

広域交通ネットワーク特別委員会会議記録

広域交通ネットワーク特別委員長 麻生 栄作

1 日 時

令和7年12月11日（木） 午後1時30分から
午後3時20分まで

2 場 所

第3委員会室

3 出席した委員の氏名

麻生栄作、木田昇、清田哲也、今吉次郎、阿部長夫、太田正美、木付親次、
三浦正臣、吉村尚久、若山雅敏、澤田友広、堤栄三、末宗秀雄

4 欠席した委員の氏名

後藤慎太郎、高橋肇

5 出席した委員外議員の氏名

守永信幸、佐藤之則

6 出席した参考人の職・氏名

京都大学名誉教授・富山大学特別研究教授 中川 大

7 会議に付した事件の件名

別紙次第のとおり

8 会議の概要及び結果

(1) 高速鉄道整備の世界的潮流と日本の現状について、参考人から意見聴取を行った。

9 その他必要な事項

な し

10 担当書記

政策調査課政策法務班	副主幹	油布陽一郎
政策調査課政策法務班	主 査	稲垣俊和
政策調査課政策法務班	主 任	三宅未紗
議事課委員会班	主 査	坂口泰弘

第8回広域交通ネットワーク特別委員会 ～広域交流・観光・産業の振興～

次第

日時：令和7年12月11日（木）13時30分～
場所：第3委員会室

1 開 会

2 参考人からの意見聴取

京都大学名誉教授

富山大学特別研究教授

中川 大 氏

3 その他

4 閉 会

会議の概要及び結果

麻生委員長 これより、第8回広域交通ネットワーク特別委員会を開催します。

本日は、都合により、後藤委員、高橋委員が欠席となっています。また、委員外議員として、守永議員、佐藤議員が出席しています。

それでは、早速ですが、本日は参考人として、京都大学名誉教授であり、富山大学特別研究教授の中川大先生に御出席をいただいています。

お話しいただく前に、私どもより自己紹介を行いたいと思います。

私は、広域交通ネットワーク特別委員会の委員長の麻生栄作です。中川教授には、大変御多忙の中、遠路より御出席をいただき誠にありがとうございます。

本日は、本委員会の検討テーマの東九州新幹線に関して、「高速鉄道整備の世界的潮流と日本の現状」についてお伺いをします。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、本日出席の委員並びに委員外議員より、お一人ずつ、選挙区等々、大分の状況が分かるように、自己紹介をしていただければと思います。

木田副委員長 副委員長の大分市選出の木田昇と申します。よろしくお願い申し上げます。

堤委員 同じく大分市の堤栄三といいます。よろしくお願いいたします。

末宗委員 宇佐市とあって、東九州新幹線が通る予定のところですよ。よろしくお願い申し上げます。

若山委員 同じく宇佐市選出の若山です。よろしくお願い申し上げます。

吉村委員 大分県の一番北部にあります中津市選出の吉村です。よろしくお願い申し上げます。

澤田委員 大分市選出の澤田友広です。よろしくお願いいたします。

三浦委員 速見郡選出の三浦正臣です。よろしくお願い申し上げます。

木付委員 大分空港があります国東市の木付です。

太田委員 由布院温泉があります由布市選出の

太田です。よろしくお願い申し上げます。

阿部委員 大分空港の隣の杵築市で、新幹線を大分空港に寄せたらどうかという一般質問をした阿部長夫です。よろしくお願い申し上げます。

今吉委員 県北の中津市の今吉です。中津市は福澤諭吉の出身地です。旧一万円はまだ使えます。よろしくお願い申し上げます。

清田委員 大分県で一番南の佐伯市の清田です。よろしくお願い申し上げます。

守永委員外議員 委員外ですが、大分市選出の守永です。よろしくお願い申し上げます。

佐藤委員 委員外の豊後高田市選出の佐藤之則です。JRの駅もございません。

麻生委員長 ありがとうございます。

これより、参考人の中川教授にお話しをいただきます。中川教授から一通り御説明をいただいた後、全体を通じた意見交換を行いたいと考えています。それでは、中川教授、よろしくお願い申し上げます。

中川教授 中川です。どうぞよろしくお願い申し上げます。

今日は新幹線のお話ということで、「高速鉄道整備の世界的潮流と日本の現状」というテーマを付けさせていただきました。新幹線に関する話は、いろんなところでしていますが、恐らく皆さんも、何十年も同じ話をし続けているという思いを抱かれています。私も、何十年も同じ話をしてきたこと、とりわけ基本計画路線のところにお伺いをしたときには、同じ話しかすることがなかった状況がずっと続いてきました。今日、話を聞いていただければ分かりますが、基本計画路線については、今が進み始める時期だと思います。

50年前に整備計画路線と基本計画路線に分かれてから、50年以上何も動かなかったのですが、整備計画路線は全然進まない状況になっています。私は京都府に長い間居まして、今は北陸に住んでいます。京都府に40年以上住んでいて、今は北陸にいる私から見て、北陸新幹

線は進みません。確実に進みません。なので、基本計画路線は相当大的なチャンスに来ています。北陸新幹線がもたっている間に、前進できるかどうか非常に大きなポイントになると思います。今日は私から提供させていただき情報を見ていただき、是非具体的な動きにつなげていただければと思います。

それでは、早速スライドを使いながら中身に入っていきたいと思います。

最初に、大きな流れについてお話をしたいと思います。日本の高速鉄道政策は大変遅れてしまいました。当然、昭和の時代から生きてきた者から見れば、日本の高速鉄道は世界一に違いないと思っていたと思いますが、それは40年前の話です。世界では高速鉄道整備が進んでいる状況ですが、日本は大きく停滞してきました。

この後少しデータでお話をしますが、世界が高速鉄道整備に非常に真剣になっている理由が、地球環境やエネルギー問題への対応、都市間交流の活発化による産業や経済の活性化、地域間の均衡、公平な地域開発、それから安全なモビリティの実現、生活の豊かさ、ゆとりの創出といったものです。こういったことを高速鉄道が生み出していくので、これからは高速鉄道を造っていくべきで、高速鉄道は次世代を支える重要な社会資本という認識になってきています。

日本の人たちも、上の方に関しては、何となく分かっていると思います。日本の北陸新幹線などでは、B/Cが1を超えるか議論されています。日本で計算されているB/CのB、便益の部分には、ここに書かれていることはほとんど計算の中に入っていません。新幹線の便益は、経済波及効果をもたらすものであると多くの人が思っているはずですが、実はBの中には全くそういう計算はされていないことも、よく知られていないのではないかと思います。

Bとして計算されるのは、利用者にとっての所要時間の短縮効果だけです。なので、たくさん乗っているところだとBが多少大きくなります。そういう指標で計算をしていると、地域間の均衡や公平な地域開発は、もともとBの計算の中では今乗っている人たちが少ないところは

評価が低くなってしまうという性質を持っており、そういうことは最初から分かっているわけなんです。世界は全く違う議論をしていることを、まず知っていただきたいと思います。

日本は1990年以降、本当に停滞してきました。無駄な公共事業と言われ、効果が適切に評価されない状況になっています。新幹線には効果があり、誰もが分かっているにもかかわらず、B/Cが1.05とか、数値が1より大きいか小さいかという非常に局所的、短視眼的、近視眼的なことを議論しているのが日本の状況です。

