

戦後青森県の政治的争点②

—1945年～2015年—

藤 本 一 美

序 文

1945年8月、第二次世界大戦＝“アジア・太平洋戦争”において日本が連合国に敗れてからすでに、70年以上の年月が経過した。この間、我が国は、戦争による被害から立ちあがり、経済再建を行い、高度経済成長期を経て、世界で有数の経済立国になった。しかし、その後、環境破壊問題が生じ、国土開発計画は“石油ショック”で後退を余儀なくされた。また、いわゆる「金融危機」の状況下で、経済成長は立ち止まり、長い間、構造不況を経験してきた。

一方、外交安全保障の面では、独立と同時に、我が国は米国との間で「日米安全保障条約」を締結し、米軍による核の傘の下で、自由主義陣営の一員として、西側諸国と足並みを揃えて、社会主義国と対峙してきた。その過程において、日本国憲法第9条で戦争が禁じられているにもかかわらず、我が国は世界でも有数の戦力を有する、“自衛隊”を保持することになった。

日米安保体制によって、その“負の部分”を担ってきたのが沖縄の米軍基地の存在に他ならない。これを撤退させなければ、戦後の日本は終わったとはいえない。また、福島での「3・11事故」を踏まえれば、これ以上、原子力発電所を建設させてはならない。とくに、核燃料廃棄物の最終処分

場を青森県の六ヶ所村の施設に押し付けてはならない。国民全てが責任をもって、我々の世代でその道しるべをつけるべきだと、考える。

問題なのは、この間、戦後一貫して政治の世界を支配してきたのが、保守勢力であったことだ。国政・地方選挙を通じて革新勢力や中道勢力を退け、政権の座に君臨してきた。特に、自民党と社会党を中心とする「1955年体制」の下で、長期にわたって保守勢力を代表してきた自民党は国会・県議会・市町村議会などで圧倒的議席を占有し続け、政治、経済、および社会のあらゆる分野で“寡頭的地位（ヘゲモニー）”を確立してきた。

しかし、1993年、非自民・八会派による「細川政権」が成立、自民党は初めて下野した。だが、自民党はその後しぶとく政権の座に復活してきた。確かに、2009年の衆議院・総選挙では、民主党が勝利して、野党は選挙により初めて政権を奪取することに成功したものの、民主党は政権運営に失敗、そのため、自民党が総選挙で勝利を収め、現在では、安倍晋三内閣が盤石な態勢を敷いている。日本において、政権交代が可能となった小選挙区比例代表制が導入されて以降、25年以上経過した。ようやく、我が国においても、本格的な二大政党制確立の基盤が出来たといつてよい。

青森県の戦後政治を検討する場合にも、このような中央政界における「政治的・経済的体制」の影響（インパクト）をまともに受けたのは、いうまでもない。ただ、青森県の場合には、東北の北端という地理的条件もあって、中央で生じた問題とは直接リンクせず、一歩遅れた形で独自の展開も見られた。

本稿は、以上の認識を前提にした上で、1945年から2015年の70年間に、青森県で生じてきた、様々な“政治的争点（Political Issue）”を取り上げて、その概要を紹介する試みである。その際、最初に何故、政治的争点が生じたのか、その背景を問い、次に、争点がいかなる形で処理されたのかを分析、最後に、それが問題となった要因を抽出する。このような一連の作業を通じて、青森県における戦後政治の特色を抽出できれば幸いである、

と考えている。

本稿は、筆者が先に公刊した『戦後青森県政治史 1945年～2015年』〔志學社、2016年〕および『戦後青森県の保守・革新・中道勢力』〔志學社、2017年〕の姉妹編＝資料に相当するものである。

〈総目次〉

序文

第一部 戦後青森県政治の課題

- 第1章 保守王国と「核燃反対運動」
- 第2章 「軍事基地反対運動」
- 第3章 「リンゴ税」廃止と津島知事の辞任（以上、130号）

第二部 戦後青森県政治の展開

- 第1章 五所川原「平和産業大博覧会」の開催
- 第2章 「国立工業高等専門学校（工専）」の誘致合戦
- 第3章 「東北新幹線」の新青森駅開業（以上、本号）

第三部 戦後青森県政治の断面

- 第1章 原子力船「むつ」の漂流
- 第2章 首長の汚職と逮捕
- 第3章 「県民協会」の結成・分裂・解散

第四部 戦後青森県政治の決算

- 第1章 米内山県議除名事件
- 第2章 苦別地訴訟
- 第3章 「むつ製鉄事業」の挫折

第五部 戦後青森県政治の転換

- 第1章 久六（きゅうろく）島の帰属
- 第2章 「総合農政」と米の生産調整
- 第3章 「平成大合併」の波紋

第六部 戦後青森県政治の欠陥

- 第1章 木村守男知事・辞任
- 第2章 平川市会議員・大量逮捕
- 第3章 升田世喜男派の選挙違反裁判

第七部 戦後青森県政治の裏面

- 第1章 小笠原献金問題
- 第2章 F16 戦闘機の配備と墜落
- 第3章 核燃施設・搬入・安全協定・アクティブ試験・最終処分地確認書

第八部 戦後青森県政治の紛争

第1章 大湊造船(ドック)争議

第2章 弘南バス争議

第3章 スト抑止緊急動議

第九部 戦後青森県政治と「津軽選挙」

第1章 中里町長選—開票所乱入事件

第2章 金木町長選挙—開票不正事件

第3章 鱒ヶ沢町・二人町長事件

第十部 戦後青森県政治の革新

第1章 「八戸戦争」と「八戸方式」

第2章 県会議員定数・選挙区改正と議長交代劇

第3章 女性国会議員の誕生

第十一部 戦後青森県政治の改革

第1章 五所川原市長の解職

第2章 政務活動費の取り扱い

第3章 情報公開条例と県の不適切支出

第十二部 戦後青森県政治の出発

第1章 昭和天皇の御来県

第2章 あすなろ「国民体育大会」の開催

第3章 「連合青森」の発足と「連合青森センター」の発足

第十三部 戦後青森県政治の陥穽

第1章 大島理森・農相辞任

第2章 民主党県連分裂

第3章 青森市大空襲

あとがき

第二部 戦後青森県政治の展開

第1章 五所川原「平和産業大博覧会」の開催

〈目次〉

1. はじめに一問題の所在
2. 外崎千代吉・五所川原市長の登場
3. 「平和産業大博覧会」の開催
4. 「平和産業大博覧会」の赤字

5. おわりに一市長の責任

〈平和産業大博覧会のポスター〉



〈外崎千代吉・五所川原市長〉



1. はじめに一問題の所在

五所川原市の「平和産業大博覧会」は1957年7月21日、国連加盟と市制施行三周年を記念して開会された。それは、五所川原市が主催し、青森県と五所川原商工会議所の協賛を得て、通産省と国鉄の後援によるもので、20数カ国におよぶ外国からの協力があった。当日、博覧会会場の内外ステージには、約3千人の参列者が集まり、会期50日の幕が切って落とされた。

青森県はもちろん、東北地方では初めての平和産業大博覧会を挙行することにより、五所川原市および外崎千代吉・市長の名称は全国に知れ渡った。

当日は来賓として、イギリス、アメリカ、インド、およびオーストラリアなどの各国代表が顔を見せて国際色を漂わせ、また、特別来賓席には田中北海道・知事、淡谷悠蔵、楠美誠吾、竹内俊吉の衆議院議員、郡場弘前大学学長の他に、県内各市町村長や大島県議会議長らが舞台の上に並んだ。前参議院議長で元ソ連大使の佐藤尚武・総裁から平和博覧会開催にあたって挨拶の言葉があった後、立役者の大会長—外崎千代吉・市長の式辞が続いた。そして、会場の上空には、記念花火の打ち上げをはじめ自衛隊のヘリコプターやセスナ機の編隊が爆音をあげて飛行するなど、津軽地方の中心=五所川原始まって以来の豪華な催しとなった。この日の入場者は約1万2,3千人に達し、人気は世界館やマナスル登山隊資料館に集中した、という⁽¹⁾。

上で述べたように、国連加盟と市制施行3周年を記念する「五所川原博」は7月21日、盛大な開会式を皮切りに会期52日間をもってにぎにぎしく開催された。その前日、地元の『陸奥新報』紙は特集号を組んで、博覧会場の模様を次のように紹介している。

「会場は同市元町、田町、および栄町の三町内にまたがる約3万坪の特設新敷地、場所はすでに現代日本の産業経済、科学文化の粋を一堂に集積した全国各地の出陳館が軒を接し、加えて近代文明のトップをゆくアメリカを始め世界25ヵ国からの国際見本市をはじめとして特別参加出品があって近代世界の様相を如実に紹介、さらに興を呼ぶ世界一周サーカス、その他娯楽慰安設備も完成して総予算実に2億5千万円、規模の華やかさ内容の充実をもって知識と娯楽の大絵巻をくり広げた」と説明。

その上で、「さらに場内目前に仰ぐ秀峰岩木山、また隣接する岩木川の山紫水明は自然の妙をたたえて、米とリンゴの平和郷を表徴し、場内のそりたつテーマ塔、壮巖な母神像など人工の極美とマッチして、“平和博”

の名にふさわしく一大偉観を展開している。』と特集号では大頁を割いて紹介した⁽²⁾。

なお、開会前日の7月20日には“前夜祭”と称して、博覧会場内の「原爆記念館」において、関係者列席の下で原爆被災者の追悼慰霊祭が行われ、原爆犠牲者の供養と原爆許すまじの誓いをあらたにした。こうして、翌7月21日、世界23カ国の協力を得て会場内の野外ステージには、約300人の来賓を迎えて博覧会開会式を挙行、52日間の幕が切って落とされた、わけである。

7月21日に開幕した五所川原博の入場者数は、初日が1万2,3千人、8月4日の段階ですでに14万2,480人を数え、一日平均にすると9,480人、8月18日には32万1,000人に達した。なお、市商店街の売り上げも1億5千万円以上と推定され、経済的に五所川原市を潤したのはいうまでもない。ただ、入場者は当初の計画には達せず、期間を通して約42万人余に終わり、収支決算では大きな欠損を生んだのが悔やまれた⁽³⁾。

外崎千代吉・市長は9月28日、市議会定例会で9月10日に閉幕した五所川原博の概況を報告したものの、決算予定書表によれば2,923万円余の欠損となっている。この欠損についての責任問題が市議会で議論となり、市長の退陣を求めるなど楽観を許さない情勢となった。しかしながら、五所川原博を開催したことで、現に市内商店街にかなりの金銭が落ち、しかも、弘前や青森に通じる道路も改修、街並みも整備されたことなどの利点もあったので、赤字責任追及は一時収まった⁽⁴⁾。

ところで、外崎市長は、1897年7月30日、五所川原村に生まれた。五所川原町議、脇元村長、県議、衆議院議員、および五所川原市長に当選するなど、政治歴は極めて豊富である。その間、一貫して保守系には属さず、衆議院・総選挙への出馬の際には、社会革新党、協同党、右派社会党、および民社党を経ており、保守大国の津軽地方において、革新・中道系の政治家として存在感を示した⁽⁵⁾。

外崎は、若い時から行動力が抜群であって、その極めつけは、いうまでもなく、1957年7月、本州北端の津軽—五所川原市において平和産業大博覧会を開催したことである。上で述べたように、この博覧会は、参議院議長の佐藤尚武を総裁に、各国代表を集め、7月から9月まで52日間開催され、延42万人の入場者を記録した。博覧会の開催はまさに、五所川原という名称を全国各地に知らしめた瞬間であった⁽⁶⁾。

