

「交通」における物語研究 —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学生員 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助教 (〒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

近年、人文社会学等において、物語に注目が寄せられている。ここで「物語」とは、いわゆる枕元で母親が子どもに読み聞かせるような「物語」のみを指すのではなく、一般に「(有意味な終点に向けて) 諸出来事を取捨選択し構造化したもの」を指すものである。そしてこうした「物語」が土木計画においても重要性を持ちうるということが指摘されている。しかしながら、実際の土木事業に着目して、指摘されているような「物語」が果たす役割についての検証は行われていない。そこで、本研究では、人々の生活に大きな恩恵をもたらした土木事業である東海道新幹線を対象として、「物語」がどのような役割を果たしていたのかについて調査を行うこととした。

Key Words: 物語, 東海道新幹線, ナショナルリズム

1. はじめに

近年、人文社会学等において、物語に注目が寄せられている。ここで「物語」とは、いわゆる枕元で母親が子どもに読み聞かせるような「物語」のみを指すのではなく、一般に、「(有意味な終点に向けて) 諸出来事を取捨選択し構造化したもの」を指すものである¹⁾。そしてこうした「物語」は教育学や心理学をはじめとして様々な分野で実践的に活用されている。

例えば、クライアントの抱える問題の解決を図る心理療法の分野では、まず人は誰でも、自己や家族等についての「物語」(ドミナントストーリー)を持っているという点、そしてその物語の他にも、実は様々な別の物語(オルタナティブストーリー)が成立しうるのだという点に着目する。そしてこのドミナントストーリーが、様々な対象に「意味」を付与しており、クライアントの抱える「問題」もまたこれによって生じていると考える。そしてセラピストがクライアントとの会話を繰り返すことで、ドミナントストーリーとは矛盾している経験やエピソードなどの「出来事」を思い出させ(拾い直し)、その矛盾した出来事に焦点を当てるように促して、新た

な物語(オルタナティブストーリー)への転換を図っていく。そしてそれを通じてクライアントの問題を解決していくのである。

このように「物語」は人間の生活と密接に関わっている重要な存在であるが、そうであれば人間の社会的営みである土木計画においても「物語」が重要性を持ちうると考えられる。

そうした背景から、長谷川ら(2011)²⁾は、土木計画における「物語」の役割について、人文社会科学での既存研究をもとに論じている。その役割としては、組織や地域や国の凝集性を高め、社会を漸次的に改善していく上で必要不可欠な活力を高める役割や、国や地域を悪しき方向へと向かわせる「ドミナント」な物語を、善き方向へと向かわせる「オルタナティブ」な物語へと置き換える役割等がある可能性を論じている。

こうした議論に基づくと、現在人々に恩恵をもたらしている土木事業においても、人々の同意を得て事業を進めていく上で、「物語」が大きな役割を果たした可能性は十分にあり、そうした事例に当たることで、土木計画における「物語」の役割を改めて検証できると考えられる。

そこで本稿では、「物語」がどのような役割を果たしたのか、そしてどのように人々に共有されていったのかについて、日本の国土と経済に大きな影響を及ぼした土木計画の一つである「東海道新幹線」の整備事業に着目し、それに関わる文献をもとに調査を行うこととした。

2. 東海道新幹線

(1) 概要

昭和 39 年 10 月、世界初的高速鉄道である東海道新幹線が開業した。それから数十年経った現在、新幹線は我が国にとってなくてはならない、そして当たり前存在となっている。平成 19 年では新幹線の旅客輸送量は 82,825 百万人キロ、国内の公共輸送機関人キロ全体の 14.4%にものぼり²⁾、また平成 22 年 12 月には東北新幹線（八戸～新青森間）が、平成 23 年 3 月には九州新幹線（博多～新八代間）が開業したことにより、ますます新幹線が国土・経済にとって重要な存在となっていくことが予期される場所である。さらに東海道新幹線の成功は、その後のフランスの TGV やドイツの ICE をはじめ、世界各国の高速鉄道建設を喚起させることとなったものであった¹⁾。そして近年においてもその影響は衰えておらず、例えば 2011 年 1 月にはアメリカのオバマ大統領が一般教書演説において、国際競争力強化を全面に掲げ、その一環として 25 年以内に人口の 8 割が利用可能となるような高速鉄道網の整備を訴えている（『朝日新聞』2011 年 1 月 27 日）。

