

新幹線と地域経済社会

吉田達男*

1. 最初にお断わりしておくが、私は土木技術者でもなければ、鉄道関係者でもない。したがって、編集委員会から与えられた「新幹線と地域経済」の再吟味というテーマについて、技術的な見地から、あるいは交通工学の見地から問題を論ずる資格はない。ただ過去20年ほど「地域開発」という課題を通じて、日本列島の地域経済の変貌、さらに地域社会の変化を眺めてきた一人として、新幹線と地域経済社会との関連について、いま念頭にあることを述べてみたい。

2. 新幹線構想が初めて登場した昭和30年代の当初のころ、これほど評価が分れたプロジェクトはなかったといってよい。一方で東京—大阪3時間という当時としては驚異的な事業に対して一般に強い期待が寄せられるとともに、一部の評論家から「世界の三バカ=万里の長城、ピラミッド、東海道新幹線」と評された記憶も生々しい。

新幹線開通以来8年余、この間数億人の人々を運び、いまだに一人の事故死をだしていない現在から見ると、まことにバカバカしい批判ではあったが、当時を知る者にとって新幹線への反対は根強いものがあった。この反対をおして、東海道新幹線の建設を強力に推進したのはいうまでもなく十河国鉄総裁を中心とする国鉄の関係者であった。

当時の日本の国力は、現在の1人あたりGNP3000ドルに比べ10分の1程度であった。貧弱な国力に比し、身分不相応の東海道新幹線を建設する論理として、推進派が採用したのは、いわば「隘路打開の論理」であった。つまり、東海道在来線は早晚隘路がおとづれる。これに対応する場合、在来線の強化による方法と新幹線建設との2つの手段があるが、輸送力増強のためには後者が有利であるという論法である。曲折を過て結局新幹線の着工が踏みきられたが、資金調達の問題から、一部の資金を世界銀行からの借款に求めるという状況であった。工事の進捗に伴い当初予算は年々増加し、完成時には当初予算の2倍を要することとなった。第三者のわれわれから見ると、新幹線推進のため、当初予算が無理に過少に押えられ、その工事効果が強調されたのではなかった

のかという印象をもつほどであった。十河国鉄総裁がこの工費増大の責任をとって辞任されたのは、きわめて象徴的といえた。

3. いまの時点から、東海道新幹線着工時の当時にふり返って、次のことに気づく。つまり、新幹線の建設は、あくまでも東京—大阪間の輸送力の増強が目的であり、「隘路打開の論理」によってすすめられ、沿線、すなわち東海道ベルト地帯に与える新幹線の影響は、副次的な問題としか考慮されていなかったということである。

このことは、新幹線の建設を計画し推進した交通関係者のサイドだけではなく、沿道諸都市の開発関係者のサイドにおいて共通していえることである。いま東北新幹線など新たな新幹線の建設に伴い停車駅が予定される各都市は、県、市町村など公共団体や、商工会議所など民間団体を中心に熱心に新幹線についての対応策が論議されている。これらの都市の関係者の共通の意見として、岡山は参考になるが、静岡、浜松は参考にならないという。つまり、静岡、浜松などの事例では、東海道新幹線は、あたかも天から舞い降りたように、それぞれの都市の将来像とは関係なく決定されたものであり、したがって、事前の対応策を配慮する余裕がなかったという。また、当時は新幹線の影響が未知であり、事例に生じた驚くべき地域社会の変化を予測することが不可能であった事情があげられよう。一般的にいえば東海道新幹線は、沿線都市の発展とは無関係に計画され、推進されたといえよう。例外的に在来線の駅と離れた地点に新駅が形成された3地区、新横浜、岐阜羽島、新大阪では、関係者の努力により駅前広場を核とする区画整理事業がすすめられたが、これらの事業も都市圏全体の機能集積の関連を配慮して計画されたというより、新駅創設に伴う必要最低限の事業として実施されたという印象が強い。

4. 東海道新幹線の完成間近い昭和38年ごろから、新幹線の沿線都市に与える影響が急速に論議の舞台に登場することとなった。その代表的な例が「名古屋空中分解論」というべき所説である。東京2時間・大阪1時間となれば、名古屋のもつ中枢管理機能は東京、大阪に吸

* 工業再配置公園再配置第2部長

引され、名古屋市の都市的発展は停滞するに相違ないという議論である。これは、アメリカ合衆国における高速道路の建設が沿道諸都市に与えた影響の観察から得られた推論であり、当然これに反対する立場からの各種の立論が行なわれた。東海道新幹線の完成後7年余を経過した今日、この論争はすでに判定が下されているといつてよいであろう。すなわち、日本における各都市の歴史的な発展形態、およびこれに基づく新幹線への対応策によって、各都市への影響が異なり、総じて新幹線は沿線都市の発展にとって強力な刺戟となっているという事実である。

