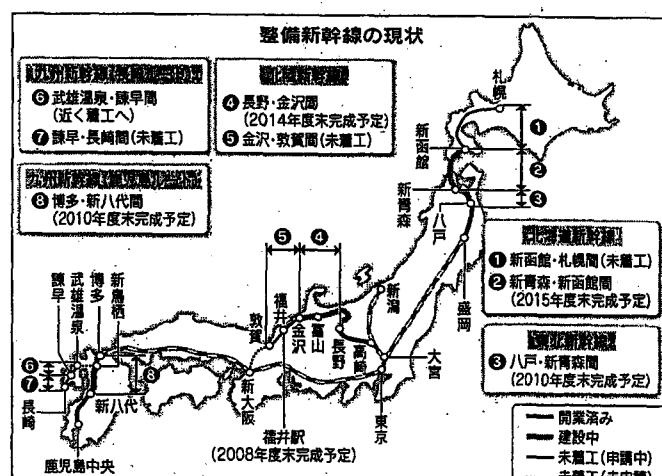


## 整備新幹線の未着工区間



整備新幹線建設なる議論が活発になつて来たのは衆院選に向けて地元に未著一枝詞抱える議員が多かった。それで「与党で一斧への實付料前払いを検討して頂けないか」——。一月十三日に首相官邸で開かれた整備新幹線に関する政府会議。与党ワーキンググループ（WG）・國土交通省の協議などにより國本が頭頭として切って、与党からも（業界が）好調なJRFが費用を負担しようとしないのがあつた。

國土交通省によると、整備新幹線建設の一九八〇—一〇〇〇年度の総事業費は約三兆五千億円。内訳は國の公債事業費が九千五百億円、地方自治体の負担額が九千八百億円、國鉄債務化に伴う新幹線収入が一兆一千六百億円。財政投資額なら借入金が一千八百億円。JRへの貸付額が年間二百七十五億円）は借入金の返済額にあてている。

建設費2兆円 財源メドたたず  
新幹線（新函館・札幌）が約一兆八千億円、北陸新幹線（金沢・敦賀）が約八千五百億円、九州新幹線（鹿児島・長崎）が約千百億円だ。  
公共事業費が削減傾向にあり、歳入も使い切ったなかでは、新幹線などの財源が必要。そこで新たに「貨物料」だ。整備新幹線は、JR社から国が貨物料を徴収するルール。この貨物料を計らはずして建設財源をあてようなどといふ考えだ。  
これに対してJR東日本は、「(前払い)は乗客の発生以前の費用負担なので、会計の原則に反する(株主からの)関係者に説明できない」と反対。全面的に反対しても、年間数百億円規模で、未着工区間の竣工工費をまかなうには足りない。財務省は「既着工区間の完成が基本」（森裕副大臣）と国費の追加投入に慎重だ。政府、与党は三月末までに建設メドをつけられるが、財源確保が障壁だ。

自立だ、「札幌延伸をほ  
らんだ先行投資の動きがけ  
あつたくな」（商工会議  
議所）。今月にも駅の調  
査が始まる長万部町でも  
「民間の動きは特にな  
い」。

二〇〇六年度に民間調  
査会社が実施したインターネット調査では、道新線で過去一年間に新幹線に乗った人がわずか五分の一。  
JR北海道の幹部は「新幹線に乗った人の少ないない人が多く、なぜかわから  
てならない」と語る。  
官民でつくる誘致組織、道新幹線建設促進期成会（会長＝高橋らのみ  
知事）は〇七年夏に小学一年生向けの新幹線体験ツア  
ーを開くなど、道民の関心を握り起し、ついで躍起だ。

建設費2兆円

財源メドたたず

設には総額、兆円（〇一）年時点の試算）が必要である。内訳は北海道新幹線（新函館・札幌）が約兆八百億円、北陸新幹線（金沢—敦賀）が約八千五百億円、九州新幹線（諫早—長崎）が約千億円だ。

公共交通事業費が削減傾向にあり、輸送収入を使いつぶたなどでは、新たな財源が必要。そこで浮上したのが「貨物」だ。整備新幹線はJR各社から国が貨物料を徵收するルール。この貨物料を前払いさせ、建設費源にあてようという考え方だ。

