

# シンポジウム 鉄道の将来 —New generation of Railway—

日時：平成26年6月15日(日) 14:00～16:35 会場：ホテルクレメント徳島「クレメントホール」



徳島県知事  
飯泉 嘉門

## 開会あいさつ

近年、東北、関東地方では地震が頻発しており、首都直下型地震が近いのではないかとされている。東日本大震災発災時には東北新幹線が50日間途絶しており、地震時における首都機能や大動脈である東海道新幹線の麻痺が懸念されている。東海道新幹線は代替機能として北陸新幹線のほか、リニア中央新幹線の計画も進んでいる。しかし、近畿と九州をつなぐのは山陽新幹線のみであり、四国新幹線が第二の国土軸として日本の強靱化に重要なものとなる。さらに、二眼レフ構造によって関西が首都機能を担える。

平成26年はJR徳島線全線開通100周年であり、これまでの100年、そして、これからの鉄道のあり方について考える絶好の機会である。徳島県では、阿佐東線で鉄道と陸路を走行できる「DMV(デュアル・モード・ビークル)」の実証運行や、鳴門線で自己充電型バッテリー電車「スマートベスト」の走行試験を行ってきた。このシンポジウムを通じ、鉄道の新しい将来像を徳島県から発信して参りたい。



関連企画「初夏の夜のジャストレイン」紹介



鉄道パネル展「阿佐海岸鉄道」



鉄道パネル展「DMVの紹介」



## 第一部／基調講演 国土強靱化と四国新幹線構想



内閣官房参与  
京都大学大学院工学研究科教授  
藤井 聡氏

れ、議論されなくなった。四国4県を結び、さらに四国と本州、九州を新幹線で結ぶ国家プロジェクトは、巨大な経済発展効果、地域活性化効果があると確信している。

著書『新幹線とナショナリズム』でも述べたが、明治9年の人口統計を見ると大都市は全国に散らばっており、徳島は全国で10番目、和歌山は11番目に人口が多い大都市だった。ところが平成22年の政令指定都市は日本地図の特定の線上、新幹線が通る国土軸上に偏っている。徳島、和歌山をはじめ、この国土軸上から外れて大都市になった街は一つもない。

街を生き物と考えると歴史や変遷がよくわかる。栄養分があればどんどん大きくなり、なければ小さくなる。街にとって栄養分は「人」であり、人が集まれば消費やコミュニケーションが生まれ、放送、出版、文化、にぎわいが生まれ、それらが伝統となる。街に人を供給するには交通が不可欠であり、人は

動きやすいところに集まってくる。交通は人の居場所を決定づける極めて重要な要因である。

東京は全ての新幹線のターミナルであり、必ず全ての乗客が降りる。つまり、東海道新幹線だけでも毎時間1万人が供給され、さらに東北や上信越からもどんどん人が供給される。こうして、世界最大の大都市・東京は肥大化し、維持されている。同じ原理で新幹線が通った各政令指定都市にも人が供給され、徐々に発展した。新幹線が都市の命運を分けてきたとも言える。

都市が発展すると他の地域から人が移ってくるため周囲は衰退する。特定の場所に投資すると、他の地域から人と経済力を奪うことを意味し、四国をはじめ国土軸から外れた地域は“経済被害”を受けているとも言える。特定の地域にだけインフラを整備し、他の地域を放置すると格差が広がることは、昭和の政府は常識として理解していた。だから全国に新幹線計画を策定したのだ。

政府は全ての基本計画路線の整備を前提に、優先的に整備新幹線を作っていることを忘れてはいけない。日本は新幹線の先進国だが、今はドイツ、フランスに負けている。近年、日本では新幹線を作らなくなり、整備スピードが遅くなっ



た。日本には新幹線が通ってない20万人規模の都市が20都市あるが、スタートが日本より遅かったドイツ、フランスは各1都市だけである。日本人はこういう格差を事実として知るべきだ。新幹線基本計画を実現すると、ドイツ、フランスとほぼ同じ水準となる。

