

評論 2004年の北海道経済

12月●北海道新幹線の着工決定と課題

横島 公司

北海道新幹線の着工決定

2004年12月10日、2005年度以降の整備新幹線建設を検討する政府与党ワーキンググループの会合によって、新青森—新函館(北海道)、富山—金沢車両基地(北陸)、武雄温泉—諫早(九州)の新規同時着工が正式に決定された。三線はいずれも着工から10年ぐらいが完成のめどとされ、同時に八戸—新青森など建設中の区間の完成時期の前倒しも、明確な時期は決まらなかったものの合意を見た。八戸—新青森間とこの北海道新幹線は、同時完成の可能性すら現段階でささやかれている。

一方、新規着工で1兆1600億円とされた事業費の最大の焦点となっていた財源問題は、国土交通省のコスト削減による1千億円以上の圧縮と国費の積み増し、さらに東海道新幹線などをJRに売却したことによる譲渡益収入を担保に借金する、前借り方式で合意決定された。JR各社に対する追加負担など、未だ詰めるべき問題はあるが、正式決定が固まった意味は大きい。

「北海道新幹線は道民の30年余りの悲願」と高橋はるみ北海道知事が表明したように、1970年に「全国新幹線整備法」が制定され、1973年に青森—札幌間の整備計画が決定されてより、長年にわたり継続して陳情されてきた歴史的経緯に加え、1988年に青函トンネルが「新幹線規格」で建設されて開業しており、建設コストが他区間に比べ低いことなど、他の二路線に比べ有利な点が多いことなどから、比較的スムーズに決定を見たと言える。

2004年11月26日、国土交通省は未着工三区間整備の経済波及効果をまとめ、新青森以北は開業50年の累計で1兆2970億円という、投資の3.7倍を超える経済波及効果があるとの試算結果がなされた。地元を始め道庁内でもこの経済効果への期待は大きい。これまで革新系知事の多かった北海道は、幾度とない新幹線建設のチャンスを逃してきたとする意見も一部ではある。その意味では経済産業省出身で、与党自民党の支持を受けて当選を果たした高橋知事の売りであった、中央省庁とのパイプ役として面目を施したともいえる。

一方で解決すべき課題も多い。特に新幹線の開通により、平行在来線のJR江差線(江差—五稜郭間79.9キロ)は廃止になる。1987年の与党申し合わせにより、第3セクターかバス転換が既に決定されているからだ。しかしこの問題は北海道新幹線に限ったことではなく、東北新幹線が2002年12月に盛岡—八戸間が延伸された際も、平行在来線は廃止となり、盛岡—目時間をIGRいわて銀河鉄道、目時—八戸間を青い森鉄道の第三セクター二社によって現在は運営されている。これら東北新幹線の事例は、北海道新幹線にとっても参考となる点が多いのではないだろうか。

新幹線延伸と住民の足

— 東北新幹線の事例 —

2002年12月、東北新幹線が盛岡にたどり着いて以来、20年ぶりに八戸にまで延伸された

評論 2004年の北海道経済

(もっともその間にも秋田新幹線、山形新幹線など多くの新幹線が完成しているが)。新たに新設された停車駅は三駅で、岩手県は沼宮内^{ぬまみやない}、二戸の両駅、青森県が終点となる八戸駅である。この新幹線の延伸によって盛岡—八戸間は、在来線特急はつかりの76分から38分と大幅に短縮された。

この東北新幹線延伸を巡り、岩手県北部の沿線自治体では新幹線停車駅の選定と地域の合併問題もリンクする形となり、一部地域住民の間では「感情的対立」までも引き起こすに至った。またそれと関連する形で、地域住民間で中心的議論のひとつとなったのが、在来線を巡っての議論である。

北海道は都市間バスが発達しているためか、住民に「慣れ」があり、バス代替という選択がその良否を別として、ある意味容易に「選択肢」として議題となりうるように思われる。しかし、岩手県及び青森県の住民にとって、都市間バスはそれほど身近な存在となっていないため、バス転換は即地域の切り捨てという意識が住民に過剰なまでに働き、選択肢としてはほとんど考慮されなかったという、いわば地域的な感覚の違いもある。

新幹線開通後の在来線存続についてJRは拒否の姿勢を崩さなかったため、在来線を存続させるには当初から第三セクターによる方法しか残されていなかったが、危機的状況にある岩手県及び沿線自治体の財政事情からそれを容易に認めることは出来なかった。一方、地域住民は在来線を存続させることを主張し、紆余曲折の末、結局在来線は廃止ではなく、第三セクターへの移行という地方の主張が通った形で決着を見た訳である。

