

12月

北海道新幹線への道―東北新幹線青森延伸がもたらす波紋 横島 公司

東北新幹線の青森開業

2010年12月31日の夜半、筆者は東北新幹線「はやて」の車中に居た。

大晦日も夜半ともなると、帰省客もさすがにそう多くはいない（ように見える）。通路を挟んだ隣席からは紅白歌合戦だろうか。携帯ワンセグから楽しい音が聞こえてくる。つい数年前までは、新幹線のなかでテレビを觀賞するなど、不可能ではなかったにせよどこか現実味の無いことだ。しかしいまではこうして、新幹線のなかでも大晦日の時間を感じられるようになっていく。時代は確実に動いていることを実感させる。

2010年12月4日、JR東日本は八戸―青森間の東北新幹線延伸をついに実現させた。

新青森駅開業を前に、青森出身の演歌歌手、吉幾三氏と、若手人気俳優である三浦春馬氏を起用したJR東日本のCMは、首都圏でも大いに話題を呼んだ。同CMがユーチューブやニコニコ動画にアップされるや、アクセス数はたちまち数十万件を突破したことからも、いかに注目が高かったかわかる。

青森延伸にあたって、JR東日本が満を持して開発した新車両E5系「はやぶさ」は2011年3月以降投入予定であるため、現段階では、既存のE2系「はやて」。著者にとっては乗りなれた車両である。ただ、後背に人口密集地域を持たない北東北に向かう「はやて」は、北に向かうほど乗客が先細りしていく新幹線であった。筆者自身、盛岡駅以北は車両に自分一人だけという「貸切」状態をしばしば経験している。しかし今回は、盛岡以北でも乗客が途切れていない。JR東日本によれば、青森延伸の実現によって年末年始に東北新幹線を利用した乗客は、例年比2割程度増加したらしいが、こうしたことも青森延伸がもたらした一つの変化なのだろう。

個人的には、新幹線が延伸されたことで岩手県内の途中停車が減ったこと―要するに自分の停車してほしい駅での停車数が減ったので―やや痛し痒しといったところ。しかし、北東北から札幌まで電車で向かう場合、これまで7時間強の時間を覚悟しなければならなかったが、青森延伸によって1時間以上も時間が短縮された。素直にありがたいことである。

しかし東京―青森間では、ビジネス需要がさほど大きくないことはかねてより指摘されている。今後の発展を抜きにするならば、必然的に恒常的な乗客獲得のためには、観光客をいかに増加させていくかが今後の課題となろうし、そしてその結果如何が、当然ながら北海道新幹線にも大きく影響してくるのだろう。

青函トンネル問題

さて、こうして青森までの延伸を実現した東北新幹線は、2015年には函館までの延伸（新青森駅－新函館駅区間）が予定されている。北海道新幹線が現実となるときは、確実に近づいているのだ。

しかし、北海道新幹線の開業までには、解決しなければならない技術的な問題がまだ残されている。青函トンネル問題である。

1988年に、世界最長（当時）の交通機関トンネルとして完成した青函トンネルは、当初から新幹線の通過を想定した、いわゆる新幹線規格で建設されていた。したがって、新幹線のためにトンネルを改修する必要は生じることはない。では何が問題なのか。

それは、青函トンネルの開通によって、本州－北海道間の貨物輸送が大幅に増加したことが関係している。当時「昭和三大馬鹿査定」（1987年、大蔵省〔当時〕主計官の発言）と呼ばれた青函トンネルは、工期の短縮と予算削減のため、内部に列車の避難スペースを用意しなかったとされる。つまり、青函トンネルは新幹線を想定したといっても、あくまでそれは規格としての想定であって、具体的に新幹線が走るという実態を想定していたわけではなかったといえよう。

現在、青函トンネルでは一日に上下50本を越える貨物列車が運行しているが、道内－本州間の貨物輸送のためこれを減らすことは極めて難しい。つまり貨物列車の運行関係上、新幹線を自由に走らせることが難しい、という状況に陥ってしまったのである。

