

シンポジウム 未来を創る交通インフラ

～国土の強靱化と紀淡海峡ルート・四国新幹線を考える～

日時 平成30年5月18日(金) 13:30~16:00

会場 和歌山県民文化会館小ホール

主催／和歌山県、徳島県、堺市、
関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会



主催者代表あいさつ

和歌山県知事

仁坂 吉伸

第二国土軸という案が第四次全国総合開発計画で提唱されており、第一国土軸に加え、四国から紀ノ川平野を通り、奈良から名古屋に抜けるという国土軸を整備するもので、それが日本の発展、確実安全に発展するもとだと、政府は説いている。そのうちのいくつかのプロジェクトは出来上がってきたが、紀淡海峡を通る四国新幹線、高速道路は実現せず、下火になっていた。

四国新幹線が実現し、大分から四国・徳島、淡路島、

紀淡海峡を通り、関空、新大阪に行けば、関空新幹線として、関空の価値を高めることにつながる。それから同じルートを通って高速道路が京奈和自動車道につながり、名古屋、東京につながってもう一つの国土軸ができる。さらに、紀淡海峡は、関西外環と大阪湾内環の結節点でもある。こうすることが全部できる一石五鳥のプロジェクトであるが、実現するためには困難を乗り越えなくてはならないので、力を合わせてやっていきたい。

第1部／基調講演

紀淡海峡ルートと四国新幹線の早期実現を



内閣官房参与

京都大学大学院工学研究科教授

藤井 聡氏

新幹線の整備は終わりが見えてきたところで、新幹線に関しては、これから日本の国土をどうつくっていくかという議論がされている。その中で国土交通の政策について高速道路や港湾なども重要になり、道路もしっかりつくっていかなければ、日本の地域が衰退していく。中でもとりわけ新幹線は大きな意味をもつ。なぜ重要なのか、高速道路のない地域は暫定二車線を含めると、都道府県レベルではほとんどなくなってきている。一方、新幹線が全くない地域は日本国内広がっている。それが山陰地方であり、四国地方だ。そして、和歌山県も新幹線が通ってない。新幹線の整備は急ピッチで進んでおり、北陸新幹

線や長崎、北海道新幹線と、これまで通ってなかったところも進んでいる。しかし、その何倍もの巨大資金を投入して進んでいるプロジェクトが、リニア新幹線だ。リニア新幹線が通ると、東京・名古屋・大阪が便利になると感じるかもしれないが、これは和歌山も四国も他人事ではない。少し離れたところの交通インフラが整備され、利便性が大きく向上する。これは、和歌山や四国の相対的な利便性が低下することを意味する。リニア新幹線がつくられ、他の地域が何もしなければ、必然的に和歌山や四国は衰退を余儀なくされる事実を、しっかりと認識しなければならない。

リニア新幹線をつくった場合、そ

れぞれの地域の GRP、経済規模、地域別の GDP が増えるところは近畿と東海で、それ以外は減る。もう一つの傾向は、関東は経済規模が縮小するというストロー効果である。田舎と都会を結ぶと、必然的に大きい所から小さい所へ流出する。従って、関東の一極集中が緩和されることになる。重要なのは、それ以外の地域は強烈に衰退していく。日本列島は細長い列島であり、真ん中の地域を便利にすると、そこに近い地域は、利便性が上がるが、九州と北海道は衰退することが明らかになっており、リニア新幹線をつくっても何のプラスもない。四国も 8% くらい経済規模が縮小する。この問題にしっかりと対応しない限り、衰退に拍車をかける。各県別に見ると、和歌山県の経済規模は、リニア新幹線をつくると 5% 凹む。伸びるのは大阪、京都。しかしリニア新幹線から離れた奈良と和歌山は凹むという結果になっている。徳島は 9% 凹む。新幹線を通すのが難しそうなところ以外全部通したらどうかということをやってみた。リニアが通っているとい

う前提で新幹線が通ったときの結果、関東と東海が凹む。それ以外は全部成長する。近畿はさらに伸びる。注目は四国で 25% とかなり伸びる。何もないとところに新幹線をつくると、伸びしろが高く、成長することになる。和歌山は 53%、徳島は 50% 伸びる。新幹線が通るところで、和歌山県と徳島県の伸び率は、全国 No.1 と No.2。経済が伸びると当然人口も伸びる。整備新幹線を通すと、北側に新幹線が通るので、和歌山北部と田辺エリアと、新宮エリアの中で、人口は北部で 34% 伸びる。これは社会移動。田辺エリアは 6% 伸びるが、新宮エリアは凹む。徳島も北部で 33%、三好周辺は 0.5%、南部は 20% 伸びる。GDP が 50% 増えるということは、和歌山県や徳島県の税収もそれに比例して 50% くらい増えることになる。所得も上がるし、累進性もあるし、法人税も和歌山県内、徳島県内では払う人が増えるので 50% 以上増えるだろう。GDP が 50% 伸びるということは、税収は 1.8 倍くらいになる。仮に県が 1/3 負担とすると、長期的にみる

