

令和 6 年 6 月 17 日現在

機関番号：13501

研究種目：基盤研究(C)（一般）

研究期間：2018～2023

課題番号：18K01436

研究課題名（和文）リニア中央新幹線の政治過程 - 政治と経営の論理の攻防 -

研究課題名（英文）The Political Process of the Linear Chuo Shinkansen Line

研究代表者

藤原 真史 (Fujihara, Masafumi)

山梨大学・大学院総合研究部・准教授

研究者番号：20366975

交付決定額（研究期間全体）：（直接経費） 2,100,000円

研究成果の概要（和文）：同じ全国新幹線鉄道整備法を根拠としながら、整備新幹線の政治過程とリニア中央新幹線の政治過程とは、全く異なる様相を示す。本研究では、多数の文献や資料などを丹念に整理、分析することにより、その異同の理由の解明を目指した。JR東海が、建設費を自己負担するというアイデアによりリニア中央新幹線を国家ではなく同社のプロジェクトとして位置づけ直したことが、制度や慣行の軛から同社を解放し、両者を分かつ最大の要因となったことが明らかとなった。

研究成果の学術的意義や社会的意義

整備新幹線とリニア中央新幹線とはともに、沿線地域の住民はもとより、日本社会やそこに暮らす私たちのくらしに大きな影響を及ぼす巨大プロジェクトである。同じ全国新幹線鉄道整備法を根拠としながら、前者と比べ後者では、一部地域を除き、相対的ではあるが私たちの代表である政治家、政治の影が薄い。両者の異同を探りその理由に迫る本研究は、さまざまな制度が及ぼす影響という観点から政治過程の研究の充実化に資するものである。さらに、私たちにとって身近なインフラ整備においても民営化・民間化の流れが強まる中で、それらへの公的な主体の関与や統制をいかに担保していくべきかを考えるための視座を提供するものでもある。

研究成果の概要（英文）：While both the new Shinkansen (the Seibi Shinkansen) lines and the Linear Chuo Shinkansen line are based on the same Nationwide Shinkansen Railway Development Law, they exhibit completely different aspects in terms of their political processes. In this study, I aimed to elucidate the reasons for these differences by carefully organizing and analyzing numerous literature and materials. It became evident that the Central Japan Railway Company's (JR Central's) idea of self-financing the construction costs led to repositioning the Linear Chuo Shinkansen line as the company's project rather than a national one, which turned out to be the primary factor distinguishing the two.

研究分野：政治学、行政学

キーワード：政治過程 新幹線

1. 研究開始当初の背景

東海道新幹線(1959年着工)は、開業まもなく黒字に転じて以降、日本国有鉄道(国鉄)そして東海旅客鉄道株式会社(JR東海)に多額の利益をもたらすとともに、その成功が、新幹線への各界の注目や期待を否応なく高めることとなった。

東海道新幹線に続き山陽新幹線の整備が着手された60年代末には、国土開発の文脈で新幹線が一大テーマに浮上するようになった。70年には議員立法で全国新幹線鉄道整備法(全幹法)が成立し、新幹線鉄道の建設に関する手続きが制度化された。

全幹法に基づき、71年には東北新幹線(東京～盛岡)などの基本計画、整備計画が決定され、着工に漕ぎ着けた。72年に基本計画、73年に整備計画が決定されたのが、北海道新幹線をはじめとする5線、いわゆる「整備新幹線」(整備5線)である。

これら整備新幹線の次に位置づけられたのが、73年に基本計画が決定された中央新幹線、山陰新幹線、四国新幹線などの12路線、いわゆる「基本計画線」である。12路線のうち11路線は基本計画の告示に止まっているが、唯一、中央新幹線のみが、80年代後半から実現に向けて動き出した。山梨リニア実験線において実験を積み重ねてきたJR東海は、東海道新幹線パイパス(中央新幹線)の建設を自己負担で行うことを表明し、2014年の着工に漕ぎ着けた。

新幹線鉄道は、国土構造のあり方はもとより、沿線各地の産業構造や地域開発などに大きな影響を及ぼしてきた。ゆえに、与党の強い影響力の行使や地方自治体による地方利益の表出は、時にその強大さや過剰さが批判、揶揄されながらも、政治の当たり前の光景とも目されてきた。しかしながら、整備新幹線はもとより宮崎実験線(77年～96年)に替わる新実験線の山梨誘致時と比べても、2007年以降のリニア中央新幹線の建設をめぐる政治過程は、そうした常識を覆すようにJR東海ペースで進んだ。地域の社会や経済に広範な影響を及ぼす新幹線鉄道建設をめぐる政治過程の変容が窺える中、それをもたらした要因を解明する必要性を感じ、本研究を構想した。

