

交通経済を学ぶ

—ある事例に即した問題群のスケッチ—

杉 山 武 彦

1 序

社会科学を学ぶことを志して本学に入学した新入生諸君の中で、商学部のカリキュラムに「交通」という領域があることを知っている人は、さほど多くないことであろう。ましてや、交通という現象や輸送という行為のどのような側面が学問としての研究対象となるのかを述べられる人は、おそらく、もっと少ないことであろう。高等学校の社会科学の中には「商業経済Ⅰ」という科目があり、そこでは、たとえば「物的流通」とか「運送」というようなタイトルの下に、運送事業者が商品の流通に果たす機能が説明されています。し

かし、それは商業経済や社会における交通の問題のきわめて限られた部分を叙述しているに過ぎません。交通は商品の輸送だけに関わるものではありませんし、また、運送事業者の商業活動だけに関連するものでもありません。そこで本稿では、なぜ商学や経済学に交通という研究領域が存在するのか、どのような事柄が研究課題とされているのか、どのような方法で研究をするのかなどについて、できるだけ分かり易く述べることを目的とします。そのためには、交通に関連する具体的な話題を取り上げ、それに即して問題の所在や特色を説明するのが一つの方法でしょう。たまたま取り上げる一つの話題の中に、多様でしかも普遍的な問

題が含まれていることを示すことが狙いです。具体的な話題としては、EC（欧州共同体）の統合に伴うEC域内の陸上貨物輸送の問題を取り上げてみようと思います。

2 EC域内の輸送自由化問題

(1) 輸送サービスの基本的性格

今年にはEC一二か国の市場統合の目標年次に当たります。市場統合は多くの側面に互る事柄ですが、交通は市場統合にとって重要な要素と考えられています。歴史的な経緯を見ると、周知の如く、まずECS C（欧州石炭鉄鋼共同体）が一九五二年にできて、次いで一九五八年にEEC（欧州経済共同体）とEURATOM（欧州原子力共同体）が発足し、それらの三者が合併する形でECが結成されました。こうした成り立ちを振り返ることにより、共同体の成立にとって何が重要と考えられていたかが推測されます。すなわち、石炭、鉄鋼、原子力は、ともにエネルギーです。一方、EECの設立協定であるローマ条約において何が特筆

されていたかという点、それは農業および運輸についての共通政策の形成ということでした。したがって、農業は別として、運輸とエネルギーに対して、特別な注意が向けられていたことが分かります。

では、なぜ運輸とエネルギーなのかというと、これらの二者については、その他のすべての活動の基礎条件となるべきものとしての認識があったのだと思われまます。経済全体の活性化を考えるにあたって、運輸が持つ特別な機能が認識されていたことになりました。運輸はたんに一つの産業としてではなく、さらに、他の産業一般の活動を支える基本的な要素であるという見方があったといえます。

こうした認識は現在も一般的であって、輸送サービスは、経済学の用語にいう「派生的需要」の代表に挙げられます。多くの場合、輸送サービスはそれ自体の消費が目的とされてはいません。まず通勤とか通学とかの一定の目的すなわち「本源的な需要」があり、その需要の存在から派生的に生じる需要です。さらに、生活の上での行動範囲が広域的になっている現代の社会

では、ほぼすべての行動に輸送サービスの消費が必要ですから、輸送サービスは日常生活における必需品としての性質を帯びています。必需的なサービスであれば、人々がそれを利用したいと思ったときに利用できるようにならないわけがありません。いいかえれば、必需品については「利用可能性」が社会的に確保されているということが重要になります。しかし、特定の地域や特定の時間を考えると、需要があるのに輸送サービスの供給が必ずしも満足に行なわれないという事態が、しばしば生じています。輸送サービスは、食べ物や衣服のように、貯蔵ができません。東京で生産したものを大阪で消費することは不可能ですし、今日作り過ぎたものを明日使うというわけにもいきません。そこで、社会的に必要と考えられるのに経営上の理由などから供給が確保されない輸送サービスについて利用可能性をどのように確保するかは、何にもまして重要で普遍的な問題です。過疎地域のバス交通や鉄道の維持の問題、また離島航路の問題は、そのような性格を帯びています。

