

整備新幹線着工の政治過程（５）： 2004年スキームの形成過程

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2011-09-24 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 角, 一典 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.32150/00005994

整備新幹線着工の政治過程（5）

2004年スキームの形成過程

角 一 典

北海道教育大学教育学部旭川校社会学研究室

The Political Process of Seibi-Shinkansen Construction (5)

The Decision Making Process of 2004's Scheme

KADO Kazunori

Department of Sociology, Asahikawa Campus, Hokkaido University of Education

概 要

本稿は、2004年末に決定した、整備新幹線の3線3区間の新規着工をめぐる政治過程、すなわち2004年スキームの成立過程についてまとめたものである。

本稿で取り上げた政治過程では、小泉内閣の財政再建およびそれにもなう公共事業抑制の影響あるいは整備新幹線開業にもなう負の効果がある程度明らかになってきたことを受け、それまでの状況からやや後退する局面を迎えた一方、小泉首相の中における整備新幹線の優先順序が高いものではなく、また、自身の党内における位置も相俟って、2004年スキーム成立を許すという矛盾の構図が現われていると思われる。

はじめに

一般に、小泉純一郎首相の誕生は、日本政治の画期として評価されている。本稿で記述するのは、小泉政権の誕生から3年間にわたる時期の、整備新幹線の政治過程である。

本稿では、小泉内閣成立後の、全般的な公共事業抑制政策が展開された時期の整備新幹線の扱い（第1章）および同時期に発生した付随的な諸問題について（第2章）、そして、特に動きが目立った北陸新幹線をめぐる経緯を記述し（第3章）、

小泉政権下における本格的な整備新幹線新規着工に関する検討の場である与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームによる検討過程を詳述し（第4章）、最後に、その時期に九州で発生した2つの地域問題に触れる（第5章）。

1 小泉内閣成立と整備新幹線

1.1 公共事業費抑制政策

2001年4月26日、小泉純一郎が首相に就任、第一次小泉内閣が成立した¹。小泉は、表看板として、

持論である郵政民営化・道路公団民営化を掲げていたが、それとともに、小渕内閣以降の、景気対策を目的とした財政拡大基調を改め、財政再建へと大きく方向転換することとなった²。

5月14日の衆議院予算委員会で、小泉首相は、財政再建にともなう公共事業見直しに関連して、整備新幹線建設の凍結を問う質問に、「継続すべきものは継続するが、この予算編成の中で状況を見ながら考えていく」、「今までの継続性も考え、そういう意見もあるということも考えながら検討したい」と答弁した。また、6月25日の参議院決算委員会では、国内の交通網整備について質問を受けた際には、「限られた予算のなかで、空港も鉄道も道路もといっても、国民の税金と採算性を考えねばならない」と述べ、公共事業抑制方針の下で採算性を重視する考えを表明、そして、整備新幹線建設に関しては、「2000年12月の政府与党申し合わせで、収支採算性や投資効果を十分に吟味のうえで行うとなっており、その点を尊重したい」と述べた。

この時点で、小泉は整備新幹線に対する態度を明確にはしていない。しかしながら、さらなる新規着工を目指す勢いを削ぐには十分な対応であったともいえる。

8月2日、整備新幹線関係18都道府県期成同盟会は、公共事業費抑制を目指す小泉政権の姿勢に配慮し、恒例となっていた政府・与党に予算要望する「整備新幹線建設促進合同要望会」を開かないことを決定した。

8月29日、国土交通省は、2002年度予算概算要求で、整備新幹線建設の国費負担（公共事業費ベース）について前年度と同額の750億円を要求したが、12月19日、政府・与党は、概算要求の750億円から6.7%削減し700億円にすることを決定、地元負担などを加えた事業費ベースでは、前年度比3.3%減の2218億円となった。国土交通省は22日、2218億円の配分を決定、開業を控える九州新幹線新八代－西鹿児島間に重点的予算配分がなされ992億円、東北新幹線八戸－新青森間・北陸新幹線長野－富山間・九州新幹線新八代－博多間にはそれぞれ60億円上積み、260・400・400億円が配分された。そして24日、2002年度予算案は閣議決定された³。

1.2 東北新幹線盛岡－八戸間開業

新規着工が決定した博多－船小屋間では、10月29日から日本鉄道建設公団による現地測量が開始され、工事に向けての動きがスタートした。また、2002年1月8日には、日本鉄道建設公団が、北海道新幹線新青森－札幌間・九州新幹線長崎ルート武雄温泉－長崎間・北陸新幹線南越－敦賀間の環境影響評価書案を扇千景国交相および沿線知事に提出、北海道新幹線と長崎ルートについては工事実施計画をまとめ、国土交通省に認可申請を行った。1月15日からは、環境影響評価報告書案の縦覧が沿線市町で開始された。

開業を間近に控えた東北新幹線では、2002年3月11日から国土交通省による盛岡－八戸間の駅設

1 なお、小泉内閣発足前の3月23日、与党3党の整備新幹線促進協議会が開かれ、JR各社社長に対してヒアリングを行っている。この席で、南谷JR西日本社長は、北陸新幹線についてフル規格で整備する場合は南越もしくは敦賀までの同時開業を求めると同時に、支線の経営分離については並行在来線の経営分離問題とは切り離し、ローカル線問題として扱うとの姿勢を表明した。

2 もっとも、この背景には、自民党を長年牛耳ってきた経世会に対する小泉の対抗意識もあったと思われる（野中、2008：chap.2）。経世会出身の小渕内閣の下ではじまった財政拡大路線を修正するにとどまらず、経世会の牙城であり、権力基盤でもあった郵便局および道路利権を解体することが、小泉の「真の」狙いであった。

3 小里貞利は、南日本新聞社の取材に対して、九州新幹線建設の2002年度予算が「予想以上に」ついたことを受け、「全線開通時期が大幅に短縮される見通しがついた。（博多までの全線開通は）2008年あたりに明るい目線を置いていい」との談話を残している。

また、2002年1月29日、田中浩二JR九州社長は、九州新幹線新八代－西鹿児島間の開業時期について、早ければ2004年春、遅くとも夏になるとの見通しを示した。

備および八戸電留所の配電設備完成検査が開始され、３月18日には青い森鉄道と青森県が、国土交通省東北運輸局に青森県分（八戸－目時29.5km）の鉄道事業許可を申請した。５月13日、JR 東日本は、東北新幹線盛岡－八戸間開業にともなう輸送計画概要を公表、仮称とされていた２つの停車駅はそれぞれ二戸・いわて沼宮内に決まった。さらに翌14日、JR 東日本は、開業日を12月１日とすることを公表した。

