

リニア新幹線と飯伊地域に寄せて ～ 青森大学 櫛引素夫教授にきく ～

全国の整備新幹線地域の調査・研究に取り組まれている青森大学社会学部の櫛引素夫教授が来飯された。櫛引教授に全国の新幹線地域の状況を踏まえて当地域への思いを伺った。

■ 新幹線の呪縛

私は大学卒業後東奥日報（青森県の県紙）に就職し記者としてスタートしたが東北新幹線をはじめ新幹線取材を重ねる中で新幹線研究が高じ、現職に転じても引き続き新幹線を「生業^{なりわい}」として今日に至っている。

東海道新幹線が最初東京～大阪間という日本の大動脈に投入された。田中角栄氏が新潟へ上越新幹線を引いたとされ、盛岡・仙台と新潟を皮切りに、高速鉄道を全国に展開する構想が整備新幹線5線になった。

全国各地での調査・研究を通じて痛感するのは「新幹線」という言葉の持つ魔力であり、新幹線がその地域の行政や民間の対応力、企画力など「総合力」を映し出す鏡であることである。飯田訪問に当り飯田市の施策をざっと見たが、良い意味での手づくり感が感じられる。他の地域には省庁の資料を写したような印象のもの、ほぼ外注したと想像されるものもある。また当地域では、南信州広域連合の「リニア将来ビジョン」が上位の計画としてあり、その下で各施策が展開しているというのが優れていると思う。

これまで、整備新幹線に取り組んできたがリニア新幹線は意識的に避けていた面がある。リニア新幹線は整備新幹線とはスピードの次元が違うなど性格が異なり、手に余ると考えていたから。ただ、この頃リニア線幹線についてコメントを求められる機会があり気になっていた。本日、大鹿村の釜沢まで出向いてその地形に圧倒された。光景は、東北新幹線の八甲田山トンネルがやや印象に近いが、このようなところに新幹線が建設されていく営みは想像を超えるものがある。

感じるのはリニア新幹線が「見えない」こと。整備新幹線はトンネルが続く地帯を走ることはあるが、それでも「車窓の景色を眺めて」という趣は残っている。しかしリニア新幹線は殆ど地下を走る。景色を見る、あるいは「旅をする」という概念はなくなるのでは。リニアの乗客が果たして乗車中に駅弁を食べるか、ということも気になってくる。また地域の方にとっても、間もなく地上部の工事が始まるのでやや見えてくるというものの、リニア新幹線は殆ど地下を走り、地上部もフードで覆われていて、従来の新幹線とは存在感など乗り物としての様々な性格が違ってくるのではないか。



青森大学社会学部社会学科教授・博士 略歴

| | |
|-------|----------------------------|
| 1962年 | 青森市生まれ |
| 1987年 | 東北大学大学院理学研究科地学専攻（博士前期課程）修了 |
| 同年 | 東奥日報入社 |
| 2006年 | 弘前大学大学院地域社会研究科（後期3年博士課程）修了 |
| 2013年 | 青森大学社会学部准教授 |
| 2016年 | 青森大学社会学部教授 |



大鹿村大西公園にて

■ 開業効果と新幹線効果を混同するな

これらの言葉を混同して使っている人は非常に多い。新幹線が開業して何人乗り降りするようになった、観光客が何人来るようになった、これを新幹線効果としている人がいるが必ずしもそうではなく、開業効果（開業特需）を示す指標の一つに過ぎない。開業後何年かで乗降客は減り、それだけ開業特需による経済効果は落ちることになる。私は、真の新幹線効果は地域経営のバージョンアップが成るかだと思っている。八戸市は新幹線開通事業を通じ、地域が自信を持つことができ、更にその後の事業に積極的に取り組めるようになった。地域が自信を持った、というのが特徴であり新幹線効果だと思っている。

開通後アンケートで、「帰省の回数が増えた」という回答が各地で意外と多いことが判った。それが家族の介護を支えることにもなっている。また、高岡市出身の女性が、都内で勤務していて休日に帰り、地元の地域活動に取り組む「10% for HOME」という活動を提唱・実践している事例もある。このような QOL（生活の質）に関する部分こそが新幹線効果といえるのではないかと思う。

■ 新幹線駅について

新幹線駅はこうあるべきという思い込みや既成概念は邪魔、捨てる必要がある。飯田市議会の新高岡駅視察で高層階のホテルが駅前に立地していることについて「景観上残念と感じた」など複数の否定的な感想が出た、との記事（本誌No.476、2018/11）には飯田の人の見方はとてもユニークと感じた。一般に整備新幹線沿線では「駅前に商業ビルが建たない＝計画の失敗」という認識が一般的。新青森駅などは、駅前にホテルすら建っていないと市民に酷評されている。「ビルがない」ことが全てで、計画の成功・失敗の判断基準。八戸でも、八戸市や八戸市民は駅ビル建設に深くこだわった。しかしそれが妥当かどうか。

私が、全国の整備新幹線駅で最も好ましいと感じているのは飯山駅。飯山駅の観光案内所は「みんな寄ってよ・こっち来てよ」オーラが漂っている。しかし、他の新幹線駅の案内所には「こっちに寄るな、来るな」オーラを感じる事例もある。実際飯山駅では、地域の人が新幹線利用でないのにふらっと立ち寄り、高校生がデートに利用していたりもする。

北海道の木古内町では新幹線駅の正面に道の駅を開設し、道の駅は1年で利用者55万人、開設2年目に道内の満足度ランキング1位を獲得している。また駅前にセレモニーホールができて新幹線駅がある。駅整備については何でもあり、と思う。

リニア長野県駅が地域のコミュニティ維持のために「どんど焼き」などができる広場をつくるそうだが、とても良いことだと思う。新幹線駅がどのような姿になるのか。あと10年弱というもののこの先社会状況がどうなるか予測がつかない面があるが、以下のことが言えるのではないか。一つは新幹線駅と防災という観点。もう一つは新幹線駅とSDGs。SDGsの概念はあと十年くらいは持つと思うが、持続可能性を確保するため駅をどのようにしていくのか。飯田は環境問題で先進的な取り組みをされているところであるが更にSDGsに展開して駅づくりに取り組んでいくといろいろ知恵が出てくるのではないか。



北陸新幹線飯山駅（リニア対策課撮影）

櫛引先生は、これまでの新幹線調査に関する連載記事を東洋経済オンライン（<https://toyokeizai.net/>）に掲載されています。

（飯田信用金庫 地域サポート部 リニア対策課 加藤 修平）