

# 岐路にたつ地方公共交通

一橋大学鉄道研究会

# 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いただきました。

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

# 岐路にたつ地方公共交通

## 目次

はじめに	1
目次	4

## 序論

### 岩泉線に見る不採算ローカル線問題

.....	6
-------	---

### 第1部 不採算ローカル鉄道の起源と経緯

.....	11
-------	----

### 第2部 公共交通を捉える二つの視点

#### 第1章 経済学からの視点

はじめに	18
------	----

第1節 鉄道の非効率性とバスによる代替性	20
----------------------	----

第2節 「公共性」への疑問	24
---------------	----

第3節 補助と望ましい公共交通の供給	26
--------------------	----

補節 公共政策の視点	31
------------	----

第4節 鉄道の代替手段としてのバスの検討	35
----------------------	----

第5節 ケーススタディ	38
-------------	----

補論 交通弱者の解釈について	41
----------------	----

#### 第2章 交通権からの視点

第1節 和歌山線訴訟に見る交通権	45
------------------	----

第2節 交通権の内容とその解釈	49
-----------------	----

第3節 交通権の現状と展望	55
---------------	----

補節 松浦鉄道の第三セクター化	62
-----------------	----

おわりに	64
------	----

参考文献一覧	66
--------	----

一橋大学鉄道研究会活動紹介 . . . . . 70

# 序論

## 岩泉線に見る不採算 ローカル線問題

我が一橋大学鉄道研究会では「春旅行」と称して今年3月、岩泉に旅行に出かけた。岩泉線は、JR東日本の不採算ローカル線として廃止の最有力候補の路線である。1日3往復しか運行されていない。そんな路線に実際に乗ってみて、感じたことを述べてみたい。

1996（平成8）年3月9日、私は茂市15:27発の列車に乗った。予想以上に客が乗っている。単行ではあるが、座席は100%埋まっていて、立っている人がいるほどである。ところが、やはり、というべきであろうか、車掌が検札にきたときのことである。乗客の大部分が、周遊券やフリーキップを提示しているのである。このことはいったい何を意味しているのだろうか。つまり、地元客の利用よりも、鉄道好きな人間が利用客の中心になっているのである（彼らはカメラをもってうろうろしているのですぐにわかる）。もちろん、この日は土曜日だったのである程度差し引いて考えなければならないが、この岩泉線も他のローカル線と同じく、周遊券利用の鉄道愛好家と割引率の高い通学定期での利用客が、全体のうちかなりの割合を占めていることが予想され、収支状況は厳しいであろう。（なお、終点の岩泉には高校があり通学に岩泉線を利用している生徒も多いらしい）途中、車掌が乗客の総人数と、そのうち正規運賃を支払った乗客（つまり周遊券利用客以外の客）の人数を数えていた。廃止に向けて、乗車状況のデータを集めているのだろうか…。

終点の岩泉駅は閑散としていた。ふつう、駅や空港には契約したタクシーが常駐しているのだが、駅前には私が乗ってきた列車の乗客以外には人影も車も見当たらなかった。我々の目を引いたものといえば、「乗って残そうマイレール」ののぼりくらいで、駅前周辺における経済集積度はたいへん低く（つまり商店などがまったく見当たらない）町の中心部は駅から少し離れたところにあった。その原因として駅が街道より後にできたことが挙げられるのではないか。とはいっても銀行の支店（出張所ではない！）があったりしたので、ほかの地域から客をひっぱってくるほどの力はないにしても、一通りのことは町内ですませられそうである。

ここで、岩泉線に対する理解を深めるために、岩泉線の建設の経緯と岩泉町（下閉伊郡）の歴史について触れておきたい。

岩泉線は、戦時色の濃い時代、この地方に豊富に埋蔵されていた耐火粘土の輸送路を確保することを目的として、1941（昭和16）年に着工された。建設は準軍需物資輸送の名目で拍車がかかけられ、国内では他の新線建設がすべて中止されるなかで突貫工事がすすめられ、1942（昭和17）年6月に茂市 - 岩手和井内、そして2年後には押角まで延長された。しかし戦後、終着岩泉までたどり着いたのは、1972（昭和47）年のことである。

着工当初は、この岩泉線をさらに15キロ東に延長して、小本まで括ぶ計画（小本線）があったが実現しないまま終わった。

また「岩泉」という地名は、この岩泉町の観光地である日本三大鍾乳洞のひとつ「龍泉洞」の洞内から水が豊富に湧出することに由来するといわれている。日本で最大面積を誇る町（992.90 km<sup>2</sup>、一部境界未定のため推定値）でもあり、昔は酪農がおこなわれていた関係で明治乳業の工場があったが、移転してしまった。

さらに、5年毎に行われる国勢調査をもとにここ20年ほどの岩泉町の人口推移を調べてみると、一貫して減少傾向が続いていることがわかる。1975（昭和50）年の調査では20,219人であったが、1980（昭和55）年には18,236人、ついに2万人の大台を割り込んだ。さらに1985（昭和60）年には16,959人、そして、1990（平成2）年には15,164人を数えるだけとなってしまった。とくに1985年から1990年にかけては人口減少率が10.6%にも達しており、過疎化の進む岩手県の町村のなかでも高い数字となっている。岩泉町は典型的な過疎の町ということができよう。岩泉線の乗客が減っていくのも当然のことかもしれない。近隣の町村でも軒並み人口が減少しており、死亡者数が出生者数を上回り、高齢化が進む現在では、ローカル線の主力である通学需要にすら陰りが見えているのが現状である。

さて、仮にこの路線を廃止するとして、もっとも問題とされているのが、並行代替道路の一部区間の未整備である。整備されていると認められる区間は茂市 - 刈屋間であり、刈屋にある県立病院などへ行くには、茂市側からは国道106号線からの乗り入れが可能である。もうひとつ浅内 - 岩泉間も、国道455号線が並行している関係で整備がされており問題はない。見通しが悪く、幅員も狭いのは、残る刈屋 - 浅内間の国道340号線であり、ここは道路地図などでも運転者に対して注意を促している。ここに、もっとしっかりした道路が開通していれば、あるいは廃止の代償として道路を改良するなどす

れば、岩泉線廃止について地元住民のコンセンサスも得られやすくなるだろうが、そのような計画もなく廃止議論だけが先行しているのが実情である。そして、1日わずか3往復の鉄道では使えないということで地元住民は、道路は整備されていないけれども、それでも鉄道よりはるかに便利な自家用車利用にシフトしていくのである。

ただ、岩泉周辺の住民が県都盛岡に出向く際は、自家用車利用の場合でも遠回りとなる茂市経由のルートを使うわけではなく、盛岡までほぼ一直線の国道455号線を利用すると思われ、実際、盛岡 - 岩泉間に国道455号線経由のバスが1日5往復程度運行されている。つまり刈屋 - 浅内間（国道340号線）を多額の費用をかけて整備したところで、喜んでここを利用するドライバーは、数少ない沿線の住民だけとなるだろう。

岩泉町をかかえる岩手県としても、本音としては岩泉線より東北新幹線の延伸の方に力を入れたいはずで、岩泉線のことでもJR東日本をあまり刺激したくないであろうと考えるのは私の考えすぎだろうか…。

岩泉地区は比較的盛岡に近く国道455号線でまっすぐいけることともあいまって経済的な結びつきも強いと思われるが、盛岡まではマイカーか、あるいは直通バスを利用するのが一般的で、岩泉線という選択肢は人々の頭には浮かんでこないのだろう。このようなことも岩泉線の乗客減につながっているのかもしれない。

私が泊まった旅館の主人は次のようなことをいていた。  
「ダイヤ改正のたびに列車の本数が減りました。過疎化がすすみ乗客が減っていく、そうすると列車の本数を安易に削減する、すると利便性が落ちるからますます乗客が離れる、さらに列車の本数が減る、という悪循環に陥っているんです。そしてそれを口実に、JR側は岩泉線廃止の方向を打ち出してきたのです。観光客も地元客も1日3往復では利用できません。もっと本数を増やしてもらわないと…。さらに並行道路は未整備であり、現段階での鉄道廃止には納得できません。」

しかし、仮に増便をして岩泉線に1時間に1本列車を走らせたとしても、1度自家用車の便利さを味わってしまった住民が簡単に鉄道に戻ってくるだろ

うか？住民の中には、先ほどの旅館の主人と同じような考えの人ももちろんいるだろうが、一方で鉄道はどうせ使わないのだから道路の整備に力を入れてほしいと感じる人も少なくないのではないか。だからといって簡単に鉄道を廃止していいのだろうか？自家用車を運転できないお年寄りや高校生などのいわゆる交通弱者を見捨てていいのだろうか？もっとも、この点に関してはバス転換で解決できると考えることも可能ではあるが…。

しかしその代替バスすら構内に運転できるかどうか微妙なほど一部区間の道路は整備されていないのである。

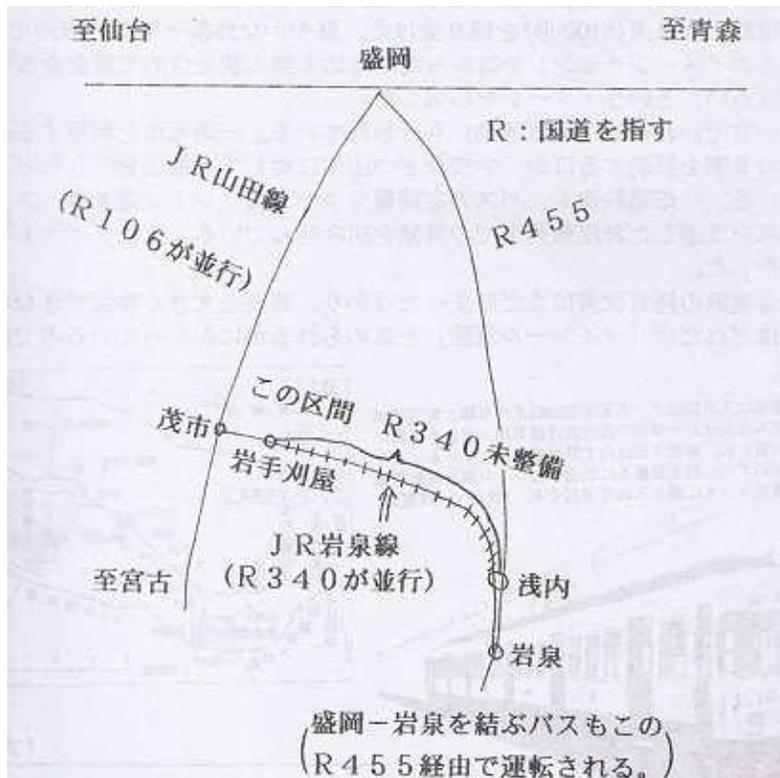
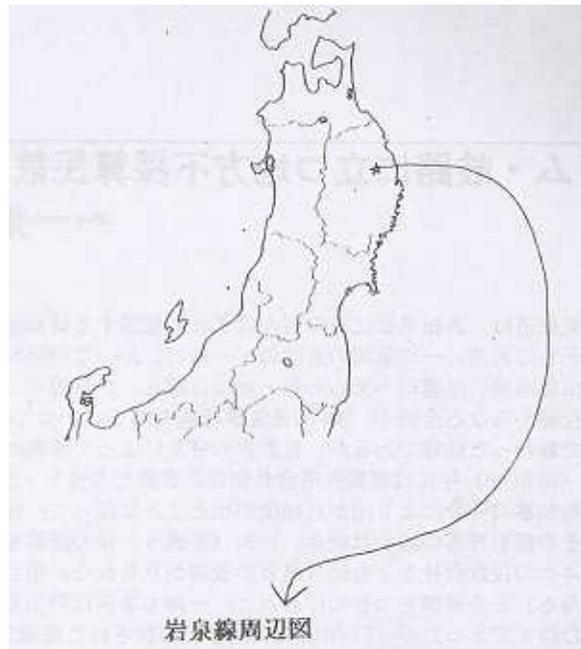
赤字ローカル線沿線の住民はこう思うのである。

「列車の本数が少なくて不便なのに、そのうえ地方交通線と称して割高な運賃をとるのはおかしい。不便なだから、むしろ運賃を安くしたっていいんじゃないか？」

そして、首都圏など大都市圏の住民はこう思うのである。

「電車にはあれほどたくさんの人が乗っているのだから、かなり儲かっているでしょう。それならもっと運賃を下げた利用者還元すべきなのではないか？」

四国から上京してきた私にとっては、上記の意見の両方に納得してしまうのである。もちろん、ここには内部補助という問題も発生してくるのだが、詳しい議論は後の章にゆずるとしよう。



# 第 1 部

## 不採算ローカル鉄道 の起源と経緯

## 1. 起源～モータリゼーション～

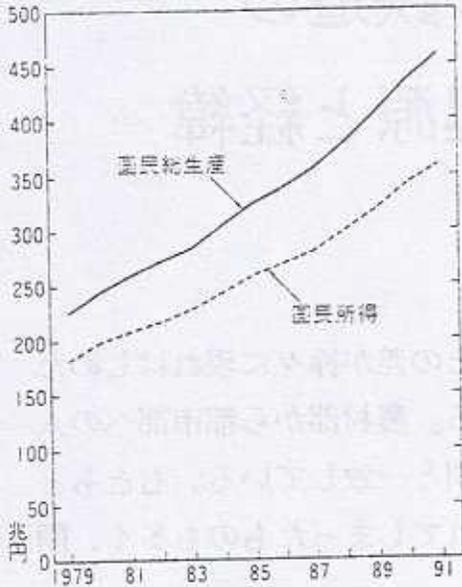
国鉄の経営のうち、赤字ローカル線と黒字線との差が徐々に現れはじめたのは1960年代からの高度経済成長期のことである。農村部から都市部への人口移動が加速し、農村部の過疎化が始まった時期と一致している。もともと赤字ローカル線は利権政治の道具として敷設されてしまったものも多く、開業時からその経営状態が危惧されていた。

高度経済成長により、国民の所得水準が上昇すると、自家用車を保有出来る世帯が増加するようになった。もともと自動車は、プライバシーを保つことが容易であり、人の意思通り時間的にも場所的にも自由に利用でき、自ら運転もできる優れた移動手段であり、大量輸送性に欠ける点を除けば、交通サービス即時性（好きなときにすぐ利用できるということ）をもっとも機能できるパーソナルな優れた移動手段である。鉄道界の切り札的存在である新幹線が開通した1964（昭和39）年には、自動車専用道路である高速道路が時を同じくして開通し、また年々自動車技術の向上もあって、自家用車はここに至り爆発的増加を示すことになる。西ヨーロッパにおいて自動車が普及した際、年間平均所得が大衆車の価格の70%位になると、乗用車の普及率が急上昇し、両者が等しくなると、10人に1台までの普及率となったとされている。日本では昭和40年代から50年代にかけて国民所得は4.4倍になったのに対し、大衆車の価格は平均35～36%の上昇しかしておらず、結果として世帯当たりの普及率は、40年度末に8.4%だったものが50年度末には50.5%にまで達した。（グラフ1-1、1-2）

モータリゼーションの進展を示す指標の一つとして、1泊以上の観光レクリエーションの利用交通機関の割合の変化を挙げておく。（グラフ1-3）1964（昭和39）年と1974（昭和49）年とでは、鉄道利用が約12ポイント減少したのに対し、自家用車利用は約20ポイントの大幅増加となっているなど、この時期のモータリゼーションの進行の様子が如実に表れていると言える。

