

2010年7月30日（金）

【佐々木幹線鉄道課長】 それでは、定刻となりましたので、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会、第6回中央新幹線小委員会を開始させていただきます。委員の皆様におかれましては、お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

鉄道局幹線鉄道課の佐々木でございますが、家田委員長にお願いするまでの間、しばらく進行を務めさせていただきます。よろしくお申し上げます。

本日は、委員、臨時委員15名中、14名のご出席をいただいております。交通政策審議会令第8条第3項が定める会議開催の定足数を満たしておりますことを、まず、ご報告申し上げます。

それから、お手元の資料の確認をさせていただきます。

資料一覧、議事次第、配席図、委員名簿、藻谷参事役提出の資料、中央新幹線に関するパブリックコメントの募集について、最後に、寺島理事長の中央新幹線小委員会への意見メモでございます。もし不足している資料などございましたら、事務局までご連絡をお願いいたします。

議事の公開につきましては従来どおり、資料、議事要旨及び会の議事録を公開することとさせていただきます。ご了解をお願いいたします。

それでは、以降の進行につきましては、家田委員長にお願い申し上げます。よろしくお願いたします。

【家田委員長】 どうも、おはようございます。

今日は、寺島さんと藻谷さんにおいでいただきまして、今回から有識者ヒアリングに入ります。ヒアリングというのも僭越な言い方でありまして、ぜひご意見を賜りたいという機会でございます。今日は特にこのプロジェクトを長期的な展望、わが国の将来、わが国の経済というような面から見て、どのように見たらいいのか。この辺に関する議論ですけれども、それ以外にも、いずれこの新しい技術システムをどう見るのかとか、いろいろなことについて、日本の中でも傑出した有識者の方々のご意見を賜るというのが続いていく次第でございます。

それでは、私どもから今日のスペシャルゲストのご紹介をさせていただきます。

まず、日本総合研究所の寺島理事長でいらっしゃいます。

【寺島理事長】 よろしくお願ひします。

【家田委員長】 よろしくお願ひします。

それから、日本政策投資銀行の藻谷参事役でいらっしゃいます。よろしくお願ひします。

【藻谷参事役】 よろしくお願ひいたします。

【家田委員長】 それで、今日の進め方ですけれども、それぞれの方からお話をいただいて、その後議論をさせていただきます。最初に寺島さんからお話しいたいで、11時目途に寺島さんの分を終わって、それから藻谷さんのお話を伺うことにしたいと思ひます。

これから議事に入りますが、恐れ入りますけれども、報道関係の方々の頭撮りはここまでとさせていただきますと思ひますので、これ以降のカメラ撮影についてはご遠慮いただきたいと思ひます。よろしいでしょうか。

それでは、議事に入ります。

冒頭からで恐縮ですけれども、早速寺島さんのお話を承りたいと思ひます。

よろしくお願ひします。

【寺島理事長】 寺島でございます。おはようございます。

お手元にメモを配っていただいております。

まず、日米共同プロジェクト研究会での経験ということが書いてございますが、実は私は1987年から97年まで、アメリカの東海岸で仕事をしていた時代がございまして、特に80年代末からの4~5年間、MAGLEV（マグネティック・レビテーション）、つまり磁気浮上式鉄道の日米共同プロジェクト研究会というものを、当時の日本長期信用銀行のニューヨーク支店長が中心となり、他に住友金属や三菱商事も含めて20社以上の日本企業が参画し、アメリカ側のこれに関連している企業が一緒になり、アメリカにMAGLEVを導入するという共同研究を行った時代がございまして。

そのときも、このJRの超伝導MAGLEVはまだ国鉄民営化の直後でしたので、アメリカにこの技術を導入していくという状況ではありませんでしたが、国鉄時代から、実は日本はアメリカ東海岸のノースイースト・コリドーの技術のいわゆるリハビリに大変な協力をしていたという実績もあり、本気で共同プロジェクト化できないかということをやった思い出がございまして。当時、ドイツのトランスラピッドのMAGLEVにも皆で乗りに行ったりして、大変な情熱が燃え上がっていた時期です。

結局、まだJRがアメリカに働きかける状況ではなかったもので、JALが開発していたHSST

という仕組みがあり、このHSSTをピッツバーグの空港－ダウンタウン・アクセスの実験線の形で導入できないかということで、かなり本気のFSを行いました。結局これは実現しませんでした。この研究が1つのベースとなり、アメリカの運輸省の方々等と大変なネットワークができ、いろいろな議論ができる基盤ができたという思い出がございます。

しかし、実験線ということでHSSTの技術を持ち込もうとしたのですが、それは結局、空港－ダウンタウン・アクセス程度の、いわばピープルムーバーのようなものです。超高速で走るということではなく、ゆっくりと人を移動させるという仕組みの、ただの磁気浮上というだけで、大きく展開したわけではないのですが、今後の海外展開へのマイルストーンとして報告書も残っており、この経験を無駄にはいけないと思います。

そこで、中央リニア新幹線への視座ということですが、今までのこちらの委員会の議論やそこから出された資料、各自治体等からの報告、JR東海の説明等を見ると、議論すべきことはすでにほとんど俎上に載っていると思いますので、今回は付加価値的に、こういうことも論点になるのではないかという意味で、特にこれからの30年という時代を視界に入れながら、どのようにこの問題を考えたらよいかと自分自身で問いかけてみました。

結論として、東京、名古屋、大阪をより効率的につなぐ大動脈輸送の二重系化を速やかに実現すべきだと考えます。三大都市圏の「同一経済圏化」が、日本の将来を考えても大変重要な意味があると思います。

ただし、平成57年開業計画、東京－名古屋間は平成39年開業ということですが、これから35年も経って初めて東京－大阪が67分でつながることを考えると、東京－名古屋間を造った後、計画では約9年の期間を置いて名古屋－大阪間を実現するとなっていますが、2030年代の日本を考えた場合、ぜひ前倒しで推進しなければならないプロジェクトではないかと思えます。

といいますのも、今後20～30年間で予想される日本の人口構造の変化、産業構造の変化、あるいは海外との競争条件等を考えた場合、私自身はルートも工期も最短を選択すべきであるというくらいの気持ちです。というのは、時間価値というものが益々重要になっており、現在3つくらいのルート案が検討されているということは大変妥当な検討だとは思いますが、速やかに実現すべきことは、工期も含め最短ルートで東京－大阪間を可能な限りつなげるということです。私は昨日も大阪へ移動しましたが、現在は約2時間半かかる時間が半分になるということに大変大きな意味があり、この1分1分が非常に意味があるといえますか、Bルート、Cルートでわずか7分程度の差しかないという考え方もございますが、

まずは、この三大都市圏を最短効率でつなげるということを組み立ててみるべきプロジェクトではないかと思います。

ただし、例えば諏訪ルートや信州ルートが不必要だという意味ではなく、段階的接近法で、後で申し上げるように、これからの日本の国土開発を考えた場合に、「日本海側と太平洋側を効率的につなぐ必要性」というものが必ず出てくると思います。そういう意味では、どこに日本海側を求めるのかという論点もあり、金沢、富山あたりを視界に入れるのかなど、いろいろな考え方があるとは思いますけれども、いずれにしても、まず我々が実現しなければいけないのは三大都市圏の最短ルートの実現ではないかと思います。

新たな視点の「国土総合開発計画」との相関において、別の視点での21世紀型の均衡ある発展という問題意識を持ちながら、その中での中央リニア新幹線ということを考え抜くべきではないかと思います。

日本全体の人口が、中位予測という最も穏便な予測でも、2046年に1億人を割るという予測が出ています。現在の1億2,700万人でピークアウトし、2046年まであと35～36年で人口が2,700万人も減るとのことです。しかも、特に東京首都圏集中ということを見界に入れなくてはいけなくなります。今のままの状況で延長させていけば、特殊な地域を除きほとんどの日本の地域の定住人口が減少していく状況にあります。

定住人口が減少していくという流れの中で活性化を図るためには、移動人口を増大させる必要があります。基本的には定住人口の減少と移動人口の増大というところをよくにらんだ戦略というものが問われてくるのではないかと思います。

そういう中で、今言った流れの背景にある判断、認識ですが、まず最も強調したいことがアジアダイナミズムとの相関というポイントです。資料に「注目すべき日本の貿易構造の変化」と書いてありますが、とりわけ物流と人流、お金の動きというものが経済学のイロハのイですが、一番最後のページに、昨日出てきた今年の1～6月の速報値を含めた日本の貿易相手国のシェアの推移という資料を見ながら考えていただきたいのですが、1990年という年は、わかりやすく言うと冷戦が終わったということです。89年にベルリンの壁が崩れ、91年にソ連崩壊という、まさに1990年のころ、日本の貿易の27.4%、つまり輸出と輸入を足した貿易総額の3割近くを占めていた対米貿易の比重が、昨年は13.5%まで落ちてきて、今年の1～6月、つまり上半期の数字がきのう出たところですが、12.7%まで落ちています。一方、中国との貿易比重は20年前はわずか3.5%だったのが、20.5%というのが去年の数字です。日本の戦後の歴史で初めて2割を超えました。

私が盛んに言っている「大中華圏」という議論がありますが、これは中国を本土単体の中国で考えないということです。中国、香港、華僑国家シンガポールと台湾を、政治体制やイデオロギー体制の壁はあるけれども、産業的には連携を深めているゾーンだという考え方です。この大中華圏との貿易総額が3割を超したということで、去年の数字は非常に象徴的だと思います。またアジアとの貿易総額は、去年は49.6%でしたが、いよいよ今年の1～6月は50.7%ということで、ついに5割を超しました。ユーラシア大陸との貿易総額が去年は74.0%で、今年の6月までが74.7%です。要するに、いよいよ4分の3をユーラシアとの貿易で飯を食う物流の国になってきたということです。

これに伴い、国内物流構造にまで大きな変化が起こっています。一言で申し上げますと、太平洋側の港湾の位置がどんどん落ちてきて、日本海側の港湾がじわりとその重要性、役割を高めております。これは国交省の港湾局が出しておられる資料ですが、かつて世界の港湾ランキングで世界第2位であった神戸はおとし44位までランクを落とし、名古屋が39位、横浜が29位、東京が24位、神戸が44位、大阪が50位ということで、要するに世界港湾ランキングで20位以内の港がまたたく間に無くなり、太平洋側の港湾が急速に空洞化しています。

そのような流れの中で、港湾の設備としては1つもスーパー中枢港湾がないにも関わらず、日本海側の港湾がじわりと物流を増やしています。過去10年間に日本海沿海11港の物流は年平均12.6%増えていますが、全国平均は4.6%であるという数字が出ています。日本海沿海11港とは、秋田、酒田、新潟、直江津、伏木富山、金沢、敦賀、京都舞鶴、境港、浜田、下関です。港湾の設備としては甚だ劣勢であるにも関わらず、じわりじわりと日本の貿易構造のアジアシフトに伴い、とりわけ釜山トランシップとあって、釜山に便利な航路が繋がってきているので、一旦釜山につないで太平洋を渡る基幹航路に載せるという流れが大きく形成されており、まさに今、日本海物流の時代になってきています。

なぜ釜山がそれほど浮上してきているのかといいますと、今、世界港湾ランキングで第5位まで順位が上がってきていますが、わかりやすく言うと、米中物流が日本海を通っているからです。物流が日本海へ移動し、おもに青森と函館の間の津軽海峡を抜けて動いています。アメリカの去年の統計を見て驚いたのですが、米国にとって、去年、対中貿易が日米貿易の2.5倍になりました。したがって、そのことに誘発されるように釜山がハブ化し、釜山トランシップというものが日本の物流にとっても効率的だということになり、例えば極端なケースですが、仙台港の物流でさえ、わざわざいったん津軽海峡を迂回し日本

海側に出て、釜山で積みかえていくという流れに変わってきています。そのような状況を踏まえすと、日本海物流の時代へということで、物の動きが劇的に変わってきているということです。

