

<書 評>

塩見英治 編著 『交通産業論』

(白桃書房 1990年9月刊)

村 尾 質

目 次

はじめに

第I編 本書の内容の概要

第I部 交通産業をめぐる理論と政策

1. 第1章 規制・規制緩和と交通産業
2. 第2章 交通の産業構造と市場構造
3. 第3章 運賃の理論と制度
4. 第4章 情報化社会と交通ネットワーク
5. 第5章 交通経営の転換と経営多角化

第II部 交通産業の動向と課題

「章」については目次省略(交通各部門別の分析)

第II編 本書への批評と疑問点

1. 「第1章 規制・規制緩和と交通産業」について
 - (1) 規制理論の諸類型
 - (2) 競争可能市場の理論
2. 第3章 「運賃の理論と制度」について
 - (1) 限界費用価格形成原理
 - (2) ビークロード料金

はじめに

本書は交通経済論の立場から、交通産業の現状と最近における変化、およびその背景と課題、展望等を考察しようとする共同著作である。筆者たちはいま働き盛りの、小生のような老輩から見れば若手ともいえる研究者達であり、共同執筆者11名のうち7名までは、大学以外の研究機関または企業、団体等に勤務される方たちである。

私は交通経済論を専攻する者であるが、これまでに「交通論とはどんなことを研究する学問ですか?」と聴かれることが少なくなかった。それに対して私は「交通経済論は、基本的には工業経済論や農業経済論と同様の学問です」と答えることにしている。

とは言っても、交通は確かに工業や農業とは「異なる性格」をもっていて、それが交通経済論の特殊性を形成している、とも言える。その「異なる性格」とは次の2点であると考える。

① 交通の生産物は工業や農業のような有形財ではなく無形財(「即時財」とも言う)であること。このため生産と消費が同時に行われなければならないし、生産物を貯蔵することもできない。これらの性格が、交通の経済的特殊性を生み出す。但しこれらの性格は、交通以外のサービス産業にも共通の特殊性にはかならない。

② 交通部門は歴史的に見ても世界的に見ても、国の公共的規制を受けることが多い部門である。それは近代的交通機関が、鉄道という地域独占性をもつ産業によって発足したこととも関係している。だがそれのみではなく、交通の「外部経済性」の大きさによる、国民(地域)経済的重要性ということも関係しているものと思われる。これらの理由によって交通経済論では、一般の経済学における「価格論」が「運賃論」として1つの研究領域を形成し、市場で自由に決まるのではなく、公共的(人為的)介入の可能性を前提にした、positiveではなくnormative(規範的)な理論として考えられることになってきた。この点も交通経済論の大きな特殊性である。このように公共的規制を大幅に受けるサービス産業は、ほかには余り見出され得ないと思われる。本書のなかでも、運賃論に関する所論は重要な地位を占めている(特に第1章、第3章)。

私としては本書を読まれる交通の専門外の方たちが、本書を通じて現代の交通および交通産業がもつ、他部門とは「異なる性格」を理解されるこ

とを期待すると共に、それと併行して、交通経済論とは何を考えるのか、という点をも併せ理解して頂きたいと思う。但し本書は書名が示す通りあくまで「交通産業論」なのであって、全般的な「交通経済論」よりは守備範囲は（交通部門としてもまた思考領域としても）狭い。しかしながらそれが、交通経済論の1つの最も重要な部分を占めていることは事実である。

この書評では、全体を第Ⅰ編（本書の中に「部」の区分があるので、混同を避けるため「編」とした）と第Ⅱ編に分け、第Ⅰ編では本書の内容を概説し、第Ⅱ編では内容に対する批評を行った。但し批評を第Ⅱ編にまとめたのは、その批評が量的にも、またある意味で内容的にも、特に重要であると考えた第1章および第3章のみであり、それ以外の章についての批評は、第Ⅰ編の文中で適宜述べることにしてある。

第Ⅰ編 本書の内容の概要

本書は第Ⅰ部と第Ⅱ部の2つの部分によって構成されている。第Ⅰ部は本書全体の問題意識、すなわち最近における交通産業とその環境変化の關係に関する、理論を含む考察であり、全体の総論に当たると言えよう。第Ⅱ部は交通産業各部門に関する、主として実証的分析である。

以下本書の内容を概説するが、それを第Ⅰ部を主とし、第Ⅱ部についてはきわめて簡略化せざるを得なかったのは、それが重要でないからではなく、専ら紙数の制約によるものである。

第Ⅰ部 交通産業をめぐる理論と政策

1. 第1章 規制・規制緩和と交通産業

この章ではまず「規制緩和の潮流」（Ⅰ節）において、近年世界的にケインズ政策への疑問が提起されるようになり、国の財政負担の軽減と「小さな政府」の実現に向けての政策転換が、1970年代半ばに米国で本格的に着手されて以来、それが

「80年代には主要な先進資本主義国に波及し、いわば世界的潮流となった」こと、そして「規制緩和が最も大規模にかつ広範に行われたのは、交通・電気通信事業などのいわば公益事業の分野においてであった」と述べる。

次いで「米国と英国における規制政策の展開」の経緯（Ⅱ節）について簡単に触れたあと、「規制緩和の要因」（Ⅲ節）についての解説に移る。すなわち前述の政策転換の潮流が世界的となってきた主要因について、次のように述べる。その主要因の第1は、「規制のコストが膨張してきた」こと、そして「規制コストの増加→生産性の低下→運賃の上昇とサービス水準の低下→規制コストの増加といった悪循環」のなかで「利用者の利便性が損なわれ、規制に対する批判が高まった」こと、さらに規制制度が「硬直的」で、「様々な市場条件の変化に適切に対応できない」ことも、「この矛盾を深めた」のである、としている。

