

## 第3章 東北新幹線（盛岡 - 青森）

### 1. 経緯

東北新幹線（盛岡 - 青森）は東京 - 青森間が1971（昭和46）年に整備計画が決定された後、1973（昭和48）年に計画が決定された。前者は開業に至ったが、後者は財政悪化、第2次オイルショック、国鉄再建問題のため、計画が凍結されてしまった。その後紆余曲折を経たあげく、1988（昭和63）年に政府・自民党の申し合わせにより、着工順位が決定され、東北新幹線（盛岡 - 青森）は3番目となった。ただしこの時、この区間は従来の新幹線の規格であったフル規格ではなく、フル規格・ミニ新幹線を組み合わせる事となった。そして1991（平成3）年9月に盛岡 - 青森間が着工されるに至った。完成は2001年となる予定である。

### 2. 建設計画

1988（昭和63）年の政府・自民党の申し合わせにより着工順位が決定されたが、その時に出された運輸省規格案に基づいて建設されることとなった。つまり盛岡 - 沼宮内間はミニ新幹線、沼宮内 - 八戸間は従来の新幹線と同じフル規格、八戸 - 青森間はミニ新幹線で建設されることになった。このうち沼宮内 - 八戸間だけがフル規格となったのは、この区間だけ在来線である東北本線の路線改良工事が行われておらず、また山岳地帯で急曲線が多く、線型が悪いので、別に新線を建設した方がかなりの時間短縮を望めるためである。しかし他の区間までをフル規格で建設しようとすれば、それだけ工事費がかかるため、財政状況などを考慮した結果、他の区間（盛岡 - 沼宮内・八戸 - 青森）はミニ新幹線となったのである。新線区間の沼宮内 - 八戸間は標準軌を敷設するので、最高時速260kmを望めるものの、その他の区間は在来線の路盤のままで狭軌である上、標準軌を導入する山形新幹線と同じ形式となり最高時速が130kmとかなり落ちる。完成は先ほども述べたが2001年、建設費が3,873億円の見込みとなっている。ちなみに盛岡 - 青森間を全線フル規格とした場合の建設費は6,400億円となっている。

### 3. 現状

現在、在来線である東北本線の盛岡 - 青森間には特急「はつかり」が毎時

1本のペースで片道14本走っている。所要時間は盛岡 - 青森間では最短で2時間9分、平均2時間18分となっており、東京 - 青森間では盛岡で乗換えて最短で4時間53分、平均5時間33分となっている。普通電車は昼間は盛岡 - 沼宮内間は毎時1本、沼宮内 - 八戸間は2時間に1本、八戸 - 青森間は1~2時間に1本となっており、特急の方が普通より多く、盛岡(23万人)、八戸(24万人)、青森(29万人)といった中都市をこまめに結んでいる。

