

「近畿メガリージョン構想は大阪にはびこる維新シンδροームを払拭できますか？」

平成 27 年 10 月 6 日

●金木犀さんからの質問

西田先生の提唱なされる「近畿メガリージョン構想」について大賛成です。自民党の中でも多くの議員の方が賛同している旨、自民党の YouTube チャンネルで拝見し、是非とも実現されることを願っていますが、まず最初の関門は、該当地域である大阪でこの構想が支持されるかどうか、つまり近く実施される大阪 W 選挙で維新勢力を排除できるかどうかであると思います。そのためには大阪にはびこる「維新シンδροーム」を払拭しうる強力な候補者を立て、住民の心を動かすような、わかりやすい政策説明をし、「大阪都構想」なる紛い物の運動に匹敵する大きな運動を興していくことが必要だと考えます。メガリージョン構想の実現に向けた、現時点での西田先生及び自民党のビジョンがあればお示しください。

●西田昌司の答え

都構想賛成側の「反対するならば、対案を出せ」といった言説がうんざりするほど聞かされてきましたが、私は都構想を粉碎するためにその対案である『新幹線ネットワークによる近畿メガリージョン構想』を提案いたします。

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たらその予算によって生計を立てている人の消費が減ってしまい、ただでさえ景気の悪い大阪の経済がより落ち込んでしまう結果にしかありません。「地域の税金を下げても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、

小さな政府・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ぞろ持ち出す橋下さんらにはうんざりしてしまいます。

北陸新幹線は平成 34 年度末に金沢・敦賀間が開業予定となっていますが、私の案では北陸新幹線を敦賀・小浜・舞鶴・京都・天王寺・関空というルートで延伸して北近畿を含んだ南北軸を作ります。これまで近畿には南北の大動脈がありませんでしたし、これが近畿の地盤沈下の元だったのですが、この南北軸に加えてさらに東海道・山陽新幹線やリニア中央新幹線（何としても大阪同時開業にこぎ着けたいところです）といった東西軸と連携させると、関空から 30 分以内でアクセスできる（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。

北陸新幹線に舞鶴を經由させると遠回りになってしまうと思われるかもしれませんが、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し、それがゆえに深刻な過疎の問題を抱えている地域です。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。さらに将来は山陰新幹線を開通させて、安倍総理の地元の下関と（北陸新幹線の通っている）舞鶴辺りをつないでしまうと、過疎化の激しい日本海側に東西軸が出来上ってこれらの地域も一気に活性化します。

北陸新幹線にしても関空では終わらせずにさらに延伸すべきです。関空から和歌山に向かい、紀淡海峡を通過して淡路島、再び海を渡って四国に向かいます。四国では徳島・香川・愛媛を横断し、佐田岬を通過して海を渡ると次は九州です。大分から阿蘇山の麓ふもとを通過して最後は熊本に到着、となります。こう話すと皆さんには大風呂敷を広げた話に聞こえるかもしれませんが、東京一極集中を止めるにはこのくらいの大きなスケールの構想が必要だと思っ

ています。

紀淡海峡には友ヶ島という無人島群が浮かんでいますが、北陸新幹線の延伸時にここに防潮堤を築き上げることにより、(早晩必ず起こるであろう)南海トラフ巨大地震の際に大阪湾に押し寄せる超巨大津波のエネルギーが大幅に減殺されるという研究があり、防災投資としても非常に効果が期待されます。

かつて、大阪は「天下の台所」と呼ばれ、中之島を中心として120ほどの蔵屋敷が立ち並び、物流・商業の中心でした。大阪で様々な商社や大銀行が発展しましたが、現在は大企業の本社のほとんどが東京に移ってしまっています。戦後、日本においては首都圏への一極集中が起りましたが、この原因はインフラ格差、特に新幹線整備の格差によるところが大きいのです。東京は放射線状に東北・上越・北陸・東海道と4本の新幹線が整備される一方で、大阪は東海道・山陽の2本しか整備されておらず、これが東京と大阪の格差を生んでいる決定的原因なのですが、この格差を是正すると大阪の経済は間違いなく発展します。

北陸新幹線は整備新幹線であり、地元の自治体が3分の1の費用を負担することになっています。京都府知事や京都市長には近畿メガリージョン構想の賛同を得ていますし、(自民党京都府連の会長である)私は自民党近畿ブロック両院議員総会で近畿メガリージョン構想を提案し、全会一致で決議されています。しかし、都構想を推進する橋下維新が積極的な財政負担を認めるかという点で非常に疑問ですし、彼らの中から大阪府知事や大阪市長が選ばれるとなると、一番肝心の大阪・関空ルートを押さえることも出来なくなってしまいます。

よって、今回のW選挙では近畿メガリージョン構想を公約として掲げてくれる候補者を立ててなんとしても橋下維新に勝たなければなりません。大阪市長候補は柳本さんという大阪市会議員の方に決定しましたが、大阪府知事候補についてもそのような方を探しているところです。自民党大阪府連の

竹本さんにも候補者探しの協力をお願いしてありますが、近々記者会見を開いて自民党としての意思を示すとおっしゃってくださいました。

（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、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。この件に関する私の考えについては10月15日に発行予定の『機関紙 showyou』に書き上げましたので(<http://showyou.jp/showyou/>)、そちらも是非お読みいただければと思います。何卒、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>