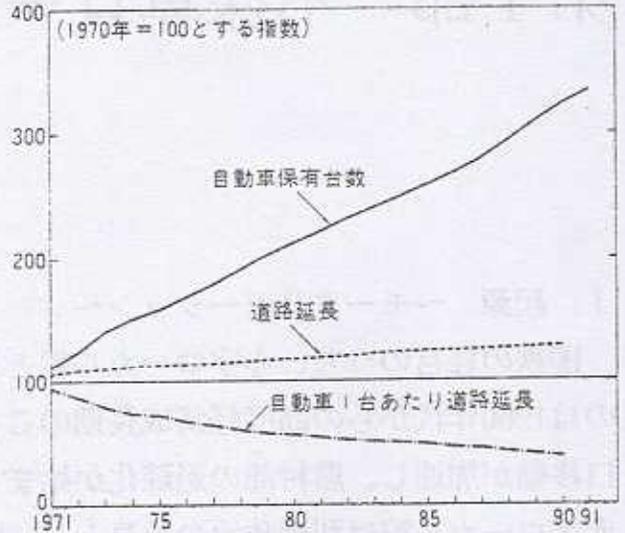
1960年代末期には赤字ローカル線の問題が世論でも取り上げられることが始まった。このころ国鉄は新幹線以外の新線建設を鉄道建設公団という新設した団体に任せ、依然として多くの新線を計画、建設させていた。これらはやはり利権政治の道具である疑いが濃く、収支の見通しも不明瞭なものが多かった。

(グラフ1-1) 国民総生産と国民所得の動き (会計年度)



平成5年版「日本国勢協会」より抜粋

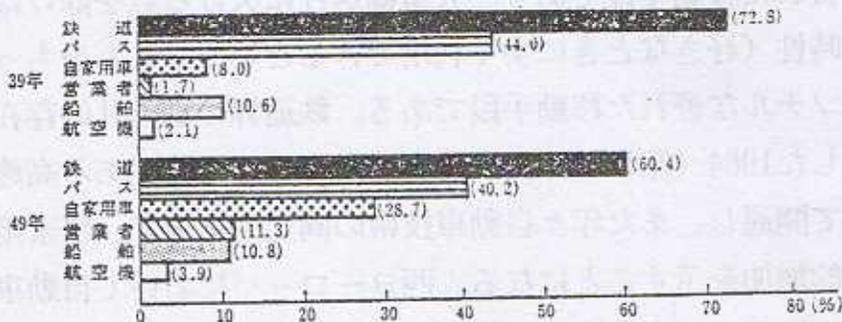
(グラフ1-2) わが国の自動車保有と道路延長



保有台数は四輪車と三輪トラックの合計。道路延長は自動車通行可能の実延長。

平成5年版「日本国勢協会」より抜粋

(グラフ1-3) 1泊以上の観光レクリエーションの利用交通機関の割合



注 (1) 営業車にはレンタル車を含む。  
 (2) ( ) 内の数字は利用割合(%)で、複数回答。

「現代の交通経済」(税務経理協会)より抜粋

## 2. 国鉄諮問委員会の勧告と国鉄の対応

新幹線の開通した 1964 (昭和 39) 年度、国鉄は単年度赤字を計上した。新幹線建設の負担増とともに問題視されるようになったのが、地方路線の赤字体質であった。国鉄諮問委員会は 1968 (昭和 43) 年 9 月、「ローカル線の輸送をいかにするか」と題した意見書を提出した。

同意見書では、輸送密度が旅客数で約 1,500 人、貨物量で約 2,000t 以上の線区は鉄道輸送、それ以下は自動車輸送の方が低コストであるとしている。これにより、国鉄全 20,800 kmのうち、鉄道として残すべきものが 13,400 km、自動車輸送に転換すべきものが 7,400 km と区別した。ただし、転換すべきとした 4,800 kmは国鉄の公共性からみて経営を存続させるべきで、2,600 km (83 線区) をすみやかに切り替えるのが妥当だとした。(表 1-4) 廃止切り替えの実行で 10 年間に 3,000 億円、20 年間で 9,400 億円の節約が出来るとの推定も出している。また、新線 (59 線区) の建設については、国鉄の要望する線区を除いて全て自動車輸送に切替えるのが望ましいとした。しかし、「地元の実情から線区の即時廃止が難しい場合は、運賃に採算のとれる格差を設けるか、関係地方公共団体にその損失を負担させる必要がある」として、転換には逃げ道が残された。

この諮問委員会の勧告に従ったのは、結局、1969 (昭和 44) 年度から 1972 (昭和 47) 年度にかけて廃止・バス転換された 121 km (11 線区) のみであった。工事線区の中止については、鉄建公団 A B 線 (= 地方開発線と地方幹線) は建設が続行されたため、勧告への対応は不十分なものに終わった。

1970 (昭和 45) 年度からは、幹線系線区と地方交通線との区分経理公表が始まり、両者の経営上の格差が目に見える形で明らかになったため、世論は赤字ローカル線の廃止・バス転換の方向へ傾いていった。1975 (昭和 50) 年度の「運輸白書」によれば、「以上のような諸政策 (= 廃止転換や、バス事業体の市町村代替バス化) によって、地方における生活交通を確保していくこととなるが、これには、地方公共団体等地域住民側の協力があることが前提である。しかし、人件費の上昇等による事業者の一層の経営悪化、地方公共団体等の財政難等困難な問題が残っている」として、廃止促進の可否と並び、存続する場合の費用負担のあり方が問題だと指摘している。昭和 50 年当時、国鉄線で黒字を計上している線区は 244 線区中、新幹線・山手線・高崎線のわずか 3 線にすぎず、単年度の経常損失は 9,147 億円にまで達していた。3 線で残りの線が生み出す赤字を補填する、いわゆる内部補助が問題と

(表1-4) 国鉄調査委員会による切替べき線区及び営業係数(左:1968.9 右:1979)

〔北海道〕		(細註一欄に記述を付す)		北条線	粟生～北条町	299	815
標津線	中標津～厚床	225	944	鍛冶屋線	野村～鍛冶屋	294	1026
	標茶～根室標津			信楽線	貴生川～信楽	366	759
根北線	斜里～越川	1793	〇	名松線	松坂～伊勢奥津	350	635
白糠線	白糠～北茶路	383	2340	参宮線※	伊勢市～烏羽	257	636
札沼線	桑園～石狩沼田	300	616	篠山線	篠山口～福住	512	〇
深名線	深川～名寄	575	2785	〔中国〕			
興浜北線	浜頓別～北見枝幸	303	1718	若桜線	郡家～若桜	329	731
美幸線	美深～仁宇布	869	1917	倉吉線	上井～山寺	306	1300
興浜南線	雄武～興部	267	1258	大社線	出雲市～大社	254	671
渚滑線	渚滑～北見滝ノ上	218	1599	三江北線	江津～浜原	351	924
湧網線	湧別～網走	371	1711	三江南線	三次～口羽	966	(線)
相生線	美幌～北見相生	277	417	宇品線	広島～上大河	464	〇
岩内線	小沢～岩内	237	1260	可部線※	可部～加計	383	563
富内線	鶴川～日高町	459	1350	岩日線	川西～錦町	440	596
江差線※	木古内～江差	202	540	〔四国〕			
瀬棚線	国縫～瀬棚	369	481	内子線	五郎～内子	452	1214
〔東北〕				宇和島線	宇和島～江川崎	373	615
気仙沼線	気仙沼～本吉	319	220	鞆線	鍛冶屋原～板野	511	〇
小本線	茂市～浅内	368	637	鳴門線	鳴門～池谷	293	353
八戸線※	蛟～久慈	138	372	牟岐線※	阿南～牟岐	242	305
大湊線	野辺地～大湊	202	450	小松島線	中田～小松島	375	1601
大畑線	下北～大畑		455	中村線	窪川～土佐佐賀	409	232
長井線	赤湯～荒砥	259	561	〔九州〕			
阿仁合線	鷹ノ巣～比立内	256	591	室木線	遠賀川～室木	385	2407
黒石線	川部～黒石	151	570	香椎線※	香椎～宇美	384	417
矢島線	糠本庄～糠矢島	203	463	勝田線	吉塚～筑前勝田	583	112
川俣線	松川～岩代川俣	350	〇	佐賀線	佐賀～瀬高	266	680
会津線※	会津宮下～只見	308	330	唐津線※	山本～岸獄	215	735
	西若松～鯉滝ノ原			世知原線	肥前吉井～世知原	335	〇
日中線	喜多方～熱塩	〇	222	白ノ浦線	佐々～白ノ浦	547	〇
只見線	小出～大白川	351	786	添田線	香春～添田	328	3324
赤谷線	新発田～東赤谷	277	1158	香月線	中間～香月	280	747
魚沼線	来迎寺～西小千谷	398	1474	幸袋線	小竹～二瀬	262	〇
弥彦線※	東三条～越後長沢	160	478	宮原線	恵良～肥後小国	839	1606
〔関東〕				日ノ影線	延岡～日ノ影	338	518
烏山線	宝積寺～烏山	182	302	細島線	日向市～細島	195	〇
真岡線	下館～茂木	250	422	矢部線	羽犬塚～黒木	326	845
木原線	大原～上総中野	299	653	湯前線	人吉～湯前	171	490
〔中部〕				高森線	立野～高森	320	718
越美南線	美濃太田～北濃	309	796	山野線	水俣～栗野	326	929
明知線	恵那～明知	321	780	宮之城線	川内～薩摩大口	376	1020
越美北線	越前花堂～勝原	365	430	鹽枕崎線※	山川～枕崎	216	360
三国線	金津～芦原	236	〇	妻線	佐土原～杉安	266	627
能登線	穴水～蛸島	338	396	日南線	南宮崎～志布志	242	462
〔近畿〕				古江線	志布志～海瀨	358	〇
三木線	厄神～三木	263	982	(注)開業・廃止により区間に変更があり、単純には比較出来ない。			

『運輸と経済』1968年11月号、「時刻表ととりどり」(講談社現代新書)より作成

なりはじめたのもこの頃のことである。こうしてバス転換しないとしても経営分離を行うことが検討されることになる。

### 3. 国鉄再建法によるローカル線改革の断行

1976(昭和51)年9月、政府の運輸交通政策審議会は国鉄地方交通線問題小委員会を設置し、1979(昭和54)年1月には最終報告書が示された。それによると、「地方交通線について地域における効率的な公共サービスの確保に十分配慮しつつ、地元の協力を得て適切な措置を講ずること」としている。具体的には、「ローカル線」の範囲を輸送密度 8,000/日kmとし、この基準に沿って国民経済的視点からバス輸送の転換が適切な線を区分し、協議会の組織やバス・第3セクター等への転換措置を選択し、さらに必要な支援措置を講ずることを示している。ここでの「ローカル線」は約 9,000 kmが該当することになる。

国鉄地方交通線問題小委員会の最終報告書の内容は、1980(昭和55)年12月に公布された日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(以下国鉄再建法)へと盛り込まれ、1981(昭和56)年3月から再建法施行令の形で地方交通線・特定地方交通線の指定が行われた。1987(昭和62)年までに特定地方交通線は3次に分け申請され承認された。基準としては、1次が旅客営業キロ30km未満で輸送密度2,000人/日km未満の線、2次が輸送密度2,000人/日km未満で1次にもれた線、3次が輸送密度4,000/日km未満となり、これに該当する線区が転換の対象とされ、輸送密度8,000/日kmのものについては地方交通線としてJRに引き継がれることになった。また、鉄建公団の建設線は国鉄再建法において工事を凍結させられたが、第3セクター経営が約束された線区(三陸鉄道、野岩鉄道、秋田内陸縦貫鉄道、阿武隈急行、鹿島臨海鉄道、愛知環状鉄道、樽見鉄道、北近畿タンゴ鉄道、阿佐海岸鉄道、北越急行、土佐くろしお鉄道、井原鉄道の全部または一部区間)は再開が許可された。

最終的には、特定地方交通線は82線区(3,160km)、地方交通線は92線区(7,000km)となった。特定地方交通線については、45線区はバス転換され、37線区が第3セクター(うち2線区は私鉄)へ引き継がれた。これらの線区を引き継いだ会社には1営業キロあたり3,000万円の欠損補助が5年間政府から交付されることになった。この欠損補助は通勤・通学定期利用者に対しては通勤は1年間、通学は卒業まで転換前後の運賃差額を補填するため、バス事業者、第3セクターに対しては初期投資に要する経費として、関

係自治体に対してはバス転換のための道路整備費用としてのものであった。バスについては全額、鉄道についてはその半分（新線については5分の4）が交付され、このことからバス転換が第一とされたことがわかる。地方交通線の中には代替道路の未整備や混雑時の輸送量の多さから本来特定地方交通線となるところを例外的に地方交通線に認められたものが51線区（4,450km）もあり、地方交通線については整理が不完全なままJRへと引き継がれた。

#### 4.現状

第3セクター鉄道及びバスに転換されたものについて簡単に説明したい。

第3セクター鉄道については、工事凍結線を含め、国鉄線を引き継いで開業した第3セクター鉄道は現在35社を数えている。営業年数は一番最初の三陸鉄道で12年、最も新しい智頭急行で2年が経過している。各社の経常損益を1993（平成5）年度の営業成績で見ると、黒字を計上しているのは鹿島臨海・愛知環状・樽見・松浦・平成筑豊の各鉄道と、わずか5社にとどまっている。（表1-5）5社は貨物輸送による収入や都市圏の通勤通学輸送といった安定材料のほか、松浦鉄道に見られるように新駅設置等の積極経営に転換し成功したことが黒字の要因とされている。一方赤字経営の中でもその幅が膨らんだのは北海道ちほく、わたらせ渓谷の各鉄道などで、各社とも経常損益は億単位に膨らんでいる。いずれも沿線は過疎化が進行しており、好転する兆しは見えてこない。

バス転換されたものについては、転換が行われることで停留所や本数の増加がなされた。しかし、沿線住民の足がそのことで自家用車からバスに移ることはなく、当初の鉄道代替の使命を放棄して地元利用客の実情に密着した運行に変わりゆくパターンが多い。老年層と通学者層が乗客の主力であることから病院や高校を結ぶ路線が残るのが一般的傾向となっている。また、札沼線新十津川 - 石狩沼田間は1972（昭和47）6月に廃止されたが、かわりに運行を始めた直通の転換バスは、現在では付近の中心地である滝川発着の路線に吸収されて1本も走っていないという事態も生じている。

いずれの転換にしても、苦しい経営状態は国鉄時代から好転したとはいえないものとなっている。欠損補助は当初の予定通り5年分で打ち切られてしまった。（表1-6）割引率の大きい通学者層が乗客の主力である事態は交通手段としての競争力が弱いことを表しているし、ましてやこれから先は通学者

層は少子化の影響で減少が見込まれている。波動的需要としての観光客の需要は不況や阪神・淡路大震災の影響で多くを望めない状況にある。もともと、バス転換以外に経営好転の兆しが見えない赤字ローカル線を第3セクター方式で鉄道として残すこと自体が一種の「実験」であったといえる。

(表1-5) 第3セクター鉄道の経営状態

会社名	種別・営業線	経常損益	会社名	種別・営業線	経常損益
駒形とく高原鉄道	2次線 784	△52,800	神岡鉄道	1次線 491	△ 2,300
秋田内陸縦貫鐵	1・3次線 ***	△10,400	樽見鉄道	1次線 392	200
由利高原鉄道	1次線 463	△ 700	伊勢鉄道	2次線 578	△ 1,600
山形鉄道	3次線 561	△ 4,900	信楽高原鐵道	1次線 759	△ 3,800
三陸鉄道	1次線 ***	△ 300	北近畿タンゴ鐵	3次線 388	△37,700
阿武隈急行	1次線 891	△ 800	三木鉄道	1次線 982	△ 2,700
会津鉄道	2次線 330	△18,500	北条鉄道	1次線 815	△ 3,200
野岩鉄道	公団線 ***	△ 7,600	若桜鉄道	1次線 731	△ 2,900
わたらせ渓谷鐵	2次線 774	△14,000	錦川鉄道	2次線 596	△ 700
真岡鐵道	2次線 422	△ 1,400	阿佐海岸鐵道	公団線 ***	△ 5,500
鹿島臨海鐵道	公団線 ***	4,300	土佐くろしお鐵	3次線 232	△ 4,400
いすみ鐵道	1次線 653	△ 9,900	平成筑豊鐵道	3次線 ***	6,100
天竜浜名湖鐵道	2次線 645	△ 6,800	甘木鐵道	1次線 436	△ 500
明知鐵道	1次線 780	△ 600	松浦鐵道	2次線 621	2,800
愛知環状鐵道	3次線 835	5,500	南阿蘇鐵道	1次線 718	△ 1,300
のと鐵道	3次線 396	△22,600	高千穂鐵道	2次線 518	△ 8,600
長良川鐵道	2次線 796	△ 5,100	くま川鐵道	3次線 490	△ 2,500

