

月刊

# 交通 公論

国土交通行政と事業経営を解説・論評する専門雑誌

☒ 日本バス協会第92回定時総会特集 ☒

- ①〔総会へのメッセージ〕 バスをとりまく最近の情勢  
国土交通省自動車局旅客課長 金指和彦
- ②都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会の  
中間とりまとめ概要について  
国土交通省公共交通政策部交通計画課長 藏持京治
- ③自動運転に係る国交省の取組み  
国土交通省自動車局技術政策課自動運転戦略官 平澤崇裕
- ④令和元年度の課題と取組み  
日本バス協会理事 梶原景博

運輸時評 佐藤善信／盛山正仁

交通公論 工藤裕一／瓦林康人／宮坂裕介  
ざいそう 片山敏宏／中野晶子／橋本恵一郎



昭和44年創刊

令和元年

4・5月

No.303

「圏央ライナー川越・湘南線」運行開始

都市部⇔観光地の直行便増設へ

**Kanachu**

神奈川中央交通株式会社

むかし話(その五)

『リニア山梨実験線』

佐藤善信

東京大学公共政策大学院客員教授  
(一九八二年運輸省入省、二〇一七年国土交通省退職)

【はじめに】

運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部「タコ部屋」時代(一九八八年〜一九九一年)の「むかし話」の五回目です。

前回までは、整備新幹線の建設が本格的に始まった一九八九年度予算について書いてきましたが、今回は一九九〇年度予算についてです。

これまで第一回から第三回は、「三十数年前の施策で、今ではもう知られていないものの中に、今日的意義を有するものがあるのでは」という問題意識で書いてきましたが、今回の意図は、前回(第四回)と同じく、こういうことがあったということを読者の皆様知っておいていただきたいということです。

【中央リニアは誰が経営するのか】

第一回冒頭で触れたJR東海葛西名誉会長の東大における講演の中で、

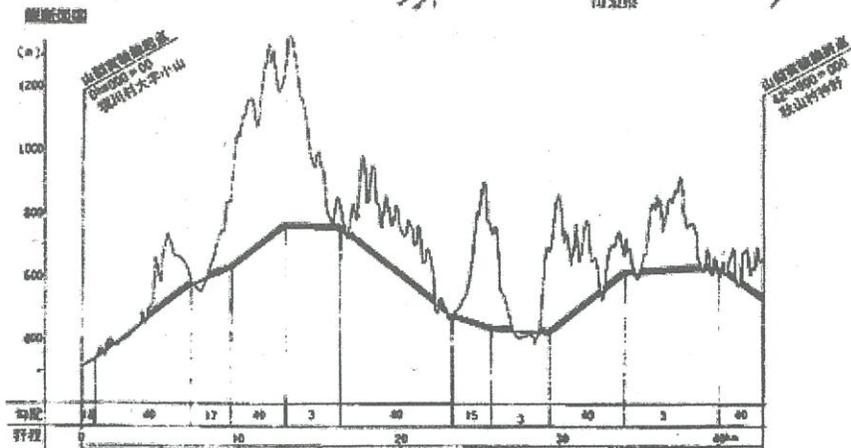
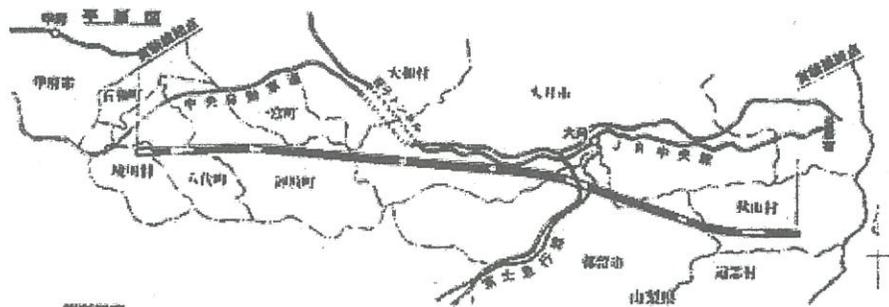
を開始する場合には、東海道新幹線と一元的に経営することが確認されていたのでした。いわば、既設新幹線リース料配分率の固定に併せて、国鉄分割のうち本州三社の切り分けについて微修正するとともに、切り分けが決まっていなかった部分について取り決めたというところでしょうか。

【リニア技術は誰のものか】

さて、二年目のタコ部屋に与えられたミッションは、リニア山梨実験線建設予算の獲得でした。別添の図表をご覧ください。これらは、当時JR総研から出向してタコ部屋の中となっていた奥村補佐官(現運輸安全委員会鉄道部会長)の論文(鉄道ピクトリアル一九九〇年九月号)から借用しています。

「あれっ、そうだったっけ」と感じた箇所がありました。それは、「JR東海による東海道・中央新幹線一元経営を運輸省と文書確認することにより、一九九〇年六月までに中央新幹線の経営権を確保した」という指摘でした。  
早速、葛西氏の著書『飛躍への挑戦』を読み返したところ、記憶がおぼろげながら戻って来ました。  
それによれば、前回(第四回)書いたとおり、一九八九年度予算の立案過程(一九八八年十二月頃?)において、運輸省・JR各社の幹部間で、  
① 新幹線鉄道保有機構の既設新幹線リース料のJR各社への配分率の固定  
② リース料配分率の固定に当たったのJR西日本への配慮  
③ 将来、リニア中央新幹線が営業

最近では、「リニアと言えばJR東海」ということになっていますが、当時は、そう単純ではなく、山梨実験線の建設及び実験線における技術開発は、技術開発主体としてのJR総研、インフラ保有主体としてのJR東海、建設主体としての鉄建公団という役割分担で行われました。  
① JR総研は、JR各社の負担金のほか、国の補助金、日本開発銀行(現DBJ)の融資、山梨県の



技術開発の費用		
技術開発費用	実用化実験投資(山梨)	1,140億円※
	実用化試験費(山梨)	410億円※
	基礎試験費等(宮崎・国立)	420億円
1,970億円		
工事に要する費用		
工事費用	実験基盤施設投資(山梨)	1,490億円
	実用化実験投資(山梨)	1,140億円※
	実用化試験費(山梨)	410億円※
3,040億円		
注) ※は、技術開発の費用で示した費用の再掲。		
資金計画概要		
費用総額	・JR負担 2,680億円 (うちJR東海特別負担 1,960億円) ・国庫補助 490億円 ・地元協力 290億円	
3,460億円		

項目	年度	年度							
		平2	3	4	5	6	7	8	9
建設									
			新実験線建設						
実験	山梨					実用化自走実験			
	宮崎			新実験線用基礎実験					
				各種装置開発基礎実験					
	国立	基本設計・基礎実験							
実用化自走							短距離システム	中長距離システム	

無利子貸付金を受け入れて、実用化実験投資・実用化試験・基礎試験を行う。  
② JR東海は、将来営業線に転用できるトンネル・高架橋等のインフラ建設費を負担し(実験基盤施設投資)、実験期間中、JR総研に無償で貸し付ける。  
③ 鉄建公団は、JR総研・JR東海から委託を受けて、実験線の用地買収・建設を行う。  
JR東海が費用の半分以上を負担したことは事実ですが、JR東海以外の多くの関係者の協力があったことを忘れてはならないと思います。

