

月刊

交通公論

国土交通行政と事業経営を解説・論評する専門雑誌

□ 行政シリーズ □

バスまち環境改善に向けての関東運輸局の取り組み

成田市副市長 小幡章博(執筆時=関東運輸局交通政策部長)

運輸時評

執筆者

むかし話(その2)「うなぎ、あなご、どじょう」

佐藤善信

ワインの話

梅田春実

シルバーパス事始め

宮崎達彦

★ 視点(連載=第33回)ある思い(30・11) 平野雄司

◎ 卷頭言=空の飲酒乗務続出、「お前もか!」

交通公論
すいそう

松本昭弘／山腰俊博

久保麻紀子／廣田健久



都市観光型周遊バス
「スカイホップバス」を全国展開

JTB/京阪バスと共同事業化

スカイホップバス
マーケティングジャパン株式会社

日の丸自動車興業株式会社

昭和44年創刊

平成30年

10・11月

No.300

運輸時評①

むかし話（その二）

うなぎ、あなご、どじょう

佐藤善信

東京大学公共政策大学院客員研究員
(一九八二年運輸省入省、一〇一七年国土交通省退職)

【はじめに】

運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部「タコ部屋」時代（一九八八年～一九九一年）の「むかし話」の二回目です。

前回は、一九八九年度予算における整備新幹線着工の「生みの親」とも言うべき運輸省の基本的考え方のうち、「第二の国鉄は、絶対に作らない」について書きました。今回は、もうひとつの基本的考え方「新幹線による幹線鉄道の整備の実現に向けて、現実的な考え方方に立つ」について書いてみます。

【運輸省の規格案】

別添の資料をご覧下さい。これは、一九八八年八月に政府・与党の整備新幹線建設促進検討委員会に運輸省が提出した資料の一部です。なお、資料中のイラストは、当時の鉄建公団監理官室瀧口総括補佐官（現クロ

アチア大使）の手書きです。整備新幹線計画は一九七三年に整備計画が決定されて以来ずっと凍結されていましたが、運輸省はこの状況を開拓するため、従来型のフル規格新幹線一本槍ではなく、規格の見直しを行うことにより建設費を圧縮することにし、運輸省規格案を提案しました。

今では整備新幹線はフル規格で建設することが当たり前になっていますので、この運輸省規格案を「何のことぢや」と受け取られる読者も多いでしょうから、各線区ごとに順に詳しく見て行きましょう。

① 東北新幹線（盛岡・青森）

まず、従来線の線形が悪く、新線を建設すれば時間短縮効果の高い沼宮内・八戸間について整備を行い、それが実現すれば当面狭軌の路線の工事が完成すれば当面狭軌の路線の効果を直ちに発揮させる（スーパー特急）。

③ 九州新幹線（博多・西鹿児島）

既設新幹線に直接接続しないものの、従来線の線形が悪く、新線を建設すれば時間短縮効果の高い八代・西鹿児島間にについて整備を行い、その工事が完成すれば当面狭軌の路線を敷設して開業する（スーパー特急）。

② 北陸新幹線

上越新幹線越後湯沢駅で北陸北線経由の「スーパー特急」に乗り継げば、運輸省企画案により上野・富山間が「三時間」以内で、上野・金沢間が約「三時間」で結ばれます。長野から先のトンネル区間の建設費が莫大であることから、「通常新幹線」が乗り入れるのは当面長野までとしました。

【安くて、速いもの】

この運輸省規格案に対しても、「うなぎ屋でうなぎを注文したら、あなたがやどじょうが出てきた」などと言われば、評判は芳しくありませんでした。

在来線の三線軌条化を行い、新幹線が直接乗り入れられるようになります。（ミニ新幹線）。

② 北陸新幹線（高崎・小松）

急勾配の碓氷峠があり、新線を建設すれば時間短縮効果の高い高崎・軽井沢間を従来線の三線（新幹線）で整備するとともに、接続する軽井沢・長野間の従来線の三線軌条化を行い、新幹線が直接乗り入れられるようになります。（ミニ新幹線）。

既設新幹線に直接接続しないものの時間短縮効果が高い糸魚川・魚津間及び高岡・金沢間にについて整備を行い、その工事が完成すれば当面狭軌の路線を敷設して開業し、高速化の効果を直ちに発揮させる（スーパー特急）。

① 東北新幹線

運輸省企画案により上野・青森間がほぼ四時間で結ばれます。鉄道の特性を発揮できるのは「三時間まで」と言っていたので、せめて何とか「三時間台」にならないかと検討しましたが、あと一歩及びませんでした。

