

東九州新幹線調査結果報告会 報告書 (中部地域向け東九州新幹線調査結果説明会)

開催日時：平成28年4月26日14:00～

開催場所：トキハ会館ローズの間

参加者：200名

1. あいさつ

大分県知事 広瀬 勝貞

2. 基調講演『政府による「第二期・整備計画」と東九州新幹線について』

京都大学大学院教授（内閣官房参与） 藤井 聡

【概要】

主な講演内容は以下のとおりでした。

- ・新幹線が整備された沿線においては、経済の活性化や人口の集積がすすみ都市が発展した
- ・基本計画路線のなかでも費用対効果の高い路線について、第二期整備計画として整備計画の格上げを図ることが重要
- ・東九州新幹線は、小倉～大分間に多くの特急列車が運行されていること等を踏まえると、費用対効果の高い路線になる



3. 東九州新幹線をめぐる状況

大分県企画振興部観光・地域局交通政策課長 土田 宏道

【概要】

以下について説明が行われました。

- ・東九州新幹線鉄道促進建設期成会による東九州新幹線の調査が行われた背景
- ・整備新幹線を巡る現在の状況及び制度

4. 東九州新幹線調査結果概要説明

株式会社野村総合研究所上級コンサルタント 秋月 将太郎

【概要】

東九州新幹線の調査結果の概要について説明が行われました。



5. 質疑応答（回答は秋月氏）

（質問1）今日の藤井先生の話で小倉・大分間の話しが出ていたが、今回の調査で、仮に小倉・大分間を先に着工したときのB/Cを試算されてたら教えていただきたい。

（回答1）今回そういった部分的な試算は数値としては出していません。鉄道の利用は当然ネットワークになっておりますので仮に小倉から大分だけが整備されますと、大分までのお客様は同じように増えますが、宮崎に行くお客様は乗って来ないということになります。当然一部は来るとは思いますけれども、今、飛行機で東京あるいは大阪から宮崎に飛ぶ方は、仮に新幹線が大分で止まってしまいますと、そこからまた在来線で移動しなければならなくなりますので、当然その方の需要というのは、ここに取り込まれなくなります。

そうするとその部分の便益が少なくなります。一方で、整備する線路も少なくなりますので、そのバランスによりまして、部分的に整備した場合には、B/Cが1を超えてこないんじゃないかなというのが私の見方です。

部分開業してB/Cが上がるかについては、費用が少なくなる一方で、需要も少なくなるということになりますので厳しいのではないかと考えております。

（質問2）到達時間圏域について、どうしても関西とか中部に目がいてしまいがちですが、関西と九州の途中にある広島や岡山をはじめ、都市圏として100万人規模の都市が幾つも並んでまして、それらの都市との時間が短縮される効果が結構あるのかなというのが一点。

もう一点は基本計画路線で残ってる路線のなかで、先ほどお話しがあった需要と経済効果の観点を踏まえ、人口規模と交流から考えますと、やはり比較的大分の優先度が高いかなと思うんですが、そういった、相対的なことも含めて、コメントいただければと思います。

（回答2）西日本全体で、色の段階が変わっており、当然広島であるとか、関西以西の岡山や広島との交流については、今でも、他の地域と比べるとまだ若干時間的には短い距離で結ばれておりますが、それがさらに1時間単位で短縮されますので、より強い需要が出てくることは考えられるかと思えます。

需要予測ということでは航空との競争というのが一番ボリューム的には多いわけですが、今ある交流がより強まるという意味では、より近くの都市との交流もそうですし、ストロー現象というマイナスの効果も気をつけなければいけない面もありますが、九州内では当然、大分と小倉、大分と博多といった交流も今より強くなりますので、その点では、よりプラスの方向に持って行く要素だというふうに考えております。

それから、もう一つ、こういった都市との交流という観点で見えていきますと、今回の調査ではあくまで「すう勢」ということで考えておりますので、他の都市がどういうふうになっていくのか、あるいは大分と宮崎県については戦略的ケースというのを入れましたけれども、今後日本の国土構造が他の交通体系を含めてどう変わっていくかの影響も当然受けてまいります。また、これは盛り込んでおりませんが、リニア新幹線ができると実際に東京と大阪というの、東京・名古屋とか、東京・大阪というのは今スーパーメガリージョンと言われるようになりますけれども、それらがさらにくっついてきますと、さらに色が変わってくるかと思えます。

今後はそういったところも踏まえて議論をしていくと、よりポジティブな要素がたくさん出てくるかと思いますが、今回は非常にベーシックな、ある意味で非常に堅い予想といえますか、今の現状があって、現状のまま推移する、その「すう勢」の中でどういうふうに必要な要素が推移していくのかというふうにお考えいただきたいと思います。今後、そういった都市間の交流とか、都市間の協調とか、都市圏の変化とか、そういったものを踏まえて見ていくと、より違う東九州新幹線の意味合いというのが出てくるかと思いますが。