７月30日、日本鉄道建設公団は、東北新幹線で新たに使用する車両E 2系1000番代の走行試験を開始、９月20日には、国土交通省が、JR 東日本が申請していた盛岡－八戸間の料金を認可、これを受けて同日、JR 東日本は盛岡－八戸間のダイヤを公表した。11月30日、国土交通省は、東北新幹線盛岡－八戸間の貸付料79.3億円を認可、翌12月１日、東北新幹線盛岡－八戸間と青い森鉄道・IGR いわて銀河鉄道が同時に開業した。

１．３ 2003年度予算編成をめぐる攻防

７月25日、自民党整備新幹線建設促進議員連盟と自民党整備新幹線建設促進特別委員会の合同会議が開かれ、会議後の記者会見で、野沢太三自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長は、整備新幹線建設促進のため「９月以降の早い時期に数百億円程度の補正予算を政府へ働き掛けたい」との考えを表明するとともに、2003年度予算概算要求は「750億円がベース」との認識を示した。８月28日には、国土交通省が概算要求を公表、整備新幹線建設については、国費として本年度当初予算９％増の766億円、地元自治体負担などを合わせた総事業費2235億円を盛り込んだ他、熊本駅周辺の連続立体交差事業に全国枠として1864億円、富山駅周辺の連続立体交差事業調査も概算要求に盛り込んだ。前年度削減された分を回復することが目標とされたことになるわけだが、国民的人気の高い小泉政権の公共事業抑制方針に一定の配慮をした結果とみるべきと思われる。他方、補正予算において事業費の大幅な増額を狙う方針が明示されたことにも注目しておく必要があるだろう。

一方、政府は前年度に引き続きさらなる公共事業費抑制を進める方向であり、整備新幹線もその例外ではなかった。しかしながら、国土交通省や関係議員の反発を受けて減額幅の縮小を余儀なくされ、12月17日、2003年度予算における整備新幹線建設費を686億円にすることを決定した。12月21日、財務省原案が内示され、整備新幹線建設費として国費686億円、地方負担分も含めた総額2115億円が計上された。当初予算としては２年続けての減額という結果となった。

翌21日の復活折衝では、未着工区間向けに整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金31億円が認められた。24日、2003年度予算案が決定し、これを受けて国土交通省は同日線区別配分を発表、東北新幹線盛岡－八戸間55億円、九州新幹線新八代－西鹿児島間590億円、北陸新幹線長野－富山間515億円、東北新幹線八戸－新青森間370億円、九州新幹線博多－新八代間535億円となった。

１．４ 九州新幹線新八代－鹿児島中央間開業

2003年２月25日、石原進 JR 九州社長は、2003年度中とされていた九州新幹線の開業時期について、2004年３月を目標に準備を進めていると発言、また、開業と同時に西鹿児島駅を鹿児島中央駅と改称すると発表した。３月20日には、九州新幹線の愛称を「つばめ」に決定、全線開業時も同名を踏襲する意向を示した。８月22日には、九州新幹線鹿児島ルート新八代－鹿児島中央を2004年３月13日に開業すると発表した。

他方、４月30日には、並行在来線区間のうちJR 九州が経営分離の意向を示した八代－川内間を引き継ぐ肥薩おれんじ鉄道が、鉄道事業法に基づく鉄道事業許可を国土交通省に申請、６月30日、国土交通省九州運輸局が、肥薩おれんじ鉄道が申請していた鉄道事業を許可した。

11月11日、JR 九州は、一部開業する九州新幹線は、１時間２本、１日32往復で運行すると発表、また、日豊本線・肥薩線・指宿枕崎線で特急の新設などを行う方針も示した。2004年３月10日、JR 九州が鉄道建設・運輸施設整備支援機構に支

払う九州新幹線のリース料が年間約20億円で決着したことを、与党幹部など複数の関係者が表明、3月12日、国土交通省が、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が申請していた新八代－鹿児島中央間の貸付料20.4億円を認可した。そして3月13日、九州新幹線新八代－鹿児島中央間および肥薩おれんじ鉄道が同時に開業した。

2 整備新幹線をめぐる地域課題の「噴出」

2.1 船小屋駅設置をめぐる動き

1998年スキームで新八代－船小屋間の新規着工が決定した際、船小屋で在来線と接続する計画となったが、船小屋駅はあくまでも暫定的に設置されるものであり、九州新幹線の当初計画にはない駅であるため、2000年スキームで九州新幹線的全線着工が決定した時点で、船小屋駅の取り扱いが再度取り沙汰されることとなった。

博多－船小屋間の現地測量開始に先立ち、2001年10月8日に、九州新幹線船小屋駅設置促進期成会準備会が開かれた⁴。

船小屋駅に対しては、新幹線が久留米駅に接続するのみならず、30km 離れて新大牟田駅が設置され、船小屋駅がその間に位置することとなり、また、在来線の船小屋は無人駅で、両隣の羽犬塚および瀬高は特急停車駅である一方、船小屋駅は通過するという状況を考えると、設置に合理性を欠くという意見もあった。また、地元周辺でも、利便性の低下あるいは駅設置にともなう地元負担を憂慮して、船小屋駅設置に反対する動きも出てくることとなった。

船小屋駅誘致を積極的に進める地元筑後市に対して、12月17日、九州新幹線船小屋駅設置の見直しを求める羽犬塚駅推進協議会は、桑野筑後市長と協議したが、桑野市長は「2年前の大きな流れで船小屋は決まっているので、市長の力ではどうにもならない」と弁明、21日には船小屋駅誘致を

正式表明した。

2002年9月、船小屋駅の誘致構想案が明らかとなり、地元負担が市の試算で82億円に上ることが判明すると、地元筑後市の住民からも設置に疑義を唱える動きが起こりはじめた。

2.2 しなの鉄道の経営不振

北陸新幹線高崎－長野間の開業とともに発足したしなの鉄道は、長野県による収支見通しを大幅に下回る慢性的な経営不振状況に陥っていた（表1参照）。JR 東日本から買い取った鉄道資産は県からの借り入れに拠ったものの、その償却はどうか、単年度の収支でも大幅な赤字を計上、2000年度末には累積債務が21.6億円に達した（表1）。しなの鉄道と長野県は、独自に経営改善のための努力を進める一方、抜本的な経営安定のためには国の支援が不可欠との結論に達し、2002年1月16日、参議院国土交通委員会の理事と委員11人が視察した際、田中康夫長野県知事ら県幹部との意見交換の場で、経営が悪化しているしなの鉄道の現状を説明、並行在来線に対して国が支援するよう要請した。

相対的に優良な路線であったしなの鉄道の経営不振は、後発の並行在来線の経営に対する不安感

表1 しなの鉄道の損益（単位：100万円）

		1998年度	1999年度	2000年度
営業損益	営業収益	2659	2643	2541
	営業費用	3535	3549	3474
営業外損益	営業外収益	7	13	3
	営業外費用	181	202	220
経常損益		-1050	-1095	-1150
特別損益	特別利益	422	446	756
	特別損失	0	10	13
法人税等		7	7	7
当期損益		-635	-666	-415
当期末処理損失		-1083	-1749	-2164

