

はしがき

本書は、新自由主義改革後の政治過程をどのように説明できるのかという問いについて、交通インフラ政策を題材に、改革によって形成された制度配置と、それがその後のアクターが持つ権限や資金といったリソースの蓄積やネットワーク形成に及ぼした影響に注目して検討するものである。従来の研究が改革の成果や政策内容に焦点を当てる傾向が強かったのに対し、本書は改革後の政治過程に注目する。それを、日本とイギリスの鉄道と空港という交通インフラ整備についての事例を題材に各アクターの対立関係と、それを解決へ導くメカニズムを検討する。その際、改革後の民間アクターとそのリソースを中心に、それらと他のアクターとの関係性の変化（不変化）に焦点を当てる。そして改革によってもたらされた制度配置の差異が、アクターのリソース形成を通じてその後の政治過程の力学を大きく変えることを主張する。

日本の交通インフラは、高度成長期に「国土の均衡ある発展」を目指して整備された。その象徴が整備新幹線や各県に整備された地方空港であった。全国高速交通網の拡充は地域振興や利便性向上という「光」をもたらす一方、建設費負担や地域交通の扱いといった「影」を抱えることとなる。国鉄時代には公共性を重視した全国ネットワーク形成が政治目標であり、国鉄はそれに従って投資を続けた結果、経営破綻した。また、航空会社は45・47体制の下、地方空港にも路線を展開した。しかし改革後、運輸省は効率性重視へと政策転換しようとした。

本書では、整備新幹線計画やリニア中央新幹線、空港整備計画などの決定過程を分析し、各アクターが国鉄分割民営化や規制緩和がもたらした制度配置やその後に蓄積されたリソースを活用してこれらの決定過程に影響を与えた様を説明する。

一方、イギリスは1980年代に新自由主義改革で世界を先導したが、その効果は一様ではなかった。鉄道では野心的な制度設計が混乱を招き、航空自由化による需要増に直面しているヒースロー空港では滑走路拡張をめぐる対立が長期化した。本書では、ブレア労働党によるレイルトラック社の破綻処理や2005年

鉄道法制定による再集権化、航空政策における需給調整規制の導入失敗を分析し、改革の帰結としての民営化や規制緩和の方法の違いが政策帰結を左右することを示す。さらに、キャメロン保守党による高速鉄道新線計画やヒースロー空港拡張計画を検討し、改革がもたらしたアクターのリソース蓄積の差異が意思決定に与える影響を検討する。

これらの事例が示すのは、交通インフラ整備が単なる経済や技術の課題ではなく、政治的意思決定の集積だということである。社会が何を優先し、誰に負担を求め、どのような交通ネットワークを築こうとしているのか。その背後には、政府、与党、企業、自治体といった多様なアクターの思惑が交錯する複雑な政治過程がある。本書の関心事は、新自由主義改革による新たな制度配置が交通インフラ政策のアクターにどのような資源と制約を与え、それが現代にどのような影響を及ぼしているかである。規制緩和や公企業の民営化は、ガバナンスの重心を政府主導から市場中心へ移した。そして、費用負担の制度設計を「誰がどのように負担するか」という具体的な政治交渉へと押し出した。

このように交通インフラ政策は、効率性、公平性、公共性といった社会の価値観を映す鏡でもある。選択のたびに私たちは便益と負担の関係性を問い直してきた。この政治過程を丁寧に読み解くことで、本書は、新自由主義改革によって形成された制度配置が、時間の経過とともにアクターのリソース形成に影響を及ぼし、ひいては現代の政治過程に長期的な影響を及ぼしていることを明らかにする。

なお、本書の研究の一部はJSPS 科研費（研究課題番号：23K01244）の助成を受けたものである。また、本書の出版にあたっては名城大学法学会の出版助成をいただいた。記して感謝申し上げる。