2025 年 6 月 18 日

『交通経済のエッセンス』正誤表

第 1 刷の訂正箇所

1.　47 頁 4 行目

（誤）　利用者の限界便益が増加する

（正）　利用者の便益が増加する　※「限界」を削除

2.　78 頁下から 11 行目

（誤）　金額としてわずであっても

（正）　金額としてわずかであっても

3.　84 頁 4 行目

（誤）　「これらをすべて考慮しなければ，便益を測定できないとすれば，非常に大変な作業になってしまいます。しかし，通常，費用便益分析に波及効果は含めません。これを簡単なグラフで示しましょう。」

（正）　「これらをすべて考慮しなければ，便益を測定できないとすれば，実務上，非常に大変な作業になってしまいます。費用便益分析に波及効果を含めるべきかについては議論があります。これをボードマンほか（2004）の議論を参考にして，以下，簡単なグラフで示しましょう。」

4.　86 頁　図 5.4 のタイトル

（誤）　「図 5.4　波及効果 3（価格が変化する場合）」

（正）　「図 5.4　波及効果 3（外部費用がある場合）」

5.　86 頁　図 5.4 内の説明

（誤）　「騒音による外部費用」

（正）　「騒音による限界外部費用」

6.　86 頁 4 行目

以下の文章を削除してください

「価格の下落により，$p_{s0}efp_{s1}$ だけ消費者余剰は増加し，$p_{s0}gfp_{s1}$ だけ生産者余剰は減少します。その結果，総余剰は efg だけ減少します。」

7.　86 頁 12 行目

以下の文章を削除してください
「詳細は省きますが，bcc′ は efg の近似値になることが知られているので,」

8.　87 頁 4 行目
（誤）　「新幹線開業により観光地の需要曲線が右上にシフトしたことによって，新しい余剰の損失②が生まれています。後者の方が大きいことが読み取れます。よって，この余剰の損失の増加分を，鉄道市場の余剰から引かなければなりません。」
（正）　「新幹線開業により観光地の需要曲線が右上にシフトしたことによって，需要が q_{s1} へと増加します。観光地の騒音の発生による外部費用の増加分を，鉄道市場の余剰から引かなければなりません。」

9.　113 頁　図 6.8
以下の文章を追加してください
「（出所）　株式会社内藤ハウスホームページ「民間資金等活用事業（PFI）」を参考に作成。」

10. 146 頁 2 行目
（誤）　規制方式です。
（正）　規制方式で，多様な方式があります。たとえば,

11. 179 頁下から 5 行目
（誤）　「この図では明示されませんが，道路整備の費用がこの面積よりも小さければ，社会にとって望ましい投資といえます。」
（正）　「この図では明示されませんが，消費者余剰と外部費用の変化分と道路整備の費用を考慮すれば，社会にとって望ましい投資になる可能性があります。」

12. 181 頁下から 8 行目と下から 5 行目
（誤）　鉄道会社
（正）　交通企業

13. 184 頁下から 8 行目
（誤）　「4 章 2 節で学んだように，通常，波及先の市場の余剰変化は考慮しませんが余剰の損失の変化は考慮します。この場合，余剰の損失は ABC から DEF に減少します。すなわち，ABC－DEF＞GHI の場合，この政策は行う意味があるといえます。」
（正）　「この結果，交通量は q_1 から q_0 に減少し，自動車に起因する外部費用も減少することがわかります。自動車交通における余剰の増加がバス市場における余剰の減少より大きい場合，この政策は行う意味があるといえます。」

14. 191 頁下から 8 行目

（誤）　この理論には 3 つ重要な前提条件が必要です。1 つ目は，潜在的な参入企業が既存企業とまったく同じ技術で，同じサービスを生産することができるということ，2 つ目は，参入時の固定費用は，市場から退出する際，その費用を回収することができる，すなわちサンク・コストがないという条件です。この 2 つの条件は，規模の経済以外に参入障壁が存在しないことを意味します。3 つ目として，既存企業の価格変更にある程度時間がかかる必要があるということです。

（正）　この理論にはいくつかの前提条件が必要です。最初に，参入する可能性がある企業が，すでに市場にいる企業と同じ技術で，同じサービスを提供することです。次に，参入時に発生する固定費は，市場から撤退する際，そのすべての費用を回収でき，埋没費用（サンク・コスト）にならないということです。ここまで，規模の経済以外には参入障壁はないといえます。最後に，既存の企業が価格を変える時間が一定程度必要なことです。