

# 整備新幹線の未着工区間に係る取扱いについて

蒲生篤実

GAMOU, Atsumi

国土交通省鉄道局幹線鉄道課長

## 1—未着工3区間に係る検討経緯

整備新幹線とは、全国新幹線鉄道整備法(全幹法)に基づき、建設を行うべきものとして整備計画に定められた路線のうち、東北新幹線の盛岡市・青森市間、北海道新幹線の青森市・札幌市間、北陸新幹線の東京都・大阪市間、九州新幹線の福岡市・鹿児島市間及び福岡市・長崎市間を指す。整備新幹線は、全幹法で建設スキームが決められており、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)が建設主体として新幹線施設の建設を行い、当該施設を営業主体となるJR旅客会社が借り受けて新幹線を運行する。その際、営業主体のJR旅客会社は、建設主体である鉄道・運輸機構に対し、新幹線施設のリース料(貸付料)を支払うことになる。

これまで、整備新幹線の整備を着実に進めてきた結果、現在まで未着工の区間は、北海道新幹線の新函館・札幌間、北陸新幹線の金沢・敦賀間、九州新幹線の諫早・長崎間(以下「未着工3区間」という。)等となった。

政権交代以降、国土交通省の政務三役による「整備新幹線問題検討会議」や、総務・財務・国土交通の3省の大臣政務官からなる「整備新幹線問題調整会議」を設置・開催し、整備新幹線の整備について、基本方針や整備方針を定めるとともに、それに基づく具体的事項の検討・調整を行ってきた。未着工の区間については、基本的な5つの条件(着工5条件)を満たすことを確認した上で、着工することとした。具体的には、

### ① 安定的な財源見通しの確保

整備新幹線を確実に完成させ供用するため、整備期間を通じた安定的な財源見通しを確保するものとする。

### ② 収支採算性

整備後の新幹線の経営が安定的かつ継続的に行われるよう、営業主体の収支採算性を確保するものとする。

### ③ 投資効果

公的な資金による社会資本の整備であることから、時間短縮効果等の投資効果を有するものであること。

### ④ 営業主体としてのJRの同意

整備後の新幹線を経営するか否かは、営業主体の経営判

断によるものであることから、あらかじめ営業主体としてのJRの同意を得るものとする。

### ⑤ 並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

整備後の新幹線と並行在来線とともに経営することは、営業主体であるJRにとって過重な負担となる場合がある。この場合は、並行在来線をJRの経営から分離せざるを得ないが、その経営分離について沿線自治体の同意を得るものとする。

の5つを満たすことが必要であるとされた。これに基づき、整備新幹線問題検討会議等において、未着工3区間がこれらの条件を満たしているかを整理するとともに、関係者からのヒアリング等を実施した。

その結果、昨年12月26日に「整備新幹線の取扱いについて」(政府・与党確認事項。以下「政府・与党確認」という。)を決定するに至った。具体的内容は後述するが、政府・与党確認において、未着工3区間について安定的な財源の見通しを付けたことを踏まえ、「着工5条件」の残余の条件を満たし、線区ごとの個別課題について対応が示されていることを確認した区間から、所要の認可等の手続きを経て着工する方針が確認された。

今回の未着工3区間に係る検討における最も基本的な考え方は、整備新幹線の未着工区間全線の具体的な将来像をまず見据えた上で、着工すべき区間とそれに対応する財源を検討したことである。これまでの整備新幹線の整備を顧みると、一定時点で見込みが立つ財源に基づき、その範囲内で整備可能な区間について建設・開業する、いわば「しゃくとり虫」的な整備を進めてきた。部分的にでも開業すれば、整備効果を早く発現できるとの指摘もあるが、一方で、部分的な整備によって十分な投資効果が確保できるか、また、延伸した際に工事の手戻りが生じる、などの課題もある。現在の整備計画に基づく整備新幹線ネットワークが完成に近づきつつある中で、未着工3区間を検討するに当たっては、新幹線ネットワーク全体として、効果を発現できるかどうかの観点で、整備すべき区間を検討してきた。

