

北陸新幹線が国政選挙に及ぼす影響

著者	岡田 浩
著者別表示	Okada Hiroshi
雑誌名	金沢法学
巻	60
号	2
ページ	85-107
発行年	2018-03-01
URL	http://doi.org/10.24517/00050365

北陸新幹線が国政選挙に及ぼす影響

岡 田 浩

はじめに

石川・富山・福井の北陸3県は、国政選挙でほぼ毎回、自民党相対得票率の全国上位10県に3県そろって入る「自民党王国」である。その要因としては、人口移動の少なさなどからくる社会的ネットワークの厚さ¹や有力政治家の存在²などが挙げられているが、高速交通インフラ整備の遅れている地域ほど与党の自民党の利益誘導に依存する必要性が高いために自民党得票率が高いという斉藤（2010）の説³に依拠するなら、1973年に新幹線全国整備計画に示されて以降、2015年によく金沢駅までの開業にこぎつけ、2046年に予定されている新大阪駅までの全線開業に向けて工事が進行している北陸新幹線の建設問題も「自民党王国」の要因となってきた可能性がある。

たとえば、2007年参院選の選挙区選挙（1人区）で自民党が石川・富山で負けて福井で勝ったことについて、石川選出の国会議員から、北陸新幹線の金沢駅までの2015年開業は決まっていたものの福井は見通しがついていなかったためではないかとの指摘が当時あったという⁴。また、民主党が政権を取った2009年衆院選の直前に岡田克也民主党幹事長が富山市内で「公共事業見直しでは整備新幹線も例外ではない」と発言するなどの動きを受けて、石川などでは、自民党が負ければ2015年に予定されている金沢駅開業が遅れるのではないかということが当時喧伝されたことが、全国的には民主党が大勝したなかにあつて北陸3県では比例復活当選も含めると全選挙区で自民党候補者が当選したことの要因ではないかとの指摘もあった⁵。

また斉藤（2010）は、新規に高速交通インフラが完成した地域では、与党の自民党の利益誘導に依存する必要性の低下や都市化を加速させることにより自

民党の集票マシーンが機能しなくなり、自民党得票率が下がると主張しているが⁶、2015年の金沢駅までの開業後、「自民党王国」北陸にゆらぎはみられるのであろうか。

本稿は、北陸新幹線が北陸3県の国政選挙にどのような影響を及ぼしているのかについて、特に石川の事例を中心に検討する。

1. 北陸新幹線をめぐる沿革と論点

北陸新幹線をめぐる沿革は〔表1〕にまとめたとおりであるが、同じ北陸3県でも地理的位置によって北陸新幹線をめぐる論点は異なり、また、同じ地域でも時期によって論点は変化している。

石川における北陸新幹線をめぐる主な論点を時系列で並べると、新幹線の全国整備計画に挙げられた路線のうちどの路線から整備が行われるか、整備が決まった後のルートを選定、広い標準軌の「フル規格新幹線」か狭軌の「スーパー特急方式」か標準軌だが構造物や車両は在来線規格の「ミニ新幹線」か標準軌と狭軌の双方を走行可能な「フリーゲージトレイン」導入による在来線を一部利用した整備か等の整備方式、着工や開業の時期、JRから経営分離される並行在来線の経営や運賃⁷、開業効果拡大やスロー効果防止のための開業対策、金沢駅と小松駅間に新駅（白山駅）を設置することの検討、空港利用客減少⁸など開業後の諸課題への対処、等々である。敦賀駅から新大阪駅までのルートが2017年3月に確定した現時点では、観光地の混雑や宿泊施設の不足などの開業に伴う諸課題への対処や、敦賀駅開業後の在来線特急の石川への乗り入れ維持⁹、新大阪駅までの全線開業時期の前倒しなどが主な論点となっている。

特に、2009年の民主党への政権交代直前の時期から2012年6月に金沢－敦賀間の着工が最終的に認可されるまでの時期は、国交省からの説明や負担に見合う受益の不足を理由とした新潟県の建設負担金拒否問題（2009年2月－2012年2月）や、自公政権で合意されていた敦賀までの着工認可の民主党政

権の公共事業見直し方針を受けた白紙撤回（2009年11月）などの大きな動きがあり、新幹線問題が2009年衆院選や2010年参院選の石川の選挙区選挙の争点の1つになった。

[表1] 北陸新幹線をめぐる沿革（石川県 HP などをもとに筆者作成）

1973年11月	北陸新幹線を含む新幹線の全国整備計画が運輸大臣告示により示される。
1988年8月	政府・与党が北陸新幹線高崎－軽井沢、金沢－高岡の最優先着工を申し合わせ。
1997年10月	高崎－長野間、長野新幹線として開業
2000年6月	衆院選
2001年4月	上越－富山間着工認可
2001年5月	上越－富山間着工
2001年7月	参院選
2003年11月	衆院選
2004年7月	参院選
2004年12月	政府・与党が長野－金沢間の2014年度末の完成を申し合わせ。
2005年4月	北陸新幹線富山－金沢間、福井駅の着工認可
2005年6月	北陸新幹線富山－金沢間、福井駅着工
2005年9月	衆院選
2007年7月	参院選
2008年12月	自公政権において2009年中の金沢－敦賀間の着工認可を合意。
2009年2月	新潟県知事が「国交省からの十分な説明がない」として建設費の地元負担金支払い拒否を表明。その後、上越駅への全列車停車などを求めて国への反発を強める。
2009年6月	北陸新幹線の金沢－小松間に新たに「白山駅」を設置する構想が浮上。
2009年7月4日	岡田克也民主党政権が富山市内で公共事業見直しでは整備新幹線も例外ではないと発言。
2009年7月8日	自民党の細田博之幹事長が、沿線の自治体の関係者に対して、次期衆院選で整備新幹線への民主党の姿勢を争点にするよう要請。
2009年8月27日	民主党の鳩山由紀夫代表が金沢市内の街頭演説で「新幹線が来なくなるような話はない。安心してほしい」と述べる。
2009年8月30日	衆院選（民主党への政権交代）
2009年11月	自公政権時代の公共事業見直しの一環として、金沢－敦賀着工認可を白紙撤回。
2010年7月	参院選
2012年2月	新潟県知事が新幹線建設費の負担金支払いに同意。
2012年6月	金沢－敦賀間の着工認可（国交大臣交代や東日本大震災で東海道新幹線の補完機能が注目されたため）
2012年8月	金沢－敦賀間の着工
2012年12月	衆院選（自民党・公明党政権復帰）
2013年7月	参院選
2014年12月	衆院選
2015年1月	政府・与党が敦賀駅の2026年春頃開業の予定を3年前倒しすることを決定。
2015年3月	富山駅・金沢駅開業。
2015年10月	石川県議会が北陸新幹線の敦賀以西のルートについて米原ルートを求めることを決議。
2016年7月	参院選
2016年12月	与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームが敦賀から京都までのルート（小浜－京都ルート）を決定。