第2は、「新保守主義の台頭とその思潮にそった経済社会政策の取組み」である。新保守主義の思潮は「小さな政府」に象徴される、とする。

第3は、第1の要因と関連して「政府の失敗と稱されるもの」である。「既存事業者と規制当局の馴れあいや癒着」により「被規制事業の全体的に劣悪なパフォーマンス（成果）が批判の対象」となった（ここでは「政府の失敗」が広義に捉えられている——注 村尾）と述べている。

第4は、技術革新の重要性の高まりと需要の多様化が交通市場の変化に大きな影響を与え、「従来の規制の体系が陳腐化」してきたことである。すなわち従来の「規模の経済性」重視に対して、ME化、情報化のなかで、多品種少量生産が基調となり、「規模の経済」より「範囲の経済」が重視されるように変化し、「これに伴う新たな競争体制は、規制の改革を促すことになった」というのである。

以上の論述のあと、わが国における規制緩和政策の展開過程が、1980年代初頭まで遡って具体的に述べられている（Ⅳ節）。

次いでこの章の中心的論題である「規制の理論と実際」（Ⅴ節）に入る。ここではまず「1. 規制理論のパターンと類型」において、現在の経済

学における規制理論の系譜の主要なものについて次の4つに類型化する。第1に自然独占の要因を中心に展開された「市場の失敗」をめぐる理論であり、第2はスティグラーなどによって展開された「捕獲理論」ないし「政治の失敗」をめぐる理論である。そして第3にはボーモル等が中心となって展開されている「競争可能市場理論」(contestable market theory)であり、第4は規制者の行動や規制利権グループをめぐる理論である。これらのうち第1の「市場の失敗」をめぐる理論は、経済学におけるいわば伝統的な理論にあたり、主として1960年代末までは大きな影響力をもっていた。だが70年代以降は「政治の失敗」や規制による著しい弊害が指摘されるようになって、次第にその影響力を低下させた。そして70年代後半以降は第3に挙げた「競争可能市場理論」が積極的に展開され、規制緩和の理論的支柱となってきている。現在では、それにもとづく規制緩和の効果やそのもとでの企業行動などについての、実証的研究と理論的再検討が行われつつある状況である、と述べている。

次の項2. は、自然独占によって参入規制が必要とされる理由とそれへの対応策という伝統的理論の解説であり、特に問題はない。

さらに次の「3. 産業利益説」では、前記「1. 規制理論のパターンと類型」の第2の系譜であるスティグラーの新しい理論と、旧来からの「産業利益説」である前記第4の系譜としてのコルコなどの説を、相互に比較しつつ説明されていて興味を惹く。しかし現代において最も強い関心をもたられるのは、やはりこれに続く「競争可能市場(コンテストابل・マーケット)理論」であろう。

「4. 競争可能市場の理論とその限界」では、市場の独占や競争を問題にするだけでなく、市場外の潜在的競争者の存在を重視する。すなわち仮に超過利潤をもたらす寡占形態が成立しても、参入障壁がなく(退去コストも小さく……注 村尾)、潜在的な競争者が、一時的な利潤を獲得して直ぐ市場外に退去するといった、ヒット・エンド・ラン的な参入・退出をするなら、「価格はかなり競争的な価格に均衡し、寡占形態による弊害は発生し

ない」。したがって仮に自然独占性が存在しても、国による規制政策は不要だ、と考えるのである。

ここでこの理論の核心をなす概念が3つ挙げられている。その第1は「劣加法性」の概念、第2はサンク・コスト(sunk cost)の概念、第3は「維持可能価格」の概念である。しかしここでの叙述は余りにも簡略化されていて理解が難しく、ここでこれを解説することは避ける。そしてこの部分に関する筆者の疑問点を4つ、第II編1.(2)において述べることにする。

この項の後半は「(2)問題点と課題」である。ここではまず「競争可能市場」成立のための5つの一般的な条件(①提供されるサービスが同質的、②技術的情報が完全で全企業の費用条件が同一、③競争は価格競争のみ。生産・設備量での競争はない、④参入と退出が自由でコストレス、⑤既存企業の対抗的価格変更に一定の時間を要する)が示される。

そのあとコンテストابل・マーケットの適例として、近年におけるアメリカ航空産業への規制緩和政策の簡単な説明がある。そしてそこでは、最近航空業界に導入され始めたCRS(コンピュータ予約システム)の普及によって、それが大きなサンク・コストとなり、市場への参入・退出障壁として作用し始めていることが指摘されている。これは一般的な理論的指摘ではなく、アメリカでの現状の指摘であるが、この筆者は、この理論が「現実的競争より潜在的競争」を、「市場集中の増加によってもたらされる結果より、市場のコンテストアビリティの増大に一層の重点を置いた」ことによって「政策上、示唆するところが大きかった」と評価する。だが一方で、アメリカ航空業界での現実などを考慮しての発言と思われるが、「経済厚生確保や、安全性の低下など……は等閑視されて」と批判したうえ、この理論を「現実適用する場合の有効性と可能性、それに制約条件などを吟味していくことが望まれる」と慎重論をもって結んでいるのである。

2. 第2章 交通の産業構造と市場構造

この章では簡単なイントロダクション(I節)のあと、まず交通の「産業構造」について述べら

れている（II節）。すなわちまず日本の旅客輸送と貨物輸送の輸送量と輸送機関別分担率の、1970年以降の推移と現状を説明する。そのうえで、交通の産業構造の特徴として、「(1)少数の大規模企業」と「(2)多数の中小零細企業」の併存という特徴をあげ、さらに自己生産であって特異な利用特性をもつ「(3)異質競争者の自家用自動車」の存在を指摘している。このうち(1)と(2)の特性は主として業種に依存している。すなわち(2)について言うなら、自動車輸送部門（トラックとハイヤー・タクシー）と内航海運部門において、中小・零細企業が圧倒的に多い（バス部門も中小企業がかなり多い）のである。

