

# 世界縁結びの地 健康寿命の聖地を目指して

飛行機・観光列車ネットワーク



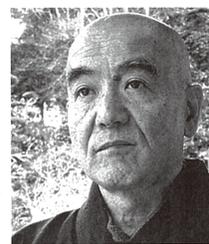
**隠岐ユネスコ世界ジオパーク  
山陰海岸ジオパーク**

## 「効率化社会」のあり方

目的地に乗客を早く、確実に運ぶ新幹線。限られた資源を技術力でカバーし、高度経済成長を遂げた日本の象徴となり、鉄道網の合理化・効率化が進められてきた。だが、地方経済の衰退や在来線の切り捨てなど、東京中心の利便性向上と引き換えに失われたものもある。低成長・人口減時代を迎えた今、効率化社会のあり方は。

東京五輪が開かれた1964年、国鉄は東海道新幹線を開業する一方、赤字に転じた。自家用車の普及や地方の過疎化が原因とされる。その後債務は累積し、87年にJR7社へ分割民営化された。民営化後、事業の効率化が一層進められ、新幹線網の拡大を中心とする高速化と、赤字の在来線の整理・廃止が加速した。各地で市民の足となっていた路面電車も60~70年代に経営難で次々と廃止され、現在も残るのは18地域となっている。

**玄侑 宗久**  
作家・福聚寺住職



げんゆう・そうきゅう  
1956年福島県三春町生まれ。慶応大卒。さまざまな仕事をを経て、同町の福聚寺住職。東日本大震災復興構想会議委員などを歴任。被災地の子どものための「たまきはる福島基金」理事長。一鶴谷真樹撮影

## 「ゆっくり」「おっとり」にも価値

日本には長く「両行」という知恵があった。両行とは、古代中国の思想家、荘子の言葉で、矛盾や対立するものが同じように存在する状態を指す。例えば善は急は「急」の一方で「急がば回れ」、「急も方便」と言いながら「急ぎも遅い」の始まり。このように日本人は「反対の考え方に配慮し、あえて一本化を避けてきた。それがこの国の真骨の背景にあったと思う」。

ところが、今世紀に入り、経済中心の自由主義の考え方があらゆる分野へ広がった。経済中心の考え方は、すべてを「効率・生産性・スピード感」で割り切る。それらの対極にある「おっとり」のような考え方は認めず、「ゆっくり」「おっとり」というものにも価値を見いださず、優生思想のようなものが強くなってきている。このような社会の雰囲気について、政治状況の責任は大きいと思う。政治が経済化しているのだ。フランスの国是である「自由・平等・博愛」から考えると、博愛を担うのが宗教、自由が経済、平等が政治であるのだが、今の政治が平等を目指しているとは言えない。善悪の判断で経済にまかせ、「売れるものはいい」「売れないものは悪い」と、政治が経済に従属してしまっている。

小泉純一郎政権はまだ良かった。小泉氏自身が主流の対極という存在だったから。現在の安倍晋三政権下では、社会の表面が効率性・生産性・スピード感で覆い尽くされ、それに反対する考え方が生き残る余地がなくなっている。

東日本大震災をきっかけに価値観が変わるかと期待したが、官僚は大変革を好まず、行政は変わらなかった。国民もスピードと便利さを追い求め、我慢しなくなっている。以前は疑問があれば折って神の答えを待たせたが、スマートフォンによって今はグーグルが神に代わり、グーグルで検索できれば神はいらないという状況だ。

国民が短気になり、政治家もスピード感を持って」と決まり文句のように言う。そんなに急がなくていいから、きちんとした仕事をしたい。実際、東京電力福島第2原発の廃炉決定(今年6月)は、まったく早くなかった。

さらに、この国は新幹線に飽きず、リニアモーターカーのようなものまで走らせようとしている。リニアを走らせるくらいならば、ごを復活させるくらいしなければバランスがとれない。職人かたぎで新しい技術を開発しようという人は、当然いない。しかし、反対を向く人も存在することが健全性の担保になる。技術というのは欲望の一つであり、技術そのものに「おっとり」はないのだから、地震やテロの脅威が「おっとり」動かないのは不思議なことだ。先のことは分らない。にもかかわらず「シミュレーションに頼って「未来が想定できる」と考え、最近では「終活」といって死ぬ計画を細かく立てる人が増えている。ところが、その通りに進むわけがない。未来を思い通りにしようとしてせぬこと。効率性・生産性・スピード感」に抵抗する考え方が白頭し、「両行」を取り戻してもいいはずだ。

【聞き手・永山悦子】

**原 武史**  
放送大学教授



はら・たけし  
1962年生まれ。早稲田大卒後、日経新聞記者を経て東京大学大学院博士課程中退。専門は日本政治思想史。明治学院大名誉教授。著書に「鉄道ひとつばなし」(1~3)など。

## 東京中心網では行き詰まる

一部の富裕層が相手をせず、多様なニーズに対応しないのはどうしたのか。昔、私が初めて夕張線に乗った40年前の北海道では今のイバシ(大正)外国人観光客のように大学生の旅行客が多かった。金のない若者たちは周遊券を使い、東京から夜行列車と青函連絡船を乗り継いで北海道入りした。今は、周遊券も夜行もなくなり、長距離列車は全国的に新幹線が特急ばかり。

新幹線網の拡大は確かに東京と地方の「距離」を縮め、往復を便利にしたが、地方都市間では不便になった例もある。例えば、山形から秋田に行き、かつは、山形は新幹線が普通列車でしか移動できなかった。2007年に品川~名古屋間で開業予定のリニア中央新幹線も本間に便利だろうか。同区間は40分になるが、ホームは地下深々、テロ対策や空襲並みの荷物検査も予想される。乗車まで時間がかかりそうだ。そのうえ、例えば、神奈川県内の駅は、新横浜駅から電車で約30分かかる。相模原市緑区橋本にも、新横浜駅から約1時間20分まで「のぞみ」で1時間20分の方が、むしろ楽ではないか。

リニアをつくるよりも、新幹線の料金を下げたり、並行在来線を充実させたりする方が乗客にとってはお得。あるいは費用対効果が建設のほかに見込まれるリニアトンネルを掘ってユーラシアと地球を繋ぐという方がよほど前向きだ。朝鮮半島の南北和解が進めば韓国から欧州まで、レールがつながる。今の閉じたネットワークを東京中心の鉄道のネットワークに、まずまず補完している。必要なのは、地方や海外からの視点で鉄道網を見直すことだ。それは、本意の意味で効率的な日本社会の将来像を描く作業につながるはずだ。

【聞き手・鈴木英生、写真も】



**人間自然科学研究所**