

2012 年度卒業論文

**並行在来線経営分離が沿線自治体に与える影響に関する考察**

—北海道新幹線建設における函館本線・江差線経営分離を事例として—

北海道新幹線問題年表

1939-2013

- \*1939.6 青函トンネルの調査を開始。
- \*1941.12.8 太平洋戦争開始とともに調査を中断。
- \*1946 青函トンネルの調査を再開。
- \*1953.8 国会が鉄道敷設法別表の「予定線」に「青森県三厩付近ヨリ渡島国福島付近ニ至ル鉄道」を追加。国として青函トンネルを建設する意思を決定し、本格的な地質調査を開始。
- \*1954.9.26 台風第 15 号によって青函連絡船「洞爺丸」の海難事故が発生。他に僚船 4 隻（第十一青函丸・北見丸・十勝丸・日高丸）が沈没。トンネル建設の機運が高まる。
- \*1954.9 洞爺丸事故を受け、緒方副総理がトンネル早期実現を言明。
- \*1955.3 「津軽海峡連絡隧道技術調査委員会」が発足。
- \*1956.5 委員会が国鉄総裁に「海峡の海底隧道は建設可能、工期は 10 年以内、工費は 600 億円程度」という内容の報告書を提出。
- \*1957.5 衆議院本会議でトンネル実現の決議。
- \*1961.5 鉄道建設審議会が「青森県三厩付近ヨリ渡島国福島付近ニ至ル鉄道」を予定線から「調査線」に編入するのが適当と答申。
- \*1963.10 北海道側で試掘調査に着手。
- \*1964.3.23 日本鉄道建設公団が発足。
- \*1964.4 橋本登美三郎運輸相が日本鉄道建設公団に対し実施計画を作成するよう指示。在来線の電気機関車を考慮したトンネルを計画。
- \*1964.5.8 北海道側で調査坑の掘削開始。
- \*1964.10.1 東海道新幹線：東京—新大阪間 515.4km が全線開業。
- \*1965.8 青函トンネル調査に関する工事計画の認可。
- \*1969 青函トンネル本州側の調査坑の掘削開始。
- \*1969.7.22 北海道議会、北海道新幹線の早期実現に関する要望意見書採択。
- \*1969.12.9 北海道新幹線建設促進期成会発足。
- \*1970.1.18 仙台市長選挙の応援に訪れた川島正次郎自民党副総裁と田中角栄幹事長、全国 9000km の新幹線鉄道網建設を議員立法によって行う方針表明。
- \*1970.1.31 橋本登美三郎運輸相、鉄道建設審議会を 2 月下旬までに開催し、自民党国鉄基本問題調査会が提言した全長 9000km の全国新幹線鉄道網の具体的建設方策を審議するよう諮問する方針を示す。
- \*1970.2.27 橋本登美三郎運輸相、鉄道建設審議会を開いて全国新幹線鉄道網の建設を正式に決定し、法案を審議の上、三月中に議員立法として法案を提出する意向を示す。
- \*1970.3.5 第 49 回鉄道建設審議会。全国新幹線鉄道網の建設について審議した結果、小委員会で早急に内容を詰め、総会に諮った上で新幹線建設促進法案を各党共同提案による議員立法として国会に提出する方向でまとまる。
- \*1970.3.6 第 1 回国鉄新幹線建設委員会。全国新幹線網の建設促進法案の国会提出に備え、8 つの専門委員会を作って具体的な技術面の検討を進めることを決定。
- \*1970.4.16 自民党国鉄基本問題調査会と交通部合同会議、全国新幹線鉄道整備法について協議。総務会です承済みの法案のうち、建設予定の新幹線網を示した別表を切り離し、法案の字句を「全国の主要都市を結び」などの抽象的表現に改めることを了承。共産党を除く各党共同提案で国会に提出することを決定。
- \*1970.4.25 磯崎国鉄総裁、衆議院運輸委員会で、計画されている 9000km のうち、はじめの 4000km は国鉄ベースで採

算に乗せることができるが、残りの路線については建設資金の 2/3 が無利子であることが前提なルートと述べる。

- \*1970.5.18 全国新幹線鉄道整備法公布。
- \*1970.5.18 日本鉄道建設公団法一部改正。新幹線鉄道建設業務追加。
- \*1970.7.22 北海道議会、青函トンネル並びに北海道新幹線建設早期実現促進に関する要望意見書採択。
- \*1970.9.25 全国新幹線鉄道整備法施行令公布。
- \*1970.9.26 鉄道建設審議会が「青函トンネル」を調査線から「工事線」に昇格。
- \*1970.10.1 全国新幹線鉄道整備法施行規則公布。
- \*1970.10.23 橋本運輸相、1971 年度から建設に着手する新幹線の着工順位を 11 月中旬までに決めたいとの意向表明。
- \*1970.11.10 橋本運輸相、「東北・上越・北回り・九州・成田の 5 線を来年度から着工したい」との見解。
- \*1971.1.11 政府与党、第一次基本計画に関して、東北（東京—盛岡）・上越・成田の 3 線だけを組み合わせることではほぼ意見が一致。
- \*1971.1.12 橋本運輸相、全国新幹線鉄道網に関して、翌日の鉄道建設審議会には東北・上越・成田の 3 線のみを諮問、答申を得たら直ちに整備計画策定の準備を始め、できれば 23 日の通常国会再会前までに再度鉄道建設審議会に諮問したい、また、青函トンネルは 1 月下旬から 2 月中旬頃工事準備命令を出し、2 月 21 日に函館で起工式を行う予定であるとのコメント。
- \*1971.1.13 第 53 回鉄道建設審議会。建設を開始すべき新幹線鉄道として、東北・上越・成田新幹線の基本計画を定めることを建議。また北回り・九州・北海道東北についても基本計画に入れることを建議。
- \*1971.1.14 橋本運輸相、鉄道建設審議会が建議した北回り・九州・北海道東北の 3 線について、近いうちに国鉄および日本鉄道建設公団に調査を指示したいとの意向を示し、また「基本計画に加えるべきかはこれから調査するが、黒字になる見込みのないものは駄目」と採算性を重視して建設計画を決める発言。
- \*1971.4 橋本運輸相から日本鉄道建設公団に対し「将来新幹線を通せるよう設計上の配慮を」との通達。
- \*1971.7 運輸政策審議会、「総合交通体系のあり方について」で、1985 年までに最大全国 7000km の新幹線網・超高速の第二東海道新幹線が必要との答申。
- \*1971.9 青函トンネルの工事实施計画を認可。
- \*1971.11.14 本坑の起工式が行われ、中曽根鉄道建設審議会議長（自民党総務会長）が鍬入れ。
- \*1971.12.3 国鉄、東北北海道・北回り・九州新幹線の調査費として 3 億円の予算要求決定。
- \*1971.12.8 北海道新幹線建設促進期成会、関係機関に陳情。
- \*1972.1.11 東北北海道・北回り・九州新幹線の調査費 6 億円が、国鉄・日本鉄道建設公団に認められる。
- \*1972.1.12 1972 年度政府予算案に北回り新幹線等 3 線分の建設調査費 6 億円の計上決定。
- \*1972.1.31 北海道新幹線建設促進後志・小樽期成会発足。
- \*1972.3.15 山陽新幹線：新大阪—岡山間 160.9km が開業。
- \*1972.4.28 中曽根総務会長ら党三役、東北北海道・北回り・九州の建議 3 線を基本計画に組み合わせるとともに、長崎新幹線を将来基本計画に組み合わせよう建議する方針を佐藤首相に説明。
- \*1972.5.2 佐々木英世運輸相、北海道東北・北陸・九州の 3 線の基本計画組み合わせに関して鉄道建設審議会に諮問、即日答申。審議会は長崎新幹線についても基本計画に組み合わせよう建議、国土開発の面から山陰新幹線も前向きに検討すること、1973 年度着工予定の本州四国連絡橋も将来的に新幹線の走行が可能ないように設計を検討する必要があることを確認、第二東海道・九州東部・羽越新幹線を将来考慮すべき路線として列挙。
- \*1972.6.11 田中角栄、政権構想の柱として『日本列島改造論』発表。全長 7200km の新幹線鉄道網についても言及。

- \*1972.6.29 丹羽運輸相、北陸・北海道・東北・九州の4路線の基本計画を決定するとともに、国鉄と日本鉄道建設公団に基本計画に基づく調査実施を指示。
- \*1972.7.7 田中角栄首相就任。
- \*1972.9 室蘭市で、青年会議所の先導で北海道新幹線誘致の街頭署名運動、8万人分の署名が集まる。
- \*1972.12.1 磯崎国鉄総裁、盛岡以北の東北および北海道新幹線は1979年度までに開業したいという意向表明。
- \*1972.12.7 国鉄本社、1985年までの新幹線建設開業基本構想まとめる。11兆円を投入し、79年度までに3500km、85年度までに6000kmの新幹線を建設する計画。74年には山陽、77年には東北・上越、79年には北海道・東北（盛岡以北）・北陸・九州・長崎新幹線を開業させるというもの。
- \*1973.1.17 日本鉄道建設公団、1973年度の鉄道建設計画発表。北陸・北海道の2新幹線着工を盛り込む。
- \*1973.5.11 磯崎国鉄総裁、衆議院運輸委員会で、東海道・山陽以外の新幹線は赤字になるとの収支予測公表。
- \*1973.6.9 政府・自民党、誘致合戦の白熱している北海道・東北・北陸・九州鹿児島・九州長崎の5線に関して、客観的なルート選定基準を作成する意向を固める。
- \*1973.9.18 国鉄・日本鉄道建設公団、5新幹線の調査結果まとめる。北海道は北回り、東北は八戸経由の東回り、北陸は信越線と並行し小浜を通過する若狭ルート、九州は海岸ルート、長崎は佐賀から佐世保を経て長崎に向かうルートが内定。
- \*1973.9.19 北回りに決定した北海道新幹線について、札幌を起点として苫小牧までの支線を付け足す案を政府・自民党、国鉄、日本鉄道建設公団のトップ会談で確認。
- \*1973.9.21 田中首相、長谷川室蘭市長・高田登別市長が直接目白の私邸へ陳情したのに対して、北海道新幹線は日本海側を通過する北回りとし、基本計画路線となっていた札幌―苫小牧は室蘭まで延長すると述べる。
- \*1973.9.21 田中首相と鈴木総務会長、将来の全国新幹線網について、5線のルートを内定するとともに、新たに東京を起点として本州中部―大阪―四国北部―大分を結ぶ西日本縦断新幹線（中央・四国）と、九州東線・日本海・札幌―旭川・札幌―苫小牧―室蘭の各路線を基本計画に組み入れる方針決定。完成は1985年の予定。この構想に対して大蔵省はインフレを懸念。
- \*1973.9.22 田中首相、北海道南回り新幹線の実現の要望に訪れた西田信一参議院議員に対して、南回りルートを基本計画に組み入れ、北海道新幹線を環状に整備する方針言及。
- \*1973.10.2 国鉄と日本鉄道建設公団、運輸大臣から調査の命令が出ていた北海道・東北・北陸・九州・長崎の5線について、調査報告書を大臣に提出。
- \*1973.10.2 堀社会党政策審議会議長、二階堂官房長官を訪れ、5線を含めた新幹線計画の中止申し入れ。
- \*1973.10.5 新谷運輸相、北海道・東北・北陸・九州（博多―鹿児島・博多―長崎）の5線の整備計画決定について鉄道建設審議会に諮問。小委員会は諮問案を承認。
- \*1973.10.17 第四次中東戦争勃発。アラブ産油国石油戦略発動、第一次オイルショックはじまる。
- \*1973.10.17 5線の整備計画決定について鉄道建設審議会答申。
- \*1973.10.27 新谷運輸相、鉄道建設審議会に12新幹線の基本計画を諮問。
- \*1973.11.2 鉄道建設審議会、運輸大臣から諮問のあった北海道（札幌―旭川）・北海道南回り（札幌―苫小牧―室蘭）・奥羽（秋田―山形―福島）・羽越（青森―新潟―富山）・北陸中京（金沢―敦賀―名古屋）・中央（東京―名古屋―大阪）・四国（岡山―高松―高知）・四国横断（大阪―高松―松山―大分）・山陰（大阪―松江―下関）・中国横断（松江―岡山）・東九州（北九州―大分―宮崎―鹿児島）・九州横断（大分―熊本）の12路線を諮問案通り答申。段階的建設や国鉄運賃水準の適正化など4項目の付帯決議。また常磐（東京―水戸―いわき―仙台）・釧路（札幌―釧路）・紀勢（名古屋―新宮―

和歌山—大阪）・中国斜断（松江—広島）の 4 路線については、新谷運輸相は 12 路線と並行して引き続き調査を行うと述べる。

- \*1973.11.13 5 線（北海道・東北・北陸・九州（鹿児島ルート・長崎ルート））の整備計画が決定。
- \*1973.11.15 基本計画 12 路線の基本計画決定。
- \*1973.11.16 政府、石油緊急対策要項決定。
- \*1973.11.25 内閣改造。大蔵相に福田赳夫就任。
- \*1973.12.18 1974 年度政府予算編成大綱で、大型事業の新規着工の原則延期決定。
- \*1973.12.22 国民生活安定緊急措置法・石油需給適正化法公布・施行。
- \*1973.12.22 1974 年度政府予算案に北陸および北海道新幹線分の建設工事費 50 億円の計上決定。
- \*1973.12.24 運輸省、1974 年度大蔵原案に対する復活要求の方針決定。新幹線に関しては、復活要求はせず、在来線強化のため国鉄関係 350 億円、日本鉄道建設公団関係 165 億円を要求する意向。
- \*1973 函館圏行政連絡協議会、「北海道新幹線新駅は渡島大野駅付近が予想されて」いることを確認。
- \*1974.4.22 日本鉄道建設公団、事業計画発表。上越・成田新幹線は前年度並みの工事費がついたが、政府の総需要抑制策により北陸・北海道については工事費ゼロとなり、工事の大幅遅れが予想される。
- \*1974.12.9 三木武夫首相就任。
- \*1974.12.14 大蔵省首脳、1975 年度予算編成において、本州四国連絡橋・新幹線・高速自動車道などの大型プロジェクトに対する配分削減の方針決定。
- \*1975.1.3 1975 年度予算の大蔵原案提示、新幹線関連の予算は大幅削減。東北・上越新幹線の開業時期の遅れは必至となり、整備 5 線・基本計画 12 線は事実上棚上げ。
- \*1975.3.10 山陽新幹線：岡山—博多間 392.8km が延伸開業し、全線開業。
- \*1975.7.29 環境庁、「新幹線鉄道騒音にかかる基準（告示第 46 号）」告示。
- \*1975.9.9 第 7 回国鉄再建問題懇談会。国鉄の新線建設見直しを表明。政治路線に批判が集中し、鉄道建設審議会のメンバーをより民意が反映するよう構成を改めるべきとの意見が出て、木村運輸相も検討する旨表明。
- \*1976.1 篠原鉄建公団総裁が「予想以上に地質が悪いため、青函トンネルの完成は（予定より）遅れる」と発表。
- \*1976.12.24 福田赳夫首相就任。
- \*1977.1.7 北海道・青森・岩手の三道県、合同での運動開始。
- \*1977.3 函館圏総合計画決定。「北海道新幹線新駅は渡島大野駅付近が予想されており」との記述が盛り込まれる。
- \*1977.11.4 第三次全国総合開発計画閣議決定。整備新幹線に関して順次着工の考え方が示される。
- \*1977.12.29 「日本国有鉄道の再建の基本方針」閣議決定。
- \*1978.2.15 北海道新幹線建設促進道南地方期成会発足。
- \*1978.2 第 4 期北海道総合開発計画策定。北海道と本州を直結する津軽海峡トンネルの掘削と、そこに新幹線を通す構想が取り上げられる。
- \*1978.3.29 北海道議会、北海道新幹線鉄道等の整備促進に関する要望意見書採択。
- \*1978.4.3 北海道新幹線建設促進札幌圏期成会発足。
- \*1978.12.7 大平正芳首相就任。
- \*1978.12 1979 年度予算案に整備 5 線の建設費計上。公的助成の法律ができるまで執行は保留。
- \*1979.1.11 1979 年度予算における整備新幹線の取り扱いについて閣議了承。整備新幹線に対し、収支採算性調査（運輸省）および環境影響評価（国鉄・日本鉄道建設公団）のための予算計上。

- \*1979.1.11 森山運輸相、「新幹線整備 5 線の環境影響評価の指針を今月中に国鉄・日本鉄道建設公団・関係都道府県に提示したい」と述べる。
- \*1979.1.17 イラン革命を契機として第二次オイルショックはじまる。
- \*1979.1.23 運輸省、整備 5 線に関する環境影響評価指針を決定。「整備五新幹線の環境影響評価の実施について」を通達、「環境アセスメントの要領および手順」を定め、関係知事へ協力を依頼。
- \*1979.2.13 新幹線整備 5 線建設促進懇談会。運輸大臣・議員連盟関係者・関係知事・議長が参加。
- \*1979.4 日本鉄道建設公団、環境影響評価のための調査に着手。
- \*1979.5.22 森山欽司運輸相、国鉄再建のため次年度の国鉄の建設費を圧縮する考えを示す。
- \*1979.7.16 森山運輸相、整備新幹線の 1980 年度着工は見送りになるとの見通しを表明。
- \*1979.8 運輸省が、青函トンネルは在来線として開業すると発表。
- \*1979.8 高木国鉄総裁、青函トンネルについて、新幹線建設のめどが立たないため在来線で開通すると発表。
- \*1979.11.9 第二次大平内閣成立。
- \*1979.12.11 運輸省、投資採算性等に関する整備新幹線に関する調査の概要発表。
- \*1979.12.21 整備新幹線の 1980 年度着工見送り。
- \*1979.12.27 1980 年度予算における整備新幹線の取り扱いについて閣議了承。調査のため国鉄および日本鉄道建設公団に 50 億円を計上、1979 年度発行予定の利用債は繰り越し、公的助成や財源措置が決定されるまで留保、財源措置等が具体化した場合には利用債による資金で着工、財源措置等については検討委員会の設置等により検討を進め、利用再発行分は決定された財源措置によって肩代わりするなど。
- \*1979.12.28 特殊法人の整理合理化について閣議決定。行政改革の実施について、「日本鉄道建設公団に関しては上越新幹線と青函トンネルの本体工事が完了した時点において他との統合を図る」ことが明記される。
- \*1979.12.29 「日本国有鉄道再建について」閣議決定。
- \*1979.12.29 整備新幹線の建設方針の再確認を閣議了承。
- \*1980.1.5 地崎運輸相、札幌で「青函トンネル開通後は青函連絡船を全廃する」と発言。後日撤回。
- \*1980.2.20 「国鉄再建法」、閣議決定を経て国会に提出。
- \*1980.3 整備新幹線の投資採算性等の調査報告書まとまる。
- \*1980.5.19 衆議院解散。「国鉄再建法」廃案。
- \*1980.6.12 大平首相急逝。臨時代理として伊東正義が就任。
- \*1980.6.22 衆参同日選挙で自民党が大勝。
- \*1980.7.17 鈴木善幸首相就任。「増税なき財政再建」を政治方針として掲げる。
- \*1980.10.31 衆議院運輸委員会、「国鉄再建法」可決。
- \*1980.11.4 衆議院本会議で「国鉄再建法」可決。
- \*1980.11.28 参議院本会議で「国鉄再建法」可決。
- \*1980.12.27 日本国有鉄道経営再建特別措置法公布。
- \*1980.12.27 1981 年度予算編成にあたっての「整備新幹線の取り扱いについて」閣議了承。
- \*1980.12 運輸省、整備新幹線の投資採算・財政措置・地方協力などの問題についての調査結果公表。
- \*1981.4.14 加藤六月他 9 名、「全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律」案を衆議院に提出。整備新幹線建設に関する地方負担を可能にする内容。
- \*1981.5.26 衆議院運輸委員会（委員長：小此木彦三郎）、「全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律」可決。

- \*1981.6.5 「全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律」可決成立。
- \*1981.6.12 「全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律」公布・施行。建設費について地元負担が可能となる。
- \*1981.11.10 自民党四役、整備5線の環境アセスメント及び着工準備の調査順位について取り扱いを決定。優先順位をつけて調査を進める事とする。東北・北陸新幹線の優先着工が決定。
- \*1982.6.23 東北新幹線：大宮—盛岡間 465.2km が開業。
- \*1982.7.30 第二次臨時行政調査会、国鉄の分割民営化などを含む第三次答申（基本答申）決定。整備新幹線については当面見合わせるとの文言が盛り込まれる。
- \*1982.7 運輸省、在来線による海峡線工事実施計画を認可。
- \*1982.9.24 臨時行政調査会基本答申（1982年7月）を受けて、日本国有鉄道の事業の再建を図るために当面緊急に講ずべき対策についての閣議決定、整備新幹線の建設は当面見合わせることに決定。
- \*1982.11.15 上越新幹線：大宮—新潟間 303.6km が開業。
- \*1982.11.27 中曽根康弘首相就任。
- \*1982.12.7 国鉄再建対策本部設置。
- \*1982.12.29 1983年度予算での整備新幹線の取り扱いについて、1982年度と同様とする政府・自民党覚え書きが交わされる。
- \*1983.3.24 「公的負担制度の確立に関する小委員会」、財源案取りまとめる。既設新幹線利用者から新幹線特別使用料として特急料金の20%を徴収、うち1/2を整備新幹線建設費とし、駅施設部分の建設費については地元負担とする公共事業方式としている。
- \*1983.5.18 政府、整備新幹線の建設財源対策に関する政府案といった形での具体策は当面まとめず、同問題に対する政府の見解を表明するとの方針を確認。
- \*1983.5.20 日本国有鉄道の経営する事業の再建の推進に関する臨時措置法（国鉄再建臨時措置法）公布。
- \*1983.6.28 長谷川運輸相、青函トンネル工事視察のため北海道を訪問。青函トンネルについて1985年開業を改めて表明するとともに、「まず在来線を通すのが原則だが、将来は新幹線を通すべきで、またその可能性は強い」と発言。
- \*1983.8.2 国鉄再建管理委員会、「再建のための緊急措置の基本的実施方針」として、第一次提言を発表。整備新幹線計画は当面見合わせる事が文言として盛り込まれる。
- \*1983.10.10 国鉄、新幹線と在来線の直通運転の事業性や技術的な課題についての検討開始。
- \*1983.10.14 全国新幹線鉄道整備法一部改正。地元負担による新駅設置が可能となる。
- \*1983.12.27 第二次中曽根内閣成立。
- \*1984.1.24 1984年度予算編成にあたっての整備新幹線の取り扱いについて、1983年度と同様とする政府・自民党覚え書きが交わされる。北海道新幹線を除くルート of 調査費用として各13.6億円計上。
- \*1984.6.22 自民党総務会、建設・交通部会案に基づき、整備新幹線の財源案に関して党議決定。財源を「建設国債」から「建設国債等」へと変更。負担割合は、国90%、地元負担10%。
- \*1984.8.31 1985年度政府予算の概算要求において、整備新幹線が事項要求として盛り込まれる。
- \*1984.12.26 自民党五役会議、整備新幹線着工の前提条件として並行在来線の廃止が決定。
- \*1984.12.27 自民党総務会、整備新幹線開業時の並行在来線廃止を党議決定。
- \*1985.3.10 青函トンネル貫通。
- \*1985.3.14 東北新幹線：上野—大宮間 27.7km が延伸開業。
- \*1985.4.15 北海道新幹線建設促進期成会、北海道新幹線の段階的整備を要望していくことを決議。当面の要求を、青森・

函館同時開業とする。

\*1985.7.10 藤尾正行政調会長、札幌での記者会見で、北海道新幹線について「青函トンネルが開通したからといって着工順位は変わらない。国鉄が北海道鉄道株式会社になっているだろうが、そこが金を出し、やる気になればすぐにもできるかもしれない」と発言。

\*1985.7.26 国鉄再建委員会、最終答申提出。国鉄の7社分割、長期債務のうち約16兆円は政府負担とするなどの内容。整備新幹線建設は、「21世紀に向けての高速交通手段として地域住民の要望がきわめて強い」が、「膨大な投資を必要とし、また新会社の経営に大きな影響をおよぼすことが予想される」ため、財源問題等を考慮に入れて慎重に判断する必要があり、青函トンネルの建設費については経営主体となるJR北海道には建設費の負担能力がないとして、特別の措置を講じる必要があると指摘。

\*1985.11 整備新幹線（東北・北海道）建設促進三道県協議会発足。

\*1986.3.3 政府、国鉄改革5法案を国会に提出。

\*1986.3.5 青函トンネル内全てのレールが繋がる。

\*1986.3.12 自民党、国鉄分割にともなう整備新幹線建設について党議決定。国鉄と日本鉄道建設公団の鉄道建設技術者を一本化することを決定。

\*1986.3.18 国鉄分割民営化を進めるための国鉄改革関連二法案と関連の一法案が国会に提出される。

\*1986.3 大野町、第三次総合開発計画策定。新駅が「渡島大野付近に設置されることが予想される」との記述盛り込む。

\*1986.7.6 衆参同時選挙で自民党が歴史的な大勝利。

\*1986.7.22 第三次中曽根内閣成立。

\*1986.11.25 新幹線青森・函館同時開業促進期成会発足。市内の142町会や企業等262団体が参加。

\*1986.11.28 国鉄改革関連8法案成立。

\*1986.11.28 橋本運輸相、整備新幹線の着工を決定するには並行在来線を廃止する必要がある。新会社の設立を危うくする結論が年度内に出ないことを希望すると発言。

\*1986.11 新函館圏総合計画決定。北海道新幹線の函館圏域までの段階的整備促進を盛り込む。

\*1986.12.3 北海道新幹線函館駅乗り入れ促進期成会、市長および市議会議長に要望書提出。

\*1986.12.4 日本国有鉄道改革関連8案公布。

\*1986.12.7 宮沢蔵相、「財源・建設主体・運営主体・並行在来線の問題があり、新会社が黒字になっていかないと、旅客会社の立場は並行在来線の存続問題が絡んで難しい問題が出てくる」と整備新幹線の本格着工に関して慎重な発言。

\*1987.4.1 日本国有鉄道改革法によって日本国有鉄道が民営化、JR北海道・東日本・東海・西日本・四国・九州が誕生。また、国鉄清算事業団・新幹線保有機構も同時に誕生。

\*1987.10.30 第3回整備新幹線財源問題等検討委員会小委員会。運輸省からJR各社の意見が報告される。各社とも建設にあたっては全額公費負担や固定資産税の免除などを主張、早期着工には慎重であることが判明。

\*1987.11.6 竹下登首相就任。

\*1987.12.16 安倍幹事長、整備新幹線について講演で、「JRで積極的に手を挙げるところがあれば是非着工すべき。しかし財源問題や採算性を無視してやるわけには行かないし、JRの将来も考えてやる必要がある」との意見を述べる。

\*1987.12.16 整備新幹線に関するJR各社の意見が提出される。JR東日本は「北陸新幹線建設の場合、横川―軽井沢間は廃止」と運輸省に報告。JR九州は、鹿児島ルートについては、建設費公費負担・固定資産税を本四架橋や青函トンネル並みとして、新幹線と並行在来線の合計で黒字の試算。長崎ルートに関しては、①並行在来線との収支合計が建設費を全額公費負担しても、1993年開業を前提として、2000年において年間102億円の赤字を生じ収支改善効果は現

われない、②このため、並行在来線の一部区間廃止の他、単線新幹線方式、在来線活用方式などあらゆる角度からの検討が必要であると回答、新玉名駅については「前向きな検討が必要」とする。JR 北海道は、並行在来線について、貨物輸送の維持等の点から江差線の存続は不可欠との意見。

- \*1987.12.17 第4回整備新幹線財源問題等検討委員会小委員会。JR4社の最終報告が明らかにされる。4社とも採算性に慎重な姿勢を示し、試算結果も政府試算より厳しい数字となっている。JR九州は運輸省を通して九州新幹線の2ルートについての試算を発表。鹿児島ルートについては黒字、長崎ルートに関しては赤字の見通し。また北陸新幹線の建設に関わる横川―軽井沢間の問題が提出される。JR北海道と九州は一部前向きな姿勢。また並行在来線の廃止については各社とも「やむなし」とした。
- \*1987.12.27 政府与党申し合わせにより東北・北陸・九州の着工に関し、順次建設に着手、優先順位をつける、財源問題・並行在来線廃止の具体的方法に結論を得ることとする、などを決定、部分着工案についても取り上げられる。検討機関を設け、その中に着工順位専門検討委員会と財源問題等専門検討委員会を設置することを確認、1988年8月までに結論を得ることとされた。また1988年度予算編成で新幹線建設費150億円と調査費30億円が日本鉄道建設公団に認められ、北海道・九州長崎ルートに関しては、引き続き所要の調査を進めることとされる、
- \*1988.1.23 函館圏行政連絡協議会、北海道新幹線について協議。新駅の位置を「函館圏域」とすることを確認、JR北海道と日本鉄道建設公団も含めて協議していくことを決定。
- \*1988.2.16 函館市長・渡島支庁長・日本鉄道建設公団・JR北海道、北海道新幹線について協議。
- \*1988.3.13 青函トンネルの供用開始、同時に海峡線開業。
- \*1988.3.13 石原運輸相、函館で「(東北・北海道新幹線について)盛岡、青森経由で函館までということだけでなく、札幌まで結ぶことが必要。青函トンネルは高速鉄道のために建設したことは動かせない事実。」と発言。
- \*1988.4.27 北海道新幹線函館―青森間問題懇談会。函館圏行政連絡協議会・日本鉄道建設公団・JR北海道が参加。
- \*1988.6.10 北海道新幹線函館―青森間問題懇談会。函館圏行政連絡協議会・日本鉄道建設公団・JR北海道の事務レベルによる協議。
- \*1988.7.12 大野町北海道新幹線建設促進期成会発足。
- \*1988.9.3 大蔵省、難工事を理由に次々と着工されては財源的に不可能として、難工事については厳しく査定するほか、一路線がほぼ完成しない限り次の着工は認めないという「リレー着工方式」を打ち出すことを表明。
- \*1988.9.4 大蔵省、整備新幹線の財源について、運輸省案をたたき台とせず、着工の時期や負担割合を全面的に見直す方針を表明。内容は国と地方の負担割合を均等にすること、JRの負担割合を高めること、積極的に建設を望む自治体は負担割合を高めることなど。
- \*1988.11.28 政府、JRの負担比率を引き上げるなど、運輸省案の大幅な見直しを行う方針と、着工方式としては、一 구간を建設している間は他区間の建設は原則として行わないという「リレー着工方式」の採用を表明。
- \*1989.2.15 佐藤運輸相、参議院本会議で、整備新幹線建設で大事なのは新生JRに並行在来線の維持という過重な負担を負わせないことであるとし、東北・九州新幹線に関しても並行在来線の廃止があり得ることを示唆。
- \*1989.6.3 宇野宗佑首相就任。
- \*1989.6.22 日本鉄道建設公団法と新幹線保有機構法の一部改正が可決・成立。
- \*1989.6.28 日本鉄道建設公団法と新幹線保有機構法の一部改正公布。整備新幹線建設費の確保について法制化。
- \*1989.6 函館市・七飯町・大野町・上磯町・渡島支庁・日本鉄道建設公団・JR北海道の7者懇談会。ミニ新幹線について、線形等の理由から投資効果に対して疑問の声が上がる。
- \*1989.7.1 日本鉄道建設公団、札幌支社および青函建設局を統廃合し札幌工事事務所を設置。高崎建設局を新設。

