

第1節

鉄道の非効率性とバスによる代替性

1. 今までの現状～「鉄道へのこだわり」がもたらしたロス

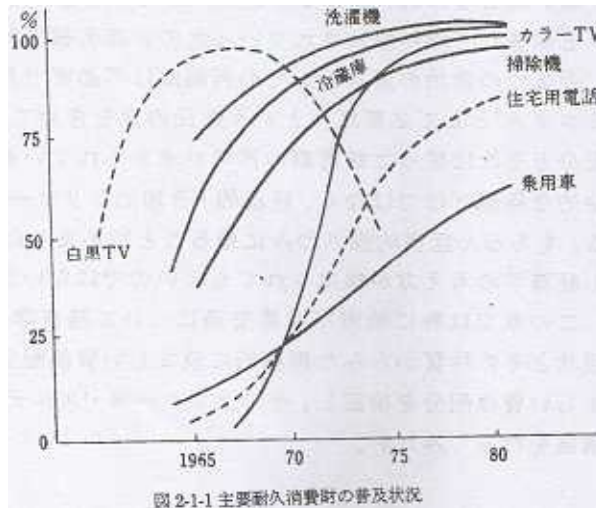
かつて、その地形の悪さと道路網の整備の遅れから日本ではモータリゼーションの進行は諸外国ほど進まず、又極端な富の集中によって庶民が私的交通を自給あるいは消費することは経済的に困難であったから、都市部においても鉄道を中心とした公共交通が一般市民の重要な足であった。特に地方においては近代化進展後も徒歩や荷車といった「人力」が交通機関であった。地方の人々にとっては全国一律料金で、さほど料金も高くなく払える範囲であり、しかも確実に速い「鉄道」という交通機関は近代文明の象徴の一つであり、誰しもが「おのが村に駅 つありせば」と思ったものである。それに加え地方の住民達、特に商店主は駅ができれば宣伝費を殆どかけなくともお客が増えることを経験的に知っていた。そういう人にとって鉄道はまさに「陸の孤島」的な地域においてあまい蜜蝋のようなものであった。これが後に公共経済学で言われる外部効果の「ただ乗り」¹現象である。

これらのイメージはすべて鉄道がその地方の旅客輸送需要を独占的に受容し、それを収入とすることができる事が前提とされていたのである。ではもし競合相手が登場したらどうするのか。1960年代に池田勇人首相の「所得倍增計画」を緒点におこった日本の「高度成長」によって、一般市民の購買力は上昇し、その結果による需要の拡大は購買力とは反比例して製品のコストを大きく引き下げた。それまで庶民には高嶺の花であったいわゆる三種の神器（テレビ・冷蔵庫・電気洗濯機）は急激に普及した。

それに遅れること数年、自動車の普及が始まった。いわゆるモータリゼーションの発生である。これによって一般庶民は交通サービスを自給可能になったのである。それは10年前には思いもしなかったことであった。その普及は購買力が豊かで道路の比較的整備された都市部で急激に進展し、やがて地方でも道路を要求する声が高まった。かつて鉄道を求めた人々は今、道路

¹ 政治活動の成果は一人がその成果を独占できないように一種の公共財であり、自分が政治活動の負担をしなくても、他の人々の活動の成果を得ることができるという概念。ここでは「商店主は鉄道の駅さえできれば、宣伝費という負担をしなくても、駅ができたことによってお客が増える」という意味である。

のために票を投じた。かくて地方にも良質の道路が整備され、その結果地方でもモータリゼーションが急激に進行した。好きなときに好きなところへ運んでくれる。(需要に対する圧倒的な弾力性²を誇る)「自家用自動車」は鉄道との競争において一方的な勝利を収めた。



かくて地方では国鉄・民鉄を問わず次々と赤字鉄道線が生じ始めた。ところがその赤字にもかかわらず、彼らが鉄道事業から離れようとする住民は強硬に反発した。理由は人様々であるが、傾向としては「住民の足が失われる」ということであった。しかし鉄道が失われたところで多くの住民にとって足が失われることはないはずである。というのも彼らは自家用車という極めて鉄道より良質な交通サービスを消費可能であるからである。しかも鉄道に代わってより需要に弾力的な、すなわち人々のニーズに敏感な公共交通
乗合自動車 が代替サービスとして提供されると言われているのである。

