

政務活動研修報告書

1. 研修事業名

地方創生特別講演会

「北海道新幹線がもたらすインパクトと今後の展開への期待」(研修費)

- ・主 催 北海道経済連合会/北海道商工会議所連合会/北海道建設業協会/  
北海道新幹線建設促進期成会
- ・研修日 平成29年7月17日
- ・開催地 札幌グランドホテル

2. 研修事業内容

「北海道新幹線がもたらすインパクトと今後の展開への期待」

藤井 聡 京都大学大学院教授・内閣官房参与

3. 研修成果

○当初の新幹線構想(運輸省白書)

当初の新幹線計画は、現状+北海道(旭川迄)+日本海側(青森・新潟・富山・金沢・敦賀・新大阪・新大阪・松江・博多)+四国+九州(博多・大分・鹿児島・博多・長崎)と全国を網羅するものであった。

○新幹線整備と都市の発展

- ・明治時代(明治9年)の人口ベスト15都市

|      |           |     |         |     |         |      |         |     |        |
|------|-----------|-----|---------|-----|---------|------|---------|-----|--------|
| ①東京  | 1,121,883 | ②大阪 | 361,694 | ③京都 | 245,675 | ④名古屋 | 131,492 | ⑤金沢 | 97,654 |
| ⑥横浜  | 89,554    | ⑦広島 | 81,954  | ⑧神戸 | 80,446  | ⑨仙台  | 61,709  | ⑩徳島 | 57,456 |
| ⑪和歌山 | 54,868    | ⑫富山 | 53,556  | ⑬函館 | 45,477  | ⑭鹿児島 | 45,097  | ⑮熊本 | 44,384 |

- ・現代の大都市(政令指定都市+東京)

「大都市になった都市」⇒ 新潟・埼玉・千葉・相模原・川崎・静岡・浜松・堺・岡山・北九州・福岡・札幌 ⇒ 新幹線が整備された都市は発展し、整備されなかった都市は衰退した!

○衰退する北海道(工業・商業成長率)

・四半世紀の比較による、北海道の工業生産率・商業生産率の伸び率は、ともに最低であり、1.0%未満の地域が大勢となっている。工業生産率については、北海道以外は2.0%以上の成長率、商業生産率についても、1.0~2.0%の成長率となっており、新幹線整備地域については、双方とも4.0%を超える地域が多くなっている。

○道新幹線の「早期実現」「旭川開通」と「第2青函トンネル」

① 道新幹線の早期実現

- ・現状 → 2031年(14~15年後)に開通見通し。
- ・工期は、現状の予算規模(国費：年間755億円が基本)によって規定。  
→ だから、「**予算拡大**」が図られるなら、**早期実現は可能**。  
→ **10年以内の開通を目指すべき!**  
\*「札幌駅」の在り方の最適化 → 在来線との距離は極めて重要  
(例：東京駅の京葉線は、きわめて不便。& 建設費高騰)  
\*可能なら、新幹線の「高速化」(時速360キロ運転)が可能  
→ トンネル整備+JR東区間の高速化で「**札幌ー東京**」間が**3時間代**も可能

② 道新幹線の「旭川開通」

- ・現在、まだ整備計画化していない。→ 120キロ、所要時間30分。
- ・「単線整備」も可能 → 整備費5800億円程度
- ・第2期整備計画路線構想に導入すべき。

③ 第2青函トンネル

- ・津軽海峡が北海道と本州間のボトルネック(瓶の首のこと、転じて流れやプロセスを滞らせる隘路)  
→ 北海道衰退の要因
- ・貨物列車との共用で、新幹線が在来線速度で運行せざるを得ない。  
A、「貨物トンネル構想」→ 新幹線の高速走行が可能+カートレイン構想で物流トラックの運行  
B、「道路トンネル構想」→ トラック物流も可能となる

・日本プロジェクト産業協議会(JAPIC)の試算

→ A案：約4200億円、B案：約3300億円(合計：約7500億円)

#### ○今後20年(2037年まで)の新幹線整備の「追加財源」について

(H29・2/22自民党参議院「故郷を支援する会」配布資料)

