

**スーパー・メガリージョンとリニア中央新幹線が
国土形成に与える影響を
地方の視点で考える**

2017年12月22日

奈良県知事 **荒井 正吾**

はじめに

スーパー・メガリージョンは、広大な地域に大都市・中小都市が連続しているイメージですが、リニア中央新幹線の路線は、そのような地域を通過しません。

リニア中央新幹線は、日本有数の大都市圏、東京、名古屋、大阪を短時間で結びますが、人口密度の低い地方都市にも停車します。そのようなリニア中央新幹線の、わが国の国土形成に与えるインパクトをどのように捉えればよいのか、地方の視点で考えます。

3つの視点で考えます。

1. **3帯3路の沿線比較の視点から**、これからの国土発展の道筋を思い描く。
2. **日本の発展形態の視点から**、これからの国土形成戦略を考える。
3. **交通の結節性確保の視点から**、大都市圏と地方圏を結ぶ効率的な国土の形成とインバウンド需要を地方へ展開する方策を考える。

1. 3帯3路の沿線比較の視点から、これからの国土発展の道筋を思い描く。

○3帯3路とは、東海道新幹線、北陸新幹線、リニア中央新幹線の3路線とその沿線地域です。

○この3帯3路は、古くから街道が発達し、交流が盛んでしたが、明治以降は井上勝が山縣有朋を説得し、東海道線から順次鉄道が敷設されました。

（ちなみに、東海道五十三次は、東大寺華嚴経の中の求道の菩薩「善財童子」が、文殊菩薩の教えを受け、53の善知識を歴訪して教えを受けた故事から出たものと言われています。）

○これまでの3帯3路の発展の歴史を比較考察し、これからのわが国国土の発展の姿を思い描くことは、有益なことと考えます。

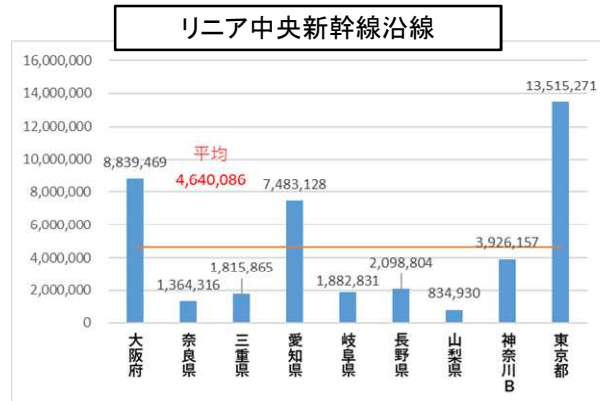
○ここでは、3帯3路の人口動態、教育、健康、女性、雇用、政治意識の各分野での実態を比較し、今後の鉄道高速化による地域間交流の容易化によって、これまでの実態がどのように変化しそうなのか、またどのように変化させればよいのかを考えます。

人口動態の観察

沿線の人口

(単位:人)

図 1



(注)岐阜県は旧美濃国に相当する地域、神奈川県Aは旧武蔵国に相当する地域、神奈川県Bは旧相模国に相当する地域。
(出典)総務省統計局「平成27年国勢調査」

沿線の人口密度

単位:人/km²

図 2



(注)岐阜県は旧美濃国に相当する地域、神奈川県Aは旧武蔵国に相当する地域、神奈川県Bは旧相模国に相当する地域。
(出典)総務省統計局「平成27年国勢調査」及び国土交通省国土地理院「平成27年全国都道府県市区町村別面積調」より奈良県政策推進課が作成。

人口動態の考察

- 3路線とも、人口が多く人口密度の高い3大都市圏以外は、人口密度の低い地方を通過しています。
 - 高速鉄道による交流円滑化の人口動態へのインパクトは、大都市圏間交流と、大都市圏と地方間交流で違いがあるような気がします。（新幹線による人口動態に対するストロー効果は、大都市圏の方が大きい？）
 - 大都市圏間交流はビジネス目的の交流が多く、大都市圏のビジネス拠点移動は比較的容易であるため、ビジネス上の理由での人口移動（本社等のビジネス拠点の移動による転勤等）が比較的多いように思われます。
-
- 大都市圏と地方間交流は、観光・生活目的の交流が比較的多いため、人口移動に直接影響を与えることは少なく、他の要因（雇用状況の大都市圏・地方格差等）による人口移動動機が強いように思われます。
 - 依然として人口集中が進む東京圏の人口流入は、高齢者と若者が主であり、高齢者の地方定住のためには、高速鉄道沿線の地域包括ケアの充実・高齢者の転居・高速鉄道によるご家族の近居性の確保、若者の地方定住のためには地方における若者の働く場の確保が必要です。

教育の観察

学力(中学校)

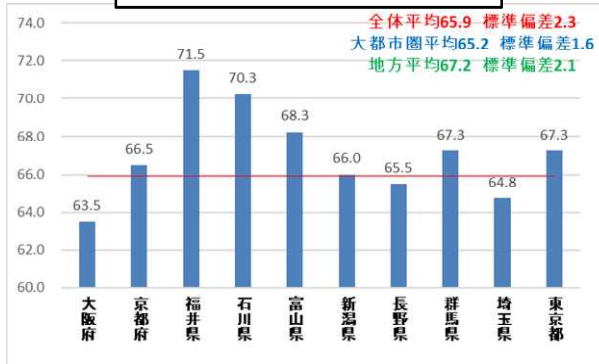
単位: 点

【凡例】 平均値と標準偏差を次のとおり記載

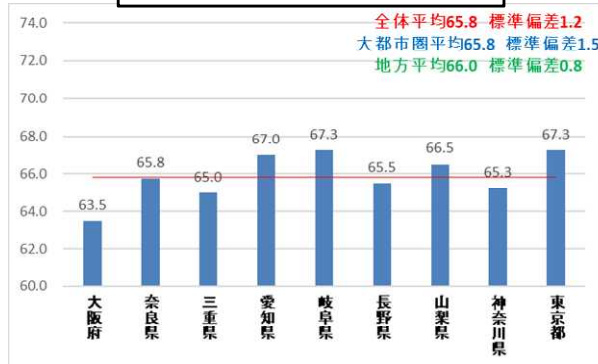
- ・全体 全体の平均値と標準偏差
- ・大都市圏 埼玉県、東京都、神奈川県、愛知県、大阪府の平均値と標準偏差
- ・地方 大都市圏以外の平均値と標準偏差

図 3

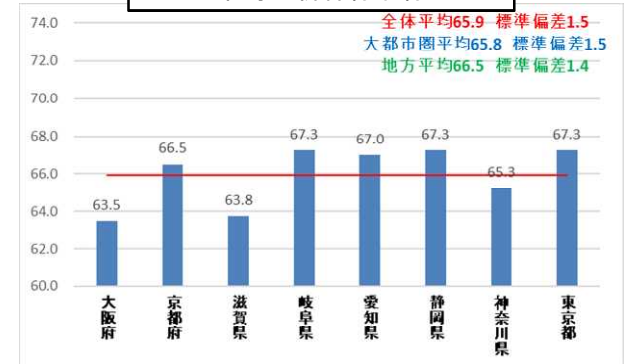
北陸新幹線沿線



リニア中央新幹線沿線



東海道新幹線沿線



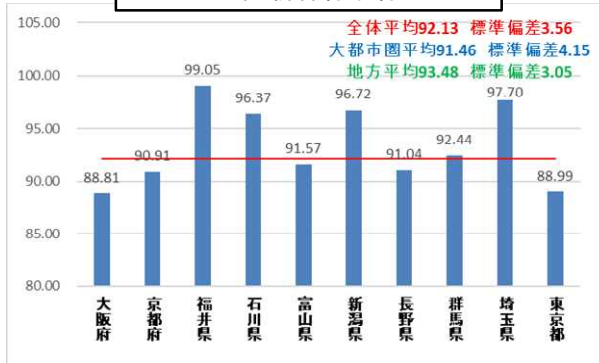
(出典) 文部科学省「平成29年度全国学力・学習状況調査」

体力(中学校)

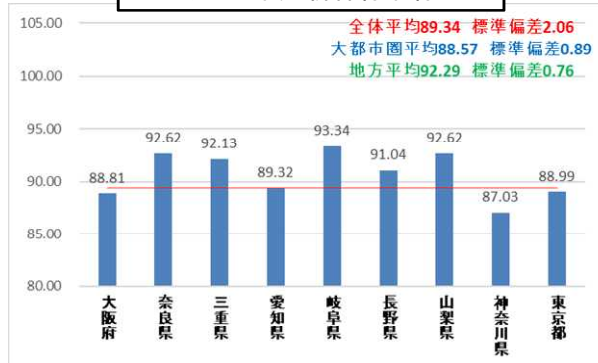
単位: 点

図 4

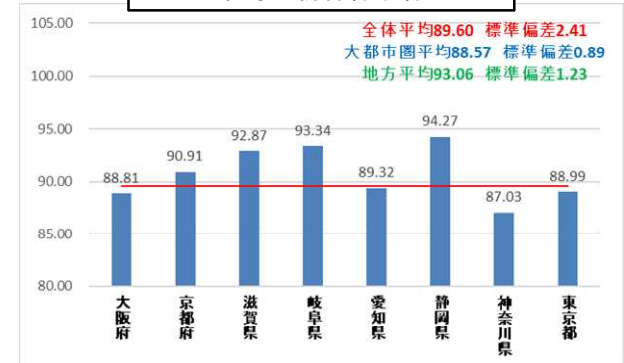
北陸新幹線沿線



リニア中央新幹線沿線



東海道新幹線沿線



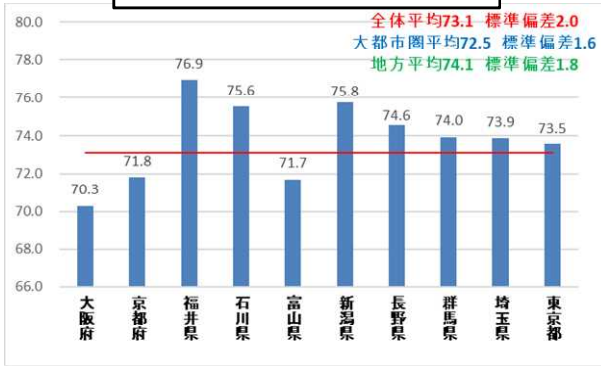
(出典) 文部科学省「平成28年度全国体力・運動能力、運動習慣等調査」

学習意欲(中学校)

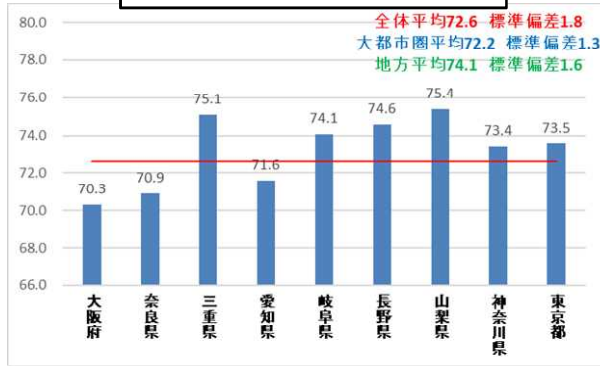
単位: %

図 5

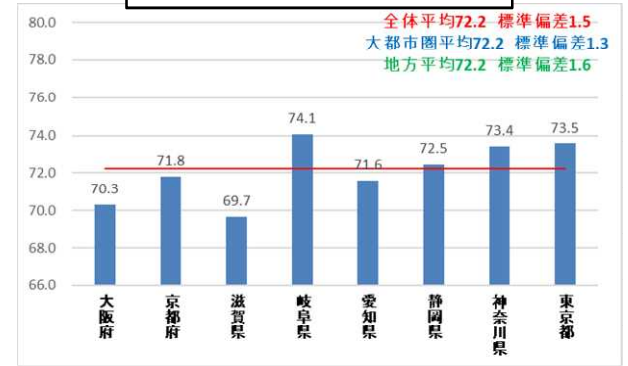
北陸新幹線沿線



リニア中央新幹線沿線



東海道新幹線沿線



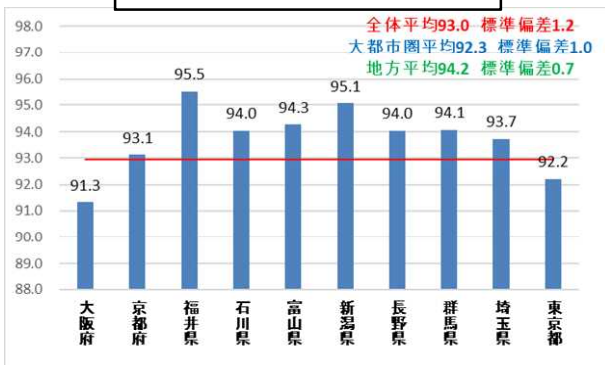
(出典) 文部科学省「平成29年度全国学力・学習状況調査」

規範意識(中学校)

