動画週刊誌「週刊西田」　西田昌司がズバッと答える一問一答

「予算委員会での新幹線構想を詳しくお聞かせ願えますか？」

平成 28 年 10 月 18 日

●皆さんからの質問

予算委員会での新幹線構想を詳しくお聞かせ願えますか？

●西田昌司の答え

先日（平成 28 年 10 月 13 日）に私が安倍総理に質問した予算委員会での新幹線構想について皆さんから高い評価をいただいておりますが、ここで改めて説明いたします。

図 1 は予算委員会で使った資料「全国の新幹線鉄道網の現状」です。この中で 11 本の「基本計画路線」が示されていますが、これらの路線は昭和 48 年に計画されたのにもかかわらず今になっても未着工のままになっています。東海道新幹線や山陽新幹線は国鉄の事業でしたが、東海道新幹線が開業した昭和 39 年頃から国鉄は赤字経営に陥ってしまい、国鉄の財政状況が「基本計画路線」を遅らせてしまいました。政府が公共事業として推進するとされた「整備計画路線」に関しても、公共事業は無駄といった「公共事業悪玉論」が蔓延ってしまったためにあまり進んでいません。

この前の参議院選挙では「鳥取・島根」と「徳島・高知」が合区されてしまいましたが、これらの地域には現状では新幹線が通っていません。しかし、図 1 で示されているようにこれらの地域には「基本計画路線」が昭和 48 年には既に計画されていましたし、もしもそれらの路線が予定通りに開業していたならば合区といった憂き目にあうこともなかったでしょう。まさに「新幹線なくして代表なし」の状態なのです。私は何としても日本全土に渡る新幹線ネットワークの構築を実現したく、一生懸命に議員活動をしています。

新幹線ネットワークの構築には当然ながら予算が必要ですが、現状の公共事業の予算枠が余りにも削られてしまったために十分な公共事業ができない状態に日本は陥ってしまっています。公共事業の予算は建設国債を発行して賄いますが、実は建設国債を発行しても国の財政に負担をかけていることには全くなりません。なぜなら、建設国債を発行することによって一時的に（いわゆる）「国の借金」が増えたとしても、公共事業を行って GDP が増えれば税収も増えて「国の借金」の返済も可能だからです。

しかし、前の民主党政権から今の安倍政権に至るまで、建設国債と赤字国債を一緒くたにしてプライマリーバランスの黒字化（その年に入った税収分で政府の事業を賄うという考え方）にこだわってしまっています。このプライマリーバランス議論が国の経済政策を根本から誤らせる原因なのです。

さらにおかしなことに、今の建設国債発行のやり方は国の財政を毎年 2 兆円分も黒字化し過ぎているのです。現在の建設国債の新規発行分は年間 6 兆円ですが、過去に発行した建設国債の償還分が毎年 8 兆円もあるのです。公共事業費を 2 兆円増やしたところでやっとイーブンでありますし、少なくともあと 2 兆円は建設国債枠を増やして公共事業をもっとやるべきなのです。

現在の建設国債の発行分 6 兆円のうち 1000 億円が鉄道局の予算となっていますが、その中の 755 億円が新幹線に割り当てられています。年間でたった 755 億円の予算ではいつまで経っても日本全土に渡る新幹線ネットワークの構築などできるわけがありません。しかし、鉄道局の予算を 5000 億円くらいに増やしてその内の 4000 億円を新幹線に回せば 20 年以内（私は何としても 10 年以内としたいですが）の構築も可能となるのです。

私は「北陸新幹線敦賀以西ルートを議論する与党検討委員会」の委員長を務めていますし、北陸新幹線の延伸ルートについて議論をしているところです。今現在、図 2 の①②③④⑤で示されるように 5 つの延伸ルート案が挙がっています。北陸新幹線の延伸ルート決定も大事ですが、どのルートになろうとも、北陸新幹線を通すだけでは十分ではありません。図 2 には「舞

