

# 整備新幹線を巡る地方紙と全国紙の世論二分と建設運動 —北陸新幹線報道などに見る地方紙の存在意義—

大西 正行\*

## はじめに

昨今、新聞ジャーナリズムの論調において、全国紙では〈朝日新聞・毎日新聞〉がリベラルに、〈読売・日経・産経〉が中庸もしくは保守として位置づけられる傾向が見られ、とりわけ憲法や原発、安全保障問題ではその差は際立つ。

しかし、半世紀に近い整備新幹線建設運動のヤマ場で、北陸新幹線について地方紙の記者として取材する機会があった筆者にとっては、前述した全国紙同士の社説・記事を含めた論調の対比の物差しとは別次元の物差しの存在—すなわち、「地方目線」か「中央目線」かの観点から、地方紙の多くの整備新幹線の論調は概ね「着工促進論寄り」、全国紙は「抑制あるいは慎重論寄り」—として認識せざるを得ないのである。

いったい、この差はどこから来ているのだろうか。本稿では、新聞ジャーナリズムの立ち位置をリベラルかコンサバティブか、で切り分ける発想は捨てたうえで論を進める。均衡ある国土の発展を切実に願う地方生活者の世論の代弁者〈別の表現をするなら、いわば地方の「<sup>たいまつ</sup>松明役」〉としての地方紙のありようを再認識しつつ、かつては「社会全体の利益というよりは特定の利害関係者と一部の政治家のごり押しともみえる強い要求」とまで整備新幹線建設運動を批判したケースも一部に見られた全国紙の整備新幹線の論調と、沿線地方間の連携や団結の必要を唱え続けてきた地方紙の論調を比較することを通して、地方紙の存在意義を再確認したい。

先行研究として、整備新幹線建設運動と政府の予算当局との攻防が激しかった当時における日本経済新聞社金沢支局長の岡田臣弘の論考〈地域の視点〉『北陸新幹線は果たして夢を運ぶか<sup>(1)</sup>』を挙げる。

論考抜粋〈8月に迫った政府の新幹線着工順位の決定を控え、北陸3県首脳は新幹線実現に向けて活発に働きかけているが、いまひとつ迫力を欠く。富山、石川、福井3県の立場の違いが否めず、「新幹線効果」にも前向き評価ばかりではない。新幹線問題は北陸といわず、全国の地域起こしのありようをめぐる本音と建前の落差を象徴した格好だ〉

この書き出しから始まる論考において、岡田は「論理より『遅れたくない』のムード」の項で次のように述べている。〈東海道新幹線で太平洋メガロポリスが浮上し、山陽新幹線で中国地方が、上越新幹線で新潟が、そして東北新幹線で仙台が脚光を浴びている。北陸も遅れたくない。いや北陸は他に負けない新幹線効果の恩恵に浴したいとの願望が先行した結果、交通体系のグランドデザインを描いた上での新幹線の位置づけをバイパスした感がある。「初めに新幹線ありき」で走っており、冷静な採算分析、あるいは他の地上交通手段、航空路の将来性など論じようものなら「20

---

\* おおにし まさゆき 日本大学法学部新聞学科非常勤講師

年間の運動に水をさす北陸住民にあらざる言動」とやられかねないムードなのだ〉

〈そもそも 21 世紀に向けた交通手段として鉄道がふさわしいのか改めて検証する必要がある。かりに北陸新幹線を着工しても完成は今世紀末で、世は宇宙旅行の大衆化がタイムテーブルに乗るとき。地上では個別輸送手段としての自動車と並び、大量輸送のためのリニアモーターカーが走っているかもしれない。北陸新幹線は今日の S L と同様、「昔のロマン」をかきたてる動く博物館でしなくなっていないとの保証がどこにあるだろう〉

全国紙・日本経済新聞金沢支局長の北陸新幹線建設運動に対するこうした評価は、日経新聞一社だけではなく、全国紙記者の間でもある程度、共有されていた可能性もあるのでないか。ことほどさように、当時の整備新幹線建設運動が中央で孤立を余儀なくされていた時代を物語る内容であった。

【整備新幹線】「整備新幹線」という言葉が登場したのは、一九七〇年代であり、今から四〇年以上も前のことになる。この用語は、単に「開業に向け整備を進める新幹線」という意味ではなく、全国新幹線鉄道整備法（全幹法）に基づいて定められた「整備計画」が決定された新幹線鉄道という前提がある。

とは言え二〇一九年現時点では、東北新幹線盛岡・新青森間、北海道新幹線新青森・新函館北斗間、その先の函館市・札幌市の間、北陸新幹線高崎・金沢間、その先の金沢市・大阪市の間、九州新幹線の鹿児島ルート博多・鹿児島中央間、および西九州ルート福岡市・長崎市間の五路線のみを指す。<sup>(2)</sup>（『整備新幹線（紆余曲折の半世紀）』）

## 1. 整備新幹線予算攻防の天王山における全国紙の論調

前掲の論考を念頭に、ここからは北陸新幹線など整備新幹線の建設に向けた沿線各県知事や国会議員らによる運動と、政府与党との予算攻防の天王山とってよい 1980 年代後半を中心とした全国紙各紙の報道ぶりに目を向けたい。

### ▽朝日新聞の報道（1987 年 12 月 26 日付）

見出し「'88 予算」「三点セット」「整備新幹線の決着とからむ」

予算関連コラム抜粋〈六十三年度予算編成の復活折衝の最大の争点となっている整備新幹線の着工問題は、二十五日朝開かれた政府、自民党の財源問題等検討小委員会でも進展せず、大蔵原案の「調整中」（ゼロ査定）のまま、二十七日夜の政治折衝にもつれ込むことになった〉〈JR 各社の報告では、着工の前提条件として、五兆円余りの建設費と維持更新費の全額公費負担、つまり鉄道建設では異例の公共事業方式をこぞって掲げている。これに対して宮沢蔵相は二十四日の関係閣僚会議で「私企業である JR に国民の税金を出していいのか。いずれ JR も配当するときに来るだろうが、国民の金が配当に回るのは、いかにも変だ」との疑問を投げかけた。大蔵省の担当主計官が「着工を認めれば、昭和の三大バカ査定のひとつといわれる」と公言までしたほど、財政当局の守りは固い〉

