

「新幹線熱」全国で加速 北海道新幹線、開業半年

2016年9月26日05時00分

シェア
0

ツイート
[list](#)

ブックマーク
0

スクラップ

メール

印刷

紙面ビューアー | 面一覧



観光名所の「函館朝市」=北海道函館市



北海道新幹線 が開業してから26日で半年。乗客数は当初の想定を上回り、沿線の観光地にはにぎわいを見せる。政府の経済対策で新幹線の建設加速が打ち出され、「新幹線熱」は全国に広がる。ただ、少子高齢化で人口が減るなか、巨額の投資に見合う経済効果を得るのは簡単ではない。

■にぎわう沿線／「恩恵は限定的」

「お土産はどうですか？」

JR 函館駅前の観光名所・函館朝市は、ホタテなど北海道の海産物が並び、シルバーウィークも観光客でにぎわった。東京都の山口徹さん(25)は1泊旅行で訪れた。「新幹線で来られるようになったので、乗って来てみたかった」。函館朝市協同組合連合会の井上敏広理事長は、開業前は1日平均約5千人だった来場客が「平均で2割くらい増えている」と手応え十分だ。

北海道の玄関口・函館の観光地は新幹線開業に沸く。国の特別史跡・五稜郭を見下ろす「五稜郭タワー」の4～9月の客は前年より約4割増え、宿泊客の増加を見込んだ外資系ブランドホテルも初進出した。

JR東日本の旅行商品「びゅう」で青函地域を訪れた首都圏からの客は前年の2倍となった。東京―新函館北斗間は最短4時間2分で、鉄道が飛行機より優位とされる「4時間の壁」を破れていない。だが、平均乗車率は8月まで毎月、年間の平均乗車率の見込みの26%を上回っている。

一方、恩恵は函館にとどまる。函館大学の橋本美幸・准教授(社会学)が5～7月、新幹線などで函館市を訪れた道外からの客に行き先を尋ねると、約7割が「函館だけ」と答えた。

これまでに新幹線が開業した他の地域では、開業年の地元の観光客数は跳ね上がるが、2年目以降は鈍る傾向がある。2011年に九州新幹線が全線開通した鹿児島県では、開業翌年は延べ宿泊者数の伸びが鈍り、北陸新幹線が開業した石川県も今年1～6月は昨年ほどの勢いはない。

新函館北斗駅から先の札幌延伸ルートでは、国内の陸上トンネルでは最長となる約32キロのトンネルの掘削工事が始まっている。現在、札幌までは在来線特急で約3時間半かかるが、1時間余りに短縮される。

札幌延伸は35年度から30年度末へ前倒しされたが、さらなる工期短縮の声が経済界で強まっている。札幌市は26年の冬季五輪・パラリンピック招致に動いており、開業前倒しの機運につなげたい思惑もある。

北海道商工会議所連合会の高向巖会頭は8月、東北6県の商工会議所連合会との会議で、「新函館北斗駅まででは(北海道の)入り口までしか届いていない」

と訴え、両連合会で工期短縮のため国に財源確保を求める特別決議を採択した。

スキーリゾートで外国人に人気のニセコ地区に駅ができる倶知安(くつちゃん)町は、4月に「まちづくり新幹線課」を設けた。「経済効果を考えれば一日でも早い開業を」。西江栄二町長はいう。(上地兼太郎、磯崎こず恵)

■山陰・四国から氣勢／財源に税金・財投も

新幹線の早期開業に向けて盛り上がるのは、北海道だけではない。安倍晋三首相が6月、経済対策を表明した記者会見で「アベノミクス」のエンジンを最大にふかす。整備新幹線の建設加速によって地方創生回廊をできるだけ早くつくりあげる」と宣言したからだ。

7月、鳥取市のホールで山陰新幹線の整備をめざす決起大会があり、周辺自治体などから約1700人が集まった。来賓の石破茂・地方創生相(当時)は「山陰新幹線を実現する国会議員の会」会長だ。石破氏は周囲に「新幹線がまだないのは山陰と四国のみ。地方の公平性の視点が必要だ」と語っているという。

その四国からは、6月に知事や財界幹部らが上京し、国土交通省に四国新幹線を求める要望書を出した。8月には、衆院高知2区選出の山本有二農林水産相が記者会見で四国新幹線に触れ、「政府で鋭意、さまざまな観点から検討いただいている」と明言した。

整備新幹線は、政府主導の公共事業だ。国と地元自治体からの税金に加え、開業後にJRから得る線路使用料や、それを担保にした借金も使って、国交省の外郭団体が建設する。経済対策には、この借金に、政府が低金利で貸す財政投資(財投)を活用することが盛り込まれた。

政府はまず、建設中の路線に投じる考えだ。北海道の新函館北斗—札幌間、北陸の金沢—敦賀間、九州の武雄温泉—長崎間で、事業費は計3・3兆円。借金は約8千億円の想定だが、財投なら民間から借りるより金利負担を最大3千億円ほど軽くできそうだという。

とはいえ、これが開業の前倒しにつながるかは不透明だ。長いトンネルを掘るなどの難工事があり、国交省幹線鉄道課は「工期の短縮は厳しい」と話す。

交通評論家の佐藤信之氏は「新幹線が通っても、それだけで地域が発展するわけではない。沿線の地域独自の取り組みが欠かせない」と指摘する。

全国に新幹線を張り巡らす基本計画を政府が固めたのは1970年代。当時と異なり、今は人口減が進む。社会保障費が膨らみ、財政難も深刻だ。高速バスや格安航空会社(LCC)も人気を集めるなかで、新幹線を整備すること自体への批判も根強い。(内藤尚志、石井潤一郎)