

土木計画におけるナショナリズムの役割に関する研究—東海道新幹線を事例として—

梶原 大督¹・中野 剛志²・藤井 聡³

¹非会員 京都大学大学院工学研究科 (〒615-8540 京都府京都市西京区京都大学桂4)

E-mail:kajihara@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp

²正会員 京都大学大学院工学研究科准教授 (〒615-8540 京都府京都市西京区京都大学桂4)

E-mail:nakano@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp

³正会員 京都大学大学院工学研究科教授 (〒615-8540 京都府京都市西京区京都大学桂4)

E-mail:fujii@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp

土木計画がより善い社会へ漸進していこうとする社会的営みである以上、計画組織は「善き社会を志す」というナショナリズムをその中核に本質的に携えているはずである。また計画は、国民の支持を取り付けて初めて円滑な推進が期待できるが、計画が本来的に社会的ジレンマを内包する以上、国民各人を説得していくのは困難である。そこで有効と考えられるのが、人々が集団として知覚するイメージや物語を喚起し、彼らの「国民社会の一員である」という意識（ナショナル・アイデンティティ）を呼び覚まし、国民の一員としての賛同（ナショナリズム）を取り付けるという方法である。

本研究ではこのナショナリズムの役割を質的に明らかにすべく「東海道新幹線整備事業」を対象に、これが如何に進展したかを描写し解釈することを通じて検証を行った。

Key Words : *nationalism, national identity, Tokaido Shinkansen*

1. はじめに

土木計画とは、我々の社会に存在する様々な土木施設を「整備」し、そしてそれを「運用」していくことを通じて、我々の社会をより善い社会へと少しずつ改善していこうとする社会的営みを行うにあたっての方法・手順を企てること、また、その企ての内容を意味する(p.24)¹⁾。つまりこの方法・手順の企ては「善き社会を志す」という「意志」を中核としてなされるべきものである。そしてこの「善き社会に対する志向性」を携えていることで、大局的な観点からプランニング活動を評価することが可能となり、そこでの試行錯誤を通じてはじめて「善き社会」へと漸進していくことが可能となるのである。それゆえ計画に携わるものは、常にこの最上位の計画目的を考え、その実現を目指す強固な意志を持ち続けることが不可欠であると考えられるのである(p.7-74)¹⁾。そして、ここでいうところの社会を国民、国家とすると、計画の実施主体である計画組織が、この善き国民国家社会を志すということは、定義上ナショナリズム (Nationalism) をその中核に据えることにほかならないだろう (ナショナリズムの定義については研究者の間でも必ずしも明確

な一致をみているわけではないが、本稿ではイギリスの社会学者アントニー・D・スミス(1991)²⁾の定義「ある人間集団のために、自治、統一、アイデンティティを獲得し維持しようとして、現に『ネイション』を構成しているか、将来構成する可能性のある集団の成員の一部によるイデオロギー運動」(p.135)に従う)。

しかしながら、いくら計画組織が「善き社会に対する志向性」を携えていたとしても、そこから導かれた計画を進めていく上では、国民の理解と支持が必要になるだろう。なぜなら民主国家においては、国民が政治的意志決定を行うもの（国民主権）と考えられているからである。そのため、計画組織が国民に対して、彼らの暮らす社会にとっての必要性を訴え、支持を取り付けることではじめて計画に正当性が与えられ、大きな成果を挙げることが期待できるのである(p.60)³⁾。しかし計画が本質的に社会的ジレンマを内包している以上、各人を逐次説得していくことは非常な困難を要する。そこで有効と考えられるのが、人々が集団として知覚するイメージや物語を喚起することで、彼らの「国民社会の一員である」という意識（ナショナル・アイデンティティ (National Identity)）を呼び覚まし、ネイションの一員としての賛

同（ナショナリズム）を取り付けるという方法である。

例えばスミス(1991)²⁾は、過去の出来事がある集団の間で共有されることで、その集団の情動の力（ナショナリズム）が引き出されると述べている。

「イメージや伝統は、それがあがる程度、民衆の共鳴を得て初めて維持されるものである。さらに、イメージや伝統がそうした共鳴を得られるかどうかは、それが集団として知覚される過去と一致し、連続しているとみなされるかどうかにかかっている。（中略）それらがたとえ現在の形式で新たに作られたものであっても、すべて集団としてとうぜんとみなされたり、感じられている過去から、意味と情動の力をひきだしている」(p.268)

詳述するならば国民がもつイメージや、過去と現在を結びつける物語であるところの伝統が、人々の「その国民国家社会の一員である」という意識（ナショナル・アイデンティティ）の中核であり、これが喚起されることによって、国民が公共への負担を受け入れるようになり、計画の理解と支持が得られる、というわけである。以上から、全ての国民の意思をくみ取りつつ、計画に対する理解と支持を得るためにも、ナショナル・アイデンティティを刺激することで、ナショナリズムの力を引き出すという手段が有効であると考えられるのである。

しかしながら一般には、「ナショナリズムは危険なもので、経済性・合理性を無視したり、場合によっては全体主義に陥りかねない」という危惧も抱かれているように思われる。たしかにそうした歴史は存在するが、だからといって単に反ナショナリズムの立場に立てばよいということではないだろう。なぜなら例えば、先の東日本大震災の際に我々が抱いた被災者の方々の為に何かしたいという思いは間違いなくナショナリズムだったが、その思い自体には危険性はなかったはずである。ナショナリズムは、自由主義、ファシズム、共産主義といった他のイデオロギーと結合して、カメレオンのように変化し得るものであり(p.40)³⁾、それ自体には危険も健全もなく、状況の中でどちらにも揺れ動きうるのである(p.38)⁴⁾。むしろ、人々がナショナリズムを有していなければ、たしかに他の主義と結びつくことで人々が危惧するような事態に陥ることは無いであろうが、同時に、集団として何も成すことができず、例えば自然災害や他国からの脅威、あるいは、経済的な侵攻等の外部からの破壊が訪れたりすれば、為す術もなく甚大な被害を国民全員が受けることにもなりかねない。だからこそ、土木計画が国民のナショナル・アイデンティティを呼び起こす契機となるのであれば、そしてそこから生み出されるナショナリズムを適切に導くことができれば、それは計画推進の強力な力となり、大きな成果を挙げることが期待できるのである(p.78)³⁾。

そこで本稿では以上のように推測される2つのナショナリズム、

1. 計画組織の、「善き社会」へ漸進するための原動力としてのナショナリズム
2. 国民の、計画に対する積極的賛同としてのナショナリズム

が土木計画の推進に際して重要な役割を果たしているという仮説を措定することとする。そして、この仮説の妥当性について質的検討を加えるべく、日本の土木計画の成功事例である「東海道新幹線整備計画」（以下、新幹線計画）を対象に、これが如何にして進展したのかを描写し解釈することとする。その上でそこから今後の土木計画を進める上で有用となるであろう知見を得ることとする。

なお、梶原(2012)⁵⁾でも本稿と同様に新幹線計画を事例とした研究を行った。そこでは近年、人文社会学等において注目が寄せられている「物語」という点に着目し、新幹線計画では当時人々の間で優勢的であった物語（「ドミナントストーリー」）に代わる新たな物語（「オルタナティブストーリー」）に書き換えていく取り組みが必要であったことを明らかにすることを通じて、物語的構造が存在することを示した。またその書き換えに当たっては計画推進者の、人々のナショナリズムを鼓舞するような言説や出来事が重要な役割を果たしていることが示唆されたものの、それら言説や出来事に対する国民の反応について詳細な調査は行わなかった。本稿は梶原(2012)で示したこうした物語構造と示唆を踏まえて、計画推進者の取り組みとともに、それに対する国民の態度の変遷をも描写していくことで、先に仮説として措定した2つのナショナリズムの役割を明らかにしようとしたものである。

2. 戦後ナショナリズムの変遷

本章では、新幹線計画を描写していく前段階として、当時の社会に存在していた国民感情について、日本文化史、戦後史等を参照しつつ概観する。

新幹線計画は昭和30年にその構想が生まれ、昭和34年に着工が決定、昭和39年10月に開通したが、構想誕生の時期に当たる昭和30年頃の日本はまさに戦後の窮乏時代を脱し、高度成長に突入しようという時期であった。この時代の日本のナショナリズムについて、例えば佐伯(2008)⁶⁾は過去の論評にも触れながら、このように自国防衛を米軍に委ねて経済成長に邁進する一方で、基本的な外交方針もアメリカの意志で動いていくという従属国家においては、戦後日本の枠組みや価値観も、アメリ

