

“ 社会学科学 原地 邦男

過疎・過密のギャップが拡大している今日、過疎に悩む地方の公共交通機関の経営不振は、日増しに悪化している。本研究では、交通機関が単に、人員、物資の輸送にとどまらず、各地域へ多大な経済効果(外部経済効果)をもたらしという利点をかんがみ、ケーススタディとして能登の輪島・七尾両線を取り上げ、不振にあえぐ地方公共交通機関の今後のあり方を検討してゆこうとするものである。

本研究でとり上げる能登は、特に観光開発資源が、鉄道の大きな外部経済効果と考えられる。そこで、為額の累積赤字をかかえた交通機関を、単に廃線処理する安易な解決策ではなく、交通機関を中心とした観光開発を行ない、赤字の軽減、観光客増による地域住民所得増等が期待できる一つの開発システムを検討してみた。

現状分析の結果、左図に示した構
造式の重相関係数、 t -value 共
に、すべての構造について良好であ
ったので、図Iに従いモデルを決定
した。三つの評価基準は、構造式で
求められた従属変数に簡単な計算を
施して求める。

先に決定したモデルによる現状推

⑤ 式 $X_{5,t} = \alpha_{51} X_{1,t-1} + \beta_{51}$

移の将来分析を試みると、施設関係将来値、地域住民所得は順調な伸びが予測されるが、交通機関の収益は、売上げ高は伸びるにもかかわらず、経費（特に人件費）の増加による大幅赤字が予測された。以上の計測結果から、現状システムの欠陥である人件費の削減と、観光事業開発への投資を目的にした、図Ⅱに示すような公社システムを設定した。人件費の削減とは、鉄道の余剰職員を公社システムに移行することである。このような公社システムで行った昭和55年度の計測の結果を、現状推移システムと比較して図Ⅲに示した。公社システムは、現状推移システムに比べ、施設関係将来値、及び地域住民所得は既増する。交通機関収益（鉄道収益+公社施設収益）は大幅に改善されるにもかかわらず、なお大幅の残存赤字を出している。（しかし、この残存赤字は、輸送、七尾両線が、公社発足以前からかかえている年間鉄道利子負担とはほぼ同額であり、鉄道利子負担の解消されれば、消滅し、公社システムの存続維持は可能であると考えられる。

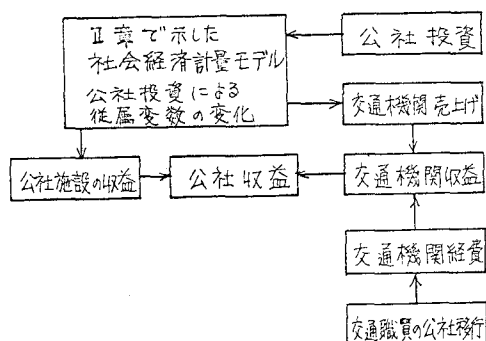
4. 結論

以上、経営不振にあえぐ地方公共交通機関を、ただ安易に廃線処理するのではなく、新しいシステムとしての公社システムを導入することによる効果の分析をおこなった。廃線、現状推移システムよりは良策と思われる公社システムの基本は、

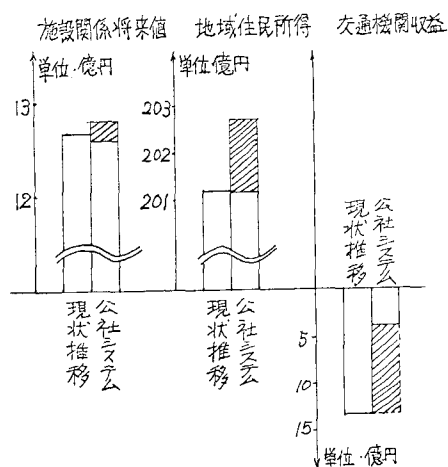
①交通機関の外部経済効果が大いと思われるものへの投資体となり、その投資により利益増収をもたらし、

②人員の吸収による交通機関の要員合理化を促進する、の2点に立脚している。即ち、交通経営体に対しては経営収支の改善と、地域住民に対しては、ローカル交通の存続および地域開発による所得増に代表される地域の発展をもたらすという一石二鳥の効果をねらったものであり、本モデルによれば上述のような効果を期待する。

ただし、本モデルでは、ローカル赤字鉄道存続を地域住民が望んでおり、その存続が至上の目的であるとして扱っている。すなわち、何故、存続が必要であるのか、何故ローカル鉄道の赤字を観光開発による収益で補う必要があるのか、の2点についての議論は依然として残されている。



図Ⅱ. 公社システムモデル



注: 斜線 公社による利得

図Ⅲ. 昭和55年に於ける現状推移システムと公社システムの各評価基準に関する比較