

新幹線ネットワークの全国展開

—風評被害を乗り越えて—

なか がわ だい
中 川 大*

はじめに

新幹線の開通を喜ぶ九州の人たちが祝福と歓迎のために沿線に集い、通過する新幹線に手を振りながらそれぞれのパフォーマンスを繰り広げるJR九州のCMが話題になった。競技場を揺るがす歓喜のウェーブになぞらえて「九州縦断ウェーブ」とも名づけられているようで、喜びの輪が地域を越えて広がる様子が人々の感動を誘った。

また、青森までつながった東北新幹線。東日本大震災からの復旧・復興の過程で極めて重要な役割を果たしていることは言うまでもない。震災発生直後には運休となったがいち早く復旧し、被災地での大動脈となっている。新幹線があって本当によかったと思っている人は少なくないだろう。

多くの人に歓迎され、未曾有の大災害のなかで大きな役割を果たす。新幹線が社会に受け入れられ、社会に貢献する重要な社会資本であることがわかる。

一方、これまでの新幹線整備の過程を振り返ってみると、そのような評価とは全く異なる取り扱いを受けてきたことがわかる。感動や感謝のなかで走り続けている「九州新幹線」も「東北新幹線」も、長年にわたってマスコミから無駄な公共事業

*京都大学大学院工学研究科教授

の代表であると批判され続けてきた「整備新幹線」である¹⁾。1973年の整備計画策定以来、繰り返される批判のなかで極めて乏しい予算しか与えられず、これまでの部分的な開業に40年近い歳月を要してきたのが整備新幹線である。

本稿では、現実の新幹線の果たす役割と比べてあまりにもかけ離れてきた長年にわたる新幹線批判報道を振り返って、その多くが根拠のない風評的記事であったことを指摘し、それを繰り返してきた一部マスコミには真摯な検証を促すとともに、今後の高速鉄道整備については正確な評価のもとに新しい発想と仕組みで取り組んでいくことが重要であることについて述べる。

1. 高速鉄道整備の世界的潮流

現在、高速鉄道整備が世界的な潮流となり、多くの国で新線の建設や新しい車両の開発が進められている。地球環境問題を踏まえた次世代の交通ネットワークの骨格として位置づけることができ、都市間の交流拡大や産業・経済の活性化をもたらすものであることなどが世界の多くの国で理解されてきているからである。

一方、日本は高速鉄道のトップランナーであったにもかかわらず、この40年間、「新幹線整備は

無駄な公共事業」という主張が繰り返され、整備は停滞してきた。日本から少し遅れて高速鉄道を導入したフランスやドイツでは、国土全体への高速鉄道ネットワークの展開がほぼ完成する段階にあるのに対して、日本は地方への展開が大きく遅れている。

各国の高速鉄道整備はとりわけ2000年以降に積極的に進められ、表定速度(駅間距離を駅間所要時間で除した値)が200km/hを超える区間は続々と増加している。中国は大事故を起こして急ぎ過ぎと批判されており、もちろん安全性を軽視することは許されないが、表定速度で日本の新幹線を上回る区間を持つ国は中国だけではない。フランス、ベルギー、スペイン、韓国、台湾が日本を上回る区間を持ち、イタリア、ドイツなども肩を並べる。

2000年時点では表定速度200km/hを超える区間を持つ国は日本とフランスだけであったのに比べると、この10年間に各国の高速鉄道整備が急ピッチで進められてきたことがわかる。

2. 長期にわたる風評被害

(1) 検証なき批判の定着

世界の多くの国で新しい高速鉄道の整備が進みはじめた2000年前後において、日本も新たな高速鉄道整備の着工を何度かにわたって決めた²⁾。それが、九州新幹線・東北新幹線の全線と、現在建設中の北陸新幹線・北海道新幹線などの一部区間の着工である。しかし、そのそれぞれの決定の前後における報道は、いずれも強く批判的であり、一部には罵詈雑言とも呼ぶべきものもあった。

日本を代表する見識を持つと一般的には信じられている影響力の大きい新聞の社説においても、「ばらまき財政の亡霊がさまよっているようだ。(中略) 政策評価の対象としてまじめに検討した形

