

## はじめに

2012年は1881年以来、131年ぶりに鉄道の新路線の開通がなかった年であった。その一方で廃線となった路線がある。青森の十和田観光電鉄と長野県の長野電鉄屋代線である。また土砂災害により運休していたJR東日本岩泉線は鉄道の復旧が断念され、北海道の江差線は北海道新幹線開業時に木古内～江差間を廃止するという意向がJR北海道から沿線自治体に伝えられた。こうした路線の廃止に際して我々鉄道ファンは「寂しい」や「惜しい」という感情を抱くことが往々にして多いようである。

鉄道は1872年に開業して以来、全国各地に路線網が発達し地域の人々の移動手段として利用されてきた。また終戦後は高度経済成長と共に急速に道路や飛行場が整備されこうした施設を利用した自動車や飛行機を利用した交通網を利用する人々も増えてきた。しかし安定成長期、バブル経済そしてその崩壊を経る中でこのような交通の様相が変化しているようにも思える。1980年代の国鉄による地方交通線の廃止に端を發し各地でいわゆる不採算路線が廃止になっている。また不採算路線の廃止の危機は鉄道だけでなく各地の路線バスなどにも迫っている。10月には岡山県の井笠鉄道バスが経営破綻してしまった。

しかし不採算だからといって路線を簡単に廃線してしまっていていいのだろうかという議論は古くからされてきた。輸送機関がなくなってしまった地域において人々はどのような移動手段を用いることができるのか。その答えとしては自家用車があるだろう。道路整備が全国で行われた結果、各地域を結ぶ多くの道路が生まれた。そうした道路を走る自家用車も近年若者の車離れなどが叫ばれる中で普及率は高いままである。

一方でそうした自家用車の利用に対して懸念を抱く人々もいる。自家用車は公共交通機関よりも環境に良くなく、交通事故のリスクも高いことから使用を控えるべきであると唱える人は多い。しかし相変わらず自家用車に乗る人は多いままである。

一体どうしてなのであろうか、という点について考えてみようと思ったのが今回の研究の出発点であった。我々は「鉄道」を趣味とする人の集

まりである。各地で路線の廃止が決定する度に心を痛めることも多いのは冒頭に述べた通りである。しかしその一方で「まあ仕方ないか」と思うこともあるのである。ではなぜ「仕方ない」と思うのだろうか。そこで旅客が乗らないから廃線もやむを得ないことであると諦めるのは簡単である。しかし少しでも公共交通機関に人を戻すことはできないか、少なくとも移動の為の選択肢となるようにできないかという方策を探ろうというのが今回の研究の趣旨である。

現在 JR 東海の相談役を務めている須田寛氏は今後の鉄道の課題として人的交流を担う総合交通システムの中核になること、そして様々な生活産業と協働して生活システム産業の中核となることが求められると述べている。では総合交通システムの形成には一体何が必要なのか、その中心にある鉄道、また他の公共交通機関はどのような役割を担うべきなのだろうか。その公共交通機関の在り方に迫っていきたいのである。

一橋祭研究では 1996 年(平成 8 年)に「岐路に立つ地方公共交通」として当時の段階で苦境に立たされていた地方公共交通について考察していた。しかしこの研究において「明確な」結論が述べられていなかったことに着目し、今回この研究では議論をなんらかの形で着地させるのを目標とした。2010 年(平成 22 年)「鉄道趣味を旅する」2011 年(平成 23 年)「災害と鉄道」と「明確な」結論を出すことを目的としない研究が続いたが今年の研究はいわば「旧来の」スタイルに「原点回帰」したとも考えられるだろう。今年一橋大学鉄道研究会は 50 周年を迎える。その節目にあたり気持ちを新たにするためにも「原点回帰」を図ってみた。今回の研究の結論がどこに着地したのかについては読者の皆様にこの冊子を開いた上で確認していただきたい。