

Title	空間統合の高速化がもたらす不均等発展：北陸新幹線建設と、小諸・岩村田の都市間競争を例として
Author	井野, 俊介
Citation	空間・社会・地理思想. 15 巻, p.15-41.
Issue Date	2012
ISSN	1342-3282
Type	Departmental Bulletin Paper
Textversion	Publisher
Publisher	九州大学大学院人文科学研究院地理学講座
Description	
DOI	10.24544/ocu.20180105-026

Placed on: Osaka City University

空間統合の高速化がもたらす不均等発展 —北陸新幹線建設と、小諸・岩村田の都市間競争を例として—

井野 俊介

Shunsuke INO

Uneven Development Caused by Accelerated Spatial Integration:
A Case of Hokuriku Shinkansen and Related Inter-urban Competition Between Komoro and
Iwamura (Saku)

序章 問題の所在

長野県小諸市。この都市は長野県東部の佐久地方にあり、佐久平と呼ばれる盆地の北西端、浅間山の南西麓に位置している。市内には千曲川が流れ、浅間山と並んで景観にアクセントを与えている。古くは城下町として栄え、「高原の城下町」とも呼ばれる情緒豊かなところである。有名な文豪、島崎藤村の詩「小諸なる古城のほitori」をはじめ、小諸にちなんだ作品も多い。

人口は4万5千人ほどで、決して大きな都市ではない。しかし、一昔前までは多くの観光客でにぎわい、また佐久地方の中心地として、商業を中心にそれなりに栄えていた。しかし、それはすでに過去の話である。今、小諸の街を歩いてみると、寂寥感がひしひしと伝わってくる。北陸新幹線¹が長野まで開通し、小諸を経由しなかったことが、小諸衰退の引き金になったことは間違いない。

新幹線のような高速交通手段は、一面において、相対空間の実質的包摂、すなわち経済・社会活動への距離という障害を否定するための空間統合をより効率的に行う目的で生産される。しかし他面、空間統合がもつトポロジカルな矛盾、すなわち一次元の線分をネットワークに結合しなければ二次元の平面を統合できない問題を、高速交通手段はより拡大する。なぜなら、新幹線のような高速交通体系で「時間による空間の絶滅」をさらに図れば、高速な交通手段の単位距離あたり建設・運営費用は在来の交通手段よりも高額であるため、ネットワークがより疎とならざるを得ないからである。さらに、交通体系の線分や結節点の相対的位置は、経済的・技術的合理性もさることながら、政治的・社会的要因によっても決定される。これにより空間的不均等は激化し、旧来の中心地の衰退と、新しい中心地の勃興という

空間編成のシフトが急激にもたらされる²。

本論文は、この社会・経済地理学の理論をもとに、小諸(現小諸市)と岩村田(現佐久市)という、佐久地方において対抗関係が何世紀にもわたり続いてきた2つの中心地をとりあげ、北陸新幹線のルートと駅選定にかかわる都市間競争とその帰結について、実証したものである。

まず第1章で、両中心地が拮抗するに至った歴史的背景を、首都がおかれた畿内と東国との交通路形成ならびに武士相互の抗争過程から歴史地理的に説明する。第2章では、信越本線建設によって小諸が佐久地方の中心地としての地位を確立したことを確認する。第3章で、北陸新幹線計画に対して、小諸市がどのようにかかわってきたか、そのライバルである佐久市(岩村田)がどのように対抗してきたかを、整備新幹線計画とからめて、対比させながら明らかにする。第4章では、ひき続き起こったミニ新幹線導入の動きや駅名決定の政治過程において生じた両中心地の対抗関係について論ずる。小諸は、これらの対抗関係において、すべて岩村田に対して惨めな敗北を喫した。最後に第5章で、以上の結果小諸市が被ることとなった、商業ならびに観光業における衰退と、それと対照的な佐久市(岩村田)の商業における中心性の急速な高次化という帰結を明らかにして結ぶ。

第1章 小諸と岩村田：対抗の歴史地理的序奏

第1節 交通の要地・小諸の成立

小諸が交通の要地としての機能を持つようになったのは、遠く上代に遡る。中央集権の律令制政府が

* 八十二銀行

日本各地を首都と結び統治と徴税を行う必要から、首都と日本各地を結ぶ官道が整備された。小諸には、首都と東国地域を結ぶ東山道が通り、そして駅ができた。

大化の改新以前の東山道の正確な位置は未だに確定されていない³が、延喜式によって定められた東山道はルートや駅の位置がほぼ正確にわかっている、現在の小諸市内に「清水の駅」があったようだ⁴。また、その駅を支える集落が小諸にあったことも間違いないようである⁵。

東山道は、首都がある近畿地方と近江、美濃、飛騨、信濃、上野、下野、陸奥といった東国諸国を結び、大和政権が東北地方にフロンティアを拡大するためにも極めて重要な道路であった。その東山道の成立と小諸における駅の設置は、小諸の歴史の第一歩であり、交通の要地という性格を決定づけた。

東山道は、のちに幕府の所在地となった江戸と京都をむすんだ中山道のルートに影響を与えている。しかし、東山道と中山道を比較すると、長野県内だけで比較しても、実は大きな違いがある。

一般に知られる、江戸時代に幕府によって整備された中山道は、美濃国から信濃国に入る直前、現在の中央自動車道神坂PA辺りで東山道と分岐する。東山道は、神坂峠を越えて阿智に抜け、伊那を通して善知鳥峠を越え、松本より少し北上、現在の豊科辺りから保福寺峠を越え、上田で千曲川を渡河し、旧信越線に沿って小諸を通り、軽井沢付近まで行く。軽井沢からは入山峠を越えて上野国へ抜けるのである⁶。

一方の中山道は、木曾を通して現在の塩尻へと抜け、塩尻峠を越えて諏訪に入る。その後和田峠を越えて佐久平に入り、岩村田を經由、軽井沢からは碓氷峠を越え、上野国へ抜けるのである⁷。中山道では、佐久平での經由地点が、小諸から岩村田に変わっている。

東山道が小諸を經由した背景には、3つが考えられる。

第一に、信濃国の国府の位置である。信濃国の国府は、713年ごろ上田に置かれ、790年ごろに松本に移転した⁸。東山道がそこを通すように作られたためである。延喜式は上田に国府が置かれていた時代に、国府を通すため東山道が上田を經由するよう定めた。

二つ目に、上に記した当時の行政区分が挙げられる。この行政区分が異なれば、そこを通す東山道のルートも変わっていたに違いない。例えば、上野国ではなく越後国が東山道に入っていたならば、松本から善光寺平を通り、そのまま北へ抜けていただろう。そうであれば、碓氷峠を越えることはなく、小

諸も通過しなかったはずである。

三つ目に、地形の制約が挙げられる。信州の西側から佐久地方に入るには、保福寺峠(標高1,340m)越えと、和田峠(標高1,531m)越えがある。いずれも標高1,000mを超え、決して簡単に越えられないが、佐久平から標高差約800mの和田峠のほうがより越えにくい。保福寺峠越えならば、小諸に駅をおくのはルートとして自然であった。

いずれにせよ、ここで重要なのが、東山道が小諸を通り、そして駅が設置されたことである。それゆえ、律令制の時代に、小諸は交通の要地としての地位をすでに有していた。

第2節 鎌倉時代：岩村田の勃興

しかし、鎌倉時代に入ると、状況に変化が訪れる。佐久という地方スケール内部での領域性の形成により、岩村田の中心性が高まってくるのである。

鎌倉時代は武士の台頭する時代である。中央政府の力は弱まり、畿内からの街道ではなく、群雄割拠する武士勢力が支配する領域内部ならびに領域間の空間編成が、地域の中心性をより強く規制するようになった。

佐久地方には主に二つの武士勢力が存在した。一つは「上代以来東信地方に土着して繁栄」⁹していた滋野氏で、もう一つは「甲斐源氏小笠原氏の支流」¹⁰である大井氏である。佐久地方の北部は滋野氏の勢力圏に属し、南部は大井氏の勢力圏であった。

小諸は滋野氏の支族である小諸氏が領有していた。滋野氏の支族は「多く居住地の名を冠して」おり、「根々井・望月・小室(小諸)・矢島・落合・志賀・平原などの諸氏」¹¹がいた。小諸氏は滋野氏の勢力の一部を構成していたのであろう。また、滋野氏が居住地の名前に依っている以上、その宗家は現在の東御市滋野にあり、そこが滋野氏の中心地であったと考えられる。

一方、岩村田には大井氏宗家の居城があった。すなわち、このころ岩村田は佐久地方の南部を支配下におく、大井氏の勢力の中心地であった。

つまり、滋野氏の一支族に過ぎない小諸氏の領有する小諸と、大井氏宗家の本拠地である岩村田を比べると、岩村田のほうが高い中心性を有し、中心性は上代から逆転したのである。

この流れは、時代が下るとさらに加速する。鎌倉時代が終焉し南北朝時代になると、佐久地方の二大勢力であった滋野氏も大井氏もその争いに巻き込まれ、対立することになった。南朝側に属した滋野氏

は衰退し、北朝側に味方した大井氏が佐久地方全体に強い影響を持つようになった¹²。

大井氏は、岩村田の宗家から一族の者を佐久地方の各要所に赴任させ、統治させていた。そのため、この時代には岩村田が佐久地方の中心地となっていた¹³。小諸も大井氏の所領となっており、それゆえ、小諸は岩村田に従属する一つの地区になってしまった。

しかし、1484年に「更級・埴科両郡から小県郡方面に威を振るった村上氏」が、大井氏の宗家を滅亡させた。「村上氏の勢力は東北信濃六郡に及びすこぶる強大」¹⁴となり、村上氏の影響力が佐久地方にも及ぶようになっていく¹⁵。これにより岩村田の中心性は失われ、佐久地方には群小地侍が乱立した。抜きん出た中心地が生まれることなく、戦国時代へと突入する。

第3節 戦国時代～江戸時代：小諸の中心性増大と岩村田の台頭

戦国時代に入ると、佐久地方は北信の村上氏と、甲斐の武田氏の勢力拡大の草刈場となり、最終的に武田氏の支配下となった¹⁶。武田氏は小諸城を改修し、またその城主に信玄の甥に当たる信豊¹⁷を当てるなど、佐久地方統治のための重要な中心地として、また軍事的な要衝として、小諸を重視した¹⁸。武田氏の時代になると、小諸は佐久地方の中心地へと変貌を遂げた。

江戸時代、小諸は再び佐久地方全体を統治する重要な中心地となった。徳川家康の配下であった蘆田信蕃が佐久地方を統一し、信蕃の戦死後、彼の息子である松平康国が佐久地方全体を治め、そこを統治するために小諸城に入った¹⁹。小諸が佐久地方全体を支配するための「信州一箇国の統治上重要な地点」²⁰となったのである。幕府成立時に小諸を領有していた仙石秀久は別にして、以後親藩・譜代大名がこの地を治めたことから、交通の要衝として、また関東平野へ入るために通らねばならない碓氷峠の入り口として、小諸の重要性を徳川幕府が認識していたことがわかる。

もともと、小諸藩主が変わるにつれ、徐々に所領は減らされていき（表1）、1702年に牧野康重が1万5千石で入封、以後小諸牧野氏の居城として明治時代まで続く²¹。ここで現在の小諸に強い影響を与えるのが、仙石秀久の時代と、牧野氏の時代である。

表1 歴代小諸藩主とその石高

藩主名	石高	入封	転封		
松平康国	60,000	天正12年	1584	天正14年	1586
松平康勝	60,000	天正14年	1586	天正18年	1590
仙石秀久	50,000	天正18年	1590	慶長18年	1613
仙石忠政	50,000	慶長18年	1613	元和8年	1622
徳川忠良	60,000	元和8年	1622	寛永元年	1624
松平憲長	55,000	寛永元年	1624	正保4年	1647
青山宗俊	30,000	慶安元年	1648	寛文2年	1662
酒井忠能	30,000	寛文2年	1662	延宝7年	1679
西尾忠成	27,000	延宝7年	1679	天和2年	1682
石川来成	20,000	天和2年	1682	貞享元年	1684
石川乗紀	20,000	貞享元年	1684	元禄15年	1702
牧野康重	15,000	元禄15年	1702		

※入封と転封に時間的なずれがある時は、幕府直轄領に組み込まれている

(出所)『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』p261 第22表小諸城主表より作成

仙石秀久は「小諸城を大いに拡張修築して現在の小諸城の規模を完成」させ、北国街道の開通と同時に近隣の村を「街道沿いに移住させて、城下町としての現在の小諸町の基礎を形成」させた²²。これにより、街道の宿場町としての機能、城下町としての機能が整えられ、後の小諸の発展の礎となった。

当時、仙石秀久の所領は5万石であった。それゆえ、彼は小諸城を整備するとき、5万石にふさわしい規模の城と城下町および宿場町を整備した。小諸藩の所領は徐々に減らされるが、いったん建造された城と城下町・宿場町は変わらないので、牧野氏は所領に比べはるかに立派な城と城下町・宿場町を持つことができた。これが建造環境として残り、明治以降の発展に寄与するのである。

1702年に牧野氏が小諸藩主となったあと、牧野氏は10代に渡って小諸藩主として君臨した。小諸牧野氏の所領は1万5千石であったが、実際の収入は1715年の段階で32,744石余と、表高より二倍以上²³で、「小諸藩は比較的裕福で」²⁴あったとされる。これにより領内の新田開発や、勸業の振興が図られた。小諸の「江戸時代における商品貨幣経済の発達はめざましく、「城下町を主とする消費都市がうまれ」た²⁵。また、北国街道の宿場町としての機能もになっていた。参勤交代の大名行列などを相手に宿泊施設を持つだけでなく、問屋としての機能もあった。つまり、比較的な裕福な藩財政とそれに支えられた領国経営および振興政策、城下町・宿場町としての機能といった影響で小諸が栄えた。

とはいえ、岩村田は、中山道の主要な宿場町のひとつであったので、宿場町として栄えた。その重要

性から、酒井氏より後の時代、岩村田は幕府の天領に組み込まれ、1703年に内藤氏の入封によって岩村田藩として独立した。当初は1万6千石であったが、千石を分知して、1711年からは1万5千石となった²⁶。これによって、岩村田は小諸の支配領域から脱し、領域の中心地となった。しかし、藩財政に恵まれていた小諸藩に比べると、石高と実収入の関係から財政は苦しかったようだ²⁷。

江戸時代のこのような歴史的空間編成は、明治以降の両都市の対抗関係を規定した。

第2章 信越本線建設と小諸・岩村田の対抗

明治維新の廃藩置県によって小諸藩は小諸県となった。1871年には長野県に合併され、「佐久は長野県出張所御影庁の所管になったが、明治五年二月御影庁は岩村田町上之城内藤氏の住居に移されて長野県佐久出張所(佐久支庁)と改称され、従前どおり南北佐久二郡を管轄する」²⁸ようになる。つまり、明治になると、佐久地方の行政中心は小諸でなく、岩村田に置かれることになったのである。他にも、「郡役所・裁判所・税務署・警察署などは…岩村田町に誘致され、小諸にはなかった」²⁹。支庁が岩村田に置かれた理由としては、南北佐久二郡を統治するには、小諸では北に偏りすぎてしまっていること、また岩村田は幹線街道の中山道上にあるところから、中央集権的な明治政府のもとで、東京・京都など最高次の諸都市との結合が重視されたこと、などが考えられる。佐久という地方スケールの領域性ではなく、全国スケールの空間統合ネットワークの編成によって佐久地方の中心性が規定される状況が再来したといえる。

