

はじめに

今年の研究テーマは「岐路にたつ地方公共交通」です。「官僚の報告書のよ
うな漠然としたタイトルだな」とか「えっ、ローカル線問題って、JRにな
って全部片付いたんじゃないの?」とか「鉄研なのに 鉄道 じゃなくて 交
通 の研究をやったところで、どうせ、やっぱり鉄道を残せ で終るんだろ」
等等、この冊子を読み始めた皆さんのため息まじりの素直な感想が聞こえ
てきそうです。

たしかに 10 年前、国鉄改革という流れの中で多くのローカル鉄道が廃止の
危機にさらされ、「地方の足をどうするか」という議論が盛り上がったものの、
JR 化後は大局的に見れば経営が好転したことによってローカル鉄道の経営
問題が社会で問われることは少なくなったといえます。しかしながら JR の
路線の多くは地方交通線と呼ばれる不採算路線ですし、その中には乗客の減
少が続いていることによって鉄道を維持することに対して疑問が生まれても
当然という路線が生じています。さらに、よりきめ細かな「足」である地方
路線バスでは破壊的な勢いで利用者数が減少しています。

つまり、かつての「地方の足をどうするか」という問題は、今後ますます
深刻化する可能性を秘めた問題といえるのです。この共通の問題意識にたっ
て、私たちは当初、鉄道が果たして地域交通を担い得るのか、鉄道の社会的
役割を認めたとして、鉄道とその代替輸送機関であるバスの線引きをどのよ
うに行えばよいのかという議論からスタートしました。この議論は次第に鉄
道よりもバスのほうが経済効率がよいという点に着眼する主張と、鉄道には
代替剤が無いとみなすことによってぜひとも鉄道を残さなければならないと
いう主張に二分されていきました。「鉄道よりもバス」派が主張の枠組みに用
いたのが交通経済学の視点であり、「ぜひとも鉄道」派が主張の枠組みに用い
たのは交通権の視点でした。

この後、各地の地域交通の現状を各部員は調査しました。「鉄道よりもバス」
派は鉄道を存続させることが以下に不経済であるかということを立てるた
めに廃止問題が生じている岩手県の JR 岩泉線を調査し、「ぜひとも鉄道」派
は鉄道を存続させたことにより、地域に好影響が出ることを立証するために

長崎県の松浦鉄道を調査しました。さらに、実際に国鉄改革時に鉄道が廃止されたことによってどのような影響が地域に出ているかを北海道の旧名寄本線で検証しました。

ところが、その結果は私たちが想定していたような単純なものではありませんでした。岩泉線の場合は鉄道廃止、バス転換するとしても、並行道路が確保されたという前提にたった議論にならざるをえないわけです。松浦鉄道の場合は、鉄道の活性化が図られたといっても、それは競合するバスから利用者が転じた結果であって、公共交通機関全体の利用者数が増えているわけではないという事実が明らかになりました。旧名寄本線の場合は、鉄道の廃止が例えば人口流出の形で地域社会にどれほどの影響を与えたのかはわからないけれども、バスが鉄道の代替輸送機関の役目を十分に果たしていることがわかりました。むしろ個々のケースからは「果たして公共交通機関が必要なのか」という当初予想しなかった問題が浮かび上がってきました。例えば、国鉄改革時に最後まで鉄道を存続させる動きがあった旧名寄本線では実際に乗車したバスの乗客がたった数人でしたし、それ以前に廃止されたより条件が悪かった路線（例えば、北海道の旧湧網線、旧興浜南線等）ではなんと乗客が部員一人という厳しい現実がありました。

以上のような「鉄道かバスか」という選択肢の問題がバス転換に賛成する立場・反対する立場から争われることに始まり、結局議論の出口が「そもそも公共交通機関が必要なのか」という争点に帰着したという今回の私たちの研究の過程は現実の政策における議論の反映であったともいえます。地域交通の問題は国鉄改革時においては「鉄道かバスか」の問題であって、いかにしてバスが鉄道に劣らない交通機関であるか、或いはそうではないのかを立証することが議論の焦点があったのに対して、今日ではそもそも公共交通機関の維持が経営的に困難な過疎地に公共交通機関が必要なのかという問題に議論の焦点がある（あるべき）といえるのではないのでしょうか。このことは運輸省の鉄道転換路線に対する補助金が経過措置を過ぎた路線では打ち切られているという政策、また過疎地の路線バスに対する補助の主体が一定の基準の需要を満たさない路線については運輸省から地元自治体に移管されているという政策に顕れています。

本書は私たちの議論の集大成です。第1部において、今回の研究の契機となった公共交通機関としての国鉄赤字ローカル線問題の起源と経緯をまとめ

ました。ローカル線問題が「地方の足をどうするか」という問題意識ではなく、国鉄の経営上の問題としてとらえられてきたことが明らかにされています。第2部においては第1章で経済学の視点から「公共性」に対する議論を行い、交通機関に「公共性」を認めただけでどのような資源配分（補助形態）が望ましいのかを論じています。第2章では従来唱えられてきた「交通権」を権利として認めることの問題点と、私たちがなりの再定義を試みています。

今回の研究で至らない点も多々あると思います。ご意見・ご感想をぜひお寄せください。

なお、本文中の敬称は略させて頂きました。

最後になりましたが、松浦鉄適総務部・岩手県岩泉町商工観光課の方々には研究活動で御協力を頂きましたことを御礼申し上げます。

1996年11月3日 代表者