日本地方政治学会・日本地域政治学会 2017 年度東京大会（2017 年 6 月 4 日：武蔵野大学有明キャンパス）分科会 I「全国幹線交通網整備と地域政治」

北陸新幹線と国政選挙

岡田　浩（金沢大学）

はじめに

自民党の長期政権が選挙民や利益団体への利益誘導によって支えられてきたという指摘は多いが[1]、斉藤（2010）は、経済効果の少ないダム建設や干拓や農業土地改良などの利益誘導と交通インフラ整備型の利益誘導では集票効果は異なり[2]、両者を区別するべきであると主張する。すなわち、前者の場合は集票効果が長く維持されるが、後者の場合は交通インフラが完成した後は集票効果が薄れ、また、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るという。実際、交通インフラ整備の遅れている自治体ほど自民党得票率が高く、新規に新幹線など高速交通インフラが完成したところでは自民党得票率が下がることがデータでも裏付けられるという。

この斉藤の主張と同様に、2007 年参院選で自民党が石川・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[3]。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、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石川県内で喧伝され、選挙に影響があったのではないかという指摘もある[4]。

北陸新幹線は 2015 年に金沢駅まで開業した後、現在は 2023 年の敦賀駅開業を目指して工事が進行中で、2046 年には新大阪駅までの全線開業が予定されているが、北陸新幹線は国政選挙の結果にどのような影響を与えてきたのであろうか。本報告では、選挙統計、候補者の公約、メディアの報道、有権者の意識や投票行動、国会議員と県執行部の懇談会についての資料などからこの点を明らかにしたい。

１．北陸 3 県の幹線交通網の概要

まず、北陸新幹線が北陸 3 県に対して持つ意味を確認するために、北陸 3 県の幹線交通網をみておきたい。

空港については、石川は小松市と輪島市にあり 2 つ、富山は富山市に 1 つあり、福井にはない。高速道路については、北陸 3 県を貫いて北陸自動車道があり、そこに東海北陸自

動車道（富山 - 岐阜 - 愛知）、中部縦貫自動車道（福井 - 岐阜 - 長野）が接続されている。鉄道（JR）は、北陸 3 県を貫いて北陸本線が走っているが、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ている。

北陸 3 県と地理的に密接な関係を有するのは関西、中京、関東であるが、たとえば金沢から鉄道で移動する場合、京都までは直通の特急で 2 時間程度、名古屋までは直通の特急で 3 時間程度であり、東京までは、北陸新幹線開業前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、新幹線開業後は直通で 2 時間半程度で東京に行くことができるようになった。その結果、羽田便の利用者が新幹線に流れて小松空港の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[5]。

2023 年には北陸新幹線の敦賀駅開業が予定されているが、関西や中京と金沢を直通で結んでいる特急が敦賀駅止まりとなれば乗り換えを強いられ、関西や中京へ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。

[図 1］　北陸新幹線の路線
（出典）石川県 HP（http://www.pref.ishikawa.jp/shink/hokuriku-shinkansen/about.html）

２．北陸新幹線をめぐる経緯と論点

北陸新幹線をめぐる経緯は[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の選定、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」かといった整備方式、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、開業効果拡大やストロー効果防止のための開業対策、金沢駅と小松駅の間に新駅を設置することの検討、空港利用客減少など開業後の諸課題への対処、等々である。敦賀以西のルートが 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、新大阪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－敦賀間の着工が認可されるまでの時期は、新潟県の建設負担金拒否問題や民主党政権の公共事業見直し方針を受けた敦賀までの着工認可白紙撤回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経緯（石川県 HP などをもとに報告者作成）

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 2003年11月 2004年7月	参院選 衆院選 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 2007年7月	衆院選 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。
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め）
2012年8月	金沢－敦賀間の着工
2012年12月 2013年7月 2014年12月	衆院選（自民党・公明党政権復帰） 参院選 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）