- \*1989.8.10 海部俊樹首相就任。
- \*1989.11.24 函館・青森両市議会交流会。函館までの同時開業に向けて運動を進めていくことで合意。
- \*1990.2.12 北海道議会、北海道新幹線建設促進に関する要望書可決。当面は函館までの同時開業が望ましいとの内容。
- \*1990.2.28 第二次海部内閣成立。
- \*1990.5.28 北海道新幹線建設促進道南地方期成会総会。函館付近の新駅設置の方向付けのための検討委員会設置が検討される。
- \*1990.6.8 北海道選出国會議員と北海道・青森・岩手の知事および議長、函館付近の駅・ルート問題について北海道知事への判断一任を決議。
- \*1990.6.11 函館圏行政連絡協議会、新駅検討委員会への参画を確認。
- \*1990.6.14 北海道新幹線建設促進期成会と北海道新幹線建設促進道南地方期成会の共催でフォーラム開催。佐藤嘉見前日本鉄道建設公団青函建設局長が、函館駅への新幹線乗り入れは技術的に可能と発言。
- \*1990.6.15 函館付近の新駅に関する検討委員会。北海道新幹線建設促進道南地方期成会正副会長、渡島・檜山町村会正副会長、1市3町の首長、渡島・松山支庁長が集まり協議。決定を道に一任する方向性が出されたが、大野町長は態度保留。
- \*1990.6.17 北海道新幹線建設促進道南地方期成会総会。
- \*1990.6.28 公共投資基本計画閣議決定。整備新幹線については、全国的な高速交通体系の整備推進の一環として取り扱われる。
- \*1990.6.28 大野町議会全員協議会。北海道新幹線について、札幌までの建設と新駅誘致の方針を再度確認、早期決着を図るため、道への一任を決定。
- \*1990.7.23 北海道新幹線建設促進道南地方期成会・函館圏域行政連絡協議会・渡島管内町村会・檜山管内町村会、函館付近の駅・ルート問題について道に判断を一任。
- \*1990.8.31 運輸省、1991年度予算概算要求で、鉄道整備基金の設立と東北・北陸・九州新幹線の本格着工要求。高崎―軽井沢間の事業費540億円、未着工区間に着工準備費など203億円計上。
- \*1990.12.19 北海道議会、北海道新幹線建設促進に関する要望意見書可決。
- \*1990.12.24 整備新幹線着工等について政府与党申し合わせ。北陸：軽井沢―長野間・東北：盛岡―青森間・九州：八代―西鹿児島間の本格着工、並行在来線の経営分離などを決定。継続協議されていた軽井沢―長野間は、地元自治体の並行在来線の第三セクター化受け入れを条件としてフル規格で建設されることが決定。北陸：小松―大阪間・長崎ルート・北海道については建設推進準備事業費を20億円計上し、将来の着工に向けて前向きに検討していくことで合意。並行在来線については開業時にJRからの経営分離を認可前に確認することで合意。
- \*1991.2.15 新幹線建設関連の3法（鉄道整備基金法・全国新幹線鉄道整備法の一部改正・新幹線鉄道に係る鉄道建設の譲渡等に関する法律）閣議決定、翌日国会提出。
- \*1991.4.19 新幹線建設関連の3法成立（鉄道整備基金法・全国新幹線鉄道整備法の一部改正・新幹線鉄道に係る鉄道建設の譲渡等に関する法律）。
- \*1991.4.26 新幹線建設関連の3法公布・施行。全国新幹線鉄道整備法の一部を改定する法律において、スーパー特急とミニ新幹線が法律上新幹線とみなされる。
- \*1991.4 運輸省、参議院運輸委員会において「整備新幹線の建設にともない並行在来線を第三セクター化する場合、新しい会社が負担にならないような譲渡を行いたい」との考えを表明。
- \*1991.6.20 東北新幹線：東京―上野間3.6kmが延伸開業。

- \*1991.11.5 宮沢喜一首相就任。
- \*1991 北海道開発庁、青函圏地域開発整備事業推進調査報告公表。函館付近の新駅について、渡島大野・函館・五稜郭の3点の比較を記載。
- \*1992.6.3 北海道新幹線建設促進期成会幹事会。建設方式をスーパー特急に改めて運動を進めていくことを決定。
- \*1992.6.8 北海道新幹線建設促進期成会総会。建設方式をスーパー特急に改めることについて審議、「北海道新幹線はスーパー特急方式で建設し、新駅は、青森から札幌まで直進できる限度内で函館付近」との文言に対して函館市等から批判意見が提出され、結論を持ち越し。
- \*1992.6.12 北海道新幹線建設促進期成会事務局、6.8の総会で問題となった部分について修正案を函館市等に提示。函館—青森間については、同時開業の趣旨を生かし、フル規格またはミニ新幹線での整備を求め、新駅に関する記述は削除。
- \*1992.6 北海道新幹線早期着工促進議員協議会発足。社会党道民連合・公明党・民政クラブ・道政クラブの与党4会派で構成。
- \*1992.7.1 山形新幹線：福島—山形間 87.1kmが開業。（営業キロ）
- \*1992.7 長万部町議会で長万部・北海道新幹線建設促進同盟議員連盟結成。
- \*1992.8.3 北海道新幹線建設促進長万部期成会発足。
- \*1992.12.9 北海道新幹線建設促進木古内町期成会設立総会。
- \*1993.3.9 北海道議会総合開発調査特別委員会（久田恭弘委員長）、「北海道新幹線の早期建設に関する意見書（案）」をまとめ、若狭議長に提出。「青森開業時の本道乗り入れを含め早期建設に着手を要望する」の文言が盛り込まれる。
- \*1993.3.13 北海道新幹線早期着工、青森・函館同時開業実現総決起大会が函館で開催。
- \*1993.5 新幹線現函館駅乗り入れ促進期成会、名称を新幹線青森・函館早期開業促進期成会に変更。
- \*1993.6.18 衆議院で宮沢内閣不信任案可決。
- \*1993.6.28 自民党政務調査会正副会長会議、整備新幹線建設を選挙公約の一つとすることを正式決定。札幌から鹿児島までフル規格で建設、北海道新幹線は環境影響評価推進と逐次建設、東北新幹線の青森開業時の函館同時開業を明記。
- \*1993.7.22 北海道開発局と北海道、1994年度北海道開発予算要望に関する最終打ち合わせ。北海道新幹線の早期着工について協力を確認。
- \*1993.9.2 上原康助北海道開発庁長官、長官就任後初の北海道訪問の記者会見で、北海道新幹線の早期着工に前向きな姿勢を見せるとともに、未着工路線の取り扱いについて連立与党内に連絡会議を設ける動きがあることを表明。
- \*1994.4.5 北海道新幹線早期着工促進道議会議員連盟設立総会。
- \*1994.4.8 細川首相辞意表明。
- \*1994.4.28 羽田孜首相就任。
- \*1994.5.20 北海道新幹線建設促進期成会定期総会。早期着工や青森函館同時開業などを決議。
- \*1994.6.30 自民・社会・さきがけの3党連立による村山富市内閣成立。
- \*1994.6.30 亀井運輸相、就任会見で1997年まで先送りするという方針は白紙に戻し。全線フル規格による建設を目指す発言。
- \*1994.7.1 木古内町議会・木古内町・北海道新幹線建設促進木古内町期成会の3者による新幹線木古内停車駅誘致にかかわる連絡協議会が初会合。
- \*1994.7.4 松尾道彦運輸事務次官、亀井運輸相の発言を受け、整備新幹線の着工に関して「努力したい」と発言。
- \*1994.7.4 木戸浦函館市長、市議会で、北海道新幹線の新駅について「現駅乗り入れが望ましい」と答弁。
- \*1994.7.18 函館市議会、北海道新幹線の新駅について「当面は函館駅」とする決議。

- \*1994.7.26 自民党道連移動政調会、苫小牧市役所で開催。鳥越苫小牧市長は、北海道新幹線について意見を求められ「南回りルートになったとしても在来線が廃止されるのではのめない話」と回答。
- \*1994.9.7 整備新幹線検討委員会初会合。見直し案を予算編成時の12月にまとめ、政策調整会議に提出することを決定。検討課題として①国家的プロジェクトとしての位置付けの明確化、②整備5線のそれぞれの総建設費の掌握、③建設財源の確保策、④建設費の負担割合、⑤並行在来線の取り扱いがあることを確認した。さらに、未着工区間の優先順位について協議していくことを確認。
- \*1994.9.28 第3回整備新幹線検討委員会。JR各社に対して意見聴取。JR各社は負担増に対し慎重意見。JR九州は時短効果大であると前向きな対応。
- \*1994.10.3 新幹線木古内停車駅誘致にかかる連絡協議会の第2回会合。
- \*1994.10.12 第5回整備新幹線検討委員会。運輸省の整備新幹線に関する試算発表。試算によれば3線5区間の建設費は2.2兆円、未着工区間を含めて全線フル規格で建設すると7.4兆円（1993年4月価格）の費用が必要。
- \*1994.10.19 東北・北海道新幹線建設促進三道県協議会、連立与党整備新幹線検討委員会に対して北海道新幹線の早期着工や建設財源の確保などを要請。
- \*1994.10.24 運輸省、整備新幹線3線5区間に関する収支見通し公表。運輸省の試算ではすべての区間が2年から7年で黒字。
- \*1994.10.27 北海道新幹線函館地域懇談会。北海道、新幹線新函館駅を渡島大野に併設する案を提示、了承。新幹線と函館駅とのアクセスについては在来線の改良によって対応することで合意。
- \*1994.10.27 函館市で北海道新幹線フォーラム開催。
- \*1994.10.28 小樽市で北海道新幹線フォーラム開催。
- \*1994.10.29 運輸省、整備新幹線全線フル規格時の収支見通しの試算に着手。
- \*1994.10.10 上旬 木古内町で、新幹線木古内駅建設誘致に関する町内会長の署名が集められる。
- \*1994.11.8 第9回整備新幹線検討委員会。従来のJR50%、国35%、地域15%の負担割合を見直し、JR負担を軽減する方針決定。
- \*1994.11.11 亀井運輸相、整備新幹線のフル規格による建設を前提とした来年度着工を強調、未着工区間の来年度着工について再度意欲をみせる。
- \*1994.11.14 連立与党、整備新幹線の未着工区間について暫定計画策定、難工事区間の先行工事などを決定。財源問題については1996年度まで先送り。
- \*1994.11.16 連立与党と運輸省、来年度の整備新幹線の予算配分決定。北陸新幹線に重点的に予算を配分することを決定。
- \*1994.11.16 東北・北海道新幹線建設促進三道県協議会、緊急会議開催、東北新幹線の全線フル規格での早期完成、北海道新幹線のルート公表と環境影響評価の早期実施、早期着工などを連立与党に要望することを決定。
- \*1994.11.18 堀北海道知事と木戸浦函館市長、現函館駅への新幹線乗り入れや財源について、北海道が中心となって協議するとの覚え書き交わす。
- \*1994.11.21 大蔵省、財政制度審議会特別部会で、整備新幹線の建設について、現在の3線5区間以外の建設および全線フル規格化も不可能であるとの見解。
- \*1994.11.21 北海道新幹線建設促進期成会臨時総会。①ルート問題について、整備計画通り北回りルートとすること、②函館地域のルート・駅問題について、直行ルート上の現渡島大野駅に設置するという地元調整案について了承。
- \*1994.11.24 連立与党整備新幹線検討委員会、2015年までに整備新幹線の全線フル規格化を達成する計画試算発表。
- \*1994.11.25 連立与党整備新幹線検討委員会、未着工区間について全国6カ所の暫定着工の路線別事業内容まとめる。総

事業費 7.4 兆円で、各路線で工事を 4 段階に分けて進めていくことなどを盛り込む。

- \*1994.11.28 北海道、ルート問題および函館付近の駅設置に関して地元調整が整ったことを運輸省に報告。
- \*1994.12.6 政府与党協議、未着工区間の取り扱いについて最終協議に入る。
- \*1994.12.19 連立与党申し合わせで、整備新幹線の見直しについて決定。東北：盛岡—沼宮内間をフル規格とし、同区間および八戸駅の工事に着手、並行在来線の盛岡—沼宮内間の経営分離を確認。未着工区間については 1996 年中に成案を得ることとされる。
- \*1994.12.19 連立与党、整備新幹線の見直しが決まったのを受け、整備新幹線を幹線交通体系の主軸にした上で交通体系の総合的検証を行うプロジェクトチームをつくることを決定。
- \*1994.12.19 官房長官・大蔵・運輸・自治各大臣の申し合わせで、従来の整備計画の維持、東北新幹線に関する盛岡—沼宮内間のフル規格建設および八戸—盛岡間の暫定整備計画取り下げ、富山駅・熊本駅の整備新幹線駅整備調整事業着手、北海道・長崎ルート・北陸：南越—敦賀間のルート公表と環境影響調査、八甲田・飯山・第二筑紫トンネルの試掘調査などを行うことを確認。また、基本スキーム策定の際、優先着工順位の決定には、並行在来線の経営分離などの前提条件を設けることを決定。
- \*1994.12.19 亀井運輸相、ルートの地元調整の完了を受け、1994 年度事業として北海道新幹線のルート公表のための調査に新年早々着手することを決定するとの談話発表。
- \*1994.12.20 政府、臨時閣議で 1995 年度一般会計予算などの大蔵原案を了承、「整備新幹線駅整備事業」なども盛り込まれる。
- \*1994.12.25 1995 年度政府予算案閣議決定。整備新幹線事業費および配分決定。総額 2276 億円。大蔵原案通り駅整備事業など未着工区間に関するの予算も盛り込まれる。
- \*1995.1.11 日本鉄道建設公団、整備新幹線建設推進準備事業による北海道新幹線の函館市付近、小樽市付近等に関する調査について地元調整等所要の準備が整ったことから、1 月下旬に当該区間の調査に着手すると発表。
- \*1995.1.17 阪神淡路大震災発生。
- \*1995.1.20 日本鉄道建設公団、渡島大野駅付近の地質調査に着手、ボーリングを開始。
- \*1995.1 日本鉄道建設公団、北海道新幹線の駅として木古内・渡島大野・八雲・倶知安・小樽・札幌を挙げる。
- \*1995.2.6 北海道新幹線建設促進後志・小樽期成会臨時総会。新幹線駅を小樽市と後志管内倶知安町の 2 カ所に建設するよう、国や道などの関係機関に要望していくことを決定。
- \*1995.2.26 北海道新幹線建設促進道南総決起集会。渡島大野・木古内・八雲・長万部駅設置の要望決議。
- \*1995.6.6 北海道新幹線建設促進後志・小樽期成会定期総会。政府の基本スキームに「北回り」が明記されるよう、陳情活動を行うことを確認。
- \*1995.7.31 新幹線青森・函館同時開業促進期成会定期総会。北海道新幹線の早期着工と当面の青森・函館間同時開業の実現を求める決議。
- \*1995.9.29 大野町総合開発計画策定審議会、第四次総合開発計画（1996-2005 年度）を鍵谷宏大野町長に答申。北海道新幹線新駅建設を前提に駅周辺整備をまちづくりの核として初めて位置付ける。
- \*1995.11.7 北海道新幹線フォーラム、札幌で開催。
- \*1995.11.7 日本鉄道建設公団、小樽市朝里川で地質調査開始。
- \*1995.12.15 日本鉄道建設公団札幌工事事務所、北海道新幹線の駅候補地を、札幌・渡島大野・小樽・木古内・倶知安・八雲・長万部の 7 ヶ所に絞り込んだと表明。1995 年度中に渡島大野・木古内の調査設計に着手、残りの 5 ヶ所についても 1996 年度中に着手の予定。

- \*1996.1.11 橋本龍太郎首相就任。
- \*1996.2.8 第2回与党整備新幹線検討委員会。未着工区間の建設にともなう並行在来線の取り扱いについて、現在建設中の3線5区間と同様に「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」との原則を適用することを確認。
- \*1996.2.22 第3回与党整備新幹線検討委員会。整備新幹線開業時に並行在来線が経営分離されることにともなう貨物輸送の取り扱いを協議。「鉄道貨物は原則として存続させる」ことで合意。
- \*1996.3.8 棚橋泰 JR 貨物社長、並行在来線が JR から分離される方向にあることについて「わが社はどこを走ればいいのか、きちんとしていただきたい」と発言。
- \*1996.4.1 大野町、企画商工課内に新幹線対策係を新設。
- \*1996.4.4 第6回与党整備新幹線検討委員会。未着工区間の建設について、北海道・東日本・西日本の JR3 社にヒアリング。この結果、①並行在来線は JR から経営分離、②JR の財源負担は受益の範囲内との従来の原則を確認。分離区間については、JR 北海道が五稜郭—江差、JR 東日本が八戸—青森・青森—中小国、長野—直江津を挙げる。
- \*1996.4.15 堀北海道知事、函館近辺の1市3町の首長と懇談。北海道新幹線についてフル規格による全線着工を要望する意向表明。
- \*1996.4.18 第7回連立与党整備新幹線検討委員会。JR 九州・JR 貨物・北海道・青森県・岩手県にヒアリング。石井 JR 九州社長は九州新幹線鹿児島ルートについて、熊本駅部以外が未着工となっている博多—八代間のフル規格で全線着工、同区間の並行在来線は同社の直営として維持、長崎ルート早期実現と同区間の並行在来線廃止の意向を表明。堀北海道知事は、フル規格による全線着工を要望するとともに、並行在来線については道が責任持って対処すると発言。棚橋泰 JR 貨物社長は、輸送ルートを安定的に確保できることなどを理由に「新線の上で行いたい」との希望表明。「オブザーバーとして出席していた高田長崎県知事は、並行在来線の問題を話し合うための三者協議会の開催を提案。
- \*1996.5.13 青森県東北新幹線建設促進期成会総会。盛岡—青森間の早期完成・北海道新幹線青森—札幌間の早期着工・津軽半島への駅設置の働きかけ・県民総決起大会開催などを決定。
- \*1996.5.28 北海道新幹線・札幌駅のあり方に関する懇談会（座長：五十嵐日出夫北海学園大学教授）、新幹線の札幌駅の位置を「現在の札幌駅に併設するのが望ましい」とする提言書を札幌市等に提出。
- \*1996.6.13 第11回与党整備新幹線検討委員会。経済界代表に対してヒアリング。経団連・北海道商工会議所連合会・北海道経済連合会・東北経済連合会・東北六県商工会議所連合会が参加。連立与党整備新幹線検討委員会や経団連などが、鉄道基盤施設は国や地方自治体が建設し、民間の JR などの鉄道事業者にレンタルして新幹線を走らせる「上下分離方式」に関心を寄せる。
- \*1996.6.26 大蔵省、整備新幹線の未着工区間の財源負担について、現行の JR50・国 35・地方 15 の割合を維持する考えを表明。
- \*1996.6.27 第13回連立与党整備新幹線検討委員会。大蔵省および自治省からヒアリング。未着工区間について、国と地方公共団体の建設費負担率を 50%以上とし、JR 負担を軽くする方向で意見をとりまとめる方針を固める。大蔵省は現行の負担割合維持を主張。
- \*1996.7.9 第15回連立与党整備新幹線検討委員会。運輸省が、JR 各社を含めた「貨物列車の新幹線鉄道走行にかかる安全問題検討委員会」（座長・沢田技術審議官）を省内に設置し、整備新幹線路線の利用を想定した貨物輸送の検討に入ったことを報告。貨物車両がフル規格新幹線の路線を走るには内側にレールを1本増設し、3本にする必要があるが、こうした改良のため、運輸省が試算した各路線の工事費は、九州：博多—西鹿児島間（フル規格）300～400億円、九州：新鳥栖—長崎間（スーパー特急）50～70億円、北陸：高崎—新大阪間（フル規格）4900～6400億円、東北：盛岡—新青森間（フル規格）1100～2200億円、北海道：新青森—札幌間（フル規格）1200～2400億円。

- \*1996.7.9 運輸省、整備新幹線検討委員会の求めに応じ、財政難などで着工の見通しのついていない未着工区間について各区間の収支見通しの試算を開始。
- \*1996.7.18 第16回連立与党整備新幹線検討委員会。地方財政の仕組みと固定資産税の仕組みについて自治省にヒアリング。整備新幹線の未着工区間について JR7 社が市町村に納付する固定資産税の一部を特定財源として建設費に充てる方向で意見調整に入る。
- \*1996.7.25 第17回連立与党整備新幹線検討委員会。若林正俊座長は、21世紀初頭に整備新幹線の全線フル規格開業を前提として、未着工区間の建設費を全額公費で負担し JR に貸し付けるべきとの考えを表明。負担割合については、国と地方自治体で 2:1 とする案が有力。建設財源は JR の固定資産税承継特例を活用。各委員が若林私案を持ち帰り、各党内での意見を踏まえ、次回検討委員会で調整することで了解を得る。
- \*1996.8.22 第18回連立与党整備新幹線検討委員会。整備新幹線の未着工区間について金額を明示せず予算に盛り込むことで合意、中間申し合わせを取りまとめ。財源問題や着工優先順位については結論を持ち越し、引き続き同検討委で協議、政府与党で年末までに結論を出すことを確認。
- \*1996.8.27 運輸省、1997年度概算要求で、整備新幹線3線5区間の事業費として前年度比29%減の1414億円を要求。建設省は、熊本市の連続立体交差事業調査費を概算要求。九州新幹線については前年度比のおよそ1.5倍。未着工区間については予算要求をするが、金額を明示しない「事項要求」とする。
- \*1996.8.31 運輸省、1997年度予算概算要求について、整備新幹線の未着工区間に関して事項要求。
- \*1996.8 木戸浦函館市長、函館圏1市3町の首長座談会の席上、函館駅再開発について「新幹線が入ってくるかどうかで変わってくる」と発言。
- \*1996.9.13 第19回連立与党整備新幹線検討委員会。年末までに政府与党でまとめる未着工区間の新基本計画は、着工優先順位の高い区間を絞り込んで整備する「段階整備方式」とすることを申し合わせ、選挙が終わるまで協議を一時中断することも合意。建設財源に関しては、JRの固定資産税減免分を鉄道整備基金へ直接繰入れることを検討、財政投融资などの有利子資金は使わないことで合意。国の負担率の引き上げと、整備新幹線向けの公共事業費の増額、JRの新幹線貸付料の支払い延長なども検討される。
- \*1996.9.30 民主党の鉢呂吉雄衆議院議員、函館での記者会見で、「青森—函館間は採算がとれる。新規着工区間に函館までを組み込むように努力する」と述べる。
- \*1996.10.20 第41回衆議院選挙。自民党の単独政権復活。
- \*1996.10.24 大蔵省、1997年度予算で、政策的な一般歳出の伸び、前年度費1%以内に抑える方針発表。整備新幹線の未着工区間の建設凍結を含めた歳出の見直し検討を表明。
- \*1996.11.2 亀井善之運輸相、共同通信社のインタビューで、大蔵省の整備新幹線の未着工区間を凍結するという発言に対して、「党としての選挙公約」と発言、建設推進の方針を表明。
- \*1996.11.7 第二次橋本内閣成立。
- \*1996.11.8 古賀誠運輸相、北海道新聞社のインタビューで、「北海道新幹線は率直に言って慎重な検討が必要。ただ作ればいいのではない。採算性は度外視できない」とコメント。
- \*1996.11.12 自民党、未着工区間の建設基本スキームについて、これまでの自民・社民・さきがけの三党による検討委員会ではなく、自民党整備新幹線建設促進特別委員会で策定する方針を固める。大蔵大臣に就任した三塚博に代わり小里貞利が委員長に就任することも内定。
- \*1996.11.16 古賀運輸相、「(第一次橋本内閣の)与党ワーキングチームの議論を最終的に詰め、年内に成案を得たい」とし、未着工区間の優先順位に関しては「党内で議論しているところ」として明言を回避。

- \*1996.11.19 自民党整備新幹線建設促進特別委員会と交通部会との合同会議。9月の連立与党合意を尊重すること、未着工区間のルートになっている議員を含む7人程度の非公式チームで計画を進めることなど、今後の段取りを決定。来年度予算編成に合わせ12月中旬までに未着工区間建設の基本スキームを策定する方針を確認。小里貞利が委員長に就任。また、与党三党合意である、JRの固定資産税減免分を未着工区間の特別財源として基金に繰り込む方針も確認。
- \*1996.11.21 小里整備新幹線建設促進特別委員会委員長、未着工区間の一部について着工先送りを表明。各区間の営業収支・経済効果・地方活性化への貢献度などを
- \*1996.11.25 小里自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長、未着工区間の整備手法について「フル規格で整備できるものとできないものとに可能な限り整理すべき」と述べ、年内に策定する新スキームの中で区別する方針を示す。
- \*1996.11.28 自民党整備新幹線建設促進特別委員会、JR5社および沿線自治体代表を対象にヒアリング。JR各社は拠出金制度に対し反対の意を述べる。JR西日本は北陸新幹線の未着工区間の建設に関して、在来の湖西線や北陸トンネル、北越北線を活用したスーパー特急を主張。堀北海道知事は函館―青森間の先行着工を要求。坂本真一 JR北海道社長も「北海道新幹線は段階的な整備が現実的」と発言。
- \*1996.11.29 稲垣実男北海道・沖縄開発庁長官、「北海道の場合は地元からフル規格に対する要望が強く、将来性や青函トンネルの活用など投資効率の面も考えればフル規格が望ましい。自民党にも理解を求めている」とコメント。
- \*1996.12.12 財政制度審議会、整備新幹線について、新たな財源確保や採算性のないものは着工しないなどを盛り込んだ最終報告書をまとめ、三塚蔵相に提出。
- \*1996.12.13 函館市議会、北海道新幹線の早期着工と青森・函館同時開業を求める決議。
- \*1996.12.16 運輸・大蔵・自治の3省、整備新幹線の未着工区間の財源問題で、来年度予算で3線5区間の建設費と未着工区間の建設費を一元化し、国と地方が概ね2:1の割合で建設費を負担することなどで合意、自民党整備新幹線建設促進特別委員会もこれを了承。現建設区間は平成20年度、未着工区間は平成30年度の完成を目指し、事業費はそれぞれ1.2兆円、1.5兆円としている。小里委員長は未着工区間の全線着工は難しいとの見解を表明。
- \*1996.12.17 自民党整備新幹線建設促進特別委員会、国・地方・JRの三者間で地方交付税方式による財源問題の解決の目度がついたとして党三役に対して未着工区間の建設に来年度から着手するという結論を報告、党三役もこれを了承。事業規模は1730億円。
- \*1997.12.17 自民党と運輸省、財源案が固まったのを受け、来年度から、スーパー特急方式による整備を前提として北海道・九州長崎ルートのルート確定作業をはじめるとを表明。
- \*1996.12.17 政府・与党、整備新幹線の未着工区間にフリーゲージトレインを導入する方針表明。
- \*1996.12.18 自民党整備新幹線建設促進特別委員会、建設中の3線5区間の工事を優先し、未着工区間については着工順位をつけて順次整備する方向で意見調整に入る。九州新幹線博多―八代間についてはスーパー特急方式で1997年度に着工することに決定。
- \*1996.12.18 政府・自民党、整備新幹線の建設費負担をめぐる運輸省とJR3社が対立しているため、未着工区間建設の着工手順や財源手当などを示す建設基本スキーム策定が予定より遅れ、1997年度予算編成閣僚折衝までずれ込む可能性があることを表明。並行在来線の経営分離については、沿線地方自治体が同意するに際して第三セクターで経営する場合、地方自治体は経営見通しについて十分検討を行う必要があるとの申し合わせ。
- \*1996.12.19 政府・自民党、未着工区間の建設手順などを盛り込んだ整備新幹線建設の基本スキームを来年度予算編成に一定のめどがつく23日までに策定する方針を固め、大蔵・自治両省、JRなどと調整に入る。
- \*1996.12.20 1997年度予算大蔵原案提示。建設中の3線5区間の事業費として国費ベースで約286億円（前年度比6.3%減）内示。事業費ベースでは約1258億円となり、前年度比で約743億円（37.1%）の減少となった。未着工区間に

関しては内示なし。

- \*1996.12.21 自民党整備新幹線建設促進特別委員会、北海道と九州長崎ルートに着工を先送りし、1997年度は東北・北陸・九州鹿児島ルートを超高速方式で重点整備する方針を固める。
- \*1996.12.21 自民党五役会議、自民党整備新幹線建設促進特別委員会に新規着工区間の絞り込み指示。委員会は党五役や古賀運輸相らに対し、採算性の高い区間を先行して着工する計画を23日までに取りまとめる意向を伝える。会議前に各ルートから陳情相次ぐ。
- \*1996.12.21 大蔵・運輸・自治の3省、整備新幹線建設問題で自民党内の調整が難航した場合、整備計画の結論を翌年4月以降に先送りする方針を決定。
- \*1996.12.21 古賀運輸相、森総務会長に新幹線建設見送りを伝達。
- \*1996.12.21 三塚蔵相、小里自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長に対して新幹線建設見送りを伝達。
- \*1996.12.21 自民党交通部会・自民党整備新幹線建設促進特別委員会合同会議の幹部会儀（小里貞利自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長・村田吉隆交通部会長・津島雄二衆議院議員・野沢太三参議院議員）、通称「四人委員会」開催。自民党として政府の凍結方針を断固返上することを決定。
- \*1996.12.21 加藤紘一幹事長ら党幹部と自民党整備新幹線建設促進特別委員会、「効果的な投資をするため着工区間を絞り込む」ことを確認。九州長崎ルートと北海道の見送りが確定的。席上、加藤幹事長は「例えば核燃サイクル基地を抱えている青森の区間を優先的に整備するなどのメリハリが必要」と発言。
- \*1996.12.22 毎日新聞、政府筋が、未着工区間の建設問題に関して、新規着工区間の選定を白紙に戻した上で来年8月まで先延ばしする方針を固め、関係者との調整に入ったことを明らかにしたと報道。
- \*1996.12.22 小里自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長、記者懇談会で、未着工区間の整備計画について従来の方針通り24日に結論をまとめルート発言。同時に「限られた予算の中で、当面着工できるのは未着工区間約1500kmのうち、1/3程度ではないか」と述べ、整備計画では着工線区を絞り込む方針を表明。
- \*1996.12.22 自民党整備新幹線建設促進特別委員会総会。着工の先送りが懸念される北海道新幹線と長崎ルートの関係議員から同時着工を求める意見が強く出される。
- \*1996.12.23 古賀運輸相と白川自治相、整備新幹線の未着工区間の建設について、整備区間や着工順位などの調整が難しいと判断、整備計画の結論を先送りし、来年8月を目度で成案をまとめることを決定。既着工区間と未着工区間の財源を一本化すること、地方負担分に地方交付税を充てるなどして1997年度予算時に約1700億円を財源として確保することなどで合意。
- \*1996.12.23 古賀運輸相、小里自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長に対して、白川自治相と合意した方針を説明、新規着工区間の具体的内容については、北海道・東北・北陸・九州のブロックごとに関係地方公共団体と関係JRにより構成される協議会を設置、1997年8月をめどに計画案を策定し、これをもとに政府与党間の見当組織を設け、総合的な評価を行い決定するというもの。小里委員長、同席した運輸省幹部に詰問。
- \*1996.12.24 自民党整備新幹線建設促進特別委員会、整備新幹線の整備計画に関する独自案を政府に提出。①建設費は国・地方自治体・JRが負担、②東北：八戸—新青森・北陸：長野—上越はフル規格で、九州：船小屋—新八代はスーパー特急で1997年度に着工、③北海道・九州長崎ルートは駅・ルート公表の上、環境影響評価に着手、④富山・小松・福井駅は緊急駅整備事業に着手、⑤新函館・長崎駅に関しては駅部調査を行う、など。
- \*1996.12.24 自民党整備新幹線特別委員会の提示した案について、自民党五役会議・自民党役員会・自民党政策審議会・自民党総務会がそれぞれ了承。
- \*1996.12.24 与党政策調整会議において、自民党案を与党案として了承。

