

運輸交通政策再構築への検討課題

今野修平
KONNO, Shuhei

大阪産業大学経済学部教授

1 はしがき

戦後体制確立から半世紀の歳月が流れ、わが国経済社会をめぐる諸環境は著しく変化し、さらに21世紀、構造的変革が予測されるに至って、行政、財政、政治、教育等、あらゆる組織、体制、制度の変革が不可避の状況となってきた。

運輸交通の領域も例外ではない。当然のことながら、その政策の社会的意義と役割、政策の概念と目的、政策立案手法、そして新しい政策対象と整理すべき権益や法律等、運輸交通の枠組みの全てが、見直し、確認、再構築の必要に迫られて、内外からの検討が始まっている。

内外環境の構造的変革を背景にした枠組み再構築は、いわば何十年に一回の機会であり、枠組みが新しく確立されれば、再び何十年か機能することは覚悟しなければならない。

それだけにこの問題は、戦後体制行き詰まりをきたした要因を、経済社会の動向を正確に見詰める一方で、冷静な考察をすると共に、長期的視点に立った史観と強い理念の上に立って再構築が検討され、枠組みが決定されなければならないと考える。従って政策決定権者に委ねておけば良いという問題ではなく、科学の領域からも積極的発言がなされて然るべきである。

運輸交通に関わる政策論議は、従来学界において十分行われていたかという淋しい限りであり、戦力的にも決して厚いとは言いきれない。僅かに交通施設やプロジェクトの計画と取組む先学・学友はいるが、本来政策とは、社会的意志決断であり、国としての政策となれば、国民の意志決定であって、この点を踏まえての論議が待たれている。

こうした認識からすると、拙論は挑戦状のような立場と性格かも知れない。社会的議論湧出への、学界からの一石となることが目的といえるのかも知れない。

2 運輸交通をめぐる内外環境の変化

2.1 経済の成熟と市場経済の進展

行き詰まりをきたしていると指摘されるいわゆる戦後体制は、1950年から55年にかけてその基本形が構築された体制を指していると認識する。この時期は戦後混乱期からの脱皮、平和条約の締結、高度成長の萌芽期であると同時に、戦後体制の残存、低水準の経済と国民生活、資本不足の時代でもあり、文明史的には石炭エネルギー時代であったといえる。

一方で近代日本誕生以来の人口急増、殖産興業、貧しさからの解放という基本課題は継承されている中での変革であった。

したがって、近代化推進の基本的課題、戦時体制の残置、新しい経済社会の導入育成という三つの課題を併呑する体制となったと受け止めて良いのではないか。

ここでいう戦時体制とは、本土決戦を前提にした第二次世界大戦における基本政策で、開戦前より次々と執行された諸政策で、基本は供給不足対応の統制経済であり、社会主義的対応の強化であった^{注1)}。その政策が戦後米軍占領下で次々と解除されていったが、供給力不足が懸念される領域は戦時体制が維持されたまま、戦後の高度成長に組込まれていった。食糧管理制度を背景にした米作や沖縄でのさとうきび栽培、金融、通商、建設工事入札等、多くの領域で全面的、部分的に温存された。交通も例外ではなく、需要調整や供給力強化のための施設整備が求められ、政府は大きな役割を果たすと共に、このための手段として運賃や料金、さらには市場参入等での規制や許認可をしてきた。

それ以上に交通行政を鉄道、道路、海上交通と分割したこと自体が、本土決戦体制からの必要性であったと言われているが、戦後もそれを基本としたまま、半世紀が流れたのである^{注2)}。

こうした体制は、経済が発展し、人件費を含めた諸経費が高水準化する中で、コストダウンが図れず、競争力低下の一因となっていくことは、当然過ぎる成行きといえる。「組織は社会的必要性に応じてつくられるが、必要性が消失しても自己増殖する」という経営組織論の警告のままに、旧体制と化した過去の経済に対応した組織の硬直的固持が、社会的行き詰まりをきたすのはむしろ遅過ぎた位で、変革が求められるのは、必然的結果であると受け止めるべきであろう。

