



## 宿利 正史

一般財団法人運輸総合研究所  
会長

# 集中 OPINION

## 誰もが安心して移動が出来る社会へ 制度や技術の革新と意識の転換を

——日本の公共交通は、海外と比べ、どのような特長と課題が有るのでしょうか。

**宿利** 日本では基本的に、民間事業者が企業経営によって公共交通サービスを提供していますが、海外では国や州、市等が公的サービスとして公共交通を担うのが一般的です。日本の良い点は、国鉄から民営化されたJRを始め、民間企業が創意工夫し、競争しながら様々なサービスを提供する事です。これにより、利用者の利便性が増していく。その典型が東京で、日本経済が長く停滞している中でも、路線

の拡張を続け、「世界で最も便利」と言われる鉄道ネットワークを作り上げました。人口が1500万人に迫る大都市で、これだけの公共交通網は他に例がありません。この面では、民間企業主体の日本の公共交通は成功を収めたと言つて良いでしょう。更に、日本には新幹線が有ります。嘗ての国鉄の技術の粋を集めたこの国家的インフラが日本社会の大動脈となり、経済や社会活動を支えています。一方で、人口の減少が進む地方ではバスや鉄道の利用者が減少し続けており、路線や運行本数を減らさざるを得な

分刻みのダイヤに基づき正確に運行される新幹線や私鉄・地下鉄、丁寧に間違いなく運ばれる貨物等、日本の公共交通や運輸体制は世界的にも評価が高い。しかし、少子高齢化による地方の過疎化や人手不足の他、脱炭素化の動きや国際情勢の緊迫化に伴うエネルギー価格の高騰等で、運輸業界は苦境に立たされている。医薬品・医療機器のサプライチェーン（供給網）や患者の通院の足等で、医療業界とも関係の有る運輸業界だが、果たして今後も安定した運輸体制を維持出来るのだろうか。日本の公共交通や運輸の現状や課題について、元国土交通事務次官で、一般財団法人運輸総合研究所の宿利正史会長に話を聞いた。

続きを読むには購読が必要です



問題です。まっの民間

い。その上、コロナ禍で更に、政府の赤字経営を続けてきた交通企業は、大きな赤字を抱えてしまつた。これに、政府の他日本の大半の地域との格差問題です。大きな公共問題です。欧米では人口10万〜20万人位の都市ではLR T（次世代バス）は走つていますが、欧州では人口の少ない地方都市でもお洒落したLR Tや