〈こうした状況を打破しようと、自民党内では、整備五線に優先順位をつけて「まず一線だけでも着工を」という意見が強まりつつある。しかし、どの線を筆頭にしぼり込むかという肝心な点になると、だれも口を開かない〉

〈両者の板ばさみになっているのが運輸省。基本的には「高速鉄道網の整備は、中長期的には必要だ」というのが、同省の一貫した立場。しかし、整備新幹線が新会社の経営を悪化させることになれば、せっかくの国鉄改革が破たんしかねない〉

▽朝日新聞社説（1987年12月29日付）

見出し「予算折衝はこれでよいのか」

社説抜粋〈六十三年度予算の政府案決定の最終段階まで残り、自民党との政治折衝の対象となったのは整備新幹線といわゆる戦後処理の二つの問題だった。両者に共通していたのは、社会全体の利益というよりは特定の利害関係者と一部の政治家のごり押しともみえる強い要求が目立ったことである〉

〈竹下内閣初の予算案づくりは、日程的には順調に終わったが、問題がなかったわけではない。政治折衝では、相変わらず玉虫色の妥協で問題を先送りする傾向が見られた〉〈まず、整備新幹線。三つの路線について順次建設に着手することになり、その優先順位と財源などについて、来年八月までに結論を出すという。どれを取ってみても容易に結論が出にくいことばかりだが、それらがはっきりしないと着工はできない〉

〈政府・自民党の合意内容にある通り、建設費、需要予測、採算性、並行在来線の扱い、国・地方・JR各社の分担比率などを、これまで以上に突っこんで検討してもらいたい。着工先送りに失望する地元の気持ちはわかるが、こうした大事な点をあいまいにしたまま強行して、結果的に「第二の国鉄」をつくり出すようなことがあってはなるまい〉

上記の社説冒頭には、「社会全体の利益というよりは特定の利害関係者と一部の政治家のごり押しともみえる強い要求」とあるが、筆者には、整備新幹線という国土の均衡ある発展を期す国家的プロジェクトを「社会全体の利益というよりは特定の利害関係者…」と述べる理由が理解できず、よって、これに続く「一部の政治家のごり押しともみえる強い要求」の文言にも考え込まざるを得なかった。

▽毎日新聞の「三大バカ査定」報道（1987年12月24日付）

見出し「整備新幹線計画認めれば」「昭和の三大バカ査定に」「大蔵省主計官 大胆に？本音」

上記の5段トッパン見出しの後に続く記事〈整備新幹線の行方が六十三年度政府予算の焦点になる中で、大蔵原案が内示された二十三日、同省の田谷広明主計官が、その建設に疑問を投げかけ、戦艦大和・武蔵の建造、青函トンネル工事などと並ぶ「昭和の三大バカ査定になる」と発言した。整備新幹線推進派の国会議員や関係自治体から一斉に反発がわき起こる騒ぎとなった〉〈この主計官の“問題”の発言は二十三日未明、同省で行われた予算説明の席上。整備新幹線計画について「もともと投資採算性はなく、建設すれば国民に多大の負担を与えるのは必至。（促進派は）いわば腕力（政治折衝）でやろうとしているが、実際の工事費は計画の何倍にもなり、何のために国鉄再建（分割・民営化）したのか分からなくなる」と厳しい見解を示した。五線あわせ十兆円を越す建設費に反対する同省の従来筋論を展開したわけ〉

〈さらに「昭和の三大バカ査定といわれるものがある」と戦艦大和・武蔵の建造、青函トンネル

工事、伊勢湾干拓事業の三つを例示した。青函トンネルについては「官民一体で要望しながら、出来上がると無用のものだという声が出ている」と語り、伊勢湾干拓は台風後に大堤防を造ったが、干拓がその外で行われ堤防が無用の長物となった、という〈そのうえで、やや勢いに乗って「航空機時代が到来しているのに大艦巨砲主義で大和、武蔵をつくったように、今から新幹線をつくっても時代遅れ」とバツサリ。整備新幹線計画実施を大蔵省として認めれば他を押し付け「三大バカ査定」の一つに数えられるだろう」とした〉

〈また田谷主計官は「私が地方の住民なら新幹線がほしい。しかし建設しても利用者は少ない。一方で膨大な大都市の通勤者が殺人的ラッシュにあえいでいる」とも述べた〉

【関連記事1段小見出し（促進派は「不屈き発言」）】→〈この発言は、同日午後、東京千代田区の赤坂プリンスホテルで開かれた整備新幹線早期着工総決起大会に伝わった。全国五ルートの国会議員や道県知事、財界人ら約千人が参加していたが、整備新幹線早期着工促進議員連盟幹事長の森喜朗衆院議員は「不屈きな発言でありそんな考え方を持っている大蔵省との関係はどうあるべきなのか」と声を荒らげた〉

上記の田谷主計官のあからさまな発言は、早期着工を求める地元関係者を刺激した。この「三大バカ査定」発言について、自民党交通部会長などを務め、当時、整備新幹線建設運動の中心にいた小里貞利衆院議員は、著書『熱き闘いの日々（整備新幹線に賭けた男のロマン）<sup>(3)</sup>』の中で、「…私は渡辺政務調査会長などを中心として、着工慎重派の意識改革に汗を流し、東奔西走を続けていくのだったが、ここにどうしても大きな影が見え隠れするのだった。それは五六兆円余の予算編成を握る大蔵省主計局の面々だった」と回想し、主計官の「三大バカ査定」発言について以下のように触れている。

「この発言に、我々自由民主党の議員から大きな反発と憤懣が爆発した。そして大蔵大臣に対して強い不満が出され、当主計官が大蔵大臣に対して釈明したできごとである」とし、「しかし、この大蔵省主計官の考え方は、以後も一向に変わる気配すら見せず、新幹線着工推進派の目前に大きく立ちはだかったのだった。この状況を何とかしなくてはと、私は整備新幹線の財源に大きな力を持つ主計官と機微に触れて、意見交換に乗り出した」