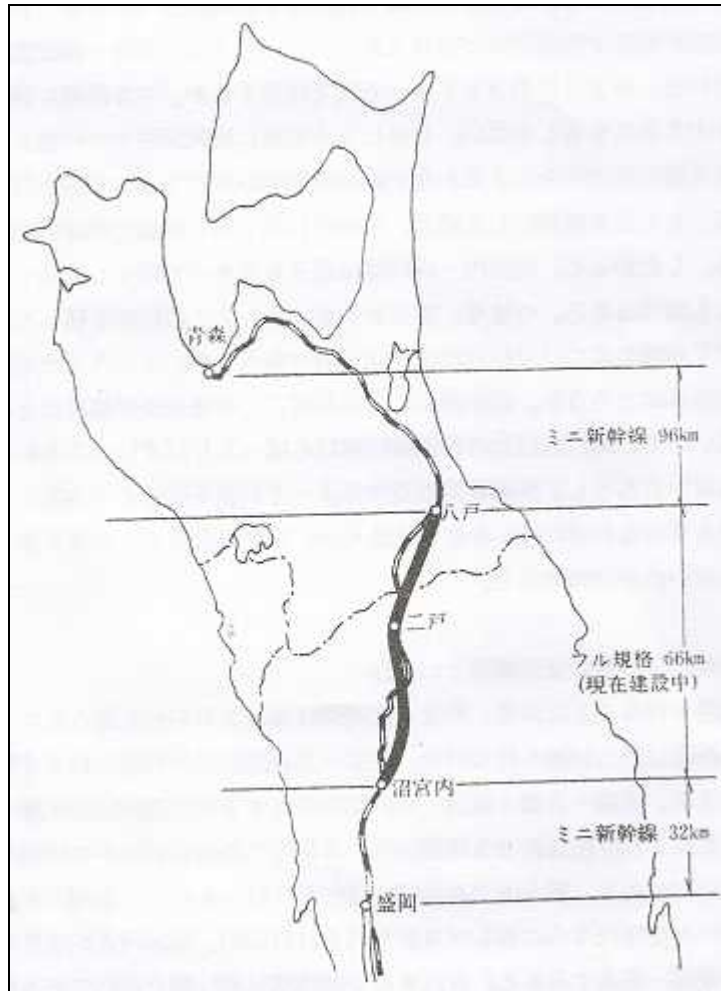


図 3-3-1 建設予定路線図(青森県資料より)

#### 4. 在来線問題

先程のべた1988(昭和63)年の政府・自民党の申し合わせにより、整備新幹線の着工順位ならびに建設計画が決定されたが、その他に「建設着工する

区間の並行在来線は、開業時にＪＲの経営から分離することを許可前に確認すること」も決定された。この決定によれば、在来線である東北本線の沼宮内 - 八戸間はＪＲ東日本の手を離れることになる。地元では第三セクターで存続しようという動きがあるが、長距離客が乗らないので、単独で経営しようとしても無理だろう。しかし、東北本線には夜行列車や貨物も走っており廃止にしてしまうと、この区間はフル規格だけとなるので、これらの列車は運行できなくなる。そこで在来線を廃止せず伊勢鉄道（名古屋 - 伊勢・南紀間を結びＪＲ東海の特急や快速列車が乗り入れており、名古屋 - 伊勢・南紀間の時間短縮に役立っている）のように第三セクター方式で活用するか、フル規格に狭軌線路をつけ加えるかのどちらにするしかない。しかしフル規格に狭軌線路をつけ加えた場合、架線電圧を新幹線用の 25,000v にするか在来線用の 2,000v のどちらにするかなど技術的な問題がある。もし在来線用にした場合、本来の目的である高速化が達成できなくなる恐れがある。したがって、沼宮内 - 八戸間は第三セクターで残すしかないだろう。しかしここにも問題はあつた。つまり、第三セクターとしてこの区間を残したにせよ、はたして貨物と沿線の客だけで経営が成り立つのであつたかということである。また、誰が引き受けるのだらうか。岩手県にしてみれば、この整備新幹線はほとんど利益をもたらさないのだから、沼宮内以北の在来線問題はとぼちちりで引き受けるわけではないだろうし、整備新幹線建設によって利益を受ける青森県にしたって、お荷物を引き受けるわけにはいかないであつた。実際のところこの件に関しては何も決まていないのが実情である。

##### 5. 建設後の所要時間と他の交通機関との比較

整備新幹線が建設されることにより、青森 - 盛岡間は現行より 33 分短縮されて 1 時間 36 分、盛岡 - 八戸間は 28 分短縮されて 41 分、東京 - 青森間は 49 分短縮されて 4 時間 4 分となる予定である。盛岡 - 青森間・盛岡 - 八戸間には並行する交通機関は長距離バスがあるが、これはそれぞれ往復 16 便で 3 時間 10 分、8 便で 2 時間 15 分かかり時間だけみると鉄道の方が有利である。料金面でみれば、現行の「はつかり」で盛岡 - 青森間が 5,350 円、盛岡 - 八戸間が 2,520 円なのに対しバスがそれぞれ 3,100 円、1,800 円とかなり安くなつた。一方東京 - 青森でみると、対抗する交通機関は飛行機ぐらいであるが、飛行機は同区間を 1 時間 10 分で結び、東京 - 羽田を 40 分、青森での連絡バス 40 分など、もろもろ含めて 3 時間 10 分ぐらいとなる。料金は現