例えば、現在、人口が100万人以上の都市は全国に12都市<sup>1)</sup>

存在するが、その中で、新幹線が通っていないのは札幌のみである。札幌は周辺の市域も含めると、人口規模が200万人を超える。北海道新幹線は、平成27年度末に新函館までの開業を目指し建設中であるが、札幌まで開業することで、道央・道南間の交流は言うまでもなく、北海道と東北、ひいては北海道と関東との交流の拡大も見込める。現在、羽田・新千歳間では1日52便、仙台・新千歳間では1日12便の航空便が運航<sup>2)</sup>しており、冬季の運行にも安定性がある新幹線の特性、羽田や新千歳といった空港と比較したアクセスの容易さ(例えば、大宮駅の後背圏である埼玉県の人口は約700万人)などを考慮すれば、新幹線の整備効果を発現するには、札幌までの開業が不可欠と言える。

あるいは、先般の東日本大震災を契機として、幹線交通に多重性を持たせることの重要性が認識された。今後、東海・東南海・南海の三連動地震や首都圏直下型地震の発生なども予想される中、東京・大阪間の大動脈を担う東海道新幹線が不通になった場合のリスクへの備えとしても、北陸を經由して関東・関西圏を結ぶ新幹線ネットワークが必要である。現在、北陸新幹線は、平成26年度末に金沢までの開業を目指し建設中だが、多重性の観点からは、本来、大阪まで延伸することが理想的である。しかしながら、財源の限界等を考えると、大阪までの整備の目途を付けてから着工するには、あまりに長い時間を要する。その点、途中の敦賀まで延伸できれば、京阪神間の在来線である新快速が敦賀まで運行されているなど、京阪神の鉄道ネットワークに接続することから、災害時等の代替ネットワークの機能を果たすことが十分可能である。

さらに、九州新幹線(長崎ルート)は、現在、武雄温泉・諫早間を建設中だが、九州の西端の中心都市である長崎まで整備することの効果のみならず、後述する軌間可変電車(フリーゲージトレイン、以下「FGT」という。)を導入する場合の走行形態や、諫早・長崎間の在来線の線形や一部に単線区間があること等を総合的に勘案すると、長崎までの整備が適当であると考えられる。

このような検討を経て、残る未着工3区間の一部を部分的に整備するのではなく、全体として整備の見通しを立てることが必要であることを確認した。

## 2— 安定的な財源見通しの確保

着工5条件の中で、常に最も大きな制約となるのが、安定的な財源の見通しの確保である。今回の未着工3区間についても、財源の確保の見通しが立たない状態であったが、転換の契機となったのは、整備新幹線の貸付料を、本来の用途である建設財源へ活用することが可能となったことである。

整備新幹線の建設に関する事項を定めている全国新幹線鉄道整備法(全幹法)では、貸付料収入を新たな区間の建設

に充てることが予定されているが、実際には、これまで建設財源に向かうことはほとんどなかった。というのは、北陸新幹線(高崎・長野間)の開業を長野オリンピックの開催(平成10年)に間に合わせるため、財政投融資も活用して短期間で集中的に整備したことで、その際の債務を償還し続ける必要があったこと、また、整備新幹線の開業に伴ってJRから経営分離される並行在来線の経営の安定化を図るための貨物調整金制度を平成14年に創設したことから、貸付料収入をそれらの財源として使い切っていたためである。

こうした状況に変化をもたらしたきっかけは、鉄道・運輸機構の特例業務勘定の活用である。鉄道・運輸機構の特例業務勘定では、旧国鉄の土地・株式の処分、旧国鉄職員の年金等の支払い等を行っているが、昨今の低金利で、旧国鉄職員に支払う予定であった年金等の将来見込みが大幅に下回ったこと等により、1兆5,000億円に及ぶ「利益剰余金」が発生した。これを整備新幹線の建設財源に充てるべきという議論もあったが、政権交代を経て、いわゆる「埋蔵金」として国庫に返納すべきだとして事業仕分け等で扱われることになり、最終的には平成22年12月、国家戦略・財務・国土交通の3大臣による合意が結ばれ、利益剰余金のうち1兆2,000億円を国庫に納付すること(その後、この資金は東日本大震災への対応に充てられた)、そして、残余の額等を鉄道施策に活用することが確認された。具体的には、JR三島会社(北海道・四国・九州)及びJR貨物会社の経営安定化のため、無利子貸付等の措置を行うこと、また、北陸新幹線(高崎・長野間)に係る債務償還のため1,500億円を充てること、さらに、平成32年度まで貨物調整金の交付に1,000億円を充てることが確認された。これらの合意事項を制度的に担保するため、昨年6月に日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律(債務等処理法)等の一部改正法が国会で成立し、同年8月1日より施行された。これにより、それまで貸付料収入を財源としてきた北陸新幹線に係る債務償還や並行在来線支援を、特例業務勘定を用いて行えるようになり、結果として、貸付料収入を未着工3区間の建設財源として活用することが可能になった。時を同じくして、東北新幹線(八戸・新青森間)が平成22年12月に、九州新幹線(博多・新八代間)が平成23年3月に開業し、これらの区間に係る貸付料が増収となったことも、貸付料収入を建設財源に充てるための追い風となった。