すなわち今や、「距離にして数百キロ圏に経済力のある複数の大都市が存在すれば、そこに「SHINKANSEN」が可能である。これが、いまや世界の鉄道関係者の常識となりつつある（p.273）」³⁾とすら言っているのである。

しかしそんな現在とは裏腹に、当時の文献をひもとけば東海道新幹線が開業するまでは、そうした高速鉄道がつくられることに対して、誰もが懐疑的であり、批判的であったという事実があったことが明らかとなる。それ故、東海道新幹線を建設するには、当時のおおよその人々の間に共有されていた「東海道新幹線なんて要らないだろう」という「ドミナントストーリー」を、「東海道新幹線が必要なのだ」という「オルタナティブストーリー」に書き換える必要があったのであり、そうした「物語の転換」なくして東海道新幹線の完成はあり得なかったという様子が、浮かび上がってくる。

(2) ドミナントストーリー

東海道新幹線の構想は昭和30年頃にさかのぼる。当時の日本は、戦後復興の段階から成長期へと入った時期であり、この経済の好転によって国鉄では東海道本線の輸

送量が逼迫していた。さらにその後も、好景気により予想を上回って輸送需要が高まっていったため、東海道線の増強を検討する必要が出てきた。そうした中、解決策のひとつとして提案されたのが、東海道新幹線であった。しかし、当時は国民、さらには国鉄内部においてもこれを支持する者はほとんどいなかった⁴⁾。その背景には、以下のような様々な理由があったことが、各種文献から浮かび上がってくる。

a) 鉄道斜陽化論

当時は、モータリゼーションの時代、航空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、鉄道の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（p.3）」⁵⁾という風潮が国民、さらに国鉄内部にもあった。これが「鉄道斜陽化論」である。実際に、昭和26年には日本航空が設立され、また道路においても、昭和29年5月に第一次道路整備5カ年計画を策定し、昭和29年から33年度の総事業費3,300億円の支出を決めおり、32年には「国土開発縦貫自動車道建設法」が制定され、その翌年には名神高速道路が着工されていた。さらにその後の34年には第2次道路整備5カ年計画（総事業費1兆円）、36年の第三次（同2兆1千億円）へとエスカレートしていく。礎は、「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、何かといえアメリカの意向を尊重する風潮があった（p.119）」からだという⁶⁾。事実欧米、とりわけアメリカにおいて鉄道線路が次々に剥がされていったのが実態なのであった。

b) 「政争の具とされるのではないか」という危惧

日本は、明治3年に初めて鉄道を建設したが、その際、①日本の地勢が急峻である、②日本は後進国でありそれほどの輸送需要が見込めない、③安価である、等の理由から狭軌（レール間隔が 1,067mm の路線）を採用してきた⁷⁾。しかし、日本はその後予想以上の発展を遂げたことで、東海道本線の輸送量が逼迫したため、明治後半になると大量・高速輸送に優れる広軌（1,544mm）への改築が頻りに検討されるようになる。しかしそのたびに、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の優先を主張したため、幹線の広軌改築による輸送力向上は受け入れられなかった。それは、狭軌論者の某鉄道次官が、広軌の「こ」の字でもいえば首にすると部下を威圧したほどで、こうした構図は昭和 30 年代においても変わりはない³⁾。

c) 「弾丸列車計画」の挫折

しかし、そうした歴史の中でも広軌新幹線の建設が行われたことが一度だけあった。それが「弾丸列車計画」

である。この計画は昭和 15 年に建設が決定されたもので、戦争による大陸方面との物資、人員輸送の一層の拡大を受け、既に輸送力が限界に達していた東海道・山陽両線の抜本的な改善を目指して計画されたものだった。しかし、戦局の悪化によって工事続行が難しくなり、昭和 18 年には中断に追い込まれてしまう。着工までこぎ着けた計画であっただけに、この中止は鉄道関係者にとって大きな挫折となったのである。

d) 国鉄の予算制度の問題

またそうした広軌新幹線建設に消極的だったのには、国鉄の単年度予算制という制度上の困難も存在したからである。国鉄の予算には、毎年収入支出予算を作成して、国会の議決を受けなければならないという制約がある。政府がいつ予算を変更するかわからないため、東海道新幹線のような長期プロジェクトは危険であり、途中でやめさせられたら全くのムダになってしまうと考えていたのである。

