

## おわりに

今までの地方不採算鉄道に対する政策の議論は、なぜ複雑な問題になってしまったのであろうか。それは経済学・政治学などの「道具」による裏付けのない一種投げやりな価値判断と、その一方で一人歩きして価値判断をも行ってしまった「道具」の2つが、道具をもちいて政策判断を下すという当然の順番を互いに違えてしまったからである。「経済学」や「社会システム工学」が価値判断の材料であれば、「交通権」や「シビルミニマム」「企業本位」などは価値判断のそのものであり、或いはその思想である。本来同じプラットフォームにあるはずのないこの問題が同じ壇上で議論されれば、当然議論がかみ合うことはない。結局のところ議論は十分なされないまま、なおざりな結論が出され、人々の大きな反感を買うことになったのである。

これからの公共交通政策ではより整合性のある議論が求められているのである。地方不採算交通の廃止・転換問題のように、多くの人々にかかわる公共部門の決定というものは、ともすれば感情的になりがちなものである。だがそこで踏みとどまり、冷静な議論を行えるようにならなければいけないのではないだろうか。経済学や社会学などいくつかの学術分析という「道具」を操り、それを「弱者保護」「強者の論理」など自分の思想に従って組み合わせ「価値判断」を行う、それが政策決定の正しい姿である。ただ感情的な「思惑」で押し通そうとするのではなく、或いは理論をもってすべてを支配しようとするのではなく、このような2段重ねの議論が必要なのである。そのためには複数の分野に関して高い知識と運用能力が求められるかもしれない。

しかしそのような能力を求める社会的な声は年々高まっている。かつて日本人が苦手とされてきた整合性のある「ディベート」というものが今クローズアップされているが、その議論においては自らの価値判断を正当化するために、複数の学術分野をツールとして運用する能力が要求される。今後このような議論の方式は交通の分野でも広まっていくのではあるまいか。

今回の研究での最大の成果は、今までの地方不採算交通に対する議論が十

分人々を納得させることができなかつた構造的な問題が浮き彫りになったことであつた。その問題はなにも交通の分野に限つたことではなかつた。現在あらゆる学術分野で、「ツール」と「価値判断」の区別とその冷静なコントロールが求められている。その動きの今後に期待して本書の終わりとしよう。