

「公衆」交通の「公共性」

——「公共」交通と「私的」交通——

岡野行秀*

運賃を徴収して不特定多数の人に交通サービスを提供する鉄道、バスだけが「公共」交通機関と呼ばれるのは何故か。「公共」交通機関の「公共性」とは何か。本稿はこれらの点について検討し、自家用車を保有ないし運転できない人びとの「足」を確保するためには、既成の「公共」交通の観念とは異なる、利用可能な交通手段を工夫して利用する「公衆」交通の考え方によるべきことを提案する。

Can Private Transportation be "Public"?

Yukihide OKANO*

Should only the conventional trains and buses be regarded as public transportation in the true sense of what must be its definition? What should be the nature of the public transportation? Through discussion about these questions, this report will present the proposition that in order to have effective and practical public transportation which fully serves people who own neither cars nor driver's licenses, some new ideas for transit systems serving the public must be developed through re-design of the existing traffic facilities.

1. はじめに

「マイカー通勤やめてバス、電車」とか、「省エネはバス、タクシーで」といった、いわゆる「公共」交通機関の利用を訴える標語がやたらに目につくようになった。マスコミでも、省エネルギー施策の一環として、エネルギー多消費型(?)の自動車、とりわけ自家用乗用車から、エネルギー節約型の鉄道、バス等の「公共」輸送への転換を主張する見解が多くみられる。また、膨大な赤字に悩む国鉄をはじめ、同様に経営難に陥っている大都市、人口稀薄地域のバス事業等の収支改善をはかるために「公共」輸送を見直すべきだとする主張もみられる。

さらに一部の社会学者たちは、自家用乗用車によって代表される「私的」交通手段についての偏見と観念的な「公共性」の支持の二つが相まって、「公共」交通機関を利用すべきだと主張し、一部のエンジニアはフィジカルな意味での輸送——物体としての人間と財貨の輸送——の効率性の観点から「公共」交通機関の利用を主張している。

しかしながら、これらの多くの主張は、「私的」なもの(交通手段)よりも「公共的」なもの(交通手段)が無条件で優先されるべきだ、という考えが根

底になっている。やや乱暴な言い方であるが、「公共的」なものは善玉で、「私的」なものは悪玉である、といったムードないし先入観が支配しているようにみえる。とりわけ奇異に思うのは、他の日常生活に関わる問題——例えば住宅の日照権問題など——については、極端に「私的」な権利を優先させる人びとが、こと交通の問題についてはほとんど例外なしに既存の「公共」交通機関の「公共性」の優位性を無条件で認めていることである。

「公共」交通機関の「公共性」が不当に(筆者からみて)もてはやされるようになった理由の一つは、経済学における「公共財」の概念の乱用であろう。

さらに、昭和35年消費者物価が急上昇したとき、他の国にはない、わが国独得の「公共料金」(正確には「公共料金等」)**という概念が作られ、物価鎮静のための「公共料金」凍結が行われたことを付け加えておこう。その運賃、料金が政府の規制下にあったが故に、「公共料金」の対象に含められた「公共」交通機関は、「公共料金」の概念との関連において、その「公共性」のイメージが一層強められた。

しかし、「公共」交通機関の「公共性」は、イメージとしては定着しているけれども、少し立ち入って考えてみるとその性格は決して明確ではないし、現実の交通に関する問題の解決策を考えると、かえって障害になることさえあるのである。

本稿では、「公共」交通機関の「公共性」の概念の曖昧さを指摘するとともに、通常使われている「公

*東京大学教授(交通経済学)
Professor, University of Tokyo
原稿受理 昭和55年7月22日

**昭和35年9月30日閣議了解「消費者物価対策について」
で公式に使われたのが最初である。

共性」という語がもつ既成のイメージを払拭することが、むしろ交通に関わる問題の解決策を考えるために必要であるという筆者の見解をのべる。

まず、2節において、「公共」交通機関は誰でも利用できるという性格——一般に「公共」交通機関の「公共性」を意味するものと理解されている——と法律上のコモン・キャリア (Common Carrier) の関連についてのべ、「公衆」交通機関と呼ぶ方が適切であることをのべる。