e) 逐次投資の有用性

ただ当時（昭和 30 年頃）の国鉄幹部も、逼迫した輸送が自動車、航空の普及ですぐさま解決されるとは考えておらず、なにがしかの増強の必要性は認識していた。そこで彼らが主張したのが、東海道線の限界に達した部分から順繰りに複々線化するという狭軌併設案だった。広軌新幹線は、本線と規格も違えば、路線も違うので、全てが完成するまでは使えないが、これならば、いつやめさせられても、つくった分だけ逐次利用でき、リスクも少ないからである。さらに広軌新幹線の場合、東海道本線との車両の共通化が出来ず、相互乗り入れも出来ないため、コストもかかると考えていたのである。

そしてこの狭軌併設案は広軌新幹線の提案者である十河（詳しくは後述）が総裁になる前の国鉄理事会で決定していたこともあり、「わざわざ決まっていたものを変えなくても」という空気が幹部にはあったのである。

すなわち、当時の交通政策の関係者の間では、「これから米国を初めとした先進諸国と同様に日本でも鉄道は斜陽化していくのだし、鉄道事業を大規模に進めようにも予算もないだろうし、敗戦前に既に一度挫折している古くさい広軌新幹線の構想なんて、ありえない。仮に鉄道の輸送力増強が必要となっても、順繰りに複々線化するという狭軌併設案でいいじゃないか」という広軌新幹線に対する極めて消極的な認識が「ドミナントストーリー」として共有されていた様子が、既往文献から浮かび上がってくるのである。つまり、新幹線プロジェクトの推進のためには、このドミナントストーリーを打ち破り、その代替的な物語である何らかのオルタナティブストーリーに転換させて行くことが必要であったのである。

では、こうした人々に対して、どのようにオルタナテ

ィブストーリーを提示していったのだろうか。

(3) オルタナティブストーリーの提示

広軌新幹線（東海道新幹線）構想を最初に提案したのは、第 4 代国鉄総裁の十河信二であった。十河は、昭和 30 年 5 月に総裁に就任してすぐさま、広軌新幹線のための調査に取りかかるが、前述のように国鉄内部においても十河の広軌新幹線に賛同するものがほとんど見あたらず、思うように事が運ばない状況に直面する。特に十河自身も技術に関しては不案内であったため、技術面を支えてくれる賛同者を必要としていた。そこで十河は、まず、「島秀雄」という人物を技師長として国鉄に迎え入れるという人事的対応を図る。そしてその後、この十河、島の二人が中心となって、東海道新幹線建設のために様々に奮闘していくこととなる。すなわち彼らは、関係者、国民、政府に、東海道新幹線建設に向けた「説得」を図っていったのである。

a) 講演会等を通じた国民への説明

昭和 32 年 5 月、十河の熱心な説得に共鳴した篠原武司鉄道技術研究所所長は、研究所創立 50 周年記念として一般の人々を対象とした「東京—大阪間 3 時間への可能性」と題した研究発表講演会を企画、開催した（なお、十河の説得の経緯については、下記 e) にて述べる）。この講演会は、高速度化研究を模型等を使い分かりやすく説明し、広軌新幹線の魅力を訴えるものであり、その内容は以下の通りであった⁸⁾。

1. 技研創立記念講演会の開催に当たって（研究所長・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

講演内容を要約すると、①研究所では平均時速 200km、最高速度 250km を目標とした高速鉄道の研究を進めている、②現在の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新しい路線の場合は広軌が適当である、④こうした条件で東京—大阪間を 3 時間で結ぶことが技術的に可能であるといった内容だった。篠原は、冒頭挨拶で、東京—大阪間を 3 時間で結ぶかどうかは、「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」であることを強調することによって、新幹線プロジェクトに対する協力を、国民全体に呼びかけた。