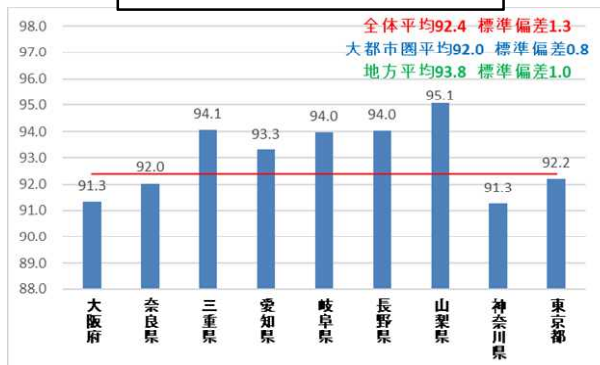
単位: %

図 6

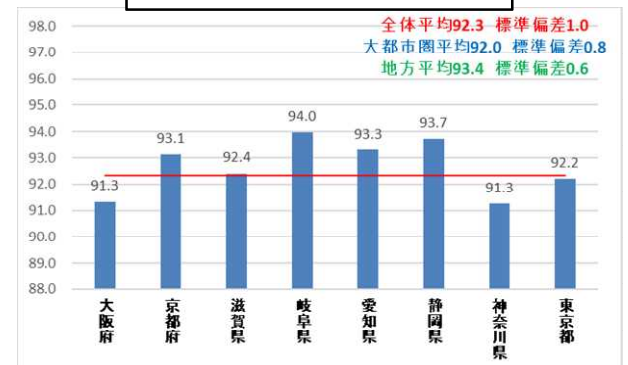
北陸新幹線沿線



リニア中央新幹線沿線



東海道新幹線沿線



(出典) 文部科学省「平成29年度全国学力・学習状況調査」

3帯3路の教育に関する指標 大都市圏・地方圏比較

学力

単位: 点

大都市圏	大阪府		埼玉県			神奈川県			愛知県			東京都			平均
		63.5		64.8			65.3			67.0			67.3		
地方圏	滋賀県	三重県	長野県	奈良県	新潟県	山梨県	京都府	群馬県	岐阜県	静岡県	富山県	石川県	福井県	平均	
	63.8	65.0	65.5	65.8	66.0	66.5	66.5	67.3	67.3	67.3	68.3	70.3	71.5	66.7	

体力

単位: 点

大都市圏	神奈川県			大阪府			東京都			愛知県			埼玉県			平均
		87.03			88.81			88.99			89.32			97.70		
地方圏	京都府	長野県	富山県	三重県	群馬県	山梨県	奈良県	滋賀県	岐阜県	静岡県	石川県	新潟県	福井県	平均		
	90.91	91.04	91.57	92.13	92.44	92.62	92.62	92.87	93.34	94.27	96.37	96.72	99.05	93.36		

学習意欲

単位: %

大都市圏	大阪府			愛知県			神奈川県			東京都			埼玉県			平均
		70.3			71.6			73.4			73.5			73.9		
地方圏	滋賀県	奈良県	富山県	京都府	静岡県	群馬県	岐阜県	長野県	三重県	山梨県	石川県	新潟県	福井県	平均		
	69.7	70.9	71.7	71.8	72.5	74.0	74.1	74.6	75.1	75.4	75.6	75.8	76.9	73.5		

規範意識

単位: %

大都市圏	神奈川県			大阪府			東京都			愛知県			埼玉県			平均
		91.3			91.3			92.2			93.3			93.7		
地方圏	奈良県	滋賀県	京都府	静岡県	岐阜県	石川県	長野県	群馬県	三重県	富山県	新潟県	山梨県	福井県	平均		
	92.0	92.4	93.1	93.7	94.0	94.0	94.0	94.1	94.1	94.3	95.1	95.1	95.5	93.9		

3帯3路の教育に関する指標 標準偏差

学力

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	2.3	1.6	2.1
リニア中央新幹線	1.2	1.5	0.8
東海道新幹線	1.5	1.5	1.4

体力

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	3.56	4.15	3.05
リニア中央新幹線	2.06	0.89	0.76
東海道新幹線	2.41	0.89	1.23

学習意欲

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	2.0	1.6	1.8
リニア中央新幹線	1.8	1.3	1.6
東海道新幹線	1.5	1.3	1.6

規範意識

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	1.2	1.0	0.7
リニア中央新幹線	1.3	0.8	1.0
東海道新幹線	1.0	0.8	0.6

教育の考察

- 教育の分野のパフォーマンスは総じて、地方圏高・大都市圏低、西低東高、南低北高の傾向にあります。
 - また、体力、学力面で大都市圏内偏差大、学力、体力、学習意欲面で地方圏内偏差大、学力、体力面で北陸新幹線沿線偏差大などが分かります。
-
- これらの結果は主に、歴史的な要因（徳川家康の策略、前田家の深謀遠慮、天領と藩の差等）、自然的要因（北陸の雪、東海道の太陽等）、教員の頑張り（山梨県と長野県の差）等に起因すると思われる。
 - 教育についても、悪い影響は他地域へ早く強く拡がり、良い影響はなかなか拡がらない傾向はありますが、交流が拡大すれば、その傾向が助長されるように思われます。
 - 地域の教育水準は、良い影響をできるだけ受け入れ、悪い影響をできるだけ遮断する、それぞれの地域のフィルタリング機能と地元の教員の努力次第だと思います。

健康の観察

高齢化率

単位：％

【凡例】 平均値を次のとおり記載

- ・全体平均 全体の平均値
- ・大都市圏 埼玉県、東京都、神奈川県、愛知県、大阪府の平均値
- ・地方 大都市圏以外の平均値

図 7

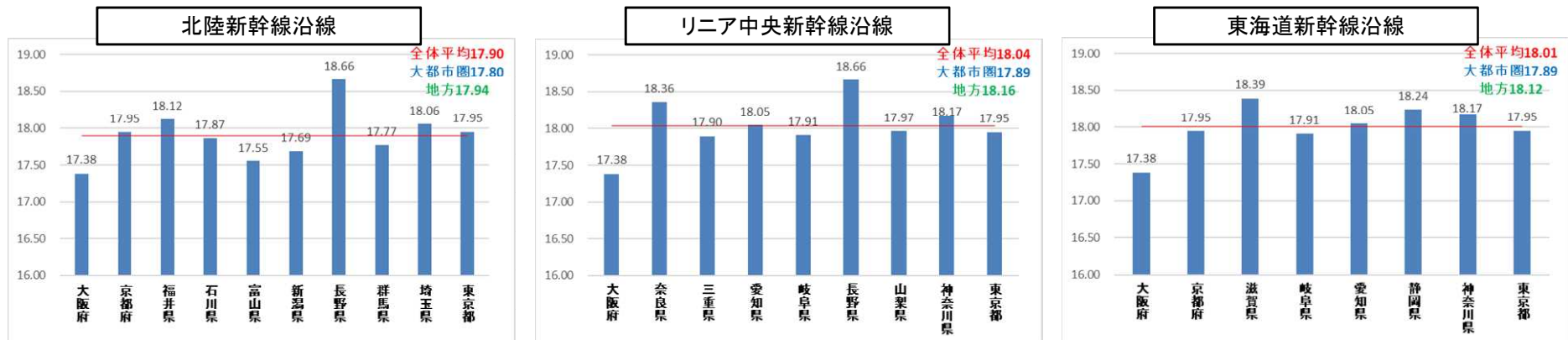


(注) 岐阜県は旧美濃国に相当する地域、神奈川県Aは旧武蔵国に相当する地域、神奈川県Bは旧相模国に相当する地域。
 (出典) 総務省統計局「平成27年国勢調査」より奈良県政策推進課が作成。

健康寿命(男性)

単位：年

図 8-1



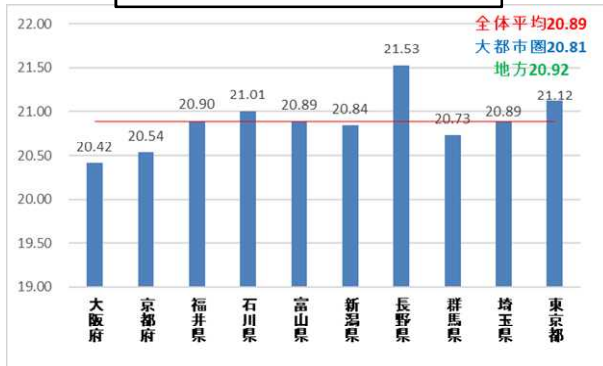
(注) 平成28年健康寿命。健康寿命(日常的に介護を必要とせず、健康で自立した生活ができる期間)の算出にあたっては、要介護1までを健康と定義し、「65歳平均自立期間」を採用している。なお、国の公表する健康寿命は、厚生労働省「国民生活基礎調査」の結果を用いているが、要介護認定に基づくほうが客観性があるため、奈良県では、65歳平均自立期間を採用。平均は、単純平均。
 (出典) 奈良県健康づくり推進課調べ

健康寿命(女性)

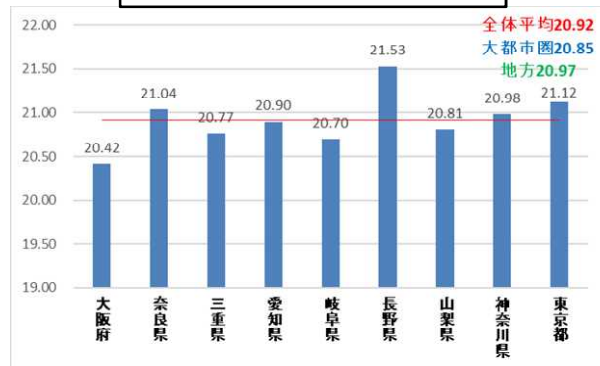
単位:年

図 8-2

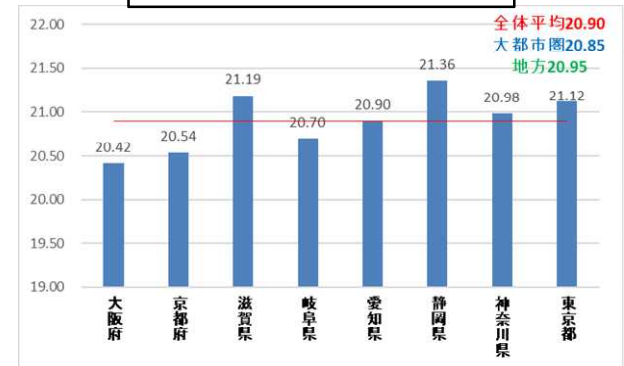
北陸新幹線沿線



リニア中央新幹線沿線



東海道新幹線沿線



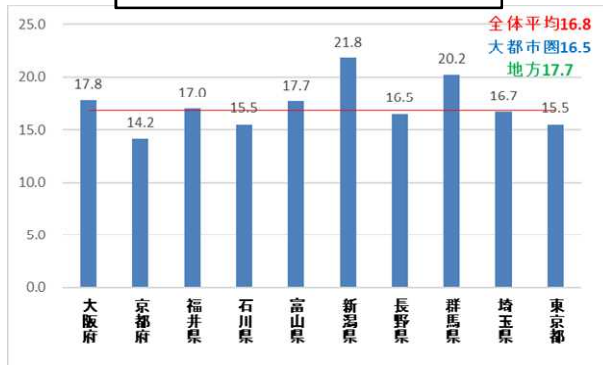
(注)平成28年健康寿命。健康寿命(日常的に介護を必要とせず、健康で自立した生活ができる期間)の算出にあたっては、要介護1までを健康と定義し、「65歳平均自立期間」を採用している。なお、国の公表する健康寿命は、厚生労働省「国民生活基礎調査」の結果を用いているが、要介護認定に基づくほうが客観性があるため、奈良県では、65歳平均自立期間を採用。平均は、単純平均。
 (出典)奈良県健康づくり推進課調べ

自殺率(人口10万人当たりの自殺者数)

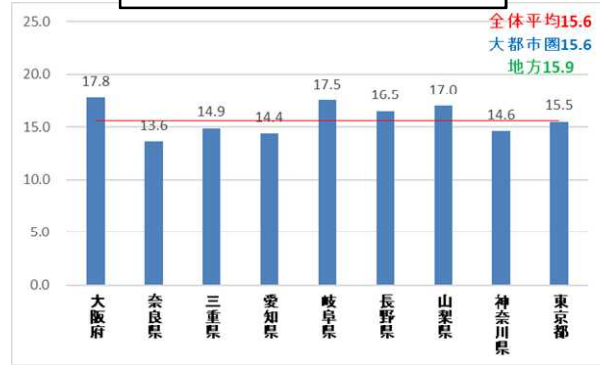
単位:人

図 9

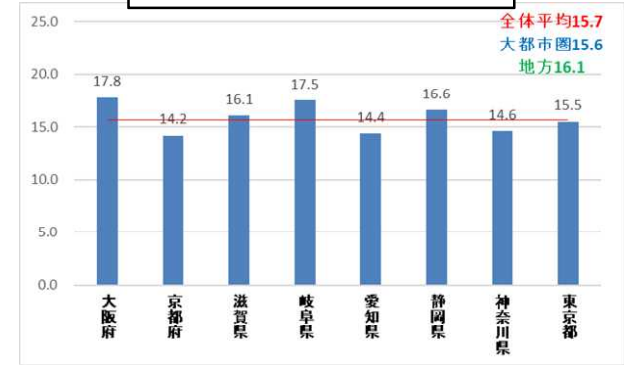
北陸新幹線沿線



リニア中央新幹線沿線



東海道新幹線沿線



(出典)総務省統計局「人口推計(平成28年10月1日現在)」及び厚生労働省「平成28年人口動態統計」より、奈良県保健予防課が作成。

3帯3路の健康に関する指標 大都市圏・地方圏比較

高齢化率

単位: %

大都市圏	神奈川A		東京都		愛知県		埼玉県		神奈川B		大阪府		平均	
		22.28		22.67		23.79		24.82		25.95		26.15		24.09
地方圏	滋賀県	京都府	群馬県	岐阜県	静岡県	石川県	三重県	山梨県	福井県	奈良県	新潟県	長野県	富山県	平均
	24.15	27.51	27.60	27.67	27.79	27.87	27.90	28.41	28.63	28.70	29.86	30.06	30.54	28.17

健康寿命(男性)

単位: 年

大都市圏	大阪府		東京都			愛知県		埼玉県		神奈川県			平均	
		17.38		17.95			18.05		18.06		18.17			17.92
地方圏	富山県	新潟県	群馬県	石川県	三重県	岐阜県	京都府	山梨県	福井県	静岡県	奈良県	滋賀県	長野県	平均
	17.55	17.69	17.77	17.87	17.90	17.91	17.95	17.97	18.12	18.24	18.36	18.39	18.66	18.03

健康寿命(女性)