本章では、1957年7月21日に開催にされた五所川原市の平和産業大博覧会を取り上げる。津軽地方の中心地—五所川原市で博覧会が開催されたのは、当時市長の職にあった外崎千代吉の尽力によるところが少なくない。そこで、論述は、初の市長選での外崎の当選を踏まえ、彼の政治家像を紹介した上で、平和産業大博覧会の招致・開催の経緯、成果、および課題、また赤字補てんをめぐる市長と市議会の対立などを論じたい。

2. 外崎千代吉・五所川原市長の登場

既述のように、外崎千代吉は1897年7月30日、青森県の五所川原村（現・五所川原市）に生まれている。函館の床屋に弟子入りし、1922年、地元で理髪店を開業した。その後、日本大学政治経済学部を中退。1933年、五所川原町議に当選し一期務め、また1935年には、青森県議に当選これも一期務めた。さらに1937年、脇元村長に就任した。

外崎はまた1930年、旬刊『陸奥タイムズ』を発行、1934年に『青森日報社』を買収して社長に就任している。戦後の1947年4月、青森旧第二区に、一人一党の社会革新党から衆議院・総選挙に出馬、1万6,918票を獲得して第3位で見事に当選を果した。1948年には、平野力三らと社会革新党を組織、1949年1月、衆議院・総選挙に再出馬したものの、1万5,718票に留まり、落選。それ以後、総選挙に四回連続して出馬したが、いずれも落選を喫している。

その間に外崎は、1954年11月18日、新しく発足した五所川原市長選に出

馬・当選、これを一期務めた。1957年7月には、五所川原市に平和産業大博覧会を招聘・開催して注目を集めた。だが、1958年の市長選では、博覧会の赤字問題がたたり落選した。その後、全国農民同盟県連合会長や五所川原市遺族会連合会長に就任、1974年に死去、享年87歳であった。1970年には、勲四等瑞宝章を授賞されている⁽⁷⁾。

外崎千代吉が五所川原市長に当選したのは、折しも五所川原が町から市に昇格した1954年11月18日の時である。1954年10月1日、五所川原町、栄村、中川村、三好村、長橋村、松島村、飯詰村は合併して、新しく五所川原市が誕生、当時の人口は3万6,504名であった。11月18日に行われた初の五所川原市長選では、無所属新人の外崎（57歳）は8,136票、無所属前の山内久三郎（49歳）は7,841票、そして共産党新人の小山内福次（36歳）は259票を獲得、外崎は山内元町長に295票の僅差をつけて初代市長の栄冠を手にした⁽⁸⁾。

初代五所川原市長に当選した外崎について、『東奥日報』紙は“応接室”というコラム欄で次のように横顔を紹介している。「外崎氏は借家住まいでその日の暮らしにも困るほどの家庭に五人兄弟の末っ子として育った。家計を助けるため五所川原小学校を卒業間もなく床屋に弟子奉公したが当時政党政治がようやく本格的な動きを見せ、民政党、政友会の二大勢力が活発な論戦を展開、……それが彼を刺激し、“よし俺だって”とそれが政治家を志した直接の動機になった。さっそく青年同盟を作って尾崎弔堂をはじめ青木堂、後藤新平氏ら当時新進気鋭の政治家達を引っ張ってきて演説会を開く一方、町で新聞を発行した。……彼は人心の奥底を見る術をスッカリ体得していつの間にかいわゆる外崎宗という信者を作っている」⁽⁹⁾。

外崎は、少年時代に床屋へ奉公、そのため“ジャンボ”と称された。日本大学経済学部を中退、政治運動に参加、青森県政治同盟を組織し、五所川原町などで多くの演説会を開催した。外崎の政治家としての出発点は、

1933年、五所川原町会議員に当選した時で、外崎は36歳であった。その後、38歳で県議員、40歳で村長、そして50歳で衆議院議員という具合に、トントン拍子で出世街道をばく進、57歳の時には市長にも当選している。衆議院・総選挙に出馬すること5回、当選1回、落選4回の成績である。最後に、衆議院・総選挙に立候補したのは1960年、63歳の時で得票数は6,495票に留まった⁽¹⁰⁾。

外崎千代吉が最も多くの票を獲得したのは、1953年の衆議院・総選挙の時、2万5,617票を集めている。落選したとはいえその勢いに乗って、翌1954年、五所川原市長選挙に出馬、8,136票を得て当選した。1958年の市長選挙では敗れたものの、1万0,973票をかき集めている。政治家外崎にとって、この前後が、最も勢いがあった時期であろう⁽¹¹⁾。

外崎は、政治家としては異色の存在であった。家は貧しかったものの、津軽人特有の行動派のジョッパリで通し、東北の北端津軽に平和産業博覧会を招致した破天荒なパフォーマンスは誰にも真似はできない。しかし、晩年は衆議院・総選挙で落選が続き、政治家としての力を次第に失っていった。ただ、五所川原市を代表する立志伝中の人であったことだけは、間違いない⁽¹²⁾。

3. 「平和産業大博覧会」の開催

青森県平和産業博覧会、通称「五所川原博」は1957年7月21日に開催、初日は約1万2,3千人の入場者でにぎわった。すでに述べたように、この日の午前10時、場内野外ステージには、アメリカ、イギリス、琉球など大公使代理、および大会総裁の佐藤尚武・元参議院議長、副総裁の山崎岩男・青森県知事、田中北海道知事、広島、長崎原水爆禁止の会代表、社会党の淡谷悠蔵、自民党の楠美省吾、同竹内俊吉・衆議院議員、並びに県内外の市町村長など約300名の関係者が集まり、3,000人の入場者を前にぎにぎしく開会式が挙行された。

まず佐藤総裁の開会挨拶に続き、外崎大会長の式辞、アメリカ、イギリス各大公使の祝辞、同じく琉球政府代表の祝辞が、そして日本側では山崎知事、田中北海道知事、竹内衆議院議員、横山全国市町村会長代理（青森市）、大島県会議長、藤森弘前市長、北海道議会議長、全日本観光連盟会長代理、県町村会長代理、青森市奈良議会議長などの祝辞があった。

一方、通産、労働、法務、建設、運輸、厚生 of 各大臣からも祝辞が寄せられ、また空からは海上自衛隊のヘリコプター二機、同防衛庁の練習機三機による“平和博祝す”のメッセージもあって会場内をはじめ市内は博覧会一色に染まった。

博覧会初日は多くの入場者がおしかけ、滑り出しは順調であった。ちなみに、入場料は大人が120円、子供60円であった。同日の午後1時から、外人を招いて五所川原農業高校のグラウンドでカクテルパーティーも開かれた。当日の団体客は、五戸青年学級、板柳高等学校、金木町川倉小学校、東郡三厩小学校の四団体であった⁽¹³⁾。

このように、国連加盟と五所川原市制施行三周年の記念事業として、青森県史上初めて平和産業大博覧会が開催されたわけである。この企画は、五所川原市長・外崎千代吉が中央各方面と数回にわたり折衝・尽力した点が大きく、通産省当局や各地で開催された博覧会の状況調査と視察を重ねてこぎつけた。

通産省からは、前年11月10日、中馬事務官と岸田虎造が五所川原市を訪問、3日間にわたり地勢、環境、および財政など博覧会開催についての基本的な問題を調査した結果、実現可能性が十分であるとお墨付きを得た。当初、反対意見であった市議会側も外崎市長の熱意と採算上の見通しが明るいことや、市商工会議所や一般市民の市制施行記念事業としては絶好の機会であると考え、今後の市発展のために博覧会を開催すべきであるという声の大きさから、最終的に折れて同意・決定をみた⁽¹⁴⁾。

最初、広大な会場となる敷地問題がクローズアップされたものの、開催

特別委員会では「買収交渉小委員会」を組織して地主側と交渉、仙台農地事務局の許可もおりた。また、土地問題と相まって県との共催問題では、県議会内で猛烈な反対論者もいて賛否両論が出た。山崎岩男・知事を除く県首脳は博覧会を共催とした場合、博覧会が赤字で不首尾に終わった場合の経済負担などを懸念して、気乗り薄で結局共催ではなく、協賛という形で落ち着いた。こうした状況の中で、外崎市長は、今後の五所川原市の活性化と将来の子供たちの夢を世界に向け、原爆が落下することのないような平和な世界をつくるという高邁な精神を掲げ、五所川原市と市商工会議所が主体となって市ぐるみで開催にこぎつけたのである⁽¹⁵⁾。

外崎市長は、開催事務局を設置、平和産業博覧会に向けて準備を進めるよう指示した。一方、反対意見の大きい議会には、市長はことあるたびに説明、熱意のある所を示した。はじめは反対意見が大きかった市議会も市長の熱意に押され、市商工会議所や一般市民の間でも、市政三周年施行記念事業として絶好の機会であるとの認識も深まり、今後の市の発展のために博覧会を開催すべきであるという声が高まり、同意を得た⁽¹⁶⁾。

こうして、平和産業大博覧会の開催は、五所川原市の将来の発展を約束するものである、という論理がまかり通り、津軽の五所川原地方始まって以来の豪華な事業が招聘・開催されたわけである。

4. 「平和産業大博覧会」の赤字

県内はもちろん東北地方で初めて、平和産業大博覧会を開催した五所川原市は津軽西北五の中心都市であって、コメとリンゴが主たる生産物で周囲はのどかな農村地帯である。五所川原市は全市あげて大博覧会を迎えて来訪者に対する施設のサービスに全力を注いだ。実際、市内各所には“祝・五所川原博”の大アーチが建てられ、駅から会場に通じる目貫き通りはもちろんのこと、各商店街や娯楽街では装いを凝らし、初の大博覧会を祝福、歓迎ムードはいやが上にも高まった。既述のように、博覧会の開

催で五所川原市内に落とされたカネは、一説によると、1億5千万円以上と推定され、総額3億円少しの市予算と比べると、決して無視できない金額であった⁽¹⁷⁾。

しかしながら、平和産業大博覧会の開催は必ずしも、よいことづくめだけではなかった。というのは、県議会や市議会が計画段階で懸念したように、収支決算では3千万円近い赤字を出したからに他ならない。そのため、博覧会終了後、外崎市長の責任が激しく問われることになった⁽¹⁸⁾。

五所川原博覧会は、9月10日、52日間の会期を無事に終えたものの、入場者は42万に終わり、当初の計画に達せず、収支決算書では大きな欠損をだした。最終日は、午前10時から野外ステージで博覧会開催者約500人が参列して閉会式が行われ、各種団体の代表者に表彰状と感謝状が贈呈され11時半に式が閉じられた。

越えて、9月28日、外崎千代吉・市長は、市議会の定例会において、平和産業大博覧会の概況と次のような決算予定書を報告した。

図表① 五所川原博決算予定書

歳入の部

課目	金額	説明
入場料	23,630,000円	別紙入場人員表のとおり
使用料	11,913,437円	896小間 10,147,000円 他 土地使用料等 (内未収2,227,200円)
手数料	150,000円	売上 3,612,890円に対する (未収 93,472円)
雑収入	4,926,016円	応募収入 1,090,000円 財産処分 3,400,000円 (内未収) 3,580,000円
補助金	2,000,000円	県補助金
計	42,619,453円	

歳出の部

事業費	70,447,639円	人件費	5,081,365円	258名分
		需要費	7,840,278円	
		宣伝費	8,474,842円	
		建設費	36,503,652円	
		その他	12,548,503円	
公債費	370,000円			
予備費	1,000,000円			
諸支出金	32,361円			
計	71,850,000円	差引	29,230,547円	

