

シンポジウム「四国の新幹線実現を目指して」概要

開催日時：平成28年5月19日（木曜日） 13時30分から16時30分

会場：高知市文化プラザ「かるぽーと」 大ホール

【第1部】

基調講演：四国の新幹線を考える

講師：京都大学大学院工学研究科教授・交通政策研究ユニット長 中川 大 氏

<講演要旨>

新幹線は特殊な事業ではなく、日常の交通、基本的なインフラであり、日本は地方展開が遅れていると言ってもよい状況。

九州新幹線や北陸新幹線が当時、無駄な公共事業であるなどと言われていたが、どちらも非常に地域のために貢献しており、新幹線を整備する場合には、経済効果等を科学的にしっかりと分析したうえで議論をすべきである。

四国はどの都市も、関西圏から見ても非常に近く、高速鉄道を作るという発想から見れば、有利な地域である。また、瀬戸大橋は新幹線が通ることができるようにならされていることから、有望な場所であるといえる。

新幹線は、地域全体の政策の中で核となっていくものであって、新幹線だけ作ればよいものではない。新幹線の整備は、四国全体がどうゆう街づくりをしていくのかということと非常に大きな関係があり、その中で、新幹線と並行在来線、そして他の鉄道、バスが一体的に連携したネットワークを目指さないといけない。

全国新幹線鉄道整備法から46年が経過し、この国の将来の鉄道ネットワークをどうしていくのか提示すべき時期にきており、四国の新幹線を筆頭とする基本計画路線についても議論しなければならない。その議論は、新幹線は良好な社会資本であり、少しでも早く開業することが国民に多くの便益をもたらすことを踏まえ、スピード感を持って行うべきである。



【第2部】

パネルディスカッション：四国の新幹線に期待するもの

コーディネーター：京都大学大学院工学研究科教授・交通政策研究ユニット長 中川 大氏

パネリスト：尾崎 正直 氏 [高知県知事]

小林 亜紀代 氏 [榊旅 tabi.info 代表取締役]

八田 誠 氏 [金沢市経済局 局長]

福島 明子 氏 [四国大学経営情報学部メディア情報学科講師]

古川 康造 氏 [高松丸亀町商店街振興組合理事長]

横山 公大 氏 [榊土佐御苑取締役・高知県観光特使]

<パネルディスカッション要旨>

1. 北陸新幹線金沢開業の効果と今後の取り組み

(金沢市経済局 八田局長)

昨年、北陸新幹線が金沢まで開業し、首都圏からのお客様で大変にぎわっている。

新幹線開業に向けては、昭和48年に整備計画が決定し、それから何度も着工時期が延期され、最終的には平成27年3月に開業を迎えた。

開業が決まってからは、首都圏、東京でのJR東日本との共同プロモーションの実施や、金沢市単独での、クラフト工芸と食を発信するためのレストランの開業のほか、MICEにも力を入れている。

広域的な取り組みとしては、富山県南砺市の五箇山世界遺産、白川郷、岐阜の高山の4つの市村で共同のプロモーションを実施した。

さらに、機運醸成のためのイベントの実施や、金沢駅の再整備、二次交通の充実に取り組んだ。Wi-fi、スマホ対応も行った。

開業効果としては、1年間の金沢駅の利用者数が約3倍になったほか、JR東日本と西日本にも大きな増収効果があった。

さらに、金沢市への入込客が1,000万人を初めて突破した。石川県全体で2,500万人であり、首都圏や長野からだけでなく、東北からの入込客も大幅に伸びた。外国人旅行者についても、一番落ち込んだ時期の約2.5倍の方にお越しいただいた。

企業誘致については、45社が新たに金沢を拠点としており、地価の伸び率で見ると、駅前の商業地は、昨年17.1%と全国1位であった。オフィス空室率も、これまで25~30%であったが、11%まで落ちている。

今後の取り組みとして、「四季折々、ほんものの日本を五感で発見できるまち」をテーマに金沢市観光戦略プランを作った。外国人は日本の伝統文化に興味を示すので、本物をしっかり大事に磨いていきたい。また、市民が住みよいところであればそこへ人が集まってくるということで、市民の暮らしをまず大切に、基本に忠実に金沢の魅力をさらに磨き高めていくことが重要であると考えている。