と和歌山県と徳島県は、税収だけでほぼ間違いなくペイできる。全国に新幹線を通すと、GDP は 0.6% 伸びる。リニア新幹線は三大都市圏の利便性を上げるので、その GDP の増加は 1.0%、5 兆円の経済効果となる。整備新幹線は 0.6% なので年間 3.3 兆円の効果があり、税率は全部一定とすると、10% で 3,000 億～4,000 億円。4,000 億円で 40 年続くと 16 兆円の税収があることになる。いま全国につくると 25 兆円かかる。税収だけで 16 兆円ペイバックできるということだ。貸付料が入るので、新幹線全体で考えると、採算にのる話。採算路線など比較的優良なところと、利益率の悪いところがあるのかもしれないが、全体をみると確実にペイできる事業になる。このように新幹線は大きな投資効果がある。

これからどうするべきか。これは大学での計算結果であり、論文になる結果である。今までの評価の仕方は B / C というもので、四国では B / C が 1 を超えているから優良だと評価をされてい

る。少しちがうフロー、GDP 全体に対する税収の評価もしておくべきだ。B / C は、便利になった加減を貨幣換算できる。投入資金以上に便利になると、県民の財布がどれだけあたたかくなるのか、財政にどれだけの影響を与えるのかということ計算している。三大都市圏は人口が多く、財政基盤があり、経済的に強いのは新幹線が通っているから。これから新幹線が通る北陸は投資や企業立地が進み、所得が上がって、財政が少しずつ豊かになっていくのは見えている。今まで B / C の評価では、全く考慮されてはいなかった。そもそも B / C のマニュアルでは人口がどうであるかは計算しないことになっており、著しく過小評価するので、今回の評価が本来の評価に近いと言える。行政としてこれからどう進めていくか、どういう影響があるのか、こういう技術的方法論なども使いながらしっかりと評価していくのが次の一歩となるのではないかと。仮にその分析結果ができて国が投入している予算が少ないため、紀淡海峡に新幹線が通るのに短くて 30 年、長くて 40~50 年かかる。新幹線には年間 755 億円しか投入されていないが、年間 2,000~4,000 億円くらいにすべきだ。可及的速やかに投入したほうが後で税収が上がるので、財政構造の強靱化のためにも新

幹線投資が必要である。一時的に赤字が広がったように見えるかもしれないが、中長期的には必ず財政構造が健全化していく、それが新幹線だ。この点を考えると、年間 2,000~4,000 億円を投入するのは全くもって不合理な話ではない。既に大阪の区間も決まっているから、今年から予算がつけば、工事や調査のしやすいところからしっかりと進めていけばいい。まずは、国費 755 億円を上げることがボトルネックになっている。これを解消できれば、基本計画のものを整備計画に上げてもいいということになっていく。いち早く整備計画に格上げしてもらうために、早めに技術的、客観的な評価を行い、事業として成立することを確証していく必要がある。鉄道運輸機構には様々な基金がある。それから貸付料、つまり国が新幹線をつくって、JR が家賃を払っているが、2030 年以降の貸付料は何に使うか確定していないので、それを新幹線に回すことを決定するだけで財源は出てくる。国費の建設国債と貸付料、運用基金、それから国鉄民営化時の資産を売却して、ファンドをついているが、そのファンドの運用益も活用していくなど、鉄道運輸機構並びに鉄道局としっかり打ち合わせしていけば、かなり大きな部分を新幹線に投入していくというのは非常に意味がある。

