

第1章 整備新幹線構想の理想と現実

第1節 整備新幹線構想の目的

すでに第3部の各整備新幹線の現状の検討時に整備新幹線の建設目的が出されているが、ここでは大きく日本全国を新幹線で結ぶという整備新幹線網建設の目的がなににあるのかを検討していく。

検討方法としては、建設・運営主体のJR側と新幹線を受け入れる地元の両方から接近する方法がもっとも適当であると考えられるが、すでに再三の指摘がなされているように、新幹線網建設計画というのは国鉄や現在のJRの計画ではなく1970(昭和45)年に制定された「全国新幹線鉄道整備法」によるものなので、主体としての政府の目的と地元の目的とを本節では検討していきたいと思う。

1. 政府の目的

政府が新幹線政策に関与したのは、先に示した通り1970(昭和45)年の「全国新幹線鉄道整備法」が初めてである。この前年には政府は新全国総合開発計画(新全総)を閣議決定している。新全総の基本目標はこれまでの太平洋ベルト地帯への経済活動の集中を改め、全国を図4-1-1のように7ブロックにわけ、各ブロックを軸で結び開発整備を進め、日本列島全体を一体として機能させることにあった。新全総は、高度経済成長の背景をもとに巨大工業基地の開発と中枢管理機能の集積する大都市を新幹線で結ぶという方式であった。1973(昭和48)年には全国に新幹線を張り巡らす新幹線網の計画が発表された。この時以来政府は一貫して「均衡ある国土発展」を達成するために新幹線を使おうとしている。

新幹線建設などという大型の公共事業を行なうことは、当然そこから種々の経済効果をもたらす。端的に言えば雇用が創出されるし、日本のGNPにもインパクトを与えるであろう。現在の日本のように不況に置かれている国において、政府が赤字をしてでも公共投資を行なうことは否定されない。しかし、現在不況だから景気回復策として新幹線を建設しようという動きはでていない。あくまで新幹線建設の目的は「均衡ある国土発展」に置かれているのである。

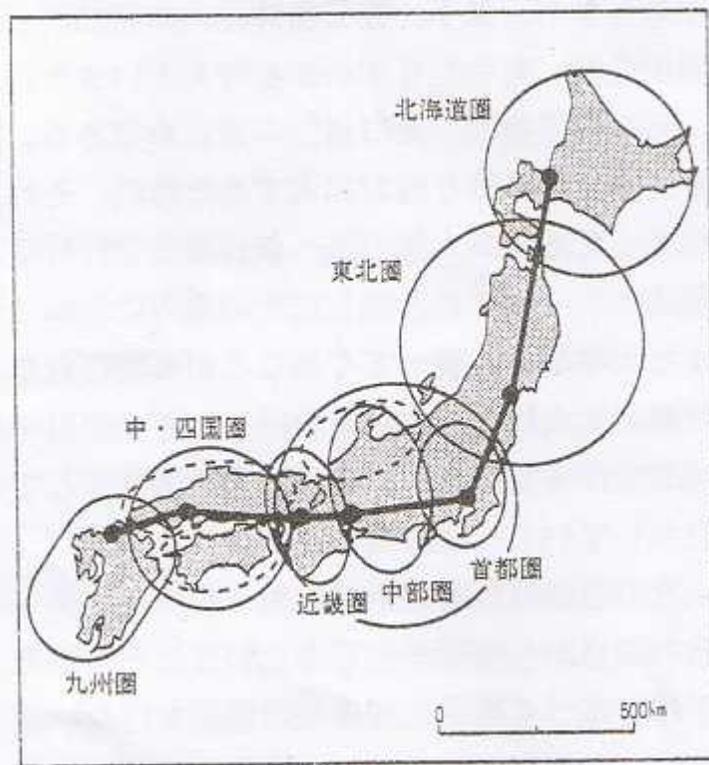


図 4-1-1 新全総によるブロック（『日本経済地理読本』より）

政府はことあるごとに、東京一極集中の是正・地方の再生ということ述べているが、その方法として新幹線網建設以外にどのような手段を考えているのか。かつて竹下元首相は「ふるさと創生」を唱え、各省庁一機関地方移転という構想を打ち出し、中央機関みずから東京一極集中を是正し地方に分散することでこの問題を解決しようとした。現在、激動する政界においてこの動きがどうなってしまったのかは定かではない。

運輸省が監修し、運輸経済研究センターが発行した 1992 年度の『運輸と地域振興』の「はじめに」で「近年、東京圏への業務機能、人口等の一極集中が進展する一方で、地方の活力の低下が懸念されています。この東京圏への一極集中を是正し、均衡のとれた多極分散型の国土を形成していくことは、現下の重要な政策課題であります」と述べられている。そしてこの本の本文の最初に整備新幹線の整備が挙げられ、そのねらいとして「東京一極集中を是正し多極分散型国土を形成する」と書かれている。しかし、この本のどこ

を探してもなぜ整備新幹線が「均衡ある国土発展」を達成できるのかという理由が書かれていない。両者の間には本当に因果関係が認められるのか。以下、整備新幹線網の完成がどのようにして、さらにはなぜ「均衡ある国土発展」をもたらすのかを考えていきたい。

最初の根拠は、人口流出の歯止めである。新幹線は、従来の鉄道に比べて格段の速さを誇り、日帰り圏が拡大するために、それまで大都市圏に日帰りで行くことのできなかつた地域が大都市圏へも日帰りで行けるようになり、わざわざその地方を出て大都市に引っ越すことなしにその地方に住みつつ、好きなときにいつでも大都市に出向き、また大都市から戻ってくるのが可能になる。この新幹線によってもたらされる日帰り圏の拡大は人口の定着を促し、さらにはそれまで交流の無かつた地域との新たな地域間交流を生み出し、地域活動を活性化していく効果がある。この効果により地方は自立していくと政府は考えている。