(2) トラック輸送の実態

さて、ECの域内では、陸海空のいろいろな手段によって膨大な量の物資が輸送されています。ここでは、域内貨物輸送量の五〇%以上をも分担しているトラック輸送についての、現在の状況を見ることにします。運送事業というものは、古今東西を問わず、伝統的に、政府の強い管理下に置かれてきました。上にも触れたように、経済や社会の中で必要な供給が確保されなければならぬこと、一方、運送事業者の経営を支えるために、市場の需要と供給のバランスがとられなければならぬこと、などが政府規制の理由とされてきました。規制の下では、誰もが自由勝手に輸送サービスの提供を事業として営むわけにはいきません。通例は、免許を所有する事業者のみが、認められた運賃や条件の下で営業を許されることになります。一つの問題の中には、国と国の間の人や物の輸送となると、政府の介入と管理は、通常はさらに徹底したものになります。その一種の例外は国際海運ですが、ここでは詳述を避けておきます。

EC加盟国間の国際貨物輸送には、次のような異なる形態のものが混在しています。

①第一に、国際輸送の当事者である二か国の政府が政府間の取決めに従って発行する「二国間輸送許可証」による輸送があります。数年前まで、これが全体のトラック輸送量の約半分を占めていました。貨物の最終仕向け国までの間に通過国があれば、通過のための許可を国ごとに得ることが必要です。

②第二に、ECの発行する「国際輸送許可証」による輸送があります。これは、EC閣僚理事会が加盟各国に域内国際トラック輸送台数の割り当てを行なうことによるもので、一年間有効な許可証による国際輸送です。これによる輸送が、現在では二〇%を超えているものと思われれます。

③第三に、割り当て協定などを実施せずに相互に自由な輸送を許している二国間の輸送があります。たとえば、イギリスとベルギー、ベルギーとオランダなどは、相互にそのような輸送を認めています。

④第四に、運送事業としての輸送ではありませんが、

荷主による自家用輸送があり、これも全体の輸送量の二〇%ほどを占めているようです。

以上が現状ですが、現在のECは、国際輸送における自由化の推進を基本方針として、従来のさまざまな規制の撤廃や緩和を実施しつつあります。具体的には、EC国際ライセンズに基づく形態の輸送を徐々に増加させることとし、現実のペースには遅れが見られるものの、すでに一九八八年に採択されたEC規則によれば、今年中にその過程を完了し、以後、自由な域内国際活動が許されることとされています。

ここで問題になっているのは、あくまでも、国と国との間の国際輸送に関わる自由化であることに注意が必要です。ついにながら、市場統合や自由化の究極的な姿は、任意の加盟国において他国の事業者によるカポタージュ（国内輸送）が承認されることといつてよいでしょう。現在、イギリス、オランダ、ベルギーはそれに肯定的ですが、その他の加盟国は否定的ないし消極的であり、ECがその推進のためにいろいろな方法を提案している段階です。海運の世界でも、カポタ

ージュの自由化の是非についての姿勢は国によって異なり、反対の急先鋒はギリシアおよびイタリアであり、支持国はイギリスおよびオランダです。要は、いずれの国も国益に沿った主張を展開し、比較的コスト競争力がありながら国内の輸送需要が小さいイギリスおよびオランダは当然に賛成であり、逆に、自国内の輸送需要が大きいイタリアおよびギリシアは、その市場を他国の事業者に開放することに反対しています。

いずれにせよ、EC経済の活性化のために輸送活動の自由化と競争促進が重視されるということは、逆側から見れば、複雑な制度の管理下にあった国際輸送の不能率が、活発な経済活動の足を強く引っ張っていたということでしょう。EC一二か国の間には二六の国境が存在するそうですが、従来の制度の下では、貨物を積んだトラックがひとつの国境を通過するのに平均九〇分を要するといわれています。その結果、全体の輸送時間における「走っていない」時間の占める割合が大きく、欧州におけるトラックの平均走行速度は、統計数値の比較の上で米国のそれより圧倒的に低くな

っているようです。EC当局は、制約下にある不自由な国境通過を自由化することにより、年々五二億ポンドもの膨大な節約が生じるとの試算結果をも公表しています。

なお、輸送のための費用というのは、運賃あるいは燃料代など誰かに金銭で支払うものだけではありません。輸送の遂行に伴って、時間が消費されます。時間という要素は、個人や企業のいかなる活動にも投入されなければならぬのですが、利用可能な量が所与であるだけに、場合によっては、原材料や金銭などより貴重なものです。現代の経済学では、とりわけ交通経済学では、時間の重要性を「時間価値」と呼ぶことにして、これを理論や分析の中に取り込んでいます。