ここでの叙述そのものは妥当であって特に問題はない。しかしここでの「産業構造」の概念には問題があると思われる。というのは、「産業構造」とは一般的には異種産業部門の組合せに関する、主として生産力的側面から捉えた概念なのであって、ここで述べられている「少数の大規模企業」と「多数の中小零細企業」といった特性は、むしろ「産業組織論」に関する特性と考えられるからである。

この章の交通の「市場構造」の節（III）の「1. 交通における市場構造」の項では、産業組織論的方法に依拠しながら（と思われる叙述がある——本書 p. 33）、市場構造と市場行動の項（1. と 2.）に分けて、それぞれ旅客輸送と貨物輸送ごとに、長距離（または都市間）輸送市場と近距離（または都市内）輸送市場とに分類しつつ分析を行なっている。

旅客輸送の冒頭の総論的部分では、鉄道が中心となって寡占的核を形成しつつも、航空と自家用自動車は鉄道のシェアを脅かし、ペインのいう「競争の周辺部分をともなった寡占的核をもつ売り手集中」に似たものとなっているとしている。しかしそのあとの都市間および都市内旅客輸送の分析では、輸送機関別シェアの分析が中心となっている。

貨物輸送の冒頭の総論的部分では、最近の鉄道貨物の急激な後退によって、鉄道はもはや「どうい“寡占的核”と呼べる状態ではなくなった」

とする。しかしそのあとの長距離および近距離輸送の分析では、トラックについては営業用トラックと自家用トラックの競争の問題が、そして内航海運については主として輸送品目の内容が述べられているにすぎない。

ここでも叙述の内容そのものには特に問題はないが、執筆者の「市場構造」概念の捉え方に問題があると思われる。それというのは、およそある産業の市場構造を産業組織論的視角から考察するなら、少なくとも売手集中度のほか、参入条件、製品差別等の要因をも問題にしなければならないと思われるのだが、ここではそれらに関する叙述が全くないのである。

同じ節（III）の「2. 交通の市場行動」（「市場行動」を「市場構造」の節に含めたことも若干問題だといえるが）の項では、まず旅客輸送について、運賃は運輸省の認可制度にもとづいて決定され、おおむね認可どおりに実施されているので——一部に割引運賃はあるものの——価格競争は支配的でなく、非価格競争が盛んであることが述べられている。

次いで貨物輸送についても認可運賃制度があるが、実際には旅客の場合と異なり、値下げ競争が激しく、また非価格競争も盛なこと、それは荷主企業における物流合理化、具体的にはその在庫縮少努力と結びついていることが述べられている。

3. 第3章 運賃の理論と制度

まず「運賃規制と運賃決定原理」の節（I）において、多くの交通の運賃は電力・ガス・水道などの料金同様、公的な規制のもとにおかれているのだが、その理由は何か、について述べる。そこでは①交通サービスの必需性、②自然独占性、という通説が述べられているが、この通説が含む問題点に関する指摘（たとえば藤井弥太郎「輸送サービスの公共財的性格」、日本交通学会『交通学研究・1966年研究年報』を参照）はない。そして市場が競争的な一般の財・サービスの価格は市場で決定されるのに対して、市場が独占的で生産費用が逡減的かつ公共的介入が存在する交通産業（通常その代表例として鉄道が考えられている——注 村尾）

の運賃は、以下の3種類の決定原理が考えられる、とする。その3種類とは①利潤を極大化する限界費用＝限界収入となる運賃、②独占利潤（上記①）が発生しない平均費用に等しい運賃、③資源配分を最適化する限界費用に等しい運賃、の3つである。

だがそのあとの解説では、ほとんど上記③の限界費用運賃の解説が中心となっている。それはこの運賃が経済学的に最も望ましい運賃でありながら、学生諸君や一般読者にとって最も理解が難しいこと、かつ最近の大量交通機関の経営赤字化という世界的趨勢の中で、費用逡減産業（特に鉄道）における限界費用運賃による経営赤字の必然性を認め、公共補助の必要性を主張するこの理論が、現実に注目され、重要性を増してきていること、などの理由に基づくものと思われ、その意図は妥当と言ってよいであろう。

さて「限界費用価格形成原理と平均費用価格形成原理」の節（II）では、後者（平均費用価格）については「現実の交通産業では、多くの場合、平均費用価格形成原理が運賃規制の基準になっているといえる」と、節の末尾でわずかに数行での簡単な説明にとどめている。

この節のスペースの大部分は前者（限界費用価格形成原理）の説明に向けられている。すなわちまず理解の準備として「社会的余剰」概念について説明したあと、本論に入り、「限界費用曲線と需要曲線の交点で価格と生産量を決定すれば、いいかえれば、価格を限界費用に等しく設定すれば、資源配分が最適化される（「社会的余剰」が最大化されるので——注 村尾）ことになる」と、図3・2に依拠しながら説明している。

次いで「3. 限界費用価格形成原理と企業の採算性」の問題に入り、図3・3によって、費用逡増の場合には限界費用価格の形成によって、「資源配分の最適化」と企業利潤の極大化が同時に達成されることを説明する。さらに図3・4においては、費用逡減産業の場合には、資源配分を最適化する価格（限界費用価格）では、企業利潤は極大化しないだけでなく、そこに損失が必然的に発生することを述べている。

ここでの2つの説明は誤解を招きやすい構成と文章になっており、作図上の問題点もあると思われるが、これらについては第II編2（1）において詳論する。

そのあと「限界費用価格形成原理の問題点」の節（III）では、費用逡減的な交通産業では、この原理による価格形成を行なうと企業に損失が発生する（前述）ので、この交通サービスが社会的に必要ななら、外部から補助金を与えて企業を存続させなければならない。この補助金に関して次のような問題点があると指摘する。

