

## リニア新幹線と飯伊地域に寄せて ～ 青森大学 櫛引素夫教授にきく (2) ～

2019/3 (No.480) 号に引き続き、青森大学社会学部櫛引素夫教授に新幹線と地域に対する思いをお聞きする。

### ■ 魅力ある飯田の街

飯田の街を歩いて、りんご並木に感激した。弘前市はりんごの収穫量、作付面積、出荷量とも市町村別全国1位で、りんごを絡めた地域ブランディングに取り組んでいるが、飯田市のりんご並木は、りんご生産地に身を置く者にとって嬉しくもあり、悔しさも半分という気持ちにさせる。それから、中央通りに行って電線地中化にまた感激した。飯田市ほどの規模の都市で、電線地中化をこれほど丁寧に行っている例はなかなかない。全体として飯田の街は日本離れした雰囲気を出している。

通り町の中央分離帯には住民の方々によるラベンダーの花が咲いている。こちらの季節感は青森市と丁度同じくらいだが、青森市は雪が深いため、街の景観にこれほど神経を使わない。また飯田市美術館の辺りは、飯田の街は大火によりあらかた焼けてしまったと聞か、城の遺構と城下町の趣が残っている。飯田くらの石高の街では、城下町を売りにするための建築物等が一部に見られることがあるが、このような雰囲気が残っていることは少ないと思う。

それと、NHK-TV「人形劇 三国志」を夢中になって見た世代の私としては、この街で人形と会えること、これだけでこの街に来る価値がある。

### ■ 新幹線開通で2時間が4時間に

リニア新幹線が思ったほど利用がないことも考えられる。例えば、青森(新青森)と函館(新函館北斗)間。従来の特急「白鳥」「スーパー白鳥」で2時間のところを新幹線開通により1時間に短縮されたが、この区間の乗客は開通前の想定に対し十分多いとはいえない。理由は運賃が高いこと。パックのディスカウント料金を利用できる向きやビジネス利用はともかく、一般利用者は高いので乗らない、ということが起こった。どうなったかという、4時間かかる青函航路のフェリーに流れている。これにより、自動車で動く人や船旅を楽しむ人のために細々運行していたフェリーは、今や巻き返しが起きている。新幹線開業で最後の最後に決まるのが運賃。運賃が決まると、個々人の判断が入ってくる。片道だけ新幹線とか。需要予測の世界では「全部〇〇ヘシフトする」と想定しているように見える例があるが、現実的な利用は想定を超えて複雑である。

この4時間対1時間の構図は、丁度東京(新宿・品川)～飯田間の高速バス対リニア新幹線の構図と重なる。私は、高速バスの利用はそれ程減らないのではないかと思う。現在1時間に1本で、朝は4時30分発から最終は21時発。新幹線で東京から青森(約3時間半)へ行った場合の始発・最終を比べると、「高速バスで飯田」の方が、現地滞在時間が長い。たいへん使い勝手の良い交通機関である。途中地点の利用者も万遍なく拾える。



飯田市美術館にて

青森大学社会学部社会学科教授・博士 略歴  
1962年 青森市生まれ  
1987年 東北大学大学院理学研究科地学専攻(博士前期課程)修了  
同年 東奥日報入社  
2006年 弘前大学大学院地域社会研究科(後期3年博士課程)修了  
2013年 青森大学社会学部准教授  
2016年 青森大学社会学部教授

