

第4章 整備新幹線計画の

経緯と現状

1. 計画の始まり

1970（昭和45）年、「高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性を鑑み、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展と国民生活領域の拡大に資すること」を目的として「全国新幹線鉄道整備法」が制定され、新幹線鉄道の建設計画の順序や財政上の措置が規定された。その後の新幹線建設については、この法律にしたがって行われるのである。

翌年1月、運輸大臣の諮問を受けた鉄道建設審議会は、東北（東京 - 盛岡）、上越（東京 - 新潟）、成田（東京 - 成田空港、用地買収に成功せず一部工事をしたが中止）の3新幹線の基本計画を定めるべきだと答申すると同時に、東京 - 富山 - 大阪間、盛岡 - 札幌間、福岡 - 鹿児島間の3新幹線も早急に基本計画に組み入れるのが適当と建議した。つまり、現在論議されている整備新幹線計画は今から22年も前に計画されていたものなのである。

1972（昭和47）年6月、当時の「新幹線熱」を背景に運輸大臣は、東北（盛岡 - 青森）、北海道（青森 - 札幌）、北陸（東京 - 長野 - 富山 - 大阪）、九州・鹿児島ルート（福岡 - 鹿児島）の基本計画を決定し、同年12月には九州・長崎ルート（福岡 - 長崎）も基本計画に追加決定した。そして、翌1973（昭和48）年11月には5新幹線の整備計画が決定した。整備計画が決定した段階の路線が世間でいう「整備新幹線」である。さらに同じ月に夢のような次の12新幹線の基本計画が決定している。（図2-4-1参照）

北海道（札幌 - 旭川）	北海道南回り（長万部 - 札幌）
羽越（富山 - 青森）	奥羽（福島 - 秋田）
中央（東京 - 大阪）	北陸・中京（敦賀 - 名古屋）
山陰（大阪 - 下関）	中国横断（岡山 - 松江）
四国（大阪 - 大分、海底トンネルなどを建設）	四国横断（岡山 - 高知）
東九州（福岡 - 鹿児島）	九州横断（大分 - 熊本）

のである。

3. 運輸省規格案の内容

1988（昭和63）年8月に発表された運輸省規格案は、多極分散型国土の形成のため高速幹線鉄道網の整備が要請されており、輸送需要に即した効率的で質の高い高速鉄道網の整備の着実な推進が求められていること、従来型の新幹線規格の施設整備を前提としていては、整備新幹線問題の打開は困難であることから、全国新幹線鉄道整備法の整備計画に即して、技術的・専門的な立場から検討を行った上、策定されたものである。

具体的にはまず、整備計画区間のうち在来線の線形が悪く、新線を建設すれば時間短縮効果の高い区間は、新幹線の計画ルート上に新線を建設することとし、建設する新線の規格は各区間における旅客輸送の実態などに応じて、従来型の標準軌新線（フル規格新幹線）、新幹線鉄道直通線（在来線に標準軌を敷設し、新幹線と同程度の速度で走行可能で、かつ在来線電車と同じ大きさの車両を直通運転させる、いわゆるミニ新幹線方式）、新幹線鉄道規格新線（新幹線規格の路盤を建設するが、当面は在来線サイズの狭軌を敷設し、これに接続する在来線との間で高速特急を運行きせる、いわゆるスーパー特急方式）のいずれかを採択することとした。この案は、理想ばかり追うのではなく、規格を下げてでも早期完成を目指すという画期的な案であった。

4. 動きだした計画

運輸省規格案を受け、1988（昭和63）年8月末の政府と自民党の申し合わせにより、東北、北陸、九州・鹿児島ルート of 3線5区間の着工優先順位を決定した。順位は高崎 - 長野間、高岡 - 金沢間、盛岡 - 青森間、八代 - 西鹿児島間、糸魚川 - 魚津間であり、その整備すべき規格もほぼ決定された。そして、1989（平成元）年1月の政府・自民党申し合わせで、収支や需要の見通しなどから最優先着工となった高崎 - 長野間のうち、高崎 - 軽井沢間（フル規格新幹線）の着工と財源案が決定され、同年6月28日、同区間の工事実施計画が認可された。

これにより1989（平成元）年8月2日、北陸新幹線高崎 - 軽井沢間が着工された。整備計画決定からすでに16年近くの年月が過ぎていた。さらに、1990（平成2）年12月の政府・自民党申し合わせで、フル規格新幹線、ミニ新幹線及びスーパー特急を組み合わせ、東北、北陸、九州・鹿児島ルート of 3