- ① 新幹線の「長期増収効果」「現状のゼロ金利状況」を鑑み、建設国債で「年間755億円」の国債を増加する。→ 倍増すれば、地元負担金が半額あることから、整備費用は3倍になる。

(755億円×1.5×20年 → 20年間で2.3兆円増)

・JR各社は税収増に大きく貢献している。

→ JR本州3社の法人税は総計3000億円以上。新幹線整備予算の4倍以上、鉄道局予算の3倍。

→ 「鉄道投資」は、将来の「大きな税収増」に結びつく。

→ 「国鉄の債務が残っている」との主張もあるが、その早期返済のためにも合理的投資を図ることが得策。

\*制度上、鉄道整備費は建設国債で調達可能。

→ 財政法第4条 国の歳入は、公債費又は借入金以外の歳入を以て、その財源としなければならない。但し、公共事業費、出資金及び貸付金の財源については、国会の議決を経た金額の範囲内で、公債を発行し又は貸付金をなすことができる。

2. 前項但書の規定により交際を発行し又は借入金をなす場合においては、その償還の計画を国会に提出しなければならない。

3. 第1項に規定する公共事業費の範囲については、毎会計年度、国会の議決を経なければならない。

→ 平成29年度一般会計予算 予算総則 財政法第4条第1項、但書の規定より、平成29年度において公債を発行することができる限度額は、6,097,000,000千円とする。⇒ その上で、鉄道については以下の項目に充当できる旨が記載されている。

イ. 鉄道安全対策事業費

ロ. 整備新幹線建設推進高度化等事業費

ハ. 整備新幹線整備事業費

ニ. 鉄道整備事業

- ② JR各社への貸付料の「貸付期間30年以降」を着実に新幹線へ。

(694億円×20年 → 20年間で1.4兆円増)

- ③ 特例業務(国鉄清算業務)の利益剰余金の一部活用。

(特例業務勘定利益剰余金+短期的収支見通し+長期的収支見通し → 20年間で最大1.3兆円)

- ④ JR各社への既設新幹線売却益(724億円/年)の「使途未定金」活用。

(→ 20年間で0.3兆円)

**\*以上①～④)で、最大5.3兆円/20年の財源が見込める。**

- ⑤ その他

- ・上記②、③、④等を「一般会計」に繰入、国費支出すると、地元負担分があるので、財源は1.5倍に。
- ・新たな「既設新幹線売却」(優良区間対象)を図り、上記④を拡充。
- ・JRへの貸付料を、実際の需要に応じて柔軟設定(地元需要含む)
- ・「環境税」等を導入し、上記①の国費をさらに増額(地元負担分で1.5倍)等

#### 4. 研修考察

藤井先生は、内閣官房参与として国土強靱化策を提言しつつ、多くの機会に新幹線の全国展開(延長)・第2青函トンネルの必要性を訴え続けている。

全国の商業・工業成長率データーでは、北海道だけ低成長が際立ち、九州・四国が本州と同水準であることを指摘、その要因を、九州・本州間にトンネルと橋の計4ルート、四国とは4本の橋で結ばれている状況にあるとし、1本のトンネルを掘るのか、日本の食糧基地・エネルギー基地となり得る北海道を切り捨てるのかの決断を問いかけている。

津軽海峡が青函間の人の流れと物流のボトルネックとなっており、北海道経済の衰退を止めるという意味では、可及的速やかに第2の青函トンネルを開通させるべきとの指摘であり、全国各地に国土計画を進める熱が冷めている厳しい状況下では、先ず、道民が興味を持たなければ絶対に進まないとし、道民自ら、北海道発展に何が必要かを考えることが重要であると指摘している。

現青函トンネルの北海道側工事基地として、長く大きな役割を果たしてきた福島町としても、積極的に取り組むべき課題であり、道南自治体、青森県外ヶ浜町等と協力し関係機関に対する強力な要望活動を展開すべきであり、そのためにも、町全体で現況を周知、共有し、基盤となる組織を早急に立ち上げるべきであると思慮する。