北海道新幹線 開業まる5年
足早にやってくる 2030札幌延伸
大難題待受けるも全く鈍い対応
極まる低利用率！
日本一高い運賃を半分にして空席を
埋めよ！愚かな「空気運び」に終始

あまりにもお粗末な現状認識と先見性

もう「あの時こうすればよかった」「こうやるべきだった」では済まされない！

着々と迫る「歴史的な第２の大失敗」

アメリカニューヨーク・ワシントン間の特急やヨーロッパのウィーン・プラハ・ベルリン間等の
高速鉄道など往復してみても、日本の新幹線ほど乗り心地よく、快適、安全安心の乗りものはない。
この点、北海道新幹線空いているのは結構いいが、あまりにも利用率が低く、実にもったいない！

青函トンネルの完成・開通以来、強い悲願であった北海道新幹線の青森・函館間が、２０１６年
３月 26 日に新青森駅～新函館北斗駅間（１４８・８㎞）という形で
開業してまる５年となり、６年目に入る。
新函館北斗～札幌（２１１・５㎞）が建設中で、ちょうど 10 年後の
２０３０年度末には札幌延伸開業が待っている。
大きな期待を集めて開業し、まる５年を迎えた道新幹線新函館北斗の開業であるが、
現実は極度の低利用率にあえいでいるなど問題が山ほど出ている。
この中で、どんどん進められる札幌延伸建設で 10 年後開業は足早にやってくる。
新幹線新駅、すなわち新函館北斗駅が函館市街から不便極まりない遠い大野平野に設けられ、
このことは「歴史的な大失敗」「歴史に残る大判断ミス」になっていることに加えて、
札幌延伸時には函館・新函館北斗間が民営化され、函館駅はＪＲ函館駅ではなくなる。
単なる「はこだてライナー発着のローカル線函館駅」になってしまう。
函館駅は取り残され、「素通り」を決定的なものにすること間違いない。
にもかかわらず、どうするか、具体的対応は今もって何もなく、その能力すらないー。

10年後に迫る経営分離・ＪＲ函館撤退

札幌延伸時、現函館駅は「ＪＲ函館駅」でなくなる！
単なる「函館ライナーが発着するローカル駅」に。
～曖昧な「ＪＲへの運営委託」を背に～

民営化する函館駅・新函館北斗駅間
無為無策で時だけが経つー。
ワンストップ、事実上の通過駅へ！

「遠い新函館北斗駅」対応このままでよいのか？

10年後札幌延伸開業となれば新函館北斗駅に停まるのは４～５分になろう

「歴史的な大失敗・大判断ミス」

開業1年目・32％、開業2年目・26％、開業3年目・24％、開業4年目・23％

これは開業以来の乗車率の推移で、開業5年目（令和2年4月1日～令和3年3月31日）は新型コロナの影響でさらに大きく低下している。

1日平均の利用者数でみるなら（括弧内開業前・平成27年比）開業1年目・約６２００人（１６０％）、開業2年目・約５０００人（１２８％）、開業３年目・約４６００人（１１８％）、開業４年目・約４５００人（１１８％）

２０２０年度第３四半期（４～12月）に至ってはコロナの影響甚大で1日当たりの輸送密度は１６０６人（前年同期比３８５６人減）まで落ち込んで

素晴らしい新幹線車両なのに、あまりにもほかがひど過ぎる。運賃は日本１高い料金だ。

いる。

開業してまる5年の北海道新幹線新青森～新函館北斗。全く不振で利用状況は開業2年目からは惨憺たるものがあるといっても過言でない。新幹線東京行きに乗ってみて分かるが、始発新函館北斗から乗車し、ガラガラだが、東北新幹線新青森や八戸から一気に混み出す。ビジネス客がどっと乗車してくるわけで、新函館北斗～新青森間の輸送密度はよくて３５００人とか４０００人前後だが、新青森～八戸間は同約1万人という。新青森～八戸、盛岡、そして仙台などの間で東北新幹線はビジネス客らの足、インフラになっており、その逆（下り）もしかりなのである。それが北海道新幹線ではまるでそうではない。利便性が全く違う。