出典：しなの鉄道HPより筆者作成

4 この会合には古賀誠衆議院議員も参加している。船小屋駅設置をめぐるっては古賀誠の影響を指摘する意見もある（ex.『週刊新潮』2007.11.8）。

を高めることとなった。旧幹線であったとしても、優等列車を失っての、地域交通のみの経営は難しいということを、しなの鉄道の経営悪化は明らかにしたのである。

東北新幹線盛岡－青森間の開業にともない並行在来線の経営分離が決定していた東北本線盛岡－八戸間について、2002年2月、青森県・岩手県・JR貨物の3者の間で、線路使用料のルールを含む鉄道線路使用契約が締結され、並行在来線運営会社に対して、JR貨物は運輸施設整備事業団からの調整金約8億円を含めた年間計約12億円、JR東日本・JR北海道は寝台特急走行分収入の年間3億円を支払うことなどが盛り込まれた。10月には、全国新幹線鉄道整備法施行令が一部改正され、新幹線貸付料収入のうち調整金を交付するために必要な額が新幹線建設費用に充当する額から除外されることとなった。11月21日に開かれた自民党整備新幹線建設促進特別委員会では、債務超過に陥っているしなの鉄道と、今後第三セクターに経営が引き継がれる並行在来線の関係者が経営見通しなどを報告、委員会で支援策の検討を進める方針で一致した。また、2003年2月13日には、JR貨物が肥薩おれんじ鉄道に1億円出資することを表明している。このように、しなの鉄道の経営不振をきっかけとして、整備新幹線建設にともない経営分離される並行在来線に対する国あるいはJRからの金銭的な支援体制が整っていった。

2.3 新幹線と地方空港の競合問題

新幹線と地方空港との競合問題は古くからあるものである。新幹線の開通により地方空港の羽田発着便が廃止されることはこれまでも何度もあった。したがって、既設空港と新幹線が競合す

ることが予想される地域では、新幹線をむしろ「脅威」と感じる人々もいるのである。東北新幹線盛岡－八戸間の開業に際しては三沢空港がこれに該当する。

三沢空港利用促進期成会は、三沢空港周辺に所在する企業・団体にアンケートを実施、2002年3月18日、東北新幹線八戸駅開業後の東京路線について「航空利用を主体にする」と考える企業・団体は14.6%にとどまり、「鉄道利用を主体にする」（32.9%）の半数を下回るとの結果を公表した。その後、羽田－三沢便を運行する日本エアシステム（以降「JAS」）が減便を検討していることが明らかとなり、8月26日、三沢空港周辺17市町村などで構成する三沢空港振興会と商工団体でつくる三沢空港利用促進期成会は、木村守男青森県知事を訪れ、10月から三沢－羽田間減便などを検討しているJASに対し、減便しないことを働きかけるよう協力を要請、木村知事はJAS本社に要請に行く考えを示した。28日、木村知事はJASに対して、新幹線開業後の状況を見極めて判断するよう要請した。しかし、9月12日、JASは、青森県と三沢市に対して、東北新幹線八戸駅開業に合わせ、①4往復のうち1往復を減便、②残り3往復は中型機から小型機に切り替え、③新幹線と同程度の割引運賃を設定すると通知した⁵。

3 北陸新幹線をめぐる動き

3.1 北陸新幹線をめぐる森喜朗の発言

整備新幹線建設をめぐる政治過程においては、大物政治家の影響力が大きく影響しているといわざるを得ない部分が大きいが、北陸新幹線については、特に森喜朗の動きが目立っている。

11月18日、小松駅付近連続立体交差事業の小松

5 奇しくも2002年10月、山形新幹線開業の影響を受け、全日空の羽田－山形便が廃止されている。なお、2003年5月19日に開かれた三沢空港ターミナル取締役会で、東北新幹線盛岡－八戸間開業後の三沢空港利用客数が報告され、東京線では10.4万人で、前年比で40%の減少となった。また、2004年5月10日に航空各社が公表した、ゴールデンウィークに福岡空港を発着した航空機の利用客数でも、九州新幹線新八代－鹿児島中央間開業の影響を受け、福岡－鹿児島便の旅客数が昨年同時期から約4割減少している。

新駅・高架本体完成記念式典が開かれた⁶。この席で、森喜朗は、「仮線で使っていた土地を整備新幹線の促進に役立てよう」とアピールした。また、11月21日に行われた自民党整備新幹線建設促進特別委員会で、会長である森は、整備新幹線を小泉内閣の重点分野のひとつである「都市再生」に位置付けた上で、2002年度の補正予算で新幹線予算を上積みし、来年の計画見直しで北陸新幹線フル規格の南越延伸を目指す意向を強調、さらに会議後、森は並行在来線の経営に関して「北陸は新潟を含めた4県一体で在来線の問題を考えた方が、収益が上がる。それが計画見直しでの福井までのフル延伸につながる」と述べている。

2003年7月19日、森は、北陸新幹線建設促進石川県民会議総会に出席、情勢報告として「あと10年で富山まで完成する。さらに、少なくとも2・3年で南越まで延伸させたい」と述べ、南越までフル規格で12－3年後の完成を目指す考えを示した。

3.2 北陸新幹線の敦賀以西ルート決定問題

敦賀以西については、福井県の西部を通過する「若狭ルート」と、琵琶湖西岸を通過する「湖西ルート」、さらには琵琶湖の東岸を通過して米原を経由する「米原ルート」の間の決着がついていなかった⁷。2002年6月20日、栗田幸雄福井知事は県議会で、北陸新幹線敦賀以西ルートの問題について触れ、「来年秋の『スキーム見直し』に関連して、県議会でも議論していただきたい」と述べた。さらに7月3日、栗田知事は県議会予算特別委員会において、若狭ルートの是非をめぐり「現時点で敦賀以西を明確にしなければ、来秋の整備

スキーム見直しの足かせになるとは考えていない」との認識を示しつつも、「必要なら軌道修正もある」と述べている。

2003年1月9日、江守幹男福井商工会議所会頭は年頭の記者会見で、北陸新幹線の敦賀以西のルートは経済メリットや費用対効果の観点から米原ルートが最適であるとし、若狭ルートにこだわるべきではないという見解を示した。こうした県財界首脳の発言は、単なる個人的見解のレベルにとどまらず、暗に若狭ルートにこだわるのが福井県内の新幹線着工にマイナスとなるとの危惧を示したものと捉え得る。

しかし、9月25日、西川福井県知事は県議会の一般質問で自民党の小泉議員が「北陸新幹線の整備を遅らせているのは敦賀より西のルートを公表していないためではないか」と質問したのに対し、「現段階で敦賀以西のルートについて議論する必要はなく、あくまでも富山－南越間の一括工事認可に全力を挙げる」との姿勢を強調、敦賀以西のルート問題は再び棚上げされることとなった。