この予算を 2,000 億、3,000 億円に拡大していくには、次のことを理解しておく必要がある。この 755 億円は、日本政府の鉄道予算 1,000 億円から出てきている。鉄道予算の 3/4 が新幹線に充てられている。もともと、新幹線開発を加速しようという圧力が高まって新幹線予算が増えてきたが、鉄道予算は一定額のままで、新幹線予算の割合だけ増えている。国交省の中で予算を取り合い、鉄道局は他の予算を削って新幹線に充てている状況。鉄道予算・新幹線予算を上げるときに、国交省に割り当てられている予算もそれだけ上げてもらい、新幹線開発のみに使える予算を増やしてもらいたい。国費の半分、地方債を出すことができる。国が 1 兆円出したら、地方は 5,000 億円出すことになり、1 兆 5,000 億円予算ができる。一時的に財政を悪化するように見えるが、新幹線開発にしっかりとお金を注ぎ、作り上げることができれば、半永久的にお金を生み出す。東海道新幹線ができたことで東海道のインフラが改善され、経済的に潤った。今、政府がやるべきことは純増で 2,000 億円新幹線に予算をつける、そういうシナリオがかかるかどうかにかかっている。来年度の政府予算の考え方を閣議決定する骨太の方針の中身は、内閣府が主催する経済財政諮問

会議で、予算の方針を決めるが、今年の方針は特に大事だ。今年 6 月に 5 カ年にわたる中長期的な予算の方針を決めることになっている。プライマリーバランス黒字化目標という財政規律は撤廃していただきたいというのが僕の主張だ。第二の主張は、未来に投資をし、未来から返ってくるもの、新幹線事業についてはプライマリーバランス黒字化目標の計算式から外して考えてもらいたい。プライマリーバランス規律というのは税収の赤字を無くすことだが、現在 15 兆円くらいあるので、5 年で返済しようと思えば 1 年 3 兆円ずつ税率を上げたり、予算をカットしないと行けない。実際、2013 年に 3 兆円ずつ返済するというプライマリーバランス規律を閣議決定したために、過去 3 年において社会保障費は年間 5,000 億円しか増やさず、非社会保障費は年間 300 億円しか増やしてはいけなかった。重要なのは 300 億円しか増やせないということ。そのプライマリーバランス規律が決まるのが今年 6 月で、今後の新幹線事業の行方が決まる。和歌山、徳島に新幹線が通る記述になるのか、極めて重要な決定となる。最後に、もう一つ重要なこと。首都直下地震の災害の水準を大きく縮小させる力があるということだ。整備新幹線をつくると 5% くらい

関東のものが分散していく。和歌山や徳島には南海トラフ地震というリスクがあるが、それに対してしっかりと強靱化対策を進めている和歌山県、徳島県だから、経済施設を引き受ける、ということが強靱な国土をつくることにもつながる。東京一極集中は日本だけの特殊な現象だから、可及的速やかにそれを食い止めることは重要だ。首都圏だけに 30% 人口や経済が集中している国はない。まだまだ一極集中は右肩あがりに進んでいる。インフラが東京だけに整備されて他の地域でつくられていないからだ。これを緩和しない限り、首都直下地震による国難を回避することはできない。そのためにも、整備新幹線はマストであり、四国は今、3% 経済と言われているので、これを 4%、5% に拡大し、均衡ある格好で四国を発展させていくことが国土を強靱にしていくうえで重要な仕事である。また、これだけ大都市圏近くにありながらアクセス性が十分低かった和歌山を便利にすることが、国土強靱化をするうえで極めて重要である。この強靱化の点からも和歌山、四国の皆さんには交通インフラ整備を行って、県土・国土の有効利用をしていただきたい。



未来への投資としての高速交通インフラ整備



■**仁坂知事**／目論見としては、4つ。新幹線が四国や関西、日本に及ぼす影響についてご議論いただきたい。2つ目は、地元から見て四国新幹線や紀淡海峡というのはどんな期待があるのか。3つ目は海外の高速鉄道整備はどうなっているのか、それに対し日本の新幹線はどうなっているのか。最後に四国新幹線、紀淡海峡の活用法、どう利用して地域おこしをしていくかお話をいただきたい。

テーマ①

新幹線が四国や関西・日本に及ぼす影響等

■**波床教授**／今から7、8年後の全国の新幹線路線網で、大阪は東京に勝てないということを書いており、これが真実だ。藤井先生が新幹線を通すと経済効果が非常に大きいと話されたが、逆に言えば、2027年の状態で止まったら関西圏は東京に勝てない。数年後には東京から、東日本ははじめ、ほとんどの所へ新幹線で行けるようになるが、大阪は路線が一本西に行っているだけで、これでいくら頑張ろうとしても勝てるわけがない。このことから、新幹線整備は非常に重要だ。日本全国に協力を仰げる有力な都市がどれだけあるか。20万人以上の有力な都市が新幹線の建設を待っている状態。これだけの都市が力を合わせることで、まだできない状態だ。日本の新幹線の全計画が完成すると、西日本の拠点は新大阪に集中する構造になる。大阪や関西圏が首都圏に対して十分な力をもつには、新幹線のネットワークの完成