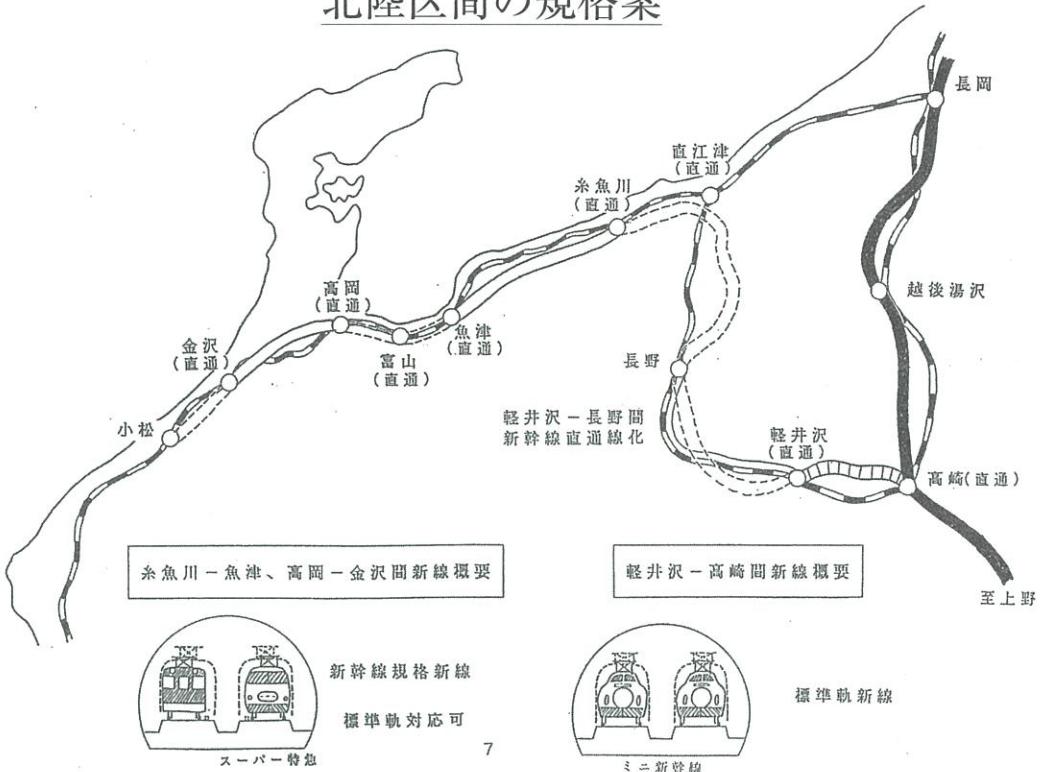
② 北陸新幹線

運輸省企画案により上野・富山間が「三時間」で結ばれます。長野から先のトンネル区間の建設費が莫大であることから、「通常新幹線」が乗り入れるのは当面長野までとしました。

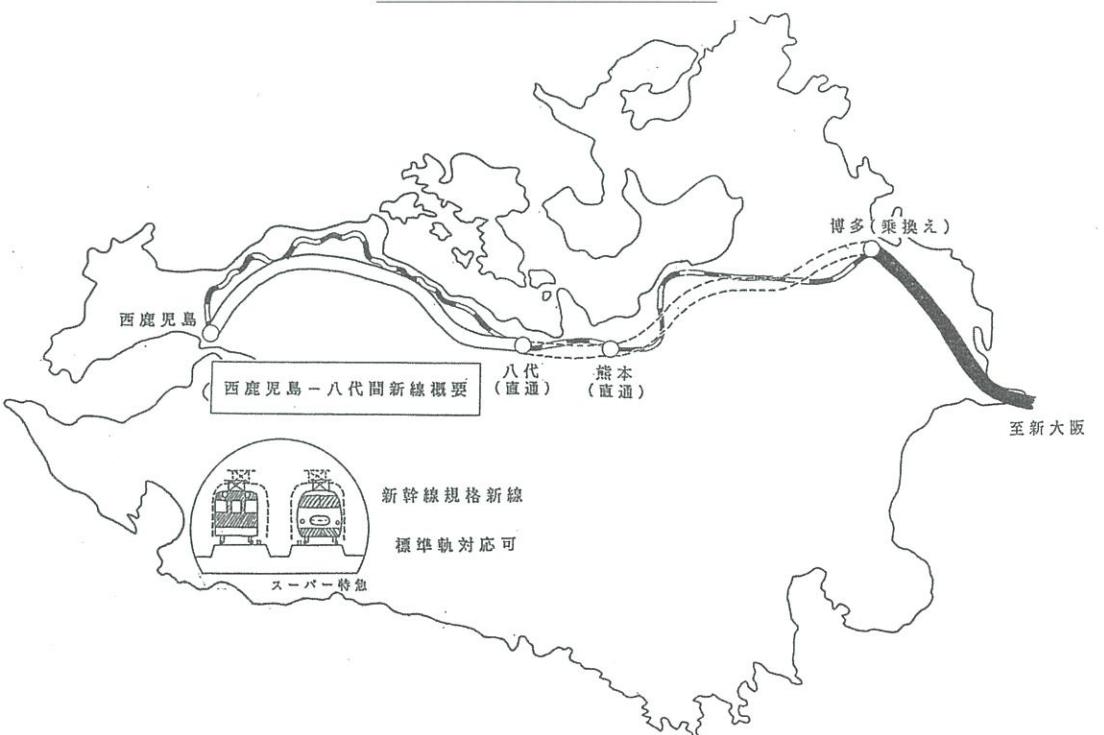
た。しかしながら、この案は、整備新幹線の着工を大蔵省に認めてもらおうために、闇雲に建設費を圧縮したものでは決してありません。