- \*1996.12.24 整備新幹線に関する関係閣僚と与党協議。与党 3 党がまとめた整備計画案に対し、関係閣僚から批判が相次ぐ。橋本首相は「収支見通しがきちんとなければ計画を進めるわけにはいかない」と述べる。三塚蔵相は「与党案はトンネル工事や駅工事など、不明な点が多い」と批判。白川自治相は「JR の建設費負担が曖昧」との意見。加藤幹事長・森総務会長は与党案支持を表明。政府側は北海道・長崎ルートおよび北陸新幹線の駅整備削除を求め（事業費で 1200 億円）、再協議に持ち込まれる。
- \*1996.12.24 白川自治相、自民党の着工・財源案について、基本的には運輸相と自民党が協議して決めることとしながらも「地方の負担が増えるのだから、JR の負担も明示するよう求めてきたが、前提が整っていない」とコメント。
- \*1996.12.25 政府・自民党協議。整備新幹線の未着工区間について、全線整備、1997 年度予算として 100 億円を計上し、検討委員会を設置し、与党がまとめた未着工区間の着工期や軌道規格などを決定することで合意。新規着工区間として東北：八戸—新青森・北陸：長野—上越・九州：船小屋—新八代、北海道および九州長崎ルートについては、駅・ルート公表、環境影響評価が終わり次第、工事実施計画の認可申請を行い、難工事推進事業に着手、富山・小松・福井の駅整備事業の他、新函館・長崎駅整備事業を認可し、用地の先行取得を行うことなどが決定。新玉名駅が計画駅として追加。並行在来線については、従来どおり、開業時に JR から経営分離すること、分離区間は工事実施計画認可前に沿線自治体および JR の同意を得て確定することを確認。
- \*1996.12.25 1997 年度政府予算案決定。整備新幹線に関しては、既着工区間に対して 1635 億円、新規着工区間に対して 100 億円の事業費計上、着工区間については明記されず。
- \*1996.12.27 山崎政調会長、政府与党の未着工区間に関する合意について、JR の合意や採算性、並行在来線の経営分離に関する地元同意などが前提となり、検討委員会の中で優先順位をつけるが、全区間の着工が担保されたわけではないと述べ、一部区間の着手を見送る可能性を示唆。
- \*1996.12.28 北村直人新進党衆院議員、北海道新聞釧路支社を訪れ、「財政再建が急務の中北海道新幹線は必要ない。それより空港整備が先」との考えを示す。
- \*1996.12.30 政府・自民党首脳との間で、25 日の最終合意の時点で北海道と九州長崎ルートに関しては着工を見送ることを確認していたことが表面化。
- \*1997.1.19 山崎政調会長、テレビ番組の中で、整備新幹線の未着工区間の優先順位を協議する政府与党の検討委員会について「着工には非常に厳しい条件をつけ、採算が合わないことはないようにしてある。実行するかどうかはずっと先の話で、検討委は 30 年くらいのスパンの話だ」と述べ、計画の一部は事実上先送りされるとの認識を示す。
- \*1997.1.27 北海道新幹線建設促進道南期成会会合。
- \*1997.1.28 橋本首相、衆議院予算委員会での整備新幹線に関する質問に対して「整備新幹線すべての着工を決定しているとおっしゃるのは、ちょっと受け止め方が違うのじゃないか」「収支、採算性、地元・JR の同意などいくつかの条件を踏まえて厳正に判断する。前年 12 月の政府与党合意が着工と受け取られては困る」と発言。
- \*1997.2.2 加藤幹事長、整備新幹線の着工に関して、「どこが着工されるか、誰もいわないが、順番がある」と発言。
- \*1997.2.5 小里自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長、行財政改革に絡んで慎重論が出ている整備新幹線建設問題で「整備 5 線には相応の採算性が見込まれ、行財政改革に逆行しない」との反論。
- \*1997.2.7 政府、全国新幹線鉄道整備法の一部改正案を閣議決定。国と地方の負担割合を 2:1 とする見通し。
- \*1997.2.12 山崎拓政調会長、神奈川で整備新幹線新規着工問題について「採算性、JR の同意、在来線の周辺市町村の同意がないと着工できないことを強調すると長崎県民や北海道民の夢と希望を奪うことになる（＝九州新幹線長崎ルートと北海道新幹線の新規着工は難しい）」と発言。
- \*1997.3.13 加藤紘一幹事長、苫小牧で「新規着工になるためにはかなり難しい問題をクリアしなければならない。いず

れ北海道に新幹線が来るとか、そういう甘いことは言わない」と発言。

- \*1997.3.20 整備新幹線に貨物列車を乗り入れるかどうかをめぐり、JR3 社と JR 貨物との間との対立が続いているとの新聞報道。
- \*1997.3.27 整備新幹線着工順位を決定する検討委員会の設置が 4 月以降にずれ込むことが確実になったとの新聞報道。
- \*1997.4.4 古賀運輸相、衆議院運輸委員会における、整備新幹線と国鉄累積債務に関する堀内光雄議員の質問に対し、「新幹線は他の交通機関に比べて省エネ、環境保全、安全面などの点において優位性が高く、均衡ある国土の発展と地域の活性化に必要」として建設を促進する考えを強調。累積債務問題に関しては明言を避ける。
- \*1997.4.4 大野町北海道新幹線建設促進期成会定期総会。
- \*1997.4.8 運輸省、整備新幹線に関して、一日当たりの利用者が 1 万人を超え、乗り入れる線区でも利用者が千人以上増えれば採算はとれるなどとするモデルケースによる収支見通しの試算結果をまとめる。
- \*1997.4.15 全国新幹線整備法改正案と国鉄長期債務処理法案が衆議院運輸委員会で可決。
- \*1997.4.17 国と地方の負担割合を 2:1 とする全国新幹線鉄道整備法改正案、衆議院で可決。新規着工区間の優先順位決定の際に収支採算性や沿線自治体と JR の同意を厳正に判断し、建設費のコスト削減に努めること、「整備新幹線の建設にともなう並行在来線の経営分離によって将来 JR 貨物のネットワークが寸断されないよう万全の措置を講ずること」などを付帯決議。
- \*1997.4.24 運輸省内に設置された「JR 貨物の完全民営化のための基本問題懇談会」のワーキンググループ、貨物列車が在来線から整備新幹線の線路に乗り入れできる「三線軌方式」を導入すべきとの意見で一致。
- \*1997.4.25 北海道新幹線建設促進木古内町期成会第 10 回役員会。
- \*1997.4.26 整備新幹線の新規着工区間の優先順位などを決める政府与党の検討委員会の設置が、財政構造改革や国鉄累積債務問題の処理案作成などに絡んで、大幅に遅れそうとの新聞報道。全国整備新幹線鉄道整備法の改正案の成立時期によっては、6 月以降になるとの見通し。
- \*1997.5.19 北海道新幹線建設促進木古内町期成会定期総会。
- \*1997.5.23 全国新幹線鉄道整備法の一部改正が参議院本会議で可決。整備新幹線の建設費負担が国と地方で 2:1 となる。
- \*1997.5.27 運輸省、本年度内にも新幹線のルート上に貨物列車を走らせ、安全かどうかの確認をする実験を行う方針を固める。
- \*1997.5.29 北海道新幹線建設促進道南地方期成会定期総会。
- \*1997.5.30 全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律公布。
- \*1997.6.3 政府与党の財政構造改革会議、最終報告発表。整備新幹線の着工問題は「集中改革期間を設けて財政構造改革の流れに矛盾しないようにすべき」とされる。
- \*1997.6.9 北海道新幹線建設促進期成会、北海道新幹線に関する独自の試算結果まとめる。全線フル規格で開業した場合、旅客数が開業前の 4 倍に増え、初年度の収支改善効果は 671 億円、新青森—函館間をスーパー特急で運行した場合の改善効果は 6 億円、フル規格で新函館まで運行した場合 152 億円。
- \*1997.6.13 JR 貨物の完全民営化のための基本問題懇談会、JR 貨物の経営安定化策として整備新幹線上に貨物列車を走らせることが望ましいとの意見書をまとめ、運輸省などに安全性の確保を早急に確認するよう要請。
- \*1997.7.24 北海道新幹線建設促進期成会、北海道新幹線の収支採算性について「開業初年度に約 670 億円の収支改善効果を生じ、以後、年々増加していくと見込まれる」との調査結果を公表。
- \*1997.9.25 木古内町の第 5 回地域振興政策研究会。「青函カートレイン構想」講演会が開かれ、約 200 名が出席。
- \*1997.10.1 北陸新幹線：高崎—長野間 117.4km が開業。

- \*1997.11.12 第6回政府与党整備新幹線検討委員会。JR北海道・西日本・九州からのヒアリング。南谷JR西日本社長は、北陸新幹線のフル規格による整備は長期的な課題とし、当面は既着工区間の金沢―石動間および魚津―糸魚川間を優先的に整備、フリーゲージトレインを北陸新幹線の整備に関しても検討材料に取り入れるように要請。坂本真一JR北海道は、収支は確実に改善できるとし、当面は新青森・函館の優先整備が望ましいと発言。JR九州は、武雄温泉―新大村を結ぶ短絡ルートならば収支改善が見込めると述べる。
- \*1997.11.21 第7回政府与党整備新幹線検討委員会。北海道・長崎県からのヒアリングと財政構造改革会議企画委員会における議論について意見交換。三塚蔵相は改めて着工凍結の姿勢を示したが、自民党側からは着工推進の意見が相次ぐ。堀達也北海道知事は「駅・ルート公表と環境影響調査を本年度中にしてほしい」「東北新幹線（八戸―新青森）の早期着工とともに、新青森開業時には新函館の同時開業ができるように新青森―新函館間を（新函館―札幌間より）先行整備してほしい」と要望。整備新幹線の新規着工凍結結論に対しては堀知事、高田勇長崎県知事も反対。
- \*1997.12.12 北海道新幹線建設促進道南地方期成会、JR北海道と日本鉄道建設公団札幌工事事務所に対して「北海道新幹線の建設促進に関する要望書」提出。
- \*1998.1.21 第11回政府与党整備新幹線検討委員会。沿線地方公共団体およびJRの同意について報告、検討結果について運輸省から素案が出される。東北・九州の2区間を1位、北陸を2位とすること、各区間に10億円の建設費を配分すること、北海道・九州長崎ルートに関してはルート公表と環境影響評価を行うことを決定。
- \*1998.1.21 堀達也北海道知事、北海道新幹線の駅・ルート公表と環境影響評価への着手が正式決定されたことについて「道民の長年の悲願である北海道新幹線の実現へ新たな一步を踏み出したものであり、570万道民と共に喜びを分かち合いたい。一日も早くこれらが実施され、道内経済活性化の起爆剤となるよう願っている」とコメント。
- \*1998.1.21 木戸浦隆一函館市長、北海道新幹線の駅・ルート公表と環境影響評価への着手が正式決定されたことについて「函館市はもとより、道南圏、さらには北海道全体にとって喜ばしい。また東北新幹線の新青森までの年度内着工が認められたことは道新幹線の今後の進展に大きな意義を持つ。青函トンネルを有効活用するため、青函同時開業が図られるよう、引き続き運動を展開する」との談話。
- \*1998.2.3 日本鉄道建設公団、九州新幹線新八代―船小屋間の暫定整備計画決定。北海道：新青森―札幌および九州長崎ルート：武雄温泉―新大村間の駅・ルート公表。
- \*1998.2.12 北海道新幹線建設促進道南地方期成会主催で、八雲町で北海道新幹線講演会。講師に吉川大三日本鉄道建設公団札幌工事事務所長を招く。約150人が参加。
- \*1998.2.23 北海道新幹線駅・ルート公表記念の集い、札幌で開催。
- \*1998.2.24 北海道新幹線建設促進道南地方期成会主催で、大野町・長万部町で北海道新幹線講演会。講師に吉川大三日本鉄道建設公団札幌工事事務所長を招く。
- \*1998.3.5 北海道新幹線建設促進道南地方期成会主催で、木古内町で北海道新幹線講演会。講師に吉川大三（日本鉄道建設公団札幌工事事務所長）を招く。約200人が参加。
- \*1998.3.19 小幡政人運輸省鉄道局長、衆院予算委員会分科会で、鉢呂吉雄（民主党）の質問に対し、新函館駅駅部調査について「鉄道建設公団が春ごろには着手できるよう（道などと）調整している」と述べる。
- \*1998.3.27 北海道新幹線建設促進道南地方期成会主催で、函館市で北海道新幹線講演会。講師に吉川大三日本鉄道建設公団札幌工事事務所長を招く。
- \*1998.4.7 北海道、第六期道総合開発計画（案）公表。道南地域について「北海道新幹線は、政府・与党整備新幹線検討委員会の検討結果に基づき、所要の事業を推進するとともに、新たな青函の交流軸について検討を進める」との記述。
- \*1998.5 日本鉄道建設公団、新函館駅部構想調査開始。

- \*1998.6.1 社民党・さきがけ、与党離脱。
- \*1998.6.5 北海道新聞、道政の重要課題に関する道民世論調査結果公表。北海道と本州を結ぶ交通網整備については、「航空路線整備に絞る」25.6%、「新幹線を重視し、かつ航空路線も必要」23.0%、「航空路線を重視し、かつ新幹線も必要」21.4%、「新幹線誘致に絞る」3.0%。
- \*1998.7.30 小渕恵三首相就任。
- \*1998.8.12 整備新幹線関係 18 都道府県期成同盟会、「新幹線フォーラム'98」開催。フォーラム終了後、政府与党へ要望。
- \*1998.10.8 日本鉄道建設公団、北海道新幹線および九州長崎ルート武雄温泉—新大村間の環境影響評価に着手。
- \*1998.11.17 「北海道新幹線フォーラム」開催、道内各地から約 800 人が参加。
- \*1998.11.19 小渕首相と小沢自由党党首が会談、自民党・自由党の連立で合意。
- \*1998.11.24 政府・自民党、1997.12 に政府与党が申し合わせていた新規着工 3 線 3 区間の事業費抑制方針解除を決定。
- \*1998.11.26 整備新幹線関係 18 都道府県期成同盟会、合同要望会開催。要望会終了後、政府与党へ要望。
- \*1998.12.1 1998 年度第三次補正予算成立。財政構造改革法凍結の措置を受けた事業抑制方針解除により整備新幹線予算が大幅増額。
- \*1998.12.4 井上博司函館市助役（市長職務代理者）、市議会で、松尾正寿氏（21 世紀の会）の質問に対し、新幹線の青函同時開業への見通しについて、国の財政改革法の凍結に伴う整備新幹線事業費の抑制解除により、「北海道新幹線の整備促進にも好影響が予想される」と述べる。
- \*1999.1.14 第一次小渕改造内閣発足。
- \*1999.1.27 佐賀・長崎・北海道・富山などの国会議員、整備新幹線未着工区間議員懇談会結成。
- \*1999.2.9 自民党整備新幹線建設促進特別委員会正副委員長・顧問会議。未着工区間の事業着手・新規着工区間の工期短縮・財源確保など、基本スキームの見直しについて秋までに結論を出す方針を決定。
- \*1999.2.17 自由党整備新幹線建設促進特別委員会発足。
- \*1999.2.19 北海道知事、環境影響評価方法書に対する知事意見書提出。
- \*1999.3.17 自民党と自由党、整備新幹線建設促進を目指す合同協議会を月内にも発足させることを表明。
- \*1999.4.21 第 2 回自民・自由整備新幹線建設促進協議会。整備新幹線建設にかかる費用に関する運輸省試算（1997 年 4 月価格）公表。全線着工には 7 兆 4500 億円、北海道新幹線に関しては、新青森—札幌間で 1 兆 5500 億円、新青森—函館間で 4300 億円。人件費と消費税負担の上昇により 93 年価格よりも上昇。
- \*1999.5.17 第 5 回自民・自由整備新幹線建設促進協議会。関係 JR4 社長に対してヒアリング。南谷 JR 西日本社長は、大阪までの全線開通を条件にフル規格建設容認。田中 JR 九州社長は、現行スキームを見直すなら博多—船小屋間の早期着工を最優先すべきであり、八代—西鹿兒島間をフル規格で先行開業し、新八代—船小屋間の工期を 20 年から 10 年に短縮、長崎ルートに関しては武雄温泉—長崎間をスーパー特急方式で先行整備するべきとの意見。坂本真一 JR 北海道社長は、北海道新幹線について、フル規格での全線同時着工と 10 年以内の完成要求。
- \*1999.5.27 自民党整備新幹線未着工区間関係議員懇談会（虎島和夫代表）、未着工区間の全線完成を 10 年以内に目指す要望などを決議。
- \*1999.5.29 北村直人衆院議員（自民党:北海道 13 区）連合後援会主催の政経セミナー。整備新幹線について「札幌まで延びれば在来軌道を使った新幹線が釧路まで来る可能性がある」と述べる。
- \*1999.6.2 北海道新幹線建設促進道南地方期成会（会長：松本演之函館商工会議所会頭）総会。自民・自由整備新幹線建設促進協議会がまとめる新スキームに北海道新幹線新青森—札幌間着工を明記することなどを求める要望書案承認。
- \*1999.6.7 新幹線駅を核とした長万部町地域振興計画策定協議会を設置。初会合を開き、振興計画策定について概要説明。

- \*1999.6.9 新幹線駅を核とした長万部町地域振興計画策定協議会計画策定プロジェクトチーム全体会議開催。
- \*1999.6.11 小渕恵三首相、自民自由整備新幹線建設促進協議会の小里貞利座長・二見伸明副座長と会談。小里氏らは新幹線建設前倒しを議論する政府・与党レベルの協議会設置、1999年度予算の公共事業費等予備費 5000 億円の新幹線建設への重点配分を求めたが、小渕首相は具体的回答を示さず。
- \*1999.6.16 自民・自由整備新幹線建設促進協議会。未着工区間の完成目標をおおむね 10 年に設定し、政府与党に要望していくことを確認。運輸省は、未着工区間の線区別課題を提示。北海道が行った北海道新幹線に関する試算について、運賃や所要時間で航空との競争に難がある、並行在来線の経営分離について具体像が示されていないなどの見解。
- \*1999.6.22 第 2 回新幹線駅を核とした長万部町地域振興計画策定協議会。アンケート調査項目の検討を行う。
- \*1999.7.19 北海道新幹線建設促進期成会、「北海道新幹線の実現を目指す全道総決起大会」開催。約 2500 名が参加、環境影響評価の早期完了と速やかな着工、建設スケジュールの明確化と全線フル規格による 10 年以内の完成、新しい基本スキームに札幌までの着工を明記するよう求める決議採択。
- \*1999.7.30 東北・北海道新幹線整備促進中央大会。
- \*1999.7.30 整備新幹線関係 18 都道府県期成同盟会、建設促進合同要望会開催。10 年内の全線完成・地元負担の軽減・並行在来線の無償譲渡を政府・与党に求める決議。
- \*1999.8.3 川崎二郎運輸相、整備新幹線の建設について「東北新幹線の盛岡―八戸間など既に着工している区間の完成が先」「建設中の区間の完成を遅らせてまで、新たに着工することにはならない」と述べる。
- \*1999.8.12 第 16 回自民・自由整備新幹線建設促進協議会。自由党が「北海道新幹線など未着工区間を含む全線をおおむね 10 年以内に完成させる」との試案を示したが、自民党側は「党内調整が必要」と態度を保留、結論を持ち越し。
- \*1999.8.13 小里貞利整備新幹線建設促進協議会座長が森喜朗幹事長らに、建設前倒しの自民党案として、九州新幹線博多―船小屋間と北陸新幹線の上越以西の一部区間を 2000 年度に着工、北海道新幹線新青森―新函館間と九州新幹線長崎ルートは環境影響評価終了後に着工を検討するとする試案を打診していたことが明らかとなる。
- \*1999.8.20 第 18 回自民・自由整備新幹線建設促進協議会。計画見直し案の取りまとめを小里貞利座長と二見伸明副座長に一任。11 ある未着工区間のうち、九州新幹線:博多―船小屋間は早期着工、7 年以内に完成、北海道新幹線:新青森―札幌間は環境影響評価終了後に取り扱いを検討、③九州新幹線長崎ルートは新鳥栖駅を設置し、フリーゲージトレインの導入を前提としてスーパー特急として整備する方針がほぼ固まる。協議が難航している北陸新幹線に関しては、フル規格で早期着工、上越から車両基地のある松任までの区間を 7 年以内に完成、一斉開業し、松任―敦賀間はその後 3 年以内に完成するとの腹案がほぼ合意に達する。
- \*1999.8.27 井上博司函館市長、自民自由整備新幹線建設促進協議会がまとめた最終報告で、北海道新幹線着工が明示されなかったことを受け、上京し、佐藤孝行衆院議員と小里貞利座長に会い、着工実現の要請。
- \*1999.9.1 渡島総合開発期成会（会長：井上博司函館市長）、道南を視察中の道議会建設委員 11 人に対する要望会開催。北海道新幹線建設促進 10 項目を要望。
- \*1999.9.7 堀達也北海道知事、新基本スキームの中に、北海道新幹線について「アセスメント終了後、速やかに新青森―札幌間を着工する」との表現を盛り込むよう要望する方針決定。これまで道が求めていた「10 年以内の完成」などの表現は取り下げ。
- \*1999.9.8 自民自由整備新幹線建設促進協議会代表と党幹部による政策責任者会議開催。建設前倒し案を協議したが、池田行彦自民党政調会長が「財源のめどが立たない計画では絵に描いた餅だ」と反発するなど財源問題で意見調整がつかず、結論を先送り。
- \*1999.9.9 第 21 回自民・自由整備新幹線建設促進協議会。7 者で再協議の結果、整備新幹線の取り扱いに関して与党案ま

とまる。整備新幹線を国家的プロジェクトと位置づけ、既着工区間の整備を優先し、新規着工区間および未着工区間を段階的に整備していくことを了承。東北・九州新幹線は全線おおむね 10 年での開業を目指し、盛岡―八戸間は 2003 年 1 月に開催される冬季アジア大会に間に合うよう、新八代―西鹿兒島間は 2003 年末までに完成させることとする。北陸新幹線は長野―南越間をフル規格により整備、当面上越―糸魚川間を急ぎ、南越―敦賀間は現在行われている環境影響評価の結果を待つこと、敦賀以西はフリーゲージトレインの技術開発の進捗をみつつ、米原ルートも含めて引き続き検討することなどが決定。北海道新幹線はアセスの結果を見ながら検討すること、長崎ルートはスーパー特急方式によりできる限り早期に着工、15 年後の開業を目指すこと、新鳥栖駅設置などが決定。

- \*1999.9.22 自民自由両党の政策責任者会議。公共事業等予備費について、整備新幹線や高規格幹線道路などに 1550 億円を配分するなどの与党案を決め、政府に伝える。
- \*1999.9.27 第 3 回新幹線駅を核とした長万部町地域振興計画策定協議会。新幹線駅設置効果等の近隣アンケート調査の概要説明。
- \*1999.9.29 第一次補正予算成立。1999 年度当初予算に計上されていた公共事業等予備費から整備新幹線に 420 億円配分。未着工区間への配分は見送り。
- \*1999.10.1 長万部町市街地再開発プロジェクト会議。駅周辺整備構想について協議。
- \*1999.10.1 亀井静香政調会長、就任後の会見で「内需拡大だけでなく、民需がたくましく生まれる状況を作らねばならない。牽引力として整備新幹線や東京湾第三空港を造るような、最先端技術を駆使したプロジェクトを」とコメント。
- \*1999.10.5 第二次小渕改造内閣発足。自民党・自由党・公明党による初の自自公連立政権。
- \*1999.10.7 自民・自由・公明、幹事長・政策責任者会議を開き、1999 年度第二次補正予算の編成方針について大筋合意。総額を 5.5 兆円とすること、整備新幹線などの国家プロジェクトへの配分を行うことでも合意。
- \*1999.10.7 亀井静香政調会長、北海道新聞のインタビューで「北海道も、札幌までなんて言っていないで、稚内とか釧路ぐらいまでやればいいんだ」と発言。
- \*1999.10.21 運輸省、第二次補正予算に 338 億円の整備新幹線建設費要求。
- \*1999.10.26 自民・自由・公明の 3 党、政策責任者会議を開き、1999 年度第二次補正予算について協議、3.5 兆円規模とされる社会資本整備費をさらに上積みすること、整備新幹線などの即効性のある事業に重点的に配分するよう大蔵省に要求。
- \*1999.10 運輸省、整備新幹線開業に伴う並行在来線の経営分離による JR 貨物の線路使用料問題で調整の意向を示す。
- \*1999.11.1 井上博司函館市長、自民党北海道第八選挙区支部主催の政調会に出席し、北海道新幹線建設促進を渡島総合開発期成会会長の立場で要望。
- \*1999.11.1 西尾正範函館市企画部長、市議会総務常任委員会で、「国などに提出する要望書からは『青函先行着手』との言葉は消えているが、現実的には視野に入れるべきだということ」との方針を説明。
- \*1999.11.2 第 4 回新幹線駅を核とした長万部町地域振興計画策定協議会。振興計画の中間報告の概要説明。
- \*1999.11.11 政府、経済対策閣僚会議を開き、総額 18 兆円の「経済新生対策」決定。整備新幹線が盛り込まれる。
- \*1999.11.24 自民党整備新幹線建設促進特別委員会。建設前倒し案の具体化の検討をはじめるとともに、2000 年度政府予算編成で、1999 年度の公共事業予備費に相当する「新幹線特別事業枠」設定を目指す方針を確認。
- \*1999.11.25 臨時閣議で 1999 年度第二次補正予算案決定。整備新幹線事業費として、国費ベースで 300 億円が配分。未着工区間に対する配分は見送り。
- \*1999.11.26 自民党「鉄道等基本問題調査会」（平沼赳夫会長）初会合、今後の検討項目の整理。川崎二郎前運輸相の発案で発足、事務局長に佐藤静雄。JR 各社の経営健全化対策や整備新幹線の早期開業を課題に盛り込む。

- \*1999.11.28 自民・自由整備新幹線建設促進協議会。堀達也北海道知事が、北海道新幹線について新函館までの暫定開業を要望。
- \*1999.12.2 森自民党幹事長、2000年度予算で整備新幹線に総事業費で5000億の特別枠確保の意向を示す。
- \*1999.12.4 山形新幹線：山形—新庄間61.5kmが延伸開業。
- \*1999.12.7 自民・自由整備新幹線建設促進協議会。公明党の連立参加を受け、9月に策定した前倒し案を基に、12月末までに自自公三党案をまとめること、2000年度予算編成で整備新幹線事業の特別枠創設を要望すること、総事業費を3000億円と算定し、運輸省が来年度概算要求で盛り込んでいる1728億円との差額を特別枠で確保することを確認。
- \*1999.12.9 1999年度第二次補正予算可決成立。整備新幹線に関して総額450億円が認められる。
- \*1999.12.9 自民・自由・公明の与党三党、2000年度の整備新幹線総事業費を3000億円まで上積みすることで合意。
- \*1999.12.15 大蔵省、2000年度も公共事業予備費3000億円を容認。
- \*1999.12.15 連立与党整備新幹線建設促進協議会。9月に策定した前倒し案を改定し、北海道新幹線について環境影響評価終了後できるだけ早期に着工、着工後おおむね10年での完成を目指すなどの文言を盛り込むことで合意。2000年度予算編成で整備新幹線事業の特別枠創設を要望することを確認。
- \*1999.12.16 整備新幹線の取り扱いについて、協議会の一任を受けた小里座長と二見伸明、井上義久の両副座長の3人で与党案決定。2000年度予算編成で特別公共事業枠を設け、1500-1600億円の公共事業関係費を整備新幹線に振り分けることを要望。未着工区間のうち九州：博多—船小屋間・北陸：上越—糸魚川間の着工を目指す。スーパー特急で建設されることになっていた九州：新八代—西鹿児島間・北陸：上越—糸魚川間・北陸：石動—金沢間をフル規格に変更、北海道・九州新幹線長崎ルートについてもフル規格での建設とし、長崎に関しては、着工後15年後としていた開業を10数年後に変更。
- \*1999.12.17 宮沢喜一蔵相、連立与党整備新幹線建設促進協議会が2000年度予算に「特別公共事業枠」を要望していることについて「概算要求基準の中で予算編成しており、これを別に、と言われても難しい」と述べる。
- \*1999.12.17 財政制度審議会（豊田章一郎会長）、2000年度予算編成に関して予算配分の効率化を求めた「制度改革・歳出合理化の方策に関する報告」をまとめ、宮沢喜一蔵相に提出。整備新幹線の未着工区間について「安定的な新たな財源の確保がされない限り、認めるのは適当ではない」との記述。
- \*1999.12.20 2000年度予算大蔵原案内示。整備新幹線に関しては国費ベースで302億円、総額1621億円計上。公共事業予備費5000億円計上。
- \*1999.12.21 政府与党、予算成立後、政府与党の検討委員会を設置、財源確保と新しい区間の着工について検討する方針で合意。（青木幹雄官房長官・亀井静香政調会長・二階俊博運輸相・武藤敏郎大蔵省主計局長による「四者合意」）。
- \*1999.12.21 井上博司函館市長、米田建三北海道開発庁総括政務次官を訪問。同席していた佐藤静雄衆議院議員が「新幹線は札幌まで着工と決まった。函館までとって頑張っていたらだめだ」と発言、市長は「そんなつもりはありません」と応答。
- \*1999.12.22 吉村午良長野県知事、二階俊博運輸相・森喜朗幹事長・亀井静香政調会長・小里貞利自自公整備新幹線建設促進協議会座長らを訪れ、新幹線の整備促進のためさらなる予算確保を要望。
- \*1999.12.24 2000年度予算案閣議決定。整備新幹線の事業費は総額1695億円（国費ベース352億円）となる。
- \*2000.2.7 小樽市、2000年度予算公表。新小樽駅周辺整備や交通アクセスなどを検討する駅周辺地域振興計画策定費400万円を計上。
- \*2000.3.23 連立与党整備新幹線建設促進協議会、JR5社から整備新幹線に対する考えをヒアリング。坂本真一 JR北海道社長は、「10年後に新青森まで開業するのであれば、同時に函館も開業してほしい」と述べる。