出典：『五所川原市史 通史編2』〔五所川原市，1998年〕，592頁。

図表①からも明らかなように、いわゆる「五所川原博」では、2,923万円の赤字が生じた。当然のこととはいえ、この赤字に関して市議会で責任問題が追及され、議会の内外から外崎市長への批判の声があがり、市政は楽観を許さない状況に陥った。これまで外崎市長は、市政をやや強引な政治力によって指導、一応さしたる問題もなく運営されてきた。だが、博覧会の終了と同時に、これまでの不満が表面化してきた。

まず絶対多数を占めていた市議会与党が1958年1月早々分裂、秋元久吉市議ら7名の市議が「公正会」を結成して是々非々主義をとると発表。3月15日招集の“予算委員会”で、公正会は野党的立場を鮮明にし、議会の勢力分野は15対18という具合に、野党系が議会の主導権を掌握した。

このため、博覧会の決算問題が激しく追及され、外崎市長は博覧会の赤字は最終的に3,300万円と公表したが、しかし、ついに詳細な決算報告書を提出しなかった⁽¹⁹⁾。

一方、博覧会の赤字を埋め合わせるため、会場跡地の一部を売却することにしたものの、議会だけでなく仙台農地事務局も反対して実現せず、しかもこれと絡んで予算案は大幅修正を余儀なくされた。だが、外崎市長は

その修正に対して、再議権を発動して可決したため議会は紛糾、結局、新年度予算は廃案となり、暫定予算でスタートせざるを得なかった⁽²⁰⁾。

なお、この間に、野党系の「公正会」から与党に戻った議員も現れ、外崎市長が率いる与党が優勢となり議会の主導権を掌握した。そして5月中旬には、与党議員17名のみで新年度予算を可決するなど、大騒動となった。その他に、議会内に平和産業大博覧会の赤字調査と、飯詰の観光地不動産の滝整備材をめぐる疑惑調査の二つの特別委員会が設置され、調査の過程で、外崎市長を始め、秋田正・助役、平川甚四郎・収入役ら市役所幹部たちが、五所川原署に公文書偽造、公金使途不明の疑惑で告発される一幕もあった。これらの騒動は、秋に予定されている市長選挙とも絡み大きな政治問題となった⁽²¹⁾。

5. おわりに一市長の責任

五所川原市長選挙は1958年11月8日に行われ、自民党公認で元町長の山内久三郎が1万2,879票を獲得、一方、現職市長の外崎千代吉は1万0,973票の獲得にとどまり、1,906票の差で山内が前回の屈辱を晴らした。敗れた外崎は博覧会に伴う約3千万円あまりの赤字を生み、そのため野党や市民から告訴されるといった不祥事が災いした⁽²²⁾。

市長選挙を振り返るなら、市の赤字財政をめぐる有権者の判断がすべてを決したように見える。事実、外崎市長の下で、過去三年間の赤字が1億円に達し、それに加えて、博覧会で3千万円の赤字を出したので、外崎の立場は最も不利な状況に追い込まれたのは明らかである⁽²³⁾。

外崎千代吉が市長再選を妨げられた理由は、要するに、①昨年開催した平和産業大博覧会による赤字が問題化、5月10日の“予算議会”以降、外崎市長はすべて「先決処分」(六回)を行って強引に市政を運営してきたこと、②市関係の人事が一般に偏在すぎたこと、の二点に尽きる。その他に、外崎市長が市民からいくつかの金銭上の疑惑を持たれていたことも災

いた。このように、外崎現市長にとってのマイナス要因が、すべて挑戦者であった山内元町長側にプラスに作用したことは否めず、五所川原市内に潜在する浮動票3千余りが山内側に流れ、大勢を決した⁽²⁴⁾。

最後に指摘しておくならば、確かに紆余曲折があったとはいえ、現在、五所川原博覧会の広大な跡地は、公園、市営住宅、体育館、野球場、相撲場、テニスコート、図書館、および郷土記念館などとして利用されていること、を付言しておきたい⁽²⁵⁾。その意味で、醜い政治的対立・紛争が展開されたにもかかわらず、外崎千代吉・元市長が唱えた高邁な理想は、今日も貫徹されており、五所川原市の「歴史的遺産（レガシー）」として立派に残存している、とあってよいだろう。

〈注〉

- (1) 『東奥日報』1957年7月22日、『五所川原市史 通史編2』〔五所川原市、1998年〕、588頁。
- (2) 「特集号、五所川原博覧会」『陸奥新報』1957年7月20日。
- (3) 前掲書『五所川原市史 通史編2』、592頁、『東奥年鑑、昭和32年度版』（東奥日報社、1958年）、60頁。
- (4) 同上『五所川原市史 通史編2』、592頁。
- (5) 松岡孝一『一地方記者の記録—東奥日報とともに半世紀』〔東奥日報社、2000年〕、191頁。
- (6) 『東奥日報』1957年7月21日、藤本一美『戦後青森県政治史 1945年～2015年』〔志學社、2016年〕、83～84頁。
- (7) 「外崎千代吉」『青森県人名辞典』〔東奥日報社、2002年〕、461頁。
- (8) 『陸奥新報』1954年11月19日、旧五所川原町内では、外崎は2,996票、一方、山内は3,115票獲得、山内が外崎を119票の差でおさえている。山内が敗退したのは、外崎が旧松島村で234票、旧三好村で108票リードしたのが大きかった（『陸奥新報』1957年11月19日）。
- (9) 『東奥日報』1949年11月21日。
- (10) 木村良一『検証 戦後青森県衆議院議員選挙』〔北方新社、1989年〕、125頁。
- (11) 藤本一美『戦後青森県の保守・革新・中道勢力』〔志學社、2017年〕、第五章第4章を参照。
- (12) 松岡、前掲書『一地方記者の記録—東奥日報とともに半世紀』、187、191頁。

- (13) 『陸奥新報』1957年7月22日。
- (14) 前掲書『五所川原市史 通史編2』, 581頁。
- (15) 同上, 582頁。
- (16) 同上, 事務局は、博覧会開催に向けて宣伝にも力を入れ、例えば、1956年12月10日から始まった東京銀座でのクリスマス期間には、リンゴ100箱を贈り、リンゴに博覧会のラベルを張り付けクリスマスカードを添えて無料配布をする大宣伝も実施、開催に向けて博覧会の意義を盛りたてた(同上, 582頁)。
- (17) 同上, 591頁。
- (18) 藤本, 前掲書『戦後青森県政治史 1945年～2015年』, 85頁。
- (19) 前掲書『東奥年鑑 昭和32年度版』, 60頁。
- (20) 同上。
- (21) 同上, 60～61頁。
- (22) 藤本, 前掲書『戦後青森県政治史 1945年～2015年』, 87頁。
- (23) 前掲書, 『東奥年鑑 昭和32年度版』, 61頁, 推測するに外崎市長は、1億円近くに達した市の赤字を埋めるために、博覧会を開催して景気浮揚に努め、財政再建を考えたのであろう。しかし現実には、博覧会の招聘・開催でさらに赤字総額を増やしてしまったのは皮肉としか言えようがない。だから、外崎市長が公約に掲げた「地下資源開発計画」や「工場誘致」も夢物語りとして消えてしまった(前掲書『東奥年鑑 昭和32年度版』, 61頁)。
- (24) 『陸奥新報』1958年11月10日。
- (25) 博覧会の跡地は、駅から徒歩で30分、自転車では15分のところにあり、市民の憩いの場として活用されている。筆者も時々、朝の散歩コースとして赴いている。

参考文献

- 【1】『五所川原市史 通史編2』〔五所川原市, 1998年〕。
- 【2】『東奥年鑑, 昭和32年度版』(東奥日報社, 1958年)。
- 【3】「外崎千代吉」『青森県人名辞典』〔東奥日報社, 2002年〕。
- 【4】松岡孝一『一地方記者の記録—東奥日報とともに半世紀』〔東奥日報社, 2000年〕。
- 【5】藤本一美『戦後青森県政治史 1945年～2015年』〔志學社, 2016年〕。
- 【6】藤本一美『戦後青森県の保守・革新・中道勢力』〔志學社, 2017年〕。
- 【7】木村良一『検証 戦後青森県衆議院議員選挙』〔北方新社, 1989年〕。
- 【8】『東奥日報』。
- 【9】『陸奥新報』。

第2章 「国立工業高等専門学校（工専）」の誘致合戦

〈八戸高等工業専門学校〉



〈目次〉

1. はじめに一問題の所在
2. 「工専」設置の背景
3. 「工専」誘致合戦と結末
4. おわりに―“地域的対立”の経緯と教訓

1. はじめに一問題の所在

“学校教育法の一部改正案”―5年制の国立工業高等専門学校（以下、「工専」と略）―が1961年6月11日、第38回国会において成立、文部省の意向により、各府県に工専一校が設置されることになった。青森県においては、工専の誘致について、青森と八戸の両市がともに譲らず、県議会内で各々、青森派と八戸派とに分かれて激しく対立・紛糾した。このため8月23日に至り、荒木萬壽夫・文部大臣は、山崎岩男・県知事に対して「同一県内で紛争を起こしている所は保留になろう」と言明、本県への工専誘致が危惧された⁽¹⁾。

実際、本県は、当初開設を予定されていた1962年度開校の工専12校から

はずされてしまった。工専招致をめぐる青森市と八戸市との対立は、いわゆる“津軽”と“南部”という旧藩時代以来の対抗心を改めて高めることになり、県政の空白状態を生み出した。しかしその後、本県国会議員は足並みを揃えて陳情を繰り返し、自民党三役の斡旋もあって、工業都市など立地条件が整っていた八戸市への1963年度設置の確約を得たのである⁽²⁾。

上で述べたように、1961年6月、学校教育法の一部改正で、五年制の工専設置が決まった。その背景には、従来の「6・3・3・4制」の画一的な教育制度に対する批判があり、実業教育を中心に中級科学技術者の養成を目的としたものである。だから、この制度は、概ね好感をもって迎えられ、しかも“国立”だということで全国各地において活発な誘致運動が展開された⁽³⁾。

実際、本県でも青森、八戸の両市が工専の誘致運動に立ち上がり、関係者は県、県教育委員会、および県議会に対して猛烈な陳情運動を展開した。山崎岩男・知事は当初、八戸市の「誘致期成同盟」会長を引き受けるなど、八戸市の設置に尽力した。だが、7月に招集された第46回県議会の臨時会では、青森派と八戸派との間で競争となり、そのため設置場所を文部省に一任した上で、本県誘致を可決、特別委員会を設けて、全県一丸となって既成同盟会を結成することになった⁽⁴⁾。

この間、八戸市の方は、工業都市としての中級技術者の必要性を強調する一方、青森市の方は、教育上の立地条件と大学を望む市民感覚がプラスに働いた。そのため、県議会は自民党、社会党という保守勢力対革新勢力を離れて二分、地域的な関係から、“津軽”対“南部”といった従来の幕藩時代から続く対立をさらけ出した⁽⁵⁾。

こうした状況の中で、8月18日、県議会の「工専誘致特別委員会」が開催されたものの、委員会では、文部省一任を主張する八戸派と、設置場所を決めようという青森派とが鋭く対立。そこで、委員会の日程を1日延長した19日、25対19と6票差で青森市の設置を決めた。その上で、地方自治

