

整備新幹線・2024年に向けての論点整理

—北陸・敦賀延伸と北海道・札幌延伸、地域医療をめぐって—

櫛引素夫*

1. はじめに

整備新幹線プロジェクトは2024年3月の北陸新幹線・敦賀延伸で一つの大きな節目を迎える。他方、北海道新幹線は難工事により2031年春とされてきた札幌延伸の遅れが懸念されている。

本稿は、筆者が続けてきた新幹線研究の2023年度の報告・記録として、次の5項目について整理・検討・記述することを目的とする。なお、公表資料とデータの検討、ヒアリングに加え、多くのメディアからの取材に対するコメント、さらには学会発表と講演の資料を参考に記述する。¹⁾

- ①新幹線をめぐる各地の状況（未着工区間を含む）に関する概観
- ②北陸新幹線・敦賀延伸の詳細
- ③「あおり新幹線研究連絡会」による「福井／敦賀プロジェクト」
- ④「地域医療と新幹線」をめぐる研究
- ⑤以上を踏まえた考察と展望

2. 各地の状況の俯瞰

2.1 北陸新幹線・敦賀延伸

北陸新幹線は2024年3月16日、金沢－敦賀間125kmが開業する。2015年3月の金沢延伸から9年ぶり、整備新幹線の路線・区間の開業は、2022年9月の西九州新幹線以来となる。

当初は2023年春に開業予定だったが、元々の開業予定時期だった「2026年春ごろ」からの3年前倒しに伴うスケジュールの制約、想定外の難工事発生、資機材や作業員の不足といった理由により工期が1年延長された（櫛引・三原、2021）。また、工費は1兆1,858億円から2,263億円増、さらに2,658億円増の約1兆6,779億円に膨らんだ。

JR西日本は2023年8月末、所要時間と列車の本数など開業ダイヤの概要を、翌9月には特急料金を公表、試験走行を始めた。さらに12月15日には開業日の詳細なダイヤを公表した。

ただ、懸念すべき事態も報じられている。2023年11月21日のNHK「クローズアップ現代」は「再開発はしたけれど…まちづくりの“落とし穴”」と題した番組の冒頭、福井駅前の再開発事業2件が、建設資材の高騰などに伴う事業費増大に直面していると伝えた。1件はビルのデザイン変更、および高齢者向け住宅を分譲マンションに切り替えることで対応したが、もう1件は国が新設した交付金や自治体の補助金に依拠して対応することになった—という。²⁾

筆者は敦賀市と福井市を中心に、行政関係者やメディア記者、住民団体などと意見を交わしたが、現地では開業への期待と不安が交錯し、金沢開業時とは様相が異なっている。

最も大きな不安は、敦賀駅ですべての乗客が北陸新幹線と在来線の乗り換えを余儀なくされることであり、対大阪、対名古屋のアクセス低下が懸念されている。福井市では、駅東口に建つ再開発ビルの商業施設エリアがほとんど空床となっている中、西口の大規模な再開発の行方を気に掛ける人が多い。

* 青森大学社会学部、弘前大学大学院地域社会研究科・地域政策研究講座第1期生・客員研究員、地域ジャーナリスト

などである。⁶⁾

2022年末の時点で開業の遅れそのものは必至とみられており（櫛引・2023b）、2023年10月7日の北海道新聞の記事は、その流れの上にあると言える。しかし、同紙の報道後、本稿の執筆時点では、筆者が確認した範囲ではまとまった続報がなく、工事に携わる鉄道・運輸機構や国、北海道による正式発表も行われていない。このような状況自体が、混迷と懸念を増幅している状態と言える。

2.2.2 並行在来線の行方

北海道新幹線の札幌延伸に伴い、函館本線・新函館北斗－札幌間は並行在来線としてJR北海道から経営分離される。長万部－小樽間（通称・山線）は需要の少なさなどから2022年3月、廃止が事実上決まっていた。さらに、新函館北斗－長万部間についても、沿線市町は、旅客扱いは不要との立場を明らかにしていた（櫛引・2023b）。

このため、国土交通省と北海道、JR北海道、JR貨物による、貨物列車の扱いをめぐる4者協議が2022年11月に始まった。そして4回の会合を経て2023年7月、貨物線の維持の可否について、新設する有識者会議で2025年度中に結論を出すことを確認した。この様子を報じた2023年7月26日の朝日新聞デジタル記事⁷⁾は4者協議の議論のポイントを次のように伝えている。

- ▼函館本線の函館－長万部間は鉄道貨物輸送の大動脈であり、基幹的鉄道ネットワークの一部を形成している
- ▼貨物線として維持する場合、JR北海道から引き継ぐ鉄道施設を保有する第三セクターなどを設立し、その出資者や出資割合などを決める必要がある
- ▼毎年度に数十億円の維持管理費がかかり、線路使用や維持に関するルールを決めなければならない
- ▼貨物鉄道の維持には数百人規模の要員が必要だが、JR北の採用や退職の状況をふまえると、同社からの出向者で要員を確保することが困難になる可能性が高い
- ▼貨物鉄道機能を確保する方向性に異論はないものの、様々な課題の解決についてメドをつける必要がある。有識者による検討会議を年内に発足させ、2025年度中に結論を出す

4者協議を受けて、2023年11月、「北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議」が発足した。⁸⁾

2.2.3 函館駅乗り入れ問題

上記の動きと並行して、「北海道新幹線の函館駅乗り入れ」という新たな政策課題が生じた。2023年4月の函館市長選に立候補し、対立候補に大差をつけて初当選した大泉潤氏が公約に掲げていた。

北海道新幹線はかつて函館駅へ乗り入れる構想があり、現在の函館駅周辺はそれを前提に整備された。しかし、本州と札幌を最短ルートで結ぶ目的から、乗り入れは結局、見送られ、新函館北斗－函館間の18kmは快速電車が結んでいる。函館市内には今なお、この見送りを惜しむ声が根強い。

大泉市長は当選直後の北海道新聞のインタビューで、目的を「特に駅周辺が寂れています。投資を誘発するような起爆剤が必要」と語り、乗り入れには75億～80億円程度の費用が必要との見通しを示



図2 北海道新幹線の略図
(地理院地図から櫛引作成)

した。⁹⁾ 市長の方針に賛否の声が上がる中、市は8月末に調査委託業者を決定した。12月中の中間報告を経て年度内に示される最終報告に基づき、市は方向性を決定する見通しである。

2.2.4 一連の経緯の検討

北海道新幹線をめぐる一連の混迷は、いくつかの視点から捉え直すことができる。

まず、巨大事業の工期や進展、さらには新幹線がもたらす変化が、今まで以上に見通せない時代に入ったという事実である。背景には、後述するように日本の人口減少や経済力低下がもたらす構造的・継続的な「労働力不足」、国際情勢の混乱に伴う建設コストの慢性的向上といった事情がある。地域社会では人口減少と高齢化による不可逆的な需要減少が進んでいる。これらにモータリゼーションへの傾斜拡大が絡まり、「鉄道時代の終焉」という相場観が蔓延しているようにも見える。

加えて、貨物列車をめぐる4者協議を報じた朝日新聞記事は、国土交通省の山崎雅生・鉄道事業課長の「関係者で認識を共有し、ようやく議論のスタートラインに立てた」というコメントを紹介している。つまり、関係者が最低限の情報と認識を共有して、公共交通や物流の将来像を検討・協議する場すらない中で、「並行在来線の廃止・旅客扱い停止」という方針が先行してきたことが分かる。

これらの状況に、新たに「北海道新幹線の函館駅乗り入れ」という変数が加わった。筆者個人は、函館駅乗り入れはあくまでも「手段」であり、それ自体が目的にはなり得ないという立場である。それだけに、函館市の産業・経済、および人口構成・動態の推移と現状、見通しをベースとした、都市計画的な観点を踏まえての判断と政策形成が何より重要と考えている。