2017年3月	与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームが京都から新大阪までのルート（南回りルート）を決定し、北陸新幹線の全ルート決定。
2017年3月	与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームが、白山総合車両所の観光等への活用検討を条件に金沢～小松間の「白山駅」設置見送り決定。
2023年春（予定）	敦賀まで開業（福井駅までの先行開業を目指す動きもある）
2031年春（予定）	北海道新幹線札幌開業・敦賀以西着工
2046年春（予定）	新大阪まで全線開業（敦賀開業前に敦賀以西ルートを着工して札幌開業と同じ2031年の全線開業を目指す動きもある）

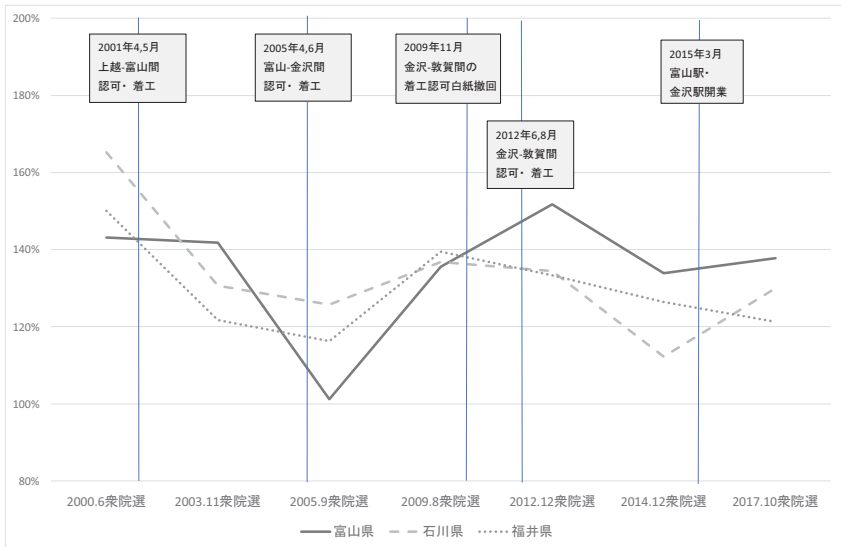
2. 選挙区選挙の勝敗と選挙統計データの分析

北陸新幹線をめぐる問題は自民党の得票に影響を与えてきたのだろうか。自民党候補者の勝敗及び得票率を確認する。

〔表2〕衆院選の選挙区選挙の勝敗（筆者作成）¹⁰

	2000年衆院選	2003年衆院選	2005年衆院選	2009年衆院選	2012年衆院選	2014年衆院選	2017年衆院選
石川1区（金沢市）	自民	民主党	自民	民主党	自民	自民	自民
石川2区（県南部）	自民	自民	自民	自民	自民	自民	自民
石川3区（県北部）	自民	自民	自民	民主党	自民	自民	自民
富山1区（富山市）	自民	自民	自民	民主党	自民	自民	自民
富山2区（県東部）	自民	自民	自民	自民	自民	自民	自民
富山3区（県西部）	自民	自民	国民新（綿貫）	自民	自民	自民	自民
福井1区（福井市等）	自民	自民	自民	自民	自民	自民	自民
福井2区	自民	自民	自民	自民	自民	自民	自民
福井3区	自民	自民	自民	自民	自民	—	—

北陸3県は「自民党王国」といわれるが、確かに2000年以降の衆院選の勝敗をみても（〔表2〕参照）、民主党に風が吹いた2003年の「マニフェスト選挙」における石川1区と、2005年8月に綿貫民輔が自民党を離脱して国民新党に移った2005年衆院選の富山3区と、「政権選択選挙」で民主党に大きく風が吹いた2009年衆院選を除いて全て自民党が勝利していることが確認できる。



〔図1〕北陸3県の自民党絶対得票率の全国得票率との比率（衆院選・小選挙区選挙）（総務省「選挙結果調」をもとに筆者作成）

〔図1〕は、衆院選の小選挙区選挙の各県ごとの自民党の得票数を当日有権者数で割った「絶対得票率」について、他地域と比べた北陸3県における自民党の相対的な強さをみるために全国の絶対得票率との比率をみたものである。自民党以外の候補者の数や得票の影響を除き、棄権に回る分も含めた自民党に対する支持の厚みの推移をみるために、ここでは自民党の得票数を有効投票総数で割った通常得票率（相対得票率）ではなく絶対得票率に注目していく¹¹。また、単純に全国との得票率の差をとると得票率の高い選挙において差が大きくなる等の影響を受けるので、ここでは全国得票率との比率をとっている。たとえば「150%」という場合は、全国単位で集計した自民党の絶対得票率の1.5倍の絶対得票率をその県は記録しているということになる。

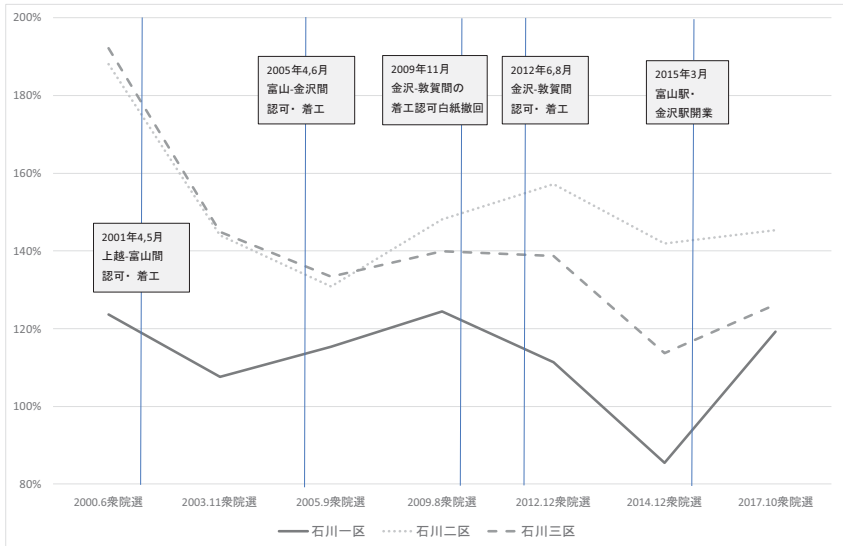
比例代表選挙ではなく選挙区選挙の得票率に注目する理由は、選挙区が狭い

ことや政党ではなく候補者を選択することなどから選挙区選挙の方が本稿で問題としている地元への利益誘導がより前面に出る選挙であるからである¹²。

絶対得票率の全国比の推移をグラフにした〔図1〕をみると、綿貫民輔の離党で得票率が大きく低下した2005年衆院選の富山を除いて、全体的に全国より高くなっていることがまず確認できる。