つぎに3節において、経済学における「公共財」 (Public Goods) の概念と「公共」交通機関の「公共性」の関係について検討する。

最後の4節において、「公衆」交通は、決して法的に認められた運送事業者だけに委ねなければならないものではなく、「自家用」として分類されている自動車を利用して、一般公衆に提供される交通によっても担われるものであることをのべる。「公共的」交通とか、「私的」交通といったレッテルを一度貼ってしまえば、あとは現実の実態を無視して、貼られたレッテルのイメージだけで交通問題を考えるようなやり方が、国民の「足」の効率的な確保に反することをのべる。

2. コモン・キャリア (Common Carrier) と「公共性」

通常、「公共」交通機関と呼ばれているもの——国鉄、私鉄、路線バス、定期航空、定期船など——に共通の性質は、コモン・キャリアとしての運送事業者の性格である。コモン・キャリアの範疇と区別される他の範疇が、コントラクト・キャリア (Contract Carrier)、プライベート・キャリア (Private Carrier) であることから理解できるように、コモン・キャリアは、その能力の限界内で、そのサービスを利用したいと望むすべての人にサービスを提供するものであり、ひと言でいえば、誰に対しても、差別することなく、サービスを提供するものである。

コモン・キャリアは、公衆 (the public) の「便宜と必要 (Convenience and Necessity)」を充たす責任を負っている。コモン・キャリアは、運行表、賃率、料金を公表し、定めた運賃・料金を支払う人——爆発物を所持したり、伝染病に罹っている人等の例外的なケースを除き——サービスを提供しなければならない。広く公衆にサービスを提供する責任を負っており、また現実に提供するという点で、コモン・キャリアは、特定の人 (旅客・荷主) との契約

によってサービスを提供するコントラクト・キャリアや、もっぱら自己のために輸送を行うプライベート・キャリアと異なっている。

上にのべたコモン・キャリアの責任ないし義務は、歴史的にみると、不特定多数の人びとを対象とする運送事業者が、その市場における独占をよいことに、さまざまな形の差別 (Discrimination) を利用者に適用したので、この弊害を規制するために生まれたものである。

定められた運賃・料金を支払う利用者はだれでも提供されるサービスを消費することができる、というコモン・キャリアの性格は、なにも「公共」交通機関に限定されたものではない。赤電話、黄色電話の公衆電話、定められた入浴料金を支払えばだれでも利用できる公衆浴場、有料の公衆便所等に共通の性格である*。

このように不特定多数の人が利用できるという性質は、「公共」交通機関に特有のものではなく、「公共」交通機関は「公衆」交通機関と呼ばれるべきものである。日本の社会では、「公衆」は「私」と必ずしも相対立するものと認識されていないけれども、「公共」は「私」とは相容れない、真っ向から対立するものとして認識されており、「公共」ないし「公共性」の語に「公衆」とは異なる意味が付与されている。したがって、「公衆」交通機関と呼ぶ場合と「公共」交通機関と呼ぶ場合とでは、現実に同一の交通機関であっても、後者の方が前者よりも何か社会的に有意義な役割を果たしているように受け取られるようにみえる。

コモン・キャリアについて、もう一つ注意しておかねばならないことは、3節でのべる「公共財」についての論議と密接な関連をもつことであるが、誰でも利用できるという性質が法的に (したがって人為的に) 定められてはじめて成立している性質であって、技術的あるいは経済的な条件によって自然発生的に成立している性質ではないということである。

もともと、イギリスのコモン・ロー (Common Law) の一部として展開された Common Carriage の概念は、社会生活にとって欠くことができない活動で、「Public Interest」に影響を及ぼす職業ないし活動 (Common Callings) と密接な関連をもっていた。後に、アメリカで Common Carriage の概念によってコモン・キャリアが法定されたのであるが、コモ

