

## 世論、専門家の声、政策決定者の姿勢

編集委員会委員

湧口清隆

YUGUCHI, Kiyotaka

相模女子大学人間社会学部社会マネジメント学科教授

令和2(2020)年の大晦日、多くの国民は、オリンピックの余韻に浸りながら、忙しかった一年を振り返っていたはずであった。しかし、現実が、「先行きの景気に多少の不安はあるものの将来に向けた明るさを抱いて終わる一年」とは全く違う光景に変わってしまったことはご承知のとおりである。海外だけではなく国内でも社会の分断が深刻化し、世論や専門家の声に右往左往し、政策決定者の判断が揺れ動く。その結果、混乱にさらに拍車がかかり、市民はいきりたち、政府への不信は高まり、分断はさらに深まる。

奥村誠編集委員長が1年前にこの欄で、平成には「公」の力が衰退し「私」の個性や発展が重視されるようになったが、令和の時代には、「私」の欠点を克服すべく、忘れられてしまった「共」の再構築を通じて温かな社会をつくることが問われると語った。2020年前半には、わが国では緊急事態宣言の中で「共」が再構築されるかと思われたが、後半にはむしろ「私」が強まり、「共」はともすれば対立の火種となりがねない状況に陥ってしまった。

オリンピックへの期待を胸に迎えた2020年であったが、変調は、1月半ばに中国・武漢での得体の知れない伝染病感染拡大のニュースを契機に、わが国での「春節」の賑わいに陰りが生じた頃に始まった。2月に入ると、横浜港に停泊中の外航クルーズ客船での感染拡大が日々報じられ、事態の深刻さが顕在化した。わが国でも2月末に急遽休校措置が発動され、3月には世界各地で「ロックダウン」が始まり、オリンピックの延期が決定、わが国でも4月7日に「緊急事態宣言」が発令された。政府からマスクと1人10万円の特別定額給付金が支給され、医療関係者や物流・流通関係者に感謝しつつ国民全体で「COVID-19」という感染症を克服しようという「共」のムードが高まった。しかし、7月に「GO TO トラベル」キャンペーンが始まり10月に東京が加わると、「共」のムードは一変、むしろ個人の意思や自己責任という「私」の強調が起こり、個人、企業、業界、地域住民という「私」の集合体として「共」は対立の基盤となってしまった。

マスコミや声高な人たちに押されてステレオ・タイプの世論が形成される。一方で、世論に対し多面的かつ多様な視点で意見を表明できる場として期待されたネット上での情報発信・交換が、逆に「共」としての世論を形成してしまうという矛盾も顕著に見られる。この背景には、インフラ的には分散型でありながら、ソフト的にはプラットフォームを通じて集権型となっているインターネットの特性に起因しているだろう。だから、我々インターネット利用者が、情報を客

観的に判断し、主観的な主張の押し付けを避けるため、いわゆる「ネット・リテラシー」やデータ読解力を持つことが重要になっている。

世論に流されるのも嫌だ、しかし自分では判断できないという状況の中で求められる情報は専門家の声であろう。ただし、専門家の主張がその専門領域の中の考えであるのか、その領域を超えたジェネラリストとしての意見であるのかを、受け手がしっかりと理解できないと誤った判断に至ってしまう危険性がある。

2月の外航クルーズ客船内でのCOVID-19感染拡大の時には、感染症専門家は乗員・乗客の船内隔離を主張した。感染者は乗客であり、乗員には感染者はいないであろうという大前提があったと思われる。私もクルーズ旅行の専門家の立場から複数のマスコミの取材を受けたので、船内イベントや乗員の労働環境、居住環境の一般的状況の観点から、他の乗客以上に、感染が最初に判明した乗客のレストラン担当スタッフや客室係への感染を強く懸念すべきだと話をし、記者会見時に確認してもらうようお願いした。結果、乗員の検査が後回しになっていたこと、乗員からも感染者が出てきたことが明らかにされた。乗員への感染を早い段階で疑えば、異なる対応、異なる結果になったのではないかと思われる。

「GO TO トラベル」に関しても、各専門家の立場から異なる主張がなされる。感染症対策の立場からは人の移動を抑制することが何より求められるであろうし、観光関連、交通関係の立場からは観光産業の波及効果の大きさや独立採算前提の公共交通維持の観点から、流通やロジスティクスの立場からは農家や漁業者などの生産者維持の観点から、移動抑制に否定的な主張がなされるかもしれない。社会学者、法学者、…、それぞれの立場から多様な観点に基づいて多様な主張が表明されている。

