

## 第2節 整備新幹線構想の脆弱性

前節では、整備新幹線構想の目的を政府や沿線地域の考え方を中心に検討してきたが、第2部や第3部でも繰り返し指摘したように、また本研究の表題にも掲げたように理想と現実が懸け離れたものとなっている。本節ではそれらの指摘のまとめの意味もこめて、理想と現実が乖離してしまっている現状について考えてみたい。

### 1. 「多極分散」という幻想

たびたび指摘されているように、整備新幹線構想は「多極分散型国土の建設」「均衡ある国土の発展」という理念に基づいている。現実の東京一極集中という状況を踏まえ、その弊害を少しでも緩和しようという理想がそれらの言葉の中に組み込まれている。

これらのことを新幹線建設だけで片付けようとすることは無理な話で、当然他の政策との組合せで考えなければならない問題である。ところが、多極分散」を肉付けする実際の政策は皆無に等しいと言って良い。前節で指摘されている「ふるさと創生」や一省庁一機関地方移転、あるいは通産省などが推進するテクノポリス構想などそれらしきものなどはあるが、どれも「多極分散」につながっているとは思えない。もし「多極分散」を本気で考えるのであれば、遷都や首都機能の移転など、大がかりな政治、経済構造の転換が必要となるのではないだろうか。

整備新幹線構想を考え出した官僚や国会議員も、建設促進運動を推進している沿線地域の人々も、一方で東京一極集中の是正と言いながら、他方で東京と結ばれる新幹線の建設を望んでいる。彼らは、新幹線を使って東京に集積された様々な利益を、少しずつ沿線地域にばらまいていくことが「多極分散」であるとでも思っているのだろうか。

いずれにしても、整備新幹線構想初めにありき、では「多極分散」などという言葉はまったく意味を持たなくなってしまう、言葉遊びの世界の話になってしまう。理念を具体化するプロセスの一環として、整備新幹線を捉え直すべきである。

## 2. 利己主義に陥っている沿線地域の建設促進運動

営団地下鉄丸ノ内線、千代田線の国会議事堂前駅には、整備5線のうち運輸省案から漏れた北海道、長崎の両新幹線、ならびに運輸省案では飽き足らず、全線フル規格での早期着工を促す旨の広告版がいくつも存在する。例えば、東北新幹線の盛岡以北と北海道新幹線のフル規格での建設を求める広告のコピーは「動脈が切れている」である。東京から北海道に至るルートを動脈になぞらえ、運輸省案による盛岡以北のミニ新幹線部分について、再考を促しているように見える。

沿線地域の新幹線建設促進運動については、長年にわたる努力は大いに称えるべきかもしれない。しかし、促進運動の中で自らの優位性や必要性を強調し続けていくうちに、他地域の排除をしたり、自分さえ良ければという利己主義に陥ったりしてはいないだろうか。

また、開通後の並行在来線の存続問題に見られるように、とりあえず新幹線を作ることばかりを考えていて、先のことは何も考えていないといった事例が、第3部の中でもたびたび指摘されている。新幹線を作った後は第三セクターとして並行在来線の存続を引き受けるというが、今全国の第三セクター鉄道がどのような状況にあるかを知っていて、このような運動方針を採っているのだろうか。地元住民の生活の足を危うくして、どこが地方の活性化なのだろうか。彼らには「多極分散」を整備新幹線構想と結びつけて論じる資格などない。また運動に携わっている人々が、沿線住民への配慮を欠いているとするならば、そこにも彼らの利己主義が存在するのではないだろうか。

## 3. まとめ

前項の指摘から言えることは、国の側の理念が厳然と存在する一方で、地方の側がそのようなものに目もくれず、ひたすら東京との連絡という現実路線に走ってしまっているということである。ここに理想と現実に大きな溝が生じてしまっている原因があるのではないだろうか。

理想を高く持つのも、現実をシビアに見据えることもそれはそれで大切なことである。しかし、何兆円というお金をかけて作る以上は、そのどちらかに偏ってしまっただけではコンセンサスを得ることはできないし、せっかく作っても無駄なものになってしまう恐れもある。

今までの歴史を見ていると、理想と現実を擦り合わせる作業が行なわれてきたことはほとんどない。二極分化してしまった議論の中ではそのようなこ

とは不可能であったかもしれない。唯一の妥協案であった運輸省案が現在着工に移されているが、沿線地域の評価は極めて低い。

将来、整備新幹線がどうになってしまうかは、今の私たちには知る由もないが、もし構想を推し進めるのならば、理想を実現するための方策として新幹線を捉えていく必要がある。そうすれば、今のような理想と現実の著しい乖離は起こらないはずである。