四国や和歌山が経済発展という点で苦勞している原因は、新幹線をはじめとした国土計画の交通整備をしなかったからだ。重要なのは、新幹線が通っていない街で大きくなった街は一つもないこと。四国のまちづくりを進めることは大事だが、新幹線を通すことに力を結集することが、それぞれの街を豊かにする最善、最短の方法である可能性はある。新幹線が通ると、徳島から高松まで25分、松山まで45分、高松まで40分で結ばれる。他県との相互交流により街が発展し、商店の商圏が広がる。四国が一つになる。関西国際空港(関空)に40分で行けるなら利用する。

想像してみてください。今が

ゴールではない。昭和の人は未来を想像し、いろんな投資をしてきた。想像すれば、すぐそこに明るい未来がある。このまま中央リニア新幹線が開通すると、ますます人が流出し“経済搾取”される。四国として、せめて新幹線を作れば、四国、和歌山、九州が発展し、東京一極集中の緩和につながる。それぞれの地域が自立し日本全体が豊かになることが、あらゆる災害に対する最良の方法である。四国が豊かになることは、国土強靱化の点からも大きな意味を持つ。そして、このほど国土強靱化基本計画が閣議決定された。

四国新幹線の構想は中央政府ではなく、地域の住民が行動を起こさないと実現しない。新幹線が実現しなければ四国の将来は暗いものになる。四国の将来は住民一人一人の決断にかかっている。その決断に対して、私もあらゆる方面から支援していきたい。







コーディネーター／

飯泉 嘉門(徳島県知事)

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)

仁坂 吉伸氏(和歌山県知事)

泉 雅文氏(四国旅客鉄道株式会社代表取締役社長)

樫本 孝氏(徳島県議会地域公共交通活性化促進議員連盟会長／吉野川商工会議所会頭)

**飯泉 嘉門**

JR徳島線全線開通100周年を迎え、これまでのJR四国の取り組みをお話し頂きたい。



**泉 雅文氏**

自家用車の利用が多い四国での鉄道シェアは3~4%で、一日約23万人が利用している。JR四国の特徴として都市間の利用が多いため、高松-徳島間を26分短縮し1時間で結ぶなど速達性を向上させてきた。しかし、大正時代からの線路を強化しながら使用しているので、ほとんどが単線・非電化で車両の性能を発揮できない状況である。現状の特急の表定速度(出発から到着までの平均速度)は高速道路と同程度の時速80kmで、鉄道は都市間を時速200km~300kmで移動できないと意味がなく、四国の鉄道は遅れている。

JR四国は高速道路の進展に伴って乗客が減少してきた。明石海峡大橋の開通、リーマンショックや高速無料化の影響を大きく受けた。そのような状況で四国に鉄道は必要なのか、「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」で1年以上議論され、地域

と連携した利用促進、鉄道の高速化に取り組むことが提言された。

提言を受け、地域との連携として四国4県で「観光に関するパートナーシップ」を結んでいる。徳島では、沿線を探索しながらのんびり巡る「徳島線花号」が3月から7月まで予約で満席となっており、地域と一緒にやるのが魅力になることを再認識した。また、高校の統廃合などにより鳴門線や牟岐線でも乗客が増加している。観光も大事だが、公共交通を使いやすくするまちづくりで、鉄道やバスが元気になる事例だと実感している。

**飯泉 嘉門**

JR九州、JR北海道は新幹線の整備により黒字になろうとしている。JR四国だけが難しい状況になるが、これは国に作られた格差と言っても過言でない。徳島県議会、徳島県経済界では新幹線の議論はどのようになっているのか。

**樫本 孝氏**

明石海峡大橋の開通により、徳島が四国の玄関口となるためには鉄道の高速化が不可欠だと考え、徳島県議会でも議論してきた。その結果、高德線の高速化や徳島線での特急運行につながった。昭和58年に開始された四国新幹線に関する調査は、平成20年から財政状況が厳しいこと等を理由に見送り状態である。しかし、東日本大震災や阪神淡路大震災で新幹線が何日間も途絶しており、公共交通のあり方を考え直す時期が来ている。東海道新幹線は北陸新幹線、リニア中央新幹線が代替機能を果たせるが、山陽新幹線が途絶す

れば九州新幹線の機能も麻痺してしまう。そこで、近畿と九州を結ぶ四国新幹線が山陽新幹線の代替機能を発揮できる。首都直下型地震や富士山の噴火も予測され、西日本が首都機能を果たす二眼レフ構造の国土構築が不可欠である。徳島県議会としては、全国議長会や近畿議長会などで四国新幹線の有効性、必要性をアピールしている。

