

交通政策のルネッサンスに向けて

太田和博

Kazuhiro OHTA

昨年9月の政権交代は、公共政策の変化を期待させるものであり、交通政策も例外ではない。とはいえ、政権が交代すれば政策が変わるというのはあまりにも単純な発想である。それでも著者は現時点で交通政策の抜本的な転換を期待している。

民主党は、官僚主導から政治主導への政策決定の転換を標榜している。官僚主導は、一般には、役人による硬直的な政策執行がイメージされるが、ここでは、官僚主導による政策決定の特徴として、三つの要素を挙げる。第一に、前例主義であり、必要な政策変更がなされない。第二に、中央集権的であり、地域の実態に対応できない。第三に、縦割り行政となっている。これらの弊害は古くから指摘されており、政権交代により政治主導が確立されることによってこれらの弊害が打破されることが期待される。交通政策を例にすれば、前例を排した選択と集中、地方分権（もしくは地域主権）および縦割りを排した総合交通政策の確立が希求される。

以上のような文脈で官僚叩きが行われているが、官僚機構には良し悪しにかかわらずこの三要素が必然的に備わっており、それ自体は批判されるべきものとは言えない。公共政策の本質は、ある者に利得を与えるために、他の者に損失をもたらしてしまうことである。公共政策が必然的に損失者を生じさせる性質を持つ以上、身分が保障された公務員が公共政策を決定することはできない。前例を破れば既得権者が損失を被る、行政権限が再配分されれば民間もそれに対応して損得が分かれる、政策が総合化されれば縦割りで利得を得ていた者が損失を被る。つまり、官僚機構にこれらの弊害の除去を求めるのは過剰要求なのである。

三要素が弊害をもたらすとして、それを排除できるのは、つまり公共政策を変更できるのは、政治家のみである。換言すれば、公共政策を決定できる権限を持つのは、選挙で意思決定責任が問われる議員および首長のみである。わが国の行政の主問題は、政治家が公共政策を決定しその責任を取るという責務を果たさずに、官僚機構に依存してきたことにあるのである。

民主党政権の政治主導に望まれているのは、政治が意思決定責任を果たし、行政機構が執行責任を負うという役割分担を確立し、例えば交通政策であれば、前例を排した総合交通政策を地域主権の枠組みで実行することである。ところが、現在の民主党政権で行われていることは、政権公約に縛られるあまり、高速道路を無料化しようとする一方、それとはまったく別に温暖化ガス排出を減らすために公共交通を活性化させようとするような一貫性のない政策である。縦割り行政が縦割り政治に代わっただけと言わざるを得ない。

求められることは交通政策をはじめとする公共政策が、子ども手当などの個別政策の実施を超え、意思決定方式および執行方式から根本的に変革することである。これを本稿のタイトルである「交通政策のルネッサンス」と呼ぶか、交通政策における「平成の改新」あるいは「平成維新」と呼ぶかは単なるレトリックであるが、なされなければならないのは非連続な変革であることには違いない。

(専修大学商学部教授／原稿受理 2010年2月18日)