- \*2000.4.5 森喜朗首相就任。
- \*2000.5.11 北海道新幹線建設促進期成会総会。整備新幹線に関する国の「基本スキーム」への新青森—札幌間着工の明記、環境影響評価早期完了と速やかな着工、建設スケジュールの明確化と全線フル規格による 10 年以内の完成を決議。
- \*2000.5.27 亀井静香自民党政調会長、小樽市で講演。「北海道新幹線は現在環境アセスメント中だが、それが終われば、(全国と) 同様だ。札幌までは 10 年でやる」と発言。
- \*2000.6.13 北海道、函館本線および江差線の 57 駅で OD 調査実施。
- \*2000.6.21 北海道活性化懇談会(北海道開発庁長官の私的諮問機関)、施策提案をまとめ、二階俊博長官に答申。社会資本整備で、整備新幹線函館乗り入れの十年以内の実現を盛り込む。
- \*2000.6.21 真田俊一北海道副知事、北海道活性化懇談会の建議を受け、新函館暫定開業容認の姿勢を明確化。
- \*2000.6.22 北海道活性化懇談会、提言公表。北海道新幹線について「整備新幹線の枠組みを整えば、10 年以内に函館、次いで札幌への乗り入れの早期実現を期すべき」と言及。
- \*2000.6.30 日本鉄道建設公団、北海道新幹線・北陸新幹線：南越—敦賀間・九州新幹線：武雄温泉—新大村間について環境影響評価準備書を作成、関係自治体に提出。
- \*2000.7.1-31 北海道新幹線・九州新幹線長崎ルート短絡ルート沿線自治体で、環境影響評価報告書案の縦覧。
- \*2000.7.4 第二次森内閣成立。
- \*2000.9.5 北海道環境影響評価審議会、北海道新幹線に関わる環境影響評価準備書について公聴会開催。
- \*2000.10.10 堀達也北海道知事と木村守男青森県知事、津軽海峡軸構想について共同研究をはじめること合意。同時に整備新幹線に向けて協力していくことも確認。
- \*2000.11.6 2000 年度補正予算閣議決定。整備新幹線事業に 90 億円、総事業費で 135 億円が配分される。1998 年スキームの新規着工 3 区間にそれぞれ 45 億円を配分。
- \*2000.11.8 自民党全国政調会長会議。整備新幹線の早期着工を求める意見が出る。
- \*2000.11.13 亀井政調会長と村岡道路調査会長、2001 年度予算で、300 億円を上限に道路特定財源の使用を認めることで一致。
- \*2000.11.14 谷津義男政調会長代理、前日の亀井・村岡会談での合意に基づき、建設省・運輸省の幹部に道路特定財源の転用の手法を検討するよう指示。建設省および石油連盟は反発。
- \*2000.11.15 自民党交通部会。坂本真一 JR 北海道社長、新函館と新青森同時開業を要望。また、北陸本線が経営分離されることによって赤字に転落することに対する難色を示す意見が出される。
- \*2000.11.21 磯田憲一北海道総合企画部長、道議会新幹線・総合交通対策特別委員会で、全線同時開業を求める従来の方針について正式に方針転換、当面東北新幹線開業に併せて函館までの暫定開業を目指すことで関係団体と協議に入る考えを表明。
- \*2000.11.22 2000 年度補正予算可決成立。1998 年スキームの 3 線の建設費としてそれぞれ 45 億円ずつ計上。
- \*2000.11.28 第 9 回政府与党整備新幹線検討委員会ワーキンググループ。JR 北海道、新青森—新函館間の先行整備を申し入れ。
- \*2000.12.1 山田勝麿小樽市長、北海道新幹線について「(札幌開業の) 基本路線は変わらない。函館に開業することは、前進ととらえたい」と述べる。
- \*2000.12.5 第二次森改造内閣発足。
- \*2000.12.14 橋本龍太郎行政改革担当相、都内で講演し、JR について早急に完全民営化すべきとの考えを示すとともに、自ら運輸相として携わった国鉄改革について、2 割の余剰人員を抱えてスタートさせたために、各社が関連事業進出

を焦り、いくつか失敗したとし、当初設計に問題があったことを反省すると発言。

- \*2000.12.15 政府与党、2001年度予算の整備新幹線の事業費について750億円前後とする方針を決定。
- \*2000.12.15 亀井静香自民党政調会長、道路特定財源の新幹線整備などへの転用を断念する考えを表明。
- \*2000.12.18 与党3党、2001年度予算編成で、固定化している公共事業のシェアを変えることを目的に与党が配分する3000億円の生活関連等重点枠の配分を決定、整備新幹線を国家プロジェクトとして重視、403億円を充当。
- \*2000.12.18 森喜朗首相、武藤敏郎大蔵省事務次官らに「日本新生特別枠」(7000億円)を大蔵原案に盛り込むよう指示、整備新幹線に20億円計上。
- \*2000.12.18 第2回政府与党整備新幹線検討委員会。九州新幹線鹿児島ルート全線と北陸新幹線：上越—富山間をフル規格で整備することを正式決定。完成時期は、九州新幹線鹿児島ルート全線をおおむね2012年、北陸新幹線：上越—富山間を2012年以降とする。富山から先への延伸は、2003年末に認可に向けた検討を行うとし、前向きに対応する姿勢を示す。東北新幹線：盛岡—八戸間は2002年、八戸—新青森間は2012年の完成を目指すことを明記、北海道新幹線・九州新幹線長崎ルートは環境影響評価後に工事実施計画の認可申請を行うとし、青函トンネルについて貨物鉄道走行に関する調査を行うことも決定。北海道が要請していた函館暫定開業は見送り、未着工区間の見直しは東北新幹線：盛岡—八戸間と九州新幹線：新八代—西鹿児島間の完成後とされる。
- \*2000.12.18 扇千景運輸相、整備新幹線の建設財源について「運輸省も自分の身を削らなければならない」と述べ、同省の公共事業の一部を新幹線整備費に回す考えを示唆。
- \*2000.12.19 北海道知事、環境影響評価準備書に対する知事意見書を提出。
- \*2000.12.19 北海道、北海道新幹線に関して2001年度以降も函館暫定開業の方針を堅持する方針決定。
- \*2000.12.20 2001年度予算大蔵原案内示。整備新幹線に750億円を計上。
- \*2000.12.24 2001年度政府予算案閣議決定。整備新幹線関連予算は2293億円(国費750億円)。
- \*2000.12 政府与党申し合わせ。JRから分離された並行在来線をJR貨物が走行する場合は、線路使用実態に応じた適切な線路使用料を確保することとし、これにともなうJR貨物の受損については、必要に応じてこれに関わる新幹線貸付量収入の一部を活用して調整する措置(調整制度)を講じることとする。
- \*2001.1.6 中央省庁再編にともない、運輸省が国土交通省に移管される。
- \*2001.1.22 日本鉄道建設公団、北海道・佐賀県・長崎県に環境影響評価書送付。
- \*2001.3.12 環境省、北海道・北陸・九州の3新幹線について具体的な施工計画を検討する段階で再調査を求める意見書を国土交通省に提出。北海道：新青森—札幌・北陸：南越—敦賀・九州：武雄温泉—新大村・九州：新大村—長崎の4区間が対象。
- \*2001.4.20 国土交通大臣、北海道・北陸・九州長崎ルートに環境影響評価書に対する意見。
- \*2001.4.26 小泉純一郎首相就任。
- \*2001.5.14 小泉純一郎首相、衆議院予算委員会で、整備新幹線の凍結に対する質問に「継続すべきものは継続するが、この予算編成の中で状況を見ながら考えていく」と述べる。重ねて凍結の考えの有無をただされたが、「今までの継続性も考え、そういう意見もあるということも考えながら検討したい」と答弁。
- \*2001.6.15 JR東日本・西日本・東海の完全民営化に向け、3社をJR会社法の対象外とする改正法が参院本会議で成立。
- \*2001.6.25 小泉純一郎首相、参院決算委員会で、国内の交通網整備について「限られた予算のなかで、空港も鉄道も道路もいっても、国民の税金と採算性を考えねばならない」と述べ、公共事業抑制方針の下で、採算性を重視する考えを表明。整備新幹線建設に関して「昨年12月の政府与党申し合わせで、収支採算性や投資効果を十分に吟味のうえで行うようになっており、その点を尊重したい」と、慎重な姿勢を示す。

- \*2001.8.2 整備新幹線沿線の全国 18 都道府県でつくる期成同盟会、今夏、政府与党に予算要望する恒例の「整備新幹線建設促進合同要望会」を開かないことを決定。
- \*2001.8.5 国土交通省、2002 年度予算概算要求で整備新幹線事業費を今年度と同額の 750 億円程度要求するため省内調整に入る。
- \*2001.8.24 国土交通省、2002 年度予算の概算要求で、所管の特殊法人・認可法人に対する国からの支出を合計で前年度比 10%・約 1300 億円削減する方針固める。日本鉄道建設公団と本州四国連絡橋公団については据え置き。
- \*2001.8.29 国土交通省、2002 年度予算概算要求で、整備新幹線について前年度と同額の 750 億円を要求。
- \*2001.11.1 北海道新幹線関係市町村担当課長等会議。北海道より整備新幹線の現状と北海道新幹線着工に向けた課題等について説明。各市町村に対して、並行在来線の存続・廃止について検討を要請。
- \*2001.11.17 JR 北海道、北海道新幹線の呼び水にしようと、廃車となった東北新幹線 200 系車両 3 両を、2002 年 4 月に開設する函館本線の支線、砂原線の流山温泉駅前広場に設置する作業を開始。
- \*2001.12.19 政府与党、2002 年度予算案での整備新幹線建設の国費負担（公共事業費ベース）は、概算要求の 750 億円から 6.7%削減し 700 億円にすることを決定。これに地元負担などを加えた事業費ベースでは、本年度比 3.3%減の 2218 億円。
- \*2001.12.20 2002 年度予算財務省原案内示。整備新幹線事業費は国費ベースで 700 億円、総額 2218 億円。自動車重量税の一部 2200 億円が一般財源として計上。
- \*2001.12.22 塩川正一郎財務相、2003 年度以降の道路特定財源の扱いについて「財務省としては社会資本全般に利用できるように一般財源化していきたい」と述べる。
- \*2001.12.22 扇千景国交相、「自動車重量税の一部を一般財源化したのは 2002 年度限り。2003 年度の扱いは首相と何も約束していない」とコメント。
- \*2002.1.8 日本鉄道建設公団、北海道：新青森—札幌間・九州長崎ルート：武雄温泉—長崎間・北陸：南越—敦賀間の環境影響評価書を扇千景国交相および沿線知事に提出。北海道新幹線と九州長崎ルートについては工事実施計画をまとめ、国土交通省に認可申請。
- \*2002.1.15 北海道：新青森—札幌間・九州：武雄温泉—長崎間・北陸：南越—敦賀間の環境影響評価書の縦覧開始。
- \*2002.2.5-11 北海道、さっぽろ雪まつり会場などにおいて、北海道新幹線に係る啓発活動を展開。
- \*2002.2 青森県・岩手県・JR 貨物、線路使用料のルールを含む鉄道線路使用契約締結。JR 貨物は鉄道運輸機構からの調整金約 8 億円を含めた年間計約 12 億円を支払う、JR 東日本・JR 北海道は寝台特急走行分収入の年間 3 億円を支払うなどの内容。
- \*2002.7.25 自民党整備新幹線建設促進議員連盟と自民党整備新幹線建設促進特別委員会の合同会議。会議後の記者会見で、野沢太三自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長は、整備新幹線建設促進のため「9 月以降の早い時期に数百億円程度の補正予算を政府へ働き掛けたい」との考えを表明。さらに 2003 年度予算概算要求は「750 億円がベース」との認識を示す。
- \*2002.9.13 能登谷函館市議、議会一般質問で、並行在来線に関する質問。木古内—函館間は貨物専用線とし、北海道が責任を持って運営するという試案述べる。
- \*2002.9.30 第一次小泉内閣第一次改造内閣発足。
- \*2002.10.30 全国新幹線鉄道整備法施行令一部改正。新幹線貸付料収入のうち調整金を交付するために必要な額は新幹線建設費用に充当する額から除外されることとなる。
- \*2002.10 松田 JR 東日本会長、函館で行われたフォーラムの席上、函館開業の頃には 350km 運転が実現、東京—函館間

の所要時間が3時間半になると述べる。

- \*2002.11.5 北海道議会新幹線総合交通対策特別委員会と北海道新幹線早期着工促進道議会議員連盟の8名、東北新幹線はやてを視察・試乗。
- \*2002.12.1 東北新幹線：盛岡―八戸間96.6kmが延伸開業。
- \*2002.12.4 公明党、函館で、新幹線早期実現をめざす連続講演会開催（他5日・11日）。
- \*2002.12.9 井上博司函館市長、市議会答弁で、北海道新幹線新青森―新函館が同時開業した場合の経済効果が約8400億円に上るとの見通しを語る。
- \*2002.12.12 毎日新聞北海道版、坂本眞一 JR北海道社長へのインタビュー記事を掲載。新函館までの同時・暫定開業について触れる。
- \*2002.12.17 政府、2003年度予算における整備新幹線建設費を686億円にすることを決定。国土交通省や関係議員の反発を受け、減額幅を縮小。
- \*2002.12.20 2003年度予算財務省原案内示。整備新幹線建設費として2115億円計上。
- \*2002.12.21 2003年度予算復活折衝で、未着工区間向けに整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金31億円が認められる。
- \*2002.12.24 2003年度予算案決定。整備新幹線事業費は2115億円（国費686億円）。
- \*2003.1.6 坂本眞一 JR北海道社長、年頭の所感表明で「最大の夢は一日も早い北海道新幹線の着工。予算獲得の正念場を迎え、関係方面への働きかけに全力を傾ける」と発言。
- \*2003.3.8 大野町と自民党8区連、北海道新幹線に関する講演会開催。
- \*2003.3.25 函館市で新幹線フォーラム開催。
- \*2003.6.15 井上博司函館市長、市議会一般質問への答弁で、「北海道の並行在来線に対する基本的考え方を確認した上で、江差線の経営分離に同意したい」と発言。
- \*2003.8.18 冬柴鉄三公明党幹事長、札幌での同党主催のフォーラムの席上、北海道新幹線について2004年4月の着工に向け努力したいとの意向を示す。
- \*2003.8.27 国土交通省、2004年度予算概算要求発表。富山駅周辺連続立体交差事業を新規着工準備地点に盛り込む。整備新幹線本体の予算は前年度比13%増の772億円、総事業費2244億円。
- \*2003.9.7 自民党岩手県連の政経懇談会。麻生太郎政調会長は「道路や新幹線などいずれ作るものなら（金利などが低い）今やるべき」との認識を示す。
- \*2003.9.22 第一次小泉第二次改造内閣発足。
- \*2003.9.22 石原国交相、整備新幹線のスキーム見直し時期について「九州新幹線の3月開業を待って見直しされるものと承知している」と発言。
- \*2003.9.22 九州新幹線：新八代―鹿児島中央間を走る新型車両「つばめ」の試運転開始。
- \*2003.9.24 石原伸晃国交相、毎日新聞などの共同インタビューで、整備新幹線について「（現在未着工でも）必要な路線はあると思うが、フル規格で全部作るのは現実として無理。コストの安いミニ新幹線を念頭に、採算性を見ながら来年3月以降計画を見直していく」と述べる。
- \*2003.10.1 日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団を統合、鉄道建設・運輸施設整備支援機構設立。
- \*2003.10.17 青森県議会全員協議会。財政再建に向けて素案が示された財政改革プランをめぐり協議。北海道新幹線が建設される場合の地元負担分が考慮されるのかどうかなどを不安視する意見も出て、青森県は北海道独自の試算として新青森―函館間の青森県負担分は約500～600億円との見通しを示す。

- \*2003.11.12 野村総合研究所、北海道経済連合会から委託されていた北海道新幹線の開業効果に関するレポートをまとめる。札幌まで開通した場合の経済効果を 2720 億円、新函館までの暫定開業の場合は 361 億円、道内については 120 億円と試算。
- \*2003.11.14 山本邦彦北海道副知事・泉誠二北海道経済連合会会長ら道庁幹部・道経済界首脳と道内選出国會議員との懇談。総力を挙げて新函館—新青森間の 2004 年度着工を実現させるとの方針を申し合わせ。
- \*2003.11.19 第二次小泉内閣成立。
- \*2003.12.2 久間章生整備新幹線建設促進プロジェクトチーム座長、会合後の記者会見で、現整備計画の与党見直し案に盛り込む新規着工区間を 1 兆円の事業規模の範囲に絞り込む考えを示す。
- \*2003.12.4 泉誠二北海道経済連合会会長、経済産業省を訪れ、景気・デフレ対策の実施や北海道新幹線の早期着工などを柱とする要望書を中川昭一経産大臣に手渡す。
- \*2003.12.11 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム、未着工の 3 線について 2004 年度中にも新たに着工認可する与党案をまとめる。着工区間については地元の意向も踏まえて決定を持ち越し。会合終了後、久間座長は「政府がどういう態度か見極めなければならない。(最終結論は) 与党で決めるわけではない」と強調。
- \*2003.12.15 久間与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム座長・小里自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長・井上公明党幹事長代理、財務省や国土交通省の幹部と整備新幹線の建設財源上乘せなどを協議するが、具体的な進展なし。
- \*2003.12.15 西日本新聞、与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームの与党案に具体的な着工区間を明記しない可能性が高まっていると報道。
- \*2003.12.16 自民党整備新幹線建設促進特別委員会、①未着工区間の北海道・北陸・九州長崎ルートの 3 線を同時着工、②2004 年度予算で新規着工を位置付けるとの二点を口頭で決議。
- \*2003.12.17 自民・公明の与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム、5 回目の会合。北海道・北陸・九州長崎ルート 3 線の新規着工で合意。具体的な着工区間は明示せず、2004 年度の着工は断念。
- \*2003.12.17 小池明夫 JR 北海道社長、前日の与党案を受けて「北海道新幹線の早期着工に向けて大きな前進であると受け止めている。まずは函館暫定開業にむけて今後とも道や関係自治体とともに精力的に取り組んでいきたい」と発言。
- \*2003.12.21 国土交通省、2004 年度整備新幹線事業費 2115 億円の配分を決定。1998 年に新規着工区間となった 3 線に重点配分され、東北：八戸—新青森は 2003 年度比 31%増の 484 億円、北陸：長野—富山は同 41%増の 726 億円、九州鹿児島ルートの博多—新八代は同 50%増の 800 億円。九州鹿児島ルート：新八代—鹿児島中央には騒音防止などの環境対策費 40 億円だけとなった。2003 年 12 月に開業した盛岡—八戸に環境対策費として 15 億円、スーパー特急方式で建設中の石動—金沢に 2003 年度と同額の 50 億円を配分。事業費の内訳は、国費分が 686 億円、地方自治体分が 705 億円、JR からの既設新幹線の譲渡収入が 724 億円。
- \*2003.12.21 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム、翌日の政府与党合意に向けて、未着工区間の 2005 年度着工を実現するため、政府に対して 2004 年度中に建設を認可するよう強く要求する方針を決定。
- \*2003.12.22 石原伸晃国交相・谷垣禎一財務相・額賀福志郎政調会長、整備新幹線未着工区間の中で、新規着工区間などを決める政府与党検討委員会を年明けに設置することで合意。具体的な着工区間は 2004 年 6 月までに決める方針。検討委員会では、①2005 年度予算での新規着工に必要な安定的な財源の確保策、②未着工区間の北海道：新青森—新函館、北陸：富山—南越、長崎：武雄温泉—長崎の収支採算性などの精査や着工区間の絞り込み、③2012 年頃と予定される既着工区間の東北・北陸・九州鹿児島ルートの 3 線開業時期の前倒しなどを検討。
- \*2003.12.22 石原伸晃国交相、「投資効果や収支採算性などをまず明らかにする必要がある、造れ、造れというから造る

というのは間違っている」と慎重な姿勢を示す。

- \*2003.12.24 2004年度予算案決定。整備新幹線事業費は2115億円（国費686億円）。また、整備新幹線建設推進高度化事業として35億円を計上、長崎・小松・福井駅の整備と南越駅の調査、青函トンネル内の3線軌化研究調査に着手。
- \*2004.1.28 自民・公明両党、整備新幹線建設促進プロジェクトチームを開き、北陸・北海道・九州長崎ルートでの2005年度新規着工区間などについての与党案を3月末までにまとめることを決定。作業部会では、新規着工区間や財源などの与党協議と並行して政府との調整を進め、6月中の政府与党合意を目指す方針を確認、次回会合で、JR各社から3路線の新規着工区間などに関する意見聴取を行うことを決定。席上、久間章生座長は北陸新幹線の2005年度予算に関し「福井に足がかからなければどうにもならない」と述べるとともに、北陸新幹線の新規着工区間について「松任（車両基地）までは皆がよいと思っているが、それだけではまともにならないだろう」と発言。終了後、久間座長は「5月に入れば参院選も迫ってくるので与党内の作業を急ぎたい」と語る。
- \*2004.1.28 田村伊知朗北海道教育大函館校助教授、論文「北海道新幹線、新函館駅建設と、それによる北海道の地域社会の衰退」を毎日新聞に寄稿。函館市を素通りする新函館駅の位置と在来線の廃止を疑問視、新駅を建設する前に単線の木古内―函館間を複線化して函館を新幹線に結びつけることを提起。
- \*2004.2.3 自民党整備新幹線建設促進特別委員会。関係JR5社の意見を聴取。財源問題でJRの負担の在り方が議論になり、JR東日本・西日本が支払っている貸付料を増額し、財源に充てる案が有力議員から出される。JR東日本・西日本は否定的見解、自民党議員の一部からも慎重な意見。
- \*2004.2.3 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム、自民党整備新幹線建設促進特別委員会に引き続きJR5社にヒアリング。垣内剛 JR西日本社長は北陸新幹線の整備について「政府が南越か敦賀までの延伸の時期を明確にし、車両基地を含めた金沢までの暫定開業を決めるのであれば、可能性を検討したい」とし、長野―金沢の部分開業に前向きな考えを示す。JR九州は九州長崎ルートでの武雄温泉―諫早間の早期開業、JR北海道は北海道新幹線新青森―新函館の2005年度着工を要望、清野智 JR東日本副社長は、路線延伸で見込まれる開業中の路線の増収分を建設財源に充てることを与党が検討していることについて「受益は法人税などで間接的に払っており、負担はあり得ない」と反対姿勢。
- \*2004.2.3 石原伸晃国交相、閣議後の記者会見で、整備新幹線の北海道・北陸・九州長崎ルートでの未着工区間の建設財源として、与党がJR東日本とJR西日本から受益者負担金の徴収を検討していることについて「九州新幹線でも同じような議論があり、JR各社が負担は受け入れられないと反対した経緯もある。今回認めることは今のところ難しい」と否定的な見解。
- \*2004.2.18 自民党整備新幹線建設促進特別委員会、北海道・北陸・九州長崎ルートでの関係道県から意見を聞いた結果、2005年度以降に新たに着工する区間を約1兆円の事業規模に絞り込むことを決定。5月末までに具体的な着工区間や時期を決め、政府与党による最終合意にする考え。質疑では、山本邦彦北海道副知事が新青森と新函館の同時開業を強く要望。長谷川義彦青森県出納長が八戸―新青森間の工期短縮を優先課題として要望、北海道新幹線の早期整備もあわせて要望したが、新規の財源確保や、並行在来線問題で「十分な検証」の必要性を指摘、津軽海峡線の運営に懸念をにじませる。金子原二郎長崎県知事は、武雄温泉―諫早間の早期整備と長崎駅部の早期着工を要望、肥前山口―諫早間の並行在来線問題では「沿線住民の生活の足確保と利便性向上を図る基本的姿勢で取り組み、責任を持って対処する」と語る。川上義幸佐賀県副知事は「西九州発展のための交通機関として、長崎ルートに特段の配慮をお願いする」と述べる。長野県からは並行在来線の維持存続要請。長野―篠ノ井間の営業権問題や税制特例措置（固定資産税の減免）延長など。今村雅弘衆院議員（佐賀2区）は「長崎ルートは投資効果が低いと思う。佐賀県は並行在来線問題で同意をとれるのか」などと発言。

- \*2004.3.10 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム、建設中の東北：八戸—新青森、九州鹿児島ルート：博多—新八代の2区間と、既着工と未着工の区間が混在する北陸：長野—金沢は2010年度ごろ同時開業の方向で検討に入る。北陸：長野—金沢の開業に間に合わせるため、富山—石動、金沢—松任車両基地を2005年度に新規着工することでも大筋合意、未着工3路線について、2005年度に同時着工する方針。新規着工論議の対象は、北海道：新青森—新函館、北陸：富山—南越、九州長崎ルート：武雄温泉—長崎の3路線。区間を短縮することで、3路線の建設費を確保。森前首相は当面金沢までの延伸を優先すべきとする一方、「金沢を先行開業させる場合でも、3～5年後には福井駅まで開業できるよう担保することが条件」と述べる。
- \*2004.3.13 九州新幹線：新八代—鹿児島中央間126.8kmが開業。
- \*2004.3.17 北海道未来総合研究所が設立した「道州制道民臨調」、道州制実現に向け、北海道新幹線建設など、道州制特区での重点政策を盛り込んだ提言書をまとめ、道や国土交通省道開発局などに提出。
- \*2004.3.24 国土交通省、新規着工が予定される3区間の総建設費が1兆1600億円との試算を公表。北海道：新青森—新函館が5000億円、北陸：富山—石動が3900億円、九州：武雄温泉—諫早が2700億円。
- \*2004.3.25 国土交通省、建設中の東北・北陸・九州の3線と未着工区間の工事費を4年ぶりに見直し、与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームに提示。開業済みの2区間を含む建設中の3線6区間で、2005年度以降に必要な工事費（2003年4月価格）は、物価下落や新技術によるコスト縮減で前回の試算より約530億円少ない約1兆6000億円。
- \*2004.4.1 国土交通省、整備新幹線建設推進高度化等事業35億円の2004年度実施計画発表。駅施設の設計やルートの詳細測量などを行う計画調整調査に7億円を配分、新たに北陸新幹線の加賀温泉・南越両駅の設計に着手、福井駅はコスト削減のため、えちぜん鉄道駅の上部に配置する新幹線駅の設計を変更。北海道新幹線と貨物列車の共用区間となる中小国—木古内で、青函トンネル内やトンネル前後の高架区間での貨物列車の走行の安全性を確認する調査に4億円を盛り込む。九州新幹線長崎ルートへの導入が検討されているフリーゲージトレインの調査に15億円。
- \*2004.4.3 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム、北海道：新青森—新函館・北陸：富山—金沢車両基地・九州：武雄温泉—諫早の未着工3区間を2005年度に同時着工することを盛り込んだ整備計画案を固める。総事業費は1兆1600億円で、5月にも与党案を正式決定、6月中に政府与党合意に持ち込んで、2005年度予算概算要求で新規着工分の事業費確保を目指す。
- \*2004.4.4 小里貞利自民党整備新幹線建設促進特別委員長、「北海道新幹線フォーラム」（北海道新幹線建設促進期成会主催）で講演、与党として2005年度の着工方針を固めた北海道新幹線の新函館—新青森間について「初年度から数百億円の予算を付けたい」と述べ、着工当初から本格的な工事に取りかかる方針を示す。
- \*2004.4.8 マスコミ報道により、与党が北海道新幹線新函館—新青森について国土交通省が2017年度開業は予算上可能とする試算を示したのを受け、遅くとも2017年度までに開業させる方針を固めたことが判明。
- \*2004.4.8 小里貞利自民党整備新幹線建設促進特別委員長、新函館—新青森開業について「（2017年度より）短縮することはあっても長引かせることはない。（開業を）1年でも早くしたい」と述べる。
- \*2004.4.8 テーオー小笠原（函館市）、新函館駅ができる渡島管内大野町で、面積25haを超える大規模な宅地分譲を開始することを決定。
- \*2004.4.19 民主党の金田誠一衆議院議員、北海道新幹線建設促進道南地方期成会総会で、北海道新幹線新青森—新函館の建設について、「青森がどう負担するのかを決着させるのが大きな課題」と述べ、新幹線推進には青森側の理解が鍵との見方を示す。新青森—新函館の建設費は約4200億円（1999年価格）だったが、貨物列車とのすれ違いにともなう安全対策費約1100億円が追加、物価下落分300億円を引いても約5000億円に膨らみ、現行スキームでいくと地元負担は北海道900億、青森800億円程度となる見込み。

- \*2004.5.4 北海道新幹線新青森—新函館間が 2005 年度に着工した場合、北海道の負担額が従来の試算よりも 200 億円増えて、約 40 年間で 650 億円に達することが、道の試算で判明。
- \*2004.5.20 泉誠二北海道経済連合会会長、記者との懇談で、北海道新幹線の見直しについて「新函館・新青森の同時暫定開業が難しくなっていることは認めざるを得ない」と語り、現在工事が進む八戸—新青森間の開業に、新函館までの暫定開業が間に合いそうにないとの認識を示す。
- \*2004.6.1 国土交通省、既設新幹線売却益を担保に借入して前倒しできる整備新幹線建設費が 4500 億円との試算公表。
- \*2004.6.2 自民党整備新幹線建設促進特別委員会、整備新幹線で未着工の北海道：新青森—新函館、北陸：富山—金沢車両基地、九州長崎ルート：武雄温泉—諫早の 3 線を、開業目標は示さず 2005 年度当初に同時着工するなどで合意。財源問題は先送り。北陸：金沢車両基地—南越の整備は、①福井駅を 2005 年度から新幹線予算で整備、同駅付近の 1.3km の線路を新幹線仕様で整備、②南越—敦賀を認可申請するとし、金沢車両基地—敦賀までの着工に含みを残す。2005 年度に長崎駅部調査費用を計上、先行着工から漏れた区間については、東北：八戸—新青森など現在建設中の 3 路線の完成後に見直すとの条項を盛り込む。
- \*2004.6.2 小里貞利自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長、委員会が新規着工区間とした 3 区間の開業目標について「財源の交渉中であり、示すことはできないが、昔のように 10 年も 15 年もかからない。期間を短縮してやる」と述べる。
- \*2004.6.2 細田博之官房長官、自民党が未着工 3 区間を同時着工させる見直し案をまとめたことについて、「政府、国会などで当然議論されるべき問題。整備新幹線はこれまでの計画もあるし、中途半端な形で終わらせるべき問題ではない」と述べ、一定の理解を示す。
- \*2004.6.4 石原伸晃国交相、閣議後の記者会見で、自民党が整備新幹線の計画見直し案を決めたこと受け、「大筋合意がなされた。まだ怒っている人がいるとか、いないとか」と述べ、党内などに依然不満の声があることを示唆。
- \*2004.6.10 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム、整備新幹線の未着工 3 路線について、北海道新幹線の新青森—新函館など 3 区間を 2005 年度に同時着工する自民党案を了承。財源について、既着工区間の整備が終わる 2013 年度以降の新幹線予算を前倒しすることなどを検討する方針。同案は、金利分が目減りする点で、財務省が難色を示しているが、久間座長は、近い将来には消費税の引き上げ、金利や建設資材価格の上昇も予想されることを挙げ、「借金してでも早くやった方がよい」との考えを示す。
- \*2004.6.20 公明党函館総支部青年局、北海道新幹線新青森—新函館建設に関するアンケート集計結果を函館市内で開いた新幹線フォーラムで公表。アンケートは 5 月、20 歳以上の道民 7200 人を対象に実施し、道南を中心に回答、新函館駅と函館駅とのアクセス整備について、モノレールが 30.9%と最多で、バス 27.0%、電車 23.8%。新函館駅に備える設備としてはデパート・ホテル・ショッピングセンター・飲食店街・温泉の順。
- \*2004.7.22 自民党と国土交通省、2005 年度からの新規着工を与党が求めている北海道新幹線など 3 線について、建設費を明記しない「事項要求」にして概算要求に盛り込む方針で調整に入る。建設中の九州新幹線鹿児島ルートなど 3 線の建設費は、近く決まる概算要求基準（シーリング）の範囲内で増額要求する方針。
- \*2004.8.21 国土交通省、2005 年度概算要求のうち、整備新幹線の未着工区間の建設費については具体的な金額を盛り込まず、事項要求する方針を固める。
- \*2004.8.24 国土交通省、整備新幹線事業費（国費）として、本年度比 12.5%増の 772 億円を 2005 年度予算の概算要求に盛り込む方針を決定。
- \*2004.8.26 国土交通省、整備新幹線事業費として 2244 億円（国費 772 億円）概算要求。新規着工が議論されている 3 区間については事項要求とした。