その結果、小諸は政治都市としての中心機能を失い、以後は商業都市となっていく。その商業は、「東北信では長野や上田よりも盛ん」³⁰と言われるほど栄えた。小諸は長野県における高次の商業中心地の一つとなったのである。

第1節 信越本線の開通と小諸の発展

明治維新後、明治政府は鉄道建設によって、日本の空間統合ネットワークの近代化に着手し始めた。そこで最も重要だったのは、東京と京都を結ぶ幹線鉄道である。それには二つのルートが想定されていた。一つは東海道ルートであり、もう一つは中山道ルートである。周知のように、地域開発の観点ならびに軍事的な観点から、当初、中山道ルートとする

決定が下された³¹。

中山道ルートといっても、江戸時代の中山道を和田峠越えて忠実にたどるわけではなかった。上野国の横川から入山峠を通り、そこから岩村田―小諸―大屋と経由し、大屋から保福寺峠を越えて松本に出るというルートである³²。この計画では、岩村田だけでなく、中山道上にない小諸にも鉄道が来るようになっていた。しかし、計画どおりには進まなかったのである。

「中山道東部では明治16年(1883年)11月高崎・上田間の測量を開始し、同17年(1884年)10月には高崎・横川間に着工、18年(1885年)10月15日にはこの区間を開業」し、「18年4月、資材輸送線として直江津・上田間の建設が決定され、18年7月着工し、21年(1888年)12月1日には軽井沢・直江津間が開通」³³した。しかしこの間、中山道ルートの難工事および多額の建設費の必要性から、1886年7月に東海道線採用の閣議決定がなされ、幹線路が変更された³⁴。しかし中山道ルートも、信越本線と姿を変えて建設は進められた。さらに、中央本線(中央西線 1911年全通)や篠ノ井線(1902年全通)の建設によって、当初計画のルートから若干外れたものの、中山道ルートも一応完成したといえる。

この若干外れた都市に、岩村田が含まれていた。東京―直江津間の汽車が全通したのは、1893年のことである³⁵。信越本線は小諸を通ったが、岩村田は通らなかった。岩村田を経由するとだいぶ南へ迂回してしまうからであろう。

信越本線の開通は、「今まで繁栄をきわめていた追分その他の宿駅が衰退し、小諸の商業的地位が上田・長野に移るといって社会経済上の構造変化を起こすとともに、一面には化学肥料その他の物資の流通を豊かにし、また文化の交流をも促した」³⁶とあるように、佐久地方の空間編成に決定的影響を与えた。

一面では「ストロー効果」をもたらし、「小諸町の商圏を奪いその問屋機能を圧縮し」³⁷て、長野県全体から見れば、小諸の商業的地位を低下させた。信越本線の開通によって、県内トップレベルという商業中心地の地位を長野や上田に明け渡した。

だが他方、信越本線の開通が小諸の中心性を高める方向に働いた。鉄道は「旧来の馬背による少量・遅鈍な輸送力を大量・迅速化し、雑貨・肥料・塩砂糖・藍玉等の商品の量と種類とを激増」³⁸させるという結果をもたらし、幹線鉄道の駅をもつ小諸が、佐久地方における積み替え地点、すなわち物資集散の拠点となったからである。

表2 1926年における店舗数(営業税50円以上のもの)

商業種別\町村名	岩村田	小諸	軽井沢
米穀	2	3	8
雑貨	3	5	2
酒		4	
文房具		4	1
陶器		1	
魚	5	4	2
材木	2	3	
玩具		1	
菓子		2	1
肥料	2	4	
小間物		2	
洋物品	1	2	
呉服	2	6	2
薬種	1	2	
荒物		1	
指物		1	
茶		2	
金物	1	3	
荒物肥料		1	
足袋		1	
古着		1	
履物		1	
繭糸	4	3	
土地建物証券販売		1	
薪炭		1	
洋服		1	
塩元売捌		1	
果実魚		1	
肉	1		
生糸	1		
駅弁			1
果実			1
西洋料理		1	
料理仕出	1	3	
料理旅館	1		
温泉旅館			1
旅舎業			2
計	27	66	21

(出所) 前掲『北佐久郡志 第三巻 社会篇』p255表39(A)より抜粋

表2から、佐久地方において商業機能が小諸に集中していたことがわかる。業種をみると、より高次財が小諸で供給されており、小諸の高い中心性を読み取れる。例えば、酒や陶器・玩具・茶といった嗜好品が小諸にのみ立地している。土地建物証券販売も小諸にのみ立地し、高い中心性を示す。

もう一つ小諸で目に付くのが、西洋料理や洋服といった、西洋文化の先端を担う高次財である。横浜とレールが繋がったことによって、西洋文化がいち早く小諸経由で流入し、このような財が小諸で供給された。このことは、小諸が佐久地方と日本の最高次中心地とを直結する、高い中心性を誇っていたこ

とを示している。

小諸は商業中心の町であったが、信越線の開通に伴い、産業も発達しはじめた。「近世後半から明治10年代(1878～1887)まで、上州は日本第一の養蚕県」であり、「官営器械製糸工場が群馬県富岡に明治五年(1875年)に設立され、全国における近代的製糸工場の規範」となっていた。碓氷峠を超えて上州と直結する鉄道の開通により、この影響が佐久地方にも伝わり、当時の日本で重要な輸出産品だった生糸産業が佐久盆地でも勃興したのである。佐久地方で生産された生糸は、信越本線で容易に横浜に輸送できた。折しも、座繰から水車を使う器械製糸へと生糸の製造方法が移っていったため、「流水速度が速い傾斜地が器械製糸工場の立地には好都合」で、坂の多い小諸は立地に適していた。そして、江戸時代から受け継がれた小諸の商業機能も重要な役割を果たした。「小諸が商人の街であり」、豪商がいて民間銀行も多く設立され、豪商はその銀行から金を借りやすかった³⁹。

信越本線の開通は、小諸の都市経済を、商業だけでなく、製糸業を中心とした産業の面でもますます成長させた。他方、岩村田は、信越本線が経由しなかったために、近代化と地域経済の成長に取り残された。

第2節 碓氷峠越えの代替線建設案と岩村田の鉄道誘致運動

こうして、岩村田の人々に、鉄道を建設する動きが活発になっていく。

まず、岩村田の人々が中心になって出資した私鉄である佐久鉄道が1915年8月に小諸一中込間で開通し、1919年には小海までの延長工事が完成する⁴⁰。佐久地方を南北に結ぶ鉄道が完成したのである。

しかし、佐久鉄道は小諸を基点としていたから、皮肉なことに、佐久鉄道の開通によって佐久地方における小諸の中心性はかえって強化され、岩村田は小諸にますます従属するようになってしまった。

さらに、小諸を基点として望月方面へ結ぼうという布引電気鉄道も開通した⁴¹。「バスも大正中ごろから各地で営業を始めたが、小諸はバス路線でも中心地をなし」⁴²、小諸は、佐久地方の空間編成において、佐久地方の交通の結節点、最高次の中心地としての地位を確立した。

佐久鉄道は、1934年に小海線として国有化され、翌1935年には小淵沢まで全通して一応全国鉄道ネットワークに組み込まれたものの、この鉄道の性格を大きく変えるには至らなかった。鉄道の誘致といっても、小諸との関係を逆転するには、幹線に従属する支線ではなく、かつての中山道と同じような、最

高次中心地と直結する幹線ルートが必要なのである。

この観点から一縷の望みを提供したのが、横川—軽井沢間を迂回する代替的な鉄道幹線が建設される見込みであった。

小諸は信越本線を獲得したものの、この鉄道は、碓氷峠という致命的な「交通阻害条件、すなわち輸送力および速度の制約」をかかえていた。この制約を緩和するため、蒸気機関車よりも効率が高い電気機関車を配備して輸送力を強化しようと、横川—軽井沢間は、1912年という全国的にも早い時期に電化された。しかし、急勾配のアプト式であることに変化はなく、スピードアップを図ることができないし、重量のある貨物列車の運行にも制約がかかる。

ここから、碓氷峠の代替線敷設案が生れた。これは、「鉄道院により(明治)四二、三年(1909、1910)ころから計画されていたもので、小諸—岩村田—下仁田間に信越線の複線を敷こうとする案」であり、「地元でもこれを歓迎して」いた。しかし「国家財政その他の理由で実現を見ぬ」ままとなった⁴³。

1923年の「関東大震災は東海道・中央線を寸断して信越線に人や貨物を集中させ」た。しかし、横川—軽井沢間の輸送力の貧弱さにより、輸送はかなり遅れた。そのため、代替線建設の必要性が再び認識された⁴⁴。しかし、このときも計画が実現されることはなかった。

さらに、戦後にも代替線計画案は脚光を浴びる。1949年、熊の平駅⁴⁵付近で山崩れが起き、死者51名を出した。「南佐久に中込駅から下仁田に抜ける上信鉄道敷設運動が活発化」し、「岩村田では市が峠を越えて磯部に通ずる鉄道を、軽井沢でも杓掛[今の中軽井沢駅]からループ線で碓氷を越えて松井田に出る線を、新たに上田でも神川沿いに鳥居峠を経て長野原線を結ぶ鉄道敷設案を計画し、岩村田をはじめそれぞれが運輸省に陳情を行い、激しい迂回線争奪運動」⁴⁶が展開された。

だが、いずれの計画線も、完成する前に、立ち消えとなってしまっている。とはいえこの事実は、碓氷峠が常に鉄道交通の阻害要因となってきたことを示している。そして、たびたびの代替線誘致運動は、岩村田の人々が鉄道、しかも幹線鉄道を欲していたことを示している。碓氷峠越えの代替線さえあれば、岩村田に幹線鉄道の駅ができる——この情熱が、新幹線誘致運動へと結びついていくのである。

第3章 北陸新幹線ルート決定における、小諸と岩村田の対抗

北陸新幹線の計画は、こうした歴史的な小諸と岩村田との中心地の対抗関係のなかに、もちあがった。

当初北陸新幹線は、東京—大阪間の「北回り」経路として基本計画が立てられた。北回り経路は、東京から北陸の各都市を經由して大阪へ向かう路線であり、それゆえ「北陸新幹線」と呼ばれた⁴⁷。この線と、北海道、東北、九州の4線が1972年に基本計画となり⁴⁸、実現にむけての第一歩が記されたのである。

第1節 軽井沢迂回を前提とした長野県内ルート決定をめぐる対抗

岩村田にとって幹線鉄道誘致は悲願であり、長きにわたる歴史的な「ライフワーク」であった。基本計画ができると、岩村田を市域に含む佐久市では、早速市議会内に「北陸新幹線誘致特別委員会」を設置し、市内有権者の90%に当たる28,739人の署名簿を添え、国鉄総裁等に「北陸新幹線の佐久平通過、そして佐久市に駅を」と陳情した⁴⁹。さらに、その翌年の1973年、基本計画のうち、五線⁵⁰(北海道・東北・北陸・九州鹿児島・九州長崎)が整備計画に昇格⁵¹した際にも、佐久市長が運輸大臣に北陸新幹線の早期実現に対する陳情を行い、また、「佐久地方広域行政事務組合長・佐久市長・佐久市議会議長らの連名による陳情書を、国鉄総裁、鉄道建設公団(以下鉄建公団)に提出」⁵²するなど、周辺自治体に比べてもいち早く陳情を進めた。

とはいえ、北陸新幹線は、あくまで全国スケールで空間統合を効率化するためのものであり、佐久地方に高速交通の便益を与えるため計画されたのではない。それゆえ、当初は、長野と高崎を最短の直線に近く、長野原を經由し鳥居峠経由で結ぶルートも検討されていた。

しかし鳥居峠経由では、活火山である草津白根山の山腹に長大トンネルを貫かねばならず、技術的に不可能であることが地質調査からわかった。また、採算面からも、信越本線沿いのルートのほうが、沿線人口や利用客などの予想からはるかに勝っていた。そのため、1973年、距離は長くなるものの、信越本線におおまかに沿う形でのルートが決定された⁵³。

このとき、鉄建公団のボーリング調査やそれまでの経過から、広く一般的に四つのルートが想定されていた(図1)⁵⁴。

A 高崎市—松井田町五科—和美峠—八風山—佐

久市香坂—小諸市平原—真田町—地藏峠—長野市

B 高崎市—下仁田町本宿—物見山—佐久市—浅科村—丸子町—上田市塩田—更埴市—長野市

A' 高崎市—和美峠—佐久市香坂—小諸市三岡—御牧ヶ原—羽毛山—真田町石舟—長野市

B' Bルートの上田市から地藏峠を経て長野市へ

1973年から正式なルート決定が下された1982年にかけて、これらのルートのいずれかを沿線自治体が誘致しようとして競ったのである。

まず、小諸市・御代田町・軽井沢町は三市町連合を作り、Aルートの誘致を目指した。この案では、新駅である「新軽井沢駅」を小諸市域内にある現平原駅に設置し、軽井沢および小諸への観光客の対応をしようとした。一方、岩村田を擁する佐久市では、Bルートの誘致を目指した。ここで新駅は中込辺りに設置されると考えられた⁵⁵。

ここで再び、横川—軽井沢間にある急勾配が大きな問題となった。この急勾配を避けるため、軽井沢は長大トンネルで迂回されると考えられた。これは、新幹線の建設に関して、技術面を重視していた鉄建

公団の意向による⁵⁶。また同じく鉄建公団の意向で、新幹線の新駅の設置は距離の関係から佐久地方（小諸、岩村田、軽井沢を含む）には一つであろうと予想されていた。加えて、当初は上田市が新幹線の駅誘致を行わないという方針であった⁵⁷。

各ルートを検討してみると、Aルートは、松井田町辺りから、現在の上信越自動車道のルートと似ている。新幹線ほどではないにしても、高速道路にも勾配はなるべくないほうが良いから、新幹線のルートとしても比較的实现の可能性は高かったといえる。自然地理的条件から実現可能性が高かったこと、そして小諸および軽井沢という有力な市町が連合して誘致を繰り広げたということは、Aルートをもっとも有力な計画にしていた。小諸市と軽井沢町の連合は、軽井沢は迂回される前提であった当時の状況から考えれば、現実的決断であったといえるかもしれない。新幹線建設において技術面を司る鉄建公団が碓氷峠越えに難色を示しているのを、皆が信じていたのである。

