

新幹線と地域経済

澤 喜司郎

Ⅰ はじめに

昨年の夏、新幹線に関する興味深い本が出版された。それは、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、1995年7月）である。

角本氏は、まえがきの中で「わが国では〔鉄道の〕役割は大都市中心の数百kmまでの旅客輸送にしばられてきた。大都市に関連のうすい路線の旅客輸送は、都市間も都市圏内も、他手段で代替されつつある。貨物輸送においても鉄道の比重は小さい。／……大都市中心の旅客輸送である以上、大都市から遠い新幹線の計画は不利を免れない」（まえがき、ii頁。なお〔〕内は筆者加筆）が、「われわれのまわりには<鉄道信仰><新幹線信仰>がなお充満している」（同上、iii頁）として、着々と建設が進んでいる整備新幹線が<鉄道信仰>や<新幹線信仰>の賜物であると指摘しているように読みとれる。

事実、氏は東海道「新幹線は、たまたまわが国に<天の時><地の利><人の和>の幸運な条件がそろったことにより誕生した。すなわち50年代半ば、まだ自動車・航空機が高度に普及しないころに、東海道という人口高密度で経済活動の盛んな地域があり、さらにそこへ新しい鉄道を作りたいとの夢をもつ人たちが結びついて生まれたのであった。裏返していえば<新幹線><高速列車>はこのように特に恵まれた条件の下でなければ成

功は望めない」(同上, iv頁) のであり, そのため「東海道への新幹線の採用は企業としては成功でも, 山陽以後の地域ではそうではなく, 生みの親の国鉄を壊滅させる契機となった」(同上, iii頁)ばかりか, 「東海道において新幹線は予定通りの成功を収めたことが, 鉄道全体に新時代がくるとか, 新幹線なら成功するとか, 奇妙な期待を企業の内外に植えつけ, 国鉄を自信過剰に陥らせた。国鉄自らも新幹線を他地域に拡大しようとし, 政策もまたそれを支持し推進したので, 企業は回復不可能の欠損に転落し, 解体させられた。それにもかかわらず, 新幹線網を拡大させようとの動きは今も根強いのである」(同上, iv頁) と指摘している。

そして, 同書が出版されて1ヵ月余りが経った昨年8月24日に, 運輸省がまとめた96年度概算要求について「整備新幹線建設の公共事業費は前年度比13.4%増の305億円と, 初めて300億円台に乗せた。97年秋に完成予定の北陸新幹線(高崎—長野)の工事がピークを過ぎるため, JRや地元自治体を含めた総事業費ベースでは同12.1%減の2,001億円にとどまる。今年度予算では高崎—長野間にほぼ9割を集中投資したが, 来年度はそれ以外の3線4区間に3割程度を配分し, それぞれ2倍以上の伸び率を確保する。未着工区間については, 今年度予算に盛り込まれた富山, 熊本の駅整備事業の継続として, 今年度と同額の10億円を要求するほか準備事業費(要求30億円)の枠内で新たに「整備新幹線を核とした地域振興計画」をルートごとに策定する」(『読売新聞』1995年8月25日)という記事が掲載されていた。

本稿では, 断片的とならざるを得ないが, 氏の『新幹線 軌跡と展望—政策・経済性から検証—』の紹介を中心としつつ, 「整備新幹線を核とした地域振興計画をルートごとに策定する」政策的背景を探るために, 新幹線と地域経済との係わりや新幹線の経済効果について若干の検討を試みたい*

* なお, 本稿で同書を引用する場合には引用直後の本文中に頁数を記し, 図表については, 角本良平〔1〕と略して記す。

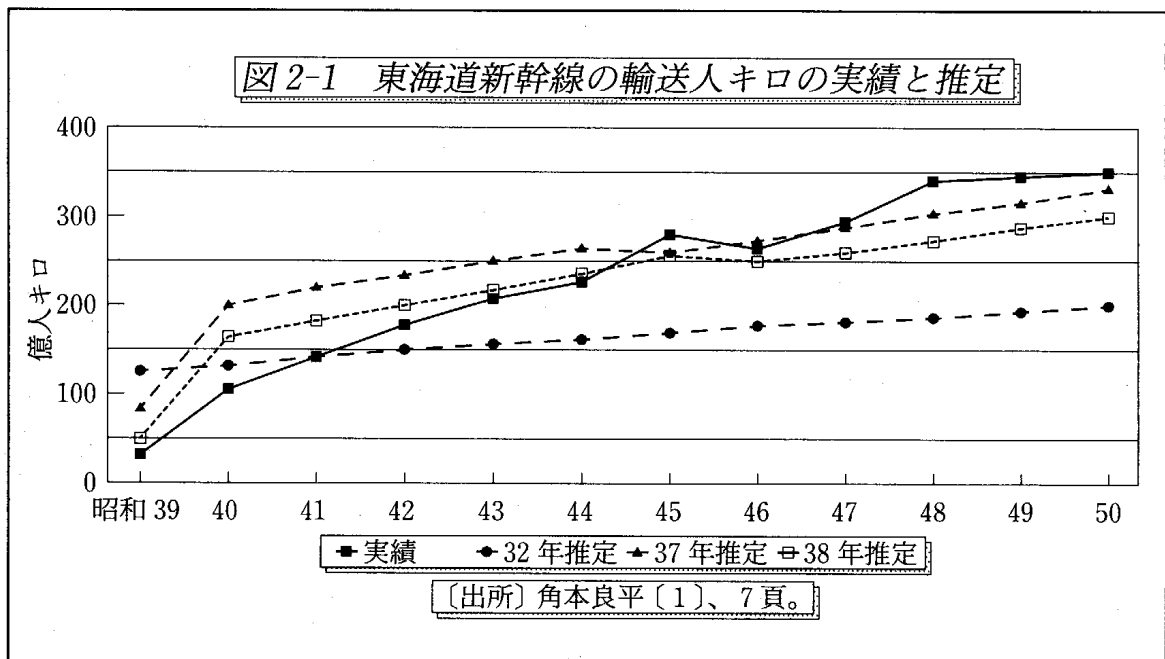
II 東海道新幹線の実績と新幹線神話

日本の輸送の動脈である東海道線は、昭和30年頃から輸送の行き詰まりを示し始めていた。この輸送の行き詰まりを早急に解消しないと日本経済の発展が大きく阻害されかねないと考えられ、東海道線における抜本的な輸送力増強施策が急務となったのである。そのため、昭和32年8月に運輸大臣の諮問機関として「日本国有鉄道幹線調査会」（会長・大蔵公望）が設置され、昭和33年7月に同調査会は東海道新幹線建設の必要性と具体的実施方策を運輸大臣に答申し¹⁾、同年12月に交通関係閣僚協議会決定事項である東海道新幹線計画についての早期着工が閣議で了承され、昭和34年4月に運輸大臣より新幹線建設工事が認可され、昭和39年10月に東京～新大阪間が開業したのである。

東海道新幹線の輸送量は、図2-1に示されるように、順調に増加を続け、昭和45年には「日本国有鉄道幹線調査会」の38年予測を上回ったのである²⁾。

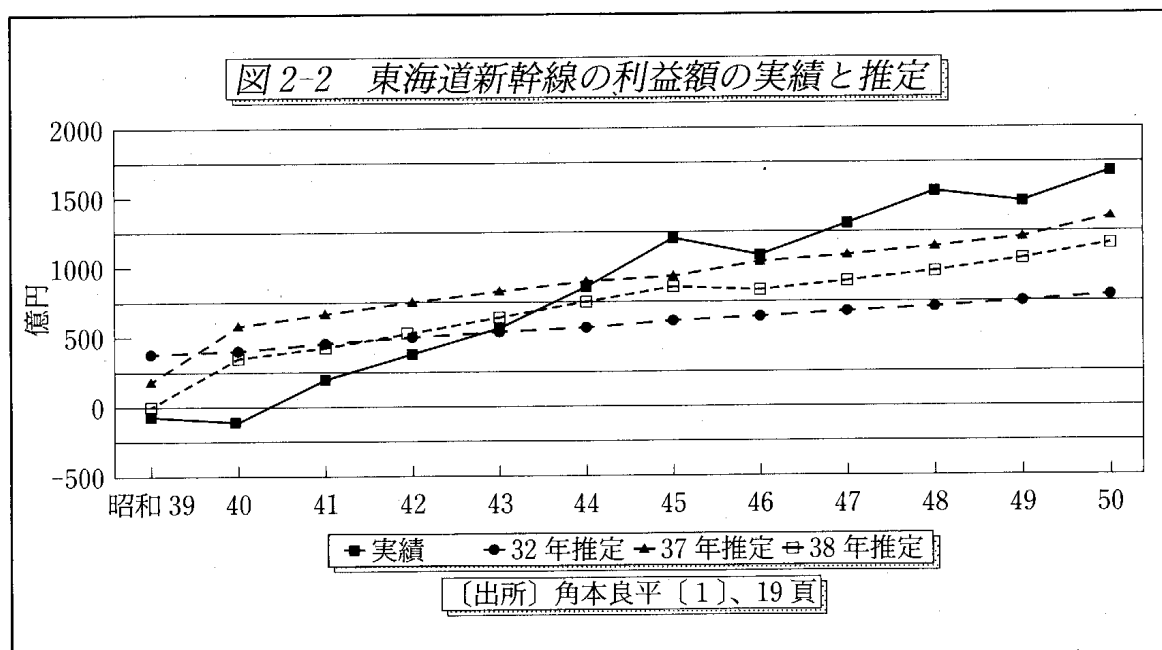
- 1) 同答申では、「東海道線の行き詰まりの推定は、東海道線の輸送需要から他の交通機関への転換量を差し引いた量について、国鉄5ヶ年計画完了時における輸送量をもって検討した。／国鉄5ヶ年計画における東海道線についての増強計画は、京浜、名古屋、阪神地区における線路増強及び停車場改良並びに車両増備等であって、長期にわたる輸送需要に対する根本的な対策ではない。従って、前記東海道線の最小輸送需要から最大の転換量を考慮してもなおかつ、東海道線の輸送力は昭和36・7年頃において、ほぼ全線にわたって輸送の行き詰まりを来すものと推定した。／なお、推定にあたっては、最多客期における平均乗車効率を100%に緩和するものとし、列車回数については同一路線に種々の列車を運行する現在の方式及び線路の保守等を勘案し、概ね120回を限度としたものである」と述べられていた。
- 2) 「日本国有鉄道幹線調査会」の輸送量の予測は、32年度予測では「所得倍増計画以前の国民経済を反映していた。その後の予測と比べて成長が低く予想されていたにもかかわらず、この投資は有利と判断された。／……37年には国民経済の高度成長見通しに基づき、当初の5割増し以上の輸送量が見込まれた。この段階までは在来線と新幹線の振り分けは単に乗り換え回数だけにより算定され、料金と所要時間は考慮されていなかった。／翌38年はこれらの点も考慮に入れて前回より若干低い見通しとなった」（13頁）のである。

このように東海道新幹線の輸送量が順調に増加していったのは、名神高速道路（昭和40年7月）や東名高速道路（昭和44年5月）の全線開通がマイナスの要因として影響したものの、東海道メガロポリスと呼ばれる大人口集中地域を市場とし、さらにはわが国の高度経済成長を背景にしたものであったことは今さら言うまでもないことである。



また、東海道新幹線の利益額は、図2-2に示されるように、開業年とその翌年には赤字を計上したものの、以降には順調な増加を続け、昭和44年には同調査会の38年予測を上回ったのである。このように東海道新幹線の利益額が順調に増加していったのは、基本的には輸送量の増加によるものであろうが、開業年から昭和50年度末までに5回の運賃料金の引き上げが行われたことも看過することはできないのである³⁾

3) 東海道新幹線が開業した年度に国鉄自体は欠損の転落したため、「運賃料金を引き上げて収入の増加をはかるのは赤字区間ではやむをえない。しかし新幹線のようにその区間だけをとれば巨額の利益が生じ、その経費が収入の4割程度ですんでいる場合にそれを引き上げて利用を抑制するのは全国プール制の欠陥である。本来発展させるべき路線を發展させず、整理すべき路線の整理を遅延させる。70年から80年にかけての国鉄はまさにこのようにして鉄道の発展の可能性を抑えた」(23-4頁)のであった。



