

2010年7月30日

## 第6回 中央新幹線小委員会 有識者ヒアリング 回答事項

(株)日本政策投資銀行 地域振興グループ参事役 藻谷浩介<sup>もたに</sup>

※ 今回のヒアリングは、地域振興分野の専門家としての藻谷個人の意見をお問い合わせたものであり、勤務先の日本政策投資銀行を代表する立場であるとは理解しておりません。従って以下の記載事項は、すべて藻谷個人の意見であり、勤務先の日本政策投資銀行の見解とは一切まったく無関係です。

### 視点① 中央新幹線の必要性・意義

1. 人類史上最大の人口規模を持つ都市地域・首都圏-中京圏-関西圏を縦貫する、人類史上最大の輸送密度を持つ高速鉄道・東海道新幹線は、開業後半世紀近くを経過し、抜本的な更新工事が不可避。
2. 日本の東西鉄道輸送のもう一つの動脈を、地震多発地帯日本の中でも一定周期で大地震に見舞われる可能性の高い東海道新幹線沿線とは別の場所に設けることは、**リダンダンシー確保**のため重要。
3. この2つの要請に応える方法として、北陸新幹線の早期全通(筆者の考えでは当初予定の大阪-若狭-敦賀ではなく、米原-敦賀の連結が望ましい)という方向性もあるが、輸送力の点からは不十分。
4. 以上に鑑みれば、直線的に首都圏-中京圏-関西圏を結ぶ**中央新幹線ルートに高速鉄道を新たに引くことが、国家の骨格的な交通網を長期安定的に確保するためには最も合目的な判断**と言える。

### 視点② 鉄道技術及び産業の発展

1. 全電動車を高速・高頻度運行させる新幹線技術は、航空機と競争して採算の取れる高速鉄道、というジャンルが存在できることを世界に示すコロムブスの卵となったが、欧州においてはプッシュプル式のTGV方式が生まれ、また新幹線技術をコピーした中国が自国開発を名乗って世界に売り込みを開始するなど、残念ながら技術的には、世界のデファクトスタンダードとはなっていない。
2. 対して中央新幹線に導入が予定される超伝導リニアモーターによる浮上走行は、未だに長距離高速交通鉄道への実用例がない。中央新幹線でこれを確立し、従来型高速鉄道以上に航空機のシェアを侵食できるだけに、今度こそ**世界の高速鉄道のデファクトスタンダードとして普及**させていただきたい。

### 視点③ 民間企業による新幹線鉄道の整備

1. 首都圏-中京圏-関西圏の略7千万人の人口規模と、飛行機や車に対してのこの区間での鉄道の優位性(500kmという距離に由来する)に鑑みれば、中央新幹線建設の莫大な費用を、東海旅客鉄道という民間企業1社が自社だけで負担できると考えることも、理解できないわけではない。
2. しかしながら、中央新幹線は日本の骨格をなす公共交通機関であり、その設計や運用は国民生活や国家経済に多大の影響をもたらす。多くの受益者が生まれる半面、通過地となる沿線の住民の多くにとっては、建設される新線は多少なりとも騒音や景観の変化をもたらす、一種の迷惑施設であるともいえる。また駅位置の設定は、その地域の都市構造や交通体系を変えうるほどの影響を持つ。従って、**採算性と株主の利益を第一に考えるべき営利企業が、純粹に己の経営判断のみに従って、仕様や駅位置の決定、設計施工、運行などを自由に行うことには問題がある**。たとえば言えば、電力会社による発電所や基幹送電線の設置にも通じるものがある。もちろん日本の公共体特有の「決定の遅さ」や、多方面の利害への政治的な配慮が、営利事業としての中央新幹線の存立を損なうことになってはならないが、沿線住民の協力取り付けのためにも、各駅周辺地域での経済効果の最大化と弊害の防止のためにも、**沿線自治体による計画への関**

**与・助言、沿線自治体と東海旅客鉄道との協働は不可欠**ではないだろうか。他方、沿線自治体も、単に駅関連整備費用の自己負担を減らすことが目的であるというような関与はすべきではない。経済効果の発揮と沿線住民との摩擦回避に向けて、応分の負担は行いつつ同社との協働を図るべきである。

