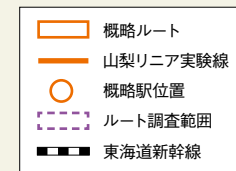


リニア中央新幹線大阪開業早期化の意義と活用アイデア(3大効果)



めざすは、リニア中央新幹線の全線同時開業 関経連の取り組み ~フェーズ1・2・3~

東京—大阪間を67分で結ぶリニア中央新幹線。2011年5月、国土交通大臣より東海旅客鉄道(JR東海)に対して建設指示が発令され、いよいよ事業が本格的に動き出している。

関西として気になるのは、大阪開業の時期。現状では、名古屋—大阪間の開業は、東京—名古屋間開業から18年後の計画となっており、関西および西日本の将来的な地盤沈下が危惧されている。

関経連では、昨年より全線同時開業の実現に向けた取り組みを開始。本年7月からは整備スキームの検討に着手している。

「リニア中央新幹線」の概要・特徴

リニア中央新幹線の前身は、1973年に全国新幹線鉄道整備法に基づき基本計画が策定された「中央新幹線」。しかし、公的資金獲得のめどがたたず、四半世紀以上も整備新幹線への昇格が棚上げされていた。

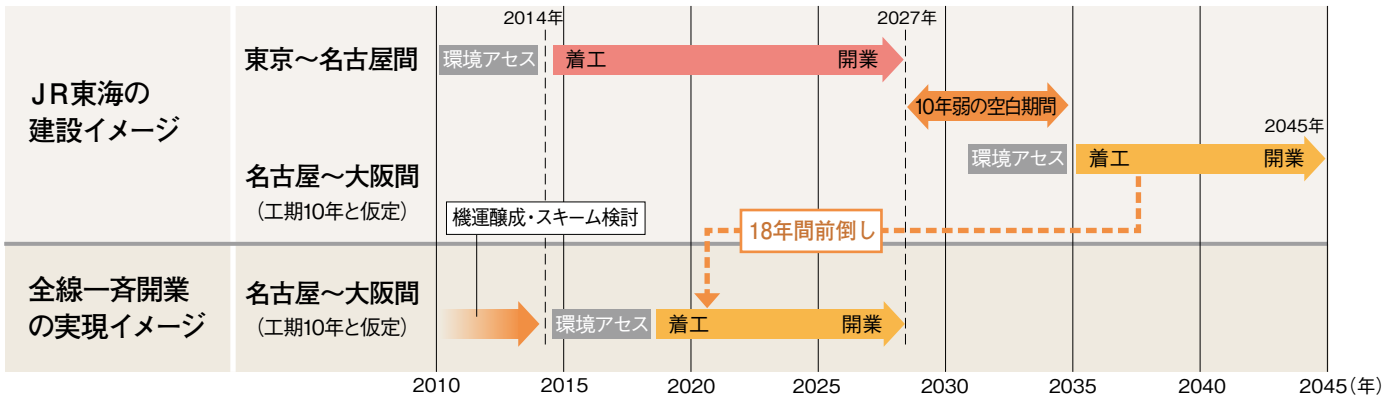
その潮目が変わったのが2007年。東海旅客鉄道(JR東海)が自らのイニシアチブと自己負担を前提に整備を行う意思を示したことから事業化の機運が高まった。その後、2010年に設置された国土交通大臣の諮問機関「交通政策審議会中央

新幹線小委員会」による事業者選定と整備計画の審議を経て、ついに2011年5月、国土交通大臣よりJR東海に対して建設指示が発令され、事業が動き出した。

このプロジェクトの最大の特徴は、JR東海が独自に開発した超電導リニアモーターカーによって東京—大阪間を67分で結ぶこと。東海道新幹線とリニア中央新幹線沿線の居住者約7,000万人を内包する一大メガロポリスが形成されることの社会的なインパクトは計り知れない。

その一方で、整備に向けた大きな課題となっているのが、資金スキーム。総額9兆300億円といわれる巨大プロジェクトでありながら、その整備

〈図 リニア中央新幹線建設スケジュール〉



費用は全額JR東海が負担することとなっている。そのため、2027年の東京―名古屋間開業時には同社の長期債務残高は約5兆円に膨れ上がる見込みで、名古屋―大阪間はその沈静を待ってから着工するという2段階方式での整備が計画されている(図)。結果、名古屋―大阪間の開業予定は、東京―名古屋間開業から実に18年遅れの2045年となっており、大阪を玄関口とする関西や西日本にとっては大幅な出遅れ感が否めず、将来的な地盤沈下も懸念されている。

