

道路整備システムの構造改革：ニュージーランドにおける試みを中心に

今橋，隆

(出版者 / Publisher)

法政大学産業情報センター

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

グノーシス：法政大学産業情報センター紀要 = Γ ν ω σ ι ς

(巻 / Volume)

8

(開始ページ / Start Page)

75

(終了ページ / End Page)

83

(発行年 / Year)

1999-03-31

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00003055>

道路整備システムの構造改革

—ニュージーランドにおける試みを中心に—

今橋 隆

1. はじめに

1980年代から、先進各国の経済政策における優先度の高いメニューとして規制緩和が取り上げられ、イギリス、アメリカ、ニュージーランドといった国々において、かなりの程度に実現されてきた。日本では、3公社の民営化こそこの時期に実行されたものの、規制撤廃、行政改革といった質量両面での深化は不十分である。規制緩和を進めれば、航空産業やトラック事業における経済的規制はほとんど必要ないものとなる。郵政3事業のように政府直営のビジネスがかなりの規模となる場合、行政改革なき規制撤廃は机上の空論である。前者の規制撤廃は進行中であるものの、社会的規制の内容にまで踏み込んで実現できるか否かは予断を許さない。後者に深く関連する公共事業の改革や郵政事業の民営化は、細川内閣のころから論壇に登場しつつも、微温的な論議にのみ数年が費やされ、実現の可能性さえ危ぶまれている⁽¹⁾。こうして1990年代は「失われた10年」としてその幕を閉じようとしている。

イギリスでは拙稿(1999)において指摘したとおり、PFI⁽²⁾という新たな手法を用いて、財政窮乏下での社会資本整備と民間企業に対する事業機会の創出とを、両立させる政策が確立されつつある。アメリカでは、建国以来の伝統である州単位の地方自治をより強化する方向で、21世紀の社会資本整備が方向づけられようとしている⁽³⁾。同時期に、日本で民間の活力を導入したプロジェクトである東京湾アクアラインが、需要予測の半分程度の交通量しか実現できなかつたり、国道や河

川の管理について地方分権の方向性が実質的に骨抜きにされてきたりしているのとは、きわめて対照的である⁽⁴⁾。

もともと、交通関連社会資本の中で、道路は民営化に不向きな対象とされてきた。第1の理由は、巨額の費用とその回収に要する長い期間である。第2の理由は、交通量配分と価格規制の問題である。Newbery(1994)は、前者への対処として電子的ロード・プライシングが可能であるなら、後者を民間の道路主体とそれへの価格規制という形態にゆだねることもありうるとしながらも、それは民営化というより商業化の必要性をより強く意味していると分析している。

本稿の分析視角も、そうした理論的認識を前提にしている。すなわち、規制撤廃の先行したニュージーランドでさえ、道路における市場原理の導入としての商業化は、現在なお進行中である。ここでは、その政策形成過程を念頭において、道路における市場原理の導入を具体的に解明する。

2. 構造改革の政策形成過程

日本では1996年に、当時の橋本内閣が6大改革を打ち出し、その中に財政構造改革を含めたことから、構造改革の必要性が注目された。とくに範となったのはニュージーランドであり、1984年にはIMFからの借入れが危ぶまれる状態に陥ったこの国の経済が、10年後には財政黒字と安定成長を実現したことに関心が集まった。しかしそうした熱意はその場限りのものであった。その後、1997年にはじまる大幅な景気後退や失業の増大か

ら、財政出動の必要性が説かれて構造改革は省みられない状況にある。

現在、構造的諸問題はまったく解決されておらず、より巨大な陥穽となって将来に控えているに過ぎない。具体的には、都市における通勤混雑や狭小な住宅に代表される生活水準と国民所得の不均衡、地方部における不効率な公共事業と環境破壊、中央・地方両政府における財政赤字の急増などである⁽⁵⁾。