法による開議請求を山崎知事に提出，21日に臨時会が収拾される運びとなった。しかしながら，これを不満とする八戸派の“南部議員団”が一斉に議場から退場，自民党所属の17議員は「第一自民クラブ」を結成していたので，津軽地方選出の議員のみで，青森市への工専誘致を決定した。保守王国青森県で自民党議員が，津軽と南部と地域的に分裂したのは，県政史上でも極めて異例なことである⁽⁶⁾。

これを聞きつけた文部省サイドは，青森県内の過度の対立もあって設置場所を決めかねると判断，文部省に一任という県の要求を拒否する姿勢を示した。そのため8月末に至り，県議会は二者択一を迫られることになった。文部省は本県の紛争があまりに激しかったので，ついに8月23日，山崎知事宛てに「昭和37年度設置は見送る」と言明した。ただ，その後，紛争解決が第一条件となり，9月に入りようやく，県選出の国会議員団の中でも地元の本県化を望む声が高まり，青森および八戸両市の対立を解消することに成功，最終的に八戸市に決定を見た。そして，特別委員会の中に自民党議員団だけの小委員会を設置，国会議員団を通じて党本部に働きかけを行った。しかし，結局，1962年度の本県への工専設置は見送られてしまった⁽⁷⁾。

ただ，自民党県連は国会議員を総動員して巻き返しをはかり，自民党「党三役が責任をもって37年度中に設置場所を決め，38年4月開校のため便宜をはかる」との確約を得たことは，既に述べた通りである。こうして，翌1962年10月10日，文部省は1963年度の新設校を発表，その中には八戸工専が含まれ設置される運びとなり，機械工学，電気工学，および工業化学の三学科で発足した⁽⁸⁾。

青森県が1962年度の工専誘致を失敗した原因を，当時の『東奥年鑑』は次のように記述している。「この原因は工専校が全国的な誘致争いとなり，高度の政治力を必要としたにもかかわらず，県内の意思統一を欠いたことがまずあげられ，挙県態勢がとれない本県の後進的な姿がそのまま浮彫に

なったことはまことに遺憾であった」⁽⁹⁾。

本章では、いわゆる工専誘致の経緯と結末を取り上げる。実際、1963年度の八戸工業高等専門高等学校＝「八戸工専」の設置は決まったものの、その過程において、青森市と八戸市との間で激しい誘致合戦を生みだし、それは、旧藩時代の“津軽”対“南部”の政治的争いと重なり、醜い姿を国民の前にさらけだした。

そこで論述は、前半では工専設置の背景を、また後半では、工専誘致合戦の結末を論じ、最後に本県において古くから存在した津軽対南部の「政治的対立の原型（プロトタイプ）」を探ってみる。

2. 「工専」設置の背景

我が国では戦後、「教育の民主化」などを求めた米国教育使節団の勧告もあって、学校体系を「6・3・3・4制」に一本化する単線型教育制度を導入するなど学制改革を行った。この結果、旧制専門学校と旧制高等学校を経て入学する旧制大学とに分化・階層化され、互いに交わるものなかった“複線型教育制度”は廃止された。

ところが、1950年代に入ると、吉田茂首相の私的諮問機関である政令改正諮問委員会は、教育体系の例外として高校3年と大学の2年または3年をあわせた5年制または6年制の農・工・商・教育等の職業教育に重点を置く、いわゆる「専修大学」制度の創設を答申、旧・中央教育審議会は、これに追隨する答申をまとめた。日経連や経団連などの財界・産業界も、急激な工業化に即応するため、戦前型の旧制工業専門学校に見合う中級技術者養成を目的にした教育機関の新設を要求する「科学技術教育振興に関する意見」（日経連、1957年12月）、「専科大学制度創設に対する要望意見」（日経連、1960年12月）などの文書を発し、制度の具現化を求めた⁽¹⁰⁾。

これらの動きに対応して、政府は専科大学法案を1958年の第28回国会に上程した。だが、日本短期大学協会は、暫定的な制度とされるが大学の一

類型と見なされていた短期大学制度が専科大学に格下げになるのではないかと反発、また野党も「戦前の差別的な複線型教育制度を復活させるものだ」として反対した。そのため、第30回国会から第31回国会にかけて三度にわたり専科大学法案を上程したが結局、審議未了で廃案となった。

そこで、政府は、専科大学法案に代えて高専法案を策定、専科大学法案では「深く専門の学芸を教授研究」を目的としていたものを、高専法案では「大学」の呼称を外したうえで「研究」目的を除外した。さらに、工業分野に限定するなどの手直しを行い、大学・短期大学とは異なる教育制度であることを明確にした上で、第38回国会に上程、その結果、与党自民党の賛成多数により、1961年、高専法が成立する運びとなった。

高専法の成立を受けて、全国各地の自治体は工専の誘致合戦を展開、設置初年度の1962年には、国立12校（“1期校”と呼称）のみが開校した。それ以降、毎年10校前後が開校され、数年のうちに現在の学校数55となった。全体で1,500人ほどの募集だった国立高専1期校は、平均17倍の志願倍率で、これに刺激を受けた他の都道府県も強力に工専誘致を推し進めた。その結果、短期間のうちにほぼ全国に設置されるに至った⁽¹¹⁾。

上で述べたように、高専—工専制度の構想自体は、すでに1950年代初めの中堅技術者の養成を目指した専科大学法案にまで遡ることができる。専科大学が頓挫した後は、国が工業短大の設置で凌ごうとしたこともあり、各地ではその誘致を目指した動きがあった。そのため、高専法の成立前後から国会への請願など具体的な行動をとる県が散見された。しかも、当時文部省は「各府県に少なくとも一つずつくらい的高等専門学校を設置するように努力したい」と発言したことも手伝って、誘致運動には、新参入した県も加わり、全国的に工専誘致の機運が高まった。誘致運動自体は文部省への陳情が中心であった。だが、後に文相の荒木萬壽夫が暴露したように、地方当局者や地方出身議員による“非常に強力な運動”が背後にあった⁽¹²⁾。

毎年の工専開設場所の決定過程は、大体次のようなものである。まず、文部省は夏に概算要求を行い、その際、おおよその開校数が決まる。この学校数が漏れ伝えられた時点で、受け入れ体制の整い方から有力候補地が絞り込まれる。大蔵省が内示を行うのは例年12月だ。だが実際には、秋にかけて概算要求を下回る数字がほめかされるので、候補地はさらに削られていく。実際に年末、内示が行われ、その後復活折衝に入る。

この大臣折衝で最終的な学校設置数は、概算要求と内示の中間あたりの数字で決まるものの、実はこの時点では具体的な設置場所はまだ白紙の状態で、年明けにその枠に具体的な設置場所が当てはめられる。このように、設置場所の確定までにはいくつかの段階を踏むため、誘致運動が加熱していく要素は極めて豊富で、最後まで誘致運動を活発に展開せざるを得ない。

現在、工業高等専門学校は55校を数えるが各地方自治体は、工専誘致に振り回された経緯があった。従って、その端緒を形成した文部省サイドの工専設置の責任も当然問われなくてはならない。ただ、その背景や問題点の詳細については、その道の専門家の論考に譲りたい⁽¹³⁾。

何度も指摘したように、青森県でも、工専誘致をめぐり県庁所地の青森市と、工業地帯である八戸市との間で激しい候補地争いを展開、県議会の多数会派が分裂寸前になるなど深刻な地域間の対立を招いた。文部省サイドは、県内一本化を強く求めたので、青森県は一期校を逃すはめになってしまった。次節では、青森県の工専誘致合戦を事例に、政治紛争の過程を辿る。

3. 「工専」誘致合戦と結末

国立工業専門学校＝「工専」は、中学校を卒業した人が入学する5年制の学校であって、全国に55校設置、大学と同じく高等教育機関として位置づけられた。つまり、5年間の一貫教育で、効果的に一般教育と専門教育を行い、専門教育は、実験・実習・実技を重視した実践的な技術教育を担

い、これらについては施設の充実、学生人数に対する指導教員の多さ等、きめ細かな教育指導を通して、豊かな教養と専門の工学を身につけた実践的技術者の育成にあたる。

八戸工業高等専門学校＝「八戸工専」は、我が国の産業の発展と科学技術教育のより一層の振興を図るべく、1962年に創設された高等教育機関であって、1963年4月1日、機械工学科、電気工学科（2005年に電気情報工学科に改組）、工業化学科（1993年に物質工学科に改組）の3学科で開校、1968年に土木工学科（1995年に建設環境工学科に改組）が増設された。

さらに、2002年には専攻科（機械・電気システム工学専攻、物質工学専攻、建設環境工学専攻）を設置、2004年度からは、独立行政法人国立高等専門学校機構が設置する八戸工業高等専門学校になり、2015年度には、本科を1学科4コース制、専攻科を1専攻4コース制に改組した⁽¹⁴⁾。

工専は中学校卒業者に対して一般科目と専門科目の課程をくさび型に配し、また実験実習等の体験的学習の意義を重視した教育により実践的技術者の養成を行う、特徴ある高等教育機関として、1962年に創設されたが、その背後には、当時、旧制専門学校卒業者に相当する技術者の確保が急務であった産業界からの強い要請があり、当初は専科大学として構想されたものの、短期大学関係者からの強い抵抗を受け、専科大学の法案そのものが廃案となり、その後、妥協案としての高専法案が構想され、1961年に可決・成立した経緯がある。この高専法案は、大学教育の欠陥を補う貴重な着想を含むものであった。しかしながら、政治的な思惑で専科大学構想から高専への転換の過程で教育研究機関から、教育機関へと変化させられた。つまり、「工専」は大学、短大と同様に高等教育機関としての位置づけでありながら、研究機関としての役割は付与されていないのである。だから、高専教育制度は設立時から、高等教育機関としての役割に関して大きな課題を残していた⁽¹⁵⁾。

青森県の南部地方の中心である八戸市は、国立工業短期大学の設置を進

めていた国の方針を受けた形で、国立短大の誘致に乗り出した。1961年6月、国会で「5年制高等専門学校（工専）」の設置法案が公布されるや、直ちに短大を工専と改題して誘致を陳情した。

ただ、工専法案の成立を待っていたかのように、青森市も一歩遅れて誘致に名乗りを上げた。実は、全国の都道府県で国公立の大学や専門学校がない唯一の県都だった青森市は、どうしても「工専」が欲しかったのだ。一方、八戸市は、弘前大学野辺地分校が廃止され、高等教育機関が津軽地域に偏在していたことをにぎにぎしく思っていた。実際、三八地方だけではなく、上北や下北地方の活性化のためにも工専が必要だと考えていた。

本章の冒頭でも指摘したように、青森と八戸両市の誘致合戦は、県議会に持ち込まれ、津軽地方と南部地方の選出議員が対立する、という異常事態となった。県議会では、7月に特別委員会を設置し調整を図ったものの対立は収まらなかった。そのうち、津軽選出議員の多数派工作が奏功、8月19日に委員会は青森市への誘致を決定した。南部選出議員が欠席する中で本会議において強行採決し、青森市への誘致を可決した。

だが、すでに述べたように、文部省は紛争が起きている青森県への誘致を保留、1962年度の工専設置を見送った。このため、委員会は誘致場所の選定を文部省に一任、政府や与党幹部に対して青森県への誘致を訴え続けた。

この過程において八戸市誘致派は、岩手県選出の国会議員や岩手県北の市町村長などの全面協力を得て情勢を有利に運んだ。その結果、翌1963年1月、文部省裁定で八戸市への設置が決定され、4月に八戸工業高等専門学校が誕生した、わけである⁽¹⁶⁾。

