



『たけだ いずみ』1962年東京都出身。東京学芸大学大学院、北海道大学大学院環境科学研究科を経て、現在は北海道教育大学札幌校准教授。専門は人文地理学、地域交通政策論、地域環境政策論。鉄道に関する提言や研究成果を多くのメディアに発表し、高い評価を得ている。石北ふるさと応援ネットワークやJR函館本線の存続を求める蘭越町・民市住民の会顧問も務める。

北海道新幹線 「問題の鉄道と 根本にだけの新幹線、 ～北海道教育大学

~北海道教育大学

線からはいろいろなデメリットばかりが目につくのですが、そのひとつが特急料金の高さ。私は公聴会の公述人を務めたのですが、たとえば、新函館北斗―新青森間は4530円もします。JR東日本と北海道の料金が一旦打ち切られて併算されるためハネ上がるわけで、これが全国一高

い特急料金（筆者注・ほぼ同距離の東京—新富士間は2860円）なのに、トンネル内は貨物列車との兼ね合いもあって時速160キロへの減速

北海道から北東方面への移動とを余儀なくされているのです。

JR東日本の「大人の休日俱楽部」会員やインバウンド向けには安い料金が設定されて

これも強引な手法と感じます。中距離を走る「ライラック」や「すずらん」などは、かつ

開業10年を検証する 道路の対立」「疑問 新小樽・札幌駅」

札幌校人文地理学研究室准教授 武田 晃氏

日本一高額な特急料金

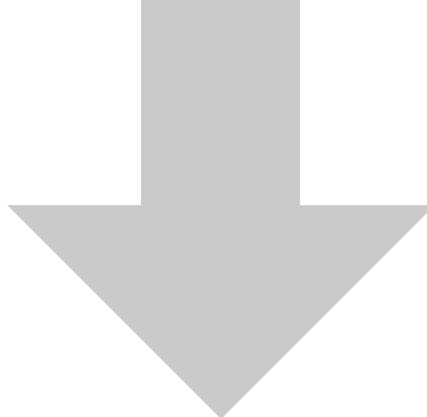
新函館北斗まで延伸する以前は、北海道新幹線を是非早期に建設すべきだと考えていました。私事になりますが、北海道に移住したのは四半世紀よりも前のことですが、その頃、札幌駅南口の伊藤ビルの一室にあつた鉄道建設公団（現鉄道運輸機構）の札幌工事事務所を訪ねたことがあります。当時は東北新幹線を八戸までいかにし、延伸するかという段

階で、北海道まで伸びてくることはまさに「夢物語」でした。当時その事務所には十数人しか職員はおらず、夕方の突然の来訪にもかかわらず事務所に招き入れてくれて數十分話をしたところ、「すぐに終業時間だから、場所を変えて話の続きをしよう」といわれ、同ビル地下へ下つて一杯飲み屋に入つて、新幹線の将来を語り合

の受け入れ空間を準備して、都市計画を立てておいてくれれば、早期建設につながるのだが」と、熱く語ってくれたのを今でも覚えています。ところが、詳細はのちほど触れます
が、実際には新幹線札幌駅の場所を含め、まちづくりとの融和が図られるどころか、齟齬を来している、これが現実ではないでしようか。

北海道新幹線の10年

北海道新幹線が3月26日で開業10年を迎える。函館ではさまざまなお祝いイベントが企画されるなど、祝賀ムードを演出しているが、現実に目を向ければ、札幌延伸計画の大幅な遅れ、乗車率や採算性の低迷などネガティブな話題が目立つ。新幹線の問題点はどこにあるのか――。鉄道事情に詳しい北海道教育大学札幌校准教授の武田泉氏に解説していただいた。



続きは『**月刊クオリティ**』本誌を
ご覧ください。

▼ ご購読のお申し込みは ▼

○インターネットでのお申し込みはこちらから
<https://qualitynet.co.jp/koudoku/>

○お電話でのお申し込みはこちらから
TEL 011-644-0101
(9:00 ~ 17:30 土日・祝日をのぞく)