単位: 年

大都市圏	大阪府		埼玉県			愛知県		神奈川県			東京都		平均	
		20.42		20.89			20.90		20.98			21.12		20.86
地方圏	京都府	岐阜県	群馬県	三重県	山梨県	新潟県	富山県	福井県	石川県	奈良県	滋賀県	静岡県	長野県	平均
	20.54	20.70	20.73	20.77	20.81	20.84	20.89	20.90	21.01	21.04	21.19	21.36	21.53	20.95

自殺率

単位: 人

大都市圏	愛知県		神奈川県			東京都		埼玉県			大阪府		平均	
		14.4		14.6			15.5		16.7			17.8		15.8
地方圏	奈良県	京都府	三重県	石川県	滋賀県	長野県	静岡県	福井県	山梨県	岐阜県	富山県	群馬県	新潟県	平均
	13.6	14.2	14.9	15.5	16.1	16.5	16.6	17.0	17.0	17.5	17.7	20.2	21.8	16.9

3帯3路の健康に関する指標 標準偏差

高齢化率

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	2.35	1.43	1.18
リニア中央新幹線	2.26	1.47	0.84
東海道新幹線	2.04	1.62	1.52

健康寿命(男性)

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	0.33	0.30	0.34
リニア中央新幹線	0.33	0.30	0.30
東海道新幹線	0.28	0.30	0.20

健康寿命(女性)

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	0.29	0.29	0.28
リニア中央新幹線	0.29	0.26	0.30
東海道新幹線	0.31	0.26	0.34

自殺率

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	2.2	0.9	2.4
リニア中央新幹線	1.4	1.3	1.4
東海道新幹線	1.3	1.3	1.2

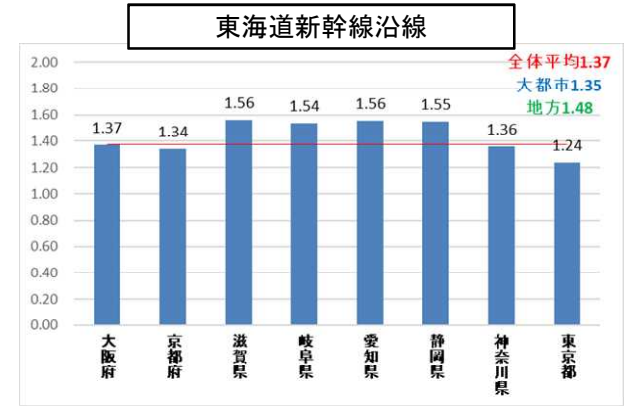
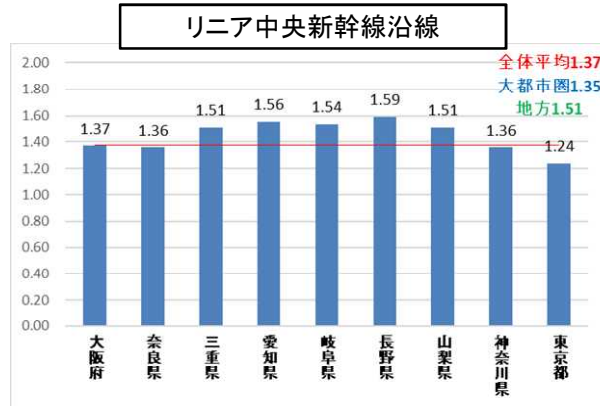
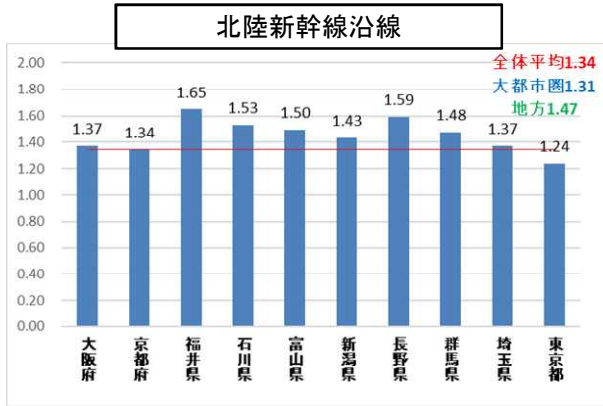
健康の考察

- 高齢化率は地方圏高・大都市圏低、地方圏内偏差大、健康寿命はやや地方圏高・大都市圏低、地方圏内偏差がやや大、自殺率は、地方圏高・大都市圏低、圏内格差は地方圏内大、大都市圏内やや大のように見受けられます。
 - 自殺率の地域差の要因として、男性の場合は飲酒量の差、所得格差、健康格差の影響の可能性があります。
 - また、豊かさには自殺を生み出す傾向があると言われていています（豊かな国では貧困な都市周辺部で自殺率が上がる等）。
 - 男女差（世界でも日本でも男性の自殺率の方が高い。中国の農村は例外。）もあります。
-
- リニア中央新幹線による沿線交流容易化によって、大都市圏での老健施設不足の緩和（老いた両親を沿線地方に住まわせる）、医師不足の緩和（不足している高度医療従事者、麻酔科医などの沿線駅近辺の複数拠点勤務）、高齢人口の大都市流入の緩和（老いた両親は地方に、子息は大都市圏に住み、高速鉄道による近居の実現）により、地域の健康指標の格差是正を図る道はあり得ると思われれます。

女性の観察

合計特殊出生率

図 10

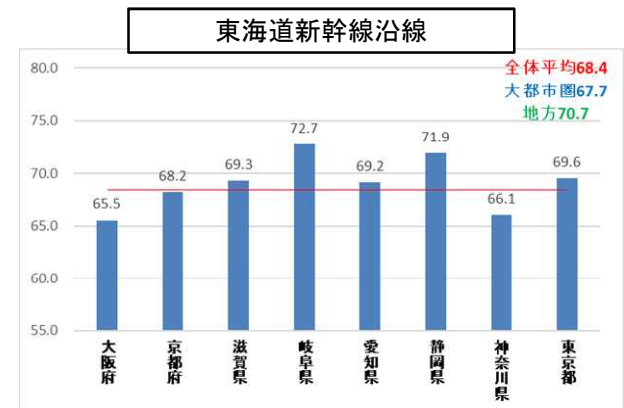
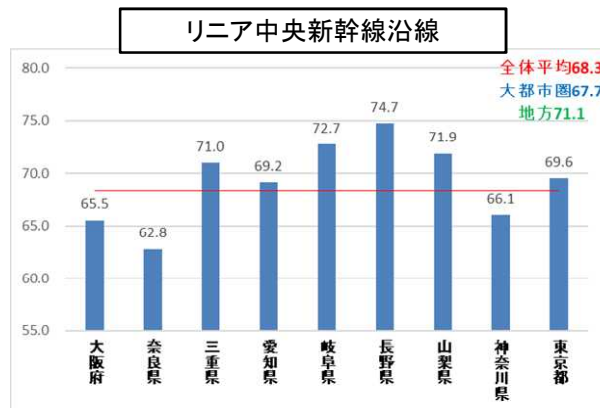
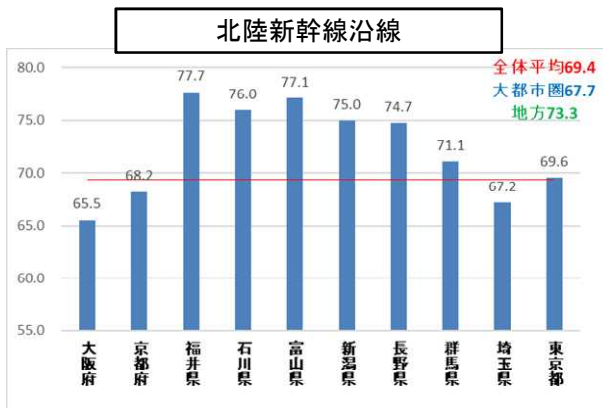


(出典)厚生労働省「平成28年人口動態統計」

女性の就業率

単位: %

図 11-1



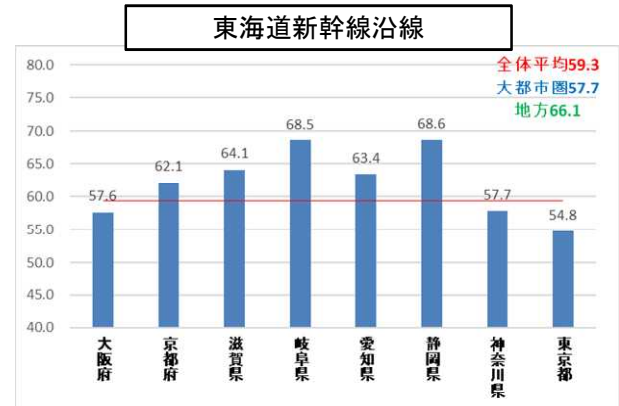
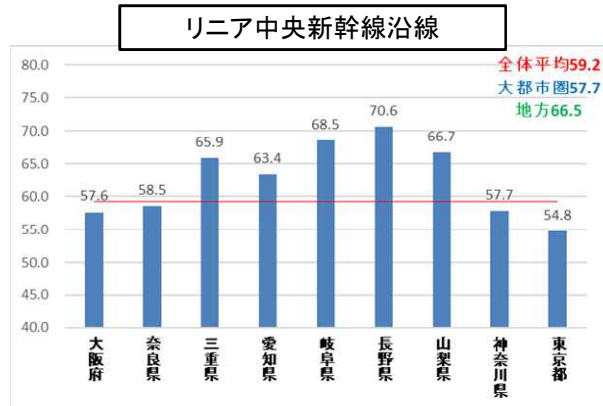
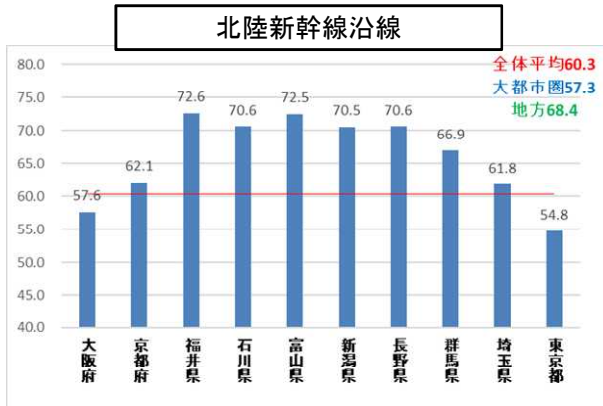
(出典)総務省統計局「平成27年国勢調査」より奈良県女性活躍推進課が作成。

女性の労働参加率

単位：％

労働参加率＝労働力人口（15～64歳）÷生産年齢人口（15～64歳）×100

図 11-2

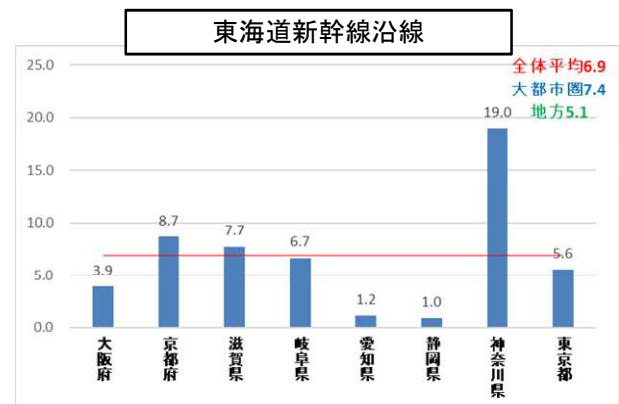
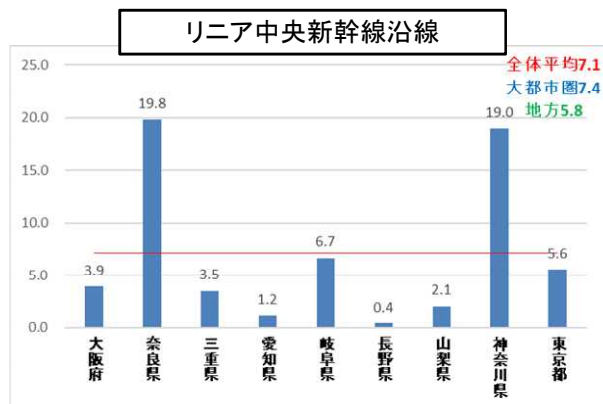
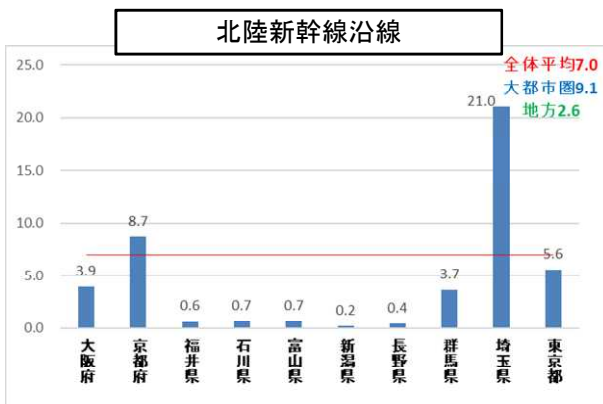


