

## 飯島賢二の『恐縮ですが…一言コラム』

### 第 251 回 新幹線は北へ！～青森、函館、そして札幌へ

2008. 3. 31

政治家の体たらくをよそに、3月31日で「平成19年度」も肅々と終わろうとしている。日切れ法案も、生活関連だけは別に2ヶ月延長、その間、衆議院で元へ戻す…恐らくこんなことだとは予測していたが、なんとも姑息な手段で情けない事、この上ない。

そんな年度末、実は青森県の観光施策の一環で、年度末の最終報告会に伺った。平成22年、新青森駅に新幹線が開通する。今まで、青森から東京まで4時間19分かかっていた移動時間は、東北新幹線八戸駅開業により3時間49分となり、新青森駅開業時には3時間14分が予定されていることに加え、将来的には導入車両の高速化などにより3時間を切る(2時間38分)ことも見込まれている。

今、青森は燃えている！これを絶好のチャンスと捉え、本年度と来年度に、全県を挙げて観光整備を徹底していく方針である。平成19年度、6件の観光施設の個別経営診断とトータルプランの提言、6件の観光ベンチャー企業の育成指導、我社スタッフ常時3~4人体制で、延べ約30人回の実地指導を実施してきた。そして来年度も継続することとなった。

現在、JR東日本の所有する新幹線の中では、東北新幹線が最も輸送人員が多い。国土交通省の鉄道輸送統計によれば2005年度の輸送人員は8,168万人だった。なお、他の新幹線の輸送人員は、上越新幹線が3,673万人、長野新幹線が965万人、東海道新幹線が14,350万人、山陽新幹線が6,057万人、九州新幹線が397万人だった。全体の輸送量(旅客輸送人キロ)や全旅客に占める定期外旅客の割合は、東北新幹線の場合、他の新幹線に比べ通勤・通学をはじめとする短距離利用の傾向が強い傾向がある。

東北新幹線盛岡-八戸間開業5年間の八戸地区の経済波及効果の調査がある(はちしん地域経済研究所)。それによると、開業前と比較した観光分野のプラス効果額は、5年間で計308億3,300万円と試算。単年ごとの波及効果は減少傾向にあったものの、5年目(2006年12月-07年11月)は前年比8.3%増の63億700万円まで回復した。年平均は約62億円で、八戸市内の関連産業の総生産額に占める割合は1.2%程度だった。

更に、青森開通から5年後、北海道南の新函館駅の間が着工され、2015年度に先行して開業予定。その5年後、新函館駅から道央の札幌駅まで2020年の開業を目指している。新青森駅で東北新幹線と接続して直通運転を行う予定であり、札幌まで開業した時は東京駅~札幌駅間を3時間57分で結ぶことになる予想されている(新青森~新函館間は34分で結ばれる)。札幌延長の経済波及効果は1兆9,171億円と試算されている(北洋銀行)。

青森がターミナル駅でいられるのは、開業前2年を含み僅か7年。この期間にいか「魅力ある」地域にしていくか！青森にとって、これが最大のテーマである。「魅力」さえあれば、ターミナル駅でなくても人が集まる。産業が集約し、人口(住民)も増加していく。

中央のガタガタを無視し、今こそ青森が、東北の、そして日本の「牽引力」になるよう、小生、来年度も青森通い。武者震いする新年度である！！