今月の窓

明日への構想

仕事柄，全国各地を訪れ，さまざまな列車に乗ってきた。そんな時，とくにローカル線に乗って感じさせられるのは，起伏の多い日本の国土のすみずみにまで鉄道をはりめぐらせた明治以来の先人達の努力と意気込みである。トンネルを次々に抜けたと思う間もなく高い鉄橋を渡る時などは，このような線路をどのようにして設計し，建設したのかと，しみじみと感じ入ってしまう。そうした努力で建設した鉄道の多くが利用客の減少に悩み，廃線に至った路線も少なくないことを考えると，何ともいえない寂しさを覚える。

もちろん，明治・大正期のわが国は農村人口の割合が高かったし，わが国の鉄道は，その発展過程では民間鉄道に依存する局面も多かったのであるが，それにしても，このような鉄道網の建設は，近代国家建設の大計なしには不可能だったのではないかと思う。

今東京では，また違ったタイプの鉄道工事が進められている。2010年の完成をめざして行われているＪＲ中央線の高架化工事である。昨年９月には配線ミスで朝の運転開始が約７時間遅れるトラブルまで起きたが，通常の運行を確保しながら，限られたスペース内で何度も線路の切換えを行いながらの工事は，難度の大変高いものであろう。

このような，すでに出来上がった世界を再構成する難しさは，都市再開発や，さらには現在われわれが直面しているさまざまな分野での「改革」にも共通するものであろう。そして，その難しさには，中央線高架化工事のような技術的難しさだけではなく，「改革」の先に何を構想するかという，より根本的な問題がひそんでいるような気がする。改革を必要とする事象はいくらでも見いだすことが可能であるが，何が重要な問題であり，どんな将来像を構想すべきかということこそが，大事なのではないだろうか。

現在食料・農業・農村政策審議会で検討が行われている農政の見直しについても，そのことを強く感じさせられる。

農業経営の規模拡大が進んでいないから特定の経営に施策を集中する，集落営農は農業生産法人となることが確実な「特定農業団体」を基本とすべきである，等の議論は，経営の側面からの対応としての意味はあっても，それが全体として，日本の食料・農業・農村の望ましい将来像に結びつくかどうかは別問題である。むしろ現場では，このような方向が中山間地域における農村社会のなしくずし的崩壊につながるとの懸念がますます強まっているのである。そして，もし現在議論されている政策が農村社会の崩壊と食料の一層の対外依存につながるのであれば，事は憲法改正にも匹敵するような，国の将来像に大きくかかわる重要な問題ではないのだろうか。

ミクロ的な「経営」論から発想するだけでは極めて不十分であり，将来のわが国の食料・農業・農村をいかに構想するかが厳しく問われている。

（(株) 農林中金総合研究所基礎研究部長　石田信隆・いしだのぶたか）