

補節 公共政策の視点

1. はじめに～交通サービスの「持てるもの」と「持たざるもの」

経済的視点で論じてきた市場原理の考え方が適用可能なのは、その市場に参加する消費者、すなわち実際に交通を利用する人々の購買力に差がなく、また元々自分たちが初期段階で持っている交通サービスの量が同じであることが条件である。すなわち皆が平等な状態になっていることが必要条件なのである。交通サービスに関していえば、例えばいわゆるニュータウンといった地域では収入と購買力は一般にだいたい等しく、自動車保有という初期段階での交通サービスの保有量も、鉄道やバスなどの公共交通サービスが十分に供給されているために格差を生み出すには至っていない¹。ところが地方山間部では格差の増大がおきている。それは交通サービスの初期保有量に関しての「持てるもの」と「持たざるもの」すなわち自動車を持っている人々とそうでない人々の格差である。それは経済学的には交通サービスの初期保有量の格差として論ずることができる。

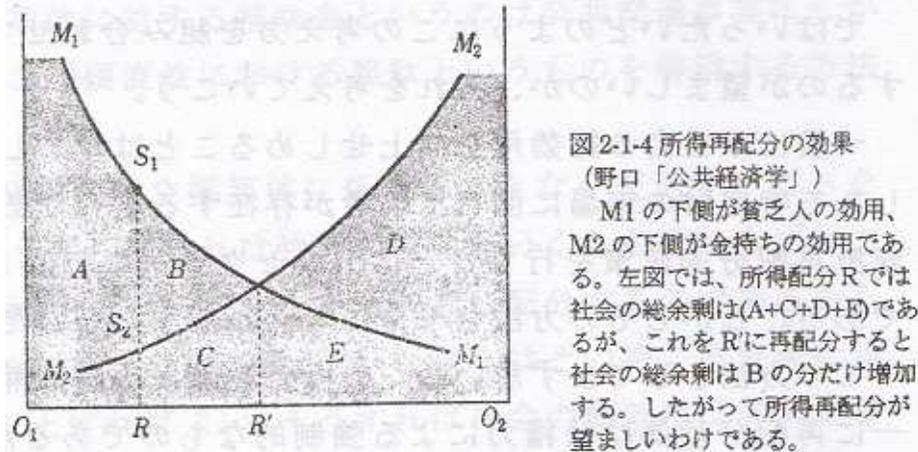
この格差をどのように埋めるのが望ましいのか、それを通して現実問題としての地方における公共交通の望ましい供給形態を論じていこう。

2. 「格差」の解消 2つの考え方

初期保有量の格差是正問題については様々な考え方があった。一般に公共部門の力量を信じる人々は「富の再配分」によってこれを是正することが社会にとって望ましいと考えてきた。それはこのように論じられる。一般にお金というもののそのものの効用も、一般のもの（例えばリンゴ）のように限界効用が逡減するといわれる。（すなわちリンゴは1個あればおいしいと思うかもしれないが、沢山食べると飽きてくることのように、お金も貧乏なときはありがたく思うが、裕福になればあまり有り難くなくなるということである）ならば裕福な人のお金を少しもぎ取って貧しい人に振り分けたほうが社会全体の効用が向上することがある。特に当該の財が必需財の性格を帯びている場合にはその効果は高いといわれている。それを交通サービスに適用すれば、都市部の人々が少し不利益をこうむったとしても、そこから資源を地方に配

¹ 近年自動車による客を対象にしたいいわゆる郊外商業施設が大都市にも進出し、自動車の非保有者がその施設を利用できないという格差が生じているが、それによって鉄道駅前の商業施設が崩壊することは少なく、無視できる程度のものであると思われる。

分したほうが、かなり広い範囲での社会の全体の効用が最大化される可能性が高いというのである。



一方で、公共セクターの能力を高く見ない人々はこれに対し、あくまで市場機構に任せておけば最適な資源配分が社会全体に対して行われると考えている。そして様々な外部経済などに関しても、民間セクター同士の勝手な交渉に任せておけば解決されると考えている。交通サービスに関していえば、民間部門の参入・退出・料金設定に任せておけば、勝手に外部効果を内部化したりして、最適な交通網を作り上げるというのである。しかしこれは特別な条件のもとでの命題であり、一般になりつつ可能性は低い。だがこの考えを修正したものは現実政策で十分使用可能であると思う。