Bルートをみると、碓氷峠越えを避ける、信越本

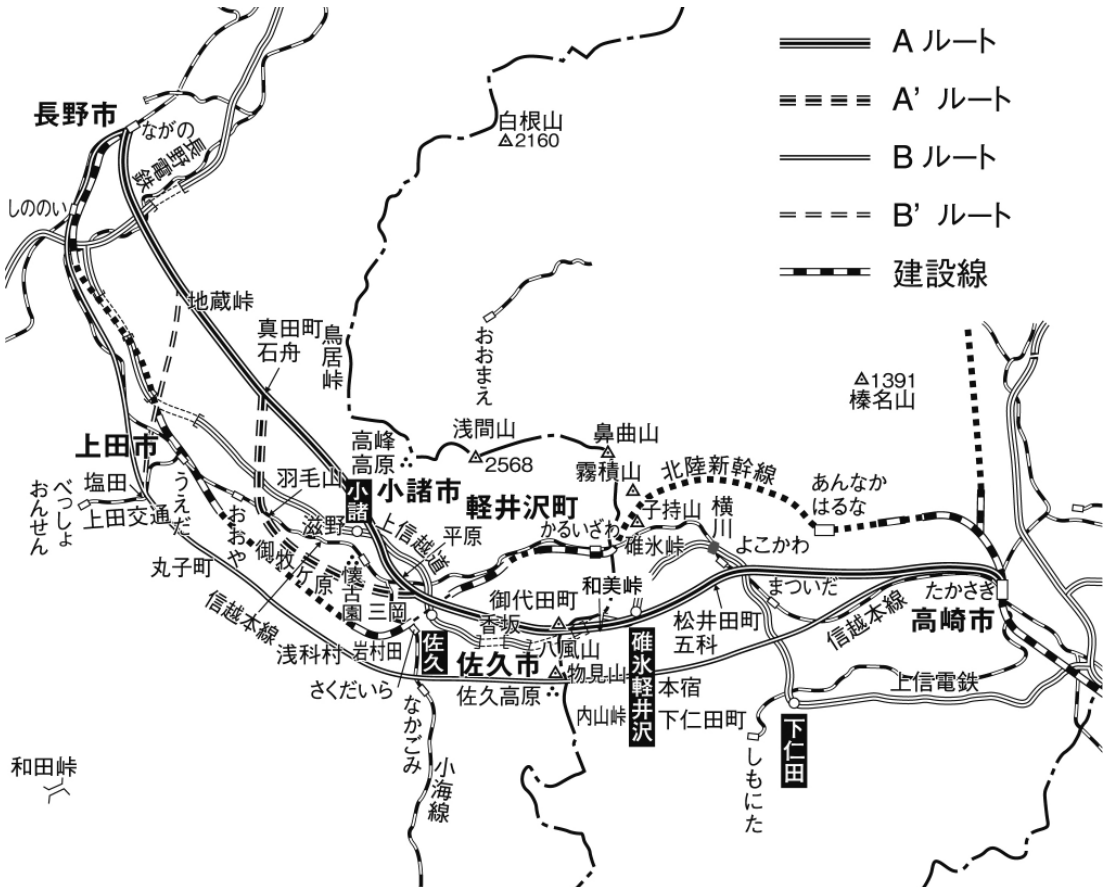


図1 北陸新幹線想定ルートと建設線

線横川―軽井沢間の代替線に似ており、岩村田の悲願を象ったようなルートである。実際に建設されたルートより南側を通り、大きく迂回していることが特徴である。

A'ルートは、小諸市三岡や御牧ヶ原を通る辺りは、実際に建設されたルートに近い。また、B'ルートはBルートを、距離的に短くしている。

ここで忘れてならないのは、現小諸駅に新駅を併設させるルート誘致の動きがなかったことである。小諸が誘致しようとした現平原駅は小諸市内にあるから、それが小諸に新幹線を誘致する動きであったことはまちがいない。しかし、それはあくまで軽井沢町・御代田町と共同の運動に過ぎず、小諸市自らの力で小諸の中心部を通そうという動きではなかった。佐久市が何とかして自市の中心部に新幹線を通そうと躍起になって陳情や運動を行っていたことに比べると、小諸市の熱意は、低かったといわざるを得ない。重要な観光地・避暑地を擁する軽井沢町と共同で現平原駅に新幹線駅を誘致しようとしていたので、小諸への誘致はうまくいくはずだという甘い考え方だったのだろう。このときの判断が、結果的に小諸にとって致命的な結果を生むこととなる。

第2節 北陸新幹線着工に向け、ルートは長野県知事に一任

オイルショックが起ると、予算が引き締められ、大型事業の新規着工の原則延期が決定された⁵⁸。

とはいえ、佐久地方を通るルートおよび駅の誘致運動は続けられた。1978年には、新幹線整備関係閣僚会議において、「整備五線に関する環境影響評価の実施、地元の協力体制に見直しをつけた上での工事実施計画の認可申請、工事への着手、建設費についての公的助成・財源処置等などの検討など、整備新幹線の建設に関しての具体的実施計画」⁵⁹が了承された。もっとも、建設財源の問題が決着しない限り着工されず、計画凍結は続くという条件がついていた。

1981年に全国新幹線鉄道整備法が改正され、建設費の地元負担への道が開かれた⁶⁰。これは、財源問題でストップしていた整備新幹線計画にとって、建設へむけての第一歩であった。またこの年、自民党首脳が整備新幹線五線のうち、北陸新幹線と東北新幹線の2ルートの優先着工を決定し、「建設着工準備のため、北陸・東北両線で環境影響評価を進めること」⁶¹が確認された。こうして、正式なルート決定が求められるに至ったのである。

これに際し、北陸新幹線の東信地域ルートに関し

て、長野県知事から決定を一任させて欲しいという要請が行われた。

そのときの佐久地方内での新幹線誘致に関しては、岩村田側から佐久ルートと佐久駅設置を目指す「佐久市新幹線高速道早期実現期成会同盟」を組織した佐久市と、平原に新軽井沢駅誘致を目指す「北陸新幹線建設促進新軽井沢設置対策議員連絡協議会」の小諸市・御代田町・軽井沢町という二つの組織が対抗していた⁶²。それを一本化したいというのが知事の狙いであった。

国鉄の分割・民営化を含む国鉄改革による影響から、整備新幹線着工には慎重論も根強かった。それゆえ、地域内の意見が割れているのは、建設の推進に積極的でないという見方につながり、北陸新幹線建設の凍結の理由にされかねない、北陸新幹線は、採算性が他の整備新幹線路線に比べて優れていると予想され、着工の優先順位も高かったが、地域内に争いがあると、その着工の順番が後回しになってしまうかもしれない、と危惧された。

このことから、ルート決定の知事一任の要請を、運動していた2つの組織がともに受け入れ、県内の一体化が図られることになった⁶³。

第3節 前例なき新技術採用で、新幹線軽井沢駅を設置

1982年に北陸新幹線のルートが決定された。ここで、驚愕の事態が起こった。現軽井沢駅に併設して軽井沢駅を設置することになったのである。

当初の、軽井沢は迂回されるだろうという予想ならびに鉄建公団の言明は覆された。その背景には、2つの技術的要因と3つの経済・社会的要因が考えられる。

第一に、ルート選定にあたっての発想の転換である。

山岳地帯を通る鉄道は通例、谷を通す。北陸新幹線の当初の想定ルートも、この例に漏れず、高崎から谷に沿って進み、ぶつかったところで長大トンネルに入るルートであった。だが、この従来通りの発想では、トンネルに潜ってしまうため現軽井沢駅に新幹線駅を設置できない。ループ線にすれば勾配は緩和され、30%まで勾配を抑えて現軽井沢駅に駅を設置できようが、急勾配をループ線で回避したのでは、曲線が急になりすぎて新幹線を高速で走らせることができない。

ところが、北陸新幹線の最終ルート案で、鉄建公団は、碓氷川の谷を避け、鼻曲山から東南東に高崎方面まで緩やかに高度を下げる稜線に鉄道を通すと

いう奇抜なアイデアで、この技術的ジレンマを解決してしまった。

これは仁杉鉄建公団総裁じきじき指示したアイデアで、「在来線は横川まで小さな勾配で登ってゆき、横川から66.7%という急勾配で登ってゆくことになっているので、いろいろむずかしい問題がおきる訳である。そこで、この横川の位置をもっと高崎よりの山裾にもって来ることが出来れば30%位の勾配で登ってゆけるのではないかと考えた」、と氏自身がのちに述べている⁶⁴。ちなみに、国鉄時代に常務理事だった仁杉氏は、退職後西武鉄道に天下りして副社長をつとめたのち、鉄建公団総裁に就任している。

そのルートのみよう(図2)。高崎を出て上越新幹線から分岐、烏川の鉄橋を渡ったあと、稜線に取り付く。雉子ヶ尾峠をトンネルで抜けたところに安中榛名駅を設置。その後、茶臼山—地藏峠と山の稜線に沿って標高を稼ぎ、そこから稜線を離れ左へカーブして霧積山・子持山の地下を通り、右急カーブで在来線と平行の位置に直ったあとトンネルを出て、現軽井沢駅に至る。ほとんどはトンネルを通してあり、長大トンネル建設を容易にした土木技術の発達で、この稜線経由のルート選定を可能とし、軽井沢駅設置に大きく寄与している。

第二に、このルートを前提に、仁杉総裁が、30%の急勾配を上り下りできる車両の開発を国鉄技術陣

に求めた。従来、新幹線鉄道の勾配は、高い輸送容量と高速走行を実現する必要から12%が最急とされていたが、最終的に鉄建公団が、その2倍を上回る「30%までならば車体を軽くすることで実現が可能」⁶⁵、との結論を出したのである。

このような技術開発は、しかしながら、北陸新幹線のルート選定をめぐる3つの経済・社会的諸要因と不離一体のものであった。

第一の経済・社会的要因は、軽井沢開発を押し進める西武グループのトップ、堤義明氏存在である。軽井沢南口には、西武系列が作ったショッピングモールをはじめ、スキー場、ゴルフ場、ホテルなど西武系の施設が立ち並んでいる。彼は、長野オリンピックを誘致していた一時期にJOC会長に就くなど、長野オリンピックを強硬に推進した⁶⁶。堤氏は長野県を代表する政治家、羽田孜氏とのパイプも有し、二人で協力して長野オリンピックの推進や、新幹線の建設などを手がけた⁶⁷。

もともと西武グループは、軽井沢まで行く鉄道が欲しく、池袋—西武秩父間の自社鉄道を軽井沢に延伸する計画までたてていたほどだった⁶⁸。だが、北陸新幹線に軽井沢駅が設置されれば、自前で山岳地帯に鉄道を通すまでもない。西武グループが資金を出すことなく、その整備によってもたらされた外部性を自社が享受できる。そこで、かつて自社副社長

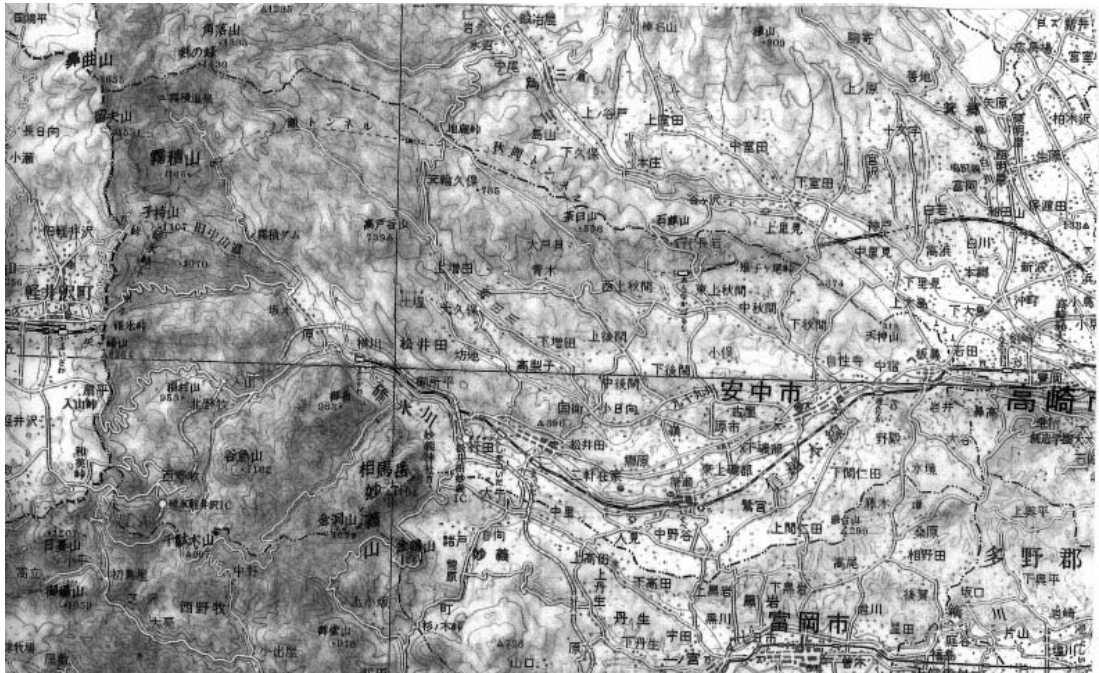


図2 稜線を活用した、北陸新幹線・高崎—軽井沢間
(20万分の1地勢図『長野』平成17年修正版 国土地理院)

だった鉄建公団仁杉総裁との太いパイプを使い、新幹線を無理やり現軽井沢駅経由とするための技術開発を促し、稜線通しルートと30%勾配を走れるE2系車両開発という前例なき鉄道技術の採用に導いたことは容易に想像できる。

残念ながらそれに直接触れている文献はないが、軽井沢駅の南口の設置、上信越自動車道の軽井沢インターの設置、そのインターから軽井沢を結ぶ県道の建設と、その名称「プリンス通り」などが、堤義明氏の政治的圧力もしくは政治力を物語っている。たしかに、北陸新幹線の安中榛名—佐久平間は、通常の新幹線ルートに比べ、不自然に急なカーブが目につくし、急勾配は、かつての横川—軽井沢間同様、北陸新幹線が北陸地方に延伸された際に車両運用や高速化のボトルネックとなるであろう。技術的合理性からの決定とは思われない。

冬季オリンピックの国内の候補地決定についても、当初は盛岡が優勢とみられていたが、堤義明氏の強い政治力によって、大逆転で長野が国内候補地の地位を手に入れた⁶⁹。また、IOC(国際オリンピック委員会)での正式決定に際しては、堤義明氏が行った「サマランチ(IOC)会長を中心とした一大買収工作」⁷⁰によって、長野が1998年の冬季オリンピック開催地に決定した。それによって西武グループはさまざまな便益を享受した。

その政治力は、北陸新幹線とほぼ同時期に進められたもう一つの高速交通手段、上信越自動車道にもあらわれている。当初は、関越自動車道から群馬県の藤岡で分岐し、軽井沢付近を通ることなく、下仁田から佐久へ抜ける計画であったが、堤義明氏の意向を受け、軽井沢近くにインターを作ろうと羽田孜氏が動き、現在の碓氷軽井沢インターができた⁷¹。西武グループに有利なように図ったようである。それゆえ、上信越自動車道の下仁田—佐久間は、高速道路にしてはかなり曲がったルート・急勾配になっていて、運転しにくい。