カという「上」から与えられるだけで、一人一人の個人が「国家」と対峙することもなかったため、「国家」への意識を持つことがなかったという(p.59)。また、進藤(2010)⁹も「最も重要なことは、国家が直接国民を捉える、逆に言えば国民が国家に直接強い帰属意識を持つという意味でのナショナリズム・イデオロギーが、『公(おおやけ)の弱さ』とか『私民社会』とか揶揄されたように、戦後日本では一貫して弱かったという点である。確かに戦後ナショナリズムとして、安田(2002)⁷がいうように『対米協調ナショナリズム』(吉田路線)、『対米自立ナショナリズム』(鳩山・岸路線)、『革新ナショナリズム』などを識別できるとしても、これらのいずれもが文化的ヘゲモニーを確立しえなかったのである」(p.348)と述べ、戦後の弱いナショナリズムを指摘している。

しかしその一方で例えば浅羽(2004)⁸は、「日本国民は、すでに高度経済成長を推進しつつある自分らの自尊心を満足させてくれるナショナリズムを欲していた。それは彼らが受容し終えていた戦後民主主義、平和主義と矛盾しないナショナリズムでなくてはならず、したがって戦前とは明確に異なる、『天皇抜き』『軍国主義抜き』のナショナリズムでなければならなかった」(p.192-193)という。中村(1993)⁹も『昭和史II』の中で、日本人の戦前からの西欧に対する劣等感と、キャッチ・アップへのあこがれを指摘しつつ、その日本の後進性が敗戦によっていっそう大きくなり、キャッチ・アップ不能論——特殊日本的な後進性を信じる者が多くなったものの、その悲観論は昭和34年頃から、経済成長の中で覆されつつあったと述べている(p.572-573)。そして進藤(2010)⁹も前述のように日本の弱いナショナリズムを指摘しながらも、「イデオロギーとしてのナショナリズムと、ある地理的空間を『わが祖国(patria)』と観念するような集合的な文化現象をさす『ナショナル・アイデンティティ(国民意識)』を区別するならば、戦後日本ではナショナリズムは弱かったが、ナショナル・アイデンティティは、反戦・平和を繁栄・経済成長に結びつけるかたちで強く定着したということができよう(p.380-381)」とも述べている。

以上をまとめると次のような当時の国民意識の変遷が伺える。それは、敗戦とその後のアメリカへの従属のなかで、国民は自国の後進性という感覚を共有していた。しかし昭和30年頃から戦後復興を果たし、その後経済活動に邁進していくことで達した繁栄・経済成長は、国家に対する帰属意識を喚起することはなかったものの、自国の後進性という消極的な感覚のアンチテーゼとして現れた。この2つの相反する感覚を抱きながらも、自らの自尊心を満足させてくれる後者の自国の非後進性の感覚を立証しようとするような存在、すなわちナショナル・アイデンティティが求められるようになった、という変遷で

ある。

こうした変遷は、文化人類学者である青木保の『「日本文化論」の変容』(1990)¹⁰の中でも顕著に現されている。青木は、その時々々のナショナリズムを反映しながら国民に需要供給されてきた日本文化論の書物を取り上げ、そこからその時々々の時代背景や、社会に与えた影響を分析することで、以下のような国民精神の時代区分を行っている。

1. 「否定的特殊性の認識」昭和20～29年
 2. 「歴史的相対性の認識」昭和30～38年
 3. 「肯定的特殊性の認識」昭和39～51年(前期)
- 具体的には昭和20～29年の書物として、戦争末期に日本占領政策を検討中の米軍に、日本の分析を依頼された文化人類学者ルース・ベネディクトがまとめた日本人論、日本文化論の古典『菊と刀』(1948)¹¹を取り上げる。そしてこの著書が基本的には日本と欧米を中立的に捉えた学問的著作であるにもかかわらず、当の日本人は当時、この著書が日本文化として取り上げている「集団主義」や「恥の文化」は、日本の近代化の遅れであり、欧米の文化として挙げている「個人主義」や「罪の文化」こそが、日本が敗戦の失敗を繰り返さないための目指すべきモデルと捉えていたという。その上で、この昭和20～29年を「否定的特殊性の認識」の時期であるとした。

しかしこうした時期は、講和による独立後の経済復興、ついで高度成長による自信回復によって収束し、続く昭和30～38年には「歴史的相対性の認識」の時期が訪れたという。そして、この時期を代表する日本文化論として梅棹忠夫の『文明の生態史観』(1957)¹²などを挙げる。そして当時の日本文化論は、「日本は西欧の後追いであり、これらを参考にはしたが、あくまで近代化したのであって西欧化したのではなく、全体の生活様式はちゃんと日本向きのパターンにつくられている」と日本の近代化に肯定的な認識が付加されていったという。そして、続く昭和39～51年を「肯定的特殊性の認識」の時期であるとし、この時期において日本文化を堂々と肯定する論者が輩出されたという。それは背景に、『菊と刀』が述べた日本の文化的特質(かつて、日本の後進性を現すものと捉えていた特質)が未だ存在しているにも関わらず、復興と経済発展を成し遂げ、新幹線が開通し、東京オリンピックを成功させ、世界第二位の経済大国として台頭したという否応もない現実があったからだという。

こうした戦後ナショナリズムの変遷に新幹線計画を照らし合わせてみると、新幹線計画が登場した昭和30年から開通までの昭和39年は、ちょうど高度経済成長に邁進しはじめたことで、それまでの日本文化・ナショナリズムが敗戦を引き起こしたのだという認識(「否定的特殊性の認識」)を脱し、回復しつつある自尊心、国民意識と相反しないようなナショナル・アイデンティティ

を求めつつある時代（「歴史的相対性の認識」の時代）であった様子が伺えるのである。ここで先取りして、新幹線計画とナショナリズムの関係を考えてみると、そうした時期に、東海道新幹線を「技術的には世界最高の水準による最も近代的な交通機関」として日本独自の技術で作るといふこと、そしてその推進にあたって様々な手段で国民の賛同を求めたということが、新幹線計画の象徴作用を引き起こし、国民が希求していたナショナル・アイデンティティを形成する一助になったとも考えられる。すなわち積極的な意味でのナショナル・アイデンティティを供給する新幹線計画と、そのナショナル・アイデンティティを需要する国民という形で、この二つが結びついていったと考えることができる。そして、東海道新幹線が日本全体に及ぼした影響を鑑みるに、完成した東海道新幹線の存在こそが、その時代に人々が求めている積極的な意味でのナショナル・アイデンティティを具現化した最も象徴的な施設の一つであり自己確認の対象であったからこそ、青木が日本文化論の変遷の中で、東海道新幹線開通年でもある昭和 39 年を「肯定的特殊性の認識」が生まれた最初の年と見なすこともできたと解釈することも決して不可能ではないだろう。さらにはこうした社会的背景が存在していたからこそ、「否定的特殊性の認識」の時期に海外の鉄道斜陽化論（かつて汽車の登場で馬車が衰退したように、自動車・飛行機の登場で、鉄道は衰退していくものであると考える論。詳細は第 3 章(1)b)を参照されたい)を無条件に受け入れてしまったという状況にも頷けるとともに、新幹線計画がこの鉄道斜陽化論を覆していく過程で、欧米追従が必ずしも正しいわけではないと示していったことが、「歴史的相対性の認識」の形成に寄与していたとも十分考えられるのである。特に開通直前の昭和 39 年 3 月に『運輸と経済』に掲載された角本良平（交通評論家。当時は国鉄新幹線総局営業部長や国鉄監査委員として新幹線計画に携わった）の以下の記事は、まさに日本というものを欧米との相対的な立場に置きながらも、肯定的に捉えようとしつつある様子を如実に表している。

「ここで外国に対する態度について一言しておきたい。彼らは先進国であり、教師であったことは否定できないけれども、今日もそうであるとは限らない。またかりにそうであるとしても、彼ら自体も将来を模索し、試行錯誤しているのである。その行動は参考になるとしても一挙一動を見習おうというのは愚かであり、そこで行われた中から合理的部分だけを取り上げ、また失敗を見て同じことをくりかえさないようにすればよいのである。これまでの傾向は、ある一つの国をすることは無批判に取り入れよう、と言う傾向がないではない。しかし日本ももっと自身をもってよい段階だし、

また自らの頭脳で苦勞すべきであろう」(p.13)¹³⁾

こうした欧米諸国に劣等感を感じていた時代から、その認識に疑問を抱くようになる時代への転換期に新幹線計画が誕生したという時代背景を踏まえた上で、次章以降で東海道新幹線の構想誕生から開通までの変遷を追っていききたい。