その結果、日本の経済力に比べて、高速鉄道への投資は極めて小さい状況にあります。これも後でデータをお示しします。新幹線に使われている国費は極めて小さいということも、よく御存じだと思いますが、こういったことも30年間何も変わっていない状況です。

諸外国と比較して、とりわけ地方展開に大きな遅れが生じていることで、地方における高速鉄道に対する評価の基準も、非常に地方に不利になる基準になっていますので、進んでこなかったと言えます。

次が、人口100万人当たりの高速鉄道の路線延長の推移です。我々が記憶している日本は世界最高だというのは、1992年までの話です。ここでいう高速鉄道は、時速200キロメートル以上で走る鉄道の区間の長さです。人口100万人当たりの高速鉄道区間の長さは、1992年にフランスに抜かれ、その後次々と日本を上回っているところが出てきている状況です。グラフには入れていませんけども、オーストリアとトルコも日本より上ですので、日本は現在8位です。建設中を含めると13位に落ちることは、ほぼ確定しています。日本は今、北海道で細々と続けていて、あと10年でできるかぐらいです。他は続けているわけですから、これからも順位を落とすことは確定的な状況です。

一方、ヨーロッパ、それから中国です。中国は当然日本よりも人口が十数倍ありますが、それでも人口当たりで中国が上にあります。つま

り、新幹線の延長は日本の十数倍あるということで、中国には人口当たりでも抜かれてしまっている状況です。とりわけ、力を入れていっているのは、EU、ヨーロッパの諸国です。アジアの諸国も相当やっています。東南アジア、西南アジア、アラブ圏のアジアの国々もかなり高速鉄道を進めている状況です。

次のスライドは、今年の11月5日にEUが発表した指標です。これまでもEUは高速鉄道に力を入れるとずっと言ってきました。先月、改めて高速鉄道の整備を加速すると発表しています。2050年までにカーボンニュートラルを実現するという目標と、ヨーロッパの国際競争力を強化するという二つの目標のために頑張りますと、先月改めて宣言しています。

指標の中に書かれていますのは、投資を加速しますということと、真に相互運用可能な欧州交通高速鉄道ネットワークを構築していきますということです。また、拘束力を持つ整備期限を設定しということで、いつまでに何を造るかははっきり決めています。それから、数か月以内にEU独自の資金調達ということで、お金のことについても、改めてしっかり戦略を策定しています。また、トランスヨーロッパ・トランスポート・ネットワーク、TEN-Tと短縮して呼ばれていますが、これを2040年までに完成させると言っています。これは、2050年までと言っていたのを、前倒して2040年とはっきり打ち出している状況です。

この2040年までのネットワークは、この地図にあたるわけですが、緑の部分が既にできているところ、黄色の部分が2030年まで、オレンジが2035年まで、茶色が2040年までということで、2040年までの間にこれだけのネットワークを増やしていく予定です。

日本の状況を一度おさらいしますと、北陸新幹線は建設してから22年ぐらしかかると言われていて、まだ着工もされていませんので、来年の2026年に着工したとしても、できるのは2048年です。恐らく2050年を超えるのではないとも言われています。2040年までにこれだけのネットワークをつくらうと

言っているのが、スピード感、やる気も全然違う状況と言えます。

黄色のラインが引かれている2030年のところが、例えば、バルト三国を結ぶ路線とスペインの北側の部分です。スペインの北側の部分は、在来線があるか分からないくらいしか走っていないところです。バルト三国も鉄道で結ばれている部分がほとんどありません。鉄道需要がほぼないところが、早く優先的に造っていくべき路線として上がっていることも、日本とは全く違う発想だということが分かると思います。

これは、バルト三国の辺りを拡大したものです。レール・バルティカと呼ばれるバルト三国を結ぶポーランドまで行く鉄道が2030年まで、チェコからスロバキア、ハンガリーからルーマニアを結ぶ線が2040年までと目標に上がっています。ヨーロッパも、目標に上げたからといって、必ずその年までにできるわけではありません。しかし、先月、改めて2040年までにやりますとEUの公式文書として発表しているわけですから、しっかりと進行管理をしながら本気で造っていくところははっきりしています。

計画を見ていきますと、日本はこれから先20年間くらい、今のままだとプラスになっていかないのが、このままだと2040年までに20位以下となることが確定的で、どんどん順位を落としています。日本のサッカーの世界ランキングよりも、こちらの方がずっと低くなっていく感じになってきています。このままだと、例えば北海道新幹線が札幌まで出来上がったたり、リニア中央新幹線で東京一名古屋間が出来上がったたりすることを入れても、今の順位かそれ以下という状況です。

日本では、なぜ進まないのか考察していきますと、EUと中国などでは、いつまでに何を造るかははっきり掲げているのに対して、日本は全く分かりません。50年前に計画をつくったにもかかわらず、いつできるのか全く示されてもいません。いつまでにやるかが決まっていな計画は、計画とは呼べないと言わざるを得ない状況です。

それから、EUにしても中国にしても、地域全体でどういうネットワークをつくるのかという視点があるわけですが、日本では、敦賀―大阪間をどうするのか、佐賀県区間をどうするのかという非常に局所的なところだけを何年も議論している大変レベルの低い状況です。

また、評価の視点がEUなどは地球環境やエネルギー問題への対応、つまりカーボンニュートラルを達成するために高速鉄道が重要だという視点を持っているにもかかわらず、日本のB/CのBの中身に、その指標がどれだけ影響しているかということです。これは後でまた数字でお話をしますが、EUなどは、カーボンニュートラルを目指すと言っている以上は、当然、高速鉄道を造れば地球温暖化ガスの排出量がかなり小さくなることをしっかり計算しています。日本では、そういったものがB/CのBの中に、入っていないわけじゃないんですが、ほとんどBに影響しない数字でしか計算されません。この結果、1992年以降は地方展開で特に遅れてしまっています。

それから、新幹線だけではなく、ほかの線にまで影響しているということで、新幹線が計画だけで本気で造らないために、例えば日豊本線なども含めて、在来の鉄道をどうしていくのかという議論すら進んでいかない状況になっています。中途半端な新幹線計画があることによって、ほかの鉄道整備も遅れてしまっています。

とりわけ、二つ目のところに書いていますように、例えば複線化率などは、先進国の水準を大きく下回る30%台ですけれども、今、全国で複線化をしているところはほとんどないです。単線の鉄道は道路でいえば片側交互通行になるわけですから、日本の鉄道の70%は片側交互通行で運行しているわけです。そんな非常に低水準の現状であるにもかかわらず、これにすら手がつけられない状況になっている非常にレベルの低い鉄道政策になっています。

それから、LRT、ライトレールと呼ばれるものですが、ヨーロッパでもアジアでもアメリカでもどんどん進んでいます。日本にも計画はたくさんあるようですが、ほとんど進んでい

せん。それから、ローカル鉄道などは利便性がほとんど向上していなくて、むしろ低下をしている状況にあって、廃止路線、あるいは廃止を協議中のところまで出てきています。

このあたりも、ヨーロッパは全然発想が違います。山奥の路線でも、例えばスイス、オーストリア、ドイツなど、かなり多くの国で、地方の路線であっても1時間に4便くらいあるのは当たり前前のダイヤになっています。それに比べて、日本では〇〇本線と呼ばれるところでも、30分に1本走っていれば良い方で、地方の路線は1時間に1本すらない路線がいっぱいある状況で、地方の鉄道のレベルは、格段に差がついてしまっています。

