

第4節

鉄道の代替手段としてのバスの検討

1. 鉄道とバスの運行経費の差

本章第1節でも述べられているが、一般にバスは鉄道に比べて輸送規模が小さいときに経済効率が優れていると言われる。ではこれについて詳細に検討してみよう。上記の主張に関しては鉄道とバスの運行費用について考えてみればよくわかるだろう。

まず、鉄道の運行に必要な費用について考えてみよう。鉄道には軌道・駅・信号施設の維持管理費がかかる。また、鉄道車両は一般的にバスよりはるかに大きく、バスほど量産されていないから、新車・中古車を問わず購入単価が高い。車両の整備施設（土地・建物）も専用のものを必要とするし、規模が大きくなりがちとなる。鉄道の運行には人手もかかるから人件費もそれに応じて高くなってしまふ。しかしながら、このような考えに対しては、鉄道も経営合理化によって人を減らすことができ、またその他の経費も節減可能だと主張する向きもあるかもしれない。しかしながら鉄道の運行に最低限必要なもの（軌道維持・車両整備など）は削ることができないし、もしそれらを自分の所で面倒を見ないとしても、外注（アウトソーシング：外部委託）せざるを得ない。こういった点で鉄道の運行経費はバスに比べてどうしても大きくなってしまふ。

鉄道運行に関わる費用も、鉄道が同一方向軸の大量輸送という本来の姿をしているのならば、鉄道が持つ大量輸送時の効率性からその費用は十分採算がとれ、何も問題は生じない。むしろそのような場合はバスの方が様々な弊害が出てくるであろう。数百人単位の人を一度に運ぶのには、鉄道とバスでどちらが適しているかは自明である。しかし輸送量が小さく、運行主体から廃止の意向がなされるようないわゆる赤字ローカル線では、その運行費用の大きさが非常に大きな重荷になってくるのである。

では次に、バスの場合の運行費用を考えてみよう。バスは道路を使用するため、鉄道軌道の維持管理に相当する費用がかからない。（厳密には道路の維持・管理・新設のため各種の税金を払っているのだが、この税金はバスだけが払うものではない）新車・中古車を問わず車両購入費についても鉄道より有利である。その他の車両の維持管理費等の経費についても同様の傾向があ

るといえるだろう。輸送量が小さい時のバスの優位性というのはこのような点から生じている。

2. 鉄道の運賃設定と内部補助

ここで、多少本論から外れることになるが触れておかなければならないことがある。一般的な事実としてバスの運賃は鉄道の運賃よりも高い。特に国鉄、またはその運行を引き継いだJRの運賃と、鉄道路線に並行するバス・廃止代替されたバスとではその差が大きい。この事実、バスは鉄道よりも輸送量が小さいときにおいては運行費用の面で有利であるという先ほど述べた考えと相反するように見える。バスの方が鉄道より経費がかからないというならば、バスの方が運賃は安いはずである。

上記の一見矛盾する事実は、前節でも問題になった内部補助によって説明できる。鉄道（特に国鉄・JR）に関する内部補助問題について一言でいうとするならば、都会の鉄道輸送での利益をもって赤字路線の赤字分の補填を行うというものになるだろう。いま現在、鉄道会社は路線ごとの運賃設定が難しい状況にある。JRにおいては、幹線・地方交通線・電車特定区間・山手大阪環状線内、そして加算運賃設定区間（さらに言うならばJR三島会社の新しい運賃体系）など様々な運賃体系があるが、この程度では路線ごとの運賃設定とは言い難い。もし仮に、JRが線区ごと、あるいは一定の区間ごとに運賃を自由に設定できたとして、さらに該当線区の経費はその区間からまかなうという料金体系にしたならば、廃止の意向が表明されるような赤字ローカル線の運賃はバスよりも高くつくはずである。

地方私鉄においてはバスと鉄道の運賃の差はかなり小さくなる。差は小さくなるにしろ、バスと鉄道の運賃が逆転しにくいのは、赤字の地方私鉄に対して国・自治体から欠損補助が出ているからである。しかし現在欠損補助に対する見直しが行われており、その結果、和歌山の野上電気鉄道は廃止され、宮城の栗原電気鉄道は第三セクターのくりはら田園鉄道に転換された。

一般的な内部補助それ自体は悪いものではないし、実際にどのような企業でも内部補助というものは存在する。例えば、現在利益を得ている部門から今後利益を得ることができると考えられる不採算部門に対して資金を回すことはごく普通である。その一方、赤字が続き、その改善が見込めない部門にせつかく得た利益を回すという経営上の意思決定は決して健全とは言えないだろう。

鉄道の内部補助の場合で問題となるのは、第一に赤字続きで改善が見込め

ない部門に利益を回すという経営上の問題と、第二に都市部で利用者が割高の運賃を支払っていることについての正当化が難しいという点である。語弊御幣のあるのを承知で言えば、鉄道事業者による内部補助とは、都市部から税金を取り、それを地方に配分するというのと全く類似の行為と言えるのではないだろうか。しかも取り立てられる側には、交通強者ともいえる日常的に自家用車を使っている人々が含まれていない。企業が税金と類似のものを取り立て配分することは正当化されない。たとえ百歩譲ってこの内部補助を認めたとしても、この内部補助に日常的に車を使っている人々が参加していないことについては、不公平感を拭うことはできないだろう。

3. バスの優位性と鉄道の優位性

バスは運行費用が鉄道に比べてかからない分、同じ本数を運行するのでも赤字幅を圧縮でき、さらに経営に余裕があれば（あるいは赤字が一定の範囲で生じて良いとするならば）運行本数を増加することができる。運行本数の増加は交通権を主張する立場からも歓迎されるものである。

また、一部の間では鉄道は環境問題から言って有利であるとの主張があるが、輸送単位の小さいローカル線に限って言えば、さらに限定して鉄道のバス転換を取りざたされるような場合においては、鉄道とバスでどれだけの差が出るか疑問である。

さらに、鉄道にはバスにない利点があると主張される。それらの意見をいくつか挙げてみよう。鉄道が廃止されると住民の移動手段が奪われる。地域再生の大きな足がかりが奪われる。バスでは観光客が集まらない。バスは時刻表に載っていないので、他の地域の人々にとってアクセスが不安になる。バスは定時性の面で鉄道にかなわない。鉄道やバスといった複数の交通手段があること自体に効用がある。鉄道の駅には集積性があり、駅がなくなると町の中心部が拡散してゆく。駅そのものに交通モードの結節点（自家用車 鉄道 / 徒歩 鉄道 / バス 鉄道 / 鉄道 鉄道など）としての役割があるが、バス停にはそれを全く期待できない等々である。筆者も鉄道の利用というものを否定する気はない。鉄道はあるに越したことはない。

しかしそれらの主張は、廃止された（あるいは廃止されようとしている）鉄道路線のその最大の理由となった莫大な赤字の前に説得力を持ちうるものなのであろうか。鉄道を存続させた際に最大の問題となるのは、その赤字を誰が面倒を見るのかというものである。その負担を民間企業である鉄道会社に過大に求めてはいけない。