁹⁰⁾。残念ながら交通分野のこれまでの実証研究の中には、検定が厳密に行われたとはいえない事例が散見されたし、また経営実態の観察と理論や推定結果とのすりあわせを怠ったことが原因で推定結果から政策含意を読み取ることが疎かになっている例をみかけることが多い。また差別価格の成立根拠を独占力とした当方に対し費用構造の変化を主張され困惑したことがあった⁹¹⁾。

蝟壺に入ってしまった縮小のスパイラルに陥ったことは、日本海運経済学会の日本交通学会からの分離・独立に象徴的である。従来交通学会の全国大会に先立って半日海運セッションを設けて報告会をしていた。海運集約化論争を契機に独立したことで、仲間内だけの議論になって前提となる共通智に顧慮する必要はなくなり、前述のように制度化のための教科書の出版を長らくみなかったばかりか、会員数は漸減を続けているのが現状ではないか。就職後に海運の勉強の必要性に気付く卒業生がいるとの話を学部内で耳にしたことがあるが、現在海運プロパーの講義を行える学会員は実務家を除くと実際には数えるほどである。「特殊+関心」が認められるにも関わらず、教え手に不足するという皮肉な事態を招いている。なお鉄道工学も大学工学部の講座から消えて久しく、土木学会での報告者は実務家に限られると仄聞している。

結びに代えて

以上を総合すると、交通問題への経済理論の直截的適用に拘泥すると交通経済論の存立根拠の自己否定につながり、経済理論から逸脱する特殊要因に集中しすぎると排外主義に陥ってしまう、とまとめられるかもしれない。結局交通経済研究者は、そうした危機感をとりあえず表面的には共有しながらも、総合化に走って一般理論の適用が交通論にも有効として埋没させてしまうか(中条説)、それとも交通の本質を広く社会的機能の文脈で捉えて例えば交通社会学へと進化させるか(西村説)の分岐点に立たされているのではないか。社会学は経済学が躓いて誕生したものと解釈に従えば、交通経済学から交通社会学への進化には一定程度の説得力を見いだすことが可能かもしれない。

中条説と西村説の違いは、かつて実用性・有効性に乏しいが故に「おもちゃの水鉄砲」と揶揄された現代経済学を、どこまで信頼に足る学問とみるかの認識の違いとも考えられる。前者は無邪気なまでに楽観的(経済学理論自体を万能の真理として無条件に受け入れているかのよ

90) 岡野[1983]p.35。

91) 高橋(望)「航空業界の再編と競争政策の課題」日本海運経済学会第52回全国大会、2018年10月20日(於：大阪商業大学)。等級制運賃はビグーの第三級の差別だが、社会的に受容可能な指標として直接費を挙げたことを発端とする。なお第二級の差別(数量差別)について、他産業では取引費用、交通業では遠距離通減制なのでターミナル費用が援用され、交通の特殊性が認められる。しかし現代ではそれぞれポイント制・マイレージとなっており、別の費用指標が求められる。第一級の差別(完全差別)の例示はむずかしいが、航空のイールド・マネジメントが相当し、これも交通が格好の材料を提供する。

うにも見受けられる）であり、後者は悲観的というより現状には満足していない（有効性は認めつつも一定の疑義を留保している）というべきである。

筆者は現代経済学の方法論を無批判に受け入れる立場ではないが、この問題については別途現代経済学の科学性に関する議論が必要になるので、本論文ではこれ以上立ち入らない。ただ交通サービスの提供に公共部門が関与する場合多くは価値財の性格を有するとの認識を前提に、ここで敢えて一言付言しておきたい。というのも、価値の概念が公共政策の出発点であり、社会のすべての人々にとって望ましい状態をもたらすであろうと共通に信じられている行動、制度、目的、原則などを含む社会的な価値は、社会の中の様々な影響力に反応して変化するからである⁹²⁾。その中に定言命法を超えて経済学が従うべき社会倫理も含まれる⁹³⁾。

したがって、交通問題を論じるには、エビデンスの提供だけでは不十分なのである。社会的価値を不断に観察し吟味することでいかに政策に投影するか、またその有効性の確認に必要なデータを提供することが課題となる。というのも、規制緩和とEBPMにより政策決定が相対的に価値自由となり、価値を論じる段階が政策策定にシフトしているからである。そして社会で共有する価値が現代では多元的であるが故に、価値の探究は交通の枠内に留まらず、他分野の知見を援用することが求められているのである。

結局のところ、「交通経済論の名で交通経済問題全体の解決策を完全には提示できなくなっている。そのため、名称・内実共に進化して研究対象を総合的に分析・考察するとともに、経済理論研究者や経済政策論者に社会学者を交えて交通問題に関する論争が展開可能な学問体系が求められているのではないか」というのが筆者の一応の結論である。