*イギリスのパブ (Public House) も同じである。

ン・キャリアとして承認を受けた運送事業者は、不特定多数の人びと（あるいは荷主）に輸送サービスを営利を目的として提供する権利を獲得すると同時に、差別することなくサービスを供給する運送義務（the obligation to carry）を負わされた。コモン・キャリアのこの運送義務は、サービスを提供する特権の賦与あるいは市場における独占と密接な関係がある。運送事業者が、かつての鉄道にみられたように、輸送サービスの市場において実質的に独占企業である場合には、独占を利用する不当な差別行為の規制が“Public Interest”のために必要であった。

しかし、同一の交通手段による複数の運送事業者、あるいは異なる交通手段による運送事業者が現れ、輸送サービスの市場における独占が崩壊すると、かつての独占企業の独占を利用した不当な差別行為は、競合する運送事業者が存在するために実行困難になる。例えば、ある人に対する同一の輸送サービスを、他の人びとに対して供給する場合とくらべてずっと高い運賃で提供して大きな利潤を得ようとすれば、他の競争関係にある運送事業者がより低い運賃でこの人に輸送サービスを提供するであろう。したがって、輸送サービスの市場に、さまざまな交通手段によって輸送サービスを提供する（あるいは提供する用意がある）事業者が多くなれば、運送義務の存在の必要性は小さくなる。

さらに、個人が自家用自動車に所有ないし賃借りして、自分の輸送サービスと需要を自分自身で充足する“do it yourself”ができるようになると、輸送サービスの市場は実質的に一層競争的になるとともにコモン・キャリアの運送義務の必要性も一層小さくなる。自家用乗用車の普及は、運送義務を負ったコモン・キャリアの輸送サービス——「公衆」交通——の個人の「私的」交通による代替をもたらした。

法的に運送義務を負わせてまでコモン・キャリアに輸送サービスを提供させる必要があったのは、そうしなければ、社会を構成する大多数の個人のモビリティないしアクセシビリティが確保できないからであった。「公衆」は個人の集合にほかならないから、「公衆」に対する運送事業者の運送義務は、本来、個人を運送する義務にほかならない。

したがって、社会を構成する多くの個人が、自家用車を使って“do it yourself”で各自のモビリティないしアクセシビリティを自給自足することは非難されるべきことではないはずである。もし、すべての個人が“do it yourself”を実行するのであれば、

コモン・キャリアの運送義務は不要であるし、輸送サービスの供給を止めてもなら差支へはない。

このような筆者の見解に対してつぎのような批判が提出されるだろう。自家用車を保有しないか、あるいは運転ができないために、自家用車を利用できない人びとが存在すれば、それらの人びとのために運送義務を負わされた「公共」交通機関が輸送サービスを提供する必要があるという批判である。

筆者はこの批判を全面的に否定するつもりは毛頭ない。ただ、このような見解をのべる人のほとんどが、過去においてコモン・キャリアが提供していた輸送サービスをそのままの形で提供し続けるべきであると考えていることに対しては賛意を表し難い。

鉄道、バスなど、在来の交通手段を使うコモン・キャリアが、従来と同じ輸送サービスを提供しなければ、自家用車を利用できない人びとのモビリティないしアクセシビリティが確保できないわけではない（4節でのべる）。いわんや、在来のコモン・キャリアの輸送サービス供給維持が困難になった最大の理由を、自家用車利用の普及によってコモン・キャリアの輸送サービスの消費が減少し、経営的に採算難になったことに帰し、自家用車による「私的」交通を抑えてコモン・キャリアの輸送サービスを消費させ、採算性を良化させるべきである、という見解を受け入れることはできない。この種の見解は広汎に見られるもので、その代表的なものの一つは力石定一氏の“「公共」交通機関将棋倒し”論である*。

自家用車を利用できない人びとのモビリティないしアクセシビリティを確保するために、輸送サービスを供給するコモン・キャリアが必要であるとしても、それは在来の鉄道やバス事業者でなければならぬとする理由はないのである。現行法の下でのコモン・キャリアは、事業免許制度によって事業免許を受けたものに限定されている。事業免許制度を改めれば、現行制度のもとでは「私的」交通手段として