跡もない(2000年12月13日付・日本経済新聞社説)」、「(森喜朗首相(当時)は)毎夜のように選挙区の有力者らを歓待し、外国首脳を地元関係者が経営するホテルに泊め、整備新幹線を北陸にまで導いた。(2001年3月1日付・朝日新聞社説)」などの批判が繰り返されている。

それぞれの新聞が賛成か反対かの主張を述べることは何ら問題はないが、事実と異なることを書いたり、読者に誤解を与えるような表現を用いたりしてはいけない。

前者の社説について検証すると、2000年12月の政府与党による着工決定の際には、着工区間の採算や費用対効果の計算結果が公表されており、「まじめに検討した形跡もない」は明らかに事実とは異なる。公表された試算は、政府の試算だけではなく、民間シンクタンクによる試算も併記するなど、できるだけ客観的な発表に努めようという姿勢も見える。この時の試算結果は、会議資料として配布されているうえ、ホームページにも掲載されており、新聞社が知らなかったということはありません(現在でも国交省のホームページに掲載されている³⁾)。

これらの試算結果が示されている以上、批判するのであればこれらの数値を「まじめに検討したうえで」批判する必要があるが、そのようなまじめな分析を行った形跡もない。同じ社説の中には、「おそ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」と記しており、類推表現としていることからわかるように、自らは費用対効果の計算を行っていないし、第三者などによる定量的データで検証したわけでもないことは明らかである。まじめに計算して公表された結果を完全に黙殺したうえで、計算をしたこともない論説委員が類推で社説を書く。整備新幹線に関する多くの記事の典型例である。

1) 東北新幹線のうち整備新幹線と呼ばれるのは、盛岡以北である。

2) 新たな着工の決定は、1998年、2000年、2004年に行われている。

3) http://www.mlit.go.jp/tetudo/shinkansen/shinkansen6_2.html (2011年9月1日掲載確認)

後者の社説は、論評のしようもない。交通政策とは全く関係のない批判であり、社会資本整備についてまじめに議論しようという姿勢は全く見られない。

こういった根拠のない風評は「識者」と呼ばれる人たちにも伝搬した。「整備新幹線識者に不評(2000年12月25日付・毎日新聞記事)」は、その時の予算案について識者に聞いたところ、最も悪い政策として整備新幹線を挙げた人が最も多かったと伝えている。いずれの識者も交通の専門家ではなく、定量的な分析をされた形跡はない。大新聞が繰り返す風評をもとに判断されたのであろう。「整備新幹線は採算の悪い無駄な公共事業」、「政府が発表している効果や需要の予測は過大であるに決まっている」。計算もしていない人たちによるこういった根拠のない風評による世論形成が進んできた。

(2) 公平な視点の欠如

さて、これらの主張が根拠のない風評であると断定するには、確たる証拠があるだろう。しかし、それは難しいことではない。整備新幹線よりも採算に優れた公共事業があるかどうか探してみればすぐにわかるからである。

公共事業は一般に建設費が必要であるだけでなく、維持管理を行うために後年度においても継続的に費用が必要である。それに対して整備新幹線は、開業後の維持管理費は運行を担うJRが運賃収入によってすべて賄ったうえで、さらに、国に対して施設に対する使用料(貸付料)を支払うスキームになっている。実際に整備新幹線の貸付料は、開業済みの区間に対する分だけでも毎年400億円を超えている。他の公共事業で後年度に毎年これだけの規模の収入を得ている事業があるかどうかを考えればわかるように、整備新幹線が採算

面において他の公共事業に劣るという事実は全くなく、「採算の悪い無駄な公共事業」という指摘は、明らかに事実の正確な表現ではない。

また、その貸付料の額は定額であり、利用者数や運賃収入にかかわらず確実に支払われる約束になっている。整備新幹線に対してあびせられてきた「赤字垂れ流し」、「雪だるま式赤字」などの表現は、このようなスキームを理解していれば行き過ぎた表現であることがすぐにわかるはずである。おそらく、国鉄が借金をして建設するというスキームが考えられていた時代に形成された先入観に基づくものであると考えられるが、その時点ではそのようなスキームは考えられておらず「赤字を垂れ流す」という内容ではなかった。また、借金を前提としたスキームではないうえ、後年度に貸付料収入があるのであるから「雪だるま式赤字」などの表現は明白に間違っていると断言できる⁴⁾。