一方で世論の側においても、この講演会で提示されたヴィジョンに呼応していくこととなる。特に、時速

95kmであったそれまでの最高時速が、時速 250km にまで引き上げることができる、ということに大きな国民的な関心と感銘がもたらされる。その後、このイベント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、「広軌新幹線待望論」が、国民的にわき上がるに至る³⁾⁷⁹⁾。そしてその結果として、大勢的な世論支持を失った国鉄内の反対派も少なからず影を潜めていくようになる。

b) 「新幹線建設基準調査委員会」での工学的説得

一方、島は国鉄内部の説得のために「新幹線建設基準調査委員会」を設置し、建設基準に関する事項の審議を行う。そして、狭軌併設に対しては次のように反論していった¹⁰⁾。

狭軌併設は混雑している路線をその都度複々線化していくため一見効率的に見えるが、それだと結局は数年のうちに全線を複々線化しなければならず、最初から全線をつくる場合に比べてかえって効率も悪く、しかも在来線の規格に縛られてたいした進歩は望めない。更に東海道本線には 120 以上の駅と 1,000 カ所以上の踏切があり、用地買収や駅の配線改造などを考えるとかえって費用もかかる。

そして、広軌新幹線については次のように説明したのである。

第一の目的が在来線を含めての東海道線の輸送力の強化であるから、東海道本線の特定の数駅しか停車しない急行列車を頻繁に走らせているのは、その他の駅にとって迷惑である。そこで急行列車群を新線に移し、各線をそれぞれ速度性格を揃えて運転するのが適切である。そうした新線をつくるなら、新線は数駅にして在来線に接続すればよく、その間は地価の高い市街地を避けて自由に線路を敷けるということになる。そうすれば、在来の本線は急行列車が抜けるので、遅い列車専用として利用効率が高まる。

また新線と在来線は性格が違うのだから、それぞれ独立させてしまえば、新線は在来線の規格に縛られることなく、これまで蓄積してきた技術を自由に使うことができ、理想的な規格ができる。そして独立しているならば広軌した方が、さらに速度と輸送効率があがる。

島はこのように結論を急がずに、少しずつ論理的に広軌新幹線の有用性を説明する。そうすることによって周囲の者に、もともとは島が構想したアイデアを「自分がつくったのだ」と思わせるように仕向けていったのである⁴⁾。

さらにこの調査委員会の人選においても注意を払い、次のような基準で行った¹¹⁾。

まず第一に、以上のような説明を理解してくれるような、論理的思考をする人たちを集めた。第二に極めて口うるさい人たちを集めた。こうした委員会人事を通して、

政府も国民もこの委員会が十分に審議を行うとの信頼を、そして、それに基づく広軌新幹線建設への政府、国民の同意を得ることを企図したのであった。

なお、こうした「説得」に当たっては以上に述べたような、技術的・論理的な説明しか行わなかったわけではない。説得に当たっては特に、人々の「ナショナリズム」（国民に対する忠誠や愛着の感情）を鼓舞するような言説を用いたり、出来事があったのである。以下、それらの点について述べることにしよう。

c) フランスのスピード記録への挑戦

昭和 30 年 3 月フランス国鉄が最高速度時速 331km を記録したという情報が伝わると、十河、島をはじめ、技術者たちはフランスのスピード記録への挑戦に大きな刺激を受けた。

「日本だけが悠々としてよいというものではなく、我々のようなダイナミックな国民は、ますますはやく走らなければいけない」（技師長・島）

「その頃、私たちの刺激になったのはフランスで時速 331 キロの試運転をやったことです。そういう時代に日本の優秀な学者が集まって研究してなにもできないということはおかしな話じゃないかと、いろいろ考えました¹²⁾（国鉄研究所長・篠原）

戦前からの鉄道マンにとっての夢は「欧米に負けない高速鉄道をつくること」¹²⁾だったし、「世界最優秀の鉄道をつくりたい」¹³⁾というナショナリスティックな念願があった。それがフランスの実験によって刺激され、高速鉄道研究の流れが生まれるのである。そしてそれまで各分野ごとにばらばらに行っていた高速鉄道に関する研究を、東海道新幹線の建設というひとつの目標に絞って、重点研究班に再編成した。そして、それぞれの研究班名に「高速」という言葉をつけることで、彼らがそれぞれ東海道新幹線の建設にどのように関係しているかを明らかにし、研究に意味と方向性を持たせたのである。

d) 元軍事技術者のナショナリズムと技術

このようにフランスに感化されて開発を進めていった技術者たちの技術によって、世界一の技術を誇る東海道新幹線が生み出されることとなるのだが、これほどの高い技術力が国鉄にあったのは、終戦直後の軍技術者の受け入れにある。