* 「公共」交通「将棋倒し」論とは、マイカー保有率が高くなると、鉄道やバスの利用者が減少して営業が成り立たなくなると、撤去されたり、タイヤの数が少なくなる。新規路線の建設が必要などでも採算上通せんない。そこでクルマを持たない人は、完全な「イザリ」状態におかれてしまうので、運動神経が鈍い人や動脈硬化している老人のように、危いからクルマをもちたくないと思う人、経済的負担力のない人までもが、クルマを持たざるを得なくなる。こうして、1世帯にセカンド・カー、サード・カーというふうには、モータリゼーションが深く進行してゆく。マイカーの普及自体が、公共輸送体系をつぎつぎと崩壊させ、その結果普及率が一段と高まってゆく、というプロセスを「将棋倒し」と呼んだものである。力石定一「市民のための経済入門」有斐閣、昭和44年、p. 304～5 参照。

扱われているために、運賃を収受して輸送サービスを提供することが違法——「白タク」「白バス」など——である交通手段を利用することができるのである。イギリス政府が1977年交通法によって、「公衆」交通についての現行の免許法規の緩和を定めたのは、在来のバスの利用者の減少によってバス事業の経営が悪化している地方交通の現状を考慮しての施策であった。この点については、4節でより詳しくのべることにする。

3. 「公共財」(Public Goods)と「公共」交通機関

経済学において「私的財」(Private Goods)に対して、「公共財」(Public Goods)と呼ばれる財・サービスの範疇がある。

「公共財」の定義については、相互に若干異なる複数の定義があり、ここではこれについて深く立ち入らない*。通常あげられている「公共財」の性格はつぎのような性格である。

1) 排除不可能性 特定の消費者をその財(サービス)の消費から排除することが不可能であり、この点で市場を通じて供給され、各人の消費量に比例して対価を支払わねばならない通常の財——「私的財」——と基本的に異なる性格。

2) 消費の集団性 ある財(サービス)が同時に多くの人々によって等量消費され、したがって、消費者の間にその財(サービス)の消費をめぐる、「奪い合い」の競争の余地がないという性格で、ある人がある財を一定量だけ消費すれば、その分は他の人々によって消費されることがない、「私的財」とは異なる性格。

国防、公衆衛生、初等教育、道路、公園、消防、警察等は、上の二つの性格をもっており、社会的にみて望ましい量が市場機構を通じて自動的に供給されないので、国や地方自治体によって人びとの消費量およびコストと関連付けられた対価を徴収することなしに供給される。

運送事業者が供給する輸送サービスは、上述の「公共財」の二つの性格のいずれも備えていないから、本質的に「私的財」である。しかし、運送義務を負わされた「公衆」交通機関の輸送サービスに対して、上述の典型的な意味での「公共財」とは異なる「公共財」の性格を賦与する見解がある。

その一つは、定められた時刻表に従って輸送サービスを提供するという鉄道、路線バスなどの運送義務に着目したものである。現実に旅客の利用がなく

ても、潜在的利用者の利用可能性の需要 (Option demand) があり、潜在的利用者の Option demand は上述の「公共財」の性格を有するという見解である。しかし、Option demand を根拠として、運送義務を負った「公衆」交通機関の輸送サービスを「公共財」とみなす見解には、一つの重要な問題がある。

それは、Option demand の性格についてである。排除不可能性や消費の集団性の性格を有する財(サービス)の場合、「私的財」とは異なって、人びとは財(サービス)のどれだけの量に対してどれだけの額の負担をする用意があるか、すなわち需要を顕示的に示さなくても供給される財(サービス)の消費から排除されないので、「ただ乗り」を試みたり、負担する用意がある額を低目に示す傾向がある。その場合でも、全体としての財・サービスの供給量が極端に小さければ、人びとは負担を増やしても供給量の増加を求めるであろう。

Option demand の場合には、何らかの形で人びとに Option demand を顕示させないかぎり、Option demand が社会全体としてどの程度の価値をもつかを知ることができないから、排除不可能性や消費の集団性の性格をもつ「公共財」の需要と比較して、一層捉えどころのないものになる**。また、Option demand は「公衆」交通機関の場合にのみ考慮に入れなければならないとする理由がない。