競争がもたらす効能を享受出来ない社会では、合理化が進まないだけでなく、供給不足が「与えてやる意識」を助長して官僚主義化を醸成し、サービスを忘れさせる。低サービスは高所得成熟経済の社会では最も避けなければならないことは説くまでもない。お客様第一の思想に徹することを求められている改革といえるが、運輸交通におけるお客様とは、社会的には国民に帰するのは当然で、この原点の確認なしには、行き詰まりの認識把握は出来ないといえよう。

2.2 個人交通の普及

運輸・交通をめぐる環境変化として、第2にあげたいのは、個人交通としての自家用自動車の急増である。近代化とは、運輸・交通の領域では、鉄道と蒸気船の出現で、運輸業が交通供給の主役をなしたことであった。それまでの馬車交通時代は、その主役は個人交通であったが、これに変わって運輸業という企業が主役となって、大量、高速に交通サービスを提供したことにより運輸業は一大産業になり、一時は独占的に市場を支配する状況であった。わが国の戦後はそこから始まった。

運輸とは交通という社会現象を、経営学的にみた領域と認識すると、個人交通に対する公共交通に該当する。したがって、交通における近代化が公共交通によって開かれた衝撃に対し、戦後日本列島における交通の変化は、自家用自動車の爆発的普及をあげなければならない。特に近代化以降約1世紀の間に、公共交通ネットワーク整備に立遅れ、大量輸送成立の基礎条件を有しない地方圏における旅客交通は、自家用乗用車の普及に塗り替えられる状況となった。

近代交通誕生以来、運輸交通政策は近代国家において確立してきたが、政策対象はいうまでもなく公共交通であった。運輸交通政策というより、今日的状況からすれば、明らかに運輸政策であった。新たに普及した個人交通、すなわち自家用自動車主体の交通は、高水準社会の要請としての補完的視点からの交通として、新たな政策の構築が求められてきたことは間違いない^{注3)}。

特に、馬車交通時代を経験していない日本列島では、

個人交通を対象とした交通政策は決して先進的ではないだけに、大きな課題の一つとして、認識しなければならない。この課題は、交通基盤としての社会資本の認識格差にもつながる問題である。

2.3 市場の変革

自家用自動車の普及は、国内交通市場を大きく変えた。鉄道独占時代は過ぎ去って、旅客輸送では長距離は航空、中距離は都市間高速鉄道、短距離は自動車となり、さらに日常交通としては、大都市圏は鉄道、地方圏は自家用乗用車により、交通市場が形成されることとなった。

また貨物輸送はバラ荷は船舶、製品はトラックとなり、末端輸送の全てが自動車依存となって、自動車が貨物輸送の主役となった。鉄道と航空は、特定の貨物に特化して、量的には大きな比重を占めなくなった。

こうした変化は、利用する旅客又は貨物によれば、多種多様な交通組合わせとなってきたわけで、政策としてはこれら全体を見渡す政策こそが、基本として確立されなければならない事態となってきていることを示している。運輸交通政策が縦割りに割れている前提から構築されているのでは、現状での交通の実態にも、最終需要家の要請にも応えられなくなるのは明白で、この点での新たな対応が求められているのは間違いない。

さらに昨今の様に、地球環境問題への厳しい対応をしていかなければならない時、その体系的方策の根底に運輸交通全体を視野に入れることが必要となるのは明白で、自由競争社会における高い倫理としての政策の基盤としての認識が問われているといえよう。

2.4 グローバル化の進展

日本列島を舞台とする交通の変革は、複数の断面からみても共通して進んでいると認識するとして、この変革が単に国内問題として起きているのではなく、世界の動きと連動していることを認識しなければならない。

グローバル化の動向は、別途ボーダレス化といわれる如く、世界経済の広域化、市場経済化が進展し、日本列島をとりまく国際交通が世界的な競争の渦中に投げ出される状況となっているのは事実である。この結果、長距離の国際交通が、短距離の国内交通より安いという逆転現象や、貿易港とか国際空港という制約的機能の枠がはずされる等の現象が出てきている。

こうした動向が国内交通を刺激しないはずはない。島国である日本列島では、鉄道と道路は外国と直結することはないが、海運、航空は躍進するアジア経済と直結しており、さらに国内経済そのものが世界経済に組み込まれた形で直接影響を受ける一方、対外依存率の異常なま