このように、青森県の場合、工専誘致が異常なまでに紛糾・対立した要因としては、県教育委員会の無気力、県選出の国会議員達のまとまりのなさ、県会議会内のリーダーシップの欠如（特に、正副議長）、および山崎岩男・知事の曖昧な姿勢があった一方で、これを管轄した文部省事務局側

にも指導体制の矛盾＝政務次官と大学学術局長との指導・判断の齟齬があったことも挙げられる⁽¹⁷⁾。

それでは、このような「工専」誘致合戦の過程で、一体なにが残ったのか。それは要するに、工専の1962年度見送りであり、津軽地方と南部地方議員たちの相互不信と虚脱感に他ならない。結局、関係者を含めて国会議員・県会議員を巻き込んだ激しい誘致合戦は、県民の不信感を招き、全国の嘲笑の的となっただけであった。

そこで、「工専」誘致合戦に加担した政治家たちは、深く反省、八戸市への誘致で一本化、一致協力して文部省に働きかけることを決意した。そのかいがあって、1963年度の工専誘致の中に八戸市を加えることに成功したのである。それは、ある意味で雨降って地が固まった、といってもよいのかもしれない。大きな災難に遭遇しない限り、反省しない良き事例であり、今回の工専誘致合戦が残した教訓は、それに尽きる⁽¹⁸⁾。

4. おわりに―“地域的対立”の経緯と教訓

青森県における、津軽地方と南部地方との歴史的対立はつとに有名である。古い昔から紛争・対立が絶えず、特に明治維新の時には、野辺地で津軽藩と南部藩とが直接戦闘を交え、多くの死傷者をだした程である。今回展開された工専誘致をめぐる津軽と南部との対立・紛糾も、必ずしもこれらの事実と無関係でない。

歴史をひも解けば、南部氏は戦国時代に、現在の岩手県中部、北部、および青森県全域を所領とし、南部一族の大浦氏は津軽地域に基盤を置く土豪であった。だが、大浦為信は1571年に津軽にいた同じ南部系豪族を滅ぼし、津軽、外ヶ浜、糠部郡の一部を支配下に置き、南部一族から独立した。その際、南部氏の重臣で、盛岡藩初代藩主となる南部利直の祖父にあたる石川高信らが討たれた。

その後の中央工作で、大浦氏が津軽氏を名乗り豊臣政権から大名として

認められ、徳川家康の時代に入るや、為信は家康側に属して関ヶ原の戦いに参陣、津軽氏は江戸時代も大名弘前藩として生き抜いた。

これ以降、弘前藩と南部氏盛岡藩は犬猿の仲となり、両者の対立が始まった、といわれる。実際、江戸時代にはヒノキ材の伐採目当てで越境した領民を捕えて殺した「檜山騒動」が生じたし、また、江戸後期には「相馬大作事件」のように、盛岡藩の藩士が弘前藩主・津軽寧親を暗殺しようとした事件も起きている。

さらに戊辰戦争では、互いに「奥羽越列藩同盟」に加盟していたが、しかし、弘前藩が先に新政府軍に恭順、その後、盛岡藩は降伏するものの、降伏が受け入れられた後に弘前藩が盛岡藩に出兵する“野辺地戦争”で憎しみが倍増した。

1869年（明治2年）、戊辰戦争の戦後処理として、南部盛岡藩が津軽藩取締下に置くべきことが決定された。新政府からこれが盛岡に伝えられるや、南部領民は反発、取り消されなければ陸奥三郡を焼き払うと明治新政府に嘆願した。さらに南部藩士に不穏の動きがあり、もはや津軽藩による南部藩取締は実現しないと判断、結局、1890年（明治3年）2月、大関藩取締となることで決着した。

越えて、1891年（明治4年）9月、府県統合のため、弘前、黒石、七戸、八戸、斗南の5県を統合、「弘前県」となった。敵対的関係の旧南部藩の旧津軽藩への統合である。だが、その陰には旧斗南藩による中央政庁への工作があった、といわれる。斗南藩は酷寒の北下半島を領地としていたものの経済状態がことのほか悪く、入植した藩士は領民が口にしない野草まで食った。だから、経済状態が比較的良い旧津軽藩との統合を目指したのだ。なお、斗南藩はもともと会津出身者で、津軽と南部の確執には無関係であったことも、統合を推進するのに好都合であった。

熊本藩出身の野田豁通が1891年9月5日、弘前県大参事に任命された。野田は、同23日、青森のお仮屋（元・弘前藩の出張所）を県庁とし、「青

森県」と命名した。この移転には、弘前藩士が中央政府から派遣された官僚に反感や不信を露わにし非協力的であり、そのため、新体制での行政に支障が出たというのも一因であった、と推測されている⁽¹⁹⁾。

以上の歴史的経緯を踏まえるならば、さしあたり、津軽と南部両地域の大きな対立の要因は以下のように考えられる。①津軽と南部の歴史的遺恨、②文化・産業の相違、③気候の相違、④言葉の相違。ただ、日常的には、津軽と南部の対立は、庶民レベルではあまり関係ない。しかし、方言も違えば、気候も違うし、また産業構造も違うので、お互いに分かり合えないのは当然である。

元々、津軽と南部は別の藩であったし、謀反・暗殺事件・戦争などを通じて、昔から対立した経緯がある。方言も津軽弁と南部弁に分かれ、訛りのきつい人同士だと話が通じないこともある。一般に、津軽人は情緒・文化的で、一方、南部人は理性・合理的であるといわれるが、それは表面的に過ぎず、共に頑固な“精神”の持ち主である。

今回の「工専」誘致合戦は、従来から存在した津軽対南部の対立を再燃させ、多くの批判を浴びた。激しい誘致合戦を繰り返していた当時、東京に住んでいた筆者の立場から見て、次のように総括しておきたい。

そもそも、一介の一漁村に過ぎなかった青森市は、交通の要所として大きく発展を遂げ、県の中心地として機能、いわば県政治・経済の中軸となった。だが、戦後、青森医専や師範学校を文教都市の弘前市にもっていかれてしまい、県都でありながら、国立系の大学を有しない悲哀を味わっていた⁽²⁰⁾。

一方、八戸市は県内の唯一の工業地帯として、工業都市へと発展を遂げた。だから、「工専」という本来の趣旨からいえば、八戸市にもって来る方が合理的で理屈も通り、実際当初は、山崎岩男・知事も八戸市の“誘致期成同盟会長”を引き受けるなど力をいれ、工専は八戸市へとほぼ固まりつつあった。

しかしながら、青森市は県都であるという建前から、誘致合戦に遅れて参加してきた。結局、最終的には八戸市に工専を設置することで落ち着いたとはいえ、その間にばく大なエネルギーをつぎ込んだのは、否めない⁽²¹⁾。

最後に一言。それは「工専」誘致合戦が、青森県だけで展開され、醜い紛争を重ねたように思われるが、しかし実態は全く異なるということだ。周知のように、工専誘致をめぐるのは、全国の各地域で激しい争奪戦が展開された。だから、何も青森県のみが責められる筋合いはない。むしろ、新しい国立の高等教育機関設置という美味しい「餌」をばらまき、紛争・対立の根を醸しだした、当時の政府＝文部省事務方の姿勢と責任の方がもっと大きかった、といえる。我々は、その事実を座視してはならない。

〈注〉

- (1) 『青森県議会史 自昭和35年～至昭和37年』〔青森県議会, 1978年〕, 660頁, 『東奥年鑑 昭和37年度版』〔東奥日報社, 1962年〕, 35頁。
- (2) 同上『東奥年鑑 昭和37年度版』, 36頁。
- (3) 前掲書『青森県議会史 自昭和35年～至昭和37年』, 660頁。
- (4) 同上。
- (5) 同上。
- (6) 「青森市に誘致を決定一県議会工専特別委」『東奥日報』1961年8月20日, 「工専青森市へ 津軽地区議員で可決」『東奥日報』1961年8月22日。
- (7) 前掲書『東奥年鑑 昭和37年度版』, 36頁, 1961年11月29日には、工専問題で県会議員が大挙上京、県議会定例会の議事が遅延している(藤本一美『戦後青森県政治史 1945年～2015年』〔志學社, 2016年〕, 104頁)。
- (8) 前掲書『青森県議会史 自昭和35年～至昭和37年』, 660～661頁。
- (9) 前掲書『東奥年鑑 昭和37年度版』, 36頁。
- (10) 飯吉弘子「戦後日本産業界の人材・教育要求変化と大学教養教育(特集「大学」の機能分化と大卒労働市場との接続)」『日本労働研究雑誌』第54巻第12号[労働政策研究・研修機構], 2012年12月, 8～9頁。
- (11) 以上詳細は『高等専門学校50年のあゆみ』〔独立行政法人国立高等専門学校機構・全国公立高等専門学校協会・全国私立高等専門学校協会, 2012年〕, 27頁を参照されたい。

- (12) 前掲書「醜態さらした県議会—完全に県政を分断」『東奥日報』1961年8月24日。
- (13) 前掲書『高等専門学校50年のあゆみ』参照。
- (14) 前掲書『青森県議会史 自昭和35年～至昭和37年』, 660～661頁。
- (15) 飯吉, 前掲論文「戦後日本産業界の人材・教育要求変化と大学教養教育」, 9頁。
http://www.kosen-k.go.jp/letter/kouhou/50nenshi_02.pdf
- (16) 中園裕「軍都弘前に教育機関」『陸奥新報』2016年10月17日。
- (17) 『東奥日報』1961年8月20日, 8月22日, 8月24日。
- (18) 前掲書『東奥年鑑 昭和37年度版』, 36～37頁。
- (19) 『青森県の百年—県民100年史』〔山川出版, 1987年〕, 『青森県100年のアーカイブス』〔生活情報センター, 2006年〕等参照。
- (20) 藤本, 前掲書『戦後青森県政治史 1945年～2015年』310, 312～313頁, 『新青森市史 通史編第4巻:現代』〔青森市, 2014年〕, 387～389頁。
- (21) 前掲書「醜態さらした県議会—完全に県政を分断」『東奥日報』1961年8月24日。

参考文献

- 【1】『青森県議会史 自昭和35年～至昭和37年』〔青森県議会, 1978年〕。
- 【2】『東奥年鑑 昭和37年度版』〔東奥日報社, 1962年〕。
- 【3】藤本一美『戦後青森県政治史 1945年～2015年』〔志學社, 2016年〕。
- 【4】飯吉弘子「戦後日本産業界の人材・教育要求変化と大学教養教育(特集「大学の機能分化と大卒労働市場との接続)」『日本労働研究雑誌』第54巻第12号(2012年12月)。
- 【5】『高等専門学校50年のあゆみ』〔独立行政法人国立高等専門学校機構・全国公立高等専門学校協会・全国私立高等専門学校協会, 2012年〕。
- 【6】『青森県の百年—県民100年史』〔山川出版, 1987年〕。
- 【7】『青森県100年のアーカイブス』〔生活情報センター, 2006年〕。
- 【8】『陸奥新報』。
- 【9】『東奥日報』。

第3章 「東北新幹線」の新青森駅開業

〈東北新幹線新青森駅開業〉



〈目次〉

1. はじめに一問題の所在
2. 東北新幹線の建設
3. 東北新幹線・盛岡以北着工
4. おわりに―「政治的路線」の課題

1. はじめに一問題の所在

東京駅と新青森駅とを結ぶ東北新幹線は、2010年12月4日、全面開通した。新たに開業した新青森駅では、一番列車の出発に合わせてセレモニーが行われ、「はやて」号は東京～新青森間を一日15往復運行、所要時間は最短3時間20分でこれまでより39分短縮された。青森県民にとって、念願の東北新幹線新青森駅の開業であり、観光客の一層の増大および本県経済への波及効果が期待された⁽¹⁾。

