

IV-196

交通市場における内部補助制度に関する研究 －既存の理論的考察の妥当性と限界－

東京大学大学院 学生会員 篠原 宏**
東京大学大学院 フェロー会員 森地 茂***

1. はじめに

黒字部門の収入によって赤字部門の維持を行なう内部補助制度はネットワーク整備に有効な手法といわれている¹⁾。例えば、道路・空港等の各種特別会計、高速道路のプール制、鉄道企業毎の共通運賃制等で内部補助制度が採用されている。しかし、内部補助制度の適用に対しては非効率性や不公平性のためにしばしば批判がなされている²⁾³⁾⁴⁾。理論的基盤を十分にもたないために、内部補助制度の適用に際しては、対象毎のその根拠の説明が行なわれるにとどまり、統一的な内部補助制度適用のルールが存在しない。さらに、近年、既存ルールによる内部補助制度の選択によって問題が発生し、内部補助制度にはより体系的なルール作りが必要になってきている。そこで、本研究では現行の各制度における内部補助の取扱いとその違いを明らかにした上で、新しいルールを提案するための視点を整理する。

2. 研究対象

本研究では表1、表2の事例を対象に、内部補助制度を実証的に把握して、その理論的根拠と課題を整理する。

表1：内部補助制度の適用例

道路	道路整備特別会計 料金プール制 国土開発幹線自動車道（国幹道） 首都高速道路（首都高）・阪神高速道路 本州四国連絡道路（本四道路） 指定都市連絡道路 密接関連一般有料道路
鉄道	帝都高速度交通営団共通運賃制 特定都市鉄道整備積立金制度 （都市鉄道特待制度）
空港	空港整備特別会計
港湾	港湾整備特別会計

表2：内部補助制度の非適用例

道路	首都高速道路と東京外郭環状道路 東京湾横断道路と周辺有料道路
鉄道	東葉高速鉄道と帝都高速度交通営団

3. 内部補助制度の課題の整理

上記の事例を対象として内部補助制度の課題を以下の4つの視点から整理する。

①目的から見た課題

表1の事例における内部補助制度適用の根拠をまとめると表3のようになり⁵⁾⁶⁾⁷⁾⁸⁾、内部補助論理が不統一になっていることがわかる。また、これらの根拠の多くは定性的なものであり、定量的な考察が課題として指摘される。

表3：内部補助制度適用の根拠

	国幹道 プール制	首都高 プール制	本四道路 プール制	営団 共通運賃制	都市鉄道 特待制度	空港・港湾 特別会計
ナショナル・ミニマムの確保	○					
料金徴収コストの軽減		○		○		
代替路線による混雑緩和		○				
ネットワークの早期整備	○			○	○	○
償還リスクの軽減	○	○	○		○	

②対象選択から見た課題

例えば、表2に示す第三セクター方式を採用した東葉高速鉄道では、既存の並行路線である京成本線との間に大きな運賃格差が発生し（表4）、そのために本来の整備目的である並行路線の混雑緩和がなされておらず、整備施設の有効利用が妨げられている。首都高速道路と東京外郭環状道路の別主体による整備のために都心通過交通を増加させるような料金体系や、東京湾横断道の高額な通行料金の例でも同様の問題が生じている。このような内部補助制度を適用していないことによる問題が、対象選択によ

* キーワード：内部補助制度、ネットワーク整備、内部補助制度適用の体系的なルール

**〒113-8656 東京都文京区本郷 7-3-1, TEL: 03-3812-2111 (ext. 6129), FAX: 03-5689-7290

***同上

っては発生していることが指摘される。

表4：新設路線と既存並行路線の料金格差

路線	区間	運賃
京成本線	京成船橋－勝田台	310 円
東葉高速鉄道	西船橋－東葉勝田台	610 円

（1998.4.1 現在）

また、密接関連一般有料道路では内部補助対象路線を採択基準によって決定している⁵⁾。一方、国幹道は国が内部補助対象路線を指定し、鉄道は企業が内部補助対象路線を決定している。これらの事例から、内部補助対象選択の論理の不統一が指摘される。