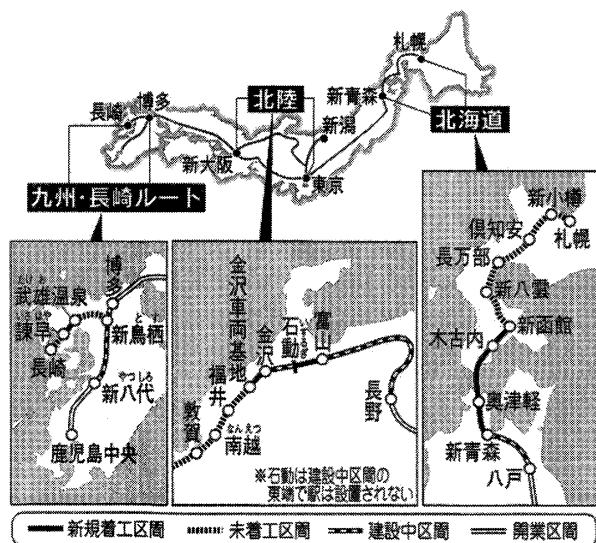
だがその一方、2004年12月時点において、同路線の運賃はJR東日本が経営していた時に比べ、およそ1.58倍に値上がりしており、今後さらなる値上げは避けられない情勢である。さらに通学定期運賃は、最大でJR時代の1.99倍の

値上げに留めるという取り決めがなされており、さらに急速な値上がりを抑制するため、県と沿線市町村が基金を創設し、そこからの補助によって値上げを抑えるという対策を講じた。その結果、IGR開設初年度こそ1.35倍の値上に抑制したが、段階的な緩和措置として2005年4月以降は、1.65倍に値上げすることが当初から決められており、その負担増は通学する学生にとって、今後大きくなるのしかかってくる。

これら一連の値上げについて、増田寛也岩手県知事は「IGRの経営安定化と自治体の財政力から議論し鉄道を残すことを最優先した」と述べている。その一方でIGRは、事前の業績予想を9.9%上回る輸送人員と、同じく事前の予想を2.3%上回る運賃収入を初年度において確保することに成功しており、むしろ健闘したといえる。さらに人口が多い盛岡周辺地域に2駅を増設し、利用者数を増やすことで、さらなる経営の安定が達成できるとしている。だが、この「攻めの経営」が実現されるためには、運賃の急激な値上がりという問題は、明らかに大きな懸念材料となることは間違いない。

またその一方で、地域住民の生活圏の問題も重要である。新幹線延伸によって青森県側に誕生した青い森鉄道は、目時—八戸(25.9キロ)という非常に短い区間を運行する第三セクターである。現在工事中の八戸—新青森間の開通によって、現行のJR在来線がこの青い森鉄道によって運営されるかどうかを含め、現在検討中である。盛岡—八戸間において比較的大きな人口をもつ唯一の自治体である岩手県二戸市は、その住民の生活圏は盛岡市ではなく、むしろ八戸圏に属しているが、その利用者数は到底盛岡市や八戸市とは比較になるものではない。従って、青い森鉄道を収益的に安定させるということは、延伸後の路線を青い森鉄道に統合させるか、あるいは、新会社に丸ごと移行させなくては到底安定経営は望めないことは間違いないだろう。この問題がどのような形で決着を見るか

評論 2004年の北海道経済



整備新幹線計画見直しの与党案

(注)『北海道新聞』2004年6月11日付による。

は、未だ現時点では不明なままである。

新幹線の経済効果と地域住民

そもそも新幹線と在来線は、その性格も役割も全く異なる存在である。新幹線は首都圏のような巨大な人口集積地域を例外として、基本的には「地域住民の足」として使用することには全く向いておらず、本来新幹線の役割とはそのようなものでもない。従って、地域住民の希望や生活実態を反映する形で、在来線廃止後の議論がなされなくてはならない。

いずれにせよ、こうして長年の悲願であった北海道新幹線の建設が正式に決定したわけだが、この在来線の経営も今後避けては通れない問題であり、この盛岡―八戸間における事例と経験が、北海道にとっても参考となることは間違いない。だが幸いにも、北海道新幹線の完成までには10年余という年月が残されており、議論をするには充分すぎるほどの時間がある。

いうまでもなく、この北海道新幹線建設は、

今後5000億円という巨費が投じられる大事業であり、これがもたらす経済波及効果による北海道全体の利益は、先の試算に見るまでもなく明らかであろう。なにより新幹線建設とは、地方の一般住民にとって最も実感できる景気対策なのである。

これは岩手県二戸市の事例であるが、新幹線の建設機材はどこからか既に用意されており、地域の建設会社には、大手ゼネコンの曾孫受け程度の仕事しか回ってこなかった。しかし、それでも仕事は生まれる。さらに、本来「田舎」と呼ばれる地域は、新たな人の流入といった動きがほとんどないのが実状である。しかし新幹線の工事によって、多くの見知らぬ人がやってくる。その見知らぬ人が、町の自動販売機でジュースを買い食事や買い物をして、地域にお金を落としてくれるのである。そして、増えた仕事に対応するために地域に新たな雇用も生まれる。

地域の住民は改革といった現実感に乏しい「お題目」ではなく、日々の暮らしの中でささやかにでも収入を増やした人が多くなることによって、地域に一つの活気が生まれ、それで初めて景気が良くなったことが実感できるのである。このことは、いわゆる大都市の人間には想像も出来ないことであろう。

従って、北海道新幹線の建設問題では、国家としての視点と北海道全体の視点と同時に、現実にもその地域で生活する住民の生活実態や希望も踏まえたうえで、最善と思われる判断と政策が今後なされることを期待する次第である。

＜参考文献＞

『北海道新聞』、『東奥日報』、『岩手日報』の関連記事、国土交通省鉄道局ホームページ。

(大学院経済学研究科研究生)