しかるに、低調な乗車率は苦戦どころではない。新型コロナウイルスで例外だが、開業5年目のここ1年間はコロナの影響が直撃し、第3四半期の利用は対前年52％まで急落し、利用者数は1日平均約２５００人で開業前以下までにもなってしまっている。「開業破綻」も同然で、大胆に策を打ち出すこと以外に道はなく、問題点、課題は多岐にわたり、あまりにも多い。

では、問題別に言及してみようー。

＜立地／新駅・新函館北斗駅＞

道南の中心、函館から遠い大野平野の山近く、旧渡島大野駅に新駅をつくってしまったことは「歴史的な大失敗」といえる。函館をあまりにも無視した立地で、これを容認した当時の函館のトップ・市長、政治家らの「判断大ミス」は歴史に残る「汚点」として延々に続くことになろう。

理由はあった。青函トンネルをくぐってきて札幌に行くのには可能な限り直線的に走らせねばということで、緩やかなカーブを描いてきて函館圏に停車し、最終到着駅の札幌に向かう。北海道新幹線は、東北新幹線最終駅の新青森と札幌をいかに早く結ぶかということが第一義とされ、仮称「新函館」（最終的に駅名は新函館北斗駅になったが）開業（２０１６年3月26日）はあくまでも東北新幹線の延

札幌～東京 約４時間半
凡　例
建設中の区間
（R12年度末までの開業予定）
営業中の区間
新小樽
（仮称）駅
札幌駅
倶知安駅
長万部駅
新八雲
（仮称）駅
新函館
北斗駅
木古内駅
奥津軽
いまべつ駅
新青森駅
新函館北斗～札幌
約 212km
2030 年度末
約１時間５分
北海道新幹線
全区間
（札幌～新青森）
約 361km
新青森～新函館北斗
約 149km

新函館北斗開業まる５年が経っても青函トンネル走行問題は未だに解決されず

長にすぎないとの認識できた。ルート選定はこれできた。

だが、函館の認識はこれとは違い、北海道新幹線は青函トンネルの活用であるから北海道の出入り口（玄関）はあくまでも函館という考え方で新函館駅は函館（市内）にということであった。このため、ルート選定は函館と道との間で難航し、苦肉の策として「新函館駅」を旧渡島大野駅に置くのであれば、一旦旧渡島大野駅に留めて、ここからスイッチバックして函館駅に入り、この後札幌に行く。また逆に札幌からまず函館に入り、この後青函トンエルを通り、東京へ向かうということで決着した。新駅と函館駅間はスイッチバックでという検証も確たる裏書きもない「空手形」で押し切られ、結果はあっさり欺されるものとなった。

　このスイッチバック方式決着当時は、木戸浦市長時代で、道との間で紙切れ一枚での「約束事」「覚え書き」のような格好にした。ましてや中身はスイッチバックを「検討する」という玉虫色であった。

　このルート選定、「新函館駅」は旧渡島大野駅決定を経て、まずは「北海道新幹線を新函館まで早期着工・開業」という運動が函館の政界・経済界一体となって血眼になって進められ、これに最終的に高橋はるみ道政が同調し、ついに5年前に開業実現を見た。「新函館」まで着工・開業運動に対して、札幌・道央の政財界は全く無関心そのものであった。

　新函館まで建設工事中のこの間、スイッチバック方式で函館駅乗り入れという函館にとって最も大事なことは一時期、ほんのちょっと取り上げられたが、頭の中は「まずは新函館（名称を巡って混乱したが最終的に新函館北斗に決定）開業が最優先」という頭一杯だけとなって、スイッチバックはどこかに吹き飛んだ格好となり、この間、高橋道政は「新函館北斗駅～函館駅」に新幹線を敷くには「１０００億円以上もかかる。現実的に無理だ」と表明し、あっさりと「紙切れ一枚の覚え書き」はホゴにされ、捨てられてしまった。

　これに対して函館市側も何ら抵抗することなく、普通特急まがいのちゃちな「はこだてライナー」に甘んじることできた。市長も道議も国会議員も、ましてや市議会議員も全くといって