- \*2004.8.31 政府与党、整備新幹線にかかる中間申し合わせ。安定的な財源の確保、既着工区間の前倒し、未着工区間の着工のあり方について技術的検討を行うため、政府与党からなるワーキンググループを設置すること、2005年度概算要求では国土交通省が未着工区間について事項要求することで合意。
- \*2004.9.24 2005年度以降の整備新幹線の計画を決める政府与党ワーキンググループ初会合、与党が求めている3線の新規着工などについて意見交換。会合では、新規着工や建設中の九州新幹線など3線の完成前倒しに向けた財源をどう確保するかに意見が集中。久間座長からは、民間からの借入れや既設新幹線を保有するJR東日本とJR西日本からの受益者負担案などが示される。
- \*2004.9.27 第二次小泉改造内閣発足。
- \*2004.10.14 鉄道建設・運輸施設整備機構北陸新幹線第二建設局とJR西日本、北陸新幹線の富山駅乗り入れに備えた在来線移設で、来春をめどに移設工事に着手する工事計画まとめる
- \*2004.10.15 高橋はるみ北海道知事、吉岡海底駅で青函トンネルを視察。「青函トンネルは新幹線を前提に造られた。新幹線が通って初めて本来の青函トンネルになる」と述べ、北海道新幹線：新青森—新函館を新規着工するよう訴える。新函館駅・新青森駅の同時開業について「工事が進む新青森まで先に完成することはあり得る」と述べ、新青森先行開業を容認する考えを示す。
- \*2004.10.15 高橋はるみ北海道知事、青森県庁で三村申吾青森県知事と会談、北海道新幹線の2005年度着工に向けて協力を要請。
- \*2004.11.11 整備新幹線をめぐる政府与党ワーキンググループ。北海道・北陸・九州の3区間について、国土交通省が開業後30年間の収支採算性に問題はないとする試算を示す。試算によると、開業後30年間の年平均利益は、JR北海道が45億円、JR西日本が80億円、JR九州はスーパー特急方式で45億円（フリーゲージ方式は75億円）それぞれ増加。新規着工区間の開業により、JR東日本も東北新幹線の利用増などで年間610億円の受益が出ると報告。会合で「(JR東日本の) 受益を整備新幹線の建設費に将来は充てるべき」との意見が複数出る。
- \*2004.11.13 政府与党、北海道・北陸・九州長崎ルートの新規着工に必要な約1兆1600億円の建設費の確保策について、①既に建設中の整備新幹線も含め建設コストをさらに削減して事業費全体を圧縮、②必要であれば国と自治体の公共事業費での負担を増やして賄う、方向で検討開始。
- \*2004.11.26 国土交通省、与党が新規着工を目指す整備新幹線3線の経済波及効果を分析した結果、いずれも建設の条件を満たしているとする報告を政府与党のワーキンググループに示し、了承。経済波及効果を総事業費で割った費用対効果分析の数値は、新青森—新函館3.7（経済波及効果1兆2970億円）、富山—金沢2.3（同6500億円）、武雄温泉—諫早1.4（同2760億円、フリーゲージトレインの場合は4300億円で数値は1.9）。いずれも着工の条件をクリアするのに必要な1.0を超える。
- \*2004.12.4 政府、整備新幹線未着工区間3線の新規着工を認め、建設中の区間を含めた建設費（国費ベース）について700億円を軸に2005年度予算案に盛り込むことで最終調整に入る。
- \*2004.12.7 北側一雄国交相「与党ワーキンググループの結果を予見する発言はできない」と前置きし、「新幹線は日本の骨格となる交通網。北海道から九州までつながる意義は大きく、ぜひ推進させたい。青函トンネルは新幹線仕様になっている」と着工に前向きな考えを示す。
- \*2004.8.31 政府与党、整備新幹線にかかる中間申し合わせ。安定的な財源の確保、既着工区間の前倒し、未着工区間の着工のあり方について技術的検討を行うため、政府与党からなるワーキンググループを設置すること、2005年度概算要求では国土交通省が未着工区間について事項要求することで合意。
- \*2004.12.10 政府与党、2005年度以降の整備新幹線建設のあり方を検討するワーキンググループの最終会合（第4回）。北

海道：新青森—新函館間、北陸：富山—金沢車両基地間、九州長崎ルート：武雄温泉—諫早間の新規同時着工を決定。北海道・北陸の2路線は2005年度着工を明記したが、長崎ルートについては「(佐賀県内の並行在来線問題の)調整が整った場合は着工」との条件を付け、着工年度を明記せず。完成年度は原則として着工してから10年程度をめどとし、東北新幹線八戸—新青森など建設中の3区間について完成時期の前倒しも時期は定めないが合意。新規着工で1兆1600億円必要とされていた事業費はコスト削減で圧縮、財源は国費の積み増しと東海道新幹線などをJRに売却したことで国が得ている譲渡益収入の将来分を担保に借金する前借り方式で合意。

\*2004.12.10 谷垣禎一財務相、閣議後会見で、政府与党の整備新幹線ワーキンググループが北海道・北陸・九州の3区間の来年度新規着工を了承したことに関し、「徹底的な経費の圧縮がなされなければいけない」と述べ、徹底したコスト削減が新規着工を最終決定する前提条件になるとの考えを示す。

\*2004.12.16 政府与党、整備新幹線計画の見直しについて検討委員会を開き、未着工3区間を来年度新規着工し、北海道：新青森—新函館は2015年度末、北陸：長野—金沢は2014年度末開業を目指すことを決定。九州新幹線長崎ルート：武雄温泉—諫早は、地元の合意が得られていないため着工・完成時期を示さず、「調整が整った場合には着工する」とする。北陸新幹線については福井駅の部分認可と来年度着工も盛り込まれる。既着工区間のうち、九州鹿児島ルートと東北については開業時期を2年前倒し、2010年とする。来年度の新幹線関係予算は国費706億円、総事業費2195億円、整備新幹線建設推進高度化等事業費35億円とすることで合意。将来の建設財源として、JR各社に、新規着工区間開業により生じる利益を還元させることを、開業時に検討することも盛り込む。

\*2004.12.16 清野 JR 東日本智副社長、政府与党が将来の整備費として、JRに新たな負担を求めたことについて「民間企業の経営判断と相いれず株主にも説明できない」と反論、「到底容認できず負担する考えはない」と猛反発。JR 西日本も同日、反対の姿勢を表明。

\*2004.12.17 谷垣財務相、整備新幹線の新規着工決定について、「必要なものはやっていかなければならない。経済効果や地域振興も全体として考える」として、歳出削減努力と矛盾するものではないとの見解を示す。

\*2004.12.17 財政制度等審議会、2005年度予算の政府案について審議したが、委員からは関西空港二期工事や整備新幹線新規着工などの大型公共事業に予算が付いたことへの批判が相次ぐ。西室泰三財政制度分科会長、大型公共事業について、財政再建の中で国民の納得を得るにはさらなる説明が必要との認識を示す。

\*2004.12.17 細川財務次官、2005年度予算の政府案について、来年の予算審議などを通じて国民の理解を得るべく説明を重ねていく意向。関西国際空港二期事業や整備新幹線新規着工といった大型公共事業については「コスト削減等を大きく図りながら計上することになった」とし、「国民の理解を得るべく説明を重ねていくことが大事だ」と語る。

\*2004.12.20 2005年度予算財務省原案内示。新幹線鉄道整備事業は2195億円、公共事業関係費は706億円。

\*2004.12.21 国土交通省、2005年度整備新幹線事業費2195億円の路線別配分決定。既着工区間の事業費は、路線別では本年度とほぼ同額。新規着工する北海道：新青森—新函館間と北陸：富山—金沢車両基地間に各30億円、福井駅周辺の整備に10億円、九州長崎ルート：武雄温泉—諫早間は10億円。

\*2005.1.4 三村青森県知事、青函トンネル内の貨物列車安全対策等で増える建設費800億円について「一銭たりとも払わぬ」と言明。

\*2005.1.28 三村申吾青森県知事、北海道新幹線の追加工事による地元負担額の増加について「承服できない。国に対し異議を唱えざるを得ない」と不快感を示す。追加工事は、青函トンネルを新幹線と貨物列車の共用にするための防風壁や脱線防止ガードの設置150億円、待避線の増設150億円など。

\*2005.2.18 青森県、2005年度予算案公表。東北新幹線八戸—新青森間の地元負担166億3333万円計上、北海道との負担割合などが未定であるため、北海道新幹線の建設費用は計上せず。

- \*2005.3.3 丸尾隆子函館市議、市議会一般質問で、新函館駅における乗り換え方法について質問。
- \*2005.4.1 国土交通省、整備新幹線建設推進高度化等事業 35 億円の実施計画を決定。主な内訳は、駅施設の設計やルートの詳細測量などを行う計画調整調査に 3 億円。駅部調査は芦原温泉・加賀温泉・南越。駅整備事業は小松と長崎。福井は整備新幹線予算で整備する。九州新幹線長崎ルートへの導入が決まったフリーゲージトレイン開発に 15 億円。車輪の幅を変える特殊装置の小型軽量化の研究開発を進め、2006 年度中に九州新幹線：新八代—鹿児島中央での 270km/h 超の走行試験を目指す。
- \*2005.4.7 木古内町、JR 北海道の並行在来線経営分離に対する同意書を国に提出。
- \*2005.4.8 函館市、JR 北海道の並行在来線経営分離に対する同意書を国に提出。
- \*2005.4.16 武部勤幹事長、自民党北海道連定期大会で、北海道新幹線の起工式を 5 月 22 日に行う予定であることを表明。
- \*2005.4.20 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、北海道新幹線：新青森—新函館、北陸新幹線：富山—金沢と福井駅の工事実施計画認可を申請。車両基地は 4 県の建設費の負担割合が決まっていないため、申請見送り。
- \*2005.4.21 青森県、県議会東北新幹線対策・鉄道問題対策特別委員会で、北海道新幹線：新青森—新函館間着工に同意する方針を表明、特別委もおおむね了承する意向。また、青函トンネルの新幹線・貨物列車共用化による事業費増加について、国土交通省が増額分 800 億円を 470 億円に減額する見直し案を県に提示、JR 貨物の負担 500 億円を加味し、青森県の建設費地元負担が約 720 億円との見通しを初めて示す。
- \*2005.4.25 三村申吾青森県知事、青函トンネルの貨物列車共用化による事業費増加の問題で、国土交通省が提示した増額分を 800 億円から 470 億円に減額する見直し案を了承。
- \*2005.4.27 国土交通省、北海道新幹線：新青森—新函館間と北陸新幹線：富山—金沢間、福井駅整備の工事実施計画を認可。
- \*2005.5.19 北海道新聞、井上博司函館市長の、並行在来線はバス転換が最も現実的かもしれないとのコメントを掲載。
- \*2005.5.21 大野町で「北海道新幹線着工記念フォーラム in ONO」開催。小里貞利自民党整備新幹線等鉄道基本問題調査会会長は、「あと 2、3 年して見直し、(新青森—新函館間と) 並行施工をする段取りになるだろう」と述べ、2008 年度までに着工の道筋を示す見直しを示す。
- \*2005.5.22 渡島大野駅前北海道新幹線：新青森—新函館の起工式。同時に着工記念の集い開催。
- \*2005.5.22 坂本真一 JR 北海道会長、北海道新幹線起工式出席のため訪れた函館市内で、江差線木古内—江差間の扱いについて、「そこだけ運行することがいいことかどうか、バス代行を含めて検討したい」と述べ、同区間の廃止、バス転換を視野に今後、道や沿線自治体と協議する考えを示す。
- \*2005.5.24 上田文雄札幌市長、北海道新幹線の札幌延伸について、「機はまさに熟した」と、国や関係機関に積極的に働きかけていくことを表明。
- \*2005.5.31 大野町、新駅周辺土地利用計画案に関する住民説明会。渡島大野駅を中心に大枠で約 231ha を設定、うち新駅に近接した 69ha を対象に具体的な線引きを提示、当面は対象地区の東側 17.1ha を先行させ、土地区画整理で新駅南側に商業地を生み出し、国道 227 号と新駅を直結する道路を新設、開業 2、3 年前までに駅前西側の第 1 工区を完成させる方針。
- \*2005.6.21 木古内町、「北海道新幹線の建設等に伴う住居等移転対策プログラム」決定。
- \*2005.7.11 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、木古内町に北海道新幹線と道水路との交差にかかる計画協議通知。
- \*2005.7.21 江差線五稜郭—木古内間沿線地域の公共交通機関確保について話し合う「北海道道南地域並行在来線対策協議会」発足。事務局の北海道が、青森や鹿児島県など他県の事例、第三セクターで運営した場合の収支見直し、バス転換による各自自治体の負担金見直しなどの調査を行い、2015 年度開業を目指して、2012 年度までに方向性を決定す

る案を提示。

- \*2005.8.22 高橋はるみ北海道知事、井上博司函館市長に、新幹線へのアクセスのための在来線改良について「鉄路工事費は莫大なもので実現は困難との文書送付。
- \*2005.8.26 国土交通省、整備新幹線の事業費（国費）として、本年度比 11.5%増の 787 億円を 2006 年度予算の概算要求に盛り込む方針を固める。
- \*2005.9.1 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、木古内鉄道建設所を福島町に仮設置。
- \*2005.9.7 木古内・大野・七飯の各町内で北海道新幹線北海道側の中心線杭打ち式。
- \*2005.9.15 青森県、9 月補正予算案を発表。北海道新幹線建設費の負担金 2.2 億円計上。
- \*2005.9.21 第三次小泉内閣成立。
- \*2005.10.31 第三次小泉改造内閣発足。
- \*2005.11.16 青森市油川で北海道新幹線本州側の中心線杭打ち式。
- \*2005.11.27 北海道新幹線渡島当別トンネル工事安全祈願祭。
- \*2005.11.28 自民党道連、公募していた北海道新幹線のシンボルマーク決定。
- \*2005.12.12 民主党北海道、危機的な道財政を受けて行財政改革に対する考え方を提言。林大記民主党北海道政策調査委員長、政策評価が必要な具体例として、北海道新幹線の札幌延伸・当別ダム・道営競馬・農業基盤整備を行う「パワーアップ事業」の 4 項目を挙げ、緊急を要しない事業に中止・凍結・大幅削減を求める。
- \*2005.12.16 整備新幹線建設問題を検討する政府与党ワーキンググループ。作業部会では、梅田春実国交省鉄道局長が 2004 年 12 月に新規着工した 3 線 3 区間の進捗状況について説明。北海道新幹線：新青森—新函館、北陸新幹線：富山—金沢の整備は順調に進んでいるものの、九州新幹線長崎ルート：武雄温泉—諫早は、地元自治体の同意が得られず未着工となっていると報告。与党側は、2006 年度予算案で概算要求通り新幹線事業費 787 億円（前期比 12%増）を満額盛り込むことを政府に要求。
- \*2005.12.16 政府、2006 年度予算案で、整備新幹線については本年度並みの約 700 億円（国費）を盛り込む方向で最終調整に入る。
- \*2005.12.20 2006 年度予算の財務省原案内示。整備新幹線建設費（国費）は本年度と同額の 706 億円、総事業費は 2265 億円。整備新幹線建設促進高度化事業に 34.5 億円計上。
- \*2005.12.21 国土交通省、2006 年度整備新幹線事業費 2265 億円の配分決定。北海道（新青森—新函館）は 60 億円、北陸（富山—白山総合車両基地）が 50 億円、福井駅は 30 億円に増額。九州長崎ルート（武雄温泉—諫早）は引き続き 10 億円を配分、同意が得られ次第着工。
- \*2005.12.22 国土交通省、2006 年度整備新幹線建設事業費の線区別配分額を公表。北海道：新青森—新函館は 60 億円。
- \*2005.12.27 南山英雄北海道経済連合会会長、道庁で高橋はるみ北海道知事と懇談し、2006 年度北海道予算編成に向けた「要望ならびに提案書」を提出。北海道新幹線の経済波及効果拡大に向けた道路網整備が 3 つの柱の一つとして盛り込まれる。
- \*2005.12.29 上田文雄札幌市長、毎日新聞のインタビューで、北海道新幹線について「この 2、3 年が勝負どころと聞いている。札幌開業を早期実現するため、沿線の予定地と共同歩調をとって頑張っていきたい」と、積極的に取り組む姿勢を示す。
- \*2005.12 国土交通省、北海道新幹線新青森—新函館間について、北海道側の並行在来線は木古内—五稜郭間であるとの認識を示す。
- \*2006.1.15 北海道と経済団体、北海道を訪れた北側国交相に、観光振興・新千歳空港国際線ターミナルの整備・北海道

新幹線の建設促進・高速道路ネットワーク整備・国際港湾物流活性化施策の推進の5項目を要望。

- \*2006.1.19 北海道新幹線渡島当別トンネル、西抗口から掘削開始。
- \*2006.1.20 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、北海道および北海道土地開発公社と用地委託協定締結。
- \*2006.2.2 札幌市、2006年度予算案に北海道新幹線促進費として250万円を計上。
- \*2006.2.18 北海道新幹線フォーラム。北海道新幹線建設促進期成会などが主催し、約1400人が参加。津島雄二自民党整備新幹線等鉄道調査会会長は、「地域住民がその気になることが大切。具体的準備を進めてほしい」と述べ、沿線自治体の態勢の遅れを指摘。町村信孝衆議院議員も「北陸新幹線開業を目指す福井などに比べ、沿線の地域づくりが遅れている。このままでは北陸にもっていかれる」と説明。公明党の風間昶参議院議員「北陸の自治体は先週も今週も事務所に来た」と話し、道内の動きが鈍いことを問題視。
- \*2006.3.6 海老沢順三北斗市長（旧上磯町長）、就任記者会見で新函館駅名問題について言及、「行政区域外の函館を使うことは問題。修正すきだ」との見解を示し、「北斗駅」を提起。
- \*2006.3.8 小池明夫 JR北海道社長、新函館駅名問題について、「正式な駅名は、運営主体の当社が開業の1年前をめどに決めることになるが、今のところは白紙。北斗市などからは申し入れもない」と語る。
- \*2006.3.14 阿部善一函館市議（民主・市民ネット）、市議会予算特別委員会で「新幹線は函館市が何十年もお金と労力をつぎ込んだ陳情の成果」と主張、工藤寿樹企画部長も「本州からの乗客の多くが函館を目的に利用する。函館の名称は外せない」と回答。
- \*2006.3.17 青函トンネル内にある吉岡海底駅の見学コースが、北海道新幹線建設工事のため廃止。
- \*2006.4.3 函館総合車両基地用地測量現地作業開始。
- \*2006.4.11 井上博司函館市長、新函館駅の名称について「観光客やビジネス客の多くが函館を目的に来ることを考えれば函館の名前を外すことにはならないだろう」との見解を示す。
- \*2006.4.12 青森県蓬田村・外ヶ浜町で北海道新幹線本州側の中心線杭打ち式。
- \*2006.4.22 森喜朗前首相、札幌市で講演し、北海道新幹線について「北海道へのアクセスをもっともっと充実させるため、国も我が党もしっかりやらないと（いけない）」と語り、支援する姿勢を示す。
- \*2006.6.19 北九州から函館港に北海道新幹線の軌道レール240本を初めて陸揚げ。
- \*2006.7.4 日本・中国・韓国の観光担当大臣会合に出席した北側一雄国交相、札幌市で高橋はるみ知事らと懇談し、北海道新幹線の札幌延伸に協力する考えを示す。
- \*2006.7.28 北海道経済連合会、北海道新幹線が札幌延伸された場合の経済波及効果を試算、2020年までに延伸されると見込んだ場合の開業後の純増効果は1400億円、新規雇用は1.2万人。一方、札幌延伸にともなう建設費（用地費除く）は2008～2020年で1.2兆円と算出。建設による波及効果は2.5兆円で、建設業を中心に約18万人の雇用を創出するとみている。
- \*2006.8.2 北海道新幹線建設促進後志・小樽期成会、久間章夫自民党総務会長を講師に招き講演会。地元の政財界幹部や市民ら約700人が出席。久間総務会長は「長野や九州にできた新幹線は確実に地元の経済効果を上げている。新青森―新函館間の工事後に、札幌延伸も実現させたい」と述べるとともに、「最近金利が上がってきており、時間がたてばどんどん工事が割高になる。やるなら早くやったほうがいい。地元の自治体はいつ新幹線が来てでもいいようにまちづくり計画に取り組んでおいてほしい」と語る。
- \*2006.8.25 国土交通省、2006年度予算に整備新幹線事業費2637億円（国費795億円）概算要求。
- \*2006.8.29 国土交通省、2007年度政府予算概算要求をまとめる。整備新幹線は全国枠として13%増の795億円（国費）。着工条件の整っていない九州長崎ルートの実業費10億円も3年連続の予算確保を目指す。

- \*2006.8.31 自民党北海道ブロック大会。麻生太郎外相・安倍晋三官房長官・谷垣禎一財務相の3氏はいずれも北海道新幹線の札幌までの延伸に支持を表明。
- \*2006.9.13 湯の里軌道基地（知内町）へのレール搬入開始。
- \*2006.9.26 安倍晋三首相就任。
- \*2006.10.18 日本経済団体連合会と北海道経済連合会の地方経済懇談会。御手洗富士夫経団連会長、懇談会後の記者会見で、北海道新幹線の札幌延伸について「観光や物流ルートを確認するうえでも早期に実現させるべき」と発言。
- \*2006.11.11 高橋はるみ北海道知事、札幌市を訪れた冬柴鉄三国交相と懇談、南山英雄道経連会長らとともに北海道新幹線の札幌延伸などを要望。冬柴国交相は、北海道新幹線新青森—新函館間については「2015年度末までに完成できるように努力している。できれば前倒しして完成させたい」と述べたが、札幌延伸については「1兆800億円かかる。財源手当てができない時にやるとはいえない」と慎重な発言。
- \*2006.11.24 小里貞利自民党整備新幹線等鉄道調査会参与、札幌市内で開かれた「北海道新幹線フォーラム」で講演。北海道新幹線の札幌延伸について「正式着工のために来年の夏ごろから（政府与党内の）見直し作業は必ず始まる」との見通しを示し、「平成20年代の極力前半で準備、本格着工することを目標とすべき」と語る。
- \*2006.12.13 自民党整備新幹線等鉄道調査会。津島雄二会長は「年が改まったら遠くない時期にスキームの見直しや財源問題を議論したい」と述べ、年明け後に整備新幹線の現行計画見直しに向けた検討に入る方針を表明。
- \*2006.12.20 2007年度政府予算財務省原案内示。整備新幹線事業費として2637億円を計上。前年度に比べ約371億円の大幅増。国費は前年度と同額の706億円、地元自治体879億円、新幹線譲渡収入724億円、将来のJR譲渡収入を担保にした借入金328億円。この他、整備新幹線建設推進高度化等事業として33.5億円を計上。
- \*2006.12.22 国土交通省、整備新幹線事業費の線区別配分決定。九州新幹線鹿児島ルート1045億円（前年度比205億円増）、東北新幹線610億円（同111億円増）。北海道：新青森—新函館間100億円（同40億円増）、北陸：長野—金沢間842億円。九州長崎ルート：武雄温泉—諫早間10億円。
- \*2007.1.4 上田文雄札幌市長、市民まちづくり局内に「新幹線推進室（仮称）」を4月1日付で新設すると発表。
- \*2007.1.6 高向巖北海道商工会議所連合会会頭、毎日新聞のインタビューに対して「北海道新幹線の札幌延伸は経済自立への手段」と語り、札幌延伸の早期実現をてこに道内の構造転換を加速させたい考えを示す。
- \*2007.1.24 知内町内で、知内駅から木古内駅方向の6km（上り1km下り5km）に試験用レール敷設工事開始。
- \*2007.2.10 国土交通省、北海道新幹線倶知安駅および長万部駅の駅部の地形・地質調査に着手。
- \*2007.2.24 国土交通省、2007年度中に新小樽・新八雲両駅の駅部に関する地形・地質調査と手稲トンネルの地質調査を行う方針を表明。
- \*2007.2.25 小里貞利自民党整備新幹線等鉄道調査会参与、八雲町で講演し、2007年度に新小樽・新八雲両駅予定地で駅部事前調査が行われる見通しになったことを表明、「2ヶ月以内に（正式に）決定する」と発言。
- \*2007.3.10 冬柴鉄三国交相、統一地方選応援のため札幌市を訪れ、北海道新幹線の札幌延伸について既に長万部駅などで詳細な調査が行われていることに触れ、「財源手当なしに『いっちょやるで』とは言えないが、雰囲気として感じ取ってほしい。道民の30年間の悲願が進められている」と述べる。
- \*2007.3.13 北海道新幹線建設促進期成会、北海道日本ハムファイターズの森本稀哲選手を「北海道新幹線大使」に起用すると発表。
- \*2007.3.16 津島雄二自民党整備新幹線等鉄道調査会会長、整備新幹線建設促進議員連盟（森喜朗会長）との合同会議で、整備新幹線の財源確保に向けて政府与党での検討委員会を6月にも立ち上げる方針を表明。
- \*2007.3.17 鈴木宗男新党大地代表、北海道新幹線札幌延伸について「自治体の負担があり、結果として自治体が大変な

赤字を抱えて困るのは住民だ」などと述べ、高速道路網の整備が先決との考えを示す。

- \*2007.4.9 札幌市長に再選された上田文雄、二期目の重要課題として北海道新幹線の札幌延伸問題を挙げ、「北海道として一枚岩で臨むことが最も重要であり、政権与党や経済界にしっかりご指導いただきたい」と述べ、札幌延伸に向け、自民党や公明党、道内経済界と結束していく考えを強調。
- \*2007.4.12 北海道や経済団体などでつくる「北海道新幹線開業効果拡大・活用検討会議」、2006年12月にインターネットを通じて道外在住の5278人（回答2140人）を対象として行なった調査の結果を発表。北海道新幹線が開業した場合に利用したい交通手段を聞いたところ、49%が「往復新幹線」、「新幹線と飛行機で片道ずつ」は22.5%、「往復飛行機」は25.2%となった。新幹線を選ぶ理由は「旅費が安くなるから」が66.8%で最多。
- \*2007.4.16 上田文雄札幌市長、高橋はるみ北海道知事と選挙後初めて会談し、北海道新幹線の札幌延伸や、主要国首脳会議（サミット）の洞爺湖町への誘致などで協力していくことをあらためて確認。
- \*2007.5.28 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、新八雲・新小樽両駅の駅部事前調査を今年度中に実施することを表明。
- \*2007.5.31 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム発足（座長：津島雄二）。初会合を開き、関係12道県の知事らから現状や問題点などを聴取。蝦名武青森県副知事が青い森鉄道の青森延伸に伴う財政支援制度の創設などを求めたほか、高橋はるみ北海道知事らが建設促進を要望。
- \*2007.6.13 JR北海道、2007-11年度の5年間のグループ30社を含めた中期経営計画（スクラムチャレンジ2011）発表。新幹線関連では新函館駅から本州・札幌両方面へのアクセス対策や新幹線車両の基本的な設計、同駅の建設準備作業に着手することを掲げる。
- \*2007.6.18 まで 坂本真一 JR北海道会長、北海道新幹線建設促進期成会の講演で「新幹線カートレイン」構想について言及。
- \*2007.6.18 JR北海道、自動車専用新幹線「カートレイン」構想を明らかにする。車輪サイズを小さく、床を薄くするなどして内部スペースを確保した貨物専用新幹線用の車両を活用するとしている。
- \*2007.6.27 自民党整備新幹線等鉄道調査会（津島雄二会長）と整備新幹線建設促進議員連盟（森喜朗会長）が合同会議。並行在来線の扱いについてJR7社（旅客6社＋貨物）から意見聴取。中島尚俊 JR北海道社長は木古内―五稜郭間について、2005年に設置された北海道道南地域並行在来線対策協議会で検討が進んでいることを説明、「協議会に全面的に協力していきたい」と述べ、第三セクター運営への意向に協力する姿勢を示す。小林正明 JR貨物社長は第三セクター化が線路使用料の増額に繋がることを懸念、「全国の輸送網が寸断されないようお願いしたい」とJR旅客各社などに協力要請。津島会長も「JR各社は公共交通機関としての意識改革をお願いしたい」と発言。
- \*2007.7.1 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、北斗鉄道建設所開所。
- \*2007.7.9 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、北斗鉄道建設所開所式。
- \*2007.7.9 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、外ヶ浜鉄道建設所開所。同日開所式。
- \*2007.8.9 12道県の議員ら、並行在来線への財政支援を求め、津島雄二与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム座長、国土交通・財務・総務の各省に要望書を提出。津島座長は「並行在来線問題は国政としての対応が必ずしも十分ではなかった」と、財政支援に前向きな姿勢を示す。
- \*2007.8.22 新函館駅の駅舎計画を検討する渡島支庁の「駅舎機能検討部会」（会長：葦澤憲吉函館高専教授）初会合。
- \*2007.8.27 安倍改造内閣発足。
- \*2007.8.27 国土交通省、2008年度政府予算の概算要求に整備新幹線の事業費として、2007年度の当初予算比約12%増の790億円（国費）を盛り込む方針を固める。
- \*2007.8.29 国土交通省、2008年度予算概算要求に、整備新幹線建設費として前年度比16.4%増の3069億円、国費べー

