

■論文題目	整備新幹線の整備に伴う地方負担のあり方に関する一考察		
■氏名(学籍番号)	井坂匠(0412022301)		
■指導教員	宇佐美誠史	■所属コース	地域社会・環境コース
■キーワード	整備新幹線	並行在来線	公共交通

1. 研究の背景・目的

整備新幹線の整備が現在も進んでいる。整備新幹線とは、全国新幹線鉄道整備法（以下、全幹法）に基づき政府が決定した1973年の整備計画により整備が行われている5路線のことで、北海道新幹線、東北新幹線「盛岡～新青森間」、北陸新幹線（図1）、九州新幹線鹿児島ルート・西九州ルートのことを指す。

整備新幹線の建設費については、JRからの貸付料等収入の一部を充てた後、国が3分の2、沿線の地方自治体が3分の1を負担する。また、沿線自治体が新幹線に並行するJR在来線の経営を引き継ぐことに同意しなければ整備新幹線は着工されない。以上が、整備新幹線の整備を進めるにあたって政府・与党により取り決められた、現在の枠組みの一部内容である。しかし、現在の枠組み

では、建設費負担に加えて在来線の経営も担う沿線自治体に大きな負担が伴う。特に、新幹線駅が建設されない沿線自治体では、新幹線開業による恩恵よりも、在来線の経営に伴う出資等の負担発生といった在来線に関する負の影響の方が大きくなると考えられる。このように現在の枠組みでは、新幹線の整備に伴い、在来線に関する負の影響のみを受ける沿線自治体が発生するという問題がある。実際に九州新幹線西九州ルートの整備に伴う地方負担について佐賀県が疑問を呈し、未着工区間の整備計画の策定が進まない現状がある。よって、今後の整備新幹線の整備に伴う地方負担のあり方について検討していく必要性は高いと言える。

これらを踏まえ本研究では、公表されている一次資料のみを基に政府・与党内や沿線自治体内でのこれまでの議論を整理し、地方負担に関する問題があると考えられる現在の整備新幹線整備の枠組みの策定過程を明らかにする。そして、これを踏まえ、今後の整備新幹線の整備に伴う地方負担のあり方について考察する。

2. 先行研究

角(2008)²⁾とその一連の研究は、整備新幹線の各路線・区間が着工に至るまでの政府・与党内での意思決定の場での議論について、文献も含めた公表されている資料から明らかにし、その内容に関する自身の考察を主に政治社会学の観点から述べている。その他にも整備新幹線の整備に関する内容を扱った研究はあるが、整備新幹線の整備に伴う地方負担に関するこれまでの議論と今後の地方負担のあり方に関する考察が包括されている研究はほとんどない。本研究は、整備新幹線の整備に伴う地方負担に着目し、沿線自治体内での議論も含めた議論の整理と考察を行う点で先行研究と差異があり、新規性は低くないと考えられる。

3. 研究結果・本研究の結論

本研究では、国会会議録や沿線自治体の議会会議録、朝日新聞・毎日新聞の記事を活用し、整備新幹線の整備に伴う地方負担に関する過去の議論の論点を整理し、客観的データとして収集することによって進めた。

新幹線整備に地方負担を導入するという案が初めて提示されたのは1980年であった。1980年12月、自民党の交通部会と国鉄基本問題調査会の合同会議の中で、整備新幹線通過各県に工事費等を負担してもらう案が新たにまとめられる。当時、整備新幹線は1973年の整備計画策定後、石油危機による国家財政の悪化や国



