

著者に聞く



『地域公共交通政策論』

宿利正史
長谷知治
編

宿利 正史
(しゅくり まさふみ)

東京大学法学部卒業。昭和 49 年運輸省入省後、国土交通省航空局次長、総括審議官、自動車交通局長、総合政策局長、大臣官房長、国土交通審議官、国土交通事務次官などを経て、平成 25 年より東京大学公共政策大学院客員教授、(一財)運輸総合研究所会長、(一社)国際高速鉄道協会理事長、(公財)日本海事センター会長。

についてお願ひします。

大学公共政策大学院において、2016年度から長谷特任教授（当時）と共同で「地域交通政策研究」を開講しました。以後さまざまなテーマを取り上げ、それぞれ当事者である交通事業者・行政当局者・研究者に講師として参加していただき、多様な専門分野の学生が受講する形で続けており、狙いどおりの成果が得られつつあると感じています。

ます。本書は、2019年度までの講義内容から、重要な政策や優れた取り組みについて、具体的な事例をもつて概括したものです。地域の優れた取り組みとその背景、工夫や課題を知つていただきことで、他の地域の公共交通の維持・改善の参考になれば何よりです。今後、全国で成功事例が増え、数年先に本書を改訂するような折には、今回取り上げた事例の多くが新たな好事例に入れ替わっている状況が望ましいと言えるでしょう。

運転や Ma sなど技術面での議論が先行しがちですが、実際に舞台となる地域においては採算や運営主体の在りようなど、総合的な観点から問題の解消が求められますね。

も少なくとも現在大いに参照すべき優れた先行事例であることは間違いません。

——富山市におけるＬＲＴ導入までの経緯なども、改めて文書化されると過程における各種論点が明確になりますね。

富山市の事例に関しては、個人的にも思い入れがあります。地域公共交通に関する基本的な法律上の枠組みである地域公共交通活性化再生法は、私が担当して2007年に制定・施行されたのですが、その前年に私は

著者に聞く／宿利 正史

ら、富山市内の路面電車の環状線化とその後の路面電車と LRT の接続を実現したいので、軌道の上下分離制度を作つてほしいとの要請を受けました。そのためには軌

——陸上交通に比べると着目される機会が少ないようと思われますが、本書ではまた、離島航路も取り上げています。

整備と觀光振興を図っています。全国の離島航路の中では極めて斬新で注目すべき取り組みを実践している例だと思います。

福祉輸送や過疎地輸送のための自家用有償旅客運送制度の創設・コミュニケーションバスやデマンドバス等に関する制度改善と地域公共交通会議制度の創設に、道路運送法の改正を行いました。

しかし私自身は、この法改正は自動車輸送の改善にとどまり、地域公共交通全般の改善策としては不十分であると感じていたのです。幸いその直後に総合政策局長に就任したのを機に、地域公共交通全体を対象とする制度を創設すべく、交通政審議会に新たなる部会を設立しました。

過去の改正を要する流れにて、が、私はこの時、森市長の富山市の公共交通を活性化してコンバクトなまらづくりを実現した。という熱意に大いに賛同し、新法の中で軌道法改正を措置しました。富山市におけるLRTの導入と展開は、経緯を含めて参照してもらいたい好事例の一です。

また、このような政策の実現に当たっては、トップである首長の明確でぶれない方針と同時に、その方針を受けて現場で関係者や市民との調整に実際に汗をかく優秀な実務職員の存在が不可欠です。私の受業こは、母

字通り生命線なのですが、その運営は中小事業者が多く、経営も厳しく、なかなか航路の再編によらず。離島住民にとって航路は文也通り生命線なのですが、その運営は中小事業者が多く、経営も厳しく、なまなか航路の再編や技術革新に踏み切れません。そのような中で鹿児島県の甑島航路では、航路の再編により、新たに川内港発着のデザイン性に優れた新高速船を投入して串木野新港発着のフェリーと併せて、九州新幹線・在来線の利便性の向上を実現しました。

A black and white portrait of Professor Masahiro Tokura. He is a middle-aged man with glasses, wearing a dark suit and a light-colored shirt. He is smiling and looking slightly to the right of the camera. The background is plain and light-colored.

東京大学公共政策大学院客員教授

宿利 正史 氏