

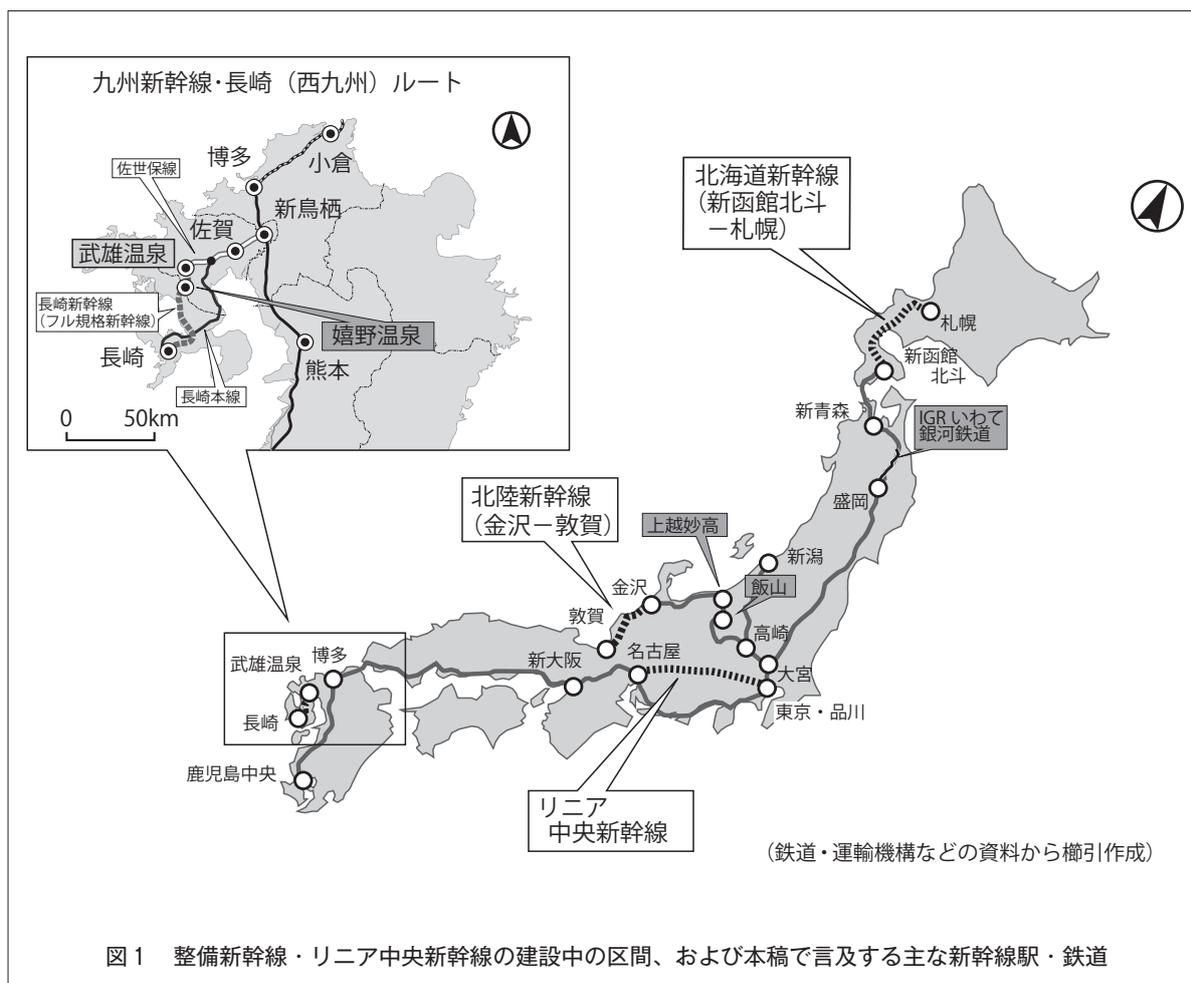
整備新幹線ネットワーク・2020年の変曲点 — COVID-19の影響および建設の停滞—

櫛引素夫*・三原昌巳**

1. はじめに—本研究の目的

整備新幹線にとって、2020年度は大きな節目となった。初の全線開通路線となった東北新幹線・盛岡以北が開業から10周年を迎え、北海道新幹線は新函館北斗開業5周年、暦年では北陸新幹線が金沢開業5周年に当たった(櫛引・三原、2020) = 図1。

しかし、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の拡大は大きなパラダイムシフトを引き起こした。旅客需要の激減、特に「蒸発」と形容された外国人観光客の利用が旅行・観光業界に大きなダメージをもたらした。さらには、迅速かつ安定的に大量の人々が移動する営みについて、価値や妥当性が、医療・健康という領域から鋭く問われた。



* 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

** 昭和女子大学人間文化学部

筆者らは櫛引・三原（2020）において「新幹線は暮らしと健康を守れるか」という、新たな視点からの提起を試みた。しかし、「新幹線による移動は暮らしと健康を守れるか」という、想定外の反問がなされた格好になった。

一方で、2020年は整備新幹線の開業スケジュールおよび沿線の将来像に、いくつもの波乱が起きた。要因のほとんどはCOVID-19とは直接関連していないが、整備新幹線プロジェクトが内包する複雑な構造とその課題が一気に可視化された感があった。加えて、整備新幹線路線ではないが、2027年中の開業を目指すリニア中央新幹線でも、地元との利害調整をめぐってスケジュールの遅延が発生した。

本稿を執筆している2021年1月7日現在、北陸新幹線の敦賀延伸は1年の遅れが見込まれている。¹⁾九州新幹線・長崎ルートは2022年度中の暫定開業が公表されたものの、将来的な全線開通をどのような形で迎えるか、長崎県と佐賀県の調整が行き詰まっている。²⁾北海道新幹線についても、トンネル工事で排出される残土の処理問題が浮上し、今後の工事スケジュールへの懸念が生じている。³⁾さらに、リニア中央新幹線は、静岡県内の工事が進まず、目標としていた2027年の開業が困難になった。⁴⁾

筆者（櫛引）は、これらの状況をめぐり、2020年7月4日に第1回オンライン・フォーラムを開くとともに、同年9月時点の総括として櫛引（2020a）をまとめた。さらにその後、整備新幹線各線の状況を俯瞰し、総括することを目的の一つに、東北新幹線全線開通10周年に当たる12月4日、第2回オンライン・フォーラムを開催した。

以上の経緯を踏まえ、本稿においては、筆者らが検討対象としてきた整備新幹線の各路線（以下、整備新幹線ネットワークと表記する）およびリニア中央新幹線を対象に、次の4つの作業を試み、研究の方向性を展望する。①COVID-19が整備新幹線ネットワークに及ぼした影響を2021年頭の時点で整理する、②建設中の整備新幹線とリニア中央新幹線に生じた2020年の事象を整理する、③櫛引・三原（2020）で提起した「医療と新幹線」をめぐり、その後、得られた知見と論点を整理する、④上記の第2回オンライン・フォーラムの成果も活用して、整備新幹線ネットワークおよびリニア中央新幹線の構想の現状を整理し、行方を検討する。⁵⁾

2. 整備新幹線ネットワークへのダメージと混迷

2.1 COVID-19の影響

COVID-19が整備新幹線ネットワークに及ぼした影響については、櫛引（2020a）、山田・櫛引ほか（2020）で2020年半ばまでの影響を報告した。本章では、2021年頭までの動きを概観する。

新幹線の各路線については、お盆や大型連休を除き、利用状況に関する統一した公開フォーマットが存在しない。また、特定の期間と線区について比較的詳しい利用状況のデータがマスメディアに公表されることもあるが、研究者を含む一般市民には公開されていない。⁶⁾

そこで、JRグループ各社が公開したプレスリリースに基づき、2020年の春の大型連休とお盆期間、同年末～2021年頭について、整備新幹線ネットワークの利用状況をまとめたのが表1である。⁷⁾

国は2020年4月7日、7都府県を対象に緊急事態宣言を発し、同月16日には対象を全国に拡大した。春の大型連休はその直後に当たり、各路線とも利用者数が対前年比で1割を割り込んでいる。特にJR東日本とJR北海道の境に当たる新青森－新函館北斗間、JR東日本とJR西日本の境に当たる上越妙高－糸魚川間で減り幅が大きく、広域的な移動がより大きく減少していた様子をうかがわせる。

その後、感染拡大は沈静化し、5月25日には緊急事態宣言が解除された。しかし、厚生労働省のサイトのグラフによれば、6月末から陽性確認者は増加に転じ、8月上旬から中旬をピークとして、感染の第二波が訪れた。⁸⁾各地の夏祭りやイベント中止に加え、帰省自粛の空気が強まった結果、お盆期間の新幹線利用は、大型連休よりは回復したとはいえ、前年の2～3割にとどまった。

