

2019年1月18日  
スーパー・メガリージョン構想検討会  
奈良県提出資料

資料7

# リニア中央新幹線「奈良市附近駅」 を核とした地域振興

2019年1月18日

奈良県知事 荒井 正吾

# 目次

- 1 民間資本によるリニア中央新幹線建設の意味と全国新幹線鉄道整備法の精神
- 2 リニア中央新幹線建設の沿線地域への今後の影響を判断するため、東海道新幹線開業50年の軌跡を辿る
- 3 リニア中央新幹線の高速便益の国土への均てんを図るには
- 4 今後の国土形成をどう進めるのか

# 1 民間資本によるリニア中央新幹線建設の意味と全国新幹線 鉄道整備法の精神

## (1) 鉄道整備には2つの法体系

- 鉄道事業法と全国新幹線鉄道整備法（以下、「全幹法」という。）
- JR東海は、中央新幹線の整備にあたり、全幹法に基づき、自己資金で建設することを選択。同法に基づく新線の建設主体、営業主体の国土交通大臣指名を受けた（平成23年5月20日）。

## (2) 全幹法の手続とは

- 鉄道建設のプロセスを法定化し、プロセスの重要段階を国家が承認、明示。全幹法の手続では、①基本計画の決定、②整備計画の決定、③環境影響評価の実施、④工事実施計画の認可の4段階が重要。
- リニア中央新幹線建設（起点東京都、終点大阪市）では、基本計画において主要な経過地を①甲府市附近、②名古屋市附近、③奈良市附近と定められた（昭和48年11月15日 新谷寅三郎運輸大臣告示）。
- また、整備計画（平成23年5月26日 大畠章宏国土交通大臣決定）では、主要な経過地を①甲府市附近、②赤石山脈中南部、③名古屋市附近、④奈良市附近と定められた。
- 東京・名古屋区間では、環境影響評価が平成23年6月から平成26年8月まで実施され、平成26年10月17日に工事実施計画の認可が国土交通大臣から与えられ、同年12月17日から工事が始まった。

### (3) 全幹法の精神とは

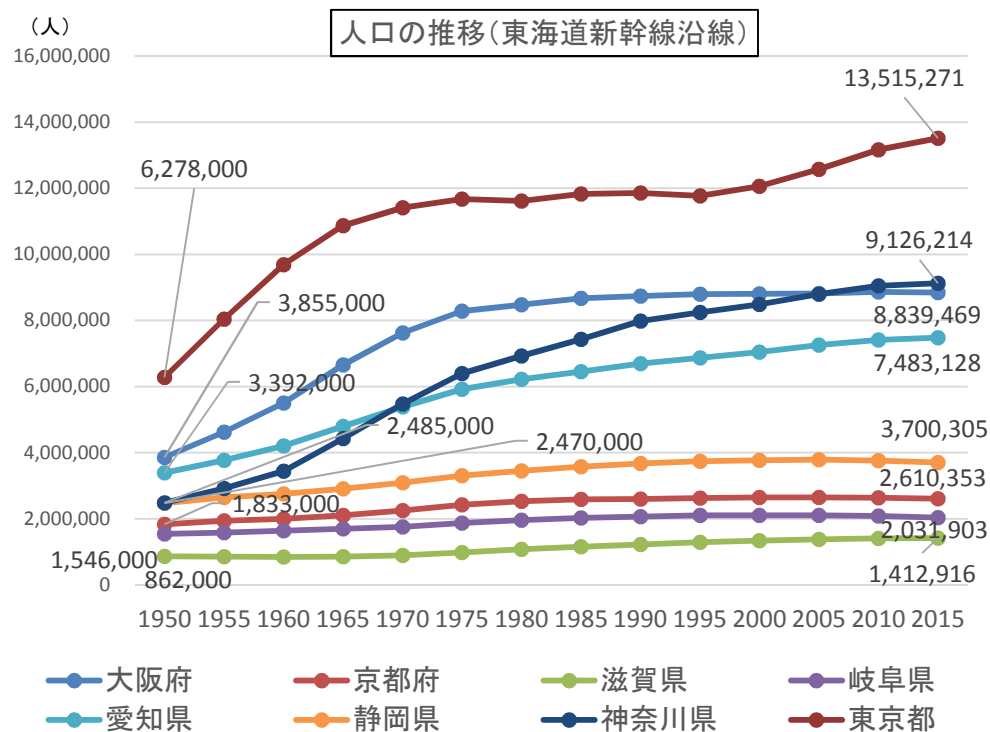
- 新幹線の建設の**プロセス**（建設・営業主體、起終点・主要な経過地等）を法律に基づき**明示決定**することで阻害行為を排除し、建設を円滑に行うことができる。
- 新幹線網形成の国家的見地からの目的**を「国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性に鑑み、国民経済の発展とともに国民生活領域の拡大、地域の振興に資すること」とした。
- これは、高速鉄道の建設が国家の主導的役割で行われるのを前提に、高速鉄道の便益について、「国土の総合的かつ普遍的開発」、「国民経済の発展」、「国民生活領域の拡大」、「地域の振興」とされたものと理解。**それぞれの概念の今日的意味**は改めて問い続ける必要があるものと思料。
- 新幹線の建設が進んできた今日、リニア中央新幹線には国土軸の**二重系化**、第一軸使用困難の場合の**リダンダンシーの確保**、東海道新幹線リニューアルの際の**国土幹線機能の代替性確保**の意味も含まれていると理解。

#### (4)リニア中央新幹線の建設が、全幹法の手続に則り、民間資本で行われる意味

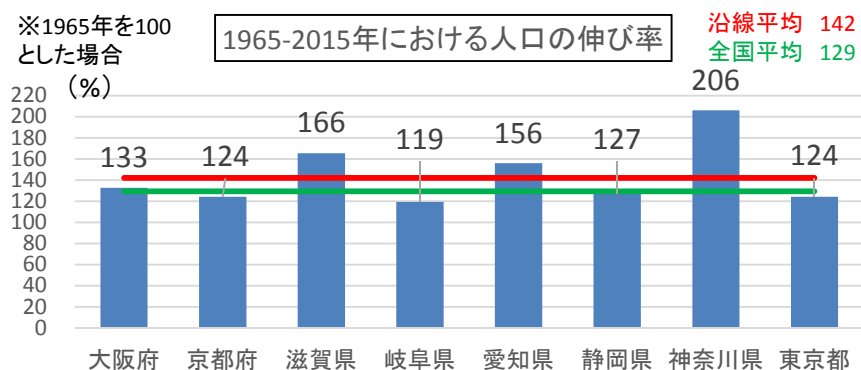
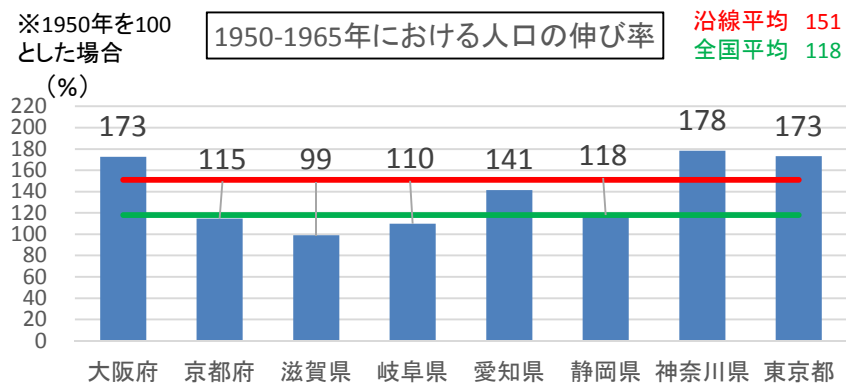
- リニア中央新幹線の建設においては、**民間資本の自主性・自律性**を尊重するとともに、全幹法の示す国家的見地からの目的達成のため、国及び地方公共団体は、同法の精神に則って、極力協力・支援を行うことが必要。
- 今後のわが国の幹線鉄道網のあり方についての検討が必要。リニア新幹線・フル規格新幹線・ミニ新幹線・F Gトレイン・高速化する在来線をどのように組み合わせ、**明治以来の幹線鉄道網を高機能化**するのか、できるのかを、国家的見地から再構築することが必要。
- その際、公共事業方式フル規格新幹線の建設・運営及び並行在来線の扱いについて、民営化されたJ Rとの関係を改めて問い直す必要がある。