**飯泉 嘉門**

和歌山県知事よりご意見を賜りたい。

**仁坂 吉伸氏**

平成25年9月に四国新幹線や関空高速アクセスの推進等を目的に「関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会」を設立した。関空高速アクセス構想は政府に承認されておらず、基本計画が閣議決定されている四国新幹線との一体化も考えている。また、関西で整備を進めている3つの環状道路構想でも紀淡海峡がミッシングリンクとなっており、鉄道と一緒に考えると一石四鳥になる。

現国土軸は全て山陽道を通るため、四国を通る新国土軸による多軸型の国土整備が日本の国土強靱化のためにも必要である。四国新幹線構想は日本のためにもなるので、忘れられないように、徳島県民も力を合わせて日本中にアピールしてほしい。

**飯泉 嘉門**

全国知事会の決議として、日本の新しいランドデザインの中に四国新幹線を入れた。



**藤井 聡氏**

四国新幹線は地域の発展を担うだけでなく、国土全体の強靱性にも関係する。近畿でのさまざまな構想を組み合わせれば、最小の予算で最大の効果を挙げることができる。

我々は現状が全てだと思ふ癖を持っているが、頭を柔らかくして、

こんなに明るい未来が待っているのだと考えてほしい。

新幹線ができることで金沢は駅前の投資が進み、富山ではLRTの整備などまちづくりが行われている。九州新幹線の効果により熊本は政令指定都市になるほど発展した。これらはすべて5、6年の間に起こったこと。10年、20年経てばさらに大きな格差が生まれる。どうすれば四国に明るい未来が出来るのか、新幹線の整備も含めて、具体的に、戦略的に考えてほしい。

**飯泉 嘉門**

ここからは、鉄道の将来、新幹線をいかに新しい国土軸として引いていくかも含め、お話し頂きたい。



**樫本 孝氏**

新幹線は世界中で整備の動きがあり、アベノミクス3本目の矢である成長戦略になる。最新の免震・制震技術を備えた安全性の高い新幹線を世界に売り込むための実証フィールドとして、四国新幹線が貢献できるのではないかと。また、大阪湾ベイエリアの5空港と連携すれば、世界各国から四国にも観光客が訪れ、地域の活性化になる。その波及効果は、JR四国の存続・発展にもつながる。

次世代の鉄道である「DMV」や「スマートベスト」など、新たな技術へのチャレンジも大切である。

**泉 雅文氏**

瀬戸大橋、大鳴門橋は新幹線が通れる構造で、先人は四国に新幹線を組み込んでいた。また、4月にとりまとめた基礎調査の結果、四国新幹線は夢物語でない。

整備新幹線はインフラを公共事業で整備し、鉄道事業者がリース料を支払って運行する上下分離方式になっているので、新幹線の完成後に税金が投入されることはない。

**飯泉 嘉門**

明治9年の15大都市で新幹線が通らないのは徳島と和歌山だけ

になり、ここを通すことは必然ではないか。



**仁坂 吉伸氏**

環状道路や四国新幹線により関西を広域に使わないと、関東圏に並ぶことは出来ない。

関空は24時間離発着でき、LCC路線の拡大により就航数も増加している。四国にとっても関西にとっても大きな資産だが、アクセスの不便さから四国は関空の能力を活かしきれてない。また、関空も四国の経済力や観光資源を活かしていない。これを解決するには、四国と関空を高速交通で結ぶことが必要だ。

日本のためにも、関空・紀淡・四国高速交通インフラ整備プロジェクトを推進していきたい。

**藤井 聡氏**

四国新幹線が沿線地域の発展だけでなく、日本全体、世界へも貢献することはご理解いただけたのではないかと。四国新幹線の予算は4~5兆円だが、日本全体の公共事業費は毎年20~25兆円。10年で完成しても全体予算の2%に過ぎず、日本の国益を考えれば合理性があると言えるのではないかと。プロジェクトを進めるためにも熱意を持った議論を重ねてもらいたい。



**飯泉 嘉門**

「温故知新」をキーワードに、かつての日本が考えた四国の役割を思い出し、未来志向で新たな観点から、四国新幹線の実現に向けて県民とともに進めて参りたい。