9月に小康状態を迎えたCOVID-19は、10月以降、第三波が襲来し、本稿の執筆時点でも連日、陽性確認者が最多を更新している。国は2021年1月7日、東京など一都三県を対象に、緊急事態宣言を再び発した。

JRグループ各社が12月10日に公表した年末年始の予約状況（12月25日～1月5日）によると、各路線の予約率は前年の41～58%となっていた。⁹⁾しかし、年末から年始にかけて陽性確認者が急増、東京や大阪、北海道、熊本などの都道府県知事が帰省自粛を要請する事態に至り、1月6日に公表されたJR各社の年末年始の利用状況をみると、実際の利用は前年比3～4割の水準にとどまった。

陽性確認者のピークが第一波で1日当たり約700人、第二波で約1,600人、第三波で7,500人を超えた状況を考慮した上で表1をみると、新幹線利用自体は回復基調にあるともいえる。ただ、1月初旬の段階で、特に首都圏の1都3県は感染爆発に瀕しているとの指摘があり、¹⁰⁾日本社会が「COVID-19との共存」へ向かうかどうか、見極めがたい状況にある。

新幹線の各路線のデータ中、北陸新幹線の上越妙高～糸魚川間については、JR西日本が毎月、対前年比のデータを公表しており、利用者数の推移の試算が可能である（図2）。開業後に利用者が跳ね上がり、高止まりしつつ安定した利用を確保してきた様子が分かる。しかし、2019年9月には台風19号によって長期間の運休と臨時ダイヤ編成を余儀なくされ、そのダメージから回復しきらないうち

に、COVID-19の大打撃を受けた。

第2図からはCOVID-19の拡大の一方で、新幹線利用自体は回復基調にあるとみることができるが、再度の緊急事態宣言の影響もあり、やはり状況は不透明である。

JR各社の経営状況は深刻である。JR東日本のリリースによると、2021年3月期の連結業績予想4,180億円の赤字を見込む。¹¹⁾同じくJR西日本は2,400億円、¹²⁾JR九州は284億円の最終赤字を見込んでいる。¹³⁾

表1 2020年の大型連休とお盆期間、年末～2021年頭の整備新幹線利用状況

大型連休（4月24日～5月6日）の利用			
新幹線路線	区間	利用者数	対前年比
北海道	新青森～新函館北斗	0.4万人	3%
東北	盛岡～八戸	1.8万人	5%
北陸	高崎～軽井沢	3.4万人	4%
	上越妙高～糸魚川	1.4万人	3%
九州	博多～熊本	3.6万人	7%
	熊本～鹿児島中央	1.8万人	7%

お盆期間（8月7日～17日）の利用			
新幹線路線	区間	利用者数	対前年比
北海道	新青森～新函館北斗	2.4万人	24%
東北	盛岡～八戸	7.9万人	23%
北陸	高崎～軽井沢	19.2万人	24%
	上越妙高～糸魚川	7.8万人	21%
九州	博多～熊本	12.3万人	28%
	熊本～鹿児島中央	6.1万人	28%

年末年始（12月25日～1月5日）の利用			
新幹線路線	区間	利用者数	対前年比
北海道	新青森～新函館北斗	2.2万人	28%
東北	盛岡～八戸	10.7万人	35%
北陸	高崎～軽井沢	28.2万人	36%
	上越妙高～糸魚川	13.0万人	35%
九州	博多～熊本	16.6万人	40%
	熊本～鹿児島中央	8.3万人	40%

（JR各社の5月7日・8月18日・1月6日プレスリリースから櫛引作成）

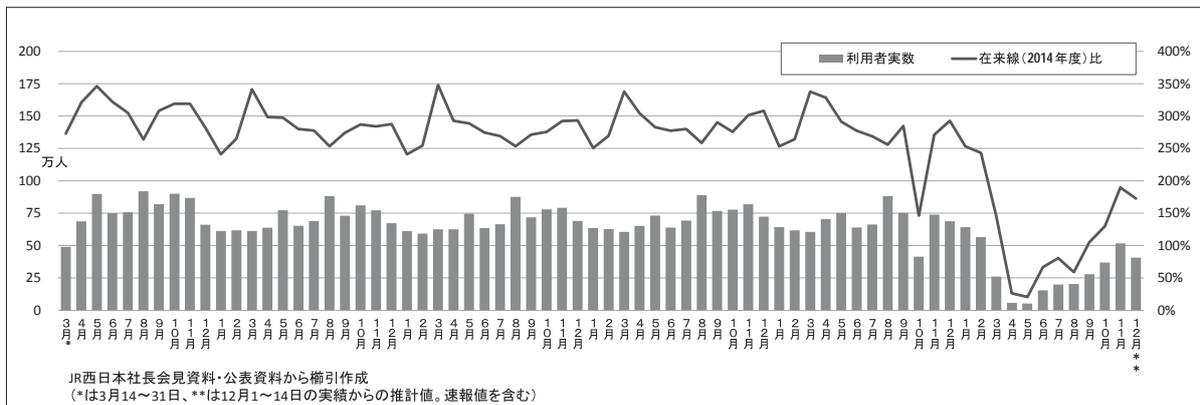


図2 北陸新幹線の利用者推移（2015年3月～）

鉄道は運行の固定費の割合が高く、運休によって節約できるコストは限定的であるとされる。¹⁴⁾ このため、JR各社は新幹線の本数を必ずしも積極的に減らさなかった。JR東日本は5月、新幹線と在来線の減便を計画していたが、実施に至らなかった。¹⁵⁾

JR各社は2020年12月18日、一斉に翌年3月のダイヤ改正内容を公表したが、JR九州を除くと大幅な減便はない。¹⁶⁾

JR東日本は、2020年3月に増便した東北新幹線「はやぶさ」(下り4本、上り3本)のうち、上下各1本を減便する。JR西日本は、北陸新幹線の富山-金沢間を運行する「つるぎ」を、金曜日を除いて1~2本減らす。JR東海とJR北海道は新幹線の減便を実施しない。

しかし、JR九州は新幹線を1割以上、減便する。現状の1日121本から、博多-熊本間を運行する各駅停車タイプの「つばめ」13本と快速タイプの「さくら」2本の運行を取りやめる。リリースによると、2019年と2020年の11月の比較で、同区間の利用が35%減少しているためという。

同社の減便方針を報じた12月10日の西日本新聞記事によると、同社は2020年3月から5月まで新幹線の一時減便を実施し、5月上旬には1日の定期運行本数121本を69本まで減らした。6月に通常ダイヤに戻したものの、乗客数は博多-熊本間で10月が前年同月比57%、11月(速報値)も66%にとどまる。熊本-鹿児島中央間も10月が59%、11月(同)が71%となっている。4月から11月下旬までの座席数に対する乗客数の割合を示す乗車効率は、博多-熊本間が21%、熊本-鹿児島中央間が15%と低迷している。¹⁷⁾

このほか、JR九州は在来線の特急についても大規模な減便・臨時列車化を実施する。また、JR各社とも深夜時間帯の普通列車の削減、最終列車の繰り上げの実施を予定している。

本稿の執筆時点で、新型コロナウイルスのワクチンが各国で承認され、接種が始まっている。とはいえ、国内では第三波の収束が見通せず、国の「Go To」施策の継続や中断をめぐる混迷が加速する一方、一部地域では医療崩壊の危険性が現実味を帯びて語られ始めている。¹⁸⁾ また、航空業界では全日本空輸が大規模なリストラや保有機材の削減に踏み込むなど、運輸業界の構造的な変容が本格化しつつある。新幹線を中心とするJR各社のビジネスモデルが今後、どう推移するか、方向性が見えるまでにも、まだ時間がかかる状況にある。

2.2 工事中の各路線の混迷

(1) 北陸新幹線・金沢-敦賀間

建設が進む整備新幹線各線のうち、直近の開業は、2023年春の北陸新幹線・金沢-敦賀間の予定だった。

同区間は当初、2026年春の開業を目指し、2012年8月に着工した。しかし、2015年1月になって、開業が2023年春へ3年前倒しされた経緯がある。そして、この前倒しが一因となり、かえって開業が1年遅れる事態となった。

櫛引(2020a)においては、同区間で2020年4~5月、COVID-19の影響により8カ所で工事が一時中断したことを報告した。併せて、執筆時点では、工事に当たる鉄道建設・

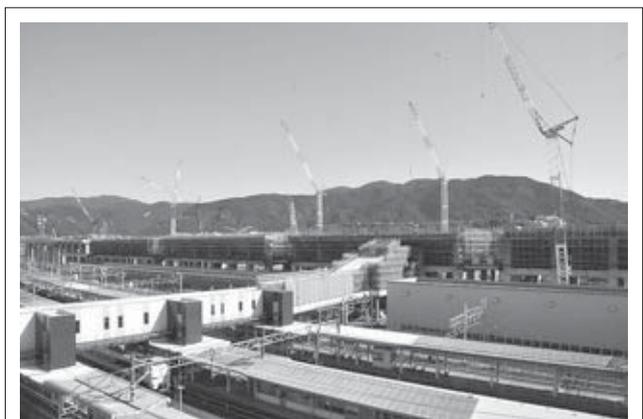


図3 建設中の新幹線敦賀駅
(2020年10月、櫛引撮影。この直後に工事の遅れが発覚した)