## 2 リニア中央新幹線建設の沿線地域への今後の影響を判断するため、東海道新幹線開業50年の軌跡を辿る

### (1) 人口

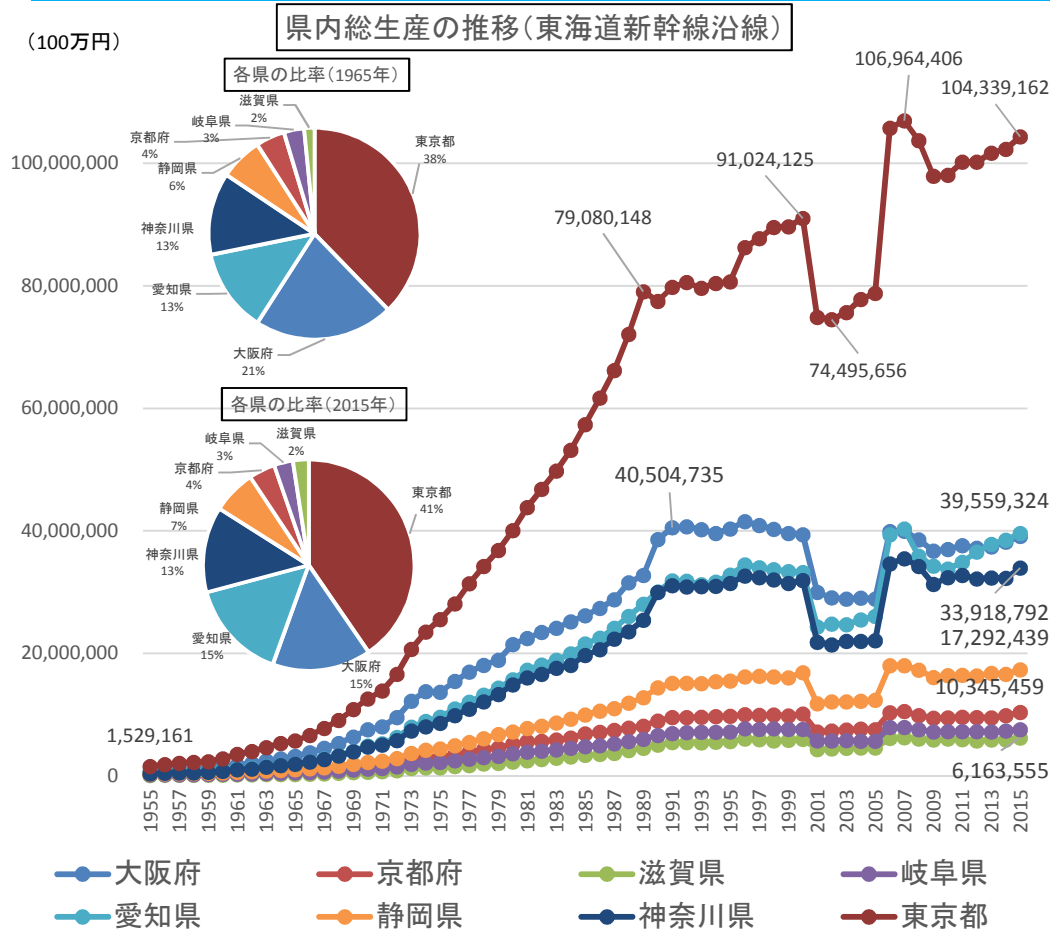


(出典)総務省統計局「国勢調査」

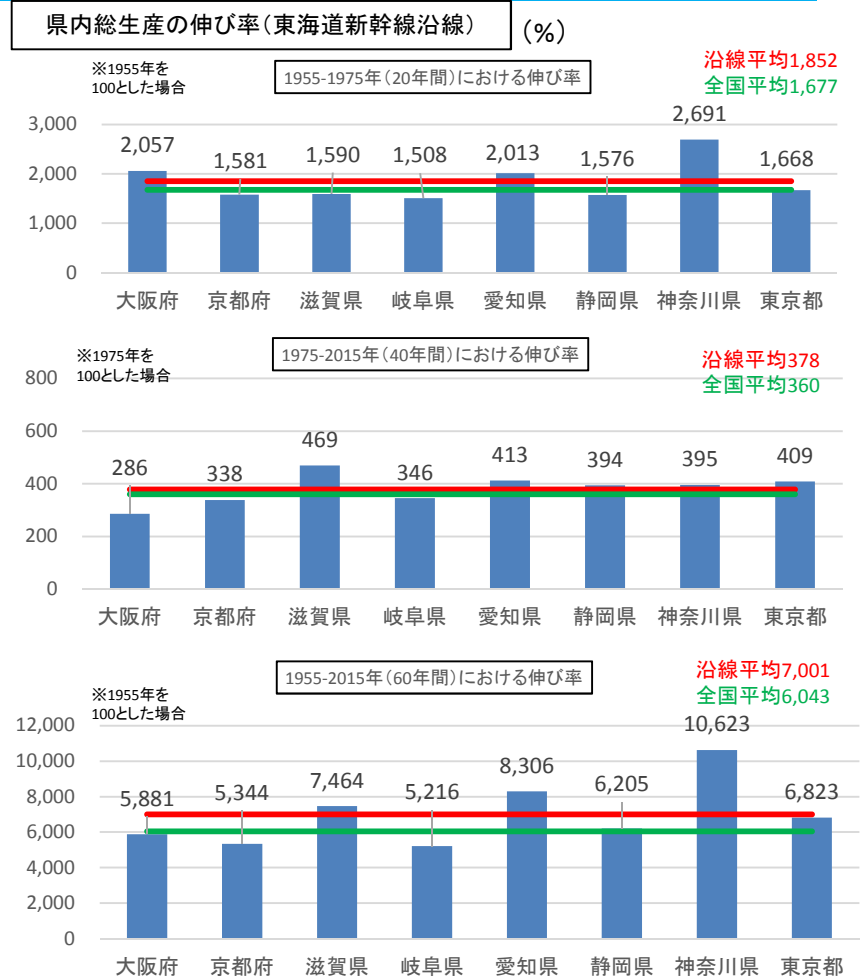


- ・ 東京、大阪、神奈川は、東海道新幹線開業前の人口増が著しい。
- ・ 開業後における東京・大阪の人口増は全国並み。
- ・ 開業後も神奈川の人口増が著しい。
- ・ 滋賀及び愛知の人口増は高速道路開通による工場増加、自動車産業拡大によるものと思われる。

## (2) 総生産



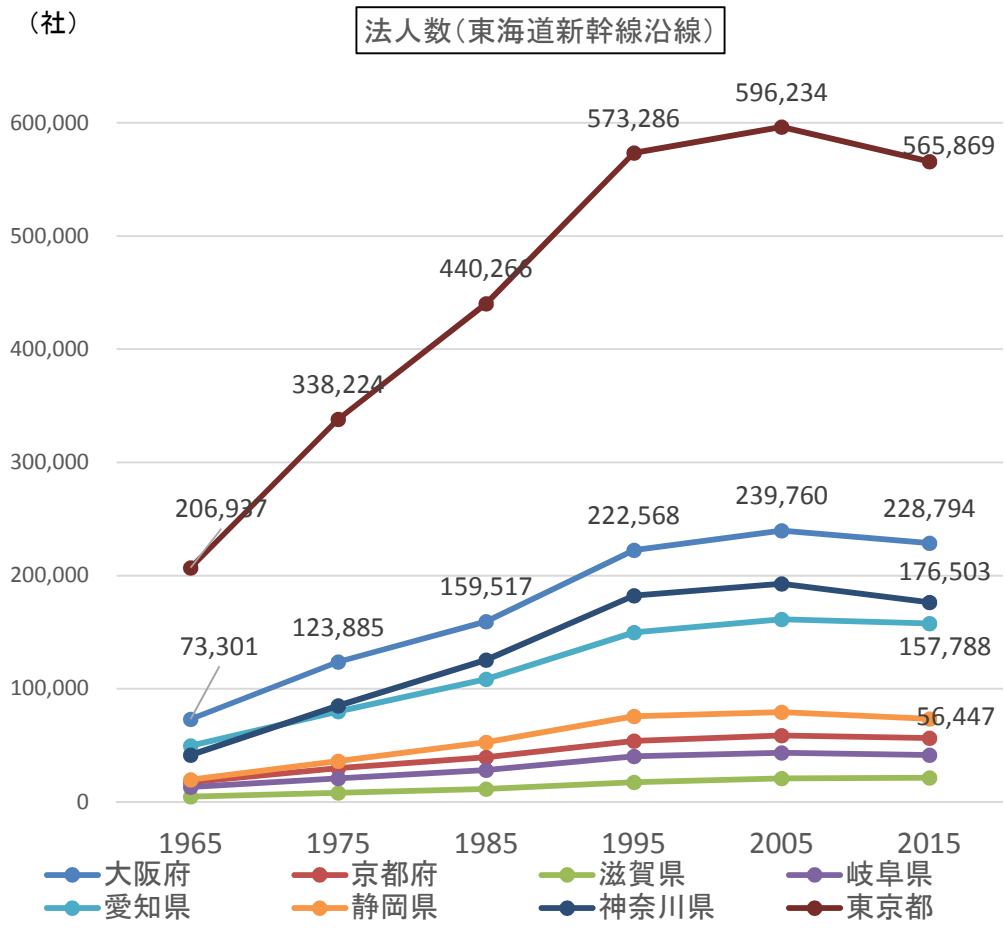
(出典)内閣府経済社会総合研究所「県民経済計算」



- ・ 60年間の沿線地域の経済生産の伸び率は全国平均を上回る。沿線経済生産の東京集中が進む。
- ・ 1975年以降の沿線地域の経済生産の伸び率は全国平均並み。

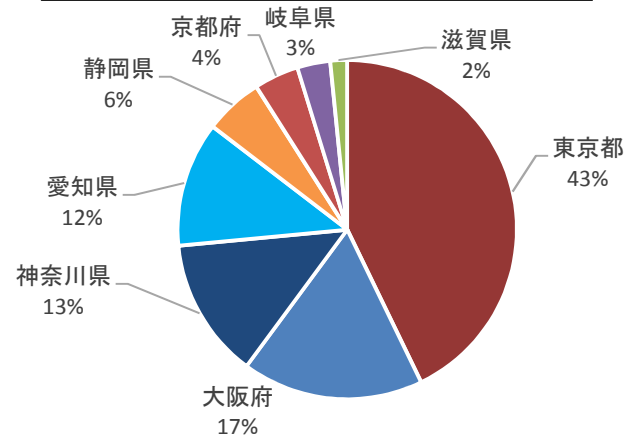


# (3) 沿線法人数



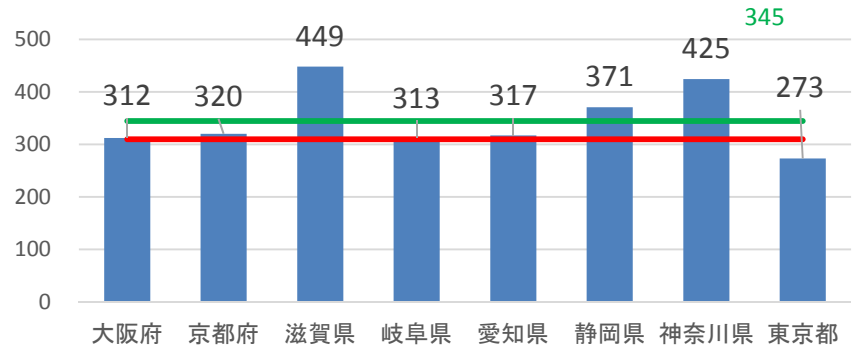
(出典)国税庁「長期時系列データ(法人数)」

東海道新幹線沿線各県法人数の比率(2015年)



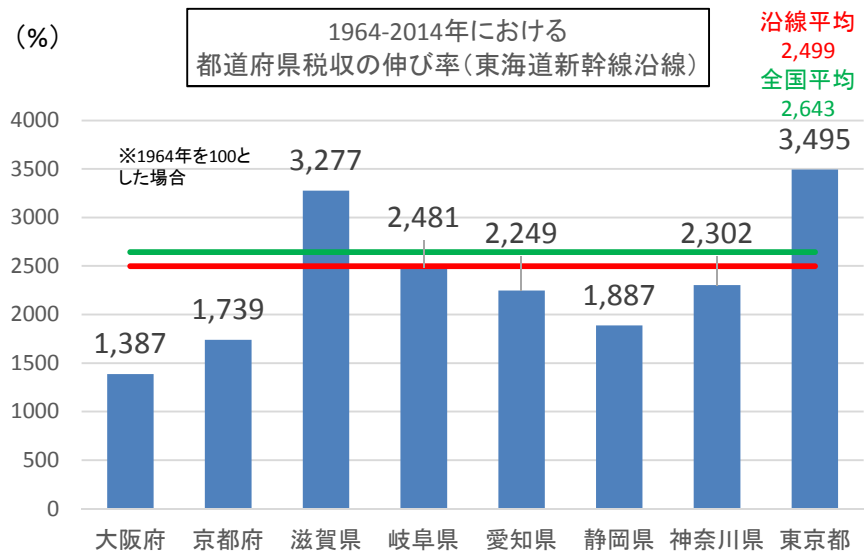
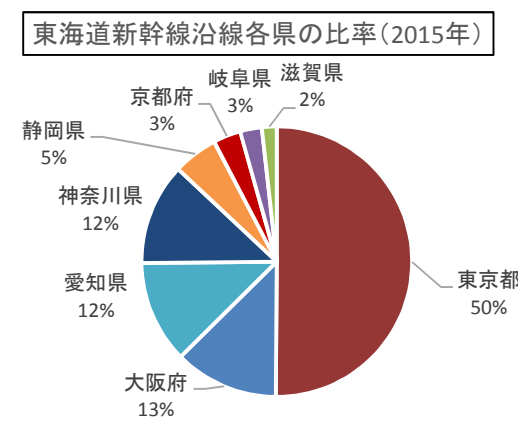
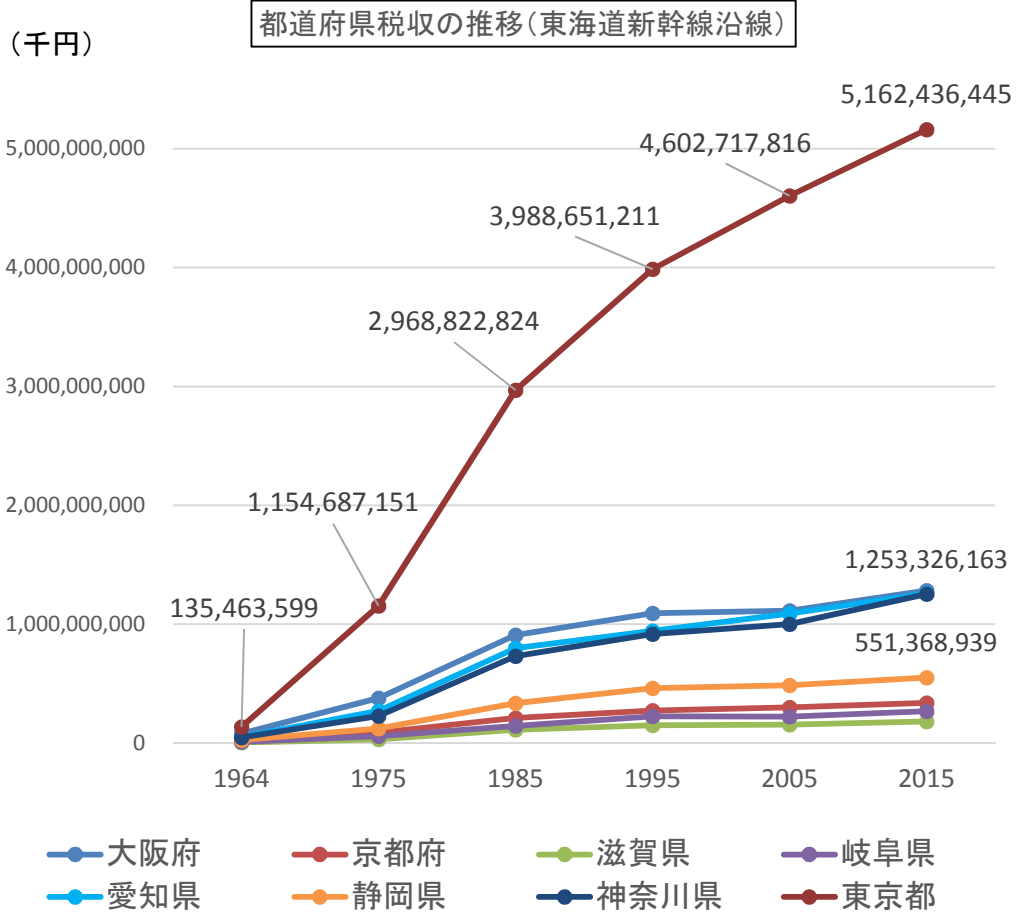
※1965年を100とした場合(%)