3. 加えて、理念ではなく経済的・現実的な観点から注意を喚起したい。日本の生産年齢人口（15-64歳人口）は1995年をピークに減少に転じている。これは地方圏だけの話ではなく、**2010→2030年だけでも首都圏一都三県では11%、愛知県では8%、関西圏4府県（京都+大阪+兵庫+奈良）では18%もの生産年齢人口減少が見込まれている**（国立社会保障・人口問題研究所 都道府県別人口予測）。仮に日本のGDPが輸出主導の増加を今後とも続けたとして、そのこととは無関係に、国内を移動する旅客の絶対数は下げ方向の影響を受けざるを得ない。現に今世紀に入り、戦後最長の好景気下でのGDPの伸びがあったにもかかわらず、国内旅客輸送量は交通モードに関係なく停滞ないし減少傾向を示している。この点、**現状+αの利用者数を見込んだ同社の需要予測は甘い**と言わざるを得ない。
4. また、リニア中央新幹線名古屋以東開業後、引き続き静岡県を中心とした東海道エリアの重要な交通機関として、また首都圏-中京圏のリダンダンシー動線として存続する現在の東海道新幹線の施設維持更新を、同社が単独で採算を取りつつなしえるのかも疑問である。ちなみに静岡県の生産年齢人口は、2010→2030年には19%の減少と予測されている（出典上記）。
5. 以上を踏まえれば、**需要予測が下振れした場合の採算と、その際の同社・国・沿線自治体などのリスク負担について、下振れの程度に応じ幾つかの対処シナリオを設定しておくことが重要**ではないだろうか。やみくもに楽観的な予測を信じて突撃するのは合理的ではなく、問題が生じた場合の混乱のリスクを考えれば無責任とすら言えるだろう。その観点からも同社には、計画段階からの公共体との協働を求めたい。

#### 視点④ 東海道新幹線利用者の負担と受益

1. 新横浜～三河安城の東海道新幹線沿線の利用者にとっても、中央新幹線の開通は、そもそも設備の経年劣化や震災による運行停止の弊害を最低限に抑えられる（現在の異常に高い運行密度の低下により、運行を維持したままでの更新工事の容易性も高まる）という点で意義がある。
2. 加えて、のぞみの中央新幹線移行によるこだまやひかりの追い抜き待ちの減少は、地域によっては1時間近い所要時間短縮をもたらす。要望の出ているような新駅設置の効果も合わせれば、**東海道新幹線沿線の利用者の受益も大きい**ものと評価できる。

#### 視点⑤ 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

1. 中央新幹線の開通が、沿線において既存鉄道の乗客を減らし、新駅設置地域の都市構造を今以上に郊外拡散型のものに変えていく契機となることは、環境への配慮からも、今後の高齢化社会への対応という観点からも望ましくない。仮に接続する線がローカル線であったとしても、**中央新幹線の途中駅は、原則として現存する在来線駅への併設とすべきである**。
2. 他方で、**途中駅と高速道路の迅速な連結**（インターチェンジから駅までの右左折回数と信号数の最小化）にも、最善の配慮を求めたい。また駅に隣接するパーク&ライド用の駐車場整備は不可欠である。
3. また沿線自治体には、過去に建設された新幹線駅周辺で起きてきたこと、期待されたが起きなかったことに対する注意を喚起したい。岐阜羽島や米原、三河安城などに代表される駅周辺区画整理には経済的な成功例はないし、新横浜や新大阪の周辺が地域の都市的な拠点に育ったという事実もない。駅周辺に商業集積の進んだ佐久平ですら、市全体の小売販売額はほぼ横ばいで、床効率は4割以上の低下という結果に終わっている。全国の実実に学び、**駅が郊外地に設置された場合には、周辺での大規模区画整理や過度の都市機能整備は行うべきではない**。駅が郊外に設置された場合の周辺開発は、交通施設を中心に、最低限の整備に止めるべきである。中央新幹線を旧態依然の土地投機の具としてはならない。