運輸施設整備支援機構(以下、鉄道・運輸機構)が2023年春の開業スケジュールに変更はないとの見通しを示していたことから、「金沢-敦賀間の区間は、2019年度に工事がピークを過ぎており、開業スケジュールが大きく変更される可能性は比較的低い」と記した。同時に、「既に開業をめぐる検討や準備に着手している沿線地域は、さまざまなシナリオを想定しておく必要がある」と指摘した。

しかし、事態はその後、大きく変転した。

福井新聞の2020年6月25日記事（電子版）によると、前日開かれた自民党の北陸新幹線整備プロジェクトチーム会合では、鉄道・運輸機構と国土交通省鉄道局から、工期への影響がない旨の説明がなされたという。¹⁹⁾

にもかかわらず、わずか3カ月後の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム会合で、工期の逼迫が報告された。²⁰⁾ そして11月10日、福井新聞は1面トップで開業が1年以上延期を余儀なくされ、建設費も2,000億円以上、増額となる見通しであることを伝えた。²¹⁾ 正式には、11月11日の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム会合で、1年半の延期と2,880億円の工事費増額という見通しが示された。

福井駅前では再開発が進み、2023年春に合わせて外資系のホテルが完成を予定するなど、開業態勢づくりが秒読み段階に入っていた。2年半前の段階での開業延期に対して地元は猛反発し、国土交通省が検証委員会を設けて工期と建設費を再検討することになった。

その結果が、12月9日の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム会合で示され、工期は1年延長、建設費の増額は2,658億円に抑えられる見通しとなった。²²⁾ これらの方針は新たな地元負担と併せて、12月16日の与党プロジェクトチーム会合で了承された。¹⁾

検証委員会の報告などによると、工期の遅延と事業費の増額は互いに関連している。大きな要因は以下の通りである。

- ▼石川－福井県境の加賀トンネル（5.5km）で、「盤ぶくれ現象」（地下水や大気にさらされた地盤が膨張し、トンネル底部が隆起する現象）が発生し、亀裂が確認されたため、対策工事に約10カ月が必要となった
- ▼北陸新幹線に投入予定だった、新幹線と在来線を行き来できるフリーゲージトレインの開発中断により、敦賀駅における新幹線と在来線の乗り換え方法が変更された
- ▼乗り換え方法の変更に伴い設計変更が生じ、資機材と作業者の確保が困難になった上、作業空間の確保やスケジュール調整が困難になった
- ▼工期短縮のため地域外から資機材や作業員を調達、コストが増加した
- ▼物価の上昇分を入札に反映できず、入札不調・不落が頻発した。その回避のため発注金額が増加した
- ▼これらの状況について組織内・組織間の情報や調整機能が十分に機能しなかった

以上のように、要因は多岐にわたり、かつ、相互に関連し合っている。換言すれば、整備新幹線の建設にどれほど複雑な要素が内在しているかを分かりやすく示す事例と言える。

延伸の遅れは、開業準備や観光振興策のスケジュールに多大な影響を及ぼすだけでなく、並行在来線の経営移管に際し、人材育成をはじめとする準備の見直しが必要になる。

前述の検証委員会の中間報告は、豪雨、大雨・強風、COVID-19拡大、盤ぶくれの進行といった、さらなる工事遅延のリスク要因を挙げており、2024年春の延伸が実際に実現するか、不透明な状況にあると言わざるを得ない。

（2）九州新幹線・西九州（長崎ルート）

建設が進んでいる九州新幹線・西九州（長崎ルート）＝以下、長崎ルート＝について、鉄道・運輸機構とJR九州は2020年9月24日、開業が「2022年度秋頃」の見通しであることを公表した。²³⁾ 当時は武雄温泉駅（佐賀県武雄市、図1参照）で、在来線特急と新幹線を対面式ホームで乗り継ぐ形式になる。

櫛引（2020b）で示したように、長崎ルートは政令指定都市や大都市圏を大きく結ぶ形ではなく、九州新幹線・鹿児島ルートから新鳥栖駅（佐賀県鳥栖市）で分岐し、長崎市に至る。

当初は北陸新幹線同様、フリーゲージトレインの投入を想定し、長崎県側の武雄温泉－長崎間66kmをフル規格で建設する一方、佐賀県側の鳥栖－武雄温泉間53kmは在来線の線路を使用する構

想だった。

しかし、フリーゲージトレインの開発が事実上、断念された結果、2022年度の開業は「暫定開業」と位置づけられた。

残る鳥栖と武雄温泉の間をどう整備するかは、まだ決まっていない。国土交通省はミニ新幹線、フル規格、スーパー特急など5方式を候補に挙げ、フル規格化の効果が最大との見解を示している。²⁴⁾

しかし、長崎県がフル規格化を強く求める一方、並行在来線の経営分離や在来線特急の廃止などの影響が大きい佐賀県は、フル規格化の議論そのものに距離を置いている。どのような過程でいつごろまでに決着をみるのか、それ自体が見通し難い状況にある。整備新幹線の歴史の中で、沿線県同士の利害がここまで食い違った例は見当たらない。

最終的な整備方式をめぐる問題は、「複数の地域間の利害が一致しない巨大プロジェクトに対して、誰がどう対応するのか」という論点が本質にある。法的手順や住民の意向の反映方法、合意形成の手順、といった、いわば民主主義を支えるさまざまな基本理念や手続きの在り方が問われているともいえる。

(3) 北海道新幹線

北海道新幹線は2031年春の札幌延伸を目指し、速度向上対策や新型車両の研究が進んでいる。北海道新幹線をJR北海道と共同運行するJR東日本は、東北新幹線区間における、現行より40km早い最高速度360kmでの営業運転を目標に、試験車両ALFA-X（アルファエックス）を開発した。2019年5月から東北新幹線区間、2020年からは北海道新幹線区間でも試験走行を重ねている。

東北新幹線の最高速度は、ほぼ直線の宇都宮－盛岡間が時速320kmと国内最速に設定される一方、カーブの多い東京－大宮間は最高時速110km、大宮－宇都宮間が275km、整備新幹線区間である東北新幹線・盛岡以北と北海道新幹線では260kmに制限されていた。さらに青函トンネルを含む在来線との線路共用区間は140kmとなっていた。

2019年3月からは、青函トンネル内に限り一部列車で160km運転を実施し、東京－新函館北斗間の最短所要時間を4分短縮、3時間58分としていた。さらに、2020年12月31日から2021年1月4日にかけて210km運転を青函トンネル内で実施し、一時的ながら最短所要時間を3分短縮して3時間55分とした。²⁵⁾

このほか、JR東日本は2021年3月のダイヤ改正で、東京－大宮間の騒音対策の実施に伴い最高速度を130kmとし、所要時間を1分短縮すると公表した。²⁶⁾ さらに、2020年10月から7年程度の時間をかけて、東北新幹線・盛岡－新青森間の最高速度を320kmにアップする方針を明らかにした。所要時間の短縮は最大5分程度と見込まれる。

これらの時間短縮の積み重ねにより、2020年12月現在、最速2時間59分の東京－新青森間は、単純計算で、2027年秋には2時間53分程度となる。同じく東京－新函館北斗間は、青函トンネル内の210km運転が行われなかった場合でも、3時間58分から3時間52分に短縮される。

ただ、JR北海道の経営環境は、コロナ禍の中、さらに厳しさを増している。北海道新幹線をめぐる最大の懸案は、依然として、JR北海道そのものの行方である。

同社の2020年12月9日のニュースリリースによると、現行で1日86本の在来線特急列車のうち、2021年春に2本の運転を取りやめ、12本は閑散期・土曜・休日などに運休する。また、札幌圏で普通列車7本の運転を取りやめ、13本を土日運休とするほか、普通列車13本の運転を取りやめる。さら



図4 新青森駅ホームに入線したALFA-X
(2020年2月、櫛引撮影)

に、18駅を廃止する。²⁷⁾

JR北海道の2020年度第2四半期決算によると、営業収益は前年同期比39.2%減の519億円、特に鉄道収入は55.1%減の166億円にとどまった。その結果、営業損益は385億円の赤字となり、前年より赤字が236億円膨れ上がった。²⁸⁾

2020年10月15日の朝日新聞記事（電子版）によると、JR北海道は前日14日の定例社長会見で、同年3月期決算における売上高875億円、営業損益512億円の赤字に対し、2021年3月期の減収額が400億円（単体ベース）にのぼる見通しであることを明らかにしている。²⁹⁾