1965-2015年における法人数の伸び率(東海道新幹線沿線)



- ・ 50年間の東京・大阪・愛知の法人数の伸び率は全国平均以下。都府県外流出が大きいのでは。
- ・ 沿線の法人数の4割強が東京に集中。

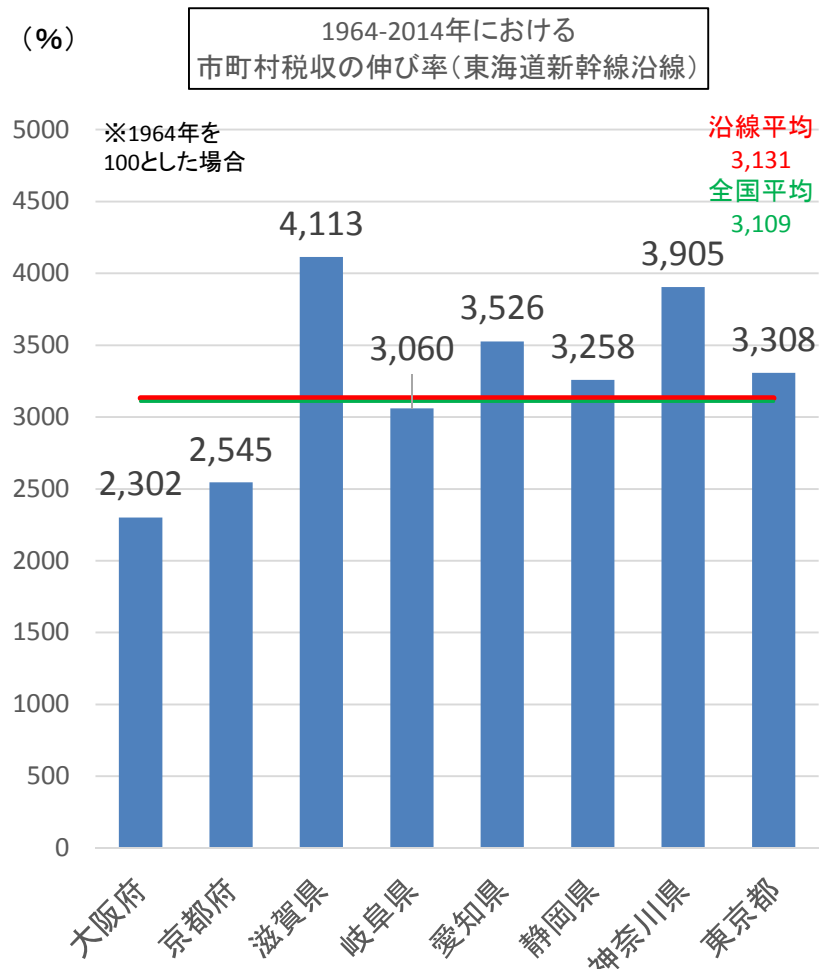
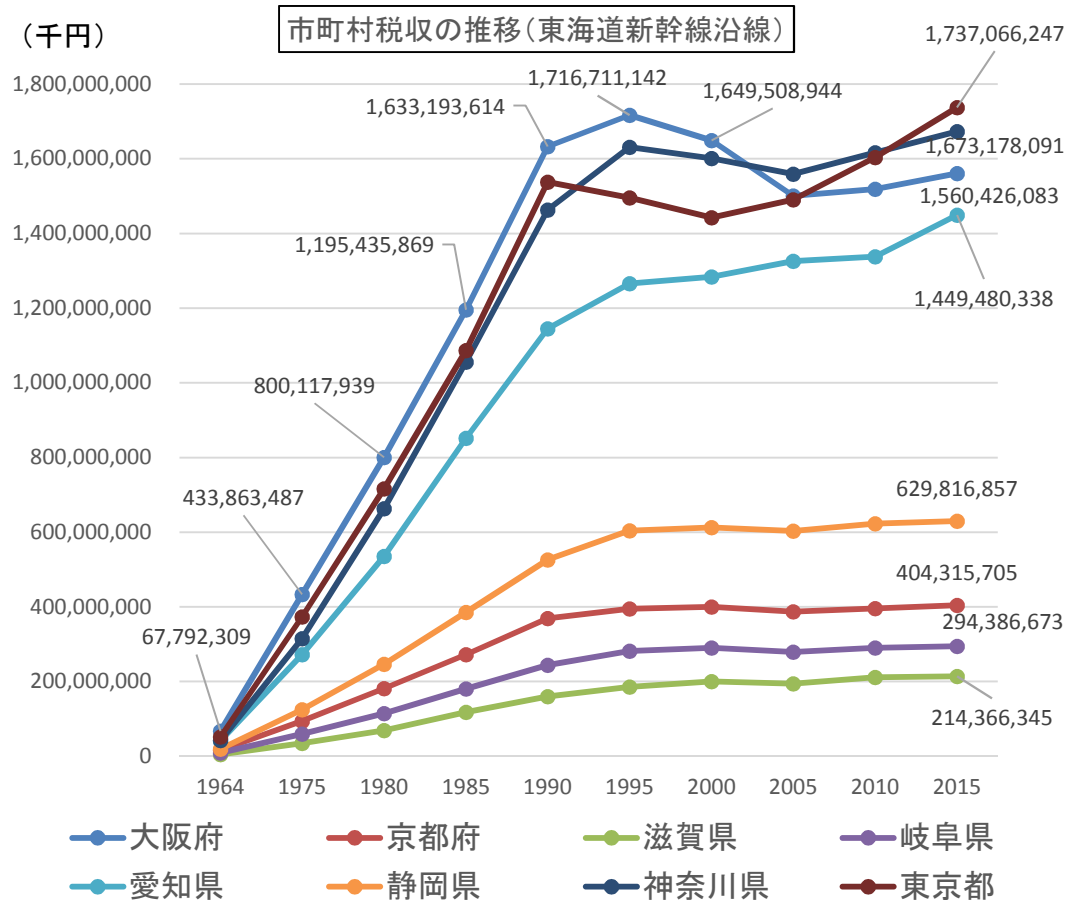
# (4) 沿線都道府県税



(出典)総務省統計局「社会・人口統計体系」(1964年のみ自治省「道府県税徴収実績(決算額)」による)

- ・ 50年間の都道府県税の伸び率は東京、滋賀が著しい。
- ・ 大阪、京都、静岡が平均以下。
- ・ 沿線平均伸び率は全国平均伸び率を下回る。

# (5) 沿線市町村税

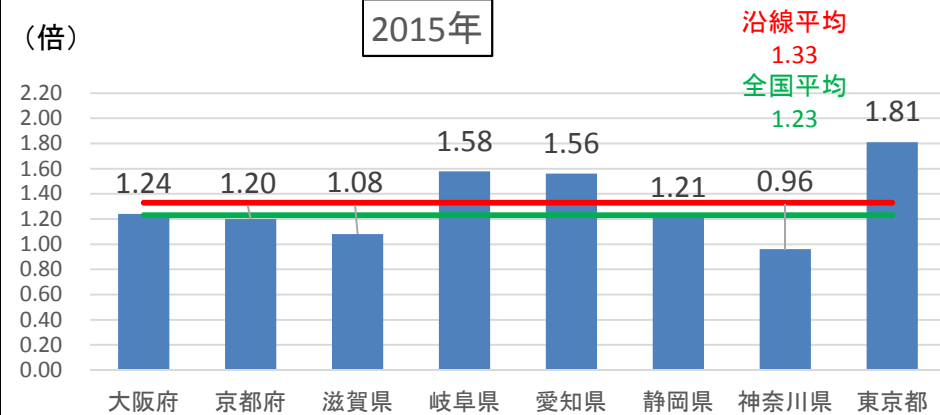
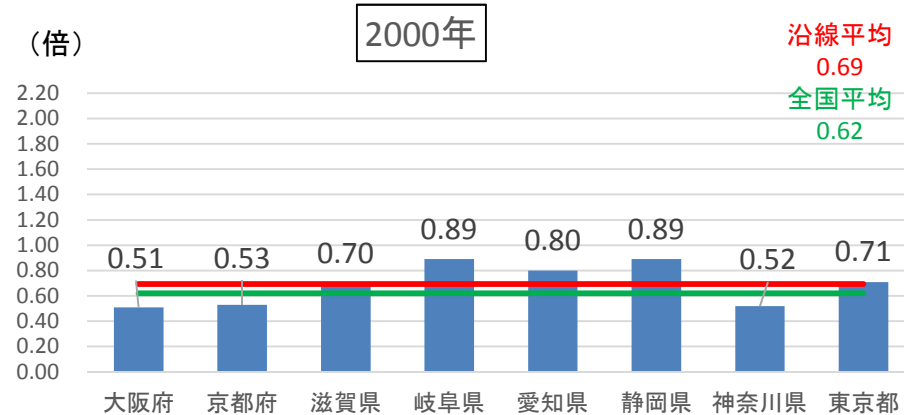
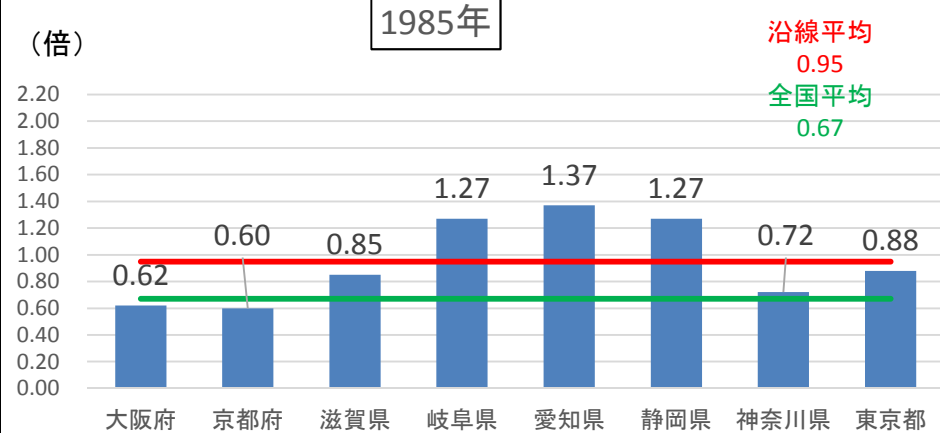
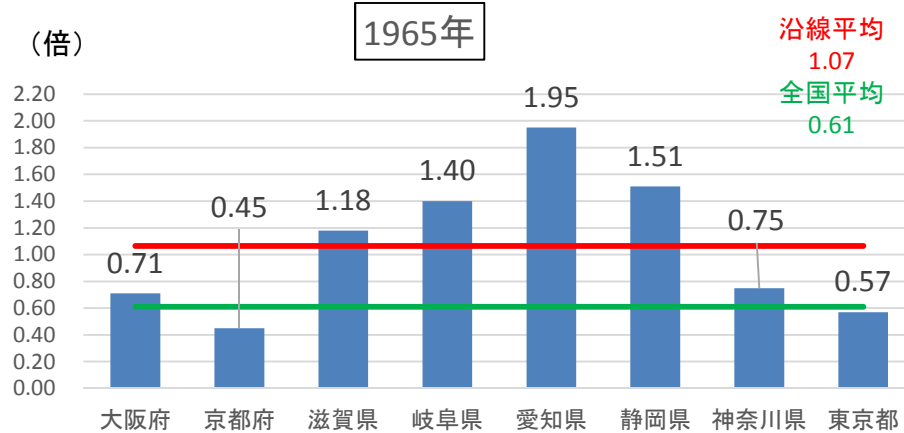