2. 研究の目的

研究代表者は、本研究の着想に至るまでの学会の研究報告などにおいて、リニア中央新幹線の政治過程の大まかな構図を描き出し、その際だった特徴が「政治の過少」ではないかと見立てて問題提起を行った。

本研究では、リニア中央新幹線との対比においては「政治の過剰」とも位置づけうる整備新幹線との比較も交え、より緻密な構図の描写により、その見立てを補強し検証することを目的とする。具体的には、二つの新幹線の政治過程に差異をもたらした要因について、国鉄分割民営化の帰結、全幹法に依りつつも建設費用は自己負担するというJR東海のアイディアの力、政治過程の変容にも関わらず旧来型の影響力行使に望みをつないだ自治体、東京～名古屋間の一括着工が課した地方利益の表出における時間的制約、といった観点から検討を試みる。

そのため、まず比較対象である整備新幹線の政治過程について、地方自治体の動向にも着目しつつ時系列的整理を行い、「政治の過剰」という見立てのより精緻な検証を進め、そうしたプロセスを現出させた要因を解明する。また、リニア中央新幹線の政治過程について、厚みのある叙述により整備新幹線とは趣を異にする「政治の過少」の要因を探る。これらに関連して、世界的に拡大傾向にある民間主導型インフラ整備事業の一つであるリニア中央新幹線とその政治過程の検証を通じ、公的な領域における民間主導プロジェクトに対する政治の関与や統制のあり方について視座を得る。

3. 研究の方法

研究の目的から、整備新幹線とリニア中央新幹線の政治過程の時系列的整理と関連諸制度の精査、民間主導型インフラ整備事業の動向の把握が中心課題となる。当初は新幹線鉄道の沿線地域や海外における民間主導型インフラ整備事業の現地調査も計画していたが、それらの実施予定時期にコロナ禍が直撃したため、先行研究や公的な公表資料の渉猟による文献調査を主軸に据えて研究を実施した。

時代を画する巨大プロジェクトでありながら整備新幹線やリニア中央新幹線に関する学術的な論考はまだ多くはないが、技術的課題、整備効果、並行在来線の経営分離などの個別論点に焦点を合わせたものを含め幅広く収集するとともに、ジャーナリスト等が手がけたルポルタージュなども調査対象とした。政治過程を理解するのに不可欠な新幹線鉄道の整備に関わる諸制度、たとえば環境影響評価制度や大深度地下利用、独立行政法人制度などについても、文献調査を実施した。

また、政治過程の緻密な描写に不可欠な新幹線鉄道をめぐる出来事の時系列的整理に関しては、全国紙各紙の新聞記事データベース、沿線の地方紙の新聞記事データベース、衆議院と参議院の本会議や国土交通委員会を中心とする委員会の会議録、沿線の地方議会の会議録、JR東海

をはじめとする JR 各社や独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）の公表資料を多数収集し、一部テキスト分析の手法も用いつつ整理・分析を実施した。

4．研究成果

(1) 整備新幹線の政治過程 - 「政治の過剰」とその要因、変化

本研究で解明を目指した一つの目的である整備新幹線の政治過程については、概略、次のような知見が得られた。

戦前の「弾丸列車」にルーツを辿ることができる新幹線は、1959年に建設が開始された東海道新幹線（64年開業）によって現実のものとなった。東海道新幹線の完成と前後して、国鉄は山陽新幹線の建設に向けた動きを本格化させ、新大阪～岡山間の建設が67年に、岡山～博多間の建設が70年に始まり、それぞれ72年、75年に開業した。この頃には新幹線の整備が、国土開発の文脈でも一大テーマに浮上するようになった。

全幹法は、新幹線熱が高まりを見せたこの時期に議員立法で成立した。東海道新幹線と山陽新幹線の建設は基本的に、国鉄が主導しその自己負担によって開業に漕ぎ着けたが、同法の制定により手続が変わった。運輸大臣（現・国土交通大臣）は、建設を開始すべき新幹線鉄道の路線（建設線）について、基本計画の決定・変更、営業主・建設主体の指名、整備計画の決定・変更の際に、鉄道建設審議会（現・交通政策審議会）への諮問を義務づけられた。