報告書の方にはコメントだけですけれども、国土軸との関連というのも研究しております。国土軸という考え方でしますと、ちょうど、この大分というのは三つの国土軸の接点になります。藤井先生もそういったところも意識されてたんだと思いますが、そういう面で非常に、東九州新幹線の意味が出てくるというふうを考えております。

(質問3) 北九州から鹿児島まで、もし決定されたとした場合に実際の事業着手を行っていく区間があると思います。通常、全体で数十年という期間で、例えば東京・大阪を起点とした場合には北九州から大分をつなげた方が非常に有効的だと思いますが、着手する場合は部分的に宮崎・大分をしていくのか、もしくは北九州から大分の方を先行にやっていくのか、そういったところが分かれれば。

(回答3) その点については過去の整備事例を見ていただくと分かりますように、特に九州新幹線は部分開業の典型例かと思いますが、かなり政治的な要素であるとか、今後のいろんな動向を踏まえて決めていく要素だと思います。どこから着工していくべきなのかとか、あるいは着工の順位を付ける場合にどうしたらいいのかということについては、やはり、これ決めごとですので単純にここの数字がどうだからってということではないと思います。特に、これはネットワークの議論ですので、先ほど申し上げましたように全体でつないだ場合の効果ということはお示し出来ますけれども、ところどころを仮につなげたとしても、その部分的な効果は全体の効果を3で割ったものでも、4で割ったものでもないわけです。当然それよりも低い効果しか出てこない訳ですので、今後まず、どういうふうに着工していくのか、どういうふうにしていくべきかというところは、さらにその先の課題としての検討に委ねたいと考えておまして、ここではまだそういう議論の段階ではないと考えてございます。

(質問4) 需要予測に関しまして、過去の事例から見ると、完成まで40年、50年弱、早くても30年ぐらいだろうというところなんですけれども、この需要予測の数字が完成時をイメージした需要予測になってないんじゃないのかなと、今の需要予測であったら、あまり意味がないのではないのかなと思っております。技術の革新、特に今、自動運転、無人自動車とか言われてます。今日のニュースでも中国のメーカーが重慶から北京まで2000km無人自動車で走破したというニュース出ておりましたし、上海とか北京の自動車ショーとか、日産が無人自動車展示したとか、ここの技術革新、これからすごいことになると思います。そうすると30年後40年後には、転換予測の方で自動車からの転換というのがありましたけれども、反対に自動車が大きなライバルではないか。メガロポリスを数珠つなぎにするような新幹線ならいいんですけれども、こういった東九州のような人口密度の少ない所では、そういう集中的な新幹線といったような路線よりも分散的な自動運転自動車の方が30年後40年後考えたら需要があるんじゃないかと

思うんです。そういった考察は必要ないんでしょうか。その点をお聞かせください。

(回答4) 今回の調査の中では、あくまでもベーシックな予測を前提としておりますので、技術についての技術革新については対象としておりません。

ただ自動車についての技術革新が進むのと同じように新幹線についての技術革新についても、実はいろんな方が議論をしております。今回の調査では整備新幹線を前提にして考えておりましたので、先ほど260キロという速度を申し上げましたが、実は整備新幹線の区間でもJR各社260キロを超える、例えば300キロ走行であるとか、これは当然、国との調整や、法的な整備とかいろんなものが必要になりますが、そういった形での技術革新は新幹線の方でもすでに進んでおります。

新幹線の速度が、時速500キロとかリニアを超えるような速度になるということは常識的に考えられないわけですが、10年20年という単位で考えれば、そういう点での整備新幹線としての法制度の枠組、それから新幹線としての技術革新というのでも考えなければいけません。当然、新幹線についてはそうですし、あとライバルとしての自動車についても、今、ご指摘にありましたようなことが仮に実現するとなれば、自動車でどれぐらいの速さで走れるのか、どれぐらいの量の方を運べるのかといったところを踏まえ、当然議論の対象にはなってくるかと思えます。今回の調査では、あくまでも九州の中で、動いてる自動車から仮に新幹線に転換するとすると、どれぐらいの量だろうかということを考えているわけですが、今、走行している自動車の量であるとか、スピード、それから今の技術ということ踏まえて、新幹線の輸送体系による効率性といったものを上回るかということについては、私は、そこまで単純に自動車に譲るというふうには考えておりません。

今後、仮に議論を深めて行く中で、そういった技術革新がでてきた場合には自動車からの転換需要はもっと少なくなるんじゃないか、あるいは、整備新幹線の費用を自動車、あるいは道路に付けた方がいいんじゃないかという議論は当然出てくるかと思えますけれども、今の段階で、そういったところを一つのパラメーターとして入れてしまいますと、東九州新幹線に関する議論自体が進まなくなってしまうということもあるかと思えますので、まずは今回の調査結果をベースにいろんな可能性を議論していただきたいというふうに考えております。今回の調査の中では、そういった技術革新については新幹線についても自動車についても、飛行機についても想定はしておりません。

