

# 東九州新幹線構想を考える!

SO WATANABE

## 新渡辺

2014年3月発行

議会だより 第6号



### 宮崎県議会議員 渡辺 創 通信

いっぽ いっぽ

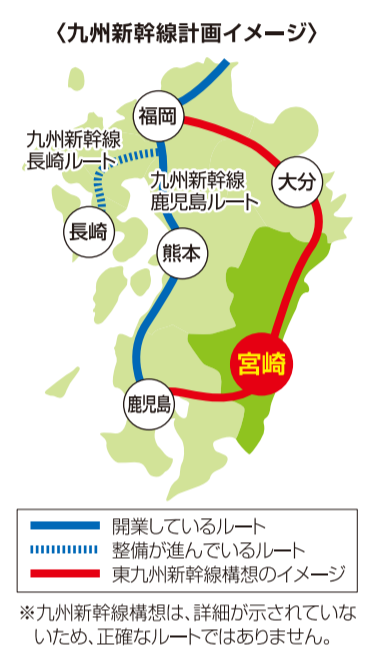
# 一歩一歩!

〒880-0825 宮崎市東大宮2-3-21  
TEL.0985-29-4050 FAX.0985-29-6230  
Email mail@watasou.jp

福岡から大分、宮崎を経由し、鹿児島まで東九州を貫く「東九州新幹線構想」が俄かに話題になり始めています。国民の悲願だった東九州自動車道整備に一定のメドが立ち、現政権が進めようとする国土強靱化の機運も影響しているように見えます。河野俊嗣知事や様々な政治関係者からも積極的な発言が飛び交い始めていますが、「将来的な夢だから」という言葉で、予測される大きな課題を覆い隠すべきではありません。様々な情報を県民に提示し、「宮崎の未来」と「新幹線のあり方」を県民自身がしっかりと考えていく環境づくりがいま必要ではないでしょうか。

## 40年前に計画され、長く凍結

東九州新幹線構想は数十年先の話となるのは、高度経済成長期の終盤だった1973年(昭和48年)に全国新幹線整備法に基づいて「基本計画」路線に盛り込まれた路線は九州のみではありません。整備が進む北海道新幹線とは別ルートをとる北海道の「長万部～室蘭」旭川や東北から北陸の日本海沿岸を抜ける「新青森～秋田」新潟～上越、海を渡る「新大阪～四国北部」大分～熊本、山陰を抜ける「新大阪～松江」新下関などが同じ扱い。現時点で、国が計画路線を整備路線へ格上げする動きはなく、仮に計画が進んでも宮崎に及ぶ新幹線の実現



## 新幹線の例を考えると、経営分離しても明らかです。

最大の課題は、巨額の財政負担です。新幹線整備には膨大な建設費用が掛かります。現在の整備スキームでは、その3分の1を地方が負担しなければなりません。ルートや整備方式などが全く不明な現時点では正確な試算はできませんが、通常新幹線の建設費は1キロ60～70億円。九州新幹線鹿児島ルートは総工費は1兆6000億円。つまり地方負担は5000億円を超えます。イメージ図を見ていただければわかるように、実現すれば、総延長は鹿児島ルート(2577キロ)より長いはずで、宮崎県の負担額は安く見積もっても1000億円を超えるオーダーになることは間違いありません。さらに、もう一つの大きな課題は、並行在来線の経営分離です。簡単に言えば、東九州新幹線が整備された場合、現在の日豊本線はJRにとって重荷になる

## 「盛り上がり」と「冷やかな目」

そんな状況の中、県は事実上休眠状態にあった「東九州新幹線」建設促進期成会の活動を再開しました。1月27日に宮崎市内のホテルで特別講演会を開催し、国土強靱化を主張する内閣官房参与の京都大学大学院の藤井聡教授が講演。新幹線建設とナショナルリズムの高揚を絡め、落ち込んだ地域の浮揚のために新幹線が必要との主張を展開しました。