いわゆる、東北新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく新幹線鉄道として初めて『全国新幹線鉄道整備法第四条第一項の規定による建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画』（1971年運輸省告示）に盛り込まれた3線のうちの一つであって（残り2線は上越新幹線と成田新幹線）、この告示により東京駅～盛岡駅間が着工、1982年に大宮駅～盛岡駅間、1985年に上野駅～大宮駅間、そして1991年には東京駅～上野駅間が開業した。

一方、盛岡駅～新青森駅間は1972年に告示された「改正基本計画」に盛り込まれた5線（「整備新幹線」と呼ばれるもの）のうちの一つで、北海道新幹線（青森市～旭川市間）の建設基本計画と合わせて追加されたものだ。2002年に盛岡駅～八戸駅間が、そして8年後の2010年には、八戸駅～青森駅間が開業した。なお、この区間の並行在来線にあたる東北本線は、岩手県側がいわて銀河鉄道線に、そして青森県側が青い森鉄道線の両第三セクターに移管された。最初の区間の着工から全線開業まで、他の新幹線は長くても10～20年前後であったものが、東北新幹線の場合、39年間の歳月を要し、それだけに、陳情合戦や政治的対立・紛争が絶えなかった⁽²⁾。

東北新幹線の新青森駅は、1986年に奥羽本線の単独駅として開業、2010年12月から東北新幹線も乗り入れ、同線の終着駅となった。当駅のある青森市の“石江地区”南部は新幹線開業以降、急速に区画整理・再開発が進み、また北海道新幹線の起点駅である。青森県内の代表駅は青森駅であって、東北6県の県庁所在地では唯一、新幹線駅と市の代表駅が異なる。新青森駅の方は、青森市街地の西外れに位置している。

ちなみに、新青森駅の新幹線ホームは2面4線、在来線ホームは単線区間上にある1面2線構造であり、新幹線は在来線と十字型に直交している。在来線ホームからの特急列車も充実し、弘前方面へ向かう「つがる」が、北海道新幹線開業前は青函トンネルを経由して北海道方面へ向かう「白鳥」・「スーパー白鳥」も、また大湊線、五能線に直通する臨時快速列車も

発着する。青森県、秋田県北部の拠点駅として機能している新青森駅は、豪雪地帯で知られ、そのため、駅構内の新幹線分岐器部分には温水を撒いて雪を溶かすスプリンクラーが設けられている。

周知のように、東北新幹線の青森県誘致をめぐる苦労話は多々あり、当時、青森知事であった北村正哉、副知事であった山内善郎の回想録などに詳しい。その中で、北村・元知事は「新幹線は、屈辱と隠忍、政治に翻弄された歴史だった」と振り返る。だが、“国策協力”に走り続けてきた自らの姿勢を問い直すことはなかった。一方、山内・元副知事は「県政が泣かされ続けてきた問題に整備新幹線がある。近くて遠い新幹線のレール。県民悲願の“盛岡以北”は政治の波に翻弄され、何度も苦汁を飲まされた。平成6年（1994年）の盛岡・八戸間フル規格着工決定に続き、平成8年（1996）12月25日には八戸・新青森間フル規格整備が政府・与党間で合意に達し、挫折の歴史ようやく光が差した」と述懐している。我々は、これらの著作の一部を拝見するだけでも、先人たちの並々ならぬ努力により、初めて現在の形で東北新幹線を利用できるようになった経緯を知ることができる⁽³⁾。

本章では、「東北新幹線」の新青森駅開業に至る経緯を政治的争点の一つとして取り上げる。論述は、前半で東北新幹線建設に至る背景を、次いで後半では、東北新幹線の盛岡～八戸開業に至る過程を、述べる。そして最後に、いわゆる“政治的決着”の意味を考えたい。

2. 東北新幹線の建設

東北新幹線の建設は、1970年代における最大規模の公共事業の一つであり、それは、全国の各地域で深刻な反対運動や誘致合戦をもたらした。東北新幹線は『全国新幹線鉄道整備法』に基づき、鉄道建設審議会の答申（1971年1月13日）を得て、同年1月18日、その基本計画が、同年4月1日に、その整備計画が運輸大臣によって決定された。これに基づいて、日

本国有鉄道で作成した実施計画が同年10月14日に運輸大臣によって認可され、11月から建設が開始された。当初の予定では、東北新幹線は1977年3月、東京～盛岡間が完成する予定であった。しかし、工事の方は遅延を重ね、ようやく1982年6月13日、東北新幹線は大宮～盛岡間で暫定開業、1985年3月14日には上野～盛岡間も完成した⁽⁴⁾。

整備新幹線とは、1970年施行の全国新幹線鉄道整備法に基づき建設が進められたもので、それは北海道（青森～札幌）、東北（盛岡～青森）、北陸（東京～長野～金沢～大阪）、九州鹿児島（博多～鹿児島）、九州長崎（博多～長崎）の5路線を指す。1969年に策定された「新全国総合開発計画（新全総）」に基づき、全国を網羅する高速交通ネットワークとして、多数の新幹線路線建設が計画された。だが、後述するように、旧国鉄時代の累積債務の急増や、1973年の石油ショックなどで構想が縮小、同年に運輸大臣が決定した整備計画に基づき、5つの路線のみが生き残る形になった。その後、旧国鉄の分割民営化なども影響して、整備新幹線の建設は長らく凍結状態が続いた。

しかし、1988年に至り、運輸省が建設費抑制のため、在来線の線路を拡幅して既存の新幹線路線に接続する「ミニ新幹線」や、新幹線規格の線路（フル規格）に在来線の特急を走らせるスーパー特急を部分的に整備新幹線へ導入する方針を打ち出し、1989年には北陸新幹線、そして1991年には、東北新幹線盛岡以北と九州新幹線が着工された。ただその代わりに、①地元道県は建設費の三分の一を負担、②並行する在来線の経営悪化が見込まれるため経営をJRから分離する－という建設枠踏み（スキーム）が決まった。その後、東北新幹線盛岡以北については、盛岡～八戸間と八戸～新青森間とに分断、2段階で建設することが1994年に決まり、それと引き換えに、盛岡以北はミニ新幹線とフル規格の混在から、全線フル規格への計画変更が実現したのである⁽⁵⁾。

以上の経過を経て、2002年12月1日に、ようやく東北新幹線が八戸まで

開業した。長年、新幹線の八戸開業の完成を望んでいた県民にとって大きな明報であったのは、いうまでもない。東北新幹線の建設は大きな政治的問題＝争点となり、国会でも激しい論議を呼んだ。何故なら、新幹線は是非建設して欲しいという声が強い一方で、採算のとれない整備新幹線の建設は即刻中止すべきだといった、意見もあったからだ。確かに、東北新幹線の採算は難しかった。では、採算がとれないとするなら、誰がその建設費用を負担すべきなのかが大きな課題となり、とりわけ、八戸新幹線駅はその問題に直面、何とかこれを克服した。だから、工事の方は遅れに遅れて、東北新幹線が盛岡に当直するまで20年間、東北新幹線の工事は開始されてから40年近く経過した。

次に、東北新幹線、とくに盛岡以北着工の主要な段階を振り返る。東北新幹線の盛岡以北を含む「整備新幹線」について、政府と自民党は、1984年12月26日、1985年度予算編成の政治接触の中で、①東北新幹線盛岡以北と北陸新幹線にそれぞれ50億円の建設工事費を計上、②国鉄と鉄建公団にそれぞれ14億円の建設調査費を計上、盛岡以北に4億円を配分、③1985（昭和60）年を目途に着工する、④着手にあたって並行在来線の廃止を決定するとともに、事業実施方式のあり方などを詰め、国鉄再建監理委員会の答申を待って着工する一ことで合意に達した。

こうして、新幹線の盛岡以北は、並行在来線の廃止や監理委の答申待ちの条件つきながらも、着工に向けて大きく動き出すことになり、自民党五役は、新幹線の盛岡以北着工を決定した。なお、国鉄は1987年4月に民営分割される予定で、民営化に合わせて新幹線建設の事業主体なども詰めていくことになった⁽⁶⁾。

既述のように、東北新幹線の盛岡以北を含む整備新幹線5線は、1972年に基本計画が出来上がっており、次いで、1973年に整備計画が決定、そして、1978年には新幹線整備関係閣僚会議において整備5新幹線の具体的実施計画が了承されていた。また、1979年度からは、調査費と建設費が計上

され、環境アセスメント作成への調査作業に入っていた。

越えて1981年11月、整備新幹線5線のうち、盛岡以北と北陸の両新幹線が優先着工路線に決定された。そして、1982年度予算からは調査費10億円、建設費50億円が計上され、「公的助成と地域負担の程度、方法の整備を進め、これを待って工事に着手する」と決められた。だが、「整備新幹線は当面見合わせる」とした臨時行政調査会（臨調）の答申もあり、着工の方は繰り延べられ、建設費は凍結されたまま推移してきた。この間、1982年3月には、候補ルートと駅の位置を公表、また同年12月には環境アセスメント案が公表され、そして、1983年10月、青森着工準備作業所の開設など、ほぼ準備作業は終わり、あとは着工を待つばかりだった⁽⁷⁾。

整備計画書によると、東北新幹線の盛岡～青森間には、5つの駅を設置、盛岡～青森間を約1時間で結ぶ予定であり、その総工事費は7千億円（1982年度価格）に達し、技術的には6年程度で完成する、といわれた⁽⁸⁾。

こうした経緯を経て、東北新幹線の盛岡以北の着工問題については、1984年12月末の1985年度政府予算案編成作業の中で、政府と自民党4役による政治折衝の結果、次の5項目で合意されたのである。繰り返しになるが、より正確に言えば、以下の通りである。

すなわち、①北陸および東北新幹線については、1985年度から建設に着手する、②1985年度予算においては国鉄および鉄建公団に50億円ずつ計上する、③着工にあたっては、並行在来線の廃止を決定するとともに、国および地域負担（建設費の10%）など、事業方式の在り方、国鉄再建監理団体の答申との関連などについて調整を進め、その結論を待って1985年8月を目途に着工する、④九州新幹線鹿児島ルートについては、建設に向けてできるだけ早期に着工準備作業所を設置し、着工のための準備を進めるとともに、長崎ルートについては候補ルートを決定し、環境影響評価調査を進める、⑤建設のために調査費として、国鉄および鉄建公団に14億円ずつ計上する。見られるように、問題点がすべて先送りされ、また玉虫色の政

治決着となったとはいえ、新幹線の盛岡以北は着工に向けて大きく前進することになった⁽⁹⁾。

このような経緯を、社会学者の長谷川公一、船橋晴俊、畑中宗一は、次のように整理している。「東海道新幹線の歴史が高度経済成長の歴史と切り離すことが出来ないように、東北新幹線の建設の歴史は、国土開発の歴史と深く結びついている」と指摘。「1969年5月発表の新全国総合開発計画（二全総）の中には巨大交通・通信ネットワークの一つの柱として全国7,220キロの新幹線網整備構想がおり込まれていた」と述べ、そして「この構想のもとに、1971年1月13日の鉄道建設審議会の答申を受けて、運輸大臣は同18日、東北・上越・成田（その後工事中止）の三新路線の基本計画を決定、建設がはじめられた」と、結論する⁽¹⁰⁾。