3 国際競争力とハーモナイゼーション

(1) 交通における規制と競争

ECは自由な域内貨物輸送の実現を目指していること述べてきました。しかし、当然に予想されることながら、そのような体制の実現は、さほど簡単ではありません。

現時点での公式の態度の表明は別として、たとえばドイツという国には、そのような自由化に慎重とならざるを得ない大きな理由があります。

ドイツにおいては、トラック輸送産業は従来から強い規制の下に置かれてきました。その理由はさまざまで、先に述べた一般論が当てはまる部分もありますし、鉄道の経営を保護するためにトラックの活動を制限するという面もありました。本来の理由が何であるにせよ、規制というものがいったん定着して事業者にとって所与の環境となると、それは、事業者の活動にとっての制約であると同時に、逆に、事業者にとっての保護となるのが避けられません。良かれ悪しかれ、ドイツのトラック産業がこうした両面の性格を持つ規制という環境の中で活動してきたことは事実です。域内輸送の自由化ということは、他国のトラック事業者が自国事業者の活動の競争相手として入り込んでくるということですから、ドイツのトラック産業は、自由化による環境変化と他国企業からの市場の侵食を大きな脅威と感じざるを得ないはずで

因に、我が国のトラック輸送市場について触れますと、一九九〇年の一月から、大幅に従来の規制が緩和されて、競争的な市場環境の形成が志向されるようになりました。それまでは、輸送事業者の新規市場参入に関しては、道路運送法の下に「免許制度」の参入規制があり、新しい事業者の営業の開始が市場の過剰供給あるいは既存の事業者の経営悪化をもたらしなことを要求する免許基準が存在しました。また、運賃や料金についても「認可制」が堅持されてきました。そのような旧体制に対して、新しく貨物自動車運送事業法が施行され、参入については免許制から許可制へ、運賃と料金については認可制から届出制へと規制が緩和され、競争指向的な時代に適合した体制への変革が図られました。運送事業の世界では、ほとんどの場合に免許制と認可制の組み合わせによる市場運営が典型的でしたから、トラック輸送市場におけるこの制度改革は、経済全体における規制緩和の潮流に沿った画期的な変化であったということができるといえます。

ただ、国際競争という点では、地理的に隔絶された

日本のトラック輸送市場の場合、日本と外国とを結び輸送において直接の競争が展開されることは、まず考えられません。また、先に述べたカポタージュについても、まだ現実的な問題とはなっていません。したがって、国際競争が問題となるECのトラック輸送市場の場合とは、基本的に状況が異なります。

(2) ハーモナイゼーション

さて、他国の事業者との間で競争を展開するとすれば、そこで問題となるのがいわゆる国際競争力です。事業者の国際競争力を規定する要因はさまざまですが、最も重要なものの一つは、いうまでもなくコスト競争力でしょう。この点に関して、ドイツの事業者はやや苦しい立場に置かれることとなります。オランダのトラック事業者組織の近年の調査によると、EC数か国の間のコスト競争力は、ベルギー、オランダ、ドイツ、イタリアがほぼ同列で、それに対してイギリスとフランスが六%ほど低く、ギリシアとスペインが一五%ほど低いとの結果が示されています。むろん、この種の比較はつねに多数の前提の下に成立するものですので、

これを絶対視することには危険が伴うことを承知しておかなければなりません。

こうしたコスト差の一因は、各国間の労働賃金の格差にあると考えられます。ギリシアやスペインに比した場合には、ドイツの労働コストが高い水準にあることは明白なようです。ただし、もし労働コストの差が真に資源の機会費用の差を反映するものであれば、経済活性化というEC統合の趣旨からして、比較優位に基づく国際分業を是認すべきものであるはずですが、低賃な労働力を用いて安く輸送サービスを提供できる国の事業者にEC全体の輸送を依存すればよいはずはです。しかし、ドイツは次のような問題点を指摘し続けてきました。それは、各国の労働賃金の水準をただ表面的に比較するのでは意味がなく、賃金の背後にある労働条件について配慮しなければならぬ。もし労働条件に実質的な差異が存在するのであれば、一定の程度にまで条件を揃えた上でコストの比較がなされるべきである、という主張です。輸送に限らず、EC内の自由化を進めるにあたることは望ましいが、