関経連、全線同時開業に向けた取り組みを開始

■取り組み体制の整備

関西・西日本の出遅れ感を払拭し、リニア中央新幹線の整備効果を最大限に高めるには、東京―名古屋―大阪間の全線同時開業が求められる。そこで、当会では、2011年3月にリニア中央新幹線研究会(以下、研究会)を設置。同年5月には辻卓史・鴻池運輸会長が広域基盤委員会リニア担当委員長に就任し、委員長の下、リニア中央新幹線の全線同時開業の実現に向けた取り組みを開始した。

しかし、与えられた活動期間は限られている。仮に、名古屋以西の工事期間を東京―名古屋間よりも短い10年と見ても、全線同時開業を実現するためには環境アセスメントを2014年には開始する必要がある。リニアと聞くと、何となく遠い未来のことと思いがちだが、今がまさに勝負の時。ここ数年の頑張りで成否が分かれることになる。

■研究会の活動状況

研究会ではフェーズ1の活動として大阪開業早期化の意義を検討。2011年5月に3大効果・活用アイデアとして取りまとめた(表)。検討を通じ、

リニア中央新幹線が日本の活性化と災害に強い国土形成に果たす役割を見だし、あらためて国家的プロジェクトとしての重要性を確認した。

〈表 3大効果・活用アイデア〉

- ①東京―大阪移動時間短縮に伴う3大都市圏間のface to face交流圏の拡大と学術研究拠点間の連携強化による知的創造の活性化。【直接効果】
- ②東京―大阪ビジネス旅客のリニアシフトに伴う東海道新幹線をはじめとする全国新幹線ネットワークによる観光・物流利用の拡大。【派生効果】
- ③3大都市圏間の人流・物流の一体化による全国を牽引しうるメガロポリスの誕生、中枢機能の平時分散や国内の均衡発展の促進。【派生効果】

続くフェーズ2では、全線同時開業に向けた機運醸成活動を開始。フェーズ1で得た活用アイデア等も掲げながら、国やJR東海、沿線の自治体、経済団体等との意見交換やシンポジウム等を開催し、リニア中央新幹線の全線同時開業に向けた関西としての取り組み機運の醸成をはかった。

昨年末には、大商・関西経済同友会と、関西一体での取り組み強化に向けて相互に協力し合うことを確認。本年5月21日には、3団体の主催により「リニア中央新幹線大阪開業早期化シンポジウム」(P.4～5参照)を開催し、機運醸成活動の本格スタートを飾った。

そして本年7月、研究会はフェーズ3の活動として全線同時開業を実現するための整備スキームの検討に着手。中川大・京都大学大学院工学研究科教授、地主敏樹・神戸大学大学院経済学研究科教授をアドバイザーに迎え、現実性の高い整備スキーム案を今年度中に取りまとめる。その上で、2013年度にはJR東海、国等の関係機関に対し、全線同時開業に向けた方策として提言することをめざす。(地域連携部 藤田啓介)

リニア中央新幹線 大阪開業早期化シンポジウム ダイジェスト

当会では、5月21日に「リニア中央新幹線大阪開業早期化シンポジウム ～今、共に考えよう。リニア超特急とともに広がる未来。～ Kansai meets maglev!」(共催:大商、関西経済同友会ほか)を開催。定員500名に対し、1,045名の参加申し込みがあり、抽選を行うほどの盛況ぶり。当日も会場のりそな銀行大阪本社地下講堂が580名の参加者で満席となるなど、関心の高さがうかがえた。

森関経連会長の開会挨拶の後、寺島実郎・日本総合研究所理事長の特別講演と大阪開業早期化の意義を語り合うパネルディスカッションを行った。

<特別講演>

世界に臨む関西、 リニアをいかに迎えるべきか



寺島実郎

日本総合研究所理事長

2030年ごろを見据えて日本および日本周辺を考えるべきである。その際キーワードとなるのが、「アジアダイナミズム」と「大中華圏」。いまや日本の最大の貿易相手国となった中国は、香港・台湾・シンガポール等と有機的な交流を拡大させており、ネットワーク型発展の過程にある。一方の日本のキーワードは「人口減少」。将来的に日本が「アジアダイナミズム」と向き合いながら活力を維持するカギは「交流と移動」にある。

