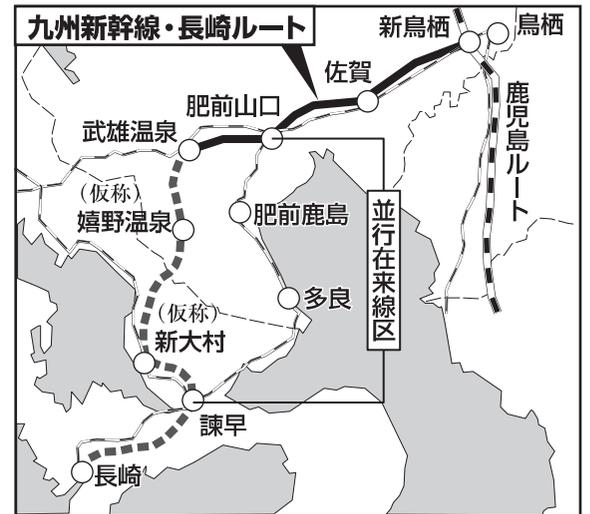
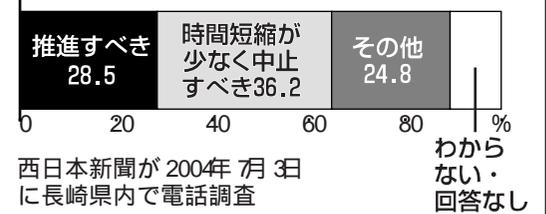


沿線自治体1つでも反対なら「着工しない」

日本共産党・仁比議員の質問に国が答弁



九州新幹線長崎ルートの来年度着工について



3月10日、日本共産党の仁比聡平参議院議員は、参議院国土交通委員会、九州新幹線長崎ルートの建設着工問題について質問。鹿島市などJR長崎本線の沿線自治体が住民と並行在来線の経営分離反対をかかげており、「見切り発車することとは許されない」と厳しく指摘しました。以下その要旨を紹介しします。

九州新幹線長崎ルートは福岡と長崎を結ぶ新幹線（新鳥栖～長崎）73年に整備計画が決まり、政府・与党は04年の協議で長崎ルートを新規着工区間として検討議論現行の特急と20数分しか時間短縮にならない。

仁比聡平参議院議員
武雄温泉から諫早までの整備新幹線長崎ルートの事業採択が、昨年12月16日に政府・与党合意で決定。その申合せの内容は。

梅田春実鉄道局長

並行在来線区間の運営のあり方について、長崎県の協力を得ながら佐賀県で検討し、速やかに結論を出す。調整が整った場合には着工する。

仁比聡平参議院議員

着工は地元の調整がついてからで、現時点で地元の同意

意が得られていない。どのような同意が求められるのか。

梅田春実鉄道局長
（着工の同意は）JRが示された在来並行線の経営分離区間の考え方について、各沿線自治体が鉄道局長あてに文書で回答をもらう。

仁比聡平参議院議員

鹿島市では、昨年12月3日全会一致で長崎ルートの建設計画に反対し、JR長崎本線の存続を求める意見書が上がった。議員先頭に街頭署名や住民集会も行われた。沿

仁比聡平参議院議員

一つでも同意がなければ着工できないのか。

北側一雄国土交通大臣
これまで同様に、沿線地方公共団体全体の同意を得たうえで、工実施計画の認可を行い着工することが基本。

並行在来線の経営分離で沿線自治体負担重く 国とJRが責任をはたすべき(仁比)

仁比聡平参議院議員

経営分離される第三セクターの出資金も自治体負担になる。新幹線が建設され三セク化した長野のしなの鉄道の出資金とその割合は。

梅田春実鉄道局長

出資金23億6千4百万円で民間が約10%、長野県が75%、沿線の市町が15%の割合。

仁比聡平参議院議員

すでにJRから経営分離され、第三セクターになった

ところでは、地元の県・市町村に多額の財政負担があり、住民も運賃値上げや列車本数減少など犠牲になっている。経営分離した第三セクターの経営が大変であり、政府やJRが責任と役割をはたすべきだ。

北側一雄国土交通大臣
整備新幹線は、地元からの強い要望。JRへの経営の過重な負担をさけるために、新幹線開業時に並行在来線を経営分離することは必要。



2月28日、鹿島市の出村助役(手前)と懇談する仁比聡平参議院議員(右)、田村貴昭党九州・沖縄ブロック国政対策委員長(右2人目)ら

鹿島市長が 仁比質問にお礼

鹿島市では幹部職員ら約30人が仁比議員の質問(録音)を聴取。市長から松尾征子党鹿島市議に仁比議員へお礼を言っしてほしいとの話がありました。