

2016年3月26日、北海道新幹線の新青森―新函館北斗間(約149キロ)が開業した。それ以来、函館市から時間距離が最も近い政令指定都市は仙台市となった。同じ道内の札幌市ではない。北海道新幹線の開業から10年。北日本の地理的感覚が静かに変わり始めている。

北海道新幹線は1973年、東北新幹線盛岡―新青森間など全国4路線と共に整備計画が決まり、着工待ちの段階に入った。しかし、同年の第1次オイルショックや国鉄の累積債務問題により事業は凍結された。長い曲折を経て2005年に工事が始まり、整備計画策定から43年目に開業を迎えた。

現在、新函館北斗駅から札幌駅までは特急で約3時間半。仙台駅までは新幹線で約2時間半と、1時間の差がある。加えて、冬季は悪天候に強い新幹線と、そうでない特急との差が際立つ。こうした状況の中、「道南の東北化」が少

座標



しずつ進んでいる可能性がある。

開業直後に調査をした際、国内最大手の紙製品パッケージメーカーが、道南地域の担当を札幌市の支社から青森営業所に変更していることが明らかになった。同様に、IT企業が道南の担当営業所を青森市や仙台市に移した例も確認できる。

そういえば昨年10月、北海道教育大函館校で開かれた全国学会のシンポジウムに参加した際、受け付けのアルバイトをしていた5人の学生は全員が東北出身だった。そして「北海道新幹線がなかったら、自分がここにいることはなかつた」と口をそろえた。

新幹線が結ぶ新たな姿

道南の東北化という視点からの本格的な調査は地元でも行われていないようだ。ただ、総務省の住民基本台帳人口移動報告の函館市の項目を見ると、対宮城は14年、転入98人、転出149人で51人の転出超過だったのに対し、24年には転入125人、転出97人で28人の転入超過に転じている。都市規模から見れば微々たる数字だが、どのような変化の兆候なのか、精査の必要性を感じる。

北海道新幹線はさらに30年度末の札幌延伸を目指していた。仙台―札幌間は約3時間の時間距離となる見込みだった。しかし、難工事などにより延伸は速くても38年度末までずれ込んだ。道内には落胆が広がっている。

逆に、この時間を生かして札幌圏と仙台圏が手を携え、「北国の視点・価値観」を反映させた新たな国の将来像を構想できないか。人口減少が進み気候変動が激化する

青森大社会学部教授

櫛引 素夫

(青森市)

る中、「持続可能な寒冷地域の経済や社会、暮らしの在り方」は重要な課題となり得る。日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震に関する防災策の検討や、豪雪時の選挙の是非など、全国知事会議や各団体の東北・北海道枠の会議で議論できるテーマもある。

東北や北海道に限らず、新幹線は「東京への最短時間」だけに目が向けられがちだった。しかし、東京一極集中は防災面をはじめリスクが大きすぎる。札幌と仙台がつながることで「北と北を結ぶ新たな軸」が生まれ、新たな日本の姿が浮かび上がると信じていたい。

東北と北海道連携