その第1は、補助金の財源は資源配分に影響を与えない財源であること。具体的には、たとえば付加価値税や消費税のような間接税でなく、所得税（これには問題がある）、土地税、相続税などの直接税が挙げられる。

第2の問題点は、企業の赤字に対する損失補填が「所得再分配の効果」をもつことである。それは交通サービスの非利用者から利用者への所得の移転を意味する。その所得再分配が公正で社会的に望ましいか否かの判断は難しい。

第3の問題点は、補助金によって企業の収入が保証されると、「能率的経営への誘因がなくなる」ため、特に「独占的な交通企業では……費用最小化が行なわれない可能性」があり、資源配分の浪費が生じることである。

最後に、他の経済部門で限界費用価格形成が行なわれていない場合（効率的資源配分が阻害される）に関する「次善」の問題について述べられているが、ここでは省略する。

以上の分析を踏まえたうえで、この原理の「現実性」について論じている（第6項）。それによると、限界費用価格形成原理が経済厚生上最も望ましいことが明らかであるにもかかわらず、現実にはこの原理に従った運賃規制は現在行なわれていない（フランス国鉄の貨物輸送の一部で1969年当時行なわれている。またわが国での地下鉄建設投資の公共投資化、北九州モノレールでの費用回収方式等は、事実上この方式に近い——注 村尾）と述べている。しかしこの原理を部分的に導入した運賃形態がないわけではない。それは二部料金制とピー

クロード料金である。それらについては本書のこれに続く節（IVおよびV節）で解説されている。

二部料金制とは、運賃を従量料金と固定料金に分け、前者を限界費用価格として、消費量に直接関係するこの部分に関しては資源配分を最適化し、後者によって固定費（この部分は限界費用に含まれない）に基づく損失を補填する、という料金体系である（IV節）。だが交通産業では、現在この料金制を採用している電力、ガス、水道業等と異なり、浮動的利用者が存在するので、厳密な二部料金制の実行は「技術的・経済的に困難」である。しかしながら固定料金を自治体が負担（補助金として）するなら、その実現は不可能ではない、と述べている。

次の節（V）ではピークロード料金が論じられている。最近の世界的な交通混雑の中で、この理論の現実的重要性が増大している。ここでは「交通需要の波動性」について述べたあと、不利用の設備が存在するオフピーク時に比べ、すでに設備能力が限界まで使用されているピーク時に、新たに交通サービスの生産を追加するのに必要な費用は非常に大きくなるので、限界費用が高くなる。それゆえピーク時とオフピーク時とでは限界費用が異なる。したがって「設備の有効利用」を実現し、資源配分を最適化するために限界費用価格形成原理の考え方を適用するなら、時間帯や季節等によって限界費用に応じた別々の運賃（ピーク時には高く、オフピーク時には安く）を設定すべきだ、とするのがピークロード料金理論の考え方である。

この問題の叙述のなかにも1つの問題点があるので、これについても後述（第II編2(2)）する。なおここで、現行の通勤・通学定期がもつ理論的矛盾（ピーク時に割引運賃）について述べられているが、紹介は略する。

この章の最後の節で「運賃制度の問題点と見直し」（VI節）が論じられる。ここでは昨今の交通事業に対する規制の緩和・撤廃、運賃の自由化等の政策について、その論拠（要因）が論じられているが、これは既述の第I編第I部1.と重複しているので省略する。

この節でとりあげられているもう1つの問題は、自由化政策と関連する「3. 競争入札方式」の問題である。これは英国の地方バスにおいて1980年に実験的に行なわれ、その後定着しつつあるとみられる競争入札制度である。それは需要の絶対量が少なく、採算事業として成り立たないと考えられているローカル・バス（サッチャー政権以前には、政府による用途のかなり自由な補助金によって成立していた——注 村尾）に対して、一定の期限を限って、運行に必要な補助金の額を公開入札し、最低額を提示した企業が落札するシステムである。

以上の説明のあと、この制度の問題点について述べている（簡単に言うと、コストとサービスの最適の組合せが選択される誘因が存在しないこと——なおこの問題については本書第II部第4章（p. 219）でも具体的に述べられている）。しかしわが国の不採算ローカル・バス事業についても、もしも昨今の規制撤廃の動きのなかで、路線バス事業免許制が廃止されるなら、現在のような高収益路線による内部補助は不可能となるであろうから、「上述のような問題点はあるけれども、競争入札制度の導入は検討に値しよう」と結んでいる。

4. 第4章 情報化社会と交通ネットワーク

ここでは最近の世界的な情報化社会への動きと交通・運輸産業がいかなる関係をもっているか、が論ぜられる。

冒頭の節（I）において、まず世界の市場がコンピュータと情報通信ネットワークで結ばれ、グローバルな市場とヒューマン・ネットワークを形成しつつあるのを側面から支えるのが交通・運輸部門（通信を含む——注 村尾）であり、「情報化社会をより一層助長するものに世界的なディレギュレーションの潮流がある」と説く。わが国でも1985年4月の電気通信事業の自由化が実施され、新しく施行された事業法のもとで、国内、国際ともに複数の第1種事業者によってさまざまな通信サービスが提供され、また第2種事業者の分野でもVAN（付加価値通信網）事業への進出が積極的に行なわれている。とりわけ交通・運輸部

門ではVAN事業への進出が著しく、宅配便のシステムを利用した新たなサービスも誕生している、と述べている。

そのあとの4つの節では、「グローバル化における交通ネットワーク」(II)、「テレコム・モビリティの諸機能」(III)、「ハイ・モビリティ社会を支える交流ネットワーク」(IV)、「ネットワークの形態及びその効果」(V)、等の問題が統計表、図表などを用いながら具体的に解説されている。しかしながらいっそう読者の興味を惹くのは、これに続く3つの節(VI~VIII)ではないだろうか。