加えて、冒頭に示したように、トンネル工事の残土問題が浮上している。2020年10月16日の日本経済新聞記事³⁾によると、小樽市－札幌市間の札幌トンネル（26.2km）で有害物質を含む残土が発生し、受け入れ先が決まっていない。まだ開通まで時間があるとはいえ、北陸新幹線・金沢－敦賀間の事例があるだけに、工期が大幅に遅れた場合、開業スケジュールにも影響が及びかねない状況にある。

（4）リニア中央新幹線

2027年の品川－名古屋間の開業を目差していたリニア中央新幹線は、櫛引・三原（2020）を執筆していた2019年12月時点で既に、静岡県部分の工事をめぐる静岡県とJR東日本の協議が難航していた。工事によって、大井川流域の水資源に悪影響が予想されるというのが静岡県の主張である。

2020年7月15日の日本経済新聞記事によると、JR東海は同年6月中に、中断していた静岡工区の工事が再開できない場合、2027年中の開業は困難になると認識していた。しかし、両者の協議は合意に至らず、JR東海は7月14日の定例社長会見で、2027年中の開業が困難であると認めた。ただ、開業時期の延期に関する手続きは当面、行わないという。³⁰⁾

筆者（櫛引）は、2019年以降、長野県駅（仮称）が開設される飯田市やその近隣の町村を調査する機会があり、開業対策をめぐる議論や検討にも加わってきた。その内容については本稿の執筆目的とは異なるため、別の機会に譲るが、開業までの期間がまだ長いせいか、北陸新幹線の敦賀延伸と異なり、少なくとも筆者が見聞した範囲では、開業延期に対する混乱や焦燥は感じられない。むしろ、リニア中央新幹線が地域にもたらす変化や、駅とその周辺の整備方針をめぐる深い模索が続いている。

背景には、リニア中央新幹線の交通機関としての特性やダイヤ、地域への影響の質・量が見えにくい状況に加え、COVID-19をはじめとする世界や日本、地元の変容の見通しが見えない事情があると推測される。

JR東海は2021年3月期決算の純利益が1,920億円の赤字になるとの見通しを明らかにしている。³¹⁾ COVID-19の行方、静岡県との交渉という2つの課題が、当面のリニア中央新幹線の将来展望を、極めて不透明にしている事実は否めない。

3. 暮らし・医療と新幹線

3.1 ライフスタイルの変化と移動

COVID-19の拡大以前から、整備新幹線と移動・居住の関係性に焦点を当てた検討は少数ながらなされていた。鈴木（2019）は長野新幹線（現・北陸新幹線）の開業以降、長野県軽井沢町に移り住んだ人々を対象に、ヒアリングに基づく調査と報告を行っている。

前章でみたように、COVID-19は新幹線ネットワークに混迷をもたらす一方、新たなライフスタイルも生み出している。本節ではリモートワークと新幹線（整備新幹線以外も含む）による移動を組み合わせた事例をいくつか紹介する。

例えば、小諸市の移住促進サイトは、片道2時間かけて東京都心部へ8年間通勤してきた男性が、リモートワーク主体の生活へシフトした様子を、インタビュー記事の形で伝えている。³²⁾

これからは地方に拠点を置く人も今までより増えるのではないかと考えています。郊外に拠点をもち、月に数回都心にアクセスできれば仕事ができる環境が整い、そういう時代に差し掛かっ

たように感じています。

(「来て、見て こもろ暮らし」サイト)

一方、オンラインメディア「乗りものニュース」の2020年12月3日記事は、首都圏への新幹線通勤補助を実施している栃木県小山市、新潟県湯沢町、埼玉県美里町の事例を紹介している。いずれも定期券使用者が補助対象のため、リモートワークが普及した2020年度は出勤回数の減少に伴い、制度の利用者が減ったという。対照的に、群馬県みなかみ町は2020年10月から、リモートワークを埋める散発的な利用も補助制度の対象としている。まだ制度の利用者はいないというが、町内にリモートワークの拠点整備も進めており、今後の進展が注目される。³³⁾

同記事によると、通勤費の非課税限度額が15万円である事情から、新幹線通勤は200km圏内が一つの目安となる。整備新幹線沿線は首都圏など大都市圏から遠く、リモートワークが直接、波及する可能性が高いとは言えないが、ライフスタイルや通勤・労働形態、住民の意識について、変化の有無も含めて、ウォッチしていく必要がある。

3.2 医療と整備新幹線をめぐる各地の事例

整備新幹線の沿線は大半が地理的周縁部に位置し、人口減少や高齢化が著しい。特に東北・盛岡以北、北海道、北陸の沿線は積雪・寒冷地域でもある。このような地域における「医療・暮らしと整備新幹線」について、筆者らは注目し、問題を提起してきた(櫛引・三原、2020)。本来なら、2020年度に現地調査などを進展させる予定だったが、COVID-19の拡大により実現していない。

本節においては、その後、入手できた「医療と整備新幹線」に関する情報を整理する。

▽上越地域医療センター病院

櫛引・三原(2020)に記したように、新潟県の上越地域医療センター病院(上越市)は、北陸新幹線開業を契機に医師確保を実現した。同病院は上越妙高駅から2km北にあり、自宅のある富山県から入職した麻酔科医をサイトで紹介している。³⁴⁾

ただ、2020年2月26日の新潟日報記事によると、同病院は同年3月下旬、3人の外科医が退職することに伴い、外科の休診を余儀なくされる見通しとなった。非常勤を含む28人のうち、6人が北陸新幹線で首都圏や長野県から通勤しているといい、同記事は病院側のコメントとして「通勤圏であることをアピールしながら医師を勧誘していく」という言葉を紹介している。だが、本稿執筆の2021年1月7日時点で、外科診療は再開していない。³⁵⁾

▽飯山赤十字病院

2020年3月21日の朝日新聞長野県版には「新幹線が医者をもたらした」という見出しの、北陸新幹線沿線の飯山市を取り上げた記事が掲載されている。³⁶⁾

飯山駅は北陸新幹線で長野駅から1駅11分、東京から約1時間40分の時間距離にあり、徒歩1分の駅前に飯山赤十字病院が位置する。同記事によると、33人いた常勤医が2016年、21人に減少し、診療の制限や救急搬送を断る事態に陥った。そこで、新幹線通勤を含めた利便性をPRした結果、2019年春までの2年間で11人を新たに採用。27人の常勤者中、8人が富山、金沢、京都、長野などから通勤している。

▽青森新都市病院

鉄道・運輸機構が刊行する広報誌「鉄道・運輸機構だより」の2020年夏季号に、「開業から4周年／新型コロナウイルスと闘いつつ人々の健康と生活を支える北海道新幹線の今を知る」と題した特集記事が掲載された。東北・北海道新幹線の結節点である新青森駅の隣に2017年開業した、青森新都市病院を取り上げている。³⁷⁾

同病院は函館市の医療法人「雄心会」が経営している。もともと、青森市内にあった二つの総合病

院の経営を引き継いでいたが、老朽化が著しかったため、これらを統合する形で191床の新病院を開設した。その立地選定に際して、青森市の勧めもあり、市街地から離れているものの新青森駅前を選んだという。

この記事は、以下のような証言を紹介している。

「医療スタッフを集めるにあたっては、主に首都圏の大学から支援をいただいたのですが、新幹線の駅前という立地が、大変役に立ったのです」

「北海道新幹線の開業も、医療資源の効果的な派遣に役立っています。函館新都市病院から新函館北斗駅までは車で20分ほどで、そこから新幹線で新青森駅まで1時間です。必要とあらば、すぐに医療スタッフを派遣して、ただちに医療体制に入れるようになりました」

「もう一つ、利便性の良い場所に先端技術の施設が整備されることで、青森出身の医療従事者の里帰りを促すという効果もありました。現在では、スタッフの三分の一以上が青森出身者で占められています」

さらに、「新幹線を利用していつでも首都圏と行き来でき、安心して研究活動や医療業務に従事できる体制が整えられた」という記述がある。

これらの証言や記述を受け、記事は次のように結論づけている。

「どんなに医療技術が高くても、人材には限りがある。新幹線には、医療資源を必要に応じて派遣し、医療全体のレベルを向上させる効果があった」

「新幹線の建設には、地方から大都市へ人材が流出するのではないかと懸念する声も聞かれる。だが実際には、新幹線による利便性の向上は、大都市でスキルを身に付けた人材が、里帰りしやすい環境を作り出している。新型コロナウイルスのような未知の脅威が明らかになった今、東北・北海道新幹線の存在価値はますます高まっていると言えるだろう」

▽国立病院機構嬉野医療センター

九州新幹線・長崎ルートの嬉野温泉駅前に2019年6月、国立病院機構嬉野医療センターが移転新築された。旧センターからは東へ直線距離で約1.8kmの地点にある。また、前述のように、長崎ルートは2022年秋の開業を目指している。