こうした官僚の強気の裏には「昭和六五年度赤字国債発行ゼロとする財政再建路線を死守するという意思表示を示す上で、整備新幹線は絶好の標的にされているかのようであった」というのが小里の見立てであり、むしろここから、小里の主計官への長い時間をかけての説得と要請行動が始まる。

小里は「基本的に財政当局の考え方の中には、多額の投資をしても技術屋の納得のいくものを作りたいとした旧国鉄時代の新幹線イメージが強く、現在進めようとしている、予算の総わくを合理的に圧縮する整備新幹線の本当の姿を、よく理解していないことがハッキリした」と判断し、慎重派の論理に対峙したのである。

#### ▽産経新聞社説（1987年12月26日付）

見出し「新幹線着工は見合わせよ」

社説抜粋〈来年度予算の大蔵原案で、実質ゼロ査定とされた整備新幹線予算の復活を求める動き

が急である。自民党の中には整備五線の建設に優先順位をつけ、来年度予算では一線の着工を実現しようという考え方も出てきた。いわば戦術転換というわけだが、それだけ何が何でも政治決着で予算化をはかろうとするものとみてよい)

〈新幹線の整備を求める地元の熱意はわからないではない。だが、こんな状況の下ではとても建設できるものではない。しかも新幹線を建設した場合は「並行在来線を廃止する」という条件がいまも生きている。同じルートを通る在来線をそのままにしているのは、赤字は拡大し、どちらの経営も行き詰まることははっきりしているためだ)

〈整備新幹線の着工を目ざそうとしている地元出身の国会議員は、この条件をどう考えているのだろう。着工してしまえば何とかなる、並行在来線も維持できるだろう。赤字は国に負担してもらえばいいと考えているとすると、それはあまりにも安易すぎる)

1987年末の政治折衝では、地元の整備新幹線建設運動に立ちはだかる政府の1988年度予算抑制方針と、これに呼応するかのような全国紙の「着工慎重論」との“二重奏”の図式が目立ち、中央における整備新幹線沿線の建設運動は、全国紙がつくりだす世論の逆風の中での対応を余儀なくされた。

結局、整備新幹線の本格着工は先送りされる。それでも「東北」「北陸」「九州・鹿児島ルート」の三線は、優先順位をつけて順次着工すべく政府、自民党内に設置する検討委員会で詰めて翌年8月までに結論を得る、という「文言」で両者が折り合い、ともかく整備新幹線の「灯」は消さない形で、攻防は越年する。

そして、1987年末に地方の整備新幹線早期着工運動のブレーキ役を任じた中央ジャーナリズムの報道姿勢は容易には変わらず、その後も北陸、東北、九州新幹線の同時着工の動きもにらんで、全国紙発の建設運動に対する批判を含めた慎重論や揶揄は続いてゆく。

#### ▽読売新聞夕刊コラム『よみうり寸評』(1989年1月18日付)

コラム抜粋 〈◆きのうの夜、政府、自民党の政治折衝で、十五年余にわたって揺れ続けていた整備新幹線の着工問題が決着した。北陸、東北、九州の三ルートの事実上同時着工だ。待望久しかった人々には万万歳 ◆だけど本当にこれでよかったのだろうか？ 七月に予定される参院選をにらんでのことに違いない。これも「ふるさと創生」の具体策のひとつだという。財政再建が旗印の大蔵省の抵抗もけし飛んだ)

〈◆新年度予算の大蔵原案内示も待たずの決着だ。「昭和の三大バカ査定」などという勇気ある発言？ ももう聞かれない。…◆本当にこれでよかったのだろうか？ 膨大な赤字で倒れたあの国鉄をつい思い出してしまう。…財源は大丈夫なのか？ 採算はとれるのか？ ◆狭い日本の整備新幹線、そんなに急いでどこへ行く？)

「浴衣がけの社説」ともいわれるコラム担当者が「？」を繰り返した整備新幹線北陸、東北、九州の三ルートの事実上同時着工への懐疑は、それぞれがニュアンスの差はあれ、「着工慎重」の基本スタンスで論陣を張り続けた全国紙のいかんともしがたい心境のように筆者には感じられた。

### ▽日本経済新聞社説（2000年12月13日付）

見出し「状況をわきまえぬ整備新幹線の暴走」

社説抜粋〈その様は、今や破たんが明らかになったばらまき財政の亡霊がさまよっているようだ。政府・与党の整備新幹線検討委員会は北陸、九州両新幹線のほぼ全区間をフル規格で建設することを決めた〉〈東海道新幹線並みのこの工法を採用すれば、スーパー特急などのやり方に比べ事業費は跳ね上がる。上越一糸魚川間など三区間の来年度着工に備え、運輸省は千五百億円の予算を要求する。今年度に比べ四・三倍。公共事業費の見直しが議論される状況下で突出した伸びである〉〈苦しい財政に特別な振る舞いを求めるには特別の理由がなければならないが、そうした理屈は何もない。政策評価の対象としてまじめに検討した形跡もない。あるのは旧態依然、政治の圧力だけ〉

### 2. 地方紙は整備新幹線運動をどのように報じ、社説に書いたか

前章の全国紙の社説やコラムや記事の一端を読み込むと、それぞれの表現方法に違いはあれ、整備新幹線と向き合う中央紙のジャーナリズムの感性は、しばしば「地元の気持ちは分かるが…」との前置きがついてはいても、「地方の人がなぜこんなにも整備新幹線を求めるのか」という運動の歴史も含めた深い理解に踏み込んでいないように思えた。そこで本章では主に整備新幹線沿線、とりわけ北陸の地方紙の報道や社説に焦点を当て、中央紙との論調を見比べることにしたい。

### ▽南日本新聞〈鹿児島県〉記事（1986年10月8日付）

見出し「整備新幹線で小里議員が質問」「国鉄法案の成立前提に“凍結”見直しを示唆」「衆院特別委で首相」

記事抜粋〈七日の衆院国鉄改革特別委員会で中曽根首相は、小里貞利議員（自民）が整備新幹線建設問題について質問したのに対し、「地方の希望の灯は消さない。ただ現実化するに当たっては慎重にする必要がある。国鉄改革法が成立して分割・民営化が進んだ後の問題で、段階を考えなければならない。実施に当たっては、党と政府とかわしている約束もあり、財源問題等検討委でどうするか考えたい」と述べた〉