が必須条件となる。完成してはじめて、首都圏と関西圏の二眼構造が出来上がる。平成元年の運輸白書には国が出している新幹線の基本計画の公式地図は載っているが、これ以降、国の資料に地図が出てくることはない。現在のところこれが国の公式スタンスだ。鉄道のネットワークを見ると、四国や紀伊半島は、半島状態だ。約30年前からある半島振興法には半島の不利点が書かれており、「幹線交通体系から離れているなどの制約のもとにあることから、産業基盤や生活環境の整備などについて他の地域に比較して低位にあり、また、人口減少、高齢化が進行するなど厳しい状況・・・」とある。ここ和歌山市はこの法律の対象ではないが、基本的な考え方は同じで、幹線交通体系から離れているから和歌山県や徳島県も同じ状況にある。この法律の目的は、「半島地域の自立的発展、生活の向上、定住の促進を目指す」とある。逆に言えば、半島地域をそのままにしておくと、自立的発展ができず、生活水準が低いまま、定住できないという状態になるので、これは改善しないとイケない。四国新幹線についてまとめると、大阪都市圏のメリットは西日本の中心になれる。新幹線ネットワークができてはじめて首都圏に対抗できる。和歌山・四国のメリットは半島状態が解消され、自立的発展が促され、生活が向上し、定住ができるということ。四国には3本も橋があり、十分でないかという議論が起こるが、サンフランシスコでは半島状態を解消するために周辺には7本の橋やトンネルが整備されている。十分なインフラ整備こそ、関西から四国への発展への礎になる。

■**飯泉知事**／社会資本が整備をされるとどのようにかわっていくのか。今年には神戸淡路鳴門自動車道全通20周年の年。大鳴門橋は、昭和60年に架かり、当時233万台が通っていた。全通となり、平成21

年には1,000円高速が導入され、850万台を超えた。もう一つのエポックメイクが、平成26年の全国共通料金制度の導入。平成28年には900万台を突破している。かつて全国のトラック運転手は、関門ルートの利用がほとんどだった。しかし、休憩時間を考慮すると、関門ルートでは運転手が2人必要となるため、九州から豊予ルートをフェリーで渡り、この間休憩時間とし、四国、神戸淡路鳴門自動車道を通って、関西圏へ。大型車の交通量が4割増となるモーダルシフトが行われた。大鳴門橋は、新幹線併用橋で、これは大きなポイント。

新幹線の話に移り、昭和48年に四国新幹線を含めた基本計画が決定されたが、各ブロックの中で新幹線のないエリアは四国だけになった。

次にリダンダンシーと二眼レフ構造、国の強靱化の話。東日本大震災により東北の大動脈である東北新幹線は50日間途絶した。首都直下地震が危惧をされ、年々、発生確率が高まる中、東京と大阪の間で、もし東海道新幹線が途絶しても、北陸新幹線の大阪へのルートが決まり、リニア新幹線も具体的な整備の年次まで定められているので、整備されると3つルートがあり、リダンダンシーが確保される。しかし、大阪から九州までのルートは山陽新幹線だけ。ここが途絶すると九州は完全に孤立状態となる。そして首都直下地震が起こると、首都圏の機能が劣り、国の機能は麻痺する。その時、関西がしっかりと首都機能を持たなければならない。そのためには二眼レフ構造の国土構築、リダンダンシーを確保していくBCP、そして事前復興が必要となる。

いま日本は様変わりしている。海外からの訪日旅行客の変化。2020年には4,000万人を掲げており、昨年には2,869万人も来ている。今はリピーターが増え、行ったことない所へ行きたいとなる。関空と成



コーディネーター／**仁坂 吉伸氏** (和歌山県知事)
 パネリスト／**藤井 聡氏** (内閣官房参与/京都大学大学院工学研究科教授)
波床 正敏氏 (大阪産業大学工学部都市創造工学科教授)
豊田 英三氏 (ユタカ交通株式会社 代表取締役社長)
飯泉 嘉門氏 (徳島県知事)
竹山 修身氏 (堺市長)

田空港を対比すると、25年の成田空港の入国者数は関空の約倍だったが、今では成田空港にほぼ匹敵をする。このインバウンド効果を、関空を中核として、我々四国、和歌山、中国地方がいかに引き受けていくのがポイントになる。