(注) 経常損益の単位は万円。△はマイナス。営業線数は1979年度のもの。複線の線からなるものは\*\*\*とした。  
 『JR全線全貌』(弘済出版社)、『時刻表のとりかえ』(講談社現代新書)より作成

(表1-6) 転換第3セクターに対する補助 (単位千円)

	運営費補助		開業補助	
	対象事業者数	対象金額	対象事業者数	対象金額
昭59	—	—	1	528,000
60	2	13,279	—	—
61	6	33,765	1	307,000
62	12	106,032	2	562,000
63	16	226,048	3	774,000
平元	21	468,404	—	—
2	25	737,964	—	—
3	22	886,243	1	85,000
4	20	928,709	—	—
5	18	905,617	—	—
6	10	583,246	1	187,000

『運輸と経済』1995年8月号より一部改変

## 第 2 部

公共交通を捉える

二つの視点

# 第1章 経済学からの視点

## はじめに

地方の公共交通には評価するための視点はいくつかあった。その中の一つに今までの主流であった「政治」による視点があった。その「政治による視点」によって、地方では世に「我田引鉄」とよばれる永劫不採算の路線建設が行われ、またその視点が不採算路線の廃止を妨げてきた。しかしそれによる経済的な資源配分上の無駄はかなりのものであり、そのことは赤字ローカル線の建設というものが国鉄崩壊の一因になったということに示されているのではないだろうか。

国鉄改革と同時に行われた特定地方交通線の廃止転換期において、世にいう内部補助<sup>1</sup>の原因となっていた特定線はそのほとんどが廃止された。そしてJRに移ってまもなく残った赤字線の廃止は一応下火になった。それというのも多くの黒字を生み出す三大都市圏から三島赤字線への赤字埋め合わせという典型的な内部補助構造がなくなったことによって、社会には赤字ローカル線による諸問題が消えたように見えたからである。JRによって確かにサービスは向上し、国鉄が抱えていた問題は消え去ったかに見えた。

しかし解決されていたかにも見えた問題がすべて解決されたわけではなかった。JR各社内の内部補助による資源配分上の諸問題は未だ解決されていない。国鉄改革10年目に当たる今日、様々な所がかつての地方線対策の再評価が行われ、そして鉄道網の再考がもとめられている。そのような動きと前後して昨年廃止されていったのが深名線である。

今までの政治の道具としての再編成は不必要である。「公共交通はシビルミニマム<sup>2</sup>として必要だ」という住民の声を含めて、もっとも望ましい資源配分とそれに従った鉄道網の再考が求められている。そしてそのためには政治的な発想だけではなく、経済的・合理的なリサーチとその分析も必要である。もちろん経済的視点のみに頼ることはあまりにも危険であるが、もう少し経済学のお考え方が採用されてもよいのではないか。

---

<sup>1</sup> 本文後述（第3節）を参照

<sup>2</sup> 市民生活のための必要最小限の環境条件のこと。本文該当部では「公共交通機関というものは生活していく上で必要不可欠なものなので、廃止等をすべきではない」という意味である。

この章では特に地方不採算交通について経済学視点からその資源配分の現状とその性質からみた理論的に望ましい資源配分を検証し、その上でケーススタディを行って現実に即して議論を行ってみたい。

## 第1節

# 鉄道の非効率性とバスによる代替性

### 1. 今までの現状～「鉄道へのこだわり」がもたらしたロス

かつて、その地形の悪さと道路網の整備の遅れから日本ではモータリゼーションの進行は諸外国ほど進まず、又極端な富の集中によって庶民が私的交通を自給あるいは消費することは経済的に困難であったから、都市部においても鉄道を中心とした公共交通が一般市民の重要な足であった。特に地方においては近代化進展後も徒歩や荷車といった「人力」が交通機関であった。地方の人々にとっては全国一律料金で、さほど料金も高くなく払える範囲であり、しかも確実に速い「鉄道」という交通機関は近代文明の象徴の一つであり、誰しもが「おのが村に駅 つありせば」と思ったものである。それに加え地方の住民達、特に商店主は駅ができれば宣伝費を殆どかけなくともお客が増えることを経験的に知っていた。そういう人にとって鉄道はまさに「陸の孤島」的な地域においてあまい蜜蝋のようなものであった。これが後に公共経済学で言われる外部効果の「ただ乗り<sup>1</sup>」現象である。

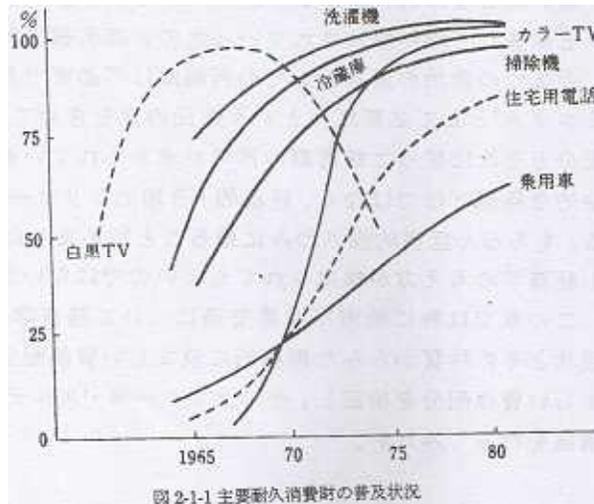
これらのイメージはすべて鉄道がその地方の旅客輸送需要を独占的に受容し、それを収入とすることができる事が前提とされていたのである。ではもし競合相手が登場したらどうするのか。1960年代に池田勇人首相の「所得倍增計画」を緒点におこった日本の「高度成長」によって、一般市民の購買力は上昇し、その結果による需要の拡大は購買力とは反比例して製品のコストを大きく引き下げた。それまで庶民には高嶺の花であつたいわゆる三種の神器（テレビ・冷蔵庫・電気洗濯機）は急激に普及した。

それに遅れること数年、自動車の普及が始まった。いわゆるモータリゼーションの発生である。これによって一般庶民は交通サービスを自給可能になったのである。それは10年前には思いもしなかったことであつた。その普及は購買力が豊かで道路の比較的整備された都市部で急激に進展し、やがて地方でも道路を要求する声が高まった。かつて鉄道を求めた人々は今、道路

---

<sup>1</sup> 政治活動の成果は一人がその成果を独占できないように一種の公共財であり、自分が政治活動の負担をしなくても、他の人々の活動の成果を得ることができるという概念。ここでは「商店主は鉄道の駅さえできれば、宣伝費という負担をしなくても、駅ができたことによってお客が増える」という意味である。

のために票を投じた。かくて地方にも良質の道路が整備され、その結果地方でもモータリゼーションが急激に進行した。好きなときに好きなところへ運んでくれる。(需要に対する圧倒的な弾力性<sup>2</sup>を誇る)「自家用自動車」は鉄道との競争において一方的な勝利を収めた。



かくて地方では国鉄・民鉄を問わず次々と赤字鉄道線が生じ始めた。ところがその赤字にもかかわらず、彼らが鉄道事業から離れようとする住民は強硬に反発した。理由は人様々であるが、傾向としては「住民の足が失われる」ということであった。しかし鉄道が失われたところで多くの住民にとって足が失われることはないはずである。というのも彼らは自家用車という極めて鉄道より良質な交通サービスを消費可能であるからである。しかも鉄道に代わってより需要に弾力的な、すなわち人々のニーズに敏感な公共交通  
乗合自動車 が代替サービスとして提供されると言われているのである。

それにもかかわらず沿線の住民はこれに対し「今までの駅の集積性がなくなる」「交通弱者はどうなるのか」などと言ってまで鉄道を残そうとしている。しかしながら交通弱者の問題は私営業者(・独立採算体)に負担を強いるべき問題ではないし、赤字線の駅の経済的な波及効果(以後これを「外部効果」と呼ぶ)は今や資源配分上の効率という視点からはさしたる価値はない。で

<sup>2</sup> あるものが、需要者つまり消費者が持っている考えに反応しやすいという意味。本文に出てくる所では、例えば鉄道は、定時制を持って運行されているといったような時間的な制約や、最寄り駅までいかなくてはならないといったような空間的制約を受けるのに対し、自家用車は自分の利用したい時に好きな場所から行きたい場所へ鉄道に比べて移動できる可能性が高い。ということから、自家用車は消費者のニーズというものに敏感に反応できるという意味に使われている。

は彼らをここまで揺り動かす動機は何であろうか。それはやはり多く指摘されるように「鉄道へのこだわり」であろう。今も人々の心には鉄道がない町は「箔」がつかないというイメージがあるのであろう。そうはいうものの今や赤字ローカル線はその町に本質的な利益をもたらさないし、他の交通に代替した方が効率的なのである。この考え方が国鉄の債務を増大させただけでなく、深刻な資源配分上の非効率を招いたことは明らかである。

## 2. 鉄道の非効率性とバスの代替可能性

かつて鉄道の効率性はどこにあったか。かつての人々の交通サービスに対する需要の方向軸はきわめて一様であった。従って需要は集団性を帯びており、大きなキャパシティを有する鉄道輸送が手段として効率的であった。現在も計画の下に形成されたいわゆる「ニュータウン」などで鉄道が公共交通として採用されているのは、交通サービスの消費集団性がある程度予測できるためであり、そのために公共交通として鉄道が資源配分上から効率的であるからである。



図 2-1-2 単一方向軸を持った旅客需要（多摩センター周辺）

通勤を中心とする人々の動きは、多摩センターや永山といった駅まではバス・徒歩によって移動し、そこから各地へ移動するのだが、多くの人々の目的地は東京都心部（新宿）であり、方向軸としてはほとんど単一に近い。したがってこの場合は乗用車よりも鉄道などの大量輸送機関が効率的であり、乗用車との競争においても優位である。

だが仮に交通サービスに対して需要がなかったら、あるいは交通サービスの需要の方向性がでんでばらばらだったら鉄道の効率性は発揮できない。その場合どうすればよいのか。バスによる代替は一種の有効な手段である。バスは鉄道よりも優れている点が多い。例えば鉄道は旅客需要が多いところではバスより優れているが、需要の少ないところでは鉄道よりも効率的に運営可能である。需要が少なければバスも鉄道もキャパシティ的には同じである。又バスは需要に対して弾力的であり、例えば鉄道のように決まった幹線を走る必要はない。もし幹線道路から離れたところに学校や病院のような需要の高い地域があれば、そこを経由するルートを組むことも可能である。又需要が低すぎて経営が成り立たない路線から撤退することも容易である。

バスに対する批判は多い。その多くの議論には「バスは鉄道ほどの経済波及効果がなく、バス停には鉄道駅ほど集積性がない」とか「定時性が損なわれる」などがある。しかし極めて営業状況が困難な鉄道駅の経済波及効果はほとんどないに等しい。しかもそれがあったところで、それは外部効果の「ただ乗り」にすぎない<sup>3</sup>。(もっとも受益を還元しろと言っても状況を悪化させるだけだが)又「バスは定時性が低くよく遅れる」といわれるが、鉄道が営業費も回収できないような赤字ローカル線の地域で、定時性がそれ程失われるとは到底考えにくい。大半の場合、バス転換した場合に使われる並行道路はすいているようである。又停留所の乗降によって所用時間が増えるのであれば、それは需要が増えている証拠であるからむしろ良い局面であろう<sup>4</sup>。

このほかにこんな議論をする人もいる。「埋没費用の高い鉄道は過疎地域の Mobility のかすがいになる」たしかに直感的にはそうかもしれないが、「かすがい」まで打って鉄道をつなぎ止める必要が本当にあるのか。それが望ましい資源配分か。それを次節以降で議論していこうと思う。

---

<sup>3</sup> ただ現在言われている「駅の廃止が『駅』を中心とした町の成り立ち（都市計画）を崩壊させ、町や村が崩壊することがある」との報告もあるが、これは本書の範囲を逸脱するので他の論に譲る。

<sup>4</sup> この問題について、並行道路がトラックなどで混雑しやすい幹線国道であることもあるので（例．木次線＝国道 54 号線）一概には並行道路がすいているとは言えないが、そのために遅くなるからといって鉄道を残す方が効率的だということにはならないであろう。

## 第2節 「公共性」への疑問

これからは鉄道とバスを含めた「公共交通」という点から見ていくことにする。鉄道の研究という視点からは少しずれるかもしれないがご容赦願いたい。

世のなかに「交通サービスは公共財である」と唱える人々がいる。従って公的な供給・十分な供給補助が望ましいというのである。それは、それなりに根拠のある話であるようだ。この主張をする人々は交通サービスが不特定の人々が使い、なおかつ社会的な欲求が高いとして公共財の定義を拡大解釈しようとするのである。

交通サービスは公共財とはいえないというのが現在の経済学界の意見の大半である。公共財とは簡単に言えば、ある特定の人々に対し（それは大半が十分な対価をその財に対して支払えない人々だが）当の財やサービスの供給を行わないことが技術的に不可能、あるいは供給を行わない（これを「排除する」というが）ために莫大なコストが必要である（排除の不可能性）

1個のケーキのようにもし太郎君がそれを食べてしまったらその当該のケーキを花子さんは食べられないようにその財1単位を同時に2人以上が同時に消費できないという性質がない（消費の競合性の欠如）という2つの条件を満たし、一般の財の性質が欠如している財のことである。例えば国防というサービスや燈台の光などはそのサービスの受益者を特定することは極めて難しいし、かといって誰が消費したらそのサービスが他の人が消費できなくなるものではない。従ってその都度誰がどのくらい消費したかを計り得ないので、その都度使用量に応じて料金を取るのではなく国や自治体といった公共部門が税金を取ってその中から費用を負担して供給する方が望ましい財のことである。ところが交通サービスは人によって消費する量は違うし、それを計ることも簡単であり、しかも「排除」も簡単である。（改札機というものがある）確かに消費の競合性は弱いかもしれないが、やはり供給量には限界があるので（電車の容量にも限界があることはわかるだろう）この性質もある程度否定できるので公共財ではないというのが根拠である

では「公共交通」の公共性とは何であろう。それは消費が不特定であり、なおかつ多数であることであるといわれている。従って公共（Public）なのである。その意味はこの場面では表象的なもので深い意味はないと考えていいのではないだろうか。とはいえ経済学的な特徴もある。それは「必需財」

的性格である。穀物類と同じ様な消費の特性があるといわれ、ちょうどエンゲル係数（＝ある家計において食料費が所得に占める割合）と同じように、所得が増えると家計における交通費が所得に占める割合が減少する傾向にあり、また価格（交通では運賃等）が上がってもその交通サービスを利用する人の量はあまり減らない、すなわち需要があまりへらない。（需要の弾力性が低い）このような性質があるため「生活に不可欠 公共財 / 公共性」と単純に考えられてしまうのである。