〈首相答弁は、国鉄法案の今国会中の成立を前提に、整備新幹線建設を凍結している閣議決定を見直す可能性を示唆した発言と受けとられており、小里議員は「（法案成立で）国鉄の民営・分割の段取りができたなら（凍結解除を）考えるという意味と理解する」と、首相発言を評価した〉〈また小里議員は、財源問題等検討委員会を主宰する後藤田官房長官に「検討委の結論は、六十二年度予算編成までには整理されると考えてよいか」と質問、後藤田官房長官は「党とよく協議しなければならないが、小里議員の意見も念頭に置きながら検討したい」と答えた〉（東京支社）

自民党整備新幹線建設促進特別委員長を務めた小里貞利衆院議員の出身地鹿児島県の県紙である南日本新聞の上記記事が出た翌年の1987年（昭和62年）1月30日、閣議で建設凍結が解除される。これを受け、同年4月16日には鹿児島県・富山県・青森県知事が、国の総合経済対策要綱の「内需拡大の柱」として整備新幹線を盛り込むよう要望するなど、地方自治体トップが連携しての整備新幹線実現に向けた動きが加速する中、地方紙と全国紙との整備新幹線に対する認識の差が一

層、際立っていく。

沿線地方紙の多くはそれぞれが、前章で取り上げた全国紙の抑制基調とは正反対の論陣を張って、「整備新幹線早期着工」の松明を燃やし、地元読者に向けて悲願成就の潮が満ちてきたことを伝え、東京・永田町、さらには中央の経済団体に向けて、東京一極集中に抗するキーワード「国土の均衡ある発展のための新幹線早期整備」が譲れない地方の世論であることを、激しい予算攻防の記事の中で伝えていく役割を担ったのである。

▽北國新聞〈石川県〉・富山新聞〈富山県〉短期連載『北陸新幹線攻防』〈7〉（1987年12月22日付）  
見出し「数字の重み」「採算性は北陸がトップ」「210億円の黒字」「残るは財源の工面」

記事抜粋〈数字の上では、北陸新幹線（高崎—大阪間）が整備五線の中で、圧倒的に優位である。運輸省が算出した収支試算によると、七十年度、新幹線に並行在来線を加え、しかも建設費の借入金を10%としても、収支は二百十億円で五線の中では唯一の黒字が見込まれている〉〈しかし、政府内では大蔵省が建設費の公共事業方式にあくまで反対し、新幹線建設に極めて消極的な姿勢を見せている〉

▽本格着工先送りを受けた北國新聞・富山新聞社説（1987年12月29日付）

見出し「『北陸』に竜の目玉を」「結論先送りの整備新幹線」「ふるさと創生いずこ」「団結せよ北陸沿線」

社説抜粋〈タツ年の来年度政府予算の目玉であった北陸新幹線の本格着工は、政治折衝の結果、来年八月まで先送りとなった。残念というほかはない〉〈政府・自民党の合意文を読むと、収支および採算性の見通し、需要の予測、在来線の廃止の可能性など、まだ多くの歯止めがかかっている。が、森新幹線促進議連幹事長が分析するように、整備三線に優先順位をつけ、一本を突破口に着工問題を切り開く展望が開けた、ということでは一歩前進だ〉

〈今度の政治折衝の経緯をみていて、政治の指導性に疑問を持たざるを得なくなった場面がいくつかあった。第一に竹下首相のふるさと創生論が鳴りをひそめていた点である。折衝は党四役にまかせられ、総裁の出番がなかった。これは地域対立の場に首相を引っぱり込まぬよう配慮されたともとれる。が、消極姿勢に終始することによって、ふるさと創生論が色あせたことも事実である〉

〈整備新幹線は財源や採算性という現実や可能性を踏み固めつつ、「一線ずつ順次着工」の道を歩んでいる。その思いをくみあげて、地域浮揚の可能性へ向けて、道を開くのが政治というものではないだろうか〉

〈上越、東北よりわずか二年半、整備計画の決定が遅れたばかりに、長い待ちぼうけを食った北陸は、その後、沿線一致態勢で押し相撲を続けた。「北陸および東北を優先着工路線とする」の五十六年の自民党決定以来、整備三線の中で常に北陸がトップを走っている。このポジションを保ちながら、来年八月の順位決定のゴールをくぐりたい。そのためには、なによりも沿線の一致団結が必要である〉

### ▽本格着工先送りを受けた北日本新聞〈富山県〉の中沖豊知事記者会見記事（1987年12月29日付）

見出し「『8月』へ向け全力投球」

記事抜粋〈27日深夜の政治折衝で北陸新幹線の建設が先送りされたのを受けて中沖知事は二十八日、記者会見し「先送りは残念だが、北陸新幹線の優位性が十分理解されるよう努めたい」と述べ、着工の結論が出される来年八月に向けて取り組みを強める考えを示した〉

〈合意の条項に「部分的な区間をもって検討の対象とすることを妨げない」と微妙なニュアンスの一文があることに対して、「高崎—長野間のことを考えた趣旨と思うが、北陸新幹線は一体的にとらえないといけない。部分的に考えるのは不適當」と強調。これまで共同歩調をとってきた整備新幹線の各ルートが優先順位を巡って合同の取り組みが難しくなるとの見方については「順位がつかいたら、ついたなりのやり方がある」と、従来通り結束して建設実現を目指す考えを示した〉

上記の中沖富山県知事（北陸新幹線建設促進同盟会会長）の記者会見の記事が掲載された同日（1987年12月29日付）の北日本新聞社説は、「積極型予算の重い課題—当然ふえる公共事業と防衛費」との見出しで、「一口で言えば大盤振る舞いともいえる予算配分である」と竹下内閣初の63年度予算政府案決定を評しながら、「いわゆる整備新幹線問題は来年八月まで結論を先送りすることで決着、それぞれの地元に残す形となった」と批判した。地元にとっての「大きな不満」は、中沖県政のみならず、県民の声に耳を傾け続ける沿線地方紙の実感でもあった。

