

# 北海道 新幹線

道民の熱意で  
札幌乗入れを実現しよう!!

★みんなの熱意が、加速させる★

## 北海道新幹線は、今! 28

～政府・与党が札幌延伸の方針を決定! しかし、依然として大きな課題も～

12月26日、国土交通省の「整備新幹線問題検討会議」において、政府は与党からの整備新幹線未着工3区間に関する申し入れをふまえ、今後未着工3区間の認可・着工を進める方針を示しました。すなわち、『札幌延伸』に着手する方針を政府が正式に決定したのです。北海道の40年来の悲願であった札幌延伸に向けた取組がようやく具体的に動き始めます。

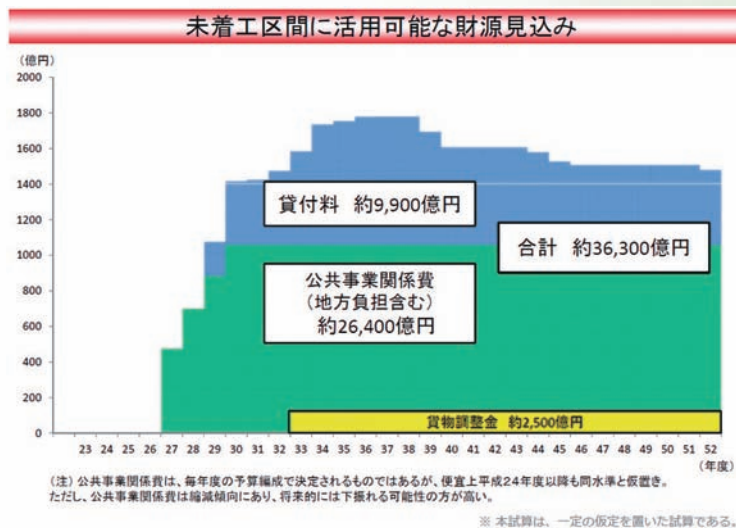
最大の懸案であった財源問題については次のものが示されました。

(図表1も参照)

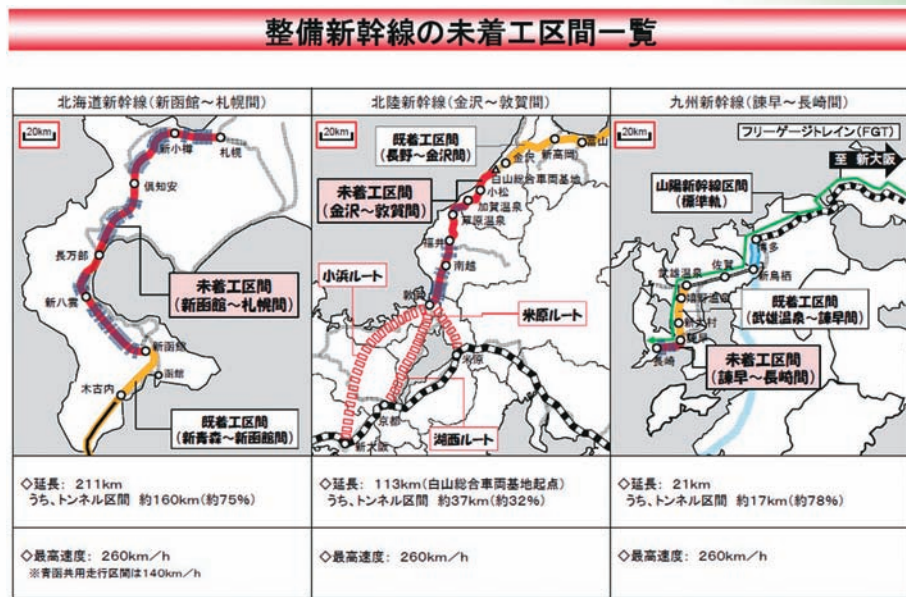
- ①国の財政状況が厳しいなかで、公共事業関係費(約700億円/年)の充当は現状維持程度を見込む
- ②地方負担に過度に依存しない(地方負担は従来の負担割合である公共関係事業費の1/2)
- ③既開業区間からの貸付料を充当

そして、①、②、③の合計から貨物調整金及び一部貸付料の前借り分の金利支払分等を除いた建設費用は約33,000億円、そのうち新函館～札幌間の建設費は16,700億円となっています。ただし、問題なのはその工期です。北陸や長崎の工期がおおむね10年間であるのに対し、新函館～札幌間の工期は、なんと新函館開業後から20年間であり、現在からだと24年後の開通ということになります。他線区に比べ、距離が長く(図表2参照)、建設費もかさむとはいえ、あまりにも大きな差であると言わざるを得ません。札幌延伸が決定したことは大きな前進ですが、今後人口減少も進む中で、24年後に果たして当初見込んだ経済効果等が発生するのかという懸念は拭い切れません。

(図表1)今回示された財源スキーム



(図表2)赤線(実線)の区間が今回、政府が今後認可着工する方針を示した区間



インフラ(社会資本)整備は、あまり長い時間をかけずに建設し、できるだけ長期間にわたってその効果を楽しむのが、最も効果的なあり方です。これから24年後というのは、あまりにも先の遠い話であり、本来であれば大きな効果を生み出す新幹線建設も、長い時間をかけて工事をしていては社会情勢や経済情勢の変化とともに、批判の対象にさえなりかねません。こうした危惧を払拭するためにも、今後は早急に正式な認可・着工を国から引き出し、一刻も早く具体的な建設にとりかかり、そのうえで、工期の短縮に向けた国等関係機関への働きかけを強化することが求められます。

(図表1、図表2とも国土交通省発表資料より引用)