時系列的な推移については、2005年衆院選まで北陸3県の自民党は全国と比べて相対的に得票率を減らしていたが、石川などでは新幹線も争点になったその次の2009年の衆院選で反転上昇していることが確認できる。

齊藤（2010）は、新幹線開業後は自民党得票率が下がる指摘しているが、2015年3月の富山駅・金沢駅開業後の2017年衆院選については、開業した富山と石川が上昇してまだ開業していない福井が低下しており、現在のところその指摘は当たっていないようである。



〔図2〕 石川県内3小選挙区の自民党絶対得票率の全国得票率との比率（衆院選・小選挙区選挙）（石川県選挙管理委員会HPをもとに筆者作成）

同じ石川でも、北陸新幹線が既に開業した1区（＝金沢市）と、新幹線の駅が2つ（小松駅・加賀温泉駅）予定されているがまだ開業していない石川南部の加賀地方の2区と、新幹線は一部を通過するのみで駅が存在しない石川北部の能登地方の3区では新幹線をめぐる利害が異なるため、小選挙区ごとの得票をみたものが〔図2〕である。

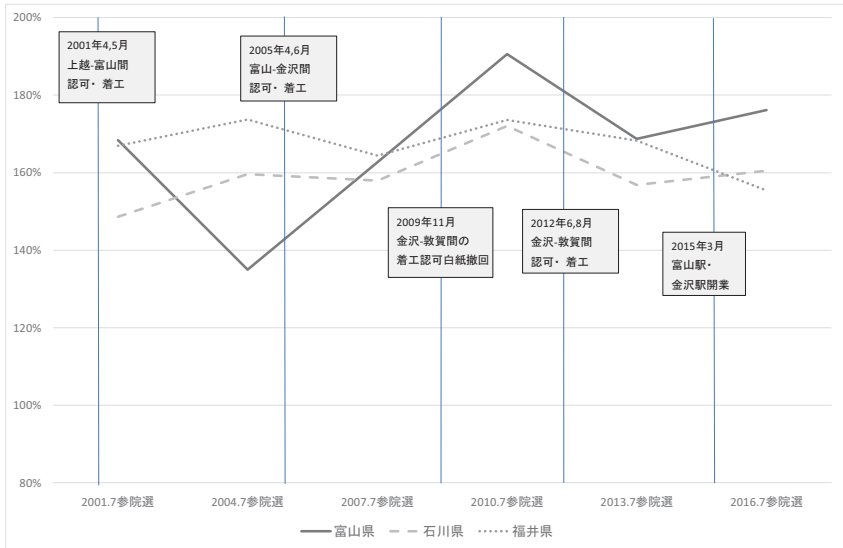
2区、3区に比べて都市的な性格の強い1区（＝金沢市）で全体的に自民得票率が低いが、得票変動の傾向は基本的に3小選挙区で同様である。後述するように、地域政治やメディアの報道は県単位で展開されることが多いゆえであるとも考えられる。

変動の傾向は3小選挙区で基本的に同様であるものの、2009年以降は新幹線がまだ開業していない2区で得票率が高めに推移している傾向もみられる。敦賀までの認可・着工は決まったものの、開業時期の前倒しなどをめぐる課題が残っていることの影響とも考えられる。

〔表3〕参院選の選挙区選挙の勝敗（筆者作成）

	2001年参院選	2004年参院選	2007年参院選	2010年参院選	2013年参院選	2016年参院選
石川県選挙区	自民	自民	民主党	自民	自民	自民
富山県選挙区	自民	自民	無所属（民主・社民・国民新推薦）	自民	自民	自民
福井県選挙区	自民	自民	自民	自民	自民	自民

次に、2000年以降の参院選の勝敗についてみると（〔表3〕参照）、第1次安倍政権のもとでの年金記録不備問題や閣僚の不祥事などで自民党に逆風が吹いた2007年参院選以外は全て自民党候補者が勝利していることが確認できる。



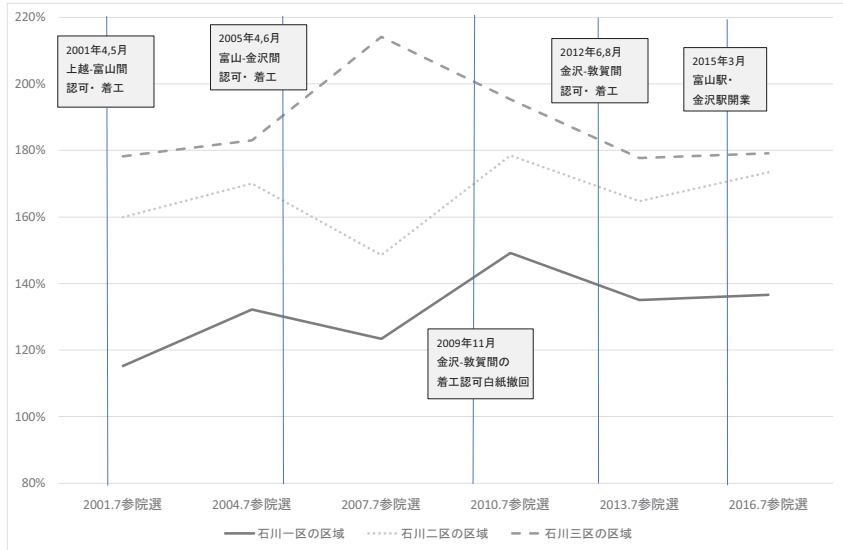
〔図3〕北陸3県の自民党絶対得票率の全国得票率との比率（参院選・選挙区選挙）
（総務省「選挙結果調」をもとに筆者作成）