次に人流ですが、新幹線の議論というものはもっぱら人流にかかわる、人の動きにかかわる議論となりがちですが、私は必ずしもそれだけでもないと考えています。資料に昨年の訪日外国人というメモがありますが、アメリカから日本に来た人は70万人にまで減り、新型インフルエンザウィルスやリーマンショック等の影響で昨年は全体の訪日外国人が3割近く落ち込みました。それにもかかわらず、中国だけは前年比微増で101万人でした。韓国からは159万人で、ウォン安で減りましたが、後半にまたV字型回復してきています。ほかに台湾102万人、香港45万人、シンガポール15万人です。先ほど大中華圏という言葉を使いましたが、中国、台湾、香港、シンガポールの、英語でグレーター・チャイナと言うところから、昨年263万人の人が日本にやってきて、韓国からは159万人ですので、合わせて四百数十万人の人が韓国と大中華圏から日本にやってきたということです。

中央新幹線にも非常に深くかかわる要素ですが、日本は今、観光立国で景気づけをしていこうという議論が非常に強くなっています。観光庁まで立ち上げて頑張っているわけですが、これは衝撃的な数字ですが、2009年の中国の海外渡航者は4,766万人ということで、日本の昨年の海外渡航者が1,545万人でしたので、日本の3倍の人が海外に出ています。ただし、その約半分が香港・マカオに出ていると言われますので、それを差し引いても二千数百万人の人が海外に出るようになったということです。

日本の観光立国論を踏み込んで分析すると、中国からの海外渡航者の1割を日本に引きつけることを想定しています。中国の海外渡航者数は10年以内に1億人を超すと想定されておりますが、その1億人の1割といっても1,000万人ということになります。私が台湾で講演したときに、ジャーナリストから、「日本人に覚悟はあるのか」と聞かれました。どういう意味かという、中国本土から1,000万人、それに中華系の香港、台湾、シンガポールから来る人たちが数百万人加わり、合わせて千数百万人の中華系の人たちを引きつけることが実態的には観光立国論の中身となっているが、例えばホテルの設備は大丈夫かというようなハードの話ではなく、ソフトの話として、つまり文化摩擦や治安の問題まで含め、日本人に覚悟はあるのかという質問をされぎよっとなりましたが、流れは今、そこに来ているわけです。秋葉原でも何でも、まさに中華系と韓国の人たちの購買力によって支えられているのです。

問題は、数の上では増えるだろうと想定しているのですが、引きつける魅力といいますか、相も変わらず秋葉原・銀座での買い物や温泉の魅力という話で人をかき集めています。次のステップが絶対に必要になってきます。つまり、そのようなことだけでリピーターを引きつけられるのかという話が見えてきます。いずれにしましても、アジアのダイナミズムを人流として引きつけ、日本もまた外に出ていくという活性化というものを図っていかなくてはなりません。そのような状況下で、数十年後に実現してくると想定しているこの中央新幹線のファンクションをいかに観光立国論と結びつけるのかということが1つの視点だと思います。

私は今、大阪の北ヤードの再開発に絡み、関西経済連合会のバックアップを受けて、アジア太平洋研究所というシンクタンクを立ち上げる構想の推進協議会議長を務めています。そこを踏まえて考えますと、情報の磁場というものが、やってくる人の質を高めるためには非常に重要になります。

例えばパリにアラブ世界研究所がありますが、ここは73年の石油危機の後20年間、フランスが力を入れてアラブ22カ国に根回しし、セーヌ川の左岸に非常に大きい建物を建てました。中東の文化から、石油、民族にかかわる情報まで、要するにそれが必要だと思う人たちがパリに引き寄せられてくるのです。そのような質・量ともにリピーターを引きつける装置のようなものが非常に重要であり、単に運ぶ手段と商業施設とホテルをつくれれば観光立国なのだという話ではなく、やってくる人たちのクオリティを高める発想というものがなければなりません。ジュネーブも国連の欧州本部など15の国際機関の本部を持っていますが、そのことにより、やってくる人たちの質と量を高めています。そのような構想との相関というものがなければ、観光立国とは呼べないだろうと思います。

また、私はいま文科省の「留学生30万人計画」にも関わっています。現在約13万人の留学生が日本に来ていますが、これを30万人に増やしていこうという考え方で、まずは日中韓連携だということで、キャンパスアジア構想というものを文科省が韓国、中国とやっています。わかりやすく言いますと、単位の相互認定協定です。欧州のエラスムス計画のようなものを日本にも、という考え方で進めています。まさにこのような留学生30万人計画ですとか、情報の磁場に関する構想との相関や、観光立国やその関連で人の動きというものを想定、構想していくような視界というものが、中央新幹線の議論にとっても非常に重要ではないかということをお願いしたいと思います。

それから、次のキーワードが「総合交通体系」という視座ですが、先ほど少し申し上げ

たように、中央新幹線という人を動かす手段ということが、まずは当然重要であることは言うまでもないわけですが、私はこれからの中央新幹線のファンクションの1つに、大型貨物という意味ではなく、例えば即日配達便等がアジア全体のネットワーク化の中でも、ますます重要になってくると思います。したがって、例えば必ず1つの車両の一番後ろにそのような即日配達便などに対応するような物流の発想というものも、この新幹線構想の中で検討されてはどうかと思ったりします。

それから、これはまさに国交省のテーマですが、「陸」「海」「空」の相関と総合設計の必要性です。ぜひとも視界に入れるべきだと思うのが、空の港、海の港との相関ということで、関空、羽田、成田との関係における中央新幹線というものをきちんと構想することが、やはり観光立国にとっても非常に重要になるし、この相関がかみ合わなければ中途半端なことになってしまうといえますか、先ほどの時間価値ではありませんが、1分1秒が非常に重要になってくる中で、空との相関というものがやはり非常に重要になってくると思います。

羽田の国際化というものがまさに動こうとしており、第4滑走路がこの秋に動きますが、私は実は空港の整備と中型ジェット旅客機の国産化プロジェクトは車の両輪のようなものだということでこのMRJのプロジェクトにもかかわってきているのですが、要するに、三菱重工が先導しているいわゆる国産中型ジェット旅客機というものがようやく軌道に乗り、500機くらいの受注を受けるようなところにまで来ましたが、アジア都市間交通というものが、アジア大移動時代において非常に重要になってきます。今、羽田ーソウルの直行便が1日8便動いていますが、向こうは金浦国際空港ですから、ダウンタウン・トゥ・ダウンタウンで成田ー仁川に比べ往復3時間くらい節約になるので、我々にとって、今、ソウルは日帰り圏です。まさにそれと同じ文脈で、いよいよ第4滑走路が動くと、アジアの都市間を1日1便ジャンボ機でつなぐのではなく、5便から8便、ピストンのように、例えばニューヨークシンクトンを30分おきにつなぐシャトル便のようなニーズが非常に高まってくると思います。そうなると、100人乗り前後の中型ジェット旅客機のマーケットビリティーというものがまるで変わります。

日本は技術の基盤においては、リニアで戦っておられる方はもうお分かりのように、戦後、航空工学の技術をまずはオートバイで生かし、車で生かし、そしていよいよ空を飛ばない高速交通システムということで新幹線に生かし、さらにそれが今、MAGLEVにまで航空工学の技術が生きてきているわけですが、ボーイングの部品の6割は日本がつくっていると

いうところで溜飲を下げてきましたが、いよいよ航空機に関しても、中型ジェット旅客機の国産化というものが非常に重要だと思います。なぜなら、プラットフォーム型産業だからです。アジアの都市間交通がきめ細かくネットワーク型でつながってくる流れの中での中央新幹線ということなので、関空、羽田、成田等々の相関というところが非常に重要だと思います。

資料にはありませんが、次世代ICTというものがもう1つ非常に重要なキーワードで、これからの30年を考えたときに一段とブロードバンド環境が変わると思います。私は今、総務省の次世代ICTタスクフォースの座長をやっており、孫正義さんたちと一緒にその話をしておりますが、要するに日本全体に光の道ではないですが、次世代のICTの環境が全く変わってくると思います。

ここでよく言われる議論として、例えばICTによって、テレビ会議どころか日常的にテレビ電話のようなもので移動が必要無くなるのではないかという議論が一方であります、それは全く違まして、次世代ICT環境が深まるほど、フェース・トゥ・フェースや生身の交流というものが一段と別の意味で価値を帯びてきます。したがって、その相関においても総合交通体系というものは非常に重要になってくると私は思います。

次のキーワードは「大規模災害リスク」というものですが、これは首都機能移転の委員会にも私は参加して思っており、東海大地震を想定した震度のマップがこちらの資料にも配られておりましたが、富士山や南アルプスを1つのバッファとして、その北側に大動脈を持ってきておくということは大変重要なことであり、日本の大規模災害リスクがまさにここにあると思いますので、これは非常に重要だと思います。

また、信州から岐阜にかけてのリンケージに興味と関心が残る理由ですが、先ほど段階的に日本海に突き抜ける、いわゆる次のステップのリニア云々という話をしたときの気持ちの中にあるのが、日本の地盤を分析した資料に、岐阜県のカミオカンデがある地域が最も基盤が強く、いかなる大震災にも耐え得るというデータが出てきておりますが、今後、例えば国家全体の情報データベースのようなもののバックアップをどこかにしっかりとつくっておかなければなりません。そのような時に、災害対応施設の布陣ということが今後重要なアジェンダになってくるとは思いますが、そういう中で神岡地域が非常に強靱であるということをお我々は視界に入れておく必要があるのではないかと思います。

それから5番目に、経営形態の戦略性ですが、JR東海の民間企業としての投資の自主性尊重という、JR東海が出している資料は非常に説得力があり、この方向感でよいと思います

が、問題はその支援コンソーシアムが非常に重要だということです。なぜかと言いますと、鉄道システムの海外展開にも関わることですが、これはMAGLEVリニアではなく、新幹線が今ようやくシステム輸出の対象として大変話題になり始めていますが、私も参画した経産省の産業構造VISION2010という、6月に出た基本思想です。まさに新自由主義からの転換というもので、市場機能を最大限に生かしながら、新たな官民連携を構築するということが政策の基盤思想にしていますが、ここが重要であり、我々は国家資本主義や社会主義的市場経済ということをやっている国と向き合っていかなければならないということで、管理型の経済を志向するわけではありませんが、市場機能を最大に生かしながらも戦略的な提携といいますか、JR東海を機軸としながら、その支援コンソーシアムの体制について、やはり国の戦略的なコミットメントというものが非常に重要だと思います。

以上で終わらせていただきます。ありがとうございました。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、自由な質疑の時間にしたいと思います。どなたからでも結構ですので、ぜひ、寺島さんにご質問等をお願いしたいと思います。

いかがでしょうか。

では、皮切りに私から、2点、もうちょっとコメントをいただけたらと思うんですが、寺島先生が仰っているこの6,500万人の同一経済圏化の意味、要するに、人口で国の約半分が1時間ぐらいでつながるということになるわけですが、その際に三大都市圏の中で伸び悩んでいる大阪、関西の経済圏については、寺島先生が仰るように、単につなげばいいというものではなくて、いろいろな構想と戦略が伴わない限りあまり明るい未来というわけでもないと思うんですが。その1つがここにおっしゃられているようないわばクオリティーを上げる開発ということになると思うんですが、一方で、それに失敗すると、大阪がむしろ東京都市圏に吸い込まれてしまうという懸念もあろうかと思うんですが、この辺に関してもう少し補足的にさらにお話しただけたらと。それが1点です。

もう1点は、経営形態の戦略性のところでございますけれども、やはり寺島先生が仰るようにプロジェクトのスピード感覚が現在提案されているものだと大阪までつながるのがあまりにも先の話になるので、一体それが日本経済にとってどれほどの意味があるのか、日本の国家にとって意味があるのかということ、やはり疑問な点、僕も同感でございます。その際に、この支援コンソーシアムによって大阪の開業を早めるような効果があろうかと思うんですが、先ほどのお話では、国も含めてというようなところがあったと思うんです

が、JR東海以外の経済界からの投資とか出資とか、そういうより広い意味での民間というのは、この辺の支援コンソーシアムについてはどんなふうにお考えか、その2点をお話しただけいたらありがたいと思います。