全幹法に基づき、いち早く71年に整備計画が決定した東北新幹線（東京～盛岡）と上越新幹線（大宮～新潟）は同年に着工となり、82年に東北新幹線（大宮～盛岡）と上越新幹線が、85年に東北新幹線（上野～大宮）が、91年に東北新幹線（東京～上野）がそれぞれ開業した。続く73年に整備計画が決定されたのが、北海道新幹線（青森～札幌）、東北新幹線（盛岡～青森）、北陸新幹線（東京～大阪）、九州新幹線（鹿児島ルート（福岡～鹿児島））、九州新幹線（西九州ルート（福岡～長崎））、いわゆる整備新幹線（整備5線）である。整備新幹線は、閣議決定による計画の凍結（82年～87年）を経て、公共事業方式による整備に転換することで財源の確保に一定の目処をつけ、与党主導で難工事区間の工事や駅周辺環境整備事業などの先行といった手法も駆使しつつ、一定の条件が整った地域から順次着工、部分開業が積み重ねられてきた。整備方式の転換が、与党の新幹線に関する検討組織（委員会やプロジェクトチーム等）の役割や影響力の拡大に寄与したのである。

新幹線の整備における最大のハードルが、財源確保であった。64年に赤字転落してから悪化する一方の国鉄の経営問題や75年以降の赤字国債の発行常態化もあって、地方自治体の負担の制度化や関与の拡大が図られた。81年の全幹法の改正により、国鉄や日本鉄道建設公団（鉄建公団、現・鉄道・運輸機構）に対し、自治体は新幹線の建設に必要な資金について補助金等の交付ができるようになった。併せて、建設に要する土地の取得のあつせんその他必要な措置を講ずる努力義務が自治体に課された。その後、80年代中葉の整備新幹線計画の凍結と国鉄分割民営化を経て、建設費用の一定割合を自治体が負担する仕組みが導入され、97年の全幹法の改正で自治体による建設費用の負担が法定された。JRからの貸付料等を除いた額について、国が3分の2、自治体が3分の1を負担するという、現在まで続く仕組みが確立した。負担の見返りとして、国交相は工事实施計画の認可に先立ち費用を負担する都道府県の意見を聴取しなければならなくなり、自治体の意見陳述の機会が法的に担保されるようになった。さらにこの改正において、全幹法の目的に「地域の振興に資すること」が追加され、新幹線鉄道の整備と地域の振興とを結びつけることが法的に明示された。

直接的な建設費用の負担に加え、いわゆる並行在来線のJRからの経営分離も、新幹線建設に伴う自治体の負担に位置づけられる。80年代末から90年代にかけての一連の政府・与党申合せ、政府・与党合意により、並行在来線については開業時にJRの経営から分離するが、具体的な区間については工事实施計画の認可前に沿線地方自治体及びJRの同意を得て確定する仕組みが整った。沿線自治体とJRの意向が、並行在来線問題の解決、つまるところ新幹線鉄道の着工を左右するようになったのである。

新幹線整備への自治体の関わりは、建設費用の負担、政府・与党申合せ（合意）に基づく並行在来線の経営分離に対する地元同意、全幹法が規定する用地買収への協力、工事の円滑な実施への各種協力、あるいは環境影響評価法が規定する環境影響評価準備書に対する都道府県知事等の意見提出など、多岐にわたる。これらさまざまな関与や負担の仕組みの確立は、新幹線鉄道の建設における自治体の影響力行使の制度的余地を大きく拡大し、沿線自治体の一部はこれらを梃子にルート変更、並行在来線の経営分離の一定期間の回避、国からの特例的な財政支援の確保、さらには事業の進展を止める事実上の拒否権の行使などに成功している。

(2) リニア中央新幹線の政治過程 - 「政治の過少」とその要因、変化

本研究で解明を目指したもう一つの論点であるリニア中央新幹線の政治過程については、概略、次のような知見が得られた。

60年代後半に国鉄が示した第2東海道新幹線構想に遡ることができる中央新幹線は、全幹法に基づき、整備新幹線に次いで建設を開始すべき路線を定める基本計画線に位置づけられた。74年に運輸省は、東海道新幹線のバイパスとして中央新幹線を80年頃に開業させる方針を固め、甲府市・名古屋市間の山岳トンネル部の地形・地質調査を国鉄に指示した。が、高度経済成長終