リニア中央新幹線には、①東京―名古屋―大阪の3大都市圏、7,000万人が1時間圏内に内包されるシナジー効果、②「(都市と地方の)2地域居住」が可能となり、1人が都市と地方の両方で役割を担うことで人口が減少しても活力を維持する効果、③大動脈の二重系化による災害対応力強化、という3つの効果を期待している。

関西には、①2027年に東京―大阪を開業する気迫で臨むこと、②日本のパラダイムを変えうる国家

的プロジェクトに対する約9兆円の先行投資の価値を認め、JR東海に敬意を払いつつ、国家主導で取り組む発想を持つこと、③関西国際空港(関空)・阪神港などの交通・物流基盤や、奈良・京都などの歴史資産の活用を含め、リニア中央新幹線を生かし切るような後背地産業界構造の再構築を提言したい。

<パネルディスカッション>

共に語ろう。 リニア大阪開業早期化の意義

コーディネーター：辛坊治郎・キャスター

パネリスト：

斎藤峻彦・近畿大学名誉教授

青山公三・京都府立大学公共政策学部教授

斉藤雪乃・タレント

辻 卓史・関経連広域基盤委員会リニア担当委員長



■リニア中央新幹線プロジェクトの意義

斎藤：東海道新幹線はピーク時間帯には約17,000人を運ぶ。飛行機輸送なら400人乗りの大型航空機を1.5分間隔で飛ばす換算。この輸送能力を補完しうる手段はリニア以外にない。超電導リニア方式は世界最先端の国際商品でもある。

自然災害に備え高速鉄道軸を多軸化する意味からも3大都市圏の最短ルートである中央ルートを選択すべきである。しかし、これが名古屋で止まってしまっただけでは、関西は経済効果を受けない機会損失に加え、都市間競争から脱落するという二重のハンディキャップを背負ってしまう。

リニア中央新幹線が全線開業すれば東海道新幹線のビジネスユースはリニアにシフトする。そうなれば新幹線で貨物輸送を行ったり、フリーゲージトレイン(軌間可変電車)を用いて新幹線と在来線の直通運転を行うことなども考えられる。

辻:「東京一極集中と地方の疲弊の同時進行」と「東海地震や東南海・南海地震等の大規模災害リスク」を念頭に置くべき。これらに対処し得る強い国づくりのためには、日本各地が24時間的に結ばれている交通物流ネットワークの構築が不可欠であり、リニア中央新幹線の建設が急がれる。

関西にとって、2023年全線開業の新名神高速道路、2025年敦賀開業の北陸新幹線とリニア中央新幹線は、交通物流基盤強化のための3点セット。さらに関空や阪神港の機能強化が実現すれば関西の交通物流インフラが格段に強化され、首都機能の補完機能が整う。リニアだけ2045年開業では遅い。

青山: 関西と首都圏を新幹線一本で行き来することに慣れた利用者にとって名古屋でリニアと新幹線を乗り換える“乗換抵抗”はかなり高い。また、リニアが名古屋までだからといって名古屋が西日本の玄関口になることも考えにくい。一方、大阪まで開業すれば、東京-大阪間の航空需要を取り込むこともできるようになり、JR東海の経営にもメリットをもたらす。経済状況の変化が激しい昨今、18年の期間を挟んで整備するリスクも大きい。全線一斉に整備すべきである。

齊藤: 新幹線に余裕ができれば、食堂車や展望車の登場など新たな楽しみにも期待できる。

18年のタイムラグは、引退した300系「のぞみ」の寿命に相当する。初代のリニア車両が大阪に乗り入れられない可能性もある。それは非常に残念。

■全線同時開業を可能にする整備スキームとは

斎藤: リニア中央新幹線は、社会的必要性が高く、公費での建設を検討する余地がある。また、需要対応型路線でもあるので、公費で整備した後にJR東海が使用料+αを国に支払う形を取り、最終的に買い取るという方法も検討できるのではないかと。