スで 11.9%増の 790 億円を盛り込む。

- \*2007.9.26 福田康夫首相就任。
- \*2007.9.26 北海道新幹線新茂辺地トンネル工事安全祈願祭。
- \*2007.9.27 高向巖札幌商工会議所会頭、畑瀬幸二札幌市議会議長ら議員団を訪問。国に提出する「北海道新幹線の建設促進に関する意見書」採択を要請。畑瀬議長は「札幌延伸の早期実現を願っている。今議会中に国への要望書を議決して提出したい」と回答。
- \*2007.10.12 北九州から福島漁港に北海道新幹線の軌道レール 450 本が陸揚げ。
- \*2007.11.1 北海道新幹線建設促進期成会、初めて行なった新幹線に関する道民アンケートの結果を公表。
- \*2007.11.3 北海道新幹線建設促進期成会、「札幌延伸要請会」開催。冬柴鉄三国交相は建設費が大きく膨らむ見通しであることに触れ、札幌延伸について「やることは誰も否定しないが、財源の問題が大事」と発言。小里自民党整備新幹線等鉄道調査会参与は、年末から来春にかけてが札幌延伸の可否を決める「勝負時になる」との認識を示す。
- \*2007.11.3 冬柴鉄三国交相、北海道新幹線新函館—札幌間と北陸新幹線金沢—敦賀間の着工時期について「一緒じゃないと無理」と発言、両区間を同時着工させる考えを表明。
- \*2007.11.8 北海道新幹線館沢トンネル・館下トンネル工事安全祈願祭。
- \*2007.11.20 自民党、与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームの会合を開き、北海道・北陸・長崎の未着工区間建設などを政府に求める方針決定。
- \*2007.11.28 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム（津島雄二座長）、会合を開き、整備新幹線の建設計画を見直すとともに、並行在来線への支援などについて検討するための政府与党整備新幹線検討委員会の開催を政府側に申し入れることを決定。
- \*2007.11.29 津島雄二与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム座長ら、町村官房長官を訪れ、「年度内に結論を得るべく全力を傾けてほしい」と要請。
- \*2007.12.3 清野智 JR 東日本社長、政府与党が整備新幹線の新規着工に関する計画見直しの検討委員会を再開することについて「意見聴取などの要請は来ていないので、とやかくコメントするのは差し控えたい」とした上で「今まで通りわたしどもの考え方は変わっていない」と強調。
- \*2007.12.5 自民党税制調査会（津島雄二会長）、2008 年度税制改正で、整備新幹線開業にともない JR から経営分離された並行在来線を経営する第三セクターの鉄道会社に対する税制優遇措置を 10 年間延長する方針を固める。
- \*2007.12.7 自民党整備新幹線等鉄道調査会と自民党整備新幹線建設促進議員連盟、合同会議を開き、整備新幹線関連の 08 年度予算要求（3069 億円）の満額確保や長崎ルート着工実現への措置、新幹線建設にともなう地方自治体の負担軽減を求める決議採択。
- \*2007.12.14 政府与党、整備新幹線の新規着工のあり方などを議論する検討委員会の初会合。北海道・北陸・九州長崎ルートの未着工区間の建設財源確保のため、政府与党ワーキンググループ設置で合意。
- \*2007.12.20 2008 年度政府予算の財務省原案内示。整備新幹線全体の事業費は、概算要求通りの総額 3069 億円（前年度比 432 億円増）と過去最高。
- \*2007.12.21 国土交通省、2008 年度予算財務省原案に盛り込まれた整備新幹線建設事業費 3069 億円（国費 706 億円）の線区別配分決定。九州鹿児島ルート 1270 億円（前年度比 225 億円増）、東北：700 億円（90 億円増）、北陸（長野—金沢）は福井駅整備を含め 911 億円（同 39 億円増）、北海道（新青森—新函館）は 178 億円（同 78 億円増）、九州長崎ルート（武雄温泉—諫早）は 10 億円を配分。
- \*2008.1.23 政府与党、整備新幹線の新規着工に向けた具体的な検討をするワーキンググループの初会合を開催。新幹線

開業後に JR から国への収入が見込まれる施設貸付料と新幹線延伸によって発生する「根元受益」の一部を前倒して受け取る案を、着工財源として検討していくことを決定。また、九州新幹線長崎ルートと並行在来線（肥前山口―早間）に関する佐賀・長崎両県と JR 九州の三者合意について、国土交通省が「経営分離ではなく、沿線自治体の同意は不要」と判断したことが報告される。

- \*2008.1.25 冬柴鉄三国交相、政府与党が整備新幹線の新しい財源として JR4 社に将来の開業区間の貸付料の前払いを求めることについて否定的な見解を示すとともに、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が貸付料を担保にした民間金融機関からの資金調達を行うことは可能だとの認識を示す。
- \*2008.2.5 清野智 JR 東日本社長、整備新幹線未着工区間の財源として、JR4 社に将来の開業区間の貸付料の前払いを求める政府・与党案について、国土交通省から打診を受け、拒否したことを公表。
- \*2008.2.14 小林正明 JR 貨物社長、整備新幹線開業にともない経営分離される並行在来線の費用負担について「整備新幹線ができることで JR 貨物に損が生じないようにしてもらいたい」と発言。
- \*2008.2.15 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム会合。既着工区間で見込まれる新幹線施設貸付料を担保にした資金調達策など財源問題の解決方法を検討するため JR 側と具体的な協議に入ることを決定。
- \*2008.2.20 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム（座長：津島雄二）、新規着工に向けた財源として、数年後に開業する区間の新幹線施設貸付料などを担保にした資金調達策を検討するため、JR4 社を招いて協議。中島尚俊 JR 北海道社長・谷哲二郎 JR 東日本副社長・石原進 JR 九州社長らが出席。JR 側は資金調達の前提となる貸付料の算定について「開業直前に判断すべき事柄」とし、現時点での確定は困難と改めて強調。JR 東日本・西日本は財源案を拒否する姿勢を示す。与党側は現時点での施設使用料の算出を求め、物別れに終わる。
- \*2008.2.20 青森県、2008 年度当初予算を公表。東北新幹線八戸―新青森間の建設工事がピークを迎えることから、東北・北海道新幹線鉄道整備事業負担金が 17%増の 252 億円と大幅に増加。
- \*2008.2.25 青森県と青い森鉄道、JR 北海道を訪れ、東北新幹線全線開業にともなう寝台特急列車減便による青い森鉄道への影響緩和について要望。
- \*2008.3.17 JR 北海道、木古内新幹線工事事務所開所。同日開所式。
- \*2008.3.18 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、渡島支庁の新幹線推進連絡検討会議で、2007 年 12 月の土砂崩落で工事が中断している新茂辺地トンネルの東側工事について 4 月末には再開できるとの見通しを示す。
- \*2008.3.19 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム、未着工区間の建設資金の財源を確保するために JR が支払う施設貸付料収入を試算することを決定。試算にあたっては、国土交通省が JR から資料提供を受ける。
- \*2008.3.28 冬柴鉄三国交相、整備新幹線の未着工区間の財源問題について「年度内の手当てが難しいと報告を受けている」と述べ、結論を先送りする考えを示す。
- \*2008.3.31 政府与党の整備新幹線検討委員会、年度内にまとめる予定だった整備新幹線未着工区間の財源問題の結論を先送りすると正式発表。津島雄二与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム座長は、道路特定財源の暫定税率が切れ、約 2.6 兆円の歳入不足の可能性があると、「整備新幹線についての公共事業費が不確定となる。痛恨の極みだが、話をストップさせる」と述べる。
- \*2008.4.3 民主党の「整備新幹線を推進する議員の会」会合。高木義明ら約 15 人の議員が出席。「(整備新幹線建設費を)公共事業費からもっと投入すべきだ」「(整備新幹線には) 7 兆円の公共事業費うち 1%しか使われていない。何兆円も使う道路とは違う」「整備新幹線は環境に優しく、地域活性化にもつながる」など、建設を求める意見が相次ぐ。
- \*2008.4.10 自民党整備新幹線等鉄道調査会（久間章生会長）と整備新幹線建設促進議員連盟（森喜朗会長）の合同会議。未着工区間の財源確保に向けた方策などについて、今夏の 2009 年度予算概算要求までに結論が出せるよう政府与党

のワーキンググループで検討を進めることを求める決議採択。

- \*2008.5.8 国土審議会北海道開発分科会、第7期北海道開発総合計画の最終案答申。北海道新幹線については「新函館—札幌間について所要の事業を進める」との玉虫色の表現にとどまる。
- \*2008.5.8 丸岩公充自民党北海道連幹事長、第7期北海道開発総合計画に札幌延伸が盛り込まれたことについて「一時はどうなることかと心配したが、道民の熱意が伝わった。新函館—札幌間の一日も早い着工に向けた運動にも弾みがつく」とコメント。
- \*2008.5.11 町村信孝官房長官、札幌市内で記者会見し、北海道新幹線の札幌延伸について、「(約10年間とみられる)工期を13~15年間に延ばせないか」と話し、単年度当たりの事業費を縮減することで財源にめどを立てる案を与党内で検討しており、札幌延伸の道筋を夏の概算要求までにつけたいとするとともに、「もし道路予算を一般財源化するなら、その一部を(整備新幹線に)つぎ込めないか。いろんな可能性を模索している。財務省などと真剣な話し合いをしている」と述べる。
- \*2008.6.12 函館総合車両基地試験盛土開始。
- \*2008.6.19 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム会合。予算編成に向け、並行在来線の財源のあり方、運行のあり方についても検討を進める方針を決定。
- \*2008.6.19 長勢甚遠前法相、与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム会合後、整備新幹線の地元負担に関する交付税措置の見直しについて「ゼロ回答はない」との見方を示す。
- \*2008.6.19 総務省、整備新幹線建設に関し、地元負担に占める交付税措置比率を2008年度予算分から引き上げる方針を固める。
- \*2008.6.20 北海道東北地方知事会、国土交通省・総務省・道県選出国会議員を訪れ、整備新幹線の並行在来線への支援措置について提言。
- \*2008.7.15 整備新幹線の並行在来線関係11道県、合同で与党プロジェクトチームメンバー・国土交通省・総務省・財務省を訪れ、並行在来線への財政支援等について要望。
- \*2008.7.24 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム、新幹線開業後にJRが支払う施設貸付料の試算結果について国土交通省から報告を受ける。プロジェクトチームは、試算額に不確定要素が多いとして現時点で試算採用を見送り。
- \*2008.8.2 福田改造内閣発足。国土交通大臣に谷垣禎一。
- \*2008.8.21 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム、国土交通省に対し、未着工区間の北海道：新函館—札幌間・北陸：金沢—敦賀間・九州長崎ルート：諫早—長崎間の3区間の事業費を2009年度予算の概算要求に盛り込むよう要求。
- \*2008.8.21 国土交通省、整備新幹線の未着工区間の事業費を2009年度予算の概算要求に盛り込む方針を固める。財源の目処が立っていないため事項要求になる見通し。
- \*2008.8.27 まで 国土交通省、原材料価格高騰などの影響により建設中の5路線の総事業費が当初の約3.6兆円から4700億円増えると試算。
- \*2008.8.27 国土交通省、2009年度予算概算要求に、整備新幹線事業費(国費)として812億円(前年度比15%増)を計上。地元自治体の負担分などを合わせた総事業費は3529億円で、資材高騰の影響などから過去最高の要求額。未着工区間は事項要求。
- \*2008.9.11 北海道・函館市・北斗市・木古内町でつくる「道南地域並行在来線対策協議会」が委託した五稜郭—木古内間の利用者数予測調査実施。すべての普通列車の乗客に調査カードを配布、利用目的などもあわせて質問。調査日の利用者数は2225人。

- \*2008.9.24 麻生太郎内閣発足。国土交通大臣に金子一義。
- \*2008.10.2 高向巖札幌商工会議所会頭と上田文雄札幌市長ら、高橋はるみ北海道知事を訪問、北海道新幹線建設促進札幌圏期成会が中心となって集めた札幌延伸署名が 50 万人を突破したことを報告。
- \*2008.10.16 国土交通省、政府与党が検討している追加対策に整備新幹線建設費 500 億円程度を盛り込むよう要求する方針を固める。
- \*2008.10.16 高橋はるみ北海道知事と道内経済界の代表者ら約 20 名、金子一義国交相に北海道新幹線の札幌延伸を求める道民約 50 万人分の署名を提出、着工の早期実現を要請。
- \*2008.11.11 国土交通省、追加経済対策にともなう 2008 年度第二次補正予算案に、整備新幹線のうち建設中路線の事業費として国費ベースで 130 億円を盛り込む方針を決定。
- \*2008.11.11 北海道新幹線幸連トンネル工事安全祈願祭。同日掘削開始。
- \*2008.11.12 国土交通省、整備新幹線の未着工 3 区間の建設財源に関する試算をまとめ、与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームに報告。JR 各社が国側に支払う貸付料から金利負担分などを差し引いた「建設費への充当可能額」は約 5100 億～6000 億円とした。8 月 21 日の会合で示した充当可能額（約 3000 億円）のほぼ倍となったが、2 兆数千億円とされる未着工区間の整備費用には遠く及ばない。
- \*2008.12.1 自民党税制調査会（津島雄二会長）、整備新幹線の開業にともない JR から経営分離された並行在来線への税制優遇措置の適用期限を 2015 年度末まで延ばし、北海道新幹線新青森—新函館間の開業にともなう並行在来線などにも適用されるようにする。
- \*2008.12.2 金子一義国交相、北海道など未着工 3 区間への国費支出の拡大につながる建設期間延長について「難しい。公共事業が絡む話で節度を失ってはいけない」と述べ、否定的な考えを示す。JR 東海のリニア中央新幹線建設へ向けた調査指示に関しては「予定通り 12 月中に出す」と言明。
- \*2008.12.3 北海道新幹線建設促進議員連盟（会長：武部勤）、緊急決議をまとめる。新函館—札幌の一括認可を前提に、当面は札幌—長万部を部分着工するよう要望、財源について、JR が将来支払う施設貸付料を担保にした借り入れや、公共事業費拡大などで賄うよう提示、貸付料の 2 分の 1 を地方負担としている。近く国土交通省や与党幹部などに提出する意向を示す。
- \*2008.12.5 金子一義国交相、新函館—札幌間の一括認可を前提にした北海道新幹線の部分着工（札幌—長万部間）を地元が求めていることについて、「（財源確保など着工に必要な）条件が確保されずに認可はなかなかできない」と否定的コメント。また、北陸：金沢—敦賀と九州長崎ルート：諫早—長崎も含めた同時着工が基本との認識も示す。
- \*2008.12.9 自民党整備新幹線等鉄道調査会（久間章生会長）と整備新幹線建設促進議員連盟（森喜朗会長）の合同会議開催。未着工 3 区間について、2004 年の申し合わせでおおむね 10 年とされた工期の 5 年程度延長を前提に 2009 年度中の建設認可と着工を政府に求める決議を採択。森喜朗は会合の席上、工期延長に否定的な金子一義国交相を「大臣になったばかりなのに（整備新幹線問題が）分かるはずがない」と指摘。会合の後、金子氏と直接会い、新幹線整備を進めるよう求める。
- \*2008.12.9 金子一義国交相、おおむね 10 年とされている工期について「堅持したい」とコメント。
- \*2008.12.10 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム（座長：津島雄二）、未着工 3 区間について 2009 年度の全線着工を見送る方針を固める。09 年度に 3 区間の部分着工の認可・着工を政府に求める方向で近く与党案を取りまとめる意向を示す。部分着工については北海道：札幌—長万部間、北陸：金沢—福井間と敦賀駅部、九州長崎ルート：長崎駅部とする案が浮上している。
- \*2008.12.12 与党整備新幹線建設促進プロジェクトチーム（座長：津島雄二）、未着工 3 区間について、北海道：札幌—

長万部・北陸：金沢―福井と敦賀駅部・九州長崎ルート：長崎駅部の 2009 年度着工を求める方針を決め、政府に申し入れ。札幌―長万部はスーパー特急方式での整備も検討する。

- \*2008.12.13 高橋はるみ北海道知事、風間昶参議院議員（公明党）が札幌市で開いた政経セミナーに出席、未着工 3 区間で与党プロジェクトチームが着工認可を 2009 年度末までに結論を出すよう政府に申し入れた件で、「一步前進と言えるが、行間を読むと大丈夫だとは言えない」と述べ、認可が先送りされる可能性を危惧する発言。
- \*2008.12.13 冬柴鉄三元国交相（公明党）、小樽市を訪れ、「函館―札幌間を否定する人はいないが、ステップバイステップでまず（札幌―長万部間を）着工させることが大切」と述べる。
- \*2008.12.16 金子一義国交相、未着工 3 区間の部分着工について「財源は十分確保できる」と述べ、2009 年度中の認可・着工が可能との見通しを示す。また、「工事の規格を北海道は絞り込んで実施する」と発言し、北海道についてはスーパー特急方式を軸に検討を進め、10 年程度で完成させる考えを強調。
- \*2008.12.16 政府与党、整備新幹線ワーキンググループを開き、未着工 3 区間について 2009 年中に着工を部分的に認可、2009 年度予算に建設費を計上することで正式合意。北海道新幹線：新八雲駅部・北陸新幹線：南越駅部設計調査と九州長崎ルート：肥前山口―武雄温泉間の複線化検討が新たに加わる。
- \*2008.12.16 高橋はるみ北海道知事、未着工区間に関する政府・与党合意について「一步前進したという認識。『2009 年度予算に所要の予算計上』と言い切っているところがポイント」と評価。丸岩公充自民党道連幹事長も「新幹線は北海道経済の起爆剤。観光や物流にとっても、なくてはならないもの」と歓迎のコメント。
- \*2008.12.19 国土交通省、未着工 3 区間について 2009 年度中に部分的に事業着手するため、政府予算案に設計費や測量費など「着工調整費」9 億円を盛り込むよう財務省に追加要求したと発表。高度化等事業として 1.5 億円の増額も要求、北陸新幹線南越駅部の設計や敦賀以西の延伸を検討するための調査費などに充てられる。
- \*2008.12.20 2009 年度予算財務省原案発表。整備新幹線事業費 15%増で過去最高の 3539 億円。
- \*2008.12.22 国土交通省、2009 年度整備新幹線建設事業費 3539 億円の線区別配分を発表。九州鹿児島ルート博多―新八代は 330 億円増の 1600 億円、北海道新幹線新青森―新函館はほぼ倍増の 337 億円、北陸新幹線長野―金沢は 282 億円増の 1193 億円、東北新幹線八戸―新青森間は半減の 350 億円、未着工 3 区間には 9 億円の着工調整費を計上。駅部設計などに使われる整備新幹線建設推進高度化等事業費 34 億円も計上。
- \*2009.1.7 北海道、北海道議会新幹線・総合交通体系対策特別委員会で、北海道新幹線新函館駅までの開業により経営分離される五稜郭―木古内間における年間平均輸送密度が推計で 671 人、目的は通学 36.4%、通勤 22.3%とする委託調査結果を報告。
- \*2009.1.10 北海道新聞、国土交通省が、資材高騰の影響で北海道新幹線新青森―新函館間の建設費が約 900 億円、北陸新幹線長野―金沢間と福井駅で約 2170 億円、九州新幹線博多―新八代間で約 790 億円、九州長崎ルート武雄温泉―諫早間で約 200 億円増額するとして、沿線各道県に 3 分の 1 の追加負担を求めていると報道。
- \*2009.2.12 春田謙国交省事務次官、「（整備新幹線建設費の）増額は全体で 4100 億円になる。詳細に説明し、理解してもらえるよう努力したい」とコメント。
- \*2009.2.13 金子一義国交相、閣議後の記者会見で「直轄事業負担金のあり方が、地方財政が厳しくなってきた中で見直していかなければならない状況に来ている」と述べる。
- \*2009.2.16 麻生渡知事会長、金子国交相に直轄事業負担金制度について見直しを要請。
- \*2009.2.17 金子一義国交相、直轄事業負担金制度について全国知事会と見直し協議をする方針を表明。
- \*2009.2.22 金子一義国交相、金沢市で開かれた自民党参議院議員のパーティーで、政府与党が検討している追加景気対策に関連し、「将来の国際競争力を強化するためやれることはやっていく。新幹線を前倒しでやれないか」と述べる。

- \*2009.2.24 金子一義国交相、閣議後、追加経済対策の一環として整備新幹線の開業前倒しを検討する意向を表明。財源については「来年度の補正予算を組む状況が出てきた時に、併せて検討する」とし、地元負担の軽減措置も考慮する姿勢を示す。
- \*2009.2.27 金子一義国交相、政府与党が検討する追加経済対策で整備新幹線の既着工区間の整備前倒しが浮上していることに関連し、「(沿線の) 県の財政負担の平準化を図る措置も考えながらやればいいのか」と述べ、地元負担分に対する無利子貸し付けなど、沿線自治体の負担軽減策を検討していることを表明。
- \*2009.4.7 道南地域並行在来線対策協議会、江差線木古内—五稜郭間の将来収支予測まとめる。第三セクター鉄道として存続させた場合、開業初年度から赤字に陥り、30年後には累積赤字が116～185億円。バス転換の場合、乗客数が50%減となるケースと25%減となるケースを試算、開業30年後はそれぞれ24億円と12億円の累積赤字。同協議会は「鉄道存続には膨大な財政負担や経費削減策が必要」と結論。
- \*2009.4.10 国土交通省、2009年度補正予算案に1000億円超の整備新幹線事業費を計上する方針を固める。
- \*2009.4.10 政府与党、追加経済対策として建設中の整備新幹線5路線の事業費約730億円を、2009年度補正予算案に盛り込むことを決定。
- \*2009.4.23 国土交通省がまとめた2009年度補正予算案の概要が明らかになる。総額は国費2兆3321億円、整備新幹線事業費に733億円を計上。
- \*2009.4.27 国土交通省、補正予算における整備新幹線建設費の線別配分の見送り決定。
- \*2009.5.20 国土交通省幹線鉄道課、補正予算における整備新幹線建設費の線別配分見送りについて「補正予算案の受け入れ前に各自治体に線別や県別の配分を示すと各県の要望が調整できなくなる」と説明、「このまま新潟県の同意が得られないと、他の線区に予算が回ることになる」と述べる。
- \*2009.5.20 北海道新幹線開業はこだて活性化協議会、北海道新幹線新函館開業対策推進機構に名称変更。
- \*2009.5.23 岡田克也民主党幹事長、帯広市を訪れた際、「北海道は新幹線より飛行機。東京までは乗らない」と発言。
- \*2009.5.26 岡田克也民主党幹事長、北海道新幹線について「地元の意見を無視して勝手に決める立場にない」と述べる。
- \*2009.5.26 第5回北斗市新幹線まちづくり市民会議(長野章会長)。新函館駅周辺のデザインイメージに関する市民アンケート結果と新駅周辺への企業誘致に関するアンケート結果を公表。市民アンケートは2月、無作為抽出した18歳以上の北斗市民、市内の中高8校の生徒などを対象に行い、588件の回答を得た。駅舎を含む駅周辺の街並み全体のデザインイメージについて自由記述式で尋ね、回答からキーワードを抽出して分類、「緑豊か」22%、「自然」20%、「開放感」13%で、「都会的」は8%。また、企業誘致については、道内外の1120社に発送、179社から回答を得、新駅周辺に進出の意向を示した企業は48社・19%、進出する場合に用地を取得するとした企業は9社にとどまる。市は「商業者の多くは土地や建物を借用、売り上げが低いとすぐに撤退するという考え方がうかがえる」と分析。
- \*2009.5.28 国土交通省、2009年度補正予算案に盛り込まれた整備新幹線整備事業費1100億円(国費733億円)の線別配分額決定。九州新幹線に425億円、東北新幹線に40億円、北陸新幹線に475億円、北海道新幹線に150億円、九州長崎ルートに10億円を配分する一方、新潟県に関しては45億円を「未定分」として確保。
- \*2009.6.16 札幌市、北海道新幹線札幌延伸による札幌市への経済波及効果が年間550～650億円に上るとの試算をまとめる。札幌に航空機と鉄道で1年間に往来する人は現在より200～230万人増えて1550～1580万人となり、東北など道外との新しい経済・文化交流が生まれると想定。
- \*2009.7.13 余市町など北後志5町村で構成する北後志町村会と北後志町村議会議長会、函館本線小樽—仁木間を北海道新幹線札幌延伸後もJRが経営する「札幌都市圏」に包含するようJR北海道と北海道、管内選出道議会議員に要請。
- 2009.7.17 北海道新幹線の物流への活用法を考えるシンポジウム「北海道の貨物輸送を考える」(日本物流学会道支部主

催)、函館市中央図書館で開催。佐藤馨一北海商科大教授は基調講演で、物流機能向上に、JR 北海道が研究する貨物用新幹線車両「トレイン・オン・トレイン」が有効と述べる。

- \*2009.8.14 公明党北海道本部、北海道新幹線の札幌延伸を盛り込んだ政権公約（道内版マニフェスト）発表。
- \*2009.8.24 北海道新幹線渡島当別トンネル（8.1km）貫通式。
- \*2009.8.26 影山欣一 NPO 法人「北の森と川・環境ネットワーク」代表理事ら、北海道新幹線泉沢トンネル建設予定地に近い亀川支流で絶滅危惧種のニホンザリガニ 6 匹を発見。
- \*2009.8.31 2010 年度予算概算要求。整備新幹線については 825 億円（国費）計上。
- \*2009.9.7 小樽市と小樽商工会議所、北海道新幹線の早期実現などを求める要望書を鉢呂吉雄衆議院議員に提出。
- \*2009.9.16 鳩山由紀夫内閣発足。国土交通大臣に前原誠司。
- \*2009.9.17 前原誠司国交相、整備新幹線建設計画に関して「今後個別事業について精査していく」と述べ、行政刷新会議で他の公共事業と同様に事業の必要性を検討する考えを示す。
- \*2009.9.18 前原誠司国交相、日本航空の経営危機問題に関して「日本の限られた国土の中で空港も整備新幹線も高速道路も（造る）ということで公共事業がコントロールできなかった裏返し」と述べる。
- \*2009.10.1 北海道日本ハムファイターズの糸井嘉男選手、2 代目の北海道新幹線大使に就任。
- \*2009.10.14 北海道経済連合会と日本経済団体連合会が意見交換する「北海道経済懇談会」。道経連側からは道内経済活性化に向け、高速道路や北海道新幹線の札幌延伸など交通ネットワーク整備の必要性を訴える発言が相次ぐ。
- \*2009.10.15 国土交通省、2010 年度概算要求再提出で、整備新幹線について 706 億円を要求。2008 年末に政府与党合意した新規着工区間については見送り。
- \*2009.10.15 前原誠司国交相、整備新幹線予算について「法律で完成時期が決められているため、新幹線だけを甘くしたわけではない」と述べ、新規着工に向け盛り込まれていた調査費を 7 億円分減額したことも表明。
- \*2009.10.16 前原誠司国交相、新規着工を目指すとしていた前政権の合意について、「全くの白紙。自公政権の政府・与党合意にとらわれずに整備新幹線のあり方を決めていきたい」と述べる。
- \*2009.10.16 札幌市、上田文雄市長が 19 日に上京し、前原国交相に北海道新幹線の建設促進を要望すると発表。前原国交相の発言については「前政権の整備方針を見直すという立場であり、当然のことと受け止めている」とコメント。
- \*2009.10.16 函館商工会議所などでつくる北海道新幹線新函館開業対策推進機構、宇都宮市で行なった北関東地域の新幹線利用に関するアンケート結果まとめる。「新函館駅開業後、函館市に行きたい」と答えたのは回答者の 9 割に上った他、開業後は、大半が来道の際に新幹線を利用する意向が強いことが明らかになる。
- \*2009.10.19 上田文雄札幌市長、前原国交相と会談し、北海道新幹線の札幌延伸を要望。
- \*2009.10.26 北海道新幹線津軽蓬田トンネル工事安全祈願祭。SENS 発進式。
- \*2009.11.9 行政刷新会議（議長：鳩山由紀夫首相）、官邸で会合を開き、2010 年度予算概算要求の無駄を洗い出す「事業仕分け」の対象 447 事業を選定。整備新幹線建設推進高度化等事業費補助もリストアップされる。
- \*2009.11.19 前原国交相、民主党の道内選出国會議員や道議らに「前政権の作ったルールを白紙に戻し、新幹線の必要性について一から見直したい」と述べるとともに、「凍結イコール廃止ではない」とも発言。
- \*2009.11.20 前原国交相、整備新幹線の未着工区間について「政務三役と国交省で基本的な考え方をまとめている」と述べる。
- \*2009.11.20 民主党北海道連、民主党本部幹事長室に対して提言を提出。「札幌延伸の早期実現と既着工区間の建設促進」を盛り込む。
- \*2009.11.24 前原国交相、高橋はるみ北海道知事らとの会談の中で、「年内に未着工区間に関する基本方針をまとめて議

論をはじめたい」と発言。

\*2009.12.24 北海道新幹線幸連トンネル貫通。

\*2009.11.24 函館商工会議所などで行く「北海道新幹線新函館開業対策推進機構」（会長：森川基嗣同会議所副会頭）、9月に宇都宮市内の百貨店で開かれた「北海道物産展」に訪れた客 2956 人を対象に行った調査結果公表。89%が「開業を機に函館を訪れてみたい」と回答、交通手段も新幹線を利用したいとする回答が 68%となり、飛行機の 27%を大きく上回る。

\*2009.11.25 国土交通省、2010 年度予算での整備新幹線未着工 3 区間の事業費計上を見送る方針を固める。

\*2009.11.27 前原誠司国交相、整備新幹線未着工 3 区間について「少し時間をかけて、じっくり議論したいと思っている。年内に何らかの方針をお示しできるということにはならないと思う」と述べるとともに、論点として①並行在来線維持にともなう自治体負担 ②人口減少が将来の需要推計に与える影響 ③現行では低過ぎる JR の整備費負担の適正化を挙げる。既着工区間については「今までの計画に沿って行う」と述べる。

\*2009.11.27 政府の行政刷新会議の事業仕分けで、フリーゲージトレイン開発費 18 億 6700 万円が要求通り認められる。仕分け人からは「JR を利する事業に国がなぜ補助するのか」と調査費自体への疑問が示され、見直しが濃厚な雰囲気だったが、JR 出身の三日月大造国交省政務官が「長崎開業に向けたギリギリの時点にある。世界でも有用視される技術」と重要性を訴え、復活した。他方、長万部駅部調査費 7 億円はカットされ、未着工区間への配分は麻生政権下での 34 億円から 27 億円となる。

\*2009.11.27 新函館駅と函館駅との鉄道アクセスについて検討する沿線自治体の会議。

\*2009.11.30 北海道新幹線泉沢トンネル工事安全祈願祭。

\*2009.12.8 民主党「整備新幹線」を推進する議員の会が「整備新幹線に関する決議」を行なう。

\*2009.12.8 民主党の北海道選出国議員有志と整備新幹線を推進する議員の会メンバー、小沢一郎民主党幹事長に対し、北海道新幹線延伸や北海道開発予算の維持を求める陳情。小沢幹事長は、「新幹線は最大の柱。全国的な広域ネットワークは早く整備しなければ意味がない」と述べ、北海道新幹線の札幌延伸を要請した民主党北海道（三井辨雄代表）にも「前向きに検討する」と応じる。

\*2009.12.14 国民新党、整備新幹線や地方の高速道路の建設推進を盛り込んだ 2010 年度予算重点項目を民主党に提示。

\*2009.12.15 前原誠司国交相、同日行われた第 1 回整備新幹線問題検討会議の協議内容を公表。整備新幹線未着工区間に着工する際の条件として、①安定的な財源見通しの確保 ②採算性 ③投資効果 ④JR の同意 ⑤並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意の 5 原則をまとめる。財源については「JR や沿線自治体が民間資金を活用することも検討が必要」とするとともに、並行在来線維持の協力支援を JR にも求める方針を示す。投資効果や並行在来線の評価については、二酸化炭素削減などを含んだ費用対効果なども検討するとしている。

\*2009.12.15 三日月大造国交省政務官、民主党整備新幹線を推進する議員の会の会合で、来年夏までに未着工区間の整備について一定の結論を出す方針を表明。

\*2009.12.16 北海道新幹線幸連トンネル（1.4km）貫通式。

\*2009.12.16 北海道新幹線館下トンネル貫通。

\*2009.12.16 高嶋良充民主党参議院幹事長、阿部知子社民党政審会長・下地幹郎国民新党政調会長、2010 年度予算編成に対する要望事項について協議。整備新幹線拡充など与党 3 党の共通要望となる 18 項目まとめ、鳩山首相に提出。

\*2009.12.16 高橋はるみ北海道知事、札幌大での講演の学生からの北海道新幹線に関する質問に対して「北海道新幹線の札幌延伸は採算性があり、優位性をアピールしていく」と述べる。

