

「京都から福井に行くとしたら、新幹線よりサンダーバードの方が速いと思いますが？」

平成 28 年 1 月 5 日

● トップハンデさんからの質問

北陸新幹線を敦賀から小浜経由で舞鶴、南下して福知山から京都そして天王寺から関空、が西田氏の考えかと思えます。ただ、京都や大阪（梅田）から敦賀や福井に行こうとしたら、新幹線より在来線のサンダーバードの方が速くなりませんか？舞鶴を 20 年から 30 年かけて人口と GDP を 3 倍以上にして京都府第二の都市にする計画などがあるのでしょうか？西田氏に以下の 3 点質問します。

1. 大阪（梅田）～福井は新幹線とサンダーバードどちらが速いか？
2. 舞鶴市など新幹線ルートの候補地の開発計画などの議論はあるのか否か？
3. 新幹線ルートの議論と並行して、都市部の容積率を規制する議論はあるのか否か？

● 西田昌司の答え

私は北陸新幹線の延伸ルートとして、小浜から舞鶴を経由させた後に京都に向かう案を出していますが、こうすると遠回りになりますし時間的なメリットは確かにあまりないのかもしれませんが、しかし、私は新幹線ネットワークの構築は過疎化の進んだ地域を活性化することに大きな意味があると思っていますし、単純な合理性のみの発言はしていないことを是非とも理解していただきたいのです。

北陸新幹線は現在、東京から金沢まで開業していますが、（その途中の）

長野と富山の間は飯山・上越妙高・糸井川・黒部宇奈月温泉という4つの駅を經由して遠回りさせています。長野と富山間を直線で結べばもっと短時間で結ばれますし、技術的には山岳トンネルを掘ってそのようにできたのですが、非常に寂れてしまっている4つの駅の地域を活性化させようという政治的判断があったように思います。（表向きには「山岳トンネルが掘れない」という理由になっているようですが。）

北陸新幹線は2023年に金沢―敦賀間が開業する予定ですが、敦賀から京都に一番早く行くには（小浜を通らずに）琵琶湖の西側を走っている湖西線と同じルートとすれば良いのです。しかし、小浜のある若狭地域は東京へのアクセスが非常に悪く、それらの地域を活性化させるために北陸新幹線は当初から小浜まで延伸する話になっていました。私がさらに舞鶴をも經由させたいのは、過疎問題を抱える丹後地域を救うのは国策として当然と考えるからです。

ちなみに、今から40年以上も前の昭和の時代に山陰新幹線を含めた多くの路線が計画されていたのですが、山陰新幹線は現在でも未着工ですし事実上中断されています。山陰新幹線に舞鶴を經由させることができるのであれば、私も北陸新幹線に遠回りをさせて舞鶴を經由させようとは言いませんが、残念ながら山陰新幹線着工の目途が立っていない現在では北陸新幹線に經由させるのがベターな選択だと思います。

北陸新幹線を10年内で完成させるよう計画すれば民間の投資を呼び込みますし、そのように民間に期待を持たせるよう複数年度に渡る計画を提示するのが政府の本来の仕事です。舞鶴ルートが本決まりになったら現在は過疎の問題を抱える舞鶴においても民間も含めた莫大な金額の開発計画がされまますし、それがGDPを押し上げるわけです。北陸新幹線を完成させる費用は（私の案の通りに関空まで延伸したとしても）高々2兆円程度ですが、乗数効果によって政府が投資した以上の所得（GDP）が生み出されます。（北陸新幹線等の）新幹線ネットワークをはじめ、全国のインフラ整備を10年内で完成させるという計画を政府は打ち出さなければなりません。

ところで、東京一極集中を解消するために東京と地方のインフラ格差を是正したつもりが、さらなる東京一極集中を招いても仕方ありません。そのようなストロー効果を防ぐためにも、東京の容積率を制限するという法整備を（地方のインフラ整備と同時に）行う必要があります。東京一極集中を解消して地方でも仕事があるという状況になれば、少子化の問題も自然となくなるでしょう。

「金融緩和・財政出動・民間投資」の相乗効果で経済を成長路線に導くのがアベノミクスの主旨でありましたが、地方の崩壊と東京一極集中には未だに歯止めがかからずに、経済のデフレ化も止まっています。今こそアベノミクスの原点に立ち戻り、きちんとした財政出動をすべきなのです。

反訳：ウッキーさん

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