第二の経済・社会的要因は、在来線の横川—軽井沢間を廃止する必要である。信越本線のこの区間に列車を走らせるためには、66.7%という急勾配ゆえ、補助機関車(補機)を連結しなければならなかった。補機連結・解放に要する時間は、スピードアップという鉄道サービスの向上を阻害する。しかも、補機の必要は、横川—軽井沢間の維持・管理・運営コストの増大につながり、一説には、「平地区間の約10倍の運行費用がかかった」⁷²ともいわれる。しかし、この区間だけ高額の運賃を徴収するわけにはいかないので、国鉄ではこの費用を内部補助でまかなって

いた。だが、ネオリベリズムの思想が交通政策にも広がり、内部補助が否定的にとらえられるに及んで、横川—軽井沢間の廃止が要請されるに至ったと考えられる。

もし軽井沢駅が迂回され、小諸市平原に新幹線の駅が設置されたとすれば、現軽井沢駅の重要性から横川—軽井沢間の廃止は難しかったであろう。他方、新駅を現軽井沢駅に併設するルートが可能であれば、新幹線がかつて何度も提案されては消えた信越本線の急勾配区間を避ける代替線の機能を果たすので、横川—軽井沢間を廃止して、非効率と判断された内部補助を解消できる。

第三に、やはりネオリベリズムの思想の浸透で、鉄道経営で収益を追求するようになった国鉄の強い意向である。1982年ごろは、国鉄の再建問題が重要な課題であった⁷³。それゆえ、年間80万人という訪問客がある軽井沢に駅を設置することは、国鉄としては、北陸新幹線を順調に経営するための強い要望事項だったのである⁷⁴。

第4節 小諸の敗北

鉄建公団が内部で北陸新幹線のルートを検討していた時、選択肢は2つあった。第一は、上信国境を最大勾配12%の長大トンネルで抜けて軽井沢を迂回するルートである。これは、在来線と松井田で交差したのち、物見山の直下を長大トンネルで通過して小海線北中込駅に至り、上田に向かう。第二は、高崎から軽井沢駅までは実際に建設されたルートと同じで、30%で勾配を上り、軽井沢駅に到達した後、ほぼ信越本線に平行して進み、現小諸駅に新幹線駅を併設する。つまり、鉄建公団内部の案では、軽井沢駅設置と小諸駅設置がセットになっていたことになる(図3)。

ところが、発表された最終ルートでは、30%案を採用しながら、小諸ではなく佐久市内に駅ができることとなってしまった。佐久駅(仮称)は「小海線中佐都駅～岩村田駅付近」⁷⁵に設置され、さらに上田と長野にも、既存駅に併設で駅が建設されることが決まった。こうして、小諸は誘致合戦に敗れてしまった。

小諸市は、御代田町・軽井沢町とともに「新軽井沢駅」の設置目指して誘致に当たってきたが、軽井沢駅が現軽井沢駅に併設されて、軽井沢町が誘致運動から外れてしまえば、力は圧倒的に弱くなり、熱心に運動を進めた佐久市の政治力が相対的にずっと強まる。

新幹線建設の主体となる鉄建公団の、軽井沢は迂回され、佐久地方に新幹線駅一つという当初の前提

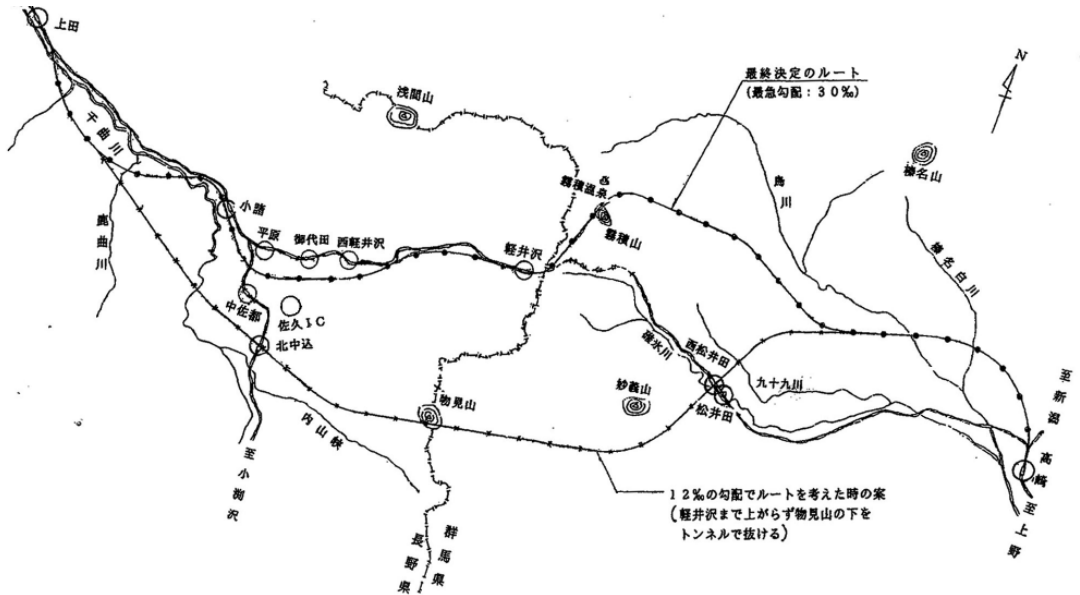


図3 鉄建公団内部で検討された高崎～上田間のルート概念図
(出所) 前掲「高崎～軽井沢間の新幹線線路の選定にからんで考えたこと」p.9

条件で、小諸市は佐久市に対抗するため軽井沢町を仲間に引き込んだ。しかし、その前提条件は両方も覆された。言い換えれば、小諸市は「軽井沢に新幹線駅は設置されない」というルールで、新幹線駅誘致ゲームを始めた。そして、最終局面においてゲームのルール自体がひっくり返ってしまった。

「軽井沢に新幹線駅が設置されない」ルールであれば、小諸市・御代田町・軽井沢町と共同で、小諸市平原に新軽井沢駅の設置を目指すという、小諸の戦略は決して間違いではなかった。軽井沢町という強力な仲間の力を利用すれば、誘致合戦を有利に展開できる。しかもこの案ならば、三市町がそれなりに満足の行く結果になる。小諸市にとっては、名前こそ「新軽井沢駅」となるものの、市内に駅を設置でき、それは小諸の中心から近い。御代田町にしても、小諸市平原は近く、その利益を享受しやすい。しかも両市町にとって、軽井沢という知名度のある地名を手に入れることができ、そのブランドイメージを利用できる。軽井沢町は、駅に名前を入れることで、軽井沢をアピールできるし、軽井沢が長大トンネルで迂回されるのであれば、小諸市平原は、軽井沢町にとって当時あった選択肢の中で最も至近の駅の位置であったろう。

こうして小諸市は、三市町連合のなかで軽井沢町をあてにしたので、100%の力を自分で誘致運動に注いだとは言いがたかった。もし最初から小諸が、他町の力を借りることなく単独で誘致運動を展開し、

それに全力を注いでいたならば、もともと鉄建公団内部の30%案では軽井沢と小諸に新幹線駅を併設するつもりだったのだから、その通りに最終ルートが決まったであろう。だが、三市町連合の戦略は崩れ、とり残された小諸市と御代田町は自力で運動を立て直す暇もないまま、あと一歩で獲得できたはずのチャンスを永遠に逃してしまったのである。

他方、佐久市は早くより自力で新幹線の誘致に邁進し、駅設置に必死であった。その運動の努力は、最後に実った。

第4章 ミニ新幹線計画・在来線経営分離と、新たな対抗

第1節 「運輸省企画案」：ミニ新幹線計画の登場

1982年12月に、北陸新幹線環境影響評価報告書案、いわゆる環境アセスメント案が公表され、北陸新幹線のルートが1万分の1の縮尺図で示され、騒音や振動などの予測データと対策などが示された⁷⁶。

整備新幹線計画は、着実に歩みを進めていた。しかしその一方で1982年の「国鉄再建緊急対策閣議決定」によって、着工自体は凍結されたままとなった。このころは、長く国鉄再建に関して議論が戦わされ、整備新幹線着工のめどはまったく立っていなかった⁷⁷。

しかし、1986年に国鉄改革関連法案の成立を受けて、

国鉄の分割民営化が決定され、これによって国鉄再建に向けての方向性が示されると、翌1987年には整備新幹線凍結の閣議決定廃止が閣議決定され、整備新幹線計画の着工凍結が解除されることになった。

1987年4月には国鉄が分割民営化された。これが軌道に乗り始めたところで、1989年に整備新幹線建設推進検討委員会が自党内に設置され、着工に向けて最終検討が開始された⁷⁸。

その中で、建設費の抑制のために、着工の順位付けや、部分着工といった案が出された。整備計画を年ごとに分類し、各路線をいくつかの区間に分けて区間ごとに建設することで、建設費の削減を達成させようとしたのである。

北陸新幹線に関しては、とりあえず高崎―軽井沢間の着工が決められた。その財源として、JRグループが50%を負担し、「線路その他の主体等の鉄道施設にかかわる工事(第一種工事)については、国40%、地域10%」の負担とし、「駅その他の便益に密接に関連する鉄道施設にかかわる工事(第二種工事)については、国25%、地域25%とする」⁷⁹と決められた。

このなかで、建設費圧縮の一方法として1988年8月に出てきたのが、「運輸省規格案」と呼ばれるものである。

運輸省規格案では、投資効果を考慮し、いろいろな技術を組み合わせて施設整備を行う。つまり、標準軌新線(フル規格)にこだわらず、新幹線直通線(直通乗り入れ方式、いわゆるミニ新幹線)、および新幹線規格新線(青函トンネル方式、いわゆるスーパー特急)を組み合わせて建設しようというものである。これによると建設費総額は1兆3800億円となる。これは従来の新幹線規格による建設費2兆9200億円の47%である、という⁸⁰。

整備新幹線計画を押し進める各地域や代議士の多くにとってこれは大変不満であり、「うなぎを注文したのにドジョウやアナゴが出てきた」⁸¹といわれたのは有名な話である。

第2節 新幹線規格の争い：小諸と岩村田の対抗 第二ラウンド

この不満が全国的に広がった一方で、この運輸省規格案に一縷の望みをかけた自治体があった。小諸市である。

運輸省規格案は、長野県内の軽井沢―長野間をミニ新幹線で建設する計画とした。これは、既存の信越本線を標準軌に改軌し、小型の新幹線車両を走らせるというものである。運輸省規格案が提出された

ことによって、小諸市は、御代田町とともに、運輸省規格案での新幹線建設を主張するようになった。

小諸市にとって、また御代田町にとっても、整備新幹線がフル規格で建設されてしまうと、新幹線は経由せず、もちろん駅もできない。しかも、高崎―軽井沢間の着工が始まったときに、おおむね横川―軽井沢間の廃止が決定されていたから、首都圏へと結ぶ直通列車もなくなってしまう。さらに、場合によっては並行在来線存続のための財政負担が必要となってくる。

ミニ新幹線であれば、それらの弊害をすべて回避できる。信越本線は廃止されず、ミニ新幹線は小諸市および既存の小諸駅を経由する。それだけでなく、軽井沢まではフル規格で新幹線が建設されるので、スピードアップも図れる。このため、運輸省規格案は小諸にとって、起死回生を狙う最後のチャンスであった。

一方、フル規格の新幹線が通過し、駅が建設されることがいったん決まった佐久市にとっては、到底ミニ新幹線は認められなかった。ミニ新幹線になってしまえば、佐久市としては幹線鉄道の直接的恩恵を受けることができなくなる。1965年ごろより行われてきた誘致運動がまったく水の泡になってしまうし、新幹線の開通を見越した先行投資(周辺の学校の騒音・振動対策、佐久駅周辺の開発など)⁸²も無駄になる。なにより、新幹線建設という千載一遇の好機を逃してしまえば、佐久の長年にわたる幹線鉄道獲得の悲願は実現不可能になってしまう。岩村田にとって、新幹線は幹線鉄道獲得の事実上最後のチャンスだったのである。

こうしたなか、小諸と岩村田のあいだには、新幹線の規格をめぐる新たな対抗が生じた。

軽井沢―長野間の規格は、冬季オリンピックの開催地決定の行方を見て、三年以内に結論を出すことになった。この決定に関して、陳情運動や、政治家の圧力があつたのは疑いようがない。結論は先延ばしにされた。

この中で佐久市では、「北陸新幹線『軽井沢～長野間』については、財源問題が今後の焦点となっていく中」で「陳情をさらに続け」た、とあるように、フル規格で建設する陳情運動を強めた⁸³。

他方、小諸では、「信越線を受する会」や「新幹線問題を考える会」といった市民運動が盛んになり、ミニ規格での整備を望む運動が活発になった。小諸駅前商店街では、「ミニ新幹線でGo!!」などと書かれた看板がずらりと並び、大きな横断幕の看板が設置された。また、大蔵省、運輸省、JR東日本にミニ新幹線建設について陳情を行った⁸⁴。さらには、「小諸市

市長・市議会・商工会議所が連名で、『ミニ新幹線早期着工・信越線第三セクター化反対』を決議⁸⁵するなど、活発な動きを見せた。もっとも、ミニ新幹線を推進したのは、駅の誘致に失敗した小諸市と御代田町だけで、政治力や誘致する魅力には乏しかった。

第3節 フル規格での建設決定、小諸二度目の敗北

結局、1989年1月には、政府・与党申し合わせで、軽井沢—長野間の本格着工、並行在来線経営分離、そして横川—軽井沢間廃止が決定された。長野—軽井沢間は、地元自治体の並行在来線の第三セクター化受け入れを条件として、フル規格での建設が決定した⁸⁶。フル規格で建設することになった理由は、5つある。

第一に、長野県としては、1998年の冬季オリンピックの誘致に動いていたので、県全体としては、地元の負担を無視して⁸⁷でも、オリンピックのさい滞りなく輸送できるようフル規格を推進して、誘致の熱意を示さねばならなかった。

第二に、長野県は、北陸各県との兼ね合いから、フル規格での建設を推進する立場を崩せなかった。建設費が抑えられるので、ミニ新幹線の方が経済的には勝っていたとはいえ、北陸新幹線は長野県のみの問題ではなく、北陸各県とも関連した全国スケールの問題である。ミニ新幹線として軽井沢—長野間を建設してしまうと、長野で新幹線がストップしてしまうのではないかという恐れが北陸を中心にあった。

第三に、地元選出の有力な国会議員が、フル規格での建設を推進したことである。特に、羽田孜衆議院議員と、野沢太三参議院議員という二人の政治家は欠かせない。羽田孜衆議院議員は、その後、短期ながら総理大臣にもなった実力者であり、当時は竹下派7奉行の一人として力を持っていた。軽井沢—長野間をフル規格新幹線にするか、ミニ新幹線にするかで対抗があったとき、ときの自民党幹事長小沢一郎氏、大蔵大臣橋本龍太郎氏はじめ、政府中央に顔がきき、自身もフル規格推進派であった羽田氏は、佐久市の陳情を大きく手助けしたようである。また、野沢太三参議院議員は、東京大学工学部から国鉄に入社し、技術畑を歩んできた人物であり⁸⁸、整備新幹線早期着工促進議員連盟の事務局長を務めるなど、整備新幹線建設推進に大きく貢献した。彼ら二人の影響は強いものがあつたと考えられる。

