

交通経済学

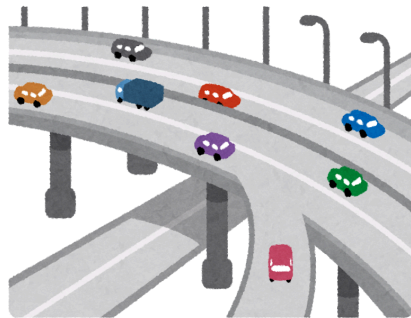
講義概要

大学院講義 2025年度前期

大澤 実（経済研究所）

交通と経済

- 現代の経済活動の中心は取引 (trade)
- 取引には交通・通信が不可欠：
人・モノ・サービス・アイデアの移動
- **交通は経済活動の中核**にある



都市・集積・交通費用

- 都市の存在理由：**集積の経済** (agglomeration economies)
- 交通費用は未だゼロではない。近接性は費用を下げ、
- 都市内交通の円滑化により、経済活動の連携や競争力が向上
 - 👉 都市内スケールの適切な交通政策の重要性

交通経済学的位置づけ

- 工学・都市計画・心理学など多様な学術的背景
- 経済学の特色：
 - 行動・制度のモデル化
 - 資源配分・効率性の評価
 - 政策のトレードオフ分析

交通経済学のアプローチ

- 需要構造と供給構造を定め、統合的な均衡を分析
- 主な分析対象：
 - 料金設定 (pricing)
 - 投資評価 (investment)
 - 産業組織・供給体制 (industrial organization)

なぜ経済学から交通を扱うのか？

- 経済学的手法で分析すべき問題が豊富
- 規模の経済・寡占・外部性・不完備情報など
- 制度設計・価格付け・投資評価にも応用可能

特徴① 空間の役割

- 活動の空間的分散が交通の出発点
- 交通は地代構造・競争条件・土地利用政策に影響
- 都市構造への影響も視野にある
 - あらゆる交通が自由なら都市は拡散
 - cf. 新しい経済地理学 (New Economic Geography) 以降の進展

特徴② 時間の役割

- 移動時間・サービス信頼性・インフラ投資の耐久性
- 時間の消費属性 (Becker, 1965)
- 出発時刻選択モデル (Vickrey, 1969)
- ITS による動的な価格設定や運行管理
 - ITS = Intelligent Transport Systems
 - 自動運転

特徴③ 意思決定の多様性

- 交通には離散的な選択が多い
 - 目的地・手段・出発時刻・経路
- 離散選択理論 (McFadden) の活用
- 心理的要因やバイアスを含む分析も可能（限定合理性）

特徴④ 公共と民間の関係

- 外部性と制度制約により公共部門の関与が大きい
- 官民連携 (PPP) ・ 規制設計 ・ 非対称情報下の契約問題
- 市場構造分析は政策設計に直結

この講義で目指すこと

- 交通分野における経済学の応用を理解する
- 空間・時間・意思決定・公共性という交通特有の論点を知る
- 方法論的には **離散選択モデル** を軸に交通需要分析を深掘りする
- 供給側の構造および価格設計について学ぶ

講義計画（全15回）

1. 離散選択の基礎理論（第1～3回）
2. 構造モデル化と相関（第4～6回）
3. 異質性と推定の現実（第7～9回）
4. 政策設計・データ・予測（第10～12回）
5. 厚生分析・応用・批判的視点（第13～15回）

成績評価

素点評価とし、以下の割合とする：

1. 講義中の発言・クイズ解答（20%）
2. 期末課題（80%）

受講人数・受講者の興味に応じ期末課題の内容は柔軟に対応する

まとめ

- 経済学を通じて交通政策を構造的に理解する
- 空間・時間・意思決定・公共性の4つの視点
- 需要モデルと産業構造の両面から実践的分析力を養う

参考文献

購入する必要は基本的にないと思うが, [1] の第3版など持っていて損はない.

- [1] Small, K. A., & Verhoef, E. T. (2007). **The Economics of Urban Transportation** (2nd Eds.). Routledge. (第3版もある. 講義中に引用する場合セクション番号は第2版)
- [2] Mohring, H. (1976). **Transportation Economics**. Cambridge.
- [3] de Palma, A., Lindsey, R., Quinet, E., & Vickerman, R. (2011) **Handbook of Transport Economics**. Edward Elgar.
- [4] Train, K. E. (2009). **Discrete Choice Methods with Simulation**. Cambridge.