

コラム 整備新幹線が鉄道経営にもたらす影響

0. 整備新幹線計画とは

整備新幹線計画とは、東海道新幹線の成功を受け、日本中に新幹線を建設することで高速鉄道ネットワークを形成しようという計画である。1970年に全国整備新幹線計画法が成立して、東北（盛岡 - 青森）、北海道（青森 - 札幌）、北陸（高崎 - 長野 - 富山 - 敦賀 - 大阪）、九州（博多 - 鹿児島、博多 - 長崎）の5線が整備計画線として指定された。

だが、オイルショックによる経済の混乱や、当時の国鉄経営における諸問題、競合交通機関の発達や運賃値上げによる「国鉄離れ」が深刻化し、国鉄財政は破綻への道をたどりつつあり建設に当たっては財源確保が障害となった。そして1982年9月、臨時行政調査会の基本答申を受けて政府は整備新幹線の着工凍結を決めた。

民営化後、既設新幹線は新幹線保有機構に移管の上、各新幹線の運営を行うJR各社にリースされる体制になり、またその後高額ながらも買い取られた。一方、一度は凍結された整備新幹線計画は国鉄改革後、再び建設が開始された。折しも日本経済はバブル景気に突入しつつあることであった。

その後、紆余曲折ありながらも1997年10月北陸新幹線高崎 - 長野間、2002年12月東北新幹線盛岡 - 八戸間、2004年3月九州新幹線新八代 - 鹿児島中央（旧称・西鹿児島）間の3路線3区間が開業した。

それでは、整備新幹線計画について、今回は、諸問題を抱えている建設の是非については言及せず、期待される効果について鉄道経営との関わり合いを通して考察してみたい。

1. 高速化の容易さ

鉄道経営には巨額の初期投資がかかる。新線敷設などその最たるものである。だが、整備新幹線では建設費の一部に対して国と沿線自治体による公的助成が行われるため、鉄道会社の負担は単独で建設するよりも軽くなっている。また、新幹線経営に関してのコストの大半は投資額による金利・減価償却費などの資本負担にあてられる。この負担に耐えられるだけの輸送量が確保できる区間に新幹線を導入すれば輸送力に対して経費は少なく済むため、高収益をはじき出すことが可能である。

フル新幹線規格では直線主体の軌道、保安強化のために高度化された信号システム等、高速運転に最適な環境を一から作ることになるため、標準で 200 km/h 以上の高速運転が可能である。同時に定時性や安全性も増す。在来線と比較してみるとその効果はよくわかる。在来線特急の国鉄時代の標準最高速度は長らく「ブレーキ性能と非常停車時に関する規定」(いかなる場合でも非常ブレーキで 600m 以内に止まることが可能でなくてはならない)より 120 km/h に押さえられていたが、民営化後、一部の特急列車では最高速度 130 km/h に引き上げられた。だが、わずか 10km/h 上げるためにも新型車両の導入に加えて、信号や軌道等に代表される既存設備の改良を行う等、かかる投資や労力は少なくない。そのために、現在でも在来線特急の最高速度は特急「はくたか」による 160 km/h となっている。しかし、この場合も、160 km/h 運転を行うのは高規格新線として 1997 年 3 月に開業した第三セクター、北越急行線内のみである。この例に代表されるように、現在、在来線特急が高速運転を行えるのは、高速化事業を行い線形改良した区間や新規開業区間等、特殊条件下のみであり、車両性能を完全に活かして走ることができる区間はそうそう多くはない。

以上のことがらを踏まえて考えると、高速化が在来線改修よりも収益性・技術面から見た場合では容易に行うことができるとも言える。

その一方でいずれ新幹線ができることが予定されている区間の投資は消極的なものとなりがちである。北陸新幹線高崎 - 長野間開業前、長野方面と東京を結ぶ役目を持っていたのは信越本線特急「あさま」であった。特急「あさま」は比較的乗車率も高い在来線特急列車であり、時間帯によっては 30 分間隔で運転されるなど JR 東日本を代表する特急列車の一つであった。国鉄からの分割民営化後、JR 東日本は特急列車の改善に乗り出す。常磐線特急「ひたち」、伊豆特急「踊り子」、成田空港連絡特急「成田エクスプレス」、房総特急「さざなみ」「わかしお」、中央線特急「あずさ」の各列車に意欲的な新型車両を投入していく一方、新幹線開業が確定していた特急「あさま」には新型車両が一向に投入されず、従来車両のグレードアップのみでお茶を濁していた。