3.3 「原発カード」をめぐる攻防

事業の進捗から取り残された形となった福井県では、原子力政策への貢献を北陸新幹線とセットで考えようとする動きが次第に活性化ようになっていく。2003年5月29日、参議院武力攻撃事態特別委員会が、福井市で地方公聴会を開催した折、江守福井商工会議所会頭は「(福井県には)15基の原発があり国策に貢献してきた。北陸新幹線は二大経済圏を結ぶもので、有事における最重要インフラとして早急に整備すべき」と要望を行った⁸。また、7月9日に開かれた福井県議会総合

6 なお、12月23日、北國新聞が、国土交通省が、北陸新幹線金沢－石動間の金沢市小阪・乙丸工区について半地下から高架への設計変更を承認、2003年度から着工されることが確実となったと報道している。

7 1973年に行われた日本鉄道建設公団の調査では、若狭ルートが有力とされていたが、建設費や需要の面からは米原ルートの方が優れており、駅・ルート公表の段階においても最終的な結論は先送りされていた。

8 敦賀以西ルート問題も含めて、こうした動きの背景には、北陸新幹線沿線の他県からの「圧力」もあったかもしれない。5月7日、中沖豊富山県知事が、「9月の自民党総裁選終了後に政治的な動きが一気に本格化する。石川・福井両県知事にももっとがんばってもらわないと困る」と発言しているが、福井県の問題が予算のつき方に悪影響を及ぼしているという認識が、この背景にあると思われる。

交通対策特別委員会では、北陸新幹線について政府与党から有効な回答を引き出すため「原子力行政をストップしてみても」との意見が複数の委員から出された。９月１日には、小泉内閣の閣僚が国民と対話する「タウンミーティング」が福井市で開催、「原子力との共生」がテーマであったが、会場からは北陸新幹線整備の促進などの要望が出された。

９月１７日、西川福井県知事は、県議会での議案提案理由説明で、北陸新幹線について「エネルギー政策に大きく貢献していることも強調しながら最大限の努力をしていきたい」と述べるとともに、福井駅付近連続立体交差事業にともなうえちぜん鉄道乗り入れ問題について、沿線市町村長および議会から高架による乗り入れの要望があったことに触れ、「できるだけ早く協議を取りまとめ、年内の解決を目指したい」と発言した。また、１０月７日に開かれた県議会予算委員会では、北陸新幹線整備実現のため、場合によっては原発カードを使うと答弁した。１２月８日には、福井県議会が、北陸新幹線が着工しなければ原子力政策への反対も辞さない旨の決議を採択した。

これに対して、１０月２４日、敦賀商工会議所は、敦賀原発３．４号機増設工事の早期着手など、敦賀の経済活性化策をまとめた提言書を河瀬敦賀市長に提出、その中で、原発を北陸新幹線着工実現の取引材料として使わないよう西川知事に求めていくことを確認している。１１月１１日には、敦賀市原子力発電所懇談会が開かれ、３．４号機増設を取引材料にして北陸新幹線の県内着工を求める西川知事の姿勢に対して出席者から批判が集中した。１２月８日には、敦賀市議会の保守系会派「ウィンズ２１」が、北陸新幹線の建設に原発カードを使う県のやり方に反対の意向を示している。１２月１１日には、河瀬一治敦賀市長が、市議会での一般質問に対して、北陸新幹線の建設を敦賀原発３．４号機着工の条件とする県の方針に不快感を示すと

ともに、１２月１７日には、新幹線と原子力の問題は切り離してほしいと近く西川知事に要請する意向を示した。

１２月１２日の福井県議会環境・エネルギー特別委員会では、山岸委員長が、「敦賀原発３．４号機ともんじゅは北陸新幹線の結論が出るまで審議を保留したい」と述べ、委員の発言に対して「原発推進の立場での発言はご遠慮願いたい」と発言を制止する一幕があった。２００４年１月２７日には、福井県議会自由民主党総会が開かれ、敦賀原発３．４号機増設計画、高速増殖炉「もんじゅ」改造工事の事前了解判断、高浜原発のプルサーマル計画などを新幹線問題から切り離し、行政手続きを進めるよう西川知事に申し入れることを決定、２月２日、西川知事に対して北陸新幹線延伸を敦賀原発３．４号機建設の条件とする、いわゆる“原発カード”を撤回し、原子力行政を進めるよう申し入れを行った。

４ 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームによる検討過程

４．１ 小泉内閣における整備新幹線問題の本格化

２００３年９月２２日、第一次小泉内閣下での二度目の内閣改造が行われ、国土交通大臣に石原伸晃が就任した。石原は就任決定後の会見で、整備新幹線のスキーム見直し時期について「九州新幹線の３月開業を待って見直しされるものと承知している」と発言^９、また、９月２４日に行われた毎日新聞などの共同インタビューでは、整備新幹線について「（現在未着工でも）必要な路線はあると思うが、フル規格で全部作るのは現実として無理。コストの安いミニ新幹線を念頭に、採算性を見ながら来年３月以降計画を見直していく」と述べた。

１１月１９日、第二次小泉内閣が発足、１２月２日、与党内に整備新幹線建設促進プロジェクトチームが設置された。座長に就任した久間章生は会合後

９ これに先立って、８月１８日、冬柴鉄三公明党幹事長は、札幌での同党主催のフォーラムの席上、北海道新幹線について２００４年４月の着工に向け努力したいとの意向を示している。

の記者会見で、現整備計画の与党見直し案に盛り込む新規着工区間を1兆円の事業規模の範囲に絞り込む考えを示した。12月11日、与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームは2度目の会合を開き、未着工の3線について2004年度中にも新たに着工認可する与党案をまとめた。ただし、着工区間については、地元の意向も踏まえて決定を持ち越した。会合終了後、久間座長は「政府がどういう態度か見極めなければならない。(最終結論は)与党で決めるわけではない」と、あくまでも与党内の合意であることを強調した。

12月15日、久間与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム座長・小里自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長・井上公明党幹事長代理は、財務省や国土交通省の幹部と整備新幹線の建設財源上乘せなどを協議するが、具体的な進展はなく会合は終了した。16日、自民党整備新幹線建設促進特別委員会が開かれ、①未着工区間の北海道・北陸・九州長崎ルート3線を同時着工、②2004年度予算で新規着工を位置付けるとの二点を口頭で決議、17日には与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームが5回目の会合、北海道・北陸・九州長崎ルート3線の新規着工で合意するも、具体的な着工区間は明示せず、2004年度の着工は事実上断念された。

12月21日、与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームが再び会合を開き、翌日の政府与党合意に向けて、未着工区間の2005年度着工を実現するため、政府に対して2004年度中に建設を認可するよう強く要求する方針を決定、22日、石原伸晃国土交通相・谷垣禎一財務相・額賀福志郎政調会長が、整備新幹線未着工区間の中で、新規着工区間などを決定する政府与党検討委員会を年明けに設

