



《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・余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」 「新幹線、 だらけの新幹線、 けの新幹線、」

～北海道教育大学

## 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 泉氏

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、現実には目を向ければ、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。

(フリーライター・内海達志)

## 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った鉄道建設公団（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て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数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、同ビル地下へ下って一杯飲み屋に入って話の続きとして北海道新幹線の将来を語り合

いきました。その時、その公団担当者は「札幌市の関係者が、新幹線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」と、熱く語ってくれたのを今でも覚えて

います。ところが、詳細はのほど触れませんが、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ょうか。

北海道新幹線の10年

を総括すると、道民目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すが、これは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<sup>キ</sup>への減速を余儀なくされているのです。

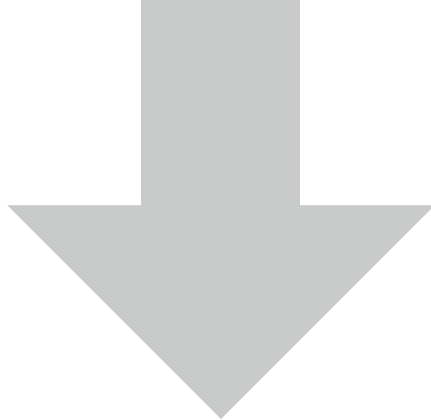
北海道から北東北方面への移動と

いう点で考えると、新幹線開業後のほうが行きにくくなった印象があります。確かに時間的には短縮されましたが、夜行列車が廃止されたうえ、運賃を合わせた新函館北斗―新青森間の料金は7850円。在来線特急と新幹線の乗り継ぎ割引や往復割引など、いろいろあったお得な切符が全廃されてしまったので、いっそう割高感を禁じ得ません。夜行急行の「はまなす」は、カーペット車両なんかもあり、少々寝不足になったとしてもコスパ的に非常に魅力がありましたよね。

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

いますが、こうした恩恵にあずかれない人は定価で利用するほかなく、多くの道民にとってメリットが感じられないと思います。現状、「えきねつ」と予約が唯一の割引となつていますが、ネット操作が必須で、変動制の料金システムは非常に分かりにくいという、急な変更にも制約があつて不便です。また、アプリを使い慣れていないシニア世代には操作も難しいですよ。『まともな割引がない』というのが正直な感想です。

3月のダイヤ改正で北海道の特急列車から自由席が消えますが、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



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)