

第2節 「公共性」への疑問

これからは鉄道とバスを含めた「公共交通」という点から見ていくことにする。鉄道の研究という視点からは少しずれるかもしれないがご容赦願いたい。

世のなかに「交通サービスは公共財である」と唱える人々がいる。従って公的な供給・十分な供給補助が望ましいというのである。それは、それなりに根拠のある話であるようだ。この主張をする人々は交通サービスが不特定の人々が使い、なおかつ社会的な欲求が高いとして公共財の定義を拡大解釈しようとするのである。

交通サービスは公共財とはいえないというのが現在の経済学界の意見の大半である。公共財とは簡単に言えば、ある特定の人々に対し（それは大半が十分な対価をその財に対して支払えない人々だが）当の財やサービスの供給を行わないことが技術的に不可能、あるいは供給を行わない（これを「排除する」というが）ために莫大なコストが必要である（排除の不可能性）

1個のケーキのようにもし太郎君がそれを食べてしまったらその当該のケーキを花子さんは食べられないようにその財1単位を同時に2人以上が同時に消費できないという性質がない（消費の競合性の欠如）という2つの条件を満たし、一般の財の性質が欠如している財のことである。例えば国防というサービスや燈台の光などはそのサービスの受益者を特定することは極めて難しいし、かといって誰か消費したらそのサービスが他の人が消費できなくなるものではない。従ってその都度誰がどのくらい消費したかを計り得ないので、その都度使用量に応じて料金を取るのではなく国や自治体といった公共部門が税金を取ってその中から費用を負担して供給する方が望ましい財のことである。ところが交通サービスは人によって消費する量は違うし、それを計ることも簡単であり、しかも「排除」も簡単である。（改札機というものがある）確かに消費の競合性は弱いかもしれないが、やはり供給量には限界があるので（電車の容量にも限界があることはわかるだろう）この性質もある程度否定できるので公共財ではないというのが根拠である

では「公共交通」の公共性とは何であろう。それは消費が不特定であり、なおかつ多数であることであるといわれている。従って公共（Public）なのである。その意味はこの場面では表象的なもので深い意味はないと考えていいのではないだろうか。とはいえ経済学的な特徴もある。それは「必需財」

的性格である。穀物類と同じ様な消費の特性があるといわれ、ちょうどエンゲル係数（＝ある家計において食料費が所得に占める割合）と同じように、所得が増えると家計における交通費が所得に占める割合が減少する傾向にあり、また価格（交通では運賃等）が上がってもその交通サービスを利用する人の量はあまり減らない、すなわち需要があまりへらない。（需要の弾力性が低い）このような性質があるため「生活に不可欠 公共財 / 公共性」と単純に考えられてしまうのである。

しかも交通産業というのは独占性があるという。例えば鉄道のように交通サービスを供給するのに敷地・線路・駅施設・車庫・信号施設と設備に莫大な費用がかかる。しかもこの設備は列車の本数（＝交通サービスの供給量）にほとんど関係ない。又鉄道をやめるときには車輛や駅施設・信号施設などは中古市場に売り払ってその費用を回収することが極めて困難である¹。するとその費用の大きさと埋没費用の大きさゆえに一般の財市場のように競争が起こらず「独占」に陥りやすいという問題があるのである。直感的に独占を行うとあくどく儲けるのではないかと誰でも考えるところである。その通り独占では超過利潤が生み出される。従って上の「公共性」と鑑みて様々な規制がかけられる。従って独占性が強い＝「公共に対して責任」という考えが広がっているのである。

しかしこの考え方は必ずしも正しいものではない。財の性格はその場所・時間（時代）によってもその帯びる性格が変わるからである。従って交通サービス一つとってもその供給される空間・供給形態などによってもその性格は通常財にも公共財にもなりうる。この点について十分に考える必要があるだろう。

¹ このような事業撤退時に回収不能な費用を埋没費用（Sunk Cost）という。