図1 整備新幹線として整備が進む北陸新幹線加賀温泉駅(2023年11月)
出典：筆者撮影

鉄累積債務の増加の影響により整備計画が凍結されていた。建設費財源の確保ができない状況下で、地方負担に新幹線整備の活路を見出そうという意図があったものと考えられる。1981年6月には全幹法が改正され、建設費の地方負担が法的に認められる。その後、最初の枠組み内容が決定したのは1989年1月であった。そこで、建設費についてはJRがグループとして50%を負担した後、線路等の第一種工事費については国40%、地方10%、駅等の第二種工事費については国と地方で25%ずつを負担することが取り決められる。全体の地方負担比率は15%であった。これに加え、1990年12月には、並行在来線の経営を新幹線開業時にJRから分離することを新幹線工事認可前に確認するという枠組みが取り決められる。その後、1996年12月、現在の枠組みが取り決められ、建設費については貸付料等収入の一部を充てた後、全体の3分の1を地方の負担分とすることが決定する。同時に、並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意の取り付け等といった、着工に当たっての基本条件が明確に規定される。以上から、新幹線整備に伴う地方負担は整備新幹線の整備という段階の中で新たに生まれ、それが時期を追うごとに大きくなったと言えることが明らかになった。

以上の議論の整理から、地方負担の発生・増加には大きく二点の要因があると考えられることが分かった。一点目は、自民党の整備新幹線建設促進派議員の動きが議論に大きな影響を与えたことである。枠組みの策定過程における議論では、建設促進派の自民党、建設慎重派の政府という構図がどの段階においてもあった。特に、旧大蔵省・旧自治省は慎重な姿勢を貫いており、実際にそのような省庁を説得するという意図で自民党が並行在来線廃止案を打ち出している³⁾。このような自民党案に政府側が妥協したことで、地方負担の発生・増加が起こったとみられる。二点目は、国鉄・JRへの配慮の方針が生まれたことである。国鉄については累積債務の増加により、経営状況が悪化していた。また、国鉄分割民営化後の新会社JRは民間会社である。これに加え、整備新幹線の収支見通しが厳しいとの予測が多く提示されていたため、国鉄・JRの経営を圧迫するような枠組みの策定は許されなかった。実際に当時の運輸大臣は、国鉄・JRに過大な負担をかけないとする配慮の方針があることを示唆している⁴⁾⁵⁾。これと関連して、都道府県レベルの沿線自治体が新幹線整備を優先し、JR在来線の経営分離をやむを得ないものとして扱ったことも影響した。実際に長野・群馬・岩手の各県の在来線沿線市町村では、新幹線開業直前まで在来線の廃止や経営分離に対する反対運動が行われている。これらが関係して、新幹線開業により経営状況が悪化するとされた在来線の経営をJRから分離し、沿線自治体の責任によって在来線を維持するという枠組み・通例が生まれ、地方負担が増加したとみられる。

本研究では、公表されている一次資料のみを用い、新幹線整備に伴う地方負担は整備新幹線の整備という段階で発生し、時期を追うごとに増加した点、地方負担の発生・増加は自民党による建設促進の動きや、国鉄・JRへの配慮の方針、沿線都道府県による新幹線優先の政策等の要因が関連して起こった点までを明らかにした。このような背景があることを踏まえた今後の地方負担のあり方としては、並行在来線の経営分離に関する沿線自治体の負担を現在よりも軽減することが必要であると考えられる。新幹線に並行する在来線は鉄道貨物における物流網の幹線として位置づけられている路線がほとんどであり、それらの維持は国土形成や国防の観点から見ても重要であると言える。負担を軽減するための新たな枠組みを策定し、在来線維持の責任を沿線自治体だけでなく国も負うことと位置づけ、責任の所在を明確にするべきである。

参考文献

- 1) 国土交通省「新幹線鉄道について」(https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000041.html) (2024.2.8 閲覧)
- 2) 角一典 (2008)「整備新幹線着工の政治過程」『北海道教育大学紀要, 人文科学・社会科学編』58 (2), pp. 39-56
- 3) 『朝日新聞』(東京) 1984年12月27日, 朝刊, p. 3
- 4) 『第十四部 決算委員会会議録第二号 昭和五十六年一月二十日【参議院】』pp. 14-15
- 5) 『平成元年二月十五日 参議院会議録第五号』p. 22