【寺島理事長】 最初の点ですが、先ほど申し上げたアジア太平洋研究所構想、北ヤード開発、東京で言うと汐留開発のさらに大型版のようなものが大阪駅の再開発で進んでいまして、そもそもこの先北ヤードをどうするかという話が来たときに私が申し上げたのは、大阪は上物に関することはほとんどやってきている。問題は、そこにどのような商業施設やオフィスビルを引っ張ってくるかという話を超えて、重要なのはコンテンツであり引き付ける力だと申し上げました。特に人を引きつける力として、何をモデルにすべきかというときに、先ほど少し申し上げたように、例えばパリモデルやジュネーブモデルが非常に重要だと思っています。今、年間で国連関係者が40万人、メディア、学者を含めて100万人の人たちが、観光目的ではなくジュネーブを訪れざるを得ないという状況になっています。WTOの本部もILOの本部もあるということで、その関連の研究者や学者も行かざるを得ないということです。そのような磁場をつくる必要があります。

国際機関だけではなく、実際にアジア太平洋の若い人たちが共同研究に携わるような1つの磁場がアジア太平洋研究所構想です。関西7大学の参画も得ていまFSに入っているところですが、このプロジェクトが唯一だということではありません。この類の話が重層的に出てきており、京阪奈の連携の中で関西地域を活性化していかなければ空洞化が進み、どんどん東京に吸い取られていくストロー現象のストローに、この中央新幹線がなくなってしまうかもしれません。

良い意味でのパリティ、緊張感をしっかりと持たなくてはなりません。しかも幸いにして、今はアジア太平洋の時代といいます。東京は明治以降の近代化を支えた中核基点としてのファンクションを効率的に持っていたからこそ、これだけ発展してきたのだと思います。だからアジア太平洋の時代というときに、関西は再びチャンスを得ていると思います。やはり中国及び北東アジアへの至近性があります。関西に住んでいる人たちの朝鮮半島との関連などいろいろなことを考えると、やはりアジア太平洋の時代における関西は頑張らなくてはいけないところに来ていると思います。そういう文脈において、やはり関西活性化の戦略と中央新幹線というものは微妙に絡んでいるというか、それがなければ意味がないというくらいに思っています。

それからもう1つ、経営形態の戦略性ですが、JR東海さんが本当に一生懸命頑張って、国

鉄が蓄積した技術を持ちこたえて、このMAGLEVという今日のリニアという形になっているわけで、大変なご苦勞があったと思います。やはり日本の鉄道技術の集積点ですので、そういう面で、いわゆる民間コンソーシアムのときの中核が鉄道会社になるということは当然のことだろうと思いますし、そのすそ野を支える日本の技術を持ったいろいろな企業が実態的にこのプロジェクトに参画しているわけですから、多くの日本のものづくり企業が参画すべきだと思います。また、日本のポテンシャルを世界に示す将来のシステム輸出の目玉になってくるプロジェクトだと思いますので、日本の民間企業の総力を上げるくらいの覚悟で中央新幹線構想には立ち向かうべきだと思います。それに、国や地方公共団体がうまい具合に絡んでくれば成功できると思います。

要するに、先ほどシステム輸出という言葉を使った理由は、アブダビの原子力でなぜ日本が韓国に負けたのかというフィージビリティを見ていたら、帰結するところはガバナンスなんです。ポテンシャルのある技術や企業はたくさんあっても、束ねる力に欠けるために押されているのです。そろそろ日本人も根性を見せなくてははいけないと思います。ガバナンスをキーワードにして、この中央新幹線は日本再生のシンボリック・マネジメントになるのではないかと思います。

【家田委員長】 どうも、ありがとうございました。

どうぞ、ほかの委員、お願いします。

【樫谷臨時委員】 日米共同プロジェクトで比較的短い距離で、ただ浮上するだけだということであまりいかなかったというお話をされたんですが、これとはちょっと違うのかもわかりませんが、今回も東京と名古屋と大阪なんですけれども、途中で、各県1つなのかどうかはわかりませんが幾つか駅をつくと。駅をつくれればつくるほど、減速の時間とか、あるいは停車の時間で1分、2分のロスがありますので、5つつくれば10分ロスするという論理になるわけです。そういう論理と、それからもう1つはやはり地域、地域である程度支えなくてははいけないという論理と、これはどういうふうに整理をすればいいとお考えになるか。これは藻谷参事役にもお聞きすることなのかも知れませんが、その地域との関係とそのスピードと、その関係をどのように考えたらよろしいのかと。

【寺島理事長】 例の日米共同プロジェクト研究会の、トラン斯拉ピッドとの対比や、いろいろな技術者のヒアリングをしていたところに、このJRのリニアの1つの技術的な問題点として言われていたのは、追い抜き技術です。チューブの中をすぼん、すぼんと動くようなことであれば最速で動けますが、こだまとひかりとのぞみではありませんが、停めてお

いて、その横を通過して追い抜いていくという技術がなかなか難しいのではないかと当時
は言われていました。それを克服するためにいろいろな苦勞をされたことを、その後にヒ
アリングして納得しました。

また、当時は磁力線が人間の人体に与える影響が良くないのではないかと、ネガティブ
な意見を言う人も結構いました。しかしそれも、その後の技術の中で克服しておられます。
そこでまさにこだま、ひかり、のぞみの仕様で、地域としてはこだま号はできるだけ停め
てきめ細かくつなぎたいという気持ちがあるのは当然であり、ある程度それに配慮しなけ
ればいけません。東京、名古屋、大阪の3つだけをつなげばよいわけではないということも、
常識的なことだと思います。

しかし、この政治力学に呼応してやたらと停めていたら今度は効率性を失うわけで、そ
の辺がこれからの意思決定の本当に悩ましいところではあると思いますが、腹をくくらな
ければいけないところといたしますか、日本が道州制にその時点で踏み切っているかどうか
は微妙ですが、今の前提で言えば、やはり各県の顔を立てて、それぞれの中核基点に対し
てこだま型の運行をしなければいけないことになるのだろうと、リアリティーとして思い
ます。

どのようにバランスをとっていくのかということ、簡単なことではないと思いますが、
その悩みにやはりぶつかり合っていかなければいけないかと思えます。

【樫谷臨時委員】 ありがとうございます。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。

【廻委員】 時間価値について興味があります。新幹線ができてからもう46年になり
ます。東京―名古屋が平成39年に完成、東京―大阪までが平成57年に完成という予定
ですが、例えば東京から大阪までつながったときの効果を100とすると、名古屋までの
効果というのはそのうちの何割ぐらいになるのでしょうか。大雑把な話ですが、大阪まで
つながるのが、もし名古屋までの開通と同じ時期の場合、あるいは10年程度短くなって
平成47年ぐらいになると、効果がどのくらい増すのでしょうか。

【寺島理事長】 計算し、しっかりと調査しなければいけないところだとは思いますが。

【廻委員】 計算しなきゃいけないんですか。

【寺島理事長】 名古屋30分圏に入るというイメージです。そうすると、ターミナルに
アクセスする時間が30分以上かかるようなことになりかねないわけで、そのような問題が
地域ごとに誘発されると思います。ターミナルをどこに置くかという問題にもつながりま

すし、悩ましいところではありますが、先ほどルートも工期も最速でやるべきだと言った理由は、やはり60分、1時間で東京ー大阪ということを想定すると、例えば空港に行く時間などを全部視界に入れると、ダウンタウン・トゥ・ダウンタウンなので、圧倒的に航空機に対してコンペティティブになるということだと思います。

それを実現することによって得られるメリットは、やはり大事にしなくてはなりません。中途半端に妥協して、最速というところを抑えると意味がなくなるというところにポイントがあるということをご理解いただきたいと思います。時間価値というものに対する考え方はどんどん変わっていくだろうということです。1分の価値の意味が変わってくるということです。

【家田委員長】 ありがとうございます。木場さん、どうぞ。

【木場委員】 木場でございます。よろしく願いいたします。

途中からで恐縮ですが、私は観光立国との兼ね合いということに非常に興味を持っていて、中央新幹線が実際に走るようになったときに、それがどのくらい大きな役割を果たすのかと。

特に本質的な観光という言葉に非常に引かれまして、ちょっと話をずらしてもいいですか。少し前にプロ野球界がお客さんを呼ぶのに女性を呼びたいということで、いろいろ各球団が方策を出しまして、例えば近くにおじさんがいると嫌だから、女性しか座れないシートを200つくろうとか、あるいは試合前に選手と写真を撮ったり、これは倍率100倍以上でなかなか当たらないのですけれども。どの方策も球場まで呼ぶことは考えているのですけれども、実際に呼んだ後、本質的な観戦自体を3時間楽しむための工夫がないと感じました。それが先ほどのお話で言うリピーターの話なのですが、1回来てもおもしろくなければリピーターにはなってくれないと非常に感じるんです。

先ほどの野球観戦は、映画館まで人を呼んでも、字幕のない映画を見せられているような感覚、という部分で非常に共感を得たのですが、実際に、では、寺島さんが台湾での講演でぎょっとした部分を含めて、日本の中央新幹線が通ったという仮定における観光の魅力というのがどうなるのか。今ですと、例えば中国の方が日本の高い医療技術を求めて短時間で人間ドックを受けにわざわざ来て、観光もして、結果を聞いて帰るとか、あるいは今、日本橋のデパートでは10分おきぐらいの中国語のアナウンスが入るとも聞いております。また富士山が見えるところまで行って別荘を探しているという中国人も多々と聞いておりますけれども、いろいろと観光の目的がそのときには変わってくると思うのです。

が、そこでの新幹線の役割というのをぜひお伺いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【寺島理事長】 数日前に話題になったLCCのことですが、ローコストキャリアが地方の空港にも帰ってくる時代が、間違いなく来ると思います。私もシンガポールのバジェット・ターミナルを非常に興味持ってフォローしてきましたが、要するにLCC、ローコストキャリアの専用空港になっているわけですが、この間チェックしたら、ジャカルターシンガポールが往復で4,200円、マレーシア・クアラルンプールーシンガポールの往復も3,800円というようなことで、人を引きつけているわけです。この間の茨城空港ではありませんが、日本にもこれからそのようなLCCが、段階的に入ってくるでしょう。

【木場委員】 上海まで往復4,000円と言っていました。

【寺島理事長】 そうでしょう。日本の航空会社も、戦っていくために、例えば第2ラインでLCCとのジョイントベンチャーをつくり、ハイサービスを得たい人たちは高い料金を払って乗るけれども、飲まず食わずでもいいという人や、テレビなんか無くてもいいという人たちは、アジアの都市間交通くらいであればLCCのほうがいいという選択肢も、日本のJAL、ANAも間違いなく踏み込んでいかざるを得ないときが来るだろうと思います。

人がとにかく大量に動くという時代がこのLCCを含めて日本にやってくるということを、先ほどの中国人1,000万人という視界のときに、木場さんがおっしゃるように、本当にコンテンツに対して知恵を絞らなければいけなくなりました。先ほど、日本の技術の集積点であるシンボリック・マネジメントであると言ったのは、この中央新幹線自体が、一時の新幹線がそうであったように、まず乗ってみたいとか、乗ってみようという観光の対象になるだろうと思います。

しかし、物事は段階的に追いついてきますので、中国がトランスラピッドを入れてみたり、自前でつくったと称する新幹線のようなものがどんどん出てきたときに、日本の技術の高さをシンボリックに表すようなプロジェクトが非常に必要であり、まずこれ自体が重要な意味を持つと思います。

加えて、先ほど大阪が吸い取られていくような話をしたように、大阪もよほど頑張らなくては、例えば中国人の観光客もやってこないといえますか、行ったところで仕方がないといえますか、もう京都・奈良の観光は行ったという話で終わってしまいます。2度も3度も行くところではないという話ではなく、やはり何か引きつける付加価値をつくらなければなりません。その1つが、先ほど申し上げたようなシンクタンクや国際機関など、行かざ

るを得ないという状況をつくるということが重要であり、例えば関西にそのような形でやってきた人が、東京へビジネス目的で移動するにしろ、別の東北の観光地へ移動するにしろ、この回廊をしっかりと魅力的なものにしていくということが非常に重要です。

そういう意味でも、私はこの中央新幹線の持つ起爆力はものすごいことになると思います。それが、うまい具合に信州などに抜けていき、冬場のスキーだ、温泉だというところへつなぐルートにもなってくれば、これはまた大変結構なことだと思います。要するに、これを1つの中核起爆プロジェクトにしていく可能性が大いにあると思います。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。村上さん。