また、札幌延伸に際して否応なく地域社会の再デザインを迫られる前に、市が抱えたルサンチマンと言える「乗り入れ問題」に決着をつけておくことは、非常に重要だと考えている。仮に乗り入れに否定的な結論に至ったとしても、一連の過程で得られた知見は、今後の函館市の地域政策を考え、合意形成を目指す上で、非常に貴重な「資源」となり得ると予想するためである。

2.3 東九州新幹線

筆者は2023年、東九州新幹線について講演する機会を得た。6月に大分経済同友会の依頼により、8月には大分県東九州新幹線整備推進期成会（会長・佐藤樹一郎大分県知事）の依頼により、ともに大分市で講演を行った。

2.3.1～2.3.3に、筆者の研究者researchmapの「研究ブログ」のテキスト¹⁰⁾を改稿・転載する。

2.3.1 概要

東九州新幹線は全国に11路線ある「基本計画路線」の1路線であり、福岡－大分－宮崎－鹿児島各市を結ぶ。大分県と四国・愛媛県を鉄道や高速道路で直結する「豊予海峡ルート」の着工を主張してきた前大分市長・佐藤樹一郎氏が2023年4月、大分県知事に就任し、構想が大きく動き始めた。

東九州新幹線鉄道建設促進期成会（事務局・宮崎県総合交通課）の資料によると、福岡－北九州間は山陽新幹線を使い、日豊本線の小倉－大分－宮崎－鹿児島中央間を上書きするルートが想定されている。

博多－大分間は現在、1日30往復の在来線特急が走り、所要時間は最短2時間余り、博多－小倉間を山陽新幹線利用にすれば約1時間50分まで縮まる。運賃は前者が5,940円、後者が6,420円だが、「九州ネットきっぷ」を使えば3,150円である。

競合する高速バスは福岡・天神バスターミナルと大分市中心部を約2時間半で結び、2023年8月現在、平日20往復、土日祝日は24往復運行している。料金は片道3,250円、ネット割引の回数券なら2,300円と格安の設定もある。

他方、大分－宮崎間は様相が大きく異なり、特急は1日8往復半、最速でも3時間かかる。特に大分－宮崎県境は時速50～60kmへのスローダウンと単線の待ち合わせが重なる。しかも、大分－宮崎間の高速バスは2021年3月で廃止されている。

博多－宮崎間は、日豊本線経由なら小倉まで山陽新幹線を利用しても5時間以上かかるが、九州新

幹線から新八代（熊本県）で高速バスに乗り継げば最速3時間12分で着く。運賃はともに1万円である。また、福岡－宮崎間的高速バスは1日21往復、4時間協強かかるものの料金は3,500～6,000円に収まる。

さらに、空路の福岡－宮崎便は1日18往復運行し、所要45～55分と最速である。しかも福岡空港、宮崎空港とも市中心部に近い上、鉄道で直行できる。早割を使えば料金は鉄道を下回る。

宮崎市民に聞くと「福岡へ出るには飛行機か高速バス・新幹線の乗り継ぎを使う。空港が市内に近く、遠出するには飛行機という感覚があるので、そもそも新幹線への関心や期待度が低い」という。

2.3.2 構想の経緯

東九州新幹線鉄道建設促進期成会は1971年に発足し、半世紀以上の歴史を持つ。ただ、「近年の活動は連携・要望がベース」（宮崎県総合交通課）といい、同じ基本計画路線の羽越・奥羽新幹線（山形県）や四国新幹線（四国4県）に比べると動きが活発とはいえない。

むしろ、活動が際立っていたのは大分市だった。2015年4月から2023年3月まで市長を務めた佐藤氏は就任時から、新幹線や高速道路で九州と四国を直結する「豊予海峡ルート」の実現を掲げていた。

市の資料によると、豊予海峡ルートは「大分県佐賀関半島と愛媛県佐田岬半島を隔てる豊予海峡を海底トンネルや橋梁で結ぼうとする」構想である。1998年に全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」が示した「太平洋新国土軸」の一部を構成し、西日本全体にわたる防災、観光、物流の再デザインを視野に入れている。

大分市は構想の実現可能性をめぐって2016～2021年度に調査を実施し、2022年3月には結果を取りまとめた論集とパンフレットを刊行した。さらに同年5月、東京・永田町で国会議員、国土交通省など来賓を招いて集大成となるシンポジウムを開催し、報告書を刊行している。一般的な整備新幹線沿線の県を上回る動きと言える。

佐藤氏は2023年4月、大分県知事の就任会見でも東九州新幹線と豊予海峡ルートに言及した。大分県交通政策課はこれまでの東九州新幹線に加え、豊予海峡ルート、そして両者の整合性の検討がミッションに加わった。「東九州新幹線は基本計画路線から整備計画路線への格上げを目指し、県内の機運醸成を図っている段階。豊予海峡ルートについては、愛媛県側との連携をどう構築していくか、『第二国土軸』の視点から検討に取り組む」という。

大分県はさらに久留米－日田－由布院－大分を結ぶ「久大本線ルート」と日豊本線ルートと比較した調査を進め、距離・所要時間・事業費とも両者がほぼ同等という結果を2023年11月に公表した。¹¹⁾

2.3.3 展望

福岡県と大分県は2024年4～6月、JRグループの「デスティネーションキャンペーン」を展開予定である。その先駆けとしてJR西日本とJR九州は2023年4～9月、送客キャンペーン「ごほうび福岡 ごほうび大分」を実施した。

大分県の経済界には、これらを追い風に、東九州新幹線構想を前進させたいという機運が高まっている。ただ、東九州新幹線の具体的なメリットや克服すべきデメリットについては、これから議論を本格化させる段階にある。「豊予海峡ルートによる『環瀬戸内海』というスケールでの流動を考える



図3 東九州新幹線に関する略図
(地理院地図から櫛引作成)

なら意義がある」という声、そして「東九州新幹線の建設自体が目的化してはいけない」という声も聞かれる。

他方、宮崎県側の熱はまだそれほど高まっていない。東九州新幹線鉄道建設促進期成会として西九州新幹線の視察や事務方の合同勉強会を開催しており、「将来的な可能性を残すためにも声を上げ続ける」（宮崎県総合交通課）姿勢は堅持している。ただ、県としては「長い時間軸で取り組むべき課題」という認識という。

基本計画路線の興味深い共闘も始まっている。宮崎県総合交通課によると、四国新幹線着工を主張する四国経済連合会の呼び掛けで2022年7月、四国、奥羽・羽越、山陰縦貫、中国横断、東九州新幹線の各新幹線着工を目指す団体が、初めてそろって国に要請活動を企画した。コロナ禍のため対面での要望は実現しなかったが、連名で要望書を提出したという。

大分市内では「福岡へ少しでも早く」というニーズは根強い。ただ、大分駅一帯は2015年に「JRおおいたシティ」がオープン済みで、再開発の強いニーズもない。他方、東九州新幹線を取り巻く懸案は少なくない。まず財源、そして、並行在来線の経営分離にどう対応するか。運賃の値上げやダイヤの改編、特急の消滅といった課題もある。そもそも、新幹線建設が時に、地域・人々に不利益をもたらすという認識が必ずしも十分ではない。大きな不利益を被る可能性のある地域・人々との調整が、地元にとって最大の課題となる。

加えて、東九州新幹線と豊予海峡ルートとの整合性、四国や愛媛県との連携も課題である。何より、鉄道環境が異なる宮崎県側と大分県側は期待感に差異がある。着工の前提となる整備計画路線への格上げには「なぜ新幹線が必要か」という世界観をどう構築し、共有するかが焦点となる。

なお、筆者による調査の後、宮崎県の河野俊嗣知事は2023年11月末に県議会での答弁で、県内への新幹線整備をめぐり、九州新幹線・新八代駅（熊本県八代市）と宮崎市を結ぶルートに「有力な選択肢の一つ」として調査、研究を進める方針を示したという。¹²⁾