しかし、東海道新幹線の輸送量や利益額におけるこのような好実績が「新幹線神話」を生み、後述するように「鉄道全体に新時代がくるとか、新幹線なら成功するとか、奇妙な期待を企業の内外に植えつけ、国鉄を自信過剰に陥らせ……国鉄自らも新幹線を他地域に拡大しようとし、政策もまたそれを支持し推進した」(まえがき)要因となってしまったのである。つまり、東海道新幹線が東海道メガロポリスに建設されたことが東海道新幹線の好実績の要因であったことが完全に忘れられていたのである。角本氏の東海道新幹線の「幸運を他の路線に期待するのは危険であろう」との指摘は正にその通りであり、整備新幹線に東海道新幹線の幸運を期待することは全くできないのである。

この東海道新幹線の開業によって、大正2年に全線複線化された東海道の東京～新大阪間には在来線と新幹線という2つの複線が並び、東海道新幹線は順調に推移していったが、「この二つの複線でもやがてはまた行き詰まる可能性は将来ありうることで……驚くべきことに昭和33年の幹線調査会はそのことも検討し……昭和50年に残る余力は小さいから、次の複線、《第2新幹線》の建設に着手すべきことが示唆されていた」(6頁)のであった。

事実、図2-1でみたように、昭和50年には東海道新幹線の輸送人キロの実績は「日本国有鉄道幹線調査会」の38年予測を上回り、その予測が正しければ輸送は行き詰まっていたはずである。にもかかわらず、同調査会が建設に着手すべきと示唆していた「第2新幹線」が建設されなかったのは、概ね以下の3つの理由によるものであろう。

第1は、同調査会が東海道新幹線では1列車を10両としていたのを16両にできた等、列車回数と編成車両数の増加によって需要の増加にかなり対応できたことである(6-7頁)。

第2は、当時の鉄道政策は東海道の「第2新幹線」の建設よりも、全国に新幹線を普及させることに目を向けていたことである。

例えば、山陽新幹線(大阪～岡山間)は「第3次長期計画」⁴⁾の一環として建設され昭和47年3月に開業し、岡山～博多間は「新全国総合開発計画」における交通体系整備の一環として建設され、昭和50年3月に開業したのであった。さらに、昭和45年3月の第50回鉄道建設審議会において9,000kmにわたる新幹線線路構想を含む「全国新幹線鉄道整備法案要綱」が決議され、これに基づき第63回特別国会において「全国新幹線鉄道整備法案」が議員立法として提出され、昭和45年5月13日に成立し、18日に公布されたのである⁵⁾。

第3は、「思いがけないことに昭和51年度以降に東海道も山陽も新幹線利用が減少という事態が発生し、東海道対策の問題は先送りされた」(7頁)ことである。この「国鉄離れ」と呼ばれた輸送量の減少は、「運賃の大幅な値上げと接客サービスの悪さがもたらしたものであった。ただし、輸送量減少は企業経営にマイナス要因であったけれども、年々欠損を累積していた国鉄には第2新幹線建設という巨額の投資を延期させる理由にもなった」

4) 第3次長期計画とは、国鉄の慢性的な輸送力不足というなかで閣議了解に基づいて昭和39年に設置された「国鉄基本問題懇談会」の答申が昭和39年12月の経済閣僚懇談会において承認され、国の施策として展開されたもので、昭和40年度から昭和46年度を計画期間とするものである。

(同上) のである。

III 東海道新幹線と建設費の膨張とその要因

整備新幹線の建設において最大の問題となっているものは、財源問題つまり建設費である。現在建設が進められている整備新幹線の建設費負担割合はJRが50%、国が約35%、地元自治体が約15%であるが⁵⁾、東海道新幹線は全額を国が負担する公共事業として建設された。

東海道新幹線の建設費は、当初計画では昭和32年の物価によって、工事費が1,725億円、建設期間中の利子が247億円、合計1,972億円と算定されていた。この算定は、過去の弾丸列車計画の資料や他線区の工事实績をもとに高速運転の諸条件を予測し、経路や始終点さえ具体的に決定されていない中で行われたものであった⁶⁾。そして、昭和37年春に東海道新幹線の建設費は工事費が2,583億円、建設期間中の利子が343億円、合計2,926億円と算定

5) 新全国総合開発計画とは、昭和44年5月に閣議決定されたもので、同計画は開発可能性を全国土に拡大することを提唱し、新幹線鉄道については「全国新幹線鉄道整備法に基づく既定計画路線を基本としつつ、社会経済の動向、新たな鉄道事業体制への移行の成果、あるいは技術の進歩等を見極めながら対処する」として、具体的な計画・構想が述べられ、その総延長は約7,200kmにおよぶものであった。詳しくは、第6章を参照されたい。

なお、「全国新幹線鉄道整備法」に基づいて建設されることになった新幹線鉄道は、東北新幹線（東京～盛岡間）、上越新幹線（東京～新潟間）、成田新幹線（東京～成田間）の3路線であり、これらは昭和46年1月に基本計画が、同年4月に整備計画が決定され、同年10月に東北新幹線及び上越新幹線（大宮～新潟間）の工事実施計画が認可され、翌昭和47年2月に成田新幹線の工事実施計画が認可されたのである。

工事新幹線の一覧

路線名	区 間	工事延長	基本計画 決 定	整備計画 決 定	工事実施 計画認可	開 業
東 北	東京～盛岡	約496km	46. 1.18	46. 4. 1	46.10.14	57. 6.23
上 越	大宮～新潟	約270km	46. 1.18	46. 4. 1	46.10.14	57.11.15
成 田	東京～成田	約 60km	46. 1.18	46. 4. 1	47. 2.10	—

され、それによって昭和37年度予算の補正が行われ、昭和38年度予算も決定したのである。

しかし、1年後の昭和38年5月になって東海道新幹線の建設費は工事費が3,426億円、建設期間中の利子が374億円、合計3,800億円となることが明らかになったのである。そのため、昭和38年度予算の補正が12月に行われ、翌昭和39年度予算も計上されて、昭和39年10月の開通が決定したのである。

東海道新幹線の建設費の膨張に対する世間の批判は厳しく、運輸大臣はこの件について国鉄監査委員会に監査を命令したのであった。問題は、建設費がなぜ膨張したかである。

表3-1 東海道新幹線の予算と決算

(単位：億円)

	34年度	35年度	36年度	37年度	38年度	39年度	40年度	合計
予算	30	207	569	872	1,478	644	12	3,800
累積	30	237	806	1,678	3,156	3,800	3,812	
決算	21	103	524	1,027	1,448	657	32	3,812

〔出所〕角本良平〔1〕, 43頁, 同『東海道新幹線』, 156頁より作成。

6) 整備新幹線の建設費の負担割合について、亀井静香自民党広報本部長(元運輸相)は平成8年1月20日に長崎新幹線建設期成会(会長・高田勇長崎県知事)の陳情等に答え、「遅くとも10年以内には整備新幹線を開通させる。北から南まで早期に整備して、国土の均衡ある発展を目指す」と述べるとともに、財源については「96年末の基本スキームで新しく作る」とし、その場合にはJRと財政の弱い地元自治体の負担を軽減する考えを強調した。(『読売新聞』1996年1月21日朝刊)

7) 昭和32年度は、5,986億円の規模で国鉄の近代化を図ろうとする「第1次5ヵ年計画」の初年度であり、そのために昭和32年4月には運賃が14.3%値上げられたのであった。この計画の中には新幹線は含まれていなかったばかりか、「当時の国鉄財政の大きさから見て、あらたに新幹線計画を加えることはまことに至難のことであった。すでに5ヵ年計画の規模自体が資金確保の可能な最大限のわくで組まれており、32年度の工事費は1,072億円であった。これにさらに年平均400億円の負担をかけるのであるから、新幹線の必要性は認めるとしても、資金措置は最初から大問題であった」(角本良平『東海道新幹線』中公新書, 昭和48年, 147頁)なのである。

その原因について、角本氏は「工事費増加の原因には工事を急ぐために地方の要求を受け入れた事情がある」（41頁）とした後、「1950年代後半は高度成長への準備期であり、1960年からは所得倍増計画が始まった。物価も地価も好況の中で上昇したのであり、すべての投資はその影響を受けた。その経済発展の中心地帯の工事であり、他地域以上に経費が高騰し・・・2,926億円になった原因の大部分は地価等と賃金等との高騰による。3,800億円は設計協議、設計変更によるものであった」（41-2頁）と指摘している。

この「地方の要求を受け入れた」事情について、羽間乙彦「問題の公共補償」（『毎日新聞』1964年2月28日朝刊）は、「本当の予算膨張の原因は、路盤および軌道工事費が、2,926億円予算の時より、621億円もふくれたことにある、という点を直視した、という事情がある。／この点について、新幹線局長、加藤一郎は、こういつている。『工費がふえたのは、盛土の予算箇所が、地元との《設計協議》で高架になったことが大きい。——国鉄技師陣の見通しも甘かったかもしれないが、現地の市町村が、《盛土では、工場誘致ができない》とって、高架を要求した。また用地にしても、レールを4本敷くに必要な面積以外に、公共補償と称して、余分の土地を買わされた』。《公共補償》の典型的な例としては——滋賀県の宇曾川で県当局が『新幹線の鉄橋新設によって、川があふれないよう、堤防を高くし、また支川をつけかえてほしい』と要求し、国鉄は河川改修費として、3億円余りを支払ったこと、などがあげられる。このような例が、財政の苦しい地方公共団体相手では、かなりあった。《新幹線は、皮肉な国造りだ》

8) 国鉄監査委員会は、『監査報告書』（昭和38年7月）において過去の予算積算過程および予算執行における欠陥を指摘し、以下のように結んでいる。「新幹線問題は、国鉄がこの新5箇年計画を遂行して国民の要望にこたえようとしているその途上において起こったものであり、まことに遺憾である。国鉄は、このことによつてきたる原因を深く反省してその組織、運営等について正すべきものは率直に正し、経営理念に徹して運営の高度化を図り、総力をあげて工事の完成に努め、東海道線の輸送あい路を開せんとする所期の目的達成にまい進する必要がある。かくしてこそ国鉄は、その公共的使命を達成し、国民の深い理解と協力を得ることができるものと信ずる。」

表3-2 東海道新幹線の建設費膨張の経過

(1) 1,972億円→2,926億円

(単位：億円)

事項別	当初計画	増加額						改訂額
		地価等	設計協議	計画変更	賃金等	その他	計	
用地費	146	364					364	510
路盤および 軌道工事費	1,225		159	19	166		344	1,569
電気工事費	184		5	73	16		94	278
車両費	100							100
総係費	70					56	56	126
小計	1,725	364	164	92	182	56	858	2,583
利子および 債務取扱諸表	247					96	96	343
計	1,972	364	164	92	182	152	954	2,926

(2) 2,926億円→3,800億円

(単位：億円)

事項別	原計画	増加額								改訂額
		用地	賃金の 値上り	設計 協議	設計 変更	工事保障 金および 工事負担	モデル線 試験の結果 の採用	その他	計	
用地費	510	88							88	598
路盤および 軌道工事費	1,569		117	271	191	31	11		621	2,190
電気工事費	278		19	5	34		41		99	377
車両費	100						30		30	130
総係費	126							5	5	131
小計	2,583	88	136	276	225	31	82	5	843	3,426
利子および 債務取扱諸表	343							31	31	374
	2,926	88	136	276	225	31	82	36	874	3,800

〔出所〕角本良平〔1〕, 43頁。

と、冷笑する向きもあったくらいである。しかし、このような「泣き寝入り」も、早期完成のためには、やむをえなかったというところに、国鉄としての「予算超過必要悪論」の根拠があったにちがいない。／公共補償については、元常務理事・新幹線総局長の大石重成も、その苦い体験を語る。

『新幹線の路線の部分だけが、買収対象になると、その恩恵が一部に限ら

れる。そこで市や県が区画整理をして、被害または恩恵を、全体に及ぼす仕組みにするから、その区画整理の費用を、国鉄が出せ。さもないと、用地は売らないという。橋を架けるにしても、治水上、どの程度の橋をつくるか、上流を測量する必要があるから、測量費を出せ。出さなければ、その周辺の《設計協議》を、全部否定するということもあった。／国鉄は、新幹線を完成させたいために、すべてこれをのんだのであった。工事費膨張は当然の帰結である」と述べている。

整備新幹線の建設に地元自治体や住民が熱心なのは、「滋賀県等と同じことを考えているからではないだろうか」と憶測さえできるのである。日本経済新聞の社説「整備新幹線を第二の《国鉄》にするな」（1988年7月17日朝刊）が、国鉄を潰したのは「無理を押し付ける一方、甘い汁を吸った地方自治体と関連業界であり、国鉄の新規事業進出にことごとく反対した地元であった」と指摘したことは、東海道新幹線の建設においてもみられたのである。

表3-3 用地買収の経過

(単位：km)