本稿の執筆時点では、新幹線駅前が選ばれた詳細な理由については確認できていないが、嬉野市ホームページによると、2013年5月25日、同センターと市が立地協定を結んでいる。それを紹介する記事には、老朽化のため移転先を探していたセンター側と、新幹線を生かしたまちづくりへ駅周辺整備新幹線を進めていた市側の意向が合致したという趣旨のイラストが添えられている。³⁸⁾

また、同センターのサイトなどには、「新幹線駅前に移転」という記述が目立ち、仮に立地選定の主因でなくても、新幹線駅前というロケーションが強く意識されている様子がうかがえる。³⁹⁾

▽IGRいわて銀河鉄道「IGR地域医療ライン」

新幹線開業に伴いJRグループから経営分離される「並行在来線」についても、注目すべき事例がある。岩手県の第三セクター・IGRいわて銀河鉄道（盛岡－目黒間・82km）は「IGR地域医療ライン」を掲げ、以下のような通院支援サービスを展開している。⁴⁰⁾ 同社サイトによると、この企画は日本鉄道賞特別賞を受けている。

- アテンダントが電車に乗り、利用者をサポート
- 列車の後方車両に利用者の優先席を設定
- 利用者専用の無料駐車場を駅に設定
- 割安な「あんしん通院きっぷ」を設定、発売

以上、各社のエピソードを列挙した。この種の取り組みは、ほかにも多数、存在している可能性がある。しかし、COVID-19の拡大が止まらず、先述のように個別の病院への調査は実施できないため、筆者らは直接、上記のような状況を確認していない。

上越市や飯山市の事例をみると、新幹線（駅）の存在は、医師確保の必要条件として大きく有利に働く可能性がある。しかし、病院に医師を派遣する大学等や地域全体の医療事情など、多くの要因が関わるため、十分条件とはなりにくいことが考えられる。

それでも、COVID-19が当面、医療現場に大きな影響を及ぼし続ける公算が大きいことを考慮すれば、医師や医療従事者の移動と勤務環境、QOL（生活の質）などをめぐり、COVID-19時代における「医療と新幹線・並行在来線」の関係性を検討する必要性をあらためて強調したい。

3.3 医療データと新幹線

前節で記述したように、整備新幹線の開業や存在は、地域医療や医療機関に影響を及ぼし、医療従事者の確保、診療科目の維持をはじめ、医療資源の有効活用に、既に効果をもたらしているといえる。つまり、これらを体系的に調査する試みは、人口減少社会の持続可能性を追究する上で、多くの可能性をはらむ。

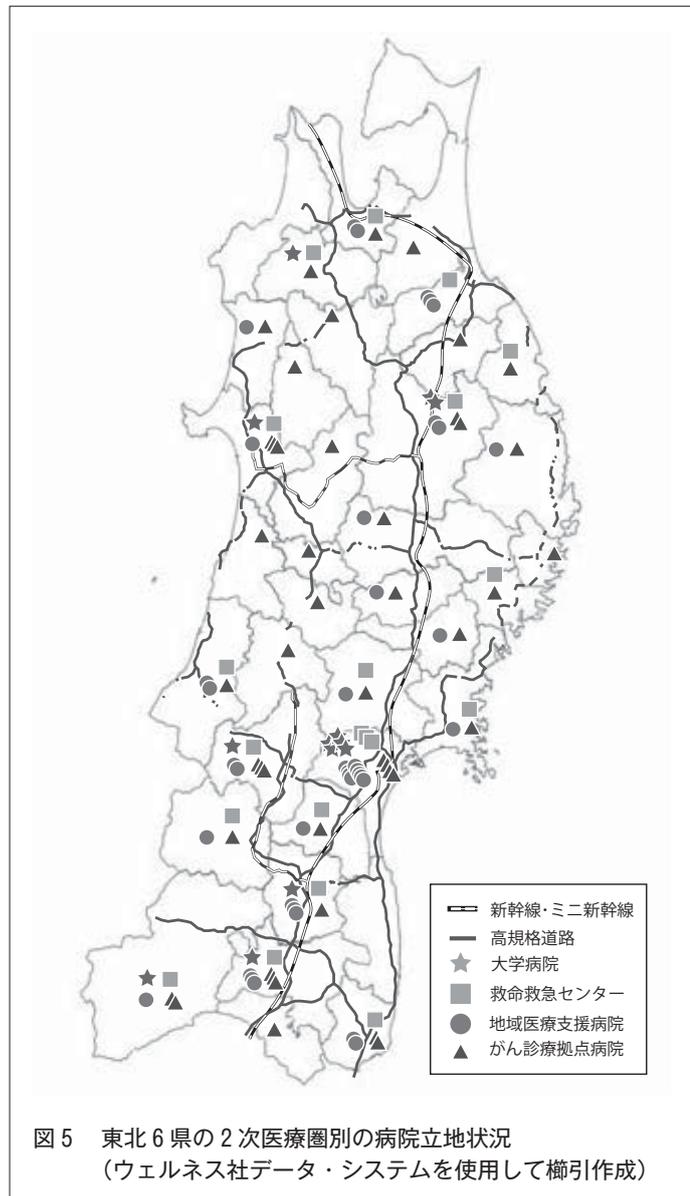
具体的には、一つのアプローチとして、沿線の医療機関の立地や機能の特性、医師充足率などを精査することが考えられる。

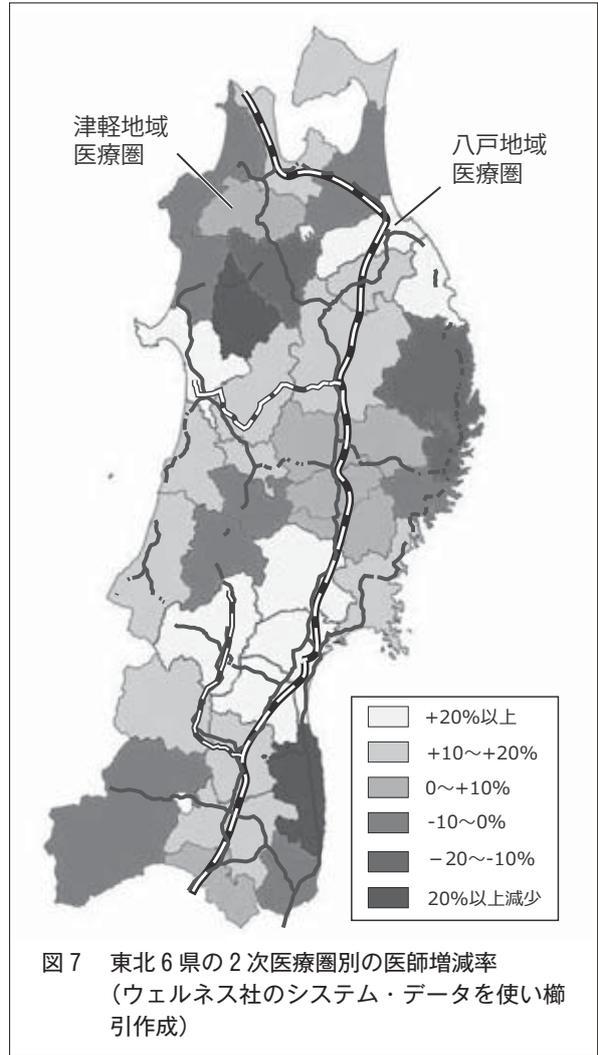
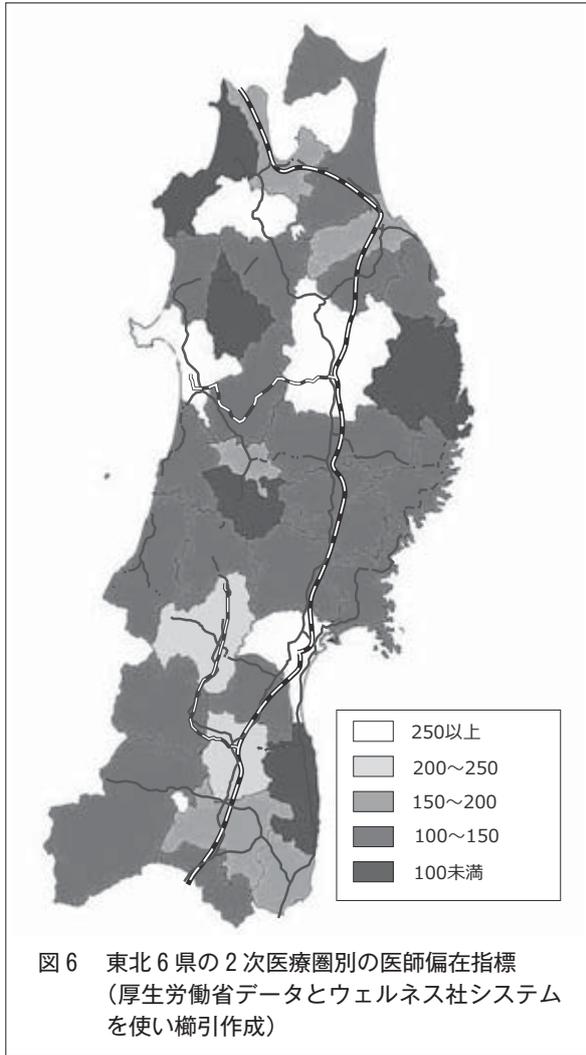
本節ではその端緒として、ウェルネス社が公開している二次医療圏データ⁴¹⁾の一部、および厚生労働省が2019年2月に公表した「医師偏在指標」⁴²⁾を、東北6県・37医療圏について地図化してみた。