2. 前半テーマ（現在の事業（取組）と新幹線の関連性について）

（高知県 尾崎知事）

現在新幹線は31都道府県に通っており、平成28年3月に函館開業、平成27年3月に長野金沢間開業、そして今後も福井以西、長崎新幹線の開業が視野に入っている。

四国の新幹線が完成すれば、四国の主要駅間が概ね1時間圏内に短縮され、四国内でも非常に大きな経済効果が予想される。高知岡山間も、新幹線が通れば45分で行くことができ、ほとんどお隣というくらいの感覚になる。また、四国4県都と大阪との間が約1時間半で結ばれるようになる。高知県から名古屋、そして福岡も3時間以内に到着することができるようになり、日帰りも十分に可能、気軽に旅行していただくこともできる圏域、圏内に入ってくる。さらに、現在、3時間圏域内人口は高知駅から500万人だが、整備後は、3,800万人。約7.6倍となり、大きな経済効果をもたらす。

高速道路が中距離をネットワーク化する力があるとすれば、新幹線は長距離区間をネットワーク化する効果を持つといえる。高速道路とともに整備することで、より多様な選択肢を持つことができる。地産外商や観光振興の可能性も広がる。

沿線人口を比較すると、北陸新幹線は1kmあたりの人口が6,570人、東北新幹線は6,070人である。四国は1万1,200人であり、圧倒的に多い。岡山、倉敷を除いて計算しても7,280人であり、四国の方が、人口が密だということがわかる。

また、四国の新幹線整備によるB/Cは1.03で1を超える。北海道新幹線などの着工時のB/Cが1.1であり、現段階で既に1.03というのは相当の妥当性を示すデータになるのではないかと。

インフラにおける最大の難所である瀬戸大橋は、既に新幹線が通ることを想定して整備がされている。北海道新幹線の時も、青函トンネルが新幹線仕様になっていることが非常に大きな整備促進要因として挙げられた。瀬戸大橋のインフラ整備の効果を最大限発揮するという観点からも、新幹線の導入が必要ではないかと思う。

四国において新幹線を整備することは、他の地域と比べて全く遜色ないどころか十分妥当である。しかも一定準備は進んできている。四国は大いに自信を持って新幹線整備について声を上げていく必要がある。

（小林^ハ 初事）

約15年、四国の観光振興を行う上で、新幹線が有るか無いかの違いを日々感じながら、地域の皆さんのお手伝いをしている。

時間が短くなるということを具体的にイメージすると、道中の往復でそれぞれ100分ずつくらいの短縮ができ、四国内の移動では、100分から200分の短縮ができる。時間の短縮が出来ると考えたら、何か余分なことをやりたいと思うのが人情である。

四国は魅力的な食べ物があったとか、お土産が多かったとか、ホスピタリティを感じたという方も多く、観光客の方々には、時間があればもっと足を伸ばしたいし、もっと深いところでお金を使いたいというニーズがある。

(福島[°] 初対)

人が移動するということには、地域間の効用格差、魅力が関係する。出発する人が目的地に行くまでの結びつきの度合い（歴史的な結びつき、心理的な結びつきのほかに、地域の移動にかかる時間も含まれる）が、大きな影響を与えている。

そのため、新幹線を通して時間距離を短縮することによって、今予想されているよりも大きな効果があるのではないかと。

新幹線ができて、経済が活性化し、交流が生まれること以外に、シンポジウムを開催し、四国のこと、地域のことを考えることそのものが、地域を盛り上げていると感じている。

今、徳島県では、シンポジウムを開催したり、徳島県四国新幹線導入促進期成会を設立したりといった活動が行われている。誰かを動かす時には、熱が必要である。もちろん一番大事なのは、四国が一丸となって取り組んでいくことであり、中国、関西も巻き込みながら熱く取り組んでいくことが必要。

(古川[°] 初対)

丸亀町商店街では、商店街の再生のために、土地の所有権と利用権を分離するという、過去に前例のない非常に思い切った取組みを行った。この取組みの直接のきっかけは、1988年の瀬戸大橋の開通であった。当時高松では、青年会議所を中心にこの橋の開通に向けて、高松に明日はあるのかという議論が巻き起こり、交通インフラの整備は劇的に地域社会を変化させる可能性があるということで、このような計画が出来るきっかけとなった。