2.4 その他の路線

整備新幹線以外の基本計画線およびリニア中央新幹線については、それほど大きな動きがないため、本節でまとめて記述する。

リニア中央新幹線は、静岡県知事が、南アルプストンネルの工事が大井川の水資源にもたらす影響を指摘して静岡工区の工事に反対し、事業主体のJR東海との交渉が難航している。国は静岡県知事の要請に応える形で2020年4月、「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」を設置した。同会議は2021年12月まで13回の会合を開き、「水資源」に関する中間報告をまとめ、トンネル工事の湧水を大井川に戻せば、影響は少ないとの見通しを示した。¹³⁾

2022年6月からは「環境保全」をテーマに14回の会合を重ねて、2023年11月には環境への影響を最小化する方向性をまとめた報告書を作成した。しかし、打開の見通しは薄いとみられている。¹⁴⁾

このような状況下、JR東海は2023年12月14日、それまで「2027年」としていたリニア中央新幹線の完成時期を「2027年以降」とすることを、国土交通省に届け出た。¹⁵⁾

一方、ミニ新幹線である山形新幹線をめぐっては、フル規格化を求める動きが続いており、2022年10月にはその前提条件となる「山形新幹線米沢トンネル（仮称）」の建設に向けて、整備計画の推進に関する覚書が山形県庁とJR東日本の間で締結された。さらに両者は、山形県内の鉄道沿線の活性化等に関する包括連携協定を締結した。¹⁶⁾ 米沢はトンネル全長23km、工期は15年、費用は約1,500億円と見込まれ、その整備が新幹線フル規格化の前提条件となる。ただ、2023年には目立った活動はない。

一方、基本計画線の中で最も動きが活発な四国新幹線をめぐっては2023年5月、徳島県知事が「淡路島ルート」を撤回して「岡山ルート」に賛同すると表明、話題を呼んだ。¹⁷⁾

四国新幹線は「初めて四国4県が一体化して進めるプロジェクト」と評されるが、これまで徳島県は淡路島を通るルートを主張し、岡山ルートでまとまった他の3県と足並みがそろっていなかった。

3. 敦賀延伸の概要とポイント

3.1 路線の概要

前述のように、北陸新幹線・金沢－敦賀間は2024年3月16日に開業する。小松、加賀温泉（以上石川県）、芦原温泉、福井、越前たけふ、敦賀（以上福井県）の6駅が開業する。当初計画から1年遅れ、建設費は約1兆7,000億円と2,658億円増加した。鉄道・運輸機構が2018年に算出した費用便益比（B/C）は「1.0」である。ただし、建設費は増加前の1兆1,858億円で算出している。

東京－敦賀間は最速3時間8分で、時間距離は東北新幹線の東京－新青森間よりやや遠い。また、東京－福井間は同じく2時間51分で、東京－八戸間とはほぼ同等である。

並行在来線の経営分離に伴い、大阪と北陸を結んでいた特急「サンダーバード」、名古屋と北陸を結んでいた特急「しらさぎ」は、ともに敦賀止まりとなる。経路によっては乗り換えが発生し、あるいは新幹線と特急の乗換駅がシフトすること、料金が増加することから、旅客流動に多様な変化が起きると予想されている。

新幹線駅や空港がない福井県は、県外者からは「移動を前提とした地理的なイメージ」がつかみにくい県と言えた。「東京－福井間が最短2時間51分」というダイヤの公表により、「東北新幹線なら東京－八戸間」といった、具体的なイメージが形成されたことは、新幹線の「存在効果」の一つと言えるだろう。

3.2 所要時間と料金体系

JR西日本のリリースによると、¹⁸⁾ 主要区間と料金（指定席・通常期）、所要時間（往復いずれかの最速）、乗り換えの変化は以下の通りである。「対名古屋」は「対大阪」に準じるため、割愛した。¹⁹⁾

- ▼東京－福井間：3時間27分 ⇒ 2時間51分（36分短縮）、15,810円（－530円）、新幹線－在来線の乗り換え解消
 - ※東海道新幹線利用・米原経由の場合：3時間24分、14,920円、乗り換え2回
- ▼東京－敦賀間：3時間58分 ⇒ 3時間8分（50分短縮）、16,360円（－1,190円）、新幹線－在来線の乗り換え解消
 - ※東海道新幹線利用・米原経由の場合：2時間51分、14,470円、乗り換え1回
- ▼大阪－福井間：1時間37分 ⇒ 1時間34分（3分短縮）、7,290円（＋1,150円）、新幹線－在来線の乗り換え1回発生
- ▼大阪－金沢間：2時間31分 ⇒ 2時間9分（22分短縮）、9,410円（＋1,620円）、新幹線－在来線の乗り換え1回発生
- ▼大阪－富山間：2時間54分 ⇒ 2時間35分（29分短縮）、10,290円（＋700円）、新幹線－在来線の乗り換え1回のみ

上記のように、福井市は北陸新幹線延伸による「対東京」の恩恵が大きい。敦賀市は東海道新幹線利用が定着しており、米原での乗り換えさえ厭わなければ「対東京」の恩恵は限定的である。



図4 北陸新幹線延伸区間の略図
(地理院地図から櫛引作成)

他方、「対大阪」については様相が大きく異なる。福井市は最短所要時間が3分短縮されるものの、運賃が値上げとなる上、乗り換え発生を考えると、大部分の列車は実質的な所要時間が延びる公算が大きい。加えて、敦賀駅は新幹線ホームと在来線ホームに21mの高度差があり、乗り換え所要時間は8～19分を見込んでいます。

金沢市は所要時間がある程度、短縮されるものの、運賃がアップする。乗り換えの負荷が発生する点は福井市と同様である。

富山市は運賃がややアップするものの、所要時間の短縮効果は金沢市より大きい。また、乗り換えは1回のみだが、現在の乗換駅・金沢は2階ホームの新幹線と在来線の中2階で乗り換えられるのに対し、上記のように敦賀駅は乗り換えの高低差が大きい。

以上のようにみる限り、沿線各都市が直面する新幹線の恩恵とダメージは、非常に予測が難しい。下記のような情報が必ずしも十分ではないと考えられるためである。

- ▼各都市にとって、現時点での首都圏と関西圏、中京圏との「つながり」が総体的にどうなのか
- ▼そもそも、ネット社会が進展している今、「つながり」をどのような指標で確認するのが妥当か
- ▼鉄道と乗用車、高速バスが現在、各都市で「住民」「地元／地元以外のビジネスパーソン」「外来の観光客」にとって、どのような役割を果たしているのか

裏返せば、開業に合わせて、地域のことを熟知する住民や経済団体、行政がこれらの課題にアプローチしない限り、最低限の情報すら収集できない公算が大きい。²⁰⁾

鉄道は事業者がデータを収集・蓄積しており、たとえ公表されなくても、いつかは何らかの手段と手法によって分析できる可能性がある。しかし、それ以外の移動については、地元がテーマと課題を設定し、調査を試みない限りは、「データ自体が存在しない」展開になる。

3.3 運行列車の分析

北陸新幹線の運行タイプ別の列車概要、および特徴は下記の通りである。

- ▼「かがやき」(速達型)
 - ・本数：東京－敦賀間9往復／東京－金沢間1往復
 - ・停車駅：福井には全列車が停車／小松、加賀温泉、芦原温泉、越前たけふには1日2往復ずつ停車
 - ・特徴：東京・首都圏－敦賀間を早く結び、福井・敦賀以外の駅にも「かがやき」ブランドを提供
- ▼「はくたか」(各駅停車型)
 - ・本数：東京－敦賀間5往復／東京－金沢間9往復／長野－金沢間1往復
 - ・停車駅：新規開業区間は5往復すべてが全駅に停車
 - ・特徴：需要の多い東京・首都圏－金沢間を中心に、北陸の各駅と北陸以東の主要駅を着実に結ぶ
- ▼「つるぎ」(北陸3県連絡型)
 - ・敦賀－富山間18往復（在来線特急と接続）／敦賀－金沢間7往復（在来線特急と接続）／ほかに在来線特急と接続しない列車（敦賀－富山2本、敦賀－金沢1本、金沢－富山2本）を運行
 - ・停車駅：接続列車のうち9往復は快速型、他の16往復は各駅停車型、残る5本は各駅停車型
 - ・特徴：北陸3県を結び、かつ、大阪・名古屋と北陸を結ぶ列車