当時国鉄は、敗戦によって職を失った軍技術者を引き受け、それによって 500 人ほどだった研究員は 1,500 人にもふくれあがった。そして当時の研究所長の中原は彼らへの訓示を行うのだが、そこでナショナリズムを鼓舞する発言をする。

「今日、諸君に集まってもらったのは、このことを言いたいがためである。すなわち今般の敗戦により科学、技術の研究者が四散するようなことになれば、国家の損失

である。政府は諸君だけでも残したいと考えた次第である。それで、諸君に鉄道の研究だけをやってくれという積もりはない。願わくは、今までの研究をそのまま続け、後日、日本の復興に役立ててほしい」¹⁹⁾

この中原の訓示を受け彼ら元軍技術者もまた戦争に用いた技術を今度は日本復興に生かすのである。

「日本は敗れたが、これを復興するには科学技術をおいてほかにはない。」⁹⁾

鉄道は、安全第一が前提にあり冒険的な技術の改良が行えず、古い人たちの経験に基づいて地道に改良を行っていく。一方で軍は、多少の危険も覚悟で性能向上を追究していたため、理論化という点では遙かに優れていた。

戦争とは国民、技術、資材など、国のあらゆるものを投じて政治目的を達成しようとする極めてナショナリスティックな行為である。そうしたナショナリスティックな行為の中から生み出された技術と、軍技術者の日本復興への思いを動員することが出来たからこそ、高速鉄道の開発の流れが生まれ、鉄道技術との融合が起こり、新幹線が技術的に可能となったと行うことができよう。

e) 委員会での十河の発言

昭和 31 年 5 月、十河は国鉄内部の意志を統一するために、輸送量増強の方法等を検討することを目的とした「東海道線増強委員会」を設置する。

この委員会では十河は、政治的問題を排除しつつ、ナショナリズムを鼓舞するような発言を繰り返していく。

「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」

「東京～大阪間位の距離を諸外国が 4 時間で走っているのに、日本は 8 時間かかるというのでは、世界の競争に耐え得るかどうかを考える必要がある。……こんな速度で外へ出すのは恥ずかしい」

こうした十河の熱心な説得にも拘わらず、結局広軌新幹線反対派の人々を転換させることができず、昭和 32 年 2 月の第 5 回を最後に委員会を閉会させることとなるのだが、委員の一人であった篠原武司鉄道技術研究所長がこれを受けて、技術的可能性を研究所で取り上げることとなる。そしてその結果が a) で述べた講演会という形で国民に発表されることになったのである。

そして、この委員会での内容について、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。そしてこれを受けて、運輸省は「幹線調査会」を設置し、検討を行うこととなる。

f) 国会での十河の発言

国鉄の予算には、毎年収入支出予算を作成して、国会

の議決を受けなければならないという制約があるのは、前述したが、十河はこの答弁の場で事ある毎に「国民、国家の国鉄」なのだという、ナショナリズムの理念に基づく国鉄論を訴え続けた。

「国民の皆様には喜ばれるような状態にしなければならぬ、必ずそうするという責任を私どもは背負わされたわけがあります」

「私は国鉄を国民の国鉄にしたい、われわれは国民のために国民の国鉄をお預かりして経営しておる、そういう考えで仕事をいたしておるのであります」

「本来鉄道は経済の動脈であり、文化の推進力である（中略）われわれとしては何をおいてもこの要望（輸送の安全）にこたえなければならぬと、こう考えておるのであります」……

g) 東京オリンピック開催に合わせた開業

東京オリンピックが昭和 39 年 10 月に開催されることと決定すると、それに合わせて建設が進められるようになる。これは、国民の間で注目が集まるオリンピックに合わせることで、東海道新幹線がもはやナショナル・プロジェクトとなっているというイメージを与えようとしたようである。

「いろんな事情で資金が不足いたしております。補正増額をお願いしておりますのでございます。オリンピックもありますから、できるだけ早く建設しろという国民の要望にこたえるために、工事を急いでおります。急いでおります結果、十月のオリンピック開催までには、全通する予定であります」

