



林 光男

社団法人東北経済連合会 副会長

東北新幹線の全線開業は ゴールではなく新たなスタート

昨年12月4日、東北新幹線の八戸～新青森間が新たに開通し、東京～青森間が全線開業した。新幹線を青森まで延長する基本計画の決定から実に38年の歳月を経て、ようやく青森まで1本の高速鉄道がつながったのである。そして3月5日には、新型車両「はやぶさ」が導入され、東京～新青森間が最短約3時間10分で結ばれた。学生時代、上野から青森まで寝台列車に揺られ十数時間かけて帰省していた時代がうそのようである。

しかし、青森延伸は苦難の歴史そのものであった。盛岡以北が全国新幹線鉄道整備法に基づく「整備新幹線」となってから、駅舎の位置やルート、ミニ新幹線かフル規格かなどで、紆余曲折があり「政治新幹線」とまで揶揄されるほど、政治に翻弄されてきた。

高度経済成長時代「夢の超特急」とうたわれた新幹線は、人の交流、物流などさまざまな恩恵をもたらし、経済活動に不可欠な大動脈として、国民生活に密着してきた。それだけに長引く不況の中、地方都市にとっては、新幹線を起爆剤とした地域振興、経済活性化への期待感は大きく、新幹線開通による「新しい時代」に将来への夢を描いてきたのである。

県民の悲願であった青森市までの延伸が実現したことは、率直に喜びたいものであるが、しかし同時に、全線開業はゴールではなく新たなスタートであると位置付けたい。全線開業効果を持続的に地域活性化に結び付けるためには、経済効果を待つのではなく積極的に創造していくという姿勢が欠かせない。そういった意味でも全線開業は本県にとっては、到達点ではなく新たな出発点であり、常に能動的な事業展開を図っていくことが大事となる。

この度の開業で青森と東京は、新幹線、航空機、高速自動車道の三つの高速交通体系が整ったことになる。特に新幹線は、首都圏への利便性の高い移動手段として使われることで地域間の交流や人材の交流も図られ、産業活動などの促進による地域経済の活性化への活路を切り開くためには不可欠である。特に観光振興への波及効果が大きいと期待しているが、一方では高速交通体系の整備による人口流出なども危ぶまれる。

期待と懸念が交錯する中、新幹線効果を全県にあまねく波及させるためには今後、本県を訪れるリピーターをいかに増やすかといった点で、各市町村や関係団体が広域的な連携をどのように強化していくのがますます重要となってくると思われる。

新幹線効果を生かせるか否かは、今後の我々の取り組みに懸かっているのだと痛感する今日この頃である。

(青森県商工会議所連合会 会長・はやし みつお)