\*2009.12.17 民主党・社民党・国民新党の幹事長・政調会長、鳩山首相に 2010 年度予算編成に向けた 19 項目の重点要

望を提出。整備新幹線建設促進が盛り込まれる。

- \*2009.12.21 政府、2010年度予算の整備新幹線建設事業費として、概算要求通り国費 706 億円計上決定。
- \*2009.12.22 国土交通省、整備新幹線の未着工 3 区間について、今後の検討で着工が決まった場合は 2010 年度中に着工できるようにする措置を同年度予算に盛り込む方針固める。
- \*2009.12.22 政府、2010 年度予算の整備新幹線建設事業費として国土交通省が概算要求していた 2600 億円のうち、一部を新規着工予算としても使えるよう留保扱いとする方向で調整に入る。
- \*2009.12.23 高谷寿峰北斗市元副市長、北斗市長選に立候補する意向表明。五稜郭—木古内間の在来線活用問題について「基本的に存続させる姿勢で臨みたい」と述べる。
- \*2009.12.24 第 2 回整備新幹線基本問題検討会議。未着工区間について優先順位を付けて早期に新規の着工区間を決め、着工決定に対応できるように事業費の一部 90 億円を留保扱いする予算措置を行う方向で財務省と調整することや、並行在来線への支援を JR に求めることなどを盛り込んだ 2010 年度予算での整備方針を決定。
- \*2009.12.24 三日月大造国交省政務官、整備新幹線の未着工区間について「年明けにも関係自治体との調整を開始する」と表明。
- \*2009.12.25 2010 年度政府予算案閣議決定。整備新幹線事業費は総額 2600 億円（国費ベース 706 億円）。未着工区間に充当可能な留保分は 90 億円。
- \*2009.12.25 国土交通省、2010 年度整備新幹線建設事業費の線別配分額を公表。北海道：新青森—新函館は 450 億円。
- \*2010.1.28 第 1 回整備新幹線問題調整会議。国土交通・財務・総務各省政務官で構成。①建設財源 ②未着工区間のどこを着工するか ③並行在来線の支援 ④JR 貨物の負担 ⑤地方負担のあり方などをテーマに議論することを確認。
- \*2010.2.1 柿沼博彦 JR 北海道副社長、はまなす財団主催の「フォーラム 2050」での講演で、北海道新幹線の青函トンネル内で在来線の貨物列車をそのまま貨物用新幹線車両に搭載して走行する「トレイン・オン・トレイン」構想について「約 10 分で積み替え作業は可能」と述べる。
- \*2010.2.1 北海道新幹線札幌トンネル工事安全祈願祭。
- \*2010.2.9 第 2 回整備新幹線問題調整会議。国土交通省が「在来線の貨物列車と共用する青函トンネル内は安全確保のため、新幹線の最高速度も現行の在来線と同じ 140km/h に制限する必要がある」と発言。北海道・青森県・岩手県へのヒアリングで、高橋はるみ北海道知事は「道財政は厳しいが地元負担には目算がある」、江差線木古内—五稜郭間の経営については「2 年以内に結論を得る」と述べ、未着工の北海道新幹線・新函館—札幌間の早期着工を要望。三村申吾青森県知事と達増拓也岩手県知事は、JR 貨物が並行在来線に支払う線路使用料が「設備の維持修繕コストに比べ低すぎる」として引き上げ要求。
- \*2010.2.20 三日月大造国交省政務官、青函トンネルの防災設備や工事の進捗状況を視察。「青函トンネルは極めて重要な施設。新幹線と貨物列車が共用して走行するため、速度面など安全確保が課題」と述べる一方、北海道新幹線の札幌延伸については「財源や地方負担の在り方などさまざまな課題を引き続き検討する」と発言。
- \*2010.2.21 JR 北海道、貨物用新幹線車両に在来線の貨物車両を丸ごと搭載する「トレイン・オン・トレイン」の研究車両を苗穂工場で報道機関に公開。
- \*2010.2.23 北海道新聞、2009 年 10 月に鉄道建設・運輸施設整備支援機構が NPO 法人「北の森と川・環境ネットワーク」に対し、木古内町の工事現場や建設予定地付近で 2009 年秋に実施した絶滅危惧種ニホンザリガニの予備生息調査で計 533 匹の生息を確認したとの調査結果を公表、「雪解け後に本格調査し、保全策を取る」と述べたと報道。調査は橋呉川など 6 河川・35 支流周辺で行い、6 河川・28 支流周辺の 46 ヶ所でニホンザリガニを確認。
- \*2010.3.9 第 4 回整備新幹線問題調整会議。JR 東日本・JR 貨物のヒアリングが行われる。富田哲郎 JR 東日本副社長、

北海道新幹線新函館駅開業後も、津軽線（青森—三厩）を JR 線として存続させる意向を示す。小林正明 JR 貨物社長は、青函トンネルを走行できる新型機関車開発と施設整備に「170～190 億円の投資が必要」との見通しを示す。新幹線と同じ高電圧に対応できる機関車 20 両の他、検査・修繕施設の整備が必要で、「4 月には試作車開発に着手しなければ新函館開業に間に合わない。費用負担に国の配慮を求めたい」と述べる。三日月大造国交省政務官は、八戸—新青森開業にともない JR 東日本が支払う貸付料について「新函館延伸を見越した受益分を盛り込むべき」と主張。

\*2010.3.14 北海道新聞、柿沼博彦 JR 北海道副社長へのインタビュー記事を掲載。開発中のトレイン・オン・トレインの実用化にあたっては国の支援が必要とのコメント。

\*2010.3.20 北海道新聞、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が、JR 北海道の要請に基づき、新青森—新函館間の駅について 10 両編成（2005 年の工事実施計画で 6 両編成）に対応した構造で整備する方針を決定したと報道。

\*2010.3.25 第 5 回整備新幹線問題調整会議。JR 北海道・JR 西日本・JR 九州のヒアリングが行われる。JR 各社は延伸を求める一方、並行在来線については開業後に地方が経営を担う現行方式の堅持を要望。中島尚俊 JR 北海道社長は会議で「北海道の発展のため新幹線はなくてはならない。一日も早く札幌まで整備してほしい」、「札幌までフル規格で整備されることで初めて新幹線の整備効果が発揮される」と述べ、札幌延伸の重要性を訴える。また、青函トンネル内で 140km/h に減速させる国交省案に対して「暫定的な措置としては取り得る案」と容認する姿勢を見せる。開発中のトレイン・オン・トレインについては「実用化まで 10 年かかる」とし、60 億円と見込む試験車両製造開発に対する財政支援を要望。他方、会議では、トレイン・オン・トレインに対して、費用対便益を下げるといった疑問が示される。佐々木隆之 JR 西日本社長は、北陸には関東圏よりも関西圏からの旅客が多いと指摘、「北陸新幹線の大阪までの開業効果は大きい」として大阪までの延伸を要求。並行在来線への追加的支援については、唐池恒二 JR 九州社長が「人的にも技術的にも最大限の努力を（既に）行っている」と述べる。なお、JR 北海道は、本会議の提出資料の中で北海道新幹線札幌延伸にともなって小樽—函館間を経営分離することを明らかにした。

\*2010.3.25 余市町議会、地域経済に影響が大きいとして並行在来線の存続を求める意見書を全会一致で可決。

\*2010.4.2 高橋はるみ北海道知事、JR 北海道苗穂工場を訪れ、貨物用新幹線車両トレイン・オン・トレインの実験車両を視察。「青函トンネル内で新幹線と貨物列車が安全に走行するためにも実用化は不可欠。国家プロジェクトとして国の支援を要請していく」と述べる。

\*2010.4.15 北海道新幹線建設促進関係自治体連絡協議会（会長：上田文雄札幌市長）、青森市で意見交換会を開き、「北海道新幹線の整備促進を実現し東北と北海道の相互発展を期する決議」を採択。北海道・青森・岩手・宮城・福島から 19 人の市町長らが参加。

\*2010.4.16 北海道新幹線館沢トンネル（590m）と館下トンネル（460m）貫通式。

\*2010.4.22 自民党整備新幹線建設促進議員連盟（会長：町村信孝衆議院議員）会合。玉木良国国土交通省鉄道局長が、現政権での検討状況について説明。出席者からは「政権交代による事業凍結があってはならない」「並行在来線の経営形態を見直す必要がある」などの意見。町村氏は「参院選の公約の柱として整備新幹線を取り上げていかなければと思っている」との考えを示す。

\*2010.5.10 上田文雄札幌市長の呼びかけにより、青森市で新幹線沿線 19 市町長らが集まり意見交換。新駅開業効果への期待の一方で、並行在来線を維持していくための厳しい声も出される。

\*2010.5.12 中島尚俊 JR 北海道社長、北海道新幹線が開業した場合の並行在来線の扱いについて、函館—小樽間の経営分離を公式表明。「新幹線と在来線の両方を維持することは難しい」と述べる。

\*2010.5.14 道南地域並行在来線対策協議会。北海道、経営分離後の代替交通確保策として第三セクターによる鉄道存続など 5 案を提示。沿線自治体の負担割合は示されず。江差線五稜郭—木古内間の利用状況調査結果から、通勤や通学

が多い上磯駅から函館側に利用客数が偏ると分析、鉄道を残す4案では経営分離後30年間で累積赤字は63億～70.6億円、道や自治体の負担も100億円を超えるが、全区間をバス輸送で代替する場合は累積赤字が1.7億円に抑えられると予測。

- \*2010.5.14 北海道商工会議所連合会など道内経済4団体、前原誠司国交相や小沢一郎民主党幹事長らに、新函館—札幌間の早期認可および着工・夏の参院選の同党マニフェストへの認可および着工の明記・新規着工区間の建設財源の確保などを求める要望書提出。
- \*2010.5.19 国土交通省、北海道新幹線新青森—新函館間の駅舎建設や電気設備工事の工事実施計画認可。追加工事費は約1400億円、総事業費は4591億円となる見通し。青函トンネル部分の速度対策工事（約100億円）については認可申請を先送り。
- \*2010.5.19 西尾正範函館市長、JR北海道本社を訪れ、北海道新幹線札幌延伸で経営分離が予定されている新函館—函館間について「中間都市の存亡にかかわり了解しがたい」としてJRの経営による存続を求める。
- \*2010.5.20 第8回整備新幹線問題調整会議。有識者からのヒアリングが行われる。
- \*2010.5.24 函館市議会、北海道新幹線の札幌延伸後の函館—新函館間の在来線について、JR北海道に引き続き運行を求める決議を全会一致で採択。
- \*2010.6.8 菅直人内閣成立。国土交通大臣は前原誠司が留任。
- \*2010.6.8 前原誠司国交相、初閣議後の記者会見で「今夏めど」としてきた整備新幹線の未着工3区間の着工の判断を「参院選の前にすることはしない」とするとともに、未着工区間の建設費留保分90億円については「必ず使うとは言っていない」、「あれもこれもの発想から、いかに国民が脱却できるか。（新幹線を）選ぶなら何かを捨てる覚悟があるか、地元と話しながら判断したい」と述べる。
- \*2010.6.9 前原誠司国交相、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の利益剰余金について「整備新幹線のみならず、未完の国鉄改革に使う大義名分はしっかりある」と発言。
- \*2010.6.22 高井修北海道副知事・西尾正範函館市長・中島尚俊 JR北海道社長による初会合。高井副知事は、西尾市長に対して第三セクターによる鉄道運営も含め幅広い方法を検討するよう要請。中島社長には、並行在来線の経営継続の可能性を再検討するよう求めたが、両者の姿勢は変わらず。
- \*2010.6.24 第9回整備新幹線問題調整会議。有識者からのヒアリングが行われる。
- \*2010.6.25 北斗市議会北海道新幹線建設促進・地域振興調査特別委員会（中井光幸委員長）、北海道新幹線新函館駅の駅名について所在地の「北斗」を入れるよう求めていくことで一致。
- \*2010.7.8 北海道新幹線建設促進期成会（会長：高橋はるみ知事）、2010年度総会を開催。道内自治体首長、経済団体トップら250人が出席。札幌延伸に向けた機運を醸成するフォーラム開催や、子ども向け体験ツアーなど本年度の事業計画を承認。①新函館—札幌間の全線フル規格での早期認可・着工、②新青森—新函館間の早期開業、③国鉄清算事業団利益剰余金の活用など幅広い財源確保の3点を求める決議採択。札幌圏・青函圏・仙台圏の交流促進を確認。50万人を目指していた札幌延伸を求める署名が36万人を超えたため、目標を60万人に引き上げ。
- \*2010.7.12 北海道新聞、北海道新幹線の札幌延伸について道内主要企業約200社に対して行った以降調査の結果を発表。延伸が「必要」44%、「どちらかといえば必要」30%、「不要」6%、「どちらかといえば不要」17%。
- \*2010.7.20 JR7社、前原誠司国交相に対し、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の利益剰余金1兆3500億円)について、JR北海道・四国・貨物の経営基盤強化、整備新幹線整備などに活用するよう求める要望書提出。
- \*2010.7.21 第10回整備新幹線問題調整会議。会議終了後、津川祥吾国交省政務官は「8月末の2011年度予算概算要求に間に合うかは難しい」と発言。

- \*2010.7.23 前原誠司国交相、整備新幹線の未着工区間について、「財源や並行在来線などさまざまな問題があるので8月末の概算要求までに判断するのは時間的に難しい」と述べる。
- \*2010.7.28 後志管内の住民組織「JR 函館本線の存続を求める住民の会」、JR 北海道による函館本線の経営継続を求め、同社と北海道に要望書提出。
- \*2010.7.30 菅直人首相、全国都道府県議長会との懇談会の席上、副会長の斉藤新緑福井県議長が「未着工区間について夏までの結論を出すと言いながら先送りしている。早期に整備してほしい」と発言したのに対し「これまでいろいろお聞きしている。ネットワーク的なものは必要だと認識している」、「本当に必要なものについては作る。しかし新幹線などの公共事業も選択と集中が重要である」と述べる。
- \*2010.8.24 三村申吾青森県知事・達増拓也岩手県知事・高橋はるみ北海道知事、国土交通省・総務省・民主党に対し、貨物列車の並行在来線の線路使用料引き上げなどの支援策を遅くとも開業日までに示すよう要望。
- \*2010.8.27 第3回整備新幹線問題検討会議。青函トンネル内の安全対策（北海道）、敦賀以西の整備のあり方（北陸）、フリーゲージトレインの実用化（九州）など、各路線の具体的な課題を確認。
- \*2010.8.27 前原誠司国交相、2011年度概算要求について、整備新幹線既着工区間に706億円を計上、未着工区間については経済効果や財源などの条件が満たされていないとして、着工の判断を先送りする方針を表明。
- \*2010.8.27 北海道新幹線対策室、毎日新聞の取材に対し、未着工区間の着工判断先送りについて「今夏までに判断するとしていたが、今は財源がないということだろう」、「着工しない言い訳作りをしているようにも思える。ハードルは高くなった」とコメント。
- \*2010.9.1 北海道新幹線万太郎トンネル工事安全祈願祭。
- \*2010.9.17 菅第一次改造内閣発足。国土交通大臣に馬淵澄夫。
- \*2010.9.22 西尾正範函館市長と高野洋蔵函館商工会議所会頭、敦賀敬之市町会連合会会長、JR 北海道本社を訪れ、函館—新函館間のJR 北海道による経営継続を求める11万1481人分の署名を中島尚俊社長に提出。
- \*2010.9.28 北斗市議会北海道新幹線建設促進・地域振興調査特別委員会（中井光幸委員長）、北海道新幹線新函館駅の駅名について「北斗函館駅」と決議、今後関係機関に求めていくことを決定。
- \*2010.10.27 整備新幹線の開業にともないJR 各社から経営分離される並行在来線に関する11道県による協議会、国土交通省や民主党を訪れ、運営の財源として鉄道建設・運輸施設整備支援機構の利益剰余金を活用するよう要請。
- \*2010.11.12 北海道新聞、高橋はるみ北海道知事がJR 北海道に対し、並行在来線函館—新函館間の分離方針を再考するよう要請したと報道。
- \*2010.11.22 後志管内の住民組織「JR 函館本線の存続を求める住民の会」、小樽—函館間のJR による経営継続を求める署名11745人分を北海道に提出。
- \*2010.11.26 2010年度補正予算成立。整備新幹線に195億円（国費ベース130億円）計上。
- \*2010.11.29 国土交通省、補正予算成立にともなう整備新幹線事業費の線区別配分額を決定。北陸新幹線151億円、北海道新幹線42億円、九州新幹線長崎ルート2億円。
- \*2010.12.2 政府与党、2011年度予算編成で、基礎年金の国庫負担率50%の維持に必要な2.5兆円の財源として、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の利益剰余金1.45兆円の一部を活用する方向で検討に入る。
- \*2010.12.4 東北新幹線八戸—新青森間81.8kmが延伸開業し、全線開業。
- \*2010.12.7 高橋はるみ北海道知事、道議会予算特別委員会で、並行在来線について「JR 北海道に対し、函館—新函館間の経営分離を再考するようお願いした」と答弁。
- \*2010.12.8 中島尚俊 JR 北海道社長、函館—新函館間の分離方針を再考するよう高橋はるみ北海道知事が求めたことにつ

いて「今は考えていない」と述べる。

- \*2010.12.9 西尾正範函館市長、市議会で、北海道新幹線の新駅名称について「地域を象徴する駅名として新大阪、新横浜、新青森などの例がある。新函館は全国にも広く認知されており、一番ふさわしいと考えている」と答弁。
- \*2010.12.21 野田佳彦財務相と馬淵澄夫国交相が会談、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の利益剰余金約 1.45 兆円のうち、約 1.2 兆円を国庫返納させる一方、今後も毎年 500 億円前後生じる剰余金は、JR 貨物・北海道・四国・九州の 4 社の経営支援や整備新幹線の建設に使えるようにすることなどで大筋合意。
- \*2010.12.21 政府、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の関連財源から未着工区間建設に使える資金として最大 2500 億円を確保することを決定。
- \*2010.12.21 政府、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の利益剰余金を活用した鉄道事業への支援策を発表。支援額は 2011 年度から 10 年間で約 8490 億円、財源は JR 各社の鉄道施設購入代金（年間約 500 億円）などを活用。支援策として、JR4 社の設備投資に対する助成金交付や無利子貸し付けに計 2390 億円、JR 北海道・四国に対しては経営安定基金に計 3600 億円分を積み増す。さらに、北陸新幹線高崎—長野間建設時の金融機関からの借入金 1500 億円分を一括返済、JR 貨物が並行在来線に支払う負担金として 10 年間で 1000 億円分の支援を行う。
- \*2010.12.23 政府、2011 年度予算編成で、整備新幹線建設費について事業費総額を 2950 億円とし、うち 90 億円を未着工区間の建設が決まった場合に使えるよう留保する方針固める。
- \*2010.12.27 第 4 回整備新幹線問題検討会議。既着工区間への予算配分を決定。事業費総額 2950 億円の内訳は、東北新幹線 40 億円、九州新幹線 60 億円、北陸新幹線 1780 億円、北海道新幹線 880 億円、九州長崎ルート 100 億円、また、未着工 3 区間の認可に備えて今年度同様 90 億円を留保。また、フリーゲージトレイン開発費も今年度と同額の 18 億 6700 万円。
- \*2010.12.27 池口修次国土交通副大臣、未着工 3 区間は「(2009 年 12 月に示した) 5 条件をクリアできれば建設する」と改めて表明。
- \*2010.12.27 国土交通省、2011 年度整備新幹線建設事業費の線別配分額を公表。北海道：新青森—新函館は 880 億円。
- \*2011.1.14 第二次菅改造内閣発足。国土交通大臣に大島章宏。
- \*2011.1.18 大島章宏国交相、整備新幹線について、「20 年後の日本を考えればこういう高速鉄道網が必要だと見えてくる。検証したい」と述べる。
- \*2011.2.7 北海道新幹線札幌トンネル貫通。
- \*2011.2.7 北海道新幹線札幌トンネル (1.2km) 貫通式。
- \*2011.2.17 北海道新聞、北海道が行った函館—新函館間の需要予測概算が明らかになったと報道。旅客流動調査や航空路線の輸送実績などを基に、札幌延伸後の新幹線利用者を 9200~10100 人と推計、首都圏などで 2009 年に実施した「道新幹線札幌開業に関するアンケート」の結果から、新幹線利用者の 3~5 割が函館駅まで鉄道に乗ると仮定し、これに通勤・通学需要を加えた結果、輸送密度は 4700~7200 人。
- \*2011.2.28 函館港に、北海道側新線区間に敷設する新幹線用軌道レールが陸揚げ。
- \*2011.3.11 東日本大震災発生。
- \*2011.3.12 九州新幹線：博多—新八代間 130.0km が延伸開業し、全線開業。
- \*2011.4.1 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、北斗鉄道建築建設所開所。
- \*2011.4.26 北斗鉄道建築建設所開所式。
- \*2011.5.10 道南地域並行在来線対策協議会。北海道は、国が昨年末に示した貨物調整金の 10 年間の拡充策で総額 68.3 億円が見込まれ、第三セクター方式で鉄道を維持した場合の 30 年間の累積負担額は 137.8 億から 69.5 億円に圧縮、

一方、バス輸送代替案では、現行の函館駅に直行するルートと五稜郭方面を経由するルートの2系統を設定、30年間の累積負担額は15.9億円との試算結果を示す。

- \*2011.5.10 高谷寿峰北斗市長、北海道の試算結果を受け、「(鉄路の場合)年間赤字は1.5億円ほどにとどまる。沿線自治体と協力してなんとしても鉄路を残していきたい」とコメント。
- \*2011.5.31 「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律案に対する附帯決議」が衆議院で可決。
- \*2011.6.7 大島章宏国交相、参議院国土交通委員会で「整備新幹線の未着工区間の着工5条件というものがあるが、東日本大震災以降は、非常時に備えた多重化という観点を加えての検討が必要」と述べる。
- \*2011.6.8 改正国鉄清算事業団債務処理法、参議院本会議で、全会一致で可決・成立。鉄道建設・運輸施設整備支援機構の利益剰余金の一部を整備新幹線建設にともなう同機構の借金返済に充てる他、JR北海道・四国・九州・貨物の4社に対する経営支援に活用。
- \*2011.6.9 まで 北海道、札幌延伸時に経営分離する方針が示されている函館—新函館間について、札幌延伸時5000~6300人/日との需要予測を公表。
- \*2011.8.3 北海道、道議会特別委員会で、小樽—函館間について、同区間の利用実態や将来需要予測調査を行うと表明。
- \*2011.6.14 北海道新幹線泉沢トンネル(1.7km)貫通式。
- \*2011.7.1 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、北斗鉄道軌道建設所開所・北斗鉄道機械建設所開所。
- \*2011.8.1 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、北斗鉄道電気建設所開所。
- \*2011.9.1 北海道新幹線万太郎トンネル(530m)貫通式。
- \*2011.9.2 野田佳彦首相就任。国土交通大臣に前田武志。
- \*2011.9.30 国土交通省、2012年度予算概算要求に整備新幹線関連事業費3095億円、フリーゲージトレインの技術開発費に66億6700万円(前年比257%増)計上。前田武志国交相は会見で、未着工区間の扱いについて「概算要求で見送りとは決めていない。問題解決に向け取り組んでいる」と述べる。
- \*2011.10.19 北海道商工会議所連合会(高向巖会頭)と東北六県商工会議所連合会(鎌田宏会長)でつくる「新幹線を活用した東北・北海道連携調査会」の初会合。
- \*2011.10.31 道南地域並行在来線対策協議会。北海道、財政負担が少ないことなどを理由に江差線五稜郭—木古内間のバス転換を正式に提案、道と3市町の負担割合を1:1とする案を示す。3市町からは「納得できない。撤回してほしい」「道の財政負担を増やすべき」など反対、慎重意見が相次ぐ。
- \*2011.11.2 北海道新幹線阿弥陀トンネルの工事現場で、クレーンでつり上げていた鉄パイプ約20本が落下。近くの男性作業員2人に当たり、1名が胸などを打って死亡、1名が鎖骨骨折などの重傷。
- \*2011.11.17 北海道と渡島管内の沿線自治体で、北海道新幹線について意見交換する首長会議。江差線五稜郭—木古内間についてバス転換を提案し、負担割合も1:1と示したことに再考を求める声相次ぐ。「函館—小樽間の前例になるのでは」「他県の並行在来線でバス転換された例はない」「並行在来線問題が札幌延伸にマイナスにならないか心配」などの意見も出される。
- \*2011.11.22 北海道新聞、民主党が未着工3区間について着工の是非を年内に判断する方向で調整を始め、近く党役員や未着工区間選出議員らによる「コアメンバー会議」を開き、議論を本格化させると報道。
- \*2011.11.24 工藤寿樹函館市長、定例会見で「事業主体をJRと限定するつもりはなく、柔軟に考えたい」「JRがやりますという話は99%ないと思っている」と発言。
- \*2011.11.24 JR北海道、北海道に対し「札幌延伸時(函館本線函館—新函館間の)JR北海道による経営継続は困難」と

回答。

- \*2011.11.24 JR 北海道の回答を踏まえ北海道、函館市に対して「整備新幹線着工の基本条件である並行在来線の経営分離という観点から、(JRによる)経営継続の実現は難しいと受け止めざるを得ない」「北海道は第三セクターの設立・運営などで最大限の努力をする」と通知。
- \*2011.11.24 工藤寿樹函館市長、新函館—函館間について、北海道新幹線札幌延伸後の経営分離を容認する考えを表明。他方、最終的な同意については「今までの経緯もあり、鉄道の維持など具体的な代替案など将来の担保がなければ簡単に判は押せない」とし、また新函館—函館間は 5000~6000 人/日の利用が見込まれることから「バスで運べる人数ではない」と述べる。
- \*2011.11.24 北海道、道議会新幹線・総合交通体系対策特別委員会で、江差線木古内—五稜郭間について、バス転換して道と沿線 2 市 1 町の赤字の負担割合を「1:1」とするとして先の提案を修正し、鉄道方式や道の負担増も含めて検討する考えを示す。
- \*2011.11.25 前田武志国交相、整備新幹線の未着工区間について年内にも着工の是非を判断する意向を示す。
- \*2011.11.26 前田武志国交相、北海道視察。北海道新幹線の札幌延伸問題で「条件クリアの見通しがついてきた。在来線分離が大きな問題だが、地元の熱意が上がってきている」「なるべく早く延伸することが北海道の発展には欠かせない。条件はほぼクリアされ、9 合目まで来ている。時期は断定できないが、近々に結論を出す」とコメント。
- \*2011.11.26 整備新幹線問題検討会議。整備新幹線の取扱いについて（政府与党確認事項）決定。北海道新幹線新函館—札幌間について認可・着工に先立って満たすべき条件として営業主体である JR 北海道の同意、並行在来線経営分離に関する沿線地方自治体の同意を提示。
- \*2011.11.29 高橋はるみ北海道知事、道議会一般質問で、江差線五稜郭—木古内間のバス転換案について「協議のスタート台として（地元自治体に）示した。鉄道方式における経費圧縮や負担のあり方についても、きめ細やかに検討を行う」と答弁。
- \*2011.11.30 嶋保余市町長、北海道新幹線札幌延伸にともなう並行在来線の経営分離に同意しない考えを道に伝える。
- \*2011.12.1 北海道新聞、国土交通省が、整備新幹線未着工 3 区間について年度内にも着工を決定する方向で民主党・財務省との調整に入ったと報道。
- \*2011.12.2 前田武志国交相、整備新幹線未着工 3 区間の建設について「国土交通省と財務省の協議が最終的な詰め段階に来ている」と述べる。
- \*2011.12.2 高向巖北海道商工会議所連合会会頭、札幌延伸にともなう並行在来線経営分離問題で、函館商工会議所を訪れて松本栄一会頭と会談。高向会頭は「JR と同じ機能が維持できるという条件を前提に同意してほしい」と述べる。松本会頭は過去の経緯などを説明、「分離後の交通体制維持に懸念が残る」などと指摘し、現時点の同意に難色を示す。この後高向会頭は、函館市役所を訪れ工藤寿樹市長と懇談。懇談後の会見で、分離後の交通体制について「工藤市長から『柔軟に考えているが、将来見通しが道から提示されないと困る』と言われた」とコメント。
- \*2011.12.5 高井修北海道副知事、函館—新函館間の経営分離問題で、工藤寿樹函館市長に対し「鉄道を残す手段として第三セクターが最も現実的。道として主体的な役割を担うので協力してほしい」と要請。工藤市長は条件次第で第三セクター化を認める考えを示しているが、この日は市民の強い反発がある現状を説明、回答を保留。
- \*2011.12.6 北海道、江差線木古内—五稜郭間について、道を主体とする第三セクターを設立し、JR 撤退後の線路などの鉄道設備を保有する方針表明。
- \*2011.12.7 高橋はるみ北海道知事、道議会予算特別委員会で、江差線木古内—五稜郭間について「地域住民の思いに配慮しながら事業形態について一定の見直しを行う」と答弁。

- \*2011.12.7 工藤寿樹函館市長、市議会で、札幌延伸にともなう函館—新函館間の旅客事業について「将来にわたる鉄道の維持が大前提」と述べ、JR 北海道からの経営分離を容認する考えを表明。
- \*2011.12.8 高谷寿峰北斗市長、毎日新聞の取材に対し、札幌延伸にともなう函館—小樽間の経営分離について「江差線から一定の配慮があった」とし、16 日にも北海道に同意を伝える旨コメント。
- 2011.12.8 小池明夫 JR 北海道社長、日本経済新聞の取材に対し「北海道新幹線の札幌延伸が実現すれば、(2010 年度で 240 億円あった) 経営安定基金運用益に頼らなくても、九州新幹線の事例からかなり大きなプラスの影響が出そうだ。黒字化で上場を目指す方針は変わらない」と述べる。また並行在来線については「経営分離する路線が第三セクターとなれば、JR 社員を出向させて協力する」と発言。
- \*2011.12.10 読売新聞、政府与党が、整備新幹線の未着工 3 区間の将来的な建設財源を確保するため年内にも今後の資金計画を取りまとめる方針を固めたと報道。
- \*2011.12.12 工藤寿樹函館市長、市議会で、札幌延伸にともなう函館—新函館の経営分離問題で、北海道と JR 北海道に求めている支援策について「一両日中にそれなりの回答が示される。改めて市議会や経済界などと対応を考えたい」と答弁。
- \*2011.12.12 嶋保余市町長、町役場を訪れた高井修北海道副知事と会談。嶋町長は会談後、報道陣に「道として鉄道の存続に努力していただけるということなので、一定程度の誠意を感じた。16 日までに (同意するか) 回答したい」とコメント。
- \*2011.12.13 北海道と JR 北海道、北海道新幹線札幌延伸にともなう函館—新函館間の取り扱いについて、JR 北海道が約 40 億円をかけて同区間を電化、北海道は第三セクターの経費負担について「他県の状況を考慮し、最大限の対応をする」との支援策を公表。
- \*2011.12.13 JR 北海道、函館—新函館間の経営分離で、函館市への支援策として同区間の電化、新型車両の投入を提案。同時に「(札幌延伸後も利便性が損なわれないよう) 第三セクター会社から列車運行委託を受ける用意がある」と提案。
- \*2011.12.13 松本栄一函館商工会議所会頭、北海道と JR 北海道が新たに示した支援策について「具体性に乏しく、第三セクターのような地域限定のビジネスはうまくいかない」とコメント。
- \*2011.12.14 小池明夫 JR 北海道社長、就任後の初の定例記者会見。函館—新函館間について、電化によって車両製造コストが低減するとともに保守・点検がより容易になり人件費が削減できる、高速化を図ることができ新幹線との接続面で利便性が向上するとし、一定期間 JR 側で運用、減価償却して経営分離することでより安価に第三セクターに譲渡する考えを示す。一方、江差線木古内—江差・木古内—五稜郭・函館本線函館—小樽については「鉄道にするかバスにするか、地方路線の考え方を含めてよく検討する必要がある」とコメント。
- \*2011.12.14 函館市議会総務常任委員会、新たに示された函館—新函館間の支援策について協議。「提案には具体的な数字が入っておらず、これでは議論もできないし、支援者にも説明できない」「第三セクターになったら次の世代に申し訳ない」など、反対する意見が続出。各会派に持ち帰って対応を協議することになる。
- \*2011.12.14 函館商工会議所、新たに示された函館—新函館間の支援策について「提案には新たな要素と具体性が見られない」などと記した書面を会員約 2000 人に FAX 送信。
- \*2011.12.14 函館都心商店街振興組合 (渡辺良三理事長)、三役会を開催し、新たに示された函館—新函館間の支援策について協議。結論を持ち越し。
- \*2011.12.14 函館朝市協同組合連合会、緊急理事会を開き、新たに示された函館—新函館間の支援策について協議。否定的な意見が大半を占める。
- \*2011.12.14 奥野秀雄函館市町会連合会会長、新たに示された函館—新函館間の支援策について「一歩進んだ内容」と述