貸付料は、整備新幹線の区間が開業する直前に、営業主体となるJRと協議して定めており、開業後30年間に渡って一定である。したがって、貸付料収入を安定的な財源として見込むことができる。しかしながら、貸付料収入は、現在のところ年間約426億円であり、今後の開業で多少の増額があっても、これだけで未着工3区間に係る財源を見通すのは厳しい。そこで、公共事業関係費とそれに伴う地方負担も併せて一定程度見込むことで安定的な財源見通しを立てることとした。とはい

え、財政状況が大変厳しい昨今、財政規律に配慮することが今回の見通しの大前提である。そこで、便宜上、将来の公共事業関係費を現在の水準である年額706億円で一定と仮定した上で、未着工3区間に活用できる財源をシミュレーションした。

例えば、3区間を10年で整備しようとする、単年度の事業費が膨大になる。一方で、公共事業関係費や地方負担は前倒し活用できず、かつ、前倒し活用が出来る貸付料についても、前倒しに伴う金利消失額が大きくなることから、事業費に見合う財源を確保できない。そこで、財源を有効活用する観点から事業ペースを調整し、かつ、事業費のピークを平準化するために、線区ごとの特性等を踏まえて開業時期をずらすことにより、貸付料の前倒し活用をすることと併せて、安定的な財源見通しを立てることとした。具体的なイメージは図一の通りである。

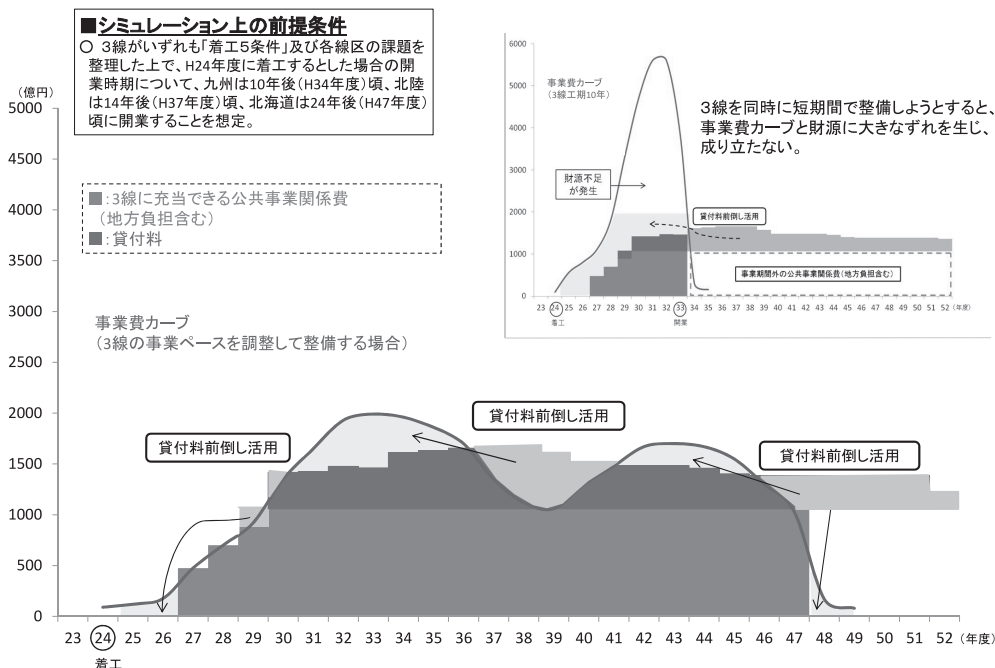
事業ペースを設定するに当たっては、より多くの収益を生む区間の整備を先行させて、そこから得られる貸付料収入を活用できるようにすること、貸付料の前倒し活用で生じる金利消失額を極小化すること、さらに、震災を契機に再認識された幹線交通の多重化機能を重視することなどを踏まえる必要がある。こうした点を勘案すると、事業費がより少なく、より多くの収益を生むことが見込まれ、さらに東海道新幹線の代替機能が期待されている北陸新幹線を、北海道新幹線に先行して整備し、北海道新幹線は、北陸新幹線の開業後に事業ペースを上げて完成させることが望ましいとの判断に至った。なお、九州新幹線(長崎ルート)は、現在建設中の武雄温泉・諫早間と一体的に整備することとしており、事業費の規模も小さいことから、北陸新幹線の整備と並行して完成・開業させることが可能である。

