

第1章 公共交通の今

第1節 公共交通機関とは何か

この研究では「公共交通機関」について取り扱うこととなる。では公共交通機関とは一体どういうものなのであろうか。2000年(平成12年)に施行された「交通バリアフリー法」¹によれば公共交通機関とは、1. 鉄道事業法による鉄道事業者(旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものに限る。)、2. 軌道法による軌道経営者(旅客の運送を行うものに限る。)、3. 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者(路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客の運送を行うものに限る。)、4. 自動車ターミナル法によるバスターミナル事業を営む者、5. 海上運送法による一般旅客定期航路事業(日本の国籍を有する者及び日本の法令により設立された法人その他の団体以外の者が営む同法による対外旅客定期航路事業を除く。以下同じ。)を営む者、6. 航空法による本邦航空運送事業者(旅客の運送を行うものに限る。)、であるという。すなわち鉄道、路面電車、バスやタクシー、船舶、航空機がそれにあたるといえよう。

今回の研究においては地域における公共交通機関の在り方を検討するにあたりまず東京大阪間や東京福岡間といった長距離の大都市間を結ぶ輸送というものを除外することにした例えば羽田~福岡空港間の航空機や船舶、新幹線、などである。すなわちこの研究で検討の対象となる「公共交通機関」とは鉄道、路面電車、バス・タクシー、大都市間を結ばない船舶や航空機となる。

鉄道やバスなどを指して「公共交通機関」と呼ぶことに対して違和感を持つ方は少ないかと思われるがタクシーを指して公共交通機関と呼ぶことに違和感を覚える方がいるとも考えられる。確かにタクシーは一度に輸送できる人員の数が少なく、一定の路線も持たないことから自家用車に非

¹ 正式には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」

常に近い存在と考えられる。一方で運賃を支払えば広く一般の人が利用することも可能である。「公共」という言葉を辞書で引くと「社会一般、民衆全体」とある。民衆全体に利用が開かれている以上はタクシーも公共交通機関として考えるべきではないだろうか。現実にも乗合タクシーなどと称したデマンド型交通²が主に過疎地域で運用されていたり、通常の路線を持つ交通の維持が不可能な地域において一般タクシーのようなサービスが導入されていたりすることもある。その地域においてはそのサービスも「公共交通機関」として成り立つのである。

続いて大都市間を結ばない航路、航空機について考察する。離島などにおいては航路や航空機は住民の為の交通機関としては非常に大きな地位を占めている。そして、その運営においても主に財政的な面から大きな課題を抱えていることも事実である。しかし、ここより以前に掲げた交通機関と比較して決定的に異なる点が存在する。それは基本的に代替交通機関が存在しないことである。例えば、鉄道路線が廃止になれば基本的に代行バスとしてバス路線が残される。バス路線が廃止となった場合は(それ自体に問題があるとはいえ)自家用車に利用者が移る事は比較的容易である。しかし、自家用車と比較すれば自家用の船舶、また航空機を所有することは当然容易ではない。すなわち、離島の航路や空路が廃止になってしまった場合、その島の住民は代替となる交通手段を持たない為に島外に出る交通手段を完全に失ってしまうのである。そうした点からすればそうした航路や空路を維持する必要性というのはかなり高まることとなる。今回の研究の問題意識として過剰な自家用車への転換があった以上、代替交通機関に利用者が流れる可能性が非常に少ないこうした交通機関は今回の研究においては多くは触れないこととする。

しかし、地域における公共交通機関の在り方について一般的な方策を検討する以上、こうした航路や空路についても検討をすべきであることであるが、あくまで主眼に据えないものとし、今回の研究で言う「公共交通機関」の定義には含まれるものとする。

² デマンド型交通については第 2 節で詳述する