3. 東海道新幹線計画の変遷

(1) 新幹線計画の誕生と背景

東海道新幹線は、戦後復興に伴う東海道の輸送需要逼迫を抜本的に解消すること、相次ぐ事故や批判にさらされ、志気を失っていた国鉄職員に希望を与えることで、国民の国鉄たる使命を全うすることを目的に、第 4 代国鉄総裁に就任した十河信二によって構想された。しかし、当時の国鉄、社会的風潮には以下のようなものがあり、新幹線計画の船出は決して順風満帆とはいかなかった。

a) 国鉄の不十分な自主性

当時の国鉄は、公共企業体であったにも関わらず、運輸大臣、経営監査委員会が国鉄の経営方針を決定し、肝心の予算権も大蔵省に握られており、その下の国鉄総裁には十分な権限、自由が与えられているとは言えなかったため国家的観点に基づいた十河の新幹線計画よりも、地方議員の政治的思惑による地方の赤字新線建設を優先させなければならないという状態にあった(p.84)¹⁴⁾。実際過去にも、幹線の改築案が何度も検討されたものの、そのたびに政界は「我田引鉄」「橋三年、鉄道一生」という言葉に代表される利権重視の地方ローカル線延伸が優先され、計画が頓挫するということが度々あったのである。

このように国鉄の自主性が小さく、政治的思惑が優先され、新幹線計画のような大事業が政府に認められることは期待できない状況だったのだが、十河や数少ない賛同者は、「地方政治家の思惑で地方の赤字路線をつくることは、その地方住民の当面の利益になるとしても、国民の付託に応えることにはならない……たとえ情に忍びない点があっても、当面の当事者の利害や感情を超越して、東海道新幹線をつくるということ」(p.263-264)¹⁵⁾、すなわち「国家の『交通軸』を太くする」(p.60)¹⁶⁾ことによるのみ、真に国民の付託に応えることができる、と考えていたのである。そこで十河は総裁就任の際に、

1. 国鉄に自主性を与える
 2. 国鉄経営については、政府、政党の意向も十分に傾聴するが、最後の決定は国鉄総裁に一任する
 3. 赤字線の追加建設を強要しない
- などを了承してもらいたいと要請したのであった(p.479)¹⁷⁾。

b) 鉄道斜陽化論

当時はやがて自動車・航空機の時代がくると言われており、陸上輸送を独占していた鉄道輸送は、「さしあたっては、部分的に、輸送力増強は必要だが、道路が整備されれば、輸送難も解消されるので、そのうち、かつて汽車が馬車にとってかわったように、自動車・飛行機が鉄道にとってかわるだろう」という風潮（「鉄道斜陽化論」）が国民や政府、さらには国鉄内部にもあった^{14),18),19),20)}。

このことについて新幹線計画の歴史を綴った碓義朗も、「これほど国が道路に力を入れたのは、多分に占領時代の影をひきずって、何かといえばアメリカの意向を尊重する風潮があったから」（p.119）だという²¹⁾。元々、この鉄道斜陽化論は欧米諸国で唱えられていたものであり、事実欧米は、自動車と航空機がすでに普及し、旅客鉄道は大都市の通勤輸送を除いて次々に剥がされていた。交通に関する知識が十分でなく将来を考えるにも最近数年の経験と外国の先例しかないという状況^{(p.78)¹⁶⁾}、さらには第2章で述べたように、敗戦による欧米諸国への劣等感を国民意識として少なからず抱いていたという状況を考えれば、欧米伝来の鉄道斜陽化論を半ば無条件に受け入れていたとしてもおかしくはなく、碓の発言にも一定の妥当性があるだろう。

しかし、鉄道の複線追加を必要としていたのは、世界的にも類を見ないほど高い人口密度である東海道であり、そうした地域では他の交通手段がのちに発達しても、大量輸送を必要とする東海道には鉄道斜陽化論が入り込むとは考えにくかった^{(p.9)¹⁶⁾}。そしてその後の調査においても、やはり東海道の輸送量を、道路・空港だけでは捌ききれないことが明白だったのである。

国鉄副総裁格の技師長として十河と並び大きな役割を果たした島秀雄も、東海道新幹線計画は、「すべての鉄道は斜陽化するという先入観を解き国民の理解を得ること」が一番の課題であったと述懐している²²⁾。

(2) 新幹線計画の推進

a) 東海道線増強調査会

こうした中でも十河は、輸送難の解決、職員の士気高揚は、「スピードアップ」による画期的な進歩なくして達成し得ないという強い信念のもと計画を推し進めていったのである。

十河はまず計画組織の人々に対して、公益増進のためにも現実の政治的制約や社会的風潮にとらわれず、スピードアップが十分可能な増強策を検討するよう説得し意志統一をはかることを目的に昭和31年5月、「東海道線増強調査会」（以下、増強調査会）を設置した。

調査会は昭和31年5月から翌年2月にかけて、計5回開催され、第2回の会議では、鉄道斜陽化が叫ばれてはい

るものの、他の輸送機関を加味しても将来の東海道線の増強がなにかしらの必要であるということ都合に至った。しかしながら鉄道が負担すべき輸送推定量については、分析方法に対する見解が分かれたため、増強方式については意見がまとまらなかった。

そうした中、十河と数人の委員は輸送問題の抜本的解決、そして国鉄職員の目標となるような大事業とするためにも、特に端的に画期性を現す「スピード」について、技術的にはどれだけのものが可能か検討を促すのであった。

「技術の進歩はスピードの進歩だと思う。飛行機や自動車と競争するというのではなく、狭軌でも広軌でもどの位走れるかということをも充分検討して置かねばならぬ。スピードが一番大切なことで、後で検討すればよいという問題ではないと思う（第4回・十河）」

しかし、こうした十河の姿勢とは裏腹に、その他の多くの委員は、以下に挙げるような政治的、社会的状況を前にして逐次増強案を支持していた。

1. 鉄道は斜陽化するという風潮に波風を立てない方がよい
2. 利権重視のローカル線延伸という政治家の思惑には逆らえない
3. 政府に決められた予算内で輸送増強を検討した方がよい

このように逐次増強案を支持する委員としては、「現実には存在する様々な問題を鑑みると、大胆な挑戦にはリスクが伴う。それならば、今後鉄道は斜陽化していくことだし、大きな事はせず現状にあった対策で十分ではないか」といったように、理想をもって技術的な検討をするよう要請する十河との間には大きな意識の違いが見られたのである^{(p.216-217)¹⁹⁾}。逐次増強案支持派の人々のこうした態勢は、増強調査会の議事録にもよく現れている。

「技術屋としては大いに新しいことをやりたいが、国鉄の財政状態や施設の現状から見て、今すぐに余り飛躍することは考えものである（第4回・B理事）」

こうした齟齬を解消すべく、十河らは、「現状の政治的・金銭的問題に捕らわれず、国として、そして国民にとって将来何が必要なのかということをも計画の最上位に据えるべきで、そのためにもまずは技術的な検討をすべきである」として考え方を改めるよう、現状を前に足踏みしている委員達のナショナルリズムの鼓舞を図ったのである。

「技術的良心を發揮して、技術的にどうしてもこれでなければいけないという信念に基づいて

検討してもらいたい。妥協してはいけない（第4回・十河）」

「政治的な考え方である。技術的な検討を充分やってそれから経済の問題を考えればよい（第4回・十河）」

「鉄道が経済発展について行くという考え方でなしに、交通機関が経済運動をリードするのである、ということを考えねばならない（第4回・十河）」

「国鉄は将来どうあるべきかという理想案を検討してほしい（第5回・十河）」

「先ず技術的、経済的にこうあるべきだという結論を出すべきである（第5回・十河）」

結局、十河は次のように考えていたと解釈できる。「スピードアップを目標にするとしても、そこに技術的裏付けがなければ、それは単なる夢で終わってしまう。そうならないためにもこの調査会で技術的可能性について明らかにする必要がある」。ここから、後に東海道新幹線が“世界一速い”鉄道として完成したのは、単にそれだけの技術力があったからというだけでなく、そこに十河らの、技術者の士気の高揚も視野に納めたスピードアップを企図する意志が介在していたからに他ならない、ということも明白であろう。なお誤解を避けるために付言するが、広軌新線構想に二つの使命が与えられていたように、スピードアップもまた、職員の士気高揚だけでなく、輸送力の増加による現状の打破にも直結することを十河が認識していたことは改めて論ずるまでもないところである。

結局多くの委員は現状から踏み出せず、組織の意志統一は果たせなかったものの、ここで議題に挙げたスピードアップの技術的可能性が、国鉄技術研究所（以下、技研）で取り上げられることとなったのである。

b) 国民の関心の喚起

前述の「増強調査会」に第4回から出席していた篠原武司技研所長は十河らの説得に応えるようなかたちで純粹に技術的可能性について技研で検討をはじめた。具体的には高速化研究という形にすることで、それまでバラバラだった研究に統一性を持たせ、高速化に直接関係するものを重点研究項目、その他のものを準重点項目、一般項目という具合にウェイトをつけて研究にあたらせたのである。