1987年12月末、整備新幹線の予算攻防ピークの局面にあって福井県選出の自民党最高顧問で、整備新幹線早期着工促進議員連盟名誉会長の福田一元衆院議長が、翌年度予算編成で着工が先送りになったことを不満として、安倍晋太郎自民党幹事長に離党届を提出した。旧同盟通信社政治部長を務め、福井県大野市の名誉市民でもある福田の永田町および郷里での存在感は小さくなく、福井新聞は、離党届提出の本記のみならず、衆院議員会館で離党届を手にする福田の写真と併せて、安倍と福田のやり取りを詳細に報じた。

### ▽福田一整備新幹線早期着工促進議員連盟名誉会長の離党届提出についての福井新聞〈福井県〉記事〈1987年12月29日付〉

見出し「福田氏の離党届 届け提出前に安倍氏と電話『良心を偽れない』」

記事抜粋〈整備新幹線建設問題が、来年度予算で前進しなかったとして、離党届を提出した福田一氏は、衆院議員会館の自室で、離党届を提出する前に安倍幹事長と電話を通し、離党を決意したいきさつを話した。電話での福田氏の話は次の通り〉

〈「今度（新幹線着工が）決まらなければ離党すると言ってきた。予算案で見ると、後退したと受け取らざるを得ない）「キミ（安倍幹事長）はやるつもりだろうが、それはそれでいい。私の信念だから離党させてもらう。良心を偽ることはできない。個人的には親しいからキミに迷惑かけたくないけれど、自民党が公約しておきながら、だれ一人責任とらないのはおかしい」〉

〈「私は（整備新幹線建設問題を）前進と思っていない。条件はますます難しくなってきた。今回、公債を発行しても一千億円ぐらい予算をつけ、どこでもいい一線だけでも着工すべきだ。北陸



にこだわっているんじゃない」〈必死に慰留に努める安倍幹事長と、固い決意を伝える福田氏のやり取りは緊迫感に満ち、整備新幹線問題の背景を浮き彫りさせた〉

福田の離党届提出は波紋を呼んだが、整備新幹線問題で「自民党重鎮が離党届まで出さなければならぬ理由」を、紙面を割いてきめ細かくリアルに県民に知らしめたのは、地元紙福井新聞にほかならなかった。

これまで見てきたように、整備新幹線建設運動は、紆余曲折の言葉そのまま、中央政治・中央経済界・中央マスコミの逆風に抗いながら、「新幹線必要論」を大義とする沿線地方紙の報道に背中を押され、1987年の荒波を乗り越えて新たな時代に入る。そして1988年8月31日の整備三新幹線の着工順位決定（政府・与党申し合わせ＝北陸〔高崎～長野間〕、北陸〔高岡～金沢間〕、東北〔盛岡～青森間〕、九州〔八代～西鹿児島間〕、北陸〔糸魚川～魚津間〕）＝が、本格着工へのステップとなっていく。

1987年末の攻防を経た28年後、整備三線の一つである北陸新幹線が金沢までの開業（2015年3月14日）を弾みに、さらに福井・敦賀・京都・大阪へと延伸を目指す今日の局面は、北陸のブランド力を東京と関西に発信する新時代到来を告げる意味を持った。北陸の人々にとって、このことは単に沿線地域の経済的な発展のみを意味するものではなかった。それは、アジア各国と一衣帯水の日本海に臨む重要な地域にもかかわらず、久しく「裏日本」と呼ばれ、政治・経済・外交の表舞台を太平洋側に譲らざるを得なかった北陸の長い歴史の転換点であった。

太平洋の時代に伍す「日本海時代」の夢は、これまで北陸の人々が何度も口にしてきたものの、何よりも交通インフラの面で決定打を欠いていたきらいがある。しかし今、北陸は北陸新幹線という大動脈の建設が進んだことで、日本海に臨む本州中央部の重要拠点としてさらなる発展が期待される地域となった。その先駆者は、郷土の誇りを取り戻す「大動脈」建設プロジェクトの旗が揺らぐことを決していさぎよしとはしなかった地域のリーダーたちと沿線の地方紙であった、と言っても過言ではない。

#### ▽南日本新聞夕刊（2000年12月18日付）

一面トップの見出し「3区間着工を決定」「九州、北陸フル規格で」「来年度750億円計上」「政府・与党整備新幹線委」

記事抜粋〈政府・与党の整備新幹線検討委員会は十八日、首相官邸で会合を開き、未着工区間の北陸新幹線上越（新潟）－糸魚川（同）、同新黒部（富山）－富山、九州新幹線博多（福岡）－船小屋（同）の三区間を、来年度から東海道新幹線などと同じ線路幅の「フル規格」で新規着工することを正式に決定した。また現在、スーパー特急方式で工事中の九州新幹線船小屋－西鹿児島もフル規格に切り替える。政府はこれを受け、来年度予算案に約七百五十億円を計上する〉

### 3. 整備新幹線建設運動の論調の推移などに関する書籍などの記述

「北陸、九州両新幹線の未着工区間フル規格」に関して、上記の南日本新聞が夕刊トップで特筆大書する一方、一章後段でみたように、日本経済新聞の社説が、財政面から「状況をわきまえぬ整備新幹線の暴走」と見出しに打った乖離は印象的である。それでは財源問題と深く関わる新聞各紙の論調の開きを、関係者はどう見ていたのだろうか。文献から探ってみる。

新幹線ネットワークの早期整備を説く藤井聡京都大学大学院教授は著書『新幹線とナショナリズム』<sup>(4)</sup>の中で、整備新幹線建設運動の中心的存在であった前述の小里貞利への藤井自身によるかつてのインタビューの一部を掲載し、当時の新聞メディアに対する小里の肉声を次のように紹介している。

〈マスメディアは、ローカル紙は賛成した。だけど、中央紙がね……中央新聞とか、社説も私はたくさん持っているが、毎年、概算要求、あるいは予算編成の12月になると、挙げて中央新聞は論説で叩くんです〉〈私は、ある日、『なぜ新幹線をつくってはいけないのか』という反論の趣意書を書いて、各新聞社に載せてくれと言いに行ったのですが、採用して載せてくれた新聞も1社だけありましたけれども、それぐらい、あとは皆、載せてくれない。とにかく中央では新幹線というのは一貫してまさに四面楚歌ですね〉