(出典)総務省統計局「平成27年国勢調査」より奈良県政策推進課が作成。

女性の県外就業率

単位：％

図 12-1



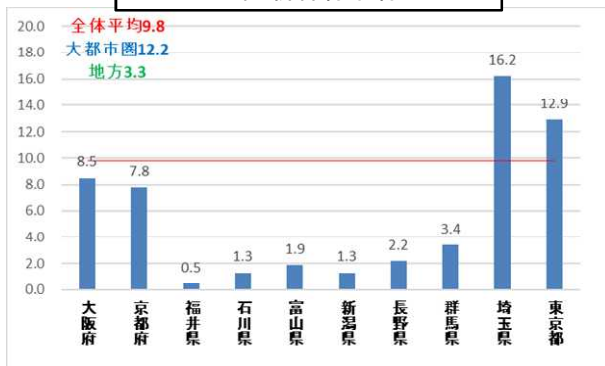
(出典)総務省統計局「平成27年国勢調査」より奈良県女性活躍推進課が作成。

通勤時間60分以上の女性の割合

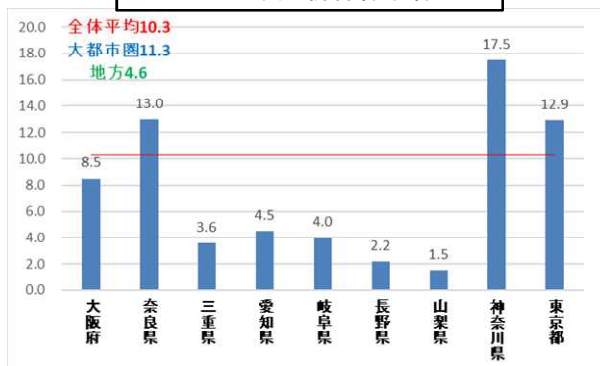
単位：%

図 12-2

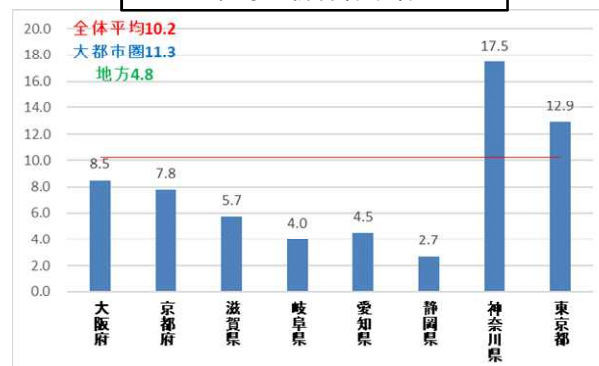
北陸新幹線沿線



リニア中央新幹線沿線



東海道新幹線沿線



(出典)総務省統計局「平成25年住宅・土地統計調査」より奈良県女性活躍推進課が作成。

3帯3路の女性に関する指標 大都市圏・地方圏比較

合計特殊出生率

大都市圏	東京都			神奈川県			埼玉県			大阪府			愛知県		平均
		1.24			1.36			1.37			1.37			1.56	
地方圏	京都府	奈良県	新潟県	群馬県	富山県	三重県	山梨県	石川県	岐阜県	静岡県	滋賀県	長野県	福井県	平均	
	1.34	1.36	1.43	1.48	1.50	1.51	1.51	1.53	1.54	1.55	1.56	1.59	1.65	1.49	

女性の就業率

単位：%

大都市圏	大阪府			神奈川県			埼玉県			愛知県			東京都		平均
		65.5			66.1			67.2			69.2			69.6	
地方圏	奈良県	京都府	滋賀県	三重県	群馬県	山梨県	静岡県	岐阜県	長野県	新潟県	石川県	富山県	福井県	平均	
	62.8	68.2	69.3	71.0	71.1	71.9	71.9	72.7	74.7	75.0	76.0	77.1	77.7	71.9	

女性の労働参加率

単位：%

大都市圏	東京都			大阪府			神奈川県			埼玉県			愛知県		平均
		54.8			57.6			57.7			61.8			63.4	
地方圏	奈良県	京都府	滋賀県	三重県	山梨県	群馬県	岐阜県	静岡県	新潟県	石川県	長野県	富山県	福井県	平均	
	58.5	62.1	64.1	65.9	66.7	66.9	68.5	68.6	70.5	70.6	70.6	72.5	72.6	67.3	

女性の県外就業率

単位：%

大都市圏	愛知県			大阪府			東京都			神奈川県			埼玉県		平均
		1.2			3.9			5.6			19.0			21.0	
地方圏	新潟県	長野県	福井県	富山県	石川県	静岡県	山梨県	三重県	群馬県	岐阜県	滋賀県	京都府	奈良県	平均	
	0.2	0.4	0.6	0.7	0.7	1.0	2.1	3.5	3.7	6.7	7.7	8.7	19.8	3.9	

通勤時間60分以上の女性の割合

単位：%

大都市圏	愛知県			大阪府			東京都			埼玉県			神奈川県		平均
		4.5			8.5			12.9			16.2			17.5	
地方圏	福井県	新潟県	石川県	山梨県	富山県	長野県	静岡県	群馬県	三重県	岐阜県	滋賀県	京都府	奈良県	平均	
	0.5	1.3	1.3	1.5	1.9	2.2	2.7	3.4	3.6	4.0	5.7	7.8	13.0	3.9	

3帯3路の女性に関する指標 標準偏差

合計特殊出生率

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	0.12	0.06	0.09
リニア中央新幹線	0.11	0.11	0.08
東海道新幹線	0.12	0.11	0.09

女性の就業率

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	4.2	1.7	3.2
リニア中央新幹線	3.6	1.8	4.1
東海道新幹線	2.3	1.8	1.8

女性の労働参加率

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	6.2	2.9	3.4
リニア中央新幹線	5.3	3.1	4.1
東海道新幹線	4.8	3.1	2.8

女性の県外就業率

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	6.1	7.7	2.9
リニア中央新幹線	6.9	6.9	7.0
東海道新幹線	5.3	6.9	3.0

通勤時間60分以上の女性の割合

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	5.2	3.2	2.3
リニア中央新幹線	5.4	4.9	4.2
東海道新幹線	4.7	4.9	1.9

女性の考察

- 合計特殊出生率は、大都市圏低・地方圏高、女性の就業率や女性の労働参加率も、大都市圏低・地方圏高の傾向にあります。
 - 女性の県外就業率、通勤時間60分以上の割合は、大都市圏高・地方圏低の傾向が強く、女性の就業環境は、職住が近接している地方の方が、大都市よりも良いように思われます。
 - 女性の就業率、労働参加率の偏差は、北陸、中央の地方圏で大の傾向にあります。
-
- 大都市圏の女性の未婚・晩婚化、少子化を改善するには、女性の働き方全般を改善する必要があると思われれます。大都市圏・地方間の交流容易化が、女性のワーク・ライフ・バランスの改善に寄与する余地があるかどうかは不明です。

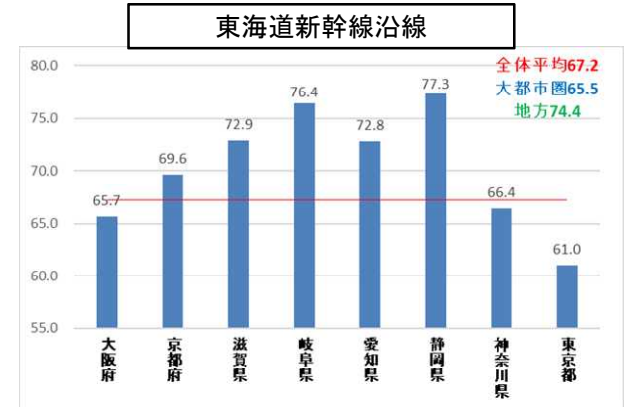
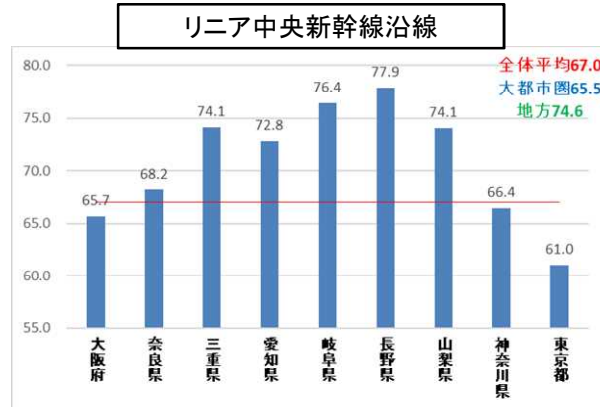
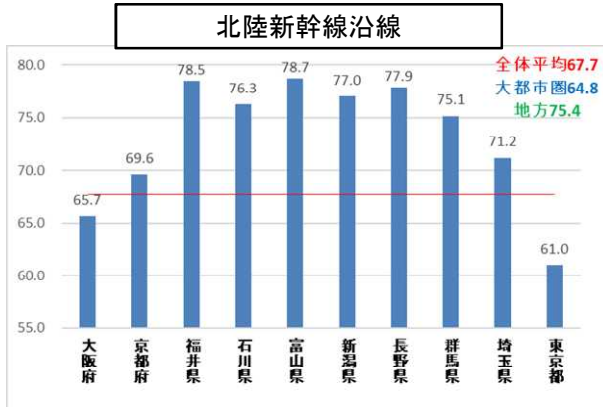
雇用の観察

労働参加率

単位：%

$$\text{労働参加率} = \text{労働力人口 (15~64歳)} \div \text{生産年齢人口 (15~64歳)} \times 100$$

図 13

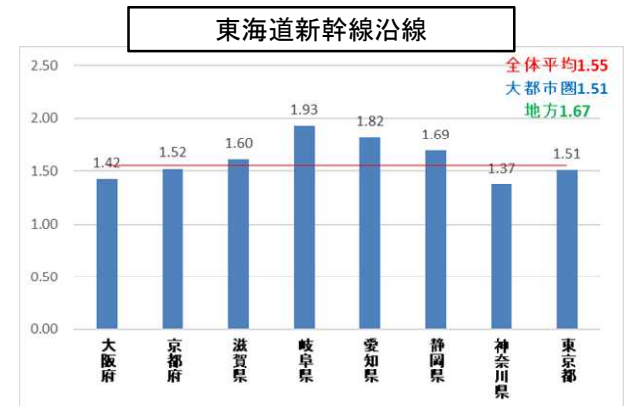
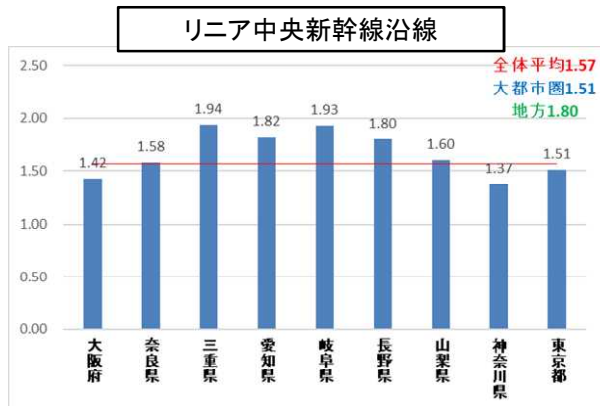
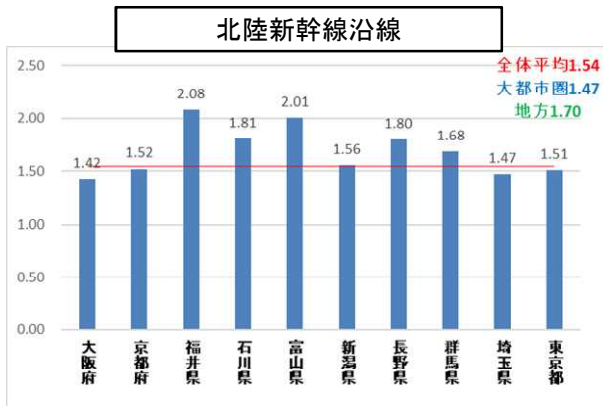


(出典)総務省統計局「平成27年国勢調査」より奈良県政策推進課が作成。

最近の就業地別有効求人倍率

単位：倍

図 14



(出典)厚生労働省「職業安定業務統計」(平成29年10月)

3帯3路の雇用に関する指標 大都市圏・地方圏比較

労働参加率

単位: %

大都市圏	東京都		大阪府			神奈川県			埼玉県			愛知県			平均
		61.0		65.7			66.4			71.2			72.8		
地方圏	奈良県	京都府	滋賀県	山梨県	三重県	群馬県	石川県	岐阜県	新潟県	静岡県	長野県	福井県	富山県	平均	
	68.2	69.6	72.9	74.1	74.1	75.1	76.3	76.4	77.0	77.3	77.9	78.5	78.7	75.1	

最近の就業地別有効求人倍率

単位: 倍

大都市圏	神奈川県		大阪府			埼玉県			東京都			愛知県			平均
		1.37		1.42			1.47			1.51			1.82		
地方圏	京都府	新潟県	奈良県	山梨県	滋賀県	群馬県	静岡県	長野県	石川県	岐阜県	三重県	富山県	福井県	平均	
	1.52	1.56	1.58	1.60	1.60	1.68	1.69	1.80	1.81	1.93	1.94	2.01	2.08	1.72	

3帯3路の雇用に関する指標 標準偏差

労働参加率

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	5.7	4.2	2.9
リニア中央新幹線	5.3	4.2	3.3
東海道新幹線	5.3	4.2	3.1

最近の就業地別有効求人倍率

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	0.22	0.03	0.20
リニア中央新幹線	0.20	0.17	0.15
東海道新幹線	0.18	0.17	0.15

