

## リニア中央新幹線 全線一斉開業の意義

リニア中央新幹線—東京～大阪間を約1時間でつなぐ夢のプロジェクトが動き始めた。

ただし東京～名古屋間の開業が2027年であるのに対し、大阪開業は2045年。

この18年のタイムラグに、だれしもが関西の将来に不安を感じているのではないだろうか。

しかし今、関西に必要なことは、リニア中央新幹線の必要性を具体的にイメージして共有することである。

そこで当会では、全線一斉開業の実現に向けた調査研究を行う「リニア中央新幹線研究会」を本年3月に設置。

取り組みの第1弾として、プロジェクトの状況確認と「大阪開業早期化の意義」の検討を行った。

### 動き出したリニア中央新幹線 ～プロジェクトの生い立ち

2011年5月27日、大畠国土交通大臣から、東海旅客鉄道(JR東海)に対してリニア中央新幹線の建設が指示された。総事業費約9兆円ともいわれる巨大大事業が、今後はJR東海主導で推進される。

「東日本大震災への対応に全力をあげるべきとの意見もあるが、日本の未来展望を示す事業としてリニア中央新幹線を一步前に進める」との大畠大臣の言葉を受け、震災復興の取り組みとともに日本再生の一翼を担う夢のプロジェクトが動き出した。

今でこそリニア中央新幹線という言葉が定着しているが、そもそもは1973年に全国新幹線鉄道整備法に基づき、東京都～大阪市間を甲府市付近、長野県、名古屋市、奈良市付近を經過して結ぶ「中央新幹線」として基本計画が策定されたものであった。しかしその後、多くの基本計画路線が国や地方の公的資金での整備を前提に整備新幹線としての事業化を果たすなか、中央新幹線は事業主体も未定のまま取り残されていた。そこに事業化の意欲を示したのがJR東海である。

同社は、1987年に国鉄分割民営化で発足した当初より、中央新幹線

を、当時すでに輸送限界に近づきつつあった東海道新幹線のバイパスと位置づけ、超電導リニア方式の導入と東海道新幹線との一元経営の実現を経営課題に掲げた。その後、全国新幹線鉄道整備法に沿って国の指示を受けて予定ルート地質調査を行うとともに、自己資金を投じて超電導リニア技術の実用開発を進めた。そして、2005年について超電導リニアの基盤技術が実用化水準に到達すると、2007年にリニア中央新幹線を自らのイニシアチブと自己負担を前提に整備する意思を世に表明した。

これを受け、2010年に国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会中央新幹線小委員会(以下、交政審)が、事業者の選定と整備計画の策定に向けた審議を開始。本年5月に最終答申(表1)が出され、建設指示が発令されるに至った。

このように、JR東海がリニア中央新幹線プロジェクトに力を注いできたことは、今後、本プロジェクトのあり方について検討を進める際にも留意が必要である。

### プロジェクトの概要 ～意義と課題～

交政審は、最終答申においてリニア中央新幹線プロジェクトの意義と

整備スケジュールについての見解(表2)を示し、特に大阪開業の早期化に向けては、関西としての意志を示すことが重要とした。

JR東海が示した計画諸元(表3)によると、大阪開業は、東京～名古屋間の開業予定である2027年から18年後の2045年とされている。その整備方式が2段階方式(図1)となっているのは、JR東海が経営の健全性を維持しながら建設を進めるため、建設期間中の長期借入残高を5兆円以内に抑制することを適当としているためである。名古屋開業時に長期借入残高がほぼ上限に達するので、大阪への延伸工事の前に鎮静期間が必要となり、10年弱の空白期間が生じることとなる。

関西としては、大阪開業を18年前倒して2027年の全線一斉開業をめざしたいところであるが、仮に大阪への延伸工事に必要な期間を10年とすると、2014年には名古屋以西の環境アセスに着手する必要がある(図1)。つい、遠い将来のことと考えがちであるが、実は残された検討時間は限られている。まさにこの数年で解決策を見出さねば間に合わないのである。