その前に、まず各種の前提や条件を接近せしめよといふことで、これはハーモナイゼーションと表現されています。もし各国間の安全規制や労働関係の法令の内容に差があつて、運転手その他の労働内容と運送体制に格差があれば、各国のトラック輸送の優劣を運賃や料金によって単純に比較することは明らかに間違ひであり、ドイツの主張には一理ありと考えなければなりません。

付け加えておきますと、この種の問題は、どの国にも、どの産業にも、多かれ少なかれ存在する問題ですが、輸送産業のように同一業種の中で甚だしい規模格差が見られる場合には、とくに大きな問題です。実際、トラック運送事業や内航海運事業者、倉庫業者や港運事業者などについては、大規模企業と零細企業とは活動の基盤や内容がまったく違ってよいほどに異なっていて、同列に扱うことには往々にして無理があるのです。

上に述べたハーモナイゼーションは国と国との間での競争条件の平等化の問題ですが、同じ性格の問題が、

一つの国の内部で、異なる輸送機関の間についても発生します。鉄道は輸送機関として自動車よりも古い歴史を有しており、輸送市場において独占的な地位を誇った時期があります。ところがモータリゼーションの進展に伴つて鉄道と自動車との競争が激しくなり、鉄道の経営基盤が揺らぎ始めたとき、鉄道側は、自分で通路を敷設して列車を走らせる鉄道と、政府が建設する道路の上を走る自動車とは、競争の条件が平等ではないと訴え、鉄道に対する助成の必要を主張しました。この議論は、一般に「イコール・フットイング論」と呼ばれています。どういふときに競争条件が平等かということとは実は判定の難しい問題で、この議論の展開や系譜を紹介することはできないのですが、現代のようにいろいろな輸送方法や機関が存在する場合、それらの間の健全な競争を確保することは、生産の効率化のために、ひいては利用者の利益のために、きわめて重要なことです。この問題は、「交通調整」と呼ばれて、交通経済における重要なテーマを形成していることを言い添えておきます。

4 輸送自由化の問題連鎖

(1) 自動車税制の関わり

上に見たように、域内のトラック輸送を自由な競争に委ねる前に、まずハーモナイゼーションを実施せよというのが、ドイツの主張でした。それでは、もし労働条件について一定のハーモナイゼーションが達成されれば、その段階でなお残るコスト差は各国における資源の機会費用の差を反映するものと考えられ、その格差は国際分業の推進という観点から尊重されることになるでしょうか。答えは、実は「不可」なのです。なぜならば、国が違えば税制が異なるのが通例ですが、輸送サービスの供給には燃料というインプットが必要であり、燃料には各種の税が課されていることが通例ですから、ほんとうに各国のトラック輸送事業者のコスト差を的確に比較しようとするならば、各国の自動車関係諸税の差を考慮しなければならぬからです。自動車税制というものは、各国にそれぞれの事情と経緯があって、少しずつ内容が異なっています。我が

国の税制をも含めて一般化すれば、自動車については「取得」「保有」「利用」という三つの側面に関して課税されることが多いようです。日本の場合に例をとると、一般の消費税のほか、取得ないし購入に関して「自動車取得税」、保有に関しては「自動車税」ないし「軽自動車税」と「自動車重量税」、そして使用に関して「ガソリン税」などの燃料税があります。具体的な税率や税額は、当然のことながら、営業用の車と家用の車、乗用車と貨物自動車、車の大小などに応じて変わります。

各国のトラック輸送事業者間の競争では、自動車税制において相対的に有利な立場にある国の事業者は、当然、競争上も有利な立場に立つこととなります。とすれば、もし税負担において国別の格差があるとすれば、ドイツが賃金について主張したように、税においても、同様に各国間のハーモナイゼーションが必要とされるでしょう。

ついでに触れておきますと、この種の議論が税だけでなく助成についても成り立つことは明らかでしょう。

これもまた、輸送産業だけの問題ではなく、およそすべての産業において国際的なコンフリクトの源になっていることは周知の通りです。ECの輸送の分野で助成の格差が絡む問題の一例を挙げると、各国の港湾使用料を調査比較した次のようなコンサルタント資料が存在します。それによると、イギリスを一〇〇としたとき、イタリア五九、ベルギー四三、ドイツ六二、オランダ七〇、スペイン四五となっていて、そこに助成の水準の高低が作用していることはほぼ確実です。