焉に伴う開発基調からの転換、国鉄の累積赤字の増大や国の財政赤字の常態化によって、中央新幹線を含む新規の新幹線鉄道建設の行方は視界不良に陥った。

バブル景気の時代に突入した 87 年になると、閣議決定により整備新幹線の着工凍結が解除され、リニア実験線の誘致による中央新幹線実現への期待も高まった。77 年に開設された浮上式鉄道宮崎実験センター（宮崎実験線）に替わる実験線をめぐり全国の地域が誘致に名乗りを上げる中、リニアの実用化を主導し中央新幹線の経営主体として認知され東海道新幹線との一元経営を獲得することを目論む JR 東海の積極姿勢と、地元選出の自民党の実力者の積極姿勢を追い風にする山梨県の働きかけとが共鳴し、89 年に同県での実験線建設が正式決定した。

90 年には、区間の 8 割がトンネルとなる 42.8km が山梨実験線のルートに決まり、同年末には着工式を迎えた。その後、紆余曲折を経て、ルートの一部 18.4km を先行するかたちで実験線は完成し、97 年から実験を開始した。ただし、実験そのものは着々と成果を上げつつも、全線はおろか実験線の未着工区間整備のめどすら立たない状況が続いた。

2000 年代半ばになって、事態が大きく動いた。2006 年に完全民営化を果たした JR 東海が実験線延伸の方針を示し、翌年には東京・名古屋間でのリニア中央新幹線の開業目標を 25 年に定めその建設を自己負担で行うことを決定したのである。国鉄時代の地形・地質調査では難易度が高いとされたルートも技術の進歩で建設可能とされ、焦点はルート選定（A:木曾谷ルート、B:諏訪・伊那谷ルート、C:南アルプス貫通直線ルート）と中間駅の設置場所及びその建設費用負担のあり方となり、株主への責任や経済合理性を前面に押し出す JR 東海と、国や沿線自治体との駆け引きが始まった。

全幹法に基づく調査が進む中、2009 年に JR 東海は、1 県に一つの中間駅の設置が適当とする考えを正式表明するとともに、長野県が推す B ルートは JR 東海が本命視する C ルートより建設費が割高であるとの試算を与党や沿線自治体に伝えた。ルートや中間駅の調整は継続としつつ、10 年に国交相は交通政策審議会（陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会）に対し、中央新幹線の営業・建設主体の指名、整備計画の決定について諮問した。ルートをめぐっては、同年の審議会における知事ヒアリングで、県内の意見が割れていた長野県知事が「科学的見地のもとに」結論を一任する姿勢を示し、南アルプスルート（C ルート）の経済効果が最も高いという試算も相まって、同年中に事実上決着した。中間駅の建設費用については、知事ヒアリングでも全額地元負担への強い反発が示されており、今後の調整に委ねることとなった。なお、この時期に JR 東海は、景気低迷による東海道新幹線の収入減少を理由に、リニア中央新幹線の開業時期を 27 年に延期することを発表している。

いくつかの調整課題を残しつつ、11 年の交通政策審議会小委員会の答申を受けた国交相は JR 東海を中央新幹線の営業・建設主体に指名し、整備計画を決定のうえ、建設を指示した。建設指示を受けた JR 東海は、工実施計画の認可申請に向けて環境影響評価の進めるとともに、ルートや中間駅の調整を進めた。国が財政難を理由に深入りを避けたこともあり、中間駅の建設費用の負担については歩み寄りが見られず各県内の自治体の足並みも乱れがちであった。最終的に、膠着状態にあった費用問題が今後の事業の進捗に影響しかねないと判断した JR 東海が、コンパクトな駅を目指すという前提で同社負担とする方針を明らかにし、決着した。中間駅の位置の調整もほぼ完了した 13 年に、JR 東海は環境影響評価準備書を公表し、詳細なルートと中間駅の位置が示された。

環境影響評価の一連の手続が完了した 14 年、JR 東海は国交相から中央新幹線品川・名古屋間工実施計画の認可を受け、準備が整った駅や工区から順次着工していった。品川・名古屋間の起工式からおよそ 10 年。この間、工事に伴う生活環境への影響、工事により発生する残土の処分、工事差し止めを求める訴訟の提起、コロナ禍による東海道新幹線の利用者減や生活様式の変化、一部工区での工事遅延など、さまざまな問題や動きが生じ、継続している。