【村上臨時委員】 先生にお聞かせいただいた、これを産業としてシステム輸出するというのは、私も全くそのとおりでありますが、具体的に、いつ、どの地域に輸出するかというのは難しい問題です。国内の実績を持って海外に輸出というのが普通のプロセスと思いますが、リニアはそれでは手遅れになります。また、中国に輸出すると、新幹線でそうなったように、他国の輸出では、競合相手になるかもしれません。ブラジルでは、鉄輪の新幹線計画が具体化しています。こういう状況を考えると、どういう時期にどの国をターゲットとして売り込んでいくというのは、かなり戦略的にやらなければ実現は難しいように思います。最初に先生がお話いただいたアメリカも含めて、先生のご意見をお伺いできればと思います。

【寺島理事長】 日米共同プロジェクトの中でも思ったことですが、自分の国でもやっていないものを売り込むということは至難です。ですから、とりあえずは今、世界の鉄道に売り込んでいる新幹線というものは、あれだけの正確さで事故のない技術を確立しているところに非常に迫力があるわけで、まずは新幹線のシステム輸出というものがリアリティーのある話だと思います。

それと併走して、やはりアメリカは国土も広くリニアのスピードも生かれますし、特にボストンからワシントンにかけての回廊は非常に人が動いていますので、航空機ともコンペティティブであるということになれば、もちろんロサンゼルスを中心としたカリフォルニアもあります。このような話に飛びついてくる可能性があるのは、やはりまずはアメリカだと思います。

あとは、国土の広いユーラシア国家ロシアで、日本のリニア技術でシベリア鉄道をよみがえらせるということも結構おもしろいのではないかと思います。

【家田委員長】 小林さん。

【小林臨時委員】 どうもありがとうございました。関西の地盤沈下というのは、私も自分のこととして深刻に考えて、いつも大学でもそのことばかり議論しておるんですが。

今、留学生30万人計画という、今ほんとうに関西が抱えている大きな問題は出ていかない。関西人が外国へ行かない。東京にもなかなか行かないといいますが、むしろ特に学生などもっとひどいものですがけれども、ほとんど外国へ行かない。留学生ばかりが増えているという。

この日本人を送り出すというのか関西人を動せる、いわゆるパッケージツアーじゃなしにほんとうに自分の目的を出して動かすということをやらないとだめだと思っているんですけども、その中に起爆になるのかどうか、何か最近出てきた新しい話で、まだアイデアもなかなか出てきていないんですけども、寺島先生は何かその辺で新しい動きとか、何か情報をお持ちでしたら。

【寺島理事長】 今おっしゃられたように、内向きの日本ということが、現実だと思えます。商社マンでさえ大都市でない海外には赴任したくないという時代です。日本がそれだけリスクもなく安全で、一種の極楽島化しているのだと思えます。

去年の海外渡航者の分析をした資料を見ていて気づくのですが、今海外旅行を支えているのは、高齢者、つまり団塊の世代が再び夫婦で手を取り合っという感じで出ていく人たちと、それから若い女性たちです。今、日本で一番問題なのは、壮年期の、一番世界がどうなっているかを理解してはいけなはずの男性が、いわゆる出張目的以外では海外に出ないという、つまり夏休みなどに近隣のアジアでも見てくるかという男性はほとんどいないということです。仕事で行って帰ってくるという海外渡航でしかありません。このことが日本の空気を非常に内向きにしていると思えます。

何らかの形で、世界の流れに対して敏感でなければいけないと思えますので、それが先ほど申し上げた何かしらの装置をつくる必要があるという問題意識です。世界の先進国と言われている国は、やはり努力しています。シンクタンクでも共同研究でも、お互いに移動し合うことを促すような仕組みを一生懸命つくろうとしています。それをよほど粘り強くやらなければ、逆に言えば日本がそれだけ安全でいい島だということでもありますが、なかなかこの内向き感は無くならないと思えます。

そのことと中央新幹線がどのように関係があるのかということですが、要するに海外から留学生が訪れているのに呼応して、例えば私が学長を務めている多摩大学でも交換という形や、あるいは友達関係をベースに夏に動いてくるとか、冬に動いてくるというような

ことが誘発されていますので、留学生30万人計画は非常に大事だと思っています。また単位の互換協定も、短期留学で海外で取った単位を日本でも認定してもらえるとということになれば、流動化を促します。とにかくあらゆる努力をしなければ、ますます内向き志向になっていくのではないかと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。

それではよろしいでしょうか。これで寺島さんからお話を伺うのは終了させていただきたいと思います。

どうも、本当にお忙しい中、ありがとうございます。

【寺島理事長】 ありがとうございました。失礼します。

【家田委員長】 それでは引き続きまして、次の有識者からお話を承るということで、藻谷さんにお話しさせていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【藻谷参事役】 引き続きお疲れ様でございます。

私は昔、シベリア鉄道に延々と乗ったことがあります。今思えば人生で特に楽しかったイベントの1つなんです、あれがリニアになるとなりますとそれは本当に素晴らしいことですね。

リニアなら大いにあり得るような気がしますが、でも残念ながら新幹線にはならなかった。せっかくの新幹線技術がなかなか世界に出なかった大きな理由の一つが、「あんな高密度大量輸送機関はわが国には必要ないし、日本人じゃなければとてもオペレーションできない」と思われてしまったことかもしれません。高い技術性をアピールしてしまったことで、逆に、「日本人なみにきちんとした国民でない」という印象を植え付けてしまったりはしなかったでしょうか。何か自分で敷居を高くして、外国から仰ぎ見られるだけで推移してきたという新幹線のこれまでを考えると、リニアがそういうところで止まらないことを私は強く願うものです。

以上は余談といたしまして、今日はお伝えしたいことを紙にまとめました。珍しくパワーポイントではなくワープロで書いたのですが、途中で一部図表も使って補足をさせていただきます。事前に皆様の議論の論点を書いた紙をいただいたので、それに沿って書きました。ただし視点⑥と⑦だけは省略しておりますのでご了解ください。

なおこの紙の内容は、私の勤務先である株式会社日本政策投資銀行の上層部や鉄道融資関係者とは一切事前の相談・調整を行っておりません。委員の皆様は、私の勤務先の公式見解ではなく、私個人の意見をお聞きになっていると考えるからです。一切が私個人の意

見ですので、勤務先の公式見解とは違う面が多々あると思いますから、内容についての疑義やご意見を勤務先に問い質されることはどうかおやめください。よろしくご了解をお願いいたします。

まず視点①の中央新幹線の必要性・意義です。ここに「中央新幹線はリダンダンシー確保のために必要」と書きました。なるべく変な横文字は使わないで日本語で書くことが大事だと日ごろから思っているのに、横文字を使ってしまいました。ここは寺島先生の言われたように「二重系化」と言うべきでした。鉄道についても、東名阪の動線の二重系化は絶対必要であると考えます。

これは実際に東海地震や関東地震が起きてから急に必要だと騒いだのでは遅いです。阪神大震災で神戸と大阪の間の鉄道や道路が切れたときに、いかに大変だったことか。ところが直ったらすぐまたリダンダンシーの重要性を忘れていたわけでありましたが、これが東名阪であればなおのこと、バックアップ動線の存在は必要不可欠です

ちなみに北陸新幹線も早く全通させるべきだと私は思っています。そうするとこれも、東海地震の際には東海道新幹線のリダンダンシー動線になるんですね。ただ、田中角栄が当初書いたという若狭経由大阪直行というルートは、北陸の実情から見て意味がないので、というのは北陸からのお客さんの半分は大阪ではなく名古屋と京都に行きますので、早く米原まで開通させまして、大阪・京都・名古屋に行く利便性をそれぞれ高めなくてはなりません。東海道新幹線には容量がないという意見は誤解でして、今の米原に停車する1時間に1本のひかりを北陸新幹線に直通させればいいのです。それによって米原から大阪の間も1時間に1本筋があくわけですが、そこの筋を北陸—大阪に回せばいいわけですね。ということで福井—米原もなるべく速やかに路線を決定するべきだと思っております。若狭の人に配慮してなかなか言いにくいのですが、敦賀～富山の間の人はみんなそう感じていると僕は思っております。また経路が短くなり建設費も大幅に安くなりますので（というのも大阪直行では大阪近辺の土地買収に天文学的なお金がかかります）、その分を若狭のために回して、近江今津から小浜の手前の上中まで別途、昔から計画のある在来線を20kmばかり引いて新快速を伸ばしてあげるのが、一番若狭の振興にもなるだろうということがあります。若狭からも京都と大阪の両方に出やすくなりますので、大阪にしか行かない新幹線より便利で安いですし、東京からも京都乗り換えの方が、北陸経由よりは安くて早いです。

ということで早く北陸新幹線をつくるべきなんですけれども、これは遠回りですて本当

の非常時のか細いバックアップ動線にしかありません。しかも3千万人以上の人口を有する東京首都圏は人口規模で見ても経済規模で見ても圧倒的に世界最大の都市地域であり、2千万人近い京阪神も先進経済地域ではベスト5に入る大きさですから、この間を結ぶ鉄道が新幹線1本しかないという状態を早く脱して、複々線にしてあげる必要が十分にあります。ただ鉄道の場合長大トンネルを設置できるので、第二東名みたいに同じ地域に引くのではなく、中央新幹線のように違う地域に直線的に引くほうが、効率がいいのではないかと思います。さらに言えば、その趣旨から言って、大阪までの全通をなるべく早い時期に実現するべきだと考えます。

次いで②の鉄道技術及び産業の発展とリニア方式ですが、冒頭申し上げたように、今度はぜひこの技術が世界のデファクトスタンダードとなりますように願っております。

それから視点③の「民間企業による新幹線鉄道の整備」の是非、これは視点⑤と並んで、今日、私の強く申し上げたいところでございます。以下は繰り返しながら勤務先の見解ではなく、私個人が直感的に感じることでございますが、この需要予測は日本の人口成熟の今後の進行を余りきちんと踏まえていないように見受けられます。つまりここには大きな下振れリスクがあります。実績が下振れした場合にどうするのかということについて、需要のシナリオを3段階ぐらい作って、心構えを持っておかねばなりません。

恐らくJR東海さんとされましては、公共が関与すると万事にわたり決定スピードが遅くなるということを認識され、とにかく自社単独でやるんだとおっしゃっているのでしょう。確かにスピードは何ととってもトッププライオリティーだと思います。そのご趣旨は非常に強く理解できるものでありますが、そうは言いましても、実際に需要が予測より下振れしたような場合には、精査したわけでは全くなく直感的な物言いですが、民間企業1社の採算の中で順調に固定費を回収していくのはなかなか難しいのではないかと感じます。例えば名古屋まで行った後に、予測が下振れしてその先の建設が停滞しかねないというリスクもあるわけですが、そんなのは精神力でカバーするんだというのは先進国の考え方ではございません。リスクがある以上はその分担をどうするのかをちゃんと考えておかななくてはならないわけでありまして。

ここで、大変恐縮ですがプロジェクターを使わせていただきます。画面でお見せしないと伝わらないものですので、どうか前をご覧ください。寺島先生のお話の中でも、今からお話いたします点についてはご言及がなかったのですが、世の中ではなぜか語られないけれども私以下の世代であれば漠然と気付いている大きな問題が、需要予測下振れリスクの

背後にあるのです。私の近著『デフレの正体』にも書いたのですが、首都圏の人口成熟です。

東京は先ほども申しましたとおり世界最大の都市です。これはいろいろ問題も多いウィキペディアからの情報でございますが、出典のはっきりしている学問的研究の結果として、アメリカのリチャード・フォースタル&リチャード・グリーン&ジェームズ・ピックという人が作った世界の大都市圏人口比較というものです。私が見た中では最も実感に即する数字です。ここにあるように、東京と2位以下では、規模に大差がついています。ちなみにこの世界都市規模比較は、誰が作ったものでも、東京が人口3,000万から4,000万の間で世界最大となっています。