しかも交通産業というのは独占性があるという。例えば鉄道のように交通サービスを提供するのに敷地・線路・駅施設・車庫・信号施設と設備に莫大な費用がかかる。しかもこの設備は列車の本数（＝交通サービスの供給量）にほとんど関係ない。又鉄道業をやめるときには車輛や駅施設・信号施設などは中古市場に売り払ってその費用を回収することが極めて困難である<sup>1</sup>。するとその費用の大きさと埋没費用の大きさゆえに一般の財市場のように競争が起こらず「独占」に陥りやすいという問題があるのである。直感的に独占を行うとあくどく儲けるのではないかとはい誰でも考えるところである。その通り独占では超過利潤が生み出される。従って上の「公共性」と鑑みて様々な規制がかけられる。従って独占性が強い＝「公共に対して責任」という考えが広がっているのである。

しかしこの考え方は必ずしも正しいものではない。財の性格はその場所・時間（時代）によってもその帯びる性格が変わるからである。従って交通サービス一つとってもその供給される空間・供給形態などによってもその性格は通常財にも公共財にもなりうる。この点について十分に考える必要があるだろう。

---

<sup>1</sup> このような事業撤退時に回収不能な費用を埋没費用（Sunk Cost）という。

## 第3節

# 補助と望ましい公共交通の供給

### 1. 補助の諸形態 内部補助と外部補助

現在、JRのような大型事業者の場合には、他の黒字線区の黒字で不採算路線の赤字を埋め合わせることが行なわれ、また自立採算不能な公共交通事業者は普通、県なり沿線市町村なりの補助を受けている。これらによってはじめて不採算公共交通の維持は可能なわけである。しかしこれらの補助が本当に望ましいものなのか、それを資源配分の効率と補助としての効率の2点から見ていこう。

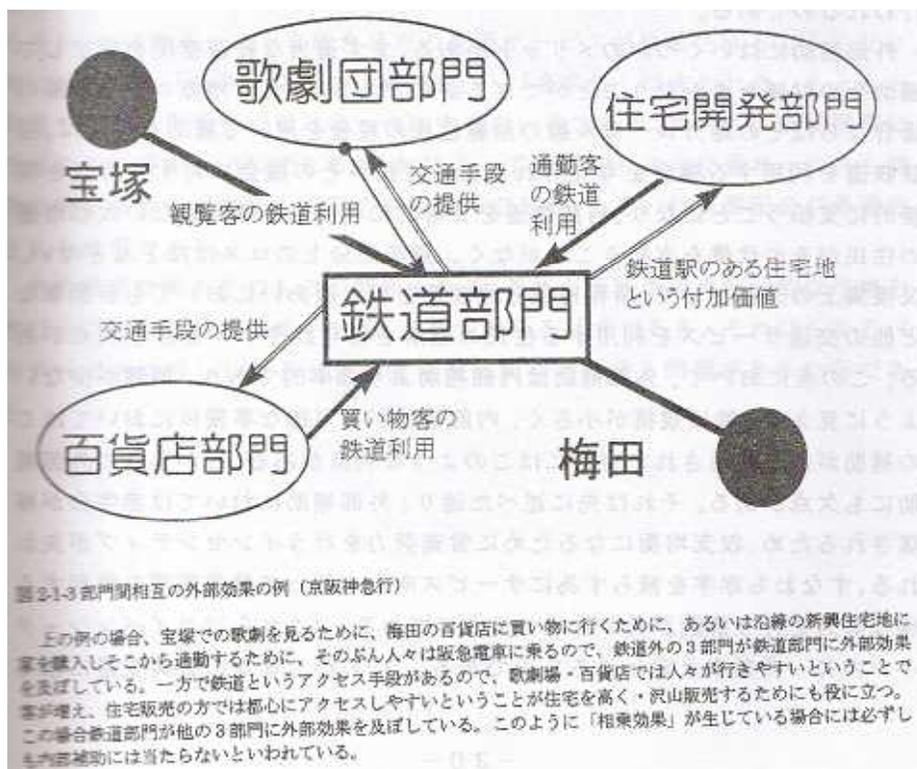
「内部補助」とは10年前の国鉄改革に際し、国鉄崩壊の原因として罪悪視された補助形態のことである。それは都市部の通勤線などの黒字によって、地方を中心とした赤字ローカル線の赤字部分を埋め合わせる方法である。しかし国鉄の場合、これらの赤字が多すぎて黒字を食いつぶしてもなお、まだあまりある状況だったのである。それはさておき、この内部補助の構造が未だ残存しているのにはいくつかの原因がある。

一つは内部補助の定義の問題であって、例えばJRで言えば本社・支社の統括部門や広告費、あるいは列車整備施設などは地方線も幹線も共通の費用であり、あるいは地方線を廃止したところで回避できる費用ではない。一方で地方線それぞれの線路・駅施設・信号・運用車両といったものはその路線の為だけにあるものであり固有である。従って一般に前者を共通費、後者を固有費という。もし不採算路線がその収入で固有費をまかなっている、が共通費の分担分で不採算になっているならば、それは内部補助ではないという議論である。

今 この問題を複雑にしているのはインセンティブ（誘因）の問題である。もし赤字ローカル線と黒字幹線を抱える事業者があるとすれば、赤字ローカル線の不採算分で黒字は減ってしまう。しかしその事業者がこの不採算路線を切り離さないで利潤を求めて行動をするのであれば、彼らは当然キャンペーンなどを行って黒字幹線・不採算ローカル線両方の収入を増やすためにサービス向上とコストダウンを行うようなインセンティブが生まれる。もし仮に後に述べる外部補助によってこの事業者に赤字ローカル線の赤字部分を公共部門が全て補うということをしてしまえば、彼らはその赤字を減らそ

うとするインセンティブがなくなり、当該赤字線のサービスの向上やコストダウンへの努力が行われなくなる<sup>1</sup>。従って内部補助の方が望ましいということである。

そして最後に相互外部効果の問題がある。それは企業のある部門とある部門がそれぞれの部門ごとに活動した結果、それぞれの部門への報酬の他に別の部門にも何らかの影響を及ぼすことである。例えば一般的な大手民鉄の場合、会社内に鉄道部門の他にバス部門・百貨店部門・遊園地部門等のいくつかの部門があるが（別会社になっている場合もあるが連結決算を組むと考えれば問題ない）この場合、百貨店や遊園地が客を惹き付けることによって鉄道部門への需要が高まるという波及効果が存在する。又逆に鉄道があることによって遊園地や百貨店の旅客が増えるという影響がある。この場合、必ずしも補助があるとは断定しきれない部分がある。



<sup>1</sup> 赤字路線を抱える交通業者に外部補助が行われると、その業者の所有する黒字線においても赤字線の欠損を補填するために行う経営努力へのインセンティブが失われ、内部補助の場合よりサービス向上のインセンティブが低くなることがあっても、高くはなりえないであろうと考えられる。

このような諸問題のために今まで内部補助はある意味で正当化され、それは国鉄改革後も変わっていない。しかしこの内部補助はかなりの資源配分上のロスを生じせしめるのである。特に地方ローカル線の場合、その交通サービス供給のための資源が、その交通サービスを主として消費する人々の地域ではなく、全く縁もゆかりもない大都市圏から配分されることによって大都市圏における資源配分上のロスが生じているのである。又これを擁護する議論としてネットワークの外部性・規模の経済が言われているが、地方赤字ローカル線の場合、その利用者は幹線との組み合わせで利用することが少ないのが通例であり、こう考えると現状ではネットワーク性は何の意味ももたらさないと考えられる。従って地方ローカル線への内部補助が必ずしも正しいとは言いきれない。

これに対して外部補助という議論がある。これは比較的小中の私営交通事業者に対して行われる補助の形態で、国・県・市町村などの公共部門が補助金を支払う方式である。補助にもいろいろな形態があるが、一般には当該沿線市町村が赤字分を補填するのが一般的で、他に国が地方交通線安定基金などを出したりすることがある。いずれにしても、事業者以外の経済部門からの補助が行われるのである。

外部補助にはいくつかのメリットがある。まず適当な経済空間を設定して補助金の財源をまかなうことができるからである。例えば地方ローカル線の場合ならば、その地方ローカル線の沿線住民の税金を用いて補助を行えば、当該鉄道を利用する機会を与えられる沿線住民がその機会に対する対価を間接的に支払うことになり、当該鉄道を日常的に利用する機会のない大都市圏の住民がその代償を支払うことがなく、資源配分上のロスはほとんどない。又現実上の問題として、所得再配分的政策を行う場合においても自動車など他の交通サービスを利用する住民の理解を得られやすいという利点がある。この点において、外部補助は内部補助より効率的であり問題が少ないように見える。特に規模が小さく、内部補助が不可能な事業者においてはこの補助が多く採用された背景にはこのような利点がある。しかしこの外部補助にも欠点がある。それは先に述べた通り、外部補助においては赤字分が補填されるため、収支均衡になるために営業努力を行うインセンティブが失われる、すなわち赤字を減らす為にサービス向上を行って旅客需要を喚起する様な努力を行う誘因が失われてしまうのである。(これらはライベンシュタインのX

- 非効率と言われるものである<sup>2</sup>)しかし日本の公共交通に限っていえば、この問題は現実としてはさほど問題になっていないようであり、外部補助は極めて有効な手段であると考えられる。

## 2. 望ましい公共交通サービスの供給とは

このように補助といってもいろいろな形式があるが、果たして本当に補助まで行って公共交通を維持する意味があるのでしょうか。一般に公共交通の維持は「シビルミニマム」という議論に基づいて行われている。これを根拠に人々は市場に公共交通を供給者の一つとしてつなぎ止めているのである。この真偽のほどはともかく、今の日本の状況はこの定義と範囲というものが十分に議論されずにこの言葉を使って公共交通サービスを供給している。果たして交通サービスは必ずしも「シビルミニマム」として保護する必要があるほど市場機構に任せることができないサービスであろうか。

かつては旅客需要に対する供給は鉄道、少し進んでバスという「公共」の名を冠した交通サービスが独占性を持っていた。それは「独占性」が強く「多数性」を有したゆえに「公共」と言われたのである。しかし現在はどうか。自家用車という自給自足型の交通サービスが供給されるようになり、特に地方では「公共」交通の「独占性」「多数性」は失われた。もともと鉄道もバスも交通サービスの一つにすぎないのであり、単純には市場機構に任せるのが望ましいのである。それによって鉄道やバスの交通サービスも競争に対するサービス向上の努力を行うのであり、あるいは資源配分が最適化されるはずである。

もちろん、補助政策そのものの問題もある。それが所得再配分的な性格を帯びる以上、資源配分上の「むだ」が必ず生じるはずである。それはしかるべきサービスに対してしかるべき対価を支払わないと言う問題があるからである。

## 3. おわりに

経済学の観点から言えば公共セクターの「規制」によって交通サービスをそのしかるべき対価を支払うことのできない人々に極端な安価で供給するの

---

<sup>2</sup> 損失補填がいつでも受けられる、または企業の最大目標を利潤追求におかないといったような場合、前者であれば実際に経営努力をせずに補填による利益を享受しようというインセンティブからきた費用、後者ならば別の目的に使う費用、これらと真に最小にしようとした時の費用との差を「X - 非効率」という。

は決して望ましいことではない。むしろ、市場原理から考えれば「公共」の名の下に民営業者の自由な参入・退出を規制することを止めれば、「自由放任」された民営業者が競争し、その結果最適な交通ネットワークが形成されるはずなのである。競争的な市場のもとでは交通に対する需要が一様・集団的である地域では、自動車やバスよりスピードの速い鉄道が優位であり、需要が少なく行きたい所も様々であるときはスピードが遅くとも“Door to Door”の自動車が優位であるというように交通ネットワークの形成にあたっては何か一つのモード<sup>3</sup>にこだわることなく、その市場の需要に応じた効率的なモードが選択されるはずである。そしてそのようなネットワークが最適な資源配分を達成するはずである。従って鉄道のように特定のモードを競争から保護し、ぬるま湯につからせておくのは非効率である。

このことをふまえて尚、政策決定として公共交通の維持を行うのであれば、それは経済学ではなく政治的判断の問題である。

---

<sup>3</sup> 交通サービスの供給する時の「様式」＝「輸送具」のこと。鉄道・バス・自動車・航空機というような分類がこれにあたる。

## 補節 公共政策の視点

### 1. はじめに～交通サービスの「持てるもの」と「持たざるもの」

経済的視点で論じてきた市場原理の考え方が適用可能なのは、その市場に参加する消費者、すなわち実際に交通を利用する人々の購買力に差がなく、また元々自分たちが初期段階で持っている交通サービスの量が同じであることが条件である。すなわち皆が平等な状態になっていることが必要条件なのである。交通サービスに関していえば、例えばいわゆるニュータウンといった地域では収入と購買力は一般にだいたい等しく、自動車保有という初期段階での交通サービスの保有量も、鉄道やバスなどの公共交通サービスが十分に供給されているために格差を生み出すには至っていない<sup>1</sup>。ところが地方山間部では格差の増大がおきている。それは交通サービスの初期保有量に関しての「持てるもの」と「持たざるもの」すなわち自動車を持っている人々とそうでない人々の格差である。それは経済学的には交通サービスの初期保有量の格差として論ずることができる。

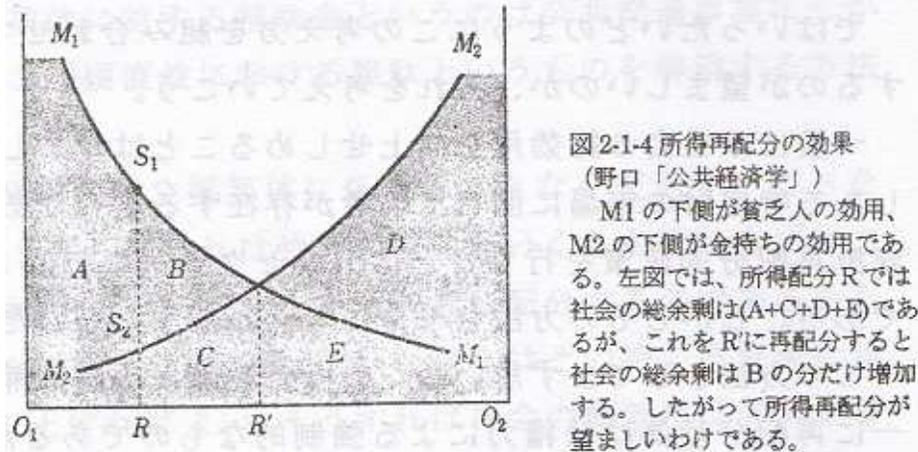
この格差をどのように埋めるのが望ましいのか、それを通して現実問題としての地方における公共交通の望ましい供給形態を論じていこう。

### 2. 「格差」の解消 2つの考え方

初期保有量の格差是正問題については様々な考え方があった。一般に公共部門の力量を信じる人々は「富の再配分」によってこれを是正することが社会にとって望ましいと考えてきた。それはこのように論じられる。一般にお金というもののそのものの効用も、一般のもの（例えばリンゴ）のように限界効用が逡減するといわれる。（すなわちリンゴは1個あればおいしいと思うかもしれないが、沢山食べると飽きてくることのように、お金も貧乏なときはありがたく思うが、裕福になればあまり有り難くなくなるということである）ならば裕福な人のお金を少しもぎ取って貧しい人に振り分けたほうが社会全体の効用が向上することがある。特に当該の財が必需財の性格を帯びている場合にはその効果は高いといわれている。それを交通サービスに適用すれば、都市部の人々が少し不利益をこうむったとしても、そこから資源を地方に配

<sup>1</sup> 近年自動車による客を対象にしたいいわゆる郊外商業施設が大都市にも進出し、自動車の非保有者がその施設を利用できないという格差が生じているが、それによって鉄道駅前の商業施設が崩壊することは少なく、無視できる程度のものであると思われる。