それにもかかわらず沿線の住民はこれに対し「今までの駅の集積性がなくなる」「交通弱者はどうなるのか」などと言ってまで鉄道を残そうとしている。しかしながら交通弱者の問題は私営業者(・独立採算体)に負担を強いるべき問題ではないし、赤字線の駅の経済的な波及効果(以後これを「外部効果」と呼ぶ)は今や資源配分上の効率という視点からはさしたる価値はない。で

² あるものが、需要者つまり消費者が持っている考えに反応しやすいという意味。本文に出てくる所では、例えば鉄道は、定時制を持って運行されているといったような時間的な制約や、最寄り駅までいかなくてはならないといったような空間的制約を受けるのに対し、自家用車は自分の利用したい時に好きな場所から行きたい場所へ鉄道に比べて移動できる可能性が高い。ということから、自家用車は消費者のニーズというものに敏感に反応できるという意味に使われている。

は彼らをここまで揺り動かす動機は何であろうか。それはやはり多く指摘されるように「鉄道へのこだわり」であろう。今も人々の心には鉄道がない町は「箔」がつかないというイメージがあるのであろう。そうはいうものの今や赤字ローカル線はその町に本質的な利益をもたらさないし、他の交通に代替した方が効率的なのである。この考え方が国鉄の債務を増大させただけでなく、深刻な資源配分上の非効率を招いたことは明らかである。

2. 鉄道の非効率性とバスの代替可能性

かつて鉄道の効率性はどこにあったか。かつての人々の交通サービスに対する需要の方向軸はきわめて一様であった。従って需要は集団性を帯びており、大きなキャパシティを有する鉄道輸送が手段として効率的であった。現在も計画の下に形成されたいわゆる「ニュータウン」などで鉄道が公共交通として採用されているのは、交通サービスの消費集団性がある程度予測できるためであり、そのために公共交通として鉄道が資源配分上から効率的であるからである。



だが仮に交通サービスに対して需要がなかったら、あるいは交通サービスの需要の方向性がでんでばらばらだったら鉄道の効率性は発揮できない。その場合どうすればよいのか。バスによる代替は一種の有効な手段である。バスは鉄道よりも優れている点が多い。例えば鉄道は旅客需要が多いところではバスより優れているが、需要の少ないところでは鉄道よりも効率的に運営可能である。需要が少なければバスも鉄道もキャパシティ的には同じである。又バスは需要に対して弾力的であり、例えば鉄道のように決まった幹線を走る必要はない。もし幹線道路から離れたところに学校や病院のような需要の高い地域があれば、そこを経由するルートを組むことも可能である。又需要が低すぎて経営が成り立たない路線から撤退することも容易である。

バスに対する批判は多い。その多くの議論には「バスは鉄道ほどの経済波及効果がなく、バス停には鉄道駅ほど集積性がない」とか「定時性が損なわれる」などがある。しかし極めて営業状況が困難な鉄道駅の経済波及効果はほとんどないに等しい。しかもそれがあったところで、それは外部効果の「ただ乗り」にすぎない³。(もっとも受益を還元しろと言っても状況を悪化させるだけだが)又「バスは定時性が低くよく遅れる」といわれるが、鉄道が営業費も回収できないような赤字ローカル線の地域で、定時性がそれ程失われるとは到底考えにくい。大半の場合、バス転換した場合に使われる並行道路はすいているようである。又停留所の乗降によって所用時間が増えるのであれば、それは需要が増えている証拠であるからむしろ良い局面であろう⁴。

このほかにこんな議論をする人もいる。「埋没費用の高い鉄道は過疎地域の Mobility のかすがいになる」たしかに直感的にはそうかもしれないが、「かすがい」まで打って鉄道をつなぎ止める必要が本当にあるのか。それが望ましい資源配分か。それを次節以降で議論していこうと思う。

³ ただ現在言われている「駅の廃止が『駅』を中心とした町の成り立ち（都市計画）を崩壊させ、町や村が崩壊することがある」との報告もあるが、これは本書の範囲を逸脱するので他の論に譲る。

⁴ この問題について、並行道路がトラックなどで混雑しやすい幹線国道であることもあるので（例．木次線＝国道 54 号線）一概には並行道路がすいているとは言えないが、そのために遅くなるからといって鉄道を残す方が効率的だということにはならないであろう。