上海が大きいとかよく聞きますが、あれは皆さんが現地に行かれて本当にそう感じておられるのでしょうか。やはり現場に行ってみてどう把握するかということが重要でして、眼前の事実から程度を判断できる能力が必要だと思うんです。上海からリニアに乗って空港から市内に行くだけでも、上海はまだ東京よりはずっと小さいということがわかるはずで。この調査では東京の約半分です。

京阪神ですら人口規模は上海よりちょっと大きくて、1,738万となっています。ニューヨークが1,975万、ソウルが2,000万ですが、京阪神はこれらと並ぶ世界的な巨大都市なのです。福岡を中心に見ると2時間以内で行ける範囲に、世界の先進国の巨大都市の上位5つのうち、ニューヨーク以外が全部入っているわけです。東京、京阪神、ソウル、それに中国を先進国と言えるかどうかわかりませんが、沿海部はもう先進国とみなすと上海ですね。このように今の日本というのは、世界最上位の巨大都市群の人口重心に日本の西半分が該当するというたいへんな地の利を得ているわけで、日本近海が東アジア-北米という世界最大の物流動線上にあるのですが、寺島先生のおっしゃったとおり、現状では日本はそのメリットを活かせていません。

それはともかく東名阪の間の旅客流動というのは、東京という超巨大都市と、それから京阪神という先進国4番目の都市圏地域を直結していて、さらにその間に人口1,000万人の名古屋圏が入りますので、世界最大規模の巨大な需要があるのです。

ちなみに東京-大阪間には飛行機も飛んでいます。これは世界で何番目に輸送力の大きい航空路線かご存じでしょうか。東京-札幌が世界一だというのは割に有名ですね。何で東京-札幌が世界一なのかといえば、東京が世界最大の都市で、札幌が新幹線で東京と直結されていない中では国内最大の都市圏だからです。そして東京-大阪の航空路の提供座

席数も、恐らく新幹線に比べてシェアは1割ぐらいしかないと思いますが、年によりますけれども世界で2位だったり5位だったり、いずれにせよ常にベスト5に入っているわけです。東名阪の旅客流動需要が世界的に見ていかに巨大か、おわかりいただけますでしょうか。

このような区間を新幹線が時間帯によっては山手線のような運行頻度でつなぎ、道路も東名高速が大部分片側2車線路だけでつないでいるわけですが、これは本当に奇跡のような状態、日本ならではの神業のようなインフラ運用です。これを少しは世界標準に近い状態にもっていくと考えると、もう1本中央新幹線のような高速鉄道があっても何の不思議もありません。

以上、需要面から見ていかに中央新幹線が必要かという話をしてまいりました。ところが問題は、今後の輸送量の見通しにあります。これは私の近著『デフレの正体』に載せた中でも最も中核的な表です。ご覧の通り、21世紀に入るあたりから、GDPの伸びと国内の貨物や旅客の輸送量の落ち込みが、ちょうど反対方向に分かれてしまうようになっているのです。02-07年のいわゆる「戦後最長の好景気」の下でGDPは伸びたのに、国内の自家用車旅客輸送量は落ち込み始めました。ここにはありませんが、鉄道輸送量も航空輸送量も停滞しています。

もしかしてJR東海の行われた予測は、GDPの見通しをベースに置いていませんでしょうか。そうであればその結果は怪しくなります。今世紀の実績を見れば明らかなおとおり、国内の旅客流動はもうGDPに連動していません。では何に連動するのか。お客の概数であるところの、日本の生産年齢人口（15-64歳人口）の絶対数です。

生産年齢人口が減っても、GDPは計算上は輸出主導で増えていくことが可能ですし、事実今世紀に入って「戦後最長の景気拡大」が起きました。ですが同じく今世紀に入ったあたりから国内の旅客輸送量は減少に転じている。日本の生産年齢人口が90年代後半から減少を始めたからです。65歳を恋えても70歳あたりになるまでは旺盛に移動する人もいますから、生産年齢人口がピークを越えてからいろいろな輸送量がピークを越えるのには5年ぐらいタイムラグがありましたが、定年退職者数が新卒就労者数を上回る状況が一方的に続く中で、輸送量も景気に関係なく下降が続くようになった。一人当たりの移動回数や距離が延々と伸びていく、ということがない限りこの傾向を止めることは不可能なのです。ちなみに、日本人の個人所得（ここでは課税対象所得）の総額、国内の小売販売額の総額、国内の新車販売台数、飲酒量なども、同じように今世紀一方的な減少トラック

に入っています。

マスコミはどうやって成長戦略を描くかということをいつも議論しています。ですが私がこの『デフレの正体』で書いたとおり、いくら計算上GDPが成長しても、そのままでは内需は拡大しないのです。戦後最長の好景気の時期には、輸出が急増してGDPが増え、輸出企業の株主配当が増えて、富裕層の多い東京都心などでは個人所得も上がりました。ところがこの高齢富裕層の所得は現実には貯蓄や投資に回るだけで消費には回りませんでした。輸出企業の従業員数自体は、退職者が新卒採用者を上回っているために減る一方で、給与総額も減り続けているからです。

内需全体でもそういうことなのですが、国内航空旅客輸送量に絞ってみると、景気との連動がさらに前から切れています。これはGDPと国内航空旅客輸送量の絶対数の推移を左下・右下を0に揃えて重ねてみたグラフです。リニアは航空と競合関係になると思うので、よくご覧ください。この2つはバブル期までは完全に連動していましたが、90年代からは見事に連動が切れています。いわゆる失われた10年、バブルが崩壊してGDPが余り伸びなかった90年代に、運賃自由化で特割が導入されたことで、国内航空輸送量は大きく伸びました。景気とは逆の動きです。逆に今世紀に入ると、輸出主導の戦後最長の好景気が始まったと言うのに、国内航空旅客輸送量は突然横ばいになりました。運賃自由化の効果が一巡したところへ、生産年齢人口の絶対数の減少が始まったからです。割引運賃の普及と便数の増加で、飛行機は高いから乗らないとか、不便だから乗らないという人があまりいなくなってしまって、誰でも気軽に飛行機に乗るという状態まで来てしまったために、市場全体が生産年齢人口減少の影響を受け始めたのです。

生産年齢人口減少といっても、ピンと来ない人もおられます。それは田舎の話で、大都市には関係ないという勘違いも蔓延しております。ですがそうではないのです。

首都圏1都3県の数字を見てみましょう。ここでは2000年から2005年の5年間に人口が106万人も増えました。政令市1個分も増えているわけです。すごいですよね。その要因ですが、首都圏1都3県に引っ越して入ってきた人が出て行った人より67万人も多かった。つまり若者が多数流入しているのです。これを見て人は何と言うか。東京一極集中の再加速だ、東京一人勝ちで地方がどんどん衰えると言うわけです。ですが実態はそんな甘っちょろいものではありません。

というのも106万人増えたうち、15歳から64歳の人は何人だったでしょうか。7万人の減少です。年金や税金を払ってものを買っている世代は、全国と変わらず今世紀に

は減少に転じていたのです。もし67万人の人口流入超過がなかったら、70万人以上減ることになっていたわけです。総人口でものを見ているから現実がわからなくなりますし、ましてや絶対数ではなく高齢化率なんて言い出すと何が起きているのか全くわからなくなるのですが、生産年齢人口の絶対数には真実が現れています。

しかも私は15歳から64歳の人口に年齢不詳者も加えて計算しています。この年齢不詳者というのは国勢調査に答えない人で、かつ住民票も首都圏内に移していない人です。ということは住民税も払っていないわけですが、とにかくこの年齢不詳者は15万人増えているので、これを除くとマイナス22万人ということになります。

では誰が106万人も増えているのか。もちろん子供は増えていません。もうご覧のとおり、増えているのは65歳以上だけ、しかも118万人も増えている。これが首都圏の人口増加の実態です。なぜこんなことになるのでしょうか。首都圏に住む1935年から1940年の間に生まれた人が、1985年から1990年の間に生まれた人よりも70万人以上多かったからなのです。2000年から2005年の間に前者は65歳を超え、後者は15歳を超えたわけですが、その結果として15-64歳の人70万人以上減る。そこに若者が60数万人上京してきたのですけれども、減少という方向自体は変えられませんでした。

ちなみに関西2府4県はさらに深刻な事態になっています。生産年齢人口が、2000年から2005年の5年間に55万人も減っているのです。このペースでいくと、関西の生産年齢人口は140年後には0になってしまいます。平安建都千何百年といっているときに、140年後に0になるペースで生産年齢人口の減少が続いている。その前にどこかで止まるのではありましようが、どこまで減ったところで止まるのか見通しは立っていません。

日本の住人は、何歳の人が何人くらいなのか。70年前から10年おきに、40年後までお見せします。この通り、終戦前後に生まれた数の多い世代が、少年、中年、老年へと加齢していくことで、劇的な人口構造の変化が起きてしまっています。1940年に4300万人だった生産年齢人口が、2000年には8600万人へと倍増したのですが、2010年までの足元の10年間には逆に500万人も減ってしまった。これが経済に影響を与えないわけにはいきません。

昨年度1年間だけシンガポールにいたのですが、リー・クワン・ユーが演説で「ザ・シルバー・ツナミ」と言っているというのを聞きまして、彼もまったく同じイメージを脳裏

に描いていることがわかりました。シンガポールも日本に約15年遅れぐらいで全く同じことが起きているのです。

ところでマクロ経済学は供給ドリブンで構築されています。供給されたものはすべて売れるという前提で組み立てられているわけですので、生産年齢人口の減少は供給を減少させることはあっても、消費を減らすものではないということになる。つまり経済学をやっている方以外には何を言っているのかよくわからない話になっております。現実には、この10年間の日本では、供給したものが売れないからみんな困っているのです。旅客輸送は典型でして、幾ら生産年齢人口が減ろうとも飛行機を飛ばし列車を走らせるだけの要員は簡単に確保できるわけですが、乗る人が減ることは避けられません。

しかるにリニアが名古屋まで開業するころには、日本の人口構造はこういうことになっているわけです。そして関西開業と言っているところがこれです。生産年齢人口は、東名阪でも大きく減少してしまっているわけです。

人によっては「リニアはつくるな」という主張をしているようにお聞きになるかもしれませんが、ですが私はそう考えていません。数十年後でも、東京、大阪、名古屋圏が人口6,000万人を超える世界最大の人口集積地域であるということには何ら変わりがなく、そして地震も津波も来襲する可能性はまったく変わっていない。世界最大の都市連鎖地域を結ぶ交通幹線を二重系化する必要性は何ら変わらないのです。さらに言うと、6,000万人も住んでいる都市地域を貫く高速鉄道が2本あったくらいで不採算になるようであれば、世界中どこでも鉄道は不採算になってしまいます。

ただ、私が申し上げているのは、GDP予測だの高齢化率の予測だのをベースに、生産年齢人口の絶対数の今後の減少を無視して需要予測をしてしまうと、下振れリスクが非常に大きいですよ、ということなのです。繰り返しますが、GDPは輸出主導で幾らでも伸びるけれども、もう国内旅客輸送量はそれには連動しないのです。

ちなみに中国がものすごい勢いで、コピー技術で新幹線をつくっている理由は何か。ご存じかと思いますが、中国も20年遅れで全く日本と同じ状況になっていくからです。5年後からもう生産年齢人口がピークアウトしてしまいます。そこで、まだ運賃収入によって投資をカバーできる今のうちに主要交通インフラをものすごい勢いでつくるぞと覚悟を決めているわけです。上海の地下鉄網でも全国新幹線網でも、人口が成熟する前に必死のパッチでつくっているわけです。

この点日本はラッキーでした。東海道新幹線が開業してから35年間、生産年齢人口の

激増の中で投資は十二分に回収できました。あれだけ批判された東北新幹線とか上越新幹線にしても、開業から15年以上生産年齢人口の増加期間があったのです。だから本当は新幹線網はもっととっくに早くつくっておくべきだった。

こういうことですので、JR東海さんがとにかく早く建設を進めたいというお気持ちなのもわかります。そのためには余計なご意見は無用、自分でさっさとやってしまいますと。それ自体は理解できるのですが、それはそうとして、需要の下振れリスクについても備えが必要です。そしてそちらについては何らかの公共の関与が必要なのではないのでしょうか。