今、われわれに必要なのは想像力である。リニア中央新幹線の活用方策と大阪開業早期化の必要性をイ

メージし、それを関係者間で広く共有し、強い意志を持って解決に向けて知恵を絞らなければならない。

### 大阪開業早期化の意義 ～研究会の取り組み報告～

当会のリニア中央新幹線研究会でも全線一斉開業の実現に向けた取り組みの第1弾として、「大阪開業早期化の意義」を検討した。

交政審の見解をふまえつつも、特に、①大阪開業の実現に伴う効果、②3大都市圏だけでなく全国で享受できるメリット、③今回の大震災からの教訓である「災害に強い柔軟な

国土」の実現への有効性といった視点から検討を行い、極めて明解かつ魅力的な3つの活用ビジョンを得た。

#### (1) 3大都市圏のFace to Face強化

リニア中央新幹線の大阪開業により東京～大阪間が67分で結ばれることの直接効果である。

技術開発や研究開発段階における関係先とのFace to Faceのコンタクトは、移動時間が2時間の範囲内で生じているとの調査報告がある(図2)。これを知的創造のための必要条件ととらえ、東京・名古屋・大阪いずれの大都市圏からも2時間以

内で移動できる範囲を整理すると(図3)、現在該当するのは東海地域ぐらいで、リニア中央新幹線が名古屋まで開業しても、名古屋周辺の中部圏と東京23区や大阪市が単体で加わる程度にすぎない。しかし、大阪まで開業するとその範囲は一気に周辺の京浜圏全域、京阪神全域にまで拡大する。また、ここに研究拠点の分布を重ねると、首都圏と関西圏の主要な研究拠点がすべて取り込まれることとなり、大阪開業によって移動時間短縮が知的創造分野でも成立することがわかる。

各都市圏が閉鎖的で自己完結型

〈表1 中央新幹線の整備計画についての交政審答申〉

区間	東京都・大阪市
走行方式	超電導磁気浮上方式
最高設計速度	505キロメートル/時
建設費(概算)	9兆300億円(車両費含む、利子外数)
主な経過地	甲府市付近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市付近、奈良市付近

〈表3 JR東海による計画諸元〉

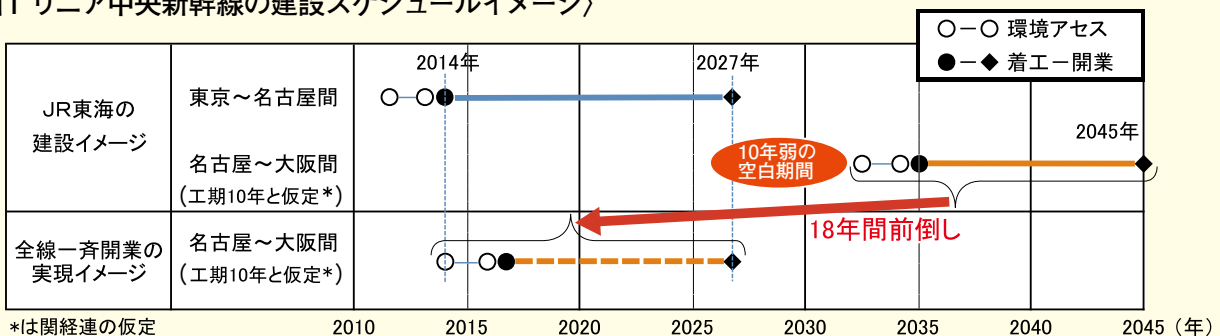
	東京～名古屋間	東京～大阪間
開業年	2027年	2045年
所要時間	40分	67分
料金(対現行)	+700円程度	+1000円程度

出所：2010年5.10交政審でのJR東海資料より作成

〈表2 交政審の見解〉

中央新幹線整備の事業意義	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実</li> <li>・ 3大都市圏以外の沿線地域に与える地域振興効果</li> <li>・ 東海道新幹線の輸送形態の転換(こだま・ひかりの増発)による沿線都市群の再発展</li> <li>・ 3大都市圏を短時間で直結する意義</li> <li>・ 世界をリードする先進的な鉄道技術の確立および他の産業への波及効果</li> </ul>
整備スケジュールについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大阪までの開業の実現性を高めるためにも、まずは東京～名古屋間の整備を着実に進めることが重要</li> <li>・ しかし、中央新幹線の整備は東京～大阪間を整備してはじめてその機能を十分に発揮し、効果を得ることができる事業であるから、大阪開業の早期化に向けた具体策を検討すべきである</li> <li>・ 特に関西圏については、中央新幹線の整備を見ずして、中長期的な関西経済活性化方策を関西圏全体で検討し、戦略的な地域づくりを行うことが極めて重要である</li> </ul>