日本の国債に対する格づけの引き下げ、その大量発行に伴う長期金利の上昇などは、陥穽の典型的な予兆である。ニュージーランドの事例は、より真実味を帯びた将来のシナリオであり、その精査は重要性を増している。拙稿（1999）では、PFIの道路整備に対する適用について検討した。本稿では、その先進的事例としてニュージーランドを考察の対象とするものである。内容は2分され、本節で改革に関連する政策の形成過程を概観した後、次節において道路整備の政策的フレームワークを分析する。

（1）1984年の経済的停滞状況と改革のスタート

1960年代には、先進国の中でもっとも豊かな経済のひとつであったニュージーランドの経済指標は、1970年代の中期から変調を来していた。インフレーションの指標であるGNPデフレーターは、毎年10%を超えていた。1982年に当時のマルドーン首相が打ち出した価格凍結を含む所得政策でさえ、物価上昇率を7%以下とすることは不可能であった。失業率は1970年代後半から急速に上昇し、1983年からは6%近くに張りついた⁽⁶⁾。経常収支赤字のGDPに対する比率は、70年代中期の14%から減少したものの黒字になることはなく、80年代前半に6%台で低位の安定となった。このため公的純債務は1977年の10億ドルから1984年には110億ドルと、10倍以上になっていた（Dalziel 1991）。

こうした苦境は、1984年7月の外国為替危機となって表面化する。折からの総選挙で政権を得た労働党のロンギ（David Lange）首相は、海外通

貨準備と貸し手の信用限度がほとんど底をついていることを知らされる。一国の経済的破綻を目前にして印綬を帯びたことになる。時をおかずして政府経済顧問の報告書が提出され、その方向性に基づいてダグラス（Roger Douglas）蔵相の第1次予算が組まれたことから、経済改革がスタートした。

改革の第1段階（1983年から87年まで）では、貿易財と通貨の部門に重点が置かれ、国際競争力の回復による外国為替市場の安定が目指された。すなわち、国有企業の企業化による競争の促進、変動相場制への移行による国際収支の好転が実現した。この間、1986年に税制改革（所得税および法人税の税率フラット化とGSTの導入など⁽⁷⁾）と国有企業法の制定、1987年に労使関係法の制定と国有資産の売却プログラム決定など、関連する法律的・制度的な改革も進行している。

こうした一連の措置で、経済諸指標は概して好転した。1987年の国際収支の赤字はGNPの5%であり、前年の9%にくらべ改善されている。同年の経済成長率は2%であり、マイナス成長の83年からは様変わりとなっている。こうした成果を背景に1987年の総選挙で労働党は大勝したものの、改革に積極的なダグラス蔵相と、それに消極的な党内左派の声を反映するロンギ首相との間の対立はかえって深刻化した。このため同蔵相とブレブル国営企業相は1988年に罷免され、改革はとん挫することになった。

（2）経済的混迷と改革の深化

1988年から1990年にかけては、改革のペースは顕著に遅くなった。ただ、国営部門法の改定（1988年）、GSTの税率引き上げ（1989年）のように、国民生活に大きな影響を与える変化が起こっている⁽⁸⁾。経済指標は傾向的に悪化し、失業率の7%への上昇、国際収支の再赤字化（GDP比で4%、1990年）がみられた。こうした状況を受けて行われた1990年10月の総選挙で、国民党が政権の座に就いた。興味深いことに、総選挙で敗北した労働党は、ダグラス蔵相下の経済改革は誤

りであったとの方針転換を行った（地引1991）。しかし国民党は改革を続行してゆく。

国民党の経済改革は、福祉・労働といった未着手の領域に重点を置いたものである。すなわち、所得補償の引き下げ、保健や高等教育といった公共サービスの重点的供給、雇用契約法による柔軟な労働関係の実現などである。⁽⁹⁾

こうした経済改革から社会改革へと構造改革のすそ野の広がり、折からの経済指標の好転に助けられて実現した。すなわち、経済成長率は1992年にプラスに転じ、翌93年には4.4%に達した。インフレと国際収支赤字のGNP比は2%を下回っていた。失業率は94年に入って低下し、6.6%となった。経済構造改革は、10年の時を経て実を結んだのである。