工事を早く進めるという観点からは、もう1つ重要なことがあります。中央新幹線は、線が通過するだけの沿線住民の一部からは迷惑施設と見られかねないということですし、そうした風評に対処するには沿線自治体の前向きな協力が不可欠であるということです。たとえば言うとしニア線は発電所や送電線みたいなものだと思います。つまり絶対必要なものですが、沿線の人を一切無視して勝手にここに引くぞということはできないですよ。そうであればこそ、当たり前だけれども、地元自治体と協調したほうが早く進みますよということを私は強く申し上げたい。

静岡空港の立ち木伐採みたいな話で、1人の人によって計画が止まるということはこの国では何度も起きているのです。そういうことを防ぐためにも、沿線の自治体が前向きな姿勢で、リニアがいかに重要か、その際に「日本にとって重要です」という話だけでは通らないわけでありますから、リニアがこの地域にとっていかに重要か、逆にいうといかに弊害がないものであるか、環境にこれだけの配慮をしていますよということを、きちんと住民に浸透させてくれるようではなりません。だからJR東海さんは沿線自治体と、最初から協働、コラボレーションをしておかないと。思わぬところで足をすくわれてはたいへんなことになります。

さて、視点③を長々と申し上げました。視点④の東海道新幹線利用者の負担と受益は、さっとなぞるだけにします。何と言っても、東海道新幹線の沿線地域は、これまで通過するだけだったのぞみがなくなるだけで、追い抜き時間が減って非常に便利になるので、特に困ることは何ともありません。廃止になるようなことさえなければ何も問題はないのです。ただ、静岡県でも生産年齢人口は今後大幅に減ります。2010年ー2030年に19%も生産年齢人口が減るものと見込まれていますので、旧来の東海道新幹線についても需要の下振れリスクをどうするか、JR東海さんは考えておく必要があります。

最後に視点⑤の中央新幹線を軸とする他の交通分野を含む総合的な検討でございます。

ここは重要なポイントですので、もう少し時間をいただいて詳しく申し上げます。

もしかすると、「中間駅は東名阪直結という本旨からすると要らないけれども、地元対策で仕方なくつくる」という考えがあるかもしれません。ですがそれは間違っています。

第一に中間駅がなければ、この新幹線の観光面での価値は著しく落ちます。中央新幹線沿線は世界有数に山岳景観の美しい地帯なのですから。トンネル内を20分も行った先に、世界最高水準の自然が残っているというところがこの線の妙でありまして、エレベーターにちょっと乗って降りたというような感覚で、いきなり大自然の真っ只中に来てしまえるわけです。このオン・オフが、この線の利用者の確保にとっても重要な影響を及ぼすと私は考えています。第二にこのような特徴は、この線沿線の二地域居住者、沿線にセカンドハウスを持つ人口を大きく増やし、それがまた需要を底上げします。

その見通しの正否はともかく、中間駅をつくる際にはその場所の選定が重要です。中間駅が沿線地域の車社会化や、都市の郊外拡散をさらに促進するという、新〇〇という名前のついている多くの新幹線駅が辿ってきた道を繰り返すべきではありません。新駅はなるべく、既存の交通基盤が結節した、旧来の中心市街地に設けるべきなのです。それが難しい場合にも、在来線鉄道との結節を重視すべきです。もちろん、駅にパーク・アンド・ライドの駐車場は不可欠ですし、それから高速道路のインターチェンジに近いことも極めて重要だと僕は思っていますが、それらを総合的に満たす場所の選定は可能です。

まず相模原ですが、新横浜にのぞみが全列車停車するようになったことを考えてもわかりますが、700万人の神奈川県民の多くや、300万人以上いる多摩の人の多くは、都内に出るよりもこっちのほうが近いわけですから、新駅への鉄道でのアクセスがたいへん重要になります。その場合、橋本駅併設とすることが圧倒的に旅客の利便性が高く、逆にそうでなければ、おそらく周辺の道路交通に大変な問題を来たすと思います。橋本であれば、多摩ニュータウンや調布方面からも来られる、もちろん八王子からも来られる、横浜からも来られるということですが、仮に車だけに頼るような新駅を造ってしまえば、結果的に軌道系アクセスの追加投資をしなければいけなくなって、大変にお金がかかります。

次に甲府ですが、身延線との交差点に新駅を設けるのが、地元の利便からもJR東海さんの利害から見ても妥当ではないでしょうか。そのあたりには南バイパスが自動車専用道として建設されつつありますので、高速道路アクセスも良くなります。ただ、どっちみちこれは郊外にならざるを得ません。

諏訪について申し述べることは控えます。諏訪経由と南アルプス横断のいずれが望まし

いのかということについては、私は中立を保たせていただくこととし、意見は申し上げません。

とりあえずいずれのルートにしても飯田は通るだろうということで、飯田について申し上げます。飯田の場合、既存の交通基盤が結節した旧来の中心市街地で、在来線鉄道との結節があり、それから高速道路インターチェンジに近い場所というのは、今の飯田線飯田駅しかありません。現駅併設があらゆる意味で望ましいと言えます。

そうではなく天竜川に近いあたりに郊外駅を設けるとしますと、中央高速のインターまで十数キロの取り付け道路をつくらなければいけなくなり、莫大な地元負担が発生します。J R 東海さんとしてはその点は関知しないということかもしれませんが、J R 東海さんのご計画ではここが松本など北方面への玄関口になるわけなので、高速道路インターチェンジとの連結が悪いと、結果的にお客さんが乗らないことになってしまいます。しかも飯田線の各駅を見てみると、東名間をカーブなしで結びつつかつりニアが停車しやすいように水平にホームを設けられる場所というのが、これまた現飯田駅しかないのです。ということでJ R と地元双方の利益に取って、現駅併設以外にオプションはありません。

以上でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

では、質疑を開始しましょう。いかがでしょうか。どうぞ、古関さん。

【古関臨時委員】 ただいまのお話、大変感銘深くお伺いしました。特に中間駅の重要性ということと、それから既存の公共交通あるいは道路交通とのアクセスを重視すべきであるという点は非常に私も大賛成だと思って聞いておりました。

多少論旨を曲げてしまうことになるかもしれないんですが、今日、人口の移り変わりの長期的な影響というのを主として需要の立場から、需要の観点からご講演をされたわけですが、あえて今回、国際競争力とかそういうことには言及されなかったわけですが、いろいろな議論を聞いていて私が個人的にいつも疑問に思っていることは、例えば日本の鉄道技術は優れているという前提でいろいろなことが語られます。しかし先ほど来のお話の流れの中で、例えばJ R 東海そのものが優秀な人材を集めることができるかどうかということ、あるいはそれにいろいろなコンポーネントを供給しているメーカーが今の技術力を維持できるかどうかということは、私は技術の現場に身を置いている身としても、あるいは先ほどのような統計を見ても、例えば30年、40年後、そういう力を維持できるのかということ、やはり疑ってかかるべきではないかと思うところもあるんです。

が、そういう供給サイドから見たときには、何か先生としてお考えになっていることはありますでしょうか。

【藻谷参事役】 旧来のマクロ経済学では、生産年齢人口の減少は供給を減少させる方向に働くことになっている。ですが、メカトロニクスやコンピュータがなかった時代の枠組みをそのまま踏襲するのは感心できません。実際問題、過去10年間日本の生産年齢人口は6%近く減っているんですが、モノの輸出は5割程度増えたわけです。高齢の工員さんが退職し、従業員数が減ったので、生産性が上がり、国際競争力が強まったからです

そもそも今までは、メーカーの給料が安過ぎました。ですが生産年齢人口の減少に伴って生産性も国際競争力も上昇していくメーカーこそむしろ、手に職のある技術屋の給料を上げていくべきなのです。幾ら人口が減っていても、優れた技術を継承する人をちゃんと確保することは、給与水準を上げていけば可能です。

例えば僕らの子供のころには、いずれ滅びると思われていた日本の多くの伝統工芸も、結果的に非常に多くが滅びずに続いています。なぜか。きちんとした職人は十分食える、変な勤め人になるよりもむしろ尊敬もされるし、少なくとも自由にクリエイティブに暮らせるという現実が出来てきたからです。同じようにこれからの日本では、事務屋や営業職になるよりも、英語をしゃべれる技術屋が多分一番食いつぱぐれがないと思っています。企業側もこうした流れに応じて、待遇改善をしていくべきなのです。

ただし、冒頭の繰り返しになりますが、新幹線技術のように「あれは日本人にしかできない伝統工芸的超絶技巧だ」と思われてしまうと、リニア技術も世界には普及しないでしょう。とはいえ誰でもできるとなれば、中国などにすぐコピーされてしまう。だからもう少し何かマネジメント上の工夫をしないといけないですね。ただこれは私の専門領域ではないですけども。

【家田委員長】 よろしいですか。

【古関臨時委員】 ありがとうございます。

【家田委員長】 では、中村さん。

【中村臨時委員】 需要予測の話というのはずっと私自身も素人ながら気になっていて、今回、グラフを見て、やはりなるほどそういう問題なのかというのを改めて認識したんですけれども、それがリスクという議論の中で片づけられる問題なのか、そうじゃないのかというのは、ちょっとやはりちゃんと議論しておかないと、これは社会に出したときにほんとうにリスク問題、リスク対応だけでできるのかというちょっと不安があるんです。

そこで先ほど、寺島先生がおられないときに議論するのはよくないのかもしれないんですけども、多分寺島先生の論調としては、そういったリスクが定住人口と移動人口という言葉が使われていたと思うんですけども、移動人口を増やすことによって、基本的にある程度カバーできたり、もしくは中国圏からいろいろな人が入ることによって、それをカバーできるんじゃないかという何か主張をされていたような感じだと私は思ったんですけども、そういう考え方についてどう思われますか。

【藻谷参事役】 先ほどのプレゼンで私が手を抜いたところを見事につかれました。ありがとうございます。グラフでの印象論と、下振れリスクというデジタルな言葉でだけで逃げようとしたわけですが、本当はきちんと需要予測を精査しないと、リスクで済むのか、そんなものでは済まないのかはわかりません。ただ、精査しないでも申し上げますのは、やはりこういうものは需要の下振れを見込んで3種類ぐらいシナリオが用意されていてしかるべきだということです。

ただしいかに下振れしようとも、中央新幹線は不要だということにはなりません。高齢化社会の良くない特徴として、保守的で文句を言う人だけがどんどん増えていくという傾向がありますので、「そんなものは要らない、そんなものに税金を使うな」という風潮を生みかねませんから、注意が必要です。

その上で、移動人口が増えるかどうかについて、見直しをお話します。アップサイド要因は4つありまして、1つめは航空からの転移です。先ほど申したとおり、大阪－東京というのは世界のベスト5に入る輸送力の大きい路線でございますので、この乗客が一部転移するだけでも実は相当なアップサイドであります。

ついでに言うと大阪－東京の航空需要がリニアに転移することは、伊丹の存続の必要性を薄めて関空への一本化を促進することにもなります。前々から言われていることですが、関西経済活性化のためには、実力の程度を踏まえて、空港は関空に一本化して伊丹を廃止しなくてはいけないのです。国内線も関空に一本化しないと、国際ハブ空港として機能しないからです。日本で唯一シンガポールのチャンギ空港と同じく4000m滑走路2本を持っている関空が、低利用で放置されているのは、伊丹と関空が両方あるからなんです。早くリニアを大阪に通していただいて伊丹を廃止していただくということが関西のためなのです。ただ、平成57年ではちょっと遅過ぎるんですが、それはともかく東京－大阪の需要は非常時以外はもう鉄道で行きましょうとなれば、リニアの需要にとっては大きなアップサイドになります。

2つめのアップサイドは、おっしゃった外国人客の需要です。これも国際空港アクセスがどうなるかにかかっている、大阪の駅がどこにできるかということにもかかっているわけですが、羽田や成田からでも大阪でも1時間程度のアクセスでリニアにつながると、世界から来て、さっと東京の都心に来て、リニアで大阪に行って、大阪都心からまたちょっと行って空港で帰るという動線がつながりますね。

