

第1章 経済学からの視点

はじめに

地方の公共交通には評価するための視点はいくつかあった。その中の一つに今までの主流であった「政治」による視点があった。その「政治による視点」によって、地方では世に「我田引鉄」とよばれる永劫不採算の路線建設が行われ、またその視点が不採算路線の廃止を妨げてきた。しかしそれによる経済的な資源配分上の無駄はかなりのものであり、そのことは赤字ローカル線の建設というものが国鉄崩壊の一因になったということに示されているのではないだろうか。

国鉄改革と同時に行われた特定地方交通線の廃止転換期において、世にいう内部補助¹の原因となっていた特定線はそのほとんどが廃止された。そしてJRに移ってまもなく残った赤字線の廃止は一応下火になった。それというのも多くの黒字を生み出す三大都市圏から三島赤字線への赤字埋め合わせという典型的な内部補助構造がなくなったことによって、社会には赤字ローカル線による諸問題が消えたように見えたからである。JRによって確かにサービスは向上し、国鉄が抱えていた問題は消え去ったかに見えた。

しかし解決されていたかにも見えた問題がすべて解決されたわけではなかった。JR各社内の内部補助による資源配分上の諸問題は未だ解決されていない。国鉄改革10年目に当たる今日、様々な所がかつての地方線対策の再評価が行われ、そして鉄道網の再考がもとめられている。そのような動きと前後して昨年廃止されていったのが深名線である。

今までの政治の道具としての再編成は不必要である。「公共交通はシビルミニマム²として必要だ」という住民の声を含めて、もっとも望ましい資源配分とそれに従った鉄道網の再考が求められている。そしてそのためには政治的な発想だけではなく、経済的・合理的なリサーチとその分析も必要である。もちろん経済的視点のみに頼ることはあまりにも危険であるが、もう少し経済学の考え方が採用されてもよいのではないか。

¹ 本文後述（第3節）を参照

² 市民生活のための必要最小限の環境条件のこと。本文該当部では「公共交通機関というものは生活していく上で必要不可欠なものなので、廃止等をすべきではない」という意味である。

この章では特に地方不採算交通について経済学視点からその資源配分の現状とその性質からみた理論的に望ましい資源配分を検証し、その上でケーススタディを行って現実に即して議論を行ってみたい。