鶴－豊岡－鳥取－松江－岡山－高松－徳島－和歌山－大阪」といった環状の新幹線の路線が示されていますが、このような路線が実現すると大阪を中心とした関西圏の経済が一気に良くなります。新幹線沿線の各地域が活性化すれば雇用が生まれますし、そうなるとわざわざ都市部に職を求めて移住することなしに、各地域にゆったりと住みながら家族を養うこともできるようになります。東京一極集中にも自然と歯止めがかかるでしょう。

図 2 における最大のポイントは、新幹線ネットワークを関空とつなげていることです。そうすれば新幹線の沿線の地域から最大でも 1 時間少々で関空に行けますし、海外から関空に降り立った観光客が沿線の地域にまんべんなく訪れることになればものすごいインバウンド効果が期待できます。新幹線ネットワークによって関西圏を中心としたメガリージョンを構築するのにかかる費用は（年間 4000 億円を 20 年続けたとしても）10 兆円足らずでありますし、国家予算の規模からすると微々たる金額です。

昨今、トラックの運転手等の人手不足が叫ばれています。これから高齢化社会を迎えると人手不足に拍車が掛かることになるでしょうが、こういった問題も新幹線ネットワークを実現してそこに貨物を乗せた新幹線を走らせれば解決してしまいます。今から 150 年前に明治政府が鉄道整備を始めましたが、鉄道によってそれ以前の牛馬による物流に革命が起こりました。新幹線ネットワークを物流に活用すれば、明治政府の鉄道整備にも匹敵する新たな物流革命が起こるでしょう。

これから迎える人手不足の時代を乗り越えるためには、少ない人口でより多くの仕事をいかに効率的に行うかを考えなければなりません。つまり「生産性の向上」をしなければなりませんが、新幹線ネットワークの構築はそのためにも非常に重要な手段でありますし、経済が成長することで人口減少にも歯止めがかかるとなると少子化対策の切り札としても期待されます。新幹線ネットワークは我々に夢を与えてくれますし、今のデフレ下の日本に一番大切なのはそういった明るい将来のビジョンであります。これから迎える高齢化社会は決して希望の持てない暗い社会ではないのです。

先日の予算委員会で新幹線ネットワーク構想を進言したところ、安倍総理は「山陰新幹線よりも、先ずは山陰本線を単線から複線にしたい」といったことを仰いましたが、もちろんこれは冗談だろうと思います。安倍総理の地元の山口県民はそのようなことを誰も要望していませんし、山口県民は新幹線の方を通してもらった方がうれしいに決まっています。

新幹線を通した後の山陰本線のような在来線の利用方法についてはいろいろと議論がありますが、例えば自動運転バスの専用道路にするといったアイデアがあります。利用者がオンデマンドで好きな時間、好きな場所から場所へ自由に移動する自動運転バスを走らせるのは、今の技術で十分に可能です。鉄道の軌道（レールや枕木）を取り外してアスファルトを敷いて、そこに運転手のいない自動運転バスを走らせるのですが、今ある踏切をそのまま利用すれば自動運転バスの運行を妨げる物はありませんし、運転手が要らないだけでなく保線費用もかかりませんので黒字経営となるでしょう。元々単線の線路では十分な幅がないように思われるかもしれませんが、駅の空間を利用して自動運転バスがすれ違うようにすれば良いのです。長い距離は新幹線で移動し、新幹線で移動できない場所は自動運転バスで移動するといったことがハイテクを駆使すると意外と簡単に実現するのです。

今までの発想にとらわれない自由な発想をすることで、やれることはいくらでもあるのです。現在の JR グループは分割化してしまったがゆえに、グループ会社間でのダイヤの連携が上手くとれないといった問題を抱えていますし、今の体制では全国に渡って貨物新幹線を走らせることもできないのです。先日の予算委員会で、分割民営化された JR7 社をもう一度合併させるべきと私は申し上げましたが、そのような大胆な発想が必要です。上場した 3 社の時価総額は 8 兆 2000 億円ですが、8 兆 2000 億円分の国債を発行すれば政府は JR の全株を買い取れますし、国債の金利はほとんど 0% なので金利に苦しむこともありません。買い取り後に 10 年かけて新幹線ネットワークを構築して、10 年後に株を売却して再上場させれば良いのです。3 社の配当金は年間 1000 億円ありますし、10 年すれば 1 兆円が政府に入る計算となりますので、政府はお金をかけないどころか 1 兆円の純資産が手に入ってし