年 度	トンネル 橋 梁	既 買 収 地 変 換	新規買収	確保延長	取得面積 (千m ²)	用 地 費 (百万円)
昭和34年	95	39	0.7	134.7	6	756
35年	-	56	69.3	125.3	1,400	3,083
36年	-	0	190.0	190.0	5,254	23,298
37年	-	0	62.5	62.5	2,358	12,163
38年	-	0	2.5	2.5	576	12,535
合 計	95	95	325.0	515.0	9,594	59,835

〔出所〕角本良平『東海道新幹線』, 123頁。

また、東海道新幹線の建設費膨張の原因としての地価高騰による用地買収費の増加について、建設費膨張の非難を浴びて開業前年の5月に退職し

た当時の技術部門の最高責任者であった島秀雄氏は「新幹線建設費総額は事実、当初の1,972億円から2,926億円、さらに3,800億円へと膨らんでしまった。特に38年には、わずか1年で900億円もの不足を生じた。これは当時の高度成長によってインフレが促進され、資材費、人件費、そして遅れがちだった用地買収費の高騰が大きな原因となっている」(49-50頁)と述べている⁹⁾

この用地買収費の増加つまり買収価格の高騰は、日本的な制度上の欠陥によるものである。つまり「価格の点では、取用法は<裁決の時の価格>をとっている。さんざん交渉したのちの裁決であるから、その間に鉄道が敷かれるというので付近の地価は上がってしまっている。鉄道や道路の計画で地価を引き上げて、その高騰した価格で当の公共事業が土地を買うのであるから、まことに不合理きわまる制度である。しかもその土地の固定資産税を算定する評価額となれば時価よりはるかに低い。税を払うときは安い評価額、公共事業に売るときはその何倍の高い価格という制度が認められてよいのだろうか。……鉄道や道路が不当に高い価格の土地を買うことは、鉄道・道路事業者の損失であるばかりでなく、利用者全体の損失である。けっきょくそれは運賃やガソリン税にはねかえる。不当に儲ける地主によって搾取されるのは利用者全体にほかならぬ。地価対策が確立されていないかぎり、この搾取は解消しない」¹⁰⁾のである。

IV 全国新幹線網と新幹線熱

山陽新幹線(新大阪～岡山間)は、東海道新幹線が開業した翌年の昭和40年9月に輸送力不足対策として山陽本線大阪～岡山間の線路増設の認可を得て昭和42年に建設が始まり、昭和47年3月に開業し、岡山～博多間の

9) 島秀雄『D51から新幹線まで』, 日本経済新聞社, 1977年。

10) 角本良平『東海道新幹線』(前掲), 131-2頁。

建設は新大阪～岡山間の工事が行われている最中の昭和45年3月に始まり、昭和50年3月に開業したのであった。東北新幹線および上越新幹線の工事は、山陽新幹線の岡山～博多間の工事開始直後の昭和46年に始まり、昭和57年に大宮～盛岡間、大宮～新潟間がそれぞれ開業し、昭和60年に大宮～上野間、東京～上野間は国鉄の分割民営化後の平成元年に開業したのである。

山陽新幹線の新大阪～岡山間の工事が始まった昭和42年の8月には、東海道新幹線の営業実績が十分に明らかになっていなかったにもかかわらず、国鉄は「全国新幹線整備構想」を発表し、山陽新幹線の岡山～博多間の工事が始まった昭和45年の5月には「全国新幹線鉄道整備法」が「新全国総合開発計画」(昭和44年5月策定)を受けて公布されたのであった。こうして、昭和47年6月に北海道新幹線(青森～札幌間)、東北新幹線(盛岡～青森間)、北陸新幹線(東京～富山～大阪間)、九州新幹線(福岡～鹿児島間)の基本計画が決定され、同年12月には九州新幹線(福岡～長崎間)の基本計画が決定された。次いで、翌昭和48年11月には整備新幹線5線の整備計画が決定され、「新幹線熱」が全国に急速に伝播していったのである¹¹⁾

東海道新幹線の営業実績が十分に明らかになっていない段階で山陽新幹線の新大阪～岡山間の工事が始まり、国鉄が「全国新幹線整備構想」を発表したのは、以下の事情によるものであった。つまり、「第1は、東海道の従事した人たちがその能力を別の場所でも発揮したいと考えたことである。国鉄内外の工事関係者がそうであった。／第2は、東海道の段階では新幹線投資がローカル線建設を遅らせていると白眼視していた政治家たちが、それが票になると気づいたことである。国鉄内部でも、そのような政治と結びついて功績を立てようとしたのかもしれない。二つの理由は通じ合っていた」(71頁)のである。

他方で、「新幹線熱」が全国に伝播していった背景には、開発効果に対する沿線地域の大きな期待があったに違いない。しかし、工事費は山陽新幹線の新大阪～岡山間が約2,200億円、岡山～博多間が約6,900億円、東北新幹線が2兆6,600億円、上越新幹線が1兆6,300億円であった。それを東海

道新幹線と比較すると、路線延長当たりでは山陽新幹線の新大阪～岡山間は東海道新幹線の2倍強、岡山～博多間は3倍弱であり、東北新幹線や上越新幹線にいたっては10倍近くになっている。そのため、開発効果を論ずる以前に、新幹線の建設が国鉄経営に与える影響についてまず考察されねばならなかったのである。角本氏は、「山陽への延伸を当然のように扱ったのは企業として適切であったか、今も疑問が残る」とした後、「国鉄が計画

11) 北海道新幹線、東北新幹線、北陸新幹線、九州新幹線(鹿児島ルート)、九州新幹線(長崎ルート)の概要は、以下のとおりである。

整備新幹線の一覧

路線名	区 間	工事延長	基本計画 決 定	整備計画 決 定
東 北	盛岡市～青森市	約170km	47. 6.29	48.11.13
北海道	青森市～札幌市	約300km	47. 6.29	48.11.13
北 陸	東京都～大阪市	約590km	47. 6.29	48.11.13
九 州	福岡市～鹿児島市	約250km	47. 6.29	48.11.13
九 州	福岡市～長崎市	約130km	47.12.12	48.11.13

さらに、運輸省は昭和48年11月に以下の12路線の新幹線の基本計画を決定した。①北海道新幹線(札幌市～旭川市)、②北海道南回り新幹線(長万部町～札幌市)、③羽越新幹線(富山市～青森市)、④奥羽新幹線(福島市～秋田市)、⑤中央新幹線(東京都～名古屋市付近～大阪市)、⑥北陸・中京新幹線(敦賀市～名古屋市)、⑦山陰新幹線(大阪市～松江市付近～下関市)、⑧中国縦断新幹線(岡山市～松江市)、⑨四国新幹線(大阪市～大分市)、⑩四国横断新幹線(岡山市～松山市)、⑪東九州新幹線(福岡市～大分市付近～鹿児島市)、⑫九州横断新幹線(大分市～熊本市)。

ただし、鉄道建設審議会では答申に際し、この12路線が国土の総合開発のうえに多大な役割を果たすことが期待されるにもかかわらず、その収支は必ずしも良好とはいえず、運営する国鉄財政に大きな負担をかけることが憂慮されるため、①緊急度に応じた慎重かつ段階的に建設を進める、②公害防止措置に万全を期する、③国鉄財政に悪影響を及ぼさぬよう国鉄に一層の企業努力を求めるとともに、助成措置の強化を図る、④全国的に均衡ある鉄道網の形成に配慮して、在来線の整備強化を図るなどの4項目にわたる付帯決議がなされた。

そして、これらの新幹線のうち、調査に長期を要する中央新幹線(甲府市～名古屋市付近の山岳トンネル)、四国新幹線(松山市～大分市の海底トンネル部)については、それぞれ国鉄・鉄道建設公団に対し、地形や地質等の調査を昭和49年7月に運輸大臣が指示した。

するとすれば、特に需要が大きく、企業の自立採算が可能な範囲に限定すべきであった。それ以上の拡大は企業を破滅に導くものであり、国鉄は破産し、従業員は不幸に陥る。事実そうなのである」(63頁)と指摘している。

表4-1 新幹線の工事費

路線名	区 間	路線延長 (km)	工 事 費		工 期
			(億円)	/km	
東海道	東京～新大阪	515.4	約 3,300	6.40	34/ 4-39/10
山 陽	新大阪～岡山	160.9	約 2,200	13.67	42/ 3-47/ 3
	岡山～博多	392.8	約 6,900	17.57	45/ 2-50/ 3
東 北	東京～盛岡	496.5	約26,600	53.58	46/11- 1/ 6
上 越	大宮～新潟	269.5	約16,300	60.48	46/12-57/11

〔出所〕運輸省鉄道局『数字で見る鉄道'95』(財)運輸経済研究センター、平成7年9月、22頁より作成。

東海道新幹線の利益額は、開業6年目には上述のように38年推定を上回り、順調な増加傾向を示していた。同様に開業6年目の山陽新幹線についてみると、山陽新幹線全体では営業収入が2,226億円、営業経費が1,925億円であり、収支は301億円の黒字であったが、これを区間別にみると、新大阪～岡山間は368億円の黒字、岡山～新下関間は97億円の黒字、新下関～博多間は164億円の赤字となっていたのである。

昭和55年現在の東海道新幹線と山陽新幹線の実績を路線延長当たりの収支で比較すると、東海道新幹線が5.20億円であるのに対して、山陽新幹線は0.54億円にすぎない。言い換えれば、同じ新幹線でも旅客1人を1キロ運んで、東海道新幹線は収入が17.643円、経費が8.295円であるのに対して、山陽新幹線は収入が16.994円、経費が14.696円であり、収入はほぼ同じであるが、経費が大きいのである。それは山陽新幹線の「輸送量が小さく、

かつ工事費の高いことが原因なのはいうまでもない。……山陽の輸送量は東海道ほどには伸びなかった。……人口の東京圏、大阪圏への集中を考えれば当然のこと」(65頁)であったのである¹²⁾

表4-2 昭和55年度の山陽新幹線の収支

(単位：億円)

	東海道	山 陽			
		合 計	新大阪 ～岡山	岡山～ 新下関	新下関 ～博多
営業収入	5,062	2,226	1,004	1,065	157
営業経費	2,380	1,925	635	968	322
収 支	2,682	301	368	97	-164
営業係数	47.0	86.5	63.2	90.9	205.1

〔出所〕角本良平〔1〕, 66頁より作成。

山陽新幹線は利益率が低く、新下関～博多間では赤字であったが、山陽新幹線全体としては黒字であったことは、角本氏の言葉を借りれば、何よりといえよう。しかし、問題は東北新幹線と上越新幹線については新幹線自体が赤字であるということである。

昭和60年度の新幹線と並行在来線の収支状況をみると、東海道新幹線は3,899億円の黒字、山陽新幹線は778億円の黒字であるが、東北新幹線は1,591億円の赤字、上越新幹線は779億円の赤字となっている。新幹線4路線の合計では2,307億円の黒字であるが、並行する在来線がすべて赤字であり、結局、新幹線と在来線の合計では東海道以外はすべて赤字なのである。し

12) 昭和55年度の東海道新幹線と山陽新幹線の区間別通過人員(下り1日平均)をみると、東海道新幹線の静岡～浜松間が78,504人、山陽新幹線の新大阪～西明石間が45,970人、同広島～新岩国間が22,134人であり、「山陽新幹線の新大阪～西明石間でさえ東海道新幹線の静岡～浜松間の58.6%であった。広島～新岩国間は28.2%に過ぎない。山陽で問題なのはこの低密度の区間が博多までつづくことである」(68頁)。

たがって、「山陽以下は企業の立場では新幹線を建設すべきではなかった。それらの赤字額は国鉄の欠損累積の原因となった」(51頁)のである。

表4-3 昭和60年度の新幹線と在来線の並行区間の収支

(単位：億円)

		東海道	山陽	東北	上越	合計
新 幹 線	営業収入	6,756	2,843	2,076	815	12,490
	営業経費	2,857	2,065	3,667	1,594	10,183
	収 支	3,899	778	-1,591	-779	2,307
在 来 線	営業収入	3,386	1,563	1,533	608	7,090
	営業経費	4,943	3,449	2,520	1,068	11,980
	収 支	-1,557	-1,886	-987	-460	-4,890
合 計	営業収入	10,142	4,406	3,609	1,423	19,580
	営業経費	7,800	5,514	6,187	2,662	22,163
	収 支	2,342	-1,108	-2,578	-1,239	-2,583

〔出所〕角本良平〔1〕, 51頁より作成。

〔注〕並行区間は以下のとおりである。東海道の新幹線は東京～新大阪, 在来線は東京～大阪, 山陽の新幹線は新大阪～博多, 在来線は大阪～博多, 東北は上野～盛岡, 上越は大宮～新潟。

