

災害への強さを訴え財源確保

〈九州新幹線長崎ルート〉の諫早―長崎間は財源確保などがネックとなり、いまだ認可されていない。同じ未着工区間を抱える北陸新幹線、北海道新幹線と優先順位をめぐる争いも水面下で続く。その主戦場が民主党の議連「整備新幹線を推進する議員の会」。ここでどんな政治判断がなされるのか。同会事務局長を務める大久保潔重氏に議論の現状を聞いた。

議連は長崎、北陸、北海道の3者一体で整備推進を訴えてきたが、その方針は変わらない。未着工区間の新たな整備財源を探しているが、3区間同時着工となると総事業費が膨らむため、優先順位をつけようという考え方もある。仮にそうなったときに長崎ルートが後回しにならないための準備が必要だ。

長崎ルート推進は佐賀県の国会議員とも歩調を合わせたい。7月21日には初めて両県選出の

整備新幹線 議論の現状は



「九州全体で長崎ルートを盛り上げたい」と話す大久保潔重議員
—諫早市内の事務所

大久保 潔重氏（民主・参院長崎選挙区）

永田町発
ながさき
国会議員に聞く

は佐賀や福岡からも入ってもらおうように調整している。既に開業した鹿児島ルート沿線の鹿児島や熊本にも応援をもらい、九州全体で盛り上げていきたい。

県や沿線自治体は陳情のため何度も上京しており、今度は東京で決起大会も計画しているが、県民に「やるぞ」という熱意があるのとならないのでは中央へ

民主党国会議員が新幹線について協議した。議連役員は北陸や北海道の関係議員が多く、今後

のアピール度が全然違う。最大の課題は安定財源の確保だが、どの分野の公共事業も予算確保が難しくなっており、新幹線だけが特別扱いされることはないはず。道路や港湾を含め、どう優先順位をつけるか、全省庁的、国家戦略的に議論すべきだ。

東日本大震災の復興への集中的な投資も想定され、新幹線の整備が手薄になる懸念もある。復興に全力を尽くすのは当然だが、議連としては、災害に強い新幹線の特性や震災に備えたバイパス交通網の必要性を主張する。特に北陸の議員は、大動脈の東海道が震災で打撃を受けた場合の代替機能を強調している。長崎ルートはJR長崎線のバイパス機能だけでなく、アジアとの交流拡大を見据えたゲートウエー（玄関口）として必要性を訴えたい。私は事務局長という中立的な立場だが、それ以前に長崎を代表しているという責任がある。（聞き手は報道部・山里悠太郎）