これは昭和 38 年 3 月の予算委員会での十河の発言だが、これが、いわば「あっさり」と国会を通過することとなる。この時には新幹線プロジェクトが、国家目標として掲げられていた東京オリンピックと一体となったナショナル・プロジェクトであるという意識が、国民や政府にもあったからであると解釈できよう。

h) 社会有機体の理想

昭和 37 年 2 月の衆議院の予算委員会では、新幹線ばかりやって地方線をつくっていない、という批判的な質問に対して、

「私の尊敬する後藤新平総裁は医者でした。後藤総裁は人間の身体の血管は心臓に近づくほど太くなっている。心臓の周辺が太くなっていることが、端々の毛細血管にとっては非常によいことだそうです。だから、東京～大阪の大動脈が太いということは、結局は地方の線区も、それによって裨益します。東海道線沿線は、全国総人口の約 40% を占めています。工業生産額も全国の 60% を占める製造工業の中心地帯であります。だからここに、いくら設備投資してもペイすると思います」

と、日本をひとつの人体にたとえ、ひとつの「社会有機体」であることを連想させるような発言によって、国家

的な観点から何よりも新幹線の建設が重要であることを主張していたのである。

(4) ストーリーの書き換え

広軌新幹線の建設を訴える十河が国鉄に就任した当時こそ、国鉄内外で彼は「鉄道博物館から古機関車を持ち出したみたい——」（『朝日新聞』1955年5月21日）と評され、新幹線においても鉄道斜陽化論を根拠に「じいさんの夢物語」と一笑に付されていた³⁾。しかし十河や島をはじめとする数少ない新幹線支持者の熱心な説得、人々のナショナリズムを鼓舞する発言・出来事によって、東海道新幹線は人々の「夢の超特急」と言われるほど期待されるようになっていった（『朝日新聞』1962年3月11日）。

すなわち、以上に期した経緯を経て、十河氏国鉄総裁就任時に共有されていた、新幹線など時代遅れで不要なものという「ドミナントストーリー」が、「夢の超特急」という言葉に象徴されるような「オルタナティブストーリー」によって、徐々に書き換えられて言ったのである。

そして十河自身にしても、昭和34年5月の任期間近には、新聞、放送、週刊誌のほとんどが十河の清廉さ、国民、国鉄に尽くす至誠をたたえ再任を希望する論調、国鉄においても「十河再任要求」の決議文を持って陳情が行われるなど、就任当時からすると彼への評価は正反対になったのであった⁴⁾。

こうして再任した十河を筆頭に東海道新幹線は完成するのである。

(5) 東海道新幹線の完成

東海道新幹線が完成すると、日本での高速鉄道を不要と見なすドミナントストーリーは「完全」に書き換えられることとなる。そして、新幹線が日本人にとって象徴的な存在となった。それは川勝¹⁴⁾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る。この新幹線という技術が、日本のナショナル・シンボルとなったのである。

このナショナル・シンボルは、同じネイションに属し



写真-1 富士山を背景にして走る新幹線¹⁴⁾

ているのだという意識を人々に与え、それによって国民が統合され、国家の凝集性（ナショナリズム）をさらに高める力を持つものと考えられるのである¹⁵⁾。

そしてこのドミナントストーリーの書き換えは、日本にとどまらず世界にも及んだ。世界にこの「オルタナティブストーリー」が提示されると、フランスでは、すぐさま高速鉄道 TGV が考案され、1981年9月には、17年間世界の首位にあった東海道新幹線を上回る営業最高時速 260km での運転が開始されることとなったのである。

もともと東海道新幹線も、昭和 30 年（1955 年）のフランス国鉄のスピード記録への挑戦に刺激を受けた技術者たちによって開発されたことは先述した。そして今度はその東海道新幹線がフランスのナショナリズムを刺激し TGV が開発することとなったのである。するとさらにこれを受けて、日本でも再び「日本の新幹線は世界の座を奪われたのか」というショックが走る。新聞には「仏の超特急気がかり」と題して島の発言が掲載される。「世界の鉄道の発展のためには結構なこと、とは思っても、日本としては、不戦敗というか、不本意な気持ちもぬぐえませんが、やはり技術の開発は、停滞させてはいけないうでしようね」（『朝日新聞』1981年9月14日）