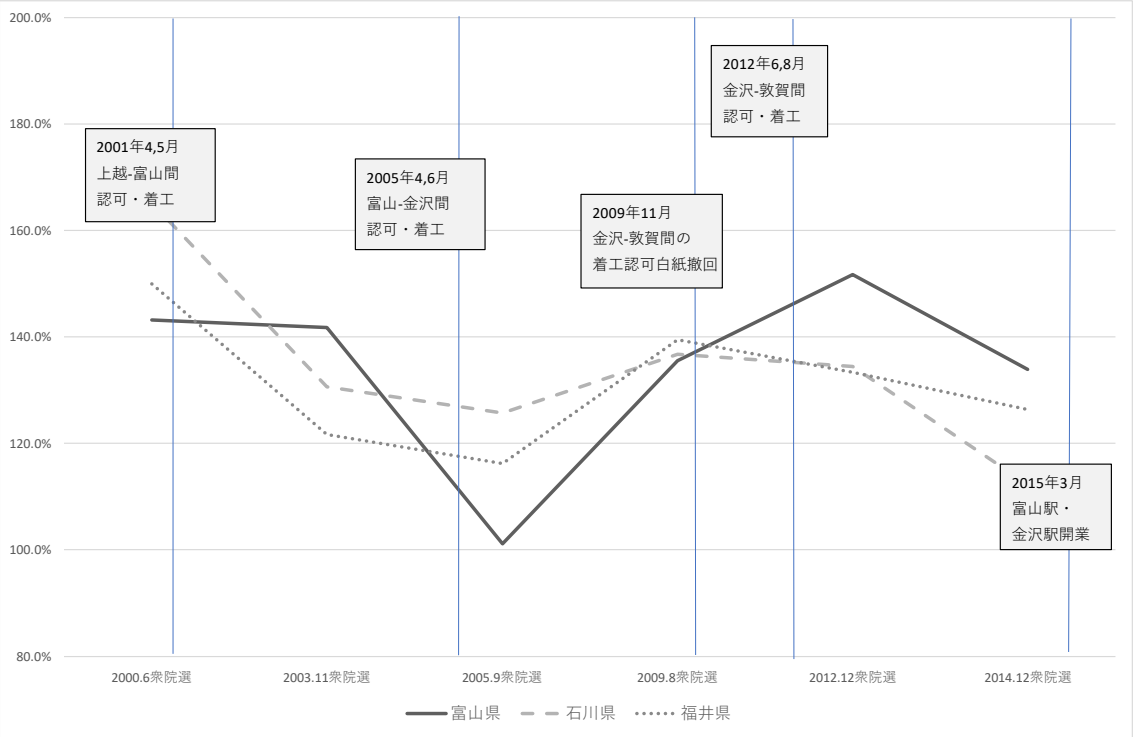
３．選挙区選挙の勝敗と選挙統計データの分析

斉藤（2010）が指摘するとおり、新幹線開業の前後で自民党の得票率は変化しているのだろうか。自民党の勝敗及び得票率を確認してみよう。

[表２]　衆院選の選挙区選挙の勝敗（報告者作成）

	2000年衆院選	2003衆院選	2005衆院選	2009衆院選	2012衆院選	2014衆院選
石川1区（金沢市）	自民	民主党	自民	民主党	自民	自民
石川2区（県南部）	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
富山1区（富山市）	自民	自民	自民	民主党	自民	自民
富山2区（県東部）	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
福井1区（福井市等）	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
福井3区	自民	自民	自民	自民	自民	※福井の定数減

北陸３県は「自民党王国」や「保守王国」といわれ、国政選挙の際はほぼ毎回、自民党相対得票率の全国上位 10 県に３県そろって入っているが[6]、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 年衆院選を除いて自民党が勝利していることが確認できる。



[図２]　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」をもとに報告者作成）

[図２]は、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、それぞれ全国の絶対得票率との比率をみたものである。自民党の得票数を有効投票総数で割った通常の得票率（相対得票率）ではなく、自民党以外の候補者の数や得票の増減に影響を受けず、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、ここでは絶対得票率に注目してみていく[7]。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、ここでは全国の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。