東阪間の移動が非常に楽に早くなって、かつパッケージでリーズナブルな料金で提供されるということを前提にすると、これまで東京イン・東京アウトになっていた需要の一部が東京イン・大阪アウトになるとか、または東京イン・東京アウトなんだけれども、間に大阪にちょっと行ってくるとか、そういう動きは増えるでしょう。これがアップサイドとして見込めると思います。幾らぐらい見込めるかというのは正確な予測をきちんと立てないといけないんですが、ざっくり言うと、今の輸送量の例えば1割ぐらいは、そういう新しい需要があってもおかしくないです。

アップサイドの3つめは、先ほどもちょっと触れましたが、途中駅をつくることにより2地域居住が増えることです。今でも長野新幹線沿線で、特に佐久平あたりで起きていることで、実は私の兄もそうなんですが、実質1時間半ぐらいで東京に来られますので、向こうに住んでネットで仕事をしていて、月に1週間ぐらい東京に出てくると、そういう生活スタイルになっています。これが移動時間二、三十分ということになると、もう劇的にやりやすくなります。東京に来るだけじゃなくて、東京に出てきてから全国に飛ぶという意味でもです。これまで都心に住んでいたいろいろなエグゼクティブの方々も、東京と大阪両方に家を持ったり、中間にも家を持つのが当たり前になるかもしれません。1時間を切るというのはそういうことなのです。

最後にもう1つ、これは関西の人に申し上げたいんですが、今までは不幸にして関西の企業は東京に来て成り上がる、「と金」みたいになると、何かそういう感じがあって、本社機能がどんどん東京に流出して来ました。ですがリニアができると、別に大阪本社でも東京本社でも、所要時間上はほとんどイコールフットィングになります。つまりちょっと東京に打ち合わせにいくのがすぐできるわけですから、何も土地や家賃の高い東京に移転しなくてもいいという形になる。さらにはトヨタさんが名古屋に本社機能を戻したように、大阪にオペレーションを戻してることがもっと起きてしかるべきだと思います。そのことによって、東京と関西という地区が同じ条件の中で国内で激しく競争することが、結果的に人口減少日本を盛り上げていく大きなツールになるのではないのでしょうか。またそう

ということが起きると、東西間の流動がさらに増えるアップサイドが予想されるわけです。

何かえらく高度成長的な前向きなことを申し上げましたけれども、実際問題3時間が1時間になるということは、ある種の時間の閾値を越えることになって、ぐっと日常的な打ち合わせ、要するにちょっと山手線に乗って打ち合わせに行くのと同じような感覚での打ち合わせを増やすのではないかと思うのです。もちろん山手線ほど安くはないけれども、タクシーに乗ってちょっと打ち合わせに行くぐらいの感じの需要は増やすのではないかという、ちょっと甘い期待を持っています。

以上のようなアップサイドを盛り込んだ上で、しかしさっきの人口減少の大幅なダウンサイドも盛り込んだ上で予測をとるべきだと思います。お答えになっていましたでしょうか。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。辻本さん。

【辻本臨時委員】 歯切れのいいお話、ありがとうございます。

僕はリスクとか災害が商売なのであまりかみ合わないんですけども、1つだけコメントをするのと、1つ質問します。

さっきの人口予測で、僕はずっと気にしているんですけども、団塊世代というのは一番人口当たりの殺人率と被殺人率が高いんです。僕はもう少しすると、みんなで殺し合っでどどどと減っていくのではないかと思っていて、自殺も結構高いです。そこだけピークで男も女もいるので、ばたばたと死んで、その辺の話が先ほどの話の中に入っているのかなというのがちょっとコメントです。

それから2つ目、こっちが質問ですが、寺島先生の話にもありましたけれども、東海地震に対するリダンダンシー、今日、僕はお2人の話を聞いていてちょっと気になり出したんですけども、3点を2本で結んで、名古屋で地震が起こるとリダンダンシーがありませんよね。

【藻谷参事役】 そうですね。

【辻本臨時委員】 僕が気がついていてもしょうがないんですけども、どうお考えになるのかなというのをちょっと聞きたいです。

【藻谷参事役】 先に後の方について申し上げます。おっしゃるとおりで、名古屋が決して別に地盤が安定しているわけでも何でもない。震災は日本中どこでも起きるわけですが、だからといって名古屋を通さないというのは、JR東海さんからみても、需要、産業、いろいろな要素を考えてもあり得ないでしょう。そこで北陸新幹線も早くつくっておいて

ほしいということです。緊急時バックアップ動線としては北陸新幹線を早く通しておいてほしいし、中央新幹線沿線で何かあったときのためには東海道新幹線も重要であると思います。ただ、鈴鹿山系で突然大震災が起きて、私の言っている米原接続部分も三重県内のリニア区間も全部ぶっ壊れたらどうするのかといわれればどうしようもないのですが。

もう1つ、先ほど、まるで関空と成田しかないみたいな言い方をしましたが、中部空港も極めて需要でございまして、名古屋駅からも30分ぐらいでございまして。だからこれはうまく名古屋駅にリニアが結節できるのであれば、中部空港インアウトの外国人需要も期待できます。この点、今のJR東海さんと名鉄の接続の不親切さについては、私は東海さんに言いたいことがいろいろあります。JR駅構内にはどっちに行けば空港にいけるのか表示がろくろくないわけで、いいかげんそういうセクショナリズムはやめて欲しい、ましてや外国人から見ればこれは何だと思われるような状況は早急に改善していただきたいわけですが。しかしそれはともかく、中部国際空港と成田・羽田と関空と3つのハブが、短いアクセス鉄道を介してリニアでつながっているというのは、人口が縮小していく日本においても、50年後に人口7~8千万人になっているとしてもそうした国の基幹動線として全然おかしくないというか、それぐらいの投資は当然していいと思います。

それから団塊の世代の今後ですが、さっきの予測は国の研究機関の予測なんですけれども、相当死亡率を実態より高く見ているというか、想定以上に年々平均寿命が伸びているという現実がありまして、あの予測よりも高齢者の数が減るといふ見込みは薄いです。

【家田委員長】 ほかにどうでしょうか。どうぞ。

【榎谷臨時委員】 二、三十分ぐらいで山梨のほうに行けるんでしょうか。先ほど藻谷さんのお話しされたように、トップマネジメントが東京と山梨のほうとか、あの辺とどこかで家を持つというのはあるんですが、それ以外に20分で東京に行ける、あるいは二、三十分で東京に行けるといふのはもっといろいろなことが起きてくるのかなと思ってるんですが、ただ通勤ということになりますと、コストの問題というか、料金の問題が出てくるわけですが。あまり高いものだと、偉い人は別として、普通よりちょっとましな人がなかなか新幹線というかこのリニアを使えないということになるわけですが、そうするとその料金と時間の問題、これも当然出てくると思うんですけども、自前で全部やるとなると、すべてのコストを負担した料金体系にならないといけな。少し支援ができれば、その分少しコストが下がるので、料金も下がるかもわからない。その辺の地域振興と国の役割、あるいはJR東海としてのプライベートカンパニーの役割というのはちょっと難しい

かも知れませんが、どのように整理をしたらいいと考えていらっしゃるでしょうか。

【藻谷参事役】 本日はどうもパンドラの箱をあけるようなことを言ってしまいそうです。あくまでも一質問に対する答えとして、まったく個人的なアイデアを申し上げるということですが、総合交通体系の整備確保という観点からどの交通モードが優先されるかを考えれば、鉄道利用者に向けてはもっとインセンティブを設けるべきであるし、また逆に環境にも優しくなく効率も悪い自家用車というモードに対しては利用者にパニッシュメントと申しますか、関所を設けるべきであると、私は思っています。高速道路の無料化に反対しているのではなく、ずっと利用者の多い一般道路に関して、お金をかけすぎであるということをおは常々感じているのです。

環境に優しい、効率的に輸送ができる順で考えますと、船、鉄道、そして高速道路、最後に一般道路になります。ということは、一般道路利用者にパニッシュメントをして、船や鉄道の利用にインセンティブをつけるべきだし、そういうことを含めて総合的に交通体系を構築すべきではないでしょうか。

つまり、例えばもちろん議論した上で法律を改正しないと無理ですけれども、ガソリン税というものはよりよい交通体系整備のための税であると考えれば、当然のことながら船だとか鉄道のインフラ部分の整備に投入されても全然おかしくないし、そしてこれを使って高速道路が無料化されてもおかしくない。つまり航路や鉄道、高速道路の基盤整備や維持補修をPFI的なものにするということです。鉄道とか船の運行はもちろん民間会社が採算ベースでやるわけですが、固定費部分はもっと税金を使う方が、社会全体の効率化につながるのではないのでしょうか。

現実には逆で、一般道路はものすごい金を投じて全部公共が整備して、清掃までしているのに、要するに税金で全部支えられているのに、より環境に優しく効率的な鉄道や船は有料になっていて、船舶や車両の購入、線路の建設に維持補修まで民間企業がやっている。ですから一般道路に投入されているお金をもっと削って——私が削れと申し上げているのは国道とか山奥の生活道路ではなくて、中途半端な郊外開発部分に引かれている広い街路、面積比でみて非常に低利用の近郊の街路なのですが、そっちにかけている莫大なお金を、今残されている鉄道や、これからつくる一部の鉄道や船、さらには実は高速道路に回すべきだと考えます。道路財源というリザーブを、総合交通体系構築のために使うのです。

ただ、そのことを今やると、税金を入れた以上は役所や政治家が箸の上げ下げにまで介入するのではないかと、いろいろなことがすぐには動かなくなるのではないかと、償却前でも

赤字の路線をどんどん作られるのではないかと、民間企業側は危惧を抱かれることでしょう。今のシステムのままでとそうかもしれないということですが、その結果として、社会全体の費用対効果を考えれば残しておけばいい鉄道インフラや航路が次々と消えていつているという現実があります。

やはり国民経済的に見て、一般道との費用対効果の比較でみて、ガソリン税なりそういう税源を投入する価値が十分あると、リニア中央新幹線についてもローカル線についても、私は思っております。

【家田委員長】 ありがとうございます。竹内さん。

【竹内委員】 今のお話にも関係するんですけれども、そういう意味から言うと、今はたしか1,000円ぐらいですか、在来新幹線の利用料金よりもちょっと高く設定をしようという見通しがあるようです。東京と名古屋と大阪の間の流動を増やすということを考えると、料金抵抗としてそれぐらい金額を高くするというのはそれほど問題にならないものなのか、あるいは逆にもっとそれは下げないと、東京と名古屋と大阪が本当の1つの経済圏になり得ないとお考えなのか、ということをお伺いしたいんですけれども。

【藻谷参事役】 この現状プラスアルファという料金設定は、東海道部分に関してはあながちさほど無理な仮定とは思いません。圏域人口の規模と、自家用車や航空機に対する競争力を考えれば、少々人口は減っても問題のない水準だと思われまます。

現在でも、新幹線だけでなく、スカイマークといった9,800円台で関西と往復できる手段もあります。それより安ければ高速バスや在来線乗り継ぎ、さらに車両代やガソリン代を考えると実は安いかどうかわかりませんが無料化高速を自分の車で走るといような人もいて、需要は分散しています。リニアが高くなると、さらに安いモードとのすみ分けが進むでしょう。

ただ、今後どんどん人口が減っていく中で需要が下振れした場合で、固定費の償還のためにはさらに料金を上げていかなきゃいけないというようなことになってきた場合、それでも負担に耐え得るかについてはやや心配はあるわけでありまます。しかしながら、航空の正規運賃が関西ー東京2万2,000円ですので、あまり極端な下振れがなければ、その範囲内にはおさまるところで何とかできるのではないかと、いう気はしまます。

そうではなく、もっと税金を入れてもっと安い運賃を提供すべきじゃないかという話があるかもしれません。ですが、先ほど伊丹空港は要らないと言いましたけれども神戸ー羽田は当然残るわけですから、その関係者が努力をして提供している値段に比べて、あまり

にイコールフットィングではない、正常な市場経済の競争を乱すという水準まで下げるのはよろしくないのではないかと思います。もし仮にもっと下げるのであれば、航空側にもさらに発着料をさらに下げるような形でイコールフットィングの状態を保たねばなりません。国全体として、どの程度バランスをとりながら移動をしやすくしていくかという、さらに大きな決めが必要になります。