行の、新幹線 + 「はつかり」で東京 - 青森間を 16,200 円、飛行機では航空運賃だけで 21,400 円となっている。次に 1 年間の輸送量をみると、青森 - 東京間で飛行機は 43 万人（1 日平均約 1,100 人）、鉄道は 76 万人（同 2,100 人）（ただし鉄道は東京、神奈川、千葉、埼玉をたしたのもの）である。青森 - 岩手では鉄道は 574 万人（同 1.6 万人）対宮城では同じく 329 万人（0.9 万人）である。県内の鉄道利用者は 1,740 万人（同 4.8 万人）いる。またシェアは現在、対東京で鉄道：飛行機は 64：36 となっている。整備新幹線建設後は、現在東京 - 岡山間は「のぞみ」運行前で 3 時間 49 分、飛行機では 1 時間 20 分かかっているの、これを参考にするとおそらく 86：14 にはなるだろう。

## 6. 財源問題

盛岡 - 青森間が開通した場合の収支予測は 1988(昭和 63)年の政府試算でみた場合、この区間単独では開業 2 年目で 46 億円の赤字、7 年目で 19 億円の赤字、22 年目で 35 億円の赤字となっている。ところが東京 - 青森間でみた場合、2 年目で 31 億円の赤字だが、7 年目で 24 億円の黒字、22 年目では 118 億円の黒字となっている。しかし建設費は 3,900 億円となっておりこれが最大のネックとなっている。建設費は政府・自民党の申し合わせにより、JR が 50%、国が 35%、地域が 15%となっている。JR の負担分については建設主体である鉄道建設公団に営業主体である JR が支払う貸付料と鉄道整備基金の一部が充てられ、国の負担分については公共事業関係費および鉄道整備基金からの収入の一部が充てられる。ところで平成 5 年度の予算案では 1998 年開業予定の長野新幹線に対して財政投融資金の借入が認められた。これは JR の支払う貸付料で償還されることになっている。政権交替前の自民党はこの財投資金を盛岡 - 青森間の整備新幹線建設促進に役立てようとしたが、この財投資金はかつての国鉄が消滅した一因であり、これを積極的に活用しようとするれば、第 2 の国鉄を作るかもしれない。ここで一番大切なのは JR の健全な経営なのである。

## 7. 地元の建設促進の考え（地元は今でもフル規格を望んでいる）

1973(昭和 48)年に新幹線建設の整備計画が決定された後、1988(昭和 63)年に整備計画（フル規格、ミニ新幹線、スーパー特急の組み合わせ方をきめたもの）が決定されるまでは、盛岡 - 青森間は全線フル規格で新線を建設する予定だった。高度成長期には八戸や七戸はむつ・小川原工業地帯として開

発することがたわれ、南部縦貫鉄道などもつくられた。1973（昭和48）年の計画ではこの鉄道の終点の七戸を通り、青函トンネルを使って果ては北海道まで結ぼうという壮大な計画があった。しかしその後のオイルショック、低成長、財政問題などでこの計画は凍結され、現在はミニ新幹線とフル規格の組み合わせで建設されている。これに対して地元としては、