いいほど声もなく、政治力もなく、道のスイッチバックの約束ホゴを容認し、これに変わる対応策、何らかの形での新幹線乗り入れ検討も一切することなく、今日に至っている。政治力の貧弱さ、無能力ぶり、加えて構想力の欠如、等々を今もって披瀝している。

そして、新函館北斗開業まる5年、開業当初の半年ほどは盛り上がったが、この後は全然ダメ。乗車率はこの5年間、32％、26％、24％、23％で、コロナ直撃もあってここ1年間は20％行くか行かないか確実の惨憺たる状況に陥っている。

その要因の第1は新駅の新函館北斗駅が函館からあまりにも遠いことだ。新函館北斗駅の後背地に当たる渡島・桧山は18市町村合わせた人口が46万人にすぎず、最大の函館市で今や25万人、今年一杯には25万人を切るところまで来ている。

後背地人口が少ない上に、都市中心部から離れすぎている。新函館北斗～函館間は18㎞もあり、人口4万6千人の北斗市の中心地・北斗市役所間の距離ですら11㎞もあって、ましてや線路で結ばれていない。

大都市の新幹線の新駅立地はともかくとして、都市中心部から18㎞も離れて遠いところなどは全国に例を見ない。函館市域に新幹線の線路は1センチたりとも入っていない。

新幹線路線がカーブするのは適当でないとしても、ルート選定に当たっては函館駅はともかくとしてせめて五稜郭駅辺り、あるいは五稜郭駅～桔梗駅近くまでに「新函館駅」を設けるべきでなかったか。そこから一気に札幌方面につなぐ新幹線にすべきであったろう。

今となっては全く手遅れ、後の祭りだが、多少走行時間はかかっても頑として函館市内に設ける「新函館駅」を経由する北海道新幹線建設にすべきだったのではないか。

スイッチバック方式の検討などでごまかされ、最終的に欺された結果が今日の「都市中心部から遠すぎる新函館北斗駅」を招いている。

無策過ぎる割高運賃の是正
札幌延伸になっても新千歳羽田便優位
未だにメドが立たず、迷走する青函トンネル走行問題

＜利便性／割高運賃・競合する空路の便利さ＞

新幹線駅（新函館北斗駅）の立地が極めて悪く、利便性に欠けると共に、運賃が高い。割高、このことは利用者皆が一様に感じ、特に函館・道南住民は強く感じている。

先に開業の他の新幹線と同じ距離で特急料金を比較すると、東海道、山陽新幹線の1・58倍、東北新幹線の1・52倍、九州新幹線の1・23倍、北陸新幹線の1・2～1・3倍。新函館北斗～東京間の料金は2万2690円となっている。

なぜ高いか。原因は青函トンネルにあるとされている。ＪＲ北海道はトンネルを所有する鉄道・運輸機構に使用料を払っているほか、線路部分の管理維持費の負担、老朽化に伴う改修費用も加算。

新駅（新函館北斗駅）立地の悪さと運賃割高で、航空路線に対抗できない。当初期待された地域間交流、例えば函館・青森間や函館・仙台間など北東北との交流などを阻害し、期待された地域振興効果がみられない。

東京羽田～函館間の航空便は1万円台もあり、13～1日前の予約、しかもマイル利用等々あってかなり見劣りし、函館の東京便など空路の方がよほど便利。2万円をはるかに上回る道

このような空虚な新幹線駅を見るに、一刻も早く立ち去りたいと考えてしまう新函館北斗駅の状況。何もない殺風景な構内

新幹線であり、利用している経営者らがごく少なく、乗ったことのない人も多いのが現状。

所要時間にしても、チンタラチンタラと小刻みに短縮し、最速で4時間を切ったが（たった1本や2本）、東京間など乗る気がしない。

よって、ガラガラで「空気を運んでいる」状況にある。

こんなバカなことを続けてどうする気か。赤字の垂れ流しになっている。

ここは乗車率、利用者数を上げなければどうしようもない。

運賃の再検討が絶対的に必要で、低調な利用脱却には思い切って運賃、特急料金を半分にしたらいい。ドラスティックに半分にして、利用者を今の倍にした方がよほどよい。半分にして、利用者を2倍にすることの方が、料金収入が例え同じでも展望が開ける。地域貢献、経済効果が期待でき、役に立つ。時として、ちょこちょこやっている運賃割引などは何のインパクトもない。