こうして、篠原によってまとめ上げられた高速化研究の成果は、昭和32年5月に「東京—大阪間3時間への可能性」と題した研究所創立50周年記念講演会において国民に公表された。この講演会では、以下のテーマについて、模型や映像を用いて一般の人々に分かりやすく説明された。

1. 技研創立記念講演会の開催に当たって（技研所長・篠原武司）
2. 車両について（車両構造研究室長・三木忠直）
3. 線路について（軌道研究室長・星野陽一）
4. 乗り心地と安全について（車両運動研究室長・松平精）
5. 信号保安について（信号研究室長・河辺一）
6. フランス国鉄試験走行の記録映画の上映

これらテーマからも分かるとおり、講演会では逼迫した輸送状況とその解決の必要性に関する説明は冒頭挨拶で軽くふれる程度にとどめられ、あくまで当時の技術で「一体どんな鉄道ができるのか」に関する説明が主題であった。そしてその内容は、

1. 研究所では平均時速200キロ、最高時速250キロを目標とした高速鉄道の研究を進行中
2. 東海道本線の距離は約500kmだが、新しい路線を敷設して約450kmにすることでさらなる時間短縮が可能
3. 路線はこれまでの規格ではなく、新線用の新たな規格にするのが適当
4. これらの条件で東京—大阪間を3時間で結ぶことが技術的に可能

といったように、技術的な観点から新線の魅力を訴えるものであった。そして、これを実現させるかどうかは「運賃による資金を運用し、国民の国鉄という意味で皆さんに決めていただく問題」²⁰⁾であると強調することで、新幹線プロジェクトの要否を国民全体に問いかけた。

この講演会の“反響”はきわめて大きかった¹⁹⁾²²⁾²³⁾²⁴⁾。篠原も、大きな新聞紙上でこぞって研究所の構想がきわめて好意的に紹介され、それによって議論もわき起こってきた、と述懐している(p.98)²⁰⁾。特に日本では時速95キロ、世界で最も速い鉄道で時速153キロであったそれまでの最高速度が、時速250キロにまで引き上げることができる、という内容が大きな反響につながったと考えられる。実際その後、このイベントで公表された「スピードアップ」をマスコミがこぞって取り上げたことで、人々に現実の可能性を印象づけ、「新幹線待望論」が国民的にわき上がったとされている¹⁵⁾²²⁾²⁵⁾²⁶⁾。しかしその一方で、どちらかと言えば反対意見が強く、なお白い眼で見られていたとする見方もある¹⁶⁾²⁰⁾²⁷⁾。

しかしいずれにしても、この講演会での技術的可能性の社会的な証明が出発点となったのである(p.32)¹⁶⁾。そしてその結果として、国鉄内で大勢であった大きなことはできないという諦めムードも、少なからず影を潜めていくこととなった。この講演会は国鉄内外ともに大きな影響を与えたのである²³⁾²⁴⁾。

また十河もこの講演会に感化された一人だった。後に十河は、この技研の科学的に証明された理論によって広

軌設置に踏み切ったと述懐している(p.92)¹⁴⁾。スピードアップを目玉として新幹線計画を大きな国策として取り上げてもらおうと、そのための科学的裏付けを必要としていた十河だったが、そこに図らずもスピードアップの可能性が科学的に公表されたわけであるから、これが好機と写ったに違いない。実際十河はこの講演会の直後、期熟したとして増強調査会の立場から、「もはや東海道線増強は緊急課題」という結論を出し、世間全体で判断してもらうため、昭和32年7月に中村三之丞運輸大臣に「単に鉄道経営上の見地からばかりでなく、広く国家的な観点から判定されるべき問題であるとして、適切な配慮を煩わしたい」という申請を行った。

そして、運輸省はこの申請を受けて「日本国有鉄道幹線調査会」を設置し、検討を行う運びとなった。会議は昭和32年9月から翌年7月までの1年余り行われ、最終的に以下の通り「新しい魅力を求める国民の声が反映されたとも思えるような」（『朝日新聞』昭和33年7月29日）記述となったのである。

「なお政府並びに日本国鉄道当局においては、東海道線増強の必要性と緊急性に鑑み、早急に新規路線を建設する必要があるが、これが具体的に当り、技術的には世界最高の水準による最も近代的な交通機関として実現することを目標とするはもとより（後略）」

こうして抜本的対策としての新幹線計画が、遂に着工することとなったのである。この答申が提出されると、新聞紙上で大々的に報道され、広軌新線計画はさらに世間の注目を浴びるに至った(p.90)¹⁴⁾。この答申結果に対する反応は、以下のようにそのほとんどが好意的な内容であった。特に「世界最高の水準による交通機関として実現する」という調査会の掲げた目標に呼応するように「世界一の列車」「夢の超特急」を強調する記事が大半を占めていた。

「軌間 1.435メートルの複線で、最高時速が 250 キロ、両大都市間を旅客三時間、貨物五時間半の超スピードで走るという画期的な提案である。（中略）その構想の雄大で計画の意欲的であること、戦後の起業にまれに見るものと言わざるを得ない」（『読売新聞』昭和33年7月9日「社説 東海道広軌別線案と問題点」）

「まさに平和国家としての日本の象徴たる大事業ともいえるのである。その意味でも、終戦後、打ちひしがれた日本国民の明るい希望をみたくものといえるであろう」（『産経時事』昭和33年7月9日「社説 東海道広軌新線への夢 重点施策として政府の決意を求む」）等

ここで先に述べた講演会について振り返ってみる。篠原は講演会の開催に際して、以下のような企図を持って

いたという。

「その（一講演会で紹介した高速鉄道）構想も、単なる夢を描くのではなく、ちょうどそのときの社会の人たちが欲しくて欲しくてたまらないものが、ほら今の技術でも組み合わせれば出来るじゃないかと具体的に示すとともに、十河さんはじめ政策決定の中枢にいる人たちの考え方を尊重し、それを発展させたものだった」（p.83)²⁰⁾

そして、講演会後の新聞記事を見ると、篠原が言う「社会が欲していたもの」が、「世界一の列車」「夢の超特急」に見られるような、人々のナショナル・アイデンティティを確立してくれるような存在であった様子が伺える。それは第2章でも見たように、当時の国民が自国の非後進性の感覚を立証しようとするような存在を求めているという時代状況にも合致するのである。つまり国民は新幹線計画が「東海道の輸送難を解消し、公共の利益を高めてくれるか」よりも、「ナショナル・アイデンティティを確立してくれるか」という点に主眼を置いていたと見るのできるのである。もちろん「計画が純粋に経済上の必要から押し出されてきた」（『産経時事』昭和33年7月9日）というように、公共の利益に対する感覚が全くなかったわけではない。しかし、国民が関心を抱いたきっかけが、技術的可能性に関する講演会であったことからしても、やはり現状問題の解決策として計画が支持されたとは素直には言い難い。

そしてその後の国民の関心も、もっぱら「夢の超特急」への願望が先行していった様子が記事の見出し等から伺えるのである。特に完成が近づくにつれ、その「夢」はやはり「超特急」、すなわちスピードアップに向けられていった（『朝日新聞』昭和33年5月27日「スピード現代の神々 尽きぬ不思議な魅力」、『読売新聞』昭和33年6月21日「“夢の特急”新東海道線 飛行機も顔負け 世界で一番速い」、『週刊サンケイ』昭和33年8月3日「スピード革命時代 夢の“超特急”東京-大阪3時間の青写真」等）。

もともと、十河ら計画推進者の側も様々な催事を行うことで、国民のスピードへの関心を高めていったのである。例えば昭和34年7月27～31日には、ビジネス特急「こだま」号による時速160キロを目標とした最高速度試験が実施された（試験前の最高記録は時速145キロ）。この最高速度試験は、国鉄としては前代未聞の、マスコミ各社を招いた一大イベントとして行われ、当日は新聞社のヘリコプターが上空を飛び回った（p.181-182)¹⁵⁾。当日のプレス用リリースには、「なお5年後に東海道新幹線が完成しますと、最高時速250キロ、平均170キロの世界一速い列車が日本の国鉄に出現することになります」とあるように、この試験ははっきりと新幹線開発のためのスピード試験、データ収集が目的だったという証言が