での高水準化が起きている。

こうしたことから、世界の動向に立遅れない対応が求められてきており、一国特例主義的発想が通用しない事態となっていることを認識しなければならない。

3 構造変革を求められる列島の将来像

3.1 人口減少・高齢化

近代化以来の日本の経済社会の対応は、政府の政策から個人生活に至るまで、人口急増への対応であったと言い切っても間違いはない。

人口急増は新しい労働力を提供し、市場を自動的に拡大するのに大いに寄与する。この1世紀余、日本経済の高度成長は、いわば人口急増に適切に対応出来たためと言ってよいであろう。

人口急増は人口ピラミッドで示せば三角形を示して、年少人口程多いという構成を成す。

ところが第一次石油危機を契機に、合計特殊出生率が2.00を割って以来4半世紀、合計特殊出生率は低下の一途を辿っている。このため21世紀は人口減少が不可避で、しかもその速度は世界史上類例のない速度で進むのではないかとみられている。厚生省社会保障・人口問題研究所の推計によれば、全国人口は21世紀末には6,000万人台に、22世紀中葉には3,000万人台になるとの算出結果となっている^{注4)}。

推計通り進むとすれば、投資効果は減退し、経済成長率が小さくなるのは不可避となる。市場開発はきびしくなって、競争も激化するのは必至であろう。今日までの社会的通念は逆転して、近代化以来1世紀余の常識は通用しなくなる。政府の政策も企業の長期経営戦略も、抜本的に見直さねばならない。

一方で人口減少は推計通りには進まないとの見解もある。富が集積している地域に、周辺から貧しい人々が流れ込んでくることは、歴史上でも多くの事実としてあるからである。日本列島周辺も巨大な人口集積があり、他民族が日本列島に流入してくる可能性は高いとの見解である。

この見解のように進展するとすれば、日本列島は異文化交流の島となるし、多民族居住の社会となる。場合によっては混血から民族の血と文化が変わることさえあるかも知れない。こうした変化は近代化100年の歴史では全くみられなかったことであり、考えることも出来なかったことである。新たな対応が求められることは明白である。

いずれにせよ人口減少は、社会を大きく変え、これに対応した新たな政策が求められることは必至であるが、人口減少での交通の維持がいかに難しいかは、人口減

少が続く過疎地での苦闘が何よりも雄弁にこれを物語っている。過疎発生以来約40年、未だに効果的な政策は見出せないでいるのが現状であると同時に、その維持のため多額の費用を要しているのが現状である。

人口減少は、需要減の問題をもたすだけでなく、高齢化を進展させる。高齢化の進展は、全人口の約30%が老人になると予測されているだけに、高齢化対応の高サービスの交通樹立も今後の大きな課題である。高福祉の交通の一環として、また交通安全上からも高齢者対策は急がなければならないであろう。

3.2 低成長経済

産業空洞化により生産機能が海外に展開し、金融や情報でアメリカと競争しなければならなくなった日本経済は、今後躍進するアジアと一体不可分とならねばならないが、その場合、物的生産に依存する高度成長は、望むべくもないところである。

それだけに財政のきびしさは一段と進み、投資力は一段と低下する。低成長でも健全経営が出来るよう、社会全体が体質強化と経営戦略の転換を図ることが求められるてくる。

前近代までの資本蓄積が小さく、近代化も立ち遅れ気味の中で、資金源を国民の高い貯蓄率に依存して経済発展の道を歩んだ道程は、自己資本比率の低い自転車操業型経済を作り上げてきた。この経済体質は、高度成長時代には借入資本の調達も運転資金の回転も、円滑に動くが、成長率が低水準になると、肥大化が露呈化し、体質の弱さが表面化する。平成大不況は、まさしくこうした構造的欠陥を露呈化したが、今後は低成長経済が恒常化するだけに、腰を据えた対応が求められることになる。当面金融機関の自己資本比率向上が緊急課題として取り上げられているが、構造的には金融機関に限定されたことではなく、日本経済全体に課せられた課題だとも言える。

