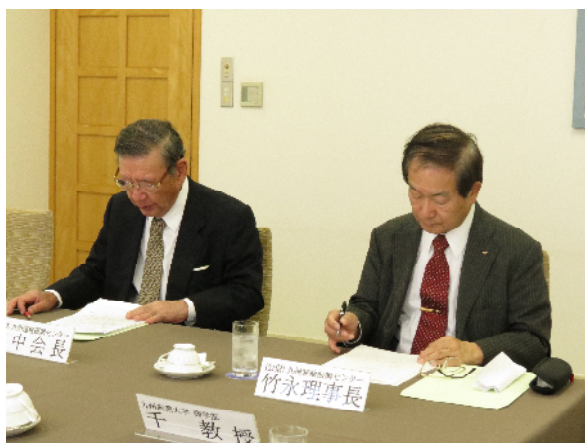
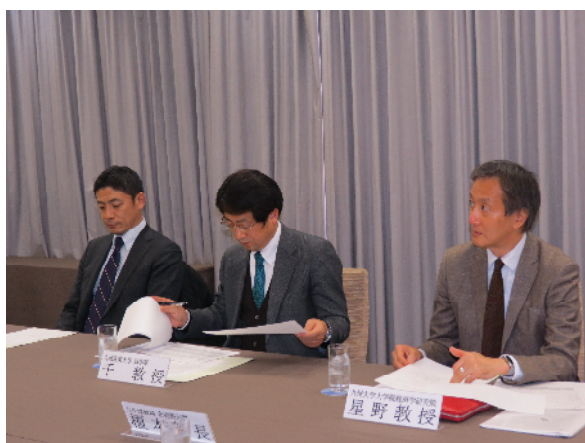


平成 27 年度第 1 回懸賞論文審査委員会 (2015 年 4 月 22 日開催)



平成 27 年度第 2 回懸賞論文審査委員会 (2015 年 12 月 22 日開催)



平成 27 年度懸賞論文授賞式 (2016 年 2 月 15 日開催)



最優秀賞

地方都市における公共交通のあり方 ～地方自治体はどのように地域住民の移動の足を守るか～

九州産業大学商学部商学科 3年
田原 滉一朗・野瀬 将司

1. はじめに

わが国ではモータリゼーションの進展や高齢化などにより、1970年代以降、乗合バスの利用者は減少し続けている。特に近年は乗合バスの利用者の減少に伴い、各地の民間バス事業者の経営は悪化し、地域の乗合バスのネットワークを維持する経営体力もなくなりつつある。そのため地域住民の生活に欠かせないバス路線の廃止が全国で相次いでいる。このような赤字のバス路線の廃止が相次ぐきっかけとなったのが、国が2002年に行った乗合バス事業に対する規制緩和である。この規制緩和により、バス事業者は採算の厳しい乗合バス路線を廃止することができるようになった。そしてこのような乗合バスの廃止の流れが全国に広がるにつれて、日本各地で地域住民の移動の足をどのように守っていくかという交通問題が深刻化してきたのである。この問題に対し、国や地方自治体も補助金の支出やコミュニティバスの導入などの対策を行っている。しかしこのような対策には多額の財政負担が発生するなどの新たな問題が生まれている。そこで本研究は、地域が直面する乗合バスの問題を整理した上で、地方自治体がどのように地域住民の移動の足を確保すべきかについて分析した。具体的には福岡県古賀市を事例として取り上げ、実際に乗合バスの利用実態調査を通じて、地方都市の厳しい乗合バス市場の現状を明らかにするとともに、利用者は乗合バスに対しどのようなニーズを持っているかを明らかにした。あわせて地方自治体の乗合バス政策を担う担当者へのヒアリングを通じて、地方自治体が抱える問題を整理し、地方自治体が地域住民のニーズにあった乗合バスを維持するためには、どのような政策を行うべきかについて、本研究の分析結果を通じて、政策提言を行った。

優秀賞

災害から学ぶ福岡のローカル線 要旨

西南学院大学商学部商学科 3年 坂本琴子

地方のローカル線において、震災から復興を遂げた三陸鉄道と台風の影響によって廃止を余儀なくされた高千穂鉄道を比較した。また、その後の地域の状況からローカル線は廃止すべきか存続すべきかを結論付け、福岡のローカル線について考察した。

三陸鉄道は東日本大震災において大きな被害を受け、全線運休となったがおよそ3年で全線復旧を果たした。その後観光客の増加などにより地域に活気が戻り、経営は上向きとなった。一方、高千穂鉄道は台風により被害を受け、復旧しても乗客の利用は望めないとの判断から廃止されることとなった。その後の地域の状況として人口減少や立地の変化が見受けられた。これらのことから鉄道が地域に及ぼす影響がいかに大きいかが分かる。従ってローカル線を廃止すべきでないを考える。

鉄道にしかない特徴として地域の活性化、安全性が挙げられる。バスと鉄道は違うのだろうか。鉄道は車体そのものだけではなく、車窓風景や駅舎自体が観光資源となり、また空間的余裕があるために快適性も高い。廃線と代替バス運行の事例をみても、代替バス利用者は鉄道利用者に比べ減少していることから鉄道が通勤通学にも利用しやすいことがうかがえる。このことから鉄道を他の交通手段に代替することは困難であるといえる。

では福岡のローカル線はどうか。日本において多くのローカル線は赤字経営を強いられていることが多いが、福岡の甘木鉄道、平成筑豊鉄道も同様である。そこで、第3セクターの特徴を生かし、県と市町村との責任分担を明確にすること、他の交通機関と連携し駅までの交通手段を充実させること、学生の鉄道利用を呼びかけること、ポイント制を取り入れることを行ってはどうだろうか。これらの取り組みを行うことで少しでも経営状況の向上につながるのではないかと考える。

交通機関が発達している今日、一つでも多くのローカル線が生き残り、人々の思いとともに鉄道の役割を果たしてほしいと思う。