自動車税に話を戻し、一例として、ディーゼル油千リットルについてEC各国の燃料税の水準を比較してみると、ルクセンブルグの一〇〇ECUから、イギリスとドイツの二一〇ECU、アイルランドの二七九ECUまでの差が見られます。ドイツは競争相手としてとくにオランダを警戒していますが、オランダのトラック事業者は燃料税では優遇されているのですが、賃金については高目であり、結果的にドイツとの総コストの差は小さくなっているようです。いずれにせよ、このような状況に対して、EC当局が一七七ECUと

いう平均水準に統一しようとの提案を示した経緯もあります。

それでは、水準がどのようなものであれ、燃料税を統一すればそれでよいでしょうか。それで税におけるハーモナイゼーションは完了するでしょうか。燃料税のほかにも別種の税があるので、答えが「不可」であることは当然です。実際、保有税を比較してみると、三八トン車の場合、スペインの四〇五ECUからイギリスの五一八七ECUまで、かなりの格差が存在します。こうしてみると、税の水準も体系も含めて、ねこそぎのハーモナイゼーションの達成が必要だということになります。はたしてそのようなことが可能なのだろうかと疑われますが、付加価値税(VAT)などについても現にそれが目指されています。EC経済統合は、まさに壮大かつ遠大なプロジェクトです。

(2) 基礎施設の整備と費用負担

さて、労働条件のハーモナイゼーションが達成されたとしても、さらに、自動車税制や付加価値税制についても、一定の統一が実現したと仮定しましょう。

そのときには、域内の道路貨物輸送は、もはや何も心配せず自由化できるでしょうか。実は、それでも、まだ「不可」といわなければなりません。その点を理解するためには、もう一度、輸送サービスの基本的な性格について考え、併せて、サービスに関する費用負担という問題を考えてみなければなりません。

そこですまず輸送サービスの基本的な特色ですが、第一節では需要面の特色を述べましたから、今度は供給上の特色に触れることにします。輸送サービスの供給は、基礎施設(鉄道・道路などの通路や、駅・空港などのターミナル)の存在と、可動施設(車両・船舶・航空機など)の運行との結合によって、はじめて実現します。この場合、基礎施設の供給と可動施設による輸送サービスの供給については、両者の供給主体は必ずしも同一ではなく、供給の方式も一様ではありません。基礎施設は、鉄道などの例外もありますが、一般には、国や地方自治体など政府部門によって、経済活動の下部構造(インフラストラクチャー)あるいは社会的間接資本として、直接の利用対価を利用者から徴

収することなく供給されます。それに対して、可動施設の管理と運営は、民間企業、公企業、個人など、多様な主体によって、市場メカニズムを通して供給されています。このように、輸送サービスの生産に不可欠な二つのインプットが、異なる主体と方式によって、いわば二元的に分離供給されているケースが多いこと、そして、とりわけ基礎施設に関して、誰がどのようにその供給費用を負担することが望ましいのかという厄介な問題が存在すること、これらの二点に注意を喚起しておきたいと思えます。

一つコメントを付け加えておきましょう。上では、鉄道は基礎施設も事業者が所有しているような述べ方をしました。しかし、供給の方式は、時代によってもまた特別の経緯によっても変わることがあります。たとえば、鉄道についても、最近では「上下分離論」という考え方が登場し、線路を所有し管理する主体と列車の運行を行なう主体の分離をよしとする議論が力を持ちつつあります。それは、現在いくつかの国において実践もされています。我が国の新幹線も、新幹線保

有機構という組織が設備を所有し、J R各社が運行を行なうという形式になっています。このような上下分離の供給方式が、経営の効率や資金の調達その他の面から考えて優れた供給方式であるのかどうかは、交通経済学が大きな関心をもって研究対象とするところです。

次に、費用負担という問題ですが、次のような点に注意を要します。すなわち、いかなるサービスであれ、その供給には費用がかかり、その費用は誰かによって負担されなければなりません。利用時の対価である運賃や料金で費用のすべてが賄われるのは「利用者負担」であり、税金ですべてが賄われて利用者が直接的に負担しない場合は「公共負担」ということになります。また、利用者のほかに、サービスが供給されていることからなんらかの利益を受ける人にもなんらかの方法で負担を求めるとき、それを「受益者負担」と呼びます。こうした異なる負担方法を選択したり組み合わせたりすることは、つねに重要な課題です。本稿の議論との関係で注意しなければならないのは、