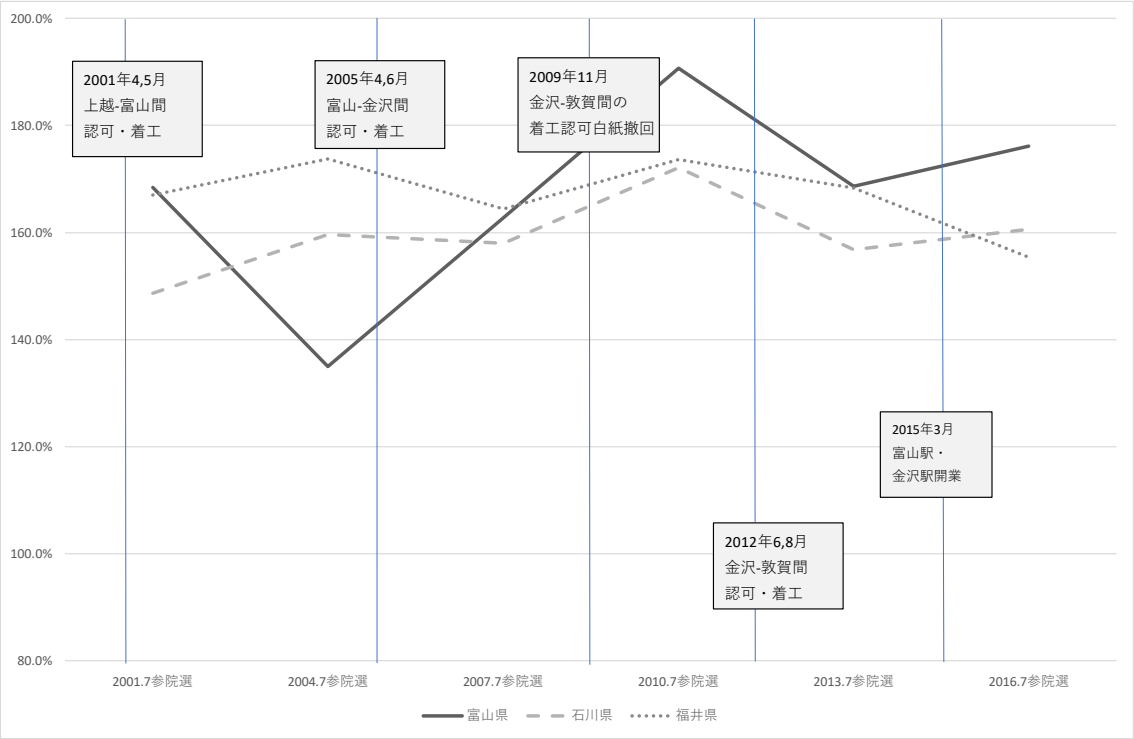
絶対得票率の推移をグラフにした[図２]をみると、綿貫民輔の離党で得票率が大きく低下した 2005 年衆院選の富山を除いて、全体的に全国より高くなっていることがまず確認できる。

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、その後の紆余曲折ののち最終的に金沢 - 敦賀間の工事の認可・着工が行われた 2012 年以降は、富山を除いて、また得票率が減少傾向にあることが確認できる。

[表３]　参院選の選挙区選挙の勝敗（報告者作成）

	2001年参院選	2004参院選	2007参院選	2010参院選	2013参院選	2016参院選
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、参院選の勝敗についてみると、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が勝利していることが確認できる（[表３]）。



[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」をもとに報告者作成）

先述の石川選出の国会議員の指摘のとおり、[表３]では 2007 年参院選は確かに福井のみ自民党が勝利していて目立つが、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得票率を減らしており、また、敦賀駅までの工事が認可・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、衆院選において北陸３県の自民党絶対得票率が上昇した 2009 年と時期的に近く、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[8]。

斉藤（2010）は、新幹線開業後は自民党得票率が下がると指摘しているが、2015 年３月の富山駅・金沢駅開業後唯一の国政選挙である 2016 年参院選については、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減少しており、現在のところその指摘は当てはまっていないようである。ただこれについては、新幹線開業による経済効果などを目の当たりにした業績評価による自民党候補への投票という説明も可能であろうし、もう少し長期にみないと得票への影響が出てこないという説明も可能であろう。

４．選挙公報

以上の分析から、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無駄な公共事業を批判していた民主党政権での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上昇があることが分かった。また、新幹線が開業する、あるいはその見通しがつく前後で、自民党の得票率がそれに対応して上下する傾向も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約を検討する。1995 年から 2010 年の参院選と 1996 年から 2009 年までの衆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[9]、言及の有無は時期や候補者にも依存し、自民党候補は必ずしも一貫して北陸新幹線の延伸に言及してきたわけではないことを明らかにしている。