（3）構造改革の諸原則

以上のような改革の経緯をみると、議会制民主主義の制度的枠組みの下で、改革を進めるための条件が見いだされる。ニュージーランドの政治制度を前提にして Hide and Mcshane op. cit. は次のように述べている。

- ・少数の人々に権力の集中した政治システム
- ・現状維持に対する広範な嫌悪
- ・圧力団体を封じ込めるようなスピードのあるキャンペーン
- ・改革過程を主導するために必要なヴィジョン、戦略立案能力、具体的能力を具備した個人のグループ

このうち、最初と最後の内容は属人的なものであるが、明らかにその中心となってきたのは1984年に成立した労働党政権で蔵相を務めたロジャー・ダグラスである⁽¹⁰⁾。改革の果実が実ってきたのは1992年ごろからであり、この時期に政権を担当したのは国民党である。労働、福祉といった切り込みにくい分野に改革を伝播させたという意味でその功績は小さくないものの、改革のいわば創業者は労働党の幹部であり、とりわけダグラス、ロンギに Richard Prebble を加えた3人に負うところが大きい。ダグラスは民主主義の下

での構造改革の要点を10条にまとめているが、ここでは社会資本整備との関連で重要と思われるポイントを5つ紹介する⁽¹¹⁾。

① スケールの大きな政策の組み合わせによる、飛躍的な改革の実施

リーダーは目標を明確に示し、一挙にそこを目指して改革すべきである。さもなければ、圧力団体は時を得て動員をかけ、改革の個々の過程を妨害する。既得権益への唯一の有効な対策は、多くの圧力団体の特権をひとつの政策パッケージで除去することである。これにより、個々の団体は政治的懇願を余儀なくされ、場合によってはほかの享受している特権の除去を要請しさえする⁽¹²⁾。

② 速度が重要であり、これ以上はとてできないほどの速度で行う

改革に時間をかけるほど、成果の実現までに日数がかかり、反対者に焦点を絞らせてしまう。ほかの特権を除去しうるかどうかが不確実であれば、自分の享受している特権を人々は手放したくない。改革過程を脅かすのは、速度ではなくて不確実性である。

③ 首尾一貫と信頼性が生む改革への支持

政策と意思疎通は首尾一貫したものでなくてはならない。低い物価上昇率、雇用の確保、所得増加など、単なる美辞麗句の羅列は選挙民の信頼を低下させる。初期の段階で過去との訣別を示すべきである。いったん失った信頼を回復するには、当初にそれを得るよりも長い時間を要する。

④ 犬にウサギを追わせなさい⁽¹³⁾。

改革の目標がわからなければ、人々は協力しない。時間表を公開し、過程への関与を示し、人々がどのように適応すればよいかを周知させなさい⁽¹⁴⁾。

⑤ 基本原則の理解が重要

人間は生まれながらにして企業家精神に富むものである。問題は多くの政府がそれをわい曲してロビー活動や課税回避という非生産的な行動に導いていることである。消費者の欲求を充足するという生産的な行動をすべての企業が目指すように環境を整えることが、政府の目的である。特権の

廃止は構造改革のエッセンスである。

こうした原則から、冒頭に述べたような困難な条件にもかかわらず、社会資本整備における市場原理の導入が構造改革の一環として重要であることが理解されよう。改革の規模と速度に関する①、②の条件は相互補完的であり、道路や港湾という政府予算のかかなりの部分⁽¹⁵⁾を占めるものが政策パッケージに含まれるかどうかは、分岐点として意義深い。

③の観点は改革の成否に直結している。高度成長期以降、豊かになるという目標は達成されたために求心力を失った。惰性的なケインズ政策で公共事業を追加しても、金利の上昇や将来への不安に起因する消費性向の低下を招くため、乗数効果は期待できない。構造改革の成否は、信頼に裏打ちされた政治的説得力を具備できるかどうかにかかっている。その説得力は、④のように公開された目標を達成できれば徐々にについてくるはずである。

