



視座

ガラパゴス



一般財団法人運輸総合研究所 理事
神戸大学 名誉教授

正司 健一
SHOJI Kenichi

皆さんも、運輸総合研究所が2023年6月に公表した「2050年、どうする公共交通～2050年の日本を支える公共交通のあり方に関する提言～」を読まれたと思う。直接、内容に関係しないことで恐縮だが、提言の「おわりに」ガラパゴスという言葉が出てくる。

わが国の社会や産業、製品、政策などについて、「ガラパゴス（化）」という言葉を使って語られることは少なくない。そのほとんどが、日本独自の発展（進化）を遂げたシステムや製品、やり方が、世界標準や環境の変化に対応しておらず通用しないとか、時代遅れでおかしいといった文脈で使われている。その代表例とされるのが、インターネット、ワンセグ、カメラ機能と独自かつ高度な進化を遂げた携帯電話（フィーチャーフォン）、すなわちガラパゴス携帯、ガラケーだろう。

小生は、ガラパゴスと聞くと故齋藤峻彦近畿大学名誉教授のことが先ず思い浮かぶ。先生は遺作『鉄道政策の改革』のなかで、日本の鉄道政策モデルをガラパゴス化と表現した。そして、ガラパゴス諸島の動物がそうだったように、地域の特性に根差して固有の進化を遂げることで自体にネガティブな意味があるわけではないがと断った上で、先進国型の鉄道政策モデルから乖離することの弱点や問題点を鋭く指摘された。

たしかに高密度な輸送市場の存在は、鉄道旅客輸送の大半を商業輸送に委ね、わが国独自の商業輸送を重視した鉄道政策を可能にした。欧米ではまずみられない徹底した採算

原則や利用者負担原則も、わが国では普通のことと受け止められてきた。しかし、鉄道の存在価値は、高密度な旅客市場だけにあるわけではない。輸送だけでなく各種社会的課題の軽減にも大いに貢献する。日本の鉄道政策の弱点は商業輸送では難しい分野を中心に存在することになるが、それは採算性が低い、いわゆるローカル線問題だけではない。東京圏のラッシュ時の混雑や利用者に乗換や上下移動で余計な手間や負担を強いている低質なサービスといった形で高密度な市場においても存在する。そしてこの議論は、鉄道旅客輸送分野だけでなく、わが国の公共交通全体に通じる。いや交通管理と道路行政の関係をはじめ、それ以外にも、交通運輸分野のあちこちで同様の悪しきガラパゴス（化）がみられる。

昨今、いろいろな分野でその政策転換が議論され模索されているようだが、複雑かつ困難な課題に対処するには、これまでの思い込みにとらわれない、枠を越えた視座からのアプローチが不可欠である。欧米のやり方をそのまま日本に移植すれば、問題解決できるわけではもちろんなく、いわんやbuzzwordのつまみ食いではどうしようもない。地に足のついた学術的分析を踏まえた上で、そのロジックをどう活かすか、そのためには運輸総合研究所の設立理念でもある学術研究と実務的要請の橋渡しがますます重要になってくる。

正司 健一 しょうじ けんいち

1977年神戸大学経営学部卒業、1979年同大学院経営学研究所博士前期課程修了。同年神戸大学経営学部助手、1982年同講師、1986年同助教授、1998年同教授を経て、2020年定年退職。この間、英国 University College London 交通研究所（1983-84）、米国マサチューセッツ工科大学（1990-91、1997）、英国オックスフォード大学交通研究所（1991）にて客員研究員、神戸大学経営学研究所科長・学部長（2006-2008）、理事・副学長（2009-2015）等を務める。2015年日本交通学会会長（2017年まで）。現在、神戸大学名誉教授、関西鉄道協会都市交通研究所顧問。2020年6月より一般財団法人運輸総合研究所理事（非常勤）。

* 「2050年、どうする公共交通～2050年の日本を支える公共交通のあり方に関する提言～」は、運輸総研だより Vol.07（2023夏号）または当研究所 WEB ページでご覧いただけます。