さらに、定量的な視点からみると、その時点で公表されていた研究成果や調査報告書では、いずれも整備新幹線の需要や効果は小さくないという結論で一致しており、そうではないと主張する定量的データは見当たらない。おそらく批判論者はそれらを最初から黙殺しているか、もしくは、検証することもなくそれらの数値は過大であると決めつけてきたものと考えられる。

都市間交通の需要予測はそれほど難しいことではなく、都道府県間の旅客流動量など公表されているデータを少し分析すれば概略の数値を得ることができる(参考文献[1]参照)が、風評の定着によってそのような検証の必要性すら感じられなくなっていたように思われる。

長年繰り返されてきた批判はこのように公平な視点を欠いており、客観的事実を真摯に検証しようという態度が欠落してきたと言える。

4) 整備新幹線の採算に関して不正確な批判を繰り返してきた新聞も、近年になって「(JRの経営が安定している限り)採算性の問題は生じない(2010年10月5日、日本経済新聞)」などの記事を掲載し、ようやくスキームを正しく表現する内容となってきた。

(3) 風評定着の原因

こうして振り返ってみた時に、風評が定着したことの原因として推察できるのは、おそらくこれらの批判は、数十年前に形成された先入観・固定観念によるものなのではないかということである。確かに1970年代におけるデータやスキームを前提として分析すれば、採算性には疑問があり、赤字垂れ流しとなる可能性があったと言える。その時期は、国鉄の赤字が国家的大問題となっていた時期でもあった。

しかし、その後、社会は大きく変化しており、データや条件も当然変わってきている。その変化の主なものとしては、まず、この間に都市間の交通量は飛躍的に増加してきたことがあげられる。また、鉄道経営の効率性の改善も大きい。国鉄時代には赤字でありながら、現在は黒字で運営されている路線が少なくないように、鉄道の運営効率は著しく改善されている。さらに、すでに述べたように、国鉄時代に考えられていたような高金利の借金を前提としたスキームではなくなっている。

このように、需要の面においても、費用の面においても、資金調達においても計画当初とは大きな変化が生じている(参考文献[2]参照)。これらの客観的データや、整備の仕組みの変化を理解していれば、何十年も前の先入観で評価すべきでないことはすぐにわかることである。

「(整備新幹線などが必要だということは)何十年もの間、全く変わらない発想だ。(2001年11月19日付・朝日新聞社説)」など、何十年もの間、全く変わらない発想なのは執筆者の側だと指摘しなければいけない。

加えて、この間に世界はまさに高速鉄道の時代に入っているにもかかわらず、世界が鉄道を再評価し高速鉄道の推進に動き始めているということに対するリサーチも怠っていたと言える。高速鉄道を将来の交通ネットワークの中心として評価する調査や研究論文等は欧米のみならずアジアの

国々でも数多く発表されていた(参考文献[3]~[7]参照)。また、2000年時点においてはすでに、日本の高速鉄道整備はドイツに大きく後れを取る可能性が高いという指摘もされていた(参考文献[8]参照)。多くの国が無駄な公共事業に必死になっているはずはなく、高速鉄道に大きな価値を見出しているからであることは、海外の交通政策に関心を持っていればわかるはずであった。

このような風評が定着したまま検証さえされてこなかったことのもう一つの原因として、多くの記事は、整備新幹線を批判することが真の目的ではなかったためであるということも考えられる。予算全体や、その予算を作った政府、あるいはそれを主導した政治家を批判することが目的であり、整備新幹線の良し悪し自体には本質的な興味がない場合が多かったのではないかと考えられる。先にあげた社説の后者はまさにこのタイプであると考えられる。すでに風評によって悪玉に仕立てられていた整備新幹線は、政治を批判する材料として使いやすいということで重宝され、交通政策としての検証には関心のない人たちによって風評が定着してきたようである。整備新幹線のことを口にする議員を族議員と呼び、新幹線に賛成すれば選挙目当てと断じ、新幹線に予算を付ければ利益誘導と呼ぶということも長年にわたって定着してきた。まじめな交通政策としての議論は封印され、政治批判のためのツールとして利用されてきた側面が多分にある。