まず「物流システムと情報ネットワーク」の節(VI)では、宅配便の情報ネットワークの発展(VAN事業への進出を含む)について、ヤマト運輸や日本通運その他の大手運輸業者の事例が具体的に述べられている。

次の2つの節(VII, VIII)では、最近における航空市場の統合化への世界的な動きを「積極的に促しているのが航空会社のコンピュータ予約システム(Computer Reservation System: CRS)である」と述べたうえで、CRSを保有することによって航空企業の収益が増えるうえ、競争上優位に立つことができるので、有力各社がその導入を積極的に進めつつある近況が詳しく述べられている。ただここで残念なことは、CRSが今や大きな埋没費用(サンクコスト)となり、市場参入の障壁として作用している実情(第I編第I部1.の末尾参照)に触れられていないことである。

IX節は「交通・運輸部門における情報の国際化の課題」が論じられている。

5. 第5章 交通経営の転換と経営多角化

ここではまず「運輸産業における経営多角化の進展」の節(I)において、近年における運輸産業の市場環境の変化、とりわけその規制緩和、情報化、さらに国際化などが交通経営を根本的に変える要素を伴っている、とする。そして規制緩和政策に関しては、国鉄の分割・民営化、航空における競争促進政策の導入および日本航空の完全民営化、トラック事業等の政府規制見直し、長距離・高速バスの導入などがそれであるが、これら

の政策の導入によって交通機関の競争が増大し、交通市場が活性化している、と述べている。

次の「経営多角化の動向」を論ずる節(II)では、まず「交通企業における多角化の誘因」として①安全性の確保ないし不確実性の除去、②収益性の増大、③企業規模の拡大、④組織の活性化、といった4要因を挙げている。

次の節(III)では「国鉄改革とJRの経営多角化」について、分割民営化によって民営企業化したJRにおける、積極的な経営多角化と商品開発の展開、そしてそれらと結びついたコンピュータ・システム化の状況が、具体的に展開されている。

さらに「私鉄における経営多角化の発展」(IV節)に関しては、その展開の経緯と現状、部門別収益状況、そしてV節では「多角化による兼業部門と鉄道事業の原価」の関係、等が述べられている。

「グループ経営と多角化の効果」の節(VI)では、まず私鉄企業におけるグループ経営化による経営基盤の強化の現況を明らかにした後、その効果としてグループ化が、「範囲の経済性」(economies of scope)として立証されつつある、と述べている。

本章の末尾の節(VII)では「経営多角化の課題」が論じられる。そこではまず、カナダ国有鉄道(CN: Canadian National Railways System)が、政府全額出資の公共企業でありながら、1976年に事業部制を導入し、部門別収支を明確にすることによって、慢性的な赤字経営から脱却(1976年以降)して、多角化(それは同社の発足当初から存在)の優良企業として内外から高い評価を得ていることが紹介されている。

同じ節の「2. 今後の課題と展望」の項では、わが国運輸業における多角化成功の好例として、「宅急便」の急発展によって物流革命の旗手となったヤマト運輸(株)が、自社の有する経営資源を最大限活用するために、経営の多角化を積極的に推し進めつつある状況を述べる。そして交通企業における経営多角化は、自社の経営資源としてのネットワークをいかに活用するかというところ

ろから出発し、サービスの差別化戦略を展開し、最終的には多角化のプラス面を本業にフィードバックさせ、市場規模全体を拡大することが重要となる、と結んでいる。

第II部 交通産業の動向と課題

第II部は交通各部門別の叙述となる。しかしながら筆者に与えられたスペースはもはや尽きようとしている。このため残念ながら、第II部の内容の概要を詳細に紹介することは許されず、各章ごとの注目すべき叙述について一言ずつ触れることで責を塞がなければならないことになった。これは決して第II部の重要性を軽視したためではなく、もっぱら紙数の制約によるものであることを重ねてお断りしておく。

まず第1章「国鉄改革とJR」では、「国鉄再建策の問題点」(IV節4(3))として、分割各社とも、これまで批判の多かった「内部補助」に関して、「内部補助システムを外部補助システム(分割各社間の——注 村尾)としたに等しい」うえ、分割各社内部での内部補助関係を「ほとんど維持したまま」であること、また「分割」が地域分割を原則としながら「ひとつの市場を複数の企業に分断させて、混乱の原因となっている」ことを指摘している。そして章の末尾で「分割民営化は国鉄という組織についての変革であっても、鉄道そのものが変わったわけではない」とし、「鉄道の生き残り作戦はいま始まったばかりである」(VI節3.)と結んでいる。

第2章「私鉄の動向と課題」では、「今日、国鉄の経営破綻」や「公営交通の経営困難」のなかで、経営的に自立を維持している「私鉄経営が見直され」ている。このようななかで私鉄が、「その与えられた課題に適切に対応し、利用者のニーズに合った輸送、および周辺サービスを提供してゆく限り……都市のインフラストラクチャの1つとして、今後とも重要な課題を担ってゆくことが可能」であり、また第三セクター化した旧国鉄の地方交通線を含む多くのローカル鉄道が「地域の支援を受けつつ……今後とも維持されてゆく

可能性が大きいように思われる」(V節7.)としている。

第3章「公営交通の動向と課題」の章で特に興味を惹かれるのは、旧国鉄以来の地方交通線の第三セクター化に関する近況、とりわけ今や著名となった三陸鉄道についての叙述(III節3.)であろう。この章の結びとして筆者は「公営交通の使命は、衰退する市場の中で、交通弱者達に最後の交通手段を提供すること」にあり、「それゆえに、地方公共団体の経営にかかる事業となるのである」と結んでいる(IV節2.)。