「公衆」交通を「公共財」とみなすもう一つの見解は、全く別の考え方に基づいている。

「公共財」を、市民の基本的権利を確保するために必要な財(サービス)と規定し、それを市場機構によらず公共部門によって供給されるべきものとする考え方に基づいている。この考え方に依拠して、「市民の健康を維持し、疾病、傷害からの自由を因るためのサービス」である医療サービスや、「生活のために必需的となっている基本的な交通サービス」は上の意味で「公共財」に該当するという主張である。交通サービスには、「基本的交通サービス」とは別

* 今井賢一、宇沢弘文、小宮隆太郎、根岸 隆、村上泰亮「価格理論II」岩波書店、1971年参照。筆者は、伝統的な「公共財」の概念よりも、シャープ(C. Shoup)の集団的消費財、集合的消費等の概念の方が、現実の問題を考えると、より有効であると考えた。Carls S. Shoup "Public Finance" 2nd. ed. 1970参照。

** 興味ある例は、国鉄信楽線の例である。信楽線の廃止反対のために、同線を利用しない住民が定期券を購入していると報道されている。これは、厳密には Option demand とは異なるが、信楽線の存在そのものに価値を認める人が、その価値の大きさを具体的に顕示した一つの例である。

に、「企業活動あるいは奢侈的消費活動のために必要な選択的な交通サービス」があるとし、これは「公共財」として認めない。「生活のために必需的となっている基本的な交通サービス」のうち、もっとも重要なものは徒歩通行であって、通勤、通学、買物をはじめとして、日常生活を遂行するために欠くことのできない徒歩通行が自由に、安全に行われることが、現代の市民社会のもっとも重要な特徴であるとする。その上で、「基本的な交通サービス」を徒歩、自転車による通行に限定しないで、国鉄、私鉄による輸送の多くが含まれるように拡張する。一方、個々の市民の主体的な選考に基づいて選択されるような、自動車、国鉄新幹線、航空などによる輸送は、「選択的な交通サービス」であり、その多くは私的な利潤追求の対象となり、市場機構を通じて生産、消費されるものであるとする¹⁾。

上にのべた観念的な「市民の基本的権利」の確保を「公共財」の基礎とする考え方は、「公共財」に含まれるもの、あるいは「公共財」として認定するものについては私的な利潤追求の対象として市場機構を通じて生産、消費すべきではなく、利潤追求を目的としない公共部門によって無料ないしわずかな対価で供給されるべきであるという主張と結びついている。

この考え方は、抽象的な次元の論議に関するかぎり、少なからぬ支持者を得る可能性がある。しかし、現実の問題、とりわけ交通問題についてはほとんど役に立たない。医療サービス（保健サービスを別に）については、社会の構成員の間で病人が最低受けるべき医療の水準について合意が成立するであろう。しかし、交通を「基本的な交通」と「選択的な交通」に分け、さらに、それぞれを個々の交通手段と対応づけるとたちまち混乱が起きる。「基本的な交通サービス」を日常生活を遂行するために欠くことのできない目的のための交通として捉える一方で、それを徒歩ないし自転車交通によるものとし、現実にはそれだけではトリップの目的が達成されないの、国鉄、私鉄による輸送まで含めて特定の交通手段による交通に限定する。

トリップの目的と交通手段の間に1対1の対応関係は成立しない。国鉄、私鉄は通勤・通学者を輸送すると同時にレジャー旅行やゴルフへ行く利用者也輸送する。自転車交通も通勤、通学、買物など日常生活を遂行するために行われるのではなく、レジャーのためのサイクリングにも使われるし、自動車

が普及した今日極めて少なくなつたとはいえ、商店の企業活動としても使われる。

特定の交通手段の交通サービスに「公共財」の性格を賦与することは可能ではないし、また適当でもない。

4. 「公衆」交通の改善策

これまでみてきたように、いくつかの異なる考え方に基ついて「公衆」交通の「公共性」が主張されてきた。鉄道、定期路線バス等の運送義務を負った「公衆」交通の「公共性」が、なぜこのように論議されてきたのであろうか。「公衆」交通が「公共性」を有すると主張するのは、その輸送サービスを消費する利用者だけではない。「公衆」交通を経営する事業者も同様に主張する。ただ、注意すべきことは、その「公共性」を主張する理由ないし意図については、利用者と事業者の間で結果的には一部分で一致がみられるものの、本質的な差異がある。