大きな交通インフラの整備は、いかに早く手を上げるかということが非常に大切であって、本気で地域の街づくりを住民の皆さんが考える、最大のチャンスがきていると感じる。地域ごとではなく、四国が一体となってこれからの地域の街づくりを本気で考える最大のチャンスがやってきたということである。四国の将来に向けて、アクションを起こす時期だと考えている。ここで必要なのは民意であり、地域の人たちの熱い熱が必要である。

(横山[°] 初対)

新幹線が通るか通らないかというのは、四国には全く関係がないと思っていたので、この話が来た時に、本当に実現するのかなということが率直な気持ちであり、おそらく多くの高知の方が同じような感覚ではないかと思っている。

観光にはアゴ・アシ・マクラが必要である。営業に行くとき間違いなくいわれるのがアシの問題。高知はアクセスが悪いと言われるほか、海外に行くとき、どうやって行けばいいのかと聞かれる。そういう意味でも、新幹線が通ることは、非常にありがたい。

ゴールデンウィークに高知県に来た観光客のうち、55%が高知決め打ちで来ており、高知のポテンシャルは高いと思う。一方で、高知へのアクセス方法は、70%以上がマイカーで、鉄道を使う方は数パーセント。車が好きな方は車で、鉄道が好きな方は鉄道で来ると思うが、時間を考慮すると、今は鉄道を選ばれる方が少ない。マイカー層を奪う訳ではなく、選択肢の広がりとして、新幹線が通ることの魅力を考えなければならない。

3. 後半テーマ（新幹線に期待することや夢などについて）

（金沢市経済局 八田局長）

これは北陸だけかもしれないが、冬場非常に雪が多い、天候が悪いことから、飛行機の欠航や、在来線の運休が多くあった。現在、北陸新幹線は全く運休もない。そのことがビジネスということで考えると非常に有利な条件になっている。着実に仕事がこなせる。これも新幹線効果の一つではないかと思っている。

地理的な距離、時間距離は本当に実感した。発地型旅行の問題と着地型旅行の問題の二つあるが、東北からこんなに来るとは思わなかったというのは事実であるし、東京から来て、金沢に着いたら時間がいっぱいあるため、結局高山まで日帰りで行かれる方が増えてきた。

4県が協力して高速化を目指そうという取組みは非常に素晴らしいと思っているし、かつ官民一体となってやられる、これは本当にお手本のような姿だと思っており、大いに期待している。

（横山[○] 初社）

新幹線も誰かが夢を描いて開通にこぎつけていったと思う。九州新幹線が通った時、CMが九州で流れていたが、あの時の機運が非常にすごかった。3月11日の大震災のあとが開通ということで、日本が落ち込んでいるときに、九州新幹線が日本を助けたといっても過言ではないと言われていた。

郷土愛とか団結力というのは何かが始まる時に必ず起こると言われており、新幹線が開通する時にも間違いなく起こってくる。四国の新幹線が実現可能になった場合には、夢のある事業になるのではないかな。

実際、九州や北陸でも、旅館業界の若手がイベント開発など、わくわくして事業に取り組んでいたことをうらやましく見ていたが、我々も是非色々なアイデアを出していきたい。

（古川[○] 初社）

昔からよく「四国はひとつ」という一方で、「四国はひとつずつ」ということを言われてきた。新幹線の整備は、経済的効果、費用対効果はもちろんあるが、それ以上に、地域の人たちの繋がりや一致団結するというプラスアルファの大きな効果をもたらすと思っている。

四国がひとつになって新幹線の誘致に向けて一致団結をして、国に対して、もの申していく最大のチャンスだと思っている。早くアクションを起こすという意味で、シンポジウムや勉強会をどんどん開催し、機運を盛り上げていただきたい。

（福島[○] 初社）

新幹線に何の夢を乗せるかということで、我々にとってかなり生活利便性が良くなることもあるが、子供たちにとってすごく良い機会であると思う。

四国には、新幹線を真近で見たことがないとか、テレビでしか見たことのない子供が多いと思うが、新幹線が四国の中を走るようになると、格好いいと思い、新幹線の車掌さん

やレールを敷く人になりたいといった選択肢が広がる。子供たちの明るい笑顔が見られるというところに、一番の夢がある。子供たちが明るい笑顔になると、地域の方も明るくなっていくということも含めて、新幹線を呼ぶことは大きな意味を持っている。