しかしながら、整備新幹線が最も悪いと言われた2000年末の予算案においても、整備新幹線に使われることになった財源は公共事業費の100分の1、予算全体の1000分の1程度であり、その後も大きな変化はない。最も悪い予算として悪玉の代表に仕立てるには、あまりにも小さい。整備新幹線が政府の赤字の最大原因であるかのような当時は繰り返されていた批判は、定量的で科学的な議論とは程遠い内容であった。

3. 日本の誇りへ

マスコミによると無駄な公共事業の代表であったはずの整備新幹線は、いま人々に熱烈歓迎されている。

冒頭のJR九州のCMで流れるナレーションは以下の内容である。

「あの日、手を振ってくれてありがとう。笑ってくれてありがとう。一つになってくれてありがとう。九州新幹線全線開業します。一つになった九州に、新しい力が生まれています。一つになった九州から日本は楽しくなるはずです。九州新幹線、皆さんと一緒に全線開業です。」

これらの言葉を多くの人が違和感なく受け入れている。すなわち、新幹線は間違いなく地域の力になり、地域に貢献しているということも多くの人が認めているということである。

また、このCMはインターネットでも閲覧することができ、そこには多くの人の感想が書き込まれている(以下、You Tube⁵⁾より。一部、句読点の加筆等を行っている。)

- ほんとうに日本人でよかった。僕らはこつこつとひたむきに物造りを重ね、それによってみんなの笑顔と日本の前進を下支えしている。
- なんだか元気が出た。なぜか涙が出てきた。九州へ行きたくなった！必ず行きます！
- 日本繋がってる～って感じる。笑顔が最高です。何か日本人として日本に生まれて良かったあって感じる。
- 確か1973年？からずっと待ってたんだよね。愛しい日本の人たち。
- 悲願の……待ちに待った全線開通！私ももちろん地元の皆にとっては、この開通は特別な思い出があったはずです。
- 見るたび涙が出てきます。たくさんの人と、たくさんいろんな気持ちに乗せて走る新幹線、いつまでもずっと私たちの生活に寄り添って

5) <http://www.youtube.com/watch?v=UNbJzCFgjnU> (2011年9月1日最終確認)

って欲しいです。とても早くで、安全で、快適な新幹線に乗れる日本に生まれたことに改めて感動しています。

これが整備新幹線が開業した時の人々の評価である。多くの人が喜び、多くの人が感動し、日本人としての誇りを感じるくらいに歓迎されているこの事業を「最も悪い事業」として長年にわたって批判し続け、整備を遅れさせてきたということについては真摯に検証しておく必要がある。もちろん、過去の報道を批判するための検証ではなく、今後の高速鉄道整備が、先入観や思い込みではなく、正確で公平な評価のもとで議論されていくようにするための検証である。

4. 開業遅れの逸失便益

開業が遅れることによって失われる便益のことについては、これまであまり議論されてこなかった。整備新幹線の効果としては、地域の発展や国土の均衡といったような、いつ発揮されるのかがはっきりとは分からない性格の効果が強調されてきたこともあり、開業が遅ればそれだけ便益が失われるという視点には乏しかった。

しかし、新幹線が利用者にもたらす便益は、移動における所要時間の短縮、安全性や快適性の向上など、開業当日から確実に発生するものである。開業が早ければ、利用者はそれだけ早く便益を享受することが可能となり、開業が遅れば遅れるほど、本来享受できているはずの利用者便益が失われる。風評によって開業が遅れば利用者が享受できるはずの便益が日々失われていくことになる。

特に、現在整備中の北陸新幹線と北海道新幹線は、いずれも全線がつながった時に利用者数も利用者便益も大きく増加するという性格を持っている。人口集積が少ないところへ向かっていく路線の場合は、段階的に整備する方がよいこともある

が、終着点に大きな需要のある路線は一刻も早く全線を開業させる方が有利である。北陸新幹線は京阪神、北海道新幹線は札幌という大きな集積地に向かう路線であり、全線がつながることによって、大きな効果が得られる。新たにでき上がった部分の需要が加わるだけではなく、路線全体の需要が大きく増える効果があるからである。現状のように長い年月をかけて、開業区間はなかなか伸びず、利用者が便益を享受できている区間が少ないという状況は効率的ではない。今後の新幹線ネットワークの形成の議論に際しては、開業遅れによる逸失便益を十分念頭において、遅滞のない前進が図られる必要がある。