(出典)総務省統計局「社会・人口統計体系」(1964年のみ自治省「地方財政統計年報昭和39年版」による)

- ・ 東京の伸び率は突出していない。神奈川、滋賀の伸び率が著しい。
- ・ 大阪、京都は平均以下の伸び率。
- ・ 沿線平均伸び率が全国平均伸び率を上回る。

## (6)沿線の就業地別有効求人倍率

有効求人倍率(東海道新幹線沿線)



(注)沿線平均は単純平均

(出典)厚生労働省「職業安定業務統計」 ※就業地別、季節調整値を使用

- ・ 沿線有効求人倍率は全国平均より上回っているが、その差は縮まっている。
- ・ 沿線の労働需給は年代によって、変化がある。

## (7) 高齢化率

高齢化率(東海道新幹線沿線)

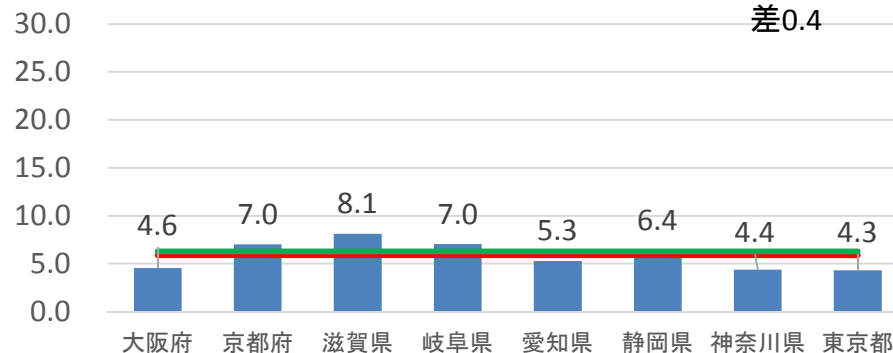
(%)

1965年

沿線平均5.9

全国平均6.3

差0.4



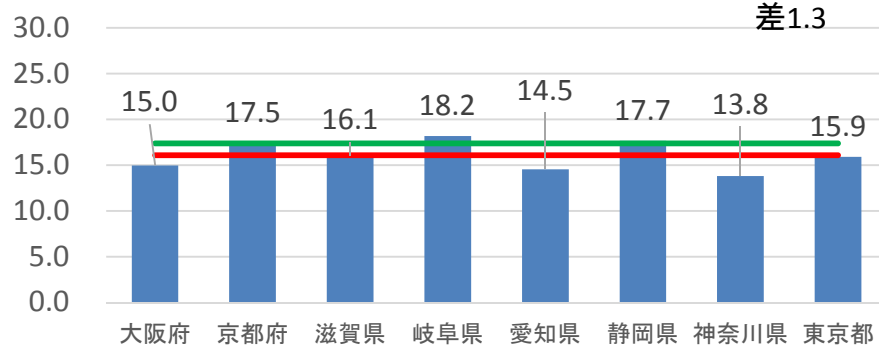
(%)

2000年

沿線平均16.1

全国平均17.4

差1.3



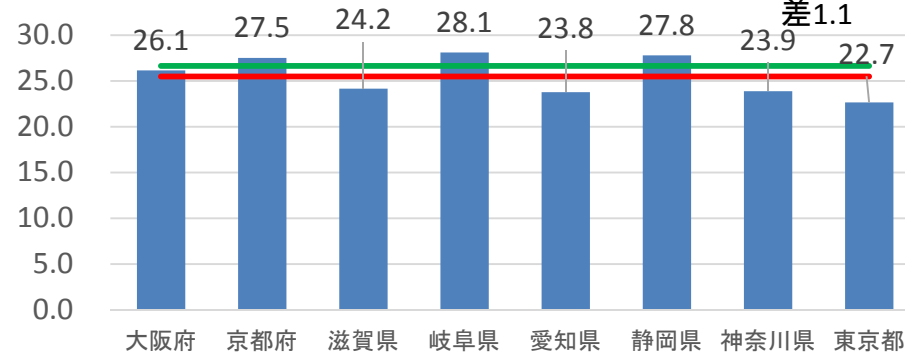
(%)

2015年

沿線平均25.5

全国平均26.6

差1.1

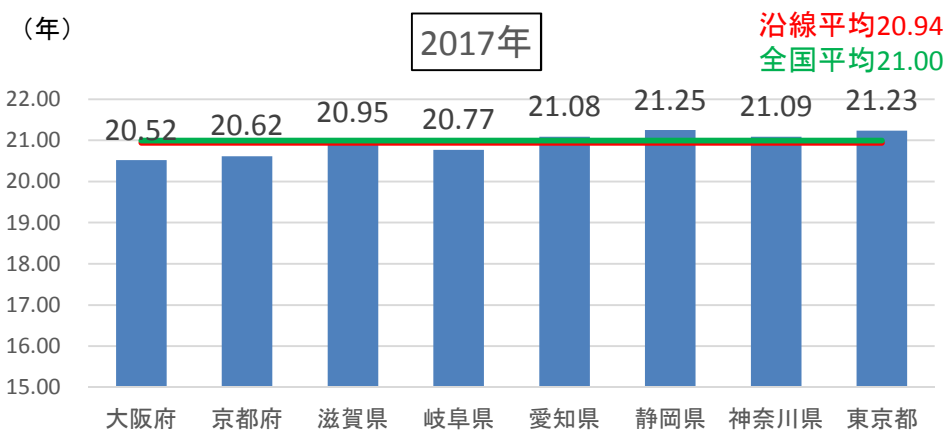
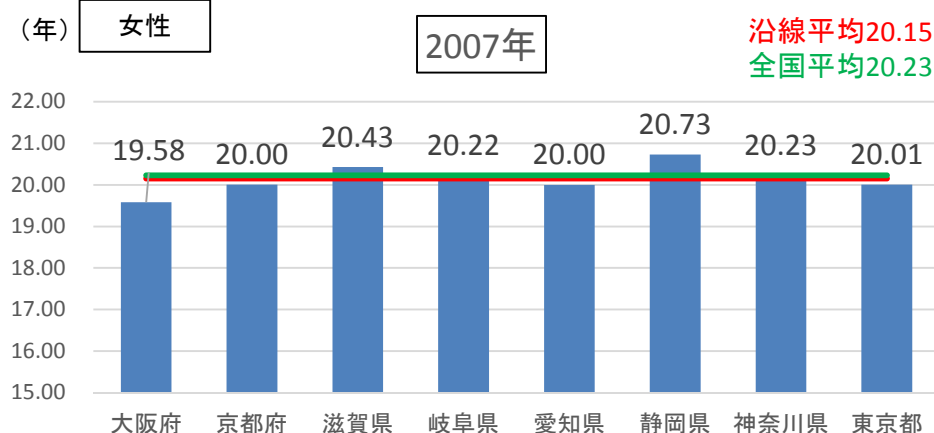
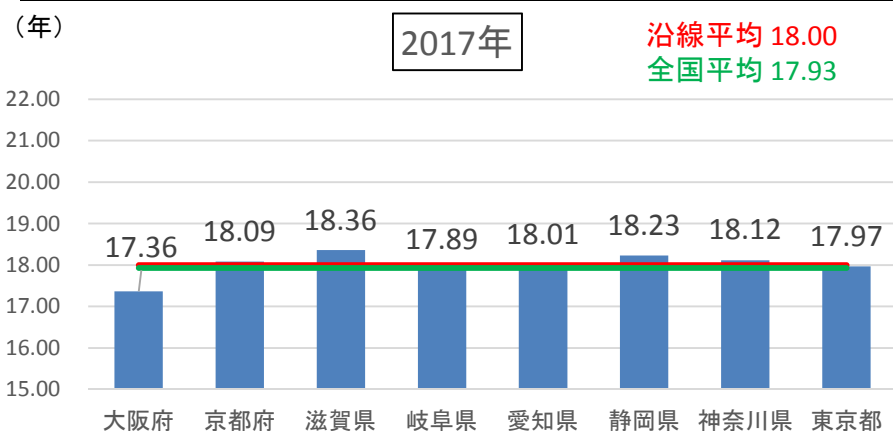
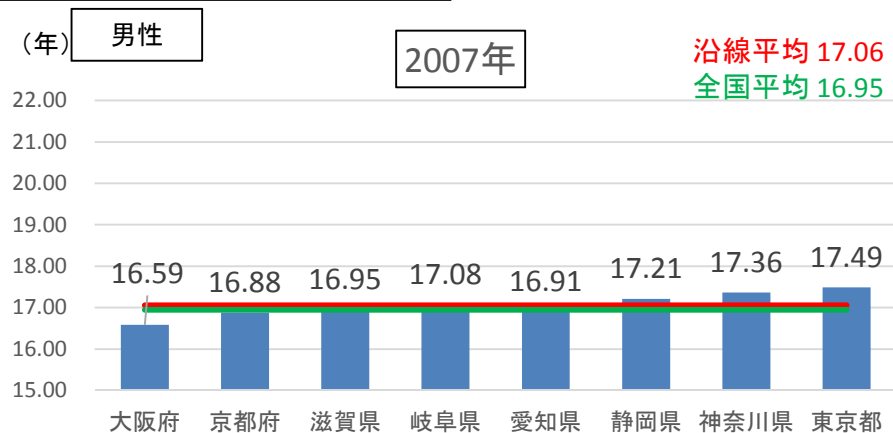


(注)沿線平均は単純平均  
(出典)総務省統計局「国勢調査」

- ・ 沿線地域の高齢化率は全国平均より低い。全国平均とのポイント差は、2000年まで大きくなり、その後縮小。
- ・ 近年高齢化率が一挙に進む。

## (8)健康寿命

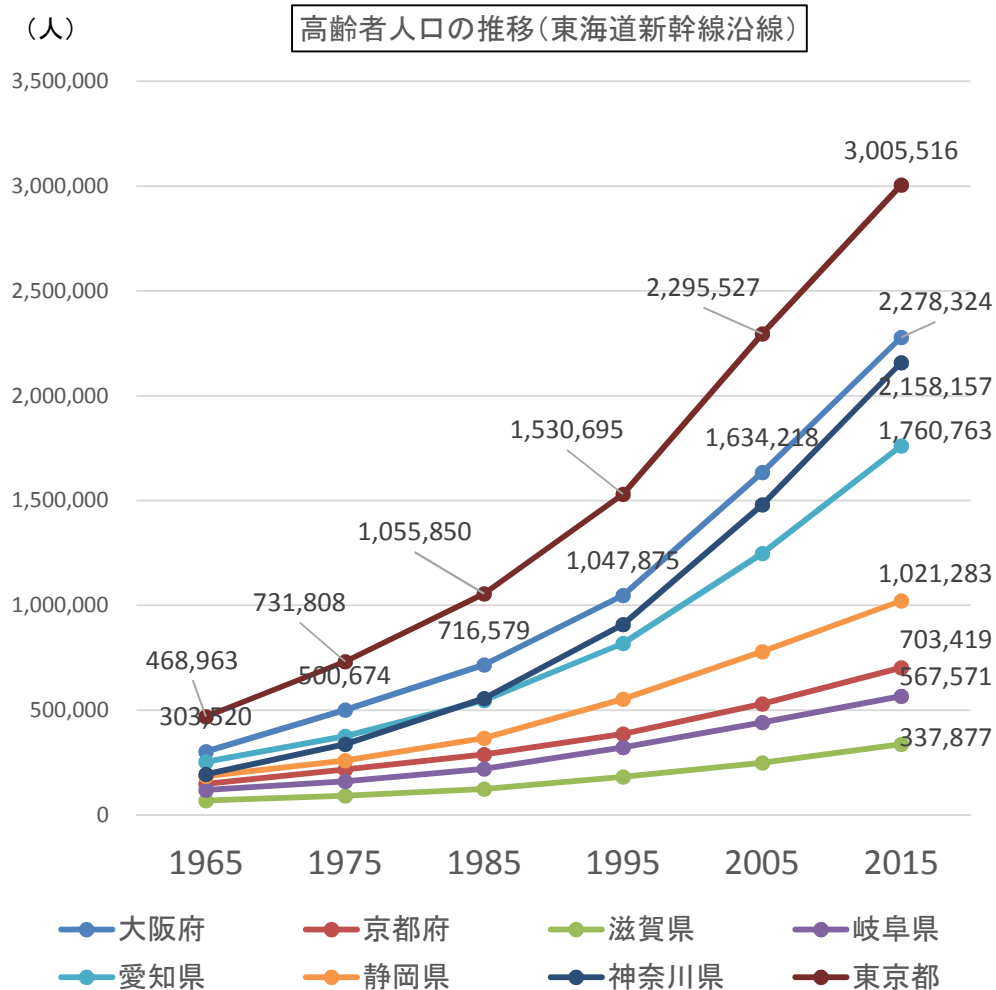
健康寿命(東海道新幹線沿線)



