

Title	今野源八郎著 道路交通政策
Sub Title	
Author	増井, 健一
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1956
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.49, No.1 (1956. 1) ,p.52(52)- 54(54)
JaLC DOI	10.14991/001.19560101-0052
Abstract	
Notes	書評及び紹介
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19560101-0052

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

書評及び紹介

今野源八郎著

『道路交通政策』

最初に、この書における著者の立場がきわめて明らかに述べられている。その一節を紹介しよう。

「我國における道路交通政策は、明治以来の軌道重視主義の傳統的交通政策において忘れられ、交通學者によつてすら閑却され勝ちであつた。このような我國交通政策の跛行性・後進性は、我國の交通經濟にも跛行性・後進性の特質を興え、現實に、近代の鐵道に對して殆んど參觀交代時代のままの姿の道路が我國陸上交通の痛ともなり、戦後の慢性的交通難の大きな一因をなしている。」「日本の交通政策においてこそ、鐵道・海運と並んで道路・航空の均衡ある發達政策が採られるべきであり、道路交通を輕視する政策體系は學問的にも誤謬であり、現實的にも著しく時代錯誤的なものである。」

「本著は *automotive transport* に重點をおくので、我國の學問的慣行から『自動車交通政策』と呼ばれるべきであるともいえよう。しかし自動車交通の發達を道路問題と遊離的に取扱う從來の我國の通以前の「道路交通政策前史」期と區別するとともに、他方第二次大戦中および以後の「道路交通政策の發展」期と區別している。この章においては、米國の自動車および自動車道路發達の事情とそれを育成した政策とが主として論ぜられ、さらに英國およびドイツにおける事情もあわせて分析される。

第三章で、場面は一轉して『我國自動車交通政策の課題』の考察に移る。この章の前半では、一般的に、道路交通の自動車化（モトリジュール）の意義が分析されているが、後半に入ると「我國の自動車交通發達政策」が検討されている。ここでは、わが國の政府は從來、「自動車の普及政策の代りに、結果からみて『普及阻止』の効果を齎すが如き」諸政策を採つてきたことが指摘され、今後「自動車化政策」としてどのような政策が採られねばならないかが考察される。「日本型國民車の生産」もそのプログラムの一に加えられる。

續いて第四章においては、『我國道路政策の課題』が論ぜられる。ここにおいても、戦前のわが國の道路が「文明國中最劣等の状態にあつた」ことが指摘され、今日「革命的道路」が必要であると主張されている。つまり、最近のわが國における「交通供給不足」交通混雑の慢性化という病的現象を解決するには、「既存の交通路の容量擴大策と、新しい機能をもつ高速度道路の新設との二大政策」によらねばならない、と斷ぜられており、最後に高速度道路建設政策について簡潔に論ぜられている。

なお、附表として、自動車發達に關する數種の統計表、およびかなり詳細な參考資料一覽表が添えられている。

書評及び紹介

傾向に對して、それを『道路交通の近代化』として發展史的に認識し、このような視點から、道路交通政策 highway transport policy とそれに関連する問題を考えようとするのが著者の立場である。」

さて、この書の第一章は『道路交通政策前史』と題されている。「國家の政策としての交通政策の史的系譜は、近世國家のマーカンテリズムの政策に始まる」のであるから、まずマーカンテリズムの道路政策について述べられる。續いて、産業革命の一環として行われる「交通革命」の時期に、英國および米國でどのような「道路交通政策」が採られたかが明らかにされている。「交通革命」期における道路交通としては、テルフォード、マカダム等の着想による道路構築技術の革命的進歩と、ターンパイク制による道路の經營、馬車交通特に驛馬車交通の發達などが注目されるのであるが、著者は特に、米國における道路政策の意義を重視する。この場合、廣大な領土の開拓の必要、中でも西漸運動が米國の道路政策と密接に結びついていることが強調されており、さらに、道路敷設をめぐつての諸州と連邦政府との關係、ターンパイク會社という形で具體化された「交通路の商業的企業化」などについて述べられている。

