

## 第2節 運輸省案と今後の展望

### 1. 運輸省案とその背景

1988（昭和63）年8月に発表された運輸省案は、従来の整備新幹線計画の殻を打ち破り、ミニ新幹線、スーパー特急といったものを組み合わせて、輸送需要に即した形で鉄道的高速化を進めていこうというものであった。その結果、従来の標準軌新幹線とそれらが入り組んだ複雑なものとなった。

北陸新幹線について見れば、長野地区と北陸地区との計画が事実上分離されてしまい、沿線自治体を大いに落胆させた。運輸省案は、高崎 - 軽井沢間はフル規格、軽井沢 - 長野間はミニ新幹線とした。さらに長野以西についてはほぼ白紙状態となり、わずかに糸魚川 - 魚津間、高岡 - 金沢間をスーパー特急とするにとどまった。いわゆる3線5区間のうち、高崎 - 長野間は最優先着工することとなり、高岡 - 金沢間は第2位、糸魚川 - 魚津間は第5位となった。

その後、1998年の長野冬季オリンピックの開催が正式決定し、軽井沢 - 長野間がフル規格で作られることが決定したほか、高岡 - 金沢間については沿線地域の意見も考慮に入れて、比較的線形の良い高岡 - 石動間は在来線を利用し、新線区間は石動 - 金沢間とすることが決定した。現在この2区間はすでに着工されており、また糸魚川 - 魚津間についても工事実施計画が認可された。（第2部第4章参照）

このような案が成立した背景には、まず北陸地方と長野県とのJRによる旅客移動が極端に少ないことが挙げられる。例えば、石川県 - 長野県間のJR利用者は1年間に約45,000人で、1日あたりは120人余りである。富山県 - 長野県間のJR利用者についても似たような状況である。（表3-4-2参照）さらに、東京からの状況を見ると、長野に関してJRは自動車に対して劣勢であるが輸送量自体が他地域に比べて圧倒的に多く、四季を通した観光需要もあり、冬季オリンピックの開催という事情もあって必要と判断されたと思われる。北陸地方について見ると、対東京輸送でJRが所要時間の割には、シェアの面でかなり健闘している。（表3-4-2、3-4-3参照）線形の悪い区間の改良によって、より一層の時間短縮を図ろうというものである。この改良区間に加えて、東京と北陸地方の時間短縮に向けて、もう一つ大きな期待材料がある。それは、現在建設中の北越北線（上越線・六日町 - 信越線・犀潟

間。1995年度開業予定)の存在である。同線が開通のあかつきには、越後湯沢を起点として北陸方面に直通列車を走らせる予定である。現在の長岡乗り換えよりも時間短縮され、スーパー特急区間と組み合わせれば東京 - 富山間が約2時間50分、東京 - 金沢間が約3時間20分になる。

	東京 - 富山	東京 - 金沢
J R	3時間20分	3時間58分
航空	1時間	1時間5分

注(1) J Rの場合、東京駅 - 富山駅・金沢駅間、航空の場合、羽田空港 - 富山空港・小松空港間の所要時間

(2) 富山空港から市街地まで連絡バスで約30分、小松空港から金沢市街地まで連絡バスで約1時間かかる。

(3) 東京駅 - 羽田空港間は約40分

表3-4-3 東京からの所要時間

こうした運輸省案によって、沿線各自治体が一層一致団結して運動に取り組むのではなく、かえって微妙な思惑の違いが明らかになってしまったことは皮肉な結果である。沿線地域としては当面のところは東京とのアクセスが良くなればよいわけで、多額の地元負担を強いられる現在の整備新幹線計画にこだわる必要はないという現実的で冷めた見方が、とくに北陸地方の市町村の中にあるのも事実であるという。(ある沿線自治体職員の話)現在でも表向きは建設促進運動が続けられているが、運輸省案以降上記のような雰囲気もあって、盛り上がりを欠いてしまった。長野 - 糸魚川間、魚津 - 高岡間、金沢 - 小松間のいわゆる「白地区間」を残し、さらに南越以西のルートや駅も決まっていない状況下で、北陸新幹線の整備計画は窮地に立たされていると言って良い。

## 2. 長野ルートと当面の課題

運輸省案では高崎 - 軽井沢間のみがフル規格着工とされていたが、1991(平成3)年6月に、1998年冬季オリンピックが長野で開催されることが決定したことを受けて、同年8月軽井沢 - 長野間もフル規格で着工されることが決まった。現在1997年の開業に向けて、工事は急ピッチで進められており、現在の進捗率は3割強ということである。しかし、フル規格着工にあたって2