分したほうが、かなり広い範囲での社会の全体の効用が最大化される可能性が高いというのである。



一方で、公共セクターの能力を高く見ない人々はこれに対し、あくまで市場機構に任せておけば最適な資源配分が社会全体に対して行われると考えている。そして様々な外部経済などに関しても、民間セクター同士の勝手な交渉に任せておけば解決されると考えている。交通サービスに関していえば、民間部門の参入・退出・料金設定に任せておけば、勝手に外部効果を内部化したりして、最適な交通網を作り上げるというのである。しかしこれは特別な条件のもとでの命題であり、一般になりつつ可能性は低い。だがこの考えを修正したものは現実政策で十分使用可能であると思う。

### 3. 望ましい実際の政策へ

ではいったいどのようにこの考え方を組み合わせて交通サービスを提供するのが望ましいのか、それを考えていこう。

一般には社会の総効用が向上することは望ましいことであるから、もしある特定財の市場に関して弱者が存在する場合であれば、その財について資源再配分的政策を行うことは公共セクターの行動としては望ましいものである。しかしその方法を十分に考えなければならないだろう。

この方法としてまず思いつくのは、企業による内部補助である。ただまず再配分行為は公権力による強制的なものであるからでこそ理解が得られるのであって、民間部門に任せるとなればその企業のイメージダウンにつながるなど様々な「無駄」がうまれるはずであり、必ずしも社会全体の効用が向上するとは限らないどころか、低下する可能性も否定できない。さらにモード

の違いを超えた再配分が不可能であるという問題がある。現実には公共交通を使わざるを得ない人々の中には、自動車を使えないという弱者が含まれているのであるが、その公共交通の利用者の中だけで資源再配分を行えば自動車を使っている交通サービスの消費者は再配分に必要な資源を負担しなくても構わないことになる。交通サービス市場を包括的な超モード的市場する見方からは、きわめて不公平な配分システムとなるのである。

このような場合、公共セクターによる税収を財源とした資源配分がきわめて効率的である。交通サービスの資源配分は強者的供給者から弱者にたいして交通サービスを供給するものへ配分すればよいのであるから、自動車を利用する一般市民・法人から自動車利用に対する税をかけて、それを公共交通の補助の財源に用いればよいのである。そのような税の硬直性はないにしても、このような外部補助方式はその効率ゆえに地方で多く行われている。しかし外部補助にも先にあげたとおりの欠点があり、必ずしも効率的であるとはいえないのである。民間企業体としても公共交通事業の赤字を補填してもらってもなお、その資源を他の事業に投下して収益を上げることができるならば、交通事業から撤退してその事業に転向したいものである。それを無理につなぎとめておくのであるから、交通サービス市場の供給強者 = 消費強者（自動車保有者）と消費弱者間で行われるべき再配分に、本来再配分機構に組み込まれる必要のない供給者としての弱者を組み込むという問題が発生している。外部補助も内部補助ほどではないが無駄は大きい。

所得再配分が資源を「持てる者」から「持たざる者」へと資源のまま移転することが可能なのは、その資源が多目的に利用可能な資源であるからであった。しかし公共交通事業体に対する補助金というのは公共交通事業にしか使えない補助金である。この硬直性における無駄というものを解消する方法は何であろうか。

それは公共セクターが自ら独立採算体に任せることなく交通サービスを供給することである。そうすればこれは強者の資源をいくらか取り上げてこれを元に交通サービス財をつくり、これを交通弱者に配分するのであるから弱者的供給者を無理につなぎとめる必要がない。彼らはその持てる資源を他の事業に投下して収益を上げればよい。そうすれば社会の総効用は向上するはずである。

もちろんこの方法には問題がないわけではない。第一に外部補助と同じ問題 サービスの質を向上しようとするインセンティブが失われる可能性がある。これだけは市場機構にしか望めない効果である。しかしこの問題はシ

ビルミニマムとして供給する以上、消費者も呑まねばならないものではないだろうか。攻めの供給ではないのであるから。

最大の問題は、この方法を取り入れた経済空間の周辺で、民間部門が退出しても同じように公共セクターが代替サービスを供給してくれるという「保証」の見込みが広がり、その結果周りで営業している民間部門の交通事業者が退出しやすくなる可能性がある点である。民間部門による不採算交通サービスの供給誘因が低下する可能性があり、大規模な範囲での公共交通ネットワークの機能低下が社会的効用全体を低下させる可能性があるのである。

しかしこの方法は比較的採用されている例であり、もちろん過疎化を促進してしまったなどの外部不経済をもたらしたなどの問題を抱えているものの、成功した、あるいは資源配分効率が改善された、収支が改善されたなどの良い結果を生み出している場合もある。これからの地方交通対策の方策の一つとして市場機構の導入とともに十分に考えられていくべき方法であろうかと思う。

## 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。

## 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。

## 補論 「交通弱者」の解釈について

### 1. 「交通弱者」とは

この研究誌のなかにも「交通弱者」という言葉は頻繁に出てくる。この言葉は、日常生活において、自家用自動車（以下、自家用車とする）というものが一般的になるということ、すなわち「モータリゼーションの進行」と共に生まれてきた言葉である。いわゆる「自動車社会」と一般に称されるように、日本においても第二次世界大戦の敗戦からの経済の復興と共に、欧米諸国のように自家用車が各家庭に浸透してきた。その結果、自家用車という私的な財を所有するか否か、また、この私的交通手段を利用できる人、できない人というような格差が生じた。各々の場合で後者を「交通弱者」と称している。では「交通弱者」とはどのような人のことを言うのかを次で見えていく。

### 2. 「交通弱者」の定義について

「交通弱者」という言葉はどのような人を示しているのであろうか。この問題はかなり難しい問題を含んでいるといわざるをえない。というのも、交通サービスについて考える際に多用するこの「交通弱者」という言葉はそれぞれ使用される部位によってその範囲は様々である。以下ではその分類を試みてみよう。

#### (1)基本定義

「年少者・高齢者・一部の身体障害者」

まず、「交通弱者」ということを考えた時に具体例として挙げられるものである。我々の研究においても立楊の違いに関わらず対立点はなかった。

以上の三者は、道路交通法により普通免許の取得が不可能な人々や身体的に自動車を運転できない人たちである。彼らは、自家用交通機関が利用できないために、交通手段として時間的・空間的に制約の大きい、つまり鉄道であれば、列車の来る「時間」を見計らって「駅という空間」まで自分で行き、自分の目的地の「近く」までしかいけない。自家用交通機関ならば自分の好きなときに自分の思った場所へ移動できる可能性が高いという相对比较によって言えることである。もちろん後者のことには、「駐車」といったような空間的制約があることは否定できないが...。「公共交通機関」を利用せざるをえないことから「交通弱者」という言葉で定義できよう。ただしこれは考え得

るもっとも狭義的な考え方である。

## (2)対象範囲

(1)以外にも「交通弱者」といえるのはどのような人々なのであろうか。これが「交通弱者」を考えるうえで非常に困難を極める問題である。範囲を最も広げて「交通弱者」という言葉を考えていくと以下ようになるであろう。

「自家用交通機関をもたない人、つまり公共交通機関に頼らざるをえない人すべてが交通弱者である」

確かにこの考え方は、モータリゼーションの進行の中で生まれた「交通弱者」という言葉を端的に表しているといえなくもない。時所的制約といった面ではかなり融通のきく自家用車の有用性は高いが、一方でわざわざ自分の意志で自家用車を利用しない人が果たして「交通弱者」に当たるのか。例えば自動車の排気ガスなどの環境に与える影響を考えて自家用車の使用を自己規制している人はどうか等ということも考えなくてはならないであろう。

「交通弱者」という言葉の範囲設定の困難さが「交通弱者」という言葉を曖昧にしている面がある。これは、様々な状況においてその対象が変わることが 因にあろう。次はその例を挙げる。

## (3)地域差

(1)で公共交通機関と自家用交通機関の相对比较による一般的な時所的制約について述べたが、実際「地域」というものを念頭に置くとさらに分類の必要がありそうである。すなわち「都市部」と「地方」における地域差から生じる比較の「差」の問題である。

都市部においては、公共交通機関の非常に発達している地域では、時所的制約というものが限りなく緩くなる場合がある。例えば、首都圏の鉄道を見てみれば分かりやすい。まず本数が非常に多いことがあげられよう。これによって時間的制約にあまり左右されなくなる。さらに鉄道網、ひいてはバス路線網の発達により、空間的制約というものもかなり緩和されている。このように、人口の多い都市部では、首都圏ほどでないにしてもある程度は以上のことが言えよう。加えて、大都市部においては、駐車スペースの不足や渋滞などの道路事構から、自家用交通機関すなわち自動車がうまく機能しない場合もあり、自家用車があるからといって即「交通弱者ではない」と言い切

れないであろう。

しかし、地方部では状況が一変する。それは「公共交通機関」の密度が薄  
いからだ。これは、「公共交通機関」を使用可能な地域が限定されることや、  
通勤・通学客の乗る朝夕のみのダイヤ設定がなされているという時間的制約  
から利用者の使用できる範囲が非常に限られているということの意味する。  
つまり、公共交通機関の利用者にとっては、時所的制約に縛られるというこ  
とである。これは自家用車があるかないかではかなりの差となってこよう。

以上のようなことから、交通弱者という概念に「地域差」がかなり関連し  
てくるのである。さらにもう1点挙げる。

#### (4)地域社会との関わり方

このことは我々の議論の中で判断に困ったことである。本人は自家用車を  
運転できないが家庭の誰かが運転でき、必要なときには利用できるといった  
人の場合、さらに自分の家庭自身には自家用車がないが「近所」の人の助け  
で利用できるといった場合、このような場合は「交通弱者」と呼ぶべきなの  
か、(2)の広義的な定義を援用しても入るか入らないかという問題は解決され  
ない。

さらにこの問題を考えるうえで非常に困るのは「地域社会」にどれだけ依  
存しうるものなのかということである。公共交通機関の発達していないとこ  
ろでは、自家用車という私的交通手段に頼らざるをえないが、家庭中心の社  
会である現代社会を加味すれば、家庭内における「交通弱者」の発生という  
ものは条件付きながら回避できようが、「近所」の人たちによるものに関して  
はかなり前近代的な社会のいわゆる「結(ゆい)」と呼ばれるものの存在に依  
存しているために、どのくらいの頻度で利用できるのかという許容範囲が設  
定しかねるので判断しかねるのである。ただ、このような「結」のようなも  
の存在を前提とした議論、さらには社会政策の実施にはかなりの問題点  
がある事は確かである。

### 3.最後に

以上のように交通弱者の定義に際して、その言葉のもつ問題点を浮き彫り  
にしようと試みた。この問題点の解決には様々な社会の状況を つ つ分析  
していかなばならない。現段階で「交通弱者」という言葉を使うのには十分  
に「状況」というものを判断する必要がある。この研究に限らず、交通に関  
することの中に登場する「交通弱者」という言葉に出会ったら、読む側・聞

く側の方は、その使用されている状況を十分に吟味すべきであろう。

## 第2章 交通権からの視点

これから前章で取り上げた経済学からの視点とは別の視点、交通権という概念から地方における公共交通のあり方に検討を加えていく。

交通権という概念は、今から10年以上前にわきあがった国鉄改革の是非をめぐる論議の中で提起されたものであるが、広く社会に認知された思想とはいいがたい。また、その概念が現在の交通をとりまく情勢や社会一般の認識との間にギャップを生じているのも事実である。

しかし、我々は地方における公共交通機関の危機的状況への対応を考えていく際、交通権の概念が従来の経済的視点、つまり資源配分上の効率性を検討し、社会的余剰の最大化を目指す視点に立つ場合とは異なった対応をとる、あるいは見えてこなかった一面を見いだす契機となるのではないかと考える。そして、その典型例として公共交通機関の廃止・縮小の際に問題となる「交通弱者」への対応を挙げ、本章の交通権についての検討を進めていく。

よって、この章では、まず交通権の概念が日本で初めて公の場に提起された事例といえる裁判（和歌山線訴訟）を取り上げる。次いで、交通権の内容や解釈についての具体的検討に入り、最後に従来の交通権の問題点を修正しつつ、現在および将来の交通問題についての我々独自の考え方を提示することを目指している。

### 第1節 和歌山線訴訟に見る交通権

和歌山線格差運賃返還請求事件訴訟（以下、和歌山線訴訟）は、1984（昭和59）年4月の国鉄運賃値上げにより地方交通線で割増運賃が徴収されるようになったことに対し、違憲・違法であると国鉄を被告として和歌山地裁に提訴された訴訟である。当時、国鉄が全国一律運賃制を廃して割増運賃導入を図ったことは国会内外で議論を呼んでいたが、裁判で争うというのは初めてのケースであった。

また、「国民の交通権」という考えを中心に違憲・違法論を展開したことは注目に値する。交通権とは、1982年にフランスで制定された交通基本法の第2条（交通権）において法的に確立されていたが、当時の我が国ではなじみ

の薄い概念であり、和歌山線訴訟において初めて提起された考えといえる。

この節では、和歌山線訴訟の経緯を、そこで示された交通権という考え方を中心に見ていくことにする。

## 1. 和歌山線訴訟の経緯

### (1) 訴訟の提訴までの動き

膨大な赤字・借入金の返済に苦しむ国鉄の再建を図る目的で、1980（昭和55）年12月に日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（以下、国鉄再建法）が国会にて成立し、翌1981（昭和56）年3月国鉄再建法施行令により旅客輸送密度8,000人未満の国鉄路線を地方交通線と指定して、割増運賃の導入が図られることになり、和歌山線も地方交通線の指定を受けた。しかし、割増運賃の導入は1981～1983年の間見送られ、1984（昭和59）年4月20日に実施された国鉄運賃値上げに伴って導入された。

この国鉄運賃制度をめぐる一連の動きの中、和歌山線に割増運賃が導入されることで車を保有し運転できない「交通弱者」とりわけ通学に鉄道が欠かせない高校生にそのしわ寄せがくることに反対する教師のグループができた。そして、そのグループを母体に沿線の住民運動が加わり、1981（昭和56）年7月「和歌山線を守る住民の会」（以下、「住民の会」）が結成された。

「住民の会」では、和歌山線を含む地方交通線に割増運賃が導入されること自体に反対しつつ、旅客輸送密度8,000人未満という国鉄再建法の地方交通線指定基準に和歌山線はそもそも該当していないとの主張を展開し、反対署名の呼びかけ、県議会・県当局への働きかけなどの活動を続けていった。しかし、1984（昭和59）年4月に割増運賃制度が導入されたことで、裁判所への提訴に至った。

### (2) 和歌山線訴訟の主張

訴訟は1984（昭和59）年9月28日、沿線住民101名が原告となり、格差運賃の導入により国鉄が得た一般幹線運賃との差額2,640円の返還を求めて和歌山地裁に提訴された。訴状の中で、「請求の原因」として「第一 当事者」「第二 旅客運賃の決定方法」「第三 国民の交通権」「第四 格差運賃の違法性」「第五 和歌山線は地方交通線に該当しない」「第六 結論」の構成がとられた。

「第一 当事者」において、被告は国鉄とその代表者として仁杉巖総裁とされ、その後の国鉄分割民営化を経て、判決時には国鉄清算事業団とその代表

者として石月昭二理事長とされた。

「第三 国民の交通権」は、次に示す7つの項目に分けて主張された。

- 一．憲法上の交通権の保障
- 二．全国的交通網の中に占める鉄道の位置と公有鉄道の必然性・必要性
- 三．日本国有鉄道の存在意義・使命
- 四．日本国有鉄道のあるべき姿
- 五．国鉄和歌山線のあるべき姿
- 六．国鉄・政府の目指す方向
- 七．(結論)