もちろん、現在の厳しい財政制約を踏まえると、将来的に公共事業関係費が下振れすることもあり得るが、例えば、今回の財源には、未着工区間の中でも先行して開業する区間(例:北陸新幹線(金沢・敦賀間))から得られる貸付料収入等は含まれず、鉄道・運輸機構において、事業費の縮減努力に加えて自主財源の確保の努力を継続することで、そうしたリスクに対応していくことができるものと見込んでいる。

### 3—収支採算性と投資効果

収支採算性と投資効果の適否の判断に当たっては、収支採算性については、新幹線が開業した場合(withケース)と開業しなかった場合(withoutケース)を比較し、関連する在来線等も含め、営業主体となるJRにとって、新幹線を開業した場合の方がより多くの収益を得られること、すなわち、収支改善効果があることが条件となる。また、投資効果については、新幹線が開業した場合(withケース)と開業しなかった場合(withoutケース)との比較において、時間短縮効果や乗換利便性等により利用者にもたらされる便益(利用者便益)、全国の鉄道事業者が得る収益(供給者便益)の合計が、建設費や維持改良費等の経費を上回ること、すなわち、費用対効果(B/C)が1を上回ることが条件となる。

未着工3区間について、収支採算性と投資効果を算出した結果は以下の表一のとおりである。今回、事業ペースを調整することにより、安定的な財源の見通しを立てることとしたが、近年の建設物価の状況や将来人口の傾向などを踏まえると、想定開業時期が延びることで収支採算性や投資効果は低下する。それでも、いずれの線区についても収支改善効果があ



※本試算は、一定の仮定を置いた試算である。

出典：国土交通省鉄道局資料

■図一 3線の事業ペースを調整して整備する場合のイメージ

■表—1 整備新幹線の未着工区間一覧

北海道新幹線(新函館・札幌間)	北陸新幹線(金沢・敦賀間)	九州新幹線(諫早・長崎間)
◇延長: 211km うち、トンネル区間 約160km(約75%)	◇延長: 113km(白山総合車両基地起点) うち、トンネル区間 約37km(約32%)	◇延長: 21km うち、トンネル区間 約17km(約78%)
◇最高速度: 260km/h ※青函共用走行区間は140km/h	◇最高速度: 260km/h	◇最高速度: 260km/h
◇整備期間: H24年度~H47年度	◇整備期間: H24年度~H37年度	◇整備期間: H24年度~H34年度初
◇総工事費: 1兆6,700億円	◇総工事費: 1兆1,600億円(フリーゲージトレイン)	◇総工事費: 5,000億円(新規分2,100億円)
◇投資効果(B/O): 1.1	◇投資効果(B/O): 1.1	◇投資効果(B/O): 1.1
◇収支採算性: 35億円	◇収支採算性: 102億円	◇収支採算性: 20億円
	◇1兆1,600億円にはフリーゲージトレイン導入に係るアプローチ線の費用等約300億円を含む。	

注: 北陸・九州はFGTを導入する前提で試算。九州の投資効果・収支採算性は、武雄温泉・長崎を一体的な事業として整備した場合の値。  
 出典: 国土交通省鉄道局資料

