

第2節 国主導のプロジェクトの限界

前節では、地方分権化について概観してきた。そもそも地方分権化が叫ばれるようになったのは、国主導の大規模プロジェクトの問題点が顕在化していることにも一因があるといえるのではないか。ここでは、鉄道整備に限らず、今までの国主導によるプロジェクト一般にどのような功罪があるのを見ていくことにする。

1. 国主導によるプロジェクトの恩恵

わが国の発展、殊に鉄道建設・ダム建設などの巨大社会資本の整備には「国家の役割」というものが非常に大きかったとあって差し支えないであろう。明治時代から現在まで、中央集権的であったわが国は地方の行政から活性化政策まで中央主導で行なわれ、その結果地方の生活水準の向上という業績を上げた事例もあった。その例には新幹線や高速道路の建設等が挙げられる。新幹線の建設は東京と地方を短時間で結び、人の移動を活発にした。このことにより、地方への企業誘致の促進や観光客の増加などによる経済効果を生み出すことができた。また、高速道路は、日本の流通に多大な影響を与え、それまでの国内の物流の主流を鉄道からトラックへと変化させた。そして高速道路は拡充により、トラックの移動時間短縮にも貢献した。具体例として、海のない県である群馬県において、関越自動車道の開通により日本海側でとれた魚介類が短時間で輸送され、今まで以上に新鮮なものが手に入りやすくなったことがあげられよう。その一方では環境破壊や騒音等の問題も伴うが、現在の我々の生活の中で恩恵にあずかっているものとして、このようなことがすぐ思いつくところである。

このようにわが国は、地方の大規模で予算が膨大な額になるプロジェクトは、必ず中央の政府や官庁が中心となって行なわれてきたのである。しかしこのような形での計画の遂行が現在、地方の利益のために行なわれているのであろうか。このことについて、これから例を挙げてみていくことにする。

2. 長良川河口堰

長良川河口堰は、濃尾平野を流れる長良川の河口近くに水資源確保を目的に当初は、河口ダムとして建設が予定されていた。後に、ダムを堰へと変更

して、治水目的という事項を付け加えられて、計画が進められた。

堰建設の最初の目的はこの建設計画が閣議決定された1968（昭和43）年当時、高度経済成長の中での四日市のコンビナートの工業用水の確保にあった。しかし、後に石油危機などにより高度経済成長時代が終わりをつげ、産業構造の転換により、水の需要が計画当初の予定より必要でなくなった。そこでより前面に出されて主張されたことは「治水上のため」という後に付け加えられたもう一つの堰建設目的である。ここでの「治水上」というのは、洪水対策のための川底を掘り下げる^{しゅんせつ}浚渫、そしてこの浚渫による海水の遡上による塩害防止のための堰で、海水を遮断するために堰の建設は必要であると、建設を行う側は主張する。

ところが、新聞各紙やマスコミで報じられているところでは、この堰建設自体が水害の危険度を増す地域を生じさせることや、建設に際し談合があったなどといった情報もある。堰建設推進派と堰建設反対派の意見には、自然環境に与える影響をはじめ、かなり正反対の主張が見られ、個々の事項においてどちらの主張が正しいかは検討の余地があろう。ここで注目したい事柄はこの堰建設は住民利益を第一にして建設されているのかということだ。過去、この長良川河口堰建設をめぐる、建設差し止めを求めた訴訟があった。これは長良川流域の漁民を中心として行なわれたのだが、結果的には、訴訟取り下げとなったが、建設目的などの推移やこのような裁判があったことなどを見ても、このプロジェクトが住民の意志によって希望されたものとは言いがたいことは明らかであろう。言い換えれば「建設することを目的として建設された堰」とも言うことができるのではないだろうか。計画から四半世紀以上経って、現在必ずしも自然破壊などの高いリスクを負ってまで、運用する必要のないものを、出来てしまったから使わざるをえないなどの論理で運用するということは、現在は、もはや国家・中央主導の計画を行なう時代ではないとの考えに一定の説得力を与えるものとなるであろう。

3. 宍道湖の淡水化

この逆の例として挙げられるのが中海・宍道湖淡水化事業の中止である。これは中海を干拓して宍道湖を淡水化するもので、事業が計画された当初は干拓をおこない米を生産する計画であったが、現在に至ってはその必要もなく、また淡水化によって日本一のシジミを全滅させるということから漁業関

係者の反対も根強かった。その他の理由もあり、事業が完了したにもかかわらず運用は中止となった。この事業は、1,000 億円を費やして行なわれ、結果としては、閉じることのないゲートを作っただけのものになったが、シジミが犠牲にならなかったため、中止という決定は意義があるが、金の無駄という批判は避けられない。このことは、中央の考えのみで事業を進めようとした結果と捉えるのが妥当であろう。

4. どうあるべきか

2 つの具体的事例を見てきだが、現在の国家的大規模プロジェクトがかかえる問題点として、計画の硬直化ということが挙げられよう。1 回決定した計画は実情にはそぐわなくなっても、立案した以上完成させるまで工事を続行するという姿勢で、中止・変更の判断の柔軟性というものが欠落しているのである。現在、経済や政治状況というのは流動的で先行きが非常に不透明である。このような時に、立案当初必要であった計画を半ばにして変更せざるを得なくなったとき、または中止という事態を選択しなければならなくなったとき、今までのように硬直した体質を持っていたはいわゆる「無駄金」を使うことになりかねない。このことから地方における事業において、国の関与を否定するという意味ではなく、地方が主導になって計画を遂行するという意味において「国主導による大規模国家プロジェクトの時代は終わった」と言えるのではないか。次章では、国主導・地方主導ということに関連して、このことを鉄道に当てはめて考えてみることにする。