

日交研シリーズ A-805
平成 31 年度自主研究プロジェクト
「地域・都市の総合交通政策プロジェクト」
刊行：2021 年 6 月

都市圏総合交通政策の研究—地域・都市の活性化と交通整備・運営—
**The Integrated Transport Policy providing for the Infrastructure and
Services in Urban Areas with reference to Regional Vitalization**

松澤俊雄（環太平洋大学特任教授・大阪市立大名誉教授）
Toshio MATSUZAWA

要 旨

本研究グループでは、これまで地域・都市の構造の分析と、交通部門における人的・物的輸送、インフラ整備における対応およびそのあり方の分析を通じて、地域・都市交通における総合交通政策の研究を進め、成果を発表してきた。今年度は「傾斜地を抱える都市の交通政策」、地域間交通における「わが国における新幹線延伸と LCC 参入による FSC 運賃への影響について」および「近年の国内物流トレンド」についての 3 本の論文をもって報告書としたい。

第 1 章では長崎市の事例から、斜面市街地を抱える都市における交通政策のケーススタディを試みる。長崎市の場合、「斜面移送システム」のような特殊な交通手段に代表される多様な政策手段が導入され、多額の維持費用がかかっていることを指摘する。また長崎市ほどではないものの斜面市街地に対応した交通政策を展開すべき地域・都市は、近畿（京阪神都市）圏でも多く見られることから、大都市圏における斜面市街地に対応した交通政策への示唆導出に向けた議論を進める。

第 2 章では、新幹線の開業が大手 FSC の運賃水準に与えた影響について DID 分析をおこない、新幹線延伸によって FSC 運賃は一貫して下落したが、下落幅は短距離路線ほど大きかったことを示した。また LCC 参入による影響には一貫した傾向は見いだせなかったことも指摘した。さらに FSC の運賃に対する影響は、LCC よりも新幹線の方が大きく、理由の一つとして新幹線の輸送力の大きさを挙げている。

第 3 章では、2010 年以降の国内貨物輸送量データをもとに物流トレンドについての統計的に検証をおこなった。輸送分担率と輸送量の GDP 弾性値に注目して、2010 年以降の貨物輸送量をみると、自動車は輸送分担率が大きい 500 km 未満の距離帯において日用品と特種品の輸送に比較優位があり、海運は輸送分担率が大きい 500 km の距離帯で石炭、鉄鋼、砂利・砂・石材の輸送に比較優位がある。鉄道はすべての距離帯において輸送分担率が小さいが、化学薬品、鉱石類、セメント、石灰石の輸送に比較優位がみられる。日本の国内物流は依然として自動車中心ではあるが、内航海運や鉄道でも、比較優位がある輸送品目や輸送距離を中心に輸送量を伸ばしながら、他機関と競争できるよう、各輸送手段の比較優位性を活かした物流構造を構築することが望まれることを示唆する。

キーワード：都市交通政策、斜面市街地、FSC、LCC、DID 分析、国内物流、
貨物輸送トレンド

Keywords : Urban transport policy, Hillside area, Low cost carrier, Full cost carrier,
DID (Difference in Differences), Domestic logistics in Japan, Trend in freight transport