り、かつ、費用対効果が1を上回ることを確認した。

なお、北陸新幹線と九州新幹線には、FGTを導入することを想定し、総事業費や収支採算性、投資効果を算出しているが、この点については後述する。

政府・与党確認の決定に際し、国土交通省として収支採算性と投資効果を試算したが、試算結果を改めて第三者を交えた形で確認するべきであるとの指摘が、政府・与党確認事項に盛り込まれた。これを受け、国土交通省では交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の下に「整備新幹線小委員会」を設け、家田仁東京大学大学院教授を委員長として、各方面の有識者の方々にお集まり頂いた。整備新幹線小委員会は、1月27日から計9回開催され、関係者からのヒアリングも交え、単に収支採算性と投資効果の試算結果を検証するにとどまらず、その前提となる技術的背景の是非や整備による将来の可能性に至るまで、実に多面的にご検討を頂いた。その結果、4月3日に国土交通省の試算結果は妥当である旨の報告書が取りまとめられた。なお、報告書では、同時にいくつかの配慮事項について特記されているが、その内容については、5章「各線区に係る課題」の中で後述させていただく。

#### 4—営業主体としてのJRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

着工5条件に含まれる条件として、営業主体となるJRが新幹線の運行に同意すること、かつ、新幹線の開業によりJRから並行在来線が経営分離されることについて、沿線自治体が同意することを確認する手続が残されている。これらの同意の確認手続は、工事実施計画の認可に先立ち、進めていくこととなる。

### 5—各線区に係る課題

上記の着工5条件は、未着工3区間が共通してクリアすべき課題であるが、これ以外にも各線区に固有の課題があり、それらについて対応が示されていることを確認した上で認可・着工することが、政府・与党確認において示されている。具体的には、整備新幹線問題検討会議が平成22年8月に決定した「整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて」において線区別の課題が明示されている。

#### ○北海道新幹線: 青函共用走行区間における運行形態のあり方

北海道新幹線は、新青森・新函館間で青函トンネル(54km)を通過するが、その前後の地上部を含めた82kmの区間では、在来線と線路を共有する。新幹線の開業後もこの区間には主に貨物列車も走行する。この青函共用走行区間は構造の上では新幹線が時速260kmで走行可能であるが、貨物列車とすれ違った際にコンテナが破損したり、大地震等が発生した場合に貨物が荷崩れ・散乱したり脱線したりする可能性を否定できない。現在、同区間には貨物列車が1日51本(上下計)走行しており、ダイヤ調整によりすれ違いを回避することは容易でない。

対応策としては、例えば、現在、JR北海道が開発している「トレイン・オン・トレイン」は、貨物列車を新幹線仕様の車両の中に収容して走行するものであるが、導入までには多額の費用を要する。青函区間に第二トンネルを建設、あるいは上下線の間に隔壁を設置する対応策も挙げられるが、費用面の課題があることには変わりはない。さらに、新青森・新函館間は平成27年度末に開業予定であり、時間的な制約もあることから、同区間の開業時点では、青函共用走行区間

について、現在の在来線特急が走行し、貨物列車とのすれ違いに支障を生じていない、時速140kmで新幹線を走行させることとし、この旨は政府・与党確認にも明記された。

この課題については、整備新幹線小委員会においても議論がなされ、当面の時速140km走行はやむを得ないが、新幹線を可能な限り高速走行させて整備効果を高める観点から、できるだけ早い段階に速度向上の見直しをつけることが重要だとの指摘がなされた。例えば、対向路線に貨物列車が走行していないときは時速260kmで走行し、すれ違いの際だけ時速140kmに減速するやり方なども想定される。現在、運行システム上の制約からこうした走行形態が採れないものの、そうした課題をできる限り早期にクリアして、速度向上を目指していくことが必要である。平成24年度は、青函共用走行区間における新幹線と貨物列車の走行方式について、国において検討調査を行っていくこととしている。