次に、『道路交通政策史』と題する第二章は、自動車の發明とその實用化によつてもたらされた「道路交通革命」が、現在ようやく完成期を迎えようとしているという理解の上に立つて、自動車交通政策および自動車道路政策の史的發展を考察する。その際、著者は、自動車交通が勃興し、發達してから統制されるに至つた第二次大戦前までの時期を「道路交通政策の生成」期と考えて、一方自動車交

二

以上のように、この書は、前半の二章において主として先進國における道路交通政策發達の跡をふりかえり、その考察を背景として、後半の二章においてこれと對照的にわが國の道路交通政策を検討し、爲政者に反省を促そうと企てられている。全篇を通じて讀者は、道路交通史についての著者の深い造詣を、流れるようにうるわしい筆致を通じてうかがうことができ、また隨所に鋭い批判が展開されているので、この書は全體としてきわめて示唆に富みかつ味わい深いものとなつている。著者の論究は明せきで、われわれははなはだ多く教えられるところがある。

ただ、そこに、特にとり上げて批判する餘地がもしあるとするならば、その一つは、最近の交通政策論上論ぜられることの多い road and rail の問題が、充分に分析的にとりあつかわれていないような感を抱かせる點ではあるまいか。自動車の發達を抑制することによつて鐵道を保護しようとする政策が採られるべきではないことは論を待たないが、兩者を合理的な條件の下に競争させねばならないという考え方が最近強力となり、その條件について種々論ぜられている。この問題はやはり、書中において充分に論ぜられるべきではなかつたかと思われる。いま一つは、著者の「道路交通政策」がひとえに「道路交通發達政策」であるように感ぜられる點である。もちろん道路交通の發達がそのものとして望ましいものであることは事實であるし、また著者も、必ずしも道路交通の發達だけを究極の目標としているわけではなく、たとえば道路交通の發達が「經濟

成長の「一條件」であることや、それが「雇傭の増大への貢献」をすることを指摘されている。しかし、このような道路交通發達のもたらす經濟的效果の面はもろろん輕視を許されないけれども、それと同時に、現實の道路交通自體がやはり今日の經濟的關係に律せられていて、たとえばわが國は、先進諸國に比べて自動車の保有量が非常に少ないこと本書に指摘されている通りであるにもかかわらず、實際問題としては現在、特にタクシーおよびトラック業の競争過剰、あるいは一般に「旅客および貨物の不足と輸送力過剰」(この句は、石井常雄氏稿「ハイヤー・タクシー業における恐慌と危機」より引用)の現象さえあらわれていることを注目せねばならないであろう。道路交通政策を道路交通經濟の基礎の上に論ずるといふ點に、もう少し力が注がれるべきではなかつたであらうか。

ともあれ、ここに、今日までわが國において、とり上げて論ぜられることのきわめて少なかつた道路交通政策の問題研究のために、非常に貴重な一書が加えられたといふことができる。(一九五五年一〇月、東京大學出版會刊、A5、一七二頁、二八〇圖)

——一九五五、一一、六、記—— (増井 健一)

W. Hamburger, The Relation of Consumption to Wealth and Wage Rate. (Econometrica, Jan. 1955.)

消費性向の問題は古くケインズによつて提起されて以來、アメリカの景氣豫測問題を通じて多くの論争を生んだ。その主たるものとしては消費性向が本人の所得だけでなく社會の平均所得にも依存するとするデューセンベリーの相對所得の假説と、各人の流動資産保有量がその決定要因として大きく作用するとするクラインの資産假説とを擧げることができよう。ここに紹介するハンパーガーの論文もクラインの思想に近いものがある様に見える。彼は先ず一人當りの消費量Cが、その人の生存中に豫想される消費能力(資源)Rの函數であると考へる。この豫想される消費能力を計測可能な形に置き換へるためには、財産から生ずる一人當り消費能力の資本價值Wと、労働資源に基礎を置く一人當り消費力の資本價值Hとに分解して $C = C(W+H) \dots (1)$ なる函數關係を求めねばならない。しかしCとWとは直接の測定が可能であるが、Hはそうではない。そこでHを表わす一つの指標として平均賃金をとることが考えられる。この置換を行うためには人間の將來の消費能力に關する割引率に變化がないことを要するが人口の年齢構成に伴う雇用人員の割合の變化を反映できる。しかし企業生産活動による雇用の變化は反映し難い。

