

「大阪都構想について自民党は対案を持っていないのですか」

平成 27 年 9 月 8 日

● Henry さんからの質問

大阪都構想についてですが、自民党は大阪都構想に反対し、住民投票に勝利しました。私も反対に賛成でしたので結果には満足していますが、常に反対するのであれば、対案を出すべきだと考えていますが、自民党は対案を出していません。これでは今の野党と変わらないので、少し情けない気がしております。西田先生のお考えをお聞かせ下さい。

● 西田昌司の答え

自民党は、私が『新幹線ネットワークによる近畿メガリージョン構想』と名付けたしっかりとした対案を持っています。

都構想は「大阪府と大阪市を合併して二重行政を解消し、無駄な予算を削減することで地域を活性化させる」という考えに拠っていますが、地域の予算を削減して地域が活性化するわけがありません。「地域の税金を下げて民間が使えるお金を増やせば、お金がより効率的に地域で使われて地域が活性化する」という考えの下でこの 20 年間、構造改革論議がもてはやされましたが、デフレを招くだけの結果にしかありませんでしたし、今となってはその考えが誤りであることは明らかなのですが、都構想や道州制といった構造改革路線の話をもたざる持ち出す橋下さんらにはうんざりしてしまいます。

構造改革騒ぎは小泉構造改革において頂点に達しました。小泉さんは総理任期中に消費税を上げないことを宣言し、その代わりに行政の無駄をなくするという路線を突き進み、国民はこれに拍手喝采したのですが、無駄をなくしたところで少子高齢化によって毎年 1 兆円以上増える社会保障費を賄えるは

がありませんし、社会保障費は社会保険料と税金によって賄うしかないので、そのためには社会保険料や税金を上げなければならないのは当然ですが、と同時に経済をデフレから脱却させて経済を成長させることによって税収を増やすことが非常に重要です。

小さな政府を標榜したがために税収が落ち込んで赤字国債を発行し続けるという羽目に陥っているのですから、その反省の下にアベノミクスは公共投資を増やして国土強靱化するという正しい方向に転換しましたし、その中でも新幹線ネットワークの構築は経済成長に資する一番のプロジェクトだと私は考えています。黒田バズーカによって金融緩和をしても民間需要がないデフレ下の現在ではなかなか実体経済にお金が回りませんから、そのような場合は政府の予算措置によって実体経済にお金を回さなければなりません。

リニア中央新幹線の事業費は、(民間企業である) JR 東海が負担することになっていますが、東京―大阪間を開通させようとするると 10 兆円近くの事業費が必要ですし、そこまでの多額の費用を一度には調達できないということでは 2027 年に東京―名古屋間を開業させ、その 18 年後の 2045 年に名古屋―大阪間を開業させるという現時点では 2 段階方式の計画となっています。しかし、今でも東京に大きく差をつけられている大阪が 18 年の遅れを喫してしまえば大阪のさらなる地盤沈下は目に見えていますので、ここは何としても大阪同時開業にこぎ着けたいところです。

JR 東海が自己負担してもかまわないとは思いますが、政府が債務保証や利子補給をしたり、足らざる費用は建設国債を発行する等して資金面の最大限の援助をすべきです。そもそもこのような国家プロジェクトは政府の仕事なのですが、JR 東海が代わりにやってくれると思えばこのような政府負担は何の問題ありません。何よりも、リニア中央新幹線プロジェクトは次の世代に財産を残すという大きな意味があるのです。

北陸新幹線は、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。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も利用しやすく、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。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、私は舞鶴を経由したいと考えていますし、さらに（終点は新大阪ではなく）関空まで延伸することに強くこだわっています。

関空は国内で唯一の 24 時間空港ですが、京都から関空に行こうとすると 90 分程度はかかってしまいますし（京都から伊丹空港であれば約半分の所要時間です）、新大阪からは約 60 分、神戸からは約 90 分といった具合に周辺の主要都市からのアクセスが非常に悪いという決定的な欠点があります。（近畿の南北軸である）北陸新幹線とリニア中央新幹線・東海道新幹線・山陽新幹線を上手く連携させれば関空を中心として近畿・東海・北陸・中国地方にかけた非常に大きなネットワークができあがり、周辺の主要都市から関空に 30 分以内で移動可能となれば世界との距離も一気に縮まって、この経済効果たるや計り知れません。

（住民投票で否決された）都構想のようなちまちました構想では大阪は救えませんし、『新幹線ネットワークによる近畿メガリージョン構想』の実現こそが大阪のみならず近畿全体を活性化させ、東京一極集中に歯止めをかけて長年デフレに苦しむ日本経済を救う一番の解決策だと確信しています。私は自民党近畿ブロック両院議員総会で『新幹線ネットワークによる近畿メガリージョン構想』を提案するつもりですし、そこで決議がされたら今度の W 選挙ではこの構想を公約として掲げていただける方を候補者として擁立し、橋下維新と対決する覚悟です。何卒、『新幹線ネットワークによる近畿メガリージョン構想』のご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

反訳：ウッキーさん

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