

2/3 (火) シンポジウム~四国の新幹線実現を目指して~

第1部：基調講演「四国への新幹線導入の意義と課題」の内容について

(講師挨拶)

はじめまして。ただいまご紹介いただきました大阪産業大学の波床と申します。出身は和歌山の郡部の辺りでして、四国に来るとあまり違和感がありませんで、大阪から来たといっても根が紀伊半島の郡部出身なものですから、大体四国の感覚と似た感覚でお話できるのではないかなと思っております。

さて、今日は「四国への新幹線導入の意義と課題」ということで、よくある質問に答えるという形で、進めさせていただきます。

〔講演の主な内容〕

【前提として】(実は…) 新幹線は、もう着手されている!?

(瀬戸大橋)

- ・20年以上前の架橋時から、四国に新幹線が本州側から渡ってくるときに、営業中の在来線とは別に線路を敷設するための空間が既に準備されている。

(鳴門大橋)

- ・瀬戸大橋と同様に、道路の下に鉄道用の空間が整備されており、既に新幹線を通すための準備はされている。

【1】(今さら…) 新幹線って何?

Q1：新幹線を建設しなくても、高速道路と在来線で十分ではありませんか?

○新幹線の特徴1…速達性に優れている

- ・高速道路(自動車)は、新幹線に比べると移動手段として「高速」ではない。
- ・都会のビジネスマンにとって、自動車での出張は手続き的にも難しい場合が多い(交流の相手先の状況も考慮しなければ議論に食い違いが出てしまう)。
- ・鉄道の在来線も、新幹線の半分程度の速度しか出ない。

[例] 在来線「しおかぜ」と新幹線「のぞみ」をそれぞれ松山発と広島発で競争させると、「しおかぜ」が徳島駅に着くころ、「のぞみ」は品川駅に着いている(高速道路の場合は、「のぞみ」が名古屋を過ぎたころに徳島着)。

○新幹線の特徴2…環境にやさしい

- ・人間1人を1km運ぶ場合に排出される二酸化炭素量を比較すると、[自家用車] 45g-C/人km、[航空機] 30 g-C/人kmに対して、[新幹線] 6 g-C/人kmと、新幹線はエネルギー効率が大変優れている。

A1

- ・新幹線のもたらす速達性は、高速道路や在来線では代替できない。
- ・加えて、その利便性(速達性)により、自然と、環境にやさしい交通行動(自動車から鉄道への転換)を促す効果が期待できる。

【2】新幹線の意義は？

Q 2 : 「四国に新幹線をつくれ」というのは地域エゴではありませんか？

○四国の鉄道施設は、高度経済成長期に更新・改良がなされていないために老朽化が進んでおり、いつかは更新しなければならない。

○目標半ばで足踏みしている日本の新幹線ネットワーク

- ・全国新幹線鉄道整備法の下に「基本計画」という形で掲げられた全国新幹線ネットワークの計画は、人口 20～30 万人程度（地方の県庁所在地クラス）の都市を全国的に結ぶことを目的としていたが、北海道、北関東、山陰、四国、太平洋岸の多くが未整備で、課題を残したままの状態。

○新幹線整備の公式目的

- ・40 数年前の「全国新幹線鉄道整備法」制定以降、新幹線は、「国土計画（全総、国土形成計画）」を現実のものとするためのツールとして位置付けられてきた。

A 2

- ・日本国民に提供する社会インフラの最低水準をどの辺に設定するかは、国策、ナショナルミニマムの問題であり、四国を含めた全国の新幹線ネットワーク整備は国の整備法に基づく基本計画でも定められている。
- ・現在の国土計画「国土形成計画」の掲げる項目（多様性の確保、大都市と地方都市の共同・分担による相互補完関係の構築、社会の変化・災害への対応等）のためにもネットワーク化された高速鉄道網が必要。

【3】新幹線でどうなる？

Q 3 : 新幹線が建設されると、産業や人口が吸い出されるのでは？

○結ばれた都市と地方は「ギブ・アンド・テイク」の関係を目指す

- ・完全に競合しているような機能は大きな都市の側に吸出し（ストロー現象）が起きる可能性がある。[例] 日帰り圏内の支店・営業所機能等
- ・しかし、大きな都市では提供できない機能（観光 etc.）では、逆に都市から地方への吸出しが可能になる。

○都市・地域の発展における新幹線の影響

- ・1876 年（明治 9 年）の全国人口ベスト 15 都市のうち、現在の政令指定都市を構成している都市は、全て新幹線網に重なっており、新幹線網から外れた都市は、大都市としての地位を失った。
- ・それに対し、その他の様々な産業・地域振興策は、大都市形成と相関関係を成していない。（新産業都市、工業整備特別地域、高速道路、空港等）

A 3

- ・個性を持った都市と地方が新幹線で結ばれれば、効率的な「ギブ・アンド・テイク」の関係が作られ、全体として発展する。
- ・国が行ってきた様々な地域振興策の中で、新幹線ほど絶大な効果が認められるものはない。

Q 4 : 新幹線を建設するよりも、まちづくりをした方がよいのでは？

○「新幹線」か「まちづくり」か？

- ・どちらか片方だけを選ぶのではなく、新幹線（駅）をつくり、それを核としてまちづくりをした方がより発展が大きくなるはず。

○新幹線の整備は沿線人口に与える影響

- ・長野新幹線、東北新幹線の例からも、新幹線が出来たからといって県の人口全体の減少を完全に食い止めることにはならない。
- ・しかし、駅の近くに人が集まり拠点が出来るので、それに合わせてコンパクトなまちづくり等、新たな形態のまちづくりをしていくのが正しい方向性。