失業率が比較的安定しているときの平均賃金をLとすれば、 $H = kL \dots (2)$ なる關係が求められ、これより $C = C(W+kL) \dots (3)$ を導くことができる。Wの計測に當つては消費者の純價值によつて評價されるべきもので、歴史的評價や補填費にある評價等は正確でなく、その市場價格による評價を行うべきである。けれどもこのため完全な資料が得られないので便宜上既存の國富統計が使用さ

れる。國債をGで表わし、 $JE = W - G \dots (4)$ を以てEを定義する。Eは私有財産の指標となり、利子、配當、地代等の収入の和から構成されるが、法人の利潤を含まない。この場合賃金を得るために働くかそれとも閑暇を樂しむかのため完全に選擇が行われたとすれば、賃金を以て將來の消費能力を表わすことは適當でなくなる。そこで正常時においては年々の閑暇の比率一定と云う假定を設けてこの問題點を回避する。尙ここで云う賃金とは社會保障費等の支拂を受けた課税後の手取り額を指す。

かくして第一表(次頁)が得られる。先ずCが他の諸變數の一次函數であると假定し、 $C = aG + cJE + adL + b$ なる形に展開できるものとす。この式の兩邊をLで除し、人口をN、一九三五—九年基準の消費者物價指數をPで表わせば、

$$\frac{CPN}{LPN} = a \frac{GPN}{LPN} + c \frac{EPN}{LPN} + ad + b \frac{P}{LP} \dots (5)$$

を得、これより四個のパラメーターa、c、d、bを測定すればよい。bの値は遠い將來の豫想賃金によつて左右され、その値が大なるほどその人の資本價值は遠い將來の豫想賃金に依存し、現在における失業の豫想によつて左右される程度が低く、割引率の變化による影響を受け易いことを示す。選好された生涯の消費構造が現在までの preference scale に依存すると云う理由はないから、消費は資源の等質的な函數となるであらう。經驗の示すところによれば、bは人間の價值と賃金率又は資源と消費の關係において一つの週期的變動を表わす。

(5)式に最小自乗法を適用すると、一九二九—四一年及び一九四七

—一五〇年の資料に關しては、

$$\frac{C}{L} = 0.1039 \left(\pm 0.0148 \right) \frac{G}{L} + 1.296 \left(\pm 0.054 \right) \frac{E}{L} + 0.1751 \left(\pm 0.0009 \right) + \frac{14.44 \left(\pm 27.00 \right)}{2} \dots (6)$$

なる結果を得る。bの推測値は比較的低いので有意的でない。従つてこの項を除外して計算すると、

$$\frac{C}{L} = 0.0965 \left(\pm 0.0053 \right) \frac{G}{L} + 1.291 \left(\pm 0.051 \right) \frac{E}{L} + 0.1906 \left(\pm 0.0009 \right) \dots (7)$$

となる。この結果は第一圖に示す如くであるが、この相關係數は一%水準で有意的である。従つて適合の度合は著しく良く、一人當り消費量の標準誤差は七ドルに過ぎない。これより、 $a = 0.0965$, $c = 13.38$, $d = 2.0$, $b = 0$ を得る。b=0 なることは消費函數が景氣循環によつて攪亂されるとの假説を否定するものである。又、Eと減價償却費Aとの比率を表わすべきものと考へられるJの値を見ると、企業の市場價值の變化率は好況時の二二%を頂點とし、不況時のマイナス三四%を最低とすることが解る。正常時に人口の四〇%以下の人々が雇用され、その平均賃金がここで使用したものより稍々低い(この計算では低所得の農家や小賣商を含んでいないので)事實を思い合せれば、労働に基礎をおく消費力に關する平均所得者の割引された價值が年賃金の約六倍の高さになることが解る。このことから人間價值の決定に際し、將來の賃金率と失業に關する豫想