その結果、鉄道のトップランナーだったことは、自他ともに30年ぐらい前までは認められたと思いますけども、今は全然そんなことはない状況です。

とにかく日本全体としては、国の政策を中心として鉄道政策がほぼありません。一つだけあるのは、50年以上前の1973年につくった全国の新幹線鉄道ネットワークの計画で、それも50年間何も進んでいません。在来線に関する全国的な計画などは何も持っていないし、複線化などの政策は全く出てきていない状況です。

これは、1990年の鉄道輸送旅客数を1としたときに、その後どう変化してきたかをグラフで表したものです。西ヨーロッパのGDP上位10か国と、アメリカの30年間の変動を見たものですが、日本は最低水準だと明らかに分かります。30年前は圧倒的に日本がリードしていたわけですから、絶対的な量としては小さい方ではありませんが、伸び率で見れば全然伸びておらず、正に失われた30年の代表であるかのような結果を保っています。鉄道など全くやる気がないと思われるアメリカよりも伸び率は低い状況になっています。

何でこうなったかということ、やはり社会資本としても鉄道を全く整備してこなかった、これが日本の状況です。例として挙げていますのは、これは日本中どこにでも見られる現象ですが、JRの鳴門線です。四国新幹線のルートにあた

る徳島県の鳴門線ですが、大正時代にできた単線の非電化路線です。昔、鉄道と並行して撫養街道と呼ばれる旧街道があり、昭和の時代に2車線の道路ができました。さらに昭和から平成にかけて4車線のバイパスができて、それと並行して高速道路ができており、道路は時代に応じてどんどん変化しています。一方で、鉄道は単線非電化のまま何も変わっていません。これは、日本中どこにでもある光景になっている状況です。

次のスライドです。在来の鉄道も高速道路も新幹線も、全て東海道筋に最初にできましたが、在来鉄道と高速道路は何年後にできたのか、新幹線はできていないところもありますので、何年後にできるのかを見たものです。例えば在来鉄道の場合は、東北は2年後にはでき、新幹線の場合は、盛岡駅まではある程度の期間にできましたが、青森駅まで行ったのはこの時期ということです。ほかも見ていきますと、東北及び山陽は進んでいます、北陸は新幹線が金沢駅まで来たのが50年後、敦賀駅は60年後で、全線は見通せない状況です。

西九州の場合、鹿児島本線ルートの場合でも50年間かかっています。東九州の場合は、在来鉄道は34年後。高速道路もかなり時間がかかったようですが、51年後に全線ができています。それに比べて新幹線は、61年経過しても進展がなく、何年後なのか誰も見通せない状況になっています。新幹線だけが本当に遅れてしまっている状況です。

新幹線が陳腐な交通になってしまったという時代を迎えているんだったら、仕方ないかもしれませんが、これからの社会資本として最も重要なものだと世界では言われています。新幹線の地方展開がこれだけ遅れているのは、やはり政策的に明らかに失敗してきたと言わざるを得ないと考えられます。

日本の停滞要因をいくつか上げていますが、一つは、ビジョンや国家戦略がないこと。50年前に決めてから何にも変わっていない状況で、目標年次も決まっています。ネットワークとして全体を完成していこうという気概も全く見

られない状況で進められてきました。

(2)と(3)については、これから少しずつスライドで御説明をしていこうと思います。評価の手法や意思決定制度が、昔ながらのやり方でやっているだけで、新しい時代に向かって新しい交通社会資本整備をつくらうという視点が全く感じられない明白な過少評価をしている状況だと思います。

3番目に、財政配分の硬直化や、先入観の固定化があります。

まず、評価手法と意思決定制度の硬直化ですが、着工5条件と称し、日本では金科玉条のように言われています。これを目指して頑張ることが整備計画路線の目標になっていますが、世界が考えている基準とは全く違います。カーボンニュートラルを2050年に達成するために頑張らしましょう、地域間の格差を解消しましょう、そういったものを目指して造っていこうとしているときに、ほぼ交通政策と呼べるようなものではない、収支採算性、投資効果は入っていますが、B/CのBは過小評価のBですので、その程度の評価しかしていない状況です。あと、並行在来線の分離の話も本当にナンセンスです。新幹線を造ったら在来線が要らないかのような発想がどこから出てくるのか、全く交通政策とは言えない発想であるにもかかわらず、恥ずかしげもなく当たり前のように議論されています。

当然ですが、カーボンニュートラルを達成しようと思えば、新幹線を造ったら在来線は要らないなんて言っていたら、その方向には向くわけがありません。なぜ新幹線を造らなきゃいけないかという、鉄道の競争力を高め、鉄道にシフトさせていくことが、カーボンニュートラルへの道だと考えているからです。新幹線ができて在来線がなくなってしまうと、そんな方向には全く向かないので、新幹線を造ったら在来線は要らないなんてことを当たり前であるかのように言っている日本の政策は、本当に交通政策として恥ずかしい発想です。

16年前につくったままで何も変わっていませんし、13年間着工された路線はありません。この先10年以上開業する路線も恐らくないと

思われます。つまり、このような死文が残っているだけで、何の役にも立っておらず、全然進める方向には向いていない内容になっています。

それから過小評価です。これは極めて重大な問題で、日本の新幹線は、もともと無駄な公共事業と言われてきました。その無駄な公共事業と言われていたのは九州新幹線や北陸新幹線だったわけですね。例えば、赤字垂れ流しと言われていた九州新幹線、北陸新幹線なども出来上がって、実際に見てみるとそんなことは全然なく、新幹線ができた地域は、しっかりと元気にやっています。今、赤字垂れ流しと言っている人など誰もいないことが分かってきましたので、新幹線は無駄な公共事業ではないことは、国民の多くが分かり始めています。それにもかかわらず、今度は、新幹線を造らなければいけない国土交通省がつくっている評価の基準そのものが非常に過小評価になっています。ここに書いている効果が、B/Cの計算には全く反映されていないマニュアルで評価をしているわけです。

私も評価マニュアルの策定委員の1人でしたので、その責任の一端はあると思いますが、いまだに昔につくった評価マニュアルのままでやっている状況です。

カーボンニュートラルに向けて重要なのは、例えば、環境便益です。環境に対してどういう便益があるのかを計算するものです。日本のマニュアルの中にも計算方法が書いてあります。北陸新幹線の敦賀駅—大阪駅間の便益は、こんな形で、計算されているのはほぼ利用者便益です。つまり、時間短縮効果という利用者が直接受け取る時間短縮の便益だけが計算されています。運賃収入増加は、JRの中に入るものです。これはJR側には収入として入ってきますが、実は利用者が負担しているお金ですので、本来計算の区分の仕方によっては違う書き方になるはずですが、いずれにしても、このあたりの便益のことだけが計算の中に入っていて、環境便益と称するものは58億円が入っているだけなので、この計算が変わったところで、B/Cが0.01に変わるかわからないくらいで、ほとんど