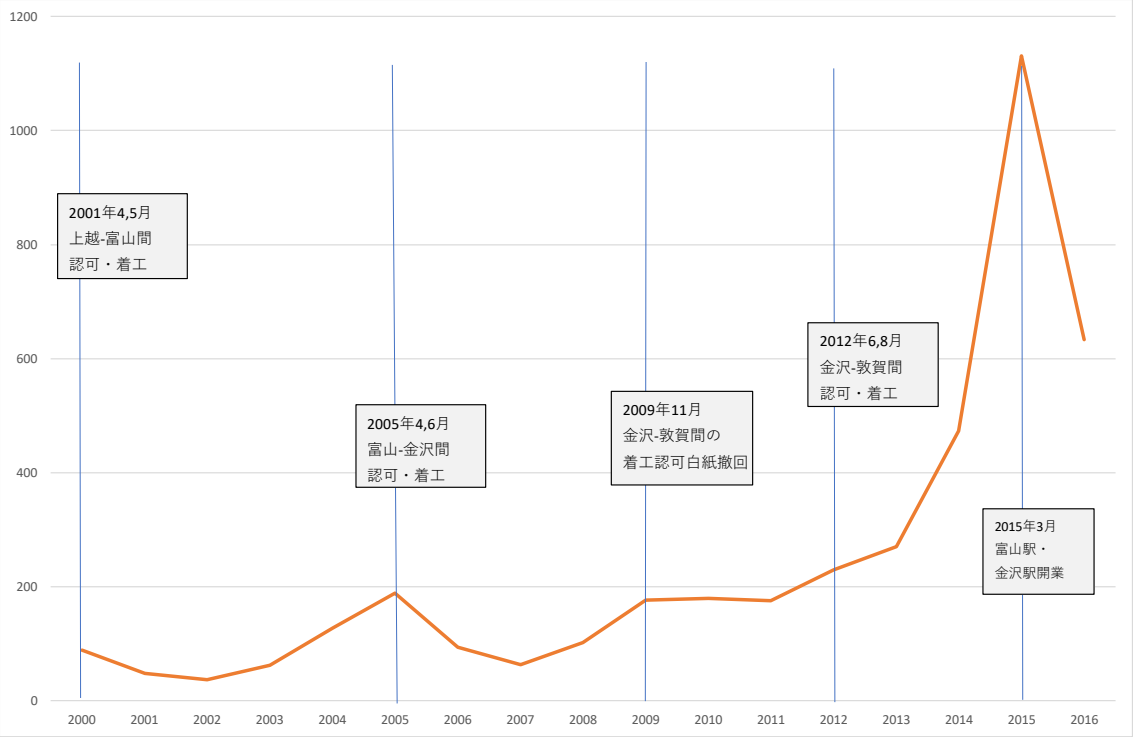
たとえば衆院選石川 1 区（＝金沢市）選出の馳浩候補の選挙公報をみると、石川で新幹線が争点の 1 つとなった 2009 年衆院選では「新幹線を止めるな！2014 年度開業を絶対守る！」と太字で大きく強調され「新幹線で景気回復・雇用の確保を実現」と記載されていたが、その次の 2012 年衆院選では一転して新幹線への言及は一切無くなっている。さらにその次の 2014 年衆院選ではそれほど目立つ形ではなく列挙されている公約の中の 1 つではあるものの「新幹線需要のとりこみ」「北陸新幹線をフル規格で大阪延伸・敦賀間 3 年工期短縮」と記載が復活している。

参院選について、河村（2013）がまとめた 2010 年参院選以後の石川県選挙区の自民党候補の選挙公報をみると、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、新幹線問題にかなりのスペースが割かれていた。2013 年参院選では山田修路候補が「北陸新幹線の金沢開業・敦賀延伸など、今こそ石川が大きく発展できる好機です」「北陸新幹線の開業効果を拡大します」と記載していた。ただしこれは建設促進ではなく開業対策を訴える記述といえる。2016 年参院選では、自民党の岡田直樹候補が 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。

以上のように、石川の自民党候補の新幹線への言及は時期や候補者にも依存するものの、新幹線も争点の 1 つとなった 2009 年衆院選や 2010 年参院選で特にこの問題を強調していることや、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引き続き工期短縮などを訴えていることが確認できる。