金融機関依存の企業集団は、護衛船団方式とも呼ばれていたが、金融ピクバンに始まる経営環境の激変は、自己資本強化と自力による競争力強化が運輸・交通業界にも求められているのは当然である。

こうした構造改革は、資本構成に限ったことではなく、技術力、企画力、市場開発力、経営力等多面的に求められよう。

またこうした経営環境の変革への対応は、企業のみが直面している問題ではなく、政府から個人生活まで共通している社会現象であり、構造変革への適切な対応なくして、安定化は望むべくもないのではないか。あらゆる面でのバブル体質の払拭が、強く求められていると受け

止めるべきであろう。

3.3 交流社会化

米作導入以来2,000年、自給自足型経済の上に構築した社会は、生産こそが豊かさ獲得への唯一の道であった。特に島国での孤立型経済として完結し、異民族との交流や交易も皆無に近い状況のまま近代化を迎えたこともあって、工業化は円滑に吸収し得ても、海外進出は愚劣としかいいようのない歴史を綴ってきた。こうした事業は民族としての交流能力が問われても止むを得ない体質的なものとも言えよう。

しかし世界経済の枠組みに組み込まれ、生産機能の海外展開が進み、脱工業化とも言われる中で、アジア太平洋圏という国際広域交流圏形成が進んで、水平分業化が進展すると、能力の有無を問われる以前に、交流を基軸に据えた経済社会の確立が求められてきたと認識すべきであろう。

こうした流れは国内経済にも浸透してきており、自給自足型むら社会は、意識問題はともかくとして、経済的には急速に交流化が進み、流通システムに組み込まれてきている。この事態は今後さらに強かつ大きくなると考えられるから、このシステムに乗った変革こそが求められてきている。

交通の領域では、これが広域化、多様化、多角化をもたらしてきており、また情報化の進展と連動して起きていると解釈し得るであろう。こうした社会的現象は、経済社会の交流化の表面化であろうが、その背後にある構造的変革は、いわば歴史の流れと理解するのが正しいのではないか。そうだとすれば、未来に向けて越えねばならない課題だと受け止めねばならないのではないか。

3.4 多民族型汎用性の探求

グローバル化の進展は、否応なしに日本列島が多民族居住列島になることを物語っている。単一民族による国家を形成し、交流なき環境の下で、ある種の自己中心型社会を構築してきた社会は、至るところで一人よがり汎用性欠如を是正していく課題を背負っている。

異なる文化、異なる言語、異なる価値観の人々と平和に生活する空間の構築は、いわば内なるグローバル化といえようが、生活基盤としての機能を持つ運輸・交通は、特にその重要性が問われる。日本人だけの、日本人による、日本人のための交通から、世界の誰でもが喜んで使える交通に構築し直すことが求められることになるが、このためには、個人の責任の確立、供給者と利用者間の責任と契約、社会的義務の明確化等の人びとの認識転換とも関連し、根深い問題であろうが、21世紀には着

実に求められることになるだろう。

3.5 環境問題の新たな認識

近代交通は欧米型近代文明の賜物として、世界にネットワークを拡げ、この整備が進んだところだけが1世紀余の間で豊かさを享受することに成功した。近代文明は物質文明とも呼ばれるように、工業化を軸にして人びとの物的欲求を満足させたが、そのために自然を克服し、精神生活を無視する一面も有していたとあって良いであろう。

ところが地域環境問題の深刻化は、一面では今日までの物質文明の限界を示すに至り、これからは自然と共生し、かけがえのない地球を後世に残す枠組みの中でのみ、人間の活動や営みが許容されるという認識転換を図らなければならない事態に立至ってきている。

全ての価値観が変わらなければならなくなる可能性を秘めているのが環境問題であるともいえるだけに、今後の人間社会の在り方は、環境問題との接点は、もっときびしく取組むべきであろう。

既にヨーロッパでは、交通開発やネットワーク形成まで、環境問題としての社会的討議が大々的に行われてきているし、当然のことながら政策に深く喰い込んでいる^{注5)}。先進国としては、当然の責務であり、国民的認識がさらに高まり、環境問題からあらゆる政策が立案されるようになるのは必至とみるべきであろう。