運輸省は、全国新幹線鉄道整備法の整備計画を前提としつ、「段階施工」の考え方を導入し、投資効果を考慮して、各線ごとに極めて時間短縮を行ったのです。各線区ごとに縮を行ったのです。各線区ごとに「狙い」を見ていくと、

北陸区間の規格案



九州区間の規格案



規 格 案

線区	規 格 案				従来型の新幹線規格			
	区間	方 式	建設費 億円	時間短縮効果	建設費 億円	時間短縮効果		
東北	盛岡～沼宮内	新幹線直通線化	350		盛岡～青森			
	沼宮内～八戸	標準軌新線	2,300	2' 11' → 1' 36' 【△35'】	盛岡～青森*			
東北	八戸～青森	新幹線直通線化	900		盛岡～青森			
	計		3,550	4' 51' → 4' 02' 【△49'】	盛岡～青森*			
北陸	高崎～軽井沢	標準軌新線	1,950	上野～長野*	上野～長野			
	軽井沢～長野	新幹線直通線化	600	2' 44' → 1' 52' 【△52'】	高崎～小松			
北陸	糸魚川～魚津	新幹線規格新線	1,500	上野～富山	上野～長野			
	高岡～金沢	新幹線規格新線 (北越北線高速化)	1,600	3' 26' → 2' 48' 【△38'】	高崎～小松			
北陸	高岡～金沢	新幹線規格新線	300	上野～金沢	上野～富山			
	計		5,950	4' 10' → 3' 17' 【△53'】	高崎～小松			
九州	八代～西鹿児島	新幹線規格新線	4,300	博多～西鹿児島	博多～西鹿児島			
				4' 06' → 2' 07' 【△1' 59'】	熊本～西鹿児島			
	合 計		(A) 13,800		6,000			
					(B) 29,200	圧縮率 (A/B) = $\frac{13,800}{29,200} = 47\%$		

