

おわりに

今回の研究では、都市間輸送を取り上げました。この議論の出発点は、人口減少が進む中でも、都市への人口の集中が進み、都市の重要性が高まることで、その都市を結びつけることの重要性も高まるのではないかということでした。たしかに、第1部で見たように現在までに地方の人口は減少し、都市の人口が増加していることから、そのようなことがいえるのではないかと思います。しかし、今後についてはまだその時が訪れていない以上、断言することはできません。

実際、本文でも触れたように都市への人々の移動がある一方で、それとは逆に都市から地方への移動も存在します。しかし、近年においては都市と地方の境界が薄まり、平日は都市で過ごし休日は地方で過ごすというような人が増えているように、人の気軽な移動が増えているといえます。人が移動するためには移動手段が必要であり、いずれにしても都市間の輸送が基盤となることから、既存のネットワークが不十分であるならば改善していく必要があります。このことは、人の移動の利便性の向上にとどまらず、潜在的な地方の活力を引き出し、今後の日本の成長につなげていくためにも必要だといえます。

今回は、都市間輸送の担い手として鉄道・バス・航空を取り上げて、それぞれの比較・検討を行いました。この3つには、それぞれ長所と短所が存在し、競争を行うことによって利便性や効率性が向上してといえます。しかし、近年それぞれにおいて様々な問題が顕在化していることも事実です。鉄道では、近年の異常気象の多発によって正確な運行が阻害され、その影響が広範囲に及ぶことが増えています。バスでは、低価格のツアーバスの台頭とともに、運転手の労務管理や安全性の問題などが指摘されました。航空では、近年の燃料費の高騰による路線の縮小や価格への転嫁、新規航空会社において機長が不足して大量の欠航を出すなどの体制の不備も指摘されています。都市間輸送の質を改善して、社会の利便性を向上させるためには、それぞれがこれらの問題に真摯に向き合い、解決に努めていくことが求められます。

しかし、問題ばかりでなく今後に向けた明るい話題も存在します。鉄道においては超電導リニアモーターカーとフリーゲージトレインが挙げられます。前者はその規模の大きさによって期待が非常に大きいといえます。後者は、これまで財政難などを理由に新たな輸送ネットワークが整備されず高速化の恩恵を受けることができなかった地方都市に、既存の設備を改良することによって低価格で高速化の恩恵を受けられる可能性を生み出します。バスではツアーバスの参入によって価格やサービスの面で利用者の利便性が高まっており、今後バスターミナルが整備されればその利便性はさらに高まります。航空においては、日本の基点である羽田空港の再拡張が挙げられます。発着枠が増えることで、首都東京と結ばれる地方都市が増えると同時に、新規航空会社の参入による競争によって利便性や効率性の向上が期待されます。

このように、問題だけでなく期待も存在する都市間輸送ですが、いずれにしても利用者の利便性の向上を図ることが重要です。なぜならば、この利便性の向上が利用者の増加につながり、それによって企業収益も改善し、社会の利便性や効率性が高まり、社会厚生が増大するからです。この正の循環を実現するためには、公共交通機関という性質上、ある程度の政策的な介入も必要ですが、その際には社会的費用と社会的便益を比較した上で、合理的な判断を行わなければなりません。一般的に、過度の介入は社会的に損失となる傾向があり、注意が必要です。

都市間輸送を考える際には、それに関わる利用者・交通事業者・公的機関の役割・連携を考慮しなければなりません。交通事業者が利用者の便益、社会全体の便益を考慮すると同時に、適切な政策的介入が行われた上で、鉄道・バス・航空が競争を行うことによって都市間輸送の質が向上します。その際、利用者はそれぞれの評価を行うことでその向上に貢献します。このように、社会全体で都市間輸送の改善に取り組んでいくことで、利用者・交通事業者などの社会の構成員のそれぞれにとって望ましい社会が実現し、日本の更なる成長の基盤となるのではないのでしょうか。