## まず必要なのは「議論」

経緯や課題、そして現状を示してきましたが、東九州新幹線構想は1年や2年で現実味を帯びる切迫性のある問題ではありません。では、なぜ改めて今回取り上げたのか。それはこの構想を巡る政治の空気に、「違和感」、誤解を恐れずに言えば、「白々しさ」を覚えたからです。もし話が具体化しても、その時には当事者ではない。だから課題がわかっていても、「夢」という言葉を覆い隠されれば乗り切れる。みんな可能性が低いと思っただけで、まずは県民を巻き込んで、その必要はないけど、ポーズはとっておこう。政治には様々な側面

乗せたい新幹線と政策提言に盛り込んだばかり、来年12月予定の知事選に名乗りを上げています。新人候補予定者も東九州新幹線の建設を主張しているように見えます。一方、現実味を疑問視する声も上がっています。国が新幹線整備を促進する方針もないうちで、急浮上してきた「新幹線構想」のたいへん、知事記者会見では「建設促進のための機運醸成」というフレーズが繰り返されています。国土強靱化も含め様々な動向の萌芽が見え隠れする中で、一定の対応をしておかなければ、他県に遅れるかもしれないという気持ちも働いて当然でしょう。知事としては当然の姿勢だと思えます。しかし、今必要なのは本筋に「建設」機運醸成でしょうか。ゼロから県民を考えていく姿勢ではないでしょうか。建設促進に熱心に取り組んだのは、40年前。私は生まれていません。大型公共事業に対する国民の意識も変わっています。当時の県民意識と、今の県民の意識が全く変わらないうという前提で、新幹線構想推進を掲げるのは真摯な姿勢ではないはずです。

## 2月議会「一般質問」で議論しました!

詳細が明確ではない国に対して、地方負担の軽減につながる整備方式の変更を求める意向を示しました。また、宮崎・新大阪間が4時間弱との想定です。巨額の建設費問題についても初めて具体的に、内田副知事は「現在の方式はそれなりに大きな負担を強いるのか、整備方法や手法の見直しも含め(中略)の変更は難しいのではないかとの見方を示幅広く議論したい」としています。

宮崎日新聞 2014年3月16日

### 「東九州新幹線構想」への備えと説明。九州新幹線・鹿児島ルートについて3月4日の新幹線・鹿児島ルート2月定例県議会一般質問でも取り上げました。河野知事に対して、同構想について掘り下げた質疑が行われたのは初めてです。

また、県は鹿児島新幹線整備の目的を、①経済発展②国内外との交流拡大③大規模災害メーヅを示しました。

また、県は鹿児島新幹線整備の目的を、①経済発展②国内外との交流拡大③大規模災害メーヅを示しました。

また、県は鹿児島新幹線整備の目的を、①経済発展②国内外との交流拡大③大規模災害メーヅを示しました。

## 暮らしに関わる県政トピックス!

### トピックス① 念願の「宮崎～延岡」が高速道路で!

宮崎県民の悲願である東九州自動車道の整備が大幅に進捗します。3月16日に、大分方面ルートでは県内最後の未開通区間だった「日向～都農間(20キロ)」がいよいよ開通し、宮崎市と延岡市が高速道路によって1時間強でつながりました。

開通日には県内各地で祝賀イベントが開かれ、宮崎市では県庁前の楠並木通りでコンサートなどがあつたほか、延岡市では提灯行列も行われました。2014年度中には、いよいよ北九州までつながります。私が所属する民主党でも与党時代も含め東九州道の早期開通に向けて力を注いできました。その経緯も踏まえ、新年度には福岡、大分の議員団とも連携した研究事業を進めます。ようやく整った社会インフラを活かし、これからは東九州地域の発展に結びつけることが重要になります。

### トピックス② 全国共通の交通系ICカードが宮崎でも!

交通系ICカードをご存知でしょうか?首都圏や近畿圏など全国の主要都市で既に定着しており、電車やバスなどの公共交通機関の支払いが一枚のカードでできる仕組みです。首都圏ではJR系の「スイカ」、私鉄・地下鉄系の「パスカド」、宮崎県内のみICカードが導入されています。JR九州は唯一の導入先ですが、今年度から宮崎県内のみICカードが導入されます。JR九州は唯一の導入先ですが、今年度から宮崎県内のみICカードが導入されます。JR九州は唯一の導入先ですが、今年度から宮崎県内のみICカードが導入されます。