利用者数が少ないでは何も生まれない。先行き展望が開けない。ＪＲ北海道の経営者、ズバリ言って、特にトップらは頭を切り替えるべきだ。今日の有り様は「能なし経営」のそしりを免れない。

競合する空の便ということでは、札幌延伸（時速３５０㌔走行、札幌から東京まで4時間半）となっても、新千歳からの空路東京が段違いに便利であることに変わりはない。札幌の経済界では札幌延伸で仙台までなど北東北との交流に関しては便利になるとし、新函館北斗開業の時と同じような観測が行われている。空路新千歳発着の優位性は揺るがない。

であるならば、東京・札幌間直通などという北海道新幹線は一体何なのか。本当に必要なのかどうかということにもなりかねない。

＜青函トンネル走行・ＪＲ貨物との併用の問題＞

この問題も一向に解決するメドが立っていない。トンネル内での新幹線と貨物列車の「共存」「併用」は、新函館北斗までの新幹線建設着工当時からの問題であるが、それが10年、15年と経っても解決していない。

様々なアイデアが出ているが、いずれも決め手になっていなく、迷走し続けている。第2青函トンネル構想などもあるが、本道政界が全くといっていいほど政治力がない時代において、勝手に「これがいいあれがいい」「あれはどうだ」ということで終始している。

こういった中で、青函トンネル内の走行速度を上げる努力は続けられている。開業時の時速１４０㎞から3年後１６０㎞に引き上げられ、このところにきてやっと時速２１０㎞の走行テ

札幌延伸で函館・札幌間約1時間で便利になるが、函館中心部からは結局1時間半以上ははかかる！道南沿線は通勤・通学圏に入る一方でストロー現象

ストという具合にある。この間、1日1往復の高速走行実現ということで、東京まで4時間をわずかに切るまでになった。最短3時間58分。

これらと並行して「すれ違い時減速システム等による共用走行案」、あるいは「新幹線貨物専用列車導入案」など提示され、昨今は客と貨物、いわゆる貨客混載輸送の実験が行われ、事業化の検討が進められている。

＜新函館北斗駅の造り自体の問題＞

この新函館北斗駅は「ワンストップ駅」スタイルと断言して良い。新函館北斗駅がそもそも東北新幹線の「延長線」「部分的延伸」と解されていることを持ってすれば、まあ仕方がないだろうが、札幌延伸でこのことが一段と強まってしまうことが確実だ。

狭すぎるプラットホーム

発着いずれも狭いプラットホーム、在来線の函館、札幌各方面共に不便なアクセス構造、どうしてこんな中途半端な新幹線駅にしてしまったのか。北海道新幹線の「玄関口」など空々しい新函館北斗駅といったら言い過ぎだろうか。

新幹線11番ホームは在来線の1、2番線と直結し、乗換改札口を通れば、段差なしで「はこだてライナー」もしくは札幌行きの特急に乗り継ぐことができるが、新幹線到着の12番ホームからはいったん階段などを上がって、ホーム上の橋上駅舎内（発着ロビー）にある別の乗換改札口を通らなければならない。大きなスーツケースなど持っていると非常に面倒な構図で、利便性を考えるなら上りも下りとも（発着）11番線を基本とすれば利用客の負担が少ないで済む。

＜札幌延伸／素通りとメリット・デメリット＞

新幹線とは、「その主たる区間を時速２００㎞以上の高速で走行する幹線鉄道」で、北海道新幹線（以下 道新幹線と記述）は設計上時速２６０㎞として建設されている。現在の新函館北斗・新青森間の最高速度は２６０㎞。

トンネル内で新幹線と貨物列車がすれ違う時にコンテナ貨物が風圧（気圧波）で荷崩れを起こす懸念があるとして大問題になっている青函トンネル（約54㎞）を含む青函供用走行区間（約82㎞）に関し、開業時１４０㎞であったが、３年後１６０㎞となり、現在は２１０㎞で走行するべく試験走行等が行われ、実現に向かっている。