他の整備新幹線と比べると、列車のタイプ別構成は九州新幹線に多少、似通った構成といえる。九州と関西を結ぶ速達型の「みずほ」が「かがやき」に、同じく各駅停車型の「さくら」が「はくたか」に、九州島内を結ぶ「つばめ」が「つるぎ」に相当する印象である。

特に「かがやき」については、新規開業区間の全駅に、各2往復ながらも停車させる判断が注目される。いわば最小限の停車本数だが、それでも地元は、例えば越前たけふ駅（福井県武生市）なら「東京から『かがやき』で3時間8分」といったアピールが可能になる。²¹⁾

他方、「つるぎ」は快速型が設定され、北陸3県の速やかな輸送に注力する意志がうかがえる。半面、富山駅から通勤圏内にあるとみられる黒部宇奈月温泉駅には運行されない。²²⁾

「かがやき」「はくたか」を合わせると、東京－金沢間は1日24往復、東京－敦賀間は1日14往復の設定となった。東北新幹線「はやぶさ」の運行本数は、2024年3月16日のダイヤ改正時点で、東京－盛岡間が26往復、東京－新青森間が19往復である。²³⁾「はやぶさ」が10両編成で、大半の列車に秋田新幹線「こまち」7両が併結されている一方、「かがやき」「はくたか」は12両編成であるため、単純な比較は難しいが、「対東京」の座席提供数は実質的に東北新幹線の方がやや多い。

なお、大阪と北陸を結ぶ特急「サンダーバード」は25往復が運行し、ほぼ現行の本数を維持する。ただし、大阪と和倉温泉（石川県）を結んでいた便はなくなるため、大阪から和倉温泉へ出向くには敦賀、金沢と2度の乗り換えが必要となる。

また、名古屋・米原と北陸を結ぶ特急「しらさぎ」は名古屋－敦賀間が8往復、米原－敦賀間が7往復設定され、こちらもほぼ現状維持となった。特に米原発着の便は運行距離が大幅に短くなるため、北陸では廃止を懸念する声があったが、開業時点では存続の判断となった。

4. 「福井／敦賀プロジェクト」

青森大学・櫛引研究室が事務局を務める「あおり新幹線研究連絡会」は2023年度、青森学術文化振興財団の助成事業「北海道新幹線・札幌延伸への準備および北陸との協働－青函エリア発『新幹線学』構築の試みと提言(1)」による本格的な調査・交流を開始した。本章では、その概要を記述する。

あおり新幹線研究連絡会は青森中央学院大学・竹内紀人教授、弘前大学大学院地域社会研究科・工藤祐介客員研究員、青森大学・永澤大樹客員研究員、村上亜弥客員研究員、竹内健悟客員教授で構成する。2018年度、青森学術文化振興財団の助成事業を実施する枠組みとして発足し、構成を変えながら、6年にわたって活動を続けてきた。

順調に進めば2025年度までの3カ年を事業期間として、敦賀市民アンケートなどを柱に、開業が地元にもたらした変化を検証しつつ、特に住民レベルの活動を支援していく。

以下、事業申請書の要点および2023年度の主な事業と成果を記述する。詳細は同年度末に刊行する報告書に収録、公開予定である。

4.1 プロジェクトの概要

【目的】

北海道新幹線・札幌延伸への対応を一つの目標として、人口減少と高齢化が加速する青森県および青函圏域の暮らしや社会をどう再デザインしていくか、手がかりを探る。北陸新幹線・敦賀延伸を舞台に、新幹線が地域にもたらす変化を調査・確認するとともに、地域における対話ネットワーク構築が「持続可能な地域づくり」にどう貢献するかを検証し、青函圏と北陸の文化的・経済的交流の可能性を探る。

【背景と意義】

◎「福井県開業」と青森県のつながり

青森県と福井県は古くから結びつきがあり、また、今回の延伸には青森県が深く関わっている。

- ①北陸は安東水軍や北前船で青森県と直結され、県内には北陸の血を引く住民も多く、各地には北陸にちなんだ伝承が残る
- ②津軽塗のルーツの一つは、福井県若狭地方の「若狭塗」である
- ③新たなターミナルとなる敦賀市は「人道の港・敦賀」を掲げ、そのシンボルは「リンゴ」である
- ④敦賀港発着・青森港行きのクルーズ船ツアーが運行されてきた
- ⑤敦賀市が駅前再開発の核とした「本を中心とした公共施設」は、八戸市が進めてきた施策を参考にしている

◎北陸－青函圏を結ぶ意義

新幹線ネットワークの進展と裏腹に、日本海沿岸のつながりは希薄化してきた。しかし、青森県と北陸はともに積雪寒冷地域であり、原子力産業への依存度が高いなど、共通の特徴も少なくない。

青森県は全国に例がない「3度の新幹線開業」を経て、継続的な新幹線研究が進んできた。全国的に、地域で大学等による研究組織がつくられ、継続的な研究を行っている事例は希である。札幌延伸に備えて、新幹線とまちづくりを再び連動させ、所与の条件を最大限に活用する態勢づくりが急がれる。

◎展開

- ・福井県域の新幹線開業対策を支援しつつ、地域に起きる変化を調査し、課題と可能性を確認する。さらに、地元や青函エリアでオンライン・オフラインの報告会やワークショップ、対話を試みる。
- ・一連の営みを通じて、福井県域をはじめとする北陸エリアと青函エリアの行政・経済関係者など実務者および研究者のネットワーク構築を図り、経済的な交流の可能性も探る。
- ・以上の活動を体系化し、応募者らが検討を進めてきた「新幹線学」の構築を試みる。また、青森県や青函エリアのブランディングや地域研究の体制強化を図り、持続可能な地域づくりに貢献する。

4.2 プロジェクトの成果

4.2.1 「ottaトーク」の展開

敦賀駅前に開設された多機能施設「otta」の公設民営書店「ちえなみき」を会場に、対話ネットワークの構築を目指して、ワークショップ・懇談を実施してきた。

- ① 2月9日（年度前の試行）：敦賀信用金庫、敦賀市役所職員と新幹線開業をめぐる懇談
- ① 5月26日：今年の研究構想の紹介＋福井財務事務所若手・中堅職員、福井県庁、福井大学の関係者が加わって懇談
- ② 7月27日：若者と新幹線開業（敦賀高校生、敦賀気比高校生と市役所職員らが参加）
- ③ 10月6日：研究成果の中間報告（「敦賀市と青森」、敦賀市民アンケート速報）＋懇談
- ④ 12月8日：開業を取り巻く状況の分析＋敦賀市民アンケートの概要分析
- ⑤ 2月18日（予定）：開業1カ月前イベント（北陸新幹線沿線連絡会議と共催）

【具体的な成果】

- ・第4回までで延べ100人余りが参加。敦賀信用金庫と敦賀市役所、福井財務事務所若手・中堅職員、敦賀信用金庫、福井大学の関係者をつなぐことができた
- ・「青函みらい会議」（青森・函館財務事務所主催）に、北陸財務局及び福井財務事務所の若手・中堅職員が参加した
- ・敦賀高校、敦賀気比高校の活動と新幹線開業の接点を増やせた。また、青森大学と連携協定を結んでいる青森県立青森西高校「青西おもてなし隊」の活動、さらには青森大学が仲介役となり青西おもてなし隊と交流が始まった北海道長万部高等学校生のまちづくりの活動を紹介できた
- ・八戸ブックセンターを交えた意見交換により「青森・八戸・敦賀」の連携が深まった
- ・敦賀市・北陸と青森のつながりに関する研究成果や敦賀市民アンケートの速報結果を紹介できた
- ・地元のさまざまな人々の肉声を収集できた

