

## 第 3 回整備新幹線小委員会の概要

平成 24 年 2 月 23 日（木） 9:30～12:00

於：4 階幹部会議室

## ○ 議事「(1)「整備新幹線（未着工区間）の沿線自治体におけるまちづくりの概況について」

（岩倉委員）

- ・ 外国人等のインバウンドをどうやって呼び込むかが重要。

（竹内委員）

- ・ 特に北海道等でそういう傾向が強いが、「まちづくり＝観光客の呼び込み」という構図になっているのが気になる。違う視点からまちづくりを捉える必要があるのではないか。

（中村委員）

- ・ 九州新幹線（鹿児島ルート）が全線開業して、博多や熊本の役割が変化した。単なる 1 つの街という視点ではなく総合的に流れるということの評価したい。
- ・ 北海道新幹線については、新駅個別のビジョンもいいが、総合的なビジョンがあるといい。

（家田委員長）

- ・ まちづくりには「地面に張り付くものをどう整備するか」と「地域と地域の関係性」の 2 つの側面がある。後者については、新幹線駅の整備に伴い地域内の総合的なモビリティをどうリ・デザインするかが大事。それを踏まえて前者を考えていくもの。

（須田委員）

- ・ 総合的な交通体系の中の新幹線を検討することが重要。

## ○ 議事「(2) ヒアリング（株）日本総合研究所調査部主任研究員 藻谷浩介氏」

（冒頭、藻谷氏より新幹線の国のインフラとしての必要性、地域活性化効果等について説明）

（山崎委員）

- ・ 長崎ルートについて「国として必要だが、地域側からの評価は別」との真意は。
  - （藻谷氏）新幹線ができると長崎は頑張らないと大変。その理由は 2 点。①長崎は宿泊型の観光地。これまで宿泊していた観光客が、日帰りで行けるようになるため、宿泊客が減少する。このため、宿泊地としての魅力作りを宿泊事業者が相当努力していく必要がある。
  - ②長崎営業所・長崎支社の機能が福岡等に統廃合される。この場合は相当困難だが、そうならないための政策を打っていく必要がある。
- ・ 我が国の都市は、広域モビリティのエリアが狭いが、この視点からの意見を伺いたい。
  - （藻谷氏）地方は東京の動線だけを見ており、地域間を結ぶ広域モビリティ、また海外へのアクセスが弱い。それを改善するため、新幹線を通じて、国内のアクセス動線及び国際拠点空港のアクセス動線を高めていくことが必要。
- ・ 「新」と名のつく駅の整備に関しての見解は。
  - （藻谷氏）「新」の着く駅は、2 種類ある。1 つめの代表的な例は新大阪や新横浜で、通勤・通学客が利用する。2 つめの代表的な例は新神戸で、通勤・通学客は利用しない。多くの駅はこの新神戸と同じ形態だが、駅前の商業施設は通勤・通学客のために作られており、旅行客目当てに作っていない。お客の客筋を定め、マーケティングすることが大事。

### (岩倉委員)

- ・ 新幹線整備によりストロー効果の心配があるが、それについてどう考えるか。  
→ (藻谷氏) ストロー効果には、指定営業所の集約・統合や宿泊客の減少があげられる。逆に、地元には本社がある企業の場合は、ストロー効果は少ないし、むしろ、発祥の地にとどまるような状況にしておく方が、地域全体のパフォーマンスがあがるのではないかと思う。
- ・ マスコミは、新幹線建設前は叩くが、新幹線開業時はみんな喜ぶという現象に疑問。

### (家田委員長)

- ・ 新幹線等の交通インフラ整備により流動性が高まれば、地域の個性化が大事と考えるが。  
→ (藻谷氏) そのとおり。軽井沢駅は新幹線が掘り割り構造で目立たず地域の個性を壊さなかったことで、利用者が増加した。しかし多くの高架化事業で駅の無個性化が進んでいる。
- ・ 北陸新幹線の未着工区間の駅間は比較的短い。確かに駅が多い方がアクセスしやすいが、停車駅が増えれば所要時間がかかる。駅のありようについてどう考えるか。  
→ (藻谷氏) 高速道路や幹線道路等から駅までのローカルアクセスが悪い。駅のインターフェースを徹底的に改善すべき。

