

第2章 「新幹線」という

言葉へのこだわり

第1節 「新幹線」にこだわる理由

1. 利用者（地元住民）の場合

まず地元住民にとらわれず、一般の利用者が「新幹線」という言葉にどのようなイメージを持っているのかを考えてみたい。まず真っ先に思い付くのは東海道新幹線だろう。詳しくは第2部第1章で述べられているが、東京 - 大阪間4時間という当時においては考えられないような速い鉄道として1964（昭和39）年にデビューし、国民に夢の超特急として鮮烈な印象を与えた。逆にいえば当時の鉄道の常識を覆すような鉄道であり、一部では無用の長物呼ばわりされてもいた。しかし東海道新幹線は潜在的な交通需要を喚起し、高度経済成長による需要の増大という追い風にもものって、広く一般に利用されるようになった。東海道新幹線は当時世界一速い鉄道として「シンカンセシ」の名で世界的に知られるようになり、高速鉄道といえば「新幹線」という図式が国民の中に成立するようになったのである。東海道新幹線の成功に触発され、全国的に新幹線鉄道網を整備し、時間距離を短縮することで地域間格差の是正を図ろうとする声が出てきたのを受けて全国4,500kmにおよぶ新幹線構想が発表され、1970（昭和45）年に「全国新幹線鉄道整備法」が制定された。現在まで続く整備新幹線計画問題はこのとき始まったのである。

では整備新幹線計画、特に「整備5線」の沿線住民は「新幹線」に対してどのような期待をしているのだろうか。ここで『整備新幹線とは何か』（三菱総合研究所事業戦略研究室編）の中から抜粋してみる。「第一に日帰り圏の実現により、新規の企業立地の増加に役立つ、地域産業・経済の発展、特に観光や商業の活発化に役立つということ、第二に教育・文化活動の活発化につながるということ、さらに情報化の進展や地域のイメージアップに役立つ」といったことが述べられている。こうしてみると基本的には新幹線がひかれることで行動範囲が拡大し、他地域の人々との交流を拡大することを望んでいるようである。しかしそれだけの理由であればなにもフル規格で建設することにこだわる必要はない。確かに他の交差機関に対して鉄道は身近である

が、それにしても在来線の改良なり、別の方法による高速化があるはずである。地元住民の間でフル規格への要望が強いのは1982(昭和57)年に東北・上越新幹線が開業したことが大きく影響している。東北・上越新幹線は細かい部分での技術的改良(雪対策など)はあるが基本的には東海道新幹線と同じ規格である。需要が多いと思われていた太平洋ベルト地帯以外の地域に「新幹線」がひかれたことで、実際に沿線以外の地域に比べて地域の利便性が上がったのを見て、自分の地域にも早く「新幹線」を引くべきだという感情論的な考えが強まっていった。もっと端的に言えば、東北や上越に引くことができるのなら自分の地域にも「新幹線」があってもおかしくないという発想なのである。したがって整備新幹線計画の沿線住民は「新幹線」は利便性の向上に実績がある東海道新幹線と同じ規格のフル規格新幹線でなければならないというこだわりを持っているのである。

2. 地方自治体及び政治家の場合

地方自治体の場合「新幹線」に期待していることは、基本的に地元住民の意見を代弁したものである。ただそれだけでは地域エゴとして片づけられてしまうので、全国的に役立つものだという議論で「新幹線」の必要性を論拠づけようとしているのである。ここで整備5線の沿線自治体による必要性の主張をあげて「新幹線」にこだわるわけを考察する。

ひとつはすでに何度も使われていることだが「均衡ある国土の発展」という名のもとで全国一日交通圏の構築が主張され、それを実現する手段としてはフル規格での建設が必要という考えに基づいている。もうひとつは新幹線ができることで移動時間、特に東京へ出る時間が短縮されて活動範囲が広がり、ヒト・モノ両方の交流が進むことによる経済効果によって地域の発展を進めることである。その際経済効果を最大限に生ずにはフル規格が欠かせないということである。1988(昭和63)年に運輸省案が出され現実的に建設を進める手段として、ミニ新幹線やスーパー特急が出されたときも、「うなぎを望んでいたら、出されたのはあなごやどじょうだった」という比喻を用いて猛烈に反対した。これは一度フル規格での建設が決まっていたのにもかかわらず、ランクを落とされたことに対する国への反発からきている。

しかし現状では整備5線すべてをフル規格で建設することは土台無理なことであり、現実認識もなくまた財源の裏付けもしないままフル規格建設を主張するのはただの地域エゴである。20年以上も前に提唱された構想にいつ

までもしがみついては時代に取り残されてしまい、地域発展ということとは程遠い結果に終わるだろう。

政治家の場合は今まで出されたような理由でのこだわりとは少し異なった性質をしている。もちろん政治家は本来選挙区から選出されている立場であり、地元の意見を代表して国の政策に働きかけるものである。したがって「新幹線」の建設を主張するのは、地元住民の地域エゴの反映ということができる。しかし政治家が「新幹線」の建設にこだわる理由は別のところにもある。

ひとつは「新幹線」を地元を持ってこることで、地元の票や建設の際に生じる利権を自分のものにするのである。これは戦前に票稼ぎのために無秩序に鉄道を引いていった「我田引鉄」の発想となんら変わりがない。もうひとつの理由は後世に自分の名声を残そうとするために「新幹線」を使おうとしていることである。新幹線に限らず土木建造物は長い間にわたって残っていくために、名声を残す手っ取り早い手段として良く利用されてきた。その中でも「新幹線」はほかのものと比較にならないほど大きなものであること、また鉄道自体が一般の人でも慣れ親しんでおり、後世への印象が強いという特徴がある。したがって少しでも自分の名声を上げるために、規模が大きく実現したときの印象が強いフル親格の「新幹線」にこだわるのである。