残っているが(p.182)¹⁵⁾、これをあえて一大イベントとしたところに、国民の関心をスピードによって呼び込もうという狙いが伺える。そして試験最終日に時速 163 キロ（狭軌世界最速）という大記録を打ち立てると、新幹線計画推進者のねらい通り、翌日の新聞には新記録歓迎の見出しが躍った（『朝日新聞』昭和 34 年 7 月 31 日「こだま待望の世界記録 時速一五三キロ出す “夢の超特急” 実現へ一歩」、『毎日新聞』昭和 34 年 7 月 31 日「特急こだま 狭軌鉄道での世界最速記録」、「世紀の瞬間 驚異的なスピード」等）。

また、東海道新幹線でも昭和 37 年 6 月 23 日にモデル線（鴨宮—綾瀬間）が完成し試運転が開始されると、国鉄は、試験の合間をぬってマスコミ関係者や招待客たちのための高速運転試乗会を企画し、アピールを図った。さらに同年 10 月 31 日には第三次速度向上試験が行われ、時速 200 キロの大台を記録したが、この速度試験には報道機関が殺到し、テレビ中継まで行われた。その後も十河が国内知名人や報道関係者など約 2,000 名を正式招待して試乗会を行うと、各新聞は“夢の超特急”の見出しで初乗り記を掲載し、PR 効果は満点だった(p.316)²¹⁾。なお、目標であった時速 250 キロを達成したのは、昭和 38 年 3 月 30 日であった（記録は時速 256 キロ）。このモデル線での試乗客は、高松宮御夫妻をはじめとする国内外の要人を含み、延べ 10 万人以上にのぼった。

さらに開業直前の昭和 39 年 8 月 25 日には全線試運転が行われ、最高時速 210~250 キロで、東京—新大阪間を開業時と同じ 4 時間で列車が走ったが、この模様もまた NHK テレビで生中継された。それも NHK が「テレビ放送技術のすべてを投入する」ほどの力の入れようだった。

このように、国民の関心は講演会から開通に至るまで終始スピードに傾いていた。国民を動かしたのは輸送難が解消されるという事実ではなく、国民の心に潜在しているスピードアップを望む感情であった。それは、この時代に高速道路や航空機が登場しはじめ、高速化に対する関心が高まっていたからであるとも考えられる。昭和 35 年と 36 年に日本航空によって行われた大規模な旅客動態調査とイメージ調査によれば、人々には第一に、「ジェット機」という未登場の航空機を通じての旅客のスピードへの極めて強いあこがれがあり、第二に、「夢の超特急」という表現で表された東海道新幹線への限らない期待があったという²⁸⁾。そして十河ら計画推進者もまた国民のスピードへの関心を上手く高めることで、計画の支持を取り付けることができたのである。

c) 十河に対する期待

以上に見たように、新幹線計画は「世界一の列車」「夢の超特急」として人々の期待を担っていったわけだが、その期待は同時に十河に対しても向けられていた。

その様子は新幹線建設の認可が下りた昭和 34 年 3 月、ちょうど十河の総裁の任期が切れる直前で去就が取りざたされたところに見られる。

東海道新幹線建設という新規格による改築案は、それまでの歴史にも現れていたように、地方路線を延伸したい政治家にとっては決して歓迎できるものではなかった。そうした状況の中で迫っていた任期切れであったため、政府の間では十河解任の方向で動いていた²⁵⁾。しかしそれが明るみになると新聞各紙では、十河の清廉さ、国鉄のために尽くす至誠をたたえ「全部コラム欄で何か相談でもしたように、政府の勇退勧告に反対」（『エコノミスト』昭和 34 年 5 月 12 日「この人を評定する 勇退勧告を受けた国鉄総裁十河信二」）し、自民党に対しては、「自分たちのいいなり放題になる人物をすえようとしている」と攻撃し、国鉄の技術関係者たちも政治に動かされてはたまらないと一斉に十河続投の声をあげた(p.577-578)¹⁷⁾。例えば、昭和 34 年 4 月 18 日『朝日新聞』の「天声人語」では以下のような記事が掲載された。

「いい総裁だからもっとやらせろ、という声が新聞の投書欄やコラム欄にも多い。これほど方々から留任を望まれる人は近来めずらしい。（中略）十河さんは国鉄の内外から見直された。『祖国国鉄の危機を救うために赤紙をつきつけられて、国難におもむく覚悟』とセリフは古めかしかったが、ほんとにその信念で情熱をこめて国鉄の立て直しに専心した。（中略）こんどは東海道新線の建設に非常な熱意を傾けている。これは本人もやりとげたい気持ちのようだ。（中略）とにかく熱情をこめてやりたがっているのだから、やるとこまでやらせてみてはどうか」

こうした記事をはじめとし「ブームといわれる週刊誌のほとんどが十河論なり、総裁人事をめぐる裏話なりを取り上げた。しかもそれが筆をそろえて老人擁護論であった。財界あるいは政府、与党内部の再任への動きは世論の動向に大いに動かされ」（『朝日新聞』昭和 34 年 5 月 12 日）十河が留任することとなったのである。

では、人々が支持した十河の信念や情熱とはどんなものだったのか。それはやはり、新幹線構想時や、増強調査会での発言に見られたような、終始一貫した「国民の国鉄」たろうとするナショナリズムであったと考えられる。なぜなら、そうした十河のナショナリズムに裏打ちされた発言は、国民にも以下に列挙するような国会答弁や、新聞記事等を通じて表明されていたと見ることができるからである。

「私は、国鉄は国民の国鉄である、国民の国鉄を国民のために国民にかかわって経営をお引き受けいたしたのだ、そういう観念に立ちまして、できるだけ国民の皆さんから御注意もいただき御協力も

得まして、本来の使命達成に精進いたしたいと覚悟いたしておるものであります。」（参議院 運輸委員会、昭和 30 年 5 月 24 日、総裁就任挨拶）

「国鉄は（中略）国民の国鉄でありますから、国民の協力なくしては国鉄は円満に運営していくことはできない。私は心から国民の協力を得るよう努力をしておるつもりであります」（衆議院 運輸委員会、昭和 34 年 11 月 18 日）等

こうした十河の、「国民の国鉄たろう」とするナショナルスティックな態度が「十河擁護論」に結びついたであろうことは、先に挙げた『朝日新聞』の「天声人語」からも伺えるだろう。さらにこの記事からは、国民の新幹線計画に対する態度は計画そのものの善し悪しに限らず、むしろこうした十河の「国鉄は国民の国鉄である」という心構えへの了解によって形成されていた様子が伺えるのである。

そして計画の強力な推進者であった十河が、もしここで再任されることがなかったならば、政治路線を敷かんとする政治家によって計画そのものが中止、大きく変更されていた可能性は十分に考えられる。当時運輸省に勤めていた瀧山養も「もしあのときに留任されなかったら、新幹線は日の目を見なかったんですね」（p.190²⁹）と証言しているように、東海道新幹線の開業には決定的な意味をもった。そして、その再任を可能としたのは十河の国民への誠意に共鳴した国民の声であったとともに、この十河の誠意は新幹線計画の支持理由の一つにもなっていた様子が伺えるのである。

しかし十河のいう「国民のため」が、国民のあらゆる感情や気分、さらには、俗情とも言うもの全てに付き従い、実際上のプラグマティックな合理性の有無を十分な吟味が不在の夢をともに声高に叫ぶような、いわゆる「ポピュリズム」に基づくものを意味したわけではないことは、これまで見てきたことから明らかであろう。そうした「夢」とともに十河の念頭にあったのは、輸送難の解消による公共利益増進への関心であり、新幹線計画が及ぼす国家的・社会的影響への関心であった。

「今回の東海道広軌新幹線の建設は、単にスピード・アップや輸送力増強となるだけでなく、輸送方式の近代化を実現して、鉄道と自動車とが食うか食われるかの競争をするのではなく、相互に協力して鉄道・自動車双方の長所を併せ発揮させることにより鉄道輸送に一大革命を起し、日本経済発展のため大きな貢献をしようとするのである」（『経団連月報』昭和 33 年 10 月号）

「東海道は、申すまでもなく、日本全国の旅客、貨物が集まり、また、日本全国の全線に向かって旅客、貨物が流れ出るのであります。何と申しますか、心臓の近くの大動脈みたいなものでありま

す。東海道が行き詰まっておるために、東北の旅客も貨物も非常に輸送が詰まってくる、山陽、山陰の方も詰まってくる、こういうわけでありまして、全国の輸送を円滑にするためには、どうしても幹線中の幹線である東海道の輸送を円滑にする必要があります。それで東海道新幹線に着手したのであります」（衆議院 運輸委員会、昭和 35 年 3 月 18 日）等

十河はこうした国家的・社会的利益を実現させるために、そして国民を巻き込んだ大きな国策として計画を推進するために、先に述べたような国民の求めた「夢」の具対化としてのスピードアップを強調したのである。

