言いたい 聞きたい

公共交通の維持へ新たな政策ツールを

宿利 正史　運輸総合研究所会長

貧弱なインフラと旧態依然とした政策遂行の仕組み。そのような問題を抱えていた高度成長期に、当時の運輸省を政策官庁へ脱皮させる機構改革が行われた。それに併せて政策シンクタンクとして1968年に設立されたのが運輸総合研究所だ。「学術研究と、適切な政策立案や事業遂行との橋渡しが役割」という宿利正史会長に、今のコロナ禍と、ポストコロナを踏まえた運輸産業の状況と展望を聞いた。

（児玉平生）

●しゅくり・まさふみ　1951年生まれ。大分県出身。74年東大法卒、旧運輸省入省。95年鉄道局業務課長。97年運輸政策局地域計画課長。03年国土交通省総合政策局長。07年官房長。08年国土交通審議官。11年事務次官。18年6月から現職。

――人の移動に関わる産業が苦境に直面しています。

◆人流制限の一方で公共交通機関は、需要がほぼ無くなった航空を除き、ほとんど減便していません。需要が減ったとはいえ通勤や通学の輸送という大事な役割があります。医療関係者の移動の足も確保しなければなりません。強い公共的使命感から必要とされる運行を継続し、その結果、赤字を大きく膨らませることになりました。JR旅客6社と大手民鉄16社を合わせて20年度は1兆5700億円の純損失となっています。航空も大手2社で6900億円。バスや地方の鉄道も同じ状況ですが、それほどの赤字を出しながら公共交通サービスを提供し続けています。これを当然だと考えていいのかという思いがあります。

――使命感に頼るのは限界です。

◆欧米諸国では、公共交通機関の多くが公的に運営され、もともとエッセンシャルサービスという位置づけで、コロナ禍でも運行継続のために国が多額の財政的支援を行っています。日本では公共交通は基本的に民間企業が担っています。利用者は、民間ならではの創意工夫や利便性の向上による恩恵を日常的に受けていますが、この非常時に、当たり前のようにそのサービスを受け止めていいのか。世の中に問う必要があるのではないかと考えています。公共交通企業に対しても、コロナ禍への対応として各種の一般的な支援策が適用されていますが、それでも赤字は巨額に上っています。民間が担っている公共交通に対して、エッセンシャルサービスであるとの位置づけが日本で希薄であることが背景にあると思います。

――民間が担う公共交通をどう位置づけたらいいのでしょう。

◆大手の鉄道や航空会社が大きな痛手を受けている一方で、地域に必要不可欠な公共交通サービスは、いかに維持・確保していくかという切実な問題が以前からあったのです。大手の鉄道や航空会社は、コロナ禍を乗り越えるための経営基盤や人材、そしてベースとなる市場を持っています。痛手があってもそれを乗り越えて、新たな事業戦略を用意し、次のステージに移っていくことができると思います。しかし、それ以外のところはどうなるのか。つなぎ融資で何とか経営を維持しているものの、果たして返済できるのでしょうか。赤字によって累積損失が増えると、企業としての存続に関わってきます。いずれ顕在化すると思われていた問題が、コロナ禍により前倒しされて私たちの眼前に広げられたということです。

――政策のかじ取りのあり方が問われますね。

◆コロナ禍が収まったとしても、元に戻るとは考えられず、これを機に考え方を大きく変えて、新たにどういう政策ツールを用意して、どのように課題解決を図るのか。政策当局は率先して取り組むべきです。その際には、企業の規模や、大都市と地方、国際と国内といった事業や市場の違いを踏まえた対応が必要です。幹線や国際を担う交通は国が主体となって政策を進め、地域の交通の問題は国が法制や税制、補助といった枠組みを作って地域に任せる。併せて、交通事業の基盤を強化し持続可能な事業体に再生するための本格的な政策メニューを国がしっかり用意する必要があります。

――地域の公共交通をどうしていくのかが喫緊の課題です。

◆07年に地域公共交通活性化再生法ができました。地域の関係者が連携・協働して計画を作り公共交通の確保に努めるという仕組みで、2度の改正を経て充実してきたと感じています。また、13年に交通政策基本法ができ、20年の独占禁止法改正でバス事業者が事業調整をやりやすくなるなど制度的な基盤は整いつつあります。さらに一歩踏み出して政策当局に考えてほしいことが2点あります。

まずは、公共交通はエッセンシャルサービスだということをもっと表に出し、地域の公共交通サービスをどのくらいの水準で確保したらいいのか、目安を示してほしい。20年の活性化再生法改正で、地域交通計画の策定は任意から自治体の努力義務になりました。しかし、交通サービスの確保の水準が自治体や地域よってバラバラでは、国のあるべき姿とは言えないのではないか。そういった議論を始めてもらいたい。

――ナショナルミニマムのようなことでしょうか。

◆電気や電話、郵便は津々浦々にサービスがいきわたるようになっています。民間事業の宅配もそうです。しかし、公共交通はそうなっていません。誰がどのようにそのコストを負担するのかという解決すべき課題がもちろんありますが、ユニバーサルサービスと公共交通の関係について本格的な論議がされていない状況は、もはや先送りできないと思います。

――次の点は。

◆地域交通の担い手です。活性化再生法の改正で、自家用有償運送や福祉輸送など地域のあらゆる輸送手段の活用を目指すことになりました。しかし、本来主体となるべき地域のバスや鉄道の経営は傷んでいます。それを放置したままで他の手段を活用するということでいいのでしょうか。単に赤字分を補助すれば足りるというやり方ではなく、人材や経営、情報通信など事業基盤が整うよう地域交通の担い手の事業構造を変革し、産業としての持続可能性と魅力を高めるという施策に本腰を入れて考えてもらいたい。

――新しい視点での産業政策の必要性を唱えられています。

◆日本の経済が成長しなくなって30年がたち、その間、デジタル時代に日本の成長基盤を成すべき基幹産業が失われてしまいましたが、それを直視し、対応してきたのでしょうか。市場重視の風潮と政策の中で、政府による産業政策的な関与は好ましくないとされてきましたが、日本経済の勢いを回復・再生するための新しい産業政策があるべきだと考えます。

――今後、力点を置く分野は。

◆近年、政策当局において長期的な課題への取り組みが手薄になっているように感じます。目の前の問題への対処を優先せざるを得ないし、5カ年計画といった長期計画が否定された歴史もあります。しかし、新しい時代にふさわしい長期的な展望の策定と、計画的かつ強力な行政の遂行が強く求められているのではないでしょうか。政策当局が手に負えなくなっているこうした分野を補う。それから、政策当局としては言いにくいことを代弁する。地方や中小の事業者を含め、運輸業界にとって有益な情報や研究成果を適宜適切に提供することで事業の革新をサポートする役割もさらに強化していきたい。また、米国ワシントンに国際問題研究所、タイのバンコクにASEAN・インド地域事務所を設置しており、海外2拠点と本部が連携し、「自由で開かれたインド太平洋」を意識した戦略的な活動を充実させていく予定です。