テーマ②

地元(地域)からみた四国新幹線、紀淡海峡ルート



■**豊田社長**／平成5年頃地元に戻ってきた時、紀淡海峡ルートの話をよく聞いていた。その後経済が落ち込み、なかなか進んでいかなかった。大きな環状網ができ、和歌山県全体でインバウンドの観光に力を入れており、こういうルートができてくることによって、新たな需要を掘り起こしていく。ゴールデンルートというのは一度行ったら飽きてしまうようで、これは東京・大阪を結ぶバスの線だが、東京を観光し、すぐ新幹線に乗り、京都まで来る。京都からバスや電車に乗って京都を見ていただくルー

トになっている。あるいは、関空から関西をみて、新幹線に乗って岡山・広島に行き、四国をまわるルートになっている。そうすると、関西、四国のまちを見たい、徳島まで行きたいというルートに今後発展していくと思うし、我々それを提案している。四国新幹線予測ルートは、最終、大分まで広がっており、九州も結ぶことができる。インバウンドの仕事で、安くするために大阪から九州までバスで運んでほしいと言われるが、人や道路事情の問題で、運転手が2人必要になる。四国で一泊や本州に戻って一泊がしやすいよう、新幹線を使って一つの地域を点で結ぶルートが今後発展するだろう。新国土軸ができたならどうなるか、和歌山にも大分にも製鉄所がある。そういう点でいうと人の往来がつながることによりビジネスチャンスが増えていく。その通り道に和歌山が入ってくると、各拠点にビジネスチャンスができることになる。海外へ行くと、東南アジアのどの国でも都市をもう一つつくる動きがあり、そのまちの飛行場の大規模な拡張計画まである。日本は一カ所にこだわり、新たなところを開発させる動きが遅れている。新しいまちができると新しい産業ができるし、新たなビジネスチャンスが生まれる。今のままでは、人口が減少していく地域は、ビジネスのパイがない。これからビジネス

チャンスを狙おうとするのは新幹線ルートになる。

夢の話だが、韓国までつなげようという構想があるそうで、そうなると、電車やバスで来られるようになる。また、東アジアハイウェイというのがあり、中国が今やろうとしている一帯一路という非常に大規模な計画にも乗っていきけるのではないかと。紀淡海峡がつながることにより、果ては世界的な流れまでつながっていければ、我々民間としては非常に大事なことだ。

■竹山市長／関空はいま1,432万人の外国人訪問者がいる。その関空について、私どもは泉州地域と共存・共栄することを目指しているが、大阪市に経済効果が全て吸収されているのではないかと。もっと地元に関空の経済効果を波及させる必要がある。大阪市にキタとミナミという中心の繁華街があり、ミナミに外国人観光客が集まり、キタはミナミに逆転された。そういう意味で泉州や徳島や和歌山にも、もっと関空効果の平準化が必要である。それを解決するのが新大阪から関空、和歌山、徳島をつなぐ新幹線ではないか。関空効果を地元全体で共有できるまちづくりと交通整備が必要だ。なにわ筋線も事業実施に移されているところだが、これは大阪都心部へのアクセス改善でしかない。全国的に結びつく新大阪から関空というキーの新幹線ルートではない。国土軸につながる高速ネットワークの接続が不可欠だ。関空・新大阪間の高速アクセスが実現することで関空から京都、北陸、名古屋、東京と、日本各地が新幹線ネットワークで結ばれる。これは日本の国土の双眼構造をつくっていく上で大事なことだ。まさにリダンダンシーという観点からも、関空を中心としたまちづくりと交通網を築いていくこと、そして第二国土軸がリダンダンシーの大きな一極を担うのも可能である。関空を拠点とした都市機能の強化が求められている。新しい国土軸を実現し、新しい政府機関や外国機関の誘致、さらには先端技術や人材育成の

フィールドを持ってくる。また、泉州や和歌山、徳島のおいしいものを外国の方に味わっていただく、そういう観光ルートづくりも大事である。関空を中心として関西ブランドを売り込んでいく。それが日本全体の発展につながっていくのではないかと。地元として関空の高速アクセスをしっかりと要請していきたい。



■飯泉知事／総理が地方創生の中でこれからは整備新幹線の建設を加速していく、そして東京、大阪をハブとして地方創生回廊をつくりあげていくと発表している。さらに、訪日観光客を受け入れるのが満杯になったということで、羽田・成田にまた滑走路をつくらうとしている。いま、羽田・成田で6本の滑走路があるが、大阪湾ベイエリア、南紀白浜、関空、徳島阿波おどり、神戸、そして伊丹と5空港7本の滑走路がある。これを高速アクセスで有機的に結びつけることにより、気象条件に配慮をした既存のストック効果を活用した空港群ができあがる。さらに関西エリアでは3つの広域観光周遊ルートが定められ、3つのルートが重なるのが徳島。そのためにも関空を含む、四国新幹線の整備が求められる。