「一．憲法上の交通権の保障」の冒頭では、「産業革命期における蒸気機関車の出現が産業の飛躍的發展を促した例をひくまでもなく交通は国の産業の維持・発展に必要不可欠である」と述べ、産業革命を契機とする近代社会の形成に伴って市民的諸権利が基本的な人権として結実したことを念頭に置きながら、交通権もそのような権利と考える視点を示している。

さらに、「国民は、自らの生活をよりよく向上させ、ひいては住みよい国土を建設する手段としての全国的交通網を国家に対して要求する権利を持つ」と主張し、「これは、移動の自由(憲法21条1項)・幸福追求権(13条)・生存権(25条1項)の集合であり、交通権と称することができる」とした。

また、第1回公判における弁護団長の冒頭意見陳述では「三．本件訴訟の目的」として、「本件訴訟は、全国一律運賃制を廃止し格差運賃制を導入した国鉄当局に対し、不当に支払いを余儀なくされた差額金の返還を求めるものである。(中略)我々の目的は、全国一律運賃制を廃して導入された今回の格差運賃制が、憲法および国鉄運賃法等関連法令に違反し無効であること、ならびに和歌山線を地方交通線として選定した認定の違法性を裁判所に宣言していただくことにある。(中略)また、本件訴訟は、交通権という新しい法概念を掲げて提起されたものでもある。我々は、この新しい法概念につき、この訴訟の中で憲法に位置づけられた国民の権利として認められるべきものであることを、主張・立証していく予定である。我々の提起した交通権という法概念が訴訟の審理を通じてより深く解明され、国民の憲法上の権利として広く根付いていくものとなることも本件訴訟における我々の大きな目的である」と述べている。

### (3)判決

和歌山線訴訟に対する判決は、提訴から7年以上の歳月を経た1991(平成3)年2月27日に原告の主張をすべて排斥し請求を棄却する形で出され、地裁判決で確定した。

訴訟の争点のうち交通権について判決は、「仮に原告らの主張するとき交通権を、国家の負う政治的責務の域を超えて、原告らの本件請求の根拠となるような具体的権利として認めるならば、これを全ての国民について等しく認めるべきことは憲法14条から当然のことであるから、(中略)このような論が非現実的で採りえないことは明らかである」として、憲法14条の平等原則から鉄道沿線住民と離島などの僻地住民に同等の交通手段を同等運賃で提供することの非現実性を例にあげるなどして、一方的に退けた。

## 2.まとめ

このように和歌山線訴訟は原告側が全面敗訴し、地裁判決で確定する。結局、交通権という概念を提起したこと自体に意義が認められるものの、第1回公判での弁護団長による冒頭陳述の中で述べられた「交通権という法概念が訴訟の審理を通じてより深く解明され、国民の憲法上の権利として広く根付いていくものとなる」という目的が達成されたことは今までのところない。

もっとも、憲法上保障される新しい権利が裁判で認められるには、まず社会全般での幅広い認知と立法機関による具体的な法の制定が前提となることから、原告側が提起した交通権がその前提を欠いていた以上、「国家の負う政治的責務」(プログラム規定)を超えるものと認定されることはもともと困難であったといえる。

次節からは、交通権の内容の解釈やその理念が反映された具体的事例などについて検討していく。

## 第2節 交通権の内容とその解釈

### 1. はじめに

第1節では私的交通セクターの進出にともなう公共交通機関の衰退の状況下で（公共交通機関による）移動手段を選択する権利が一部で主張されるようになってきた過程を紹介した。本節では、従来唱えられている交通権の具体的内容に対する私たちなりの解釈を示すことにしたい。

### 2. 交通権の具体的内容

交通権とは「全ての国民が自己の意思に従い、自由に移動し、財貨を移動させるための適切な交通手段を平等に保障される」権利とされる。より具体的内容は

(1)国・地方公共団体に対して、自己の生活をよりよく向上させ、ひいては住みよい国土を建設する手段としての全国的な共同輸送手段について総合交通計画による建設・維持・整備・要求する実体的手続き的権利

(2)その権利の実現は全ての国民に平等に保障されねばならず国民には経済的・身体的条件の違い、または居住あるいは移動する地域などによって差別的取り扱いを受けない権利

(3)交通権の保障により、安全で可能なかぎり低廉な、かつ便利、正確、快適な交通手段と交通網が国民に提供され、またそれらの情報が提供される権利

(4)国・地方公共団体はそれぞれの責務について、営利を目的としない公共公共交通の設置と管理運営にあたることを請求する権利

交通権学会『交通権』第2章より

### 3. 交通権の解釈

#### (1)過疎地域の公共交通機関維持

そもそも交通権が提唱される契機となったのが国鉄地方交通線の廃止・地

方交通線への差別運賃導入であったため、交通権自体が国鉄への企業的経営導入（＝国鉄改革）に反対する理論的支柱とされてきた。しかし、国鉄地方交通線の廃止・バス転換が大きな権利侵害として受けとめられなかった事も事実である。しかし鉄道廃止後のバス路線維持、既存バス路線維持は過疎地域のみならずある程度の人口が集積した地域にとっても重大な問題である。なぜならば鉄道赤字ローカル線の廃止は鉄道サービスのもつ特牲<sup>1</sup>の喪失に焦点が存在したが、廃止対象となった鉄道赤字ローカル線ではそのような特性は無意味となっていたからである。それに対して、バス路線の廃止は公共交通機関の喪失を意味する。現行の「地方バス路線維持費補助制度」は補助の対象となる路線を平均乗車密度（1便当たりの乗客数）で5人以上15人以下かつ運行回数10回以下の路線（第二種生活路線）に限定している。平均乗車密度5人未満の路線（第三種生活路線）については原則として第三種に転落してから3年間に限って国が補助を行い、その後は地元住民が廃止又は廃止路線代替運行若しくは市町村代替運行<sup>2</sup>を選択することになる。つまり、平均乗車密度が5人未満で当該市町村に代替運行を行う財政的余裕がない場合、公共交通機関は存在しなくなる。

平均乗車密度5人を公共サービス提供の下限とする根拠はあいまいであるが、5人未満ではあっても利用者にとっては代替性のない唯一の公共交通機関であり、このような状況に対しては交通権が主張される可能性があると考えられる。とはいえ(1)の「全国的な共同輸送手段」により、過疎地の公共交通機関が維持されなければならない必要性は乏しく、経営効率を視野に入

<sup>1</sup> 鉄道固有の特性としては、輸送の大量・高速・安定・定時性を挙げることができる。さらに鉄道が外部に対して働きかける効果の特性として集積効果・シンボル性を挙げることができる。前者の特性は軽量化が容易であるが、後者の軽量化は困難である。前者の計量の結果、鉄道固有の特性が意味を持たない水準に落ち込んでいたからこそ、鉄道廃止の選択肢が取られたわけだが、後者を喪失することに対する十分な検討が行われたかどうかは疑問である。

<sup>2</sup> 第二種生活路線・第三種生活路線に対しては、運輸省から生活路線維持費補助金が支給される。（1995年度予算で98億円、対前年比2.9%増）第三種生活路線廃止後は廃止路線を運行していたバス会社の貸し切り部門が乗合許可を受け行う廃止路線代替バス（地方交付税の措置対象）市町村独自運行バスが代替運行を行う。

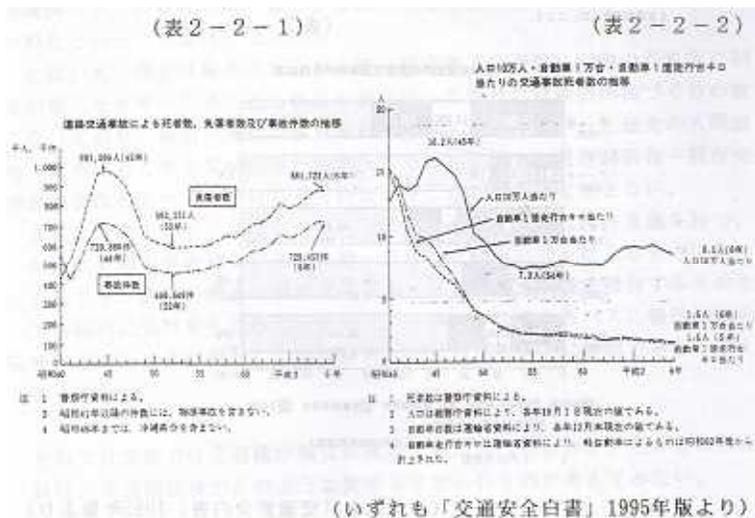
<sup>3</sup> バスを代替する最後の公共交通機関としてはタクシーが考えられる。事実、路線バス廃止にあたって、地域住民にタクシー券が配布された事例がある。（群馬県館林市）また、バスの運行形態をとるタクシーも存在する。たしかに公共交通機関としての条件である安定供給、低料金をタクシーにおいて政策的、技術的に達成することは可能である。しかしながら、鉄道とバスの比較において問題となったようにバスとタクシーの比較においても地域住民の情緒的感情を問題とせざるをえない。「おらが村にもバス路線を」という意識が過疎地のバス路線を維持させているのである。

れた規模が必要であろう。また、(2)の「平等性」が果たして地域の事情を全く無視したものであるべきとするものであるかは疑問である（前述「和歌山線格差運賃訴訟」において裁判所は交通権を具体的権利として認めるならば全ての国民に一律に同一水準の交通サービスが必要とされ、このような主張が非現実的であることは明らかとする）が、不採算であるからという理由で大幅に割高なコストを利用者が負担することは問題があるであろう。

## (2)交通事故に遭遇する危険性を回避する手段として公共交通機関をとらえるアプローチ

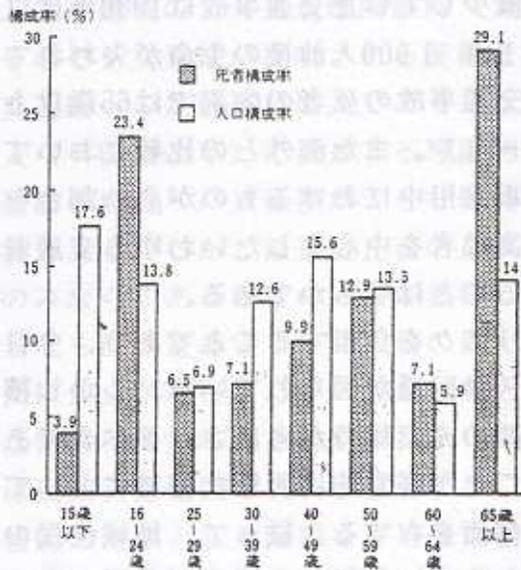
交通戦争と呼ばれた1970年代以降、減少していた交通事故は1980年代以降一貫して増加しており、近年では毎年1万1,000人前後の生命が失われている。(表2-2-1,表2-2-2)交通事故の死者の内訳では65歳以上の高齢者の割合が著しく高い。(表2-2-3)また海外との比較においても日本の交通事故の死者は歩行者・自転車乗用中におけるものが高い割合を占めている。(表2-2-4)以上より高齢者を中心としたいわゆる交通弱者が自動車交通の負の側面を負担していることは明らかである。

自動車交通を利用することは事故のリスクを負担することであり、今日では各種の保険制度により、事後的にリスク回避が図られている。しかし積極的リスク回避手段として、公共交通機関の充実維持が考慮されるべきであろう。ただし、公共交通機関を維持することが経営的に困難な地域においては公共交通機関杖まさに福祉的・政策的側面を有する。従って、地域住民の総意・つまり受益者(単に交通弱者のみならず)負担への同意が必要である。



(表 2-2-3)

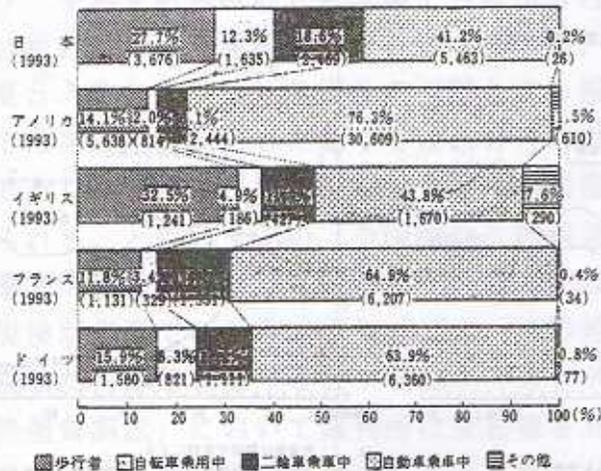
年齢層別交通事故死者構成率と人口構成率の比較 (平成6年)



- 注 1 警察庁資料による。  
 2 年齢層別の人口構成率は、総務庁の「平成6年10月1日現在推計人口」による。

(表 2-2-4)

## 欧米主要国の状態別交通事故死者構成率



- 注 1 各国統計資料より作成  
 2 死者数は各国定義による。(日本は30日死者数)  
 3 ( )内は死者数

(いずれも「交通安全白書」1995年版より)

### (3)公共交通機関の必要性

(1)及び(2)は結局、この必要性の問題に集約される。交通権の法的根拠として挙げられる憲法 25 条はプログラム規定<sup>4</sup>であると解する学説もあり、交通権を裁判規範としてとらえることは困難である。

しかし、公共交通機関が「教育を受ける権利」(憲法 26 条)を保障するうえで重要な地拉を占めていることはローカル交通の利用者の大部分を占める通学生の存在によっても明らかである。したがって、基本的人権を保障する政策手段としての性格を交通政策は有しているのであり、いわゆる交通弱者<sup>5</sup>の人権保障の要素として公共交通機関は欠かせないものである。

### 3. 鉄道の他交通機関に対する優拉性

鉄道の自動車交通に対する優位性、大量輸送・高速輸送・安定輸送にある。しかし、道路整備が進んだ今日、特に地方ローカル線において鉄道の交通機関としての優位性は、ピーク時における通勤通学輸送を除けば完全に失われたといっても過言ではない。

とはいえ、廃止対象赤字ローカル線(特定地方交通線)83 線のうち実に 34 線が第三セクター方式による鉄道存続を図った背景には、鉄道が街づくりの核となっており、鉄道の廃止により通勤利用者・通学生といった最大の人的流動(駅を中心とする集積効果)が消失することにより、既存商店街・既存商圈が大きなダメージを受ける可能性が存在したことも否定できない。

さらに何よりも、ステータス・シンボルとして鉄道は存在意義を持つ。い

---

<sup>4</sup> 憲法の規定のうちで、国の政策指針を示すにとどまり、法的拘束力や裁判規範性をもたないもの。典型的には、国民に対する国の給付義務(ないしそれに対応する国民の権利)を内容とする規定(とりわけ 社会権 の規定)について問題にされてきた。日本国憲法上は、特に 生存権 の法的性格についてプログラム規定が法的権利かという形で議論されてきた。判例はプログラム規定説と一応見るが、学説上は法的権利説が有力である。(『法律学小事典』有斐閣)

<sup>5</sup> 「交通弱者」の解釈については第 2 部第 1 章参照。私達の議論の中でも「交通弱者」に関して議論があった。例えば、自宅の自家用車で送迎サービスを受けることが可能な通学生、所得水準その他の条件を満たしているにもかかわらず、あえて自動車を所有しない人、究極的には移動の必要のない全寮制学校に入学した生徒・学生、老人ホームに入所した老人...などは果たして潜在 交通弱者 と呼びうるのであろうか。交通権 を主張する立場からは 交通弱者 についてこれらをすべて包含する「自家用交通機関を持たない人、つまり公共交通機関に頼らざるを得ない人又は家庭・地域社会などの人的ネットワークによって初めて移動手段を確保されるいわば 潜在的交通弱者」と定義したい。この定義によれば、親子関係に依拠する形で自動車送迎により通学する生徒・学生、隣人のボランティア精神で病院通いする自家用車を有しない老人等が 交通弱者 に含まれる。