ではいかなる科目名称が適当であろうか。そのヒントとなるキーワードの一つは、範囲の経済で言及した「ネットワーク」であろう。交通の特徴でもあり、ドイツ流の通信にも妥当し、新しい経済概念であることから発展性が期待できる。次いで規制が構造改革の進まない日本経済の病理の一つであるとすれば、「公共（政府と市場）」も検討に値する。

さて実は、科目消滅の危機は交通経済論だけでなく「保険論」も同様である。その衰退の原因は外野からの感想として、保険機能の内金融機能が重視される傾向を反映したものと考えられる。確かに保険会社は集めた保険料を資産運用する業務を行う金融仲介機関ではあるが、保険引き受け業務によるリスク分担機能が本来的であり、保険論成立の根拠と理解している。企業がベンチャー（冒険）として直面する種々のリスクに対し、損害を蒙って金銭的入用があってもそれが保険金で充足されるのであれば、リスク・テイク（スタートアップ）を促すという機能は保険業しか果たし得ないからである。そしてその分析は、最も実務の難しい（つまり最

92) 宮川[1995]pp.106-109。同様の問題意識から交通政策の政治経済学を提案したのは榊原教授であった（今野・榊原・増井・中村[1982b]p.22）。

93) 交通事故による逸失利益の算定について、体の不自由な方と健常者で差をつけることの是非を社会はどこまで受容するか、経済学者として常に認識を新たにする必要はある。また例えば、良心的徴兵拒否の機会費用を論じることを経済学者は赦されるのかも、我々は問われている。

も古いが故に詐欺を働く人類の悪智恵の集積であり、また共同の危険にさらされた状態から脱出するためにとられた緊急処置で生じた損害を共同で負担する共同海損という複雑な事例が認められる) 海上保険でこそ求められるのだが、いかんせん扱いの簡単な自動車保険よりも収益比率がはるかに低いことが災いしてか、教えられる専門家も限られているようである。そのためか保険論も、必ずしも付保対象だけに限定しないリスク・マネジメントに置き換わる傾向にあるようだ。いずれにせよ、商学部が第二経済学部に移らない試みが求められる。

交通経済論も保険論と同様の道を辿るか否かは、社会の関心と今後の交通研究の成果の評価にかかっているといえよう。

* 本論文は敬愛する西村 弘関西大学名誉教授との私的な議論に啓発されて、陽の目を見るに至った。その過程で目の当たりにした同教授の豊かな学識と教養、深い洞察力に圧倒される思いであった。同時に、当方の不躰な批判や疑問に対し常に寛容で真摯な態度で応じていただいたことを含めて、改めてここに記して深甚の謝意を表したい。受けた恵みに比して誠にささやかな成果でしかないのは、ひとえに筆者の浅学非才による。当然のことながら、依然として残る誤謬は総て筆者の責にある。

【参考文献】

- 地田知平[1978]『海運産業論』千倉書房。
- 中条 潮[2015]「交通経済学は生き残れるか」『交通学研究 第58号』日本交通学会。
- 衛藤卓也・大井尚司・後藤孝夫編著[2023]『交通政策入門 第3版』同文館出版。
- Ewald,C. [2005] “Predatory Pricing in the Airline Industry as a Challenge to Competition Law Enforcement: An Assessment of the Court Legal Practice in the US and Germany,” in Forsyth,P. *et al.* (eds.), *Competition versus Predation in Aviation Markets*, Ashgate.
- 藤井弥太郎[2000]「交通事業の特殊性」『三田商学研究』第43巻第3号。
- 井口雅一・中村英夫・増井健一[1983]「座談会 交通研究の歩みと展望」『MOBILITY』50号。
- 伊藤善一・岡野行秀・中村英夫・小谷善四郎[1984]「座談会 交通の経済分析と将来の方向」『ESP』通巻第148号。
- 金本良嗣・中条潮[2015]「交通経済学は消えるのか」『経済セミナー』No.681。
- 今野源八郎・榊原胖夫・増井健一・中村 貢[1982a]「座談会 交通の経済学：その発達と課題—上—」『高速道路と自動車』第25巻第7号。
- 同上[1982b]「座談会 交通の経済学：その発達と課題—下—」『高速道路と自動車』第25巻第8号。
- 今野源八郎・前田義信[1983]「対談 交通経済学の歩み」『道路交通経済』No.23。
- 交通学説史研究会編[1982]『交通学説史の研究』運輸経済研究センター。
- 同上[1985]『交通学説史の研究 (そのⅡ)』運輸経済研究センター。
- 同上[1988]『交通学説史の研究 (そのⅢ)』運輸経済研究センター。
- 宮川公男[1995]『政策科学入門』東洋経済新報社。
- 水谷 淳[2011]「航空輸送産業における費用構造分析—国内線・国際線兼営効果の検証—」『商経学叢』第57巻第3号。
- 中井久夫[2001]『治療文化論』岩波現代文庫。
- 西村 弘[2016]「交通経済学と交通論—交通学における学 (エピステーメ) と知慮 (フロネーシス)」『交通学研究 第59号』日本交通学会。
- 同上[2017]「交通を論じるとはどういうことか」[2017]『経済学論纂』第57巻第3・4合併号。
- 同上[2019]「交通学の来し方・行く末—科学と学問をめぐる交通学との一考察—」『社会安全学研究 第9巻』。