図5に2次医療圏別の病院立地を、図6に医師偏在指標の図を示した。仙台地域に多くの機関が集中し、次いで各県の大学医学部の所在地が医療の拠点となっている様子が見られる。医師もこれらの地域に集中している。

一方、図7に、データはやや古いですが、1996年から2014年にかけての医師の増減率を示した。青森県の津軽地域は、2019年時点の医師偏在指標が254.4と、全国335の二次医療圏中、62位の高いスコアを示しているが、東北新幹線開業を挟んだ1996～2015年の医師増減率は7.5%増と、他の大学病院所在地を大きく下回る。他方、同県の八戸地域は、医師偏在指標が160.5と全国181位にとどまるが、医師数は25.3%増加している。

両地域になぜ、このような差が生まれたのか、本稿の執筆時点では要因にたどり着いていない。ただ、前節に示した状況を考慮すれば、例えば新幹線駅の有無が関係していないかどうか、といった視点から、調査を試みる価値はあるのでは、と感じられる。





4. 考察—整備新幹線ネットワークの現状と展望

本稿で記述してきたように、整備新幹線ネットワークは開業済みの路線、建設中の路線とも、それぞれ異なる理由で、大きな変曲点に直面している。本章では、先述の新幹線オンライン・フォーラムでの検討結果を交えながら、これらの記述をめぐって若干の考察を試みる。

4.1 パンデミックがもたらす課題の意味

パンデミックは人類史上初の出来事ではない。世界的なCOVID-19の拡大がもたらしたダメージもまた、真新しい問題というよりは、既存の問題の顕在化や増幅、あるいは課題の時間的な前倒し・加速といった側面が大きいとの指摘がある。

例えば、日刊工業新聞系のオンラインメディア「ニュースイッチ」の2020年5月1日の記事によると、JR東日本は2018年7月に公表していたグループ経営ビジョン「変革2027」において、東京五輪・パラリンピック後には「鉄道による移動ニーズが縮小し、固定費割合が大きい鉄道事業は急激に利益が圧迫されるリスクが高い」と想定していた。

具体的には、輸送人キロは2030年度に20年度比4%以上の減少、2040年度には9%以上の減少と試算しており、COVID-19によって、さまざまな対策を前倒しで実施する必要性が出てきたと指摘している。⁴³⁾

つまり、同社にとって、COVID-19がもたらした危機は、程度が甚だしいとはいえ、完全に想定外の性格のものではなかった。

COVID-19時代のキーワードの一つとなっているリモートワークも、COVID-19がもたらした真新しい問題ではない。

インターネットが日本国内に普及した1990年代から2000年代にかけて、業務のオンライン化が進み、人と人が直接、会うことの意義が盛んに議論された。

この時期はまだ、ネット基盤が脆弱だった事情も手伝って、業務のオンライン化は限定的だったが、ブロードバンド化や端末の高機能化が進んだ2000年代から2010年代にかけては、地方における企業等の出先機関統合が加速した。⁴⁴⁾

ただ、COVID-19がもたらした、新たな形相の危機もある。大久保（2020）は「今回の新型コロナウイルス感染症は、経済的な不況にとどまらず、技術革新の波を一気に引き起こし、一段の格差拡大につながるおそれがある」、「デジタル格差を通じた経済的な格差が著しく広がりつつある。新型コロナショックが、両者の負の連鎖を生む問題である」と指摘している。⁴⁵⁾

地理学的な視点に立てば、小林（2020）が英国において、「南北格差」と称されるスコットランドとイングランドの格差が、感染症対策と雇用・労働・経済的環境が相互に影響し合いながら拡大している、と指摘しているテキストが注目される。⁴⁶⁾ 日本国内でも今後、さまざまな格差が、既に進行している地域的格差を拡大する形で、顕在化してくる可能性がある。

このように複雑な構図の中に、高速交通体系としての新幹線をどう置くか。リモートワークや業務のオンライン化はいずれも、ほとんどの場合は「人が全く行き来しない」形態を想定している訳ではないと推測される。定期的に人が行き来する／対面で活動できる環境があればこそ、日常業務をオンライン化できる、という図式である。このような「行き来」に、企業のリテラシーや財務面、人材面の体力がどう関わるか。まだ変数が多く問いの立て方が難しい。ただ、業務のオンライン化と高速交通体系による人の移動は、排他的であると同時に共存が不可欠である、という、一見矛盾した両面性を持つ点は、どこまでも意識する必要がある。

4.2 新幹線建設をめぐる諸課題

次に、第2章第2節で取り上げた、整備新幹線・リニア中央新幹線の混迷について検討する。これらも、真新しい問題はほとんどなく、個別に見ると、既出の問題が繰り返された事例がほとんどであるように見える。

例えば、長崎ルートが直面している並行在来線の経営分離と特急廃止の問題は、すべての整備新幹線地域が経てきた道である。これまでは、「受益と負担」が同一の県内で収まっていたため、ここまで問題が先鋭化することはなかった。しかし、長崎ルートの場合、受益と負担のバランスが県境で大きく分かれたことが、問題の解決を困難にしている。⁴⁷⁾

各種報道によると、佐賀県が恐れているのは、在来線を基軸とした交通システムの崩壊そのものである。つまり、佐賀県自体が、櫛引（2020b）で指摘した「巨大な条件変更」という新幹線開業という選択肢を選び得ない環境下にあると言える。

北海道新幹線の残土問題が浮き彫りにするのは、特に大都市圏における開発のあり方である。有害な残土が排出されたのは小樽市と札幌市の間にある札幌トンネルだが、地元で処分先がなく、残土が宙に浮いている。政令指定都市でこのような事態に至ったケースは、整備新幹線沿線ではまれだ。ただし、歴史を遡ると、大都市圏における工事が社会問題化した事例は、東北新幹線・盛岡以南の東京－上野－大宮間などが挙げられる（佐藤、2015）。

一方、JR北海道の経営問題は、鉄道や公共交通機関の問題にとどまらず、「日本において北海道はどのような地域なのか、その将来像に誰がどう責任を持ち、判断を下すのか」という問題が内包されている。加えて、北海道における札幌圏への一極集中は、日本全体の縮図でもある。

リニア中央新幹線については、予測が容易ではない環境の改変や水資源をめぐり、リスクをどう考えるか、という問題が根幹にある。さらに、工事に異を唱えている静岡県には駅の建設予定がなく、受益と負担の構図が成立しているとは言いがたい面も、問題の位置づけを難しくしている。

加えて、今後、COVID-19が国の将来ビジョンを根本的に揺り動かす可能性を視野に入れると、リ

ニア中央新幹線が実現するとされる「スーパーメガリジョン構想」の行方や置き場所、妥当性が改めて問われている形でもある。

これらにも増して、整備新幹線やニア中央新幹線のネットワークの将来像に深刻な示唆を投げかけてくるのは、北陸新幹線の工期の遅延問題である。

混迷の発端の一つは、敦賀延伸の前倒しだったが、この決定に際して、どこまで技術的な妥当性やリスクが検討されたのか、管見の限りではまだ情報が公表されていない。また、フリーゲージトレインをめぐる、技術的な確度が不確かなまま、導入が前提とされて大きな期待を招き、それが不調に終わったことにより、突然の駅舎等の設計変更がなされている。

さらに、工期の短縮を図った際、技術者や熟練作業員、資機材の不足に見舞われた。特に技術者については、費用を投じれば確保できるとは限らない。今後、日本の人口減少と高齢化が加速していく中、このような危機が拡大する可能性を否定できない。

これらの状況が示唆するのは、突き詰めて言えば、データやエビデンスに基づく政策形成の在り方である。工期の遅延には多くの構造的な問題があったことは、国土交通省の検証委員会が明らかにしている。では、そのような構造的な問題がなぜ発生したのか、という問いが、検証されなければならないだろう。

4.3 「医療と新幹線」考

櫛引（2020b）で検討したように、整備新幹線の建設は、実効性のある地域政策プログラム群を伴うとは限らない。必ずしも緻密なデータに裏付けられない、沿線住民や企業を鼓舞する「大きなビジョン、スローガン」と言う側面も色濃い。

そのような事情もあり、数十年の懐胎期間と巨大な広がりを持つ整備新幹線プロジェクトは、変化が激しさを増す社会の側の変容によって、実効性を失いつつあるのかもしれない。