こうした国会議員と結びついた佐久市の陳情もうまくいった。佐久市と、前出の国会議員との利害関係の一致は、『夢が実現』や『新幹線佐久平駅ができ

るまで』などで、市長をはじめさまざまな人が彼らへの感謝の言葉を書いていることに示されている。特に『夢が実現』では、当時の佐久市長が羽田孜衆議院議員とともに橋本龍太郎蔵相や小沢一郎自民党幹事長へ陳情を行っている写真が掲載されており、その様子を如実に表している。

他方、小諸には、その利益を代弁するような政治家はいなかった。もし、羽田孜が小諸出身であったならば(実際は上田出身、しかし選挙区は同じ)、事情は変わっていたかも知れない。

第四に、国鉄の分割・民営化によって生まれたJR各社の業績が予想以上に良かったことである。整備新幹線計画の推進を妨げていた原因の一つに、国鉄の経営不振およびその再建問題があった。分割・民営化による国鉄再建がうまくいったことによって、心配なしに新幹線の建設を実行できるようになった。

最後に、国の財務状況が好転したことである。バブル景気に支えられて国税収入が増え、赤字国債の発行がなくなった。整備新幹線計画がここまで長引いたのは、オイルショックなどによる国家財政の悪化も大きな原因の一つであったから、国の財政状況の好転が整備新幹線計画に与えた影響は決して少なくない。もし財政状況が逼迫したままであれば、運輸省規格案で整備計画が進められていたことも十分考えられるからである。

ミニ新幹線を推進した小諸の立場から見れば、不運が重なった。

第4節 並行在来線分離と駅名をめぐる対抗、そして三度目の敗北

フル規格建設を受けて、長野県で、並行在来線沿線市長会議が開かれる。その場で、県側から第三セクターにより在来線を運行するとの方針が示され、小諸市・御代田町を除きその提案に同意した⁸⁹。

その後、県の説得を受け、御代田町が第三セクター化に同意し、1991年6月に、小諸市も条件付きでこれに倣う。このとき小諸市は、県に対して、「新駅に小諸の文字を入れることを含む要望書を提出し」た。駅名をめぐる争いは、1991年9月に軽井沢—長野間に着工してから長く続き、1996年6月、小諸市議会は、新駅の名に「小諸」の文字を入れ、「小諸佐久駅」もしくは「佐久小諸駅」にすべきだと決議した⁹⁰。

これに対し、岩村田(佐久市)側は、新駅が佐久市内にある以上「佐久駅」以外にない⁹¹との立場を固持した。

両者歩み寄ることはなく、ここでも県知事に一任することになった。

その結果、開業まで1年を切った1996年11月、「佐久平駅」という調整案で落ち着くことになる。これは、両者がともに受け入れられる名前であったようだが、「小諸」の文字は無い。小諸はここでも自らの要求を入れることができなかった。惨めにも、小諸は三敗目を喫したのである。

「佐久駅」推進派の人が、なぜ「佐久平駅」としたか理由を聞いたところ、「佐久」というのは北海道の宗谷本線にすでにその名の駅があるから、という答えが返ってきたそうだが⁹²。しかし、これは両者をなだめるための言い訳に過ぎないであろう。なぜなら、東海道新幹線に「新富士」という名の駅があるが、北海道の根室本線にも同名の駅があるからである。遠い北海道の佐久駅云々という話は、「佐久平駅」という名前をつける際、両者から不満が出ないようにしたこじつけに過ぎない。

第5章 首都直通幹線鉄道を失った小諸の衰退

1997年10月1日、北陸新幹線の高崎—長野間が開業した。この新しい高速交通手段の登場と、在来線横川—軽井沢間の廃止という全国スケールでの空間編成の変容は、佐久の地方スケールにおける中心地体系に大きな影響を与えた。

開業前日、9月30日夜。佐久平駅前には約1万2千人の市民が集まり、鉄道歌曲30曲を熱唱、世紀の悲願である幹線鉄道駅獲得の勝利を熱烈に祝賀した⁹³。他方、敗れた小諸にとっては、首都圏と結ぶ直通列車の喪失による利便性の著しい低下がもたらす衰退への入り口に立たされる運命の日となった。

第1節 信越本線第三セクター化・横川—軽井沢間廃止が及ぼした影響

新幹線の開業前、小諸は幹線であるJR信越本線の主要駅の一つとして、すべての優等列車が停車する重要な地位を有していた。特急あさまと白山合わせて上下各20本、あわせて40本が毎日停車し、これに加えて臨時特急列車、急行なども運行されていた。下りも上りも、優等列車はすべて上野から利用できた。小諸—上野間は、特急あさまを利用して約2時間、普通列車のみの利用でも3時間前後⁹⁴で移動できた。つまり、上野との間を一本で移動でき、大変利便性が高かった。

長野方面へも、普通列車はもちろん、特急も利用

できた。その利用本数は上下線ともにおよそ45本であり、夜行も含めれば一日50本弱となる。つまり、一日上下線あわせて100本ほどの列車が発着する、佐久地方の中心駅だった。

信越本線を引き継いだ第三セクターのしなの鉄道は1996年5月に発足し、新幹線の開通と同時、1997年10月1日に開業した⁹⁵。しなの鉄道自体は軽井沢—篠ノ井間65.1kmであるが、営業区間は軽井沢—長野間である⁹⁶。横川—軽井沢間は廃止されたので、JR在来線を利用した首都圏との移動には、岩村田を通る小海線経由で、遠く小淵沢を経由しなければならなくなった。

並行在来線が第三セクター化され、特急がなくなったとしても、首都圏まで旧信越本線がつながっていたならば、普通列車を利用し3時間前後で小諸と首都圏は結ばれていたはずである。3時間程度の列車旅であれば、よほど乗り物が苦手な人以外は苦痛を感じるほどではない。乗車券だけでよいので、その分だけ安く移動できるメリットもあろう。しかし、横川—軽井沢間が廃止されたため、それができなくなった。

表3 小諸駅における普通列車の利用可能本数の推移

	1989年	1997年	1999年	2006年
軽井沢—長野	15	15	22	21
小諸—長野	26	24	33	34
上田—長野	34	33	36	39
長野—上田	37	34	37	40
長野—小諸	28	25	33	38
長野—軽井沢	15	15	20	20

(単位 本)

※ 1989年、1997年は新幹線開業前

※ 各年臨時列車の本数は含まず

(出所) 『時刻表』各年版より筆者作成

表3からわかるように、しなの鉄道の本数は増え、地域の足としての機能を高めているものの、表4に示すとおり、とりわけ定期外の利用者が減っている。しなの鉄道への移行が、必ずしも全面的にうまくはいっていないことを証明している。

表4をもとに、乗車人員の推移をみよう。1997年度のデータは二重計上数値のため信頼性が乏しく、それは除くとする。定期券での乗車人員は年間70万人ほどで推移し、大きな変化はない。言い換えれば、通勤・通学という都市圏のローカル交通の機能は、しなの鉄道への移行後でも変わらず続いている。

大きな変化があるのは、定期外利用者数である。新幹線開業前は年間80万人弱だったのが、新幹線の開業

と信越本線のしなの鉄道への移行によって、なんと40万人も減少してしまった。しかも、その減少に歯止めがかからない。顕著な利用者離れが見て取れる。

このことは、小諸の商業および観光業の衰退と密接にかかわっている。

表4 小諸駅年間乗車人員の推移

年度	総計	定期	定期外
1992	1,669,290	713,820	955,470
1993	1,595,320	714,010	881,310
1994	1,556,120	723,450	832,670
1995	1,512,610	716,040	796,570
1996	1,500,750	711,710	789,040
1997	1,565,855	862,983	702,872
1998	1,172,454	750,147	422,307
1999	1,140,187	738,250	401,937
2000	1,105,545	726,556	378,989
2001	1,071,350	722,750	348,600
2002	1,035,816	700,798	335,018

(単位 人)

資料 JR 東日本長野支社 しなの鉄道(株)

ただし、1997年度のみ、2会社からの報告により二重計上

第2節 小諸の商業の衰退

まず、衰退が特に顕著である商業についてみる。

小諸駅前商店街は衰退し、ながの東急小諸店、ジャスコ小諸店といった、小諸の商業を支えていた大型店は撤退⁹⁷した。

この節では、『長野県商圏調査報告書』を元に、小諸市における商圏の変化と小諸市民の購買地の変化から、小諸の衰退を明らかにする。

まず、用語の説明をしておく⁹⁸。

- ・ 地元滞留率…居住する地元市町村内で主に買い物をする世帯の割合(%)
- ・ 流出率…地元市町村以外で主に買い物をする世帯の割合(%)
- ・ 吸引率…流出率を流出先の市町村側からとらえた割合(%)

例 A市 地元滞留率 70%

B市への流出 20%

C市への流出 10%

B市は、A市からの吸引率20%

- ・ 地元滞留人口…居住人口×地元滞留率
- ・ 流入人口…吸引している市町村の居住人口とその吸引率から次式よりもとめた人口
A市の流入人口
= B市の居住人口×B市からの吸引率+C市の居住人口×C市からの吸引率+D町の居住人口×D町からの吸引率+…+Z村の居住人口×Z村

からの吸引率

ただし、B市、C市、D町…Z村は、吸引率2%以上の市町村

- ・ 吸引人口…地元滞留人口+流入人口で、簡単に言えばその市町村で買い物をする人間の実数。購買力に相当する都市規模をあらわすといえる。
- ・ 吸引係数…吸引人口÷居住人口×100で、この数値が大きいほど、周りの市町村から人々が財を購入しに来ることを示す。この値が大きいほど、その都市は高い中心性を持つといえる。
- ・ 商圏…地域の消費需要の5%以上を吸引している地域。
- ・ 商圏人口…商圏内の居住人口。
商品は大きく分けて衣料品・身の回り品・文化品・飲食料品・日用品・贈答品に分けられる。そしてこれらの分類はさらに、
- ・ 衣料品は、紳士服、婦人服、子供服、実用衣類(セーター・シャツ・下着類)、呉服・寝具
- ・ 身の回り品は、革靴・鞆、履物(革靴除く)、化粧品・アクセサリー類
- ・ 文化品は、時計・眼鏡・カメラ・貴金属、書籍・文具・玩具、楽器・レコード、スポーツ用品、電気器具、家具
- ・ 飲食料品は、生鮮食料品(肉・魚・野菜)、その他一般飲食料品
- ・ 日用品は、荒物・金物・瀬戸物、医薬品に細かく分類される⁹⁹。

まず、新幹線開業直前の小諸の商業の状況を知るため、1997年のデータをみる(表8)。調査は、開通に4ヶ月先だつ同年6月に実施された。

はじめに小諸市の地元滞留率をみていこう。衣料品、75.5%、身の回り品75.0%、文化品76.3%となり、小諸市民のほぼ8割が小諸市内で買い物を済ませていた。

次に商圏人口をみる(表10)。小諸市の商圏人口は、211,918人であった。小諸市、御代田町、浅科村、軽井沢町、望月町、北御牧村、東部町、立科町、佐久市、白田町が、小諸市の商圏に入る(図6)。衣料品に限定すれば、川上村、佐久町もこれに加わることになるし、贈答品にいたっては、川上村は除くものの、八千穂村、小海町、南相木村、北相木村が加わる。つまり、衣料品や贈答品といった、比較的購買頻度の少ない買回品が、小諸で広く需要され、広い範囲の人を集めていたことがわかる(表8)。それだけ小諸市が高い中心性を持っていたのである。

1990年代には、こうした高い中心性に引き寄せられ、小諸に多くの大型店が出店した¹⁰⁰。1991年の、サンフルホームセンター小諸店、本久ヶヶヨー・小諸ショッピングタウン（ホームセンター）、1992年の、ゼビオ・コモロタウン（衣料）、1993年の、マツヤ・小諸中央ショッピングセンター（スーパーマーケット）、1994年の、ファッションセンターしまむら小諸店、1996年のマツヤ・小諸インター店（スーパーマーケット）などである。これらが周辺の規模の小さい市町村から客を奪い、商圈を広げたと考えられる。それは、小諸がもつ佐久地方の商業中心地としての役割、購買力の強さを示していた。

次に、小諸と比較して、上田市と佐久市の商圈人口等をみよう(表10)。佐久市の商圈人口212,259人、上田市の商圈人口は282,607人となっていた。上田市に大きな変化はないものの、佐久市の商圈人口も小諸のそれとならんで増加傾向にあった。店舗の大型化、郊外化の流れの中で、佐久市にも商業機能が集積してきていたことがわかる。

表 10 東信三都市の商圈人口等（1997年）

	小諸	佐久	上田
人口	45,786	65,192	120,267
商圈人口	211,918	212,259	282,607
吸引人口	55,630	95,311	178,596
吸引力係数	121.5	146.2	148.5

人口・商圈人口・吸引人口（単位 人）吸引力係数（単位 %）
 (出所) 前掲『長野県商圈調査報告書 平成9年度』p55より作成

吸引人口および吸引力係数を比較すると、佐久市のほうが周りから人を集めているし、佐久市で買い物をする人のほうが多く、小諸市よりも佐久市のほうが高い中心性を持っているかのようである。しかし、詳細に検討すると、必ずしもそうではなかった。

相対的に高次財である衣料品のみに限定し比較しよう。小諸市、佐久市の衣料品における商圈人口ならびに吸引人口をそれぞれみると、小諸市の商圈人口、225,719人、吸引人口68,000人に対し、佐久市の商圈人口、212,259人、吸引人口94,841人となり、商圈人口では逆転する。つまり、それだけより広い範囲の人間が小諸市に衣料品を買いに行っていたことを示している。また、吸引人口に関しても、小諸市の吸引人口は、全体のそれに比べると衣料品のそれは大幅に増える(約二割増し)のに対し、佐久市の同様の値は若干ではあるが下がっていた。つまり、衣料品という高次財は、小諸市に対して比較的多く需要されていた。これは、小諸市の方が、若干ではあるが佐久市よりも中心性において優っていたこと

を示している。

このことは、佐久市民と小諸市民の購買地を比較することでもわかる。佐久市民の購買力の小諸市への流出率(表8、表12)をみると、衣料品12.3%、贈答品11.8%と、購買頻度の低い高次財で、小諸市民の佐久市への流出率よりも高い。衣料品を例にとつて細かく見ると(表11)、婦人服、子供服の小諸市への流出率がそれぞれ17.6%、18.9%となっており、ファッション性の高い衣類について、小諸市へ比較的多くの人が買い物へ行っていたことがわかる。

これを実数で比較してみれば、その差は一目瞭然である。紳士服を除いて、佐久市から小諸市へ買い物に行く人のほうが、小諸市から佐久市へ買い物に行く人よりも多かった。その分だけ、佐久市に比べ小諸市の中心性が高かったといえる。

小諸市と佐久市を比べると、絶対規模では佐久市のほうが大きかったとはいえ、中心性でみると、むしろ、小諸のほうが高かったといえる。

次いで、新幹線開業後である2003年のデータで、小諸市と佐久市を比較し、小諸の商業における衰退状況を検討しよう。新幹線開業の1997年からわずか6年間で起こった急激な小諸の中心性低下が、商業機能に痛みしいほど現れている。

