

本書は主に自動車交通を対象とし、持続可能な交通に向けた経済的アプローチのあり方を論じた。世界の自動車保有台数は10億台を超えた。自動車の技術革新が進展しているとはいえ、自動車交通に起因する環境や安全の問題は依然として深刻である。また地方部や高齢者に対するアクセシビリティの確保や、交通インフラの老朽化といった課題、あるいはそれらに対処するための財源確保といった課題も山積している。これらはいずれも持続可能な交通の課題である。

本書の第I部（第1章）では持続可能な交通とは何かを論じた。持続可能な交通は本来、持続可能な発展論に交通に適用した概念であり、最も単純には持続可能な発展に資する交通のことだといえる。そこで持続可能な発展に関する議論を踏まえ、自然資本と人工資本の価値及び賦存量に関する制約、生命及び健康に絶対的不可逆的損失をもたらさないという制約、さらにアクセシビリティの公平性に関する制約を満たすことを持続可能な交通の要件とした。加えて交通本来の使命としてアクセシビリティの向上がもたらされることを要件とした。

こうした考え方を交通政策として実践するためには目標設定や政策手段選択が必要となる。持続可能な交通に向けた政策には多様なアプローチがあり得る。本書では税・補助金といった経済的インセンティブをもたらす狭義の経済的手法に加え、市場を重視し、その機能をより良く発揮させるための広義の経済的手法を検討対象とした。むしろ狭義の経済的手法は重要であり、中でも外部費用の内部化はピグー以来の理論的根拠を持つ。しかし内部化により達成されるのは市場の効率性の回復であり、持続可能性からの厳しい制約は必ずしも満たされない。そこでより高い目標を確実かつ効率的に達成するため、排出取引のようなターゲットを重視する手法、さらには情報の不完全性を補完する情報的手法や、公共財供給に関わる投資的手法を含む広義の経済的手法も活用の余地がある。

第II部（第2章及び第3章）では自動車交通の外部費用評価を行った。第2章では、大気汚染、気候変動、騒音、交通事故、インフラ費用の過少負担、混雑を対象とし、2010年度を基準とした日本全国レベルの外部費用推計を行った。中位推計値は年間約24兆円という結果であり、かつてより改善の傾向にある。第3章ではスタンダード・ギャブルという手法を用い、交通事故傷害の死亡に対する重みを定量的に評価した。通常の私的な選好を問う質問と、社会的な観点からの判断を問う質問を行い、回答に差が殆ど認められないことを確認した。

第III部（第4章から第8章）では持続可能な交通に向けた政策についての検討を行った。ここには現実に採用されている政策の現状分析と新たな提案とが含まれる。まず第4章では全国規模のロードプライシングが本格的に計画されたオランダの事例を取り上げた。外部費用の内部化施策の最も進んだ形態となり得る意義があったが、別の要因による政権崩壊により実現には至らなかった。第5章では、上海市とシンガポールにおけるオークションを活用した自動車保有台数管理政策の実態を明らかにした。基本的発想としては単純であるが実行には多くの困難を伴うこれらの施策が、修正を加えつつ有効に機能していること、公開オークションへの移行などの共通点があることを示した。第6章では、温室効果ガス削減のための手法として、運輸部門における排出取引の可能性を検討した。国内制度としての試行排出量取引スキーム、国内クレジット制度、J-VER（オフセット・クレジット）制度には運輸事業者等の参加事例があり、国際制度としてのCDM（クリーン開発メカニズム）でも運輸関係のものが存在する。小規模排出源を組み入れた下流型排出取引は現時点において導入の可能性は低いが、実行可能な制度であることを示した。第7章では、安全性向上と交通事業者の経済的持続可能性の両立に向けた手法を議論した。交通事業者による安全対策が正当に評価されるためには適切な情報開示が必要である。安全性向上努力やその効果及びコストを定量的に示すツールとして、環境会計の概念を援用した安全会計の考え方と課題を提示した。第8章では、経済・財政的に持続可能な交通の観点から目的税を再評価する議論を行った。道路特定財源は2009年度に一般財源化されたが、民主的意思決定を前提とするならば税収と使途のパッケージ化はむしろ財政のあるべき形だともいえる。国民負担率の上昇が避けがたい一方で、交通インフラ老朽化を始め多くの課題に対応するためには、目的税という仕組みの復権が考慮に値する。

以上が本書の概要であり、持続可能な交通の考え方を明らかにし、自動車交通の外部費用を計測し、持続可能な交通に向けて市場の機能をより良く発揮させるための政策について論じた。