そして、「運輸大臣は1971年4月には、三新幹線の整備計画を決定、つづいて、10月14日、国鉄および日本鉄道建設公団（鉄建公団）が策定した工事実施計画を認可した。東北新幹線については国鉄に建設を指示した。工事実施計画書によれば、東北新幹線は東京―盛岡間、路線延長496キロ、工事予算は8,800億円、工事完了予定は昭和51年度だった」と説明、しかも「東北・上越新幹線は国土開発計画の一環として構想され、政府・政権党が主導して計画決定を行ったのである」⁽¹¹⁾。

3. 東北新幹線・盛岡以北着工

青森県民にとって長年の懸案であった、東北新幹線の盛岡以北建設について目途がたち、実現を見ることになった。1990年12月24日、1991年（平成3年）度政府予算編成の作業過程で、政府と自民党四役による政治折衝の結果、東北新幹線盛岡～青森などが認可の手続きを経て1991年度に着工することが決まった。政府と自民党の申し合わせ合意を受けて、大蔵省は24日の1991年度政府予算内示で、盛岡～青森間の着工費45億円を含む総額626億円の整備新幹線建設費を計上した⁽¹²⁾。

この結果、本県が念願する、青森—盛岡間の基本計画以来、実に18年ぶりに新幹線の着工が実現することになった。運輸省は、具体的な工事の着手について難工事が存在しており、盛岡以北の場合、すでに難工事区間として準備工事に入っている岩手トンネル（26キロ）と、技術調査が行われている三戸トンネル（8.25キロ）、金田一トンネル（8.72キロ）が対象となった。盛岡以北の総事業費は3,550億円に達し、工期を6年として、ピーク時5年目に事業費は1,350億円程度になる予定で、地元負担は15%（うち9割は起債充当が認められている）となり、青森、岩手の両県でもって負担することになった⁽¹³⁾。

1991年（平成3年）度政府予算の焦点であった整備新幹線建設問題は、12月24日に開催された大野運輸相と橋本蔵相らと自民党四役の政治折衝で、東北新幹線・盛岡～青森、北陸新幹線・軽井沢～長野、九州新幹線（鹿児島ルート）八代～西鹿児島島の三線三区間を1991年度に同時着工することが正式に決められた。既述のように、東北・盛岡以北の初年度事業費は45億円である。事業主体である日本鉄道建設公団が難工事の三戸、岩手両トンネルから工事に入る予定で、1991年10月に見込まれる「鉄道整備基金」（仮称）の創設を待って、本格的な建設に着手する、という。この結果、今世紀中に全線が完成される予定となり、青森、岩手両県にとって、ようやく20年来の悲願が達成されることになった、わけである⁽¹⁴⁾。

当初、東北新幹線は東京から仙台までの計画だった。しかし、「鉄道新幹線建設促進議員団」の会長で、当時“運輸族”の重鎮だった鈴木善幸・衆議院議員が鉄道建設審議会会長時代に盛岡まで延伸させた、といわれている。

『朝日新聞』青森版の報道によれば、盛岡以北において一部がミニ新幹線で整備されることになっていた新幹線が全線フル規格となった経過について、その過程で“ミスター新幹線”と呼ばれた北村正哉・青森県知事の大きな活躍があった、という。

北村知事は、副知事時代から東北新幹線の建設運動を促進してきたが、東北新幹線建設の目的に関して「産業構造の高度化」を挙げる。「青森県の一人当たりの県民所得は、戦後一貫して全国最下位クラスであり、北村はその原因を、第一次産業への依存度が高い産業構造にある」と考えていた。だから、第二次産業の比重を高めることを「産業構造の高度化」だと表現して自らの政治的な公約と位置づけ、東北新幹線の建設を通じて企業誘致などが促進され、産業構造の高度化ができるのだ、と認識していた⁽¹⁵⁾。

北村知事は当初、一部ミニ新幹線受け入れを決め、県議会において「運輸省案は当面の措置に過ぎない、やがては、従来通りのフル新幹線で完成させる」となだめた。その上で、「まず、着工させることが何よりも先決」として、並行在来線の経営分離を承諾したものの、これは当人によれば“死んだふり”作戦にすぎず、1991年からはフル規格の復活に動き出した。

だが、ミニ新幹線部分に着手されると挽回不能なため、1992年には、自民党の経世会会長・金丸信を通じて奥田敬和・運輸大臣に連絡を取り、同部分の浅虫温泉駅、野辺地駅の調査費盛り込みを撤回させた。また北村知事自身も「新幹線はフル規格でこそ有効」と『朝日新聞』の論壇にも投稿するなど、1994年6月には、亀井静香・運輸相の意向もあって、フル規格の復活が実現した。もちろん、これには全面的な賛成の声ばかりではなかった。実際、JRから第三セクターに代わる地域で消極的だった野辺地町や三沢市では懸念する声が上がリ、また、新幹線建設費の地元負担および並行在来線の経営により地方財政の負担が多過ぎるとされた。だから、2008年3月14日に至り、青森県と富山県の両知事が惨状を訴えるなど、整備新幹線建設費、および並行在来線の経営分離で地方の足を守るための、地元負担を軽減するよう国に求める一幕もあった。

北村元知事は、この辺の事情を「決断の裏には、経営分離は現実的に無理だろうという読みがあった」、と語っている。青森県側は盛岡～新青森間の建設に2009年までに地元負担1,800億円余を投入、また、北海道新幹

線新函館延伸工事の負担は2009年度で39億円、八戸駅開業の際には並行在来線買い取りに24億円、第三セクター支援に毎年2～3億円要している。さらに、新青森駅開業の際には並行在来線買い取りに80億円、三セク支援に毎年16億円要する見込みとなった⁽¹⁶⁾。

こうして政府は、1994年12月19日、整備新幹線建設計画の見直し問題について、首相官邸で開催された亀井・運輸、武村・大蔵、野中・自治、および五十嵐・官房の四閣僚による来年度予算編成の事前折衝で、東北新幹線のミニ方式をフル規格に変更、盛岡～沼宮内と八戸駅をフル規格で着工、八甲田トンネル試掘調査に着工することなどを盛り込んだ見直し方針を決定した。かくして、県民の悲願であった整備新幹線問題は閣僚折衝において、盛岡～八戸間が現行の財源枠内で1995年度からすべてフル規格でもって整備することが決定され、八戸～青森間は当初のフル規格整備計画に戻った。県内は今回の措置を歓迎していたものの、依然として八戸～青森間が先行不透明なものと、並行在来線がどうなるか。1996年の総選挙をにらんだ決定なのではないかなど、長年にわたった東北新幹線着工の“政治決定”に泣かされてきただけに、招致関係者は必ずしも喜んでばかりいえず、不信感が残ったのは否めない⁽¹⁷⁾。

整備新幹線の見直しの柱はこの他に、来年度予算において、①整備新幹線駅整備調整事業（仮称）を創設、未着工区間の富山（北陸）、熊本（九州）両駅を対象に駅舎整備に着工する、②八甲田トンネルの他、飯山トンネル（北陸）、第二筑紫トンネル（九州）の試掘調査に着手する、③新しい基本スキームを引き続き検討し平成8年中に成案を得るとなっていた。見直しでは、整備五線について、従来の整備計画がすべて維持されることを確認した。

その上で、東北新幹線について、盛岡～八戸をフル規格に変更、八戸～青森のミニ方式を取り下げる、としている。これは暫定計画でミニ方式だった盛岡～沼宮内をフル規格に変更することで、もともとフル規格で整

備の沼宮内～八戸を含め、八戸以南をフル規格で先行整備することに他ならない。一方、八戸以北はミニ方式を廃止することにより、1985年12月に認可申請が受理されたまま認可に至ってないフル規格での工事実施計画が復活するという考えである。さらにまた、八甲田トンネルの試掘調査に着手することで、八戸以北のフル化も担保している、というのが見直し作業に当たった連立与党整備新幹線検討委員会と運輸省の受け止め方だった。

しかし、こうした甘い見方に対して、『東奥日報』紙は社説：不満が残る“細きれ決着”の中で、今回の見直しについて、次のように批判した。「問題なのは盛岡～八戸間を先行整備する代わり、八戸～青森間のフル着工を先送りしたことだ。新たな基本計画を作成する平成8（1996）年度までに、八戸～青森間の財源を確保できる見通しは立っていない。これでは事実上の“白紙化”ではないか。八戸～青森間は未着工区間並みとなった、ともいえる。東北新幹線盛岡以北の着工から既に3年、どういう角度から判断しても明らかに後退である。“八戸までフル化したのは前進。これなしに青森までのフル化もない。八甲田トンネルの地質調査着手は担保になる”。一部報道にあった県の受け止め方は少し甘いのではないか」⁽¹⁸⁾。青森県の地元紙も、“政治的決着”の危うさに懸念を表明したわけである。

それはともかく、東北新幹線の新青森駅決定の焦点は、1994年12月19日、政府・与党が青森までミニ計画を取り下げ、盛岡～八戸間をフル格上げに決めた瞬間であった。政権に復帰した自民党の亀井静香・運輸相が先送りを決めていた細川政権時代の申し合わせを白紙撤回すると言明、運輸省に再検討を指示したからである。八戸～新青森間のフル規格整備について政府・与党間で合意したことで、ようやく挫折の歴史に光が差した⁽¹⁹⁾。

社会学者の船橋晴俊は東北新幹線の促進をめぐる政治的関与の主体について、次のように整理する。いわく「東北・上越新幹線の建設を担ったのは、政治組織（政権党）、行政組織（運輸省）、公共企業体（国鉄）、および公団（鉄道建設公団）の複合体」であり、「この複合体は、巨大な政治

的・行政的権力と経済的資源動員力とを保持しており、新幹線のような巨大な社会資本の建設をとおして、経済成長を指導してきた」と指摘。それを“社会管理機構”と呼んでいる。その上で、「この社会管理機構は新幹線事業の場合、次のような四水準の要素主体から構成されている」と述べる。すなわち、政権党首脳部、運輸省および国鉄の最高幹部、国鉄の中堅幹部、および末端組織の職員で、新幹線の建設・運営主体は、以上の四層の要素主体が組み合わさって構成されている」と。「より一般化していえば、四層複合体とは、政治家、テクノクラート、テクノストラクチャー、ピユーロクラートが、この順序で支配-従属関係の連鎖のもとに組織化され、独特の硬直性を備えた意思決定と行動様式を備えている」と、結論づけている⁽²⁰⁾。

興味深いのは、船橋が政権党首脳部に関して、次のように述べて政治家の無責任さを鋭く指摘していることだ。すなわち、「政権党首脳部は、社会管理機構の最上位の水準に位置する主体である。彼らの主要関心は、新幹線の建設実現である。その動機としては、地方の発展や地域格差の是正という大義名分とともに、政権党および政治家にとっての建設のメリットの最大化という動機が作用している。他方、彼らは交通システムとしての採算性や経営上の合理性を無視する傾向を示す」⁽²¹⁾。

4. おわりに―「政治的路線」の課題

すでに見てきたように、東北新幹線沿線地域には、「首都圏などとの地域格差に対するフラストレーションが存在し、その格差を“政治力”で克服しようとする運動が、整備新幹線建設促進運動の実態だった」、といてよい⁽²²⁾。整備新幹線の建設に際して、形式的には国土交通大臣の指示や決定が手続きの中心となり、①基本計画 ②整備計画、③工事実施計画―の三つの段階がある。しかしながら、建設を実際に検討するのは、与党内の整備新幹線沿線地域の選出国議員らで構成する整備新幹線建設促