まず、小諸の地元滞留率をみる(表14)。衣料品34.7%、身の回り品27.3%、文化品43.5%、贈答品36.4%と、買回品でその低下が激しく、合計でも46.4%と大幅に減少している。

新幹線開業後、小諸市で買い物しなくなった人がどこで買い物をするかという(表15)、佐久市である。小諸市民の、佐久市への流出率をみると、衣料品56.2%、身の回り品58.3%、文化品51.3%、贈答品51.6%となっており、小諸市民の多くが買回品を佐久市で購入していることがわかる。合計でも46.6%の人が買い物のため佐久市に赴いている。

次に、小諸市の商圈等をみる。新幹線開業後、なお小諸市の商圈にとどまっているのは、小諸市自身と御代田町のみで、商圈の大幅な縮小が認められる(図8)。商圈だけでなく、吸引人口、吸引力係数も大幅に低下しており、小諸の中心性が低くなったことが読み取れる(表17)。

小諸市では、2001年に、ジャスコ・小諸ショッピングセンター、2002年に、ながの東急小諸店といった、小諸の中心地としての地位を支えてきた大型店が撤退し(図4、図5)、サンフルホームセンター小諸店、中越屋(家具)といった大型店も撤退・閉店が続いた¹⁰¹。これが、小諸の中心性低下につながる大きな要因の一つとなったと考えられる。

表8 小諸で購入する人々の割合(1997年)

商圏\商品	衣料品	身の回り品	文化品	飲食品	日用品	贈答品	合計
地元滞留率	75.7	75.0	76.5	88.7	84.6	90.1	79.0
御代田町	48.4	29.0	32.8	4.4	8.8	45.4	31.1
浅科村	38.9	32.3	16.5	10.3	8.0	41.6	24.5
軽井沢町	32.3	20.6	29.5		2.4	41.8	23.3
望月町	21.5	21.6	11.8			25.9	13.9
北御牧村	20.8	19.2	6.3		5.0	10.0	11.2
東部町	12.1	10.9	15.0	1.5	2.4	10.9	10.5
立科村	10.0	6.1	7.5			7.4	6.3
佐久市	12.3	5.7	2.2	2.2	1.2	11.8	5.8
白田町	11.1	7.9	1.6			12.5	5.0
川上村	10.3	5.7					2.9
佐久町	5.8	2.4	0.5			7.4	2.4
八千穂町	3.6	1.2	1.2			6.9	1.9
小海町	1.8	2.1	0.5			12.9	1.6
南相木村		5.5				20.0	1.5
北相木村		3.0				10.0	1.0
和田村	0.8		0.7				0.4
南牧村			0.9				0.3
上田市	0.5	0.2	0.0	0.3	0.1		0.2
丸子町	0.3	1.1					0.2
真田町			0.4				0.1
戸倉町			0.2				0.0

(単位 %)

(出所) 長野県中小企業総合指導所(編)『長野県商圏調査報告書 平成9年度』長野県中小企業総合指導所,1997 p176

表9 小諸市民の購買地(1997年)

場所\品目	衣料品	身の回り品	文化品	飲食品	日用品	贈答品	合計
地元市町村	75.7	75.0	76.5	88.7	84.6	90.1	79.0
佐久市	11.4	12.5	19.6	7.3	11.3	5.9	13.4
上田市	5.5	2.0	2.2		0.5	2.9	2.6
東部町	1.0		0.5	0.9	0.4		0.6
長野市	1.0	0.3	0.1		0.4		0.4
軽井沢町	0.8	1.0					0.3
御代田町	0.2	0.3	0.1	1.4			0.3
松本市	0.6	0.6					0.2
その他県内	0.4	1.0	0.3	0.4			0.4
県外							
無店舗販売	3.0	6.9	0.3	0.9	2.5		2.3

(単位 %)

(出所) 前掲『長野県商圏調査報告書 平成9年度』p224

他方、佐久市では、新幹線佐久平駅周辺を区画整理して大型店の受け皿を作り、駅開業後は、計画通り駅の周辺および付近の国道沿いに商業集積が生じた。その結果、商圏人口、吸引人口共に大幅に増大し、規模の点で上田市¹⁰²と肩を並べるまでになった。佐久市の商業地として人を集める魅力はすさまじく、吸引人口157,221人という値も、上田市に匹敵する。そして吸引力係数の230.6%というのは、驚異的な値である(表17)。

この変化が新幹線の開通に起因するとはいえ、佐久市周辺の人々が新幹線を利用して買い物に行くわけではむろんない。新幹線が可能とした行為空間の拡大が直接に商圏の変化に影響を与えたのではな

く、それに付随した都市開発や大規模店の立地、それともなう佐久市内での市場競争の激化が商圏の拡大を引き起こした。新幹線は、そのきっかけを提供したのである。

佐久市が、上田市と肩を並べるほどの中心地に成長し、長野県東部は、上田市・小諸市・佐久市という三つの高次中心地をもつ時代から、小諸市が衰退で消え、上田市と佐久市という二つの高次中心地の時代に転換した(図7)。

では、大きく成長を遂げた佐久市を詳細に検討したい。

まず地元滞留率をみる(表18)。ほとんどの項目で90%以上であり、合計でも93.8%という高い値になっている。1997年のときよりもすべての項目で



図4 ながの東急小諸店跡 現在は老人ホームになっている (2006年、筆者撮影)



図5 ジャスコ小諸店跡 現在の機能は不明。営業はしていない模様(2006年、筆者撮影)

上昇し、佐久市がそれだけ魅力ある商業地へと変貌をとげたことを示している。

このことは、商圈をみても明らかである(図9)。佐久市の商圈は、佐久市、浅科村、望月町、御代田町、川上村、白田町、軽井沢町、南牧村、南相木村、八千穂村、小海町、立科町、北相木村、佐久町、小諸市、北御牧村と佐久地方のすべてに加え、和田村、長門町まで含み、佐久市の中心性の増加を示す。しかも、小諸市が佐久市の商圈に完全に組み込まれ、佐久の補完領域に組み込まれる低次の中心地に成り下がってしまったことも読み取れる。

小諸市の佐久市への従属度をみるため、衣料品に限定して詳細に検討する(表16)。

佐久市から小諸市へ買い物に行く人はほとんど皆無であり、反対に、小諸市から佐久市へ買い物に行く人は全体で50%を越えている。特に紳士服、婦人服、子供服といった比較的高次財でその傾向が強く、これらの佐久市への流出率は約60%にも達している。実数でも、かなりの人数が小諸市から佐久市へと買い物に出かけている。これらの指標からも、小諸市が完全に佐久市の商圈に組み込まれ、従属してしまったことがわかる。

第3節 小諸の観光業の盛衰

小諸の観光地のほとんどは、車がないと行けないところにある。公共交通機関としてバスはあるものの、本数は多くなく、利便性は必ずしもよくない。

そのなかで、小諸駅から徒歩5分にある全国的に著名な観光地が、小諸城跡に作られた懐古園である。

表11 衣料品の詳細 (1997年)

	紳士服		婦人服		子供服	
	割合	総数	割合	総数	割合	総数
佐久→佐久	84.1	54,826	66.8	43,548	70.2	45,765
佐久→小諸	8.9	5,802	17.6	11,213	18.9	12,321
小諸→佐久	17.6	8,058	8.0	3,663	19.0	8,699
小諸→小諸	74.2	33,973	69.6	31,867	68.1	31,180
※		-2,256		7,550		3,622

	専用衣料		呉服・寝具		計	
	割合	総数	割合	総数	割合	総数
佐久→佐久	81.5	53,131	81.9	53,392	76.9	
佐久→小諸	10.6	6,910	5.5	3,586	12.3	
小諸→佐久	5.9	2,701	7.2	3,297	11.4	
小諸→小諸	83.1	38,048	83.3	38,140	75.7	
※		4,209		289		13,414

※ 小諸への流入数-小諸からの流出人数 (単位 人)
割合 (単位 %) 総数 (単位 人)

(出所) 前掲『長野県商圈調査報告書 平成9年度』pp.224,233 より作成

表 12 佐久で購入する人々の割合 (1997年)

商圏\商品	衣料品	身の回り品	文化品	飲食品	日用品	贈答品	合計
地元滞留率	76.9	76.4	94.5	92.9	93.5	80.3	86.1
浅科村	48.0	45.1	67.5	38.9	50.6	41.6	52.3
川上村	63.7	48.5	62.3	2.7	18.9	38.4	45.7
八千穂村	54.7	59.7	53.6	3.5	3.5	37.9	43.2
南牧村	59.9	23.9	57.5	10.5	10.2	29.4	41.4
佐久町	54.3	47.5	40.0	5.0	5.0	25.9	36.3
白田町	43.5	47.6	48.7	3.3	7.6	43.7	35.4
御代田町	33.7	33.3	43.2	11.7	36.7	21.2	33.8
小海町	41.3	37.6	42.7	5.6	10.4	25.8	32.9
望月町	36.8	31.3	45.9	7.9	15.0	22.2	32.1
北相木村	51.9	39.3	30.6	4.5	4.5	30.0	31.8
南相木村	48.5	33.3	41.6	6.2		20.0	31.5
軽井沢町	21.8	15.3	32.0	4.8	8.9	9.0	19.9
小諸市	11.4	12.5	19.6	7.3	11.3	5.9	13.4
立科町	13.5	8.5	20.7	3.4			11.7
北御牧村		7.6	6.3				3.2
長門町				2.2			0.2
真田町		0.7	0.4				0.2
東部町				0.7	0.8		0.1
坂城町			0.3				0.1
丸子町			0.2				0.0

(単位 %)

(出所) 前掲『長野県商圏調査報告書 平成9年度』pp.181,182

表 13 佐久市民の購買地 (1997年)

場所\品目	衣料品	身の回り品	文化品	飲食品	日用品	贈答品	合計
地元市町村	76.9	76.4	94.5	92.9	93.5	80.3	86.1
小諸市	12.3	5.7	2.2	2.2	1.2	11.8	5.8
白田町	1.7	0.4	0.4	2.8	3.2	1.4	1.4
上田市	2.4	2.5	0.8			2.1	1.4
長野市	0.8	1.6				0.7	0.5
軽井沢町	0.1	0.7	0.1				0.1
佐久町	0.1		0.3				0.1
松本市	0.4						0.1
その他県内	0.1	0.2		0.3	0.3	2.1	0.2
県外							
無店舗販売	4.9	12.1	1.5	1.5	1.6	1.4	4.0

(単位 %)

(出所) 前掲『長野県商圏調査報告書 平成9年度』p.233より抜粋

小諸城跡だけでなく、島崎藤村記念館、小山敬三美術館、動物園があり、桜の名所としても知られている。

懐古園は、駅に至近なだけに、新幹線の開業と横川—軽井沢間の廃止が与えた影響は少なくなかった。表20が示すように、新幹線開業以前は、懐古園の入場者数は年間100万人前後で推移していたが、開業後はそれが80万人ほどに減少している。

小諸の観光業において、首都圏からのアクセスの利便性が著しく損なわれた懐古園の訪問客急減が与える影響は小さくない。およそ年間20万人来訪者が減少しているので、大雑把に推計して、一人が仮に食事や土産物に1,000円消費したとすると、その経済的損失は全体で2億円にのぼる。実際にも億単

位の損失であろう。その分だけ、小諸の都市経済は衰退してしまったことになる。

また、菱野温泉と布引観音も、絶対数は少ないものの、新幹線開通後、約2割程度訪問客を減らしている。これらは、全国スケールにおいて、懐古園ほどの知名度がなく、懐古園と回遊でしか訪問されることの少ない、低次の観光地である。これが、懐古園の訪問者急減により、負の波及効果を受けたと考えられる。

とはいえ、小諸域内であっても、群馬県と県境をなす稜線近くに広がる高峰高原のように、かえって訪問客が増大している観光地もある。高峰高原は、登山・スキー等で首都圏に知名度がある山岳リゾートで、交通手段は基本的に車である。上信越道は小

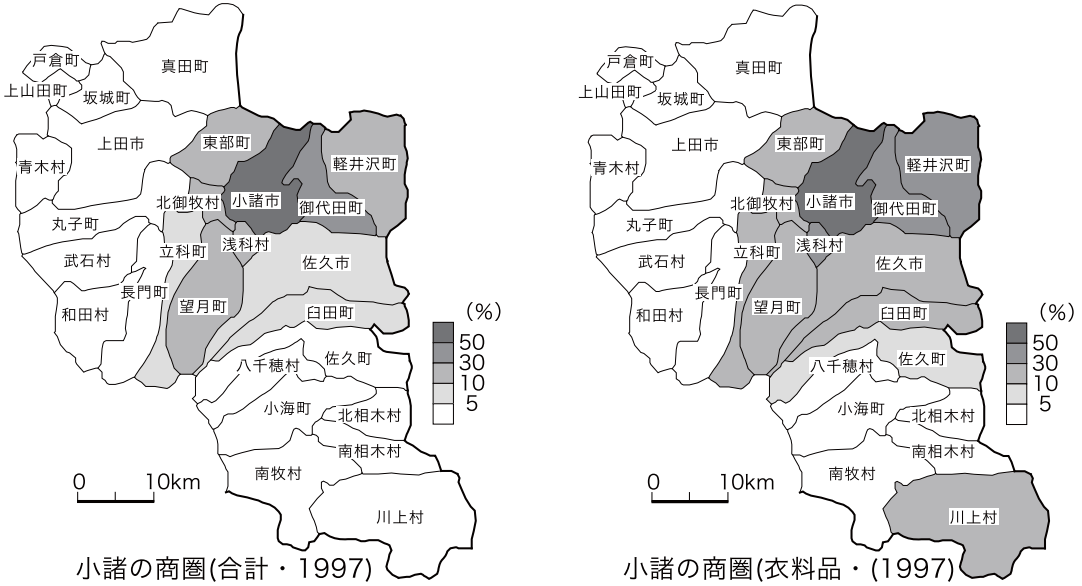


図6 小諸市の商圏(1997)

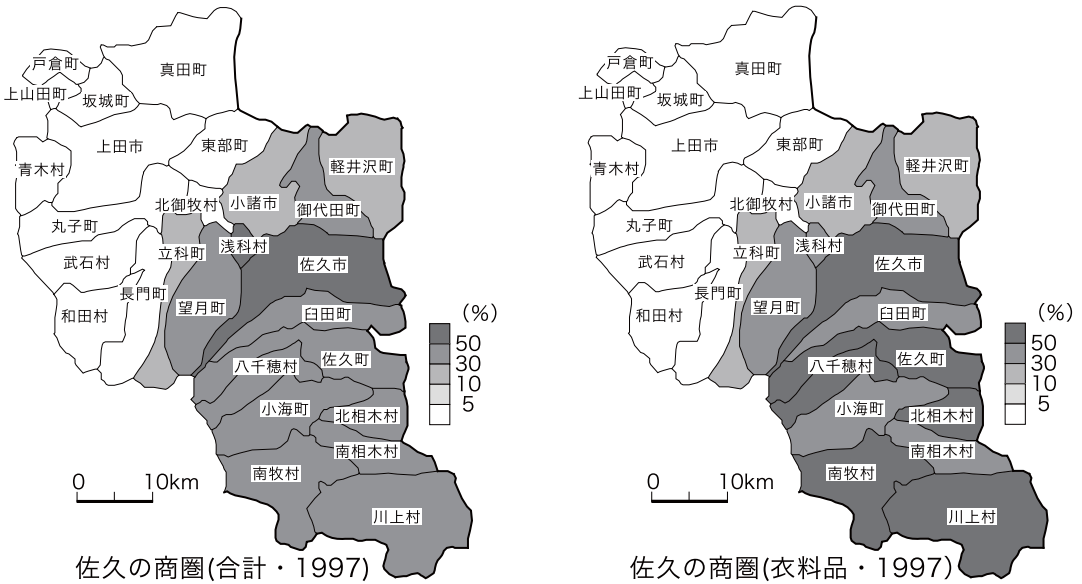


図7 佐久市の商圏(1997)

