

## 第2章 北海道新幹線

北海道に建設が計画されている新幹線は、青森 - 札幌（北回り）、長万部 - 札幌（南回り）、札幌 - 旭川の3区間である。ただし、1973（昭和48）年の整備計画決定を受け、いわゆる整備新幹線5線のひとつになっているのは、青森 - 札幌（北回り）ルートである。沿線人口は、南回りルートを採用した方が若干多いが、その場合同様に時間ロスも大きく、本州と札幌都市圏を高速鉄道で結ぶ意義が損なわれることになる。

折しも日本は不況の真っ只中で、10月8日に大蔵省の諮問機関・財政制度審議会は、整備新幹線を歳出削減項目に掲げた。整備新幹線は、たんなる地域エゴに過ぎない、あるいは最初から赤字に苦しむことが分かっている新幹線の建設には反対だという人は多いだろう。しかし一方で「国土の均衡ある発展を図るため、新幹線を敷設する必要がある」という考えに異存がある者は、日ごろ国土政策に携わっている者の中では多くないという。むしろ、今の整備新幹線をめぐる議論には、国土政策の次元を越えて、建設費をいかに捻出するのか、だれがどれだけ負担するのかという観点しか無いように思われる。確かに建設費財源の問題も重要であるし、またそれさえ解決できれば政治的に決着がついてしまうかもしれない。ただこの章では、財源問題のように整備新幹線全体として論じられる問題にはあまり触れずに、その採算性、有用性といった個別的に論じることが可能な問題を取り上げて行こうと思う。そして、そこにこそ整備新幹線問題に対する根本的不信があるのではないだろうか。

### 第1節 計画概要

青函トンネルを利用し青森 - 札幌間 382 kmを結び、建設費（車両費を除く）約1兆円。（1984（昭和59）年試算）ほぼ函館本線に沿って建設されることになっているが、公示申請されていないので確定的なルートは不明である。津軽海峡線（青函トンネル）内では標準軌・狭軌3線式の準備ができています。すでに営業運転中の東京 - 盛岡間、整備計画決定済の盛岡 - 青森間と直通し、東京と札幌が新幹線で直結されて新国土軸が形成される。東京 - 札幌間の所要時間は、全線フル新幹線規格として最高時速270 km運転（「のぞみ」平均時

速は220 km)で約5時間10分、最高時速350 km運転で約4時間と予測される。

(前者は現時点で可能で、後者は将来的に可能だろう)

しかし、政府は建設費を削減するために、先に着工予定の盛岡 - 青森間約200 kmのうち両端の区間約100 kmを、ミニ新幹線で建設する計画を固めている。この計画でいくと、ミニ新幹線区間の最高速度は時速130 kmと考えられるため所要時間は30分以上延びてしまう。これに対しては、三道県協議会(北海道・青森県・岩手県)が現在もフル規格への計画見直しを要求している。東京 - 札幌間という長距離を結ぶにあたって、途中にミニ新幹線区間があることは新幹線の高速性・安全性に支障をきたし、北海道新幹線の目的が損なわれると思われるので、ここからは全線フル規格を前提として話を進めていく。



図 3-2-1 北海道新幹線の計画路線図