5. 新幹線ネットワークの完成に向けて

(1) 新たな視点と新たな仕組みの構築

長い年月を要しながらも少しずつ前進してきた整備新幹線であるが、北海道・北陸と西九州に未着工区間があり全体ネットワークの完成までの展望は開けていない。

整備新幹線完成後の新幹線ネットワークは、北海道から九州を縦貫したうえで、その中央部にあたる東京圏と京阪神圏の間が北陸新幹線によって二重になるという優れた計画となっており、全体を完成させることが重要である。すでに述べたように、残された区間は全線がつながったときに、最も効果が大きくなる区間であることから、早く効率的に整備する必要がある。

そのために、これまでとは視点を変えた新しい発想や、新しい仕組みも必要である。まず、重要なことは、ここまでに述べてきたように、公平で正確な評価の視点から議論することである。また、採算の議論だけに終始してきたことも問題であり、利用者便益などの直接効果や、地域経済に与える効果なども含めて評価することが重要である。

整備新幹線は、有利子借入金による建設を前提としていた国鉄時代の建設方式とは全く異なり、

国の責任で建設し、JRがその施設を借り受けて運営するという新しいスキームとなっている。これは、「社会資本整備」と「鉄道経営」のそれぞれの役割を財源の上で適切に分担することを実現させるもので、そのうえで、鉄道の運営は上下分離ではなく、一体となって行うことができる手法であり、世界の交通整備制度の中でも優れたものの一つであると言える(参考文献[9]参照)。しかしながら、そのような優れた部分を評価するような論調はほとんどみられず、一般にも理解されているとは言えない。より広く理解が得られるような努力が求められる。

一方、現在のスキームは、地方負担の方法や並行在来線への対応などには改良すべき点がある。例えば、現在のスキームでは、各道府県内の工事費の一部を当該道府県が負担することになっているが、これはその道府県内の路線距離と、そこにもたらされる便益の大きさが概ね比例しているような場合には妥当であるとしても、地形的に必ずしもそうはならない場合もある。特に、北陸新幹線の敦賀・大阪間については、ルートによって路線距離と便益の大きさが比例しない関係になることが考えられるため、便益と比例するような負担方法を検討した方が進展する可能性が高いと考えられる。

(2) 地域交通との連携政策

地域交通との連携も重要な課題である。整備新幹線の建設がここまで遅れてきた理由の一つに、整備新幹線の着工は、並行在来線の分離が条件とされ、地域交通が衰退するというイメージが定着してきたことがある。しかしながら、役割の異なる新幹線と地域交通を、二者択一のものであるかのように天秤にかけて、地方に踏み絵を踏ませるというこれまでの方法は交通政策として誠に貧困である。本来は、新幹線と在来線が連携して、新たなネットワークを形成するような政策を考えていかなければいけない。

都市間輸送が新幹線に移ると、特急中心のダイヤとなってきた地方幹線では、ローカル列車のダイヤ設定に自由度が生まれ、利便性を向上できる可能性は著しく大きくなる。また、都市間輸送において、高速鉄道が自動車や航空機と競争力を維持していることは、地方の鉄道やバスなどの公共交通を支えていくうえで大変重要な要素になる。整備新幹線と地域交通が対立軸であるとする発想から脱却し、相互が連携したネットワークを築いていくことに力を入れるべきである。

また、在来線に対する地元負担が問題であるかのような議論が、整備新幹線への批判として先入観的に定着しているが、もともと地域の足は地域で支えるのが当然である。現在のように、大都市圏における利益からの内部補助で運営されている状況の方が改善されるべきである。地域の公共交通は地域で支えるということを基本として、官民が工夫をして、ダイヤのパターン化、駅を中心としたバスネットワークの形成、駅周辺の駐車・駐輪施設の整備などの施策を都市づくりと一体的に取り組み、商店街の振興、観光振興などの地域活動とも連携して地域の公共交通として新しい方向に展開していくのが地域のために必要なことであって、鉄道の赤字を誰が負担するのかという押し付け合いをしているだけの現在の貧困な地域交通政策こそ改善される必要がある。

すなわち、地方の公共交通維持の問題は、新幹線の並行在来線のみで発生しているのではなく、ほとんどの地域で生じているのであって、行うべきことは新幹線対策ではなく、地域公共交通政策の確立である。