以上のように国民は、十河に対する信頼によって公益増進の実現に対する不安を払拭しつつ、敗戦によって打ちひしがれたナショナル・アイデンティティを回復してくれる象徴的存在として「夢の超特急」と名付け、新幹線計画が進めるスピードアップに期待を寄せるとともに、計画組織もまた、その期待に高速度試験等で応えることで国民の積極的な賛同としてのナショナリズムを高め、強力な推進力を得ていったのである。

(3) 開通後

a) ナショナル・シンボル

こうして昭和39年10月1日、東海道新幹線が完成すると、新幹線は日本人にとって象徴的な存在となった。それは川勝(2006)³⁰の次のような発言にもよく現れている。

「日本のイメージが、それまでの『フジヤマ・ゲイシャ・サクラ』から、富士山をバックに、桜の季節にシャープなフォルムの新幹線が走り抜けるイメージに変わったのです。新幹線は日本の技術レベルを世界に発信する象徴的存在でした。当時の国鉄（現 JR）がこのイメージを世界に発信しましたが、以来日本といえば、新幹線に代表されるハイテク技術と、富士山、サクラに象徴される美しい自然を合わせ持つ国と言うことになったのです」（p.28）

新幹線が颯爽と駆け抜ける姿を思い浮かべるとき、写真-1のような映像を想像する人は少なくないはずであ

写真-1 富士山を背に走る新幹線



る。これは、日本のナショナル・シンボルとなっている富士山の前を横切ること、新幹線が日本というネーションの大動脈であることを象徴しているわけである(p.156)³¹⁾。

では、なぜ新幹線がこれほどのナショナル・シンボルとして機能しているのか。それはこれまで見てきたように、新幹線の建設にあたっては、国民全体の支持を仰ぎ賛同を得て推進していったのであり、その国民参加の共通体験が存在していたからこそだと考えることができよう。国民の新幹線計画への賛同は、新幹線が自分たちの願望としての「夢」を実現してくれることで、自分たちの確固たるナショナル・アイデンティティを確立してくれるだろうという期待のもとに表明された。つまり新幹線の実現とはすなわち、国民の夢の実現であり、国民にとってナショナル・アイデンティティの確立と写ったと考えることができる。そして前者の新幹線の「実現」と後者のアイデンティティの「確立」を重ね合わせ、新幹線をシンボル化したと考えることができる。スミス(1991)は、人々がある対象を象徴と見なすのは、その対象がネーションの概念、すなわち「人々が共有している共通の歴史的記憶」を明確に表現してくれるからであるという(p.143)²⁾。東海道新幹線はスミスのこうした指摘を裏付けているといえよう。つまり、東海道新幹線がナショナル・シンボルとして見なされているという事実が、新幹線計画においてナショナリズムが機能したということの現れであると見ることができる。

b) 欧米追従意識の払拭

しかし東海道新幹線はただ単に日本国民の願望を実現させたことで、確固たるナショナル・アイデンティティを確立しただけではない。欧米諸国の鉄道斜陽化論が日本でも支配的な中で、人口稠密な地域における新たな輸送機関のあり方を世界に示したことにより、鉄道斜陽化論を覆したという事実もまた、結果として欧米追従の態度に対する苦言となり、大きな意識の転換を図るきっかけとなったのである。それは以下の記事によく現れている。

「ここで外国に対する態度について一言しておきたい。彼らは先進国であり、教師であったことは否定できないけれども、今日もそうであるとは限らない。またかりにそうであるとしても、彼ら自体も将来を模索し、試行錯誤しているのである。その行動は参考になるとしても一挙一動を見習おうというのは愚かであり、そこで行われた中から合理的部分だけを取り上げ、また失敗を見て同じことをくりかえさないようにすればよいのである。これまでの傾向は、ある一つの国のすることは無批判に取り入れよう、と言う傾向がないではない。しかし日本ももっと自身をもってよい段階だし、

また自らの頭脳で苦勞すべきであろう(角本)」(p.13)³²⁾

このように鉄道斜陽化論を覆したという認識もまた、ナショナル・アイデンティティの強化に繋がっていったのである。

4. 考察

以上、本稿では土木計画の事例として東海道新幹線の構想誕生から開通に至までの十河ら計画組織と、国民の全体像を描写してきたが、新幹線計画を推進する上では第1章で指定した2つのナショナリズム

1. 計画組織の、「善き社会」へ漸進するための原動力としてのナショナリズム
2. 国民の、計画に対する積極的賛同としてのナショナリズム

が重要な役割を果たしていた様子が解釈でき、仮説は質的に実証されたと言えよう。こうしてナショナリズムの重要性が明確になったという事を踏まえるなら、このナショナリズムが具体的にどのような意義を持っていたのか、そしてそれがどのように呼び起こされていったのかについてさらなる解釈を通して知見を抽出することで、それらを今後の土木計画の展開に援用していくことが期待できるものと考えられる。

そこで以降の(1)、(2)では、新幹線計画においてそれぞれのナショナリズムが具体的にどのような意味をもち、どのような形で形成、作用したのかについて考察を加える。それらを踏まえて(3)では事例全体を俯瞰して、この2つのナショナリズムの関係性を考察することとする。

(1) 計画組織の原動力としてのナショナリズム

本調査から新幹線計画は、十河の「国民のための善き社会を志向するナショナリズム」が強力な動機となって推進された様子が伺えた。その動機の下で、社会が直面していた東海道の輸送難の解消策として新幹線計画が生み出されたわけである。しかしもしここで、こうした動機＝ナショナリズムが存在せず、社会の流れに任せていたならば、当時の強力な鉄道斜陽化論の風潮に立ち向かうことも叶わず、また国鉄の自主性の低さ、政治的問題の前にも屈服せざるを得なかったであろう。現に新幹線計画に消極的だった人々は、反対根拠としてこれら政治的問題、自主性の低さ、社会的風潮を制約として挙げ、あくまでもその制約下で輸送難の対策をどう行うかという問題設定をしていたのである。しかし、ナショナリズムに基づいた十河らは、これら現状は「より善い社会」に向かうに当たっての“障害”であって、これらこそが

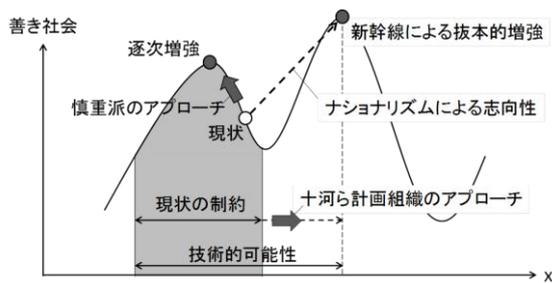


図-1 ナショナリズムの有無による志向性の違い

乗り越えるべき問題であると考えていたのである。そこには、ナショナリズムの有無が問題意識の設定の仕方を変えている様子が伺えるが、この違いは大きいように思われる。なぜならナショナリズムをもたず、問題意識を輸送難のような限定されたものに位置づけてしまうと、そのときの状況を制約条件として、その中で最適解を模索することにばかり目が行きがちになり、それが社会に役立つのかという判断力が低下してしまう恐れがあるからである。一方で、ナショナリズムに基づいて問題意識を常に「より善い社会への改善」に位置づけていれば、直面する事象も俯瞰的に捉えることができるだろう。つまり順序としては、まず制約条件のない状態で最適解を求め、その上で現状の制約を吟味し、制約条件を緩和するための方策を探るといった具合である。

以上は、計画システム分野の手法に倣うならば、図-1のように表現できる。なお、図で示す現状の制約とは、予算条件、輸送量条件等の定量的条件にとどまらず、社会的評価、政治的問題等の定性的条件をも含むものである。そして十河らが行った、国鉄の自主性の拡大と、世論の鉄道斜陽化論に基づく先入観の払拭が、現状の制約範囲の拡大であったことを考えると、本調査結果は、この手順の妥当性を示唆していると言えよう。さらに、そうした見方を可能としているものこそが「国民のための善き社会を志向するナショナリズム」だったのである。

以上、「より善い社会」を指向するナショナリズムが土木計画を進めていく上で大きな役割を果たしていたとする理由は、

- より善い社会に漸進するためには社会の自然な流れに委ねていても近づくことはできない一方で、ナショナリズムを持つことでその流れから脱し、より善い社会に向けた新たな針路を設定することができる
 - その針路の設定に際しても、現状の社会的な制約条件に縛られず、より俯瞰的な視点をもって、よりよい判断を下すことができる
- からであるということが示唆されたものと考えられる。