運賃や料金という形態をとらなくても、利用者負担の実践されている場合があることです。先に述べた自動車の燃料税の課税の仕組みは、まさにそれに相当します。車を使用するには必ず燃料が必要ですから、その燃料の対価の中に道路使用料としての税金を含めておけば、車の利用者は道路を利用する場合に自動的に道路料金の支払いをしていることとなります。その税金を道路の建設や維持に使うこととすれば、道路利用というサービスに関して、疑似的な市場が成立していると考えられることになるでしょう。

(3) ECにおける自由化の優先

そこで、話をもとに戻すことにします。いま述べたことから判明するように、自動車関連諸税には、本来、道路利用に対する費用負担という意味があるのです。とすれば、当然のことですが、税収は、車両が実際に走行する道路の国に対して払われなければならないはずですが、燃料税の場合は、多少はその要請が実現しているかも知れません。しかし、取得や保有に関わる税収は、車両が登録されている国に対して納められます。

ひとつの国の中でのことであれば、多少のくいちがいは存在しても、税金の支払いという「負担」と道路の利用という「受益」とが対応しますが、国が異なれば、その対応関係は稀薄にならざるを得ません。税負担の相対的に低いスペインの車がドイツのアウトバーンやイギリスのモーターウェイを無料で使用すること、税負担の相対的に高いドイツの車がスペインで高速道路の料金を支払う可能性とを併せ考えると、どうしても多少のアンバランスの発生が心配されます。EC各国の間でトラックの自由な営業走行を認めるには、国と国との間の受益と負担のバランスについての保証を与える制度が必要だとする主張も出現します。そして、そのような懸念を解消させるような実際的な方法が考え可能であるのか、という問題が登場せざるを得ないのです。

このように考えてくると、完璧なハーモナイゼーションということは至難の業であることが分かってきます。ハーモナイゼーションを究極まで進めようとするれば、各国の道路の強度や構造、有料道路の有無とその

料金、通行許容車両の最大重量の考慮等々、多種多様な問題に行き当たってしまいます。他国に向かって道路を有料にせよとか、無料にせよとかはいえないでしょう。議論の難航に業を煮やしたドイツが、税を下げると同時に、国内を通過する他国の車から通行料をとるといふ考え方を検討したことに、なんら不思議はありません。

理論的に完全なハーモナイゼーションは、不可能なはずです。実際にECも、ハーモナイゼーションが済んでから自由化に進むという考え方をとらないようです。それは際限がなく、現実的ではありません。むしろ、ある段階まで手当を加えた上でまず自由化を執行し、そしてハーモナイゼーションがあとからついていくことを期待する、という考え方になっているといつてよいでしょう。本稿でも、これ以上、ハーモナイゼーションの内容を深追いするつもりはありません。ここで指摘しておきたいことは、問題の連鎖関係ということだす。トラックの相互乗り入れという上部構造的な問題が、不可避的に下部構造のあり方へと波及し、

さらに下部構造について各国間の費用分担のルールを確立する必要にまでつながります。直接的活動の調整の問題が、結局は間接的社會資本の投資政策にまで行き着いてしまいます。そのような問題連鎖を引き起こしているのは、すでに説明を加えたところの、輸送サービスを生産構造の特性にほかなりません。今後、E Cはどのようにして、この問題を解決して行くのでしょうか。たいへん興味深いところです。やがてこうした問題は、我が国の運輸政策や社會資本整備の政策に関しても、いろいろな形で生じてくるものと思われま

5 結

本稿では、E C域内の陸上貨物輸送の自由化という

限定された問題を材料にしながら、交通経済や輸送活動に関わる諸問題をなるべくたくさん指摘するように努めました。しかし、重要で興味深い問題でありながら言及できなかったものもあります。関心のある人には、とりあえず以下に挙げるような雑誌などを手にとってみることをお奨めします。本格的な研究書の読破は、そのあとでよいと思います。

『運輸と経済』（運輸調査局）

『高速道路と自動車』（高速道路調査会）

『季刊輸送展望』（日通総合研究所）

『モビリティ』（運輸経済研究センター）

（一橋大学教授）