ただ、それを「時代遅れ」という言葉で論じることは、現状になじまないように見える。なぜなら、上記のように、整備新幹線が浮き彫りにするのは、変わることができない、もしくは変わりたくても変わらない、日本の姿そのものであるようにも見えるためだ。

そのような状況下、第3章で取り上げた「医療と新幹線」は、比較的、論点を整理し、効果や将来像を論じやすいテーマではないか。地域のあらゆる人に関わり、また、普遍性のあるテーマでもある。

COVID-19を契機に遠隔診療の道が開かれるなど、一見、新幹線による移動とは逆の流れが生じているようにも見える。しかし、第3章で紹介した各地の事例、そして第4章第1節で述べた「業務のオンライン化と人の移動の関係性」を考慮すれば、より緻密な議論と検討が必要であることは言うまでもない。

4.4 オンライン・フォーラムの示唆

前述のように、筆者らは2020年12月4日、新幹線オンライン・フォーラムを開催した。各整備新幹線沿線を中心に、研究者や実務者、学生など約50人が参加した。主な目的は、この日、全線開通10周年を迎えた東北新幹線の検証であり、併せて、COVID-19時代における整備新幹線ネットワークの将来像の検討も試みた。

詳細は近日中に別途、報告予定のため、本節においてはキーワードのみ示す。

筆者（櫛引）からは、多くの人が新幹線の利便性を享受し、世界観や行動パターンに、着実に変化が起きていること、しかし、それを詳細に検討する試みが、筆者の力不足もあって実現



図8 新幹線オンライン・フォーラムの配信ベース
(2020年12月、青森大)

していないことなどを指摘した。さらに、人が人をつくる仕組みの誕生など、従来の新幹線研究の視点からは想定されていなかった効果が確認されていることを強調した。

地域経済分析に携わる、あおもり創生パートナーズ株式会社の竹内紀人専務は、著しい人口減少に直面している青森県の労働生産性などの指標が、健闘と言ってよい推移を示している状況に対し、「新幹線抜きでは考えられない」と指摘した。また、各産業の必要性と感染リスクのマトリクスを示し、象限ごとの対策を分けて検討する必要性を提起した。

青森大学附属総合研究所の永澤大樹客員研究員は、企業が納める法人税の税額から、新幹線がもたらす地域への経済効果を試算する試みを披露した。併せて、新青森開業からの10年と札幌延伸への10年を対比させて、北海道新幹線をめぐる議論に一つの時間軸を設定した。

九州経済調査協会の大谷友男・調査研究部次長は、新幹線の開業が地域にもたらす変化をめぐり、時間が経過するほど影響する変数が増えること、動向を継続的にフォローする主体が少ないこと、といった課題を提起した。

現時点では、整備新幹線プロジェクトやリニア中央新幹線の構想に対し、特に地域社会との関わりを検討する態勢は脆弱というしかない。それでも、これまでは難しかった、ローカルな主体や研究者同士がオンラインといえども集い、闊達な議論を交わす場が実現したことは、いわばCOVID-19がもたらした奇貨といえる。

距離・移動の制約を受けずに議論や検討を行える手段の開拓は、間違いなく、研究者や市民の意識と関係性を変革する。そして、オンラインの活動の活発化は、決して、移動の価値や対面での議論を否定するものではない。

ほかならぬ、筆者ら自身の活動が、「オンラインと移動」に関する、新たな模索と実践の場となっている。そのような視点から、整備新幹線ネットワークとリニア中央新幹線をめぐるパラダイムシフトの有無や行方をウオッチする重要性を、あらためて実感する。

5. おわりに

櫛引(2020b)で指摘したように、整備新幹線を地理学的な視点から論じた研究事例は少ない。さらに、整備新幹線を医療や暮らしと関連づけた事例は、地理学の枠を超えても、ほとんど存在しない可能性がある。数兆円の予算規模と半世紀以上にわたる経緯、全国的な広がりを持つ巨大プロジェクトをめぐって、巨大な空白が生じている公算が大きい。

本稿で検討してきたように、開業を控える整備新幹線各路線やリニア中央新幹線は、過去に開業した整備新幹線各路線に比べると、多くの困難を抱えていると言わざるを得ない。加えて、開業済みの各路線もCOVID-19時代のビジネスモデルがまだ見えず、JR各社の動向が注視される。

このような状況下でも、日本の人口減少や高齢化は進む。COVID-19によるダメージが長引けば、短期的・局地的な医療崩壊のみならず、今後の人材育成も含めた、中長期的な医療スキーム全体の行方が不透明になろう。

ただ、COVID-19は移動や人の接触を著しく抑制する一方で、ネットを活用したリモートワークやオンラインでの活動総体に大きな変革と進展ももたらし続けている。このような観点からも、新幹線という高速交通体系をCOVID-19時代にどう位置づけるか、ポジティブ・ネガティブ両方の視点から、検討を進めていく必要性を痛感する。

付記

本稿は、青森大学の2020年度教育研究プロジェクト採択課題「『ウィズ・コロナ』時代における新幹線プロジェクトの変容に関する緊急基礎調査」、および科学研究費補助金事業「『観光の組織化』と地域構造変容のダイナミズムに基づく次世代観光戦略の構築」(山田浩久研究代表、JSPS 科研費・18H03457)の成果の一部である。なお、本稿の内容の一部は、2020年12月4日に開催した新幹線オンライン・フォーラム「東北新幹線は何をどう変えたか／コロナ禍でどう変わるか」で報告した。

注釈

- 1) 福井新聞2020年12月17日記事「北陸新幹線追加建設費 本県負担80億円決着」
- 2) 佐賀新聞2020年10月25日朝刊特集紙面「新幹線長崎ルート 新鳥栖—武雄温泉 事態打開の糸口は」
- 3) 日本経済新聞2020年10月16日記事（電子版）「北海道新幹線の札幌延伸、残土問題で開業計画に黄信号」（<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO65105740W0A011C2L41000> = 2020年12月18日閲覧）
- 4) 朝日新聞2020年7月16日記事「リニア27年開業『難しい』 JR東海社長、計画は混迷」
- 5) 整備新幹線の各路線と、それ以前に建設された東海道・山陽新幹線とでは、建設の方式や沿線の状況が大きく異なるため、本稿では、検討から東海道・山陽・上越新幹線を除外している。ただし、東北新幹線は、整備新幹線路線である盛岡以北と、それ以前に建設された盛岡以南を分けて論じることが難しいため、東北新幹線については全線をまとめて検討する。
- 6) 厳密な定義や対応は不明ながら、JRグループにはマスメディア向けの「公表」と、一般社会向けの「公開」について、別の定義が存在すると考えられる。
- 7) JR北海道、JR東日本、JR西日本、JR九州の2020年5月7日、同年8月18日、2020年1月6日のプレスリリースから作成（個別のURL等は割愛）。
- 8) 厚生労働省としては「第1波や第2波の定義をしていない」という。2020年8月19日NHKニュースサイト記事（電子版）「日本感染症学会『今日本は第2波のまっただ中』新型コロナ」参照（<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20200819/k10012573361000.html> = 2020年12月19日閲覧）
- 9) JR東日本プレスリリース（https://www.jreast.co.jp/press/2020/20201210_ho02.pdf）、JR西日本プレスリリース（https://www.westjr.co.jp/press/article/2020/12/page_17062.html）、JR九州プレスリリース（https://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afldfile/2020/12/10/201210_yoyakujoyokyo.pdf）、JR北海道プレスリリース（https://www.jrhokkaido.co.jp/CM/Info/press/pdf/20201210_KO_yoyakujoyoukyou.pdf）参照=いずれも2020年12月19日閲覧
- 10) 共同通信2021年1月5日記事「首都圏は感染爆発相当 緊急事態宣言必要と分科会」（<https://this.kiji.is/719168043605606400?c=39546741839462401> = 2021年1月6日閲覧）
- 11) JR東日本・2020年度第2四半期決算短信（2020年10月28日・<https://www.jreast.co.jp/investor/financial/2021/pdf/inter02.pdf> = 2020年12月19日閲覧）
- 12) JR西日本・2020年度第2四半期決算について（2020年10月30日・https://www.westjr.co.jp/press/article/items/201030_00_kessan.pdf = 2020年12月19日閲覧）
- 13) 九州旅客鉄道株式会社・2021年3月期通期業績予想及び配当予想の修正に関するお知らせ（2020年9月24日・https://www.jrkyushu.co.jp/common/inc/news/newtopics/_icsFiles/afldfile/2020/09/24/200924giyousekiyou2.pdf = 2020年12月19日閲覧）
- 14) 日本経済新聞2020年4月21日記事（電子版）「鉄道、固定費負担重く JR東、3割減収で営業益ゼロ試算」（<https://www.nikkei.com/article/DGKKZO58284310Q0A420C2DTA000?unlock=1> = 2020年12月19日閲覧）
- 15) JR東日本プレスリリース「5月28日以降の新幹線および中央線・常磐線特急の運転計画変更について」（2020年5月22日・https://www.jreast.co.jp/press/2020/20200522_ho01.pdf = 2020年12月19日閲覧）
- 16) JR東日本プレスリリース（<https://www.jreast.co.jp/press/2020/timetable/>）、JR西日本プレスリリース（https://www.westjr.co.jp/press/article/items/201218_00_daiyakaisei.pdf）、JR九州プレスリリース（https://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afldfile/2020/12/18/2021daiyaminaoshi_1_1.pdf）=いずれも2020年12月19日閲覧
- 17) 西日本新聞2020年12月10日記事（電子版）「九州新幹線、来春減便へ 需要回復見通せず、JR九州」（<https://www.nishinippon.co.jp/item/n/671987/> = 2020年12月19日閲覧）
- 18) 京都新聞2020年12月25日記事（電子版）「『医療崩壊前夜』京都市知事と医師会長ら緊急メッセージ」（<https://www.kyoto-np.co.jp/articles/-/456568> = 2020年12月28日閲覧）
- 19) 福井新聞2020年6月25日記事（電子版）「北陸新幹線工事『コロナ影響なし』」（<https://www.fukuishimbun.co.jp/articles/-/1111075> = 2020年12月19日閲覧）
- 20) 福井新聞2020年9月25日記事（電子版）「北陸新幹線敦賀開業に遅れ懸念の声も」（<https://www.fukuishimbun.co.jp/articles/-/1171465> = 2020年12月19日閲覧）
- 21) 福井新聞2020年11月10日朝刊記事「北陸新幹線、敦賀開業1年以上延期へ」
- 22) 国土交通省資料「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会について」（https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk_9_000023.html = 2020年12月19日閲覧）
- 23) JR九州／鉄道・運輸機構リリース「九州新幹線（武雄温泉—長崎間）完成・開業時期の見通しについて」（2020年9月24日・http://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afldfile/2020/09/24/200924sinnkansenn_kaigiyoujiki3.pdf = 2020年12月19日閲覧）
- 24) 西日本新聞2020年10月24日記事（電子版）「フル規格『最も効果』長崎新幹線、国交省が5方式比較」（<https://www.nishinippon.co.jp/item/n/657449/> = 2020年12月19日閲覧）
- 25) JR北海道リリース「北海道新幹線 速度向上の取り組みについて」（2020年12月4日・https://www.jrhokkaido.co.jp/CM/Info/press/pdf/20201014_KO_speedup.pdf = 2020年12月19日閲覧）
- 26) JR東日本リリース「新幹線の速度向上に向けた取り組みについて」（2020年10月6日・https://www.jreast.co.jp/press/2020/20201006_ho01.pdf = 2020年12月19日閲覧）