(2) 国民の積極的賛同としてのナショナリズム

第1章で想定した「国民の計画に対する『賛同』としてのナショナリズム」が大きな役割を果たすという仮説は、第3章での描写を通じて実証したと言えるが、ここでは具体的にどのような意味において役割を果たしたのかについて見ていくことを通じて、今後の土木計画を進める上で有用となるであろう知見を得ることとする。

国民が新幹線計画への「賛同」を醸成するまでの過程は次の通りだった。まず講演会により国民のスピードへの「関心」を引き立てた。次に十河ら計画組織のナショナリスティックな言動によって彼らへの信頼を高めるとともに、計画そのものに対する「受容」意識をも高めた。

ここで特徴的なのは、これらは新幹線計画の企図した「輸送難の解消」そのものに対する関心ではないということである。国民がこれらに関心を寄せたのは、「夢の超特急」「世界一の列車」「夢の大事業」という言葉に現れているように、新幹線計画がナショナル・アイデンティティ（日本民族としての誇り、自尊心）を満足させてくれるという期待があったからであった。それは第2章で述べた敗戦による欧米追従意識に疑念を抱きつつあったという当時の時代背景からも伺うことができるのである。そして、このナショナル・アイデンティティ充足の結果が、東海道新幹線の開通（ナショナル・シンボル化）であったわけだが、ここに挙げた過程が、国民の一体感を強化していき、国民の積極的賛同としてのナショナリズムを得ていった様子が伺えるのである。しかしそれら具体化もまた、新幹線計画が自然には生まれなかったように、そのほとんどが自然に進行していったわけではない。そこには、国民の賛同を得ようという計画組織の意図が働いていたのである。そしてこうした過程によって、国民のナショナリズムを動員することに成功したということは、各過程の特徴を探っていけば、他の土木計画にも有用な知見を得ることが期待できるだろう。そこで以降では、個々の出来事の考察を行うこととする。

a) 社会的ニーズ

国民の合意を得るためには、何よりも先ず「関心」を持つてもらわなければならないわけだが、そのためには計画が社会的ニーズに応えるものでなければならない様子が新幹線計画の描写を通じて伺えるだろう。さらにそのニーズとは、物質的ニーズよりも、精神的ニーズとでもいえるべきものの方がより重要であった様子が伺える。すなわち国民は、計画によって完成する施設よりも、計画の意味するもの、計画に付加された価値により関心をもつことが示唆されるのである。それは、繰り返し述べるように、新聞の投書や記事を見ても、「現実の輸送難の解消」よりも「ナショナル・アイデンティティの充足」が取り沙汰されていることから示唆されている。

特にここでは、第3章(2b)で述べた講演会に着目した

い。この講演会に対して考察を加えるとするなら、次の二つの特徴を見いだすことができる。一つはこの講演会は国民が新幹線計画に触れる最初の機会であったこと、もう一つは繰り返し述べてきたように人々の精神的ニーズに応えるような内容であったことである。このことから、計画組織がまず計画の初期段階で力点を置くべきは、如何に事業によって住民に物理的便益があるのかを伝えることよりも、むしろ如何に住民のアイデンティティを鼓舞できるかという点であるとも考えることができる。特に第1章で述べたように土木事業のような社会的ジレンマを内包した事業はすべての人に受容してもらうのが困難である。この点でも計画の初期段階においては、物質的ニーズ（現状認識）による関心の喚起よりも、本事例に見られるナショナル・アイデンティティの鼓舞に代表されるような精神的ニーズによる喚起の方が、より有効であると考えられるだろう。

以上から、計画組織は、国民のナショナリズムを動員するために、まず彼らの精神的ニーズを見極め、それに対して計画がどういった形で応えることができるのかを示すことを通じて国民のナショナル・アイデンティティを鼓舞し、「関心」を高めていくという方法が有効だと考えられる。

b) 計画組織への信頼

国民の計画に対する積極的な賛同を得るためには、計画が彼らのニーズに応えることを示し、彼らの関心を高めただけでは不十分だろう。なぜならば、その計画によって、いくら自分たちのナショナル・アイデンティティが満足されることが期待できても、「実際は計画推進者が自分たちの利己的な利益を満たすために行おうとしているのではないかと不信感を抱かれてしまっただけでは、賛同には繋がらないと考えられるからである。さらには、新幹線計画に反対していた人々の根拠も「鉄道斜陽化の時代に世界一の鉄道をつくっても無駄な投資でしかない」、というものだったわけだが、それはすなわち、この計画に対する信頼が醸成されていなかったということの意味すると解釈できる。しかし、反対論者の人々も世界一の鉄道そのものには魅力を感じていたのである。例えば、反対論者の支持を集めていた小説家の阿川弘之も、「鉄道ファンで広軌新線万歳、世界一の高速列車快哉を叫びたいところだが」と前置きした上で、時代錯誤の建設になるのではないかと反対論を唱えていた（『朝日新聞』昭和33年8月10日）。つまり反対論者の中でも、計画が精神的充足を果たしうるもの、自分たちのアイデンティティを満たしうるものという点において「関心」を抱いていたものの、計画に対する信頼が不十分であったために、計画が自己満足に終わってしまうのではないかとという恐れを抱き反対していた人々がいた、と解釈することができる。

こうした反対論者も含めた国民の「関心」を「賛同」に繋げるためには、計画を「受容」してもらおうという行程が間に必要であるだろう。そこで十河の言説が、この国民の計画に対する受容意識を向上させる役割を果たしたと考えられるのである。

受容意識を高めるための方法は、例えば藤井(2003)³³⁾に詳しいが、そこでより本質的で効果的な方法として挙げられているのが、行政（計画組織）への信頼を確保することである。計画組織への信頼が確保されることで、彼らが行う計画も公正に行われていると見なし、自分たちの公正感に基づいて、計画を受容するようになるというものである。さらに計画組織への信頼を確保する重要な要素として、「代表性」というものがLeventhal(1980)³⁴⁾によって挙げられているという。この代表性とは以下のようなものである。

「一部の人々を偏重したり、特定のイデオロギーに偏った判断をしない。そして、対象者全員の、あるいは、それが無理でも主要な団体の関心、価値観、世界観が反映されている」

ここで十河の言説を振り返ると、特に終始繰り返していた「国鉄は国民の国鉄である」という発言は、まさしくこの代表性を顕著に現している。さらには、鉄道を動脈に例え日本列島を一つの有機体と見立てた発言も見逃せない。なぜならそれが意味するところは、十河らが東海道の暮らす住民に偏重せず、地方住民も含めた全ての国民の代表であるということをも端的に表すからである。そして実際、十河の再任要求に見られるように彼への信頼は大きかったのである。

ここから、国民の新幹線計画に対する受容意識を高めた一要因は、十河のナショナリズムを鼓舞するような言説によって、自分たちのニーズ、利益、理想が叶えられると感じたからだだと解釈することも可能だろう。

以上から、国民に計画を受容してもらうために、計画組織は自分たちが国民のために行っているという真摯な態度を持ち続けるとともに、計画組織が対象としている人々が自分たち国民であることを認識してもらうことが必要であり、そこで有用なのが国民のナショナリズムを鼓舞することであるということが示唆される。

(3) 二つのナショナリズムの関係

以上、(1)、(2)を踏まえてさらに事例全体を概観すると次のような構図が伺える。

それは、輸送難解消といった「公共利益の増進」を求めるナショナリズムをもった計画組織は、夢の超特急の実現、希望ある大事業の実現といった「ナショナル・アイデンティティの充足」を求めるナショナリズムをもった国民に応えようとする中で、そこから賛同を引き出し、計画を推進していくという構図である。それはまた、

前者の関心はより国家的、政治的である一方で、後者の関心はより社会的、歴史・文化的であるとも捉えられる。そして国民は、計画組織を信頼することで「公共利益の増進」を組織に委ね、自らは自分たちの願望である「ナショナル・アイデンティティの充足」の対象として、計画に賛同していたのである。

そしてこの両者の運動（＝ナショナリズム）がなければ、新幹線計画は成功しなかった。なぜなら、国民の運動が計画組織の運動を凌駕していたならば、輸送難の解消という本来の目的は脇へと押しやられ、純粋なスピードへの挑戦となり、合理性や経済性を欠く可能性は多分にあっただし、計画組織の運動が強大でも、国民の運動が存在しなければ、新幹線計画の建設が承認されること自体困難であった可能性は十分考えられるからである。その意味で、新幹線計画はこの両者のナショナリズムが存在していたからこそ成功したと解釈できる。

そしてこの二つの運動（＝ナショナリズム）が対象とするところは、彼らが想定する「国民国家」である。国民国家は、人々が「ネイション（国民）」という意識を共有することによって統合されている「ステイト（国家）」であることからしても虚構であるが、計画組織は、その国民国家があたかもそこに実存すると想定して、その国民国家に対して公共利益を増進させようとし、国民は、あたかもそこに国民国家が実存すると想定して、その国民国家に対して自らのアイデンティティを求めようとしているのである。以上は