⑤は、構造改革の原点とでもいうべき考え方である。「財源は中央からとってくる」「地方分権は仕事が増えるだけ」という発想が、日本社会の企業家精神を腐朽させ、現在の窮状に追い込んだ根源に存在している。とってくる予算の少なからぬ部分が、道路などの社会資本整備で占められている。他力本願で社会が永続できるわけのないことは、そうした自治体の多くが人口を減少させていることから明らかである。受益と負担の対応による社会資本整備は、構造改革のスタートラインである。

3. ニュージーランドにおける道路整備と資金の配分

ニュージーランドにおける交通部門の規制撤廃は、おおむね1980年代に行われている。航空や鉄道の民営化や規制撤廃は、他国にくらべて徹底したものであった（拙著1996）。しかし道路部門の改革は1990年代中盤になってようやく行われ、特殊法人として道路整備を行っていた Transit New

Zealand が、1996年7月から Transfund と Transit に分割されている。

ここでは、Transfund（1996）により、道路整備における Transfund の役割を検討する。

まず、機関の目的として「安全で効率的な道路システムに有利なように資源を配分すること」が掲げられ、それに対応する諸目標が掲げられている。それらは、以下の6つである。

- ①国内道路計画への首尾一環した資金の裏づけ
- ②交通大臣をはじめとする関係者への助言の提供
- ③道路サービスもしくはその代替案の提供における配分上の効率性の追求
- ④道路管理当局、地方評議会との契約による助言サービスの提供
- ⑤道路管理当局と地方評議会への会計監査
- ⑥事業評価のプロセス確立と、道路サービスの代替的選択肢への資金提供

このように、燃料税や車両登録料、重量車両への走行距離税により特定財源として徴収される道路利用料金を、上に掲げた諸サービスに支出することが Transfund の役割である⁽¹⁶⁾。上記の目標にくりかえし「効率」が登場し、資源配分の効率向上が図られていることは興味深い。

これを実質的に担保しているのが、計画の採否における費用便益結果の重視である。

つまり、先に計画が存在するのではなく、Transfund の利用できる資金の量に対応して、費用効果的なプロジェクトから資金の手当てがなされていく。具体的には、1996/7度の予算で費用便益比率は4.5となっていた。1997/8度ではそれが4.0に改訂されている。

こうした費用便益比率の重視は、「これを満たす計画に支出を行うことで、国内道路勘定に十分な収入がもたらされる」（Transfund New Zealand 1996）と位置づけられていて、負担と受益の対応が意識されている。

ただし、こうした費用便益比率は、いわゆる経済的な便益と費用がそのまま使われるわけではない。Te Puke バイパスの例では、経済的費用便益

による当初の費用便益比率が3.3であるのに対し、地元では5.7を主張し、最終的には Transfund が4.5と決定している。

当然のこととして、Transit New Zealand では貸借対照表と損益計算書を作成しており、そこから道路資産やその維持補修状況が判断できるようになっている。また、ニュージーランドにおける政策実施手法に共通の特徴として、政策目標合意 (Policy Target Agreement) を行うため、個々の業務に関する定義や契約構造がかなり詳しく規定されている。これは後に添付する資料にみるとおりである。

4. 小括：経済構造改革の展望と道路整備システム

既述したように、経済構造改革の必要性は明白である。ダグラスの提示した原則に沿って考えると、そこでの道路整備を組み込む意義が理解されよう。

第1に、大きな政策パッケージを提示する意味で、規模的にも地域的な広がりでも、道路は重要な要素である。すでに道路特定財源という部分的な市場化は行われているものの、使途や税率の決定方法には大きな改善の余地がある。費用便益結果の公表と意思決定への反映が重要である。いったん挫折した構造改革を再スタートさせたニュージーランドに学ぶところは多い。

第2に、目標の明示と情報公開が課題となる。年金については完全民営化を含んだ選択肢が示されているのに、道路でそれを拒否する理由は乏しい。燃料税率や高速道路料金をセットにして、「いくらの負担でどの水準の道路整備を行うか」というメニューを提示するべきである。

第3に、生産的な行動を企業にとらせるという観点から、PFI の利用を積極的に進めるべきである。採算に乗る計画案が少ないという理由で建設省は乗り気でないように見受けられるが、それはこれまでの道路整備が経済効率性の見地からは不必要なものまで含んでいたことの傍証にほかなら

