

中央新幹線について

平成 22 年 8 月 30 日

堺屋 太一

1. 中央新幹線は、日本の新技術の開発、世界への技術宣伝効果、国民の士気高揚等の点で極めて重要な事業であり、是非とも推進して頂きたい。

2. そのためには、

(1) 技術的成功（高速運転、短時間到着、無事故）

(2) 経営的成功（採算の黒字、高いサービスと乗客の好評）

の両立が不可欠である。特に経営的に赤字が出れば、どれほど技術的文化的に優れたものでも、評価されない。（例コンコルド）

3. 経営的失敗の原因

これまで多くの国土開発事業が経営的に失敗した。その理由は次にある。

(1) 需要の過剰見積もり

(A) これからの日本では、需要の絶対増加は見込めない。

(B) これまでのやり方ではストロー効果が大きく、交通需要を減らす。

(C) 結論を先に出して、採算の合うように需要見通しを作る。

(2) 地元の要望や時代の要求に応じ過ぎる

(A) お金で済むことなら、の意識

(B) 少数の反対、マスコミの論調を恐れる

(3) 建設主体の自己理由

(A) 技術的満足を求め過ぎる——ゼロ戦化現象

(B) 資金計画を自己完結型に考える

(C) 交通専門家でなければ分らないと思いつむ

(D) 国粹主義に陥る

4. 現計画の問題点

- (1) 東京―名古屋だけの開業では大赤字確実、大阪までの延伸は出来ないだろう。一気に東京―名古屋―大阪を完成しなければ立ち枯れになるのは確実である。それができる資金調達方法を考えるべきだ。
- (2) 「空港化」の心配。「新幹線は速いのだが、着いてからが不便」という心配がある。東京発着駅品川の構造とイメージチェンジが大切である。
(空港では成田、関西、セントレア、全て失敗している)
- (3) 現東海道新幹線との併業。中央新幹線の開業で東海道新幹線が赤字になる恐れがある。途中駅乗客は、今後減少するだろう。
- (4) 他の新幹線との接続。中央新幹線の登場で東海道新幹線の発車回数が減少した場合、東北・上越・山陽等の新幹線接続はどうするのか。(大阪駅は「新大阪」とし、3分以内の乗換可能が必要である。東京では東北・上越新幹線を品川駅に乗り入れるのか?)

5. 最大の問題 地域構造政策の大転換

中央新幹線は日本の国土構造を変える大事業である。計画に当ってはこの認識が徹底していなければならない。

日本の国土構造政策は 1940 年前後に決定されており、規格大量生産型近代工業社会を形成するためのものであった。このため、東京一極集中政策が採られ、強引な東京集中化が進められた。

1980 年以降、主要国の中で最大都市の経済・文化の全国比重が高まっているのは日本だけである。政府の強引な東京集中政策の結果である。

この結果、日本は住居地選択性の無い不幸社会に陥ってしまった。この状況が続けば地方の経済・文化は急衰退、中央新幹線の利用者は激減する。

中央新幹線を国家的プロジェクトとし、次のことを併せて行うべきである。

- (1) テレビのキー局の地方分散 (少なくとも大阪・名古屋に 1～2 局)
- (2) 書籍流通の自由化
- (3) 公共事業の地方主権
- (4) 金融・医療・福祉等の地方特区の拡大
- (5) 国際的、全国的行催事の地方開催の促進 (国の助成や共催は首都圏以外とする)