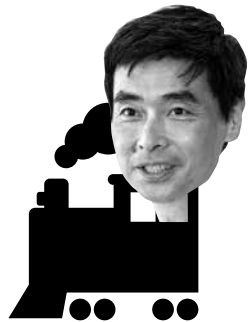




第31回



(あべ・ひとし) 1961年東京都生まれ。東京大学工学部都市工学科卒業、修士修了、博士1年中退。88年にJR東日本に1期生として入社し鉄道の実務と研究開発の経験を重ねた。2005年に退職して(株)ライトレールを創業。交通計画のコンサルティングに従事

北の鉄路のために高市新政権へ期待

「総合的な国力」を強化

自民党の高市新総裁が誕生し、そのまま総理になる。高市氏は積極財政を常々主張し、総裁選の公約トップは「日本列島を強く豊かに」とした。選出後、馬車馬のように働くと宣言した。北海道の鉄道を活かせるかは国の運輸政策次第だ。表に示した3記事を振り返りつつ高市新政権への期待を書こう。

成長投資で「強い経済」を

北海道を成長させ「強い経済」を実現するのに、北海道新幹線札幌延伸の大幅遅延は重大事だ。ピンチをチャンスに転ずるべく、第25回を書いた。

工事が難航する3トンネルの掘削を同時並行で進めていては、札幌延伸は40年代になりかねない。最南の渡島ト

ンネルへ作業員と機材を集中投入し、長万部分開業とするのが得策だ。

工事遅延に北海道の責はなく、内容に示した関連4投資は国費主体とすべきだ。北海道の政官財が一致団結して要望し、高市新政権は「総合的な国力」強化のために応じて欲しい。

食料安全保障と地方創生

高市新総理は「食糧安全保障の確立」を謳い、日本の食料自給率を限りなく100%に近づけると言う。

田中角栄「日本列島改造論」に「世界各国の近世経済史は一次産業人口の二次・三次産

回	月号	タイトル	内容
25	2025.5	新幹線は長万部まで早期部分開業を	新幹線札幌延伸が2040年代になりかねず、31年度末を目標に長万部分開業、貨物新幹線、函館乗入れ、長万部一東室蘭電化、海線・山線中速新幹線化を実現したい。
19	2024.11	貨物新幹線と荷物新幹線の相互発展	JR東日本が開発の方針を固めた荷物新幹線では、現行の鉄道貨物輸送分すら運び切れない。貨物・旅客会社の競争と協業により便利な貨物・荷物新幹線の実現を。
16	2024.8	改めてJRと北海道の未来を願って	連載の趣旨はJRへの応援。国が経営安定基金の運用益減を遡って措置することで、鉄道を充実でき北海道の未来を開け社人研推計と異なって人口も増大する。

業への流失」「国民総生産の拡大と国民所得の増加」「日本もその例外ではなく力強く発展」とある。

それから50年を経て、輸入に頼らぬ食糧自給こそが国家安全保障の礎だろう。二次・三次産業から一次産業へ、二次産業も機械や衣料から食品加工や肥料・農薬等へ雇用シフトすべきと考える。広大な土地と気候から、北海道が主役となるべきは言うまでもない。

農地規模拡大やスマート農業化とともに、北海道産の農畜水産物を効率的に大消費地へ運ぶ物流の強化が重要だ。第19回に書いた貨物新幹線は、その重要

なツールとなる。

明治のインフラである在来線の函館―長万部を貨物線として残すより、令和のインフラたる新幹線を貨客兼用とする方が得策だ。

JR各社が車両と地上設備の技術開発と設備投資の全額を負担しては、事は進まない。貨物新幹線という世界初の「先端技術」を開花させるべく、高市新政権による「成長投資」を願う。

地方には大きな「伸び代」

北海道には広大な土地があり余りながら活用されず、企業は立地せず、雇用は増えず、人口減が続く。

それを改めるには人の移動と物の運搬の効率化が肝だが、道路整備だけではせいぜい平均時速80kmしか実現できず、密集市街地では渋滞が発生する。

一方、鉄道では平均時速150km以上を容易に実現でき、密集市街地でも定時運行できるのに、本来の能力を発揮できずにいる。その根幹原因と解決の処方箋は第16回にまとめた通りだ。

高市新政権は、かつて自民党が約束した「不便になりません」「運賃も高くなりません」「ローカル線もなくなりません」を守るとともに、鉄道が北海道の「伸び代」を活かす牽引役となる環境を整えて欲しい。