〔表3〕をみると、先述の石川選出の国会議員の指摘のとおり2007年参院選は確かに福井のみ自民党が勝利して目立つが、その福井でも2,973票差の僅差の勝利であった。絶対得票率の全国比をグラフにした〔図3〕をみると、2007年参院選は前回と比べて富山は上昇、石川は横ばいであったのに対して、福井はむしろ前回より低下しており、また、敦賀までの工事が認可・着工された後の2013年参院選もそれほど下がっているわけではない。開業の見通しがついていなかったために2007年参院選において福井で自民党が勝利したとの指摘は必ずしも当たっていないようである。

時系列的な推移については、北陸3県の自民党絶対得票率の全国比が上昇した2009年衆院選と時期的に近く、新潟県の建設負担金拒否問題や敦賀までの着工認可の問題が解決しておらず石川などでは新幹線も争点の1つとなった

2010年参院選時に3県とも上昇していることが目に付く¹³。

2015年3月の富山駅・金沢駅開業後の2016年参院選については、2017年衆院選と同様、開業した富山と石川が上昇してまだ開業していない福井が低下している。



[図4] 小選挙区の区域別の自民党絶対得票率の全国得票率との比率（参院選・石川県選挙区）（石川県選挙管理委員会 HP をもとに筆者作成）

同じ石川でも、地理的位置によって新幹線をめぐる利害が異なるため、小選挙区の区域別に参院選の得票率をみたものが [図4] である。2007年参院選時に3区の区域でこの地域選出の県議が立候補したために得票率が顕著に高まっている例外を除くと、先ほどの [図2] と同様、3小選挙区の区域で基本的には同様の得票変動がみられることや、近年、2区の区域で得票率が高まっていることが確認できる。

3. 選挙公報

前節の分析から、北陸3県は全体的に全国よりも自民党の勝率や得票率が高いが、波があり、新潟県の建設負担金拒否問題や敦賀までの着工認可の問題があった2009年から2010年頃にかけての時期に得票率の相対的上昇があることや、新幹線開業をひかえている石川2区の区域で近年、得票率が高めに推移している傾向があることが分かった。また、新幹線が開業する、あるいは認可や着工して見通しがついた後に自民党の得票率が低下する傾向は明確にはみられない。本節以下ではこのような選挙結果をもたらした要因について検討していきたい。

まず、石川の自民党候補者の選挙公報における公約を検討する。1996年から2009年までの衆院選と1995年から2010年までの参院選の石川の各候補者の選挙公報における北陸新幹線の建設促進への言及の有無については河村(2013)がまとめているが¹⁴、言及の有無は時期や候補者に依存し、自民党の候補者でも必ずしも北陸新幹線の建設促進に言及しているわけではないことを明らかにしている。

河村がまとめた時点より後の衆参の選挙と石川県知事選挙も含めた選挙公報における新幹線への言及の有無をまとめたのが「表4」である。

〔表4〕選挙公報における新幹線への言及の有無（筆者作成）¹⁵

衆院選	2000年衆院選	2003年衆院選	2005年衆院選	2009年衆院選	2012年衆院選	2014年衆院選	2017年衆院選
石川1区（自民党候補者）	無	有	無	有	無	有	有
石川2区（自民党候補者）	有	有	有	有	有	有	有
石川3区（自民党候補者）	無	無	無	有	無	無	無
参院選	2001年参院選	2004年参院選	2007年参院選	2010年参院選	2013年参院選	2016年参院選	
石川県選挙区（自民党候補者）	無	無	有	有	有	有	
石川県知事選	1994年知事選	1998年知事選	2002年知事選	2006年知事選	2010年知事選	2014年知事選	
谷本正憲候補（6選）	無	有	無	無	有	有	

まず衆院選についてみると、新幹線の駅が2つ予定されている石川2区の自民党候補者は一貫して新幹線に言及しているが（たとえば2017年衆院選時の佐々木紀候補は「北陸新幹線の金沢以西の早期開業」「小松空港と新幹線の組

合わせによる集客の促進」と記述)、新幹線の駅が存在しない3区の候補者は2009年衆院選時のみ言及している(北村茂男候補「新幹線などインフラ整備を促進」)。石川1区(=金沢市)の馳浩候補は毎回選挙公報を大幅に書き換えることもあって新幹線に言及する時としない時がある。2000年衆院選では言及がなかったものの、2003年衆院選では「北陸新幹線・南越までのフル規格化¹⁶」と記し、2005年衆院選ではまた言及がなくなっている。石川で新幹線が争点の1つとなった2009年衆院選では特に扱いが大きく、「新幹線を止めるな! 2014年度開業を絶対守る!」と太字で大きく強調し、「新幹線で景気回復・雇用の確保を実現」と記していた。2012年衆院選では言及がなかったが、2014年衆院選ではそれほど目立つ形ではなく列挙されている公約の中の1つではあるものの「新幹線需要のとりこみ」「北陸新幹線をフル規格¹⁷で大阪延伸・敦賀間3年工期短縮」と記載が復活している。

参院選については、2007年以降は自民党候補者の選挙公報において毎回言及されている。2007年参院選では矢田富郎候補が「北陸新幹線の早期全線建設促進」と記し、2010年参院選では岡田直樹候補がプロフィールで「ふるさと石川の発展のため、北陸新幹線などの建設にも体を張る」と書いているほか、公約の6つの柱の1つとして「北陸新幹線を南加賀まで」を挙げ、「北陸新幹線の延伸を急いで石川県を活性化し、やがては南加賀から関西までつないで日本海国土軸を形成します」と記載しており新幹線建設問題にかなりのスペースを割いている。金沢駅開業後の2016年参院選でも岡田直樹候補が6つの目標の1つとして「北陸新幹線を関西と結ぶ」を挙げている。

現在6選の谷本正憲知事(無所属。自民党や公明党や民主党の県連などが推薦)は、1998年知事選で「空港・新幹線・高規格道路など高速交通基盤の整備を進めます」と記した後、2回の選挙では言及がなかったが、2010年知事選では「新幹線開業効果を高める取り組みを加速します」と言及している。この2010年知事選後の補正予算案についての会見では「すべての予算は北陸新幹線の金沢開業に通じる」「(北陸新幹線を)石川が大きく飛躍する起爆剤とする

ためには、(2015年金沢駅開業までの)この4年が正念場になる」と開業対策を強調しており、このころから地域の政策課題として特に重視し始めたことがわかる。金沢駅開業を翌年に控えた直近の2014年知事選では「北陸新幹線開業まであと1年。(中略)大きなチャンスが到来します」と冒頭で記したほか、「新幹線開業効果の拡大」と記している。

