

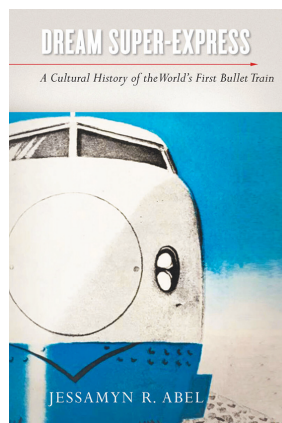
ジェサミン・R・アベル

『夢の超特急——世界初の高速鉄道の文化史』

Jessamyn R. Abel, *Dream Super-Express: A Cultural History of the World's First Bullet Train*

本書は一九六四年に世界初の高速鉄道として開通した東海道新幹線についての書籍である。ただし、よくある成功物語ではなく、建設までの紆余曲折の物語、東京―大阪間の都市空間・地理空間の再構築の物語、新幹線が日本に情報化社会をもたらした物語、戦前の満鉄と新幹線との繋がり、外交ツールとしてみた新幹線の物語で構成されており、そしてこれらが二十一世紀の今も繰り返されつつあるという話で締めくくられている。各物語は内外における多数の参考資料や文献を基に組み立てられており、一見、論文のように見えるが、資料の取捨選択と解釈には著者の視点によるフィルタが掛かっており、客観的なドキュメンタリではなく一定の方向性を持っている。とは言え、日本国内で語られる新幹線発達史とは明らかに異なる視点から世界初の高速鉄道導入

波床正敏



Stanford University Press, 2022

を捉えており、国内発行の書籍には類書が無い。新幹線を経済の視点でしか語れない人々にとっては一読の価値がある。

さて、本書は新幹線建設までの紆余曲折の物語から始まる（第一章）。ドキュメンタリ小説や各種資料を基にした沿線住民側の視点からの京都における新幹線建設に対する反対運動の話である。今となつては東海道新幹線が京都駅を通るのは当然だが、当初は南方の伏見区を通過する案であった。この案では旧市街からは遠い。このため、京都の政財界の誘致活動を経て京都市が国際観光都市としての位置づけを得ることで、現駅を通過する（そして被差別集落を通過する）ルート案に変更になった。この新案の沿線住民はルート選定に関与できず、用地買収交渉が始まって初めて接点が生まれた。本書では地元の視点から用地買収交渉の成り行

きとそれによつて建設反対運動をドキュメンタリとして報じることで、東海道新幹線に「地元の犠牲の上に国家事業が成立」という視点を提供している。

だが、この第一章の物語には一定のレトリックが隠されている。新幹線が全く新規に密集住宅街を横切るかのような記述になっているが、元々、在来幹線の東海道本線が市街地を東西に横切っており、新幹線はこの旧来の線路に併設する形で（もちろん新規の用地買収は行われたが）建設されている。つまり、新幹線が京都の被差別集落を狙い撃ちしたというよりは、京都市における中央駅が明治時代に中心市街の外縁部に置かれたことが発端と捉えるのが適当である。京都において新幹線建設への抵抗運動があったことは確かであるが、用地買収に関する反対運動は東海道新幹線特有の問題ではなく、日本の交通インフラ整備ではよくある。国外から見ると新幹線の問題と見えるのだろう。正直に言つて「建設工事の反対運動か、ああ、よくある陳腐な話から始まったなあ」との感想を持った。しかし、読了時点では、各章の物語は結論に向けての伏線であることに気づく。

第二章は東京―大阪間の都市空間・地理空間の再構築の物語である。新幹線開業にあつてその影響に関する様々な議論があつたことを概括しており、その中で新幹線が都市人口を分散させるか否かの議論が都市計画者の間であつた。実際には、経済的な中

心が大阪から東京へとシフトしたこと、新横浜や新大阪周辺に新たな都市空間を形成したことなどが述べられているが、これらに関しては新幹線の影響についての国内文献でも度々指摘されていることである。一方、本書は移動時間の短縮と輸送力の拡大が、沿線都市に住む人々の交流を促進し、思考方法を変化させたことも指摘している。新幹線によつてもたらされた距離感覚は、東海道メガロポリスという単一の統一空間としての都市地域を形成するに至つたが、その反面、地方の均質化を促したとの指摘もしている。このように、本書では新幹線を単なる経済的な道具ではなく、東京―大阪間の都市地理空間を再形成する上で重要な役割を果たしたとの視点を提供している。

第三章は新幹線が日本に情報化社会をもたらした物語である。本書では主に梅棹忠夫と丹下健三の見解を紹介している。新幹線が貨物ではなく旅客だけを高速で運ぶことに關して、梅棹は新幹線が一種の情報伝達システムとして機能すること、全身に栄養を運ぶ循環器系ではなく、制御および調整する中枢神経系に例えることができることを紹介している。また、新幹線建設当時はラジオだけでなくテレビや電話が普及段階にあつたが、丹下が「間接的なコミュニケーション」は、多くの人々の間の対面交換に取つて代わるには不十分だと一蹴したことに触れている。さらに、丹下は人間を電子として位置付け、脳（東京）の