図-2 の円内ように表せるだろう。一方で、国民の信託を受けて、計画組織が利益の源泉となる土木施設を提供するという関係は、図の円外のように表され、ナショナリズムという運動を伴わない土木計画は、社会の外見のみの改善であるとともに、専ら国民の社会への関心が伴わない行為であると考えられるのである。しかしながら本研究でも示唆されたように、土木計画は人々のアイデンティティの重要な話し合いの場となり、大規模に意識変革を行うことで、国民の共通意識によって構成される社会の内面にも働きかけることが可能である。それならば、土木施設の整備・運用を通じてのみならず、ナショナリズムの鼓舞による人々の意識変革を通じて、よ

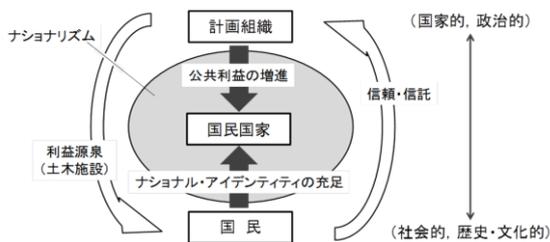


図-2 計画組織と国民の相互バランスを通じたナショナリズム

り善い社会へと漸進することが期待できるのである。そしてそのためにも、計画組織は、土木計画によって国民国家の物語を紡いでいくという行為にも十分に配慮する必要があると考えられるのである。

以上、本節では(1)、(2)を踏まえて物語描写を概観し、2つのナショナリズムの構図を明らかにすることとした。その結果、

- 計画組織は、「ナショナル・アイデンティティの充足」を求めるナショナリズムをもった国民に伝えようとすることで、そこから賛同を引き出し、計画を推進していく
- 国民は、計画組織を信頼することで「公共利益の増進」を組織に委ね、自らは自分たちの願望である「ナショナル・アイデンティティの充足」の対象として、計画に賛同していく
- この両者のナショナリズムがバランスを保つことで、合理性や経済性の欠落を防ぎつつも、計画を強力に推進していくことができる

という可能性が示唆された。以上が本節で挙げる今後の土木計画を進める上で有用となるであろう知見である。

5. おわりに

以上、新幹線計画に果たしたナショナリズムの役割について考察を行ってきたが、そもそも当時新幹線計画が、国民のナショナル・アイデンティティを満足させるものとしてあれほど支持されたのは、第2章で見たように、高度成長という現実と、自分たちが抱いていた自国の後進性という感覚の間の矛盾に対する答えを求めていたという時代背景が存在していたからではないかという疑問も出てくる。ひるがえって、現在の日本がナショナル・アイデンティティを要請しているかという、当時ほど求められているとは言い難いように思われる。そこで浮かび上がってくるのは、現在の日本において、当時のように国民のナショナリズムを鼓舞するような言説や催事が、賛同を得る上で有効に機能するのかという疑問であるだろう。たしかに、当時ほどの効果を発揮することはないかもしれない。しかし、ここで着目したいのは、先述したように、新幹線計画が日本のナショナル・アイデンティティの重要な話し合いの場となったということである。つまり土木計画・国土計画は、ナショナル・アイデンティティの話し合いの場をつくり、そこから計画の推進力としてのナショナリズムを引き出すことができる可能性は棄却されないだろう。そして、それをさらに積極的に受け止めるならば人々の意識改革の必要性に迫られたときにこそ、そうした人々の意識に付き従わずに、逆に土木計画を利用して意識改革を断行していく、とい

う土木計画のあり方も考えられる。そしてこうした可能性を考慮すると、国民の賛同を得るという行為は、必ずしも計画の円滑な推進のみを意味するわけではない。その推進の行程によって意識改革、国民意識の強化が行われ、何かを創造し成し遂げるための国民の力（国力）の増進に繋がることが期待できるのである³⁾。そうであれば、土木計画で人々の賛同を得るという行為は、計画の円滑な推進だけでなく、その後の社会発展に繋がる意識改革をも考慮したものであるべきだと考えられる。ましてその土木計画が国家的計画であれば、なおさらこの点を重視すべきだと考える。なぜなら、国民意識を大がかりに転換し得るものはそれほど存在せず、土木においては他に多くを有さないとされるからである。そしてそのとき、本稿で得られた知見は十分有用であると考えられるのである。

参考文献

- 1 藤井聡：土木計画学—公共選択の社会科学—，学芸出版社，2008.
- 2 Smith, A. D.: *National Identity*, Penguin Books, 1991[高柳先男訳，ナショナリズムの生命力，晶文社，1998].
- 3 中野剛志：経済はナショナリズムで動く，PHP 研究所，2008.
- 4 佐伯啓思：日本の愛国心—序説的考察—，NTT 出版，2008.
- 5 梶原大督・中野剛志・藤井聡：「交通」におけるナショナリズム研究—東海道新幹線を事例として—，土木学会論文集 D3, Vol.68, No.5, 2011 (投稿中) .
- 6 進藤兵：高度成長期の国家の構造，大門正克他編，高度成長の時代 1 復興と離陸，pp.335-90，大月書店，2010.
- 7 安田浩他：座談会・新自由主義改革と国民統合，ポリティック第4号，旬報社，2002.
- 8 浅羽通明：ナショナリズム—名著でたどる日本思想入門，ちくま新書，2004.
- 9 中村隆英：昭和史Ⅱ，東洋経済新報社，1993.
- 10 青木保：「日本文化論」の変容—戦後日本の文化とアイデンティティー—，中央公論社，1990.
- 11 ルーズ・ベネディクト[長谷川松治訳]：菊と刀—定訳—，社会思想社，1967.
- 12 梅棹忠夫：文明の生態史観，中央公論社，1967.
- 13 角本良平：特集 鉄道の将来，運輸と経済，運輸調査局，No.3, pp.12-9, 1969.
- 14 経済同友会：ナショナル・プロジェクトのマネジメント：技術開発推進委員会報告書，1970.
- 15 高橋団吉：新幹線をつくった男 島秀雄物語，小学館，2000.
- 16 角本良平：新幹線軌跡と展望—政策・経済性から検証—，交通新聞社，1999.
- 17 有賀宗吉：十河信二，十河信二伝刊行会，1988.
- 18 十河信二：有法子，交通協力会，1959.
- 19 日本国有鉄道鉄道技術研究所：十年のあゆみ 創立 60 周年，1967.
- 20 篠原武司・高口英茂：新幹線発案者の独り言—元日本鉄道建設公団総裁・篠原武司のネットワーク型新幹線の構想—，パンリサーチ出版局，1992.
- 21 碓義朗：「夢の超特急」、走る！ 新幹線を作った男たち，文藝春秋，2007.
- 22 刀祢館正久：電卓と新幹線—先端技術ニッポンの傑作—，新潮社，1983.
- 23 島秀雄：D51 から新幹線まで—技術者のみたく国鉄—，日本経済新聞社，1977.
- 24 須田寛：東海道新幹線 写真・時刻表で見る新幹線の昨日・今日・明日，JTB 出版，2000.
- 25 星川武他編：新幹線パーフェクトバイブル，学研パブリッシング，2011.
- 26 峯崎淳：日本を軌道に乗せた人々たち，CE 建設業界，Vol.56, No.1, 2007.
- 27 塩田潮：東京は燃えたか 黄金の'60年代，講談社，1988.
- 28 運輸調査局編：運輸と経済，運輸調査局，Vol.29, No.5, 1969.
- 29 瀧山養：新幹線計画の推進，エコノミスト編集部編，高度成長期への証言上，日本経済評論社，1999.
- 30 国際交通安全学会：「交通」が結ぶ文明と文化，技報堂出版，2006.
- 31 中野剛志：国力とは何か—経済ナショナリズムの理論と政策—，講談社，2011.
- 32 運輸調査局編：運輸と経済，運輸調査局，Vol.29, No.3, 1969.
- 33 藤井聡：社会的ジレンマの処方箋—都市・交通・環境問題の心理学—，ナカニシヤ出版，2003.
- 34 Leventhal, G.S.: What should be done with equity theory, New approaches to the study of fairness in social relationships. In L.J. Gergen, M.S. Greenberg & R.H. Willis (Eds.) *Social Exchange: Advances in Theory and Research*, New York, NY: Plenum Press, pp.27-55, 1980.

A Study on the Role of Nationalism in Infrastructure Planning and Management -A Case Study of Tokaido Shinkansen-

Daisuke KAJIHARA, Takeshi NAKANO and Satoshi FUJII