この点長期的に考えますと、寺島先生のおっしゃったとおりで、人口減少社会における経済活力維持はモビリティの促進しかないわけです。それが先ほど自然体で行った数字をお見せしましたが、今世紀に入ってから特に何の規制もない自家用車の旅客輸送量も落ちているわけでありまして、何かしらの価格インセンティブをつけていかないと、移動はもう伸びていかないかもしれません。そこで環境に優しい自家用車以外のモードに関しては、ガソリン税なんかを投入して料金を下げ、国全体として国民の移動コストを下げるという戦略にも、十分に説得力があります。

余談ですが、昨年度1年間シンガポールにいましたけれども、シンガポールは明らかにそういう戦略をとっています。1人当たり国民所得が日本と同じですけれども、物価は3分の2で、バスと地下鉄の料金になりますと日本の4分の1ぐらいの値段です。これはヨーロッパとも全然違うやり方ですね。なにぶんバスや地下鉄の初乗りが45円、相互乗りかえが9円です。この値段でまあまあ快適な地下鉄と、それから日本よりずっと便利なバスのネットワークに乗れるということでございます。そのことによって、あえて小さい国内の国民の移動を活性化している面はあると思います。そういうことは、都市国家だからできるんじゃないかというご意見もあるでしょうけれども、日本国内でも考えてもいいかもしれません。

【家田委員長】 ありがとうございます。 廻さん。

【廻委員】 先ほど寺島先生にお聞きしたこととほぼ重なってしまうのですが、私が一番心配しているのは、このリニアの話があまりに長期プロジェクトだということです。皆さん心配の中にあると思うんですが、名古屋まで開通させたら息切れして、「ああ、やっぱり続かなかった、ここで終り」ということになるのではと非常に心配しているのです。もしそういうことになってしまった場合は、このリニアは価値がある施設になるんでしょうか。

【藻谷参事役】 名古屋駅の構造が非常に心配されるところです。私は土木建築に関しては素人ですけれども、あそこの東西南北に線路が走っている構造から考えてみて、そう

そういう簡単に乗り換えられるホームを新たにつくるのは難しいのではないのでしょうか。桜通線の南側の深いところに駅ができるとして、そこから上がってきて新幹線に乗り換えるというのは、かなり段差が大きくて時間を要しそうです。

そうすると、かつての大宮で止まっていたときの東北新幹線と同じで、特急あいづがそれとは別に残っていたりしましたが、東海道新幹線の方が特に高齢者の場合には楽だ、別に30分や1時間余計に時間がかかったって、乗り換えがないほうがいいよということも続くのではないのでしょうか。今、熱海に行くのに急いでいる人は新幹線こたまで行けばすぐに行けるんですが、湘南新宿ラインのグリーン車でゆったり行っているおばさまグループが非常に多いです。やはり1時間ぐらい余計にかかりますけれども、そんなことは楽しくおしゃべりしていればそれくらいのゆとりのある方がかえって楽しいわけです。そういうことで名古屋止まりでは、利用は当初予定を下回ってしまう可能性があります。

別にそれでいいじゃないかというご意見もあるかもしれませんが。ですが、リニアが名古屋で止まってしまうことが「日本国にはやはりもういろいろな新しいことを一気に遂行する力がありませんね」という、一種のシンボルみたいになってしまったりすると、日本人の心の中でたっと何かが折れるといいますか、そういうネガティブな空気の醸成も危惧されます。

何も国力を超えたむちゃくちゃな、例えば日本が有人ロケットで火星にばんばん行くとかいうような話をしているわけではありません。リニアを東京ー大阪に走らせるというのは、先ほど申したように、ガソリン税源の使い方をちょっと変えるだけで、ずっと迅速にできると思うのです。国交省内でそんなことを口にするのとんでもないことなのかもしれないところ、何も考えず遠慮せずに言っていますけれども、一般道に向けられているお金の予算を少々こっちに向けるだけで——いまだに続いている全国の都市郊外の次々の街路網新設、道路、上下水道の整備を考え直すだけで——財源がないはずはないのです。

【廻委員】 ありがとうございます。

【家田委員長】 私もご意見を伺いたいんですけども、1つは今のお話にも関係するんですけども、大阪開業の時期を早めるためとか、あるいはいろいろな意味でのリスク対応のためにファイナンスをより広域的な幅の広いものにするというご趣旨のご発言もあったし、さっき寺島さんも支援コンソーシアムというような話がありましたけれども、もちろん藻谷さんの個人のご意見を伺いたいんですが、確かに国家財政の中で見ていく余地があるのではないかと、もしくはこういうところに使っているものを転換すべきではない

かということが一方ではあると思うんですが、それはさておきながら、国家財政が非常に厳しい状態にあるのが現状で、将来も楽になる状況にはあまりないですね。そうすると、民間投資を呼び込む余地というのはどのようにお考えになっているかという、これが1点です。

それからもう1つは、生産年齢人口は確かにお話しされたとおりの状況だと思うんですが、その生産年齢人口の見方として、生産年齢、高齢化して元気な年寄りの人がいっぱいいるわけだから、生産年齢を上げていく可能性、もしくは女性の労働力はもちろん増えつつありますけれども、今後の展開としてもっと上がっていく余地はないのか。例えば中国あたりだと少なくとも都市部では相当違いますよね。それから、外国人労働力はどう見るのか。その辺で生産年齢人口の見方というのは若干変わってくるかもしれないと思っていますが、その辺に関してのご意見を賜りたいと思います。

【藻谷参事役】 ありがとうございます。

まず、前のほうからでございますけれども、確かに日本国内で考えていると「うーん、うーん」とうなって、お互いに「ああ、だめだ、だめだ」となりがちです。つくばエクスプレスでやってみたいな周辺の土地区画整理で回収というのも非常に難しいですね。ですがそうでなくて、観光客の増加とか何かに期待する、ある種のリスクマネーを入れるという事は、外国まで門戸を開放した瞬間に割に簡単にできそうです。

ご存じのように、東海道新幹線は世銀の融資でできているわけですが、あれは本当に大ばくちでした。大ばくちを世銀が貸してくれたことによって成功させたわけですが、今度は中国あたりの投機マネーに大博打をしてもらうことが、受け入れる気があれば可能でしょう。優先株だの何だの、経営権がない形で外国のお金を呼び込むということはあるし、そうでなくても、JR東海さんの株を実際外国の方がばんばん買うということは十分あり得るわけです。そういう形で外国のお金を入れるということは、お金が足りないのが問題であれば、ほんとうは十分にやってもいいですね。ですが日本では、何かそういうことに関して異常なアレルギーがありますね。シンガポールとは対照的です。

シンガポールはたいへんに国防意識が強い国で、厳格な徴兵制はあるし、一体誰が敵なのかよくわからないのですが国家予算の2%以上も国防費に使っています。ですがシンガポール国内に3つしかない火力発電所を、中国と日本とマレーシアの企業に売ってしまいました。過当競争で全然もうからないので、外資に買わせておいて、おまえらもっと料金下げろと圧力をかけるわけです。チャンギ国際空港の運営会社も外資に売るのはないか

というウワサもあります。

ところがこの話を日本ですると、シンガポールは国の安全をどう考えているのかと、日本人は一様に驚くのです。投資を受ける、外国の人が株を持っているという話と、国の何かが侵されるという話が、ぜんぜん違うのに感情的に一緒になってしまうようなのです。別に外資だからといって、発電を止めればシンガポール軍に接收されるだけです。空港も同じですね。発電所も空港もそれ自体はシンガポール国内にあるのですから。このあたりがわからないのが謎の国・日本でありまして、シンガポールから見ると何とナイーブな、感情的な国だろうということになります。

私は日本で徴兵制をしろと言っているわけではないのですが、徴兵制もやっていないのんきな日本で、発電所を外国に売ると外国に好きなようにされるとか言っている人がいるというのは、頭のネジが外れているんじゃないかと多分シンガポール人は思うでしょうね。シンガポールの考えれば、リニアを外国企業がオペレーションして、それを日本国民が「おまえ、もっと安全に安く運行しろ」と締め上げるということも十分ありえるわけです。すみません、これはまた話が滑ってしまいましたが、一応そういうことは本当は問題なくできるということです。

そして後の方の話ですが、この『デフレの正体』をお渡しますので、ぜひお読みいただきたいのですが、生産年齢人口減少に対抗する一番簡単な策は女性就労の促進です。これをすれば団塊の世代が退職した分ぐらいは簡単に補えます。リニアも、働く女性が増えることでお客さんが増える。女性が新しく就労して、かつ女性マーケットをどんどん開拓していったら、眠っている貯金を掘り起こしていければ、概念上、仕事はどんどん増えます。日本女性の就労率45%は非常に低く、7割ぐらいになっても全然おかしくありませんから。

さらによく言われていることですが、オランダみたいに男女の就労が逆に流動化することにより、夫婦どちらか子育てしたいほうが今回の子供は俺が見ると、私が見るとしていくことによって、オランダのように出生率が上がるという可能性も十分にあります。実際日本でも、若い女性がフルタイムで就労している県ほど出生率が高いのです。夫婦の収入が安定しているからでしょう。女の人が働くと子供が減ると、数字をチェックせずに決め付ける人がいるのですが、それはたいへんな誤解です。

それに対して外国人労働者導入で何とかしようというのは無理です。現状で230万人しかいない人を5倍に増やしても1,000万人ですが、女性の就労を増やすのに比べては

るかにお金がかかります。

ちなみにシンガポールは、外国人の単純労働者を一人も定住させていません。総数も減らしています。全員厳格に管理して、必ず国に帰しています。シンガポールがウェルカムしているのは外国人消費者です。具体的には数億円持っていくと即永住権がもらえます。彼らに豪邸を建てさせ、消費をすることで経済が活性化するからです。

徹底した現実主義者であるリー・クワン・ユーは、マクロ経済学を字義通りに解釈して経済を供給ドリブンで考えているのではなく、消費ドリブンで考えているのです。労働者は要らない、労働は機械でもできる、必要なのは消費者だと分かっているのです。この点、日本人には高学歴の専業主婦が一千万人以上もいる。彼女たちを雇えば、消費も活性化します。さらには外国人の観光客を増やし、シンガポールみたいに国内に彼らを住まわせていけば、内需はもっと拡大します。どんどん住まわせて、ちゃんと税金を払っていただく、これが今世紀日本の内需拡大策です。

それから、定年の年齢を上げるということにはさして効果がありません。なぜないのか。日本の社会保障費用は、65歳ではなくて、75歳以上の人口に連動しています。年金支出なんかも75歳以上人口の増加と連動しているので、仮に年金の受給開始年齢を75歳まで上げててもこれが激増する傾向はもう変わらないのです。今後85歳以上が最大勢力になるという世界最長寿の日本において、元気な60代が頑張りますというのは当たり前なんだけれども、もう織り込み済みというところがあります。さらには、彼らは労働はできても若者や女性ほどには消費しません。内需拡大のためには何よりも女性就労の促進です。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

それでは時間も来ましたので、よろしいでしょうか。

【藻谷参事役】 言いたい放題で大変失礼しました。

【家田委員長】 どうもお忙しいところ、ありがとうございました。

今日のメーンの議事は以上ですが、事務局から報告事項等々ありましたらお願いしたいと思えます。

【佐々木幹線鉄道課長】 前回の小委員会で申し上げておりました、JR東海の中央新幹線に関する計画及びこれに関する沿線自治体のご意見に対するパブリックコメントの件ですが、お手元に資料を置かせていただいているとおり、家田部会長及び竹内部会長代理とご相談させていただきまして、本日から8月28日土曜日まで実施することとなりました。意見公募要領詳細につきましてはこの資料、また電子政府の総合窓口のパブリックコ

メント欄にも掲載されておりますので、ご関心がございましたらそちらもご覧いただければと思います。

それから次回の小委員会の開催日程につきましては、別途、また事務局からご連絡をさせていただきますと思います。

それから報道関係の方へのご連絡ですが、この後、家田委員長がこのお部屋でご質問があればお受けいたしますので、ご関心がある方は残っていただければと思います。

以上で連絡事項は終わりでございます。本日はありがとうございました。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

— 了 —