

“Leveling Off”時代の運輸政策とは

編集委員会委員長

兵藤哲朗

HYODO, Tetsuro

東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科教授

1. 経済成長をどう考えるか

わが国の経済状況は円安などを材料に、見通しが若干明るくなりつつあるといえようか。2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催もある程度は景気を後押しすることであろう。しかし、日本を含めて、今後の先進国共通の傾向として、『ゼロ金利・ゼロ成長・ゼロインフレ』を主張する向きもあり、モードにもよるが、これからの運輸政策が需要増を前提とする必然性がない可能性もある。所得増計画の立案者の一人ともいわれる下村治氏が、第一次オイルショック前にすでに日本の低成長期を見通して、『日本は江戸時代のようにするのが良い』と主張していたと聞くと、ゼロ成長下の運輸政策のあり方はいかなるものであろうか。

2. 交通需要上限説と実態

欧米もわが国も、2000年代半ばから自動車交通需要が頭打ちになる傾向が報告されている。2008年春先のガソリン価格高騰や、同年秋のリーマンショック以前から認められている現象である。これを巡って、2010年頃から様々な憶測に基づく記事や論文が目立つようになってきている。その中でも、Metz [2010]の『交通需要には上限が存在する』という説は興味深い。筆者の脚色を交えて、簡単に紹介すると、以下の五条件が前提となる。

- 1) あなたは一人で、だだっ広い平面の中心に位置している
- 2) 平面にはランダムにキャンディが落ちており、あなたはそれを拾うことで満足(効用)を得ることができる
- 3) 一個を拾うと、必ず中心に戻ることをする(いわゆる複数のキャンディをmilk runで拾うことはできない)
- 4) キャンディの個数と効用には限界効用逓減の法則がある
- 5) 行動時間には上限(時間制約)がある

さて、この条件下で、移動速度が高くなれば当然移動範囲が広がるので、獲得可能なキャンディの量は増加し、効用も増えることになる。しかし、限界効用が逓減するので、速度が向上しても、徐々に限界効用が0に近づき、移動量自体も一定値に近づくことになる。この一定値が、交通需要の上限値であり、(ちょっと大きすぎだが)数千年に及び増大を続けてきた人類の交通需要の到達点と見なされるという説である。なお、実際に観測されている2000年代の自動車需要傾向には、“Leveling Off”という言葉が冠されている。無論、その傾向には、国により、人口減少、少子高齢化、都市化と公共交通整備の進展等々、他にも多くの原因があることは間違いない。しかし、以下の現象は統計で事実確認されている。

- ・アメリカでは十代~二十代(“Young Adult”と呼ばれる)の車利用率も、免許取得率も低下傾向にある
- ・自動車台キロの“Leveling Off”傾向は、他にもイギリス、フランス、オランダでも観測されている
- ・フランスでは高所得階層の車保有率、及び台キロが低減傾向にある

輝かしい好景気を想定しにくいこれからの時代、先進国の交通需要ゼロ成長を覚悟した運輸政策はどうあるべきだろうか。

3. ゼロ成長時代の運輸政策

第一に、渋滞緩和など、需給ギャップを目途とした施策の重要性が相対的に低下することは免れない。しかしそれは社会基盤施設の供給量を減らすことは意味しないであろう。インフラ自身の劣化に伴うサービス低下を補う供給は将来にわたって必要不可欠だ。いわゆる昨今具体的なプロジェクトが多く進行している『維持・管理』に資する施策がこの代表に相当するだろう。

第二に、交通需要ピークの主役が交代することを念頭におかねばならない。都市交通施設は、時間ピークとなる通勤・通学交通需要に合わせて計画されるという教科書的な定義が変わる可能性がある。すなわち、日中の私事交通や、自宅周辺の短距離交通、観光交通などが、より注視される必要がある。エキナカ施設の隆盛や、自転車走行を考慮した道路空間の再配分など、すでに関係する諸施策や施設整備が着々と進展しているように思われる。

第三に、新規テクノロジーの影響を見逃さないことである。二十年前の電車内は同じマンガ誌を読みあさる光景が常であった。誰が当時、マンガ代わりにスマホを操作する現代の乗客の姿を想像できたであろうか。“Leveling Off”の一要因として、これらモバイル機器の浸透が自動車需要を減らすという『若者のクルマ離れ』も指摘されている。物流でも、インターネット通販の隆盛が、物流施設配置や運送形態を大きく変えつつあり、それは当然、交通施策や土地利用施策で加味されなければならない。その他、昨年来、再三新聞記事でも取り上げられる自動走行技術開発も、それを支える社会基盤施策とセットで推進されるべきである。

4. 途上国は違う

今夏、一ヶ月間フィリピン大学に滞在する機会を得た。マニラの渋滞は想像を絶している。朝夕のピーク時、MRT、LRTに乗車するのに一時間以上列をなして待つ(駅外の歩道上で)。道路交通はといえば、hyper congestionで、空いていけば30分の距離も2時間近くかかる。タクシーも目的地が混雑区間だと乗車拒否が当たり前だ。おまけにトラック走行規制の影響で、マニラ港では一週間以上の貨物船沖待ちも発生し、渋滞影響は国際貨物にも及んでいる。皮肉な言い方をすれば、インフラ供給が“Leveling Off”なのである。これほど酷いのであれば、市民目線からは、バイク奔流のベトナム都市交通がまだ幸せのでは…と交通研究者として悩んでしまう。

途上国でも、バンコクなど過激な渋滞を徐々に解決してきた都市もあり、生活を支える運輸政策に求められる内容は、まだまだ需給ギャップの克服だ。“Leveling”と“Rising”の世界を行き交いつつ、互いの知見を活かした運輸政策の提案がますます重要となる時代である。

参考文献

Metz, D [2010], “Saturation of Demand for Daily Travel”, *Transport Reviews*, 30: 5, p. 659.