また、野沢太三元自民党整備新幹線建設促進特別委員長は、自著『新幹線の軌跡と展望』<sup>(5)</sup>の中で、以下のように述べている。

〈北陸新幹線、東北新幹線、九州新幹線、その三つとも黒字で好評を得ていることなどから「整備新幹線を造れば造るほど赤字がまた増える」という指摘は間違いであり、新幹線は採算が取れ、JRにも、乗客にも、地方にもありがたい鉄道システムで、国としても税収効果が上がるので、公共事業として大切にしなければならないという話になってきているのである〉

〈こうした実績、経緯などもあり、平成一九年度の予算は概算要求一六パーセント増で要求したのが、満額付けてもらえることとなった。概算要求というのは大体多めに要求してそれを査定するというのが財務省の方針で、通常なら全体平均してマイナス三パーセントは切られるのだが、新幹線だけは、要求通り満額の予算を付けてくれたのである〉〈論より証拠、実績のある新幹線に対して、近年は、新聞などのメディアや評論家が新幹線の悪口を言うこともなくなり、財務当局も十分新幹線の持つ特性などの効果を認めている〉

野沢の言に従えば、かつて大蔵官僚が整備新幹線予算に向けて言い放った「昭和の三大バカ査定」などという激越な言葉は、もはや霞が関においてもインパクトを失ったということであろう。その当時、複数の全国紙に見られた「整備新幹線慎重論」という“中央の常識”も、開業した整備新幹線の実績の前に、歳月とともに言い回しに微妙な変化が見られるようになったと思わざるを得ない。

このように、平成19年度（2007年度）頃の整備新幹線をとりまくメディア状況は、前掲の日本経済新聞社説で「状況をわきまえぬ整備新幹線の暴走」との厳しい指摘がなされた頃までと比べれば、整備新幹線への国民の認知度の深まりなどから、全国紙の報道には、慎重論に立ちつつも軟化の兆しが目に付くようになった。2019年初めに発行された前掲『整備新幹線（紆余曲折の半世紀）』の冒頭に、興味深い記述がある。

〈これら整備新幹線は、着工に向けて計画の前進が取り沙汰されるたびに地元の熱烈な歓迎ぶりが紹介される一方、中央マスコミでは批判され、不要論が強調されるなどしたが、九州や北陸、北海道へと開業した現在、その利便性と効果はより全国的に、そして具体的に認識されるようになったのは間違いない〉

〈既存の東海道新幹線はきわめてビジネス色が濃い路線であったが、整備新幹線は観光色が強調され、開業時はマスコミもさまざまな旅番組で取り上げている〉〈また、北海道新幹線に至っては、

新函館北斗までの部分開業の段階では相当の期間にわたり収支均衡が得られないと予測されながら、事業が進められた。このようなことは、新幹線の性格や方向性の変化を語っていると言える）  
「ローカル紙は賛成したが、中央では新幹線は四面楚歌だった」という小里の述懐が的を射ているとすれば、建設運動のプレーヤーだった小里をはじめとする地元の国会議員、沿線各県の知事の要請活動に伴走した地方紙の報道（世論）なくして、整備新幹線の灯はついていた可能性もあると考えざるを得ない。北陸新幹線の富山、金沢開業は、決して僥倖などではなく、伴走の役割を担った地方紙の存在感のもとで、地方行政トップの知事と地元選出国会議員・地元経済界が、それぞれの立ち位置をわきまえながら「北陸の発展」を念じて胸を合わせ悪戦苦闘した到達点だったといえよう。

#### 4. 整備新幹線建設運動のリーダーの地方観とこれを受けとめる地方紙の伴走

ミスター新幹線と称された故中沖豊富山県知事の以下の基調報告には、「県民のために新幹線を求める理由」が記されている。様々な場面で持論を説いた建設運動のキーマンの思想には、北陸の政財界関係者のみならず、地方のジャーナリズム関係者も共感したと思われる。

1985年（昭和60年）12月4日、日本海員クラブにおける三菱総合研究所主催「シンポジウム国土空間の将来像」パネラーとしての基調報告より。中沖豊『新たな気流にのって（とやま・21世紀への挑戦）』3章「北陸新幹線にかける」要旨<sup>(6)</sup>

〈東海道、山陽新幹線が、太平洋岸メガロポリスを背景とした“旅客需要追従型”の新幹線であったのに対し、整備新幹線は“地域開発先行型”として位置づけられており、私は地域において今後進めていく多様な振興方策の大きなインパクトになるものと確信しています。二十一世紀に向けて、国土の均衡ある発展を図っていくためにも、整備新幹線は欠くことのできない重要な国家的プロジェクトであるとの認識を持っています。このような意味で、北陸、東北（盛岡以北）、北海道及び九州ルート<sup>(7)</sup>の五つの整備新幹線の沿線十八都道府県は、こぞってその着工、建設を心から期待し、開通の日を待ち望んでいます〉

〈わが国が、明治以来今日まで、この限られた国土の中で展開してきた社会は、まさに“集中志向型”でした。しかし、東京圏への一極集中が強烈に進行する一方で、地方の過疎化が同時進行する跛行的な国土構造は決して好ましいものではありません。四全総中間報告にもあるように、これからは地域がそれぞれの特性を生かして自立し、競争しながらも国土全体としては調和し、しかもそれらの地域相互が安定して活力ある連携を保つという、共生したネットワーク型国土の形成を目指していかなければなりません〉

〈整備新幹線の計画が決定されたのは、十二年前の昭和四十八年です。その一年前に整備計画が決定された東北、上越の両新幹線は開業してもう既に三年も経っています。整備新幹線だけがまだまだ進展を見ていないのであり、このままでは、地域住民の不公平感は募る一方です。“ガマンのおしん哲学”にも限界があり、一日も早い着工を心から熱望するものであります〉〈国民が額に汗して得た貯えは、まず何よりも国民のために使うべきであり、著しく立ち遅れている社会資本の整備充実に充てられるべきものと思います〉