雇用の考察

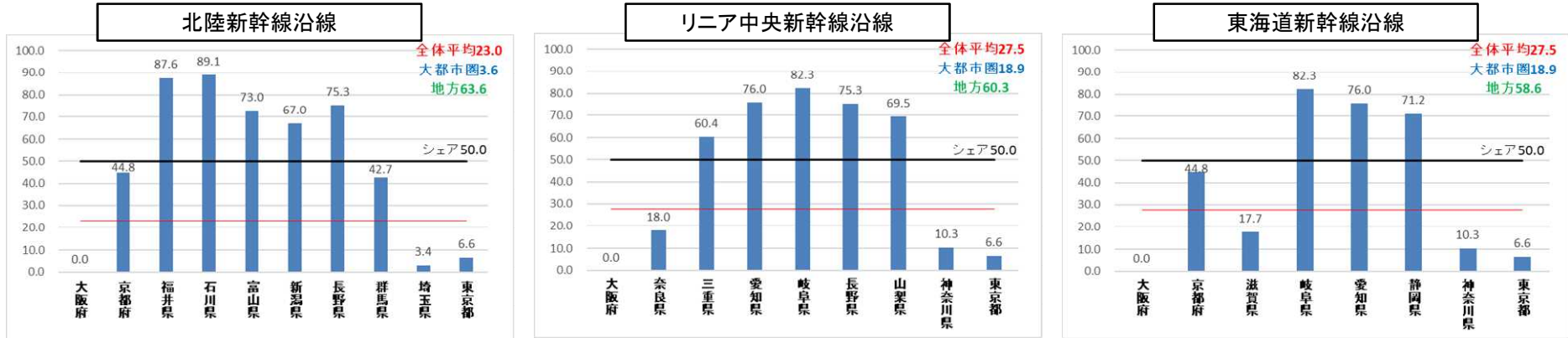
- 労働参加率において、大都市圏が低く、地方が高い理由は、大都市において、生産年齢人口に含まれるが、労働人口に含まれない学生の数が増え、圧倒的に多いためと思われます。
- 最近の就業地別有効求人倍率は、大都市圏より地方の方が高め（また関西圏は全体より低め）になっています。この傾向が定着し、地方での賃金上昇、労働力人口の地方移動が起きれば良いですが、まだ不明です。大都市圏と地方の賃金水準格差は依然として大きいものがあり、地方所在企業の付加価値上昇、賃金水準上昇、労働力人口の地方移動まで至るかかどうかは、流動的と思われます。
- 地方で就業地別有効求人倍率が高いセクターは、医療、看護、保育士などの他、観光の分野でも顕著になってきており、新幹線鉄道の地方展開による地方での観光客の滞在の増加（地方でゆっくり滞在し、そこから大都市での観光に向かう）が、地方観光消費の増、観光産業の賃金上昇、労働人口の地方移動を進める可能性もあります。

政治意識の観察

地方紙のシェア

単位：%

図 15

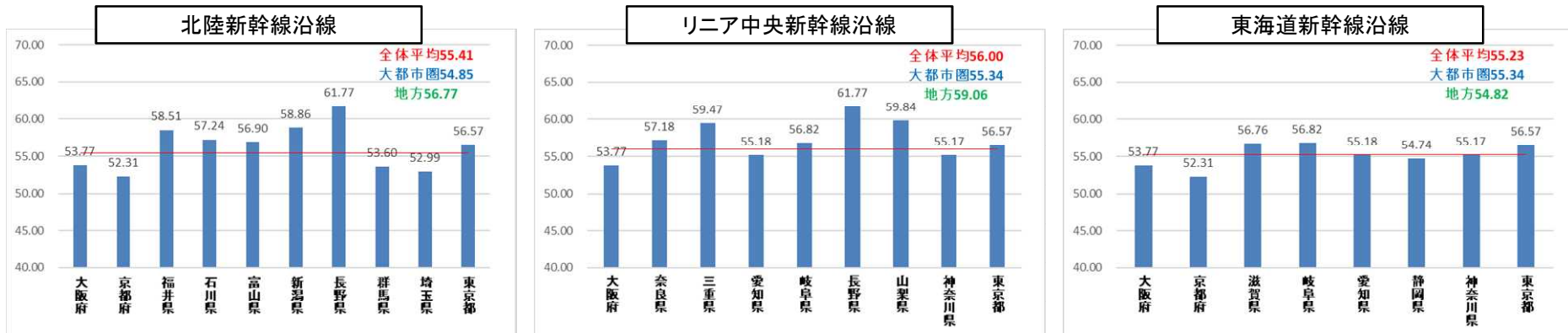


(注)新聞販売部数は、読売新聞グループメディアガイド(全国紙は全紙、地方紙は原則、都道府県ごとの販売部数第3位までの新聞を掲載)、中日新聞グループ媒体ガイド、神奈川新聞HP、奈良新聞HPによる。(奈良新聞は公称部数、その他は原則、日本ABC協会のデータ)
 (出典)地方紙シェアは、新聞社のHP等で公表されている新聞販売部数に基づき、奈良県政策推進課が作成。

参議院議員選挙投票率(全年齢)

単位：%

図 16



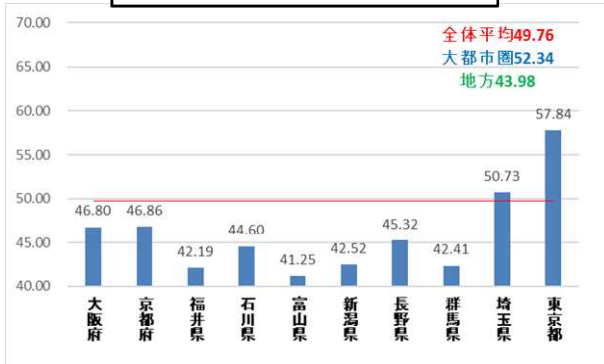
(注)直近3回の平均値。
 (出典)総務省「第22回参議院議員通常選挙結果調」、「第23回参議院議員通常選挙結果調」、「第24回参議院議員通常選挙結果調」

参議院議員選挙投票率(18~19歳)

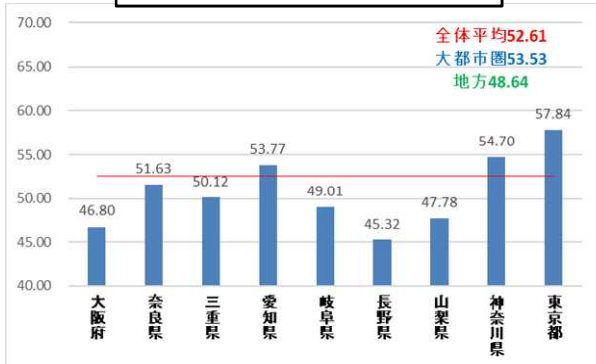
単位：%

図 17

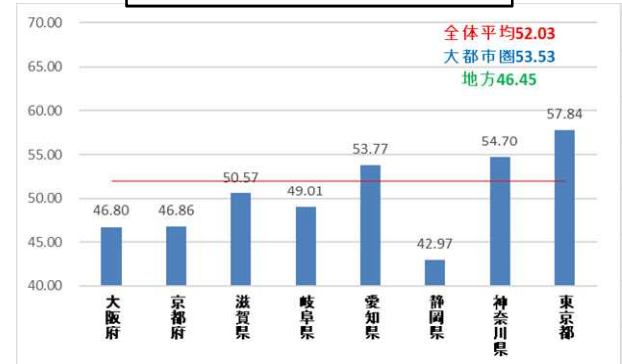
北陸新幹線沿線



リニア中央新幹線沿線



東海道新幹線沿線



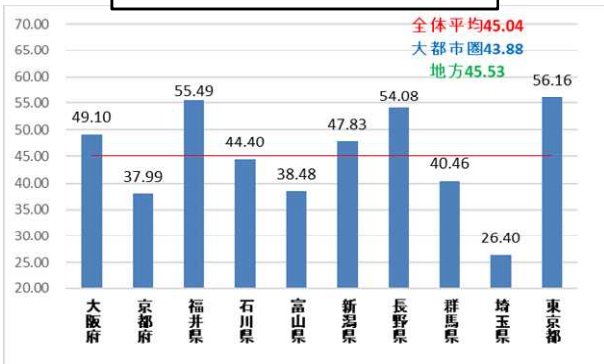
(出典)総務省「第24回参議院議員通常選挙結果調」

知事選挙投票率

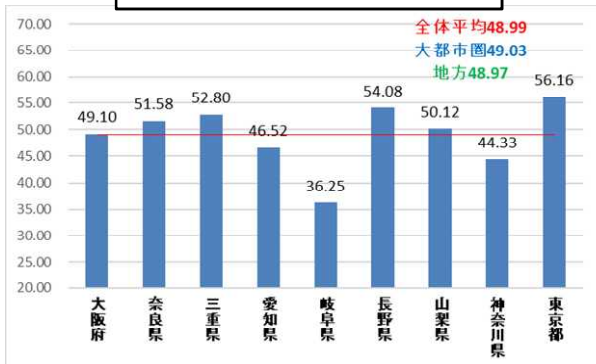
単位：%

図 18

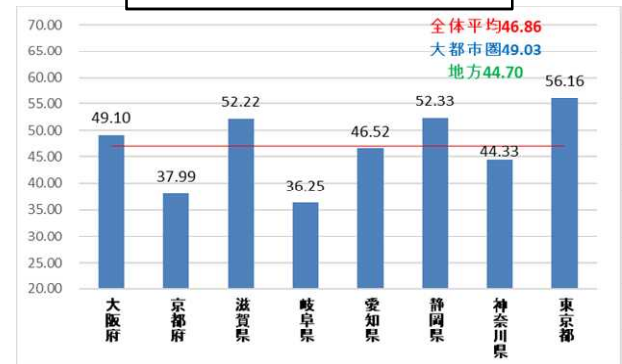
北陸新幹線沿線



リニア中央新幹線沿線



東海道新幹線沿線



(注)直近3回の平均値。平均は、単純平均。

(出典)総務省及び各都府県選挙管理委員会発表資料

3帯3路の政治意識に関する指標 大都市圏・地方圏比較

地方紙のシェア

単位：%

大都市圏	大阪府		埼玉県		東京都			神奈川県			愛知県			平均
		0.0		3.4		6.6			10.3			76.0		
地方圏	滋賀県	奈良県	群馬県	京都府	三重県	新潟県	山梨県	静岡県	富山県	長野県	岐阜県	福井県	石川県	平均
	17.7	18.0	42.7	44.8	60.4	67.0	69.5	71.2	73.0	75.3	82.3	87.6	89.1	60.0

参議院議員選挙投票率(全年齢)

単位：%

大都市圏	埼玉県		大阪府		神奈川県			愛知県			東京都			平均
		52.99		53.77		55.17			55.18			56.57		
地方圏	京都府	群馬県	静岡県	滋賀県	岐阜県	富山県	奈良県	石川県	福井県	新潟県	三重県	山梨県	長野県	平均
	52.31	53.60	54.74	56.76	56.82	56.90	57.18	57.24	58.51	58.86	59.47	59.84	61.77	56.80

参議院議員選挙投票率(18～19歳)

単位：%

大都市圏	大阪府		埼玉県		愛知県			神奈川県			東京都			平均
		46.80		50.73		53.77			54.70			57.84		
地方圏	富山県	福井県	群馬県	新潟県	静岡県	石川県	長野県	京都府	山梨県	岐阜県	三重県	滋賀県	奈良県	平均
	41.25	42.19	42.41	42.52	42.97	44.60	45.32	46.86	47.78	49.01	50.12	50.57	51.63	45.80

知事選挙投票率

単位：%

大都市圏	埼玉県		神奈川県			愛知県			大阪府			東京都			平均
		26.40		44.33			46.52			49.10			56.16		
地方圏	岐阜県	京都府	富山県	群馬県	石川県	新潟県	山梨県	奈良県	滋賀県	静岡県	三重県	長野県	福井県	平均	
	36.25	37.99	38.48	40.46	44.40	47.83	50.12	51.58	52.22	52.33	52.80	54.08	55.49	47.23	

3帯3路の政治意識に関する指標 標準偏差

地方紙のシェア

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	33.2	2.7	17.3
リニア中央新幹線	32.6	30.7	22.7
東海道新幹線	31.9	30.7	25.0

参議院議員選挙投票率(全年齢)

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	2.88	1.54	2.98
リニア中央新幹線	2.44	0.99	1.82
東海道新幹線	1.48	0.99	1.85

参議院議員選挙投票率(18~19歳)

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	4.78	4.57	1.88
リニア中央新幹線	3.85	4.03	2.14
東海道新幹線	4.58	4.03	2.85

知事選挙投票率

路線名	全体	大都市圏	地方圏
北陸新幹線	8.95	12.70	6.67
リニア中央新幹線	5.68	4.45	6.49
東海道新幹線	6.59	4.45	7.60

政治意識の考察

- 地方紙のシェアは、大都市と地方では大きな差があります。日本の世論がどこでどのように形成され、これが各地の投票率や地方政治のパフォーマンスに、ポジティブ、ネガティブ両面で、どのように影響を与え、さらに国の政治の動向にどのような影響があるのかが研究課題です。
- また、大都市圏と地方圏の交流拡大や、インバウンド交流人口増加に伴う、地方と国際社会の交流機会増大により、地方の政治意識がどのように変化するのも大事な研究課題です。
- 書物やメディアを通じた情報に接するだけでなく、直接の議論、意見交換等の交流機会が増大することは、異質な考え方との接触を通じて、多様なものの見方を育み、内なる国際化の進展に寄与するものと思われます。

まとめ

- 歴史的経緯と自然環境によって形成されてきた3帯3路の沿線社会のKPIが、高速鉄道の整備等の国土形成によってどのように変化するのか、させるのかは、大きな研究テーマだと思います。
- 変化の過程を歴史的に遡り、沿線の自然・社会的条件を比較しつつ、沿線の交流拡大の影響を観察し続け、良い国土形成への戦略的意思を持ち続ければ、われわれの地域は必ず良い方向に変えていけると 생각합니다。

2. 日本の発展形態の視点から、これからの国土形成戦略を考える。

はじめに

- 日本の国土の個体特性は、「南北に細長く、やや湾曲している島国で、山脈、山塊が面積の多くを占めている」ことです。
- わが国はこれまで、このような島国に依拠し、開国と鎖国を繰り返し、開国時に物質的・精神的外来物（唐物）を多く受け入れ、その後それらを選択的に自家薬籠中のものとするこゝで、国力を発展させてきました。鎖国時には、人、物の受け入れを制限しつつ、域外の情報収集の窓口を開いていました。
- 開国時の外発的発展と鎖国時の内発的発展を繰り返してきたわけですが、これからは「常時開国体制下における内発的発展」の道を探らなければなりません。
- わが国のような島国における、発展形態の態様と、国際・国内交通体系のあり方には、密接な関係があります。これからのわが国の発展の道筋と国土形成のあり方を、戦略的に構築する必要があります。

(1) これまでの開国は2度あった。今、第3の開国を迎えている。

[第1の開国は奈良時代]