辻: 今後の日本はアジアの新興国の成長力を取り込む必要がある。そういった国々で求められているのが水道や鉄道など社会基盤の整備。その意味で輸出も十分に考えられるリニアの技術は国宝級の技術といえる。これまでJR東海がつぎ込んだ莫大な開発費を補てんするなどして、リニア技術の国有財産化を検討してはどうか。

大阪までの全線同時開業で収益性が高まるとの調査もあるなか、JR東海が一括整備を行わないのは資金的な理由だと聞いている。整備スキームについては、関西の経済界・自治体からも知恵を出し、ともに考えていくことが必要ではないか。

青山: 整備スキームについては、プロジェクトファイナンス方式に切り替え、特別目的会社(SPC)を作り、全国の企業から出資を募る方法もある。JR東海が出資することも可能で、最終的にリニアをJR東海の所有にする仕組みを作ることもできる。米国では、地方の高速道路でも採算が見込めれば、金融保証会社が債権を保証して世界中から資金を集めたり、連邦政府の権限でガソリン税の一部を道路以外の交通整備に活用したりしている。こういった手法を日本も参考にすべきである。

齊藤: JR東海の決断でようやく動き出したリニア。今後は、自治体とも協力して地元の熱意をさらに高め、大阪開業をぜひとも早めてほしい。



辛坊: 皆さんのお話をうかがい、われわれに必要なのは、これからの日本にリニアを作る体力があるかを憂うことではなく、「リニアを作ることで、未来がひらけている日本を作る」という発想を持つことだと実感した。

今日がその出発点となるよう「出発進行」の声で締めたいと思います。ご一緒に。会場の皆さんの熱意が大切です。

(齊藤雪乃氏の音頭で、場内一同「出発進行」を発声し、パネルディスカッションが閉幕)

(文責・関経連事務局)

「地元の熱意」が伝わる整備スキームを ——リニア中央新幹線研究会の挑戦

リニア中央新幹線の全線同時開業をめざし活動を続けるリニア中央新幹線研究会(以下、研究会)。今年7月からはフェーズ3として整備スキームの検討に入った。

新しいステージの活動を始めるにあたり、研究会アドバイザーにご就任いただいた中川氏、地主氏と辻リニア担当委員長に全線同時開業の意義や研究会活動に対する思いを語っていただいた。

リニア中央新幹線 全線同時開業はなぜ必要か

辻：リニア中央新幹線は、21世紀最大の国家プロジェクトといっても過言ではありません。これを国土交通大臣の建設指示の発令によりJR東海が整備するわけで

ていけたのは大きな前進です。しかし、名古屋でいったん止まってしまうと関西のみならず、日本経済にとっても大きなマイナスです。東西を移動する1日20万を超える人が、18年にわたり名古屋で乗り換えすることにもなりますので、利用者の利便性、インフラとしての重要性、鉄道の競争力の面等から考えても全線同時開



辻 卓史 氏

TSUJI Takashi

広域基盤委員会リニア担当委員長
(鴻池運輸会長)

中川 大 氏

NAKAGAWA Dai

リニア中央新幹線研究会アドバイザー
(京都大学大学院工学研究科教授)

地主 敏樹 氏

JINUSHI Toshiki

リニア中央新幹線研究会アドバイザー
(神戸大学大学院経済学研究科教授)

すが、ルートを選定をはじめ意思決定が早くできる等、民間企業が整備を行うことには大きな意義・メリットがあります。しかし一方で限界もあります。最大の課題はファイナンス。名古屋ー大阪間の開業予定が東京ー名古屋間開業の18年後となる原因はここにあります。民間企業が整備する意義やメリットは生かしつつ、限界をカバーする策をいかに講じることができるか、これが早期開業の成否のカギを握ると思います。

中川：JR東海が自力で整備すると決断し、着工まで持つ

業したほうが望ましいというのは異論のないところではないでしょうか。

地主：東海道新幹線は、近い将来に発生が予想されている東海・東南海地震に対して、極めて脆弱です。その複線化という意味でもリニア中央新幹線は大切なインフラです。阪神・淡路大震災後のフォローアップ等をお手伝いした者として、全線同時開業を後押しできるファイナンス計画を作りたいですね。