(3) 貨物交通の議論も

将来の新幹線ネットワークの活用の視点からは、貨物輸送のことも議論すべきである。鉄道貨物については、国家的な政策としての戦略はまったく見えない状況であるが、海外の事例を見るまでもなく、鉄道による物流は将来の国を支える重要な

要素の一つとならなければいけない。

現在はほとんど議論されていないが、整備新幹線が完成すれば、新幹線で貨物を輸送することも可能であると考えられる。線路の維持・補修に影響のあるような重量貨物ではなく、速達性が求められる軽量貨物に特化しても需要は少なくない。客車に乗せている椅子や洗面所等の重量に、客やその荷物の重量を加えた程度の重量の貨物であれば、線路や構造物に影響を与えることなく運ぶことができる。宅配便や郵便、生鮮食料品などのなかで、新幹線での輸送が有利となるものは少なくないと考えられる。

現在は、新幹線ネットワークの中心にある東海道新幹線の容量が一杯であるために、そのようなことは全く考えられないが、その部分を北陸新幹線経由で輸送することができるようになれば、北海道から九州までの新幹線貨物ネットワークが形成され、相当の軽量貨物需要があると考えられる。北海道から九州を縦貫し、東京圏と京阪神圏の間を北陸新幹線によって二重にするという整備新幹線のネットワークは、人を輸送する場合においても、貨物を輸送する場合においても、大変優れたネットワークであるといえる。

また、新幹線は、高速道路と接近しているところも少なくないので、そのようなところに、貨物用の駅とICを設置すれば、新幹線物流と自動車物流をスムーズにつなげるシステムの構築も可能である。

(4) リニア中央新幹線

中央新幹線のリニアタイプでの着工が決まり実現に向けて大きく前進した。停滞してきた日本の高速鉄道整備のなかで一つの大きな前進である。時間短縮による利用者便益や波及的な経済効果が大きいことはもちろんであるが、リニア新幹線の技術は他国の追隨を全く許さないほど優れたものであり、その最先端の技術が国民のために実用に活かされること自体が大変意義深い。

また、完全に停滞してきた全国新幹線鉄道整備法による基本計画路線として初めて具体的に動き出したものでもあり、将来の高速鉄道ネットワークの議論に向けての新たなきっかけともなることが期待される。

一方、これからの課題としては、現在の計画では東京・名古屋間のみでの営業となる期間が20年近くも続くこととなっていることである。わが国にとって最も重要な区間であり、遅滞のない全線整備が必要である。現在の計画では、全区間をすべて民間会社であるJR東海の資金に頼ることになっており、そのために段階的な開業を想定せざるを得ない状況である。国の鉄道政策が長年にわたって停滞を続けてきたこととも関連しており、新たな鉄道政策を構築する中で、名古屋以西については官民連携のスキームによって計画を前倒しするような工夫をぜひ行っていくべきであると考えられる。

(5) 基本計画路線

全国新幹線鉄道整備法には12の基本計画路線があるが、リニア方式での着工が決まった中央新幹線以外は、1970年代から全く進展していない。また、その計画があるために、それと並行している幹線鉄道の高度化も進まず、地方での鉄道の改善が遅れてきた。全国新幹線鉄道整備法は、新幹線のことだけを定めたものであり、また40年も経過していることから、将来に向けての鉄道ネットワークのビジョンを示すような内容に改められるべきである。

すべての路線を現在の新幹線と同規格で整備することは現実的に難しい状況にあると思われるため、フリーゲージトレインや在来鉄道改良による新在直通方式など様々な方式を検討しながら全国の鉄道ネットワークの高度化を目指す必要がある。

6. 海外進出に向けて

近年、新幹線システムを海外に売り出しているという動きが見られる。日本の技術が海外で活かされることは有意義なことであり進展が期待される。技術面においては高く評価されているため、受注の可能性は大いにあると考えられるが、技術面以外では課題が少なくない。

まず、自国で無駄な公共事業と評価されているものを、外国に売り込んでも説得力はない。新幹線の整備効果を具体的に示すとともに、新幹線を中心としてどのような交通政策を総合的に進めていくことができるのかを、海外に対してしっかり提示できる必要がある。

