

「西田先生の北陸新幹線構想はどれほどの効果が見込めますか？」

平成 27 年 9 月 1 日

●ペギミン西村さんからの質問

西田先生の北陸新幹線から関空、四国、九州まで繋げる整備新幹線構想のお話、非常に興味深く聞かせていただきました。しかし、ネット上では、「四国新幹線」を望む地元の声に対して、無駄であるとの批判的な意見が圧倒的です。西田先生の構想が実現した場合、どれほどの効果が見込めるのか、お聞かせください。

●西田昌司の答え

ちょうど先程までいろいろな方と北陸新幹線の延伸についての議論をしていたところですが、ここで私の案をお話します。

2023 年には金沢－敦賀間が開業の予定であり、小浜を通過して最終的には新大阪まで繋ぐ計画となっています。小浜と新大阪を結ぶ直線上に京都（ここで言う「京都」とは、京都駅周辺を指す）はありませんし、現在でも京都と敦賀は湖西線で結ばれており、京都を通すかどうかはこれから議論が必要ですが、京都を通すと 150 万人の京都市民にとって利用しやすく、旅客数が圧倒的に多くなるのは明らかですから、京都を通すのは論を俟たないと思います。北陸新幹線は、国と地方公共団体が事業計画を立てて建設費用を負担し、JR には使用料を払ってもらうこととなりますが、民間会社である JR が運営者である以上は採算性が問われるという原則も忘れてはなりません。

小浜と京都を直線で結んでも直線上には都市がありませんから、私は舞鶴を経由すべきと考えています。丹後地域は東京へのアクセスが非常に悪く、

東海道新幹線で東京に行こうとしても京都に出るだけで2~3時間はかかってしまいます。北陸新幹線で丹後地域から京都へのアクセスを良くすれば、それから先は東海道新幹線を使って2時間ちょっとで東京に着いてしまいますので、丹後地域と東京の距離が一気に縮まって丹後地域の過疎化にも歯止めをかけることができます。

先日、参院選での「1票の格差」を是正するために隣り合う選挙区を統合するという「合区」を盛り込んだ改正公職選挙法が成立し、鳥取と島根、高知と徳島が合区となりましたが、今回は合区を免れた福井もこのままではいずれば合区対象となるでしょう。合区とまではなくても宮城・新潟・長野は定数が減らされ、逆に北海道・東京・愛知・兵庫・福岡は定数が増えています。これらの変化は過疎と過密が同時に起こっていることを如実に物語っていますが、このような問題を解決するためには地域間のインフラ格差を是正しなければなりませんし、北陸新幹線に舞鶴を経由させるのは国策として当然であると思います。

京都と新大阪は現在でも東海道新幹線で繋がっていますし、北陸新幹線でさらに京都と新大阪を結んでもあまり意味がありませんので、私は京都から大阪市の南の玄関口である天王寺を経由して関空まで繋がりたいと思っています。現在、北陸新幹線は金沢まで開業していますが、金沢―敦賀―小浜―舞鶴―京都―天王寺―関空と繋げることにより、世界と近畿圏・北陸圏が関空を通じて結ばれることとなります。さらに、名古屋と新大阪を結ぶリニア中央新幹線が北陸新幹線と（京都府の南部で）クロスするとなると、首都圏にも劣らない圧倒的な経済圏が誕生しますし、その経済効果たるや計り知れません。国土強靱化の観点からは、北陸新幹線をさらに延伸して四国・九州まで向かうべきですし、山陰新幹線も九州までの延伸を目指すべきですが、まずは北陸新幹線の関空までの延伸を目標としたいと思います。

橋下さんらの唱える都構想は、行政をスリムにするために統治機構を改革して二重行政を解消し、さらに民営化も推し進めようという発想ですが、そのように行政経費を減らしたところで経済が活性化するはずがないのです。

民間需要の不足がデフレの原因であるならば、まずは政府が財政出動によって需要を創出しなければなりませんし、そうすることで民間は将来に期待を抱いて民間の投資も増えるわけです。私の北陸新幹線構想が近畿地方を甦らせると確信していますし、それにかかる費用も高々2兆円程度であり、リニア中央新幹線を関空に繋げるという私が以前に考えた案よりも安いコストでの実現が可能です。

アベノミクスで株価は上がったかのように見えてましたが、上海ショックにより株価が一気に落ち込んでいますし、黒田バズーカという量的金融緩和政策だけでは景気は良くなるたないのです。私の唱える新幹線構想は近畿地方のみならず日本全体をデフレという病から救うカンフル剤になるのは間違いありません。皆さんにも是非ともご理解をよろしく申し上げます。

反訳：ウッキーさん

Copyright：週刊西田 <http://www.shukannishida.jp>