かに鉄道利用者の減少が道路整備・自家用自動車の普及によるものであったとしても、鉄道の廃止は過疎化の反映、さらには生存権を侵害するものとして情緒的に受け取られることが多い。しかし、鉄道からバスに輸送形態を転換すること自体が果たして権利侵害とみなし得るのかは疑問であると考えざるを得ない。

それでは次節では交通権が現実の政策で生かされ得るのか、生かされるとすれば、交通権自体がどのような変容をせまられるのか考えてみたい。

## 第3節 交通権の現状と展望

### 1. 従来の「交通権」をめぐる主張

そもそも日本での「交通権」という概念は、旧国鉄の地方交通線指定とそれに伴う割増運賃の導入に反対する沿線住民らが起こした「和歌山線格差運賃返還請求事件」訴訟（昭和59年9月和歌山地裁に提訴、平成3年棄却判決が確定する）に於いて初めて社会に提示されたものと考えられる。

この訴訟を通じて原告住民は、交通を産業発展の手段として捉えるだけでなく、国民の生活をより良くするための手段であり、交通は経済的自由の範疇を超えて憲法が保障する基本的人権である移動の自由（21条1項）、幸福追求権（13条）、生存権（25条1項）の確保のため不可欠であるとし、それゆえ、国民の交通に対する権利は憲法上の人権の集合としての「交通権」と称すべきものだという立場をとった。

この交通権の思想は、地域の発展・都市の整備・環境の保全・エネルギーの効率利用・安全の確保などの視点を中心に、それぞれの地域固有の状況にあわせて確立・主張していくべきものであり、上からの交通政策を受忍するのではなく交通環境を「交通弱者」を含む社会的合意の上で住民利用者の側から打ち出していくものとされた。つまり、交通権について抽象的な法律論に終始するのではなく、あくまで住民の視点に立ち、個別具体的な事象に即した思想を積極的に社会に提示していこうという考えであると思われる。

しかし、和歌山線訴訟を含むこの当時の交通権の主張に見られる特徴として、あるいは交通権という思想が提示されるようになった背景として、旧国鉄の再建問題があることは見逃せない。訴訟において、交通権を保障するためには、交通が全国的かつ統一された体系下であり、一部のものによる独占を許さないものであるべきで、その任に堪えうるのは鉄道しかありえず、しかも利潤市場主義の私企業ではなく公有鉄道が要求されると主張された。このことから明らかなように、政府・臨調がすすめた国鉄再建策（分割民営化への布石）に反対する立場の理論的拠り所として交通権という概念が機能したことも否めない。

そのため、交通権の確立をめざす取り組みが当初の理念から遊離し、政治色を色濃く反映した活動に束縛され、広く一般に浸透するまでには至らなかった。とりわけ、国鉄分割民営化が断行され、一連の国鉄改革の評価がおおむね経営改善・サービス改善という形で一般的に認知されるようになったこ

とで、交通権をめぐる主張は国鉄改革反対の政治的主張と共に衰微を余儀なくされたといえよう。

では、交通権という考えが提示されてから現在に至る 10 数年間、その理念に基づく施策・主張が何も行なわれてこなかったのだろうか。次節ではこの点について検討する。

## 2. 交通権の理念の具現化をみる

交通権という言葉が国鉄改革以降用いられることは少なかったかもしれない。しかし、交通環境に関する問題に地域の発展・都市の整備・環境の保全等々の視点で「交通弱者」を含む住民の側から対策を主張していくという理念は、直接交通権という言葉で語られなかったにせよ、都市交通・地域交通の問題や交通弱者と社会との関わりについての問題などさまざまな分野で主張され、具体的施策が行政・企業を含めた形で行なわれている事例もみられる。

### (1) 都市交通と交通権

都市交通を一見すると、本誌の研究対象である地方交通と異なり交通権の理念を及ぼしていく余地は少ないようにも思える。しかし、交通権の理念が地域固有の交通環境にかかる具体的問題について及ぼしていくものであることを考えたとき、都市において各種の交通環境問題が存在し、そのほとんどが深刻化している現状を見過ごすわけにはいかない。

その最たるものが、急激なモータリゼーションの中で深刻化する交通渋滞や排気ガスによる大気汚染・車の騒音などによる交通公害であろう。こういったものは、市民に多大な時間的損失や健康面への負担を強いるだけでなく、社会資本整備・環境対策のために過大な経費の負担を行政や企業が迫られるなど社会全般に大きな損失をもたらすものといえる。また、都市に限られることではないが、「交通戦争」と称されるまでに深刻化し 1 万人以上の人々が 1 年間に犠牲となっている交通事故は、最も尊重されるべき個人の生命を脅かすものであるから、より一層の対策が求められているといえよう。

これらの問題に住民の生命・生活を守るべく交通環境を変えてゆこうという交通権の立場からは、まず経済的見地からの無制限なモータリゼーション政策の修正を求めることになる。具体的には、道路建設への投資の見直し、道路交通需要の抑制や既存の道路容量の有効利用のための検討、公共交通網の再評価などがあげられる。すでに実際の取り組みが各都市で行なわれつつ

あり、その成果が注目されている。

## (2) 地方交通と交通権

日本の高度経済成長期のなかで地方交通は、公共交通の利用者が減少する反面で車の利用者が増大するという大きな変化を経験した。この過程は一般的に、人口減少による輸送需要の減少が公共交通機関の経営を圧迫することで運行回数の減少や運賃の値上げに結びつき、このことが車の保有・利用に一層拍車をかけ、ますます鉄道・バスの輸送需要の減少をもたらすというものであった。つまり、自家用車の急増と過疎化が地方における公共交通機関の衰退の主な原因といえよう。

このような地方交通がおかれた厳しい現状の中で、交通権の考えからは、和歌山線訴訟の中にも見られるように、高校生やお年寄りなど車を所有し運転することで目的地まで移動することができない「地方における交通弱者」の移動手段を確保すべきであり、地域の公共交通を維持するための対策をとることは国・地方を問わず行政の責務であるという主張が提起される。

このような主張は交通権という名称こそ用いられないものの、過去・現在を問わずなされており、行政や地域公共交通機関に大なり小なり影響を与えてきた。以下、交通権の考えを反映した地域公共交通機関の維持という観点から、いくつかの事例を見ていくことにする。

まず、第三セクター鉄道、とりわけここでは旧国鉄赤字ローカル線廃止の措置を受けて、鉄道の運行を継続するため地元自治体の出資で設立されたものを取り上げる。このような路線は全国に30を超え、もともと経営体質が脆弱であることから、程度の差こそあれ赤字経営が続いているものがほとんどである。また、人件費・車両運用面でのコスト軽減などによる合理化は限界にきており、転換後5年間支給される欠損補助の打ちきり、転換交付金で導入した車両・施設の老朽化などの問題に加え、過疎やローカル線の主たる利用者である高校生など若年層の減少が続いている現状の下で抜本的な経営改善は困難な状況にある。

次に、転換バスであるが、これは第三セクター鉄道の設立と同様の経緯の中で、鉄道による存続が採算面から困難とされたため鉄道運行継続を諦め、沿線地域の既存のバス会社に経営を委託する形で鉄道からバスに転換したものが多く、しかし、バス転換によって一般的に施設維持費用といった鉄道特有の費用負担を免れることで赤字額自体は大幅に軽減されるとはいえ、地方

の公共交通機関をとりまく状況が年々厳しくなる中で、バス会社の経営は苦しく、沿線市町村の補助なくして採算的に成り立つものはほとんど無いといえる。また、経営改善への会社の取り組みや沿線自治体・住民の公共交通機関への関心が、一般的に第三セクター鉄道の場合と比べて低調な傾向にあるという調査結果も出されている。

そして、市町村代替バス。これは、既存のバス路線の廃止によって地域から公共交通機関がなくなることを防ぐため市町村が直接バスを運行するというもので、以前から鉄道の路線がなく地域の交通をバスが担っていた所はもとより、転換バスの経営が成り立たず市町村代替バスに移行したものもあるといわれている。市町村代替バスはそもそも民間バス会社が運行を断念するような路線にバスを走らすのであるからその経営が独立採算的に成り立つことはなく、国や県から補助金をもらえたとしても到底それだけでは赤字を補いきれないのが実状である。結局、一般財源から赤字の穴埋めをすることになり、市町村財政を大きく圧迫している。また、市町村代替バスは道路輸送事業法 101 条の特例で自家用車として許可されているため、本来事業用の旅客輸送事業者に運行の安全上設けられている各種の規則が義務づけられず（本来、第二種大型運転免許が必要なのが、市町村代替バスでは第一種大型運転免許でもよいとされていることなど）、安全面での問題もあるといえる。

以上 3 つの地方公共交通の典型的な事例を見てきたが、いずれも経営は苦しく、直接・間接に国・県あるいは沿線市町村の補助なくしては運行継続が困難なものといえる。つまり、地域の公共交通手段を確保する、とりわけ車を所有し運転することで目的地まで移動することができない「地方における交通弱者」の移動手段を確保することに、利用者のみならず行政がかなりのコスト負担（外部補助）を現に行っていることがわかる。

従来、交通権を提起してきた人々は旧国鉄ローカル線網の維持に固執していたきらいがあり、第三セクター鉄道や転換バス、市町村代替バスについて否定的な評価を下してきた。しかし、我々は交通権の理念、つまり交通環境についての問題を「交通弱者」を含む住民側から対策を提示していくという考えに照らして、全体の奉仕者の集団としての行政が地域の公共交通での移動手段を一定の範囲でコストを負担しつつ確保していることは、それが「交通弱者」への政策的配慮や地域振興のための公共交通機関の潜在的な役割への期待などからなされている以上、交通権の理念の具現化として肯定的な評

価をする立場をとっている。

### 3. これからの交通権を考える

ここまで従来の交通権の問題点やその理念が反映されていると思われる事例について検討を加えてきた。この項では、従来の交通権を修正しつつ今後の交通問題を考えていく際の指針を、「新しい交通思想」とでもいうべきものとして提示することを試みる。

元来、交通権は公共交通機関の維持、それも全国的に統一された公有鉄道網（具体的には旧国鉄）の維持を求める立場から提起された。しかし、同時に交通を産業発展の手段だけでなく国民生活をより良くする手段でもあり、交通権の思想は地域それぞれが抱えている状況に即して主張すべきとされた。我々は、この後者の視点がこれからの交通問題に取り組む場合の指針となり得ると考える。つまり、地方においては最低限の移動手段の確保、都市部では渋滞や公害などの交通環境の悪化に対する改善といった多様な問題に取り組む際の前提となる発想として、従来の交通権の理念をできるだけ反映させていこう立場をとる。

また、従来の交通権は直接に憲法で保障されるとしたが、現実に政策的配慮を住民側から求める際の拠り所の域を超え、裁判で判断基準として認められることは容易ではない。それには、権利として保障されるべきだという社会的合意が形成され、権利保障のための具体的法律が制定されるといった段階を経る必要があるとされている。さらに、地域それぞれの施策を求めることの正当性が平等原則（憲法 14 条）から却けられる（和歌山線訴訟判決）といった課題も残されている。

よって、我々が提起する「新しい交通思想」は、権利の保障を前面に押し出すのではなく（この点、誤解を生まないように交通権ではなく、交通思想とした）まず交通問題に取り組む新しい考え方の内容が幅広く社会に認識されるようになることが求められる。そして、その思想がさまざまな交通問題の対応に関する社会的合意の形成や政策決定の過程での選択肢の一つ、あるいは従来の経済重視の対応に修正を加えていくものとなることが目指すところである。

それでは、我々が提起する「新しい交通思想」なるものは、これからの地方交通問題において、どう及ぼされるものであるのだろうか。

先に見たように地方の公共交通機関を維持するため、運営主体の変更や合

理化の実施、それらの維持策を採るたびに支出されてきた補助金など、かなりの施策がこれまでになされてきた。しかし、公共交通機関の経営は厳しさを増すばかりというのが現状であり、「地域の足を守る」ために国や地域がこれまで通りの負担を続けることに社会的合意が形成されることは、モータリゼーションの進展状況からいっても困難であろう。一方、自家用車に代表される私的交通機関を利用し得ない「交通弱者」対策という福祉面においても、公共交通機関維持のために多大なコストがかかる現状では、財政面での制約や他の福祉（医療・高齢者対策など）とのバランスを考えないわけにはいかない。それゆえ、現状では「交通弱者」を守るというだけで鉄道やバスなど従来型の公共交通機関の維持を主張していくことはなかなか難しい。

また、山間部の学校のスクールバス、病院や老人ホームなどの送迎バスの整備が各地で行われ、場所によっては役場に用事のある人で車を運転できない人は役場の職員が電話1本で迎えに行くといった事例もある。これらの目的を特化させた交通機関の存在を考えると、従来型の公共交通機関が、地域に住む人々の「移動の自由」の確保という点で、全国一律に必要な存在であるとは言い難い。むしろ、目的を持化させた交通機関の方が、きめ細かな対応が可能である点で、あるいは需要に弾力的に応えることが可能という点で従来型の公共交通機関に比べ利点があるようにみえる。

これらの地方交通の現状を考えると、鉄道やバスといった従来型の公共交通機関の存続を一律に求めるのではなく、個々の状況に応じた交通機関の選択を考えていく必要があるといえよう。

そこで、「新しい交通思想」では、まず人々がどんな地域に住んでいるのであれ、最低限の移動手段は保障されるべきであるとする。最低限の移動手段とは、鉄道やバスといった従来型の公共交通機関や目的を特化させた交通機関の他、同居家族による自家用車での移動も含めるのが現実的にやむをえない。しかし、一部で主張されているような地域社会の相互扶助的な関係への依存、つまり隣近所の車を運転できる人に頼んで移動を行うというものは、移動者の主体性が著しく制限されることから考えても認められない。もっとも、相互扶助的な移動手段に頼る人々が現在多数存在していることは事実であるが、こういった状況は将来的に解消を目指すべきものであろう。

ここまで、「新しい交通思想」として従来の交通権の立場を修正しつつ我々の考えを提示してきた。残念ながら、地方の公共交通機関の置かれている現状では、移動手段の確保以上の役割を公共交通機関に期待するのは難しくな

りつつある。また、経済優先の傾向に一定の歯止めをかけ、住民生活の安定・向上を図るといった視点を都市部やその近郊地域では十分に組み込んでいく余地がある。しかし、公共交通機関の存続が問題となるような地方ではその余地がほとんどない、あるいはそれ以前の状況であり、モータリゼーションの流れが相変わらず自明のものとして続いている現状に疑問を投げ掛けるといった積極的な主張を展開できなかった。

その他いろいろと至らない部分もあろうが、これまで余り知られてこなかった「交通権」という思想を取り上げ、経済学の視点と対比していくという方向性を示せたという点に、読者の方々がいくらかの意義を認めていただければ幸いである。

## 補節 松浦鉄道の第三セクター化

### 1. 第三セクターへの流れ

松浦鉄道（旧国鉄松浦線）は 1945（昭和 20）年に開業した。沿線の内、伊万里地区、北松浦郡、佐世保地区は九州でも有数の石炭産出地域で、多くの炭鉱があり、沿線人口は 60 万を越えていた。昭和 30 年代がこれらの炭鉱の最盛期で、ピーク時には年間輸送人員が 735 万人に及んだ。これは現在の京福鉄道に匹敵する。しかし産業構造の変化により沿線の炭鉱は次々に閉鎖され、人口は激減し、沿線一帯は過疎地帯に変わった。その一例として、かつて 30 万人を誇った佐世保市は現在では 25 万人を割る状態になっている。また、モータリゼーションの進展により、松浦線の乗客は減少の一途を辿った。国鉄時代末期には年間輸送人員は 290 万人とかつての 4 割にまで落ち込んだ。ちなみに当時の営業係数は 901 だった。1984（昭和 59）年、他の地方路線とともに特定地方交通線の第二次線の指定を受け、地元では鉄道存続かバス転換か協議が重ねられ、1987（昭和 62）年 3 月に地方公共団体及び民間企業が出資する第三セクター鉄道を設立し、鉄道を存続させる事が決まった。