道新幹線札幌延伸は時速２６０㎞として10年後開業で建設中だが、ＪＲ北海道は時速３２０キロでの運行を目指すとし、トンネル区間（新函館北斗・

もうあとの祭りだが、

札幌間は約30カ所、80%がトンネル）・出入り口関係の各種対応工事を行うことにしているほか、ＪＲ東日本と連携するなどして新車両開発（次世代新幹線車両 ALFA-X アルファ エックス）も進行中だ。ＪＲ東日本も東北新幹線盛岡・新青森間の最高速度を現行の２６０㎞から３２０㎞に引き上げる計画を発表し、このための対策を順次進めている。

道新幹線が最高速度３２０㎞走行だと、新幹線新駅間の所要時間（最短）はどうなるか。

札幌〜東京間４時間半（２６０㎞走行で5時間1分）の運行を目指し、札幌〜新函館北斗間約1時間5分もしくは約1時間13分ほか、新函館北斗〜新八雲間約17分、新函館北斗〜長万部間約25分。新函館北斗〜東京間は約３時間半を目指している。

ＪＲ北海道は札幌延伸で「札幌〜新函館北斗間1時間圏の創出」を図るとしている。

道南・札幌間は通勤・通学圏内に入るというメリットがあり、函館観光のさらなる発展にも大きく役立つと指摘されている。一泊観光だろうがー。

ただ、函館にとってここでの大きなネックはやはり函館中心部から新函館北斗があまりにも遠いことで、札幌〜新函館北斗間が約1時間にはなるが、実際は函館〜札幌間約1時間半は優にかかることになる。

函館駅〜新函館北斗駅間が経営分離され、第3セクターによるローカル線化することで、ＪＲ函館駅が「ローカル線はこだてライナー駅」になってしまう。

こうなると、函館市民らはほとんど函館駅を使うことなく、車で新函館北斗に向かうことになり、ＪＲが撤退の函館駅は取り残され、「素通り」が一気に強まると思われる。

これまで3時間以上もかかっていた札幌間が約1時間になり、利便性が格段に増すことは逆に札幌圏に吸い上げられるという大きなデメリットも指摘しておかなければならない。いわゆるストロー現象で、札幌圏にヒト、モノ、カネがより多く集まり、人口減少の中で札幌一極集中が加速し、地方が一段と衰退することが非常に懸念される。函館では特に高齢化社会が加速することになるのではないか。若い働き手はますますいなくなる。

函館駅・新函館北斗駅間の問題を函館市が積極的に対応することなくして新幹線経済効果期待薄／北斗市には関係ない話

ＪＲ経営分離・民営化で函館市民にとって無用化する「ローカル函館駅」

＜検討もされず、全くない対応策＞

問題・課題があまりにも多い現在の新函館北斗・新青森間北海道新幹線だが、根本的に厄介なこと、不幸なことは、新函館北斗駅の所在地である北斗市と、人口25万人で地元利用客が一番多い、遠く離れた函館市との間で会話が全くないことである。

両市は長年にわたって「いが

新函館北斗駅の中心部分である発着ロビー小さなショップがあるだけであとは何もない。こんな新幹線拠点駅はほかにないさろう。何が玄関口だと言いたい。

函館の郊外という位置づけで函館市民が流入し、人口を増やしてきた。北斗市の前身は上磯町であり、ここは昔から大手セメント会社の工場があるだけで、あとは水産と農業のマチ。隣接の大野町を吸収合併したことで人口5万近くの北斗市となり、大野町の大野平野の新幹線新駅「新函館」を持つに至った。それまでの旧上磯町は新幹線の新駅云々とは無縁であった。

旧上磯町役場は、永年町長・市長を務めたボス(未だに生存)の元町長・初代市長や、3年余前(2017年12月)に死亡した町長が北斗市を牛耳る格好できて、現市長共々、加えてかっての町議(現市議)ら大多数がボスの傘下、流れをくみ、これが「函館市大嫌い」で今日に至っている。

その大きな背景には昔から出たり消えたりする「函館市との合併」というテーマがあり、歴史的に函館市の歴代市長の姿勢・態度にも大きな問題(高圧的な面が多々あった)があるが、合併は大反対で凝り固まっている。

