

編集委員会委員

稲葉一雄

国土交通省総合政策局国際業務課長

INABA, Kazuo

理論と実務の橋渡しを担おうという本誌の編集委員には、研究者に加えて私のような実務者も加わっている。理論と実務は車の両輪と言うべきなのだろうが、少なくとも私にとっては、理論は仰ぎ見るべき恩師のようなもので、一方的に恩恵を受けるばかりである。にもかかわらず、このページ執筆の順番が廻ってきたのをよいことに、わが身の不勉強を棚に上げて、恩師にさらに注文をつけてみようとする次第である。

実務が理論に期待することと言えば、何よりもものを考える基本的な枠組みを提供してくれるということであろう。実務家は、意識的あるいは知らず知らずのうちにものの見方、考え方を理論から学んでいる。1996年から、運輸事業行政の大転換として経済規制の緩和が進められたが、これを進めた当時の運輸省の政策担当者が明示的に援用したかどうかはさておき、頭の中には需要供給曲線とかコンテスタビリティ理論とかがあって、これらを頼みとしていたはずである。

もちろん理論に対して注文がないわけではない。実務家として理論と現実との間であって矛盾を感じることは少なくない。再び規制緩和の例をあげれば、規制緩和の実施が決まると各バス事業者は人件費の圧縮に取り組んだ。年功序列の賃金体系を見直し、嘱託運転手制度を導入し、分社化して賃金レベルを下げた。言うまでもなくこれは極めて合理的な行動である。そう思う反面で、ある地方バス経営者からの問いかけに対して、私は未だに答えを見つけれないでいる。当社で一生まじめに運転手を勤め上げれば、これまでならば小さいながらも家を持つことができたのです、でもこれからはそうは行かないでしょうね、これは地方にとって本当にいいことなのでしょうか。一生地道に地方バスの運転手を勤め上げるような生き方を是とするか否かという価値判断に行き着く問題提起であると思う。これが、運輸政策の範疇に属する問題かどうかさえ疑わしいところであるが、運輸政策によって生じる結果であることは間違いない。従って実務家はこの種の問いから逃げるわけには行かない。

結局のところ、政策の選択は価値判断に行き着くことが多いのではないと思う。経済学的分析はいくつかの選択肢を提供しその得失を明らかにするが、そのなかからひとつを選び取るのは、最終的にその時の社会の価値判断でありこれを踏まえた政策決定者の価値判断である。この価値判断の部分を、主観を越えて客観的に議論することはできないものか、さらには倫理学の切り口からの政策論などというものは考えられないものかと私は思うのである。そこまで理論に甘えるつもりなのかと言われれば一言もないが、考える枠組みを提供して貰えるならばやはりありがたい。他に手立てがないとすれば、公務員試験の科目に倫理学(ちなみに公務員倫理法はこの際念頭にない)を追加するくらいはするべきではないかと考えている。

もうひとつ、実務が理論(というより研究か)に期待したいことに、実態を明らかにするという役割がある。何を言っているのだ、実態こそ実務家が熟知して然るべきものではないかと言われそうだが(本誌99年春の号の本欄で、井口教授は、政策決定にあたって行政は十分な実証分析を行うべきであると述べておられる。これにはまったく異論がない)、必ずしもそうではないかもしれないと、遠い分野ではあるが、子供の学力をめぐる最近の論議を見ていて思うのである。文部行政の実務者がどのように考えていたかは知らないが、教育学者の手によって、例えば現在の子供の学習時間は受験戦争が激しくなる以前の「古き良き昔」よりも減少していること、とりわけ下層の生徒が減少していること、その結果階層の固定化が進んでいることなどが明らかにされるのを目の当たりにして、詰め込み教育と過度の受験戦争が教育をゆがめているのだという前提を当然のことと考えてきた筆者は、まさに目から鱗の思いをした。現実から適当に距離をおいた冷静な研究者の眼であればこそ見抜くことのできる事実というものもあるのではないだろうか。

「運輸政策研究」で、はっと目を開かれるような新鮮な議論に出会いたいと希っている。