置することで合意した。具体的な着工区間は2004年6月までに決める方針で、検討委員会では、①2005年度予算での新規着工に必要な安定的な財源の確保策、②未着工区間の北海道新幹線新青森－新函館間、北陸新幹線富山－南越間、九州新幹線長崎ルート武雄温泉－長崎間の収支採算性などの精査や着工区間の絞り込み、③2012年ごろと予定される既着工区間の東北・北陸・九州の3線開業時期の前倒しなどを検討することとなった。会合の後の記者会見で、石原国土交通相は、「投資効果や収支採算性などをまず明らかにする必要がある、造れ、造れというから造るというのは間違っている」と慎重な姿勢を示した。

また、12月21日、2004年度財務省予算案が公表され、整備新幹線は、前年と同額の、国費686億円、総額2115億円が盛り込まれた。国土交通省は、2004年度事業費2115億円の配分を決定、1998年に新規着工区間となった3線に重点配分され、東北新幹線八戸－新青森間は2003年度比31%増の484億円、北陸新幹線長野－富山間は同41%増の726億円、九州新幹線博多－新八代は同50%増の800億円、九州新幹線新八代－鹿児島中央には騒音防止などの環境対策費40億円となった。また、2003年12月に開業した盛岡－八戸間に環境対策費として15億円、スーパー特急方式で建設中の石動－金沢間に2003年度と同額の50億円を配分した。また、整備新幹線建設推進高度化事業として35億円を計上、長崎・小松・福井駅の整備と南越駅の調査、青函トンネル内の3線軌化研究調査に着手することとなった¹⁰。12月24日、予算案は閣議決定された。

10 4月1日、国土交通省は、整備新幹線建設推進高度化等事業35億円の2004年度実施計画を発表、駅施設の設計やルートの詳細測量などを行う計画調整調査に7億円を配分し、新たに北陸新幹線の加賀温泉・南越両駅の設計に着手、福井駅はコスト削減のため、えちぜん鉄道駅の上に配置する新幹線駅の設計を変更することとなった。また、北海道新幹線と貨物列車の共用区間となる中小国－木古内で、青函トンネル内やトンネル前後の高架区間での貨物列車の走行の安全性を確認する調査に4億円を盛り込んだ。さらに、九州新幹線長崎ルートへの導入が検討されているフリーゲージトレインの調査に15億円が計上された。なお、1月18日、国土交通省は、フリーゲージトレインの新幹線区間での走行試験を2004年夏以降に山陽新幹線新山口－新下関間で実施することを決定している。

４．２ 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームの再開

2004年１月15日、久間章生与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム座長は、西川福井県知事の新幹線早期着工要請に対し、未着工区間の着工や財源について１月中にもプロジェクトチーム内にワーキングチームを設置して本格協議を再開、３月中をめどに結論を出す考えを表明した。１月28日、整備新幹線建設促進プロジェクトチームが開かれ、北陸・北海道・長崎新幹線の2005年度新規着工区間などについての与党案を３月末までにまとめることを決定した。作業部会では、新規着工区間や財源などの与党協議と並行して政府との調整を進め、６月中の政府与党合意を目指す方針を確認、次回会合で、JR各社から３路線の新規着工区間などに関する意見聴取を行うことを決定した。席上、久間章生座長は北陸新幹線の2005年度予算に関し「福井に足がかからなければどうにもならない」と述べるとともに、北陸新幹線の新規着工区間について「松任（車両基地）までは皆がよいと思っているが、それだけではまとまらないだろう」と発言、会議後の記者会見では「５月に入れば参院選も迫ってくるので与党内の作業を急ぎたい」とコメントした。

２月３日、自民党整備新幹線建設促進特別委員会が開かれ、関係JR５社の意見聴取が行われた¹¹。財源問題でJR東日本・西日本が支払っている貸付料を増額し、財源に充てる案が出されたが、JR東日本・西日本は否定的見解、自民党議員の

一部からも慎重な意見が出された。その後、与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームが引き続きJR５社にヒアリングを行った。垣内剛JR西日本社長は北陸新幹線の整備について「政府が南越か敦賀までの延伸の時期を明確にし、車両基地を含めた金沢までの暫定開業を決めるのであれば、可能性を検討したい」とし、長野－金沢の部分開業に前向きな考えを示した。JR九州は長崎新幹線の武雄温泉－諫早間の早期開業、JR北海道は北海道新幹線新青森－新函館の2005年度着工を要望、清野智JR東日本副社長は、路線延伸で見込まれる開業中の路線の増収分を建設財源に充てることを与党が検討していることについて「受益は法人税などで間接的に払っており、負担はあり得ない」と述べた¹²。他方、同日、石原伸晃国土交通相は閣議後の記者会見で、整備新幹線の北海道・北陸・長崎の未着工区間の建設財源として、与党がJR東日本とJR西日本から受益者負担金の徴収を検討していることについて「九州新幹線でも同じような議論があり、JR各社が負担は受け入れられないと反対した経緯もある。今回認めることは今のところ難しい」と否定的な見解を示した。

２月18日、自民党整備新幹線建設促進特別委員会が開かれ、北海道・北陸・九州長崎ルートの関係道県から意見を聞いた¹³。この結果を踏まえ、委員会は、2005年度以降に新たに着工する区間を約１兆円の事業規模に絞り込むことを決定、また、５月末までに具体的な着工区間や時期を決め、政

11 なお、この会合で、丸山博国土交通省鉄道局長は、福井駅整備について、「えちぜん鉄道と合併施工することで百数十億円の節約効果がある」と述べ、駅部も含め一体的な構造物とする考えを示した。

12 ２月18日、垣内剛JR西日本社長も、与党が整備新幹線の未着工区間建設にJRから新たな負担金徴収を検討していることについて「1996年に与党と議論した際に決着済みの問題。新たに負担を求めるようなら断固反対する」と述べた。

13 質疑では、山本邦彦北海道副知事が新青森と新函館の同時開業を強く要望、長谷川義彦青森県出納長は八戸－新青森間の工期短縮を優先課題として要望、北海道新幹線の早期整備もあわせて要望したが、新規の財源確保や、並行在来線問題で「十分な検証」の必要性を指摘、津軽海峡線の運営に懸念をにじませた。金子原二郎長崎県知事は、武雄温泉－諫早間の早期整備と長崎駅部の早期着工を要望、肥前山口－諫早間の並行在来線問題では「沿線住民の生活の足確保と利便性向上を図る基本的姿勢で取り組み、責任を持って対処する」と語った。川上義幸佐賀県副知事は「西九州発展のための交通機関として、長崎ルートに特段の配慮をお願いする」と述べた。長野県からは並行在来線の維持存続が要請され、具体的に、長野－篠ノ井間の営業権問題や税制特例措置（固定資産税の減免）延長などの検討があがった。佐賀２区を地盤とする今村雅弘衆院議員は「長崎ルートは投資効果が低いと思う。佐賀県は並行在来線問題で同意をとれるのか」などと発言した。