3.6 高度情報化と住民意識の高まり

高度技術型工業の発展に支えられて、情報化の進展は目を見張るものがあるが、この動向は21世紀に向けてさらに強くなる。情報化の進展は、情報機器の発達やネットワーク形成に支えられるだけでなく、民主主義社会の定着化と国際水平分業の進展、交流社会の出現等、経済社会の情報化に支えられているためでもある。

こうした動向は、情報の大衆化と表現するのが正確であるように、情報の公開を強く求めることになる。この結果日本社会の官房的役割を果たしてきた戦後体制としての中央集権体制や官公庁中心での社会的意志決断システムや情報管理が通用しなくなり、大衆社会化が求められるようになってきている。これは経済での自由競争促進、市場開放とも連動した動向と理解してよいであろう。

しかし、民主主義は往々にして衆愚主義に墮する危険性も併せ持つ。この落とし穴にかかることなく、健全なる民主主義社会を発展させるには、主権を有する住民に対して、積極的に情報公開をしていだけでなく、政策立案者が、現状、将来の課題、必要性、政策内容等を説明、理解させる努力をしなければならない。いわば真の意味の情報交流であり、判断のための情報提供である。

社会全体の情報化とは、単に新情報機器の普及や情報産業の発展に留まらず、社会全体の情報交流の層を厚くし、国全体での知的資本の蓄積量を増大させ、強い体質の社会を構築することに結びつくことであるといっても過言ではないであろう。交流と絡んで、情報化の進展は、今後の社会の枠組みを変える源泉となる可能性を秘めていると認識せざるを得ない。

4 政策枠組みの基本

運輸交通を取り巻く内外環境を、現状と将来に分けて考察してきた。その結果は今日直面している状況判断は、歴史的、構造的な波が押し寄せていると判断せざるを得ない。

この判断の上に立つならば、当然だが運輸交通政策も新たな構築に向けて動き出さなければならない事態だといえよう。

この認識に基づいて、以下いくつかの政策課題を取り上げ、提言につないでいくこととする。

4.1 総合交通政策の確立

総合交通という基本概念は、1960年代複数の高速交通が出現した折に、社会的議論を呼び起こした経緯がある。

しかし高速交通の効能が十分理解し得る状況ではなく、また全国土への普及にも程遠かったこともあり、十分な政策論議に発展し得ないで沈黙化してしまった。これには運輸交通の領域の行政が、関連分野まで含めると数省庁に跨っていたことも影響している。

しかるに今回、運輸交通をめぐる内外環境の変化は、歴史的・構造的変革への対応を求められる事態となり、政府も政治・行政の大改革を決断し、「新・全国総合開発計画 21世紀の国土のグランドデザイン」においても、歴史的・構造的大変革期に直面しているとの認識を、国民に示すに至った。

こうした中での政策の再構築を図るには、市場経済体制の下での運輸交通政策の原点を、改めて確認するところから始まるべきだといえよう。それはいうまでもなく、最終需要家である国民の生活基盤としての運輸交通の確立で、この立場が不必要なら運輸交通の供給は市場に委ねれば良いわけである。

さて今日、さらに21世紀、国民生活における空間移動は間違いなく多様な交通の組合わせ利用になる。既に交通市場の形成はその上に成立しており、国民欲求はさらなる利便性を欲求している。

このように考えると、基本政策として先ず求められる

のは、総合交通政策であることは異論のないところであろう。しかも今後、早急に対応が求められる人口減少、高齢化、環境、低成長経済、交流化、グローバル化等の具体的対応策の構築の基本としても、国民の立場からの政策を樹立しておくことは不可欠であり、政策理念と長期戦略を内外に示すことが必要である。

4.2 環境対策と社会的負担

第2に必要な運輸交通政策は、地域環境問題への対応を明確にすることである。エネルギー問題とも絡んで、むしろ環境に最も優しい運輸交通政策を早急に希求しなければならないと考える。

こうした政策の取組みは、欧米先進諸国においては開始されており、具体的に政策実現努力が始まっている。各交通機関の特性を極力活かしつつ、組合せとネットワーク再編により、環境負荷は小さいが利便性は高いネットワーク実現を目指しているが、これにはわが国における交通市場形成が大きな参考となったことまで聞かされている^{注6)}。そうした意味で市場原理に委ね放しでは済まされない、政策の必要性を垣間見る思いであった。