線の区間の一部を 1991（平成 3）年から着工することが決定された。各路線の規格については、盛岡 - 青森間は沼宮内 - 八戸間がフル規格、盛岡 - 沼宮内間・八戸 - 青森間がミニ新幹線、軽挽沢 - 長野間はフル規格、高岡 - 金沢間・糸魚川 - 魚津間及び八代 - 西鹿児島間はスーパー特急となった。（図 2-4-2 参照）



図 2-4-2 新幹線規格案による新幹線鉄道整備図
（平成 4 年版『運輸白書』より）

また同申し合わせでは、 鉄道整備基金を設立し、整備新幹線の建設の促

進を図ること、建設着工する区間の並行在来線は、新線開業時にJRの経営から分離することを認可前に確認することなどについても決められた。

そして1991（平成3）年3月には「全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律」の成立により、ミニ新幹線、スーパー特急についても新幹線鉄道と同じ手続き、助成措置により建設を行うことができるようになるとともに、「新幹線鉄道施設の譲渡等に関する法律」及び「鉄道整備基金法」が制定され、既設新幹線譲渡収入の一部を整備新幹線の建設に充てることが可能となった。

5. 最近の動き

1991（平成3）年8月8日、改正後の全国新幹線鉄道整備法に基づき盛岡 - 沼宮内間、八戸 - 青森間及び八代 - 西鹿児島間の暫定整備計画（ミニ新幹線、スーパー特急を建設するための計画）が決定された。これを受けて、8月22日、盛岡 - 青森間、軽井沢 - 長野間、八代 - 西鹿児島間の3線3区間の工事実施計画が認可され、翌月から相次いで着工された。東北新幹線盛岡 - 青森間は9月4日に着工式が行われ、この区間が完成すれば盛岡 - 青森間は現在の2時間9分が約1時間半に短縮される。九州新幹線八代 - 西鹿児島間は9月7日に着工式が行われ、この区間が完成すれば博多 - 西鹿児島間は現在の3時間42分が約2時間10分に短縮される。北陸新幹線軽井沢 - 長野間は9月17日に着工式が行われ、高崎 - 軽井沢間とともにフル規格新幹線として整備されることとなった。高崎 - 長野間の完成により東京 - 長野間は現在の2時間39分（特急あさま利用）が約1時間半に短縮される。整備新幹線1993年度の総事業費は1,591億円で、そのうち1998（平成10）年2月の長野冬季五輪を控えた高崎 - 長野間の工事には、整備新幹線建設では初めての財政投融資279億円を投入するなど事業費全体の8割を占める1,274億円を配分している。

また、着工順位が2位だった北陸新幹線高岡 - 金沢間は、並行在来線のJRからの経営分離に対しての沿線自治体の反対の声が強く、富山・石川・福井の3県知事は検討の結果、1991（平成3）年6月、運輸省に対し「調整ルート」の提案を行った。「調整ルート」は、線形の良い高岡 - 石動間は在来線を活用し、石動 - 金沢間についてスーパー特急を建設するというものであった。これを受けて、運輸省は建設主体である日本鉄道建設公団に技術調査を指示し、1992（平成4）年4月に調査結果の報告が行われた。その後、所要

の手続きを経て 1992(平成4)年7月29日に石動 - 金沢間についての暫定整備計画が決定され、日本鉄道建設公団に建設の指示が行われた。ほどなく8月6日には、同区間の工事実施計画が認可され、8月27日、石動 - 金沢間が着工された。

そして 1993(平成5)年9月13日、運輸省は着工順位5位の北陸新幹線系魚川 - 魚津間の暫定整備計画を決定し、日本鉄道建設公団に建設を指示した。系魚川 - 魚津間にはスーパー特急を建設する。スーパー特急の運行に伴い、同区間の並行在来線はJR西日本から分離される。これにより、1988(昭和63)年8月末の政府・自民党申し合わせで決定した整備新幹線の3線5区間すべてが着工の運びとなった。

ところで最近、整備新幹線計画の見直し論議が活発である。それは、1988(昭和63)年8月末の政府・自民党申し合わせによると、計画は経済社会情勢の変化等を考慮して5年後に見直すとなっており、その5年後にあたる年が今年だからである。早速自民党は北海道など未着工区間の早期着工、整備5線全線のフル規格化などの要求を掲げ、沿線自治体の陳情にも力が入ってきている。しかし、大蔵省は3線5区間以外の着工は財政上不可能だと主張し、見直し問題に対する連立与党の対応が注目されている。