「国民が額に汗して得た貯えは、まず何よりも国民のために……」と締めくくる旧自治官僚中沖

知事の言葉は、繁栄の都・東京にあって、地方に伸びる整備新幹線にブレーキを掛けようとした霞が関の官僚、そして在京紙の論調に対し、真っ向から反論して譲らない迫力があつた。

頭から湯気を出すほどの勢いで永田町の政治家・官僚に着工を迫った中沖知事の逸話が、今も富山市民の間では語り草になっている。この中沖知事の「北陸新幹線」建設の筋論に地元で異論を挟む者は少なく、富山、石川、福井の3県知事を先頭に、北陸新幹線沿線の国会議員、北陸経済界、県議会議員、各首長らの連携による運動は、東京圏一極集中に抗う理論構築のもと、「北陸の大義」となった。

今日、北陸新幹線の富山、金沢までの開業によって、街が活気づく北陸の姿を目の当たりにするとき、整備新幹線のような「革命的」な大事業があつてこそ地域はダイナミックに変貌するという感慨を深くするのは筆者だけでないであろう。振り返れば、整備新幹線建設の大願は、政府・財政当局と政権を担う自民党に対し、一部地元負担さえもあえてのんだ県の首脳や国会議員らによる波状的な「陳情」、あるいは永田町や地元で設定される「決起集会」の積み重ねによって結実したと言つてよい。

こうした政治手法の数々を「泥臭いパフォーマンス」などと突き放す中央目線に対し、「東京だけでなく、地方が発展することで国が発展するという論理」で国と渡り合った建設運動は、まさに地方が「地方復権の論理とプライド」を堅持して一里塚を築いた意味において、もっと評価されてよいだろう。

2019年、時代は平成から令和に改まり、北陸新幹線にとっては、これからいよいよ長丁場となる大阪までの延伸という第二幕が始まっている。

#### ▽福井新聞サンデー論説（2019年1月27日付）

見出し「北陸新幹線の大阪延伸」「財源議論が待ったなしだ」

論説抜粋〈早期の全線開業は実現するのか。北陸新幹線の大阪延伸に向けた協議が今年、重要な局面を迎える。最大の課題、未着工の敦賀―新大阪間の建設財源の確保についてである。これまで以上に政治力を結集、議論を加速して、よりよい結論を導かねばならない〉〈国の整備新幹線予算が近年700億円台なのに対し、敦賀―新大阪の概算建設費（15年間）は2兆1千億円にも上る。金沢―敦賀が約4年後に開業しても現在の建設スキーム（枠組み）では、2031年春予定の北海道新幹線札幌開業が終わらないと、敦賀以西整備の国費が回ってこない仕組み。着工から完成までに15年度程度かかるとされ、新規財源を見つけないと全線開業まで30年近くが必要になり、“敦賀止まり”が長く続くことになる。これではいかにも遅すぎる。財源確保の議論に残された時間は少ない〉

#### ▽北國新聞・富山新聞社説（2019年3月14日付）

見出し「大阪延伸の財源確保を早く」

社説抜粋〈金沢開業から5年目は2023年春の敦賀開業後を想定して、経済効果を拡大するための布石を官民で打っていく必要がある。同時に重要課題として挙げたいのは大阪まで伸ばすための建設財源を早く確保することである。〉

〈自民党の財源検討プロジェクトチーム（PT）は、今月、大阪市に出向いて大阪、京都の両府

市や経済団体と意見交換した。大阪では東京一極集中に対する危機感を背景にして、北陸新幹線の早期全線開業を求める組織をつくる機運が生まれている。25年に開かれる大阪万博の追い風も生かし、関西の地元負担を含めて財源の壁を乗り越えていきたい)

#### ▽北陸新幹線関連の北日本新聞・県内政治面記事 (2019年1月22日付)

見出し「新年度予算案」「知事ヒアリングがスタート」「人手不足対策に重点」「新幹線敦賀開業へ準備」

記事抜粋〈県は21日、2019年度予算案の知事ヒアリングをスタートさせた。石井隆一知事は開始に先立ち会見し、人材の育成確保を柱に据える考えを述べ、「若い人を中心に移住者が増えるなど明るい傾向が続いており、この流れをさらに加速させたい」と語った〉〈知事は、北陸新幹線の開業効果や政府の地方創生戦略を県の活力アップにつなげてきた一方、人口減少が本格化し人手不足感が強まっている点を指摘。政府が創設した移住の支援金制度を挙げ、「積極的に生かし、大都市圏などからの意欲ある人材を獲得したい」と述べた。

#### 結び

整備新幹線報道を巡って明らかになった全国紙と地方紙の社説や報道論調における「乖離と分断」の来し方を比較検証して感じたことは「元来、地方紙には、地方に立脚して地域の未来を模索し、地域を興すスピリットとエネルギーがおのずと宿っている」という頼もしさであった。

各地方紙が地域の自立と繁栄に繋がる「新幹線の必要性」を疑わず、長年、一貫した報道を通し地方の読者への共感を得た点にこそ、地域ジャーナリズムとして大きな意味があったと思いたい。

理由は、戦前から始まる「一県一紙」時代も経て成長してきた地方紙が、地方にとっての「新幹線の必要性」を「地方の世論」として押し出し、中央の「世論」に抗して確たる存在感を示したからにほかならない。かてて加えて、こうしたプロセスは、ともすれば、「全国紙はその規模や発行部数、販売エリアの広さなどから世論形成力も大きい」との見立てをはなから疑わず、全国紙を地方紙より高みに据えてきた日本のジャーナリズムの佇まいにある程度の変化をもたらすかもしれない。

もちろん、全国紙の役割は世界と日本全国を見据えて大局を読む多様な分析などにおいて重要ではあるが、それを認めつつも、東京一極集中の是正という観点から、地方紙を中心とする地方メディアの地域を興す世論になお一層、期待したい。今日、日々の紙面数が全国紙に匹敵するケースも少なくない地方紙の記者は、整備新幹線のような日本全国や世界と地方が繋がるテーマとも真正面に向き合って縦横に取材し、地方の生活者の視点に立って日々のニュースを分析し、その地方のあるべき方向性を示す発信力へのさらなる期待が高まっていることに、意を強くするべきであろう。