変わらないくらいの評価しかされていないということです。

そして、右側がレール・バルティカというバルト三国を貫く高速鉄道の評価報告書の中に出ている環境便益です。日本円に換算すると6,500億円ぐらいで、キロメートル当たりで見ても、日本の北陸新幹線の場合は0.4億円なのが7.5億円ですから、20倍近い評価をしています。環境に対する便益もだいぶ違う評価をしているということです。

例えば、レール・バルティカなどで環境便益が大きく出てくるのはなぜかということ、このあたりは鉄道が発達しておらず、自動車に頼り切っているため、それが鉄道に転換することによる環境の便益が大きいからです。

日本の地方は自動車社会になってきていますので、実は自動車社会のところほど、環境便益が大きく出てくる計算にならなければいけないのに、全く逆の考え方になってしまっています。

もう一つは、レール・バルティカ、ハンガリー、ルーマニアの高速鉄道整備の優先順位が高い理由を上げました。EUのB/C、費用便益分析の計算の中には、ワイドーエコノミックインパクトと呼ばれるものが含まれる計算をしているものもあります。これには、経済への波及効果、例えば所得の増加が入ってきますので、所得水準の低いところの方が伸び代が大きく、高く評価される基準になるということになります。

これと並んで、コヒージョンポリシーという基本的な考え方があります。コヒージョンは直訳すると結束という意味で、地域全体、EU全体が一緒になって成長していきましょうということなんですね。そういう考え方が基本的にあるので、周辺地域の評価が高くなる形で評価されています。

高所得地域の成長余地は小さく、周辺地域の伸び代が大きいので、周辺地域の評価を高めようという考え方があることによって、さきほど示したように2040年のネットワークの中でも、とりわけ周辺地域の優先順位が高くなっている状況です。

日本では、不透明で論理的でも合理的でもない政策プロセスが続いています。北陸新幹線と西九州新幹線が止まっているのは、このルールによることが大きいです。工事費に基づく地元負担ルールということで、便益に基づく地元負担をしてください、皆さんの地域にはこれだけの便益があるんだから、これだけの負担はしてくださいという言われ方だったら、分かりましたと答えられる地域も多いと思います。しかし、日本のルールは、便益に対して払ってくださいではなくて、かかる工事費に対して負担してくださいとなっています。そういう基準だと、当然北陸新幹線の場合は、関西に差しかかったら問題になることは最初から分かっていたわけですが、そのルールをやってきて、結局敦賀でその先のことも分からなくなってしまう状況です。

当然、負担したらそれだけ自分たちにその便益が戻ってくるという合理的で公平なやり方にしなければいけません。なぜかJRだけ、利益の範囲で負担という決まりの中で新幹線に参画ができていますが、自治体は、工事費がかかるから払ってくださいという状況になってしまっています。

それから、意思決定ルールさえ明確ではありません。北陸新幹線の場合も明らかに分かりませんが、政府・与党プロジェクトチームが決めるようになっています。しかし、法律的には何の位置付けもない、単なる任意の勉強会なので、決めたとはいえずにまたやり直すといった具合になっています。

一方で、例えば高速道路などは、都市計画決定をして、公聴会なども開いて、しっかりと手続に則って進めています。それに比べて新幹線は、不明朗なやり方をしてきて、結果的に50年経っても何も決められてこなかったという動きになっています。

結果的には、国土交通大臣がやるべきことを何もしていないことが大きな問題だと思います。全国新幹線鉄道整備法という法律がありますが、全国とついているのが非常に重要で、当然のことながら東九州が全国に入っていないと考える

人などいませんし、四国だって全国に入っているに決まっているわけですから、全国と書いている以上は、東九州も四国も山陰もみんな入っています。けれども、全く動いていかないわけです。

動かそうと思えば簡単に動かせるはずのことを、国土交通大臣はずっとやってこなかったという状況です。全国新幹線鉄道整備法では、「国土交通大臣は、第5条第1項の調査の結果に基づき、政令で定めるところにより、基本計画で定められた建設線の建設に関する整備計画を決定しなければならない。」と第7条に書かれています。しかし、1973年以降、50年間でこれが行われたのはリニア中央新幹線の1回だけで、国による計画は1回も行われていない状況です。

第7条の国土交通大臣が決定しなければならないというのは、「第5条第1項の調査に基づき」となっていますので、第5条第1項において調査を指示することはできるという条文がありますので、まずはそれをして、できれば第7条に進むという動きになっていくんですが、この手続を全くやる気がない状況です。

それから、整備計画路線については「整備計画に基づいて当該建設線の建設を行うべきことを指示しなければならない。」と最初から書かれているわけですから、整備計画をつくったら建設を指示しなければいけないにもかかわらず、50年たってもまだ指示できていない区間が残っています。このあたりも国土交通大臣がやらなければいけない仕事を全くしてこなかったという結果になっているということです。

次に、財源配分の偏りと先入観の固定化と書いています。予算配分が極めて硬直化しているということで、全体的に硬直化していますが、とりわけ新幹線は極端で、新幹線の予算は2001年度以降全く変わっていない状況です。

これは、新幹線予算の経年変化を表したのですが、オレンジの線が整備新幹線の国費です。横軸ですかと言われるくらいの額にしかありません。グラフではほとんど分からないですが、実は1回だけ、大きく伸びたことがあって、

2000年度までは400億円だった予算が2001年度に800億円に変わっています。その後、2025年、今年度に至るまで800億円から変わっていません。

1回だけ伸びたときに、マスコミをはじめ世論はどうだったかを思い出してみますと、2008年度の整備新幹線予算が大きく伸びたのは、九州新幹線と北陸新幹線を着工しようとした年ですが、中央のマスコミは、整備新幹線の暴走、政策評価の対象として真面目に検討した形跡もない、恐らく費用対効果を厳しく査定すれば、これらの事業は予算化に耐えられないだろうといったことを平気で社説などに書いています。当たり前のことですが、政策評価の対象として、数字も何も出さずに発表だけするわけはありませんので、この時点で当時の運輸省は、赤字になりませんと評価結果をちゃんと出しているわけです。それにもかかわらず、全くそういうことを見もせずに、形跡もないと書いているので、発表されたかすら見ていないんじゃないかと思います。

新幹線は赤字で当たり前、赤字垂れ流し、空気を運ぶという言い方をずっとされてきましたが、これは結果的に大うそだったことは分かります。九州新幹線も北陸新幹線も赤字で困ってはいないわけで、全く根拠のないことを言われてきました。

並行在来線については、この後お話をしますが、並行在来線が分離され通勤電車にも不自由しかなくなる市町村の住民と書かれています。例えば、北陸新幹線の並行在来線、私もあいの風とやま鉄道の社外取締役ですが、県民からは、いい鉄道になったと思われていますし、採算も悪くないです。この後、数字でもお話をしますが、こんなこと全く今は起こっていません。

それから、こちらの整備新幹線、識者に不評という記事です。当時、識者と呼ばれる人たちは、こぞって新幹線は無駄な公共事業と言ってきました。このような記事が識者の論評として出てきているわけですが、例えば、北陸新幹線の現状を見れば、根拠のない批判であることが明らかです。

2001年度に1回予算が増えたときに、これだけ多くの批判があつて、これで財務省がおじけづいたのかトラウマになったのか分かりませんが、この後、二十何年間の間、四半世紀経過する間、1回も整備新幹線の予算は増えていません。