５．メディアの報道

メディアの報道についてはどうであろうか。[図４]は石川の朝刊の約３分の１のシェアを占める[10]地元紙『北國新聞』の朝刊において「北陸新幹線」という言葉を含む見出しの数の推移をグラフにしたものである。



[図４]　「北陸新幹線」を含む見出しの記事の数（『北國新聞』データベースより報告者作成）

[図４]をみると、長期的には 2015 年３月の金沢駅開業に向けて右肩上がりであるが、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。これは、先ほどの 2009 年から 2010 年頃にかけての自民党得票率の上昇と符合するようである。

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。

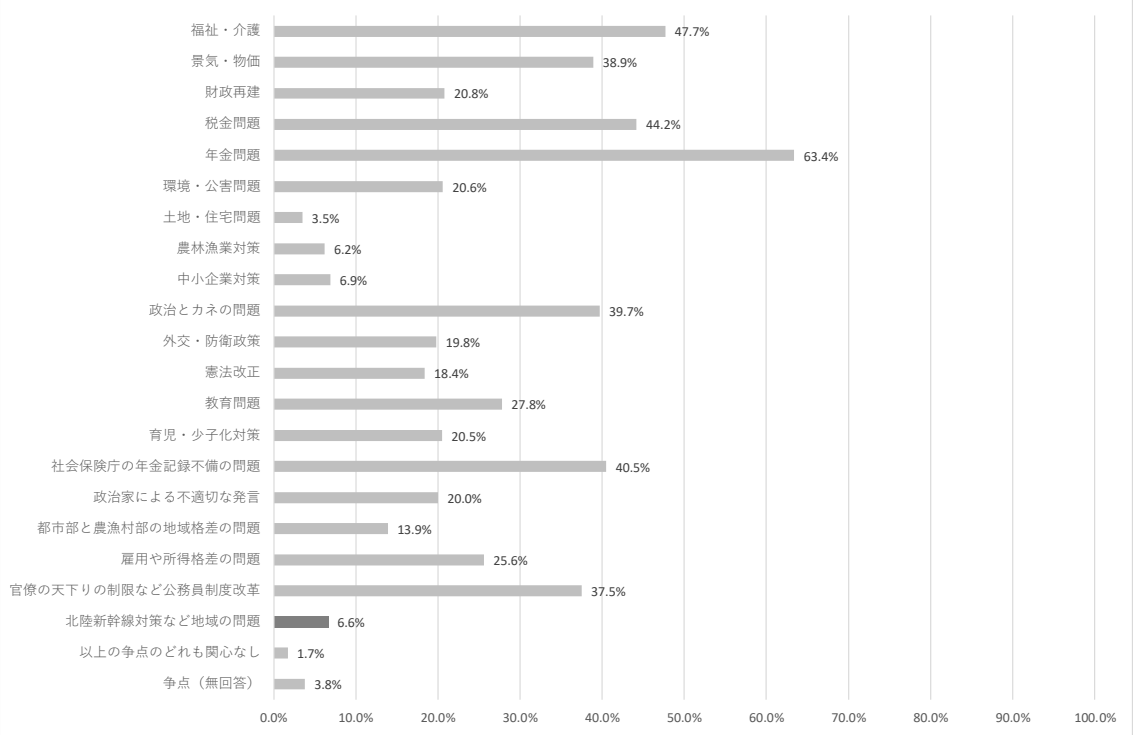
６．有権者の意識と投票行動

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

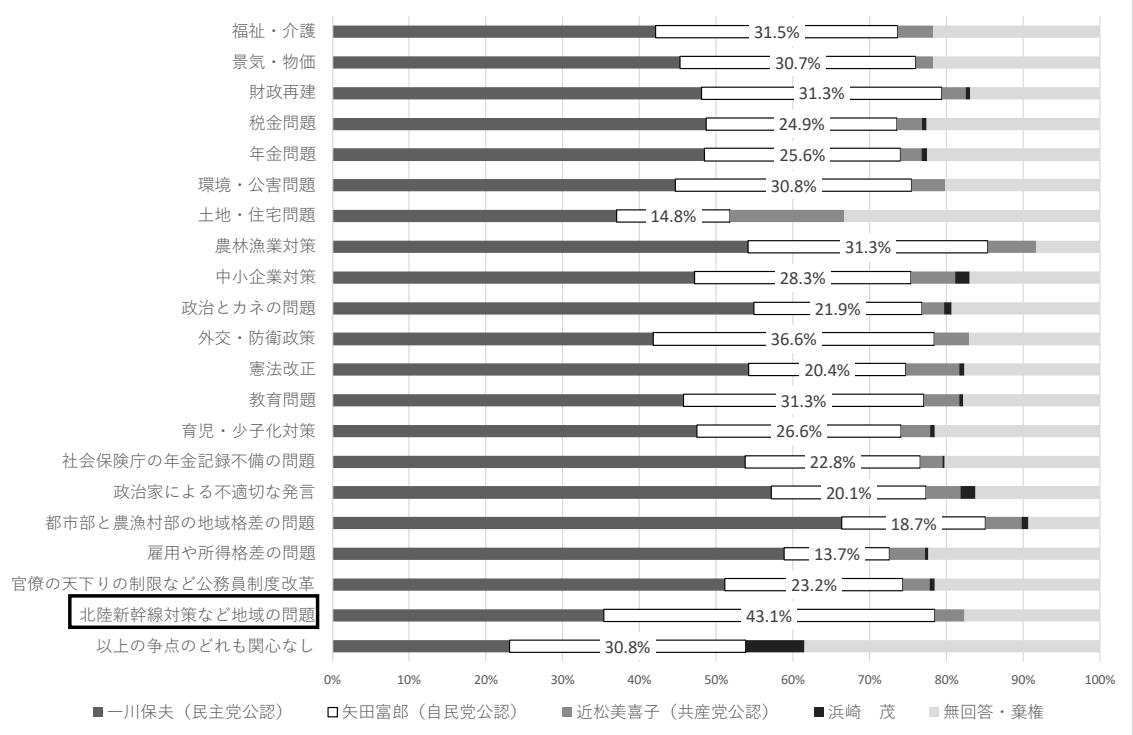
どの程度重視していたのであろうか。

報告者が 2007 年参院選後に金沢市において行った選挙に関する意識調査[11]の「関心を持った争点」についての設問で「北陸新幹線対策など地域の問題」という選択肢があった（複数回答）のでみてみると（[図５]）、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、のちの 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である新幹線の建設促進などよりは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」（報告者調査・作成）



[図６]　「関心を持った争点」別の投票候補（報告者調査・作成）

[図６]の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る回答者の比率は必ずしも多くなかったが、その自民党投票率はかなり高いことが確認できる。

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（知事と部局長）、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。石川では北陸新幹線などの大型の国家プロジェクトの減少で地域政治における国会議員の影響力が低下して相対的に知事や県議の影響力が増しているという指摘もあるが[12]、県政懇談会についての記事から北陸新幹線が地域の政治課題として

どのように位置づけられてきたのかを確認したい。

[表４]では、県政懇談会についての記事のタイトルで新幹線問題に触れられているもの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が、2005 年以前はほとんど北陸新幹線問題は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の重要な政治課題として認識されているようである。