- 内圧的要因（豪族の分立等）と外圧的要因（隋唐・新羅の勃興）の中で、外来文化（仏教、漢字、律令制度等）を取り入れつつ、独立を維持し、国内の政治体制（天皇中心の政治）を整えた。その精神的・政治的基本構造は、現在も継承されている。
- また、遣唐使を国家行事としてたびたび派遣する一方、国内移動の自由は制限され、貿易の自由は政権に集中していた（正倉院御物）。

[第2の開国は明治時代]

- 外圧的要因（西欧列強の進出）による開国をし、和魂洋才の標語の下、外発的、内発的発展を遂げた。しかし、西欧文化の最先端の一部のみを切り取って、移入する手法を継続したため、その後、西欧列強の考え方や国際情勢の本質的变化を理解することができず、国の方向を見誤った。（切り取った文化が竜尾である場合、竜頭が東を向けば竜尾は西を向いてしまう。）
- 鉄道の敷設と外航海運により、国際・国内の移動の自由は、政治的にも社会的にも発展した。

[今、押し寄せている第3の開国の本質は]

- 第1と第2の開国は、中央中心の開国で、地方は鎖国又は半開きの所もあった。第3の開国は、「グローバル化」への内圧的、外圧的要求が強い中、地方を含む全国土の開国を迫られている。
- 内なる国際化（国内制度の国際化、精神内部の国際化）による内発的発展が期待され、内面の柵（しがらみ）を遮断・除去する必要性が生じている。
- このような環境の下では、中央主導の一律的發展、同質的發展ではなく、異質的要素を含む違いのある個人、違いのある地域の存在による内発的発展が期待される。（移動の自由がないと、異質性は温存されない。）
- そのような発展のためには、域外、域内の移動の自由の保障とともに、経済的・精神的活動の自由、柵からの自由を活動の原動力とすべき。
- リニア中央新幹線を始めとする、3帯3路の鉄道高速化により、国土の奥深い所に住む一般の人々に影響を齎（もたら）される都市や異国の多様な文化は、在来の文化と発酵し、内なる国際化と内発的発展を促す可能性はある。

(2) これまでのわが国の発展形態は中央主導の重ね着方式

これまでのわが国の発展形態は「中央主導」で、外来文明の摂取が発展の大きな原動力となったが（外発的发展）、その流儀は基本的に「重ね着」方式



高松塚古墳の
「飛鳥美人」の壁画

日本の羽織
インドの仏具
唐のうちわ
ソグド人のスカート

写真提供: 明日香村教育委員会

外来文化も年を経てわが国文化の血となり肉となる結果、どこが固有の源流を持つ文化か分かり難くなっている。（本居宣長も悩ましい。）

○中央主導での外来文化摂取の結果、中央で外来文化が色濃く発展。地方には、伝統文化に根ざした考え方や、生活様式（日本の古層）が残っている。

○都市文化と地方文化、農村文化の内面の差異、居心地の悪さが、官民の組織内文化に内在されており、グローバルスタンダードを文字通り実行しようとする、軋轢を生むことになる。

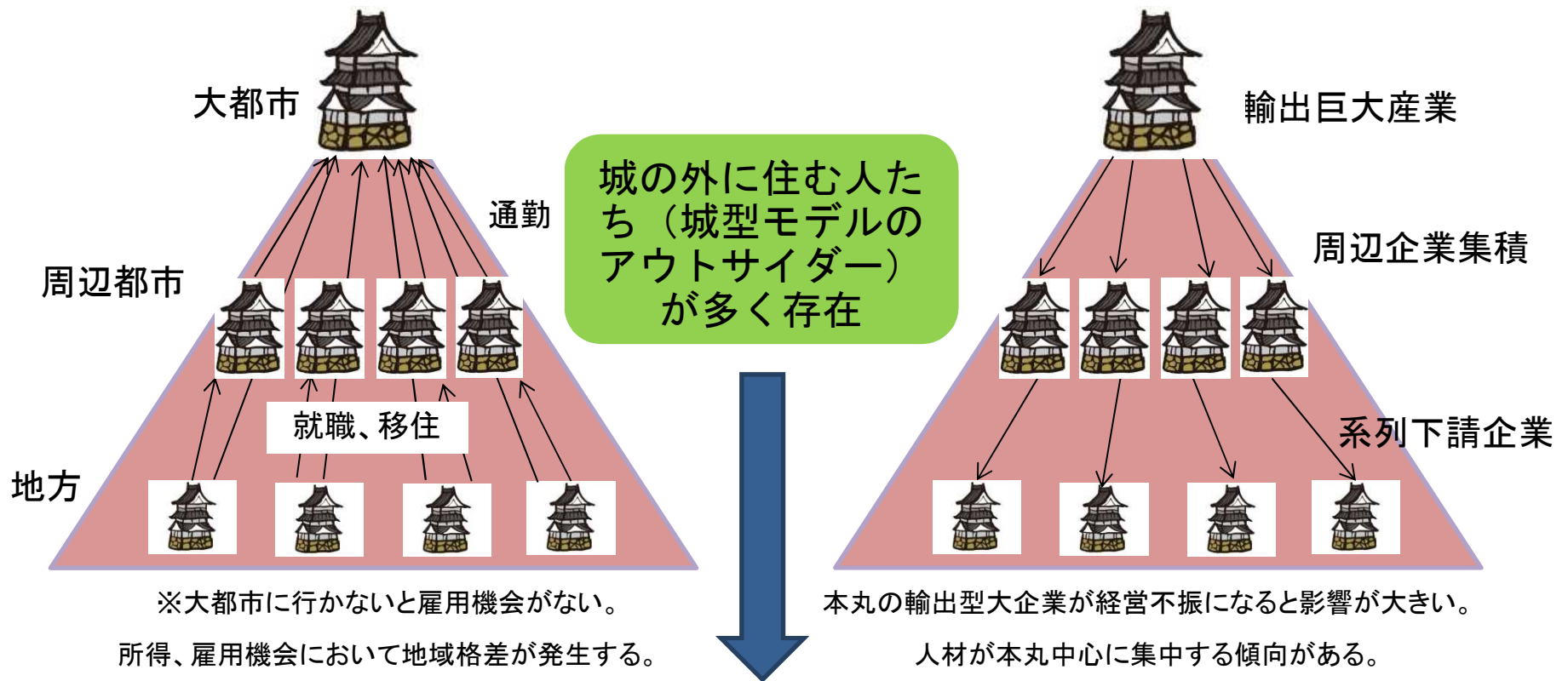
○国際緊張が昂進すると、内面に潜在する反グローバル心理が社会的・政治的エネルギーとして顕在化することがある。また、国内の経済格差が拡大すると、反グローバル心理と結びつく可能性がある。

○大都市圏、地方圏を高速で結ぶ交通体系を利用して、日本の都市文化と地方文化、農村文化を融合した新しい日本のオリジナル文化を醸成する道（発酵は日本の得意技）を模索する必要があるのではないか。

(3) 日本の近代の発展形態の基礎は徳川時代に築かれた

今に続く発展形態の原型が徳川時代に見出せる。

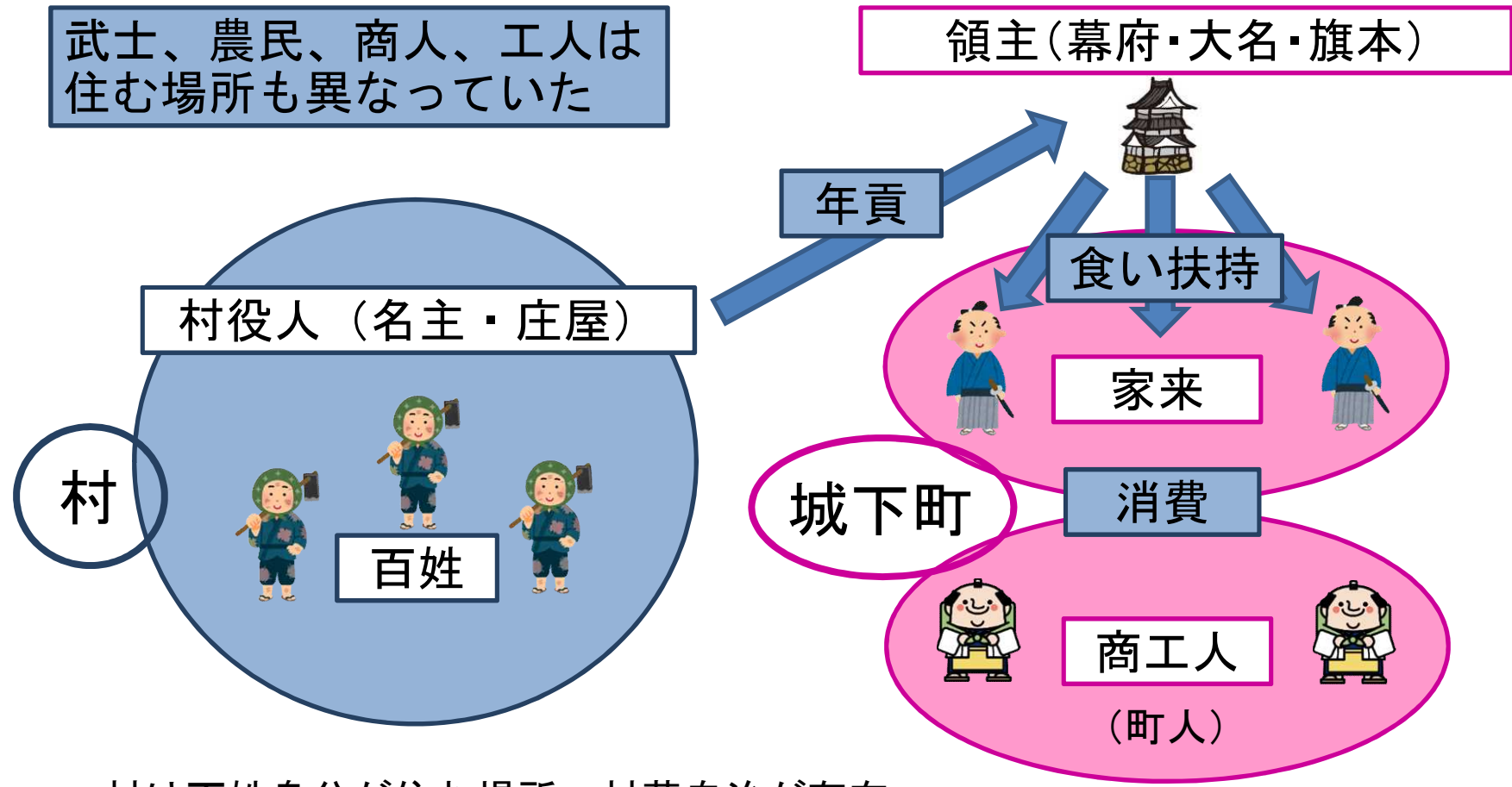
本丸中心の城下町型経済・国家発展モデル



今、多様なアウツサイダーが発展の原動力になりつつある。

お城やその周辺やその周辺に住む人達とそれ以外の人達の住み分けの原型は、徳川時代にあった。

武士、農民、商人、工人は住む場所も異なっていた



村は百姓身分が住む場所。村落自治が存在。
城下町は侍身分と町人身分が住む場所。侍はお城を中心とした近隣に、町人は「両側町」（通りの両側に同業種が店を並べる）を中心に住んだ。

- 徳川時代は、身分による政経分離の体制。
- 現実には例外を多く作り（建前と本音の使い分け）、政治社会の安定を図った。
- 領地の米の収穫高に比して侍人口の多い藩は、節約を基本とする藩制改革を強いられたが、藩校教育による規律心の維持、職能訓練が行われ、教育水準の向上が図られた。

- 侍階級は、他に行き場がないため、現在でもメンバーシップ制による雇用契約（家禄に類似）に固執する傾向が残っている。
- 徳川時代に育まれた勤勉性、克苦精神、先取性、自由闊達さ、弾力的なガバナンスの考え方等を今のグローバル社会に活かす手ではないだろうか。

(4) 徳川時代は、強力な村落自治が存在していた。

村落自治のメンタリティのグローバル化時代での意義は

- 年貢の「村請制」の下、村役人が村落自治を差配していた（領主管理は領地米には及ぶが、領地には及ばないことが多い。○坪ではなく、○石の領主と呼ばれる）。
- 領主と村の関係は、領主は村の管理者ではなく年貢米の納め先（一つの村に複数の領主も存在＝「相給村落」）。領主は領地管理より領地米管理が大事。天領等では十分な領地管理が行われなかった。
- 明治の「地租改正」（領地所有者へ直接課税）で、村落自治は木っ端微塵にされたが、自然災害を含め「村の困難は国の責任」のメンタリティを発生させた。今地方には、自立心の強い村落と依存心・欲求心の強い村落が混在している（後者は都市近郊に多い）。
- グローバル社会では、強い自立心が不可欠であるが、地方自治に繋がる、このような村落自治のメンタリティは、近代化された（また民主化された）強い自立心を持つ地方政治へと発展し、グローバル社会と交流、調和することができないだろうか。
- 日本の地方へ奥深く突き刺さるリニア中央新幹線は、地方のメンタリティと国際社会のメンタリティを邂逅させ、調和的な関係を築くことができないだろうか。

