

新幹線の開通で、地域は繁栄するのか？

長野新幹線の長野から金沢延伸が来年春に、北海道新幹線の新青森から函館延伸が、16年春にそれぞれ予定されて、地元は期待感で盛り上がっています。

新幹線の開通は、東京の人にとっては、仕事でも観光でも便利になります。しかし、地域にとっては、本当に便利になるのでしょうか？

1 新幹線の開通によって、在来線（各駅停車）はズタズタに

新幹線が開通すると、在来線の各駅停車は通しの電車が少なくなって、途中駅停まりの電車が大半になります。

現在、山形新幹線が通る福島⇄山形間直通の各駅停車は0です。福島から山形へ行くには（奥羽本線）、途中の米沢で乗り換えなければなりません。また、秋田新幹線が通る盛岡⇄大曲間の各駅停車は、1日2往復しかありません。盛岡から大曲へ行くには（田沢湖線）、途中で雫石と田沢湖で乗り換えなければなりません。

2 新幹線の開通によって、在来線は JR から切り離されて、第三セクターに

長野新幹線の開通によって、横川（釜飯で有名）⇄軽井沢間はバスに、軽井沢⇄篠ノ井間はしなの鉄道になりました。

東北新幹線の開通によって、盛岡⇄八戸間は IRG いわて銀河鉄道に、八戸⇄青森間は青い森鉄道になって、運賃も高くなりました。（これらの区間では、青春18きっぷは原則使えません）

3 新幹線の開通によって、寝台特急が無くなる

16年春に予定されている北海道新幹線の開通によって、寝台特急の廃止が検討されています。上野⇄札幌間を1日1往復する「北斗星」と、おおむね週3往復する「カシオペア」です。

4 新幹線や高速バスの開通によって、地方の中核都市が衰退する

地方都市はその地域の中核で、自立した経済・社会活動を営んでいます。しかし、新幹線や高速バスの開通によって、都市と都市の間で、都市間競争が発生します。

現在、山形⇄仙台間と福島⇄仙台間には、約20分ごとに高速バスが走っています。その結果、山形市と福島市は仙台の商圏に入ってしまいました。地方デパートや商店街は衰退して、山形市と福島市の人々は、買回り品を買うには、仙台まで行く人も多いです。

5 東北の JR 在来線は負のスパイラルに

新幹線が開通して在来線の本数が減る→在来線が不便になって、乗客は新幹線や高速バスに乗り換える→在来線の乗客が減って、さらに在来線の本数が減る。東北の在来線は、負のスパイラルに陥っています。（一極集中の仙台圏は除く）

【「はやぶさ」(東北新幹線)に連結する「こまち」(秋田新幹線)ー盛岡駅】



【「やまびこ」(東北新幹線)に連結する「つばさ」(山形新幹線)ー東京駅】