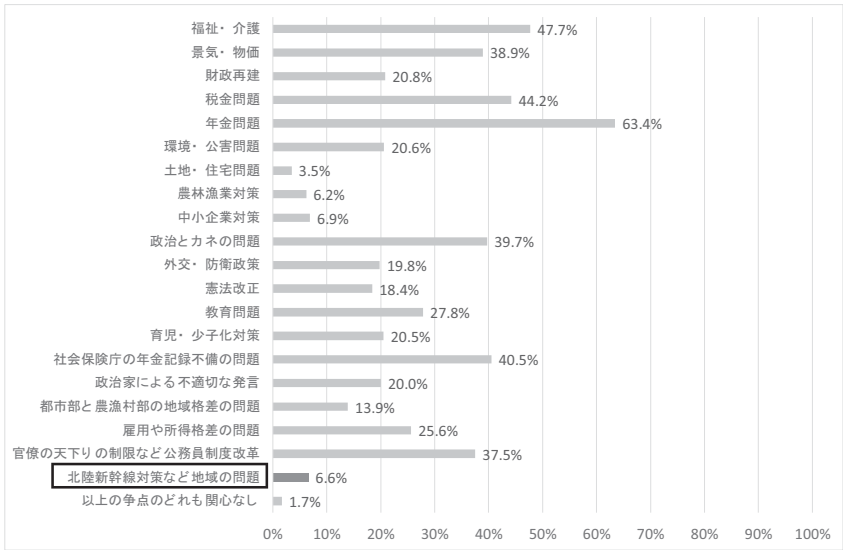
以上のように、選挙公報における新幹線への言及の有無は選挙区や時期や候補者にも依存するものの、石川では新幹線が争点の1つとなった2009年衆院選や2010年参院選で特にこの問題が強調されていることや、2012年以降の敦賀までの工事進行や2015年の金沢駅開業後も、多くの候補者は引き続き早期延伸や開業効果拡大などを訴えていることが確認できる。

4. 有権者の意識と投票行動

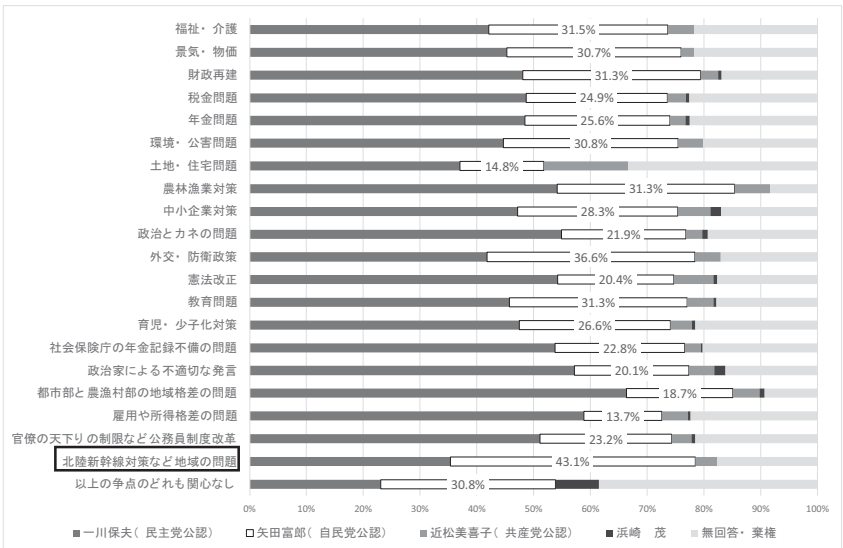
有権者の意識についてはどうであろうか。国政選挙の際、有権者は北陸新幹線の問題をどの程度重視していたのであろうか。

筆者が2007年参院選後に金沢市において実施した選挙に関する意識調査¹⁸の「関心を持った争点」についての設問(複数回答)で「北陸新幹線対策など地域の問題」という選択肢があったのでみると([図5]参照)、福祉・介護や、この選挙で争点となっていた年金記録不備問題などに比べてこの選択肢を選んだ回答者は6.6%とそれほど多くない。

この調査の対象である2007年参院選の時点では、後の2009年衆院選や2010年参院選で問題となった新潟県の建設負担金拒否問題や敦賀までの着工認可の問題はまだなかったことや、選択肢の文言に「対策」という言葉が含まれていたために、主に国会議員の仕事といえる新幹線の建設促進などよりは開業効果拡大やストロー効果対策など自治体レベルの問題を想起した回答者が多かったことなどが影響したとも考えられる。



[図5] 「関心を持った争点」(筆者作成)



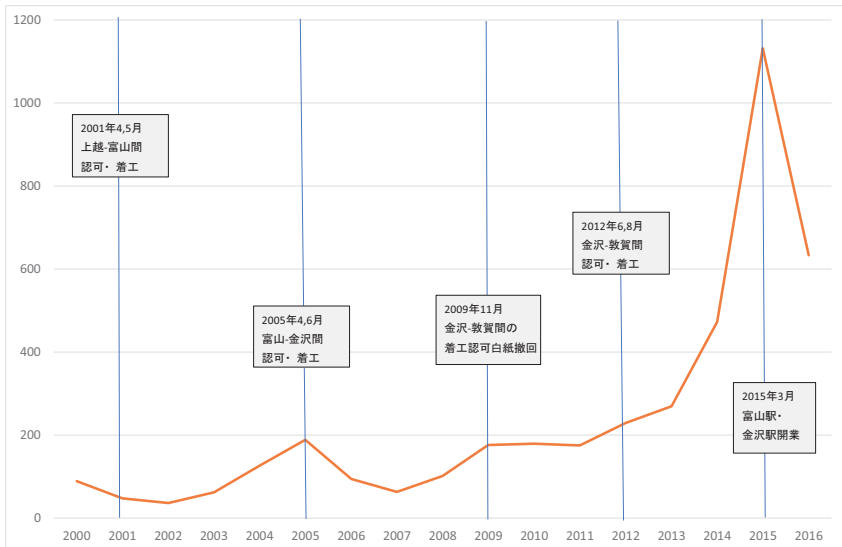
[図6] 「関心を持った争点」別の投票候補 (筆者作成)

[図6] で関心を持った争点別の投票候補をみると、この問題を重視した人は自民党の矢田候補に投票した人が顕著に多く、選択肢に挙げられていた争点の中で唯一、自民党の矢田候補に投票した比率が、勝利した民主党の一川候補のそれを上回っていた。

