

新幹線とオリンピックのレガシー

国土交通委員会 専門員

たなか としゆき
田中 利幸

昭和 39 (1964) 年 10 月 1 日、工期 5 年、総工費 3,800 億円で建設された東海道新幹線は、同月の東京オリンピック開催を前に営業を開始した。開業 50 周年を迎えた今、新幹線にまつわる様々な話題が世人の耳目を集めている。開業年度に約 1,100 万人であった新幹線の利用客は全国で年間 3 億人を超え、新幹線が我が国の経済・社会・文化の発展、ひいては「国のかたち」の形成に大きな役割を担ってきたことは言を待たない。

過去の資料をひもとくと、新幹線東京駅の位置選定に関して、飽和状態にある都心部を避け副都心部に設置すべきとの主張もある中で、旅客の便宜などを考慮し東京駅併設が決定されたことが分かる。新宿地域などに新幹線ターミナル駅が設置されていた場合、首都圏の様相は今と違ったものとなっていた可能性もあり興味深い。また、新幹線の建設に際しては、物価・賃金上昇、用地買収の難航、設計変更等により、当初見込んでいた工事費が増額変更され、その後、更に不足することが判明し、予算超過が問題化した。新幹線計画について、自動車の輸送力が期待でき、航空機と競争する無駄な投資であるといった認識が一般的に強かった中で、建設に邁進した国鉄の十河(そごう)総裁、島技師長の二人は、開業に先立ち退任するに至っている。先進諸国では「鉄道斜陽論」が強まっていた時代に高速鉄道の方向性を開拓した先人の労苦の軌跡は、新規事業に係る合意形成の困難性、既存事業を含めた事業の優先順位の在り方といった問題を含め、現在にも通底する示唆に富む逸話であるように思われる。

東京オリンピック開催時には、新幹線とともに首都高速、モノレール、地下鉄日比谷線などが整備され、オリンピックのレガシー(遺産)として、今も貴重な社会基盤となっている。2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会では、これを一過性のイベントにすることなく、負の遺産化を回避しつつ持続的にその果実が享受できるよう、レガシーとして後世に何を遺すかが課題となる。前回の東京大会は戦災後国民の平均年齢 30 歳という若い社会で開催された。震災後かつ平均年齢 48 歳の成熟社会での大会開催となる 2020 年に向け、全国的な人手、資材不足等を克服し、ダイバーシティ(多様性)、防災・減災等の観点に留意しつつ、「国のかたち」も見据えたハード・ソフト両面の効果的な取組を行うことが望まれる。

また、次の東京大会では、訪日外客の呼び込み効果が期待される。前回大会の年には、その 5 年前に約 18 万人であった訪日外客数は大会関係者・観客を含め約 35 万人に増加したが、1,000 万人を突破した現在から見ると正に隔世の感を禁じ得ない。当時の資料には、大会年の外客数について、大会のため一般外客が来訪時期をずらし期待はずれとの言及もある。2020 年に向け訪日外国人旅行者数 2,000 万人の高みを目指すには、混雑感や旅行費用の割高感に関する風評への対応も含めた観光政策を講ずることに配慮が求められよう。