〈図1 リニア中央新幹線の建設スケジュールイメージ〉



\*は開経連の仮定

であるがゆえに互いに重複した研究テーマに取り組むといった不効率率が、リニア中央新幹線の開業により相互の連携が深まることで解消される。各都市圏が独自の得意分野を極めつつ、相互補完により3大都市圏全体としてより高度な研究成果を生み出すような展開も期待されるであろう。交政審の答申でも、東京、名古屋、大阪の3大都市圏を1時間で結ぶことによる国際競争力向上への期待をうたっているが、実際には、こうしたFace to Faceの連携効果の積み重ねにより具現化されることになる。

関西では、リニア計画ルート沿線の関西文化学術研究都市(けいはんな学研都市)をはじめ、2時間圏内の神戸医療産業都市やSPring-8等のさまざまな研究拠点が一層の成果を生み出すことはもちろん、ビジネスや観光など、幅広い分野での活性効果も期待されるであろう。

## (2)新幹線ネットワークのフル活用

リニア中央新幹線が大阪まで全線開業することによる最大の派生効果は、東海道新幹線からリニア中央新幹線への旅客シフトによる東海道新幹線のゆとり転換である。3大都市圏間の旅客流動のうち、実に7割が関西発着の移動者であることから、この効果は大阪まで全線開業してはじめて得られるのである。

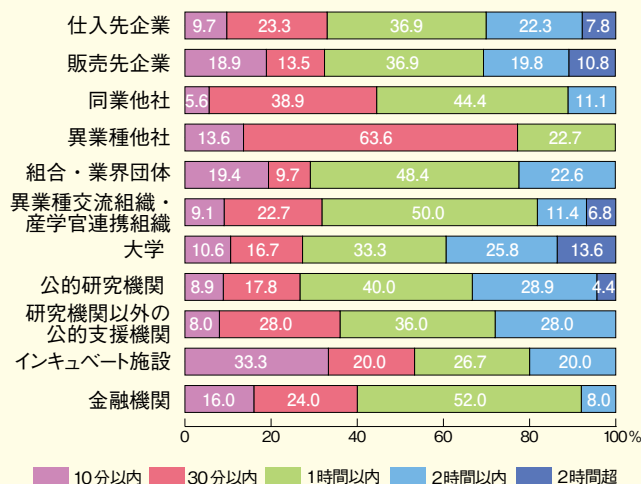
現在、東海道新幹線は東京～大阪間のビジネスユースに特化してフル稼働しているが、その運行にゆとりが生まれた場合の活用余地は、極めて大きい(図4)。

こだまの増発、九州新幹線や山陽新幹線をはじめとする全国の新幹線間の新規乗り入れや便数の拡大、さらには、今回の東日本大震災でリダンダンシー(バックアップ機能)としての日本海ルート of の価値が見直されているなかで、北陸新幹線が将来大阪に接続した場合の直通乗り入れ等、さまざまな運行形態が現実味を帯びてくる。

その活用策としてまずあげられるのが観光利用である。今後ビザの発行要件が緩和され、中国人の旅行志向が個人自由型に転換すると、地方の観光地が主役になるといわれており、連続運行と定時性に優れた鉄道の役割は今よりも格段に高まる。アジアへのゲートウェイである関西国際空港を持つ関西としては、将来の中国人を中心とする訪日旅行者の受け入れ対応の柱として、例えば、ビュッフェや娯楽機能を備えた「観光用こだま」や鹿児島～金沢間の温泉を巡る直通列車等、さまざまな新幹線の登場にも大いに期待したいところである。そうしたことが全国の観光地の振興にもつながる。