諸を通り、小諸にインターができたので、その好影響がまず考えられる。しかし、それだけではなく、そこには新幹線開通の波及効果も考えるべきであろう。それは、JRの「トレン太くん」に代表されるような、新幹線駅前レンタカーの普及である。新幹線の開通によって、車がないと容易には行けない観光地でも、レンタカーを利用すれば、最寄り駅まで鉄道・そこからは車で容易に訪問できるようになった。この場合、レンタカーで出発する起点は、小諸駅で

も佐久平駅でも大差ない。このため、かえって訪問客が増えているのであろう。

それゆえ、小諸市域全体としてみるならば、新幹線の開通は、観光業において、盛衰両面の影響を与えたといえる。小諸駅前のように、鉄道の影響が強い観光地や、そこから回遊性の観光客を惹きつけていた低次の観光地は、とりわけ大きな打撃を受けた。小諸市内の観光地は、新幹線開通によって、このように、不均等な影響を被ったことになる。

—北陸新幹線建設と、小諸・岩村田の都市間競争を例として—

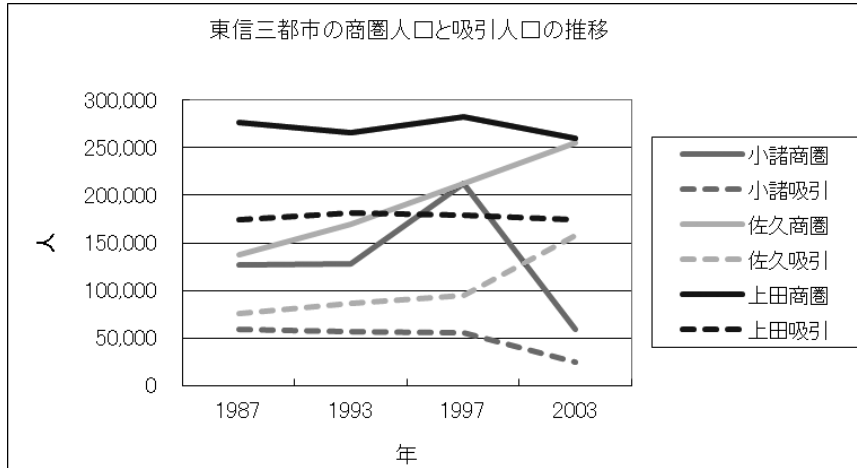


図9 東信三都市の商圏人口と吸引人口の推移

表14 小諸で購入する人々の割合 (2003年)

商圏\商品	衣料品	身の回り品	文化品	飲食品	日用品	贈答品	合計
地元滞留率	34.7	27.3	43.5	83.1	77.2	36.4	46.4
御代田町	14.7	3.3	7.2	11.9	2.3	30.0	9.7
浅科町	4.0	2.7	1.4	7.6	5.7	4.3	3.6
北御牧村	1.4		3.8	6.9	7.4		3.1
東部町	4.3	1.8	3.9		1.7		2.8
立科町	0.8		7.3				2.4
軽井沢町	1.4	1.7	4.3			2.5	2.1
長門町	1.8		1.0				0.8
望月町		1.1	0.5			3.3	0.5
小海町	0.5	0.9	0.6			0.8	0.5
佐久町	0.6		0.5				0.3
和田村			1.0				0.3
南相木村	1.2						0.3
佐久市	0.1	0.5	0.3	0.7			0.3
川上村			0.9				0.2
坂城町			0.5				0.1
真田町		0.8					0.1

(単位 %)

(出所) 前掲『長野県商圏調査報告書 平成15年度』p198

表15 小諸市民の購買地 (2003年)

場所\品目	衣料品	身の回り品	文化品	飲食品	日用品	贈答品	合計
地元市町村	34.7	27.3	43.5	83.1	77.2	36.4	46.4
佐久市	56.2	58.3	51.3	16.8	21.4	51.6	46.6
上田市	4.6	1.7	3.4			2.5	2.7
長野市	0.8	0.5	0.5			3.3	0.6
軽井沢町	0.5	2.3	0.1			0.8	0.5
東部町		0.3	0.2		0.4	0.8	0.2
松本市	0.3						0.0
川上村						0.8	0.0
その他県内	0.3	0.8				0.8	0.2
県外							
無店舗販売	2.3	8.4	0.5		0.8	2.5	2.3

(単位 %)

(出所) 前掲『長野県商圏調査報告書 平成15年度』p.246より抜粋

表 16 衣料品の詳細 (2003 年)

	紳士服		婦人服		子供服	
	割合	総数	割合	総数	割合	総数
佐久→佐久	93.8	63,952	87.5	59,657	92.2	62,861
佐久→小諸	0.8	545	-	0	-	0
小諸→佐久	69.2	31,719	59.9	27,456	64.7	29,657
小諸→小諸	22.9	10,496	25.9	11,872	24.3	11,138
※		-31,174		-27,456		-29,657

	専用衣料		呉服・寝具		計	
	割合	総数	割合	総数	割合	総数
佐久→佐久	96.3	65,656	93.3	63,611	92.7	
佐久→小諸	-	0	-	0	0.1	
小諸→佐久	42.5	19,481	43.3	19,847	56.2	
小諸→小諸	53.3	24,431	47.8	21,910	34.7	
※		-19,481		-19,847		-127,615

※ 小諸への流入数-小諸からの流出人数 (単位 人) 割合 (単位 %) 総数 (単位 人)
(出所) 前掲『長野県商圏調査報告書 平成 15 年度』pp. 246,255 より作成

表 17 東信三都市の商圏人口等 (2003 年)

	小諸	佐久	上田
人口	45,838	68,179	125,371
商圏人口	59,693	254,756	260,419
吸引人口	24,294	157,221	174,391
吸引力係数	53.0	230.6	139.1

人口・商圏人口・吸引人口 (単位 人) 吸引力係数 (単位 %)
(出所) 前掲『長野県商圏調査報告書 平成 15 年度』p.59 より作成

表 18 佐久で購入する人の割合 (2003 年)

商圏\商品	衣料品	身の回り品	文化品	飲食料品	日用品	贈答品	合計
地元滞留率	92.7	87.3	96.6	94.3	96.4	95.4	93.8
浅科村	92.6	88.8	95.7	80.7	86.5	95.6	91.1
望月町	90.7	82.9	85.9	26.1	52.3	70.0	75.5
御代田町	79.4	83.0	80.6	30.9	85.7	60.0	74.8
川上村	83.1	74.1	90.8	10.8	17.7	28.5	64.1
白田町	62.3	73.6	79.1	14.4	40.0	67.5	62.2
軽井沢町	78.6	55.6	73.9	14.6	33.3	62.5	60.8
南牧村	63.0	74.2	81.8	10.7	13.7	53.8	58.3
南相木村	63.8	58.7	79.5	2.8	11.4	68.7	55.5
八千穂村	53.0	56.9	81.8		21.4	61.9	53.9
小海町	51.9	63.5	72.4	13.0	18.8	42.8	51.6
立科町	61.3	54.9	64.9	14.5	21.2	41.6	51.1
北相木村	49.6	49.3	71.7	20.0	11.3	58.3	49.0
佐久町	51.0	54.7	69.4	12.9	13.1	48.1	48.6
小諸市	56.2	58.3	51.3	16.8	21.4	51.6	46.6
北御牧村	46.2	36.1	41.0	31.0	29.6	40.0	39.2
東部町	16.4	21.6	13.2	0.8	4.3	7.1	12.8
和田村	16.4	15.9	16.3		2.8	5.8	12.3
長門町	22.8	14.6	5.7	2.0	5.9	12.1	11.6
丸子町	4.0	4.4	3.7		0.9		3.0
武石村	2.5	6.1	2.2				2.3
上田市	2.2	1.1	0.4	0.1	0.5	0.3	0.9
坂城町		0.5	0.2				0.1

(単位 %)

(出所) 前掲『長野県商圏調査報告書 平成 15 年度』p203 より引用

表 19 佐久市民の購買地 (2003 年)

場所\品目	衣料品	身の回り品	文化品	食料品	日用品	贈答品	合計
地元市町村	92.2	87.3	96.6	94.3	96.4	95.4	93.8
白田町	2.4			2.8	2.1		1.1
長野市	1.2	1.3	1.2			1.5	0.9
上田市	1.0	0.2	0.6				0.5
軽井沢町	0.4	0.2	0.1	0.7	0.3		0.3
小諸市	0.1	0.5	0.3	0.7			0.3
松本市	0.3	0.2				0.7	0.1
御代田町		0.5					0.0
その他県内	0.3	0.5	0.4				0.3
県外							
無店舗販売	1.2	9.0	0.5	1.4	1.0	2.2	2.2

(単位 %)

(出所) 前掲『長野県商圏調査報告書 平成 15 年度』p255 より抜粋

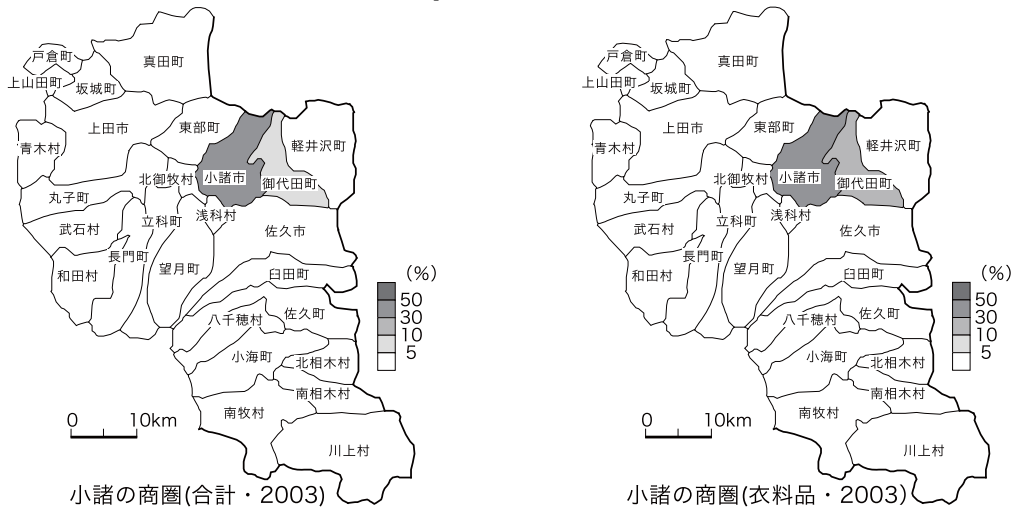


図 8 小諸市の商圏 (2003)

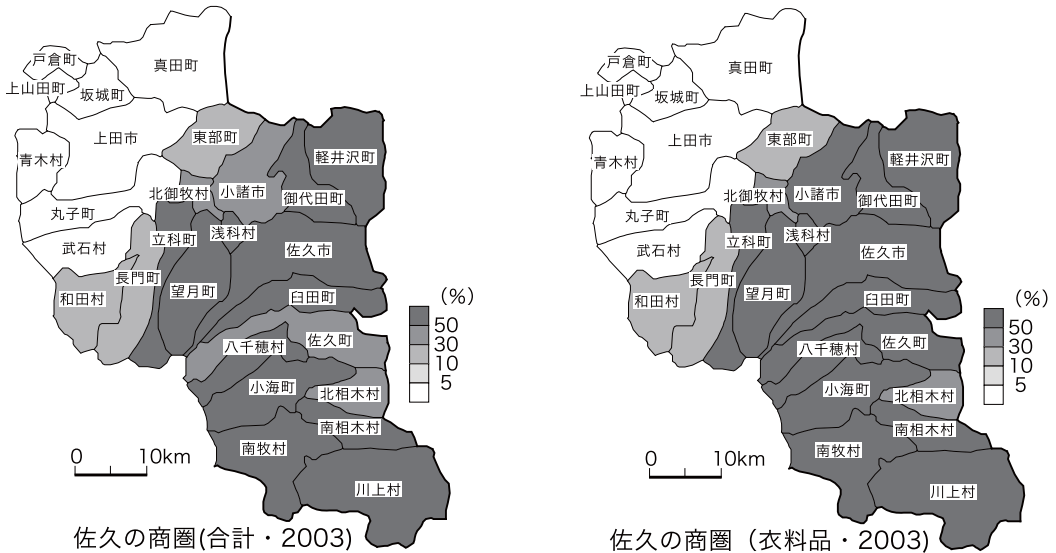


図 9 佐久市の商圏 (2003)

終章 結論と教訓

高速交通体系の整備は、既存のネットワークからかなり自由に、実質的に包摂された相対空間の体系を新しい編成に作り変える力を持つ。それにより新たな結節点が出て、そこでは便益が得られるが、従来よりも疎なネットワークとして編成されるから、結節点がシフトすることに起因する犠牲もまた顕著となる。結節点となった都市は、飛躍的に高次の中心地となるが、それ以外の高速交通体系から外された都市は、中心地の階層が下がり、新たな中心地となった都市の補完領域に組み込まれ、それに従属せざるを得ない状況に追い込まれる¹⁰³。その典型例が小諸なのである。

小諸と岩村田との佐久地方における拮抗は、遠く律令時代に遡る。だが、明治期の信越本線建設により小諸が首都に直通する幹線鉄道を得たことは、佐久地方の中心性において小諸に絶対的優位を与え、小諸は、長い間にわたり高い中心性を享受した。他方、岩村田は、本線から分かれる私鉄建設によってようやく鉄道を得たものの、それは小諸の優位性をかえって強化したに過ぎなかった。

とはいえ、信越本線には、横川―軽井沢間という重大な鉄道技術上のボトルネックがあった。岩村田は、その急勾配を迂回する代替線の建設によって幹線鉄道を得ようとなお努力を続けた。整備新幹線による高速交通体系の計画は、岩村田に、最終決着をつける最後にして最大のチャンスを与えた。