専門家はそれぞれの専門的知見に基づいて、目下の最大の課題に対し、どのような対応策をとるべきかを主張しているにすぎない。したがって、専門家はどのような前提、知見のもとでどのような施策が必要で、この帰結にはどのような限界があるのかを明確にしておく必要がある。ひとたび、専門家としての帰結なのか、ジェネラリスト的な帰結なのか曖昧になってしまうと、専門的知見に立たない「意見」があたかも根拠ある帰結として解釈され、誤った政策決定につながってしまう危険がある。

この点は、私が『運輸政策研究』の編集委員として皆様方からい

ただく投稿の査読や他の査読者からの報告を受けて掲載可否を決定する際に最も気をつけなければならないと考えていることである。「政策研究」であるので、政策への示唆は言及されなければならない。しかし、不十分な分析や論文の展開から飛躍した内容に基づいて示唆が言及されると、読者、とくに政策決定にかかわる者に誤ったメッセージを発してしまうことになってしまう。

一方、論文の書き手としての私に立つと、意図せずに飛躍した示唆を書いてしまい、査読者から指摘されて「我に返る」ことがある。現実の事象を踏まえて仮説を打ち立て、仮説に沿った結論が得られるように分析し、示唆を導く。仮説から外れる結論では論文は成立しないので、分析の結果、それなりの結論が出ると、仮説への想いは一層強くなる。そのうちに、仮説構築時に取捨整理した前提条件を忘れて、仮説で何でも説明できるような気になってしまう。

政策決定者は多元的、多様な専門家の意見を踏まえて、最終的にどのような政策を採択するのかを決定しなければならない。その際には、幅広く情報を集めるだけでなく、専門家の主張の根拠をしっかりと確認する必要がある。政策決定者自身がどのような根拠に基づいて政策を決定したのか、説明責任を果たすことはさらに重要である。「世論に押されて」では、政策決定者は自身の役割を全く果たしていない。グランド・デザインと戦略を明確に示し、それらに則った戦術を立てなければならない。場当たりの対処では、一時的にはうまくできても、持久戦に持ち込めない。

海外起因の感染拡大を阻止するために国境を閉ざすのも、感染防止の観点からは一理あるかもしれない。世論もその施策を強く後押しする。しかし、カロリー・ベースの食料自給率38%（2019年度）、エネルギー自給率11.8%（2018年度）のわが国において、それによ

り船舶や航空機の運航に著しい支障が出てくれば、生活物資や情報通信にも支障をきたし、物価や日常生活にも甚大な影響が生じてくる。そもそもCOVID-19の頼みの綱のワクチンも外国産である。重量ベースの輸入量の99.6%を担う外航海運を支える日本商船隊2,411隻、約6万人の船員のうち、日本籍船は273隻、日本人は約2,200人しか存在しない（（公財）日本海事広報協会『日本の海運 SHIPPING NOW 2020-2021』pp.12-15）。交代できず使命感のみで働いている船員も少なからずいるのではないか。同様のことは遠洋漁業などにも言えるのではないか。声なき民、声の小さき民の現状も把握し、さまざまな影響を考慮して、多様な利害を調整することこそ、政策決定者の役割である。だからこそ、自らの声で丁寧に説明することが重要である。

残念ながら2020年末のわが国にはそのような状況は見えてこない。類似したことは、温室効果ガス排出政策にも言えるのではないか。自家用交通と公共用交通との関係や、自動運転、交通インフラと情報通信インフラの相互補完問題など、必要なグランド・デザインが明示されないまま場当たりの「リップ・サービス」ばかりが目立っている。

『運輸政策研究』の編集委員として、投稿論文に関して専門家の分析、主張を積極的に紹介していく一方、論文や論文以外の記事形態を通じて、専門家の主張をどのように今後の交通政策のグランド・デザインづくりに活かしていけるのかを示すことも、自然が猛威をふるう時代にますます重要になっているように感じる。研究者として、専門家、編集委員の役割を再認識し、コロナ禍後の新たな時代の交通政策形成の一助となれるように頑張っていきたい。今後も『運輸政策研究』誌に期待してもらえると幸いである。