- 27) JR北海道リリース「来春のダイヤ見直しについて」(2020年12月9日・https://www.jrhokkaido.co.jp/CM/Info/press/pdf/20201209_KO_kaisei.pdf = 2020年12月19日閲覧)
- 28) JR北海道リリース「JR北海道グループ経営改善に関する取り組み【2020年度第2四半期報告書】」(2020年11月6日・https://www.jrhokkaido.co.jp/CM/Info/press/pdf/20201106_KO_2Q.pdf = 2020年12月19日閲覧)
- 29) 朝日新聞2020年10月15日記事(電子版)「JR北海道の単体売上高、半減の見通し」(<https://digital.asahi.com/articles/ASNBG5TWTNBGIPE00V.html> = 2020年12月19日閲覧)
- 30) 日本経済新聞2020年7月15日記事(電子版)「JR東海 リニア『27年困難』、計画変更『次の時期とセット』」(<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO61537360V10C20A7L91000> = 2020年12月19日閲覧)
- 31) JR東海リリース「令和3年3月期 第2四半期決算短信」(2020年10月28日・https://jr-central.co.jp/news/release/_pdf/000040838.pdf482.8KB = 2020年12月19日閲覧)
- 32) 小諸市サイト「来て、見て こもろ暮らし」(<https://www.city.komoro.lg.jp/kurasu/index.html> = 2020年12月29日閲覧)
- 33) 乗りものニュース2020年12月3日記事「コロナ禍でどう? 自治体『新幹線通勤補助』の今 都度利用も補助 新幹線ない町も」(<https://trafficnews.jp/post/102403> = 2020年12月29日閲覧)
- 34) 上越地域医療センター病院サイト「現役医師の声」(<https://www.j-icen.or.jp/recruit/interview/kawasaki.html> = 2020年12月19日閲覧)
- 35) 新潟日報2020年2月26日記事(電子版)「医師不在で3月下旬から外科休診/上越地域医療センター病院」(<https://www.niigata-nippo.co.jp/news/national/20200226527136.html> = 2020年12月19日閲覧)
- 36) 朝日新聞2020年3月21日記事(電子版)「新幹線が医者連れてきた 駅素通りには危機感」(<https://digital.asahi.com/articles/ASN3N7GR1N3KUO0B001.html> = 2020年12月19日閲覧)
- 37) 鉄道・運輸機構だより・2020夏季号(令和2年7月) (https://www.jrtt.go.jp/corporate/public_relations/magazine/2020-1.html = 2020年12月19日閲覧)
- 38) 嬉野市ホームページ・嬉野医療センター移転協定 (https://www.city.ureshino.lg.jp/shisei/keikaku/293/_20821/_20822.html = 2020年12月19日閲覧)
- 39) 国立病院機構嬉野医療センター・サイト (<https://ureshino.hosp.go.jp/> = 2020年12月19日閲覧)
- 40) IGR地域医療ライン・サイト (<https://igr.jp/ticket/medical/> = 2020年12月19日閲覧)
- 41) ウェルネス社・二次医療圏データベースシステム (<https://www.wellness.co.jp/siteoperation/msd/>)。同社は、各種データを地図化する機能も含め、研究目的などに、無償使用を許諾している。2020年12月29日最終閲覧。
- 42) 厚生労働省「医師偏在指標」(<https://www.mhlw.go.jp/content/10801000/000480270.pdf> = 2020年12月29日閲覧)
- 43) ニュースイッチ2020年5月1日記事(電子版)「移動ニーズ縮小へ…JR東日本も変革なしでは生き残れない」(<https://newswitch.jp/p/22079> = 2020年12月19日閲覧)
- 44) この問題について、筆者ら自身が詳細な調査を実施した訳ではないが、見聞した範囲でも、政府系金融機関が青森市の出先機関と所長の名を残しながらも所長が非常駐化し、定期的に仙台市から新幹線で青森県内を訪問するようになった事例を確認している。同様に、東北6県の県庁所在地に出先を置いていた光学メーカーが、仙台市に拠点を集約し、やはり定期的に各県の担当先を巡回する方式に転換した事例を確認している。
- 45) 大久保敏弘(2020)「コロナショックが加速させる格差拡大 所得格差とデジタル格差の『負の連鎖』、NIRA オピニオンペーパー、53 (<https://nira.or.jp/pdf/opinion53.pdf> = 2020年12月20日閲覧)
- 46) 小林恭子(2020)「コロナ、第2波封じ込め対策で地域差が浮き彫り—各地方で異なる防止策、南北の対立もあらわに」、英国ニュースダイジェスト2020年11月15日記事(電子版・<http://www.news-digest.co.uk/news/index.php/news/uk-media/20583-corona-2nd-wave> = 2020年12月20日閲覧)
- 47) ただし、佐賀県内でも長崎県寄りの地域は、フル規格化に賛意を示しているという。NHK政治マガジン2019年12月25日記事「新幹線で暗闘 長崎対佐賀!」参照 (<https://www.nhk.or.jp/politics/articles/feature/27986.html> = 2020年12月20日閲覧)

文献

- 櫛引素夫(2020a)『『コロナ時代』の整備新幹線—影響の速報的な整理とオンライン研究・検討の実践報告』、青森大学付属総合研究所紀要、22(1)、pp.22-36.
- 櫛引素夫(2020b)『新幹線は地域をどう変えるのか』、古今書院、154p
- 櫛引素夫・三原昌巳(2020)「新幹線は『暮らし』を守るか—人口減少社会の再デザインの視点から」、地域社会研究(弘前大学地域社会研究会編)、13、pp.19-31.
- 佐藤信之(2015)『新幹線の歴史:政治と経営のダイナミズム』、中公新書、343p
- 鈴木修斗(2019)「軽井沢における現役世代都市住民の移住とライフスタイル」、2019年度日本地理学会春季学術大会発表要旨集、2019s、p.185
- 山田浩久・宮原育子・櫛引素夫・林玉恵・山口泰史・初澤敏生(2020)「Post COVID-19に向けた東北の観光戦略」、経済地理学年報、66(3)、pp.237-247