今後四国にとっても、もう一度自分たちの地域の魅力を見直し、掘り出して、いかにうまく情報発信していくかということが、大きな問題になってくる。魅力を掘り出していく中で、地域への愛着も深まるという相乗効果を狙える。効率的に、しかも地域の住民がしっかりと盛り上げていけるような仕組みづくりも考えていかないといけないと思う。

(小林[○] 礼介)

オール四国としてのブランディングが叶うのではないかと。東京駅や大阪駅など都市部の駅に行くと、東北や九州のパンフレットが多く並ぶ中、圧倒的に四国の観光パンフレットは少ない。差別化を図ることによって、同じくらいの量になればよいと思う。

観光振興の仕事で、山奥に行くことがよくあり、中山間地域の子供たちに出くわすこともある。その時にこの子供たちは、ここで大きくなって、結婚して、子供を産むことが出来るかと考えたら、かなり厳しいものがある。

新幹線が通ることによって、企業誘致ができ、四国の中山間地にたくさんの産業が興って、そこで生まれて、育て、結婚して、子育てをする。そういう人生を送れる人たちが少しでも増えていくことが、いい夢なのではないか。

(高知県 尾崎知事)

何と言っても時間短縮効果が絶大。これは、交流圏、交流人口の拡大につながる。まず、四国4県の県庁所在地が、ほぼ1時間内で繋がることの効果が大きい。四国内の結びつきが大きくなるということは、大きな経済効果、交流人口の拡大につながるのではないかと。

もうひとつが、新大阪が1時間30分で繋がる、そして名古屋、福岡も3時間到達圏内に入るということ。交流人口拡大の期待は、大変大きなものがあると思う。

また、非常に定時性が高い、安全性の高い、確実性の高い移動手段で来られるので、支社や支店が、たくさん四国の中に出来るのではないかと期待が高まる。支店が増えると、新幹線が増えた分飛行機や自動車が減ったという、ゼロサムゲームではなく、恒常的なビジネス需要が増えることで、飛行機も自動車もトータルとして増える、いわゆるプラスサムになっていくのではないかと。それにより、鉄道やバスの公共交通全体として流動が増え、ネットワークの維持、活性化に繋がっていく。

公共交通の維持活性化は、高齢化が非常に進んでいる四国にとっては極めて大事なことである。新幹線によって、結果として公共交通も維持や活性化出来る。そのことにより、日々の生活をしっかりと支えられるようになるのではないかと考えている。

防災という観点から非常に心強いということも、数字には出こないが、効果として大きく加味される。

高知県でも高知県鉄道高速化促進期成同盟会が設立され、四国4県すべて期成同盟会が設立された。是非四国の新幹線実現に向けて四国はひとつになるように、皆さんとともに

頑張らせていただきたいと思う。

(中川教授)

新幹線は四国の中や、周辺地域との繋がりを画期的に変えるものであり、画期的に便利になるということは、動く人の数も、画期的に増えるということ。

それは採算や便益を計算したりする時に、非常に大きな要素であり、しっかりと分析をすると効果が大きいものだということが、これからも定量的に証明されていくと思う。

四国は少し遠いところだというイメージを、本州の人は持っているかと思うが、四国の新幹線ができた時には、四国は近いと感じると思う。それほど、効果の大きいものである。

最初に尾崎知事から、将来振り返ってみればあの日が大きなスタートだったという風に思えるような会になればいいというお話があった。議論をしている中で大変うれしかったのが、会場の若い方の中から、是非応援したい、私たちも頑張りますという話をいただいたこと。このような雰囲気が進んでいけば、そんなに遠い将来ではなくて、必ず近い時期に前向きに動き始めると思う。新幹線の場合作り始めるまで時間がかかるが、作ることが決まればかなり早く作ることができる。

今日が将来から見て、あの日が大きな流れを生み出した日になっているという風に思ってもらえるような会になったのではないかと思う。



以上