これに対してJR東日本は「（前払ひ）要請の生産以前の費用負担

には、一札延伸をならん先行投資の動きが止まつた（なし）」（商工会議所）だ。今月にも駅の調査が始まる長万部町でも、「民間の動きは特にない」と。

二〇〇〇年度に民間調査委員会が実施した、インターネット調査では、道民乗った人はわざわざか五%、JR北海道の幹線は「新幹線に乗った」とのない人が多く、よそのつりの人が多い。

## 建設巡り地元足並み乱れ

整備新幹線の未着工区間に於ける議論が大詰めを迎えていた。年先は衆院選挙の直前であるが、総選一兆円といわれる建設費をもつての財源のメドはたっていない。北陸では利害の激しいから自治体の足並みが乱れがちで建設が進まない。一方で、着工が固まつた九州新幹線長崎ルートでも不満はないが、ほんの少しある地元の動きを逃がした。

### ▼ 佐賀

間(肥前二日一課早)に在来線廃止への不安を述べたのは佐賀・長崎両県の路線を賣り取る新幹線開業後もJR九州が二年間の全線運行を保証する——との内容。

並行在来線を「より安い経営分離する場合は地元十年以上も経営分離する」として、反対する趣意の懸念を述べる形での決着。

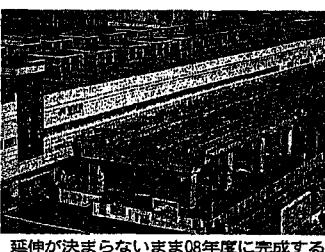
島市の桑原一彦市長は、「地元が声を挙げた際は、反対の立場は変わらぬ」として、地元の意見を尊重する立場を示す。一方で、北町長の田中慶一によると、「新幹線は」佐賀「JRリットなど」、北町長の同意で着工が可能との論理だ。だが将来の

卷之三

新幹線の未着一区間を巡る議論が大詰めを迎えていた。与党は衆院選挙区議員の内、三月未満では建設の決定を認めずが、総額二兆円といわれる建設費のメドはたっていなかった。北陸では利害の違いから四政治体の足並みが乱れ、着工が固まつた九州新幹線真崎ルートでも不運ばかりか。まさにそれが地元の動きを退いた。

## 頭越し合意に反発

## 費用対効果 疑問視も



北海道新幹線の函館駅開業は、JR東日本が決算から2008年度に完成する予定で、JR東日本は、函館駅の建設費を北海道に請求する方針だ。JR東日本の新幹線部門は、函館駅の建設費を北海道に請求する方針だ。JR東日本の新幹線部門は、函館駅の建設費を北海道に請求する方針だ。JR東日本の新幹線部門は、函館駅の建設費を北海道に請求する方針だ。

▼北海道

かあるのか、なぜ民間の  
賣は少なくない。なぜ、  
それが合意などして、長崎  
ルートは〇〇年年内に、  
国交省が正式に着手を認  
可するとの見方が強い。  
「一〇一年度の長崎県  
での国民体育大会を開催  
の一つの目標」とした  
(金子原一郎・長崎県知  
事)など、建設推進派の  
期待は膨らむ。だが、地  
元自治体の頭越しの合意  
は、関係者の間に大きな  
しりを飛ばした。

議論に頭を下げ続けた。  
北陸新幹線は長野新幹  
線を延長する形で、金沢  
までは一〇一年度には  
本部で開いた整備新幹  
線に関する調査会、議論  
連盟の合同会議。会場の  
前では福井県の西川誠  
知事ら約四十人の陳情団  
が「北陸新幹線、新幹線を  
かねて、「一〇一年度度  
での新規着工を」と誓  
ひ立たせた。「(延伸に向  
む)方向に力をしてほしい」  
と訴えた。だが、右川昌  
也は「一〇一年度度  
定の余裕開業こそ前例」  
すべきだ」との声も聞か  
れる。「北陸は一つ」とい  
う新幹線の言葉と共に、  
腹に北陸三県の足並み

▼  
福井

北海道新幹線の新函館駅は、札幌の着工決定に期待を寄せた北海道では、終了にかかるまでの体で、經濟界の動きは活発でも、裏腹に北陸三県の足並みは乱れている。