ない。PFI の利用にあたっては、資料に示すような契約による役割の明確化が有用な基礎的条件になる。いずれにしても、他国に見受けにくい段階まで道路整備に市場原理を適用しているという点で、ニュージーランドの事例は示唆に富むものといえるだろう。

添付資料：TFNZトランスファンドニュージーランド

序

この機関の主な目標は安全で効率的な道路システムに有利なように資源を配分することである。

この主な目標から、1995年トランジットニュージーランド修正法に明記されている重要な目標群に当機関の諸機能を結合させることが導出される。

重要な目標群

- ・所与の費用に見合うだけの国益が期待されるという基礎の上で、首尾一貫した資金的裏づけを有する国内道路計画の賛同と購入。
- ・信頼でき明確で時期を得た助言を、交通産業に身を置く大臣とほかの重要な関係者に与える。
- ・道路サービスもしくはその代替案の供給における配分上の効率性を追求する。その際、競合可能性と管理と技術のシステムおよびプロセスの進歩とが考慮される。
- ・道路管理当局および地方評議会と契約を締結し、彼らそれぞれの計画を実現させる。
- ・効率的で効果的に配分された資源の利用を確保するため、道路管理当局とすべての地方評議会の会計監査を適時に行う。
- ・評価のプロセスを確立し、道路の供給と補修の効率的な代替的選択肢には資金を拠出する。

特徴と行動の範囲

1996年7月1日から計画の融資や国内道路計画（NRP）の準備はトランスファンドによって遂行されるだろう。トランスファンドの活動の主要な特徴と範囲は、次の諸要素について NRP の対照調査、合意そして管理：

- ・道路保守
- ・地方道路の改良と更新
- ・州高速道路の改良と更新
- ・効率的な道路の代替案
- ・旅客交通の社会的サービス
- ・契約管理
- ・助言サービス
- ・監査サービス

費用便益分析を基本にしたそれぞれの計画に対する評価。次の査定項目を含む

- ・事故コスト
- ・旅行時間コスト
- ・自動車を動かすコスト
- ・貨幣に換算しにくい要素（容易に確認できないもしくは数字や金銭的価値が与えられないもの。
例：ほこり害）

地方自治体や道路利用者団体、コミュニティー、運輸省、警察本部長、そして陸上交通安全当局との話し合いによって決められた優先順位に基づいた計画評価の結果によって、すべての計画は順序付けられる。

- ・便益
- ・費用
- ・納得できる総費用（貨幣換算しにくいものを含む）

競争価格の行動における合意、実行、および監視。

契約、助言そして旅客交通政策における競争の監視。

以下に挙げる条件を含んだトランジットニュージーランド（TNZ）と地方当局による産出の配分にかんする公式な合意の準備と見直し。

- ・合意の範囲の定義
- ・質的要素を伴う生産物（適切さやリスク管理、正確性など）についての明確な分類
- ・融資についているほかの条件の明白な定義
- ・基準に反するパフォーマンスの監視
- ・一定の条件が満たされるという前提での支払い

道路管理当局や地方評議会に対する財政的援助の提供

会計監査のシステム上の指揮と TNZ、地方当局、地方評議会のパフォーマンスの見直し、順守状況を以下の点について行う：

- ・契約に規定された分類と条件
- ・手続き、技術、安全基準、標準そしてガイドラインの設置
- ・効率的で効果的な貢献
- ・地域、地方の道路計画または高速道路計画

次の諸問題につき、道路管理当局や地方評議会に対する援助または助言

- ・法的手続きと NRP のほかの要求を明らかにする
- ・プロセスと行動を明確にする
- ・政策展開に関する相談
- ・情報提供の求めに応じる責任
- ・産出物の供給に関連する条件を明らかにするための公式合意の準備
- ・設定された基準に対してのパフォーマンスの監視