さらにこの際環境対策としての社会的負担をどうするか、他の領域とも連動して世界的検討を必要とすると思われる。運輸交通の領域でも、利便性と環境負荷という価値の異なるものの相対比較という難題ではあるが、不可避の課題ではないか。

社会的負担は単なる経済的費用だけでなく、技術や他の代替手段を駆使した総合的なものを希求すべきであり、ミチゲーション的発想等も、活用の余地があるように思える^{注7)}。

4.3 地域づくりとの一体化

運輸交通の領域は、国民生活の基盤として位置づけられる一方、国際交流、産業立地、防衛等、近代国家成立の基礎として機能していることから、その政策と行政は、多くの場合、中央政府が所管している。

しかし、一方で交通整備は地域振興を左右する力を持っていることは良く知られており、地域にとっては未来の命運を握る最重要のものと位置づけられてもいる。それにもかかわらず、交通整備は中央政府、地域振興は地方政府と役割が分かれていることもあって、現実には交通整備を活かした地域づくりや、地域振興と一体となった交通サービス等が、十分満足がいく状況になっているとは言い難い。もっと改善されて然るべき余地がある。

運輸交通にとって、地域は需要発生源であり、地域にとって交通は市場への接近手段である。この相互補完の関係を十分に理解した上で、一元的政策が立案されね

ばならないのは当然として、特に今後きびしい合理化が求められる低成長経済下では、縦割り、縄張りによる非効率の克服のためにも、有機的に機能すべく、一体的政策の確立がなされるべきであろう。

4.4 地域交通の確立

戦後体制の行き詰まりは、中央集権体制の打破と、新地方分権体制の確立が必須となってきたが、これは経済発展と民主主義の成熟化と絡む必然的結果でもある。その結果、地方は、一つの地域として、自己責任を確立し、自律的発展の道を自らつくり上げていかねばならないことでもある。

こうした流れの中で運輸交通を考えると、今日までの交通は、その政策責任が全てといって良い程中央政府に帰属し、地域のための地域による地域の交通は、なかったに等しい。Regional Transportという語すら聞きなれないのが日本列島であった。しかし地域の責任で、地域の負担で、地域のために整備・育成する交通がもっと充実していれば、地域の基礎条件は変わるし、また他地域がとやかく言う必要はないはずである。中央政府は国社会を支える交通について全責任を持つことにするとすれば、その前提は地域交通の領域が確立し、地域が自己責任でつくる交通を育てることが大前提とならざるを得ないと考えられる。そのためには、この期に、地域交通の確立が検討課題となるべきである。新たな認識の下で、取り上げねばならないであろう。

4.5 既応交通政策の整理

以上4項目の新しい視点からの政策は、これからの運輸交通政策の中心的位置をしめるべきものとする。今日までの体制の中では、とり残されてきたり、必要性を強く認識されなかった領域である。

一方今日までの政策の中で、規制緩和や市場開放を進め、市場原理に委ねるものについては、政治や行政は撤退すべきである。権益確保の動きが働き、現実には抵抗が生じるであろうが、そこは大局的見地を曲げることなく、政治的判断が下されるべきである。そうでないと、経済や社会の成熟化に逆行した大きな政府になることもあり得るし、「神のみえざる手」を縛ることにもつながりかねない。

ただし成熟化による豊かな社会が、弱者救済の暖かい手を忘れるとしたら、信用喪失と社会不安を招きかねなくなる。市場経済の健全なる発展には、弱者救済という補完的な政策は不可欠であり、納得がいく政策が樹てられなければならない。

離島や過疎地も国土の一部であるが、需要の規模から

して、国民経済がいかに成熟しても、市場原理の下での交通は成立し得ないのではないか。その弱点補完のためにも、地域交通の確立を訴えるが、救済策なくしては、実質的には不可能であろう。

経済成熟化に伴って、基盤の位置づけは私的社会资本の比重が高くなっているが、災害発生時の巨額復旧費負担が経営圧迫につながることを防ぐ方策は完備しているのか。あるいは巨額投資を要する施設整備に対する上下分離方策や、適正な財源対策の検討等、十分な討議をしなければならない課題は多い。