また、地方展開が遅れていることも大きなマイナスである。日本の新幹線方式を選択すると地方展開が遅れるとみられれば、在来線を活用してネットワークを拡大しているフランスやドイツなどの方式に対抗できない。1路線だけを建設すれば終了であると最初から考える国は少ないため、国全体の将来の鉄道ネットワークの姿が提示できなければ日本の優位性を示すことは難しい。在来線への直通化技術やフリーゲージトレインの技術なども含めて、鉄道ネットワークの将来像を提示できることが重要である。

さらに、並行在来線についてもしっかりとしたビジョンを示さなければいけない。完全な別線で建設する日本の新幹線方式は、海外でも必ずと言っていいほど並行在来線問題を伴うことになる。その時に、現在の日本のように、在来線は地方に丸投げすればよいというような政策オプションしか提示できないようではとても競争できない。別線を作ることによって新幹線と在来線が役割を分担しながら活力あるネットワークを形成していくことができるというように、別線方式による交通政策上の利点を具体的に示すことができなければいけない。

7. これからの整備に向けて

日本は、鉄道事業の運営面や、運行の安全性、正確性、快適性などの技術面は世界最高水準にあるが、新たな整備や改良に向けての政策面では世界の流れから大きく遅れ始めている。鉄道ネットワークの将来展望はほとんど示されず、将来に向けての鉄道社会資本を、誰の責任で、いつまでにどのような水準で整備しようとしているのかも明らかではない。整備新幹線に対する長年にわたる強い批判によって、鉄道整備政策全般において健全な議論が封印されてきたが、将来に向けての議論に切り替えていく必要がある。

社会資本は、その時点における最高の技術によって革新し、次の世代につなげていくことがそれぞれの世代の責務である。新幹線ネットワークは、我々の世代が次の世代に対して残すことができる大きな財産の一つであるはずである。

正確な状況認識に基づいて将来を展望すれば、安全な交通環境の実現、生活の豊かさの創出、観光産業のような新しい産業への貢献などの視点から、新幹線は優れたプロジェクトであると理解されるはずであり、財源についても配分が硬直化してきた交通財源内部の配分の変更によって十分対応できるものである。

国民にとって利益になるのは、思い込みや先入観ではなく、公平な評価の視点と正確な状況認識に基づいた議論である。また、社会資本整備は本来、採算ではなく社会にもたらされる便益で評価されるべきものであるということなど、健全で正確な議論をしていかなければいけない。整備新幹線に対するこれまでの固定観念からは脱却して、鉄道ネットワークの充実に向けての議論が展開される必要がある。

[参考文献]

[1] 中川大・波床正敏(2000)「整備新幹線評価論——

先入観にとらわれず科学的に評価しよう——」,
ピーテック出版部。

- [2] 中川大(2009)「高速鉄道ネットワーク整備の現状と将来展望——再び世界のトップランナーへ(特集新幹線事業——これまでの歩みと将来展望)」,
『JR ガゼット』, 67巻, 4号, pp.36-40.
- [3] Bianco L. and Majo F. M.(1991) "Perspectives of high speed rail transport in short-medium period", *Transportation Research Part A : General*, Volume 25, Issue 4, pp.193-202. (ヨーロッパの事例として)
- [4] Chang Y. H., Yeh C. H. and Shen C. C.(2000) "A multiobjective model for passenger train services planning : application to Taiwan's high-speed rail line", *Transportation Research Part B : Methodological*, Volume 34, Issue 2, pp.91-106. (アジアの事例として・台湾)
- [5] Kim K. S.(2000) High-speed rail developments and spatial restructuring : A case study of the Capital region in South Korea, *Cities*, Volume 17, Issue 4, pp.251-262. (アジアの事例として・韓国)
- [6] Nakamura, H. and Ueda, T.(1989), "The Impacts of the Shinkansen on Regional Development", The fifth World Conference on Transport Research : 2001. Vol. III, pp.95-109. (日本の事例として)
- [7] Amos, P., Bullock, D. and Sondhi, J.(2010) "High-Speed Rail : The Fast Track to Economic Development?" THE WORLD BANK. (統計データを示した事例として)
- [8] Obermaier, A., (1999) (2000)「高速鉄道建設投資と財源方式の日独比較研究」『運輸政策研究』 Vol.1 No.3. pp.24-36.
- [9] Nakagawa, D. and Matsunaka, R.(2006) "TRANSPORT POLICY AND FUNDING", Elsevier.