情報の提供と道路に関する大臣への助言、以下のことが求められる。

- ・ NRP の融資に関する重要な問題
- ・ 陸上交通価格決定とほかの政策の問題点
- ・ 陸上交通の法的な枠組み
- ・ 道路管理当局へと地方評議会への融資補助の供給
- ・ 直接的なもしくは質問に応じての情報の提供

大臣とパフォーマンスの合意を結ぶ

- ・ 道路の政策、保守に関する効率的な選択が熟考され、発展する融資された産出物
- ・ 交通弱者のニーズへの配慮を含め、道路の問題の解決策を見極め、推進する
- ・ 道路やニュージーランドまたは海外のほかの交通機関と関係した団体との連携の確保、そして陸上交通に関する問題の情報交換を促進する
- ・ 陸上交通を向上させる調査を促進し、実行する
- ・ 交通問題について交通産業に助言をする、訓練や教育プログラムを手続きや生産物の質的發展に貢献する政策も含まれる。
- ・ 国内道路勘定を管理、監視する

注

(1) 筆者は、たとえば郵便事業において民営化が唯一の方策であるとは考えていない。しかし、他国に例のあるように、国営企業であっても法人税を納付し、民間の参入が広範囲に可能な形態としなければ、直接税率のフラット化と課税ベース拡大を盛り込んだ税制改革とは整合的ではない。中央省庁等改革基本法案では、第33条の6において、「民営化等の見直しは行わないものとする」むねが明記されている。

(2) Private Finance Initiative の略であり、日本では「民間参画による社会資本整備」と通常は（不正確ではあるが）呼ばれている。詳細については拙稿（1999）を参照のこと。

(3) 1991年に制定された ISTE A（総合陸上交通効率化法）が21世紀を控えて TEA21（21世紀に向けた交通平等法）に衣替えしている。その中で、都市圏ごとの交通政策に権限を有する MPO（都市圏計画機構）は権限・資金の両面で拡充されている。TEA21ではその訳語から受ける印象とは対照的に、各州の燃料税による道路信託基金の収入のうち、90.5%をその州の高速道路予算として支出するように規定されている。詳細については西村（1998）および篠部・佐藤（1998）を参照のこと。

(4) 地方分権推進委員会の第5次勧告には、県内で完結する1級河川や3ヶ条国道の地方への移管を含む当初案がほとんど反映されておらず、大幅後退との印象がぬぐいがたい。

(5) 1995年度の行政投資額を人口1人あたりで比較すると、最大の島根県は最小の埼玉県の2.5倍となっている。高度成長期にはこういった格差是正が是認された面もあるとはいえ、今後は経済停滞と財政赤字から継続不能である。

(6) 歴史的にはニュージーランドの失業率はきわめて低く、1960年代までに在任したある労働大臣は、失業者の名前をすべて覚えていたそうである（Hide and Mcshane 1996）。

(7) 1985年に決定され、翌年から実施された税制改革は、以下のような内容であった。所得税について税率が引き下げられ、最高が66%から48%に、最低が20%から15%になった。その後、最高税率は再引き下げられて33%になっている。個別物品税は整理され、包括的な物品・サービス税（GST）が導入された。その税率は、当初の10%のちに引き上げられ、現在では12.5%となっている。

(8) この時期には労働党内部でロンギ首相の指導力が低下し、かわって登場した2人の首相も労働党への国民の支持を維持できなかった。

(9) 1987年の労働関係法が、強制的組合主義と一律主義に基礎を置いているのに対し、雇用契約法では、各集団の自発的な交渉が原則となっている。Dalziel 1991（青山・岡田訳）を参照さ

