

## 特集

### 夢を描けるか、日本のインフラ事業の本質「鉄道」 ～新幹線鉄道インフラ構築と山形ミニ新幹線プロジェクトの実現～

技術経営士の会 井上 健

鉄道インフラを、新幹線鉄道インフラ構築と山形ミニ新幹線プロジェクトの実現から考察してみる。

#### 5年半で500km超の初めての新幹線工事を完成

新幹線は東海道から始まった。東海道新幹線は1964年10月東京オリンピック開催直前に開業し、それに続く1970年大阪万国博での新幹線の貢献は海外も含めて大きな衝撃を与えた。500km超の初めての新幹線工事を5年半で完成させたのである。やるのが早かった。

東海道新幹線の延長で新大阪～博多間の山陽新幹線も建設され、高度成長の中で幹線鉄道の輸送力増強という明快な役割を担ってきた。都市間旅客輸送分野における「高速鉄道新幹線インフラ」の影響力の大きさについては、異論が少ないだろう。



#### 大きな政策実行には強烈なリーダーシップが必要

1969年には、全国7,000kmを超える壮大な新幹線網建設計画が策定された。現時点で3,000km余りの新幹線路線が開業しているが、まだ半分にも至っていない。東北新幹線(盛岡以南)・上越新幹線は、在来線の輸送力が不足していたというわけではないので輸送力増強ではなく、国土開発の観点から推進されてきた。

上越新幹線は国鉄ではなく1964年に発足した鉄道建設公団が工事を手掛けた。それまではローカル線建設に注力していたが、新幹線建設推進の舞台に登場してきた。この間、大蔵大臣、自民党幹事長、総理大臣を務めた田中角栄のもの凄い力がその背景にあり、その結果、彼の地元に向かう上越新幹線の実現が早まった。

#### 大政策の進展を妨げた国営企業国鉄の衰退

東北・上越新幹線開業に続く線区として、1973年整備新幹線5線の計画が決定された。しかし、その後国鉄改革という優先順位の高い課題が横たわってしまい、動きは衰えてきた。何といても財源確保が最大の課題であった。

国鉄解散直前の時期に、整備新幹線区間から外れている奥羽線福島～山形間に新幹線在来線の直通運転プロジェクトが浮上してきた。このプロジェクトは整備新幹線の動きを混乱させないよう、在来線の高速化という別の扱いをした。

## ミニ新幹線の実現は中央を動かした地元の迫力

東京駅を出発した新幹線は、2編成が連結されている。進行方向はつばさ号で山形行き、後方は仙台行きである。列車は福島駅で分割され、つばさ号は高架ホームから地平の在来線線路に下りて山形へ向かう。この在来線の線路幅は新幹線と同じ1,435mmの標準軌に改良されており直通運転ができる。この路線を通称「ミニ新幹線」と呼んでいるが在来線なので最高速度は130km/hである。このプロジェクトが動いた最大の力は山形県をはじめとする地元の推進力であった。

自治省（当時）からすると鉄道プロジェクトに地方が大きな負担をするのは好ましくなかったため、山形県・山形市が主導して第3セクターを設立し進めたのが成功の鍵であった。さらに停車各駅を地元市町とJRが協力の下、改築した。さらに事故防止のための踏切廃止、無料駐車場の整備など地元発展をできる限り追求した。ミニ新幹線は、1992年山形開業の後、盛岡から秋田までの秋田新幹線が1997年に開業し、1999年には山形から新庄まで延伸された。

## JRから経営分離される並行在来線の運営

JR発足後の整備新幹線推進の仕組みの鍵は、財源をどのように確保するかである。その際地元も負担することになったので、3者である国・地方・JRの負担をどのようにするかが重要である。

長野冬季オリンピックを目指して、高崎～長野間北陸新幹線の工事を着工する1989年に出来たのが「旧スキーム」である。それは実際には単純な資金負担比率ではないが、JR50%、国35%、地方15%となった。さらに、運営側のJR負担は受益の範囲を限度とした新幹線施設の貸付料とする見直しが行われ、1996年に「新スキーム」が出来上がった。JR負担分を除いて、国が2/3、地方が1/3を負担することとなり、この仕組みは現在も続いている。つまり、資金負担をすれば口を出すのが当然であり、JRが赤字国鉄の二の前になるのを避けたのである。地方にとっては建設工事費負担とともに、JRから経営分離される並行在来線の運営をすることとなった。これらを全て3者が同意した上で工事着工となる。

## 今後の整備新幹線の展望と課題

現在工事実施計画の認可を受けているのは、3路線3区間①新函館北斗～札幌(2030年度開業)②金沢～敦賀(2023年度開業)③武雄温泉～長崎(2022年度開業)の延長約403kmである。課題としては建設に長期間を要していることであるが、財源不足と関係者の合意を得るのに時間がかかっているためと言える。

例えば九州新幹線西九州ルートは、現在佐賀県が反対しており合意の目途が立っていない。また、ルートは決まった北陸新幹線敦賀～新大阪は財源の関係で想定では開業が2046年頃になってしまう。しかし、その時点の推計人口は1億600万人とあり、現在より2000万人減少しているため、プロジェクトが実行されるか不透明である。

日本人の英知を結集してできた新幹線であるが、整備新幹線5線の完成時期が四半世紀も先である。さらに整備新幹線以降の基本計画線はお蔵入りするかもしれない。そうすると、営業中の新幹線の運営・維持・改良を実行することにとどまるしかないし、新たな新幹線は海外展開のみになるかもしれない。国土の発展に寄与すべき高速鉄道インフラである新幹線の将来展望をどうすべきか。山形新幹線で見られる在来線の活用を含めて、国家政策の面から考えるべきである。