4.2.2 敦賀市民アンケート

延伸地域に起きる変化を「住民の視点」から捉えるため、筆者は敦賀市の全面的な協力を得て2023年9月、市民1,200人を対象に郵送アンケートを実施した。開業前年・開業年・開業翌年の3カ年実施し「地元には有益な施策・対応の在り方」を探る予定である。

アンケートは2023年12月時点で集計・分析中であり、詳細は年度末に刊行予定の青森学術文化振興財団・助成事業成果報告書にまとめる方針である。以下、現時点で記述可能な概要のみ記す。

- 回答240件、回収率は20%と市が実施してきた同種のアンケートより低い（要因は分析中）
- 敦賀駅の利用は3分の2が「半年に1回以下」で、主な行き先は大阪が突出、次いで東京、嶺北、名古屋が多い。利用目的は「観光」が最も多く、「家族や友人に会う」、「帰省・冠婚葬祭」が次ぐ
- 北陸新幹線開業後の利用見通しは「半年に1回」が19%、「1年に1回以下」が51%、「使わない」が26%。利用が増えそうな行き先は東京が突出、次いで富山、石川の順
- 新幹線開業に対して「関心がある」は28%、「やや関心がある」は38%。新幹線開業を「歓迎している」は38%、「多少は歓迎している」は40%
- 既に起きている「歓迎すべき変化」は、「駅前が立派に」「まちづくりの担い手が増加」「行政の動きが活発に」といった項目が上位
- 延伸後に起きそうな「歓迎すべき変化」は、「北陸他県との交流や連携が進展」「首都圏との交流や連携が進展」「北陸他県との行き来が活発に」が上位。半面、「中京圏との交流・連携が進展」「嶺北との交流・連携が進展」「嶺南の交流・連携が進展」に対する期待度が比較的低い。

4.2.3 敦賀・北陸と青森県のつながりに関する調査

【敦賀市調査】

青森大学附属総合研究所の客員研究員・村上亜弥氏の調査によって、以下のことが明らかになった。

- 港湾と鉄道の歴史、空襲による市街地全焼など、青森市と共通点が多い。日本遺産「北前船寄港地・船主集落」、日本遺産「海を越えた鉄道」、敦賀城主・大谷吉継、織田信長の「金ヶ崎の退き口」、幕末の「水戸天狗党、名勝「おくのほそ道の風景地」（氣比神社）といった歴史的な資産が存在する。その活用方法は、開港400年を控えた青森市にも参考になると思われる。
- 最も印象的な点は、市民による歴史研究が行政の取り組みを補完しているとみられることである。2013年に閉校した敦賀短期大学（歴史研究の分野では著名な存在だったという）に連なる「気比史学会」が活発に活動しており、歴史研究のスキルを身に付けた市民が多いという。
- 青森出身者が敦賀信用金庫の理事長や敦賀市副市長を務めていたことが分かった。また、青森市に本社があった「商会」（青森とウラジオストック＝浦塩＝間の取引を手掛けた商社）が敦賀市・金崎宮に玉垣を奉納していたなど、新青森市史にもない史実を確認できた。

【江戸期に関する調査】

青森大学の客員教授・竹内健悟氏の調査によって、以下のことが明らかになった。

- 江戸期における北陸・福井県域と青函圏の直接のつながりを示す遺物として、福井市産出の凝灰岩・笏谷石しやくたにで作られた「越前狛犬」が、深浦町、今別町、弘前市、そして青森市に計9対18体残っていることが確認された。このうち、青森市の2体（一对）は、入内・黄金山神社にあり、市の有形文化財に指定されている。
- このほか、津軽半島・中泊町なかつくの五林神社に残る宝篋院塔ほうきょういんは、若狭に属する福井県高浜町日引で産出した安山岩質凝灰岩ひびきの「日引石」で作られている。

5. 「地域医療と新幹線」をめぐり

筆者は三原昌巳・昭和女子大学講師、大谷友男・富山国際大学准教授とともに2021-2023年度、科学研究費助成事業「地域医療に整備新幹線・並行在来線が及ぼす効果の地理学的研究と地域医療政策への貢献」（基盤研究C、課題番号21K01020）に従事してきた。本章はその概要を記述する。

5.1 研究の概要

筆者らは「古い、縮みゆく日本において、整備新幹線と並行在来線は地域医療の維持に貢献し得るのではないかと、また、日本の将来を考える上で、『守りの装置』としての整備新幹線を再評価し活用するべきではないか」という問いを設定し、以下の3点を目的に据えた。

- ①地域医療と整備新幹線・並行在来線の関係性や新幹線開業の影響を、沿線の医療機関の立地や機能の特性、医師充足率など二次医療圏データを分析し、明らかにする
- ②自然環境が厳しく人口減少・高齢化が進む北陸・信越県境、北東北～北海道道南の9医療圏を対象に、データ分析とヒアリング・アンケートを行い、医療機関の立地と機能、医療従事者の確保やQOLの向上策、医療資源の活用法と鉄道の関係性を確認する
- ③新幹線開業を控えた北海道の道南～道央や石川県西部～福井県域も含めて、地域医療の維持に鉄道が果たし得る役割を考察、地域医療・交通政策形成への貢献を目指す

具体的には、▼東北新幹線・新青森駅前に立地する総合病院、北陸新幹線・飯山駅前に立地する総合病院、岩手県の並行在来線・IGRいわて銀河鉄道、新潟県庁、長野県庁、青森県庁へのヒアリングを実施▼北信越地域の20病院にアンケートを実施し、回答のあった11病院の内容を分析するとともに9病院にヒアリングを実施▼道南・青森県・岩手県北部の北海道・東北新幹線沿線にある100病院にアンケートを依頼、回答のあった31病院の内容を分析するとともに10病院にヒアリングを実施▼その他、医療データベースを利用して二次医療圏単位のデータを分析—といった調査・作業を行った。

結果については逐次、国内外の学会で報告してきた(MIHARA・KUSHIBIKI・OTANI, 2023、櫛引・大谷, 2022、櫛引・三原・大谷, 2021、櫛引・三原・大谷, 2022)さらに、2023年12月2日には青森市で、オンライン・対面を兼ねたハイブリッドの報告会を開催した。次節に概要を記述する。

5.2 科研報告会

12月2日に青森市のあおりスタートアップ・センターで開いた報告会は、研究代表者の筆者と研究分担者の三原昌巳・昭和女子大学講師、大谷友男・富山国際大学准教授が主催し、青森大学附属総合研究所、青森大学社会連携センターが共催した。オンラインでは札幌や東京、福井、金沢、弘前などから、対面でも青森市内や函館市から、約30人が参加した。

筆者は、北海道の道南と青森県、岩手県北部、長野県北部、新潟県南西部にまたがる研究活動の概要を説明し、▼新青森駅前の青森新都市病院が新幹線駅前の立地という条件を活用し、北海道新幹線を利用した医師の往来によって脳カテーテル手術の水準を向上させた▼岩手県の並行在来線・IGRいわて銀河鉄道が、岩手県北部から盛岡市内への住民の通院を支援する「IGR地域医療ライン・あんしん通院きっぷ」を展開—といった事例を報告した。

三原講師は、研究成果のうち、抽出した医療機関へのアンケートおよびヒアリングに基づき、上越地域と八戸地域に焦点をあてて、新幹線開業後における医療従事者の長距離移動の実態を報告した。とくに、新幹線開業から20年が経過した八戸地域において医師の新幹線通勤が常態化している病院がみられ、上越地域においても首都圏から医師を獲得している例がみられることを報告し、医療提供体制の在り方を検討するうえで医師の移動負担の削減をも考慮すべきと提起した。