中でぐるぐる回り、ネットワーク（新幹線網）に沿って、脳からのメッセージが有機体（国土）の他の部分（地方部）に移動するという、東京を中心とする完全な集中制御の構造を提案したことを述べるとともに、その後、丹下の研究室出身である下河辺淳がこのビジョンを舞台裏から実行したとも述べている。このように、本書では新幹線は一種の情報伝達手段であり、日本に情報化社会をもたらしたとの視点を提供するとともに、新幹線に触発された都市計画家を介し、その後の国の形に影響を与えたとの示唆をしている。

第四章は「大日本帝国への郷愁」と名付けられた戦前の満鉄と新幹線との繋がりのお話である。戦前の「新幹線」計画は東京から大阪を経て下関に至る路線であり、その先は連絡船を介し（あるいは海底トンネルを建設し）、朝鮮、満州、そして中国へと連絡する鉄道網を形成する構想であった。日本の本土と支配地を結ぶ路線を形成するものであるので、戦前の計画は帝国主義強化の一環であるとの論である。戦前の「新幹線」は、南満州鉄道（満鉄）と同じく、標準軌を用いた大型車両での運行を想定して企画された。満鉄には豪華車両を用いた「あじあ号」が（当時として）高速運転されており、「日本の管理下で繁栄する満州」という帝国主義のプロパガンダの象徴として捉えられていた。一九四〇年代には「新幹線」は実際にルート選定及び用地買収が

開始され、新丹那トンネル（熱海と三島の間のトンネル）の建設も始められたが、戦争の激化で計画は中止された。

さて本書では、戦後の東海道新幹線が戦前の「新幹線」のルートを踏襲し、「あじあ号」と同サイズの車両、作りかけたトンネルの流用により実現したことに着目することで、しばしば小説を論拠にしながら、東海道新幹線が大日本帝国時代の構想を平和裏に完成させたもののだとの視点を示している。だが……である。東海道新幹線開業の時点で、戦前の大連連絡鉄道構想を基礎にしていることを理解していた日本人がどれほどいただろうか、という疑問が湧く。もちろん、鉄道史に詳しい人や東海道新幹線プロジェクトの推進者たちは知っていたであろうが。日本国外から見ると、東海道新幹線は満鉄の末裔に見えるのかもしれない。

第五章は外交ツールとしてみた新幹線の物語である。本書では日本が世界最速の鉄道を成功させたことで、日本の外交関係者は技術大国としての新しいイメージを促進するため、海外からの訪問客を新幹線に乗車させ、列車の機能（速度・デザイン・電子通信・自動制御）を宣伝したことを紹介している。また、海外からの技術的助言の要請に応じて外国の鉄道関係者が国鉄を訪問したり、発展途上国や先進国から数ヶ月間鉄道技術を学ぶために技術者が派遣されたりしたことなどについても言及している。そして、博覧会などを通じ、新幹線をプロパガンダのツールとして利用、

すなわち、「フジヤマとゲイシャ」の軍国主義の国から世界最速の新幹線を作った国へのイメージチェンジに使われたとの視点も示している。

本書は以上の五章立てであり、紙幅の都合により本書評では触れられなかった多数の資料や小説、あるいは絵画まで引用して状況証拠を集めて論じるというスタイルが展開されており、これに「結論」が付け加わっている。その中で、東海道新幹線は実用的な目的で建設されたものの、その開発と建設を賛美することで戦後日本の成功の記念碑となったと締めくくるとともに、リニア中央新幹線計画における歴史の繰り返しにも触れられている。東京―大阪を結ぶリニア新幹線は京都ではなく奈良を経由する計画になっており、京都市がルートそのものの誘致をしている。静岡県が地下水への影響を理由にリニア新幹線のトンネル建設に懸念を示している。さらに、高速鉄道がプロパガンダに利用されることについても、近年の中国がかつての日本と同じ戦略をとっている。こういった事例をかつての東海道新幹線建設時の出来事に照らし合わせて「繰り返し返される超特急の夢」として歴史が韻を踏んで繰り返し返されるとの視点を示している。

本書は東海道新幹線が国家戦略によって着々と建設されたかのように扱っているが、開業するまでは「ピラミッド、万里の長城、戦艦大和」に次ぐ世界の四バカ扱いであった。建設時には反対の

大合唱だったものが、成功すると手のひらを返したような扱いになったことにも言及していると、なおも面白い本になったと思う。国内では、新幹線に関して「コスバ」の議論ばかりが目につくが、本来は多面的な影響を考慮して議論されるべきである。そういった点では、本書は古い題材を扱いながらも新しい視点を提起している良書である。こういった多面的な視点の書籍が国内から刊行されていないのは残念であるが、国内では対象が近すぎて近視眼的になりがちなのだろうか。