○新幹線整備のポイント

- ・新幹線を要望する際には、必ず、経済合理性・採算性の調査と同時に、「国土をどう作っていくか」という国の方向性を認識しておく必要がある。

<現在進行中の「国土形成計画」見直し作業での主要項目>

- ①コンパクトな拠点とネットワークの構築
- ②移動と交流・連携の促進
- ③地域経済を支える地域経済の活性化
- ④災害に強い国土のリノベーション
- ⑤エネルギー制約・環境問題への対応

A 4

- ・新幹線かまちづくりかで二者択一にするのではなく、新幹線（駅）を核として、公共交通機関である新幹線のポテンシャルを生かしたまちづくりをすることが理想。
- ・新幹線整備と合わせてコンパクトなまちづくりをしていくことは、現在作業中の「国土形成計画」の見直しの方向性（＝基本的な国土づくりの方向性）とも一致しているはず。

【4】 新幹線整備の課題

Q 5 : 新幹線を作るのは、税金の無駄ではないですか？

○インフラ整備における論点

- ・道路インフラは、採算の概念よりも「社会に役立つかどうか」の議論がされるのに対して、鉄道は、厳しい採算性が要求されており、皆が便利だと感じる正便益でも採算性の議論から整備が進まないことがよくある。

A 5

- ・鉄道インフラの整備においても、「社会に役立つかどうか」という視点での議論があってもいいのではないかと。

Q 6 : 新幹線を建設すると、JRが第2の国鉄になるのでは？

○新幹線の運営事業者の負担のかたち

- ・鉄道会社が新幹線を運営するに当たって、国に支払う施設リース料は、「受益の範囲内で」設定されるため、事業者（JR）が運行できる額（損しない額）のリース料が設定されることとなる。

A 6 ・新幹線を建設すると、その運営を行う鉄道事業者の収益向上に寄与し、逆に経営状況が好転するので、新幹線のために赤字が膨らんで「第2の国鉄」となることはない。

Q 7 : 新幹線をつくると、借金が雪だるま式に増えて、大変なことになるのでは？

○新幹線建設費は単年度予算で処理

- ・どこから多額の借金をして整備しているのではなく、建設費は原則として国の予算で単年度処理をしているため、国の予算が付かなければ工事が止まるだけである。
- ・単年度の国予算：年間 700 億円前後
(27 年度の国予算約 100 兆円の 0.0787%程度)

○整備事業費の財源の構成

- ・開業済みの整備新幹線からのリース料収入＋国予算額＋地方の負担金＋JR各社に東海道新幹線や山陽新幹線を売り払った収入
⇒間もなく既設新幹線売却のローン収入がなくなるので、財源が減ることが見込まれており、この先どうするか議論が必要

○開業した整備新幹線からの「リース料」収入の取扱い

- ・将来のリース料を担保に借金（前借）をして、整備中の新幹線建設（北陸・北海道・九州）に充てることが決定しており、将来の整備財源としては不透明。

A 7 ・新幹線建設費は、毎年度予算化が必要で、国の予算とJRの既設新幹線売却収入で整備されるため、借金が膨らみ続けるようなシステムにはなっていない。
・現在の整備財源のうち、既設新幹線の売却収入と整備新幹線からのリース料収入は今後の見通しは不透明だが、従前の国予算と地方負担を合わせた部分の規模（(700 億円＋350 億円) × 15 年）でも、四国の新幹線整備の財源は一定の目途が付く。

Q 8 : 新幹線を作ると、その後のメンテナンス費用に税金が使われるのでは？

A 8 ・メンテナンスは鉄道事業者が担当し、新幹線の運賃収入で賄われるため、税金は使われない。

※新幹線の建設費は「巨額」と言われるが、

平成 27 年度の国の公共工事関係は約 6 兆円のうち新幹線予算のパイは約 1.2% (約 720 億円) である。

Q 9 : 新幹線を作らなければ、在来線は安泰ですよ？

- ・ J R 各社はあくまで営利企業であり、 J R 四国はかなり努力しているが、採算性の低い路線の維持には限界がある。
- ・ 海外の事例 (独仏) では、税金等で運営財源を確保し、地域が主導権を握って利便性を高める努力をしている。

A 9 ・ (新幹線の有無に関わらず) 利用者の少ない路線・駅の維持には限界があるため、「在来線は安泰」というのは幻想。
・ 民間の鉄道事業者に任せ切るのではなく、自分たちが責任をもって (財源も確保して) 地域の交通を守った方が利便性は良くなるという傾向にある。

Q 10 : 四国に新幹線は本当にできるのでしょうか？

○議論のヒント

- ・ 北海道新幹線は、時速 350km 運転をした時で初めて、ようやく飛行機に乗る人と新幹線に乗る人が半々になるとの試算 (=350km/h 運転をしても、せいぜい現在の航空路と同等のものしか作れず、利便性が改善されるわけではない)。
⇒それでも、経済合理性の他に、「北海道新幹線を作って日本に背骨を通そう」という議論で着工に漕ぎ着けた。
⇒次の手としては「2026 年に札幌オリンピック誘致」で、早期開業をアピールすることは考えられる。

A 10 ・ 経済合理性のアピールと併せて、もう 1 つ、「それならば四国にも新幹線が必要だ」と納得できる理屈の組み立てが重要で、今後は「四国はどういう作戦でアピールしていくか」の議論が必要になる。