利用者が「公衆」交通の「公共性」を強調する場合は、運賃・料金の引上げに反対する場合と路線の廃止あるいは運行回数の削減等輸送サービスの供給の停止・減少に反対する場合である。運賃・料金の引上げに反対する時には、「公衆」交通の必需性に基つく「公共性」と、それ故に交通運賃が「公共」料金に含まれていることを根拠にする。路線の廃止あるいは運行回数の削減等に反対するときは、日常生活に欠かせぬ必需的なサービスであるという意味での「公共性」と、単に収支採算に基ついてサービス・レベルを決定すべきでないという「公共財」の性格を強調する。

一方、「公衆」交通を経営する事業者は、運賃・料金の引上げが「公共」料金抑制政策によって抑えられることについては「公共性」のレッテルを忌避する^{*}。しかし、政府の「公共」交通機関優遇策については「公共性」を主張することによってその恩恵にあずかろうとする。たとえば、金銭的な補助や租税上の優遇措置、物的な助成——バス・ターミナルの公的資金による整備、バス専用（優先）レーンの設置——など、事業者にとってプラスになるものについては、積極的にその「公共性」を主張する。また、

* 「国鉄・私鉄・バス等の陸運関係事業は、高度成長に伴う物価高・インフレーションに対する一般国民の不平不満をそらすため、10数年に亘り公共料金抑制策の犠牲者とされ、その運賃改訂は遷延され、また低額に抑えこまれてきたのであった」(東京バス協会「首都圏乗合バス事業の苦闘とその振興の要請」昭和44年)

その事業の維持にとって有利になるように、競争関係に立つような交通の発展を抑制することを求めるためにも「公共性」を主張する。

利用者による「公衆」交通の「公共性」の主張と事業者による「公衆」交通の「公共性」が一致するのは、「公共」交通機関の「赤字」に対する政府補助についてである。運賃・料金の引上げを抑えることによって「赤字」が生じて、政府が補助するならば、事業者は損失を蒙らない。したがって、利用者が「公衆」交通の「公共性」の故に損失を償うように補助をしても、運賃・料金の引上げを抑制すべきだと主張するとき、利用者と事業者の利害が相反することはなくなるのである。

「公衆」交通は「公共性」を有するかどうかという論議は、実は極めて不毛な論議である。「公衆」交通が民営の事業者によって運営される場合はいうまでもなく、公企業(国鉄)、公営事業によって運営される場合でも、「公共性」を認めたからといって収支採算を全く無視することはできない。

一般の道路や街路の場合に、高速道路と同じように、道路を利用するたびにその利用量に応じて料金を徴収するならば、料金徴収のための費用は莫大な額になろうし、都市の中心部では料金徴収のために混雑が一層ひどくなるにちがいない。だからこそ、一般の道路の利用については無料(料金をその都度徴収しないという意味)とし、道路の利用とかなり密接な関係をもつガソリンの消費についてガソリン税を課して料金徴収に代えているのである。

「公衆」交通の輸送サービスは、3節の「公共財」の性格でのべた排除不可能性の性質を充たさない。運賃・料金を支払うかどうかで、輸送サービスの消費について消費者を排除することができるから、もともと「私的財」なのである。

本質的に「私的財」である「公衆」交通の輸送サービスについて「公共性」を問題にするのは、「公共性」のレッテルが貼られるかどうかで、利用者および事業者にとって、なんらかの有利になる施策の対象になるかどうかが決められるからである。

かつて、タクシーは「公共」交通機関かどうかでタクシー業界と運輸省の間で議論が交わされたことがある。定められたメーター料金を支払いさえすれば、乗車拒否(違法)をしないかぎり誰でも利用できる。この点ではタクシーはコモン・キャリアで運送義務が課されている。しかし、タクシーは大衆化したとはいえ、相対的に所得の高い人の利用が多い