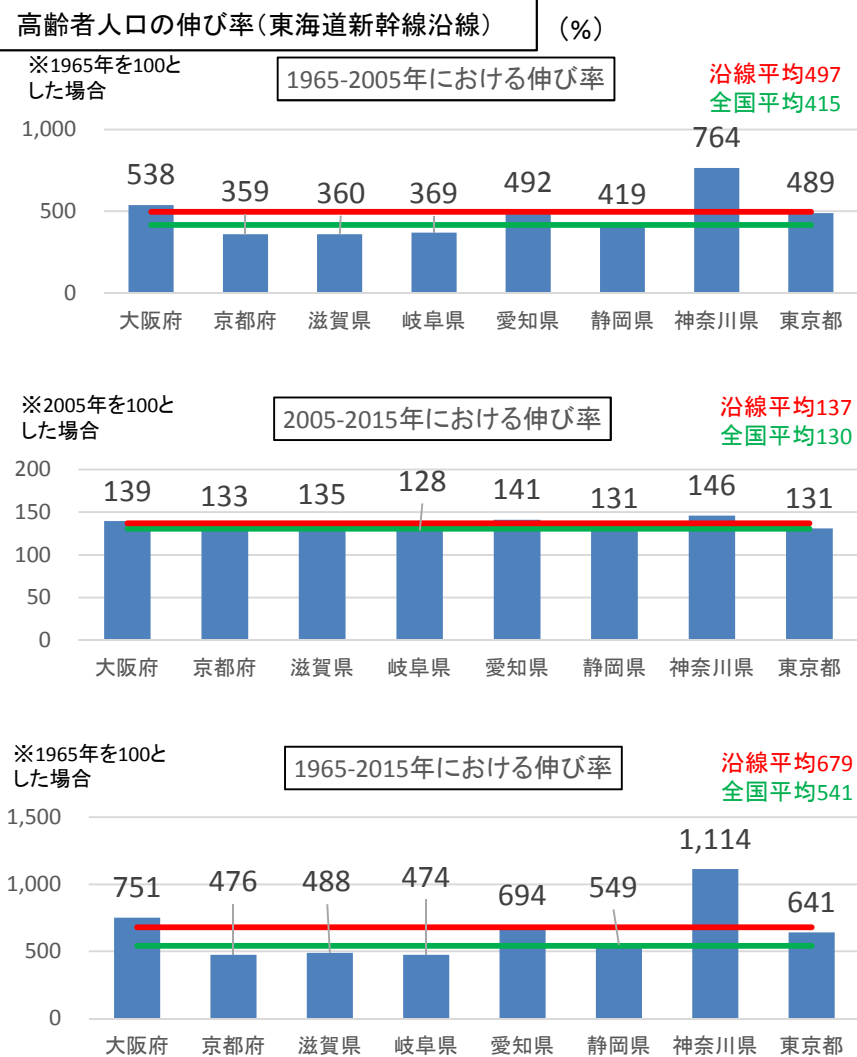
(注)健康寿命。健康寿命(日常的に介護を必要とせず、健康で自立した生活ができる期間)の算出にあたっては、要介護1までを健康と定義し、「65歳平均自立期間」を採用している。なお、国の公表する健康寿命は、厚生労働省「国民生活基礎調査」の結果を用いているが、要介護認定に基づくほうが客観性があるため、奈良県では、65歳平均自立期間を採用。平均は、単純平均。  
(出典)奈良県健康づくり推進課調べ

- ・ 沿線平均は男女とも全国並み。
- ・ 男女とも滋賀・静岡が長い。

## (9) 沿線の高齢者人口

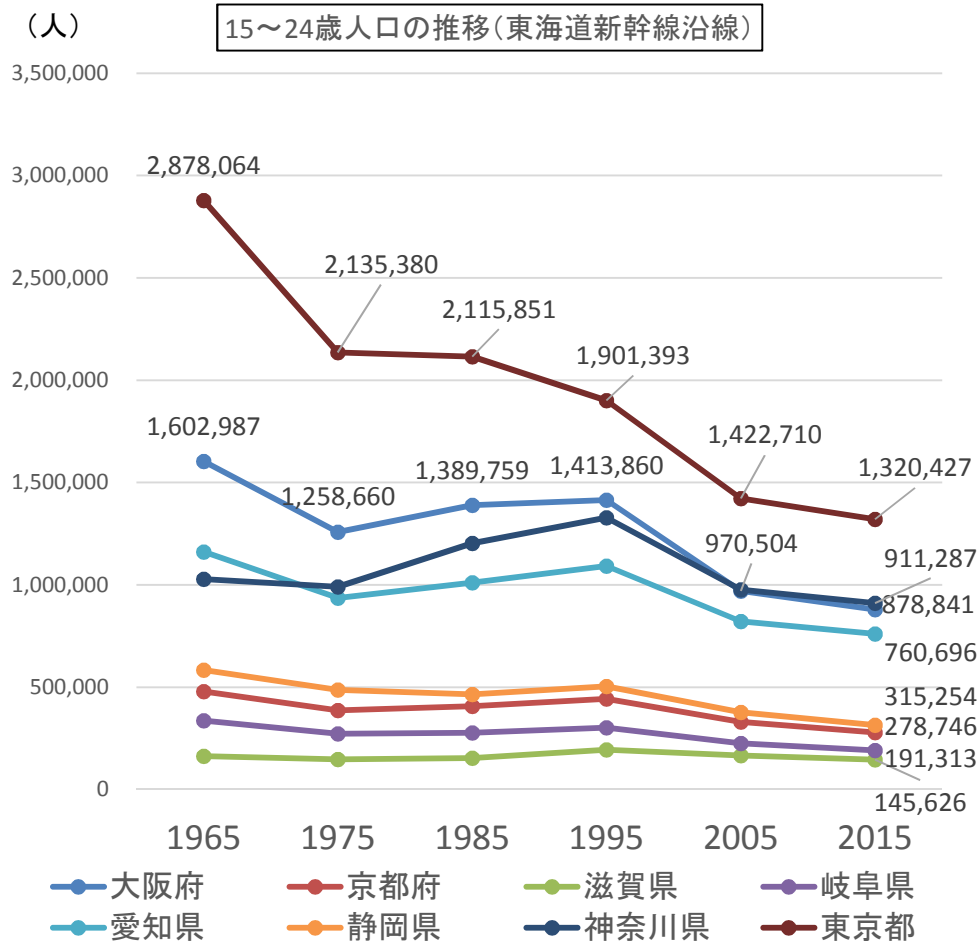


(出典)総務省統計局「国勢調査」

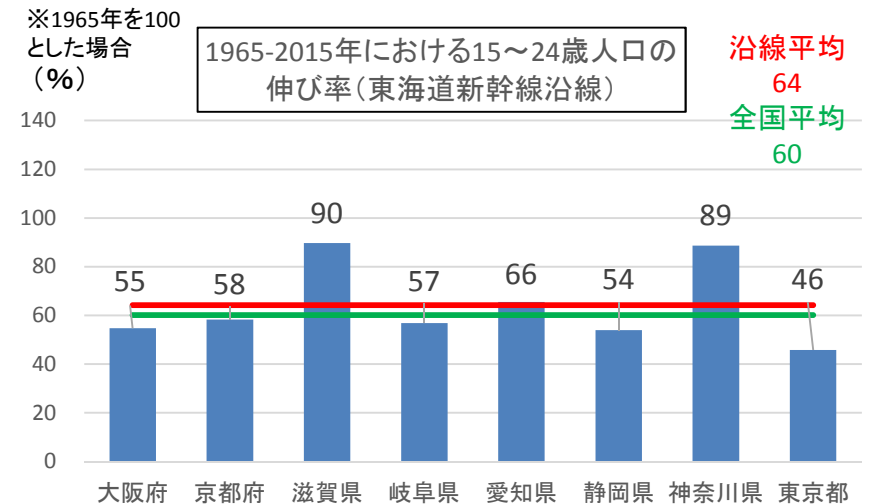
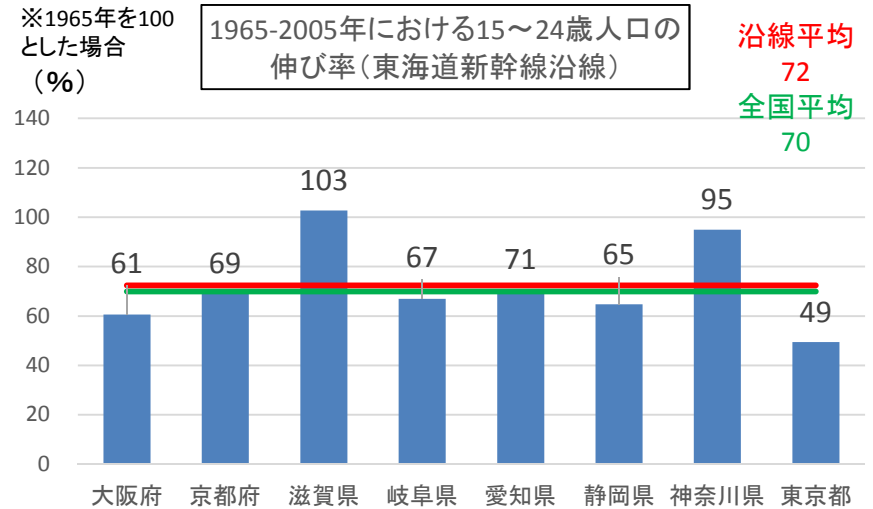


- ・ 沿線地域の高齢者人口の伸び率は全国平均より高い。近年、伸びが著しい。
- ・ 神奈川・大阪・愛知の高齢者人口の伸び率が高い。

# (10) 沿線の若者(15歳~24歳)人口



(注)沿線平均は単純平均  
(出典)総務省統計局「国勢調査」



- ・ 滋賀・神奈川の伸び率が高い。東京・大阪の伸び率は低い。
- ・ 沿線地域の伸び率は全国平均より高い。

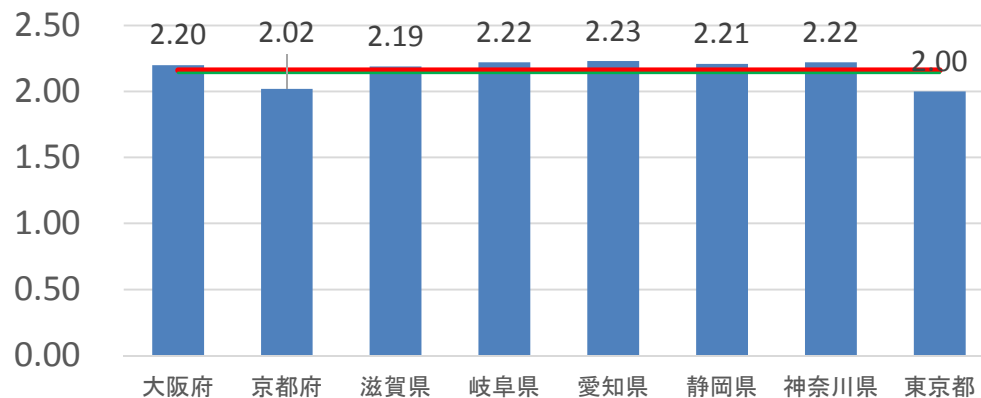


## (11) 女性の合計特殊出生率

合計特殊出生率(東海道新幹線沿線)

(倍)