大谷准教授は、道南の5医療機関へのヒアリングに基づき、▼大学医学部がなく弘前大や北大、札幌医大などの医師派遣に依存せざるを得ない状態にある▼新幹線や航空機で通勤する医師の勤務形態は、週1回程度・1～3日が多く、常勤の医師の勤務を補完する意味合いが強い▼この態勢によって安定的な医療サービスの提供が可能になっており、2024年問題への対応でも重要—などと指摘した上で「新幹線の効果は『何人運んだか』という視点で評価されがちで、このように『週1回・1人が移動する』といったケースでは効果の対象とみなされにくい。しかし、新幹線や航空機による通勤が可能で、地域における医療サービスの水準が確保されることは、『数』だけでは測り得ない効果として評価されてよいのでは」と強調した。(青森大学サイト記事²⁴⁾を改稿)

5.3 展望

北信越地域や道南・青森・岩手県北部地域の「医療と新幹線」については、今後も何らかの形で調査と分析を進めていく予定である。

特に後者地域については、リストアップした病院のうちアンケートに応じた病院は3分の1にすぎず、青森市を中心に、送付もできなかった病院が少なくない。また、アンケートで70人余りの非常勤医師の新幹線移動を確認できたにもかかわらず、ヒアリングで詳細を調べられなかった病院もある。

このような事情を踏まえると、今回、明らかにできたことは、現状のごく一部にすぎない。

他方、2024年3月には北陸新幹線・敦賀延伸が控える。新幹線開業が地域医療に及ぼす変化を、リアルタイムで確認する好機となる。

第4章で記述した「福井／敦賀プロジェクト」などを通じて、特に福井県内の医療事情を確認するうち、いくつかの事実が把握できた。

例えば、2023年8月に厚生労働省が発表した医師偏在指標²⁵⁾をみると、医師数は、北陸3県は東北地方に比べると恵まれた環境にある(表1)。ただし、二次医療圏別にみると地域差が大きく、能登北部(石川県)や奥越(福井県)は全国でも下位にある(表2)。

一方、薬剤師に関しては事情が全く異なる。厚生労働省が2023年6月に公表した薬剤師偏在指標をまとめたのが表3である。²⁶⁾

どの指標でも石川県は上位または中位にあるが、富山・福井両県は病院薬剤師偏在指標で中位にあるものの、薬局薬剤師偏在指標では富山県がワースト2位、福井県がワースト1位である。このため、地域別薬剤師偏在指標は同じくワースト3位と1位である。²⁷⁾

このような状況に北陸新幹線・敦賀延伸がどのような変化をもたらし得るか、2024年度から数年をかけて確認・調査予定である。

なお、青森県は病院薬剤師偏在指数が全国最下位で0.55、薬局薬剤師偏在指数が42位、0.88、地域別薬剤師偏在指数が全国ワースト2位で0.78であり、富山・福井両県と同等以下の状況にある。仮に、調査を通じて富山・福井県の薬剤師不足対策のヒントがつかめれば、青森県にも恩恵が生じる可能性が高い。

表1 北陸3県と東北6県の医療偏在指標

(全国平均)	255.6		
石川県	9位	279.8	上位3分の1
福井県	25位	246.8	〃
富山県	29位	238.8	中位3分の1

宮城県	24位	247.3	中位3分の1
山形県	40位	200.2	下位3分の1
秋田県	41位	199.4	〃
福島県	44位	190.5	〃
青森県	46位	184.3	〃
岩手県	47位	182.5	〃

厚生労働省データ(2023年8月9日更新)から横引作成

表2 北陸の二次医療圏の医師偏在指標

石川中央	石川	28位	328.0	上位3分の1
福井・坂井	福井	39位	301.0	〃
富山	富山	55位	273.2	〃
新川	富山	122位	213.0	中位3分の1
高岡	富山	123位	211.5	〃
南加賀	石川	148位	202.9	〃
砺波	富山	151位	202.2	〃
能登中部	石川	173位	196.8	〃
嶺南	福井	216位	181.3	〃
奥越	福井	300位	146.0	下位3分の1
能登北部	石川	292位	151.7	〃

厚生労働省データ(2023年8月9日更新)から横引作成

表3 北陸の薬剤師偏在指標

病院薬剤師偏在指標			薬局薬剤師偏在指標			地域別薬剤師偏在指標		
8位	石川	0.87	25位	石川	0.96	18位	石川	0.93
23位	富山	0.75	46位	富山	0.82	46位	富山	0.80
24位	福井	0.75	47位	福井	0.73	47位	福井	0.74

厚生労働省データ(2023年6月9日更新)から横引作成

一連の調査を通じて、医療行政も医療現場も、実際に広く新幹線の恩恵を受けているにもかかわらず、「地域医療と新幹線の関係性」については必ずしも意識が向いていなかった公算が大きい現状を確認できた。逆に、筆者らのヒアリングを通じて、この関係性が視野に入ってきた可能性がある。

6. おわりに一考察と展望

最後に、本稿で検討してきた内容について若干の考察を試み、今後の論点を展望する。

まず、北陸新幹線・敦賀延伸については、2015年の金沢延伸が話題を呼び、「成功事例」と目されている。それだけに、金沢延伸とさまざまな点で対比され、「優劣」や「成功・失敗」の文脈で語られやすい環境にある。福井県内でも、このことへの懸念が漂っていることは前述の通りである。

だが、このような構図には大きな陥穽が存在し得ることを指摘しておきたい。

まず、整備新幹線の沿線や開業地域の特性、事情は文字通り千差万別である。受け皿としての地域の事情が異なれば、自ずから、新幹線がもたらし得る恩恵も異なる。²⁸⁾

鉄道・運輸機構は整備新幹線の建設について、定期的に評価作業を行っている。²⁹⁾ だが、あくまで「沿線全体」にわたる評価作業であることを考慮すれば、都市や都市圏・駅勢圏ごとの評価は、やはりそれぞれの地域を熟知した地元の行政・経済界・研究者によって行われることが望ましいだろう。

加えて、金沢延伸時と敦賀延伸時の間に、多くの、しかも全球的ないし全国的な規模・性質の社会的、経済的な変化が生じている。以下は、2023年11月24日に福井県立大学・地域経済研究所が開催した地域経済研究フォーラムで筆者が提起した「仮置き」の項目である。³⁰⁾

【日本が直面している諸変化】

- 人口減少／高齢化／少子化 ⇒ 労働力不足＋需要の減少の趨勢
- DXの立ち後れ ⇒ Z世代以降へのバトンタッチの危うさ
- 経済、金融面の凋落 ⇒ あらゆる場面でのコスト上昇
- 教育研究システムの混迷 ⇒ 研究開発能力の相対的低下と高度人材不足
- 「ポスト・コロナ」の様相 ⇒ ライフスタイル・価値観の変容変質
- インクルーシブ社会への適応 ⇒ 硬直化した感性とどう決別？

このような構造的・質的变化が生じている可能性を視野に入れれば、例え客観的な指標といえども、異なる時代について、新幹線開業が地域に及ぼす影響や変化を比較する作業は、慎重に行うべきだろう。

当面は、各都市の機能や構造、そして各駅勢圏の構造に起きる変化、さらには福井／北陸と東京、大阪、名古屋の関係性の変化を、どのような指標に基づいて検証し、検討していくかがポイントになるだろう。

加えて、現時点ではあまり話題に上っていないが、筆者個人として注目しているのが「北陸3県がまた“一つ”になるか」というポイントである。

新幹線が喚起するイメージの上では、北陸3県は現在、「富山・石川」と「福井」に分かれている。³¹⁾

北陸新幹線・敦賀延伸に伴い、富山－敦賀間を走る「つるぎ」が再び、北陸3県を結び直す形になる。地元で話を聞くと、国家公務員などには異動エリアが北陸3県、あるいは3県の県庁所在地に限られる人が珍しくなく、将来的な異動も見越した上で福井市内に家を立てている例も確認できた。金沢延伸の後、石川・富山と福井にどのような隔たりが生まれたのか。また、それが敦賀延伸後に解消されるのかどうか。変化をどのような指標で検証すればよいか、検討を重ねていく必要性を感じている。