次の根拠は新幹線網が建設されず、一部しか新幹線が開通していないことは、公平性の観点から疑問が生じるということである。政府の国土開発の観点からすると、公平性に基づく高速交通体系の整備を行ない国土に平等な交通機関を供給することも重要で、これが前提となり「均衡ある国土発展」が達成できるというのである。ところが本当に完全な平等を達成しようとするすべての市町村、ひいてはすべての土地のうえに新幹線をつくらざるをえず、本当の平等の達成は不可能である。たしかに地域によって新幹線があつたり、なかつたりというのは不公平で、地域振興の成果にも違いが生じるという議論はよくわかる。政府の観点からしたらすべての地方自治体に平等な機会を与えることを望むであろう。

政府は整備新幹線網の建設により東京の一極集中を是正し、地方の自立を狙っているのである。

2. 地方の目的

ここでは、新幹線を誘致したい地方がどういう目的でそれを推進しているのかを見ていく。

近年、地方の拙盤沈下・地方の衰退ということが大きく問題になっている。その中で、当事者の地方はなんとかして大都市に隷属することなく、対等するものとして自己を再生・振興しようと努めている。そして、地方の振興の方法は各地方によって異なり数多くある。その方法のなかに整備新幹線網の

建設というものは直接的には含まれていない。地方は多くの場合、人口の定住、産業の誘致・確立や観光の振興などを自己の再生・振興の方法として重要視している。そしてこれらの成否の鍵を握るもの、計画推進をサポートするものとして整備新幹線網建設を間接的に望んでいるのである。たとえば、観光振興により自己の再生を目指している地域にとって、観光客の出発地からの時間距離というものが非常に重要になってくる。この時間距離を短くする存在として、新幹線の開通は大きな効果をこの地域にもたらす。新幹線の開通により、この地域の観光が振興する可能性が強くなり、ひいてはその地域の再生という目的により近付くのである。

最近地方自身の打ち出す自己の再生計画が多いなか、これまでは地域振興という言葉とは裏腹に、その計画を地方が考え、地方が主体的に推進していくということが少なく、中央機関で考えられそれに従い地方が動くという構図が多かったように思う。そしてその方法は、図 4-1-2 のような流れで一貫して地方において就業機会を増大させて人口の定住をはかり、その地方の経済を活性化させるというもので、とくに強力に推進されたのが工場の地方誘致である。この方法の成功の前提となる条件がやはり大都市との高速交通による結びつき、つまり新幹線網の建設なのである。

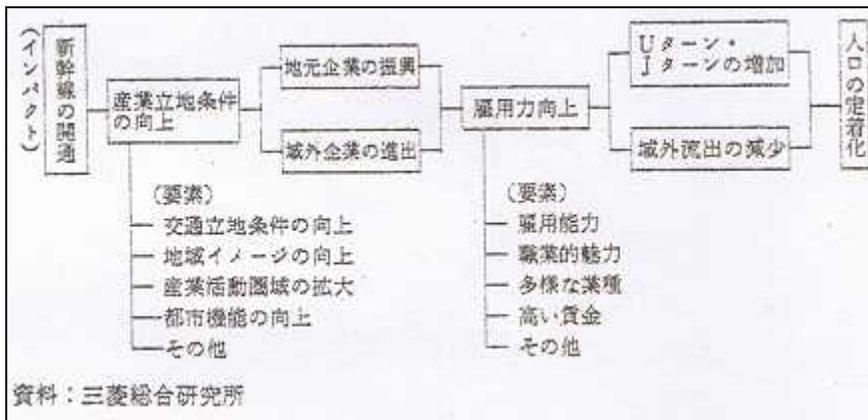


図 4-1-2 新幹線開通から人口定着までの流れ(『整備新幹線となにか』より)

地方の打ち出す自己の再生・振興計画のほとんどが以上みてきたように、前提として大都市との結びつきである新幹線網の存在がある。そのために、新幹線網の完成が直接的に地域の再生・振興をもたらすという誤解を地方に生じさせているのではないか。新幹線網というものは、地方振興策の強力な

バックアップではあるけれども、それ自体は決して地方振興策とはなりえないのである。この点を明確に認識した上で、新幹線網の建設を望むべきであろう。

地方が新幹線網建設を望む目的は、地盤沈下しているといわれている地方自身を再生することである。新幹線の開通によりまず地域産業・経済の発展特に、観光や商業の活発化や進出企業数の増加がもたらされる。次に若者の地方からの流出に歯止めがかかり、人口がその地域内に定着し増加する。さらには、教育・文化活動の活発化という効果や地域のイメージアップに役立つなど、書き尽くせないほど非常に広範な範囲にわたって多くの効果がもたらされると地方の側は考えているのである。そしてそれらの新幹線開通によってもたらされると考えている効果を通じて、究極の目的である地方自身を再生・振興することを目指しているのである。

3. 整備新幹線の仕置付け

今まで、政府の目的と地方の目的をみてきたが、結局政府が目指している東京一極集中の是正というものと地方の目指す地方の自立・再生というものは、究極的には同じものを目指しているのだろう。言い換えれば両者の目的がともに達成されたならば、「均衡ある国土発展」が成し遂げられるのではないか。そして、政府・地方の両方ともに自己の計画を達成する切札として整備新幹線というものをとらえているのである。