○奈良県斑鳩町内の旧村における領主の状況（幕末～明治維新期）

現在の地名	1953年時点の地名	幕末時の村名	石高	領主 1	領主 2	領主 3	領主 4	領主 5	領主 6	領主 7	領主 8	
法隆寺		法隆寺村	2432.33	奈良府	中宮寺	春日社除地	天満社除地	惠美須社除地	弁才天社除地	大將軍社除地	子守社除地	
				斑鳩社除地	弁天社除地	福寿庵除地	秦京三除地	清浄院除地	常楽寺除地	法起寺除地	西福寺除地	
服部	斑鳩町	服部村	248.88	奈良府	円満院	素盞鳴尊社除地	新福寺除地	来光院除地	西光徳寺除地			
神南		神南村	340.06	奈良楽人領	神岳神社除地	地藏堂除地						
目安		目安村	587.06	奈良楽人領								
幸前		幸前村	254.80	奈良府	郡山藩	素盞鳴神社除地						
高安		高安村	452.22	郡山藩	天満社除地	業平社除地						
三井		三井村	543.86	奈良府	素盞鳴神社除地	摂州庵除地	仮宿庵除地	法輪寺除地				
小吉田		小吉田村	329.56	奈良府	吉田寺除地							
興留		興留村	947.02	奈良府	素盞鳴神社除地							
東福寺		東福寺村	116.12	奈良府	東福寺除地							
五百井		五百井村	230.73	奈良府								
阿波		阿波村	413.82	奈良府	湯多森野社除地	野椎神社除地	蔽島神社除地	素盞鳴神社除地				
龍田			竜田村	919.69	奈良府	丹後天王社除地	天王社除地	八王子社除地	竜田神社除地	宮司除地	滝谷社除地	春日社除地
					宮司社除地	六斎堂除地	浄慶寺除地	霊雲寺除地	仙光寺除地	門下司坊除地	玉泉寺除地	竜福寺除地
稲葉車瀬			稲葉車瀬両村	287.16	東ノ坊除地	昨金堂除地						
安堵町窪田		?	窪田村	944.50	奈良府	白山神社除地	八幡社除地	太神社除地	塩田社除地			
		計 15村										

（出典）国立歴史民俗博物館「旧高旧領取調帳データベース」

	幕領（天領）		寺社領（課税）
	藩領		寺社領（非課税）

○江戸時代末期の奈良県内の領主種別ごとの石高

	石高（石）	割合（％）
幕領（天領）	213,353	43.02
藩領	212,426	42.84
旗本領	29,886	6.03
寺社領	35,765	7.21
公家領	4,455	0.90
合計	495,885	100.00

上記のほか、寺社領のうち「除地」として租税を免れた土地があります。

※「除地」：寺社境内や特別に由緒ある者の所持地など、検地の際に縄除となり、租税を免れた土地

（出典）国立歴史民俗博物館「旧高旧領取調帳データベース」

(5) 新幹線を利用して、都市と森林・農村を近づける

- 日本の近代の発展は都市中心であった。森林・農村との結びつきのない都市は荒廃し、国家も衰退する。
- 森林には、木材生産、森林による防災、多様多様な動植物の温存、レクリエーションなどの多様な機能が存在するが、日本の森林業は、単なる木材栽培業である。
- 森や農村との触れ合いの経験を持たない、心理的に森や村から離れた都市住民は不幸である（ハイデッガーの思想は森が育んだ）。都市にムラ、森は必要。近くに鎮守の森、神社がある所で育った人は、社会貢献心が旺盛になる。
- 都市住民に安息が必要である。大都市圏と地方圏の交流機能向上を利用して、都市と森林・農村を近づけ、都市住民に安息を与えることはできないだろうか（安息日の厳守がユダヤ人の智恵を向上させた？）。
- わが国中央政府では達成不可能と思える森林の多様な機能の包括的維持を可能にする方法はないだろうか。

新しい森林環境管理制度の構築の構想

国の現状

重視すべき森林の4機能	生産	防災		生物多様性		レクリエーション		
所管省庁	林野庁	国土交通省	林野庁	環境省	文化庁	観光庁	農林水産省	環境省
関係法令 (例示)	森林法 森林林業基本法 林業労働力確保法	砂防法 急傾斜地法 地すべり等防止法 (農水省共管)	森林法(保安林)	生物多様性基本法 自然環境保全法 鳥獣保護法 自然公園法(保護)	文化財保護法	観光立国推進基本法 エコツーリズム推進法	農山漁村余暇法	自然公園法(利用)



地方における条例の制定・新たな森林管理制度で一元管理

条例の制定	人材	組織
制度の根幹となる(仮称)奈良県森林環境管理条例の制定を検討 【条例の骨子】 ①重視すべき機能(生産・防災・生物多様性・レクリエーション)の一元管理 ②森林所有者の森林環境管理に対する責務の明確化 ③森林環境を重視した地域毎の森林環境管理計画制度の創設 ④(仮称)紀伊半島フォレスターの育成、配置、権限付与	(仮称)奈良県フォレスト・アカデミーの設置 実学と応用を重視した教育を実施し、森林の環境管理に関する知識を有する(仮称)紀伊半島フォレスター等を養成	県と市町村が連携した新たな森林管理組織の設置 →地域に密着した(仮称)紀伊半島フォレスターを配置

(6) 地方自治の形をモデルチェンジして、 グローバル化時代での地域と国の発展に繋がられないか

明治初期、日本の発展形態について、中央政府の強化と地方行政の従属化を主張する路線と地方自治の重要性を主張する路線の対立があった。

「地方自治は国家の基」と主張したのは、
陸軍創設のリーダーの山縣有朋



山縣有朋
(1838-1922)

- ・自ら責任をもって実際に地方の実務を担当した人びとは、政治の経験が豊富になり、中央の政治の場に出ても空論を唱え、不平を鳴らすばかりではなくなる。

「地方行政組織の合理化」において、分権的国家を主張したのは、ドイツ人行政アドバイザーのアルベルト・モッセ

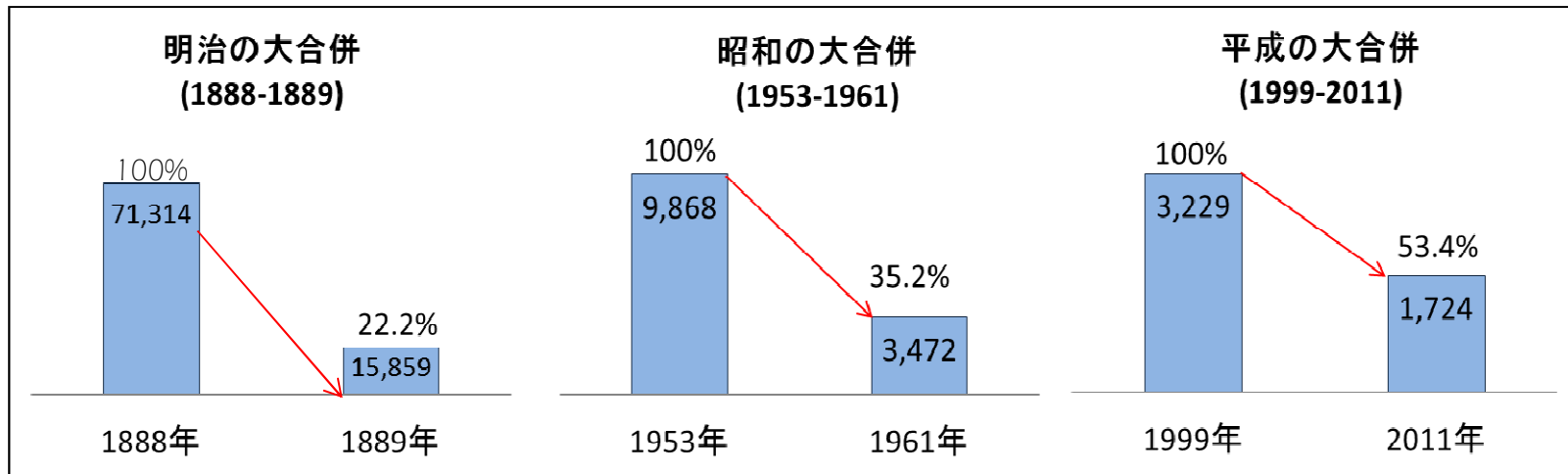


アルベルト・モッセ
(1846-1925)

- ・地方分権と地方自治はリスクを分散させ、政治を安定させる
- ・身近な自治体の行政の事務を自分たちの手で遂行することによって、住民に行政への責任感が生まれる

彼らの意見が通っていたら、その後のわが国の進路は別のものになっていた。

しかし、彼等の意見は少数であり、鳥取藩出身の内務官僚松田道之（地域区制に基づく統治を主張）と熊本藩出身の司法省官吏井上毅（根本的制度改革に消極的）の対立と妥協の結果、「町村合併」を含む地方制度構築が進み、「地方行政組織の合併・広域化による効率化指向」が最近まで続いている。



全国

71,314 (100%)

1,724 (2.4%)

奈良県

1,594 (100%)

39 (2.4%)

都道府県数は明治23年（1890年）に府県制が制定された後、その数は変わらず、現在まで47である。

- 明治時代以降のわが国の発展形態は、和魂洋才の旗印のもとでの中央政府主導。地方自治を基軸に国家を発展させる形態をとらなかった。
- 同時期、地方に期待されたのは、人材、食料の供給（後陣の役割）であり、地方自治の機運は生じなかった。
- 「兵員輸送のため」、「内陸からの輸出品を貿易港に運ぶため」、「文明開化を地方に均霑させるという政治目的に応えるため」に、全国津々浦々に鉄道を建設した（建主改従の時代）。

- 地方政府には社会保障の現物給付主体の役割と、様々な考え方を発酵させ（新しいアイデアの実験場）、国の発展に繋げる役割があるが、人口減少・高齢化時代において、「合併による地方行政の効率化、合理化」は限界であるし、国の発展形態の方向として正しくない。
- やる気のある、国の行政組織と地方の行政組織の連携・協働、地方行政組織間の連携・協働、官と民による連携・協働により、地域と国が発展するモデルは築けないだろうか（連携・協働による国発展モデル）。

(7) 人口減少時代の行政効率化へのチャレンジ「奈良モデル」

○奈良県は、県と市町村の連携・協働により、行政効率化を図ってきており、大きな成果が出始めています（消防広域化、病院再編、ごみ処理広域化、上水道経営一元化、協働まちづくり、協働地域包括ケア等）。

○この奈良モデルと呼ばれる方式の基本的な考え方は、

- ① 県と市町村は対等な立場に立つ公共団体である。
- ② 県と市町村は議会の承認を得て、国を含む他の公共団体と自由に連携・協働の契約を結ぶことができる。
- ③ 地域で県と市町村はそれぞれが有する行政の総資源（職員、予算、土地、施設）を地域のニーズに対応して、有効利用することができる。

このような奈良モデルにおける県の役割は、サッカーのミッドフィルダー（MF）です。



○県の役割は、国からのパス（助成、規制、情報）を足元にうまく納めて、賢く考えてよく走り（オシム流）、前線の市町村、民間企業・団体にうまく配球するのが大きな役割。

○サッカーでは、ポジションは、その都度、比較的自由に換えられるので、多様な球回しと行政主体の多様な立ち位置が可能。

○わが国の発展形態についても、縦パス一辺倒の作戦から、自由なポジショニング、多様な球回しを加え、多様な作戦のできる国柄になることを期待。

まとめ

- 今日の日本の諸課題は、最も先端的課題で、世界の他地域に既存の「解決モデル」がなく、従来の「先進解決パターンの選択的受容」という方式が採用できない。
- 明治時代以降のわが国の発展形態は、わが国の近代化過程において大きな成功を収めたが、現下のグローバル化時代においては立ち遅れの一因ともなっている。
- 民間企業にせよ、政府にせよ、「自らの頭で考える」独自の解決策とそれを推進するパワーが必要（イノベーションとイニシアティブ）。

- わが国におけるこれからの国と地方の関係は、中央集権、連邦制でもない、対等、相互補完的な関係を基本にした形にモデルチェンジを行い、新しい「このくにのかたち」を創るべきではないか。
- 高齢化、人口減少が進む中、地方行政分野の効率化は、地方公共団体の合併を更に進めるのではなく、国と地方、官と民、民と民のどの関係においても、やる気のある者同士の連携・協働で行うべきではないか。
- 国の行政組織も、地方の行政組織もそのポジショニングを弾力的に行えるように、法制度の体系を改め、省庁自治と地方自治を包括的戦略の下に行うべきではないか。

- 高速鉄道を軸にした新しい国土形成戦略は、各主体間の連携・協働を強化するために活用させることも含めるべきではないか。
- 常時全国土開放体制の下、都市・地方・農村・森林のそれぞれの文化を融合させることのできる国土形成戦略が必要ではないか。
- グローバル時代にふさわしい人材を育てることのできる国土形成戦略とは何かを考える必要があるのではないか。

3. 交通の結節性確保の視点から、大都市圏と地方圏を結ぶ効率的な国土の形成とインバウンド需要を地方へ展開する方策を考える。

(1) 交通の結節性確保

- わが国はこれまで、富国強兵、殖産、貿易振興等の国家目的のため、交通資本に多額の投資をしてきました。今、国内、インバウンド観光が大きな産業として浮かび上がってきましたが、これまでの交通資本投資の蓄積を踏まえ、新しい輸送需要にも対応できる交通体系の形成が必要です。
- 効率的な交通体系形成には、幹線交通と都市交通、リニア中央新幹線と新幹線、在来線、鉄道と道路、国際輸送可能な空港・港湾と鉄道・国内輸送中心の道路等の結節性確保が必要です。とりわけ、大都市圏と地方圏の補完的・調和的發展及び、インバウンド観光需要の飛躍的増大に対応するためには、幹線交通と都市交通の結節性及びリニア中央新幹線と国際空港、高速道路との結節性確保が重要です。
- これから効率的交通体系を作るには、明治以降の交通社会資本の蓄積を元手に、改良の智恵を展開する「改主建従」の発想で行うべきです。

(2) 幹線交通と都市交通の結節性と都市交通の再整備

- わが国の幹線交通と都市交通の結節性は、大都市圏では比較的充実していますが、地方都市圏における結節性はいまいちです。これは、地方都市では公営・私営の鉄道が充実・発達しなかったこと、地下鉄補助の対象が、大都市圏止まりになっていること、城下町などでは鉄道駅が地域振興の拠点として充分活用できなかったことなどが原因だったと思われます。
- 東京圏の発展は、都市鉄道の相互直通等による広範囲の効率的鉄道網の整備（これに比べて、大阪圏の鉄道網の結節性は低く、広域的都市圏の発達が阻まれてきました）と幹線高速道路ネットワークに依るところが大きかったと思われます。
- 東京の一極集中是正のためには、地方都市において、都心部分における地下鉄整備と郊外部におけるJR線との相互直通が必要と思われます（地下鉄が整備された都市は発展している）。