一方、北海道新幹線は、札幌延伸の時期が最大の焦点である。変更があるとすれば、いつ、どのような形で、どのような情報が公表されるか、そのプロセス自体に筆者は注目している。日本が直面している大きな変化を背景として、新幹線開業が地域にもたらすメリットが急速に見えづらくなっている印象があるためだ。そして、工事を進める鉄道・運輸機構とそのステークホルダーである国などが、社会に対してどう向き合おうとしているか、その基本姿勢がプロセスに反映し得ると考えている

ためだ。

20世紀までなら、例えば「新幹線開業によって産業を立地させ、定住人口を増やす」という政策がほぼ異論なく受け入れられた。しかし、人口減少に起因する労働力不足がますます深刻化していく状況では、このような政策はそもそも成り立たない。しかも、各地のオーバーツーリズムの様相を見ても、観光客の増加が地元の収益やベネフィットの増加、ひいては地元住民の幸福につながるとは限らない。さらには、仮に地元の収益が増加したとしても、それが地域の持続可能性の向上につながるとは限らない。これらの点は、北陸新幹線の2024年の延伸地域、さらに敦賀以西やリニア中央新幹線の沿線地域についても同様である。

整備新幹線にせよリニア中央新幹線にせよ、東海道新幹線が作り上げた「夢の超特急」の残像を強く引きずり、地域政策上は極めて強力なアイコンとなり得る。しかも、造っても造らなくても、沿線や住民の感情を強く刺激する上に、建設が自己目的化して政策面の思考停止をもたらしやすい。加えて、変化の及ぶ範囲が空間的に広く時間的にも長く、変化の検証が非常に難しい（櫛引・2020）。

ここであらためて提起しておきたいのは、整備新幹線構想が当初から抱えてきた危うさである。以下、櫛引（2023a）の記述を要約、再掲する。

船橋ほか（2001）は整備新幹線をめぐり、「断片的決定・帰結転嫁・無責任型」の相互関係が存在すると指摘し、「総合性の欠如」と「合理性の不足」という特徴を伴うと結論づけた。

また、全国総合開発計画をはじめ国土開発・国土行政に長く深く関わり、国土事務次官などを歴任した下河辺淳（1923-2016）は1996年、ほくとう総研の機関誌NETTの座談会記事に次の言葉を残している（ほくとう総研・1996）。

「新幹線と高速道路をわれわれが必死にやったのは、東京―大阪という巨大経済圏を結ぶ手段として開発した技術であって、それが今後の日本の全体に当てはまる技術じゃなんか全然ないのです。（中略）…20世紀の新幹線で、辺境の地の交通手段にしようなんてとんでもないと、赤字が確実に保証されている仕事をやる必要はないよと言わざるをえません」

さらに2022年10月9日の産経新聞電子版記事は、「新幹線の生みの親」と呼ばれる第4代国鉄総裁・十河信二の言葉を伝えている。³²⁾

「新幹線は全国に広げてはいけない。せいぜい山陽までだな」「新幹線が地方まで延びれば国鉄の赤字が増え、在来線の存続が危うくなるからだ」

筆者は2023年10月27日、福井県都市計画協会のまちづくりセミナー「新幹線時代のまちづくり」で基調講演し「これらの提起はほぼ現実化している」と指摘した。さらに、以下のように提起した。³³⁾

それでも、時計の針は戻らない。「新幹線がなくてはつくりえない社会や未来とは何だったのか」を問い続けながら、「地域の持続可能性」をキーワードに、特に人口減少と労働力不足、国力の総合的な低下を強く意識しつつ「(地域)社会の再デザイン」を試みていくしかない。

金沢―敦賀間を中心とする北陸新幹線沿線、新函館北斗―札幌間を中心とする北海道新幹線沿線はもちろん、整備新幹線沿線全体で粘り強く、「人口減少社会の再デザイン」³⁴⁾を提起していきたい。

付記

調査にご協力いただいた敦賀市役所、敦賀市教育委員会、敦賀信用金庫、福井県庁、福井財務事務所、敦賀高校、敦賀気比高校、福井大学、大分県庁、宮崎県庁、大分市役所、敦賀市民の皆さま、および講演の場をいただいた福井県立大学・地域経済研究所、福井県都市計画協会、大分経済同友会、大分県東九州新幹線整備推進期成会の皆さまに感謝します。なお、本稿はJSPS科研費21K01020、青森学術文化振興財団・令和5年度助成事業、2023年度青森大学教育研究プロジェクトの成果の一部である。

※本稿の脱稿後、2024年1月1日に能登半島地震が発生した。北陸新幹線の開業態勢や沿線の将来像が不明瞭になっている。機会を改めて取り上げる。

注釈

- 1) 学会発表および講演の資料は公開していないが、照会していただければ提供する。
- 2) 2023年11月21日・NHK「クローズアップ現代」記事「再開発はしたけれど…まちづくりの“落とし穴”」(https://www.nhk.or.jp/gendai/articles/4847/#p4847_01 = 2023年12月10日最終閲覧)。
- 3) 鉄道・運輸機構サイト「北陸新幹線事業推進調査に関する連絡会議」(<https://www.jrnt.go.jp/project/tsuruhanrenrakukaigi.html> = 2023年12月14日最終閲覧)。
- 4) 鉄道・運輸機構2023年11月27日リリース「北海道新幹線 羊蹄トンネル(比羅夫)工区の掘削再開について」(https://www.jrnt.go.jp/corporate/public_relations/pdf/20231127_yotei-hirafu-press.pdf = 2023年12月10日最終閲覧)。
- 5) 北海道新聞2023年10月7日記事「北海道新幹線、札幌延伸延期へ 工事停数年遅れ 五輪断念受け調整」(<https://www.hokkaido-np.co.jp/article/921418/> = 2023年12月10日最終閲覧)。
- 6) 国土交通省「北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の整備に関する有識者会議」資料サイト「北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の整備に関する報告書(令和4年報告)」、国土交通省サイト(<https://www1.mlit.go.jp:8088/tetudo/content/001575115.pdf> = 2023年12月10日最終閲覧)。
- 7) 朝日新聞デジタル2023年7月26日記事「JR函館線、貨物線としての維持 有識者会議で2025年度に結論」(<https://digital.asahi.com/articles/ASR7V66V7R7VIIPE00B.html> = 2023年12月11日最終閲覧)。
- 8) 国土交通省サイト「北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議」(第1回)を開催します(https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo03_hh_000102.html = 2023年12月11日最終閲覧)。
- 9) 北海道新聞2023年4月26日記事「新幹線の函館駅乗り入れ『実現したい』次期市長の大泉氏 札幌直通にも意欲」(<https://www.hokkaido-np.co.jp/article/837981/> = 2023年12月11日最終閲覧)。
- 10) 櫛引素夫 researchmap (<https://researchmap.jp/motookushibiki/>)。
- 11) 大分県サイト「東九州新幹線ルート調査の結果について」(<https://www.pref.oita.jp/soshiki/10850/higashikyuuusyuu-sinnkanssen-route.html> = 2023年12月12日最終閲覧)。
- 12) 読売新聞オンライン2023年11月30日記事「新幹線ルート『新八代-宮崎』を調査へ…宮崎県知事『有力な選択肢の一つ』」(<https://www.yomiuri.co.jp/local/kyushu/news/20231130-OYTNT50048/> = 2023年12月20日最終閲覧)。
- 13) 国土交通省サイト「リニア中央新幹線静岡工区 有識者会議」ページ(https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo-tk9_000011.htm = 2023年12月15日最終閲覧)。
- 14) 2023年12月9日の朝日新聞記事「静岡県とJRの『行司役』担えるか 国のリニア有識者会議が報告書」は「注文をつけながら工事をおおむね了承した形だが、静岡県の川勝平太知事が着工を了承するか見通しは立たない」と記述している(<https://digital.asahi.com/articles/ASRD93VZLRD8UTIL02D.html> = 2023年12月12日最終閲覧)。
- 15) NHK・2023年12月14日記事「リニア中央新幹線の開業時期『2027年以降』に変更 JR東海」(<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20231214/k10014288351000.html> = 2023年12月14日最終閲覧)。
- 16) 山形県・JR東日本プレスリリース「山形新幹線米沢トンネル(仮称)整備計画の推進に関する覚書の締結並びに山形県内の鉄道沿線の活性化等に関する包括連携協定の締結について」(https://www.jreast.co.jp/press/2022/20221024_ho01.pdf = 2023年12月12日最終閲覧)。
- 17) 朝日新聞デジタル2023年5月26日記事「四国新幹線の淡路島ルート、徳島県の後藤田正純知事が撤回を表明」(<https://digital.asahi.com/articles/ASR5T7J9JR5TOXIE01R.html> = 2023年12月12日閲覧)。
- 18) JR西日本リリース「北陸新幹線 金沢~敦賀間開業に伴う運行計画の概要について」(https://www.westjr.co.jp/press/article/2023/08/page_23298.html)、「北陸新幹線の特急料金の認可申請について」(https://www.westjr.co.jp/press/article/items/230922_00_press_hokurikushinkansennotokkyuu_1.pdf)、「2024年3月16日ダイヤ改正を実施します—北陸新幹線 金沢~敦賀間が開業します」(https://www.westjr.co.jp/press/article/items/231215_00_press_daiyakaisei_hokuriku.pdf) = いずれも2023年12月15日最終閲覧。なお、東海道新幹線は「ひかり」のみ利用。
- 19) 本節の内容の大半は、メディアの取材に応じて検討した結果であり、2023年10月27日の福井県都市計画協会・まちづくりセミナー「新幹線時代のまちづくり」で解説した。同年9月1日福井新聞記事「金沢-敦賀間運行計画こう見た! 列車の役割明確に」および日刊県民福井10月28日記事「福井『地域の再デザインを』青森大・櫛引教授が講演」参照。なお、表1には北陸新幹線開業時の特急乗り継ぎ割引廃止を追加で反映させた。
- 20) 例えば、福井市や敦賀市の市民に聞くと、「名古屋には車で行くけれど大阪には『サンダーバード』で行く」という証言が目立ち、後述する敦賀市民アンケートでもその傾向が明らかに現れている。理由は、名古屋は都市規模が大阪に比べて都市規模が小さく、道路構造も単純で、駐車場が探しやすいためという。もちろん、住民の属性や移動目的によって、事情は大きく異なると思われる。
- 21) かつて高岡市と経済界が「かがやき」停車を強く求めて運動を展開し、結局は果たせなかった。今回のダイヤ改正でも新高岡駅には「かがやき」が停車しない。
- 22) 黒部宇奈月温泉は2面2線の構造で、列車の折り返し運行が困難な事情があると推測される。
- 23) JR東日本「2024年3月ダイヤ改正について」(https://www.jreast.co.jp/press/2023/sendai/20231215_s01.pdf = 2023年12月15日最終閲覧)