し、1人ないし4人程度しか輸送できない。このような性質が人びとをしてタクシーを「公共」交通機関と呼ぼせるのを躊躇させるようにみえる。

タクシーが運送義務を負ったコモン・キャリアであるのに、その「公共性」について疑問が呈せられたのと対照的なのが「白バス」である。

イギリスの人口が比較的稀薄である地域で、Women's Royal Voluntary Service という名称の女性のボランティアのグループが、ミニバスや自家用乗用車を使って、自家用乗用車を保有しない、あるいは運転できない人びとに対して、Social Carの制度によって交通サービスを組織的に提供することをはじめた。

Social Carは運送事業者の免許をもっていないから、運賃の收受を行うことが許されていなかった。しかし、実態はどうかといえば、ミニバスあるいは乗用車を使って、何人かの「足」がなくて困っている人を運んでいるのであるから、車両の大きさに差異はあるにしても、実質的には「公衆」交通のバスと少しも変らない。しかし、Social Carは運送義務を課されたコモン・キャリアの免許をもっていないという理由だけで、通常使われる意味での「公共」交通機関として認知されなかった。

同様な例は、ノーフォーク(Norfolk)村のバスやクルウィド(Clwyd)のコミュニティ・バスにもみられた。これらは、在来のバスが運行されていないところでボランティアの運転手が少人数の人を輸送するもので、一般の人々に開放されていた。イギリス政府は、このような通常バス事業と異なるボランティア活動としての、実質的な「公衆」交通に対して免許を与え、利用者が運賃を支払うことも認めるように免許制度を改めることにした。

政府の政策の基本的な考え方は、地域社会の交通を確保する現実的で有効な方法は“do it yourself”を奨励することであった²⁾。いいかえれば、「公衆」交通というものは、伝統的なコモン・キャリアとしての運送事業者のものに限られるのではなく、交通サービスの需要の大きさに従って、(自家用)乗用車、ミニバスを利用して一般の人びとに「足」を提供するものも「公衆」交通として認められるべきものなのである。

イギリス政府は、イングランドで2カ所、スコットランド、ウェールズで各1カ所を選んで、農山村交通実験をはじめているが、これらの実験は簡単で費用が小さくてすむ制度に集中している。実験は、

ミニバス、郵便バス(郵便配達車の利用)、運賃の収受が認められ、組織された交通サービスを供給する自家用乗用車、個々の利用者に別々に料金を課し、地方の中心地や、長距離バスや地方鉄道へのフィーダー・サービスを提供する相乗り乗用車を含んでいる。このやり方の真髄は、既に存在する車両やサービスを、より十全にかつより効率的に利用することによって、コスト(したがって料金)を引下げることである³⁾。

かつて存在した、あるいは現存する「不特定多数の利用者に対して料金を徴収して交通サービスを提供する」路線バスなどのコモ・ン・キャリアだけを、「公共性」を有する「公衆」交通機関とみなし、地域ごとに需要の構造が変化してその運営が著しく高くつくだけでなく、利用者を満足させるに足るサービスを提供できなくなっているのに、ただひたすら、それを従来 of の形のまま存続することに執着するのは、決して人びとの「足」を確保するという本来の目的

に沿うとは考えられない。

重要なことは、住民を主とする人びとの「足」を効率良く——できるだけコストがかからず、したがって利用者の負担も小さくて済むように——確保することであって、既存概念に基づく、いわゆる「公共」交通をなになにが残すことではない。自家用乗用車、スクール・バス、患者輸送車からバスまで、利用可能な交通手段を、それぞれの地域の実情に合うように組み合わせて使うことを考えるべきである。

参考文献

- 1) 宇沢弘文：公共経済学にかんするノート(1), 季刊現代経済 3, 日本経済新聞社。
- 2) Transport Policy, June 1977, H. M. S. O. cmnd. 6836, Chap. 5
- 3) 同上の文献および A guide to community transport, Department of Transport, H. M. S. O. 1978を参照。