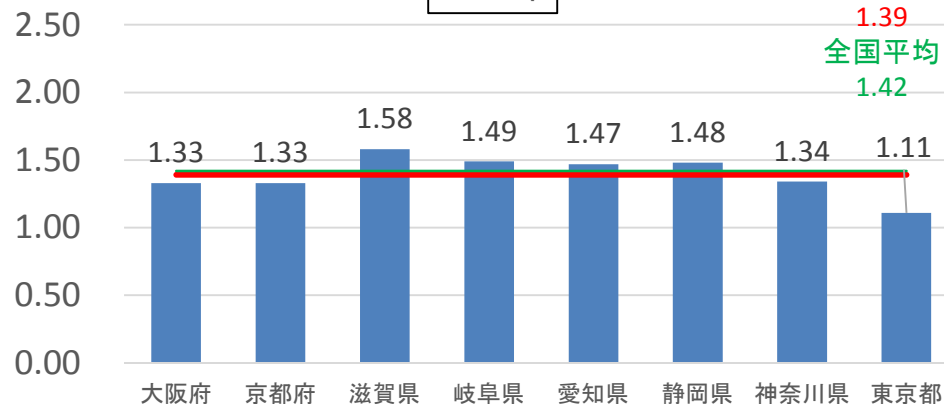
1965年



沿線平均  
2.16  
全国平均  
2.14

(倍)

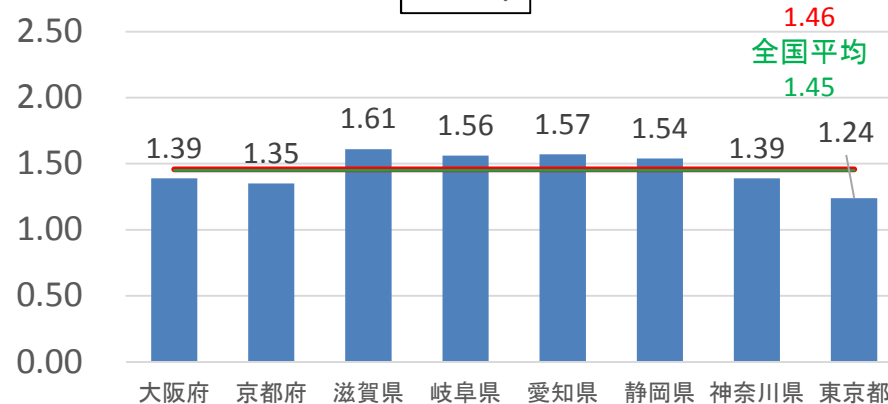
1995年



沿線平均  
1.39  
全国平均  
1.42

(倍)

2015年



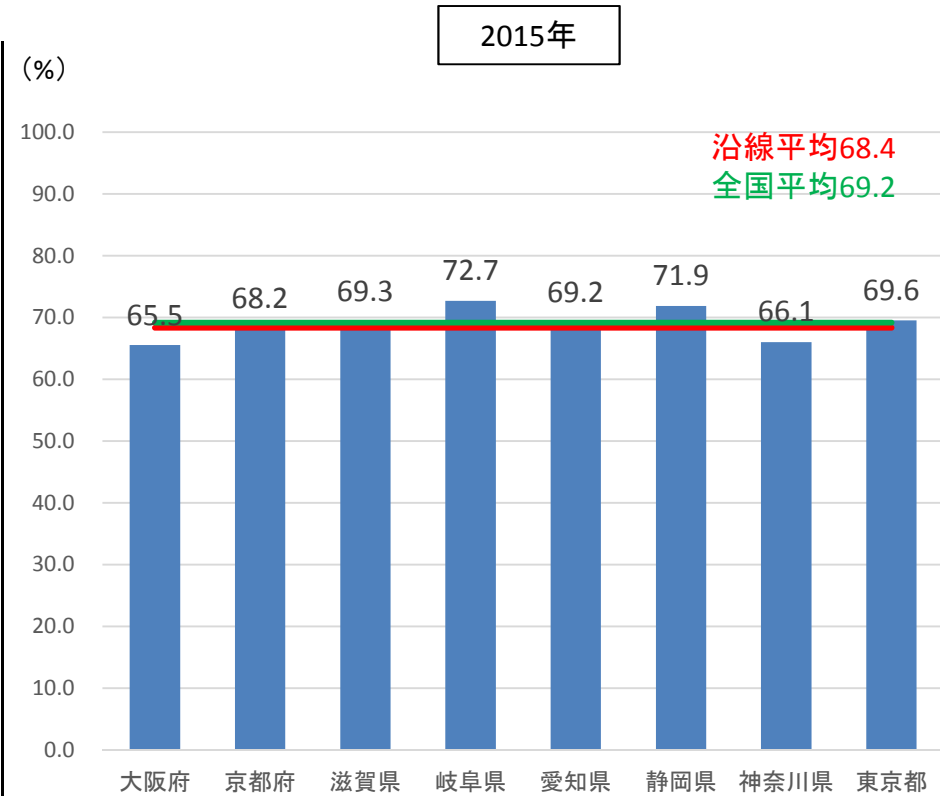
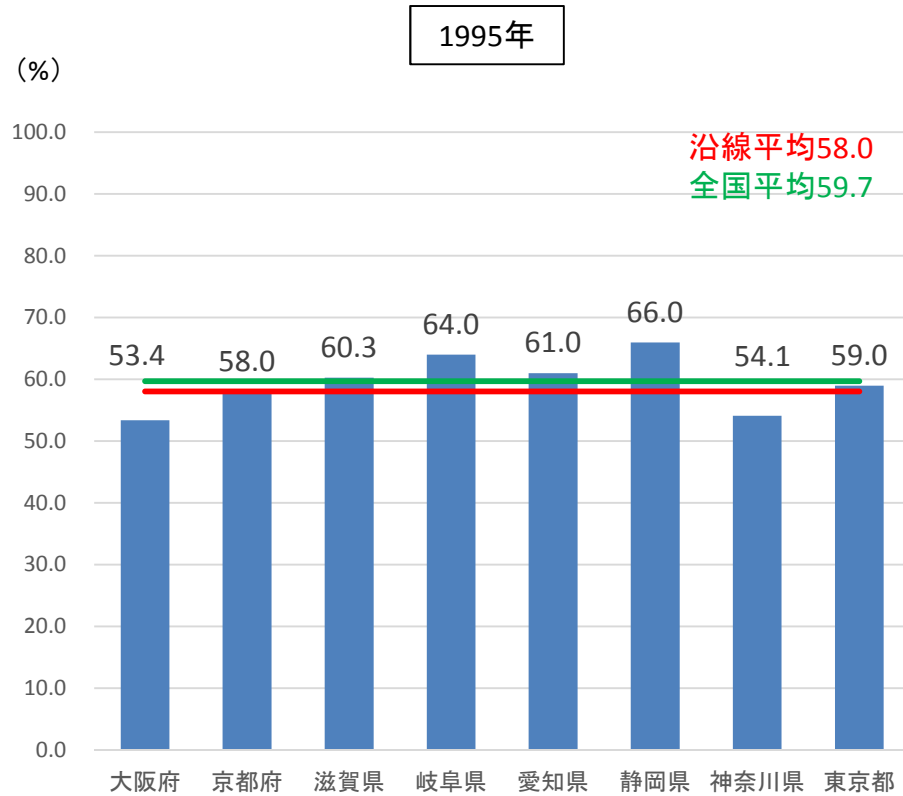
沿線平均  
1.46  
全国平均  
1.45

(注)沿線平均は単純平均  
(出典)厚生労働省「人口動態統計」

- ・ 東京・京都は低い。
- ・ 沿線平均は全国平均並み。

## (12) 女性の就業率

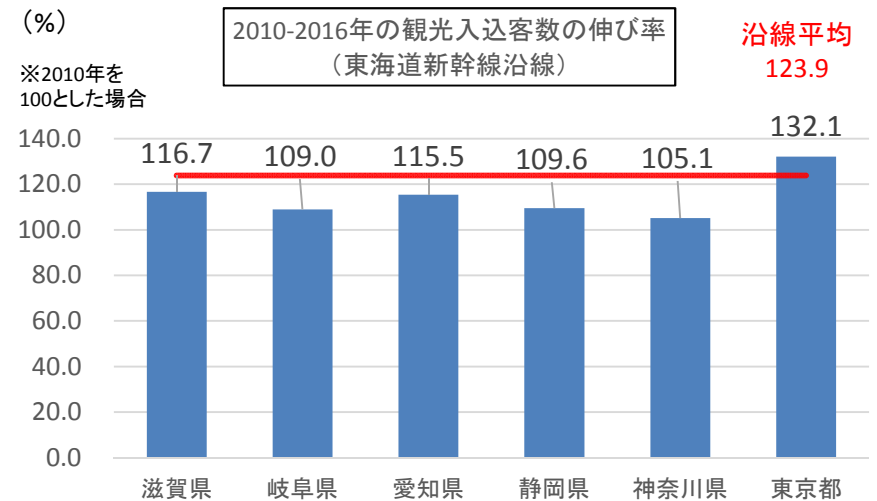
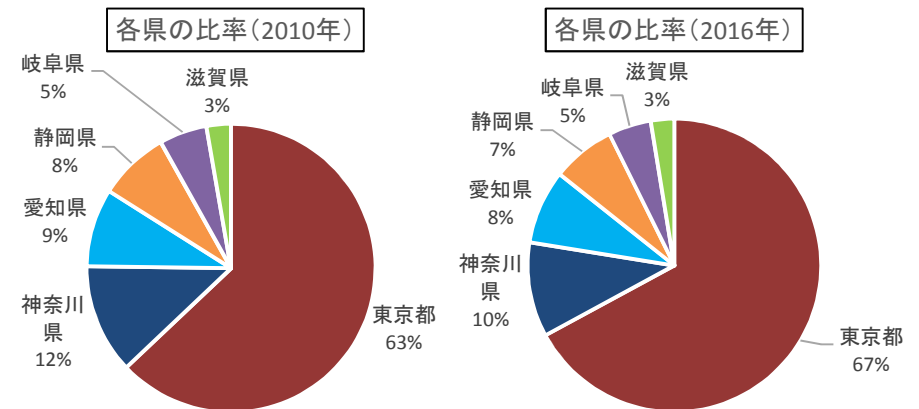
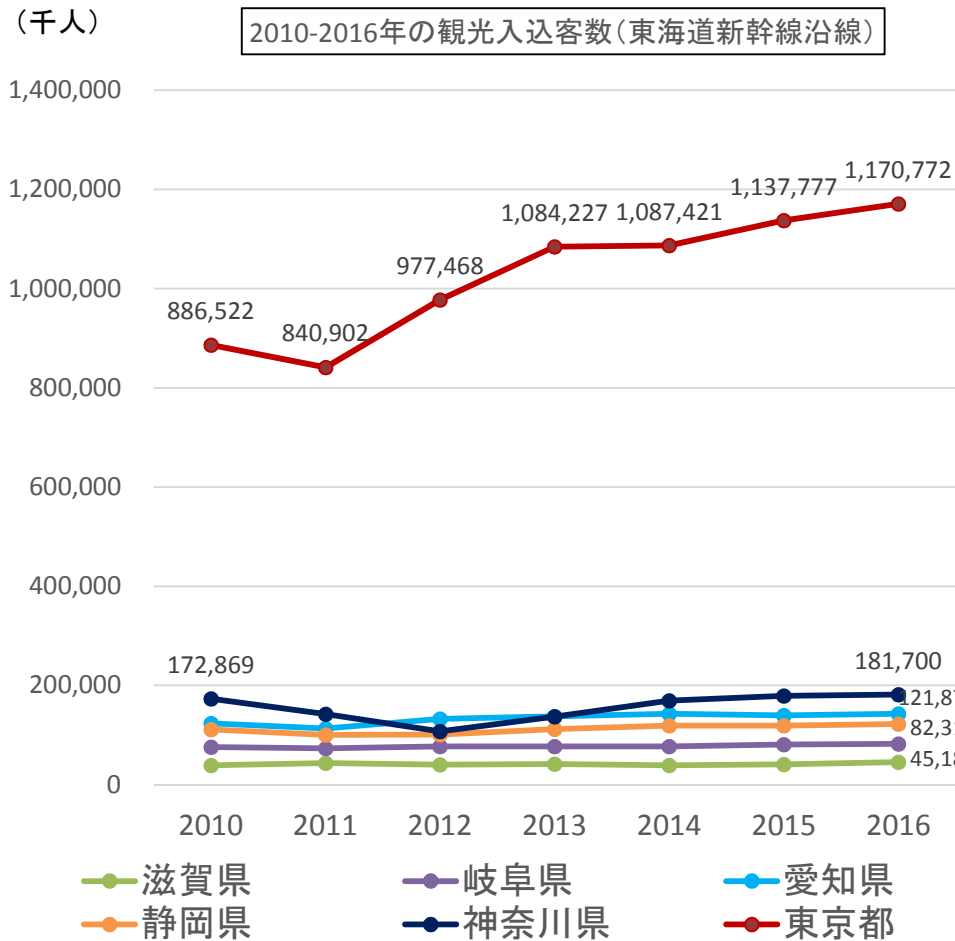
女性の就業率(東海道新幹線沿線)