このように、「東海道の開業を目前にひかえて、他の線区でも成功は間違いないと幻惑され、次の新幹線は自分たちの手で、と建設に乗り出したのであった。／ある方策の成功は特定の条件の下でこそえられるのであって、どこにも一様に通用するという作戦はない。しかし幸運の下でその方策が成功すると、見ていた人は判断を誤りやすい。……／鉄道びいきの人たちは鉄道斜陽論は誤りであって、再び鉄道の時代がきたと思い込んだ。あるいは新幹線なら成功すると信じた。しかし斜陽論が誤っていたのは東海道だけであり、新幹線の成功も東海道があったからである。／困ったことに、企業経営の責任をもつ国鉄の管理者たちまでがこの事実を見誤り、山陽新

幹線も東海道と同様に自前で建設できると着工したのである。／このとき世間に冷静な目があれば、かつての東海道計画を批判した人たちのように、難点を指摘したであろう。しかし国鉄内外が山陽着工は当然とのムードを盛り上げたのに対して批判の声はおこらなかつた。／時の勢いというか、山陽の計画を止める力が国内に失われていた。わが国はこのころ鉄道についての理性をなくしていたといえよう。国鉄の赤字転落、その解体の必要はまさにこのような情勢の中で東海道新幹線計画が契機となって生じた」(70頁) ののである。

また、このような損失不可避の大投資を続けた原因は、「第1は企業経営者が足下で発生しつつある事実とそこに働いている論理に盲目だったことである。また次々に投資計画をつくり、工事で利益を得ようとした人たちがいた。／第2は沿線地域が他地域の負担で利益を得ようとし、利用密度の小さい路線が<<国土の均衡ある発展>>などの理念の下に、国の計画にも採用されたことである。その推進に政治が働いたことはいうまでもない。／これらの原因、特に第2の点が今日も完全に消滅していないことは最近の整備新幹線にも明らかである。それが何に役立つかの解明がなされないまま、投資だけが主張される」(99頁) のである。¹³⁾

なお、新幹線が赤字であっても、新幹線が沿線地域に大きな経済効果を生んでいたならば、新幹線の赤字は問題とはならない。つまり、東海道新幹線以後の新幹線はいずれも沿線地域に大きな経済効果を生むことはなかつたのである。

13) 山陽新幹線の経済効果については、昭和61年12月12日の整備新幹線財源問題等検討委員会の席上で、橋本龍太郎運輸相(当時)は「岡山、広島の例をみても、山陽新幹線が地域不況の回復に本当に役立ったか疑問」と発言したこともある(『毎日新聞』1986年12月15日朝刊)。

V 新幹線の貨物輸送のトリック

東海道新幹線計画と山陽新幹線計画においては、貨物輸送の営業が公表されていた。例えば、国鉄は昭和33年7月に『東海道広軌新幹線』と題したパンフにおいて「新幹線ピギーバッグ輸送の実施によって荷造費は年間約115億円節約できます。新幹線利用貨物の年間の総額は約4,000億円と推定されます。従来は駅における積卸し作業や操車場の作業のため、まる2～3日かかったものが、新幹線ではこれらの作業が簡単になりますので、まる1日で戸口から戸口まで輸送でき、それだけ在庫を減少させ資金の回転率を増すことができます。貨物輸送中の事故は荷造不備、輸送中の衝撃、動揺、積付不良、荷役不良に原因するものでありますが、新幹線ではその80%まで防止できます」とPRしていたのである(109頁)。しかし、それは実現されず、新幹線は「旅客専用」として現在営業されているのである。

新幹線の貨客併用構想は、そもそもは昭和14年7月に設置された「鉄道幹線調査会」(会長：鉄道大臣)が同年11月の答申の中で東京～下関間の幹線増設を答申し、「増設線路ニ於テハ、長距離高速度ノ列車ヲ集中運転スルコトトシ、貨物列車運転ノタメ高速運転ヲ阻害セザルコト」としたことに始まり、ここでは「貨物の存在を当然としていたためか、貨物列車の運行が旅客列車の阻害にならないようにとの注意を具体的事項をあげていた」(4,76頁)のである。

そして、東海道新幹線における貨物輸送が計画されたのは、この昭和14年の答申を引き継いだだけでなく、建設資金の問題も関係していたと考えられるのである。つまり、東海道新幹線の建設に際して「国鉄が制度的に認められている借入財源としては、財政融資と鉄道債券による民間資金借入がある。このほかに政府の出資という方法もあるが、この方はおこなわれなかったから、もっぱらこれら二つの借入金に期待することになった。しかし政府や民間の資金にも限度があるので、外国資金も話題に上った。」

外資の方法としては、世界銀行からの借入と外債の発行の二つが考えられた。しかし昭和33年の当時、欧米では鉄道は斜陽産業と見られ……まして日本の国鉄が債権を発行することは不可能と判断された。残る道は世界銀行である。……／これに希望を託して、世銀との接触ははやくも33年秋から始められた。当初世銀側の意向として、《産業開発を主としたものにかぎる。また技術的にすでに証明済みのものでなければならぬ》という二つの方針が示された。……これにたいして……《新幹線は旅客輸送だけでなく、貨物輸送もおこなう。旅客輸送の相当部分も経済活動のためである。また新幹線開通により現東海道線の貨物輸送力は増大する》という説明がなされた」(149-50頁)のである。

この東海道新幹線における貨物輸送計画は、「貨物輸送については、昭和31年度の実績通過量年間約110億トンキロ、1日片道1万2000トンを基準とし、次表のように東海道線貨物輸送量を推定した。さらに高速道路への転移量5パーセントを差引き、これを新幹線と現在線に振り分けた。すなわち、新幹線の貨物取扱駅を東京・静岡・名古屋・大阪の4駅として、この地区相互間の貨物輸送量は全東海道貨物輸送トンキロの約13パーセントであるが、新幹線で計画しているコンテナ輸送に適するものは最小10パーセント、最大23パーセントと見込まれ、昭和39年度開業当初10パーセント、45年度に15パーセント、50年度に23パーセントと推定した。／貨物列車は

東海道線貨物輸送量の推定と新旧振分表

(単位：百万トンキロ，%)

年 度	輸送トンキロ	増 加 率	現 在 線	新 幹 線	
				分担率	
昭和31年	10,714	100.0	10,714		
39年	15,964	149.0	14,263	1,580	10.0
45年	19,928	186.0	16,090	2,830	15.0
50年	23,335	218.0	21,970	5,069	23.0

10両1単位（4両電動車，6両付随車）の編成3単位計30両を1個列車とし1車に5トンコンテナ5個なので，1列車で750トンの貨物を輸送する。これにより……表に示すように，開業時11本，50年で26本になる。貨物列車は深夜5時間半運転とし，週に1夜は運転せず保守作業に当てる」（74-5頁）というものであった¹⁴⁾

新幹線設定列車本数（片道）

	旅 客			貨 物			総計		
	東京—大阪間直通			東京— 熱海間 小運転	合計	東京— 大阪間 直通		その他	合計
	特急	急行	計						
昭和39年	19	39	58	22	80	6	5	11	91
45年	22	43	65	25	90	11	6	17	107
50年	24	47	71	29	100	17	9	26	126

東海道新幹線の貨物輸送が計画されながら中止となった理由については，「東海道新幹線は，当初貨物輸送を行なう計画であった。しかし，在来線の線路容量に余裕ができたこと，また，東北・山陽その他の線路との接続，連絡のための輸送設備に多額の投資が必要となることなどの理由から貨物輸送は行わず，旅客営業のみという形態をとった」（74頁）と言われている¹⁵⁾。しかし，他方では「私たちの新幹線に対する基本的な考え方は，東海道在来線の貨物を含む総輸送力を最も合理的に強化する方法として，新線を旅客中心にしていこうということだった。すなわち新線建設によって在来線には以前よりはるかに大きい貨物輸送力を確保することができるというわけである。しかし，この考え方を当時の国鉄内部でも十分理解せず，新線にも貨物輸送をすべきと単純に発言するものもあり，まして世論の理

14) 『日本国有鉄道百年史』12巻，131，132，134頁。

15) 同上，142-3頁。

解を得るには時間も足りない状況だった。／したがって世銀に対しても一応本心を伏せて、新線でも貨物輸送をしないわけではないという態度で臨むことにした。……ところが私たちの話を聞いたローゼンさんのほうが、《そういうことであれば、在来の東海道線は貨物輸送を中心にし、新線は旅客中心でやることにしたほうが新線建設の意味も大きいのではないか》というのである。私たちはホッとした」(76-7頁)とされているのである¹⁶⁾

もし、これが本当ならば、「世界銀行からの借款を進めるにあたり貨物輸送のない鉄道投資には貸さないおそれがあるので、新幹線は貨物も運ぶように見せかけた」(76頁)ことになり、「国鉄内部、政府および国民のすべてをだます作戦だったわけである。しかも作戦は山陽〔新幹線〕の計画にまで引き継がれた」(77-8頁)のであった。

山陽新幹線も東海道新幹線と同様に、旅客列車とともに貨物列車の運行が計画されていた。それは、東海道新幹線にもやがては貨物列車が運行され、山陽新幹線も当然貨物を運ぶことになると考えられていたのであろう。

東海道新幹線の開業直前の昭和39年7月に推定された山陽新幹線に関する資料によれば、表5-1に示されるように、昭和50年度の貨物列車上下運行

表5-1 山陽新幹線の列車回数

(単位：回)

	新大阪～岡山間		岡山～広島間		広島～博多間	
	新幹線	在来線	新幹線	在来線	新幹線	在来線
旅客	104	132	72	125	58	158
貨物	25	124	19	90	15	66
合計	129	257	91	215	73	224

〔出所〕角本良平〔1〕, 72頁。

16) 島秀雄, 前掲書, 122-3頁。

回数は新大阪～岡山間が25回、岡山～広島間が19回、広島～博多間が15回と算定されていたのである（72頁）。

しかし、山陽新幹線にも貨物列車は走っていないのである。角本氏は「貨物輸送の計画が資金調達のためのトリックであったとすれば、……荷主や広く国民に真実を示さなかったことになる。／貨物に関して最後に残る疑問は、もし新幹線による高速のサービスを展開しておれば、その後の鉄道貨物輸送の衰退をいくぶんでも阻止できたのではないかという可能性である」（78頁）と指摘している。

しかし、角本氏の指摘にとどまらず、新幹線と地域経済との係わりからすれば、旅客輸送よりも新幹線による貨物輸送の方が沿線地域には大きなプラスの経済効果を及ぼしたであろうと考えられるのである。つまり、新幹線が地域経済に貢献しなかった一つの理由は、貨物輸送が行われなかったことにあるといえよう。

また、現在の物流問題において「トラック輸送は、荷主にとって利便性の高い輸送機関であり、高速道路網を中心とした道路整備の進展を背景として、近距離輸送だけでなく、中長距離輸送においても著しい伸びを示してきており、我が国ではトラック輸送を中心とした物流体系が形成されている。／しかし、大量の貨物を輸送する場合、トラック輸送は海運・鉄道と比べて、労働者一人当りの貨物輸送量が少なく、輸送トンキロ当りの二酸化炭素排出量が多いなど、労働力問題や環境問題の制約が多い。さらに近年、幹線道路における道路交通混雑の悪化により、トラック輸送における定時性の確保が以前と比べて困難になるなど、幹線輸送におけるトラック輸送への集中は、物流をめぐる制約要因を深刻化する一因となっている」¹⁷⁾ ため、省力型・低公害型の効率的な大量輸送機関である海運・鉄道を積極的に活用するモーダルシフトの推進を図り、これらの制約要因に対応した効率的な物流体系を形成する必要がある言われている。

17) 運輸省編『運輸白書』（平成6年版），平成6年12月，185-6頁。

そして、モーダルシフトを推進していくためには、輸送需要の受け皿となる海運・鉄道の輸送力増強を図る必要があるとされ、運輸省は「鉄道貨物輸送力増大の方策としては、貨物列車ダイヤの増強が挙げられる。しかし、既にダイヤが過密状態になっている主要幹線においては、可能な範囲でダイヤ増強を行う一方で、コンテナ列車の長大編成化を図ることが必要である。／このため、東海道本線の輸送力増強に向け、コンテナ列車について、現在の20両主体の編成を当面26両主体とするため、所要の整備工事に着手しており、引き続き、これらの施設整備に対する鉄道整備基金からの無利子貸付や、高効率電気機関車に対する税制上の特別措置等活用することにより、鉄道の貨物輸送力増強を図っていくこととしている」¹⁸⁾という。

