

来年三月二六日に開業が決まった北海道新幹線の新青森―新函館北斗間(一四八・八キロ)。JR北海道は一〇月、同間の運賃を発表した。特急料金を含めて七二六〇円。

全国の新幹線の中で最も割高で、東海道新幹線や北陸新幹線の同距離の約一・二〜一・三倍にも上る。JR北は青函トンネルの補修費や冬季の線路維持、利用客数などを理由に挙げる。また、東京―新函館北斗間の所要時間は約四時間。函館まで行くには在来線に乗り換えなければならず、さらに時間がかかる。JR北は航空運賃に対抗するために運賃をできる限り抑えたと説明するが、道民からすれば釈然としない。

一月二六日に函館市で開かれる国土交通省運輸審議会の公聴会では、公述人三人とも運賃について反対意見を述べる予定だ。事前に提出された公述申込書には「在来線旅客列車が廃止となり、事実上の値上げ」「割高な運賃は地域間交流、地域活性化を阻害する」などと記されている。

北海道と本州などの「運賃格差」はかつて問題となった。羽田空港と北海道の空港を結ぶ便の運賃が、九州などと結ぶ便より割高に設定されていたからだ。北海道には新幹線という競合相手がいなかったことがその背景にあった。道内から見直しの声が高まり、「同一距離、同一運賃」に改善されたのは一九九〇年。あれから二五年。新

新幹線は道民を豊かにするのか

幹線の開業とともに、運賃格差が浮上するのは、サービスの向上をうたい文句に国鉄の分割民営化で誕生したJR北にとっては皮肉な結果でもある。

◇ ◇

北海道新幹線は「道民の悲願」とも言われていた。バブル崩壊以降の北海道拓殖銀行の破綻、地場最大手だった地崎工業の破綻、老舗デパート丸井今井百貨店の身売りなど、北海道経済は長い低迷期から今も抜け出せていない。そうした中、新幹線の開業は、北海道経済活性化の起爆剤と官民上げて誘致運動が繰り広げられてきた。一時は凍結されていた新函館北斗から札幌まで約二一〇[＊]の延伸が決まり、二〇三〇年の開業を目指して一二年から工事が始まった。

だが、北海道新幹線は道民を本当に幸福にするのだろうか。来春の開業に伴い在来線の江差線木古内―江差間は一四年五月に廃止された。五稜郭―木古内間は第三セクターに移行される。さらに、函館から遠く離れた増毛町と深川市を結ぶ留萌線も廃止の方向だ。JR北の収支改善が目的で、北海道新幹線開業と無関係ではないだろう。

JR北の決算は、一五年度で営業損益が四八八億円の赤字を見込む。新幹線開業コストがかさみ、これまでの三〇〇億円前後だった赤字がふくらむ。JR発足時に赤字補填を狙いに積み立てられた経営安定基金

の運用益を加えても経常損益は赤字となる。JR北は二二年度の黒字化を目指すのが、具体策は提示しておらず、JR他社のように上場する道筋は見えていない。他社に比べて広大な土地、少ない人口というハンディを抱えている。検査データ偽装や列車からの出火、発煙などのトラブルも、経営合理化を進めるため、安全対策を軽視してきたツケが回った形だ。そもそもJR北に新幹線を開業できるだけの経営体力があるのか。相次ぐトラブルを見れば、安全に運行できる体制にも不安がある。

JR北は一月六日、道内の七路線一〇区間の赤字状況を突然公表した。今までは公表されたことがなく、経営合理化へ向け、さらなる鉄路の廃止を伺っているのではとの指摘も出ている。北海道にかつてあった鉄路はピーク時の一九六六年で約四二〇〇[＊]。今は約二五〇〇[＊]で約四割の鉄路が消えたことになる。今後も鉄路の廃止が続くのなら、新幹線開業の意義も問われかねない。新幹線は、地方の衰退につながり、札幌と地方の格差を決定的にするのではない。新幹線への期待は幻想のように思える。札幌延伸をもう一度立ち止まって見直すべきではないか。

△洋▽