府与党による最終合意にする方針を決定した。

4.3 未着工3区間の着工に関する合意

3月10日、与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームは会合を開き、建設中の東北新幹線八戸－新青森間、九州新幹線博多－新八代間の2区間と、既着工と未着工の区間が混在する北陸新幹線長野－金沢間について、2010年度頃同時開業を目指す方向で検討に入った。そして、北陸新幹線長野－金沢の開業に間に合わせるため、富山－石動間、金沢－松任車両基地間を2005年度に新規着工することでも大筋合意した。そして、未着工3路線について、2005年度に同時着工する方針も決定した。新規着工論議の対象は、北海道新幹線は新青森－新函館間、北陸新幹線は富山－南越間、九州新幹線長崎ルートは武雄温泉－長崎間で、区間を短縮することで3路線の建設費を確保することとした。森前首相は当面金沢までの延伸を優先すべきとする一方、「金沢を先行開業させる場合でも、3－5年後には福井駅まで開業できるよう担保することが条件」と述べた。また3月18日、北陸3県の陳情団と面会した久間章生与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム座長も、北陸新幹線について、2005年度の富山－南越間の一括認可を見送り、段階的に建設を進めていく意向を示した。

3月24日、国土交通省は、未着工3区間の総建設費が1兆1600億円との再試算を公表¹⁴、翌25日に行われた与党整備新幹線建設促進プロジェクト

チームに提示した。また、開業済みの2区間を含む建設中の3線6区間で、2005年度以降に必要な工事費（2003年4月価格）は、物価下落や新技術によるコスト縮減の影響で前回の試算より約530億円少ない約1兆6000億円となった。4月3日、与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームは、北海道新幹線新青森－新函館間・北陸新幹線富山－金沢車両基地間・九州新幹線長崎ルート武雄温泉－諫早間を2005年度に同時着工することを盛り込んだ整備計画案を固め、5月にも与党案を正式決定、6月中に政府与党合意に持ち込んで、2005年度予算概算要求で新規着工分の事業費確保を目指すこととした¹⁵。

4月27日、自民党整備新幹線建設促進特別委員会が開かれ、①2005年度に未着工3区間を同時着工し、着工から12年後の完成を目指す、②建設中の東北新幹線八戸－新青森など3区間の完成を2年程度前倒しして2010年度ごろ開業するなどとした整備計画案を固めた。しかしながら、財源問題の決着にめどが立たず¹⁶、6月2日に開かれた自民党整備新幹線建設促進特別委員会で、未着工3区間について、開業目標は示さず2005年度当初に同時着工することで合意した。なお、北陸新幹線金沢車両基地－南越は、①福井駅を2005年度から新幹線予算で、同駅付近の1.3kmの線路を新幹線仕様で整備、②南越－敦賀を認可申請するとし、金沢車両基地－敦賀までの着工に含みを残した¹⁷。また、2005年度に長崎駅部調査費用を計上、先行着工から漏れた区間については現在建設中の3路

14 内訳は、北海道新幹線新青森－新函館間が5000億円、北陸新幹線富山－石動間が3900億円、九州新幹線長崎ルート武雄温泉－諫早間が2700億円となっている。

15 国土交通省は、北海道新幹線新函館－新青森間について2017年度開業は予算上可能とする試算を示した。これを受け、与党では遅くとも2017年度までに同区間を開業させる方針を固めた。そして4月4日、小里貞利自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長が、「北海道新幹線フォーラム」で講演、北海道新幹線の新函館－新青森間について「初年度から数百億円の予算を付けたい」と述べ、着工当初から本格的な工事に取りかかる方針を示すとともに、8日には「(2017年度より)短縮することはあっても長引かせることはない。(開業を)1年でも早くしたい」と述べている。

16 国土交通省は6月1日、既設新幹線売却益を担保に借入して前倒しできる整備新幹線建設費が4500億円との試算を公表した。これは、先に示した、着工に必要な1兆1600億円に遠く及ばない。

17 小里自民党整備新幹線建設特別委員会委員長は、5月24日、要望に訪れた福井県関係者に対し、福井駅までか南越駅までかをJRや国と議論して選択するよう要請している。

線の完成後に見直すとの条項を盛り込んだ¹⁸。

6月10日、与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームが会合、未着工3区間について、2005年度に同時着工する自民党案を了承した。財源については、既着工区間の整備が終わる2013年度以降の新幹線予算を前倒しすることなどを検討する方針となった¹⁹。6月16日、与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームは、6月10日にまとめた合意事項を官房長官に提出した。

4.4 政府・与党ワーキンググループの設置

7月22日、自民党と国土交通省は、既着工の建設費は、近く決まる概算要求基準の範囲内で増額する一方、2005年度からの新規着工と与党が求めている3区間について事項要求にして概算要求に盛り込む方針で調整に入った。8月26日、国土交通省は、整備新幹線事業費として国費で前年度比12.5%増の772億円、総額2244億円を概算要求に盛り込むことを決定、新規着工が議論されている3区間については事項要求とした。8月31日、政府与党の間で、整備新幹線にかかる中間申し合わせがまとまり、安定的な財源の確保、既着工区間の前倒し、未着工区間の着工のあり方について技術的検討を行うため、政府・与党からなるワーキンググループを設置すること、2005年度概算要求

では国土交通省が未着工区間について事項要求することで合意した。

9月24日、政府・与党ワーキンググループの初会合が開かれ、与党が求めている3線の新規着工などについて意見交換が行われた²⁰。会合では、新規着工や既着工区間の完成前倒しに向けた財源をどう確保するかに意見が集中、久間座長からは、民間からの借入れや既設新幹線を保有するJR東日本と西日本からの受益者負担案などが示された²¹。

11月11日、政府・与党ワーキンググループは2度目の会合を開催、北海道・北陸・九州の3区間について、国土交通省が開業後30年間の収支採算性に関する試算を示した。試算によると、開業後30年間の年平均利益は、JR北海道が45億円、JR西日本が80億円、JR九州はスーパー特急方式で45億円（フリーゲージ方式は75億円）それぞれ増加。新規着工区間の開業により、JR東日本も東北新幹線の利用増などで年間610億円の受益が出ると報告。会合で「（東日本の）受益を整備新幹線の建設費に将来は充てるべき」との意見が複数出た。11月13日、政府・与党は、新規着工に必要な約1兆1600億円の建設費の確保策について、①既に建設中の整備新幹線も含め建設コストをさらに削減して事業費全体を圧縮、②必要であれば国と自治体の公共事業費での負担を増やして