在来線については、例えば、このときの記事では、北陸線の経営について、JRの試算は年260億円の赤字と言われていました。これは新聞が独断で書いた数字ではなく、当時国会で言われていた数字です。これだけ大きな赤字があるとされていたわけです。

現在どういう状況かといいますと、あいの風とやま鉄道は、一昨年、昨年度、連続して経常黒字を計上していますし、IRいしかわ鉄道は、開業以来ほぼ経常黒字を続けています。それから、ハピラインふくいは2024年に開業したので、開業費償却があり上場はマイナスでしたが、実質的には経常黒字になっています。年260億円の赤字というどうやって計算したのか分からないくらいでたらめな数字がこの頃に使われていたわけですが、全然そんな状況にはなっていません。

もう一つ、在来線が分離され通勤電車にも不自由しかなくなる市町村の住民と書かれています。いずれの会社もJRが運行しているときに比べると、圧倒的に便数を増やしています。今は3社とも便数を増やす方向に向いており、車両が足りなくて、これ以上増やせなくて困っている状況です。

鉄道のお客さんがどんどん減っているかのように日本では言われていますが、減っているのは、便利にしてこなかった路線だけで、便利にしてきた路線は増えている状況です。これは、民間鉄道、地方のローカル鉄道などでもデータとしてはっきり分かります。

これら3社は、JRのときに比べると便利にしていますので、運行本数を増やし、採算もどんどん好転してきている状況になっています。

全体の流れを見てきましたが、最初にお話をしたように、新幹線はこれまでは停滞してきましたが、動き出すべきときが来ていると思いま

す。

その理由ですが、整備計画路線は著しく停滞をしており、次の着工区間は全く見通せない状況です。このままだと、北陸新幹線や西九州新幹線にしても、いつ着工できるか全く見通せない状況です。恐らく、もう間もなく国土交通省の方でも困り始めると思います。何もやっていないと言われますので、何かやらなければ鉄道局なんてあって意味があるのかとなりかねませんので、何とか進めたいという方向に行くはずで、整備新幹線が完全に止まっているので、基本計画路線の出番であると考えた方が良くと思います。

当然ですが、整備計画路線だけ進める権利があって、基本計画路線は進めてはいけないうことなど法律には何も書かれていません。政策の上でも、費用対効果をしつかりと計算していく必要がありますが、様々な効果も含めて計算をしなければいけません。その上で、効果があるところには整備計画路線、基本計画路線にかかわらず公平に比べて、準備が整った路線から着工していくべきだと思います。

例えば高速自動車国道など、道路はいくつかのランクに分かれています。上から順番にやっていかなきゃいけないと決まっているわけではありません。準備を整えたところがあれば、3番目のランクでも着工していく、このように全国で進めてきたわけです。新幹線も、効果がしっかりと評価されているものであれば、準備が整ったところから着工すべきであり、それは当然のことだと思います。

実は現在、整備計画路線の停滞によって、着工できる財源は生み出せる状況にあります。次のスライドで簡単に説明しますが、今は財源があります。これまでの状況を見ていきますと、やはり1973年に動いたかどうか、50年以上の違いにつながっています。次の着工に目途が立っていない今こそ、50年ぶりに訪れた好機と考えるべきだと思います。

計画については、ヨーロッパなどでもやっていますように、目標年次を定めバックキャストで、今年何をやるべきか、来年何をや

るべきかを決めていかないとしっかりと前には進んでいきません。そこで、これまでの新幹線のやり方ではなくて、いつまでに何を指すかをしっかりと決めて進めていく必要があると思います。

そう考えますと、京都のような特殊なところを除けば、大体着工から十数年ぐらいで開業できますので、2040年頃の開業は十分視野に入れることができますので、それに向けて動くべきときだと思います。

次のスライドは、最近の整備新幹線事業の予算で、徳島県のホームページのグラフです。令和4年に極端に減っています。

北陸新幹線は、敦賀までできてお金が要らなくなったら、そのまま西に向けて造っていくことを目指していました。令和4年あたりから、敦賀以西にお金をつぎ込んでいこうと思っていたわけですが、いまだに着工できていません。整備新幹線事業の予算は、全体としては下がっていますが、青の棒グラフが上がっています。これは北海道で思ったよりお金がかかることが分かりお金を回しているためです。減っている度合いがあまり見えなくなってきた、国土交通省としては面目を保っているのかもしれませんが、それ以外は、お金を使う場所が全くなくなっていますので、もともと使えるはずだった、使うつもりでいた2千億円というのは、本気でどこかが造り始めれば、使えるお金としてあるはずで、造る場所がなくなったので、グラフがこういう形になっています。

着工に向けての次の一手ですが、ここで具体的に動かなければいけないと思いますし、政府を動かすことは重要ですが、政府が動かなければ自ら動いてでも、何らかの動きを見せるべきときだと思います。

二つのアプローチがあると思います。まず、現行スキームアプローチということで、全国新幹線鉄道整備法に則った手続であれば、整備計画への第一歩は、国土交通大臣による「建設線の建設に関し必要な調査を指示」というのが、第5条第1項に書かれていますので、これを目指すということです。当然調査ですから、すぐ

くお金がいるわけではありません。国が本気でやろうと思ったら、すぐにでも調査には着手できるはずで。この調査を受けて、国土交通大臣は、この調査の結果に基づき、政令で定めるところにより、「基本計画で定められた建設線の建設に関する整備計画を決定しなければならない。」と第7条に書かれていますので、第5条第1項の調査を行うことの指示を国に求めることが最初の一步です。この調査自体は国がやらなきゃできない調査ではありませんので、もし国がやる気がないんだったら、自分たちでもやるくらいの気合でやっていけば、できる調査です。それくらい本気で取り組んでいってもいいのではないかと思います。現行の条文を使ったら、こういうアプローチになります。

もう一つ、それ以外の方向として、全国新幹線鉄道整備法を改定するという方法です。とにかく今、全く動いていない法律になっているので、それを動かす方向にということ。法第1条の目的の中には、「新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備」が掲げられています。ちっとも全国に波及しておらず、生きた法律とも言えませんので、しっかり違うアプローチになるように変えていくということです。これは、さきほど少しお話をしましたが、整備区間や基本計画区間という区分ではなく、準備が整った箇所から着工していく方式に変えていくという手もあると思います。

最後に、これまでにお話ししたことをまとめましたので、改めて見ていただければと思います。

発想を変えていけば、今、動ける状況にあると思いますので、是非この方向に向かって、基本計画路線の前進を図っていただければと思います。

私からの発表はここまでにさせていただきます。ありがとうございます。

麻生委員長 ありがとうございます。

以上で説明は終わりました。これより、意見交換に入ります。

まず、委員の皆さんで御発言されたい方は挙手をお願いいたします。

末宗委員 先生がおっしゃるのはもっともだけど、困ったことにこれを実現しようという政党が日本にない。この前からアメリカのトランプ大統領が、防衛費を5%引き上げ、そのうち3.5%を装備品、1.5%は武器にと言っている。1.5%は新幹線に向けたらどうかと僕は思っているが、そのあたりの感想はどうですか。