- (1)現在の「はつかり」でも最高時速 120 kmで走っているのに、ミニ新幹線では 130 kmしか出せず、あまり時間短縮効果がないので、経済効果は少なく、国土の均衡ある発展は望めない。
- (2)フル規格の場合当初から黒字で、大きな収支改善効果が望める。（これは 6,400 億円というミニに比べて 1.7 倍もの建設費の償還を無視したときのものである）
- (3)国土の均衡ある発展を図るために、多極分散型国土形成、全国一日交通圏の構築、東京一極集中是正を実現するには、フル規格は必要。
- (4)国土の主軸となる新幹線はフル規格でなければ、在来線の高速化が生かされない。

などの理由で依然としてフル規格建設を望んでいる。

## 8. その必要性

東北新幹線が盛岡までしかないというのは、第2国土軸を考えた場合確かに変であり、青森県民が盛岡以南の新幹線沿線地域の発達ぶりをみるにつれ、「青森にも新幹線を」という声があるのは当然である。また交通機関として、同じ高速化を図っても飛行機より新幹線の方が実感が大きいのも事実である。しかしここでもう少し冷静に考えてみると、整備新幹線建設により直接的に恩恵をこうむるのは沿線地域だけである。他の県内の地域は人口面でも経済面でも低下をこうむるだろう。しかも沿線地域には青森市（29万人）、八戸市（24万人）といった県中心都市があり、完成後はより便利になるため、さらにこの2都市への集約が進むだろう。したがって県内全域を考えた場合、均衡ある発展は望めなくなる。そして東京との時間距離が完成後より短くなって中央の資本が県内に流入するため、地元資本はより激しい競争にまみわれるだろう。また東北新幹線開通後、沿線県の人口の流出入をみると宮城県を除いてすべて流出が流入を上回っている。これは仙台や東京に人口が流出したと考えるのが妥当であろう。つまり一極集中が行われているのである。すなわち整備新幹線ができたところで、人々の活動範囲は広まり、流動は活

発化し、拠点整備はできるだろうが、県内の人口は流出し、地元経済は損害をこうむり、県内の地域間格差は広まると思われる。

次に第2国土軸とは何なのかという問題がある。第2国土軸とは第1国土軸（太平洋ベルト）の開発が一段落した後、さらなる国の発展をめざして示されたものだが、これは重厚・長大産業時代の産物であり、20年前のものである。このような過去の時代の計画をいまだにその理念から継承しているとは頭が下がる思いである。また新幹線すらも20年以上前の代物である。工業技術は日々進歩しているのに。新幹線の発想計画はそのままであり、技術的にもあまり大きな進歩は開業時からみられない。中距離交通で鉄道が見直されている今、莫大な建設費がかかるフル規格新幹線を基本とした新幹線計画とはべつに、最高時速が160kmの新しい交通機関を研究開発するか、在来線を改良するかで模索した方がよいと思うのである。これは盛岡 - 青森間にも当てはまる。いつまでも「フル規格建設を」などという妄想は持たないで、ミニ新幹線以上の高速性を持つ新しいものを見つけた方がよい。一列5人掛けのフル規格では無駄が多すぎやしないか。利用者の多くは青森県民だけである。

最後に財源問題をもう少しながめると、現在進められているミニとフルの組み合わせのもとでの建設費は4,000億円近くになっており、国の負担分も35%、地域分は15%となっているが、地域財政のかなりの分を国からの補助に頼っている状況では、結局国の負担分は40%を越えるだろう。また財源のところでも述べたが、区間の収支予想は建設費の償還を含めたものではない。これを含めてしまうとさらに赤字となってしまふ。平成3年度現在でJR東日本の長期債務は6兆円ある。このままの状況で財投資金を借り入れると第二の国鉄となりかねない。

今日の経済環境は20年前のそれとはうって変わっている。つまり、GNP成長率はその頃に比べて $\frac{1}{5}$ ほどであり、これ以上の急激な経済発展も望めない。さらに地球環境に十分気を配らなければならない時代である。いつまでも政治家のエゴに振り回されてはいけない。本当に国や青森県の発展を願うなら、もう一度白紙に戻してじっくり考え直すべきであろう。「覆水盆に返らず」である。