［表４］ 県政懇談会に関する記事中の新幹線への言及（出典：『北國新聞』データベース）

県政懇談会の年月日	懇談会の記事中での新幹線への言及	懇談会の記事のタイトル	備考
1999年8月5日	×	介護保険導入が契機に、市町村合併	
1999年12月8日	×	来年度着工働きかけ、小松空港かさ上げ	
2000年7月27日	×	ネット博で大河ドラマPR	
2000年12月6日	○	臨時滑走路、恒久使用を	北陸新幹線フル規格認可を富山までとした政府・与党検討委の試案が話題に。
2001年8月23日	×	国会議員、知事3選で駆け引き	
2001年11月29日	×	谷本知事、永田町では自民寄り？	
2002年8月30日	×	県の”弱み”突く注文続々　県都合併、県庁跡地など	
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	
2003年11月25日	×	石川県や自民党、ポスト原発へかじ切る	
2004年8月6日	×	県庁跡地、旧本庁舎の前面保存示唆	
2004年11月10日	×	三位一体改革、補助金削減で”対立”	
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	
2005年12月12日	×	石川県庁跡地、旧本庁舎めぐりまた平行線	
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、減便にらみ	
2006年11月30日	○	世界遺産で谷本石川県知事、「着実に取り組む」	新幹線開業を見据えた二次交通の拡充が話題に。
2007年8月8日	○	経営分離の見直し必要　並行在来線で森氏　新幹線見据え　月内に自民党が協議	
2007年12月20日	×	制度堅持へ”共闘”道路特定財源、暫定税率など	
2008年8月4日	×	浅野川はんらん、上流で線形改良	
2008年12月19日	×	小松－静岡便、7月に就航、県立中央病院改革プラン策定へ、来月にも検討委	
2009年8月7日	○	北陸新幹線車両基地、月内に駅構想で検討会	
2009年12月12日	○	能登有料道路の無料化１、２年の前倒し検討	新潟県の新幹線建設費負担金の支払い拒否の問題が話題に。
2010年7月24日	×	地域バランス考慮を	
2010年12月13日	○	剰余金、「政府に働き掛けを」森氏、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北陸新幹線整備や並行在来線支援に活用かが話題に。
2011年7月31日	○	県対応に注文続出	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会議員が県に構想実現の後押しを要請。
2011年12月10日	○	北陸新幹線2014年度開業へ－石川県の要望を国会議員に要望－	民主党政権
2012年8月19日	○	「市の覚悟必要」白山市の新駅構想で谷本知事	
2013年1月19日	○	建物撤去、10月頃めど－工学部跡地－	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8月4日	×	救急医療で研究会－県と地元国会議員－	
2013年12月14日	○	工期短縮で福井県と連携　北陸新幹線金沢－敦賀　国費増額に手応え	
2014年8月6日	○	「救急医の確保困難」ドクターヘリ導入	金沢－敦賀間の開業前倒しや白山駅設置問題が話題に。
2015年2月1日	○	新幹線の敦賀開業前倒し、石川県が用地取得へ大幅増員	
2015年8月2日	○	敦賀以西で注文合戦－北陸新幹線－	
2015年11月29日	○	「30年全通」目標で一致－北陸新幹線－	
2016年7月31日	○	敦賀以西めぐり議論－北陸新幹線－	
2016年11月26日	○	敦賀以西　意見表明まで1週間－知事、状況変化に望み－	

おわりに

本報告では新幹線が国政選挙の結果に影響を与えるという仮説について、北陸 3 県、特に石川の事例を中心に検証をしてきた。

新幹線がまだ開業していない（あるいは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、新幹線が開業する、あるいはその見通しがつく前後で、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。

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。それにもかかわらず、開業（あるいはその見通しが立つ）前に自民党得票率が高くなっていないことについては、開業が遠い時期にはメディアの報道で新幹線問題が取り上げられる頻度は低く、自民党の候補者も一貫して新幹線問題を公約で強調しているわけではないこと、開業が遠い時期には県政懇談会で取り上げられることも少なく地域の政治課題として顕在化してい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、選挙公報やメディアの報道や県政懇談会の検討から明らかになったように、開業、あるいはその見通しがついた後も北陸新幹線をめぐる話題は収束していないからであると考えられる。

しかし、新幹線問題が国政選挙に影響していないとはいえず、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り、選挙公報やメディアの報道や県政懇談会でも新幹線問題が取り上げられることが多かった時期の 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揃って上がっており、新幹線問題が選挙結果に影響を与えたように見受けられる。

---

[1] たとえば、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）を参照。

[2] 斉藤淳『自民党長期政権の政治経済学』2010 年、126 頁。

[3] 『北國新聞』2007 年 8 月 12 日朝刊。

[4] 『北國新聞』2009 年 8 月 31 日朝刊。

[5] 石川県調べ（『北國新聞』2017 年 4 月 18 日朝刊）

[6] 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、29 頁。

[7] 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。

[8] 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かったことの影響が考えられる。

[9] 河村和徳「「我田引鉄」再考」『レヴァイアサン』52 号、2013 年、54 頁。

[10] 『朝日新聞』2012 年 9 月 15 日朝刊。
[11] 2007 年 7 月 29 日に投票が行われた第 21 回参議院選挙の約 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
[12] 日本地方政治学会・日本地域政治学会 2014 年度地方大会における「ジャーナリスト・セッション」での議論。

参考文献

石川真澄『戦後政治構造史』1978 年。
河村和徳「「我田引鉄」再考」『レヴァイアサン』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）
岡田浩「党派性の地域的偏りの要因ー「自民党王国」北陸・石川の検討ー」『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。