

10年後の理想的な交通社会における公共部門の役割

社会環境変化に対するレジリエンス

竹内健蔵 Kenzo TAKEUCHI



東京女子大学現代教養学部教授

過去およそ数十年にわたって、日本では規制緩和が交通の分野でも進められてきた。2000年の道路運送法や航空法の改正などに代表されるように、現在から10年ほど前には規制緩和の大きな枠組みがおおよそ出来上がり、その後現在に至るまでの約10年間は、この規制緩和が交通社会にどのような影響を与えるかを見極める時期であったといえるであろう。

例えば航空の分野においては、規制緩和によって劇的に運賃が低下し、空の旅が身近になった。さらにLCCの登場によって、より一層の航空サービスの多様化が進んだ。高速バスの分野でも、安い運賃と消費者の好みに合った高品質のサービスが供給されるようになってきている。各交通機関が切磋琢磨して、良好な競争環境の下で消費者に受け入れられるサービスが提供されるようになったことは、この過去10年間の規制緩和の功績であったといえるであろう。

しかしその反面、高速ツアーバスの事故や労働環境の悪化などのような規制緩和の負の部分も明らかになりつつある。例えば、タクシー事業においては事実上の規制強化が行われた。経済的規制と安全に代表される社会的規制が混同され、それが問題を複雑にしている。交通の分野において安全の確保は至上命題であるものの、その安全の確保を大義名分として既得権益の保護にしかならないような経済的規制の復活が今後あり得なくもない。

こうした状況において、今後10年間で交通社会における公共部門と民間部門(市場)との関係は再び変化することが予想される。ただ、この関係を議論する前に最初に注意すべきことは、この10年の間に交通を取り巻く社会環境は大きく変化するであろうということである。その社

会環境の変化によっては、これまでのような規制緩和を続けることが好ましいとは限らないし、逆に規制強化が好ましいとも限らない。要するに、10年後に理想とされる交通社会は、それを取り巻く社会環境によって大きく変化する。

例えば、交通の分野における人材不足や労働環境の悪化は少子高齢化に一因があると思われる。しかし、移民が全面的に認められれば10年後の交通社会は劇的に変わる。災害やテロなどの事象が起これば、それによって世論は大きく影響され、それが交通政策に反映されることになる。自動車の自動運転などの技術革新の進捗によっては、10年後の交通社会は現在の想像を超えたものとなるかもしれない。

こうした予測できない社会環境の変化に対して公共部門ができることは、どのような社会環境の変化にも対応できるような柔軟な体制を作り上げておくということであろう。レジリエンスは交通インフラなどのハードだけの専売特許ではない。つまり、災害や事故に対するハード面でのレジリエンスだけではなく、社会環境の変化に対するソフト面でのレジリエンスも必要である。従来の規制の枠組みにとらわれない、前例に拘束されない、自由度の高い公共部門の位置づけが要求される。10年後の理想的な交通社会の実現のためには、どのような外的環境の変化にも動じない公的部門の役割が重要となるであろう。

1987年一橋大学大学院商学研究科博士後期課程単位修得。長岡技術科学大学専任講師、助教授、東京女子大学助教授を経て現職。商学博士。交通政策審議会委員、社会資本整備審議会ならびに情報通信審議会臨時委員、科学技術・学術審議会専門委員。(会員/1996年会員就任)