

第5節 ケーススタディ

以下では実際の事例・調査結果を提示しつつ、鉄道の代替手段としてのバスについて論を進めていきたいと思う。

1. 名寄線の事例

名寄線は、北海道の旭川から北へ70キロほどにある名寄から、オホーツク海岸にある興部・紋別を通り遠軽に至る路線であった。この線は1981(昭和56)年に策定された国鉄再建法の第二次廃止路線に選定され、1989(平成元)年にバスに転換された。転換交付金として42億9,000万円交付され、転換促進関連事業計画のうち運営基金として22億9,500万円が充てられ、残りが待合室設置等の関連事業費とされた。

	昭和61年度	平成元年度
輸送人員(千人)	1,012	578
経常損失(百万円)	5,179	34

a. 転換前と転換後の輸送人員及び経常損失の変化

	転換前	転換後	1996年
運賃	470円	620円	650円
平均運行間隔	115分	60分	60分
最短所要時間	30分	45分	45分
駅数	8	33	-

b. 名寄線代替バスのサービス水準(興部～紋別間25.3キロ)

交通学研究/1994年研究年報『特定地方交通線の廃止・転換に伴う代替交通システムの評価』から抜粋。ただし、1996(平成8)年のデータについては筆者が時刻表を基に独自に作成。1996年の駅数については不明である。

経常赤字の圧縮効果は、年間51億円から3,400万円と絶大なものがある。利用者数は6割弱まで減っているが、これは過疎化や学生数の減少による影響と考えられる。過疎化については鉄道の廃止によって生じたと考える向きもあるだろうが、同じ北海道地域の第三セクターちほく高原鉄道へと転換された池北線(沿線地域には地方中核都市である北見市が存在)の場合も、1986

(昭和61)年から1990(平成2)年の間に利用者数が2割強減っていること、また、旧名寄線沿線の大きな都市である紋別市の漁業が衰退していることなどを考えると、バス転換と過疎化の直接的な因果関係は否定できると言ってよいだろう。もし、名寄線が鉄道として存続していた場合、1989(平成元)年度の経常損失は破滅的な額になっていたことが予想される。

バス転換が利用者に対してどのような結果をもたらしたかという点、運賃は上昇したものの、平均運行間隔はほぼ半分に、駅数は4倍増と向上が見られた。上記データの典拠となった同研究によると、名寄線代替バスの利用者は通学生及び通院等の高齢者(つまり交通弱者)が全体の7割ということであるが、運賃については7割、運行本数については5割、バス停までの距離について半数弱が妥当と評価しているという結果が示されている。この路線について言えば、バス転換は利用者側からも鉄道の代替手段として一定の評価を受けたと言えるのではないだろうか。

2. 日中線の事例

次に福島県の喜多方から熱塩(熱塩加納村)を結んでいた日中線を取りあげよう。1984(昭和59)年に廃止されるまで一日3往復の運行があったが、旅客・貨物の輸送量は少なく、日中線の営業係数(100円の売り上げにかかる経費の額)は1,500から1,800を推移し、年間の損益は1億数千万となっていた。日中線は国鉄再建法の第一次廃止路線に選定された。また、並行して乗合バスが運行されていたが、こちらも10年間で輸送量は4割減、運送収入は1割の減少を示していた。

日中線廃止に際しての転換交付金で、バスターミナル・待合所・自転車置場の整備や道路整備、バス車両購入が行われ、日中線の利用者の8割以上を占めていた通学利用者のためには、村により通学利用者に対してバス運賃と国鉄運賃の差額を補填するための基金が設置された。(スクールバス事業基金)

日中線の廃止により、転換路線及び従来からあった路線を含めた輸送量については、転換前の1983(昭和58)年と1984(昭和59)年を比較すると、輸送人員で11.8%・62,215人、運送収入で20.2%・1,263万円ほど増加している。この結果として日中線の廃止は、苦しい状況にあった並行バス路線の業績向上につながったと言える。バスと鉄道の共倒れを防止したと言える。

一方、利用者の側にとってはどうであったかという点、日中線が一日3往復であったのに対し、バスは既存の便を含めて15往復となり、さらに駅数は

5 から 23 に増加している。当初懸念されていた冬期の運行（当該地域は豪雪地帯である）の問題も除雪体制の整備によりクリアされたが、定時性の面では、高校生が始業時間に遅れることがあり多少問題があるとされている。

3. 若干のまとめ

結局赤字ローカル線の存続問題というのは、仮に、モビリティ（移動）の手段として鉄道がバスより優れたものであるという立場に立てば、鉄道が存続したときの利益とその維持にかかる莫大な経常損失と、バス転換したときの不利益と大幅に縮小される経常損失、この2つを天秤に掛けると言うことだと考えられる。上記の利益・不利益には経済的に評価できないものも含まれる。すべてが経済原理で片付くのならこんな揉めたりはしない。一方、バスの方がモビリティの手段として優れているとするのであれば、当然のことながら赤字ローカル線の問題は生じないだろう。

鉄道を残すかどうかについての判断に際しては、政策判断（価値観）の違いによって、随分と違ったものになってくるだろう。しかし、その鉄道維持の経費を自分たちが持たざるを得なくなったとき、いったいどうすべきなのか…。この部分で思考が停止しているケースが多い、あるいは今まできちんと議論ができなかったケースが多かったというのが本当のところなのではないだろうか。