鉄道車両は長く用いることで元が取れるものである。車両の一般的な寿命は 30 年程度と考えられている。仮に、民営化直後に新型車両に置き換えたとしても特急「あさま」の任につくことができる期間は 10 年もなかったであろう。また、信越本線には横川 - 軽井沢間に JR 線で最勾配となる碓氷峠が存

在し、同区間を通過する車両は補助機関車連結に対応する仕様でなくてはならなかったことも特急「あさま」新車投入を妨げる要因の一つであった。このため、特急「あさま」用の車両は他線の特急車両とは異なった仕様にならざるを得ず、新幹線開業後に車両転用しようにも、その装備が無駄となってしまう。この点を顧みるとJR東日本が行った判断は賢明なものといえよう。

2. 鉄道網の再編成

新幹線の開業によって、地域の鉄道網は一変する。都市間連絡の役目を果たしてきた特急など優等列車は新幹線にシフトし、「幹線」であった並行在来線にはローカル列車だけが残される。そうなってしまったとき、その路線単独で利益を上げることが困難になってしまう。そこで政府は実際に新幹線営業を行うJR各社に対し優遇政策として、整備新幹線開業後並行在来線の廃止、またはJRから他社へ経営移管することが可能だと示した。

従来頻繁に特急列車が駆け抜けていた路線でも、特急列車によって収益をはじき出し、それによってローカル列車が発生させた赤字を補填させていた路線は数多い。

並行在来線の第三セクター転換によって、JRの痛みは低減されるものの地元自治体は負担を余儀なくされる。もっとも、ある程度の利用客が存在する場合は、遠距離移動客が新幹線にシフトすることで、同区間の並行在来線のダイヤをローカル輸送優先に組みなおすことができ、短距離利用客本位の鉄道が実現されうる。だが一般論的に地方では車社会化が進行しており、たとえ幹線と言われる路線であってもローカル列車を取り巻く環境は厳しくなっている。九州新幹線開業に伴い経営分離された旧鹿児島本線八代 - 川内間の肥薩おれんじ鉄道では電化設備を持ちながらも旅客列車では電車を運行せず、ランニングコストが安い気動車で運行を行っている。かといって、高齢者や高校生など交通弱者の存在を顧みるとおいそれと廃止できるものでもない。バス代行など、他の交通機関への移管も地元自治体の選択肢の一つではあるはずだが、鉄道の利点である時間の速達性、定時制を重視してか未だ転換された例はない。

一方、新幹線開業後も経営分離されなかった周辺ローカル線は新幹線効果の影響を享受しうる。観光列車を設定させることや、沿線PRを行うことでその地域がもっていた商品価値をより上昇させることができる。一度は切り捨てられかねなかった路線に再び日をあてることのできるのである。九州新

幹線開業に伴い、JR九州が沿線自治体である鹿児島県・熊本県等と共に南九州地域を中心に大々的な観光キャンペーンを行ったことは記憶に新しい。地元民にとっても、たかだか地方の中心都市にお出かけする程度にしか使う機会がなかった最寄路線が新幹線接続を考慮したダイヤに組み替えられることで、彼らが志向する地域がより遠方の地域となり、それまでは足を運びづらかった東京など大都市にも向かいやすくなる。戦略次第で鉄道会社はそれら沿線から大都市圏へ移動する需要を開拓することができよう。逆もまた然り、といたいところではあるが新幹線ネットワークや高速道路網、航空路線などの高速交通機関で全国各地に向かうことができる大都市圏の住民は「お出かけ」に関しても数多くの選択肢をもつ。彼らにとってよほどの訴えかけられるものがない限り、どの「田舎」へ行こうとも同じであろう。新幹線をもってしても実際に大都市部の住民の中にこれまで選択肢になかった目的の地への流動を生み出すことは困難ではないだろうか。