

東北新幹線の全通に想う

安原 明

12月に東北新幹線が青森まで開通する。71年の着工以来完成まで39年かかったことになる。

私は大学を卒業して日本国有鉄道に入社してから色々な立場で東北新幹線の建設に携わってきたため、全通に当たり様々な思いが浮かんできた。これらの幾つかを紹介してみたい。

東北新幹線は田中角栄氏の日本列島改造論が華やかなりし頃成立した全国新幹線鉄道整備法による最初の整備路線であり、資金事情などから東北新幹線は上野・盛岡間で上越新幹線(大宮・新潟間)と同時に着工された。

私は国鉄本社で、停車駅や路線の計画に携わったが、早期着工の機運は高く、運輸大臣の認可を得るための作業に大変に忙しい思いをした。特に上野・大宮間については都市化が進んでおり、用地の買収は困難が予想された。このため上野から赤羽までは在来線の上空や地下を利用し、大宮までは交差する荒川の下を通り10キロほどをトンネルで計画した。その後このトンネル区間は高架線に変更され、新幹線の両側に埼京線を併設するとともに住宅地の騒音などを緩和するため線路の両側に20mの緩衝地帯を設けることになった。当時在来線の通勤時の混雑は大問題であったが、埼京線の同時建設は東北方面の混雑緩和に絶大な効果を及ぼし、沿線の宅地化も更に進むことになった。緩衝地帯として取得された土地は87年の国鉄改革の後自治体に譲渡され、都市計画などに活用されている。

私は73年から約4年間福島県内の工事の第一線で用地買収や設計施工などの仕事をした。東北地方は「ひかりは北へ」のキャッチフレーズで新幹線建設を推進する立場であったが、現地に乗り込んでみると、総論賛成各論反対の住民が多かった。特に在来駅に併設される福島駅付近などでは騒音・振動の問題で線路の地下化を要求する強力な運動にてこずった。第一次石油ショックで政府の総需要抑制策がとられたため懸命な努力で用地を確保したのに予算が足りず工事の発注が遅れたこともあった。さらに東京付近の工事の遅れもあり、着工1年後の82年に大宮・盛岡間で暫定的な開業が行われた。

その後上野・東京間の建設が追加され、85年に大宮から上野まで、91年に東京まで開業した。上野は地下5階の駅で東京は高架であるため急勾配の線路は秋葉原付近で地上に顔を出すという難工事であった。東京駅では限られた敷地の中に新幹線のホームを作るために中央線のホームを3階に移転するという大工事も行われた。

盛岡以北は国鉄が民営化されたため、国が建設を行うこととなった。ローカル線として残る並行在来線はJRに新たな負担とならないよう第三セクターによる運営とし、JRは新幹線によって生み出される利益の一部を線路使用料として30年分割で国に支払うという方式で91年に着工された。02年に八戸まで延伸され、ようやくこの度終点の青森までの開業となった。開業時の東京・青森間の運転時間は3時間20分とされているが、1年後には最高時速320キロで、3時間を目指すという。

現在工事中の九州新幹線は11年春に鹿児島ルートが完成し東京・鹿児島が結ばれることになる。また北海道新幹線は5年後の函館までの開業を目指している。

開業以来乗客の死亡事故ゼロの記録を続けている新幹線が今後とも安全に運行され、国民に利用されることを心から祈っている。そして自動車や航空機に比べてエネルギー効率の優れた新幹線輸送が今問題の地球温暖化対策にも大いに貢献することを期待している。