#### ○北海道新幹線：最高設計速度の見直し

整備新幹線は、全幹法の整備計画において、最高設計速度260km/hで整備することとなっており、実際に整備新幹線の区間では260km/hで運行されている。一方で、上記のように高速化を図っていく観点にかんがみ、北海道新幹線において360km/h走行ができないかどうか検討を行った。北海道新幹線は、260km/h走行の場合、東京・札幌間が最速5時間1分であるが、新函館・札幌間で360km/h走行を行った場合、東京・札幌間は最速4時間51分となる(いずれも青函共用区間を140km/hで運行)。時間短縮効果は10分であるが、一方で、速度を向上させることにより、騒音防止等に関し追加の環境対策が必要となる。その結果、費用対効果が縮小するだけでなく、整備計画の変更や環境影響評価のやり直し等で着工が大幅に遅れることになるため、現時点において最高設計速度の見直しは行わないこととした。

しかしながら、諸外国の高速鉄道ではすでに時速300kmかそれ以上の営業運転が行われていることも踏まえると、最高設計速度の向上に向けて、制度的・技術的な制約要因を整理し、できるだけ早急にかつ積極的に課題を解決していくべきと整備新幹線小委員会で指摘されており、北海道新幹線に限らないが、最高設計速度の向上を継続して検討を行っていく必要がある。

#### ○北陸新幹線：敦賀以西の整備のあり方

全幹法の整備計画では、北陸新幹線は東京・大阪間で整備することとなっている。敦賀から先では「小浜市付近」を通るとされているが、工事実施計画は申請されていない。一方、関西の地元では3つのルート(米原ルート、湖西ルート、小浜ルート)が候補として想定されているものの、未着工3区間を整備することで、財源が限界に達するだけでなく、地元負担を含めて3つのルートのいずれを採るべきかのコンセン

サスがないこと等を考えると、実際には、未着工3区間の事業が完了するまでの整備は難しいと考えられる。

一方で、そのような状況を勘案すると、敦賀まで北陸新幹線を整備することで、敦賀駅において今まで存在しなかった乗換が新たに発生することになる。というのは、北陸は従前から関西圏との交流が盛んな地域であり、現在、特急「サンダーバード」が大阪から富山まで運行されているが、敦賀まで新幹線が開業すれば、サンダーバードは敦賀止まりとなり、敦賀から北陸方面の新幹線に乗り継ぐ形になることが想定されるためである。大量の乗換需要が想定される上、冬季には雪が降る地域であることも考えると、乗換が発生することで旅客利便性が大きく低下することが想定されるので、これを避ける必要がある。その対応策として、九州新幹線で導入を予定しているFGTを北陸新幹線にも導入することが有力な選択肢であり、整備新幹線小委員会においても、FGTを積極的に活用すべきであるとの報告を頂いた。その場合、サンダーバードがFGTに置き換わり、大阪から湖西線を経由して、敦賀から新幹線軌道に乗り入れ、現在のサンダーバードが運行する富山まで運行する、というイメージをしているが、実際には、営業主体となるJR西日本が運行方法を決定する。FGTの導入については、今後、JR西日本や関係地方自治体に正式に意向を確認することとしている。

さらに、整備新幹線小委員会では、敦賀におけるFGT以外の在来線との乗換利便性への配慮についても提言頂いた。敦賀駅には、現在も、北陸本線に加えて、湖西線や小浜線方面への在来線が乗り入れており、幹線交通・地域交通の結節点である。さらに、北陸新幹線の敦賀駅は、在来線の駅舎と離れた位置に建設され、かつ上下移動も伴うことも、こうした配慮の背景となっている。整備新幹線小委員会での提言を踏まえ、工事実施計画の詳細について、JR西日本や鉄道・運輸機構とも検討を行っている。

#### ○九州新幹線：FGTの取扱い

FGTは、九州新幹線(長崎ルート)への導入を想定し、平成9年より開発を進めてきた技術であり、車輪の幅(軌間)を変えることで新幹線の標準軌(1,435mm)と在来線の狭軌(1,067mm)を直通運転できる。技術開発の目標として、①安全な軌間可変、②新幹線を時速270kmで走行、③在来線を時速130kmで走行、④耐久性評価に基づく保全性・経済性の分析・検証、を掲げており、昨年10月に、①～③を満たし、基本的な走行性能に関する技術が確立していることが、技術評価委員会によって確認された。今後、更なる軽量化等による営業用に近い新たな試験車両を製作し、④についての検証を行う予定であり、平成24年度予算では、その技術開発に係る予算を大幅に拡充した。