もし、新幹線の貨物輸送が実現していたならば、このような問題は起こっていなかっただろう。

VI 新全国総合開発計画と新幹線

昭和44年5月に策定された「新全国総合開発計画」は、その趣旨を「新ネットワークの建設に当たっては、データ通信、ジェット航空機、新幹線鉄道、高速道路、高速コンテナ船等の高速高能率流通技術を駆使して、既存の中枢管理機能の集積を結びながら、開発可能性を全国土に拡大するように進める。首都東京等7大中核都市の整備とあわせて、これらを相互に結ぶ基幹通信網および幹線航空路、新幹線鉄道、高速道路等の高速交通体系を中心に新交通通信網を総合的、先行的に整備し、これを日本列島の主軸とする。日本列島の主軸を形成する高速交通施設として、札幌、東京、大阪、福岡の基幹空港、札幌・福岡間約2,000キロメートルについて、高速道路、新幹線鉄道の建設を計画、実施するほか、7大中核都市関連港湾の整備を図る。この主軸の整備によって、南北に細長い日本列島の各地域間

18) 同上, 187頁。

の時間距離は、著しく短縮され、一体化して、地域相互間の社会的、経済的、文化的格差は解消されるとともに、首都東京の中核管理機能を十分発揮させることができ、それによって、大中核都市の機能はより強化充実され、さらに、主軸と地方中核都市を結ぶ交通体系をすみやかに整備することとあいまって、はじめて各地域の社会的、文化的水準は一様に著しく向上し、開発可能性は拡大され、均衡化される」(93-4頁)と述べている。つまり、新幹線鉄道や高速道路を建設する必要性とその効果が述べられているのである。

東海道新幹線の建設による地域への影響について、大来佐武郎氏(当時、日本経済研究センター理事長)は東海道新幹線の開業以前に、「新幹線による一つの可能性は、高速道路の建設とも相まって、東京、大阪の中間地域の発展をさらに促進することになるだろうということである。そのことによって、東海道の両端における過密化が緩和される傾向が生じてくることが望ましい」¹⁹⁾と述べ、このような思惑が当時の一般的かつ代表的な見方であった。

しかし、結果は違っていたのである。角本氏によれば、名古屋だけではなく大阪の地盤も沈下し、大阪の本社機能の東京移転が始まり、他方で製造工場等の分散があったために中間地域の人口は増加したが、新幹線停車駅を多くもつ静岡県でさえ人口の伸びは東海道メガロポリス平均を下回り、愛知県がようやく平均程度であり、平均を高く上回るのは東京付近の3県であり、東京集中は明らかであるとしている(112頁)。

これは、二つの地域を交通路線で結べば、人口の大きい地域、経済の発展した地域に有利に働くというストロー効果によるものであり、この効果を昭和40年までは未経験であったために、交通を便利にすれば不便だった地域はすべて発展すると単純に考えられていたのであった。そのような考えのもとで策定されたのが「新全国総合開発計画」であり、この計画を強

19) 大来佐武郎「国土総合開発と新幹線」『建設者』、昭和39年9月臨時増刊号、164頁。

表6-1 全国総合開発計画の推移

項目	全国総合 開発計画	新全国総合 開発計画	第三次全国総合 開発計画	第四次全国総合 開発計画
策定期間	昭和37年10月	昭和44年5月	昭和52年11月	昭和62年6月
策定内閣	池田内閣	佐藤内閣	福田内閣	中曽根内閣
計画期間	昭和35年～45年	昭和40年～60年	昭和50年～60年	昭和61年～75年 (平12年)
基本的 目標	地域間の 均衡ある発展	豊かな環境の創造	人間居住の 総合的環境の整備	多極分散型国土の 形成
開発方式	拠点開発方式	大規模プロジェクト 構想	定住構想	交流ネットワーク 構想
施策の推 進状況	○新産業都市の指 定 ○工業整備特別地 域の指定 ○近畿圏整備法、 中部圏開発整備 法等に基づく施 策 ○山村振興法に基 づく施策	○全国新幹線鉄道 建設法に基づく 整備、および国 幹道7,600kmの 整備促進 ○むつ小河原、苫 小牧東部などの 大規模工業開発 ○琵琶湖総合開 発、筑波研究学 園都市の建設 ○過疎地域対策 法、工業再配置 促進法に基づく 施策等 ○国土利用計画法 による土地利用 対策	○モデル定住圏の 指定 ○高速幹線道路網 10,000km構想 本州四国連絡架 橋 児島～坂出ルー トの着工 ○テクノポリス地 域の指定	○多極分散型国土 形成促進法— 振興拠点地域の 指定等 ○地方拠点都市の 指定 ○頭脳集積促進地 域、リゾート地 域の指定 ○関西文化学術研 究都市建設法、 大阪湾ベイエリ ア法に基づく地 域整備 ○高規格幹線道路 網14,000km構 想、整備新幹線 の逐次着工、関 西空港の建設お よび中部国際空 港の調査など ○土地基本法によ る総合土地対策 ○国会等移転法に 基づく国会移転 の検討 ○自ら考え自ら行 う地域づくり事 業

〔出所〕 角本良平〔1〕, 96頁。

力に押し進め、それが端的に現れていたのが田中内閣の「日本列島改造論」であったことは言うまでもないのである（95頁）。

新幹線の経済効果を試算したものに、三菱総合研究所の整備新幹線の建設に伴う経済波及効果に関する試算がある。これは、自民党の政調会が三菱総研に昭和59年に調査を依頼し、翌昭和60年12月にまとめられたもので、整備新幹線の建設に伴う経済波及効果を昭和65年に北海道、東北、北陸、九州の各整備新幹線が完成していると想定して試算したものである。それによると、建設費5兆4,950億円のうち9割を建設国債、1割を地方債で負担する公共事業方式での建設を前提として、北海道、東北新幹線（盛岡—青森間）が建設投資額1兆6,700億円に対して3兆1,246億円、北陸新幹線（高崎—大阪間）が2兆2,500億円に対して4兆1,915億円、九州新幹線が1兆3,100億円に対して2兆4,765億円の生産誘発効果がえられ、整備新幹線計画が実施されれば合わせて9兆7,926億円の産業への経済波及効果が誘発されると試算し、新幹線建設による地域への人口定着、地域経済に与える波及効果により開業4年後に国税、地方税の税収増が公債の元利合計を上回るとしていたのである。

この三菱総研の試算について東大名誉教授の館龍一郎氏は、「大いなるムダの整備新幹線」（『読売新聞』1986年12月3日朝刊）において、そもそも三菱総研の試算は「ポテンシャルといった一般にはなじみの薄い言葉が使われているために、もっともらしく見えるが、要するに、新幹線が建設されると時間的な距離が短縮され、利便になるので、人口が流入して地域経済が発展、地域の所得、ひいては国民経済全体の所得が増大するというものである。しかし、時間距離が短縮されるとなぜその地域の人口が増加するのか、理論的に明かでないだけでなく、現実にも照らしてみても、交通が便利になった地域の人口が増加するという根拠は存在しない（宮城県では新幹線開通後、流入人口は逆に低下している）。さらに、国民経済全体に与える影響を分析する際にも、古いデータに基づき、最近の社会経済構造の変化を十分に反映しておらず、この変化の速い時代に、昭和65年という将来

を予測したもので、十分な信頼性を受けるとはならない」と批判していたのである。

館氏が評価するように、三菱総研の独自の試算としては《お祖末》の一言につきる。それとも、自民党の政調会によって予め結論を与えられていた可能性も多分にあるかもしれない。三菱総研がいうように、新幹線を含め高速交通機関の整備によって時間距離が短縮され、その地域の人口が増加するのであれば、既設新幹線沿線の多くの地方が抱える人口問題はすでに解決されているはずである。現実が全く逆であるからこそ、今なお多くの自治体は頭を悩ましているのである。

新幹線の建設に伴う東京への人口集中について、『日本経済新聞』の社説「時代に遅れる新幹線依存」(1989年1月20日朝刊)は、「地域開発は先行投資だと言われていた。新幹線も先行投資と多くの方は考えているようだが、現実の問題点はいくら先行投資をしても追随効果が出てこないことにある。整備新幹線は、東京への時間距離を縮め、むしろ東京というブランド力を高めるものではないのか」と述べ、『読売新聞』の社説「整備新幹線の凍結を続けよ」(1986年12月23日朝刊)は「新幹線ができれば、地域開発効果で人口が増え、交流も活発化するとの主張がある。しかし、東北、上越新幹線開業後、新潟、岩手、宮城とも転出超、または流入減になっているのをどう説明したらよいのだろうか」と疑問を投げかけているのである。また、『毎日新聞』の「整備新幹線は白紙に」(1988年1月13日朝刊)は、「新幹線開通の経済へのプラス効果は大きいと、新幹線建設を要望している自治体関係者は、よくこう言う。それが、地域格差の是正にもつながり、過疎地域では人口流出の抑制策にもなるというのだ。本当だろうか。岩手県、新潟県の一人あたりの県民所得は54年度には全国平均の78%、90.6%であった。ところが、〔東北新幹線や上越新幹線の開業後の〕59年度には76.7%、88.9%とむしろ、全国水準との格差は広がっている。また、人口も岩手県では58年をピークに少しではあるが減少を続けている。生産面でも製造業出荷額の55年に対する60年の伸び率は全国平均で25%だが、新潟県は

14%にすぎない。岩手県は34%だが、東北自動車道開通によるハイテク産業立地の効果大きい。産業振興は鉄道より道路である。また、新幹線網の完備は地方分散に役立つとの主張もあるが、交通、通信を含めたネットワーク化の進展はむしろ東京集中を加速、首都圏への人口集中や地価上昇となってあらわれている」(〔 〕内は筆者加筆)と述べているのである。

このように、新幹線の経済効果については一般に否定的な意見が多いが、肯定的な意見がないわけではない。例えば、天野光三氏(当時京都大学教授)は「整備新幹線・沿線地域を活性化」(『日本経済新聞』1988年4月20日朝刊)において、新幹線、航空機、高速道路の三つの高速交通機関は、距離に応じて優位性が異なり、150キロから800キロまでの距離帯では整備新幹線を建設すれば、航空機や高速道路を上回る旅客が期待できるとした上で、「新幹線には、高速性による時間短縮効果、大量性・フリクエンシー(頻度)、安全性・安定性、省エネルギー性・環境保全といった直接効果もある。石油に替わるエネルギー源を利用できる可能性も高い。これらの直接効果のほかに、経済的・社会的な効果、いわゆる開発効果も評価する必要がある。まず、建設期間中の経済波及効果は資材、労働力の使用や直接・間接の支出によってもたらされる。次に、開通後の経済波及効果は、新幹線による利便性の向上などによる効果である。具体的には沿線地域の企業立地の増加、観光レクリエーション活動の活発化、商業の振興、その他業務活動の広域化や効率化などに効果が表れてくる。社会的効果は時間距離の短縮や行動圏域の拡大によるものが大きい。これらは特に交流の結節点となる駅を中心に地域の活性化を促し、新たな都市形成の引き金となるだろう。また、それに伴って魅力的な都市づくりが進み、人口の地方定住にも寄与する。このような変化は、在来線の複線化や電化などによるスピードアップ程度では起こらなかった。すべての面で理想的な規格技術を使った、近代的高性能鉄道システムである新幹線だからこそ可能なのである。以上述べたように、新幹線整備に伴う多額の建設投資や開業後の時間短縮効果は、沿線地域経済の振興、ひいては国民経済全体の発展をもたらす」

としているのである²⁰⁾

VII 新幹線の経済効果

新幹線の経済効果は、一般に外部経済効果としての直接効果と間接効果に大別される。直接効果とは、新幹線の建設によって新幹線利用者が直接的に享受する経済効果をいい、この直接効果はほとんどの場合プラスの効果であることから利用者便益とも呼ばれている。代表的な直接効果には、移動時間の短縮や安全性・快適性・確実性などの質的要因の上昇等がある。なお、直接効果には新幹線の利用者が直接的に享受する経済効果と、新幹線を直接的には使用しないものの、新幹線を利用して生産された交通サービスを直接的に利用することによって享受される経済効果が含まれる。例えば、実現されていないが新幹線の貨物輸送によって荷主が享受する輸送時間の短縮等がそれである。