18 会議後の記者会見で、小里貞利自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長は、開業目標について「財源の交渉中であり、示すことはできないが、昔のように10年も15年もかからない。期間を短縮してやる」と述べた。また、細田博之官房長官は、自民党案について、「政府、国会などで当然議論されるべき問題。整備新幹線はこれまでの計画もあるし、中途半端な形で終わらせるべき問題ではない」と述べ、一定の理解を示した。他方、6月4日、石原伸晃国土交通相は、閣議後の記者会見で、自民党案がまとまったことを受け、「大筋合意がなされた。まだ怒っている人がいるとか、いないとか」と述べ、党内などに依然不満の声があることを示唆している。

19 なお、開業区間からの貸付料を担保に財源を捻出する同案については、金利分が目減りする点で、財務省が難色を示していたが、久間座長は、近い将来には消費税の引き上げ、金利や建設資材価格の上昇も予想されることを挙げ、「借金してでも早くやった方がよい」との考えを示した。また、九州新幹線博多－新八代間の開業前倒し問題について久間座長は、博多駅の新幹線ホーム増設工事などの進捗状況次第では「（予定していた2年の）前倒し開業をできるかどうか、非常に難しい点も事実上ある」との見通しを示している。

20 10月4日、小里貞利自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長は、金沢で開かれた北國新聞政経懇話会10月例会で講演、整備新幹線の建設計画見直しで、北陸新幹線富山－金沢（松任車両基地）のフル規格での来年度新規着工を盛り込むとともに、2010年度の金沢開業を視野に、完成時期前倒しを目指す考えを示している。

21 大塚陸毅JR東日本社長は、10月6日、未着工区間の建設資金を、既設新幹線の営業者に受益者として一部負担させるとの意見が与党内で出ている問題について「基本的に反対。（従来の）整備新幹線の建設スキームで進めてほしい」と明確に拒否する姿勢を示した。

賄う、の2方向で検討を開始することで合意した。

11月26日、政府・与党ワーキンググループの第3回会合が開かれ、国土交通省が、新規着工区間の経済波及効果を分析した結果、いずれも建設の条件を満たしているとする報告を示し、了承された²²。12月4日、政府は、未着工3区間の新規着工を認め、建設中の区間を含めた建設費について国費700億円を軸に2005年度予算案に盛り込むことで最終調整に入った²³。

4.5 新規着工の決定

12月10日、ワーキンググループの最終会合が開かれ、北海道新幹線新青森－新函館間、北陸新幹線富山－金沢車両基地間、九州新幹線長崎ルート武雄温泉－諫早間の新規同時着工決定で合意した。ただし、北海道・北陸の2路線は2005年度着工を明記したが、長崎ルートについては「(佐賀県内の並行在来線問題の)調整が整った場合は着工」との条件を付け、着工年度は明記されなかった。完成年度は原則として着工してから10年ぐらいをめどとし、東北新幹線八戸－新青森など建設中の3区間について完成時期の前倒しも、時期は定めない上で合意した。新規着工で1兆1600億円必要とされていた事業費はコスト削減で圧縮、財源は国費の積み増しと東海道新幹線などをJRに売却したことで国が得ている譲渡益収入の将来分を担保に借金する前借り方式とした²⁴。

12月16日、政府・与党は、整備新幹線計画の見直しについて検討委員会を開き、未着工3区間を来年度新規着工し、北海道は2015年度末、北陸は2014年度末開業を目指すこと、九州新幹線長崎ルートの武雄温泉－諫早は、地元の合意が得られていないため着工・完成時期を示さず、「調整が整った場合には着工する」とすることを決定した。北陸新幹線については福井駅の部分認可と来年度着工も盛り込まれた。また、既着工区間のうち、九州と東北については開業時期を2年前倒しし、2010年とすること、来年度の新幹線関係予算は国費706億円、総事業費2195億円、整備新幹線建設推進高度化等事業費35億円とすることでも合意した。さらに、将来の建設財源として、JR各社に、新規着工区間開業により生じる利益を還元させることを、開業時に検討することも盛り込まれた²⁵。

翌17日、谷垣財務相は、新規着工決定について、「必要なものはやっていかなければならない。経済効果や地域振興も全体として考える」として、歳出削減努力と矛盾するものではないとの見解を示す。他方、財政制度等審議会では、2005年度予算の政府案についての審議で、委員から関西空港二期工事や整備新幹線新規着工などの大型公共事業に予算が付いたことへの批判が相次ぎ、西室泰三財政制度分科会長は、大型公共事業について、財政再建の中で国民の納得を得るにはさらなる説明が必要との認識を示した²⁶。

22 このときに示された、経済波及効果を総事業費で割った費用対効果分析の数値は、新青森－新函館3.7（経済波及効果1兆2970億円）、富山－金沢2.3（同6500億円）、武雄温泉－諫早1.4（同2760億円、フリーゲージトレインの場合は4300億円で数値は1.9）。

23 12月7日、北側国交相は「政府・与党ワーキンググループの結果を予見する発言はできない」と前置きし、「新幹線は日本の骨格となる交通網。北海道から九州までつながる意義は大きく、ぜひ推進させたい。青函トンネルは新幹線仕様になっている」と着工に前向きな考えを示している。

24 同日、谷垣禎一財務相は閣議後の会見で、ワーキンググループが北海道・北陸・九州の来年度新規着工を了承したことに関し、「徹底的な経費の圧縮がなされなければいけない」と述べ、徹底したコスト削減が新規着工を最終決定する前提条件になるとの考えを示した。

25 同日、清野JR東日本智副社長は、政府・与党が将来の整備費として、JRに新たな負担を検討することで合意したことについて、「民間企業の経営判断と相いれず株主にも説明できない」、「到底容認できず負担する考えはない」とコメント、JR西日本も同日、反対の姿勢を表明している。

26 財政制度審議会は、11月19日、2005年度予算編成への建議を谷垣禎一財務相に提出したが、この中で、整備新幹線については政府・与党の論議に結論を委ねるとしていた。

12月20日の2005年度予算財務省原案内示で、新幹線鉄道整備事業は、政府・与党合意どおり、国費706億円、総額2195億円となった。翌21日、国土交通省は、2005年度事業費2195億円の路線別配分決定、新規着工する北海道新幹線新青森－新函館間と北陸新幹線富山－金沢車両基地間に各30億円、福井駅周辺整備に10億円を計上、九州新幹線長崎ルート武雄温泉－諫早間は、地元同意を条件として10億円が計上された。3月23日、2005年度予算案が参議院を通過、3区間の新規着工が正式に確定した。

4月20日、鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、北海道新幹線新青森－新函館間、北陸新幹線富山－金沢間と福井駅周辺の工事実施計画の認可申請を行った。そして4月27日、国土交通省は、北海道新幹線新青森－新函館間と北陸新幹線富山－金沢間、福井駅整備の工事実施計画を認可した。