中川教授 今お話がありましたように、例えば予算のどれぐらいを使っていくかという議論も含めて、本来は議論をしていってもいいはずで。けれども、そういう議論に全くなっていないし、例えば、国政選挙の公約等々を見ても、かなりの政党が新幹線については進めていくと書いてある場合が多いと思いますが、政策として結び付いているわけではありません。今おっしゃられたように、整備新幹線を本気で進めようとしている政党が本当にあるのか疑問に思わざるを得ない状況だと思います。

やはり、多くのマスコミなどの論調を見ても、新幹線には多くの税金が使われているという認識で、事実があまり伝わっていません。公共事業費の100分の1なので、残り99%は別のことに使われています。全体予算の中でも千分の1しか毎年使っておらず、99.9%がほかのものに使われています。それらに比べて新幹線は効果がないのかということ、そんなことは全くないです。計算すれば分かることなので、改めて伝えていかないといけないと思います。

もう一つは、とにかく進めていかなければいけない国土交通省鉄道局が、自分の事業の過小評価をするマニュアルをつくって計算しているやる気のなさが、非常に大きな問題だと思っています。

阿部委員 21ページ、「いまこそ動くべき時」の中に「基本計画路線は、整備計画路線の後と決まっているわけではない。」と中川先生にお話しいただきました。我々が、国土交通省鉄道局に要望に行ったときに、整備計画路線を三つ今進めているので、これが終わらないと次に進めないとはっきり言われました。そこら辺の決まっているわけではないという考え方について。それから、冒頭に北陸新幹線はできませんと

言われましたが、なぜできないと断定的に言えるのかという部分についてです。

中川教授 国土交通省の幹部ですかね。整備計画路線の新幹線ができるまで基本計画路線ができないという根拠は、法律には書かれていませんので、その人が勝手に思っているだけだと思います。第5条、第7条の手続をやるのが国土交通省の仕事です。第5条の手続に入るためには、整備計画路線が出来上がっていないといけないとは、法律のどこにも書いてありませんので、できないことはないはずですよ。

国土交通省も、そのことは言い続けられないと思うんですね。このままいくと整備計画路線の新幹線は進みませんので、進まないんだったら、もっと積極的に進める努力をしたらいいですが、京都や佐賀に対しても、しっかり納得してもらおう実力が国土交通省には全くないわけです。そういうことが世間から分かってくると、何しているんだと言われることになりますので、基本計画路線ができないので整備計画路線には進めませんとはいつまでも言い続けられないと思います。

本当に恥ずかしい状況だと思いますので、少なくとも、法律上は決まっていなくていいですよと、言われればいいと思います。それから、国土交通省がつくっているマニュアルなどは、明白に過小評価だという指摘もあると言っていたでもいいと思います。

それから、北陸新幹線の場合は、京都の政治家の人たちのミス、実力不足といいますか、口先では言いますが、京都をまとめられる政治家も経済人が誰もいません。私は長い間京都にいて、土木屋なのでいろんな公共事業を京都でやってきました。例えば、京都にはライトレールシステムのようなものがないと20年以上前に提案しました。そういったものができていれば、今言われているオーバーツーリズムも、だいぶ緩和できていたと思います。道路の全体の中の3分の1ぐらいの空間を使って、100億円ぐらいのライトレールを造ろうということですら、全く進まない土地柄です。何兆円もかかる京都盆地を縦断する大規模トンネルを造って、

20年、30年で完成させようなど、無理だと分かっていたにもかかわらず、なぜ京都に決めたのか分かりません。私も決めたときから無理だと思っていましたが、決めてから9年経ちますが、やはり環境影響評価すらできない状況になってしまっています。

去年の暮れ頃に、京都府知事や京都市長もかなり消極的なコメントを出されましたし、市民の中には反対の人たちが多くおられます。例えば京都では、絶大な力を持っている京都仏教会が明白に反対をしており、こういう状況になっています。なので、京都を通るルートはまず無理です。ルートを変えれば何か手だてはあるかもしれませんが、今のところ、変える変えないの話についても、議論ができる人たちがいません。

この間、日本維新の会が8ルート案を出しました。整備計画から50年経って、八つもルートを出すということは、これまで何も考えていなかったと言わざるを得ないので、この後に簡単に決まることはないと思います。

ただ、私は、米原市を回ればそんなに難しくなくできると思います。なので、その方向に転換すると、進み始めるかもしれないです。

京都ルートは今5兆円かかると言われていますが、米原ルートだと1兆円でできます。今国が言っているのは小浜-京都ルートですから、国は5兆円お金を用意できると解釈できますので、1兆円の米原ルートに変えれば、4兆円余ってくるはずですよ。それは基本計画路線に当然回すことができますよと、言えると思います。そういうことも考えていきますと、基本計画路線の出番だと私は思っています。

清田委員 ルートのお話に関連しますが、委員のほとんどが、小倉駅から鹿児島駅まで、在来線でいう日豊本線ルート、縦で東九州新幹線は当然できていくという共通認識があると仮定して、私も当然そう思っています。ただ、本県の知事が、大分駅から久留米駅に向かうルートもB/Cを取ってみようと、突然久大線ルートを言い出しました。結果として、日豊本線ルートの方がB/Cはよかったです、これから要望

活動をさらに本格化していく中で、いつまでも久大本線ルートと言っていていいのかなと、もやもやしているところがあって、なかなかはっきりしないんですね。

東九州新幹線は、日豊本線ルートで国にお願いしていく明確な姿勢が、あるようなないようなといった感じです。本県の知事のお言葉を借りれば、北陸新幹線のように着工してからルートは変わるんだから、言っていればいいと私には聞こえるんですけど。

私としては、真横の久大本線ルートに行くと、そもそも東九州新幹線ではなくなりますし、縦で日豊本線に沿った形の東九州新幹線を造ってほしいという明確な意思表示で、一致団結して要望していくべきだと考えるんですが、先生の見解を教えてください。

中川教授 地元の皆さんが一番良いと考えるルートを選ぶことは良いと思いますし、東九州とともに、東西方向に向けても一応基本計画路線はありますので、議論の俎上にのっていくことはあると思います。

ただ、当面の話でいくと、本気で造ろうと思ったら、少なくとも順番を決めなければ取りかかれませんか。ほかの基本計画路線、例えば四国や山陰と比べたときに、優位度から見れば、地元がしっかりまとまっていることはすごく重要だと思います。そういう意味で、私が外部からこの路線の方が良いですよとコメントする立場ではありませんが、いずれにしても、一本化していくことが、競争の中では重要だと思います。

四国もいろんな意見がありましたが、瀬戸大橋ルートを造っていくことで、一本化されています。どういう路線になるのかはまだ少し選択肢はありますが、大分県でも、一本化は目指されるべきだと思います。

三浦委員 「着工に向けての次の一手」の国土交通大臣による建設線の建設に関し必要な調査ということで、自分たちで動くべきというお話があったと思います。

新幹線の需要調査の内容ですが、見込み、経済波及効果、新幹線収支や並行在来線の収支な

どがあると思いますが、調査を期成会とするなど、もう少し具体的に教えてください。

中川教授 今おっしゃった内容は、鉄道計画を実施するために行ってきています。第5条第1項で指示が出たら、需要予想などでB/Cを計算すると思います。これは、国交省が出しているマニュアルに則って計算するため、政府しかやる能力がないわけではなく、経済界や自治体の皆さんなども、同じ計算をすることは可能です。