(出典)総務省統計局「国勢調査」

- ・ 岐阜・静岡は高い。
- ・ 沿線平均は全国平均よりやや低い。

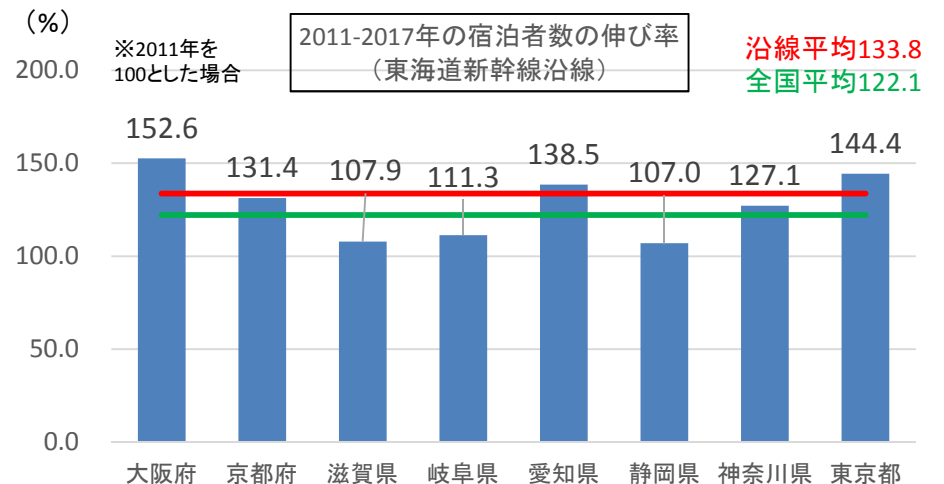
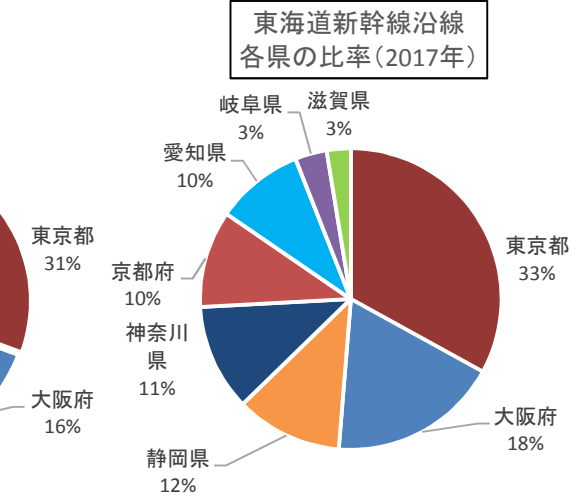
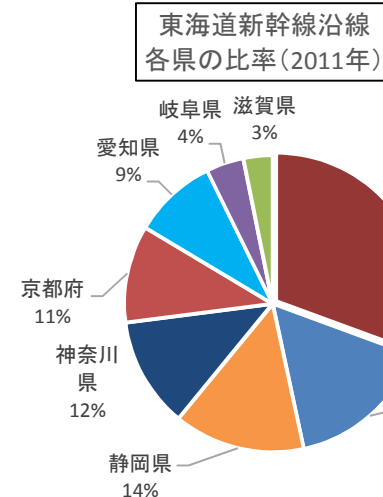
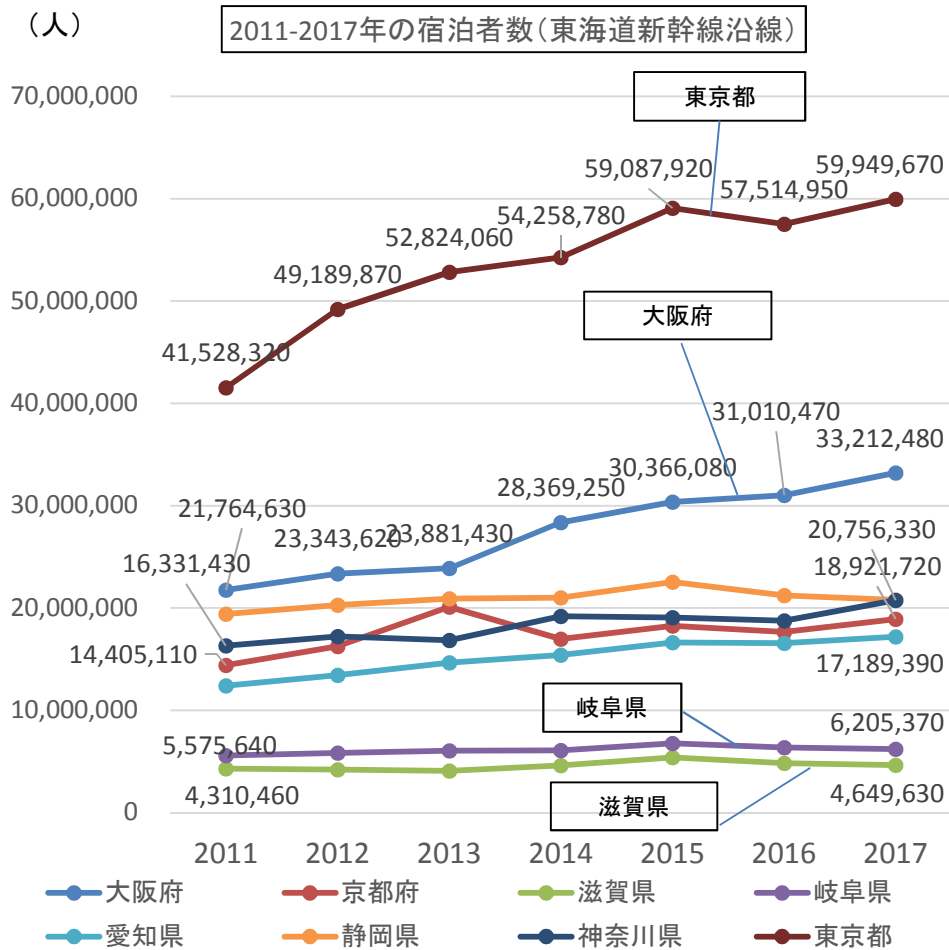
# (13) 観光入込客数



(出典)観光庁「観光入込客統計」 大阪府、京都府は2010-2016のデータなし

- ・ 東京の入込客数が多い。沿線全体（大阪、京都を除く）の2/3。
- ・ 2010年以降、東京の伸び率が大きい。

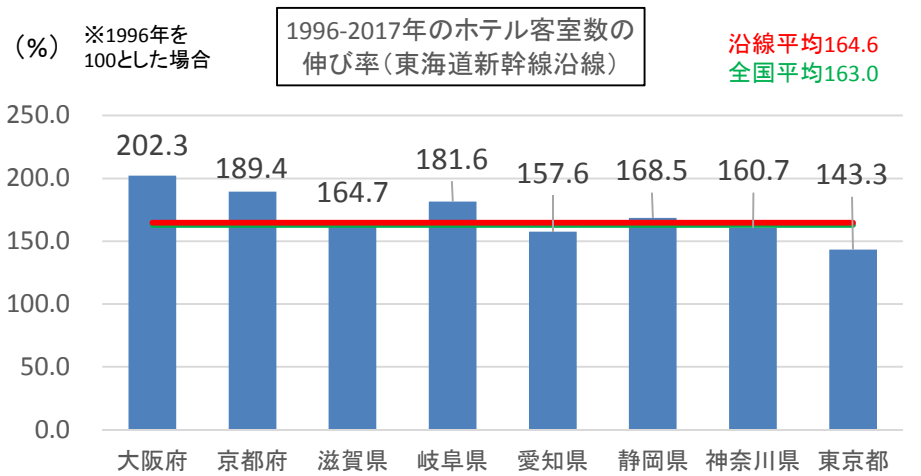
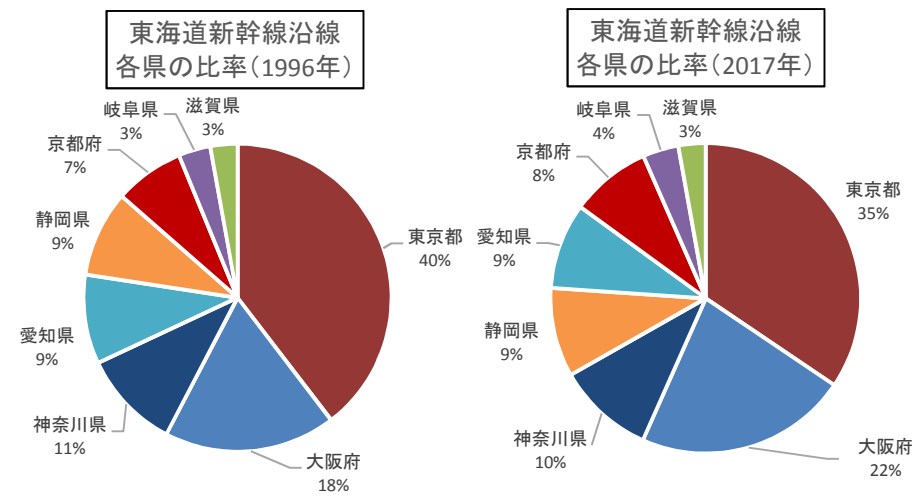
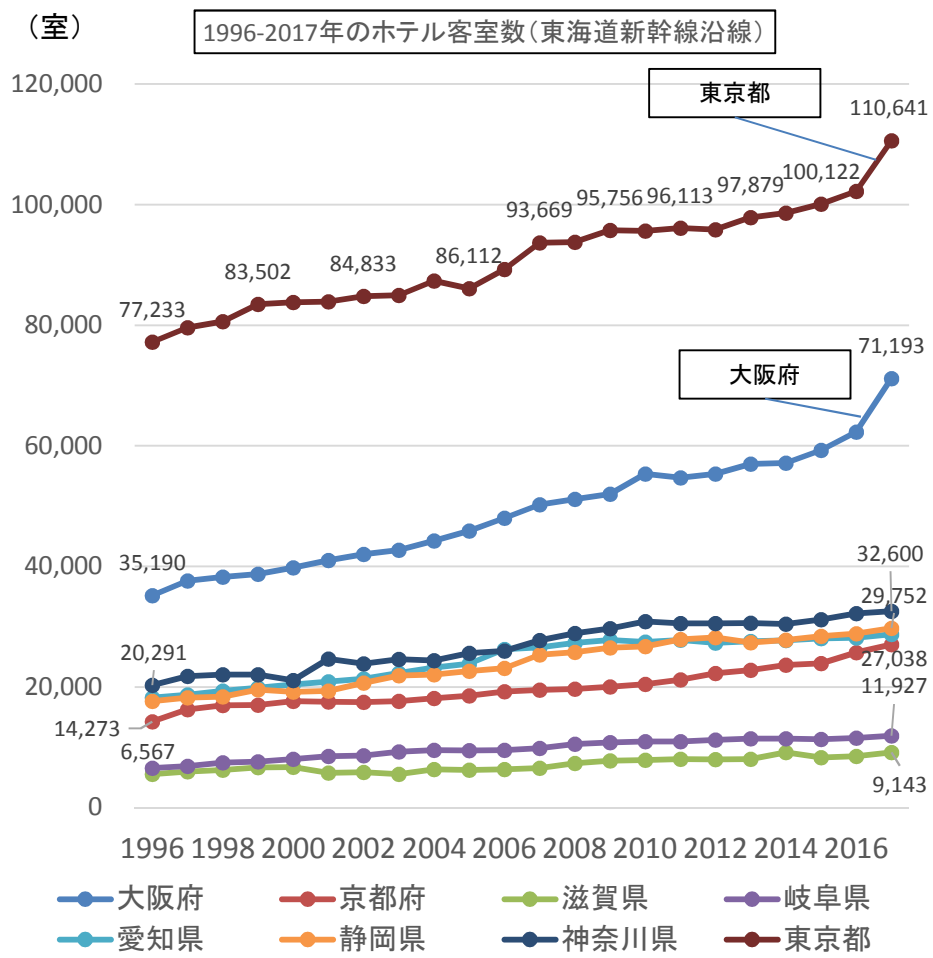
# (14) 宿泊者数