### (藻谷研究員)

- ・ 最後になるが、私は、この3区間は絶対に作った方がいいと思う。

## ○議事「(3) 委員指摘事項について」

### **【①需要予測における経済成長の設定について】**

(意見なし)

### **【②総工事費の妥当性について】**

#### (山崎委員)

- ・ 総工事費に物価上昇を考慮とのことだが、運賃等の収入に物価上昇は考慮しているのか。  
→ (施設課長) 投資効果は評価時点の物価にそろえて評価することから、便益も費用も収入も物価上昇は考慮していない。収支採算性には費用も収入も考慮している。

### **【③速度向上した場合の投資効果】**

#### (中村委員)

- ・ 青函共用走行区間の速度向上は検討に値するものと認識。新幹線の速度向上だけでなく、トレイン・オン・トレイン等、輸送の弾力性を高める方法も勉強すべきではないか。  
→ (施設課長) アイディアがいろいろあることは承知しているが、内容について具体的に評価できる段階にはないと認識している。

## ○議事「(4) 整備新幹線(未着工区間)に関する主な論点」

### (家田委員長)

- ・ 今後のスケジュールはどのような見通しか。  
→ (施設課長) 来週27日、28日にJRからのヒアリングと、投資効果等について岩倉先生・兵藤先生からの報告を予定。3月以降も何回か開催した上で、投資効果・収支採算性について一定のとりまとめをしたい。

### (中村委員)

- ・ 将来、新幹線を速度向上するにあたって、貨物の低速走行をどう考えるか。安全を考えて当面 140km/h ということだが、260km/h で走行する場合は運行にも課題があると考えている。

### (須田委員)

- ・ 青函共用走行区間の速度向上のための方策についても議論すべきではないか。  
→ (施設課長) アイディアがいろいろあるのは認識しているが、長期的な課題と認識しているので、時間をかけて進めていきたい。投資効果・収支採算性を 3 月までに議論した後の議論としたい。

### (竹内委員)

- ・ 新幹線整備による既存の在来線のサービス水準の変化や、鉄道以外の他モードの需要の変化も把握したい。  
→ (施設課長) 新幹線以外のモードも含めて需要予測している。提示の仕方を検討したい。
- ・ 駅へのアクセス改善が重要。
- ・ 個性あるまちづくりに向けて、国のバックアップ体制も重要ではないか。
- ・ 新幹線の海外展開をどのように戦略的に構築していくか議論できればと考えている。

### (岩倉委員)

- ・ 320km/h への速度向上についての制約要因、またそのためのコストやそれを踏まえた投資効果など、もう少し突っ込んだ議論ができないか。
- ・ 需要予測については兵藤委員と議論しているので、次回報告したい。

### (山崎委員)

- ・ 総合交通的側面についてもっと議論すべきではないか。せつかく作るのであれば利便性が高いものをつくるべき。周囲の道路等との関係も整理が必要。
- ・ 藻谷先生からランニングコストは面積に比例するという話を聞いたが、新幹線と他の交通機関の面積比較ができないか。  
→ (施設課長) 検討したい。

### (家田委員長)

- ・ 我が国は鉄道技術のトップランナー。技術開発の余地をしっかりと押さえるべき。  
→ (中村委員) 海外では無線による列車制御が先端。日本の新幹線は ATC だが、そういった技術についても検討メニューに入れるべき。より経済的にできれば投資効率もよくなる。
- ・ どうせやるなら、もっといい効果にするならどんな工夫が必要なのか。駅はどうすべきか、その他の交通との連携性はどうか等、注意事項や方向性も合わせて申し上げていくべき。
- ・ 需要予測が合っている、合っていないというよりも、需要予測の結果からこの新幹線輸送がどういう機能を果たすのかを見ることが大事だと思う。
- ・ そもそも、B/C の便益も計測できることとできないことがある。例えば航空と比較した場合の冬季の輸送の安定性・定時性等、そういう事例を整理することも大事。

(了)