現時点では、貨物列車の運行に影響を及ぼさないことを大前提に、新幹線の本数を絞るか、あるいは貨物列車を新幹線内に収納する方式（トレイン・オン・トレイン）などが案出されているが、いまだ問題解決の決定打とはなっていないようだ。いずれにしても、北海道新幹線の開業までにクリアしなければならない問題であるが、多くの時間が残されている訳でもない。どのように解決するのか、今後も帰趨を見守っていきたい。

4時間の壁

一方、北海道新幹線の開業は、必然的に既存交通との競合という問題を浮上させる。

交通業界には、4時間の壁と呼ばれる業界用語がある。それは、乗車時間が4時間を超えるまでは新幹線に優位性があるが、4時間を超えると航空機に優位性が生まれる、という分岐点を指す言葉である。

東海道新幹線でいうと、東京－広島間がそれに該当する。東京から広島まで向かう場合、新幹線で5時間弱、航空機を選択した場合、4時間弱（空港までの移動・離陸までの空港待機時間は平均1時間半、移動1時間半、空港から広島駅まで約1時間）の時間がかかる。

また航空機と新幹線の始発到着時刻は、東京－大阪間を越えると航空機のほうが早い。そのため、東京－広島間では航空機を選択する人も決して少なくは無い。そして北海道新幹線も札幌まで延伸された場合、停車駅数や道内の路線によってだいぶ異なるが、概ね4時間前後という想定がされている。すなわち東京－札幌間は、確実に4時間の壁と直面することになる。

航空機と新幹線のどちらを選ぶ？という問い

こうした問いは、誰も一度は考えたことがあるだろうが、しかし両者にはそれぞれ甲乙付けがたいメリットがあるし、正直好みの問題だってある。おそらく、万人共通の正解など存在しないのだろう。しかし、そうとばかり言っても仕方が無い。そこで本稿では、少々気が早いですが、北海道新幹線の札幌延伸を前提とした両者のメリットを抽出してみることにした。

まず新幹線には、東京駅から札幌駅までドアトゥドアで移動できる、という大変な魅力がある。国内線において羽田空港を利用する主要地域を一都三県（神奈川・千葉・埼玉）と想定した場合、神奈川方面はともかく埼玉方面からは、どう急いでも移動時間は1時間を超える。しかし目的地が東京駅ならば、移動時間は大幅に軽減されるし、大宮駅という途中停車駅が存在していることも大きい。そしてなにより新幹線の「動くオフィス」としての快適性。これも外せない魅力である。自由席でも新幹線は乗り心地は相当に良い。さらに東海道新幹線では無線LANが完備しているし、携帯電話もほぼ繋がる。これらは北海道新幹線においても同一条件であると考えていい。

一方、構造上一人あたりのスペースを拡張することが難しい航空機とでは、快適性においてどうしても差が生じてしまう。また航空機はその特性上、離陸と着陸時において電子機器を使用できず、航空機内に入った瞬間から電波を発する電子機器（携帯電話）が使用できない。

とはいえ、こうした点の多くは航空会社の企業努力では如何ともしがたい問題であって、あえて論^{あげつら}うのはフェアではあるまい。そもそも航空機の最大のメリットは何かというなら、それは移動時間の「速さ」である。この点において、競合できる交通手段など存在しない。

さらに現在は、航空機は「安さ」という更なる強みを手にしつつある。羽田－新千歳間の航空運賃は、かつては往復7万を想定しなければならなかったのが、今では航空会社によっても異なるが、最安価ならば「往復で一万」（2011年1月現在）まで下がったのである。この価格に新幹線が対抗することは極めて難しだろう。つまり、いまや航空機は、「速さ」と「安さ」、この二点で圧倒的な優位を獲得しているのである。

改善すべき問題

しかも航空機には、さらなる時間短縮に向けて改善すべき余地が残されている。それは空港－都心（主要駅など）の移動時間である。ちなみにこの問題は、新千歳空港－札幌都心において特にあてはまる。

新千歳空港－札幌駅区間は、快速電車（快速エアポート）が往復しており、所要時間は36分。しかし、この時間は決して早くない。いやむしろ「かかりすぎ」というべきだ。なぜなら36分という時間は、東京都心から成田空港までの最速36分（日暮里－成田空港間）と同一である。つまり東京都心から離れすぎていて、評判が決して良いといえない成田空港までと同じ時間が、新千歳－札幌間でかかっているのである。