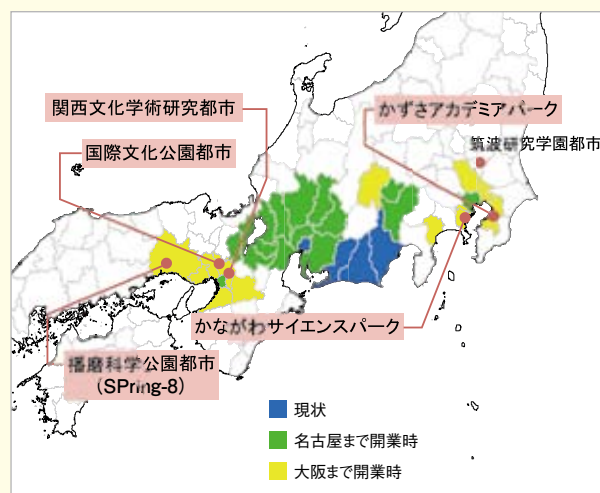
次に考えられるのが、物流利用である。全国を結ぶ新幹線の高速ネットワークでモノを運ぶことができれば、3大都市圏内はもとより、全国各地と3大都市圏の間の時間距離が一気に縮まり、新たな関係構築につながる。郵便・宅配だけではなく、電子部品等の軽量高付加価値品の

〈図2 技術開発や研究開発段階での連携・活用先との時間距離アンケート調査〉



調査：UFJ総合研究所 2002年12.2-2003年1.6  
出所：「日本の産業クラスター戦略」(有斐閣2003年)第6章/藤田昌久

〈図3 3大都市圏からの2時間圏に含まれる主要学術研究拠点〉



輸送はもちろん、技術的な課題がクリアされれば、新幹線を使って九州の生鮮食品を東京や大阪に数時間で直送することも夢ではない。そうすれば、3大都市圏の消費マーケットや国際物流拠点、本社機能等と連携する生産地や製造工場をより広域に求めることができ、地方の振興にもつながる。

### (3) 中枢機能の平時分散

先の2つの効果と政策の組み合わせにより、首都機能の分散化が大いに促進される。

3大都市圏間の人とモノの時間距離が従来の首都圏内と同等となり、3大都市圏内で平時においても中枢機能の分散を行える環境が整う。これにより、東日本大震災より教訓を得た『災害に強い国土形成』や『経済拠点の多極化』の確立に向けた、さまざまな中枢機能分散施策が可

能となる。

例えば、中央官庁の関西移転もしくは中央官庁機能の関西併設といった「行政機能の分散」、あるいは金融や証券中枢機能の関西への移転等の「経済機能の分散」など、さまざまな手法が考えられるが、いずれにおいても、リニア中央新幹線により形成された3大都市圏メガロポリスはその中枢機能を首都圏と関西圏に二極化させ、東西拠点体制を確立させることが可能となる。そうすれば3大都市圏内の均衡発展はもとより、3大都市圏が日本全国をけん引する力も引き上げられるであろう。

### 日本の復興再生に向けて

今、日本は、東日本大震災からの復興再生にあたって、新たな力強い

将来像を描くことが求められている。かつて東海道新幹線が戦後復興からの新たな発展の象徴となったように、リニア中央新幹線は新たな日本を支える基幹プロジェクトとなりうる。

関西は、近接するアジアとの深いつながりを持ち、次世代環境・エネルギーや健康科学分野における特色ある産業技術やR&D機能を備え、さらには、関西国際空港や国際コンテナ戦略港湾・阪神港等の国際物流インフラといった優れたポテンシャルも有している。われわれ関西は、これらを最大限に生かして日本の復興再生の支えにならうとしているが、リニア中央新幹線の大阪開業による3大都市圏の連携強化は、その取り組みを一気に加速させるであろう。

また、リニア中央新幹線の直接効果が人流の高速化だからといって、その先に効率最優先の単に味気ない国家像を連想すべきではない。リニア中央新幹線こそは、既存の新幹線ネットワークの活用や首都機能の分散といった派生効果を通じて、日本が世界で勝ちぬくための「効率性」を勝ち取る一方で、高度成長期以降に日本人が失いかけていた「ゆとり」や「安らぎ」といったバランスを取り戻すツールにもなり得るのである。そのためにも、東京～大阪間を早期に全線一斉開業させ、その効果を全国波及させることが望ましい。

関西は、今後も、リニア中央新幹線の全線一斉開業による効果を検証し、プロジェクトの必要性を一人でも多くの仲間と共有するとともに、その実現方法に知恵を絞っていかねなければならない。リニア中央新幹線研究会でも、これらを重要課題と位置づけて、取り組みを進める。

(地域連携部 藤田啓介)

〈図4 全国の都市圏や観光拠点を結ぶ新幹線ネットワーク〉