着工後の政治過程における大きな動きの一つが、建設費用の負担である。13 年頃より、名古屋以西の延伸を早期に実現し可能であれば名古屋・大阪同時開業を実現したい関西財界や与党議員などから、リニア中央新幹線への国費投入や無利子融資といった案が出されるようになっていた。経営の自立性を堅持したい JR 東海の消極姿勢もあり一旦は下火となったが、政権の強い意向もあり、16 年には財政投融資を活用し鉄道・運輸機構が融資するスキームで実現した。ただし、品川・名古屋間開業から間を置かずして名古屋・大阪間の工事に着手し全線開業までの期間を最大 8 年前倒しするに止まるというのが、JR 東海の立場である。東海道新幹線というドル箱路線を抱え融資が不可欠とまでは言えない JR 東海は、国の介入拡大の余地を巧みに回避しつつ、有利な条件での資金調達に成功した。

もう一つの大きな動きが、未着工の南アルプストンネルをめぐる出来事である。同トンネルは、山梨県早川町から静岡県静岡市を経て長野県大鹿村に至る、最深度が地表から約 1.4km で総延長は約 25km に及ぶ長大トンネルであり、山梨工区 7.7km、静岡工区 8.9km、長野工区 8.4km のうち、静岡工区が未着工となっている。静岡工区の着工を阻んでいたのが、かつて交通政策審議会小委員会のヒアリングにおいて、東海道新幹線の新駅設置を要望しつつ中央新幹線への大きな期待を知事が示していた静岡県である。14 年の環境影響評価準備書への知事意見でも大井川の流量の減少対策やトンネル湧水の全量戻しなどを求めてはいたが、17 年に入り知事が、6 年以上 JR 東海からの誠意ある回答がなく協力は難しいと態度を硬化させ、JR 東海との対立が決定的となった。ゴールポストを動かすような知事の発言、姿勢には批判も多いが、河川法に基づく河川占用の許可権限などにより、事実上の拒否権の発動に成功している。一級河川である大井川の管

理は本来国交相が行うが、上流域を含め大井川の大半に及ぶ指定区間については、法定受託事務として知事に管理が委ねられている。一時期、指定区間の変更により大臣に権限を戻す解決策が検討されているとも伝えられたが、21年に国交相がそうした案を国会答弁で一蹴している。膠着状況が長期化する中、リニア中央新幹線は民間事業であるとして関与の強化に消極姿勢を崩さなかった国交省も、20年以降は有識者会議を設置するなどようやく仲介を本格化させた。

有識者会議の報告などをうけて事態打開への期待が芽生える一方、24年にはJR東海が、静岡工区の未着工を理由に27年の開業断念を表明した。なお、本報告書執筆時点では、24年の失言に端を発する知事辞職と環境保全を強調しつつ推進姿勢を見せる新たな知事選出という一連の出来事の余波が続いており、国の側でも首相がより積極的に関与する姿勢を強調するなど変化の兆しが見え始めているが、静岡工区の問題は未決着のままである。

(3) 二つの新幹線

整備新幹線とリニア中央新幹線とをめぐるとの出来事の時系列的記述から、同じ全幹法に基づきながらもその趣を異にする二つの政治過程の特質が明らかとなった。

整備新幹線の政治過程においては、次のような構図が確認できる。計画の決定や費用負担あるいは鉄道施設の建設や貸付を担う国と鉄道・運輸機構、費用負担や各種協力を梃子に有利な条件の獲得や地域振興を企図する沿線自治体、企業としての経営判断の中で運行を担い貸付料を支払う

表 リニア中央新幹線と整備新幹線の事業枠組み

	リニア中央新幹線	整備新幹線
建設の根拠	全国新幹線鉄道整備法	
営業主體	JR 東海	JR 各社
建設主体		独立行政法人鉄道建設・
保有主体		運輸施設整備支援機構
建設費用の負担		(JRからの貸付料等の充 当後) 国 2/3・自治体 1/3

JR、予算編成過程を一つの節目に三者を調整し落とし所を探る。これらアクターが、段階的に確立してきた一定のルールの下で駆け引きを繰り広げながらも、基本的には早期開業を願って合意を積み重ね、新幹線鉄道の整備が進められてきた。たしかに、整備新幹線の未着工区間は、新幹線整備による恩恵を見出しにくい沿線自治体が存在する区間、ルートは決定したものなおルート変更を含め異論が残る区間であり、従来の決定枠組みが機能しにくい状況に陥っている。また、民営化とりわけ完全民営化を果たしたJR各社が、「経営の論理」に基づく判断をより強める傾向にもある。とは言え、一定程度の利益の均霑化が見込める場合は、法令や慣行といった制度の影響の下で多様な主体が多角的で多面的な利益の表出・実現を目指して競い合うという、「政治の論理」そして「政治の過剰」はいまなお健在である。