(出典)観光庁「宿泊旅行統計調査」

- ・ 東京が最も多く、その次が大阪。岐阜と滋賀が低い。東京が全体の1/3。
- ・ 沿線地域の伸び率は全国平均より高い。

# (15)ホテル客室数



- ・ 東京が最も多く、その次が大阪。東京が沿線全体の1/3。大阪が1/5。
- ・ 過去20年間の伸び率は大阪が大きい。東京が低い。

## 総括

- 移住、定住への高速鉄道の影響は少なく、他の要素の影響が大きいように思われる。
- 沿線交流機能向上により、東京・大阪の観光客数、宿泊者数が大きくなってきたように思われる。
- 東海道メガロポリス形成により、同地域の経済生産は他地域より優勢であったように思われる。
- 経済総生産、法人数の東京集中が著しく、都道府県税の東京集中も著しい結果になっている。
- 沿線各都府県の諸指標の新幹線開通による影響は不明であると思われる。

### 3 リニア中央新幹線の高速便益の国土への均てんを図るには

(1)リニア中央新幹線は大都市間を結ぶだけでなく、都市と地方、地方と地方も結びます。そのため、リニアについては、次のような視点が大事だと考えます。

- わが国の2大都市圏を結ぶ中心国土軸には、災害等に備えて、常にリダンダンシーの考え方が必要。
- 国土の有効利用のためには、鉄道に加えて他モードの交通インフラ（高速道路、空港）との結節性の確保も極めて重要。
- 経済社会のグローバル化に伴い増加するインバウンド観光需要及び外国人労働者の域内各地域との往来の円滑のために、国際空港との結節が極めて重要。
- 地域の発展・振興のためには、高速幹線鉄道の駅の周辺地区の整備と駅に接続する域内交通体系（鉄道、道路、バス等）の整備が必要不可欠。

- 都市と地方の共生を図る視点が大事。都市住民に農村と森林に触れ合う機会を増大し、都市住民に安息の機会を与える。都市在住の優秀な才能に地方を訪問、移住、定住する機会を増大し、地方を活性化させる。
- 都市間、都市—地方間、地方間交流の意義を確認する。異文化、異能者、異流儀を互いに尊重する風土を作り、グローバル社会で活躍する人材を育成する。



(2) 上記の視点に立ち、奈良県では次のような整備構想を必要と  
考えています。

### ①奈良市附近駅の整備

- ・ 先端的で高度な知識関連の産業・研究所・学術機関・オフィスが大規模に集積し、高度なサービスが行き届いたまちに整備
- ・ 早期の位置確定が必要



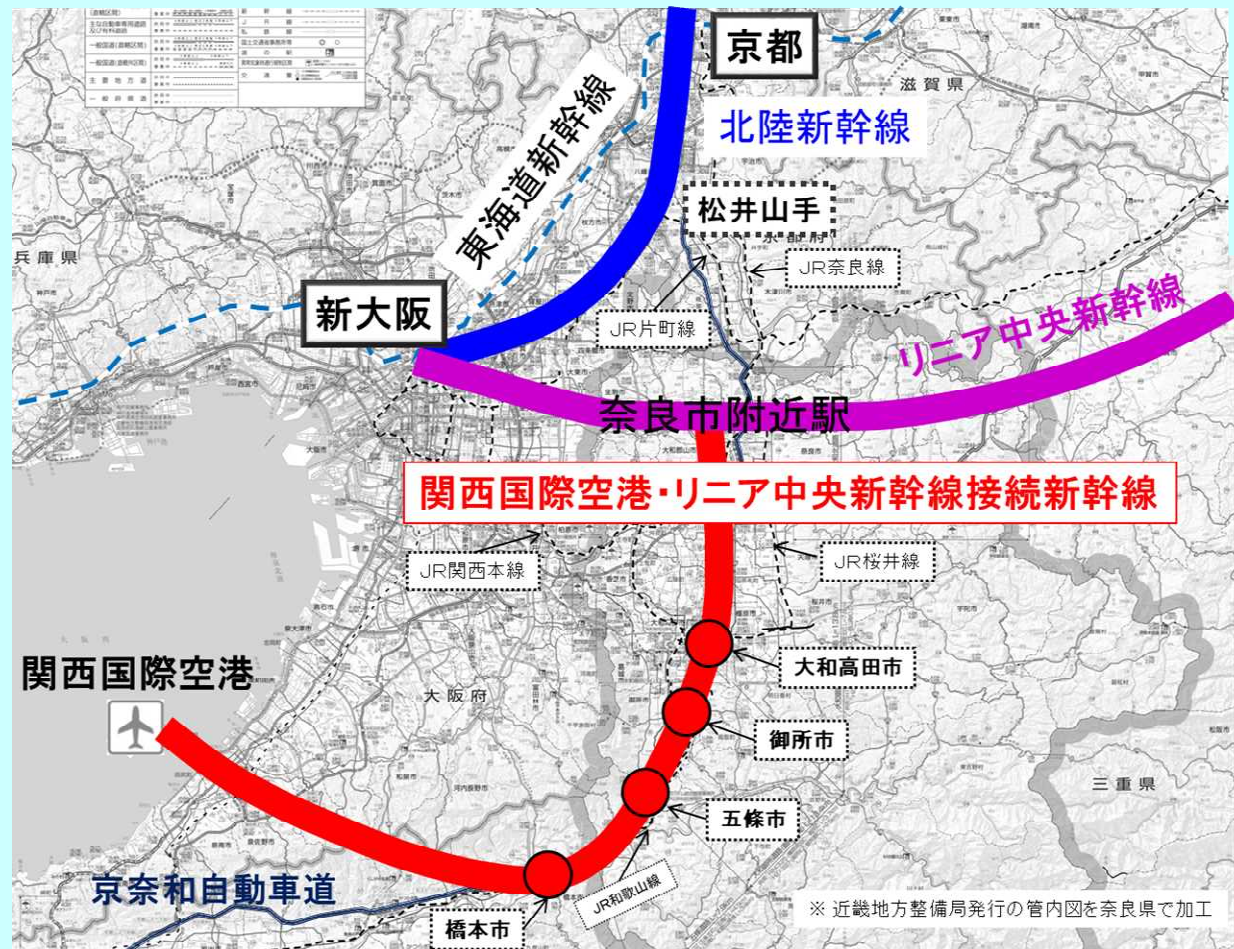
### ②五條市にリニア中央新幹線等の排出土砂を利用した大規模広域防災拠点 (2,000m滑走路付)の整備

- ・ 南海トラフ巨大地震に備える
- ・ 造成には、リニア中央新幹線等の排出土砂を利用
- ・ 排出土砂運搬には専用軌道を建設し、後刻リニア中央新幹線～関西国際空港の新幹線に転用するなど、有効活用を検討



### ③リニア中央新幹線奈良市附近駅と関西国際空港を直結するリニア新支線

- ・常電導リニアで新幹線を建設（単線）
- ・途中の停車駅の候補地は、大和高田市、御所市、五條市、橋本市とする
- ・リニア中央新幹線排出土砂専用軌道を転用



- ④高速道路との結節性を向上させ、紀伊半島全体の移動性の向上を図る  
(奈良市附近駅から和歌山市まで約1時間)
- ⑤在来鉄道との結節性を向上させ、県内及び近隣地域との移動の円滑化を図る
- ⑥スイスに学ぶ森林環境管理制度を確立し、生産、防災、生物多様性、レクリエーション機能を備えた**恒続林 (Dauerwald)**を整備する。リニア沿線の森の機能を多様化する
- ⑦**新大阪地下ホーム**でリニア中央新幹線と四国及び山陰直通のF G新幹線を接続



## 4 今後の国土形成をどう進めるのか

(1)リニア中央新幹線を活用した今後の国土形成の目指す方向としては大平内閣(1978年～1979年)の「田園都市国家構想」のようなものが望ましいと考えます。

○田園都市構想研究グループがまとめた報告書によると、「都市に田園のゆとりを、田園に都市の活力をもたらし、両者の活発で安定した交流を促し、地域社会と世界を結ぶ、自由で、平和な、開かれた社会、そうした国づくりを目指す」と書かれています。

○同構想について、大平総理は、「人と自然、都市と農村に新しい視点をもたらし」、「この構想は地域の個性を生かして、みずみずしい住民生活を築いていこうとする」、「そこでは基礎自治体の自主性が尊重される」、「緑と自然に包まれ、やすらぎに満ち、帰属意識の強いみずみずしい人間関係の脈打つ地域生活圏を展開する」、「大都市もふるさと社会と感じられる国をつくることを目指す」と述べています。

(2)これからの国土形成については、「地方分権」と「グローバル化」を基軸に考えていくべきです。従来の国家主導でない、新しいやり方で進めるべきと考えます。

- 地方分権一括法の施行（2000年）により、国と地方政府は法的には対等な関係になりました。これからの国土形成を進めるにあたって、「**地域の知恵を結集した国全体の総合計画**」が必要です。
- 地域には異なる**地勢に応じた地域の知恵**が発生する余地があります。国家も含めて、**異質な立場を尊重**し、どのような制度の中にもすべての人の居場所がある柔軟な国家を創る必要があります。
- 独創的な考えの人々は地方で育つ傾向があります。（日本には独創的な考えの人々が地方に存在していました（横井小楠、内藤湖南、中江兆民、南方熊楠、白川静、宮崎市定等））。
- わが国の国土の7割は森林です。リニア中央新幹線は森林環境の豊かな地域を通ります。多くの人々が森林と触れ合うことで、新しい発想が生まれることを期待します。
- 国土計画は「**技術的・論理的に**」、国土づくりは「**もっと論理的、科学的に**」（宮本武之輔、兼岩伝一）。

### (3) グローバル化・デジタル化の進展とリニア中央新幹線共生の道は

- 地域の交流機能の拡大は、グローバル社会とのより頻繁な接触の中で、地域に育まれた勤勉性、刻苦精神、先取性、自由闊達さ、独創性が大きな刺激を受け、**グローバル社会に生き残れるわが国独自の思想の発展と実践の展開**に繋がることと信じています。
- 地域の発展にとって必要不可欠なのは、**視野の広いグローバル化時代の高度な人材**です。高速交通体系の整備により、時間移動の長い高度人材が世界の端から日本の地方まで訪れていただくことが可能となり、グローバル化時代に地域が生き抜く力を与えていただくことを大いに期待しています。
- デジタル化の急速な進展に伴い、Face to Faceでないビジネス領域の拡大、遠隔地での皆と一緒にない仕事の可能性の拡大等が見えてきました。そのような傾向の帰結（雇用と職業の分離等）についても思いをめぐらせ、リニア中央新幹線との共生関係を探求すべきです。
- SMRの限界についての考察も必要です。デジタル人材の都市集中と都市生活費の高騰のため、行き場を求めています。リニア中央新幹線が役立つ道も考えるべきです。

(4) 高速交通機能向上を活用した地域の振興には地域の自助努力が不可欠です。

- 地域で人、物、金、情報がより活発に流動し、地域地域が独自の発展を遂げるためには、**地域の自律的自助努力が基本**です。
- 地域にはそれぞれの独自の地勢、歴史があります。**地域の独自資源**を大切にし、地域振興の元手にすべきです。
- 地域それぞれの発展が国全体の発展に繋がるものと確信しています。わが国は国主導で地域が従う発展形態から、**地域独自の発展の努力を国が束ね育む発展形態へと変化**すべきです。