

## 第2節 柔軟な発想の新幹線

### ～まとめに代えて～

前節に見られたように「新幹線」にこだわる根本の理由は、沿線地元住民の地域エゴからでたものである。しかし住民の持つ地域エゴそのものは責めることはできない。なぜなら自分の住んでいる地域が便利になることを望むのは自然な願望であり、また他の人も多かれ少なかれ何らかの形で地域エゴは存在するからである。

「新幹線」に対して地域エゴが入り込むようになったのは、東海道新幹線が成功したことによって「新幹線」が高速交通機関の代名詞になったことが大きい。しかし東海道新幹線自体はいくつかの選択肢から検討されてできたものなのである。当時においては標準軌別線案のほかに、狭軌での新線案や東海道線の複々線化という案もあったが、時代の状況にもっとも適合していた標準軌別線案が使われたのである。

つまりここで言いたいのは、初めから東海道新幹線の規格が決まっていたわけではなく、東海道新幹線の成功がすべての新幹線に対して適用されるわけではないということである。すなわち鉄道を高速化しようというのなら時代や状況に合わせて検討しなければならないのであり、すでに時代後れになっている構想に地域エゴを振りかざしてしがみついている姿はこっけいすらある。いやしくも国民の代表者である政治家やその地方の行政の管理を行っている地方自治体は何が何でもフル規格の「新幹線」といった、画一的な発想をしてはだめなのである。そして従来型の新幹線の建設には並行在来線問題を始めとした犠牲を伴うことを忘れてはならない。こうした状況を踏まえ、地域ごとに柔軟に対応していくことが大切なのである。

最後に蛇足となるが、近年山形においてミニ新幹線方式が取り入れられ成功を収めている。しかしこれもあくまで山形がミニ新幹線に適した立地をしていたということであって、かつての整備新幹線の代わりにどこにでもミニ新幹線を引けばいいものではないということを加えてこの章の終わりにしたい。