

第2章 地方分権化と鉄道

前章では「地方分権」という考え方及び政府主導の大規模プロジェクトにおける問題点について言及してきた。本章では本題の鉄道整備の場面において、地方分権の考え方がどのように反映されているのか、そしてどのような姿が望ましいのかを考えていくことにする。まず初めに、従来型とも言える中央（＝政府）主導形態の鉄道整備の問題点を考察してみたい。

第1節 中央主導の鉄道整備

1. 整備主体としての「国」の役割

我が国の鉄道整備の歴史を傍観すると、他の国と違わず国家が果たした役割は非常に大きいと言わなければならない。国鉄が破綻し分割・民営化されるまでは、国自身が鉄道政策の企画・立案・遂行の中心的役割を担った。国の存在の重要性自体は、今も昔も変わるところはないであろう。

国自身が直接に鉄道整備のイニシアティブを握ることの意義は、「全国的な視野」に立った政策が求められるときに鮮明となる。一番端的で分かりやすい例が軍事的役割である。1906（明治39）年に鉄道国有法が公布され、民間資本によって整備された全国の主要鉄道幹線が国に買収された。それは民営分立の体制でバラバラに整備されていた当時の鉄道を一元的に管理する必要性から行われたものであった。国の直轄とした方が線路や車両規格の統一化や列車ダイヤの編成がスムーズに出来、何かと都合が良いことは容易に想像出来る。戦前の鉄道「国営化」が軍事的要請に基づくところが大きかった点は、間違いのないであろう。

さらにこういった軍事的観点だけではなく、鉄道整備計画の策定においても国の主導によるメリットは存在する。例えば交通計画の中には全国ネットワーク形成の観点が必ず織り込まれる。鉄道に限らず、道路・航空行政においても重要な目的の一つが「均衡ある国土の発展」という考え方である。このような考え方は、中央主導でなければなかなか反映されるものではない。よって政府は各地域の実情を把握し、それぞれの利害を調整しながらバランスのとれた交通計画を策定しなければならない。この点にこそ、整備主体としての国の役割があると言える。

2. 中央主導の鉄道整備の限界

以上、総論的に国が鉄道整備に関わる意義を考えた。しかし一方、第1章第2節で見てきたように、国主導の大型プロジェクトには計画の硬直性という弊害も併せ持つ。その点は鉄道政策においても例外ではない。

例えば具体例として青函トンネルが挙げられる。青函トンネルが最初に鉄道施設法に基づく予定線に策定されたのは1953(昭和28)年のことであったが、実際にJR津軽海峡線が開通したのは1988(昭和63)年であった。この間、実に35年もの歳月が経過しているのである。青函トンネルは比較的建設への政策的判断が早かったとされているが、計画自体がモータリゼーションや航空の普及する前の産物であり、必ずしも現代の社会で十分に機能しているとは言えない。もちろん国土軸の形成という観点からは重要な役割を果たしている点は否定できないが、時代の変化の中においても「国土軸 = 鉄道」という固定観念からは脱却することはできなかつたと言える。残念ながら、本来の重要性に見合うだけの実力を発揮しているとは評価できないであろう。

以上のように、中央主導の鉄道整備形態は計画の柔軟性に欠ける面がある。よって現在のように地方の実情に即したきめの細かい交通政策が求められる時代においては、政府が全ての交通政策を取り仕切ることが必ずしも得策ではないと言えるだろう。一方で、新線建設のようなインフラ整備には莫大な資金が必要であり、JRなどの一事業者では到底成り立ち得ないケースも多い。国鉄が存在していた頃は、「公共性」の名の下に事業主体として国鉄が行い得たわけであるが、JR化以降は採算性を無視した設備投資を事業者が行うはずはなく、同時に危険でもある。よって何らかの公的な補助が必要となってくる。

そこで新たな鉄道整備の担い手として期待されるのが、地方自治体である。次節では地方自治体が鉄道整備に関与することの必要性と、その形態のあり方について考えてみることにしよう。