B/Cも変えなければならぬという提言。B/CのBは便益、このBの考え方は、どのくらいの時間が短縮されるのか、どのくらいの人々が利用できるのか。しかし、日本全体は人口減少期となっている。また供給者の便益、環境改善便益があるが、これだけインバウンドが伸びているので、この効果をベネフィットの中に入れられない手はないだろう。徳島からは政策提言を行っており、こうした点について公

共事業評価手法研究委員会においてもベネフィットのあり方を変えていこうではないか、こうした点も出ている。ぜひB/CのBを今こそ変えたい。これを変えることによって整備新幹線に向けての論議は大きく様変わりするという点を皆様と共有したい。

■仁坂知事／B/Cは、変えたほうがいい。Bは時間短縮効果を中心に考えているのではないかと。道路にも同じことがあり、その時もB/Cを考えてほしいということがあった。もう一つは関空の話。和歌山県はIRを頑張ろうとしている。和歌山は、事業者にすごく人気がある。その一番の要因は関空に近いこと。そのほか、マリンレジャーの中心地とか、大阪や堺に近いということがある。新幹線ができればもっと投資が増えてくる。投資がされたら和歌山県だけで3,000億円くらい所得効果があると出ている。さらに次の新幹線効果でもっと増えていくことになり、藤井先生のマクロ分析の中身につながっていくことになると考える。

テーマ③ 海外の高速鉄道整備の考え方と日本の新幹線整備



■波床教授／世界といえば高速鉄道で、積極的に整備しているところはヨーロッパか中国。ヨーロッパでは、EU全体で鉄道政策があり、トランスヨーロッパネットワークという名前がついている。基本的には国と国をつなぐネットワークで鉄道以外に道路や水運などの計画がなされており、ヨーロッパは環境に関心が高い国が多いので、鉄道が重視されている。高速鉄道整備で国と国がつながるか、

EU全体にとってメリットがあるかどうかは計画には重要になっている。参考にするのであれば、日本全体にメリットがあるかどうかと環境保全が重要な視点だ。また、雇用創出の視点が日本では組み込まれていない。資金は、優先プロジェクトについてはEUが全体予算の20%を、国境プロジェクトについてはEUが30%を出し、残りは当該国と地元が負担している。近年はPPPなど民間資金を活用して実施する方法や高速道路の料金収入を充てる方法もある。

フランスの高速鉄道ネットワークは一極集中だ。フランス人はスピードにこだわり、世界最速の鉄道を目指している。路線は、パリを中心に各地に広がるよう整備している。

ドイツでは基本的な政策の視点に経済合理性が入っているが、環境対応を重視している。資金は、ドイツ全体の無利子貸付や補助金を活用している。実は、高速新線の整備はあまり活発ではない。ICEという高速列車が走っているが、高速新線を走り、末端部では在来線改良区間を高速で走るという方式で、あまり乗り換えをせずに、最短時間で結んでおり、「はやい」をfastではなくearlyという概念で捉えている。

ドイツの空港にはICEの駅がある。世界の空港には国際空港と高速鉄道が直結していることが多くあるが、日本には一つもない。フランクフルト国際空港で、鉄道駅に行くと、ICEの列車に航空便名がついており、コードシェアで近距離便を高速鉄道で置き換えている。つまり、EUで高速鉄道ネットワークを広げているのはナショナルミニマムとして考えているということだ。日本では、新幹線の経由地に大きな都市しか書かれていないが、国土開発の観点から国際空港を入れるという手はある。国際空港を入れて、新幹線をフィーダーと呼ばれる末端路線にしてしまうという手はある。航空ネットワークでは通常、国内航空をフィーダー路線にするが、徳島は関空から100kmくらい、香川150km、愛媛250km、

高知300km、航空路線にしては近すぎるので、新幹線でネットワークを代替するのがちょうどいい。新幹線は国のわずかな予算を軸に地方の財源を加算しているが、環境やナショナルミニマムの観点で資金投入してもいい。



■藤井教授／我が国は資本主義。投資し生産性を上げて時代をドライブさせ、国民の所得を上げて皆で暮らしていくという主義だが、原理原則に反している状態が日本の地方において進んでいる。投資をしないと、減び去るほか道がなくなってくる。ヨーロッパなどでは当然のように地方に投資をしている。高速道路も全部につながっているし、半島もトンネルをつなげている。新幹線も20万人以上の都市にはつながっているし、ドイツではつながっていないのは1都市だけ。