第4章「乗合バス事業と交通政策」においては、その最後の節(VII)で、規制緩和に関連して、最近首都圏各方面で開設され利用者が増加しつつある深夜急行バスが、タクシー業者の反対によって路線新設が認められないところもあるとして、規制のマイナス面を衝いているのは適切であろう。なお筆者は、ここでイギリスの乗合バス事業における不採算路線に関する補助金の競争入札制度(本稿第I編第I部3の末尾参照)の欠点についてもやや具体的に触れている。

第5章「トラック輸送と交通政策」の章では、「自然独占性」のないトラック運送業に対する参入・価格規制の理論的矛盾を指摘し、さらにそこに存在する実質的な問題点についても述べている(I節2.)。そして規制緩和(1989年12月からの法改正に基づく規制緩和が、この業界ではすでに始まっている)のこの業界への影響について、運輸業者団体による問題提起の内容を紹介し、論評を加え、さらに筆者独自の見解も述べられている(IV節2.)。

第6章「物流システムの展開とトラック事業の戦略」では、最近における多頻度少量輸送時代における物流システムの変化として全体を捉える。そして現在および今後の方向としては、全国ネットワークを擁する大手物流(路線)業者は、全国に大規模ターミナルを配置し、全国翌日配達サービスを中心とした消費者需要および少量小口需要を対象としたシステムが展開されよう。エリア・ネットワーク業者の方向は、全国ネットワーク業者との提携、あるいは自らそれへの脱皮である。

貸切輸送である区域事業者の大手企業は、製造業・卸売業・量販店等の大企業の流通拠点サービス機能を充足し、流通センターでの在庫機能を荷主企業に代って分担していく。一方、区域トラックを含めた残りの大多数の中小トラック企業の今後の展開は、地域内積合せ輸送システムか、上記の少数特定荷主への流通センター機能（在庫管理機能）の提供、それが不可能なら全国ネットワーク業者への下請としての参加である、としている（III節3.）。

第7章「航空輸送と航空政策」の章において特に注目されるのは、米国において近年、航空業に対する規制の弊害が顕著となって批判が高まり、これと併行して学界ではコンテストابل・マーケット（競争可能市場理論——本稿第I編第I部1. および第II編1. (2)参照）の理論が抬頭してきたことが相まって、遂に「航空企業規制緩和法」の施行となったこと、それによる市場への影響、とりわけCRS（コンピュータ予約システム）の導入拡大によって、業界の寡占化と収益格差の増大といった、政策とは逆方向の現象が生じていること（VII節1.）の指摘などである。

第8章「外航海運業の展開と新局面」において、今後の方向を考えるうえで重要なことは、日本商船隊に外国人船員の配乗を認める問題、そして米国で新海運法が成立（1984年6月）し、海運同盟の自由化・弱体化政策を中心とする規制緩和が行なわれ、荷主からの低運賃要求圧力（IV節）のもと、海陸空を統合した複合輸送への模索の動きが強まってきていることであろう。そして今後この業界に求められるものは、各種交通機関の組合せによる「範囲の経済性」にもとづく「総合的な物流企業への展開」であろう（V節）と結んでいる。

第II編 本書への批評と疑問点

ここでの批評の対象は、「はじめに」の末尾でも述べたように、本書第I部のなかで量的にも、また何らかの意味で内容的にも、特に批評が重要

と思われる第1章と第3章に限定することとし、それ以外の章についての批評は、第I編の文中で適宜述べてある。

1. 「第1章 規制・規制緩和と交通産業」について

最近における交通の変化をもたらしつつある最大の要因は、今や世界的潮流となっている「規制緩和」政策であろう。このため「規制緩和」問題が、本書全体を貫くモチーフとなって繰り返し語られているのである。そしてこの章はそのモチーフ（主題）について、主として理論的考察を行っており、いわば本書全体の中核をなす章であるといえる。

（1）規制理論の諸類型

本章の内容についてはすでに第1編で紹介したが、ここで最も注目されるのは「規制の理論と実際」の節（V）であろう。その「1. 規制理論のパターンと類型」の項において、これまでの経済学における規制の根拠に関する理論を紹介しているのであるが、ここで採り挙げられている理論は本稿第I編第I部1. ですでに紹介した4つである。このうちそこで第2に挙げられているスティグラザー等によって展開された捕獲理論（これが「捕虜理論」とも述べられているが、いずれかに統一すべきであろう）と、第4に挙げられた規制者の行動や規制利権グループをめぐる理論の2つ（本書「3. 産業利益節」の項で叙述）は、類書では余りみられないところであろう。たとえばわが国における近代経済学の代表的と思われる交通経済論研究者によって、前東京大学教授岡野行秀氏の還暦記念として出版された『交通政策の経済学』（日本経済新聞社、1989年9月刊）においても、規制理論としてとり挙げられているのは「規模の経済性」にもとづく「自然独占」の場合と、「範囲の経済性」の2つ（同書では「情報の不完全性」も一応とり挙げているが、これは規制導入の理由になり得ない、としている）である。そこでは本書が触れている前述の第2、第4の根拠については触れられていないのである。

（2）競争可能市場の理論

この節（V）では「2. 自然独占をめぐる伝統

的規制理論」の説明と、前記「3. 産業利益節」の叙述のあと、「4. 競争可能市場（コンテストابل・マーケット）理論の論理とその限界」（この章では「競争可能市場」という表現と「競争可能市場」という表現が混用されているので、いずれかに統一すべきであろう）について述べられている。