函館市民が流れ込んで人口は増え、マチの財政も潤っており、何も好き好んで合併などすることはないとして今日至る。

この点、北斗市には基幹病院などは皆無で、医院などにしてもろくなものはないに等しい。何かあれば函館市に行けば良い、等々インフラはほぼ全て函館任せ。大体にして、前市長は胸の病で亡くなったが、かかりつけは市立函館病院で、出たり入ったり函病に世話になった末に死亡した。

万事がこの調子できており、インフラ関係は全て函館という案配で(市民ホールが存在するだけ)、よって北斗市財政は余裕綽々。旧大野町を吸収合併したことによって新幹線新駅を手にしたことで、新函館北斗駅前にバカでかい広場を造成した。

しかし、造成地への事業所進出が思うように行かず、皮算用したホテルなど施設の誘致がうまく行かないとなれば、補助金の名の下で破格の大金をばらまいている。

ちなみに、道新幹線の新函館北斗まで建設・開業の当時の早み合い」を続けてきた。「いがみ合い」まで行かないものの、対話ゼロは延々と今も続いている。犬猿の仲以上にあると言ってもいいかも知れない。

そもそも北斗市は地価の安い

期実現運動には北斗市は全く何もやらなかった。誰一人として誘致運度をせず、活動・運動は実績ゼロできた。新幹線新駅が出来れば、人口も増え、一段と発展すると見込んだ。

しかしながら、この北斗市も人口減少時代に入り、4万9千人をピークに下がりはじめ、現在は4万6千人ほどとなっており、道新幹線札幌延伸の2030年度には4万を切り、3万8千人程度になるとの予測が出ている。

北斗市と函館市、こんな調子であるから、新函館北斗駅にしろ、道新幹線の在り方にしろ、利用率がサッパリな中で山ほど見直し、改善をしなければならないと指摘されても、北斗市はこれでいいスタイルでやる気なし、函館市は管轄外で手の出しようがない。

北斗市は駅前広場だけにしか眼中になく、これとて全て挫折の繰り返しで、何もうまく行っていない。ホテルが1～2本建ってきているが、お楽しみは札幌延伸待ち。10年経ってもうまく行くかどうか分からない。夏場も大したことないが、冬期間はひどい。廻り田畑で吹きさらし、一旦吹雪ともなれば、極寒の地と化す。

函館の方はどうかといえば、函館駅・新函館北斗間がJRからの経営分離が確定済みで、札幌延伸で将来性に大きな疑問符がつく。これといった対応策が検討するされていない状況で、時間だけが刻々と進み、この調子で行くと函館駅は観光客が利用するだけで、全体的には先細り、衰退確実。

函館市と北斗市が協調し、共同で改善に当たることはあり得ない話で、JR北海道にしても大赤字会社で何を言われても馬耳東風。頭にあるのは札幌延伸だけという調子にある。

もっと核心を言うならば、機能性がなく、駅構内に商業施設も何もなく（駅の外にホテル画出来、一階などにテナントを集める形でちゃちな商業施設を作ったが見事に失敗）、この冴えない新函館北斗駅舎のこと、また函館駅とのアクセス（はこだてライナー）のこと等々、北斗市（市長・議員らの市役所と言っていいが）にとってはある意味でどうでもよいことで、遠く過ぎて利便性に著しく欠けることは人口25万人の函館市民が不便を被ることであって、北斗市にとっては何ら関係ない。函館駅がどうなろうと関係ない話で、高みの見物なのである。

それどころか、旧大野町を吸収合併したことで新幹線新駅が転がり込み、固定資産税が入り、また駅前広場を作り、ホテルや何やらを誘致し、税金が入る等でマチに役立つ。北斗市にしてみれば万々歳なのだ。

であるからこそ、函館市自らが積極的にやらねばならないことは、函館駅・新函館北斗駅間をどうするかということであって、10年先ローカル線化する「はこだてライナー」で甘んじていていいのかということだ。