関心を持った争点としてこの問題を挙げた回答者の比率は必ずしも高くないが、その自民党投票率はかなり高いことが確認できる¹⁹。

5. メディアの報道

次に、候補者と有権者をつなぐメディアの報道について検討する。[図7] は石川の朝刊の約3分の2のシェアを占める²⁰ 地元紙『北國新聞』の朝刊における「北陸新幹線」という言葉を含む見出しの記事の年ごとの数の推移をグラフにしたものである。



[図7] 「北陸新幹線」を含む見出しの記事の数

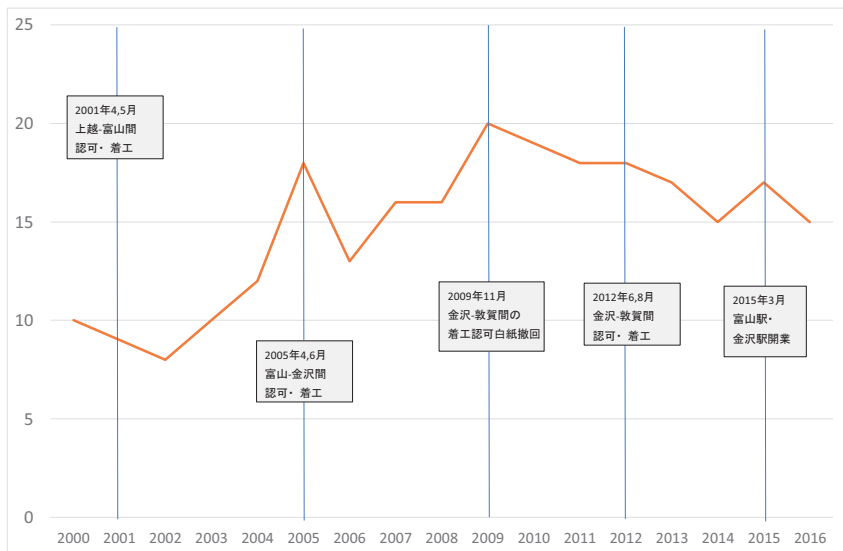
(『北國新聞』データベースより筆者作成)

〔図7〕をみると、富山—金沢間の工事が認可・着工された2005年に一度ピークが来てその後、落ち込み、石川で北陸新幹線が争点の1つとなった2009年衆院選あたりの時期に急激に増加していることが分かる。

2015年3月に金沢駅が開業した翌年の2016年は見出しの数はさすがに大幅に減少しているものの、依然として開業前年である2014年を上回る高い水準を保っている。

6. 石川県議会

次に、北陸新幹線をめぐる問題が地域政治の課題としてどのように位置づけられてきたかを確認するため、県議会における議論を検討する。



〔図8〕 石川県議会における「新幹線」に関する質問の頻度

(石川県議会 HP の「会議録検索」より筆者作成)

[図8]は、石川県議会の本会議において「新幹線」という言葉を含む質問があった日数を年ごとに見たものである。

富山－金沢間の工事が認可・着工された2005年に一度ピークが来てその後、落ち込み、石川で北陸新幹線が争点の1つとなった2009年衆院選あたりの時期に急激に増加している傾向は、[図7]で見たメディアの報道量の推移と同様である。メディアの報道量とは異なり2010年以降は緩やかに減少しているが、それでも2004年以前に比べると高水準であることも確認できる。

内容的には、全期間を通じて、県議会議員の地元への開業効果拡大のための県の対策を求める質問が多いが、他には、並行在来線問題や小松空港への影響など開業に伴う諸課題について県執行部の見解を尋ねたり対策を求める質問や、建設促進のために国や他県へのはたらきかけを求める質問などがあった。

7. 県政懇談会

石川では1999年以降、知事が県幹部とともに県選出の国会議員に次年度の重点事業を説明し協力を求める「県政懇談会」が、政府予算の概算要求と編成の時期に合わせて年2回（8、12月頃）開催されている。参加者は、石川の選挙区選出の国会議員と比例で石川を地盤とする国会議員、県執行部（知事と部長）、県議会議長をはじめとする県議である。現在、石川関係の国会議員は自民党のみだが、民主党の国会議員がいる時期には自民党とは別の県政懇談会が開催されていた。

この県政懇談会の公表されている議事録は存在しないものの、新聞記事を通じてある程度その内容を把握できる。自民党との県政懇談会についての記事から北陸新幹線が地域政治の課題としてどのように位置づけられてきたのかを確認したい。

[表5]では、県政懇談会についての記事のタイトル及び記事中で新幹線に触れられているものを黒く網掛けにしている。富山－金沢間の工事が認可・着工された2005年以前は北陸新幹線問題はほとんど取り上げられていなかった

が、2006年以降、取り上げられ始め、2007-08年頃に一時的な空白があるものの、2009年以降はほぼ毎回、しかもタイトルに挙げられるほど重要な課題として取り上げられていることが確認できる。そして2015年3月の金沢駅開業後も収束しておらず、北陸新幹線をめぐる問題は現在も地域政治の重要な課題として認識されているようである。