これまで着工している武雄温泉・諫早間は、FGTの技術開発が途上にあつたため、スーパー特急方式で工事が進め

られているが、FGTの基本的な走行性能が確認されたことから、これを前提とした整備方式を採ることとした。具体的には、未着工区間である諫早・長崎間を含め、武雄温泉・長崎間を一体的な事業として扱い、この区間を標準軌で整備する。一方で、九州新幹線(鹿児島ルート)との結節点である新鳥栖と武雄温泉の間は在来線を走行する。新鳥栖から博多方面へは再び九州新幹線(鹿児島ルート)を走行し、山陽新幹線に乗り入れて最終的に新大阪まで走行することを想定している。

九州新幹線へのFGTの導入には、営業主体となるJR九州の同意が必要となるが、整備新幹線小委員会のヒアリング等では、JR九州はFGTの導入に積極的であり、技術開発等のため、社内に専門部署を設ける意向を示した。一方で、山陽新幹線へのFGTの乗り入れに関し、JR西日本は、同区間に時速300kmの新幹線が走行していること等の課題を挙げているが、現在でも速度の異なる新幹線(こだま等)が走行しており、利用者の利便性を高める観点を踏まえれば、FGTの山陽新幹線への乗り入れに向けて、解決すべき課題であると認識している。

#### ○九州新幹線：肥前山口・武雄温泉間の単線区間の取扱い

FGTが走行する在来線のうち、肥前山口・武雄温泉間は現在単線である。この区間の複線化に係る要望はかねてよりあったが、今回、FGTの導入を判断したことに伴い、整備新幹線事業で同区間を複線化することとした。

現在、同区間には1時間当たり、特急「みどり」が上下計2本、普通電車が上下計2本走行している。一方で、新幹線の開業により、長崎本線を走行する特急「かもめ」(1時間当たり上下計4本)がFGTに置き換わり、新たに同区間を走行する想定をしている。同区間の運行本数が倍増することでダイヤが過密となり、単線のままではダイヤの乱れが恒常化することが想定される。FGTの場合、この乱れが九州新幹線(鹿児島ルート)や、さらには山陽新幹線といった新幹線ネットワークに広く波及し、多くの利用者に影響を与えることが

懸念される。そこで、FGTの安定的な運行を確保するため、整備新幹線事業で同区間を複線化することとした。

## 6—おわりに

整備新幹線は、地域間の移動時間を大幅に短縮し、我が国のビジネス・観光の交流を促進することで、地域の産業や社会に大きな効果をもたらす。また、我が国の国民生活や経済社会を支える多重的な幹線交通体系を確保するために不可欠の存在であるとともに、環境負荷の小さい公共交通機関として、持続可能で活力のある国土を築くための礎である。

震災からの復興の途上にあり、かつ、消費税増税の議論も佳境を迎えている昨今、ともしれば大型の公共事業について批判的な論調も目立つが、震災に前後して開業した東北新幹線(八戸・新青森間)や九州新幹線(博多・新八代間)は、震災の復興の象徴として、多くの人々に希望を与えた。さらに、これらの区間の開業から1年を迎え、例えば、九州新幹線の新八代・鹿児島中央間では、利用者数が前年比で約64%増となり、九州全体の観光消費額が約11%増加した<sup>3)</sup>等の効果も出てきている。こうした整備新幹線の意義について、広く理解を得られるよう努めていかなければならないと考えている。

さらに、今回の未着工3区間に係る整備スキームは、貸付料を活用することで、公共事業関係費や地方負担に過度に依存せず、かつ事業ペースを調整して開業時期を設定するなど、財政規律にも配慮したものである。こうした工夫を通じた整備であることにも理解を得るとともに、整備期間を通じてコスト削減や自主財源の確保に努めるなど、継続して財政負担の軽減に努めていくことが必要であると考えている。

### 注

- 1) 札幌市、仙台市、さいたま市、東京都特別区、川崎市、横浜市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市、広島市、福岡市。
- 2) 国土交通省「平成22年度航空輸送統計年報」より算定。
- 3) (財)九州経済調査協会調べ。