- 24) 青森大学サイト2023年12月11日記事「『地域医療と新幹線』研究報告会を開催しました」(https://www.aomori-u.ac.jp/20231211_02/ = 2023年12月15日最終閲覧)。
- 25) 厚生労働省「医師確保対策」ページ、医師偏在指標・2023年8月9日公表資料 (https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kenkou_iryuu/iryuu/kinkyu/index.html = 2023年12月14日最終閲覧)。
- 26) 厚生労働省「薬局・薬剤師に関する情報」ページ、薬剤師偏在指標・2023年6月9日公表資料 (https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kenkou_iryuu/iyakuhin/yakkyoku_yakuzai/index.html = 2023年12月14日最終閲覧)。
- 27) 富山県は製薬・売薬で有名であるにもかかわらず、特に薬局薬剤師の不足が著しい。富山大学薬学部は2024年度春、地域枠を導入予定である。
- 28) 例えば筆者が最も注目する新幹線の効果は「人材育成」であり、評価・検討には10年スパンの視点が必要であろう。櫛引(2020)参照。
- 29) 鉄道・運輸機構サイト・事業評価ページ (<https://www.jrnt.go.jp/construction/committee/> = 2023年12月14日最終閲覧)。
- 30) 福井県立大学・地域経済研究所・2023年度第4回地域経済研究フォーラム「新幹線は福井をどう変えるのか」資料(2023年11月24日)。
- 31) 新幹線開業対策が県単位で行われ、報道も「県単位」のメディアが主流となる事情に加え、石川・富山がともに旧加賀藩に属する、両県を取材エリアとする「北國新聞・富山新聞」が存在する、といった事情が原因と考えられる。
- 32) 産経新聞サイト記事2022年10月9日記事「開業初日『時速210キロ』命令背き『夢』運んだ 東海道新幹線、一番列車の運転士」(<https://www.sankei.com/article/20221009-MM25F6TZFFOTVIMXLGIPZRXIYM/> = 2023年12月15日最終閲覧)。
- 33) 福井県都市計画協会のまちづくりセミナー「新幹線時代のまちづくり」資料(2023年10月27日)。
- 34) この言葉は元々、弘前大学で筆者が2017年度から担当してきた非常勤科目「人口減少社会の再デザイン―新幹線をキーワードに」に由来する。

文献

- MIHARA Atsumi, KUSHIBIKI Motoo, OTANI Tomoo (2023) "A Case Study of Physician Retention and Maintenance of Secondary Medical Area Functions in Northern Japan", 15th Korea-China-Japan Joint Conference on Geography
- 大谷友男・櫛引素夫・三原昌巳(2023)「道南地域における医療従事者の高速交通体系利用と医療サービスの提供体制」(東北地理学会2023年秋季学術大会発表資料)
- 櫛引素夫(2020)『新幹線は地域をどう返すのか』、古今書院、144p
- 櫛引素夫(2023a)「新幹線と平行在来線を地域から考える」、地理68(1)、pp.59-67
- 櫛引素夫(2023b)「整備新幹線・2022年の地域政策的論点―敦賀延伸および西九州開業・札幌延伸をめぐって」、地域社会研究(弘前大学地域社会研究科編)、16、pp.9-22
- 櫛引素夫(2023c)「北陸新幹線・敦賀延伸が福井県域に及ぼす影響(第一報)―地域医療と敦賀市民アンケートを中心に」(東北地理学会2023年秋季学術大会発表資料)
- 櫛引素夫・大谷友男(2022)「並行在来線が地域医療に持つ可能性と課題―IGRいわて銀河鉄道の通院支援サービス」(日本地理学会2022年春季学術大会発表要旨)
- 櫛引素夫・三原昌巳(2021)「整備新幹線ネットワーク・2021年の変曲点―COVID-19の影響および建設の停滞」、地域社会研究(弘前大学地域社会研究科編)、14、pp.1-16
- 櫛引素夫・三原昌巳・大谷友男(2021)「新幹線と地域医療の関係性:新青森駅前の事例」(日本地理学会秋季学術大会発表要旨)
- 櫛引素夫・三原昌巳・大谷友男(2022)「北海道新幹線開業が青森市の地域医療にもたらした変化―青森新都市病院の事例と今後の展望―」、地域社会研究(弘前大学地域社会研究科編)、15、pp.1-4
- 船橋晴俊ほか(2001)「政府の失敗」の社会学―整備新幹線建設と旧国鉄長期債務問題(法政大学多摩地域社会研究センター叢書4)285p
- ほくとう総研(1996)NETT16号(<https://www.nett.or.jp/nett/pdf/nett16.pdf>)
- 三原昌巳・大谷友男・櫛引素夫(2023)「上信越地域における高速交通体系を利用した医療従事者の通勤圏拡大と医療提供体制の変化」(日本地理学会2023年春季学術大会発表要旨)
- 三原昌巳・櫛引素夫・大谷友男(2022)「地方総合病院における医療従事者確保の動向―上越および北信医療圏の事例」(日本地理学会2022年春季学術大会発表要旨)