函館・新函館北斗間は札幌延伸でJRから経営分離・民営化する。JRはいなくなり、このことははこだてライナーの先細りにもなる。先は見えている。

■　■　■

開業まる5年に当たって、この道新幹線新函館北斗開業、その実現に函館市民を巻き込んで多大なる尽力、貢献した当時の市長や経済界首脳に触れないわけにはいかない。

「新幹線4人組」といわれた人たちで、当時の函館市・井上博司市長、函館商工会議所の高野洋蔵会頭、同じく沼崎弥太郎函館国際観光コンベンション協会会長（副会頭）、そして当時の函館市議会の福島恭二議長。福島元議長は今も活躍しているが、井上、高野、沼崎の3人はもう今はいない。

考えるに、この「新幹線4人組」は函館・道南選出の役立たずの国会議員などに全くといっていいほど頼ることなく、自民党の全国新幹線整備事業計画の問題に熱心に関わっていた有力・有数の国会議員に来る日も来る日も要請・陳情を重ね、やっとの思いで実現した。このことに異論を挟む者はいないだろう。当時の道知事など後からついてきたに過ぎない。札幌・道央選出の国会議員など「新幹線なんか」と言っていたほど無関心極まりなかった。

札幌延伸と経営分離でますます存在感失う函館駅

本誌再三提言の「函館新幹線」とほぼ同様の新提案現出！新幹線対応の在来線3線軌道化による「函館直通線」としての新幹線函館駅乗り入れ案

約80億円で実現可能！

そして、実現した道新幹線新函館北斗開業だが、まる5年を経て、この利用率の著しい低迷を「新幹線4人組」は生きていたらどう言うだろうか。

反応、答えは一つとだろう。「何をやっているんだ」と。

JR北海道の無為無策はじめ、地元の対応を直視するにつけ、無能ぶりをして「何をやっているものか」と語るに違いない。

＜本誌再三提案の「函館新幹線」構想と新たな形の「函館直通線」提案＞

今さらながら函館から「遠く」「不便な」新幹線駅・新函館北斗。

産業道路から入って函館新道（石川新道）ー新外環状道路・函館ＩＴ経由で高速自動車道を突っ走っても20～30分ほど、市内中心部（駅前・大門地区や本町地区など）からだと約1時間前後は見込まなければならない新函館北斗駅であり、何とか新幹線の「函館駅乗り入れ」は出来ないものか。

これに関し、本誌は再三にわたって新幹線の函館駅乗り入れを提起し、これを「函館新幹線」としてきたが、この提起とほぼ同様の在来線改良・3線軌道化による函館駅乗り入れ提案が新幹線の「函館直通線」などといった表現で昨年来出てきている。

『たった80億円で新幹線の函館駅乗り入れが「函館直通線」として実現可能』という提案で、提唱者は元鉄道建設公団幹部。「現在の新函館北斗ルートに関わった者として、函館市の皆さんの期待に添えなかった。そのおわびを兼ねて計画、試算した」というものだ。

約１０００億円もかかるフル規格新幹線の建設は到底無理であり、在来線を新幹線対応の3線軌道化することで函館駅に新幹線の乗り入れを行う。建設工事費調達は函館市が主体となり、整備新幹線とせず、在来線改良工事にすればいいとし、80億円程度で実現可能としている。

並行在来線会社（経営分離で第3セクターになるであろう）が工事費を負担し、新幹線車両用線路としてＪＲ北海道に貸し付ける。工事財源は国の地方鉄道に対する支援制度を活用し、

函館機のプラットホーム裏手・海側。新幹線ホームはいとも簡単に作れる

国、北海道、及び函館市が手当てする。並行在来線会社の負担分はＪＲ北海道から得られる貸付料を担保として民間から借り入れるとしている。

提案は財源を国、北海道と函館市が協力するとしているが、本誌の提起は「国や道などを当てにしていてはいつになっても到底不可能。地元函館にはそんな政治力は全くない。函館市が独自に第3セクター方式でやること」としていて、多くかかっても１００億円程度、80～90億円で十分にできるとした。50年返済くらいでやればいいとし、函館アリーナの建設に90億円近くもかけたことを持ってすれば、やることは十二分に可能だと提言している。この点が違い、また新たな提案が在来線函館本線（函館・長万部間）の民営化対策とも絡めていることが本誌提言とは異にしている。