小諸は、新幹線が現軽井沢駅を長大トンネルで迂回することを前提に、軽井沢町ならびに御代田町と組んで運動を進めたが、終盤にいたって、西武グルー

プに起因すると推断できる動きにより、高崎の先からすぐ稜線に取り付き、勾配を緩和して碓氷峠に至るルートで現軽井沢駅に新幹線駅を併設する決定がなされた。軽井沢駅設置を予期してこなかった小諸は、運動の足掛かりを失い、新幹線駅の誘致に失敗した。その後さらにミニ新幹線の実現に失敗し、そして駅名に「小諸」の文字を入れることにも失敗してしまった。新幹線という代替線完成に伴って横川―軽井沢間は廃止され、小諸は首都圏への直通列車を失い、そのうえ並行在来線をしなの鉄道として存続するための財政負担を背負わされた。

今まで佐久地方で最高次の中心地であった小諸は、こうしてその機能を岩村田に奪われた。小諸駅周辺の衰退は、商業、観光業共に顕著に現れている。他方佐久市は、新幹線の開業による佐久平駅周辺の開発によって、中心性を飛躍的に増大させ、佐久地方における絶対的に高次の中心地へと変貌を遂げた。小諸は佐久市の商圏に組み込まれ、佐久市に従属する低次中心地に甘んじることとなったのである。高速交通体系による空間編成のシフトがもたらす地域経済の不均等発展という都市間競争の帰結が、痛々しいまでにはっきりと示されている。

このような小諸の度重なる失敗が生んだ惨めな帰結から、我々はいったい何を学び取ることができるであろうか。

第一に、強力な仲間をあてにし過ぎてはならない。強力な仲間は、確かに仲間であるうちは大変頼りになる。しかし、その強力は他者にとっても同様で、他者の応援や援助を受けやすく、協力関係が長く続くとは限らない。強者であれば第三者の支援を基に自力で事を起こしたり解決したりできるから、裏切

表 20 小諸における観光客数の推移

年\場所	総数	高峰高原	懐古園	菱野温泉	布引観音	浅間山
1990	1,536,300	276,200	1,042,700	117,200	100,200	0
1991	1,585,000	290,600	1,068,800	120,600	105,000	0
1992	1,517,400	309,000	983,200	119,300	105,900	0
1993	1,786,000	366,800	1,172,900	128,400	111,700	6,200
1994	1,780,500	403,600	1,130,400	122,700	111,700	12,100
1995	1,774,500	426,900	1,124,900	111,800	100,900	10,000
1996	1,888,100	457,400	1,211,300	103,400	103,400	12,600
1997	1,788,400	436,300	1,124,400	95,800	118,900	13,000
1998	1,563,200	470,200	886,500	97,200	97,700	11,600
1999	1,439,500	467,600	781,300	89,200	86,700	14,700
2000	1,400,600	471,400	747,200	81,000	85,500	15,500
2001	1,484,700	525,400	755,400	85,000	80,500	38,400

(単位 人)

(出所) 長野県商工部観光課(編)『観光地利用者統計調査結果 平成12年』長野県商工部観光課 p31 および長野県商工部産業政策チーム(編)『観光地利用者統計調査結果 平成17年』長野県, 2006 p31 より作成

られる可能性もある。期待しあてにしていたにもかかわらず仲間から離れてしまったときの痛手は、はかりしれない。小諸市の場合、軽井沢町がそうであった。日本有数の観光地・避暑地を仲間に引き入れたが故の慢心が小諸にあったことは否定できない。そしてその慢心が、小諸市自らの動きを鈍らせた。一方の軽井沢町は、国鉄や、堤義明氏、羽田孜氏の動きの結果、新駅の現軽井沢駅併設をかちとった。軽井沢町の離脱によって強力な仲間を失った小諸市は、有効な手を打てぬまま誘致運動に敗北した。

第二に、既成概念にとらわれず、自立的にさまざまな要因を検討しなければならない。その上で、現状を客観的に認識する必要がある。当初は、誰もが現軽井沢駅を通すルートを技術的に可能と考えていなかった。鉄道は通常谷を通すもので、当初計画でもそのようになっていた。しかし、実際は稜線を通すことで標高差を稼ぐという発想の転換が行われ、新幹線駅の現軽井沢駅併設が実現した。このように、新たな考え方がいつ生まれてくるか容易には予想できない。それゆえ、既成観念に囚われず、さまざまな可能性を自身で調査・検討し、いかなる状況になっても対処できるようにしておかねばならない。

第三に、決定を誰かに一任してはいけない。相手がどう動いてくるかわからないからである。確実に相手の動きが読める場合を除いて、決定を誰かに一任してしまうのは、自らの負けを認めるに等しい。小諸は、最初のルート決定時と、駅名決定時の二度にわたって長野県知事に決定を一任し、二回とも自らの主張を入れることができなかった。

最後に、すべての項目に重複することとして、自ら努力し、行動しなければならない。利害関係が複雑に絡み合っている以上、相手を簡単に信じることは自ら墓穴を掘るに等しい。自らの行動・決断が自らの将来に大きく影響する以上、自力で将来の可能性を切り開いていかなければならないのである。自分で考え、最後まであきらめず、粘り強く行動していかなければ、目指すものは達成できない。

新幹線建設に伴う地域経済の不均等発展が認識されるようになり、いまでは、佐賀県鹿島市のように、整備新幹線建設に強硬に反対する市町村も出現している。新幹線の建設を手放して地元が歓迎する状況は、すでに過去のものとなった。

新幹線の建設に際して、小諸の例は示唆に富んでいる。新幹線計画にかかわることになった自治体の人々には、小諸の教訓を是非生かして欲しい。安易に妥協せず、最後まで粘り強く行動することが何よりも必要である。

新幹線建設に反対する人々はもちろん、賛成する人々にも、高速交通体系が何をもたらすのか、その良い面だけでなく、悪い面もしっかりととらえ、その上で、改めて新幹線建設の是非を考えていただきたい。今後我々は、市民のためにあるべき空間編成を求めて、小諸の例を十分に検討し、生かしていかなければならないであろう。

この論文は、2006年度に一橋大学経済学部で井野がゼミ指導教授の水岡不二雄に提出した学士論文に、水岡が加筆補正を行って完成させたものである。

注

- 1) 現在JR東日本では「長野新幹線」と通称し旅客に案内しているが、高崎・長野間を含め、高崎から上越新幹線より西に別れる新幹線鉄道の正式名称は「北陸新幹線」であるので、本論文では、「北陸新幹線」と呼ぶことにする。
- 2) 水岡不二雄編著『経済・社会の地理学』有斐閣、2002年、pp.89-91、
- 3) 北佐久郡志編纂会(編)『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』北佐久郡志編纂会、1956 p.98参照
- 4) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』pp.102,103参照
- 5) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』pp.93,94参照
- 6) 原林次『古代幻想—今、よみがえる東山道』春陽堂書店、2002参照
- 7) 児玉幸多(監修)『中山道の歩き方 信濃路を行く④』学習研究社、2001参照
- 8) 前掲『古代幻想—今よみがえる東山道』p.106
- 9) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』p.154
- 10) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』p.157
- 11) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』p.154
- 12) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』pp.172,173参照
- 13) 佐久市志編纂委員会(編)『佐久市志 歴史篇(四) 近代』佐久市、1996 p.445
- 14) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』p.180
- 15) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』p.180参照
- 16) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』pp.184 ~ 189参照
- 17) 信女の弟信繁の息子に当たる。信繁は兄信玄をよく補佐し、川中島の戦いで戦死した。
- 18) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』p.190参照
- 19) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』pp.195,196参照
- 20) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』p.260
- 21) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』p.261 第22表小諸城主表参照
- 22) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』pp.261,262
- 23) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』p.283参照
- 24) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』p.292
- 25) 前掲『北佐久郡志 第二巻 歴史篇』p.440
- 26) 佐久市志編纂委員会(編)『佐久市志 歴史篇(四) 近代』

- 佐久市,1996 p.27および付録pp.2,3参照
- 27) 前掲『佐久市志 歴史篇(四) 近代』p.121参照
- 28) 北佐久郡志編纂会(編)『北佐久郡志 第三巻 社会篇』北佐久郡志編纂会,1957 p.22
- 29) 小諸市誌編纂委員会(編)『小諸市誌 近・現代篇』小諸市教育委員会,2003 p.984
- 30) 前掲『小諸市誌 近・現代篇』p.983
- 31) 日本国有鉄道総裁室修史課(編)『日本国有鉄道百年史 第1巻』日本国有鉄道,1969 pp.145,155参照
- 32) 小林宇一朗・小西純一(監修)、信濃毎日新聞社(編)『信州の鉄道物語』信濃毎日新聞社,1987 p.145参照
- 33) 前掲『日本国有鉄道百年史 第1巻』p.154
- 34) 前掲『日本国有鉄道百年史 第1巻』p.156参照
- 35) 前掲『北佐久郡志 第三巻 社会篇』pp.55,150参照
- 36) 前掲『北佐久郡志 第三巻 社会篇』p.56
- 37) 前掲『北佐久郡志 第三巻 社会篇』p.150
- 38) 前掲『北佐久郡志 第三巻 社会篇』p.143
- 39) 前掲『小諸市誌 近・現代篇』pp.985,986
- 40) 佐久市志編纂委員会(編)『佐久市志 歴史篇(五) 現代』佐久市,2003 pp.706 ~ 708参照
- 41) 前掲『北佐久郡志 第三巻 社会篇』pp.152,153参照
- 42) 前掲『小諸市誌 近・現代篇』p.987
- 43) 前掲『北佐久郡志 第三巻 社会篇』p.151参照、一部引用
- 44) 前掲『佐久市志 歴史篇(五) 現代』p.712参照、一部引用
- 45) 横川一軽井沢間にある駅。もともとは信号駅であった。信越線の複線化によって廃止
- 46) 前掲『北佐久郡志 第三巻 社会篇』p.614
- 47) 北陸新幹線佐久平駅開業記念誌編纂委員会(編)『夢が実現—北陸新幹線佐久平駅開業までの歩み』佐久市,2001 p.71参照
- 48) 船橋春俊、角一典、湯浅陽一、水澤弘光『「政府の失敗」の社会学—整備新幹線建設と旧国鉄長期債務問題』ハーベスト社,2001 p.225整備新幹線関連年表参照
- 49) 前掲『夢が実現』p.72参照、一部引用
- 50) 基本計画四線のうち、九州ルートが鹿児島ルートと長崎ルートに分けられ、整備計画では五線と称されるようになる
- 51) 前掲『「政府の失敗」の社会学』p.226関連年表参照
- 52) 前掲『夢が実現』p.73
- 53) 前掲『夢が実現』pp.73 ~ 75 および前掲『小諸市誌 近・現代篇』p.581参照
- 54) 前掲『小諸市誌 近・現代篇』p.581
- 55) 前掲『夢が実現』p.77および、『信濃毎日新聞』1976年2月12日朝刊参照
- 56) 前掲『小諸市誌 近・現代篇』p.581、『信濃毎日新聞』1982年3月6日朝刊、『読売新聞』(長野版)1982年3月6日朝刊参照
- 57) 『信濃毎日新聞』1976年2月12日参照。しかし、上田市は市長が代わり、その後、誘致する方針となった。
- 58) 前掲『夢が実現』p.78
- 59) 前掲『「政府の失敗」の社会学』p.227
- 60) 前掲『熱き闘いの日々』p.372参照
- 61) 前掲『夢が実現』p.81
- 62) 前掲『夢が実現』pp.79,80および『信濃毎日新聞』1981年7月23日朝刊参照
- 63) 前掲『夢が実現』p.80および『信濃毎日新聞』1981年7月25日朝刊参照
- 64) 仁杉巖「高崎～軽井沢間の新幹線線路の選定から考えてしたこと」『JREA』42巻1号,1999年,p.8
- 65) 『読売新聞』(長野版)1982年3月6日
- 66) 谷口源太郎『堤義明とオリンピック』三一書房,1992 pp.87,88参照
- 67) 第三書館編集部(編)『羽田孜のマヤカシ、新政党のゴマカシ』第三書館,1994 pp.8 ~ 10参照
- 68) 川島令三『新東京圏通勤電車事情大研究』草思社,1990 p.237参照
- 69) 前掲『堤義明とオリンピック』pp.49 ~ 62参照
- 70) 前掲『堤義明とオリンピック』p.186
- 71) 前掲『羽田孜のマヤカシ、新政党のゴマカシ』p.38 ~ 40
- 72) 水岡不二雄(編)『経済・社会の地理学』有斐閣,2002 p.135
- 73) 前掲『「政府の失敗」の社会学』p.249参照
- 74) 前掲「高崎～軽井沢間の新幹線線路の選定から考えてしたこと」p.8
- 75) 前掲『夢が実現』p.81
- 76) 前掲『夢が実現』p.84参照
- 77) 前掲『熱き闘いの日々』p.288参照
- 78) 前掲『熱き闘いの日々』p.296参照
- 79) 前掲『熱き闘いの日々』p.325
- 80) 前掲『熱き闘いの日々』pp.302,303参照
- 81) 前掲『「政府の失敗」の社会学』p.31
- 82) 前掲『夢が実現』p.86
- 83) 前掲『夢が実現』p.95参照
- 84) 神津義久『新幹線佐久平駅ができるまで』神津義久,2001 pp.170,171参照
- 85) 前掲『「政府の失敗」の社会学』p.233
- 86) 前掲『夢が実現』pp.111 ~ 113参照
- 87) 実際、長野県は新幹線整備を含むオリンピックに関連した無理な公共投資で財政が悪化した(長野県公式ホームページ内長野県調査委員会調査報告書参照<http://www.pref.nagano.jp/kikaku/kikaku/tyosai/tyosatop.htm#hokokusho>)
- 88) 首相官邸ホームページより参照<http://www.kantei.go.jp/jp/koizumidaijin/030922/03nozawa.html>
- 89) 前掲『夢が実現』p.117参照
- 90) 『信濃毎日新聞』1997年10月1日
- 91) 前掲『夢が実現』p.118
- 92) 前掲『新幹線佐久平駅ができるまで』p.371参照
- 93) 『信濃毎日新聞』1997年10月1日
- 94) 上野～高崎間約100分、高崎～軽井沢間約55分、軽井沢～小諸間約25分で計180分、3時間である。しかし、在来線のみ利用の場合、横川～軽井沢間の本数が少ないので(上下各7本+季節により臨時列車数本)、接続によってはもう少し時間がかかることもある。
- 95) しの鉄道ホームページ 会社情報 沿革より<http://www.shinanorailway.co.jp/new/info01-enkaku.html>

- 96) しなの鉄道ホームページ 会社情報 概要より <http://www.shinanorailway.co.jp/new/info02-gaiyou.html>
- 97) 前掲『小諸市誌 近・現代篇』p.459
- 98) 長野県商工部『長野県商圏調査報告書 平成15年度』長野県商工部,2006 p.9より抜粋
- 99) 長野県中小企業総合指導所(編)『長野県商圏調査報告書 昭和62年度』長野県総合指導所,1987 p.187参照
- 100) 前掲『小諸市誌 近・現代篇』p.459参照
- 101) 前掲『小諸市誌』p.459参照
- 102) 伝統的に確立された中心地であり、新幹線の駅も設置された上田市の商圏人口などに関しては、新幹線開業前と後とで大きな変化はみられない。
- 103) 前掲『経済・社会の地理学』p.137