

特別寄稿

明日への夢描く、羽越・日本海新幹線

佐藤 和博

(NPO全国鉄道利用者会議会員 鉄道カメラマン)

2020年もあとわずか。鉄道カメラマンとして長く鉄道に接してきたが、いつか実現させたい羽越・日本海新幹線（仮称）をテーマに新年の夢を記してみたい。

まずは、「シンカンセン」の沿革から。

第一世代の東海道新幹線（東京～新大阪間）が1964年に開業以降、各地の本線スジに順次、新幹線網が進展し、2020年現在では、専用路線を走る本来のフル規格新幹線が7路線、2,765kmに達し、全国の過半24都道府県をカバーするに至っている。

一方、「ミニ規格（ミニ新幹線）」で秋田新幹線が開業して23年。乗り換え無しで首都圏と秋田を直結し高速大量輸送に大きく貢献してきた。

しかし、本来のフル規格による新幹線は金沢や新函館北斗に到達し、高速性・優位性が遺憾なく発揮されている。この先メドがたっている路線だけでも、計画通りならば、2022年度には北陸新幹線の金沢から敦賀までが開通し、九州新幹線の西九州ルートのうち長崎県側も同時期に先行開業する。

さらには、遅くとも2030年度までには北海道新幹線が札幌に到達し、その際には、東北新幹線区間の最高速度が現行の時速320kmから360kmに引き上げられることと相まって、東京～札幌間はなんと4時間30分前後で結ばれる見

込みだ（現在の所要時間は、東京～新函館北斗間が約4時間、新函館北斗～札幌間が約3時間10分、併せて約7時間10分）。

他地域に後れを取ってしまったが、羽越本線沿いのフル規格新幹線を是非、実現させたい。



現行のミニ新幹線「こまち」

新庄まで延伸された山形新幹線も秋田新幹線と同列のミニ新幹線であり、フル規格新幹線には比肩できないし、日本海側に位置する本県には日本海ルートの新幹線が適切である。上越新幹線は新潟で北を指して止まっているという現実もある。

その場合、建設に伴う「費用対効果」及び「需要と供給」のバランス等に疑義を唱える向きがあることは承知している。しかし、「費用」面では既設の新幹線建設に際しても、建設沿線ばかりでなく、羽越本線沿線のような新幹線未建

設のエリアを含む全国からの物心両面の支援も投入されていることを見落としてはならない。太平洋側優先で進められてきた新幹線だが、何よりも国土の均衡ある発展という原則からしても、声を大にして、日本海沿いの新幹線建設を堂々と求めるべきだろう。

「需給」面では、開業に向けて新たな需要が喚起されるという「新幹線効果」を前向きに期待していると思う。事実、ミニ新幹線秋田開業時でさえ予想を上回る利用客があり、「こまち効果」というフレーズまで聴かれたことは記憶に新しいところだし、5年前の北陸新幹線金沢開業に伴う、北陸エリアの旅行需要の拡大という先例もある。

改めて、なぜフル規格新幹線なのか？

以下、「羽越・日本海新幹線（仮称）」の「意義と効果」を改めて具体的に申し上げたい。

- 1 北海道・東北と首都圏・近畿圏とのアクセスを考えれば、東北新幹線が不通となった場合、そのバイパス路線として、実に有効に機能するということ（2011年の東日本大震災の際、羽越本線経由等による緊急物資輸送が実施されて、太平洋側の被災地の復旧に早期に寄与したことは、その証左である）。
- 2 乗り物は、文字通り「スピードこそ命」。フル規格の羽越・日本海新幹線（仮称）なら、秋田～東京間は3時間で結ばれることが見込まれる。商用に観光に、本県沿線の飛躍的なイメージアップと認知度向上に寄与するという。また、現行の秋田ミニ新幹線を東北横断高速線として活用していくなら、本県から多様な高速鉄道チャンネルが運用できる。

3 本県は人口減少が続いており、若者世代の定住促進のためにも有効。いわゆるアイドルの公演や、ドラマ等の撮影地誘致の手段として、沿線での暮らしの多様性が創出されるということ。

4 高速化を言うなら航空機があるだろう、とも言われる。確かに羽越本線沿線には、秋田・庄内の各空港があり、高速性では新幹線を凌駕しているものの、航空機には新幹線のような停車駅単位でのフィーダーサービス、つまりは、途中停車駅からの乗り継ぎ等のアクセスがない。加えて、乗降の際の手続き等に時間が割かれ、利用時における即時性は新幹線の方がはるかにスムーズと言える。

以上、これらから「新幹線」が沿線地域振興の強力なサポーター、いや、牽引車になり得るものであることが再認識いただければ。

次に、新幹線開業の際に懸念される点について述べたい。まずもって、フル規格の新幹線開業時には、原則として並行在来線はJRから分離されて、沿線自治体等による経営に移管されることになるので、その受け皿づくりも早期に検討しておくべきだろう。

羽越・日本海新幹線（仮称）の場合は、並行する在来線でのJR貨物による貨物列車の運行が継続されるので、その路線利用料の収入が見込まれるし、首都圏・近畿圏対北海道路線として線路容量に余裕ができることから、今以上の輸送量の増加も期待できよう。

なお、一部でささやかれている「羽越本線のミニ新幹線化による高速化案」には賛成できない。なんとなれば、首都圏からの新幹線電車の

直通化は可能になるが、高速性は著しく後退し、加えて、前述した貨物列車群が羽越本線へ乗り入れできなくなるからである。秋田ミニ新幹線の一部区間や青函トンネル内のように三線軌区間とする方式もあるものの、新潟から青森まで500km近い路線を三線軌化した場合、当初の費用だけでなく開通後の積雪時の保守に多大な困難が見込まれるし、路線を共用する在来線列車の運行支障によっては、肝心の新幹線ダイヤに悪影響が及びかねない。



フル規格新幹線なら、従来線の貨物列車も安泰

さらに、在来線はほとんどが単線区間であり、列車交換の待ち合わせというロスもあろう。すなわち、積雪地帯、入り組んだ海岸線や山岳地帯での路線こそ高架による専用線、つまりはフル規格新幹線での運行こそが最適と言えるのである。

フル規格新幹線とミニ規格新幹線の主な比較

	フル規格	ミニ規格
軌間	1,435 mm	1,435 mm
路線	高架専用線	在来線と共用
踏切	皆無	存置
最高速度	200km/h以上	130km/h

所要時間の実例（◎はフル規格区間）

秋田新幹線	◎東京～盛岡間	約2時間10分	約535km
	盛岡～秋田間	約1時間30分	約128km
山形新幹線	◎東京～福島間	約1時間30分	約273km
	福島～新庄間	約2時間00分	約149km

繰り返しになるが、羽越・日本海新幹線（仮称）は、単なる地域振興策にとどまらず、沿線住民に新たな「夢」を描かせることになる。その有効性と期待される効果を各方面に強くアピールすべきだ。

実現するとしても相当先になると思われるが、だからこそ、次世代、すなわち若い世代への「夢」を提供したいものだ。



新幹線と残雪烏海山のコラボが観たい

1982年に開通した上越新幹線は、現在、線内最高速度を時速240kmから275kmへ向上させる工事に着手している。延伸によって東京～秋田間のさらなる高速化が期待できるし、既存の上越新幹線を活性化させる要素にもなりうる。

「次」を目指して、四国・山陰新幹線建設に向けた胎動が始まっている。ライバルに負けずに、ぜひ実現させよう。

今こそ出発進行！ 羽越・日本海新幹線！！