しかし、考え方は大筋一致したものとなっている。

費用の内訳他を細かく具体的に試算しており、並行在来線問題の対応を関連付けての乗り入れ提案で、インターネットでレポートされている。本誌が数年前から再三提言の構想とほとんど似た新幹線工事関係者・専門家の構想案となっており、インターネットで読み通してほしいと思う。

■　□　■

ところで、函館駅乗り入れ提案が新たに出てきた中、道新幹線の利用状況の苦戦から、函館市民が市企画部に対して、根本的な解決ができないものかとして、「ミニ新幹線方式による函館駅への道新幹線乗り入れ」ほか、「在来線の改良」「はこだてライナーの利便性と速度向上」などを訴え、その回答が市ＨＰに載っているが、市企画部（計画推進室）の答えは「財政負担」がどうのこうのなど、通り一遍の素っ気ないものだ。

はっきり言ってズバリ能力なし、無為無策ぶりをさらけ出している様で、全くもってどうかと考える。真摯に向かおうとしない市の姿勢は極めて遺憾で、反市民的と言わざるを得ない。このような態度が函館の地盤沈下を助長し、函館の衰退を助長し、将来に暗雲を投じている。

検討してみようという姿勢のかけらもない。少しでも「はこだてライナー」などうまく行っているならまだしも、全然そうではない状況の中で真剣に耳を傾けることなく、ましてや独自の対案、対策も何もない今日の函館市、そして担当の企画部の有り様はなっていない。

ちなみに、ＪＲ函館本線は札幌延伸に際し、経営分離・民営化となり（工藤市長がやむなく経営分離に同意した）、第３セクターの道南いさりび鉄道㈱の経営になるものと目されており、赤字だろうが何であろうが税金投入のお構いなしで、そのいざりびのトップは函館市の「天下りポスト」で現在すでにそうなっている。

昨今の市企画部はさっぱりで函館のおかれているきびしい現実、将来展望などに対してどう考えているものかと苦言を呈さなければならなく、きびしく問われる。工藤市長が「市スタッ

昨今の市企画部は全く役立たず
無為無策・無能ぶり顕著
「函館がつぶれる！」「対案を示せ！」

プの周り無能」をいいことに独善性を強める中で、議会筋などからも企画部は「何をしているのですかね」と言われている始末で、気の利いた政策立案能力は皆無に等しく、「用済み」視されている様子にもある。はっきり言って、形だけの筆頭部署と化し、今や存在価値はないに等しく、「役立っていないのであれば、潰してしまった方いいのでは」といった意見も少なくない。

この点、ハコ物など、予算をやり繰りして、専門家に設計を依頼発注し（この地元設計事務所などもセンス・感性に著しくかけ、失敗作がめっぽう多い）、建設業者に施工してもらえばでき上がる。極端は話、これしかしていないし、それ以上の能力がない。

函館はこの34～35年、やれテクノポリス構想だ、やれ国際水産海洋都市構想だなどとやってきたが、いずれも中途半端な様相できている。最近はキングサーモンの養殖云々とか出てきたが…。全て中途半端になっている責任は歴代の市長などにあるが、企画部の責任は免れない。猛反省すべきで、今や全くと言っていいほど無能ぶりを披瀝してきている。

東京へ出発。乗り心地よく、快適な新幹線車両なのだが利用客があまりにも少なく、もったいない…

加えて市企画部との関連で、言及すべきは函館市主導の公立はこだて未来大学ですでに20年を経とうし、ＩＴ・ＡＩ時代において卒業生は首都圏を中心に活躍している一方で、衰退加速する地元函館に対してはどれほどの地域貢献をしているか甚だ疑問にある。ほか古くからある大学・学部も似たり寄ったりで、学長・学部長以下の顔が見えないとの指摘も時として行われている。地域への発信に欠けている。未来大学には膨大なカネが投入され続けている。

これら大きなことの一つに背景にあるのは、函館市政をはじめとして真のリーダー不在、構想力の著しい欠如、各界にわたる人材、リーダーの「砂漠化」であろうか。新型コロナウイルスで地方がめった打ちにされ、地盤沈下が一層深刻化してくる中、「真のリーダー不在」「人材砂漠化」は目を覆うばかりになってきている！。（玄）