北陸新幹線開業に際し、おそらく地方紙しか書けないであろう、その地方のアイデンティティーの大切さを訴える社説の一部を紹介する。

#### ▽北國新聞・富山新聞社説 (2014年1月3日付)

見出し「新幹線時代へ(下)」『ライバルは京都』の気概で」

社説抜粋〈世界有数の観光都市である京都と比べると、北陸は小さな存在かもしれないが、京都

にない魅力がある。加賀藩が築いた武家文化や変化に富んだ自然を生かせば、公家文化の京都と違う個性で人を呼ぶことができるのではないか。新幹線開業によって激しさを増す地域間競争に打ち勝つためにも、あえて「ライバルは京都」の気概で新幹線時代を迎えたい

〈新幹線開業を前にして京都を意識するのは、集客のためだけではない。北陸と近くなる東京の強烈な吸引力に対抗する上でも必要な心構えである〉〈これまで新幹線が通った地域では東京にヒトもカネも流れるストロー現象が起きた。東京から人が訪れる逆ストロー現象を起こさなければ、開業効果も尻すぼみになりかねない。京都のように首都圏に応援団とも言うべき強固なファン層をつくり、リピーターになってもらう仕掛けができないか〉

#### ▽北陸新幹線開業翌日の北日本新聞社説（2015年3月15日付）

見出し「『新幹線後』の富山」「本当の豊かさを耕そう」

社説抜粋〈富山の歴史は「新幹線前」と「新幹線後」に分けて語られるようになるだろう〉〈きのうまでの約半世紀の間、北陸新幹線の建設は、常に県政最大の課題であった。計画の凍結や地元負担などで何度も煮え湯を飲まされ、その都度、県民運動が起こった。「悲願」という言葉は決して大げさではない〉

〈雪深い日本海側の立地は、物理的な悪条件としてみられ、県民の精神風土にも影響を与えてきた。かつて県民に富山のイメージは何色かと問えば、「灰色」という答えが多かった。冬の重く垂れ込めた鉛色の空の印象だろう〉〈長い年月を経て意識は徐々に変わってきた。北陸新幹線の車体に採用された色は、雪の大谷や海越しの立山連峰にかかる「抜けるような青い空」のラインである〉

〈地方に移住する人が増えているのは、そこが便利になったからではない。生き方を変えたからだ。富山の空の色が変わっていないのに、人々のイメージが変わったのは、見方が変わったからだ。だとすれば、足元に気づかない豊かさがまだまだ眠っている。そこに次に富山が目指すべきヒントがきっとある〉

#### ▽創刊125周年の節目を迎えた北國新聞社説（2018年1月1日付）

見出し「ふるさとに希望の灯ともす」

社説抜粋〈創刊者の赤羽萬次郎は1893（明治26年）8月5日の発刊の辞で「ふるさとの森羅万象の案内者」になると宣言しました。案内者として伝えたことの一つが鉄道敷設の意義です。当時、鉄道がなかった北陸は明治の発展から取り残されようとしていたからです〉

〈今、石川は北陸新幹線で大きな活力を手に入れました。建設構想が浮上してから金沢開業まで半世紀余りの間には「無駄」の批判が繰り返されました。それでも、本紙は中央目線の反対論にひるむことなく、建設の必要性を主張し続けています。それも、地方の自立を重んじた萬次郎の遺志が125年にわたって受け継がれていることの表れです〉

整備新幹線建設運動は、物乞いでも、ごり押しでもない。それは、明治このかた、すべてにおいて富と権力が偏在しすぎた東京に対峙し、等しからざるを憂える地方の粘り強い「巻き返し」運動であったといえよう。ネット社会が進んだ今でも、首都圏や大阪などを除けば、地方における地方

紙のシェアは概ね全国紙より高い。筆者は、地方紙の使命が中央メディアの金看板になっている権力監視のみで終わることなく、地方行政組織の広報とは峻別する形で、「その地方の経済や文化の発展と地方の人々の誇り醸成」の役割を自ら任じて新聞を発行し続ける奮闘のその先に、「各地方が本腰を入れて創造する逞しい日本の未来」があると確信する。

#### 注

- (1) 岡田臣弘 (1988 : 76-78)、『運輸と経済』交通経済研究所 48 〈7〉 493
- (2) 鶴通孝 (2019 : 6) 『整備新幹線 (紆余曲折の半世紀)』 鉄道ジャーナル社
- (3) 小里貞利 (1992 : 54-57) 『熱き闘いの日々 (整備新幹線に賭けた男のロマン)』 東京貞山会出版部
- (4) 藤井聡 (2013 : 25-26) 『新幹線とナショナリズム』 朝日新書
- (5) 野沢太三 (2010 : 143-144) 『新幹線の軌跡と展望』 創英社 / 三省堂書店
- (6) 中沖豊 (1987 : 206-215) 『新たな気流によって (とやま・21世紀への挑戦)』 ぎょうせい

#### 参考文献

- 電通メディアイノベーションラボ編 (2019年) 『情報メディア白書 2019』、ダイヤモンド社
- 畑仲哲雄 (2014年) 『地域ジャーナリズム』、勁草書房
- 小里貞利 (2002年) 『秘録・永田町 (「失われた十年」を越えて)』、講談社
- 小里貞利 (2007年) 『新世紀へ夢を運ぶ整備新幹線』、文藝春秋企画出版部
- 三塚博 (1984年) 『国鉄を再建する方法はこれしかない』 政治広報センター
- 堺屋太一 (2017年)、『団塊の後 (三度目の日本)』 毎日新聞出版
- 佐藤信之 (2015年) 『新幹線の歴史 (政治と経営のダイナミズム)』 中公新書
- 社会経済生産性本部・21世紀へのメッセージ刊行委員会編 (1999年) 『後藤田正晴 (二十世紀の総括)』
- 篠原武司・高口英茂 (1992年) 『新幹線発案者の独り言』、パンリサーチ出版局
- 高橋団吉 (2015年) 『新幹線を走らせた男 (国鉄総裁十河信二物語)』、deco