③負担軽減策から見た課題

内部補助制度の中には、黒字路線利用者の負担を軽減するための方策を採用しているものがある⁵⁾⁶⁾（表5）。

表5：黒字路線利用者の負担軽減策

軽減策の種類	事例
① 対象路線の限定	
② 外部補助の併用	国幹道 利息の3%を上回る分の利子補給 首都高 自治体の出資
③ 償還期間の延長	国幹道 30年→40年
④ 償還額の時間的制御	鉄道整備 鉄建公団による元利均等償還
⑤ 先発路線への適正な追加投資	先発路線サービスレベル向上による負担軽減

しかし、これらの軽減策は内部補助制度を適用しているすべての事例で見られるものではない。また、外部補助を併用することによる内部補助適用範囲の過剰な拡大の抑制や負担の公平性の変更に対する論理的な意味付けが課題として指摘される。

④拡張の歯止め策から見た課題

内部補助制度の中には、内部補助範囲が安易に拡張してしまうのを抑制するための歯止め策を設けているものがある⁵⁾⁶⁾（表6）。

表6：内部補助拡張の歯止め策

歯止め策の種類	事例
① 対象の限定	一般有料道路 交通上の密接関連性 都市鉄道 年間収入を上回る 特待制度 工事に限定
② 期間の限定	都市鉄道 10年以内の工事 特待制度
③ 補助率の上限設定	受ける側 国幹道 内部補助額を償還費用の1/2以下に限定 出ず側 都市鉄道 運賃への上乗せ額を3～6%に限定 特待制度
④ 関係者による合意形成	整備新幹線 地元・JRの同意の上での整備

しかし、これらの歯止め策は内部補助制度を適用しているすべての事例で見られるものではない。また、補助を出す側の上限設定の制度化やネットワークの必要性に対する評価項目を内部補助範囲へ導入することが課題として指摘される。

4. おわりに

内部補助制度には非効率性や不公平性を理由にしばしば慎重な意見が提示される。しかし、各事例における軽減策や歯止め策を見ると、実際の制度の中では内部補助による非効率性や不公平性を改善するための具体的な対応がなされていない事例も多い。

本研究では、既存の内部補助制度の統一的な整理を行なった。そして、4つの視点から内部補助制度の課題を指摘した。新しい内部補助制度のルールを提案するためには、本研究で提示した課題の解決が模索されてゆく必要があり、それを包含した理論構築を今後進めたい。首都圏の有料道路網や都市鉄道網が財源や採算性の制約のために滞る状態の打開策としてこのことが重要な課題であると考えている。

【参考文献】

- 1) G.R.Faulhaber and S.B.Levinson (1981), "Subsidy-Free Prices and Anonymous Equity", American Economic Review, Vol.71
- 2) 森統 (1987), 『内部補助をめぐる若干の考察』, 日本交通政策研究会
- 3) 中条潮 (1992), 「公共性と市場介入」, 藤井彌太郎・中条潮編『現代交通政策』, 第4章, 東京大学出版会
- 4) 奥野正寛 (1989), 「範囲の経済と内部補助」, 奥野正寛・篠原総一・金本良嗣編『交通政策の経済学』第6章, 日本経済新聞社
- 5) 建設省 (1994～1997), 道路審議会資料
- 6) 沢田諄・伊東誠 (1991), 「鉄道整備の事業制度」, 土木学会編『交通整備制度－仕組と課題－改訂版』第2章
- 7) 竹内伝史 (1991), 「空港整備事業の課題」, 土木学会編『交通整備制度－仕組と課題－改訂版』第5章
- 8) 江頭和彦・筈隆夫 (1991), 「港湾整備の事業制度と課題」, 土木学会編『交通整備制度－仕組と課題－改訂版』第6章
- 9) 道路審議会答申 (1983)