りたい。

- (10)ただし、改革案自体は労働党が野にあった期間から大蔵省を中心に検討されており、ダグラス自身も1980年ごろから市場経済への傾斜を強めていた（地引1991）。ダグラスの果たした役割は、Walker(1989)の書名に象徴されている。
- (11)出典はHide and Mcshane op. cit. である。引用したものは原典の2、3、5、6、9番目の原則である。割愛したほかの原則も有意義なのでタイトルを示しておく。①良質の政策は良質の人物から ④改革にはずみをつけ、動かすつづけよ ⑦選挙民を信頼し、情報を開示せよ ⑧政治的沈着さが改革への信頼をもたらす ⑩迷ったら、「なぜ政治家になったか」を考えよ
- (12)農業に関する補助金の撤廃に農民は反対したが、陸上輸送に対する規制緩和が運賃の低下をもたらした、その不満を和らげた。
- (13)改革の目標を明示せよ、という比喩になっている。
- (14)税制改革が例として引用されている。GSTの導入は直接税の減税と組合わされていたために成功したものとされている。
- (15)日本の公共事業予算（1997年度）では一般会計の12.6%が公共事業に充てられ、道路はそのうちの27.8%、港湾と漁港の合計は同9.9%を占めている。
- (16)道路の整備財源は、燃料税、重量車両の重量距離税、車両登録料などである。燃料税の税率は1リットルで10.9セントとなっている。1993年の数字では、陸上交通基金には燃料税総額9億1700万NZドルのうち2億8000万ドル、重量距離税は3億4500万ドル、車両登録料金は1億4100万ドルとなっている。

参考文献

- Bollard, A. (1994) "New Zealand", Williamson, J. ed., *The Political Economy of Policy Reform*, Institute for International Economics.
- Dalziel, P. and Lattimore, R. (1996) *The New Zealand Macroeconomy*, The Oxford University Press (青山則雄, 岡田良徳 監訳 (1998) 『ニュージーランド・マクロ経済論—改革の成果と評価—』 梓出版社).
- Hide, R. and Mcshane, O. (1996) "Can Privatization Succeed in a Western Democracy? Lessons From New Zealand", Anderson, T.L. and Peter, J.H. ed., *The Privatization Process*, Rowman and Littlefield.
- 井熊均 (1998) 『PFI —公共投資の新技术』 日刊工業新聞社.
- 井爪輝明 (1997) 「NZ のベトナム世代・労働党政権はなぜ改革を実現できたか」『エコノミスト』1997年3月4日号, 毎日新聞社.
- 地引嘉博 (1991) 『現代ニュージーランド (増補版)』サイマル出版会.
- 宮脇淳 (1998) 「日本版 PFI は三セクの二の舞?」『週刊東洋経済』7月18日号, 東洋経済新報社.
- 日本ニュージーランド学会 (1998) 『ニュージーランド入門』慶應義塾大学出版会.
- Newbery, D. (1994) "The Case for Public Road Authority", *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol.28 No. 3 (今橋隆訳, 太田和博校閲 (1995) 「公的道路主体の根拠」『高速道路と自動車』第38巻第6, 7号, 高速道路調査会).
- 大住荘四郎 (1997) 「New Public Managementの展望と課題」『経済学研究』第44号, 神戸大学経済学会.
- Robinson, R., Uno, D. and Snaith, M. (1998) *Road Maintenance Management, Concepts and Systems*, Macmillan.
- Roth, G. (1996) *Road in a Market Economy*, Avebury.
- 篠部武嗣, 佐藤健吾 (1998) 「21世紀に向けた交通平等法 (TEA21) の概要」『運輸政策研究』第1巻第2号, 運輸政策研究機構.
- Statistics New Zealand, (1997) *New Zealand Official Yearbook 1997*, GP Publications.

武田文夫（1988）「有料道路の国民経済的位置づけとその制度・経営の国際比較」『交通学研究』第31号，日本交通学会。

同（1998）「有料道路化、民営化への世界的潮流と日本」『高速道路と自動車』第41巻第10号，高速道路調査会。

Transit New Zealand（1996）*Annual Report 1995-1996*.

Transfund New Zealand（1996）*Statement of Intent 1996-1997*.

（1997）*National Rooding Programme 1996-97*.

Walker, S. ed.（1989）*Rogernomics - Reshaping New Zealand's Economy*, GP Books.

拙稿（1996）「ニュージーランドの経済改革と社会資本整備」『道路交通経済』第77号，経済調査会。

拙稿（1999）「道路整備における PFI の役割」『経営志林』第35巻第4号，法政大学経営学会。