べる。

- \*2011.12.15 民主党整備新幹線問題検討コアメンバー会議の三井辨雄政調会長代理、前原誠司政調会長に未着工 3 区間を来年度に同時着工するよう申し入れ、前原氏も大筋了承。三井氏らから報告を受けた興石東幹事長も了承。
- \*2011.12.15 前原誠司政調会長、民主党政策調査会の会合で、整備新幹線未着工 3 区間の同時着工を了承。「厳しい経済環境を考えれば、今回がラストチャンス」と述べる。
- \*2011.12.15 北海道新幹線第 1 外黒山トンネル・第 2 外黒山トンネル工事安全祈願祭。
- \*2011.12.15 函館市議会、各派代表者会議開催。北海道と JR 北海道から提案された函館—新函館間の支援策を協議。5 会派のうち市政クラブ (11 人)・民主・市民ネット (8 人)・公明党 (4 人) の 3 会派が支援策に賛成、市民クラブ (4 人) と共産党 (3 人) が反対。
- \*2011.12.15 余市町議会全員協議会。嶋保町長、「町議会協議会の意見などを判断材料に決断したい」と述べ、道への回答期限の 16 日に町議会で同意の意向表明する方針を示す。
- \*2011.12.16 小樽市・北斗市・余市町・蘭越町、北海道新幹線の札幌延伸にともなう並行在来線の経営分離に同意。
- \*2011.12.16 工藤寿樹函館市長、同日が回答期限となっていた函館—新函館間の経営分離について、「今の状況では判断に至らない」と述べ、北海道への回答を見送ることを決める。
- \*2011.12.18 高橋はるみ北海道知事、北海道新幹線札幌延伸にともない経営分離される函館—小樽間の問題について工藤寿樹函館市長と会談。
- \*2011.12.19 工藤寿樹函館市長、北海道新幹線札幌延伸にともなう函館—小樽間の経営分離問題で、市内 17 団体へ説明に出向き、分離に同意するか否かについて 21 日に下す判断への理解を求める。
- \*2011.12.20 民主党、政務調査会役員会で、整備新幹線未着工 3 区間について条件が整い次第着工を認めることを党方針として正式に決定。
- \*2011.12.21 民主党・国民新党、整備新幹線未着工 3 区間を、公共事業関係費を増額せずに同時着工することを前提とし、収支採算性などの 5 条件を満たした段階で速やかに新規着工を認めることを藤村修官房長官に申し入れ。
- \*2011.12.21 藤村官房長官と前原民主党政調会長、首相官邸で会談し、整備新幹線未着工 3 区間の新規着工に関して年内に政府与党の確認文書を交わすことで合意。
- \*2011.12.21 工藤寿樹函館市長、北海道新幹線札幌延伸にともなう函館—小樽間の経営分離に同意。これにより沿線全 15 市町の同意が全てそろい、政府が求めていた着工 5 条件が整う。
- \*2011.12.23 高橋はるみ北海道知事、札幌延伸にともなう並行在来線の経営分離問題について「さまざまな議論を加速度的に展開しなければならない」と述べるとともに、「(札幌延伸の正式決定後は) 工期を少しでも短くできる運動を展開していかなければならない」と発言。
- \*2011.12.24 国土交通・財務・総務各省政務官による整備新幹線問題調整会議。未着工 3 区間の着工認可について協議し、総工費 2.75 兆円は JR 各社が支払う新幹線の施設使用料や工期延長で財源を確保できる見通しがつくことを確認。
- \*2011.12.24 政府、2012 年度予算に整備新幹線未着工 3 区間に 90 億円計上することを決定。
- \*2011.12.26 まで 政府与党、北海道新幹線について、開業後の当面の間青函トンネル内は 140km/h 走行で合意。
- \*2011.12.26 国土交通省政務三役による整備新幹線問題検討会議、整備新幹線の未着工 3 区間について条件が整い次第、着工を認めることを決定。総事業費は建設期間の見直し等により約 2.75 兆円から約 3.01 兆円に増額。
- \*2011.12.26 政府与党、財源の見通しがついたとして北海道新幹線：新函館—札幌、北陸新幹線：金沢—敦賀、九州新幹線：諫早—長崎の 3 区間の新規着工方針を確認。
- \*2011.12.26 国土交通省、2012 年度整備新幹線建設事業費の線別配分額を公表。北海道：新青森—新函館は 1125 億円。

- \*2011.12.26 前田武志国交相、整備新幹線未着工3区間について、財源確保に見通しが立ったとして、投資効果や開業後の収支などの着工条件を満たすことを前提に「年度内にも着工を認可したい」と述べる。
- \*2011.12.26 長谷川閑史経済同友会代表幹事、国土交通省が2012年度予算で整備新幹線の未着工区間整備等により乗り出す方針であることについて「極めて疑問」、「責任を明らかにしない限り旧来型の公共事業が継続されていく可能性がある」とコメント。
- \*2012.1.6 高橋はるみ北海道知事、工藤寿樹函館市長と会談、北海道新幹線札幌延伸にともなう並行在来線の経営分離同意に改めて謝意を示す。
- \*2012.1.6 松本栄一函館商工会議所会頭、高橋はるみ北海道知事との会談後、報道陣に「分離に反対する思いは変わらないが、この問題が尾を引くことはない」とコメント。
- \*2012.1.7 民主党の鉢呂吉雄衆議院議員（北海道第4区選出）、北海道新幹線札幌延伸の建設期間について「10年ぐらいの前倒しが必要」と述べ、工期短縮に「強い動機付けが必要」としてオリンピック招致などに言及。
- \*2012.1.12 小池明夫 JR北海道社長、貨物型新幹線「トレイン・オン・トレイン」の実用化に向け、国の支援を受けた本格研究開始を表明。2012年度予算に初めて同社への調査研究費1000万円が計上されたのを受けたもの。
- \*2012.1.12 高橋はるみ北海道知事、余市町を訪れ、北海道新幹線の札幌延伸にともなう並行在来線の経営分離に同意した嶋保町長に感謝の意表明。嶋保町長は会談後、「速やかに道と協議に入り、鉄道の維持を強く要望したい。沿線の各自治体と連携したい」とコメント。
- \*2012.1.13 野田第一次改造内閣発足。国土交通大臣は前田武志が留任。
- \*2012.1.18 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、北斗市に対し新函館駅の駅舎デザイン案3点を提示。
- \*2012.1.18 北斗市で、北海道新幹線道南フォーラム（北海道新幹線建設促進道南地方期成会等主催）。安東祐三鉄道・運輸機構北海道新幹線建設局次長が、北海道側の新設区間の木古内—新函館間について工事が順調に進んでいることを報告。竹内慎司青森地域社会研究所地域振興部長が、東北新幹線全線開業後八戸—新青森の1日の平均利用客が24%増加していることなどを紹介。
- \*2012.1.19 道南地域並行在来線対策協議会第7回会合。北海道は、五稜郭—木古内間についてバス方式を撤回して鉄道を維持する案提示。新たな試算では、初期投資を含めた30年間の公共負担額は、中古車両の導入や経費区分の見直しなどで69.5億円から51.6億円、単年度の平均赤字も1.35億円から1.09億円に圧縮。負担割合についての具体案は示されず。
- \*2012.1.23 まで 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、木古内町に対し木古内駅新駅舎デザイン3案を提示。A案「自然と街に溶け込み、交流の表情を映し込む駅」B案「過去・現代・未来、波のリズムと木漏れ日がつながる駅」C案「北の大地の玄関口、こころ踊るふれあいの駅」。駅舎は1階が改札や事務所、2階が線路をはさんで相対式のホームとなる。
- \*2012.1.24 3月末に閉校になる木古内高校の全校生徒15人によって、木古内駅の新駅舎のデザイン案としてB案が選出される。
- \*2012.1.27 政府が着工を決定した整備新幹線の未着工3区間について投資効果や採算性を確認する国土交通省の有識者委員会（委員長：家田仁東大大学院教授）初会合。
- \*2012.1.27 北斗市、新函館駅の駅舎デザイン案3点を市議会で公表。A案「人々を温かく迎え入れる 開かれたエントランスの駅」B案「積極的な交流を誘う 温かみのある大屋根の駅」C案「豊潤な大地を抱擁する おおらかな丘の駅」。新駅は新幹線と在来線ホームを同じ高さに設置し、新幹線ホームの上り線側を在来線ホームと床続きにし、途中に設けた乗り換え改札を通るだけで行き来できるようにする。
- \*2012.2.1 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会整備新幹線小委員会第2回会合。国土交通省は九州新幹線長崎ルート

について、同区間の特急と同じ6～8両編成を想定、営業車両（フリーゲージトレイン）の製造費は、新幹線（1両3億円程度）の1割増になるとの見通しを報告。北海道新幹線の青函トンネル内での速度向上策について、新幹線と貨物列車のすれ違い走行を前提に、すれ違い時に新幹線が減速する列車制御システムの導入や在来線貨物列車をそのまま新幹線型車両に積み込む貨物用新幹線車両（トレイン・オン・トレイン）の実用化などを想定して検討を進めるとし、コンクリート製の隔壁で上下線を区分する案や、第2青函トンネルを建設する案については、国土交通省鉄道局は隔壁で1600億円超、新トンネルで5000億円超の建設費が見込まれるため「現実的ではない」との見解を示す。

\*2012.2.3 渡島大野駅駅舎の解体作業開始。

\*2012.2.7 新幹線新駅周辺デザイン協議会（会長：葦沢憲吉函館高専名誉教授）、新函館駅の駅舎デザインについてA～C案の中からA案を選出。

\*2012.2.14 北海道、江差線五稜郭—木古内間37.8kmの経営分離問題について、同区間の旅客営業を維持した場合の第三セクター運営費負担内訳の修正案を公表。これまでの折半から「北海道80%、沿線自治体20%」を提示。首長らは了承する姿勢。

\*2012.2.14 高谷寿峰北斗市長、第三セクター運営費の自治体負担分について「半分くらいは北斗が負担しないとイケないのかなと考えている」と述べる。

\*2012.2.17 高橋はるみ北海道知事、北海道新幹線の札幌延伸にともなう道の事業費負担について、「工期の24年間で約2900億円に上る可能性がある」と見込んでいることを明らかに。

\*2012.2.20 渡辺宏身函館市企画部長、函館市議会総務常任委員会で「新函館以北については沿線自治体ではないので、経営に参画するには当たらない」と発言。

\*2012.2.27 国土交通省交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会整備新幹線小委員会第4回会合。国土交通省、専門家による整備新幹線未着工3区間の投資効果や収支採算性の評価は3区間とも妥当とする結果を公表。料金試算は、北海道新幹線新函館—札幌間開業後の札幌—東京間の片道は、所要時間5時間14分、運賃12910円・新幹線特急料金8090円で計21000円、札幌—仙台間は3時間42分、特急料金は6300円。なお、北海道新幹線について、年末の140km/h運転での合意を受けて所要時間が1時間になるとの試算も公表。北陸新幹線は、「速達型」を平均した時間は東京—福井間で3時間5分、敦賀—東京間は3時間21分、福井県内区間の特急料金は東京まで5650円、長崎ルートでは、長崎—博多間が1時間23分、特急料金は3180円、長崎—佐賀間49分、山陽新幹線への乗り入れを仮定した場合長崎—新大阪間4時間12分。また、フリーゲージトレインについて、JR西日本は「旅客利便性で、より望ましい案」との認識を示し、導入を検討する考え表明。

\*2012.2.29 工藤寿樹函館市長、函館市議会で「(2月20日の企画部長の発言について問われ)協議会の枠組みが示された段階での判断となり、現時点では白紙」と答弁。

\*2012.3.5 三村青森県知事、県議会で、北海道新幹線新青森—新函館間の所要時間を1時間とする国の試算に「国の対応を見極め、厳格に対応する」と答弁。

\*2012.3.15 北海道、江差線五稜郭—木古内間37.8kmの経営分離問題について、同区間の旅客営業を維持した場合の第三セクター運営費負担内訳案を公表。「北斗市56%、函館市・木古内町各22%」を提示。

\*2012.3.15 国土交通省交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会整備新幹線小委員会第8回会合。国土交通省、新規着工方針が決まった整備新幹線3区間が開業した際の鉄道利用者数の試算を公表。北海道新幹線が年間35億円、北陸新幹線102億円、九州新幹線長崎ルートは20億円の黒字。北海道新幹線の全線開通により、道央と関東の間を鉄道で移動するのは、開業前の1300人/日から5500人/日に、鉄道のシェアは7%から28%に、道央と東北の間では1700人増の2700人/日となり、シェアは飛行機を抜いて55%になると試算。北陸新幹線では福井・石川・富山と関東の間

で一日当たりの利用者が 900 人増の 17600 人/日、関西の間では 1500 人増の 14400 人/日。なお、フリーゲージトレインについては、基本的な走行技術は確立しているが、耐久走行試験が必要とした。

\*2012.3.16 北海道、道議会特別委員会で、2015 年度に経営分離される並行在来線について、第三セクターの収入見込みが 30 年間で約 263 億円であるとの試算を公表。

\*2012.3.21 国土交通省交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会整備新幹線小委員会第 9 回会合。新規着工方針が決まった整備新幹線 3 区間の投資効果や採算性が確保できるとした国土交通省試算は妥当とする報告書をおおむね了承。

\*2012.3.26 北海道新幹線新茂辺地トンネル (3.3km) 貫通式。これにより北海道側新設区間で全てのトンネルが貫通。

\*2012.4.3 交通政策審議会整備新幹線小委員会、整備新幹線新規着工 3 区間の投資効果や採算性に関する国土交通省試算を妥当とする報告書をまとめる。北陸と九州長崎ルートではフリーゲージトレイン導入を提言、また、投資効果を高めるため、260km/h に設定されている最高速度の向上にも取り組むべきとする。

\*2012.4.3 国土交通・財務・総務各省政務官による整備新幹線問題調整会議。整備新幹線小委員会での計 9 回の議論で、国土交通省の試算は妥当と判断したと報告し、未着工 3 区間に関する終始採算性と投資効果を改めて確認。

\*2012.4.4 整備新幹線問題検討会議。政府、未着工 3 区間の収支採算性と投資効果を再確認。前田国交相、未着工区間について今後営業主体である JR の同意、並行在来線の経営分離に関する沿線自治体の同意などに係る手続きに入るとコメント。

\*2012.4.4 国土交通省、新規着工 3 区間について、JR や並行在来線分離をめぐる沿線自治体の同意など条件が整った区間から順次認可する方針固める。

\*2012.4.17 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、青森県議会で北海道新幹線新青森—新函館間の建設費が 4670 億円から 878 億円増えて 5548 億円になるとの見通しを公表。材料費の高騰・東日本大震災を踏まえた脱線防止対策の他、青函トンネル内の電気設備増設 280 億円、雪害対策 76 億円など。県は増額分のうち 350 億円程度を JR が機構に支払う施設使用料からの配分で賄えると判断、地方負担分を北海道と折半し、負担の 45%が交付税措置されると県の実質負担増は 44 億円との試算を示す。また、青函トンネル内で新幹線の速度が 140km/h になることについて、委員から「時間が短縮できず観光振興につながらない。貨物列車とのダイヤ調整など国の責任で解決すべきだ」との意見が相次ぐ。

\*2012.4.18 JR 北海道、国土交通省から北海道新幹線新函館—札幌間の建設着工に関する同意確認文書を受領。

\*2012.4.26 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、奥津軽駅の駅舎デザイン案 3 点を青森県と今別町に対し提示。A 案「自然と融合し安らぎと旅情を感じさせる駅」B 案「津軽の自然と青函トンネルを象徴する駅」C 案「津軽の爽やかな自然や風のイメージを感じられる駅」。

\*2012.4.27 JR 北海道取締役会。北海道新幹線新函館—札幌間の着工に正式同意。

\*2012.4.27 三村申吾青森県知事、定例会見で、北海道新幹線新青森—新函館間の工事費が 878 億円増えることについて「安全かつ利便性のある形で走行するために必要な工事だとは思いますが、地方負担が大きい」と述べ、国による地元負担の圧縮が不可欠との考えを示す。

\*2012.5.2 大森伊佐緒木古内町長、町議会に江差線木古内—五稜郭間を引き継ぐ第三セクター鉄道の運営経費について、道が示した負担割合 22%を受け入れる考えを表明、了承を得る。

\*2012.5.10 工藤寿樹函館市長、市議会に、江差線五稜郭—木古内間を引き継ぐ第三セクター鉄道の運営経費について、道が示した負担割合 22%を受け入れる考えを表明、了承を得る。

\*2012.5.11 国土交通省、函館本線函館—小樽、北陸本線福井—敦賀の沿線自治体に向けた並行在来線経営分離同意確認文書をまとめて北海道、福井県に送付。

\*2012.5.14 北海道、北海道新幹線札幌延伸に伴って経営分離される並行在来線沿線 15 市町に対する最終同意確認開始。

- \*2012.5.16 北海道新幹線新函館開業対策推進機構（会長：永井英夫函館商工会議所副会頭）、「北海道新幹線新函館駅開業に関するアンケート」の調査結果を公表。
- \*2012.5.22 余市町と黒松内町、函館本線函館—小樽間の経営分離に関する同意文書を道に提出。これにより沿線 15 市町全ての正式な同意文書がそろふ。
- \*2012.5.23 北海道、小樽—函館間の経営分離に関する同意文書を国土交通省に提出。
- \*2012.5.23 JR 北海道と沿線 3 市町、江差線五稜郭—木古内間 37.8km の経営分離問題について、同区間の道主体の第三セクター化に正式合意。開業後 30 年間で 51 億 5900 万円と推計される公共負担の割合について北海道 80%、北斗市 11.2%、函館市・木古内町各 4.4%とし、開業後 5 年ごとに利用状況や収支動向の検証を行うとした。
- \*2012.5.23 道南地域並行在来線対策協議会を道南地域（五稜郭・木古内間）第三セクター—鉄道開業準備協議会に改組。
- \*2012.5.29 小島正義今別町長、奥津軽駅の駅舎デザインについて、全町民対象にアンケートをした結果、約 6 割が B 案を指示したため、A～C 案の中から B 案を選出したと青山祐治青森県副知事に伝達。
- \*2012.6.4 野田第二次改造内閣発足。国交相に羽田雄一郎。
- \*2012.6.6 羽田雄一郎国交相、「(増税と整備新幹線は)切り離して考えるべき。真に必要な社会資本整備は選択と集中で進めていく」と発言。前田武志前国交相時代の大型公共事業復活への方向転換についても「理解できる」とする一方、「公共事業を新規にどんどん行う時代ではなく、公共事業費が莫大に増えることはない。限られた財源の中でどう工夫していくかが私に求められている」と述べる。
- \*2012.6.6 鹿内博青森市長、市議会一般質問で「(北海道新幹線新函館駅開業に合わせて 2015 年度の使用開始を目指すとしていた青森駅新駅舎について)、使用開始を新函館開業に合わせるのは厳しい」との見通しを示す。
- \*2012.6.8 北斗市議会北海道新幹線建設促進・地域振興調査特別委員会（水上務委員長）、第 2 回定例市議会に、同市に設置される新駅の名称を「北斗函館駅」とすることを JR 北海道など関係機関に求める決議案を提出する意向を表明。
- \*2012.6.8 青森県、奥津軽駅の駅舎デザインについて、鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対し、今別町が推薦した B 案を回答。
- \*2012.6.15 北斗市議会、北斗市議会北海道新幹線建設促進・地域振興調査特別委員会（水上務委員長）が提出した、新函館駅について駅名を「北斗函館駅」とするよう求める議案を多数決で可決。
- \*2012.6.15 高谷寿峰北斗市長、北斗市議会の決議を受け「非常に重い決議だと受け止めているが、JR 北海道から駅名の照会があったわけではなく、私自身の考え方はしかるべき時期が来たら表明する」と発言。
- \*2012.6.20 工藤寿樹函館市長、函館市議会で「(新駅の正式名称は)新函館が最も望ましい」答弁。
- \*2012.6.26 北海道、新函館—札幌間の工事実施計画について、異議なしとする文書を国土交通省に提出。
- \*2012.6.29 国土交通省政務三役による検討会議。整備新幹線未着工 3 区間について財源確保や地元自治体の同意など、着工に必要な全ての条件を満たすことを最終確認。
- \*2012.6.29 羽田雄一郎国交相、整備新幹線未着工 3 区間（北海道新幹線新函館—札幌間と北陸新幹線金沢—敦賀間、九州新幹線武雄温泉—長崎間）の工事実施計画を正式に認可。閣議後の記者会見で「整備新幹線は持続可能で活力ある国土を築く礎となる」とし、消費増税法案の国会審議が行われている中で認可したことについて「効率的・効果的に事業を進める決断をしたので理解していただけると確信している」「3 区間は公共事業関連費に過度に依存しないのが前提。JR の施設使用料を活用することとしており、財政規律に十分配慮している」とコメント。
- \*2012.6.29 嶋保余市町長、北海道新幹線の着工認可にあたって「町民や議会の意見・要望を受け止め鉄道存続を図っていく」とコメント。
- \*2012.7.7 青森県・市長会・町村会、2013 年度政府予算に関わる重点施策を県選出国會議員に説明する会合を開催、16

項目の要望。北海道新幹線について、貨物列車との共用運行のため新青森—新函館間の所要時間が18分増えて58分になることから「利便性が大きく低下する」と指摘、200km/h以上の高速運転実現に向けた方策や実現時期を示すことなどを求めるとともに、雪害対策などで建設費が878億円増えたことを受け、県負担の圧縮を図ることも要望。

- \*2012.7.10 高橋はるみ北海道知事、北海道新幹線新函館—札幌間の起工式を8月に長万部町で開催することを正式発表。
- \*2012.7.12 第1回交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会整備新幹線小委員会青函共用走行区間技術検討ワーキンググループ。これまでの検討及び論点について報告、同区間の新幹線の200km/h以上への速度向上について審議。
- \*2012.7.12 上田文雄札幌市長、「工事は長く続くので、できるだけ『着工』による経済波及効果が大きい方がいい。その意味で、札幌で起工式をやる方が盛り上がると思う」とコメント。
- \*2012.7.12 JR貨物、「桃太郎」(EF210形式電気機関車)に勾配後押機関車の機能を付加した新型車両と北海道新幹線函館開業以降の青函トンネル共用走行に対応した試作機関車の車体デザインなどを発表。
- \*2012.7.18 北斗市、北海道新幹線新函館駅開業PRのためのロゴマークとキャッチフレーズ決定。
- \*2012.7.20 青森県議会総務企画常任委員会で山谷良文青森県交通政策課長、北海道新幹線奥津軽駅の駅利用者が200人/日程度にとどまるとの見通しを示す。
- \*2012.8.8 北海道新聞、JR北海道が江差線木古内—江差間42.1kmの廃止する方針を固めたと報道。
- \*2012.8.23 JR貨物、青森県が求めていたダイヤ調整による新幹線と貨物列車のすれちがい回避策について「物流確保の立場から非常に困難」と回答。
- \*2012.8.25 長万部駅前では北海道新幹線新函館—札幌間の着工式。羽田雄一郎国交相や高橋はるみ北海道知事ら約200人が出席。同時に北海道新幹線建設促進期成会主催の着工祝賀会開催。
- \*2012.8.25 羽田雄一郎国交相、着工式終了後記者団に対し、「1年でも2年でも早くしたいという地域の思いは私も同じ。1年でも早く全通するよう、考えさせていただきたい」と、工期短縮に向け努力する意向を表明。
- \*2012.8.28 JR北海道、青森県による、早期に青函トンネル内を200km/h以上で走行するようことの要望に対し、「JR貨物と共同で新幹線に貨物列車を積み込む『トレイン・オン・トレイン』の研究を進めており、これが最善と考えている」と回答。
- \*2012.8.25 高橋はるみ北海道知事、北海道新幹線新函館—札幌間開業後に並行在来線として経営分離される函館本線小樽—函館間の取扱いについて9月の早いうちにも沿線15市町と協議を始める考えを示す。
- \*2012.9.3 小池明夫 JR北海道社長、木古内・上ノ国・江差の3町長に対して江差線廃止の意向を正式に伝達。3町長は「大幅な赤字路線なのでやむを得ない」と一定の理解を示す。
- \*2012.9.3 小池明夫 JR北海道社長、会見で「(江差線廃止に関して)代替交通手段はできる限りの支援をする」と明言したが、JR直営でのバス運行には否定的な見方を示す。
- 2012.9.4 高谷寿峰北斗市長、新函館駅の名称について「北斗函館駅が最もふさわしいと思っている」と、駅名について初めて発言。
- \*2012.9.7 国土交通省、2013年度予算概算要求に、整備新幹線整備費(国費)として706億円計上。総事業費は前年度比14.1%減の2660億円。未着工区間の調査費として5億5500万円計上。
- \*2012.9.7 北海道新幹線並行在来線対策協議会(座長:高橋はるみ北海道知事)の初会合。道や沿線15市町の首長らが、開業5年前の2030年度をめどに鉄道維持かバス転換かを定めることを申し合わせ。会合の中で高橋はるみ北海道知事は、「(工期を)24年ではなくもう少し早く、例えば十数年で行いたい」と述べ、初めて具体的な年限に触れる。
- \*2012.9.19 北海道新幹線第1外黒山トンネル(135m)、第2外黒山トンネル(683m)貫通式。
- \*2012.9.20 第2回交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会整備新幹線小委員会青函共用走行区間技術検討ワーキンググ

ループ。青函共用走行に関する現時点の検討について報告。

- \*2012.9.24 北斗市の高谷寿峰市長と池田達雄市議会議長、JR北海道本社を訪れ、同市に建設される新駅の名称について「北斗函館駅」とするよう要望。
- \*2012.9.25 三村申吾青森県知事、定例会見で、新幹線と貨物列車の共用による列車の運行速度が課題となっている青函トンネルをめぐる、JR貨物がダイヤ調整による走行時間帯の分離を経営への影響を理由に否定していることについて「軽々な発言はよく考えた方がいいのではないかと」発言。さらに「高速化検討を開始した当初から『分かりません』というのはいかかなものか、これまでの経緯を踏まえるべき」と、JR貨物の姿勢を批判。
- \*2012.9.27 JR北海道が、函館駅北口にビジネスホテルとして「JR イン」の建設を計画していることが明らかになる。2015年度の開業を目指し、客室数は250室程度。
- \*2012.10.1 野田第三次改造内閣発足。国交相は羽田雄一郎が留任。
- \*2012.10.10 北海道新幹線津軽蓬田トンネル貫通。これにより本州側新設区間で全てのトンネルが貫通。
- \*2012.10.11 早瀬藤二 JR貨物取締役（総合企画本部副本部長）、東奥日報の取材に対し、「(青函共用走行について)国交省からの相談があり、勉強している」と述べ、青函トンネル前後での貨物列車のダイヤ調整を検討し始めていることを明らかにする。しかし「ダイヤ調整は非常に困難」との基本姿勢は崩しておらず、課題として物流量の確保や輸送の安全性、経営効率性の確保などを挙げる。
- \*2012.10.18 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、建設中の北海道新幹線の橋脚のうち、北斗市と七飯町の境界を通る道道大野大中山線の上に架かる1ヶ所で国の基準より56.5cm低いことが分かったと発表。橋の架け替えでは2015年度予定の開業が遅れることから、地面を掘り下げて道道の路面を低くする意向。
- \*2012.10.20 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、北斗市内で記者会見を開き、北海道新幹線の高架橋が56.5cm低かった問題について、道道掘り下げ工事を行なう考えを改めて説明、費用については全額を設計や建設工事を受注した3社・1JVに求める考えを示す。いずれの業者も応じる意向。
- \*2012.10.23 北海道新幹線津軽蓬田トンネル(6.2km)貫通式。
- \*2012.11.6 青森県蓬田村内で、青森県側新設区間へのレール敷設工事開始。
- \*2012.11.14 JR北海道、2012-17年度の5年間の中期経営計画(中期経営計画2016)発表。北海道新幹線開業で鉄道収入が70億円増えると想定。
- \*2012.11.14 江差町で新幹線フォーラム開催。
- \*2012.11.28 八雲町で新幹線フォーラム開催。
- \*2012.11 下旬 北海道北斗市・木古内町にまたがる渡島当別トンネル内で、北海道側新設区間へのレール敷設工事開始。
- \*2012.12.11 国土交通省、第4回青函共用走行区間技術検討ワーキンググループにおいて、青函トンネル内での新幹線減速回避策として、JR貨物のダイヤ調整を踏まえて1日1往復のみ260km/hの高速走行を行う案を示す。
- \*2012.12.18 青森県議会新幹線・鉄道問題対策特別委員会、北海道新幹線：新青森—新函館間について安全・環境対策の強化や高速走行の追加工事費用を追加し、総事業費を4591億円から5508億円に増額するとして国の認可方針を了承。
- \*2012.12.21 札幌延伸に伴う最初の工事が、北斗市内の村山トンネル(5.3km)に決定し、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が工事概要を公告。2013年度着工、2020年度末完成予定。
- \*2012.12.21 北洋銀行(札幌市)、北海道新幹線新函館開業をにらみ、青森銀行(青森市)と顧客の事業連携や観光振興などで業務提携すると発表。
- \*2012.12.26 第二次安倍内閣成立。国土交通相に太田昭宏。
- \*2013.1.22 政府、2013年度予算案に整備新幹線5区間(北海道：新青森—新函館間・新函館—札幌間、北陸：長野—金

沢間・金沢―敦賀、九州長崎)の建設費として2012年度当初と同額の706億円を盛り込む方針を固める。自治体負担を含めた全体事業費は、前年度比14%減の2660億円となる見通し。

\*2013.1.24 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、倶知安町と北海道の要望を受け、現時点で半地下とされている倶知安駅周辺の新幹線区間約1.3kmを高架に計画変更する意向を示す。

\*2013.1.25 道南地域(五稜郭―木古内間)第三セクター鉄道開業準備協議会。道、経営・運行に関する基本方針の骨子を提示。運行本数は現行の37本を維持、運賃は3割の値上げをする予定。JR函館駅への直通乗り入れ等を検討。

\*2013.1.29 国土交通省、2013年度整備新幹線建設事業費の線別配分額を公表。北海道:新青森―新函館は1000億円。新規着工3区間については410億円、そのうち北海道:新函館―札幌は60億円。