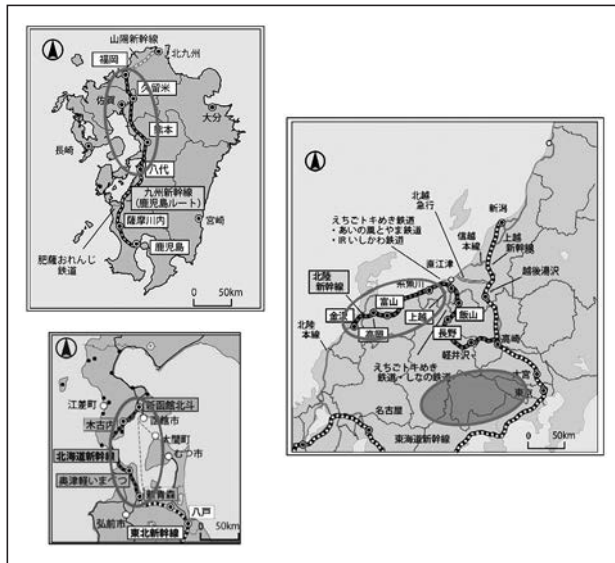
## ■地域のスケール感を踏まえて物事を見る

右図は九州、北海道道南・東北北部、本州中部の同一縮尺の地図を並べたもの。これを見ると九州が狭い島であることがつくづく判る。九州の面積は青森・秋田・岩手3県合計分くらい。そこに130万人が住み、政令指定都市が3市（北九州・福岡・熊本市）ある。他方で広大な東北6県には、政令市は仙台市1市で、総人口は8.9百万人と交通需要等などの条件は厳しい。

地図内の楕円は同一サイズで、新幹線の新青森－新函館北斗間、博多－八代間、糸魚川－金沢間がほぼ収まる。北陸新幹線では、糸魚川－金沢間などに新幹線通学が始まっていると聞いた。北海道新幹線では、津軽地方と道南との越境地域交流が見えるようになったという。

この楕円をリニア中央新幹線に当てはめると、飯田から品川には少し届かないが、ほぼカバーすることが判る。各新幹線を比較したり、新幹線の将来を考える場合、このような国土のスケール感を念頭に置くことが重要である。

北海道・本州・九州 新幹線路線図



(櫛引素夫教授作成)

## ■再度、新幹線効果について

日ごろ思っていることだが、新幹線論議は入り口が狭すぎる。新幹線というと、とかく「観光、交流人口・関係人口」といった話になる。新幹線は観光客・来訪者のためのものなのか。観光客のためでなく、前回述べたが住民のQOL（生活の質）のためという視点が必要である。

新幹線により地域が5,000円でも10,000円でもお金を稼ぐことを考える。函館の例として、従業員のフル雇用に踏み切れなかったため、ホテルがフル稼働できなかった。仕方なく東京から人材派遣を入れて稼働を上げた結果、売上げは上がったが費用も上がって利益の外部流失が起きたという。地域トータルとしてどれだけお金が落ちるか、地域でどれだけお金が循環するか、ということを見ないと上滑りな議論になる。

観光新幹線は手段であって目的ではない。また、観光ひとつとっても「観光客の一人当たり消費額」がどうのという話に止まることなく、例えば観光客が買ったものを後々通販で引き続き買い続けてもらい、リピーターにする。そうすれば来訪の有無とは別に、地域にお金が貯まっていくのではないかと、といった地域経済の視点が必要。

九州新幹線でのアンケートでは、「本社と支社の風通しが良くなった」という回答があった。人の行き来が盛んになってフェイス to フェイスコミュニケーションが増えることで企業・組織の活動レベルがアップするなら、それも新幹線効果と言えるだろう。

## ■リニア対策より地域の近未来シミュレーション

開業対策として取り組むべきことは、本来なら新幹線抜きで、新幹線が通っても通らなくても取り組むべきこと。この地域がどうあるべきか、この地域をどうつくっていくか。実現したい暮らし、ビジョンを検討する。それに対しリニア新幹線がどう絡んでくるかを考える。前者と後者を8割：2割くらいで考えていくと丁度良いのではないかと。

櫛引先生の「新幹線調査」に関する連載記事が東洋経済オンライン (<https://toyokeizai.net/>) に掲載されています。

(飯田信用金庫 地域サポート部 リニア対策課 加藤 修平)