

# 北陸新幹線と白山駅

昨年6月に金沢敦賀間が決定。

白山駅(仮)から福井駅までの想定所要時間は、現在の特急列車利用より約17分速くなり、高速道路利用の場合と比べると三分の一度の時間です。

白山駅から富山駅までの想定所要時間は、現在の特急列車利用の約半分、高速道路利用の場合と比べると

三分の一度の時間です。東京までの想定料金は片道約一万三千元。

白山駅(笠間)に停車しても到着時間は数分の差です。

現在、運行されている北陸新幹線の高崎ー長野間を参照してみると、高崎ー軽井沢間で安中榛名駅に停車した場合と停車しない場合の差は約4分。大きな差にはなりません。

逆に白山駅がないと、この地域の皆さんの移動時間は20分程度長くなります。主要駅のみで停車する速達タイプの新幹線でも、ある地点以降は各駅に停車するケースもあります。

東北新幹線仙台ー盛岡間の場合では、速達タイプの約半分が途中の「一ノ関駅」や「水沢江刺駅」にも停車しており、この二つの駅の新幹線の停車割合は約53%です。



(有)西川経営オフィスサービス  
**中村会計**  
**事務所便り**  
 2014年6月2日(月) NO 350  
 地域から明るい未来を作ろう

半分以上の新幹線の白山駅停車が期待できます。北陸新幹線の建設に合わせ、新駅を設置する場合、駅舎の建設は国の事業として

で行うため、県や地方自治体の負担は少なくて済みます。しかし、新幹線開業後に建設する場合は、建設費を地元で全額負担することになり、莫大な財政負担となります。開業前の現段階で国の認可が重要なのです。開業前の建設が地元負担を軽くします。

数も県の三分の一を占めています。建設は誰が何と言おうと、今でしょう!!

## 雇用を生み利益をだし、税を納める 素早い対応と処理の追求

なぜ毎年、夏場に電力需要がマスコミで問題にされるのでしょうか。

方法がある筈です。そのような政策実行を全く考えていません。

「さすがに暑さ忘れる」と完全に踏んでいます。

電力需要の年間ピークは毎年1月と9月の二回ですが、最大が1月です。冬場です。夏場は企業向けの電力需要がピークになっています。このことは全国で生産活動が活発に行われる為です。

## 電力需要のピークは1月

夏場の電力逼迫をNHK・マスコミから毎年盛んに流布されるのは、大企業優先の社会構造であることを証明しています。国民優先の社会構造ではありません。

我が国の原発停止の現状で、大停電の危機を防ぐには、生産活動の地域分散や、勤務システムを誘導するなど

が産業政策のミスを個人の節約、節電に求めるのは、いいかげんで無責任です。一般人の幸せと程遠いものです。

政府は、国民性を「喉もとすげれば暑さ忘れる」と完全に踏んでいます。夏場の電力逼迫をNHK・マスコミから毎年盛んに流布されるのは、大企業優先の社会構造であることを証明しています。国民優先の社会構造ではありません。なぜ消費税収の25%、毎年2・5兆円を超える国税が、輸出大企業に還元する制度なのでしょう。10%消費増税では還付金が、3兆円を超える補助金です。