対して、リニア中央新幹線の政治過程においては、次のような構図が確認できる。計画の決定や融資を担う国と鉄道・運輸機構、各種協力を梃子に地域振興を企図する沿線自治体、企業としての経営判断の中で鉄道施設の建設・保有・営業を担い建設費用も自己負担するJR東海、融資などを梃子に影響力の拡大を期する与党。これらアクターの中でも、「経営の論理」を軸に基本線は譲らないというJR東海の強い意思が際立っており、静岡工区問題が長期化するまでは概ね同社の独壇場で事業が進んだと評せるほど順調そのものであった。同社の戦略が成功を収めたのは、事業費を全額自己負担するという大胆なアイデアの採用、決断ゆえであるが、国鉄の分割民営化をうけて高い利益率を誇る東海道新幹線が生み出すキャッシュの同社による自律的な活用が可能となったこと、完全民営化により同社の経営の自立性が飛躍的に高まったこととも無縁ではない。「経営の論理」を前面に押し出しスピード感を持って事業を進めようとするJR東海の方針は、同社の負担で設置される中間駅の周辺整備等の負担は別として、整備新幹線のような費用負担や並行在来線の経営分離という難題から解放された沿線自治体が早期開業を願い協力的である限りは、大きな問題とならなかった。だが、早期開業による直接的な受益が感じにくい反面環境への不確実性という負担が意識されやすい静岡県が慎重姿勢を強めると、国家的プロジェクトではあるけれどもあくまでJR東海の民間事業であるとして正当化されてきた「政治の過少」は、一転、弱みに転じた。

整備新幹線の政治過程では、「経営の論理」が強まる中でも今なお、法制度や過去から積み重ねられてきた取り決め・慣行が、多様なアクターの影響力行使を可能ならしめている。リニア中央新幹線の政治過程では、同じ全幹法によりながら、建設・保有・営業の各主体のJR東海による占有が、法制度や取り決め・慣行による影響力の軛から同社を解放し、「政治の過少」とも称しうる状況を生み出した。両者の政治過程の異同をもたらした要因を、制度の拘束力とその制度の拘束力を遮断したことに見出した点は、政治過程の研究に対する本研究の大きな貢献であると考えられる。そして、世界的に民間主導型インフラ整備事業が拡大傾向にある中で、「政治の過少」の強みと弱みを描き出した点は、たとえ民間が主導的な役割を果たす場合でも公的な側面が強い事業については政治の一定の関与や統制が欠かせず、「政治の論理」と「経営の論理」との望ましい関係やバランスを考究する必要性を提起するものと考えられる。

5. 主な発表論文等

〔雑誌論文〕 計2件（うち査読付論文 0件/うち国際共著 0件/うちオープンアクセス 0件）

1. 著者名 藤原真史	4. 巻 179
2. 論文標題 国会と決算審査	5. 発行年 2022年
3. 雑誌名 季刊行政管理研究	6. 最初と最後の頁 34-44
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 藤原真史	4. 巻 3329
2. 論文標題 二つの新幹線	5. 発行年 2024年
3. 雑誌名 山梨新報	6. 最初と最後の頁 2
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

〔学会発表〕 計1件（うち招待講演 0件/うち国際学会 0件）

1. 発表者名 藤原真史
2. 発表標題 独立行政法人制度観の変遷 - 改革と活用の狭間で -
3. 学会等名 官学行政研究会
4. 発表年 2021年

〔図書〕 計2件

1. 著者名 縣公一郎・原田久・横田信孝（編）	4. 発行年 2022年
2. 出版社 勁草書房	5. 総ページ数 256
3. 書名 検証 独立行政法人	

1. 著者名 西岡晋・廣川嘉裕（編著）	4. 発行年 2021年
2. 出版社 文真堂	5. 総ページ数 336
3. 書名 行政学	

〔産業財産権〕

〔その他〕

・新幹線の建設行政 新幹線建設をめぐる政治的駆け引きを解き、日本政治を問う (https://www.sekaiwokaeyo.com/theme/12436/ 、内閣府/総合科学技術・イノベーション会議エビデンス事業)

6. 研究組織		
氏名 (ローマ字氏名) (研究者番号)	所属研究機関・部局・職 (機関番号)	備考

7. 科研費を使用して開催した国際研究集会

〔国際研究集会〕 計0件

8. 本研究に関連して実施した国際共同研究の実施状況

共同研究相手国	相手方研究機関