

序論 整備新幹線 私たちの視点

1. 整備新幹線問題とは

「整備新幹線」。一般の方には耳慣れない言葉かもしれない。それもそのはず、現在営業している新幹線を形容する言葉は「東海道・山陽」であり「東北」や「上越」であり、かつまた「山形」である。「整備」などという新幹線は、今日本中のどこを探しても走っていない。「整備」という言葉から、今ある新幹線の点検や補修にあたる特殊な車両のことを連想してしまうかもしれないが、それは間違いである。

「整備新幹線」とは、1970（昭和45）年に成立した「全国新幹線鉄道整備法」に基づいて建設基本計画が作られた5つの路線、すなわち北海道（青森 - 札幌）東北（盛岡 - 青森）北陸（高崎 - 金沢 - 大阪）九州・鹿児島ルート（博多 - 鹿児島）同・長崎ルート（博多 - 長崎）のことを指す。「九州や東北がどうなろうと、俺には関係ない」と思う人もいるかもしれない。そう思うのは個人の勝手であるが、満更関係ないとは言えない。8月31に締め切られた1994年度予算の各省庁の概算要求によると、運輸省は東北・北陸・九州（鹿児島）の事業費として、1,829億円もの予算請求をしているのである。単純計算して国民1人当たりによれば1,500円余りの税金を新幹線建設のために支出していることになる。国民として、納税者として、この問題の成り行きを見守ることは必要であると考えられる。

前掲の5つの路線（一般に「整備5線」と呼ばれる）の建設計画が決定されたのは、1972（昭和47）年のことである。時代は高度成長の末期、田中角栄首相のもとでいわゆる「列島改造」が叫ばれる一方で、大都市圏と地方との格差が顕著になり、様々な問題が生じてきた。地方出身の国会議員や地方官庁の役人が、すでに開通していた東海道新幹線の圧倒的な輸送力を目の当たりにして、「何とか自分たちのところにも新幹線を」と思ったのは、ある意味で当然と言えよう。

しかし、計画の段階では財源の問題など、いかに新幹線を作るかという問題がほとんど無視されていた。今から考えればまったくとんでもない話であるが、高度成長を謳歌していた時期の楽観的な空気は、私たちの世代には到底想像もつかない。最初に財源などの問題を軽視したことによって、以後20年以上も結論の見えない泥沼状態に入り込んでしまうのである。2度のオイ

ルショック、国鉄の経営状態の悪化というダブルパンチの中で、幾度となく計画の凍結・解除が繰り返され、結局一定の結論が出されたのは1988（昭和63）年のことであった。

このような時系列的な流れや内容については第2部で詳しい説明が加えられているが、いずれにしても整備新幹線の問題は「何とかなるさ」的な見通しの甘さと、「何がなんでも」的な政治的なゴリ押しにその根源があると言っ
てよい。

2. 「東京対地方」という構図

ところで、整備新幹線の計画ができた1970年代前半は、東京一極集中の問題が徐々にクローズアップされてきた時期である。公害問題、学生運動の激化などと並んで過疎・過密の問題は高度成長、とくに経済最優先主義がもたらした社会の歪みとして捉えることができる。

1972（昭和47）年に佐藤栄作の後を受け継いだ田中角栄はいわゆる「列島改造論」を打ち上げ、「多極分散型国家の形成」という大義名分のもとで、彼の政策は正当化されていった。新潟の雪深い山村に生まれ育った田中は、地方と東京をいわば二律背反的に捉えることで地方の活性化を図ろうとしたのである。整備新幹線構想もそんな列島改造の轟音が鳴り響く中で、次第に具体化されていくのである。

しかし、整備新幹線構想それ自体は、「おらが街にも新幹線を」という発想の集合体でしかない。より詳しく言うならば、東京というあらゆる面において圧倒的な存在を大前提として、その人、金、物を新幹線という手段で自分の所へ引っ張ってくるという考え方、つまり東京に内在する何かしらの「うまみ」のおこぼれを頂戴しようという考え方の集合でしかないのである。路線図を見ると、北陸新幹線が多少マシなくらいで、あとはみな東京と各地方都市との連絡を第一目標にしているということが一目瞭然である。このような形では、一極集中を加速させることこそすれ、多極分散などということは夢のまた夢である。

もしも多極分散ということの本気で考えるのであれば、地方分権や首都機能の移転といった問題が先に来て、それをより効率的な形で進めるための方策として新幹線や高速道路の整備という話が出てくるはずであるが、前述の通り整備新幹線構想はそれ自体が一人歩きしているだけである。このような状況を見ると多極分散という言葉は、鉄道建設という公共事業に絡む利権・

癒着の構造を隠蔽するための方便に成り下がってしまう。

現在の細川連立内閣の下では、地方分権も重要な政策課題の一つとして挙げられているが、その中に新幹線の建設という話はあまり出てこない。1988（昭和63）年の運輸省案決定の際には、5年後に社会の状況を見極めて計画を見直すことになっていたが、ちょうどその5年後にあたる今年の夏、何の音沙汰もなく先送りされた形となった。これは現在の連立政権内に、自民党政権時代のような新幹線問題を扱う機関が存在しないためとも考えられるが、地方をどうするのかという話と、新幹線を作るという話が今の日本ではいかに結びつきにくいかということを示す良い事例なのではないだろうか。

3. 私たちの視点と構成

以上のことからおわかりのように、私たちのこの研究は「多極分散型国家の建設」というスローガンと、整備新幹線計画自体、及び実際に着工されている区間の選び方とのギャップを直視することから始まっている。新幹線建設によって若干の状況の変化が見られても、それは対症療法的なものでしかなく、問題（ここでいえば「多極分散…」という話）の根本的な解決にはならないのではないかと。

したがって私たちに与えられた課題は、今後の整備新幹線計画をどうすればよいのか、また今のようにしか整備新幹線計画を位置づけることができない日本社会の鉄道に対する見方をどのように変えていけばよいのかという点に対して、私たちが問題意識を提示することである。

こうした観点から、第1部「高速ネットワークの役割と可能性」、第2部「新幹線のあゆみと今後の展開」、第3部「整備新幹線構想の再検討」、第4部「整備新幹線の欺瞞性」という構成で、論を進めていくことにする。

第1部は高速交通の特性に着目し、それが何をもたらすかを中心に論じている。このような話になると交通経済学的な話になり、数式やグラフを羅列するだけになってしまうことが間々見受けられるが、極力身近な話題を取り上げるようにして、わかりやすい文章を書くことをこころがけた次第である。

第2部は整備新幹線構想の歩みを述べている。現状の問題点は過去のどのような出来事の影響によるものなのかということを考えて設定した。したがって単なる時系列的な記述ではなく、批判精神を持った記述となっている。

第3部の各線分析は、整備5線の現在置かれた状況、運輸省案に基づいた工事の完成をにらんだ短期的な見通しに加え、現在手がつけられていない部

分にも言及し、長期的に見た整備新幹線構想を念頭に置いている

そして第4部は結論部にあたるが、第3部までの研究を踏まえて、整備新幹線構想自体について詳しく再検討し、その虚像と実像を明らかにする。「多極分散」や「均衡ある国土発展」といった構想と、今整備新幹線が置かれている状況とが、いかにかけ離れているものであり、また無理をしたものであるかといったことが中心的な話題となる。