〔表5〕 県政懇談会に関する記事中の新幹線への言及（『北國新聞』データベースより筆者作成）

県政懇談会の年月日	懇談会の記事のタイトル	懇談会の記事の中で新幹線への言及	備考
1999年8月5日	介護保険導入が契機に、市町村合併	x	
1999年12月8日	来年産業工場の働きかけ、小松空港かさ上げ	x	
2000年7月27日	ネット構で大町はらマPR	x	
2000年12月6日	臨時乗降誌、短久使用を	x	
2001年8月23日	国會議員、理事3選で駆け引き	○	北陸新幹線フル規格認可を高山までとした政府、与党検討委員の提案が話題に。
2001年11月29日	谷本知事、永田町では自民寄り？	x	
2002年8月30日	県の強み“安く注文続々” 県都合併、県庁跡地など	x	
2003年8月6日	石川県庁の跡地利用で自民党からセントラルパーク要望	x	
2003年11月26日	石川県や自民党、ポスト西条へかじ切る	x	
2004年8月6日	県庁跡地、旧本庁舎の前面保存再竣	x	
2004年11月10日	三包一休改革、補助金削減で対立	x	
2005年8月3日	企業誘致促進へ 産業人材サポートデスクの機能拡充	x	
2005年12月12日	石川県庁跡地、旧本庁舎めぐりまた平行線	x	
2006年8月8日	空港活性化策、新長期構想に反映を 新幹線開業、渾身のこらみ	○	
2006年11月30日	世界空港で谷本石川県知事、「舞臺に取り組む」	○	
2007年8月8日	経営危機の直し必要 並行在来線で競走、新幹線見据え	○	新幹線開業を見据えたと二次交通の拡充が話題に。
2007年12月20日	制度堅持へ“共同”道路特定財源、暫定税率など	x	
2008年8月4日	浅野川はならん、上流で橋形改良	x	
2008年12月19日	小松一帯回遊、7月に高松、県立中央病院改革プラン決定へ、来月にも核討案	x	
2009年8月7日	北陸新幹線車両基地、月内に駅構想で後討案	○	
2009年12月12日	能登有料道路の無料化1、2年の前期し検討	○	新潟県の新幹線建設負担金の支払い拒否の問題が話題に。
2010年7月24日	地域人ランス考慮を	x	
2010年12月19日	新余金、「政府に働きかけを」 森茂、民主党議員に注文	○	鉄道建設、運輸施設整備支援機構の利益剰余金の一般会計繰り入れから新幹線整備費や並行在来線支援に活用が話題に。 新幹線の白山総合車両基地に新駅を設ける構想について国會議員が県に構想実現の復讐しを要請。
2011年7月31日	県対応に注文強出	○	
2011年12月31日	北陸新幹線2014年度開業へ石川県の要望を国會議員に要望一	○	
2012年8月19日	「市の責務必要」 白山市の駅構想で谷本知事	○	
2013年1月19日	建物除去、10月頃まで工学部跡地へ	○	
2013年8月4日	緊急医療で研究会一掃と地元国會議員一	x	新幹線の並行在来線とJR路線の乗り継ぎ割引の導入が話題に。
2013年12月14日	工務局で経費削減と連携、北陸新幹線金沢一駅賃 国費増額に手応え	○	
2014年8月6日	「教団系の確保困難」トクナヘリ導入	○	金沢一駅賃間の開業前倒しや白山駅設置問題が話題に。
2015年2月11日	新幹線の駅賃開業前倒し、石川県が用地取得へ大奮闘員	○	
2015年8月2日	駅賃以西で注文会帳一北陸新幹線一	○	
2015年11月29日	「30年念通」 目黒で一致一北陸新幹線一	○	
2016年7月31日	駅賃以西めぐり前通一北陸新幹線一	○	
2016年11月26日	駅賃以西 意見表明まで1週間一知事、状況変化に望み一	○	
2017年7月27日	農業公園「活用を検討」	○	駅賃開業後の特色の並行在来線区間乗り入れ問題などが話題に。

おわりに

本稿では、北陸新幹線が北陸3県の国政選挙にどのような影響を及ぼしているのかについて、特に石川の事例を中心に検討してきた。

意識調査の結果によると新幹線にまつわる問題を重視する有権者は自民党に投票する傾向は存在するようであるが、新幹線がまだ開業していない（あるいは認可・着工しておらずその見通しが立っていない）地域において自民党得票率が高く、新幹線が開業した（あるいはその見通しが立った）後は自民党得票率が下がるという斉藤（2010）や石川の国会議員の仮説については、新幹線が開業した、あるいは認可・着工された前後で、自民党の得票率がそれに対応して上下する傾向は明確にはみられなかった。

開業（の見通しが立つ）前に自民党の得票率が必ずしも高くなっていないことについては、開業が遠い時期には、石川の知事選の選挙公約、メディア、県議会、県政懇談会での言及頻度をみても北陸新幹線は地域政治の課題としてほとんど浮上しておらず、自民党の候補者もそれほど新幹線問題を選挙公約で取り上げているわけではないことがその理由として考えられる。開業（の見通しが立った）後に下がっていないことについては、現在も新大阪駅までの開業時期の前倒しなどをめぐって北陸新幹線が地域政治の課題として引き続き取り上げられ、自民党の候補者も引き続き新幹線問題を選挙公約で取り上げていることがその理由として考えられる。

一方、新潟県の建設負担金拒否問題や敦賀までの着工認可の問題が起こった2009年衆院選や2010年参院選では、北陸3県の自民党得票率は全国に比べてそろって上がっている。これは、北陸新幹線が地域政治の課題として大きく注目を集め、石川の自民党候補者も公約で新幹線問題を特に強調していた時期である。また、まだ開業しておらず開業時期の前倒しなどが課題となっており小選挙区の自民党候補者も新幹線に関する公約を掲げている石川2区の区域において、近年、自民党の得票率が高めに推移している傾向もみられる。

以上のことから、認可・着工・開業などの北陸新幹線をめぐる動向は、国政

選挙に即、影響を及ぼすというよりは、問題の発生や時期的な近接性の高まりなどの要因によって地域政治の課題として浮上（＝争点化）し、候補者も選挙公約に取り上げる場合に、有権者の投票行動、ひいては選挙結果に影響を及ぼすのではないかと、ゆえに長期的にみて北陸新幹線が「自民党王国」北陸の要因になっているとは言い難いが、短期的な変動要因にはなっているのではないかと、というのが本稿での結論である。

齊藤（2010）と異なった分析結果になった要因としては²¹、1つは、齊藤が市区町村ごとのデータを使用し、新幹線駅がその市区町村内に存在するか役所庁舎が新幹線駅から半径20キロメートル以内に存在する場合とそうでない場合に分けて分析しているのに対して、本稿では基本的に県単位で分析しており、分析単位の違いの影響が考えられる。これについては、メディア報道や地域政治の単位としての都道府県の重要性を考えると、都道府県を単位として分析する意義もあることを指摘しておきたい。

2つめには、齊藤が全国のデータを用いて地域横断的なマクロの構造的な傾向について分析しているのに対して、本稿では地域ごとのミクロな事例の分析をしており、分析の視点の違いを反映している可能性がある。これについては、マクロの構造的な傾向を確認するのみならず利益誘導政治のメカニズムについて解明するのであれば、「新幹線建設」と「得票率」の間をつなぐ媒介要因としての「争点化」や「候補者の公約」に注目して分析する必要があることを指摘しておきたい。

3つめには、分析の対象としている時期の違いを反映している可能性がある。齊藤が1960年から2003年までのデータを使用しているのに対して本稿では2000年から2017年までのデータを使用しているが、長期的な傾向として、近年は集票において地元への利益誘導よりも政策の重要性が増しているという指摘もある²²。また、齊藤は新幹線開業後に自民党得票率が低下する要因として、利益誘導に依存する必要性の低下とともに都市化の加速も挙げているが、金沢駅まで開業してまだ2年余りであり、社会的な変化も含め、より長期的に