政府が計算したもの以外は、正式な数字にはならないかもしれませんが、結果を示すことはできますので、私は取り組んでもいいのではないかと考えています。

ただ、そもそも日本のマニュアルは過小評価です。評価の基準を変えていくには、この路線だけでなく、基本計画路線全体の、ほかの地域の人たちも含めて、国に対して提示をしていくことなども重要と思います。

実際にEUなどでは、周辺地域において有利になる指標を導入しています。こういった国際標準の考え方を採用して計算をすることも含め、提示をしていった方が良いと思います。今のマニュアルに則った基準、国土交通省などが言うB/Cが1より小さいかを重要とし計算すると、恐らく1を切ったという計算結果だけが出てきて、やっぱりだめでしたという結果になりかねません。そういう意味では、先手を打って計算をしていくのもあり得ると思います。

三浦委員 そうすると、複数路線もそうですが、最終的には路線をある程度確定させていかなければならないと思いますが、その辺はどうでしょうか。

中川教授 中央新幹線のときは複数ルートで計算をしていましたかもしれませんが、第5条1項の調査かどうかはこの場では確認できません。第5条1項の調査をするときに複数のルートを上げて、その調査によって比較する方法はあり得ると思います。条文の中には書かれていませんが、同じ目的地を目指すルートだけではなく、違う方向のルートも含めていくつか候補を上げて、その中で全部調査をしてみて、良いものを

選ぶやり方は、計画の方法としてはあり得ると思います。そのときの皆さんの方向性として、公平にいろんなルートを考えてらいいと言われれば、それぞれのルートについて調査をするという考え方はあり得ると思います。

三浦委員 ありがとうございます。いずれにせよ、期成会中心にまとまった方向性が必要かなとは思っています。

中川教授 そうですね。

三浦委員 ありがとうございます。

堤委員 いろんな角度から新幹線のことを考えて、新たな考えも出てきました。非常に参考にはなったと思います。

ただ、EUとの比較の問題で、EUは一つの大きな国同士の経済圏、莫大で広い地域の経済圏として発展していき、その中での新幹線の役割というのは分かるんですね。しかし、日本の場合には、小さな経済圏で一つの国策として経済政策をやっており、その中に新幹線をどうやって位置づけるのか、EUと日本を比較するのはどうなのかなという思いを持ちました。

もう一つは、新幹線を通行させる場合の並行在来線。さきほどから、今の政権与党の鉄道政策がひどいと言われていますが、本当にそのとおりだと思います。だからこそ、新幹線が通行すれば全て上手くいく。とんでもない話だと思うんですね。

並行在来線の問題についても、確かに東北の方は三つ四つと黒字経営が増えてきた。九州はそうではなく、第三セクターの場合にはほとんどが赤字になっており、いろんな問題があります。便利性的問題だけでは説明がつきにくい。だから、国策として新幹線を通すのであれば、並行在来線や地域経済をどうするのか又はストロー現象で小都市から大都市に行く場合の対策など、いろんな問題を含めてパッケージでちゃんと示さないといけないのに、ただ単に新幹線が通れば経済は良くなる、そんなあほらしい話が多いわけです。そういう基本的な問題の論争や論議をしていかないといけないと、昔から私はずっと思っているんですね。

国に対して、こういった問題を一緒に解決し

ていくよう働きかけるという方向性は大事だと思うんですが、その辺はどう思っているかというのの一つ。

この問題を県に一般質問しても、なかなか答えられないですね。結局、造る段階じゃないから考えもないというのが基本的なスタンスですから。議論の出発点にもならないと思うんですね。だから、造ってしまえばいいではなく、造る前段階の、どう日本をつくっていくのか、大分県をどうするのかという、在来線も含め、人口の流出や減少をどうやって食い止めるのか総体的に考えないと、新幹線問題は進まないと思います。先生としては、その辺の基本的なスタンスはどうでしょうか。

中川教授 まず、最初に言われましたEUと日本の違いの部分です。EUと日本はもちろん制度上も地理上もだいぶ違います。EUの高速鉄道整備の中には、地域間格差を解消していく考え方が大きく入っています。私が申しあげたかったのは、日本も国土の均衡ある発展や地域間格差の解消をお題目としては言っているにもかかわらず、新幹線の計画は、大きい都市だけが有利になる評価基準を定めて、地域間格差の解消に役立つからと便益の中では計算もしていないという状況の違いがあるということです。それぞれの基本計画路線の地域の皆さんには、ヨーロッパは地域間格差解消が明らかに目標の中に入っており、そういうのを入れていくべきではないかということで、お話をさせていただきました。

それから、鉄道だけを造ればいいのかではなく、まちづくりの中でしっかりとやっていかなければいけないというの、そのとおりです。私が整備計画路線の方々から依頼をいただき、新幹線に関してお話をさせていただくときに、テーマとする内容には、新幹線ができたときのまちづくりに関するお話もあります。やはり、新幹線だけを造るのではなく、新幹線ができたことによって、まちづくりと一体になったことをやっていくのが重要だという話をしながら、実際、九州や北陸においても、最近できた新幹線は、まちづくりと一緒にやっているところが多

と思いますので、新幹線の計画がしっかりつくられ、いつまでにどういったものができるかはっきりしてくれば、駅前や駅周辺の都市計画を含めて、一体的なまちづくりにつながっていくと思います。なので、その視点が重要ということはおっしゃっていただいたとおりでと思います。

鉄道の並行在来線との一体的な話も、今日はEUの高速鉄道の話だけをしましたが、EUは並行して都市内交通に関する考え方の統一した見解を出していて、SUMPと呼ばれるサステナブル・アーバン・モビリティ・プランというのを、EUの中に400以上の都市圏がありますが、全ての都市圏でつくりなさいと言っています。内容としては、カーボンニュートラルに向けて、公共交通、自転車、徒歩を中心とした交通計画を、全てのまちでつくってくださと言っています。

本来ならば、高速鉄道計画があつて、それに連動する都市内の交通計画があつて、その一方で都市計画と連動する計画があるという、全体の体系をつくっていかなければいけないと思います。

日本の場合は、骨格となるものが進みませんので、なかなか決まっていきません。例えば、新幹線駅がどこにできるのか分からなければ、まちづくり計画も全く進められません。こういうことになってしまっているので、総合的な計画ができていないと思います。

地方から、そういうことが重要なのに、一体中央政府は何をやっているんだといったことをどんどん出していかれると良いと思います。

木村委員 質問じゃないんですけど、お願いします。

我が会派は、東九州新幹線の整備を一丁目一番地とし、いろいろ要望に行っています。やはり国、国土交通省や鉄道局を動かさないといけないわけですね。今日先生のお話を聞いて、本当に力強く感じました。B/C一つとっても、時間短縮だけじゃなくて社会的割引率4%使ったり、いろいろしてしまして、なかなか変わらないですね。それを変えるためには、例えば

藤井聡先生みたいにいろいろなことで発信をしていただかなければ、国会議員や国の役人を動かさないと考えています。我々もしっかり要望はするんですが、その辺のことを、先生に今日初めてお会いして、本当に力強く感じました。東九州新幹線が実現するように、いろいろな側面で応援をしていただければと思っています。どうぞよろしくお願ひいたします。