つの問題が浮上してきた。それは並行在来線の問題と、軽井沢における建設反対運動である。

その前に、フル規格新幹線かミニ新幹線かという選択がいかになされたかについて見ておく必要があるだろう。繰り返しになるが、運輸省案では軽井沢 - 長野間はミニ新幹線方式で建設することになっていた。この方式のメリットは建設費が安く上がること(フル規格の場合3,600億円かかるものが600億円ですむ)、在来線を活用できることなどが挙げられる。したがってミニ新幹線方式ならば並行在来線問題は生じないはずである。こうした意見はフル規格新幹線の場合ルートからはずれてしまう小諸市、御代田町などにより強硬に主張された。しかし、県当局を中心にフル規格新幹線への熱意は高く、ミニでは将来的に北陸方面まで延長することができなくなってしまうこと、さらに時間短縮効果が小さいこと(上野 - 長野間の現行最短時間は2時間39分で、ミニの場合にはこれが2時間程度、フルの場合には1時間30分前後になると見られている)を理由に、反対する自治体に対しては現在の在来線の輸送状況を維持することを確約して、一応フル規格での決着を見たのである。

そんな中で注目されるようになったのが並行在来線問題である。運輸省案の時点ですでに信越線横川 - 軽井沢間の廃止が決定され、さらに長野までのフル規格着工決定にあたって軽井沢 - 篠ノ井間のJRからの経営分離、第三セクター化が決定された。しかし、沿線自治体からは新たに設立される第三セクター会社の運営に対して、ドル箱区間である篠ノ井 - 長野間を含まなくて経営は大丈夫なのか、職員や車両はどこから調達するのか、沿線住民に不便を与えることはないのかなど、疑問の声が多数上がっている。

実際に、以上のような問題は開業を数年後に控えている現時点でも、全くその解決策が明らかになっていない。それどころか第三セクター会社自体、その規模、資本金など大元のところが未決定のままである。このような状況は、オリンピック招致と新幹線のフル規格着工にだけこだわり、沿線住民にとって何が大切であるかを全く考慮に入れなかった長野県をはじめとする沿線自治体の責任である。取りあえず新幹線を引っ張ってきて、在来線は第三セクターにすればどうにかなるだろうと簡単に考えてはいないだろうか。全国の第三セクター鉄道がどのような経営状態にあるかを知っているのならば、安易にそれを受け入れることはできないはずである。赤字が運賃となって跳ね返ってくれば、それを負担するのは利用者である。準備が整っていない現在の段階ならば、JRとの協議の場をもって再検討することも可能である。

住民にとって何が必要かという立場に立って第三セクター化の見直しをすべきである。

また軽井沢における反対運動は、フル規格新幹線を高架で作ることは軽井沢の景観を損なうということで、ミニ新幹線方式か地下トンネルのいずれかによる建設を求めているものである。反対側は建設予定地内の木を1本ずつ買い占める「立木トラスト」方式で運動を進めている。目下のところ交渉に進展は見られず、年内に解決できなければ1997年の開業も危ないのではないかという意見（地元マスコミ）も上がっているほどである。これも第三セクターの問題と同様に、何がなんでもフル規格新幹線をという行政側の焦燥感の産物である。

このように大きな問題を抱えながらも、数年後には新幹線は開通することになっており、また開通させなければならない状況なのである。行政側はその旗振り役として、もう一度自分たちの役目を考えてみる必要があるのではないだろうか。

### 3. 北陸地方の抱える問題

運輸省案により、北陸地方の沿線自治体の中にはそれを素直に受け入れ、自分たちの負担が大きくなるのだったらフル規格新幹線などいらないというムードもあるということは前にも述べた通りである。このようなあきらめムードと積極的な新幹線推進運動の間で、微妙に揺れ動いているのが実状である。また、長野の場合と同様に、ここでも並行在来線の問題が生じており、糸魚川 - 魚津間の第三セクター化が決定している。しかしその全体像は明らかになっておらず、長期的な視野に立った運動をしてこなかったツケが回ってきている。

### 4. 北陸新幹線の将来

以上のように、長野と北陸の分離、沿線のあきらめムードという現在の状況の中では北陸新幹線全通の夢はほぼ絶望的と言って良いだろう。長野までのフル規格、北陸地区のスーパー特急はいずれも将来に含みを持たせたものであるけれども、「白地区間」の見直しは今のところ全く日程にのぼっていない。現状ではどう善意的に解釈しても金沢、あるいは小松までの開業が精一杯で、それも15年、20年後のことだろう。しかし、そのような袋小路の新幹線ではネットワーク化という点で疑問が残る。新幹線が「多極分散」に大

きな役割を果たすとして、それを名目に沿線自治体は建設促進運動をしていると言うが、果たして実際にそうなのか。北陸新幹線の場合でわかるように、自分のところと東京が近くなればいいという利己主義に陥っていないだろうか。そのような自治体には「多極分散」だの「地方分権」だのと言う資格は全くない。そういう意味で、地域間交流をほとんど念頭に置いていない北陸新幹線の計画はすでに破綻を来している。現在建設中のものを壊せと言うわけにもいかないのに、実際に出来上がったものをいかに有効利用するかに知恵を絞ったほうが良いだろう。長野までのフル規格新幹線については、その観光客の多さから見て将来的には見通しが明るい。北陸についても北越北線の開通、スーパー特急区間に加えて、金沢以西についてもその線形の良さからいって在来線での高速化も十分に可能である。いずれにしても、全線フル規格での建設が絶望的な今、建設促進運動のありかたを再検討しなければならないだろう。