見ないと影響が表れない可能性もある。

高速交通インフラ整備をめぐる利益誘導政治の現況やメカニズムを明らかにするためには、今後さらなる分析が必要であろう。

謝辞

本稿は、日本地方政治学会・日本地域政治学会 2017 年度東京大会、及び 2017 年度日本政治学会研究大会における研究報告をもとにしている。貴重なコメントを頂いた登壇者や質問者の方々に厚く御礼申し上げたい。

また、本稿の執筆過程で、東北大学の河村和徳准教授に関係資料等について貴重なアドバイスを頂いた。ここに記して感謝の意を表したい。

- 1 岡田浩「党派性の地域的偏りの要因－「自民党王国」北陸・石川の検討－」『金沢法学』59 卷 1 号、2016 年、43 頁。
- 2 久保谷政義『「一強多弱」政党制の分析』2016 年、185 頁。
- 3 斉藤淳『自民党長期政権の政治経済学』2010 年、136 頁。ほかにも Kent E. Calder, *Crisis and Compensation- Public Policy and Political Stability in Japan, 1944-1986*, 1988. (ケント・E・カルダー『自民党 長期政権の研究』1989 年) など、自民党の長期政権が、道路や鉄道や空港の整備のための公共事業等の利益誘導によって支えられてきたという指摘は多い。
- 4 『北國新聞』2007 年 8 月 12 日朝刊。
- 5 『北國新聞』2009 年 8 月 31 日朝刊。
- 6 斉藤、前掲書、136-137 頁。なお、斉藤は高速交通インフラ完成の時期に主に注目しているが、河村 (2013) は、自民党の選挙運動を支えてきた建設業者などの視点からは、完成する時期よりも着工が決まり完成が担保される (ないしは入札が完了する) 時期が重要である可能性を指摘している。
- 7 新幹線開通部分の並行在来線は JR から経営分離され、自治体や地元企業が出資する第 3 セクター鉄道に移管されることになっている。
- 8 北陸新幹線開業前は、金沢駅から東京駅までは越後湯沢駅で上越新幹線に乗り換える時間も含めると 4 時間程度かかっていた。これが、開業後は直通で 2 時間半程度で東京駅に行くことができるようになった。その結果、小松空港の羽田便の利用者が新幹線に流れて国内便利用者数が開業前年と比べて 36% も減少したという (『北國新聞』2017 年 4 月 18 日朝刊)。
- 9 2023 年には北陸新幹線の敦賀駅開業が予定されているが、それに伴って関西や中京と金沢を直通で結んでいる在来線特急が敦賀駅止まりとなれば乗り換えを強いられ、関西や中京とのアクセスがこれまでより不便になることが現在懸念されている。

- 10 福井の小選挙区は2014年衆院選より1減となっている。
- 11 絶対得票率を用いる意義については、石川真澄『戦後政治構造史』1978年、39-41頁を参照。なお、斉藤（2010）の分析でも絶対得票率が用いられている（136頁、147頁）。
- 12 岡田浩「選挙と政党」岡田浩・松田憲忠（編著）『現代日本の政治』2010年、34頁を参照。
- 13 2004年参院選の富山県選挙区で自民絶対得票率がかなり低めであるのは、参議院の選挙区選挙の1人区で一般的な組み合わせである自民系・民主系・共産系の3候補者に加えて、この選挙区では社民も候補者を立てて候補者数が比較的多く、票が分散したことの影響が考えられる。
- 14 河村和徳「『我田引鉄』再考」『レヴァイアサン』52号、2013年、54頁。
- 15 「北陸新幹線」ではなく「新幹線」とのみ言及しているものも含む。また、新幹線の建設促進のみならず開業効果拡大等に言及しているものも含む。
なお、[表4]の衆院選石川1区の自民党候補者は全て馳浩、衆院選石川2区の自民党候補者は2009年までは森喜朗で2012年以降は佐々木紀、衆院選石川3区の自民党候補者は2003年までは瓦力で2005年から2014年は北村茂男で2017年は西田昭二、参院選石川県選挙区の自民党候補者は2001年は杓掛哲男、2004年は岡田直樹、2007年は矢田富郎、2010年は岡田直樹、2013年は山田修路、2016年は岡田直樹である。
- 16 当時、富山駅までは広い標準軌によるフル規格での整備が決定していたが、それより西は狭軌のスーパー特急方式での整備が検討されていた。
- 17 敦賀より西は、狭軌の在来線も走行可能なフリーゲージトレインを暫定導入することも現在検討されているが、そのことがフル規格での整備の支障となることが懸念されている。
- 18 2007年参院選の約1か月後の8月27日に、金沢市選挙人名簿に登録されている約36万人の中から無作為で抽出した1,500人の方を対象に、調査票を返送用封筒とともに郵送した。発送後、約2週間の間に771人の方からご回答を頂いた。郵送した数に対する回収率は51.4%である
- 19 関心を持った争点として「北陸新幹線対策など地域の問題」を挙げるか否かと、自民党に投票したか否かの2変数間のカイ二乗検定の結果は5%水準で有意、ファイ係数は0.083である。
- 20 『朝日新聞』2012年9月15日朝刊。
- 21 斉藤（2010）の分析と本稿の分析の違いとしては、ここで挙げる3点のほかに、本稿が「自民党」の候補者の得票率に注目しているのに対して、斉藤は公明党・保守党の公認候補者や保守系無所属候補者を含む「与党」の得票率に注目しているという違いもあるが、本稿の分析対象となっている選挙については自民党以外の与党候補者は存在しない。
- 22 品田（2006）は、国会議員に対するアンケート調査の結果から、1986年から2002年にかけて、地元の団体や住民からの相談や依頼の内容について、地元の公共事業についての相談が減少し、地方や国全体に関わる政策についての相談が増加していると指

摘している。

参考文献（アルファベット順）

石川真澄『戦後政治構造史』1978年。

河村和徳「我田引鉄」再考』『レヴヱイアサン』52号、2013年。

Kent E. Calder, *Crisis and Compensation- Public Policy and Political Stability in Japan, 1944-1986*, 1988. (ケント・E・カルダー『自民党 長期政権の研究』1989年)

久保谷政義『「一強多弱」政党制の分析』2016年。

岡田浩・松田憲忠（編著）『現代日本の政治』2010年。

岡田浩「党派性の地域的偏りの要因－「自民党王国」北陸・石川の検討－」『金沢法学』59巻1号、2016年。

斉藤淳『自民党長期政権の政治経済学』2010年。

品田裕「国会議員の社会的支持基盤とのつながり」村松岐夫・久米郁男（編著）『日本政治変動の30年』2006年。