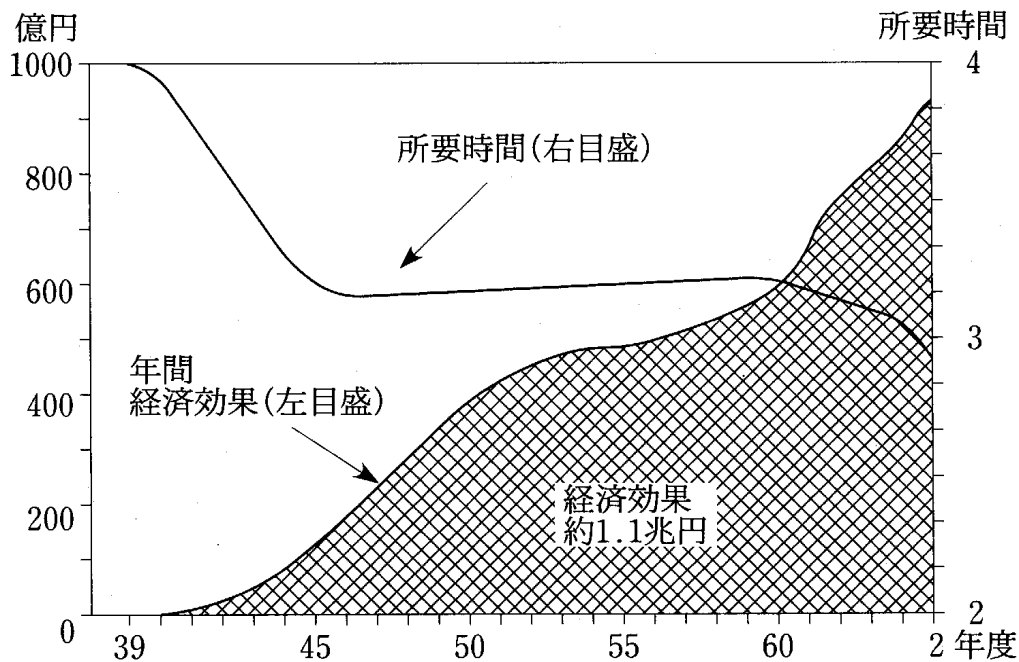
間接効果とは、新幹線の非利用者が間接的に享受する経済効果や、新幹線の沿線地域が享受する経済効果をいい、それは比較的短期間に発生する場合もあるが、一般的には波及効果を伴ってかなり長期間にわたって発生するのが普通である。代表的な間接効果には、工業開発効果や未利用資源開発効果等があげられるが、多くの間接効果は関連公共投資および民間投資が同時的かつ併行的に行われなければ、有効的には発生しないことが多いのである。

また、経済効果には外部不経済効果もあり、それは新幹線の建設それ自体や新幹線の利用に伴って発生し、新幹線の非利用者や沿線地域がこうむるマイナスの経済効果である。代表的な外部不経済効果には、騒音問題や人体に感じない低周波騒音問題等があることは言うまでもない。

20) 整備新幹線の経済効果に関しては、拙著『整備新幹線—政治新幹線を発車させた男たち—』近代文藝社、1994年を参照されたい。

さて、新幹線の直接効果として、運輸省は図7-1に示されるように、東海道新幹線のスピードアップに伴う時間短縮による経済効果を計測し、その経済効果は約1.1兆円であるとしている。しかし、「この種の計算は、旅客の年齢、性別、旅行目的を考慮せずに一律の単価を掛けるので、一応のメドを示すにとどまる」(115頁)にすぎないばかりか、一つの疑問がある。それは、例えばJR西日本が世界最速の新型車両「500系」を山陽新幹線にデビューさせるが、新大阪～博多間についてはのぞみ号と同じ特急料金で13分の短縮になるため「その分はお客さんへのサービス」になるというが、²¹⁾果たして13分の短縮がどれだけの意味を持つかということである。駅舎を

図7-1 東海道新幹線のスピードアップに伴う時間による経済効果 (東京～新大阪)



注(1) 運輸省「旅客地域流動調査」、労働省「毎月勤労統計年報」等により、経済効果を機会費用便益の観点から試算したもの

(2) 時間短縮による経済効果 = 東京・大阪間の輸送人員
 × 東京・大阪間の所要時間の短縮時間
 × 平均賃金

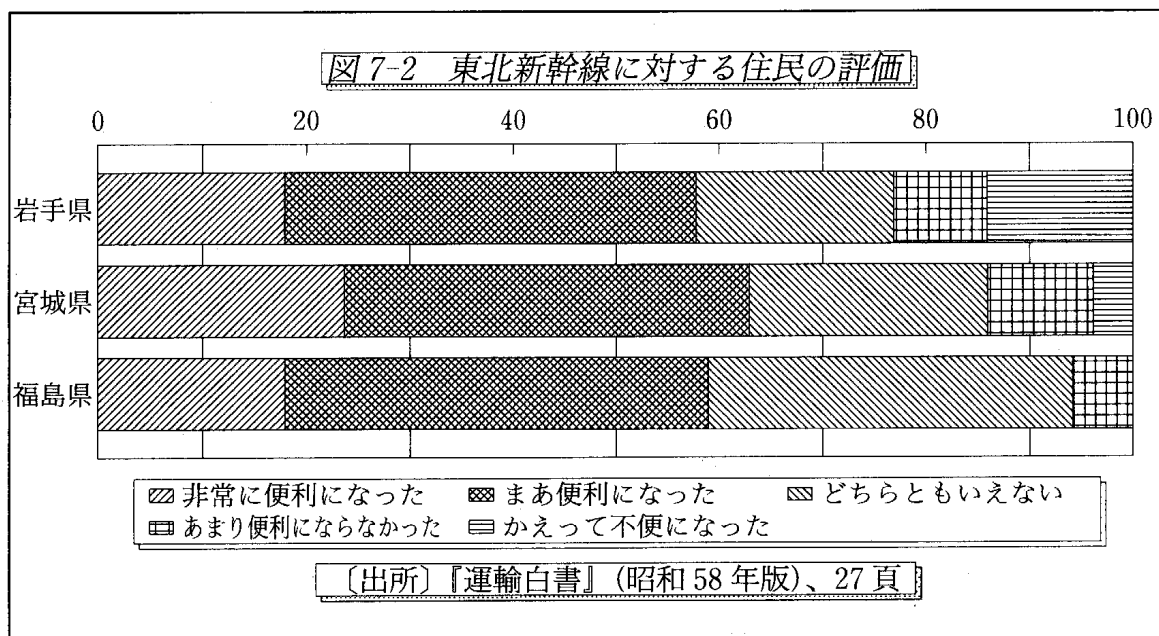
〔出所〕運輸省編『運輸白書』(平成3年版), 25頁。

21) 『読売新聞』, 1996年1月27日朝刊。

出てタクシーに乗って、道路混雑のために時間がいつもより余分にかかれれば、この13分の短縮は総トリップ時間の中では意味を持たないのである。

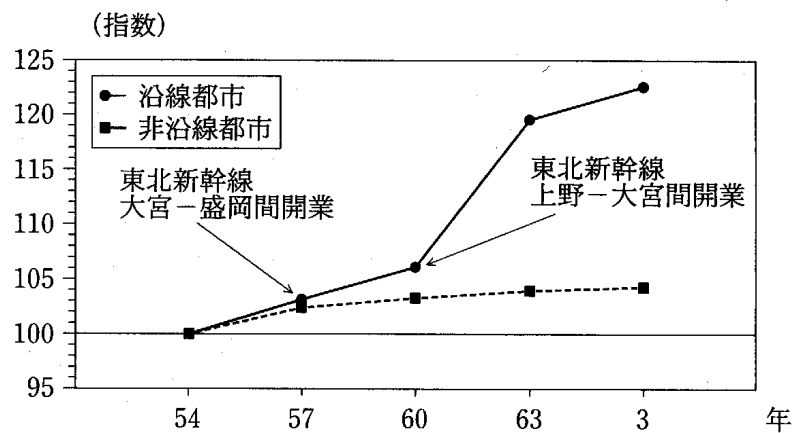
また、運輸省は「従来の在来線による通勤圏とされる都心から約50km圏内に、平均的なサラリーマンが通常の所得の範囲内で住宅を所得することは、困難な状況になっている。こうした事情から、例えば都心から100km以上離れた宇都宮、高崎、三島等の新幹線停車駅周辺に一戸建て住宅を取得し、通勤用新幹線定期券（フレックス）を利用して都心の勤務地に通う新しい通勤形態が最近顕著な拡大傾向を示している。／新幹線を利用すれば、通勤利用時間を在来線利用の場合の半分以下に短縮でき、通勤可能圏が地価の比較的低水準な地域へ飛躍的に拡大することから、現下の厳しい住宅事情に悩む大都市勤労者にとっては、今後とも新幹線通勤が環境に恵まれた良質なマイホームを確保するための有効な手段となる」（『運輸白書』平成元年版，40頁）として、新幹線利用による時間短縮によって通勤圏が拡大するという直接効果をあげ、さらに「昭和57年6月及び11月に開業した東北新幹線（大宮～盛岡間）、上越新幹線（大宮～新潟間）は、首都圏と東北地方、新潟地区との時間距離を大きく短縮し、日帰り滞在時間の拡大など利便の向上が著しく、輸送人員も着実に増加している」（『運輸白書』昭和59年版，52頁）として、新幹線利用による時間短縮によってフリータイムが増大するという直接効果をあげている。

新幹線に対する沿線住民の評価について、図7-2に示されるように、運輸省は国鉄の「新幹線開通による影響調査」（昭和57年7月～58年1月実施）をもとに、「岩手、宮城、福島」の3県（国鉄調査）においても、『非常に便利になった』『まあ便利になった』と新幹線への肯定的な評価がいずれも半数を超えている」（『運輸白書』昭和58年版，27頁）としている。しかし、ここでは「どちらともいえない」という回答は東京に近い県ほど高く、また「あまり便利にならなかった」と「かえって不便になった」という回答が東京から遠い県ほど高くなっていることに留意しなければならない。



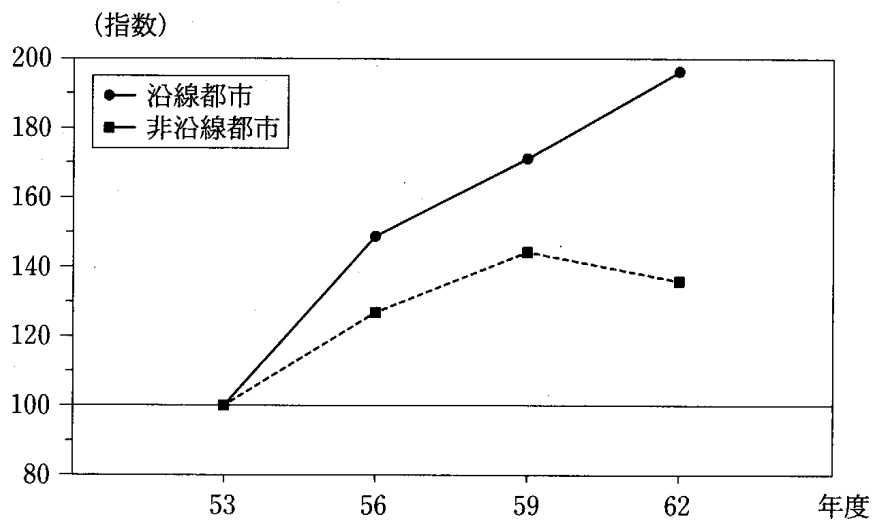
他方、新幹線の間接効果として、運輸省は図7-3および図7-4に示されるように、「新幹線や航空等により形成される高速ネットワークは、地域間の移動に要する時間の大幅な短縮をもたらす。このような移動時間の短縮は、人々の生活空間を拡大し、生産、販売、居住、就学・就労、旅行等人間のあらゆる活動の可能性を拡げるものである。特に、最近では、時間価値が非常に高まっていることから、交通機関の高速化による移動時間の短縮へのニーズがこれまで以上に高まっているといえる。／また、多極分散国土を形成し、国土の均衡ある発展を図るためにも、全国的な高速交通ネットワークを整備し、地域間交流を促進していくことが重要になっている。高速交通ネットワークの整備が、人的・物的交流の活性化等を通じて地域の経済社会の活性化に果たす役割は大きいと考えられるからである。／そこで、東北新幹線を例にとると、その開業によって、それまで減少傾向にあった東北線全体の輸送実績が向上し、これに伴い沿線地域の人口や製造品出荷額等が大きく伸び、東北新幹線による高速交通サービスが地域の経済社会の活性化に大きく貢献しているものと思われる」(『運輸白書』平成4年版、39頁)として、新幹線の建設によって人口が増加し、製造品出荷額が増加するという間接効果をあげている。

図7-3 東北新幹線沿線人口の推移 (54年=100)