- 同上[2023]「自由と安全—トレードオフ論を超えて—」『社会安全学研究』第13巻。
- 野村宗訓・切通堅太郎[2010]『航空グローバル化と空港ビジネス—LCC時代の政策と戦略—』同文館出版。
- 大石泰彦[1982]「交通経済学に対する反省の弁」『高速道路と自動車』第25巻第5号。
- 同上[1983]「交通経済学へのアプローチ」『道路交通経済』No.23。
- 大石泰彦・増井健一・橘高弘昌・中島勇次[1976]「座談会 これからの交通研究に何を期待するか」『運輸と経済』第36巻第5号。
- 岡田 清[1984]「交通経済学の課題と問題意識」『ESP』通巻第148号。
- 岡野行秀・山田浩之[1974]『交通経済学講義』青林書院新社。
- 岡野行秀[1982]「民業と官業」『高速道路と自動車』第25巻第6号。
- 同上[1983]「交通経済学の課題と展望」『道路交通経済』No.23。
- 岡野行秀・南部鶴彦[1987]『交通と通信』放送大学教育振興会。
- 奥野正寛・篠原総一・金本良嗣[1989]『交通政策の経済学』日本経済新聞社。
- 大河内一男[1971]「今野さんを語る—あとがきに代えて—」大塚久雄・小宮隆太郎・岡野行秀編『地域経済と交通』東京大学出版会。
- 斉藤峻彦[1983]「交通経済学の歩みと展望」『MOBILITY』50号。
- 同上[1991]「書評 奥野正寛・篠原総一・金本良嗣編『交通政策の経済学』」『交通学研究／1990年研究年報』日本交通学会。
- 榊原胖夫[1979]「交通経済における可能性」『運輸と経済』第39巻第5号。
- 佐藤光夫[1983]「季刊MOBILITY発刊50号を祝す」『MOBILITY』50号。
- 佐波宣平[1948]『改版交通概論』有斐閣。
- 佐和隆光[1984]『虚構と現実—社会科学の「有効性」とは何か』新曜社。
- 塩野谷祐一[2009]『正・徳・全—経済を「投企」する—』ミネルヴァ書房。
- 東海林 滋[1975]『海運論』成山堂書店。
- 杉山雅洋[1983]「交通経済学をどう生かすか」『道路交通経済』No.23。
- 杉山武彦[1981]「交通における規模の経済性」『一橋論叢』第87巻第1号。
- 同上[1983a]「交通経済学抄（Ⅰ）」『道路交通経済』No.23。
- 同上[1983b]「交通経済学抄（Ⅱ）」『道路交通経済』No.24。
- 同上[1984a]「交通経済学抄（Ⅲ）」『道路交通経済』No.26。
- 同上[1984b]「交通経済学抄（Ⅳ）」『道路交通経済』No.27。
- 高橋 望[1999]『米国航空規制緩和をめぐる諸議論の展開』白桃書房。
- 同上[2023近刊]「未完の規制緩和」『KANSAI空港レビュー』No.536, 関西空港調査会。
- 高橋愛典[2021]「交通研究と商学・経営学・経済学：相互連関を読み解く試み」『同志社商学』第73巻2号。
- 竹内健蔵[2008]『交通経済学入門』有斐閣。
- 同上[2014]「『人の命』や『時間』の値段[交通経済学]」日本経済新聞社編『身近な疑問が解ける経済学』日本経済新聞出版社。
- 富永祐治[1943]『交通学の生成—交通学説史研究—』日本評論社。
- 同上[1947]「交通学の回顧と展望—理論の貧困—」『運輸調査月報』第1巻第1号。
- 同上[1948]「交通労働の生産性」『経済学雑誌』第19巻第1号。
- 同上[1955]「一橋学問の伝統と反省—交通論」『一橋論叢』第34巻第4号。
- 富永祐治著作集刊行会[1990]『富永祐治著作集 第三集』やしま書房。
- 上村敏之・平井小百合[2010]『空港の大問題がよくわかる』光文社新書。
- 吉田 茂・高橋 望[1995]『国際交通論』世界思想社。