しかし、日本では新幹線が通っていない人口20万人都市は20都市くらいある。日本は交通整備の投資をやめている状況にあり、投資をするのはビジネスが成功する東京、大阪、名古屋のみになっている。

最後に一つ、データでこのことを証明できる。公共事業費は、過去20年の間に、ドイツが一番少ないが、それでも1割くらい増やしている。積極的なカナダやフランスになると3倍以上に公共事業費を拡大している。我が国は50%以下。過去20年で半分削っている。日本は急激に投資をやめて、資本主義国家として減びの道を歩んでおり、地方の半島から減んでいく。皆、しっかりと頑張らないと、皆さんのお子様のときには減んでいる状況にある。そこを理解いただきたい。

■仁坂知事／ヨーロッパで空港と新幹線がつながっているのは常識という話があったが、我々のプロジェクトは関空と四国新幹線を結びつけるのは最初から組み込まれている。もう一つは中国。青島から済南、山東省の新幹線に乗ったところ、D規格の新幹線では大したことないと思っていた。ところが、その後福建省のG規格新幹線に乗ったところ、全く揺れず、すーっと走ってすーっと止まる新幹線がものすごいスピードで突っ走っていた。和歌山の高速道路は凸凹しているが、山東省の高速道路は3車線で全く揺れない高速道路ができていた。なぜこのようになっているか考えると、投資額の違いから習熟するところが違っている。新幹線に毎年750億円しかつぎ込まない日本に対し、猛烈なお金をつぎ込んで全国に新幹線網を引く中国とは技術の上昇度も違うのではないか。改めて四国新幹線をつくらなければいけないと思った。

かけて調査が行われ、トンネルは可能となっている。今、関西ベイエリアの5空港で整備が進み、民間資本が入ってくるようになってきた。徳島阿波おどり空港でも、今年ボーディングブリッジと常設の国際ターミナル機能を持つようになった。こうしたものを今こそ使わない手はないだろうというのが、この度の関空アクセスを含む四国新幹線計画だ。

与党においても、北陸新幹線の大阪へのルート決定を始め、関空アクセス、これを含めた四国新幹線の必要性、こうした点でも認識が広がっている。すでに投入をされてきたお金をいまこそ使い、回収するべきではないか。いま、マイナス金利の時代。料金回収することができ、インバウンド6,000万人時代を目指す意味でも、先行投資をしていただきたい。このエリアから新たな投資のあり方を提言する絶好の機会がきている。



■竹山市長／ヨーロッパでは20万人以上の都市には新幹線が通っているということだが、政令指定都市の堺市は新幹線が通っていない。そういう意味でも、関空への高速アクセスを、しっかり確保する必要がある。関空を拠点とした、観光ルートの構築、地域活性化について話す。今年4月、泉州地域の観光プロモーションのために3団体が統合され、一般社団法人「KIX泉州ツーリズムビューロー」として事業を開始した。泉州9市4町と、民間事業者や商工会議所も参画している。事務局長は旅行業の専門家、プロの法人が観光DMOを運営していく新しい取り組みがスタートしており、観光プロモーションを推進していく。そして、関空の盛況をしっかりと地元で落と

していくことが私たちの願い。その第一弾として泉州地域にサイクルルートをつくり、コンビニや道の駅にルートの拠点をつくった。拠点では、休憩や修理ができる。関空に来られる外国人観光客にも、気軽に環境と健康に優しいサイクリングを楽しんでいただきたい。隣接する紀ノ川沿いのサイクルルートとも連携していきたいし、アワイチ(淡路島一周ルート)にもつなげていきたい。そのため、深日港と洲本港の間の紀淡海峡を結ぶ航路の社会実験が現在検討されている。さらには、四国一周のサイクリングルートとも連携していくと、関空を中心として自転車で周りたお客さんを、インバウンドとして招致したい。私どもは百舌鳥・古市古墳群で世界文化遺産を目指しており、実現すれば大阪府で初めての世界文化遺産になる。世界遺産の「熊野街道・紀州山地の霊場と参詣道」、登録を目指す「鳴門の渦潮」、「四国八十八ヶ所の霊場と遍路道」などと連携して広域観光ルートが展開できるのではないかと。空から古墳群を見てもらうということ、関空エアポートと連携して検討している。これができれば、吉野の桜や和歌山城、鳴門の渦潮も空から見ていただける、空から周遊するお手軽コースを提供できるのではないと思う。