しかし、北海道と同様に空港から中心地までの距離が離れている名古屋は、追加料金を支払う形で、空港と市街地とを素早く結ぶ電車を運行させ、高速化問題を克服している。また羽田－浜松町を結ぶ東京モノレールでも、競合他社との関係もあり、ついに羽田空港と浜松町をノンストップで走る空港快速の運行に踏み切り、普通電車と比べ10分近い時間短縮を実現させたのである。

こういう主張をすると「わずかな時間のためにムキにならなくても…」と眉をひそめられるのだが、航空機の乗客のなかにはその「わずかな時間を惜しむ」人も多く居る。お金を多少追加してでも早く目的地に着きたい、と思っている人は決して少なくないのだ。

もっともそうした空港快速を運行するほど、新千歳空港－札幌間の乗客数は多くない、という事情もあるらしい。しかしだからといって、高速化に手をつけないという姿勢もいかがなものだろうか。全て高速化せよ、というのではなく、例えば一時間に一本程度で構わない。北海道全体の為、大局に立って「空港快速」導入をJR北海道は本気で検討してほしい。

新時代への対応

2005年に、筆者はとある雑誌に東北新幹線盛岡－八戸間の延伸について寄稿したことがある。当時の筆者は、北海道新幹線についてやや懐疑的な考えを持っていたのだが、実は今は、多少考えを変えている。

その理由は、結局の所、ビジネス上の移動手段として考えた場合、様々な点で新幹線の魅力は「ものすごく大きい」からに他ならない。それは、年間数十回にも渡って東京－札幌間を移動している筆者の、偽らざる実感でもある。

しかし乗客の更なる獲得とは、結局のところ、ビジネス需要と観光需要の双方を高めることでしか有りえない。であれば、東北新幹線延伸による青森の事例は北海道にとって大

いに参考となろう。

なぜなら、移動には様々な目的や手段、そして好みがある。各駅停車でのんびり旅を楽しみたいという人もいれば、一分一秒の速さを求めて航空機を選択する人だって決して無くないだろう。だからこそ4時間の壁にあたらない東京－大阪間でも、新幹線と航空機は「共存」しているのである。つまり、先述したように北海道新幹線の開業によって航空機の需要が激減する、という状況が起こりにくいとするならば、つまり両者は、競合関係にはあっても、片方が「駆逐」されるまで戦う対象とはなりえないのだ。だからこそ、青森の事例をつぶさに観察し、競合しながら共存する道をいかに模索していくか、という認識を持つことが今後ますます重要になってくるのである。

たとえば、現在全日本空輸（ANA）とAIRDOで行われているコードシェアを、JR北海道とも行っても良いのではないか。紙幅の関係で詳述できないが、航空会社と鉄道会社とのコードシェア自体は、決して突飛な思いつきではなく、欧州では既に実現を見ている。欧州で可能なことが日本では不可能、という理屈は成り立つまい。筆者としては、羽田－東京間の運賃値下げに先駆的な役割を果たしたAIRDOにこそ、そうした新しい挑戦をして欲しいと思う。なにより日本でも、本格的なLCC（格安航空会社）の時代はすぐそこまで迫っているのだ。競合相手は新幹線だけではない。

とは言え筆者は、早く「攻勢」に出ろと言っているわけではない。戦略なき攻勢など、無謀な突撃に過ぎず、ただいたずらに戦力（体力）を消耗するだけである。戦略の基本は、まず第一に、いかなる状況でも「負けない戦」ができる「必敗」体勢を構築することにある。その前提において個々の勝利条件を確定させ、そのための戦略目的が明確でさえあれば、おのずと状況に対応した個々の戦術（アイディア）は生まれてくる、と言っているに過ぎないのだ。いずれにせよ「なんとなかなるんじゃないか」という「幻影」から早く醒めることである。多くの北海道の企業・地域社会（地方行財政、学校、医療等の問題など）が陥った「緩慢な衰退」の道は、歴史的に振り返れば、たいがいこうした「幻影」が、戦略的思考を阻害したことによって生じている。こうした道を辿らないためには、新しい時代に対応する「明確な戦略」と、自ら道を切り開く「気概」と「明るさ」が必要なのだが、現在の北海道にはいずれも欠けているように感じる。杞憂だろうか。