また着実に増加する自家用乗用車交通については、道路整備に限界があるにもかかわらず、交通管理が殆どなされておらず、これが公共輸送を圧迫しているだけではなく、自動車交通の信頼性を低下させ、さらには消防救急機能にまで支障を与える不公平を現出している。都市交通での検討課題は、環境や高齢者人口の増加まで、社会的合意形成を図るべき課題は山積みしている。

運輸交通政策も、地方分権化と市場原理に委ねる基本路線は、強力に推進しなければならない立場にあることは説くまでもない。こうした流れの中で、国は今まで以上に長期的視点に立った基本政策を示さなければならない立場に立たされているのではないか。国直営型事業計画は、中央政府直轄の責任事業に限定し、国全体の運輸交通の在り方を、国土計画と経済計画との関係を明白にさせて示すべきであろう。基本計画とかガイダンスプランとでもいうべき計画がしっかりしないと、分権化が進む中でのネットワーク形成の点で適正化を欠いたり、国民から全体像がみえないことになるからである。ただし地方分権や民営領域に対し、厳守しなければならない節度を忘れてはならない。

以上のように政策体系全体を整理するのは政策再構築の大前提として必要不可欠である。これを政府自体は行革審や地方分権委で検討しているが、民営企業や個人交通まで含めて成り立つ運輸交通は、全体を包括した組立てを専門家を中心にした第三者にやって貰う必要があり、これがないと政策の整理の原案が出ない恐れがあると考えている。

4.6 国民の政策へ

新時代に対応しかつ政策体系の整理まで行うに当たり、忘れてならない立脚点は、国民の政策にすることである。

政策は直接利害を生む業界や労組のためにあるのではなく、最終需要者である国民の利益につながるから説き起こされねばならない。コスト削減や競争力強化の条件整備もそのためにある。政策議論を行う審議会

の構成や情報公開の在り方等、この原点に則った見直しがされるべきであり、さらに主権者である国民の資質向上のための社会教育や交流の強化と取り組まねばならない。

5 提言

運輸交通政策再構築の必要性は、間違いなく迫っている。再構築の究極的責任は国会と中央政府にあるが、国民主権の利用者主体の政策にするためにも、最終需要家の立場に立った原案提出が大きな効能を示すであろう。

このため政策再構築までのプログラム化も含め、専門家集団からの政策理念、基本政策、政策体系、政策執行上の体制、関連法整備、今後の検討事項等を提言すべきである。

このための取りまとめ役として、欧米並の政策提言集団を目指すシンクタンクが当たることも一策である。

経済に比し成熟化が遅れている社会が、真の民主社

会として政策議論がなされるためにも、最終需要家が国民である運輸交通政策が、より国民に近いところから提言されるところに、未来へ向けて、大きな価値ある試みといえるかも知れない。

注

注1)市場参入規制、政府買上げ、配給制等による政府支配の経済を指す。

注2)周知のように戦時体制としては、鉄道の統制や、本土決戦体制等がとられ、交通をめぐって建設省(当時内務省)、運輸省と二元化されたのも、この政策の一環であったと理解している。

注3)自動車の普及により国民生活が利便性向上を果たしたのは歓迎すべきであるが、これがもたらす諸問題への対応を図り、健全な普及発展を図るべきフォロー的政策をイメージしている。

注4)国土審議会計画部会におけるヒヤリングによる。

注5)フランスにおけるTGV計画の変更やパリ・シャルル・ドゴール空港への乗り入れ等について、フランス政府DATARならびにフランス国鉄SNCFへのヒヤリングの際教えられた。内容は全交通としての環境負荷を極小にするプロジェクトの一環で、同じ発想はドイツやアメリカ・南カリフォルニアでも聞かされた。

注6)5)と同じ。この折り日本の交通市場形成が大きな参考になったので、長距離は航空、中距離はTGV、短距離は自動車を基本に据えたと聞かされた。

注7)サンフランシスコ湾開発計画等が参考となる。

(原稿受付 1998年10月19日)