1987（昭和 62）年 5 月に JR、自治体、地元企業合同で「松浦線運行対策準備会」を設置し、12 月に「松浦鉄道」を設立した。

### 2. 経営努力

松浦鉄道は民間企業の積極的で効率的な経営手法を導入するため、民間 6 割、自治体 4 割の出資による「民間主導型」となった。「レールのバス化」「生活路線化」を目指して、利便性を向上させ、地域に密着した鉄道として地域の活性化に貢献するという方針を立てた。具体的には大幅なダイヤ増、新駅の設置、列車接続の改善等であった。

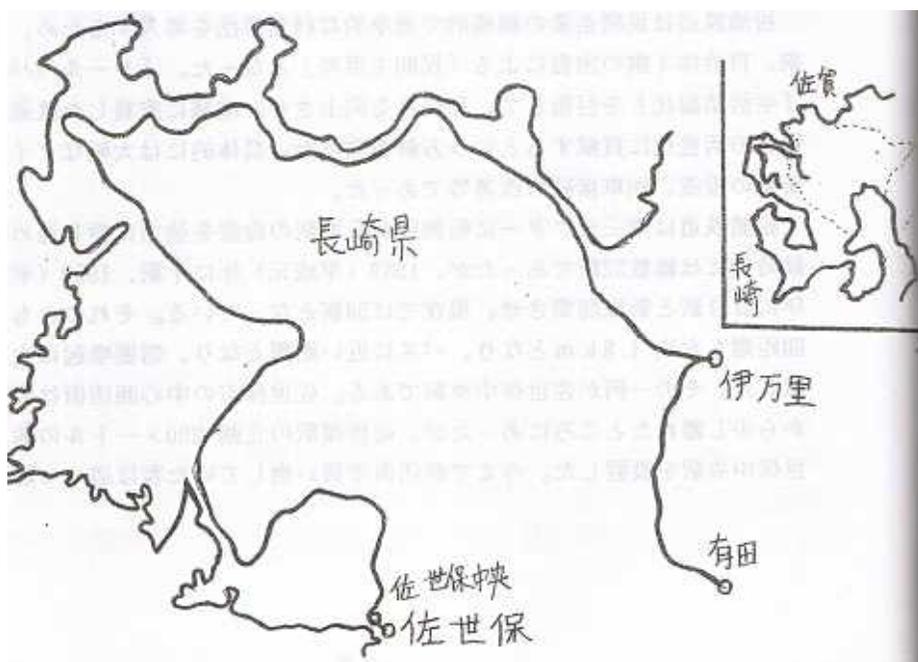
松浦鉄道は第三セクターに転換後から新駅の設置を強力に押し進めた。国鉄時代には総数 32 駅であったが、1989（平成元）年に 7 駅、1990（平成 2）年には 9 駅と新規開業させ、現在では 54 駅となっている。それにともない駅間距離も平均 1.8km となり、バスに近い距離となり、需要喚起に大いに貢献した。その一例が佐世保中央駅である。佐世保市の中心商店街は佐世保駅から少し離れたところにあったが、佐世保駅の北側 200 メートルの地点に佐世保中央駅を設置した。今まで商店街で買い物していた客は道一つ隔てた佐世保駅まで歩いて電車に乗るか、バスを利用するかであったが、ジャスコ佐世

保店に直結した中央駅を利用するようになった。また、10時から15時までの発着列車に限り乗る事のできる「買い物回数券」を作り、積極的に需要の掘り起こしに努めた。なお、佐世保中央駅開業による地元商店街及びジャスコ佐世保店への影響は明確な数字となって表れてはいない。

国鉄末期の列車本数は上下52本であったのが、現在では152本となり、人口の多い佐々 - 佐世保間では20分間隔で運行している。

### 3. 努力の結果

こうした努力により、年間輸送人員は1989(平成元)年度の288万人を底として上昇に転じ、1993(平成4)年度まで毎年10%の伸びを記録した。しかしながら、その後需要創出が一段落したのか、横這い状態が続いている。こうした流れは非定期利用者で顕著であり、1986(昭和61)年度と1994(平成6)年度を比較すると、定期利用者は32%増であるのに対して、非定期利用者66%増となっている。これは定期利用者以外の潜在的な需要創出努力の賜物であると考えられる。また、旅客収入は国鉄時代と比べ倍増となり、1994(平成6)年度には始めて単年度黒字となった。しかし社員はJRからの出向者がまだまだ多く、転換交付金6億円も取り崩されてしまっているだけに、真の黒字というにはまだ程遠いのである。



## おわりに

今までの地方不採算鉄道に対する政策の議論は、なぜ複雑な問題になってしまったのであろうか。それは経済学・政治学などの「道具」による裏付けのない一種投げやりな価値判断と、その一方で一人歩きして価値判断をも行ってしまった「道具」の2つが、道具をもちいて政策判断を下すという当然の順番を互いに違えてしまったからである。「経済学」や「社会システム工学」が価値判断の材料であれば、「交通権」や「シビルミニマム」「企業本位」などは価値判断のそのものであり、或いはその思想である。本来同じプラットフォームにあるはずのないこの問題が同じ壇上で議論されれば、当然議論がかみ合うことはない。結局のところ議論は十分なされないまま、なおざりな結論が出され、人々の大きな反感を買うことになったのである。

これからの公共交通政策ではより整合性のある議論が求められているのである。地方不採算交通の廃止・転換問題のように、多くの人々にかかわる公共部門の決定というものは、ともすれば感情的になりがちなものである。だがそこで踏みとどまり、冷静な議論を行えるようにならなければいけないのではないだろうか。経済学や社会学などいくつかの学術分析という「道具」を操り、それを「弱者保護」「強者の論理」など自分の思想に従って組み合わせ「価値判断」を行う、それが政策決定の正しい姿である。ただ感情的な「思惑」で押し通そうとするのではなく、或いは理論をもってすべてを支配しようとするのではなく、このような2段重ねの議論が必要なのである。そのためには複数の分野に関して高い知識と運用能力が求められるかもしれない。

しかしそのような能力を求める社会的な声は年々高まっている。かつて日本人が苦手とされてきた整合性のある「ディベート」というものが今クローズアップされているが、その議論においては自らの価値判断を正当化するために、複数の学術分野をツールとして運用する能力が要求される。今後このような議論の方式は交通の分野でも広まっていくのではあるまいか。

今回の研究での最大の成果は、今までの地方不採算交通に対する議論が十

分人々を納得させることができなかつた構造的な問題が浮き彫りになったことであつた。その問題はなにも交通の分野に限つたことではなかつた。現在あらゆる学術分野で、「ツール」と「価値判断」の区別とその冷静なコントロールが求められている。その動きの今後に期待して本書の終わりとしよう。

# 参考文献一覧

## 第1部

- 伊藤允博『現代日本の交通経済』(税務経理協会 1979)  
前田義信『交通経済要覧』(晃洋書房 1982)  
矢野恒太記念会編『平成5年度 日本国勢図会』(国勢社 1993)  
弘済出版社編『JR全線全駅』(弘済出版社 1994)  
宮脇俊三『時刻表ひとり旅』(講談社現代新書 1981)  
橋大学鉄道研究会『検証国鉄改革』(橋大学鉄道研究会 1994)  
橋大学鉄道研究会『地方分権化の鉄道整備』(橋大学鉄道研究会 1995)  
佐藤信之「口 カル線に対する公的補助」(『運輸と経済』運輸調査局 1995.8)  
『運輸と経済』(運輸調査局 1968.11, 1979.3)

## 第2部

### 第1章

#### 第1節 - 第3節

- 藤井弥太郎・中条潮編『現代交通政策』(東京大学出版局 1992)  
奥野正寛他『交通政策の経済学』(日本経済新聞社 1989)  
清水義汎編『交通政策と公共性』(日本評論社 1990)  
野口悠紀雄『公共政策』(岩波書店 1984)  
武隈慎『ミクロ経済学』(新世社 1986)  
松下昇, 平尾元彦「赤字ローカル線への補助金政策の社会的意義について」  
真島和男「鉄道サービスと費用負担の政策的展開」  
(以上、日本交通学会『交通学研究』1986年、運輸調査局 1987)  
折田仁典, 清水浩志郎「過疎地域における交通手段選択に関する調査、分析」  
(日本交通学会『交通学研究』1985年、運輸調査局 1986)  
中条潮『参入規制+内部補助』体制の不当性」  
(日本交通学会『交通学研究』1987年、運輸調査局 1988)  
井上信昭・堤香代子「旧特定地方交通沿線地域バス利用の実態と今後の課題  
についての調査研究 旧矢部線におけるケーススタディ」  
武田泉「北海道における鉄道廃止政策の展開と沿線地域社会 名寄線、池  
北線の事例を参考に」  
宇野耕治「特定地方交通線の転換後の現状と課題」

- 伊藤規子「地方申小都市のバス交通市場について」  
 (以上、日本交通学会『交通学研究』1990年、運輸調査局 1991)
- 寺田 蕉「地方部の乗合自動車における規制緩和と補助政策」  
 高橋清他「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」  
 (以上、日本交通学会『交通学研究』1994年、運輸調査局 1995)
- 香川正俊「地方特定交通線の廃止・バス転換に至る政治過程とその後の地域  
 づくりに関する一考察 第一次廃止線「宮原線」と熊本県小国町の町づく  
 りを中心に」(『公益事業研究』43(3) 1991)
- 青木亮「都市鉄道建設における外部効果の内部化問題」(『公益事業研究』44(1)  
 1992)
- 青木亮「地方都市における交通弱者対策 群馬県館林市の事例」(『高  
 速道路と自動車』37(9)高速道路協会 1994.9)
- 亀崎重則「北部九州の新しい足として 西鉄における転湊バスの取り組み  
 」(『トランスポート』運輸省広報室 1990.4)
- 鈴木文彦「バス交通改善の動向と課題-2(地方バス)」(『運輸と経済』54(9) 運  
 輸調査局 1994.9)
- 柴田啓次「公営事業に対する租税負担への課題」(『運輸と経済』51(8) 運輸  
 調査局 1991.8)
- 浅井広志「特定地方交通線対策について」(『運輸と経済』49(10) 運輸調査局  
 1989.10)
- 青木栄一「特定地方交通線転換の地域論的意義 新生第三セクター鉄道を  
 中心として」(『運輸と経済』49(10) 運輸調査局 1989.10)
- 「車社会における公共交通と交通弱者対策 有識者調査」(『運輸と経  
 済』54(5-7) 運輸調査局 1994.5)
- 澤喜司郎「交通弱者問題の構造」(『運輸と経済』55(12)運輸調査局 1995.12)
- 澤喜司郎「交通弱者をめぐる諸問題」(『山口経済学雑誌』43(5) 山口大学経  
 済学会 1995.6)
- 澤喜司郎「鉄道交通政策の現状と課題 国鉄労働組合「鉄道交通政策提言」  
 を中心に」(『山口経済学雑誌』44(1/2) 山口大学経済学会 1995.9)
- 内山隆「鉄道事業の経営効率化と競争山の役割 私鉄の『競争』体験を参  
 考にして」(『公益事業研究』45(3) 公益事業学会 1994.3)

## 補節

交通権学会 『交通権』(日本経済評論社 1986)

日比野正巳 『交通権の思想』(講談社 1985)

野口悠紀雄 『公共政策』(岩波書店 1984)

野口悠紀雄 『公共経済学』(日本評論社 1982)

武隈慎 『ミクロ経済学』(新世社 1989)

## 第4節 - 第5節

青木亮・内山隆・須田昌弥 『交通弱者の立場から見た地方交通線転換の影響』  
(日本交通政策協会 1995)

運輸経済研究センター 『運輸経済資料 地域交通維持改善事例調査』(運輸経済研究センター 1989,1993)

高寄昇三 「社会福祉的鉄道経営の認知」(『運輸と経済』56(7) 運輸調査局 1996.7)

高橋清・高野伸栄・佐藤馨一 「特定地方交通線の廃止・転換に伴う代行交通システムの評価」(日本交通学会 『交通学研究』1994年 運輸調査局 1995)

## 補論

藤井弥太郎・中条潮編 『現代交通政策』(東京大学出版社 1992)

岡野行秀 『交通の経済学』(有斐閣 1977)

## 第2章

### 第1節

割増運賃に反対し和歌山線を守る住民の会 『交通権 和歌山線は今...』

『判例時報』1388号

『運輸と経済』56(10) 運輸調査局 1996.10

### 第2節

交通権学会 『交通権』(日本経済評論社 1986)

日比野正巳 『交通権の思想』(講談社 1985)

橋大学鉄道研究会 『地方分権化時代の鉄道整備』(橋大学鉄道研究会 1995)

総務庁編 『平成7年度交通安全白書』(大蔵省印刷局 1995)

『運輸と経済』 運輸調査局 1995.5

### 第3節

交通権学会『交通権』（日本経済評論社 1986）

上岡直見『乗客の書いた交通論』（北斗出版 1994）

## 一橋大学鉄道研究会 活動紹介

橋大学鉄道研究会（以下鉄研）は現役部員十数名からなるサークルです。本学は社会科学系の大学であることから、私達鉄研も個別的・趣味的観点のみから鉄道をとらえることは避け、社会的存在としての鉄道を総合的・科学的にとらえるよう努力しています。この前提にたつて、主に体系的・社会科学的手法を用いて分析することによって、毎年の研究テーマからみた鉄道のあり方を示すことを主な活動としています。

鉄研では毎年研究テーマを決め、研究活動を行っています。そして毎年11月初めに行われる一橋祭で、この研究誌を配布したり会場で研究内容の要旨を展示したりしています。研究テーマは3月に部員の多数決で決定されます。今年は「地方口 カル線問題」と「駅の社会科学的考察」が最後まで残りました。研究テーマが決まると『現代交通政策』等の交通政策に関する基本書の学習会を開き、基本事項を確認しながら研究の方向性を探っていきます。方向性が固まったところで、章分けをおこない部員各自の担当範囲を決定します。各部員は担当範囲のレジュメを部会で発表し、議論を煮詰めていきます。夏の間各部員は資料収集や実地調査を行い、原稿を作成します。9月の研究合宿で第一次原稿が提出され、内容を徹底的に検討します。そこでの成果を基にさらに推敲を重ね、最終的には一つの研究としてまとめあげていきます。原稿が完成するのは10月の終わり、印刷・製本作業を行い、一橋祭で配布することになります。以上のような研究活動は他にあまり例をみないものだけに毎年定反響を得ています。

さて、鉄研の活動は他に旅行があり9月の初めに夏旅行を行います。今年は北海道へ行き、おおいに盛り上がりました。その他にも、年に数回、関東近郊へ1泊程度の旅行を行います。鉄研は何かと個人的な部員が多いので旅行の際のエピソードには事欠きません。

また、鉄研は約130名のOBと30年以上の歴史を有しており、各界（交通経済学界・鉄道趣味界を含めて）に著名人を輩出しています。

岐路に立つ地方公共交通  
1996年一橋祭研究発表

1996年11月3日 初版第1刷発行

発行責任者

発行所 一橋大学鉄道研究会

〒186-8601 東京都国立市中2-1

無断複製転載を禁止します。

落丁・乱丁本はお取替えします。