- 注(1) 自治省「住民基本台帳に基づく全国人口、世帯数表」により作成
 (2) 各年3月31日現在
 (3) 沿線都市とは、盛岡市、一関市、仙台市、古川市、福島市及び郡山市を、非沿線都市とは、青森市、八戸市、秋田市、大館市、山形市及び酒田市をそれぞれ抽出した。
 [出所] 運輸省編『運輸白書』(平成4年版), 40頁。

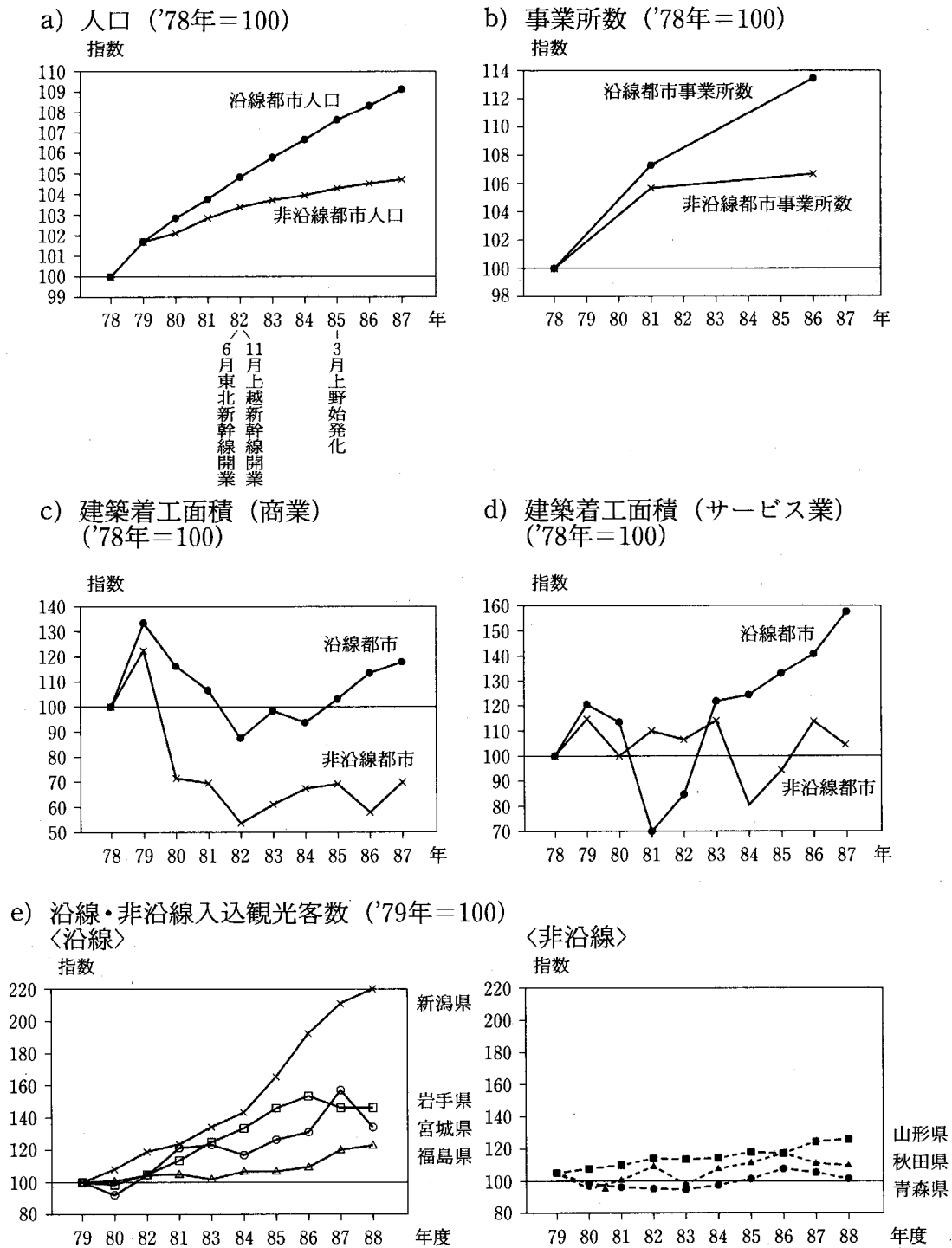
図7-4 東北新幹線沿線における製造品出荷額等の推移 (53年=100)



- 注(1) 通商産業省「工業統計表」により作成
 (2) 沿線都市とは、盛岡市、一関市、仙台市、古川市、福島市及び郡山市を、非沿線都市とは、青森市、八戸市、秋田市、大館市、山形市、及び酒田市をそれぞれ抽出した。
 [出所] 運輸省編『運輸白書』(平成4年版), 41頁。

しかし、新幹線の建設による人口の増加や製造品出荷額の増加について

図7-5 東北・上越新幹線開業，上野始発が地域に与えた影響



注(1) a~dについては、日本鉄道建設公団資料により作成

(2) eについては、各県統計により作成。県外客を対象とするが、宮城県のうち仙台市部分については県内客も含む。

〔出所〕 運輸省編『運輸白書』(平成2年版)，53-4頁。

は、上述したように、多くの疑問が投げかけられているのである。

さらに、運輸省は「高速かつ快適な旅行を確保する新幹線、航空、高速道路等の整備は、地域経済社会へ影響を与えてきた。業務のための連絡、打合せ、情報伝達は迅速化し、大都市等に存在する文化的、社会的施設の利用も容易となった。例えば、東海道新幹線開通後、停車都市の卸売・小売販売額、工業出荷額、建築着工面積、人口等の伸びが著しく、開通前により高かった非停車都市のそれらの伸びを上まわっていること等にみられるように、幹線交通施設の整備が関係地域の人口、産業、経済機能等に大きな変化を巻き起こしている」（『運輸白書』昭和55年版、218-9頁）ばかりか、「東北新幹線開業後、東北各県で観光客の増加、百貨店売上高の伸び、企業活動における情報収集の円滑化、技術者の交流の活発化等各方面でプラスの影響が表れており、新幹線開業は交通市場の構造を大きく変えるだけでなく地域の経済社会に大きなインパクトを与え」（『運輸白書』昭和59年版、56頁）、また「新幹線開通による影響としては、東北各地への観光客の入込客数の増加が特に目立っている。東北地方各県への過去10年間の入込客数の平均増加率は1%前後であったが、57年の入込客数は、青森対前年比3.7%増、岩手同10.1%増、宮城同3.8%増となった」（『運輸白書』昭和58年版、27頁）としているのである。

VIII 新幹線の経済効果の検証—山口県の場合—

新幹線の経済効果については、一般的には、計量可能な項目についてみる限り、現在ではプラスの効果はほとんどみられないのである。ただし、それは間接効果についてであり、時間短縮やそれに伴うフリータイムの増大などの直接効果は認められる。しかし、問題となるのは人口の増加や製造品出荷額の増大等の間接効果なのである。

山口県下における山陽新幹線（岡山～博多間）は昭和50年3月に開業し、新岩国、徳山、小郡、新下関の4駅が設置されている。新幹線の経済効果

を運輸省の方法によって山口県を例に検証してみるために、新幹線沿線都市を東から岩国市、玖珂町、周東町、熊毛町、下松市、徳山市、新南陽市、防府市、山口市、小郡町、宇部市、楠木町、山陽町、菊川町、下関市とし、その他の市町村を非沿線都市として、まず人口の推移を比較することによって、新幹線の建設による人口増加効果を検証してみることにする。

その結果は、表8-1および図8-1に示されるように、沿線都市の人口は昭和60年までは順調に増加しているが、平成2年には減少し、平成7年には若干の増加に転じている。しかし、非沿線都市の人口は年々減少しているのである。

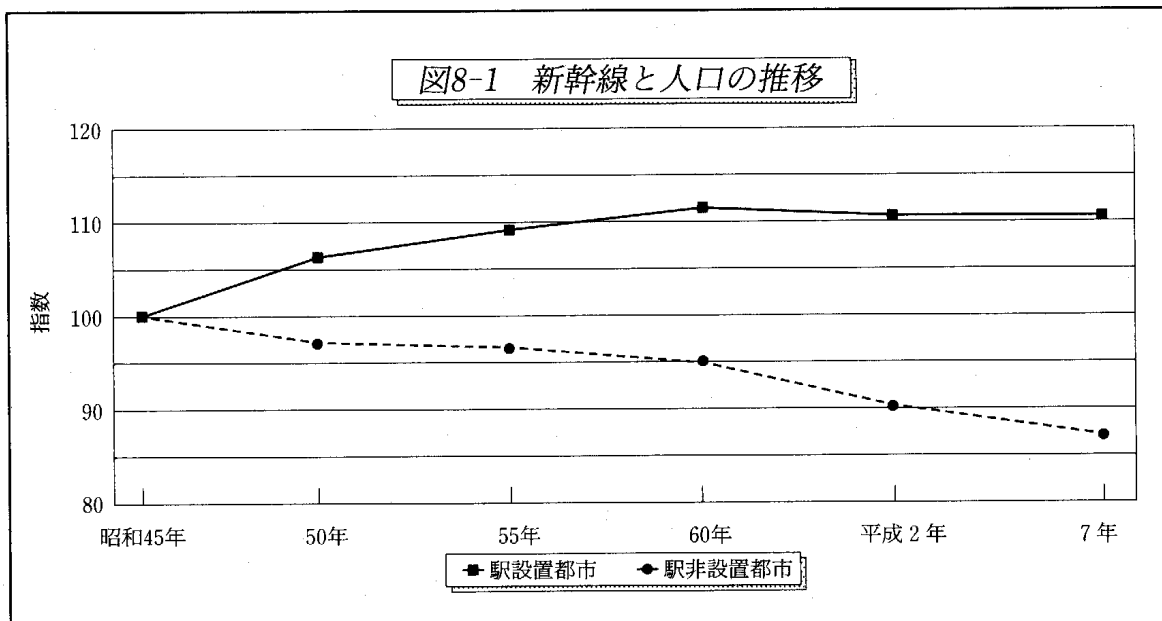
この結果をみる限りでは、新幹線は人口増加効果を有していると判断さ

表8-1 新幹線沿線都市の人口の推移

(単位：人)

	昭和45年	昭和50年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年
沿線都市	983,514 100.0	1,040,307 105.8	1,075,713 109.4	1,099,744 111.8	1,092,281 111.1	1,093,693 111.2
非沿線都市	527,934 100.0	514,911 97.5	511,366 96.9	501,883 95.1	480,335 91.0	461,841 87.5

〔注〕 下段の数値は、昭和45年を100とした指数である。



れるかもしれない。しかし、それは早計である。

上述のように、山口県には新岩国、徳山、小郡、新下関の4駅が設置され、この4市町を駅設置都市とし、山陽新幹線の沿線都市のなかで山口市、防府市、宇部市、熊毛町の4市町を駅非設置都市として、その人口の推移を比較することによって、新幹線の建設による真の人口増加効果を検証してみることにする。

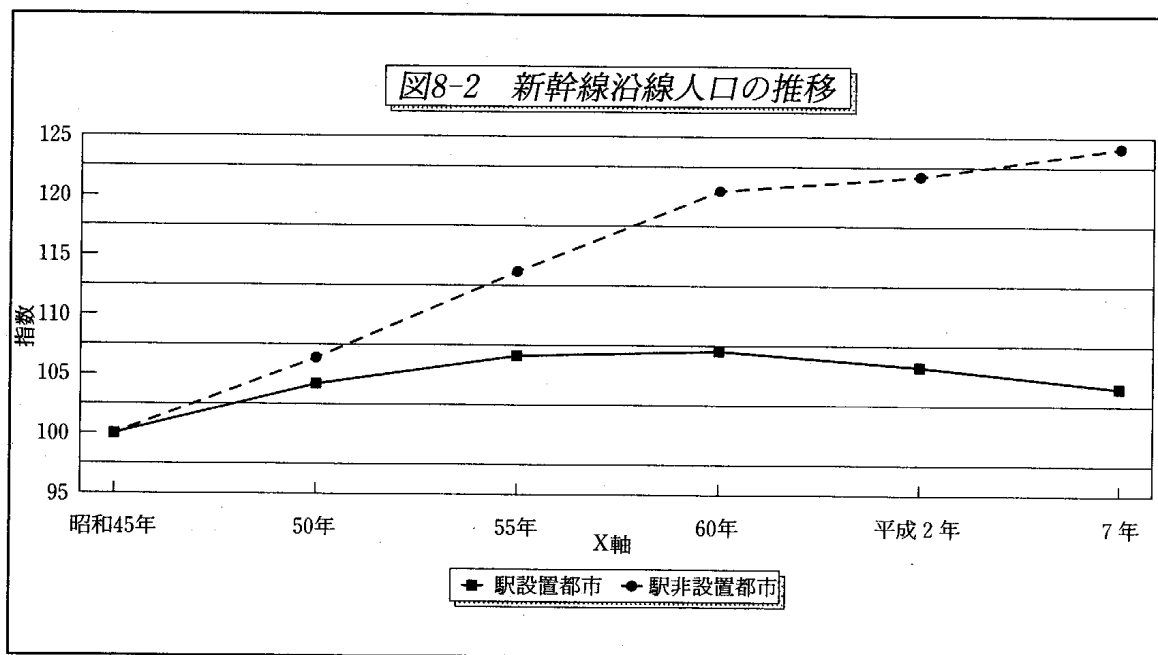
その結果は、表8-2および図8-2に示されるように、駅設置都市の人口の

表8-2 新幹線沿線都市の人口の推移

(単位：人)