昭和43年にはじまる山陽新幹線の着工は、新幹線の歴史にとって、いわば第二段階といつてよいものであった。

一方では、隘路打開の論理が根強く残り、在来山陽線の隘路打開の手段としての発想が強く、とくに交通関係者の間では、投資の効率性を危惧する意見が強かった。他方では東海道新幹線の影響から判断して山陽新幹線のもつ地域開発効果を重視し、その早期実現の必要性を主張する意見も高まった。とくに沿線諸都市の新幹線への期待は、東海道の場合の比ではなかった。さらに、山陽新幹線の特徴は、各沿線都市が新幹線の整備計画決定と並行して、それぞれ自己の地域の新幹線対応策を検討し、計画しはじめたことである。この段階において、新幹線はようやく地域経済社会の発展変化と有機的なつながりをもって意識され始めたといつてことができる。

昨年3月の岡山までの開通の結果は、国鉄の予想の線をほぼ3倍上回る乗客の輸送が実現し、また、岡山を中核とする地域経済社会に大きな変化が生じつつある。これとともに、新幹線をめぐる議論は、従来の「隘路打開の論理」から、しだいに「開発の論理」に転換する傾向が顕著となるに至った。

5. 新幹線に対し「開発の論理」からの要請は昭和44年の「新全総」の決定を契機として、しだいに強まってきた。従来の「線」としての新幹線から「ネットワーク」としての新幹線網の整備が、主張されるに至ったのである。かくして、東北、上越、成田、札幌、北陸、九州、長崎の新幹線が続々登場し、現在、計画路線のみで3200kmに達することとなった。新幹線は現在第三の段階を迎え、列島改造の担い手として、「開発の論理」による強力な建設がすすめられようとしている。

新幹線が、新たな第三の段階を迎えた現在、今後の推進にあたって留意すべき問題は数多く残されているように思われる。

第一に、一般に強く指摘されているように環境問題へ

の配慮があげられる。騒音、テレビ障害など沿線の市民への公害は、早急に技術的な改善を必要としよう。また自然環境の保全についても、今後いっそうの努力が要請される。総じて1人あたり300ドルの貧しい社会では、輸送力の拡充が市民生活の質的向上よりも優先され、この認識のもとにプロジェクトが推進されてきた。1人あたり3000ドルの社会では、輸送力の増強以上に環境の保全、市民社会の質的向上が優先される。この認識のもとに、新幹線技術の再評価、いわゆるテクノロジー・アセスメントが要請されているのである。

第二は、新しい技術への挑戦である。今後の新幹線ネットワークの形成にあたっては、海峡トンネル、長大架橋、大破砕帯を擁する山岳トンネル、豪雪地帯の路線構築など素人の私どもが考えても、すべて困難な技術的挑戦の課題をかかえている。超高速鉄道もその一つであろう。これらのすべての技術が、単に日本の新交通ネットワークの形成に必要であるばかりでなく、全世界の今後の交通体系の建設に必要だとするならば、今後のこれらの技術の開発は、まことに世紀的な課題だといふべきであろう。とくにわれわれは、前項のテクノロジー・アセスメントの問題を含め、土木技術者を含めわが国の技術陣がどのような成果をあげられるか、期待をこめて注目したいところである。

第三は、新幹線計画と地域経済社会の対応の問題である。単に新幹線の建設によって地域開発プロジェクトが事後的に対応する時代は過ぎ去ったように思われる。今後の課題は新幹線と他の地域開発プロジェクトが同時併行的に構想され、計画され、建設される必要がある。とくに地方都市圏の整備は、新幹線の整備を前提として事前に計画がすすめられ、各事業がシステムティックに推進されることが何よりも望ましい。この意味で、交通関係者が積極的に地域開発の推進に乗りだす時期にきているといえよう。

最後に、新幹線ネットワークの整備の財源をいかに求めるかとい問題が残される。膨大な赤字をかかえる国鉄財政の現状をみると、財源問題はきわめて深刻である。しかし、新幹線の整備の目的が「隘路打開の論理」から「開発の論理」に移行するとすれば、その財源の負担は基本的には交通以外の財源、すなわち国民一般の負担によって逐行されることが本来であろう。新幹線の整備によって、日本列島全域に生ずる開発効果・開発利益と、さらに今後の国力の充実を考慮すれば、財源問題は技術的困難さは残るにせよ、解決困難な課題だとは思われない。