5 九州における地域問題とその帰結

5.1 船小屋駅設置問題

先に記したとおり、九州新幹線鹿児島ルートの中線着工にともない、暫定的な接続駅とされた船小屋駅の取り扱いが問題となっていたが、地元住民の一部は、船小屋駅の誘致に反対する筑後市民の会を結成、過大な地元負担を理由に運動を展開した²⁷。市議会の中にも住民に同調する動きが現れ、議員提案で九州新幹線鹿児島ルートの中線誘致の賛否を問う住民投票条例案が提出されたが、議会は2月27日にこれを反対多数で否決、これを受けて、船小屋駅の誘致に反対する筑後市民の会は、3月31日、有権者の約4分の1に当たる9466名分の署名簿とともに住民投票条例制定の直接請求を行ったが、議会は4月27日、反対多数で

この直接請求も否決した。

6月2日、小里貞利自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長は、船小屋駅について、「党案に織り込み済み」と述べ、新駅設置を党として進めていく考えを表明した。6月21日、国土交通省は、鉄道建設・運輸施設整備支援機構²⁸が提出した博多駅新幹線ホームの増設と船小屋駅新設の申請を受理、24日に認可した。船小屋駅設置にかかる総工費は60億円とされた。

5.2 佐賀県の並行在来線問題

九州新幹線長崎ルートでは、開業による効果があまり期待できない佐賀県の消極的な姿勢が指摘されてきたが、特に、並行在来線の分離により大幅な利便性の低下が危惧される基礎自治体レベルの経営分離反対運動は、JR長崎本線存続期成会を核として、地域ぐるみで取り組まれ、推進にあたっての障害とされてきた。部分的にはあれ、新規着工の可能性が高まったこの時期、この問題に解決をみるのが、新規着工に不可欠なこととして浮上してきたのである。

10月27日、川上義幸佐賀県副知事はJR九州本社を訪ね、「『並行在来線を経営分離し3セク化する』という現行方針のままでは佐賀県として進めるのは難しい」として見直しを要請、JR九州は、11月5日、肥前山口－肥前鹿島間は佐賀、長崎両県がインフラを保有し、維持管理や赤字補填をして、JR九州が引き続き特急などを運行するという最終案を提示した。11月24日、JR九州は、JR長崎本線存続期成会に、佐賀県に示した経営分離見直し案を説明した。JR側は「長崎ルートの新幹線は一日当たり30本」、肥前山口－肥前鹿島間の特急は「現行の往復49本から10本になる」との見込みを示し、肥前山口－諫早間の鉄道資産

27 7月25日、船小屋駅の誘致に反対する筑後市民の会は、斎藤文男九州大学名誉教授を迎えて講演会を開催、斎藤は、長期の周辺整備を含めて約80億円の地元負担金を要する構想案について、市の厳しい財政状況を示し、「新幹線は大都市に人の流れが集中する。地方の船小屋駅に駅を作っても市が借金を重ねる結果になる」とし、市の説明が一貫して不足している点も指摘、「(地元負担がある限り)駅は『国策』だからとの言い訳は通用しない。国が認可した後も、市民の行政、議会への監視は必要」と主張した。

28 同機構は、2003年10月1日、日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団を統合して設立されたものである。

を売却する場合は、「限りなく無償に近いものにしたい」と説明、これに対して JR 長崎本線存続期成会はあらためて経営分離に反対する姿勢を示した。

12月8日、石原進 JR 九州社長は、古川康佐賀県知事と会談し、経営分離後も JR が運行する方針の、一部区間の営業赤字を同社が「主として負担」する他、並行在来線全区間の16駅舎とレール約50億円の無償譲渡、肥前鹿島－諫早間への JR の臨時・季節列車やイベント列車の乗り入れなどを盛り込んだ新たな譲歩案を示した。JR が予想している肥前山口－肥前鹿島間への乗り入れにともなう赤字は年間約1億円で、JR が全額負担するとした。翌9日、古川康佐賀県知事は、九州新幹線長崎ルート建設にともなう並行在来線の JR からの経営分離に同意を表明、いわゆる地元同意の条件が整った²⁹。

おわりに

本稿では、小泉内閣成立以降の、整備新幹線をめぐる政治過程について記述を行った。最後に、本稿の政治過程を簡単に振り返っておこう。

本過程の特徴は、ひとつは、バブル崩壊以降、景気回復を理由に、従来と同じように、公共事業を中心に財政を大幅に拡大してきたやり方を見直し、公共事業費抑制へと舵を切った影響が、整備新幹線にも多少の影響を与えていること、もうひとつは、1997年の北陸新幹線高崎－長野間の開業からある程度経過し、その正負の影響がある程度明らかになり、さらに、東北新幹線盛岡－八戸間、

九州新幹線新八代－鹿児島中央間と開業区間が拡大していくにつれ、特に先行事例の負の影響に起因する不安が、整備新幹線のスキームに一定の影響、それも負を基調とする影響を及ぼしていることである。

しかしながら、2004年スキーム実現を許すという、一見矛盾した展開が見られたことを見逃すことはできない³⁰。その背景には、野中（2008）などの指摘のように、小泉の「真の」敵は田中角栄を出自とする経世会であり、整備新幹線建設における経世会の影響力は相対的に大きくなかったがゆえに、また、財政支出の規模も、道路などに比べればきわめて些少なものであったがゆえに、高い優先順位を与えられなかったことがあるだろう。また、整備新幹線建設に積極的な森喜朗・野沢太三らと同じ森派に属していたことが影響したものと思われるし、あるいは、YKK とも称された盟友加藤紘一の派閥に属していた小里貞利の存在も影響したかもしれない。

参考文献

- ・野沢太三，2010，『新幹線の軌跡と展望』創英社／三省堂書店。
- ・野中尚人，2008，『自民党政治の終わり』ちくま新書。

（旭川校准教授）

29 なお、佐賀県の説得のため、長崎県でも動きが見られた。11月26日、金子原二郎長崎県知事が、九州新幹線長崎ルートの協議が佐賀県内の自治体の反対で難航していることについて「（長崎と鹿児島から）両方入って非常に特殊なのは理解している」と述べ、国に建設費軽減を求める佐賀県の支援を表明、また、佐賀側の説得に建設費などの負担を肩代わりする可能性も「正式に話があったら検討していく」とコメントした。12月2日の県議会では、「佐賀県から要請があれば、長崎県が佐賀県の負担軽減のため、応分の負担をすることを積極的に検討したい」と答弁した。

30 新規着工は決まったものの、年間の事業費が従来からの国費700億円、総事業費2000億円程度の範囲に収めた点をみれば、矛盾とは捉えられていないのかもしれない。

他方、既設新幹線の譲渡収入を担保とした借り入れを財源とした点は、明らかに、リレー着工による効率的な投資の実現を本旨とした従来のスキームからの後退である。