	昭和45年	昭和50年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年
駅設置都市	479,124 100.0	501,839 104.7	511,783 106.8	513,756 107.2	504,837 105.4	498,729 104.1
駅非設置都市	360,172 100.0	384,753 106.8	409,858 113.8	432,407 120.1	437,802 121.6	445,143 123.6
市部平均	100.0	104.6	107.3	109.2	107.8	107.2
県平均	100.0	102.9	105.0	106.0	104.0	102.9

〔注〕下段の数値は、昭和45年を100とした指数である。



伸び率は市部平均や県の伸び率よりも高いものの、駅非設置都市と比較すると、むしろ駅非設置都市における人口の伸び率の方が高くなっているの
 である。そのため、山口県においては新幹線が新幹線駅のある都市の人口
 増加に寄与したとは言えないのである。

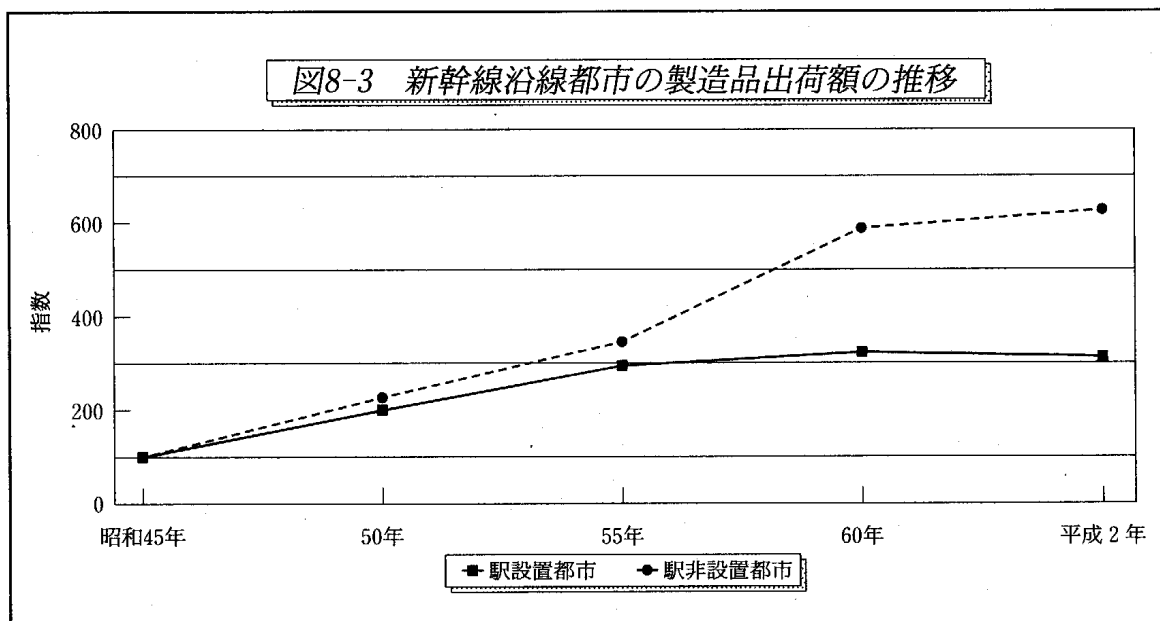
同様に、製造品出荷額の推移を比較することによって、新幹線の建設に
 による経済効果を検証してみると、表8-3および図8-3に示されるように、駅
 設置都市の製造品出荷額の伸び率は駅非設置都市と比較して低くなってい
 るのである。そのため、山口県においては新幹線が新幹線駅のある都市の

表8-3 新幹線沿線都市の製造品出荷額の推移

(単位：億円)

	昭和45年	昭和50年	昭和55年	昭和60年	平成2年
駅設置 都市	4,624 100.0	91,25 197.3	13,474 291.4	14,826 320.6	14,445 312.4
駅非設置 都市	2,105 100.0	4,551 216.2	7,165 340.4	12,457 591.7	13,171 625.7
市部平均	100.0	206.6	334.8	385.7	392.2
県平均	100.0	207.0	345.4	380.0	394.2

〔注〕下段の数値は、昭和45年を100とした指数である。



製造品出荷額の増加に寄与したとは言えないのである。

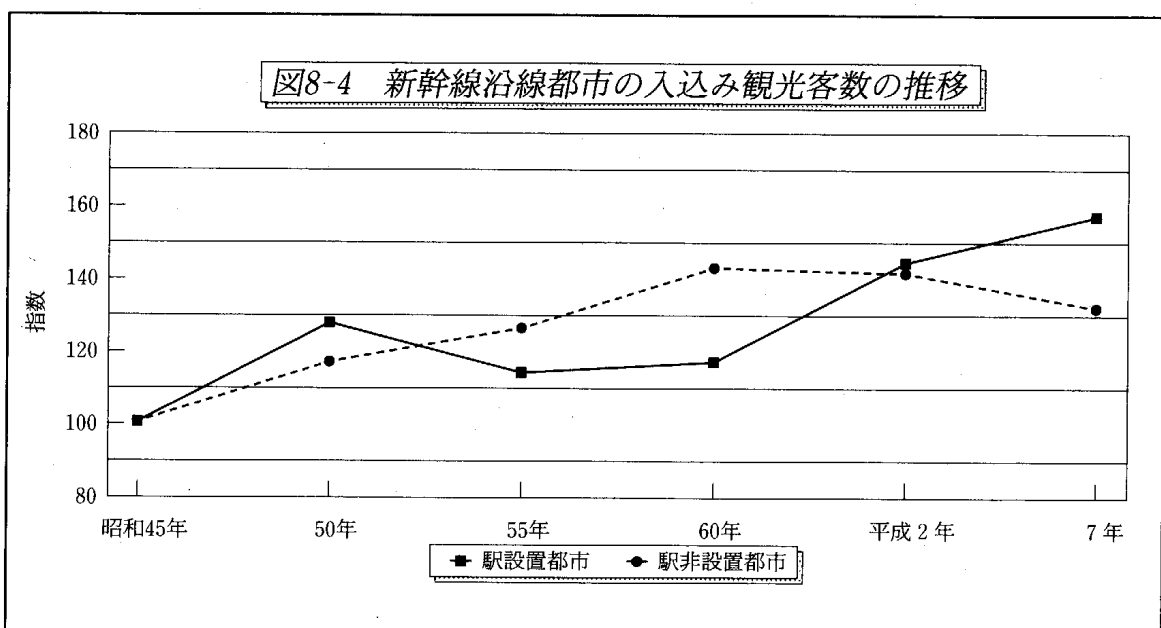
さらに、入込み観光客数の推移を比較することによって、新幹線の建設による経済効果を検証してみると、表8-4および図8-4に示されるように、駅設置都市の入込み観光客数は山陽新幹線の開業年には急増し、また近年には駅非設置都市よりも伸び率が高いものの、県全体の伸び率と比較すると低くなっているのである。そのため、山口県においては新幹線が新幹線駅のある都市の入込み観光客数の持続的な増加に寄与したとは言えないのである。

表8-4 新幹線沿線都市の入込み観光客数の推移

(単位：千人)

	昭和45年	昭和50年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成6年
駅設置都市	4,649 100.0	5,970 128.4	5,308 114.2	5,455 117.3	6,745 145.1	7,331 157.7
駅非設置都市	2,708 100.0	3,178 117.4	3,430 126.7	3,875 143.1	3,875 143.1	3,593 132.7
県平均	100.0	136.3	126.3	132.6	153.6	158.7

〔注〕下段の数値は、昭和45年を100とした指数である。



このように、山口県においては山陽新幹線の開業あるいは新幹線駅の設置によって、駅設置都市の人口が増加し、工業が発展して製造品出荷額が増大し、さらには入込み観光客が増大するというのは「夢物語」であったし、「新幹線神話」は期待できなかつたのである。これは、高速道路の開通、インターチェンジの設置の場合とまったく同じであり、高速道路の開通やインターチェンジの設置によっても山口県ではその沿線都市はまったく発展しなかつたのである。

また、山口県における山陽新幹線や在来線の問題として以下のことも指摘される。つまり「JR西日本の鉄道路線のうち、山口線や山陰線等では鉄道部が設置されるなど、JR西日本管内のほとんどのローカル線が鉄道部になっている。鉄道部はワンマンカーの導入や駅の無人化等、人員合理化を実施することによって、自立経営を目指している。／JR西日本は、新たに地域鉄道部の設置を計画しているという。地域鉄道部とは、これまでのローカル線を中心とした鉄道部から、幹線・新幹線を含む《収支にかげりのある線区》を地域鉄道部として拡大するというもので、山口県下では岩国から下関に至る山陽線と山陽新幹線、岩徳線が徳山地域鉄道部と下関地域鉄道部となる。／地域鉄道部の設置によって、現在の鉄道部にみられるようなワンマンカーの導入や駅の無人化等が行われれば、利用者に対するサービスが一層低下したり、安全性が脅かされる可能性もある。／山陽町における新幹線の新駅の設置に奔走するのも結構だが、山口県は将来的に鉄道をどうするのかという明確なビジョンを早急に描いておく必要がある。／鉄道部による自立経営体制とは、いつでもJRから切り離しできる状態を指していることを忘れてはならない」（拙稿「鉄道はどうか？」『山口新聞』1995年8月7日）のである。

IX おわりに

以上、本稿では角本氏の『新幹線 軌跡と展望—政策・経済性から検証—』

の紹介を中心としつつ、新幹線と地域経済との係わりや新幹線の経済効果について若干の検討を試みた。

東海道新幹線は、本稿のはじめに引用したように、「まだ自動車・航空機が高度に普及しないころに、東海道という人口高密度で経済活動の盛んな地域があり、さらにそこへ新しい鉄道を作りたいとの夢をもつ人たちが結びついて生まれたのであった。裏返していえば〈新幹線〉〈高速列車〉はこのように特に恵まれた条件の下でなければ成功は望めない」のであり、そのため「東海道への新幹線の採用は企業としては成功でも、山陽以後の地域ではそうではなく、生みの親の国鉄を壊滅させる契機となった」ばかりか、「東海道において新幹線は予定通りの成功を収めたことが、鉄道全体に新時代がくるとか、新幹線なら成功するとか、奇妙な期待を企業の内外に植えつけ、国鉄を自信過剰に陥らせた。国鉄自らも新幹線を他地域に拡大しようとし、政策もまたそれを支持し推進したので、企業は回復不可能の欠損に転落し、解体させられた。それにもかかわらず、新幹線網を拡大させようとの動きは今も根強い」のは、整備新幹線に見られるとおりである。

しかし、「今や東海道、東京圏においてさえ人口増加は小さく、鉄道需要は伸びない。投資を計画できる対象地区がなくなった」（まえがき、vi頁）のであり、「すべての交通投資が空間の可能性と経済性とに支配され……鉄道先進国にはもはや新幹線整備の能力が存在しないことを示す。東北・上越までの開業が国鉄経営を破滅させたのはその何よりの例証であった。今後の整備は政治の責任による外にないけれども、その政治は財政に、すなわち国民の税負担能力に制約される。この能力をこえた投資は今度は国民を破滅させるのであり、巨大なシステムにはそれを制御する能力が肝要である」（同上）。

整備新幹線の問題を考える場合、新幹線と地域経済との係わりや新幹線の経済効果についての精緻な調査が必要とされ、「われわれのまわりには〈鉄道信仰〉〈新幹線信仰〉がなお充満している」が「新幹線ができれば地域

が繁栄する」「新幹線が地域活性化の起爆剤になる」という〈新幹線神話〉は、すでに過去のものであることを十分に認識しておくことが重要である。