米国では、空港整備に際しレバニュー債を発行し、

空港の収入で返済を行うのが一般的です。こういった手法も参考にできるのではないのでしょうか。

国のインフラとしてのリニア中央新幹線、そこから見えるもの

辻：確かにリニア中央新幹線は国家的見地に立って考えるべき問題であり、国の重要なインフラという観点からも全線同時開業を議論していただきたいですね。東日本大震災後、多くの人が複眼型の国土構造や首都機能のバックアップ体制の整備の必要性に気づきました。関西がその役割を果たす上でも早期にリニア中央新幹線が開通することが必要です。

また、新興国の成長を取り込むことが今後の成長に不可欠な日本において、鉄道・電力・水道といったインフラ技術は有望な商品です。リニアの技術も大きな武器となる国宝級の技術だと思います。

中川：東海道新幹線の開通当初は圧倒的に世界をリードしていた日本も、世界で高速鉄道が作られるようになり、他国に追いつかれています。この要因の一つは日本の高速鉄道政策が大変遅れたことにあります。約40年前に作られた全国新幹線鉄道整備法以降、国家戦略的な視点からの鉄道計画は作られておらず、リニア中央新幹線のように画期的なプロジェクトですら旧態依然の法律と貧弱な公的財源のもとで整備されます。リニアは日本があらためて世界をリードできる技術。その恩恵を一日も早く国民が受けられるよう、できる限りの努力をすべきです。

地主：企業・事業所数の減少、企業の資金需要の落ち込みなどを受け、関西の金融界は中堅・中小企業のアジア進出を支援する事業に力を入れています。これは避けられない流れではありますが、関西の活性化を考えると国内での事業展開も必須です。リニア中央新幹線に限らず、関西の金融界の資金を活用して、企業が関西にベースを置きながらアジアでも展開できる仕組みも検討できればと思います。

研究会フェーズ3の活動 —複数の整備スキーム案の提示をめざす

辻：関経連では昨年3月に研究会を立ち上げ、全線同時開業の実現に向けて検討や活動を続けています。この7月からはフェーズ3の活動を始めました。目標はリ

ニア中央新幹線の整備スキーム、特にファイナンス面の提案。まずは荒唐無稽な案も含め、いろいろなアイデアを議論することから始めたいと思っています。専門家の意見を聞いたり、いくつかのアイデアを組み合わせたりしながら、さまざまな角度から検討を重ね、JR東海さんにも納得していただける案に仕上げていく予定です。複数の選択肢を提示する形がよいと思いますが、先生方のご意見は。

地主：私も、複数案から一番適当な案を選択してもらうのがいいと思います。

荒唐無稽な案の部類かもしれませんが、寄付のような仕組みを作り、国民から広く資金を集めるという方法を検討してもおもしろいかもしれません。

また、名古屋以西の建設に特定したプロジェクトファイナンス方式で資金調達をはかり、そのバリエーションを検討することなども考えられます。それなら全線同時開業の可能性は十分に残っていると思います。金融機関等にプロジェクトへの参加意欲をヒアリングするのも一つの手ですね。「JR東海さんが受け入れやすく」「出資しやすく」「国家プロジェクトにふさわしい」スキーム案を探っていきます。

中川：JR東海が単独整備を決断したのも収益性を見込んでのことでしょうから、工夫すれば早く整備できる方策が見つかるはずですが。特に、忘れてはいけないのが利用者の視点です。名古屋での“乗換抵抗”は大きく、需要への影響は避けられないと思います。

研究会では需要予測も行うと聞いています。新しいプロジェクトですので、データも限られるでしょうし、乗換抵抗についても九州新幹線など類似の事例を使って検証するしかなく、大変な作業となることが予想されます。しかし、算定基準のデータや算出方法も公表できるような形で、堅実な需要予測を示していただきたいと思っています。

辻：研究会がめざすのは、全線同時開業によるメリットを具体的に説得力のあるデータとして出すこと。われわれ関西も、ただお願いするだけではなく、自己負担での整備を決断されたJR東海さんに敬意を表しつつ、検討に値する案を示したいですね。

会員の皆さんや地元の方々にも全線同時開業の意義をご理解いただき、「地元の熱意」を示す活動にぜひご協力いただきたいと思っています。(企画広報部 岡田真紀)