■豊田社長／インバウンドで海外に行った際に、民間として思うのが、バンコクの鉄道やインドの道路は日本のお金でつくられたということ。海外で使っている技術をもう一度日本に持って帰ってきてほしい。和歌山県の旅行に関して、観光が非常によく伸びている。それは各市町村の観光協会やDMO、民間事業者と和歌山県が一体となり、各地に出向き、青少年交流やファミトリップなどを行っている。和歌山には、熊野古道、西国ルートの三十一、三十二、三十三番がある。周遊型ルートは諸外国はじめ、歩いて何日間も滞在するというのは多いし、和歌山市を拠点にするところといった観光もできる。そして近畿三十六不動尊霊場。三十

四、三十五、三十六番が和歌山県にあり、その入り口にあたる和歌山市からスタートしたらいい。四国のお遍路さんをつないでいくための高野山へのルート、その拠点となっているのは和歌山と徳島を結ぶフェリーだが、新幹線ができると、新たなルートとしてお遍路さんも活性化する。和歌山の友ヶ島をスタート地点とする修験道もある。いまある観光スポットだけではなく、ツーリズムとして長期滞在型を楽しめるようになることを期待している。

スライドで四国新幹線の予測ルート図に和歌山市に印が入っていなかった。なぜかと聞くと、まだ今の段階ではわからないということだ。諸外国との交流を和歌山県の皆様が一生涯懸命されているので、いろんなゲートになってくと思う。青少年育成のゲートにも各旅行ルートのゲートにもなるので、和歌山県、関西全体の観光ルートを考えていくうえで、和歌山市というのは非常に大事だ。

■仁坂知事／知事会議で皆さんを糾合するグループをつくるときに中心になって考えたのは四国新幹線を早くつくるとのこと。そのために関空と絡めてもよいということ。新大阪から関空を通過して、友ヶ島の上か下を通り、大鳴門橋を通過して四国に行く。スピードを

考えたときに、和歌山市は必ず通るが、中心地までもってこれないという懸念があった。実際このルートができたときは、高速道路は少なくともそこで分かれて京奈和につながるから和歌山県にとって意味のないことではないが、全体としては国のためだと考えていた。しかし、これには解が存在して、速達性は落ちるものの、和歌山市の中心地を通過して、日根野まで超高速でいき、徐行運転で関空橋を走り、関空まで新幹線でたどり着くルート。

四国新幹線の建設費用は和歌山県で弾いたところ、速達性を重視したルートの場合5兆円くらいだが、この方法でいくと、1,600億円くらい安くなるという結果になった。この5兆円は紀淡海峡部を橋で想定したので、四国で弾かれたものとは少しちがう。和歌山市の真ん中を経由できないわけではないと考えている。

話にあったが投資を絶った国はだめになる。それは公共も民間もそう。公共は国全体の投資は決して蔑ろにすることがないように上手くやっていかなければならない。そのためには、紀淡海峡ルートと四国新幹線の構想実現はそこまできていると思う。今後とも、国民の皆様にもご支援・ご支持をいただきたい。

テーマ④

四国新幹線の活用方法について

■飯泉知事／整備新幹線の具体的な整備方式。貸付料はJRが支払い、それ以外は国が2/3、地方が1/3負担をすることになっている。しかし、昭和59年以前は地方負担がなかった。地方負担が10%、15%となり、平成9年から地方負担は地方債を発行し、それを返すときに地方交付税で半分は補填をしてもらえるようになった。つまり地方交付税は我々の共有財源だ。それを整備新幹線をやっているところだけに出すという大前提は全ての基本計画路線、全国に新幹線を整備することを国が認めたということである。となれば和歌山も徳島も堺市にもこれらが措置されるべき。基本計画路線を実行に移すべきであるのが国の約束事と言える。次にストック効果。未来投資はすでに進んでいる。大鳴門橋は新幹線仕様になっており、それ以外に紀淡海峡ルートの可能性、あるいは豊予海峡ルートもすでにお金を

徳島県知事
飯泉 嘉門

閉会あいさつ

紀淡海峡ルートの四国新幹線、その必要性、そして実現がもう近くまでできているということを実感いただけたのではないかと。いま、日本全体が公共投資に対してシュリンクしているのではないかと、多くの声になされた。いまこそ、この急成長の世界のなかで日本が取り残されることがなく、その最先端をいくことができるよう、ぜひこの関空アクセス線を含む紀淡海峡ルート・四国新幹線を皆さん方とともに一日でも早く具現化されるように頑張っていきたい。