そして「国鉄は TGV に刺激されてか、新幹線の 260 キロ運転に向けた新型車両の検討を始める」（『朝日新聞』1981年10月29日）こととなる。

もちろん刺激を受けたのは、フランス、日本だけではない。新幹線開業以降、ドイツの ICE、イタリアの ETR、中国の中華之星など各国で高速鉄道開発、スピード競争が行われることとなるのである。さらには、開発途上国のベトナムでも「日本の高度成長のシンボルだった新幹線を採り入れ、同じような成長を実現させたい」と新幹線をモデルにした高速鉄道計画を進めている（『朝日新聞』2010年5月25日）。

東海道新幹線が世界の鉄道斜陽化論を一掃したのである。そして、ナショナリズムを刺激された国々では、高速鉄道の建設が進められている。

3. 結論

以上から、東海道新幹線の開発にいたるまでの間に、物語的構造が存在する、という解釈が可能であることが示された。それは、以下のような構造であった。

当時は東海道本線の輸送が非常に逼迫しており、その解決策として「新幹線構想」が提案されたものの、世界中で鉄道斜陽化などを根拠とする「高速鉄道（東海道新幹線）は不要である」という「ドミナントストーリー」が存在しており、これを容易に建設することは出来なかった。そこで、人々の間で優勢的であったドミナントストーリーを、「東海道新幹線は必要である」という「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、という構造である。

そして、その書き換えに当たって用いられたのが、①技術的・論理的な説得によるドミナントストーリーの矛盾の指摘と、②人々のナショナリズムを鼓舞するような言説や出来事による人の心そして行動の促進、であった。

新幹線と言えば、技術を結集して開発されるものであり、技術的観点、あるいは経済的観点が重要視されがちである。しかしながらその開発に至るまでの根底には、こうした新たなストーリーを紡ぐという、「システム論」の中には落とし込めないような努力が必要であり、それがなければ、東海道新幹線が完成することもなく、現在ほどの豊かな暮らしを享受することは出来なかったに違いないのである。井深も新幹線プロジェクトに関するレポート¹¹⁾をまとめたうえで、この新幹線が生まれたのは、人と人との説得の総合性によるものであると述べ、それを“説得工学”と称して十河、島を賞賛している。

そして、この「オルタナティブストーリー」は、東海道の逼迫した輸送を解消しただけでなく、新幹線は日本

のナショナル・シンボルとなり、さらに世界中の鉄道斜陽化論をも払拭し、公共交通における鉄道の役割のひとつの在り方を提示して、新たな「ドミナントストーリー」になったのである。

参考文献

- 1) 長谷川大貴, 中野剛志, 藤井聡: 土木計画における物語の役割に関する研究(その1)ープランニング組織支援における物語の役割ー, 土木計画学研究・講演集, 2011, CD-ROM, vol.43, 2011.
- 2) 国土交通省鉄道局: 数字でみる鉄道 2010, 運輸政策研究機構, 2010.
- 3) 高橋団吉: 新幹線をつくった男 島秀雄物語, 小学館, 2000.
- 4) 有賀宗吉: 十河信二, 十河信二傳刊行会, 1988.
- 5) 角本良平: 東海道新幹線, 中公新書, 1964.
- 6) 碓義郎: 「夢の超特急」, 走る! 新幹線を作った男たち, 文藝春秋, 2007.
- 7) 原口隆行: 決定版 新幹線パーフェクトバイブル, 学研出版社, 2011.
- 8) 篠原武司・高口英茂: 新幹線開発者の独り言一元日本鉄道建設公団総裁・篠原武司のネットワーク構想一, パンリサーチ出版局, 1992.
- 9) 峯崎淳: CE 建設業界 日本を軌道に乗せた人たち, Vol.56, (1), 2007.
- 10) 島秀雄: 島秀雄遺稿集 20世紀鉄道史の証言, 日本鉄道技術協会, 2000.
- 11) 技術開発推進会報告書(委員長・井深大): ナショナル・プロジェクトのマネジメント, 経済同友会, 1970.
- 12) 山之内秀一郎: 新幹線がなかったら, 朝日新聞社, 2004.
- 13) 篠原武司: 交通技術, 交通技術協会, Vol.12, 1958.
- 14) 国際交通安全学会: 「交通」が結ぶ文明と文化, 技報堂出版, 2006.
- 15) 中野剛志: 経済はナショナリズムで動く, PHP 研究所, 2008.

(2011.?? 受付)