3. 望ましい実際の政策へ

ではいったいどのようにこの考え方を組み合わせて交通サービスを提供するのが望ましいのか、それを考えていこう。

一般には社会の総効用が向上することは望ましいことであるから、もしある特定財の市場に関して弱者が存在する場合であれば、その財について資源再配分的政策を行うことは公共セクターの行動としては望ましいものである。しかしその方法を十分に考えなければならないだろう。

この方法としてまず思いつくのは、企業による内部補助である。ただまず再配分行為は公権力による強制的なものであるからでこそ理解が得られるのであって、民間部門に任せるとなればその企業のイメージダウンにつながるなど様々な「無駄」がうまれるはずであり、必ずしも社会全体の効用が向上するとは限らないどころか、低下する可能性も否定できない。さらにモード

の違いを超えた再配分が不可能であるという問題がある。現実には公共交通を使わざるを得ない人々の中には、自動車を使えないという弱者が含まれているのであるが、その公共交通の利用者の中だけで資源再配分を行えば自動車を使っている交通サービスの消費者は再配分に必要な資源を負担しなくても構わないことになる。交通サービス市場を包括的な超モード的市場する見方からは、きわめて不公平な配分システムとなるのである。

このような場合、公共セクターによる税収を財源とした資源配分がきわめて効率的である。交通サービスの資源配分は強者的供給者から弱者にたいして交通サービスを供給するものへ配分すればよいのであるから、自動車を利用する一般市民・法人から自動車利用に対する税をかけて、それを公共交通の補助の財源に用いればよいのである。そのような税の硬直性はないにしても、このような外部補助方式はその効率ゆえに地方で多く行われている。しかし外部補助にも先にあげたとおりの欠点があり、必ずしも効率的であるとはいえないのである。民間企業体としても公共交通事業の赤字を補填してもらってもなお、その資源を他の事業に投下して収益を上げることができるならば、交通事業から撤退してその事業に転向したいものである。それを無理につなぎとめておくのであるから、交通サービス市場の供給強者 = 消費強者（自動車保有者）と消費弱者間で行われるべき再配分に、本来再配分機構に組み込まれる必要のない供給者としての弱者を組み込むという問題が発生している。外部補助も内部補助ほどではないが無駄は大きい。

所得再配分が資源を「持てる者」から「持たざる者」へと資源のまま移転することが可能なのは、その資源が多目的に利用可能な資源であるからであった。しかし公共交通事業体に対する補助金というのは公共交通事業にしか使えない補助金である。この硬直性における無駄というものを解消する方法は何であろうか。

それは公共セクターが自ら独立採算体に任せることなく交通サービスを供給することである。そうすればこれは強者の資源をいくらか取り上げてこれを元に交通サービス財をつくり、これを交通弱者に配分するのであるから弱者的供給者を無理につなぎとめる必要がない。彼らはその持てる資源を他の事業に投下して収益を上げればよい。そうすれば社会の総効用は向上するはずである。

もちろんこの方法には問題がないわけではない。第一に外部補助と同じ問題 サービスの質を向上しようとするインセンティブが失われる可能性がある。これだけは市場機構にしか望めない効果である。しかしこの問題はシ

ビルミニマムとして供給する以上、消費者も呑まねばならないものではないだろうか。攻めの供給ではないのであるから。

最大の問題は、この方法を取り入れた経済空間の周辺で、民間部門が退出しても同じように公共セクターが代替サービスを供給してくれるという「保証」の見込みが広がり、その結果周りで営業している民間部門の交通事業者が退出しやすくなる可能性がある点である。民間部門による不採算交通サービスの供給誘因が低下する可能性があり、大規模な範囲での公共交通ネットワークの機能低下が社会的効用全体を低下させる可能性があるのである。

しかしこの方法は比較的採用されている例であり、もちろん過疎化を促進してしまったなどの外部不経済をもたらしたなどの問題を抱えているものの、成功した、あるいは資源配分効率が改善された、収支が改善されたなどの良い結果を生み出している場合もある。これからの地方交通対策の方策の一つとして市場機構の導入とともに十分に考えられていくべき方法であろうかと思う。