この項の叙述に関して村尾が感じた疑問点は、まず第1に、「範囲の経済性」とここでコンテストابل・マーケット理論の核心となる概念とされている「劣加法性」との関係如何ということである。そこに書かれている文字式の意味を考えれば、それはすなわち「範囲の経済性」なのではないかと考えざるを得ない。にもかかわらずことさらに「劣加法性」といった難しい概念（それは数学的概念ではないかとみられる。東洋経済新報社刊『経済学大辞典』には掲載されていない）がなぜ導入されなければならなかったのか、疑問をもたざるを得ない。

第2の疑問は「範囲の経済性」がなぜ「競争可能市場」成立の根拠になるのかという点の説明が不十分ではないか、という点である。

第3の疑問は、「範囲の経済性」ないし「劣加法性」そのものに対する一般的な疑問である。「範囲の経済性」は「通常は規模の経済性と同時に存在する」（前出『交通政策の経済学』p. 91—1.7～8）とすれば、単一企業で「範囲の経済性」を目指して、多種類の製品を生産する場合、個々の製品は「規模の経済性」による「最小最適生産規模」に達していなくてもよいのか、という問題である。もしその生産規模が最小最適生産規模よりかなり小さいものであれば、コストはかなり高いものになって、そのようなコスト高の多種類の製品を1企業が生産した場合、果して「範囲の経済性」によってコスト高をカバーしきれるのか、という疑問が湧く。もしもすべての製品が最小最適生産規模以上であるというのであれば、この企業の全体としての生産規模はきわめて巨大なものにならざるを得ないだろう。またもしそうであるとするなら、そこで重要な役割を果たしているのは「規模の経済性」なのであって、「範囲の経済性」は副次的な役割を果たしているにすぎない、という

ことになるのではないであろうか。

第4の疑問は、この章の筆者は競争可能市場理論の核心をなす概念として、①劣加法性の概念、②サunk・コストの概念、③維持可能価格、の3つを並列的に挙げている。しかし競争可能市場成立の根拠が潜在的競争者によるヒット・エンド・ラン的な参入・退出にあるとするなら、上記3つの概念のうち最も重要なのは②サunk・コスト概念なのではないか、というのが村尾の疑問である。なぜかといえば、ヒット・エンド・ラン的な参入・退出者にとって最大の困難は退出コストが大きくなることなのであって、参入の困難は何らかの方法で解決可能かもしれないし、たとえコスト高であっても参入後の利益によってカバーできると期待するかもしれないからである。これに対して退出コストが大きければカバーする方法がないのである。したがって「サunk・コスト」概念は最も重要である。これに対して「劣加法性」はむしろ参入を容易にする特性であると（村尾には）考えられるので、競争可能市場の成立にとっての重要性は副次的なものではなかろうか。

またこの筆者が同じく核心的概念の1つとして挙げている「維持可能価格」は、競争可能市場の成立要因ではなく、むしろその結果（成果）であり、政策提起の要因であると考えられる。そうだとすればこれまたその重要性は副次的であるといつてよいであろう。

極言するなら、競争可能市場成立の説明は、サunk・コスト概念のみで充分ではないか、というのがこの項に関する村尾の疑問である。

ともあれこの項の叙述内容はきわめて難解である。「劣加法性」等への言及のない前出『交通政策の経済学』（おそらく読者として交通経済論研究者が期待されていると推測される）のほうはむしろ理解容易である。おそらく紙数の制約によって説明不十分になってしまったのではないかと推測される。改訂版刊行の際には、是非ともスペースを増やして私などにも理解容易にして頂きたいものである。

2. 「第3章 運賃の理論と制度」について

ここで対象とする本章のII, V節はそれぞれ優れた内容をもっているのであるが、そこに若干の問題点があると感じたので、ここで遠慮なく愚見を述べさせて頂くこととしたい。

(1) 限界費用価格形成原理

まずII節「2. 社会的余剰の概念」の項において、図3・2によって、需要曲線と供給曲線（限界費用曲線）の交点で価格と生産量を決定すれば、「社会的余剰」が最大化され、したがって資源配分が最適化されることが説明されている。ところでここで用いられた図3・2の限界費用曲線は右上り直線であるから、平均費用曲線もその2分の1の勾配をもった右上り直線になるはずである。したがってこの図は費用逡増の場合を描いたものであり（明記されてはいないが）、費用逡増産業における限界費用価格形成によって、社会的余剰が最大化されることを説明していることになる。しかし（鉄道に代表される）費用逡減の産業については、ここでは説明がなされていない。

次に同じII節の「3. 限界費用価格形成原理と企業の採算性」の項は、たいへん誤解され易い文章になっている。それというのはこの項の冒頭の部分で、「市場が完全競争で生産の費用が逡増的な産業において、限界費用価格形成を行なう場合が、図3・3で示されている」という文章に続いて、「個々の企業にとっては限界費用曲線が供給曲線である」から、需要曲線と限界費用曲線の交点で、価格と生産量を決定すれば、「社会的余剰が最大化され、資源配分が最大化される」と述べられているのを読めば、読者は、この図は費用逡増産業において限界費用価格形成を行なった場合、社会的余剰が最大化することの再度の説明であると考えよう。しかしながら図3・3では需要曲線が $DD'=MR=P$ として水平に描かれているから、これは完全競争における個別企業に関する図であって、市場全体を示す図ではないことは明らかである。そこでは需要曲線が水平であるから、消費者余剰を描くことができない。したがって社会的余剰を描くこともできない。社会的