(3) インバウンド観光需要の地方拡散のための リニア中央新幹線と国際拠点空港との接続強化

- リニア中央新幹線の採算性向上のためにも、増大するインバウンド観光需要の効率的2次輸送のため、とりわけ地方への観光客の拡散のためにも、リニア中央新幹線と東京国際空港及び関西国際空港との接続強化は重要と思われます。
- 奈良県では、関西国際空港とリニア中央新幹線の接続強化のために、関西国際空港・リニア中央新幹線接続新幹線を構想してみました。

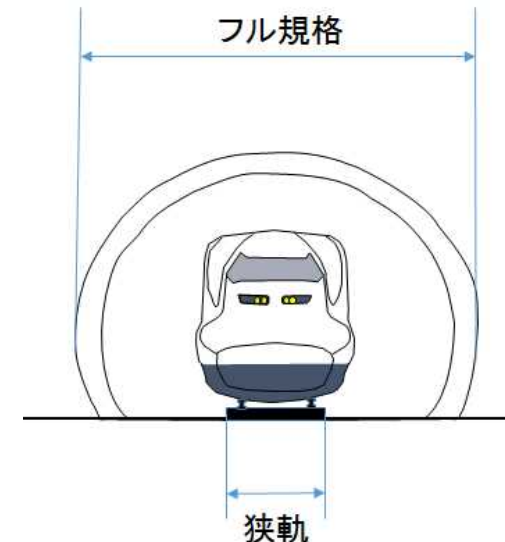
路線の概要

- ・ 規格
単線・スーパー特急
最高速度200km/h
- ・ 到達時間（関空・奈良市附近）
30分程度

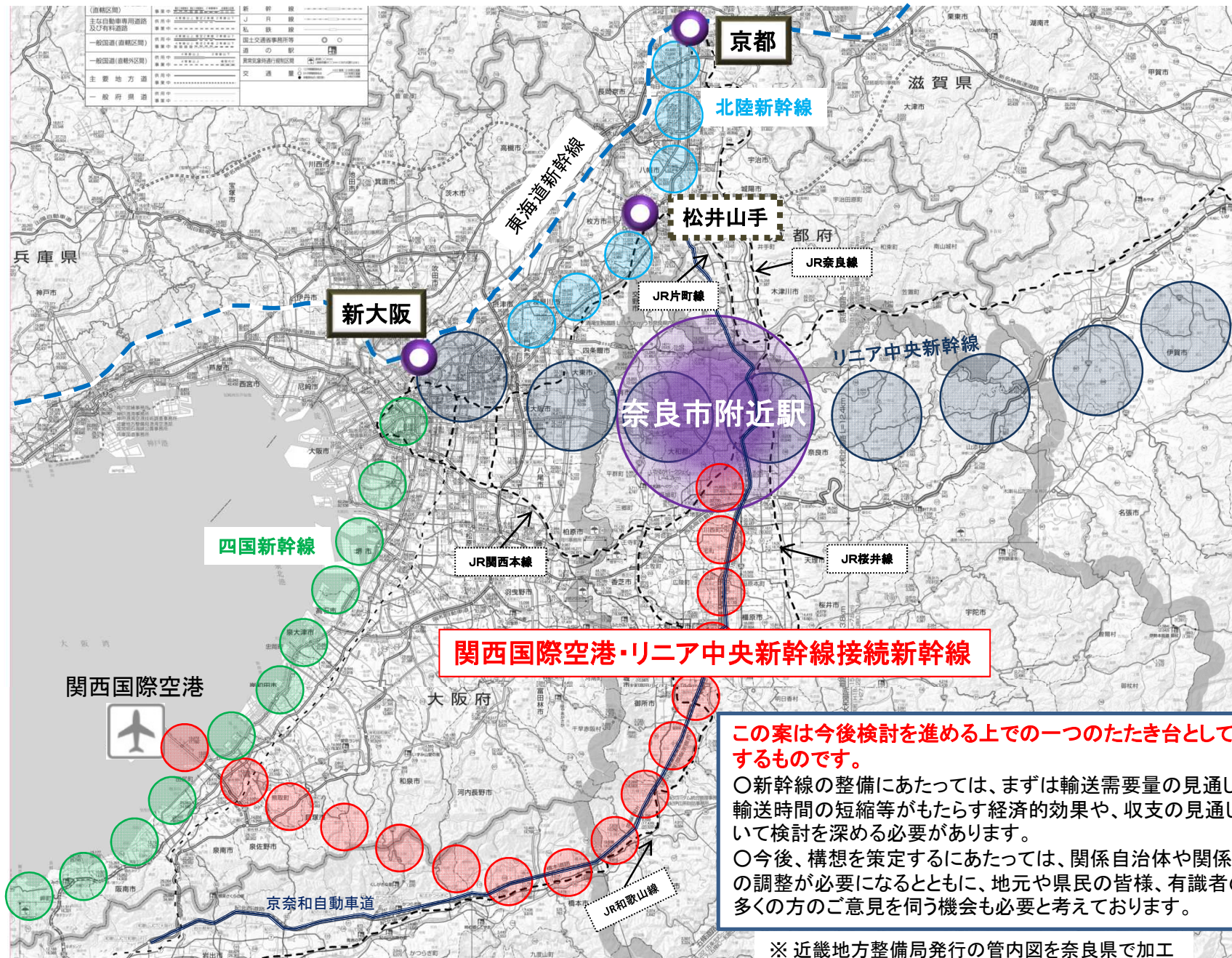
スーパー特急とは

フル規格の新幹線と同じ構造の路盤、トンネルを走行するが、当面、線路の幅を在来線と同じ狭軌(1,067mm)とするもの。

このため、在来線（関西本線、奈良線等）への乗り入れが可能。



(仮称)関西国際空港・リニア中央新幹線接続新幹線 構想(イメージ)



この案は今後検討を進める上での一つのたたき台として検討するものです。

○新幹線の整備にあたっては、まずは輸送需要の見通し、所要輸送時間の短縮等がもたらす経済的効果や、収支の見通し等について検討を深める必要があります。

○今後、構想を策定するにあたっては、関係自治体や関係機関との調整が必要になるとともに、地元や県民の皆様、有識者の方など多くの方のご意見を伺う機会も必要と考えております。

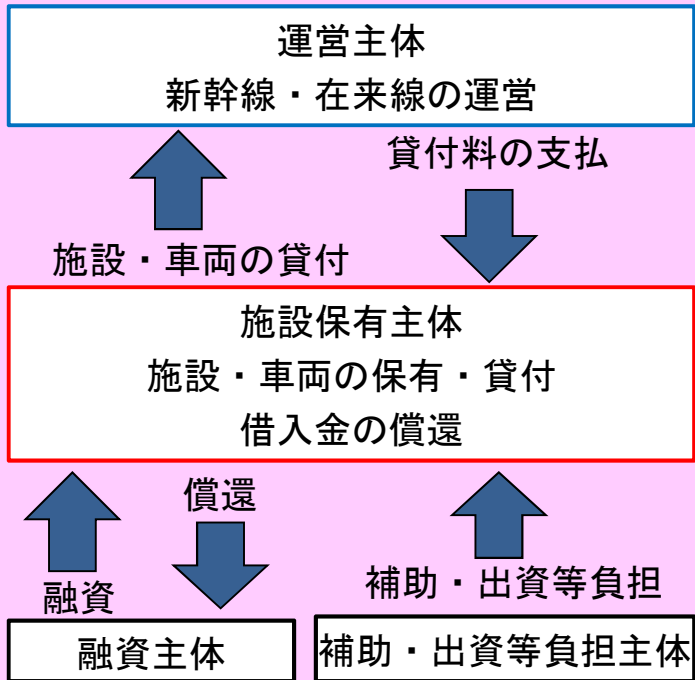
※ 近畿地方整備局発行の管内図を奈良県で加工

関空・奈良市附近	走行方式	所要時間
関西国際空港・ リニア中央新幹線 接続新幹線ルート	単線・フル規格 (最高速度260km/h)	20分程度
	単線・スーパー特急 (最高速度200km/h)	30分程度
新大阪経由ルート	フル規格新幹線 (最高速度260km/h)	31分 (リニア中央新幹線7分＋ 乗換10分＋四国新幹線14分)
	在来線特急 (最高速度130km/h)	1時間 (リニア中央新幹線7分＋ 乗換15分＋JR特急「はるか」※38分) ※なにわ筋線開業後の想定

運営の概要

上下分離方式の事業スキーム

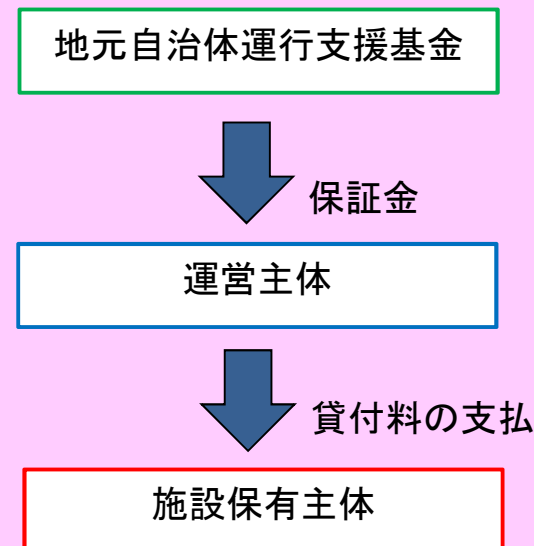
- ・事業は、「上下分離方式」とし、運営主体は、コンセッション方式により公募する。
- ・運営主体は、新設新幹線と在来線を運営する。
- ・施設保有主体は、鉄道施設と車両を保有する。施設保有主体の資金スキームを安定的なものとする。在来線の施設・車両は、JR西日本から資産譲渡を受ける。



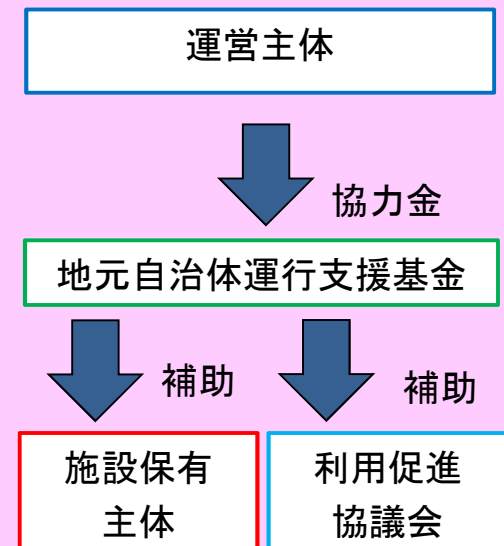
最低輸送量保証制度の事業スキーム

- ・当該路線は、関空経由インバウンドの観光需要が主となるので、沿線自治体が中心となって観光需要を喚起し、運営主体に対し、施設保有主体への支払いをした上での黒字経営が可能な最低輸送量を保証する。
(需要が最低保証輸送量を下回った場合は、沿線自治体が合同で経営補助を行う。需要が最低保証輸送量を上回った場合は、協力金を支払ってもらう。)

- ・ 需要が最低保証輸送量を下回った場合



- ・ 需要が最低保証輸送量を上回った場合



総括

- 3帯3路は、リダンダンシーの確保を基本に維持・発展を図るべき。また、交通体系は、それぞれの地域の多様性を堅持し発展させる役割を果たすべき。
- 交流により、異質なものを同質化するのではなく、異質なものの交流により、お互いが刺激し合うことにより成長することを旨とする。
- 若者、女性、高齢者に働く場と快適な生活の場を提供できる、活力ある都市と地方を創るため、都市圏と地方圏が補完的・融和的關係を築く国土形成が必要。
- 都市と地方の暮らしを支え、心を育む空間を大事にして、リニア中央新幹線により、大都市の住民に森・ムラの癒しを与え、地方の住民に都市の自由・多様な刺激を与え、異質な個人、異質な地域を尊重する文化を育てる。
- わが国の発展形態は、歴史の大部分において地方主導であった。全国土にグローバル化の風が吹く今、明治以降の中央主導の発展形態をモデルチェンジして、内なる国際化、内発的発展を促進するよう、国土形成を戦略的に展開する。

- これからの交通資本整備は、結節性の確保を大事にし、また既存交通資本のメンテナンスに意を用い、ソフト技術の活用も含めた改主建従の考え方で進めるべき。
- このような交通資本整備のための財源確保は重要。民間資本活用も含め新しい手法（PFI、コンセッション、高速道路の有料制度の拡大、地方自治体間の連携・協働、行政事務の民間へのアウトソース、アウトソースの民間受け皿機能の育成、民間と地方自治体の社会資本育成ファンド形成、民間の内部留保を社会資本に活用するための税制等）をさらに開発する必要がある。
- インバウンド観光需要を地方に均霑するためのリニア中央新幹線の活用は大事。

- 未来は予測するものでなく創るもの。未来は、予測しかできないものと、創ることのできるものがある。創ることのできる未来が圧倒的に多いことを信じて、リニア中央新幹線を活用して、新しく創る未来の国土を描く。
- 日本の国土形成を阻害しているのは、利用しない国土を生む強い所有権であり、「所有よりも利用が大事」の文化を育てる必要がある。
- 戦前の内務官僚、宮本武之輔の言葉「国土計画は、技術的・論理的にちゃんとやろう」と、戦後の中央省庁の技術官僚で都市計画の専門家、兼岩伝一の言葉「もっと論理的、科学的に国土づくりをしよう」（彼の技術者集団結集運動が契機となって、建設省ができたと言われている）は大事です。

ご清聴ありがとうございました。



奈良県マスコットキャラクター

せんとくん

©NARA pref.

<http://www.pref.nara.jp/>