まうという素晴らしい発想だと思います。

　こういった夢のある話を国民も一緒になって活発に議論できるようになれば、日本の将来を悲観する必要もありません。皆様がお住まいの各地域でこういった世論を盛り上げていただくようお願い致します。

図 1

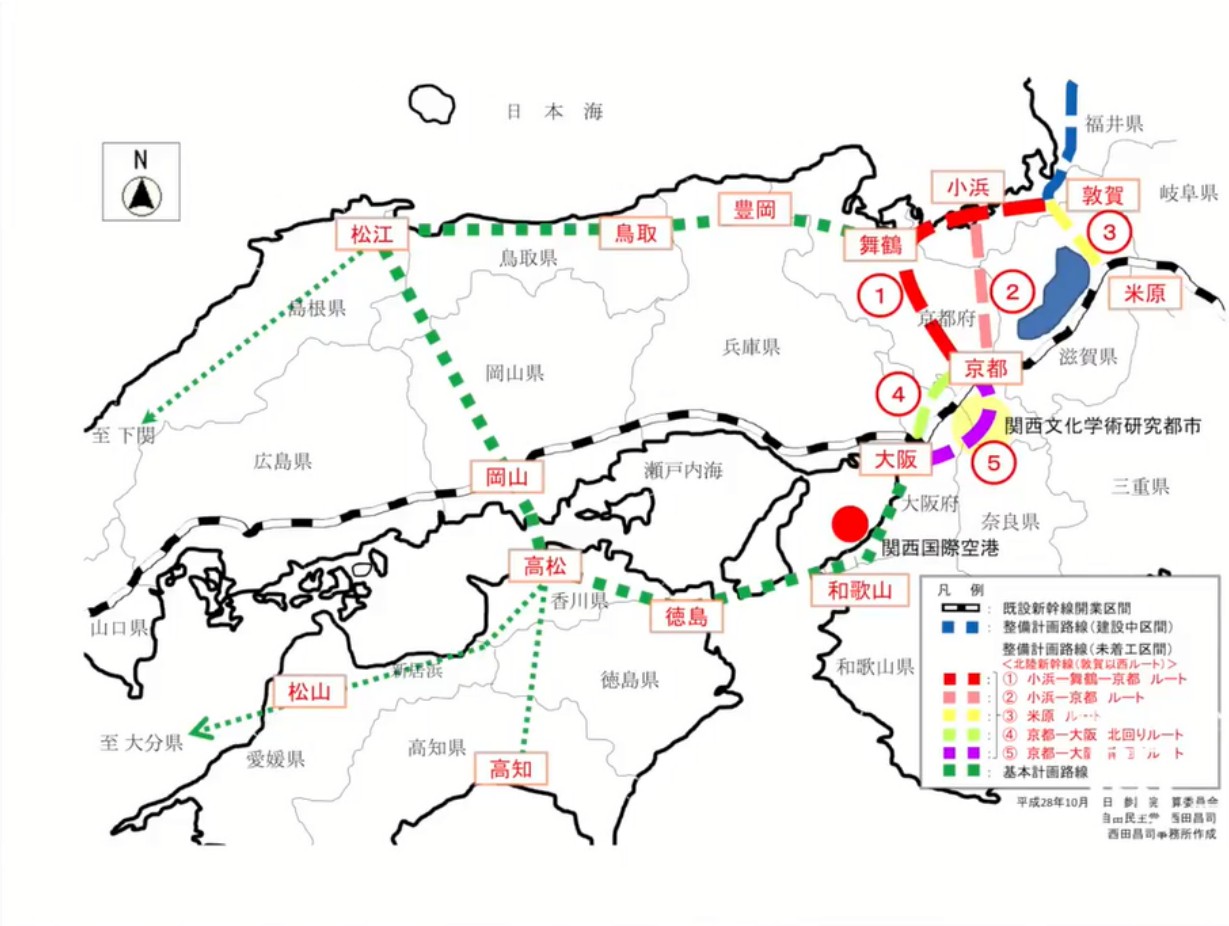

図 2

反訳：ウッキーさん

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