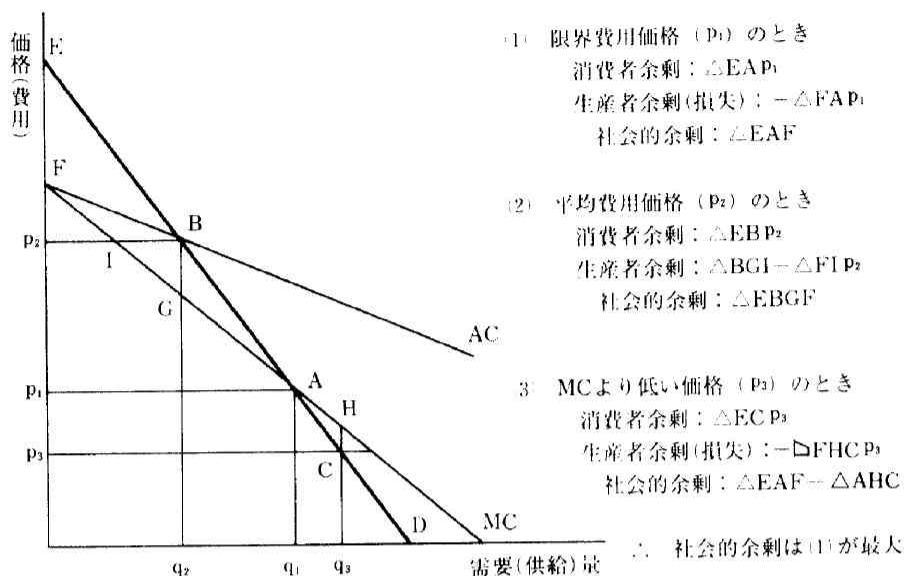
余剰を描く図は個別企業ではなく市場全体を示す図（したがって完全競争でも需要曲線は右下りの曲線となる）でなければならないことは、この章の筆者も充分承知されていることはいうまでもない。

したがって上述の「誤解」は正に誤解なのであって、この項の見出しが「限界費用価格形成原理と企業の採算性」となっていることから理解できるように、ここでは実は社会的余剰の最大化を証明するのではなく（それは費用逡増産業については図3・2によってすでに証明されている）、費用逡増産業では、限界費用価格形成原理によって、限界費用＝限界収入が同時に達成され、企業利潤が極大化することを証明しようとしたのである。

なおこの図が完全競争下の個別企業の状況を示しているなら、水平な需要曲線が平均費用最低点（限界費用曲線との交点）において平均費用と接するように描かれるべきであるにもかかわらずそうになっていないのは、もしそうなら、消費者余剰のみでなく生産者余剰も生まれ得ず、したがって前掲の図3・2による社会的余剰最大化と矛盾するからではないか、と思われる。しかし完全競争下において生産者余剰が発生することは（完全競争条件がないから発生したのである）、特殊な完全競争（生産者余剰が発生し、消費者余剰はゼロになっている）といわなければならないであろう。

次に費用逡減産業について述べられている図3・4についても、文章が前記の図3・3と同様の書きかたになっていて、ここでも費用逡減産業における限界費用価格形成によって、社会的余剰が最大化されることの説明があるのかと誤解してしまう。しかしながらここでも、筆者の意図はそこではなく、ここでは費用逡減産業においては、限界費用価格形成によっては企業利潤は極大化しないだけでなく、損失が発生することを述べようとしているのである（後者の点については後掲の（付図）によっても証明され得る。損失が発生することが分れば、その点が利潤極大化点でないことの証明は不要——したがって図3・4は不要になる——となろう）。結局、費用逡減産業における限界費用

付図 費用逦減の場合の価格形成と余剰



(注) D: 需要曲線, MC: 限界費用, AC: 平均費用

形成による社会的余剰最大化の図による証明は、この論文では行なわれていないことになる。これは交通産業にとってきわめて重要な問題であるから、たとえば(付図)のような簡単な図によって説明すべきであったと思われる。

これを要するにここで私が言いたかったことは、まず費用逦減産業における限界費用価格形成によって当該企業には損失が発生するが、社会的余剰は最大化することについての図による証明が必要であり、そのために(付図)のような図を載せてほしかったこと、そしてそれによって図3・4は不要となること。また図3・3と図3・4を用いた解説文に書かれているような(筆者が引用した)誤解を招き易い文章は削除したほうが良いこと、さらに図3・3による企業利潤極大化の証明は、特殊な完全競争の状況のもとでのそれ(前述)であって、その意義に疑問を感じざるを得ない、ということである。

(2) ピークロード料金

この章のもう1つの問題点は「V ピークロー

ド料金」の節にある。ここでは既述の「限界費用価格形成原理」(本書 p. 47, 48)をふまえて(と考えられる)、「設備の有効利用」のためには限界費用の高いピーク時の運賃は、限界費用の低いオフピーク時の運賃より高くすべきであることを文章によって理論的に説明する。そしてそれに続けて、「従って、図3・5に示されるように、ピーク時に運賃を高く(op_1)、オフピーク時には運賃を低く(up_0)設定することになる」と述べられている。だがそこに問題がある。というのは、前述の文章による理論的説明では、

ピーク時には設備拡大の必要がある(オフピーク時との文脈の関係上、当然そのように理解される)から限界費用が大きくなる、という説明は、明らかに長期の問題を論じているわけである。これに対して、図3・5の形状は短期の図であると思われる、そこに長期と短期の問題の混乱があるということである。それゆえ図は長期の図を用いるべきであったと思われるし、また短期でもピーク時には限界費用(混雑費用を含む)が上昇することの説明が必要(それをやっていたら図3・5が生きる)とも思われるのである。

第3章について特別にとり挙げ、いろいろな批判を述べさせて頂いた。この章は理論的に難しい諸問題を分り易く解説されており、全体としては優れた論文であると思われるのだが、ここで述べたような問題点は、紙数の制約と、とりわけ原稿締切日までの時間的制約等によって生じたものでないと思われる。再版刊行の際には、是非改善して頂きたいとお願いするものである。

(以上)