(注) 1. 新幹線規格新線区間の最高速度は、技術開発を見込み、使用が想定される車両の性能に応じて、北陸区間160km/h、九州区間200km/hとした。

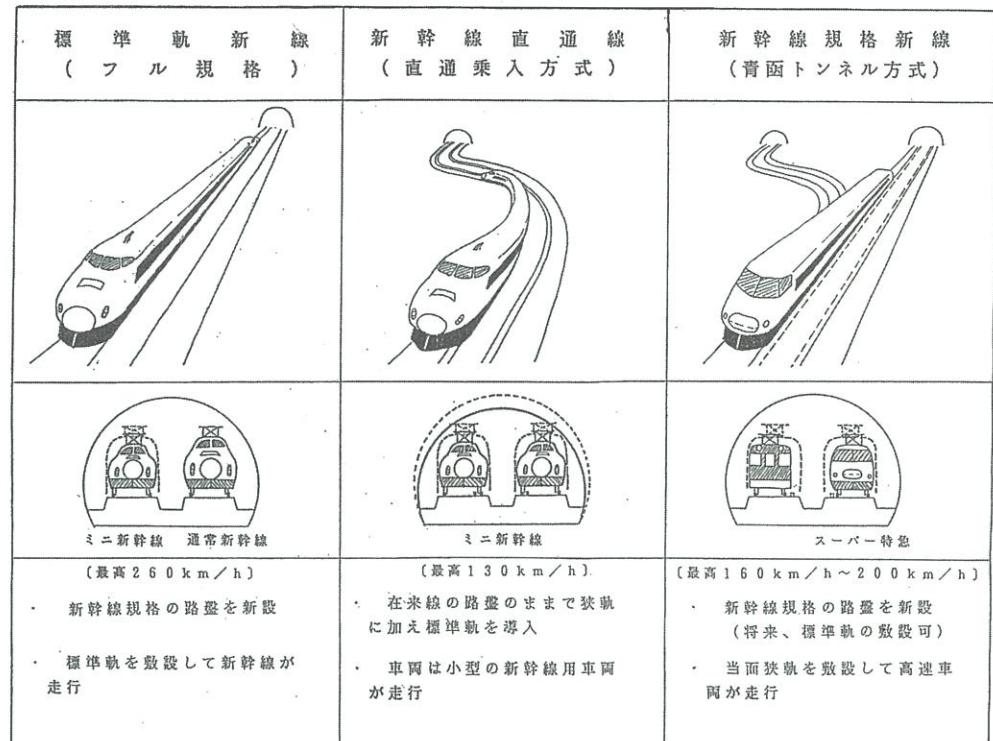
2. 新幹線直通線化区間及び在来線区間の最高速度は130km/hとした。なお、*の区間は振子電車の使用を想定しておらず、振子電車を使用した場合、在来線区間で多少の時間短縮が図られる。

3. 既設の東北新幹線及び上越新幹線は最高速度260km/hによる時間短縮を想定した。



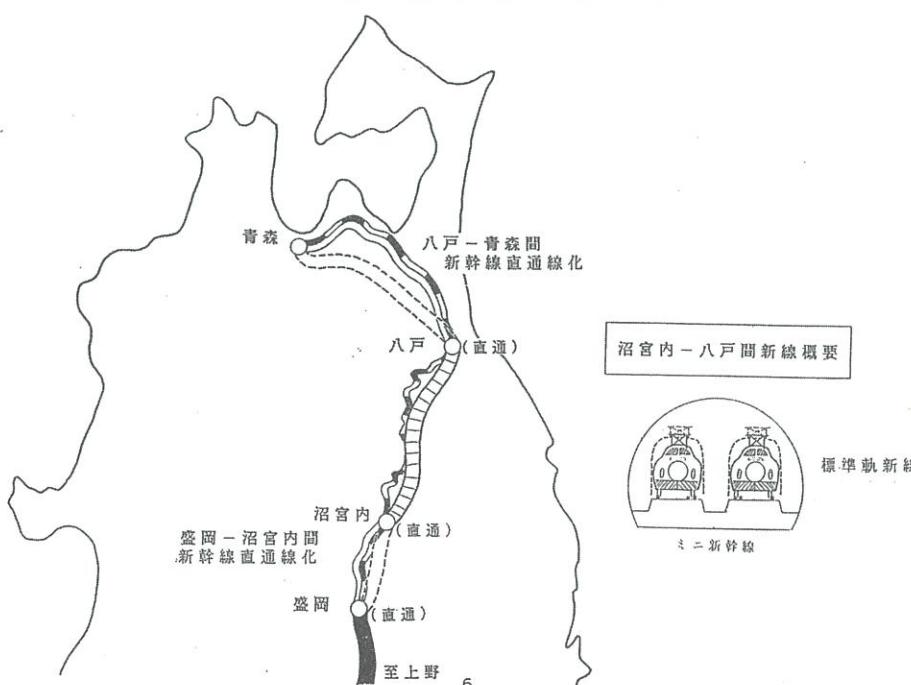
③ 九州新幹線
運輸省企画案により博多・西鹿児島間がほぼ二時間で結ばれます。これで、東京や大阪からの航空輸送とは競争できなくとも、福岡・鹿児島空港間の航空輸送には勝てるとうございました。「先っぽの方を作つておけば、そのうち博多まで作らざるを得なくなる。政治的推進力を維持しようとする巧妙な案だ。」と解説する人もいましたが、そんな事は全く考

えていませんでした。
以上が運輸省規格案の「狙い」です。ポイントは、「何處の都市を何時間で結びたいのか」をはつきりさせることだと思います。国や地方の財政状況が依然として厳しい中、整備新幹線のフル規格による建設が当たり前になつてゐる今こそ、「安くて、速いもの」を狙つた運輸省規格案を噛み締めてみてはいかがでしょう。



5

東北区間の規格案



6