進特別委員会や、政府と与党が設置する整備新幹線建設検討委員会および下部組織のワーキンググループなど組織に他ならない。そして、与党内の意見調整を経て、政府と与党との調整が実現した段階で、新規路線の着工や完成時期の確定など、整備新幹線をめぐるあらゆる建設方針が事実上決定する。だから「整備新幹線に関する政策決定過程で最も重要な段階は“政府・与党申し合わせ”であり、国土交通大臣の決定は、それを追認する手続きにすぎない」⁽²³⁾、といわれる。

本章の冒頭でも指摘したように、東北新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線鉄道として初めて『全国新幹線鉄道整備法第四条第一項の規定による建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画』（1971年運輸省告示）に盛り込まれた3線のうちの一つである。この告示により東京駅～盛岡駅間が着工、まず1982年には大宮駅～盛岡駅間が開業、次いで1985年には上野駅～大宮駅間が、さらに1991年には東京駅～上野駅間が開業した。

こうした中で、盛岡駅～新青森駅の方は、1972年に告示された改正基本計画に盛り込まれた5線（「整備新幹線」と呼ばれるもの）のうちの一つで、北海道新幹線（青森市～旭川市間）の建設基本計画と合わせて追加されたものだ。それでは、何故、東北新幹線の新青森駅開業は、このように大幅に遅れてしまったのであろうか。

新幹線問題に詳しい山之内秀一郎は、東北新幹線の工事が遅れた原因を次のように指摘する。「工事の過程でもいくつかの難問があった。“雨に弱い新幹線”という汚名の返上、厳しい気象条件への対応、騒音振動対策、用地買収の難しさ、そして極端に悪化していく国鉄の財政状況と労使問題。……こうしたことが全て重なって東北新幹線の工事は大幅に遅れた。1971年に東北新幹線の工事がスタートした時には5年間で完成する予定だった」。だが、盛岡～東京間の完成は1991年の20年後、そして新青森～東京に至っては何と2010年の39年後であった⁽²⁴⁾。

山之内はまた、東北新幹線建設の基本的課題を、東海道新幹線と比較しながら次のように要約する。「東海道新幹線の建設は批判的な意見がある中でスタートしたため、無理をしてでも工事費を安くして、採算の良いプロジェクトにしなければならなかった。ところが東北・上越新幹線の建設の時には、そうした問題は重要でなかった。採算よりも国策として地域の発展のために新幹線を建設することになったからである」⁽²⁵⁾。

しかしそれには、大きな地元負担が伴った。県民は盛岡以北の開業の代償として、総額1,850億円以上に上る負担を強いられ、しかもその上、新たに青森～八戸間が加わった平行在来線青い森鉄道の年額16億円に上る赤字分も毎年税金から賄うことになった⁽²⁶⁾。

当時、青森県の副知事であった山内善郎は、東北新幹線の「盛岡以北」の歴史は、県民にとって恥辱の繰り返しだった。政治家の甘い言葉に騙され、土壇場で何度も煮え湯を飲まされた」と述懐する。「最初の恥辱は、県民の期待を裏切って着工が先送りされた昭和60年（1985年）の“8・22ショック”だ」。その結論は、まさかの「着工先送り」だった⁽²⁷⁾。

その上で、「恥辱の第二幕は、昭和63年（1988年）8月31日夜から未明にかけて行われた着工優先順序に関する調整劇。二番目が指定席だと思っていた“盛岡以北”は、北陸の“高崎－軽井沢”“高岡－金沢”に続く三番手に後退した。敗北だった」。だから、山内は来県した当時の大臣や自民党幹部の発言は一体何だったのか、県民をその気のさせた政治家の罪は重いと、鋭く批判している⁽²⁸⁾。

青森県は、40年以上の長きにわたり、県知事、国会議員、地元市町村長など関係者が一体となって、東北新幹線の新青森駅開業の全力を注いできた。その悲願が達成された今、「あらためて問われるのは、本来の目的である新幹線を地域の持続的な振興にどう結びつけるか」だろう⁽²⁹⁾。

東北新幹線建設の実態に詳しい櫛引素夫によれば、「整備新幹線の開業は、直接的には移動時間の短縮や沿線の知名度アップ、交流人口の拡大と

いったメリットをもたらす」と指摘。その上で「さらにメリットを創出しようと試みるなら、新幹線開業を意識改革の契機としてとらえ、何としても観光面やそれ以外のビジネスチャンスの創出につなげていくべく、徹底的に対策を練り、実行していくしかない」と結論を下している。至言である⁽³⁰⁾。

いずれにせよ、青森県民の強い要望であった東北新幹線乗り入れは、新青森駅の開業で完結した。その過程で、反対運動や経済的採算などの問題を乗り越え、一種の「政治的決着」が図られ、ようやく実現をみた。東北新幹線の新青森駅開業により、真の意味で東京と青森県が結ばれた、とあってよい。筆者の学生時代には、青森と上野間は、寝台車を利用して12時間もかかった。東京に出かけるのは、米国のワシントンDCに出かけるようなものであった。それが、今や僅か3時間20分で到着できるようになり、日帰りも可能となった。隔世の感である。思えば、随分と便利になったものである。

〈注〉

- (1) 「東北新幹線 新青森駅開業」『東奥日報』2010年12月5日。
- (2) 山之内秀一郎「東北新幹線の工事はなぜ遅れたのか」『東北・上越新幹線—東北・上越から山形。秋田・長野新幹線間までの20の歩み』〔JTBパブリッシング、2002年〕、30～35頁。
- (3) 『人生50年—前青森県知事北村正哉の軌跡』〔アクセス21世紀出版、2000年〕、279頁、山内善郎『回想 県政50年—前青森県副知事 山内善郎』〔北の街社、1997年〕、289頁、ただ、青森県内でも「東周りか西まわりか」といった県内ルートを巡る対立、また「石江駅舎（新青森駅）」決定をめぐる県と青森市との対立、「地元負担金」など大きな問題を抱えていた。
- (4) 船橋晴俊「東北新幹線の建設と住民運動」栗原林・庄司興吉編『社会運動と文化形成』〔東京大学出版会、1987年〕、123～124頁、repository.ul.hirosaki-u.ac.jp/dspace/html/10129/1145/AA。
- (5) 山之内、前掲書「東北新幹線八戸開業を迎えて」『東北・上越新幹線—東北・上越から山形。秋田・長野新幹線間までの20の歩み』、22～23頁。
- (6) 『東奥年鑑 1986年版』〔東奥日報社、1985年〕、43頁。

- (7) 同上, 178頁。
- (8) 同上, なお, この年, 中央政界において, 従来及び腰であった社会党が, 明確に着工促進を掲げたのが注目された。また衆院予算委員会で, 細田運輸相が盛岡以北に強い意欲を示した。2月の来青の時も同様の趣旨を述べており, 細田発言が国会答弁の形で示された意義は小さくない(『青森県議会史 自昭和58年～至昭和61年』〔青森県議会, 1998年〕, 412頁)。
- (9) 前掲書『東奥年鑑 1986年版』, 123頁。
- (10) 長谷川公一・船橋晴俊・畑中宗一「2章 東北・上越新幹線の建設と地域紛争」船橋晴俊, 長谷川公一, 畑中宗一, 梶田孝道著『高速文明の地域問題—東北新幹線の建設・紛争と社会的影響』〔有斐閣, 1988年〕, 46頁。
- (11) 同上, 46～47頁。
- (12) 『東奥年鑑 1992年版』〔東奥日報社, 1991年〕, 119頁。
- (13) 『デーリー東北』1990年12月25日。
- (14) 「ミニ新幹線受け入れ 県政四十年 北村正哉の歩んだ道—④」『朝日新聞 青森版』1997年12月14日, 「フルへの転換 県政四十年 北村正哉の歩んだ道—④」『朝日新聞 青森版』1997年12月28日, 「八戸着工 県政四十年 北村正哉の歩んだ道—④」『朝日新聞 青森版』1998年1月18日, 「整備新幹線 県政四十年 北村正哉の政治的遺産: 中)」『朝日新聞 青森版』1999年5月5日。後に, 『人生80年—前青森県知事北村正哉』〔アクセス21世紀出版, 2000年〕に収録。
- (15) 櫛引素夫『地域振興と整備新幹線—“はやて”の軌跡と課題』〔弘前大学出版会, 2007年〕, 45頁。
- (16) 『デーリー東北』1994年12月20日, 『東奥日報』1994年12月20日。
- (17) 『デーリー東北』1994年12月20日, 藤本一美『戦後青森県政治史 1945年～2015年』〔志學社, 2016年〕, 317頁。
- (18) 『東奥日報』1994年12月20日。
- (19) 前掲書, 『人生50年—前青森県知事北村正哉の軌跡』, 278頁, 山内, 前掲書『回想 県政50年—前青森県副知事 山内善郎』, 289頁。
- (20) 船橋晴俊「4章 建設計画の決定・実施過程と住民運動」船橋, 長谷川, 畑中, 梶田, 前掲書『高速文明の地域問題—東北新幹線の建設・紛争と社会的影響』, 113～116頁。
- (21) 同上, 113～114頁。
- (22) 櫛引, 前掲書『地域振興と整備新幹線—“はやて”の軌跡と課題』, 107頁。
- (23) 同上13～14頁。
- (24) 山之内, 前掲書『東北・上越新幹線—東北・上越から山形。秋田・長野新幹線間までの20の歩み』, 34～35頁。
- (25) 同上, 35頁。
- (26) 福井徹「開業契機に圏内交流を」『東奥日報』2010年12月5日。

- (27) 山内, 前掲書『回想 県政50年』, 290頁。
- (28) 同上, 293頁。
- (29) 「社説: 新幹線全通時代—本県発展の道 さらに探れ」『東奥日報』2010年12月5日。
- (30) 櫛引, 前掲書『地域振興と整備新幹線—“はやて”の軌跡と課題』, 109頁。

参考文献

- 【1】 山之内秀一郎『東北・上越新幹線—東北・上越から山形。秋田・長野新幹線間までの20の歩み』〔JTB パブリッシング, 2002年〕。
- 【2】 『人生50年—前青森県知事北村正哉の軌跡』〔アクセス21世紀出版, 2000年〕。
- 【3】 山内善郎『回想 県政50年—前青森県副知事 山内善郎』〔北の街社, 1997年〕。
- 【4】 船橋晴俊「東北新幹線の建設と住民運動」栗原林・庄司興吉編『社会運動と文化形成』〔東京大学出版会, 1972年〕。
- 【5】 長谷川公一・船橋晴俊・畑中宗一「2章 東北・上越新幹線の建設と地域紛争」船橋晴俊「第4章 建設計画の決定・実施過程と住民運動」船橋晴俊, 長谷川公一, 畑中宗一, 梶田孝道著『高速文明の地域問題—東北新幹線の建設・紛争と社会的影響』〔有斐閣, 1988年〕。
- 【6】 櫛引素夫『地域振興と整備新幹線—“はやて”の軌跡と課題』〔弘前大学出版会, 2007年〕。
- 【7】 『東奥年鑑 1986年版』〔東奥日報社, 1985年〕。
- 【8】 『東奥年鑑 1992年版』〔東奥日報社, 1991年〕。
- 【9】 『青森県議会史 自昭和58年～至昭和61年』〔青森県議会, 1998年〕。
- 【10】 『東奥日報』。
- 【11】 『デーリー東北』。
- 【12】 『朝日新聞 青森版』。
- 【13】 藤本一美『戦後青森県政治史 1945年～2015年』〔志學社, 2016年〕。