今吉委員 新幹線鉄道整備法が、国土交通大臣の怠慢で、うまく機能していないという話だと思います。国の政策の中でリニア新幹線があるでしょう。今造っていますけど、国の政策で前からあつたんですかね。東海道新幹線があつて、静岡側を通るでしょう。宮崎の方でリニアの実験をずっとやっていたけど、それがうまくいかなくて。稼働するために今度は静岡でまたやっていますが、造る意味があるんでしょうか。

中川教授 リニアは静岡を通りますけど、静岡には駅がありません。リニアは静岡のずっと北の方を通ります。今のリニアのルートは、基本計画路線の中央新幹線という新幹線のルートです。基本計画路線が整備計画路線になって実際に建設が始まったのが、その1回だけであるということです。

でも、国がやっていることではなくてJR東海が造っています。国が基本計画路線を整備計画路線に変えたことは一回もないと私のスライドで書いています。中央新幹線は、普通の新幹線で造るつもりだったのを、リニアに変えて今造っているということです。

麻生委員長 私から。特別委員会では提言書を取りまとめますので、論点をしっかり整理してやっていかなければなりません。着工に向けての次の一手で、現行スキームアプローチと政策転換アプローチがあると伺いました。まず、現行スキームアプローチの場合ですが、基本計画路線の残りが12路線、北陸新幹線だったら残りの部分が4兆円という部分で、例えば東九州新幹線の起点終点でいけば、概算でもいいんだけど、学者の先生方の世界で、それぞれの路線が何兆円という部分が出ていると議論がしやすい。また、第5条第1項の調査を行う場合に、

最低限こういった項目の調査をしないとけない、その調査費用には概略としてこれぐらいかかるといったものが、多分行政、国土交通省は出さないと思うので、学会とかで出てくると、我々としてもある程度イメージが出てきます。国へのアプローチ、あるいは県独自で第5条第1項の調査をやってほしいという話ができるのかなと思いましたが、その辺についての考えを。

一方で、政策転換アプローチの場合には、時代の変化や評価の方法などいろんなお話がありましたが、第1条の目的の全国的な鉄道網の整備をするという部分だけはずらずに、それ以外の具体的にどの条文の何条何項を、国や国会議員の先生方が、見直していくことが特に重要なポイントになってくるのかお教えてください。

あわせて、先生の学術論文の中でもありましたが、計画がずっと動いていないことによって、我々地方で暮らす者としては、開業遅れの逸失便益が非常に大きくなっていると考えておりますので、このあたりを大分県としてどのように集計して、声を上げていけばいいのかという点についてのアドバイスもいただければ幸いです。

中川教授 最初のお話は、調査に関することですね。調査の内容は詳しくやる方法と概算でやる方法があります。どの方向を目指していくかによりませんが、例えば工事費などで見ますと、概算で出すことはできます。私も、北陸新幹線の敦賀駅以西については、概算でB/Cを出してほしいと石川県の自民党の国会議員の皆さんから依頼されて、計算を6月に発表しました。そういったレベルで、概算で工事費をはじきB/Cを計算することは可能です。基本的には、国土交通省がマニュアルを出しているので、マニュアルどおり計算していけばいいです。

ただ、本当に過小評価ですので、北陸新幹線で計算しても、ルートによっては0.5という数字になったりします。小浜ー京都ルートだとそういう数字になりますので、そのまま計算するとかえってやぶ蛇に現状のマニュアルだとわかりかねないと思います。

アプローチについては、どこを変えるか具体

的にいろいろと考えればいいと思います。実際に動かしていく条文は、第5条から第8条までの部分だけです。その後は手続が書いているだけで、実は法律そのものが、本気で造る法律になっていません。そのため、全体的に見直していく必要があると思います。

日本の法律の中には、いつまでに造ると明記しているものがあまりないです。なので、法律の中に明記していくのは難しいかもしれませんが、道路の場合は道路整備何か年計画など、進めていくための計画を別途つくっていますので、目標年次が定まった何らかの計画をつくっていく必要があると思います。そういうことも含めた法律の条文になればいいと思います。

それから、逸失便益のことは、具体的に考えたことはありませんが、確かに、着工が遅れたことによって本来得られていたはずの便益が失っていつているというのは、実際にそうだと思います。さきほど言われましたように、基本計画路線は整備計画路線の後と言う人がおられるのであれば、北陸が1年遅れたら、うちはいくら逸失便益が出ているはずですよ、と主張していく手もあるかもしれないと思います。いずれにしても、早く着工することを目指すのが一番良いと思います。

麻生委員長 先般、私どもの委員会で国土交通省のいろんな審議会をやっている九州大学の馬奈木教授のところへ行ったら、低コストであつという間に諸々の計算を出せるスーパーコンピューターといったシステムもなくはないという話も伺っており、今日のお話もとても参考になりました。

あと一つ。ヨーロッパの計画の中で、目標年次や資金戦略という具体的な言葉が出てきましたので、これについてもアドバイスをいただければと思います。

中川教授 さきほどグラフでお示しましたが、現状を前提としたままでも、基本計画路線につき込んでいけるお金は相当あるはずですよ。国は明確にいくらあると言っていないんですが、5兆円かけて小浜ー京都ルートを作ると自分で発表しているんで、お金はありませんとは言えないは

ずです。

大分県からもいくつか財源についての提案をされておられるようですし、貸付料の継続的な徴収や、何らかの税金を財源に使っていく形もありますので、財源についてはいろんなことがあり得ると思います。

新幹線の予算が、国の予算の中の800億という非常に少ない状況を解消していくのも重要だと思います。一般会計予算の千分の1しかないの、今回のように2兆円の補正予算があれば千分の1の20億円くらいは回ってきてもいいと思います。20億円あれば第5条第1項の調査が十分できますので、それくらいのお金は新幹線に回してもいいんじゃないかといった主張もあっていいかもしれません。これまでどんなに大きな補正予算が出たとしても、新幹線に回ってきたことはないです。本気で予算を獲得する気がない省庁がやっているの、進まないのかなと思います。

税金の使い方については、国民のコンセンサスが一番重要ですので、そういう意味で、新幹線にお金をつぎ込むというのは非常に効果があることであると伝えていくべきだと思います。

麻生委員長 ありがとうございます。

委員の皆さん、ほかに何かございますか。

〔「なし」と言う者あり〕

麻生委員長 それでは、委員外議員の方で発言を求められる方はいらっしゃいますか。

〔「なし」と言う者あり〕

麻生委員長 ほかに御発言もないようでありますので、次第の2については終わりにしたいと思います。

それでは、一言お礼を申し上げたいと思います。

中川教授におかれましては、富山から遠路お越しいただきまして、本当にありがとうございました。本委員会にとって大変貴重で示唆に富んだお話を賜り、誠にありがとうございました。いただきました御意見は、今後の議論の参考にさせていただきますと思います。

それでは、皆さん、拍手でお送りいただきたいと思います。

それでは、先生が退出されてから、また引き続き協議をしたいと思います。

委員外議員の皆さん、ありがとうございます。お疲れ様でした。委員はそのままお残りください。

〔中川教授 退室〕

麻生委員長 これから内部協議を行いますので、記者や傍聴の皆さんも御退席をお願いします。委員の皆様は、このままお待ちください。

〔委員外議員退室〕

麻生委員長 それでは、内部協議を行います。

〔協議〕

麻生委員長 以上で本日の委員会を終わります。お疲れでした。