

第2章 運輸政策からみた都市間輸送

第1章では、都市の人口の動向から都市間輸送の重要性が増すことを述べたが、運輸政策の面からも都市間輸送の重要性が示されている。ここでは旧運輸省内に設置されていた運輸政策審議会の答申第19号「中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について」、そして『国土交通白書』から国土交通省の政策の方針を読み解くことにする。

1. 運輸政策審議会答申第19号

2000年に運輸政策審議会から答申された答申第19号では、鉄道整備のあり方について方針が示されているが、その中に幹線鉄道の整備に関する項目がある。この中で、日本の幹線鉄道の現状については「鉄道、航空、高速道路等の交通機関が、それぞれその特性を發揮し、相互に競争を行うことを通じて、幹線交通ネットワークの相乗的な高度化を図り、利用者ニーズに応えてきている。この点で、幹線鉄道ネットワークについては、先に述べたように、基本的には概成しているものの、高速性、利便性等といったサービスの質や鉄道施設の面については、時間価値の高まりや利用者ニーズの高度化に応える必要性、あるいは他の交通機関の整備の進捗との相対的な比較において、必ずしも十分な水準にあるとは言えない状況にある」と述べられ、「質的な向上」が求められている。これまでの鉄道が果たしてきた「地域の活性化や地域間の連携の強化」という役割を今後も果たしていくには、積極的に高速化や利便性の向上などを行い、既存の設備の有効活用が求められている。

このような現状を踏まえて、答申第19号では幹線鉄道の整備水準が示されている。その水準の指標として、第1に5大都市（東京、大阪、名古屋、札幌及び福岡）又は新幹線駅と地方主要都市¹を結ぶ在来線の表定速度²を90 km/h以上に向上させ、さらに様々な改良を行い130 km/h以上で走行することによって、表定速度を100 km/h台までに向上させること、第2に5大都市から地方主要都市の間をおおむね3時間程度で結ぶことが示されている。

また、整備の進め方として、整備新幹線については政府・与党の議論に基

¹ 地方中核都市のほか、地域の生活圏や社会経済活動の中心となる人口が概ね10万人以上の都市を念頭に置いているが、都市の地理的特性にも適切に配慮するものとする。

² 営業キロを所要時間で除したもの。

づいた取り扱いが適当とし、在来線については必要に応じて国が調査を行うとともに、国、地方公共団体及びJRなどの関係者からなる地元協議会などにおいて整備方針を策定することが適当であると述べられている。

整備の支援については、第1にそれぞれの地域の方針に則った推進が適当であり、関係者により出資され施設の整備・保有主体となる第3セクターに対する補助について見直しを図る必要があること、第2に民間主導による整備を推進するために、公的機関が民間事業者に対して適切なインセンティブを付与できるように現行の支援制度を見直すことも必要であること、第3に国と地方公共団体の具体的な支援方法については、当該鉄道の性格や国と地方公共団体の役割分担などに応じて決定することが適当であることが述べられている。

2. 国土交通白書

国土交通省が毎年発行している『国土交通白書』の中に幹線鉄道に関する記述がある。それは、大きく分けて「新幹線鉄道」「在来幹線鉄道」「技術開発」の3つから構成される。

「新幹線鉄道」については、高速性や経済効果、安全性や環境への低負荷などの特性が挙げられている。その整備は、政府・与党間の申し合わせなどに基づいており、新幹線開業後に利用者の減少が見込まれる並行在来線の経営をJRから分離することや、整備にはJRの同意が必要とするなど、民間企業であるJRの経営に悪影響を及ぼさないように配慮されている。

整備区間	概算所要時間（上段：現行，下段：整備後）
東北新幹線 八戸 - 新青森間 （最高速度275km/hを想定）	東京 - 新青森間
九州新幹線（鹿児島ルート） 博多 - 新八代間 （最高速度260km/hを想定）	博多 - 鹿児島中央間

表 1-2-1 新幹線整備による時間短縮効果

（『平成19年度 国土交通白書』より作成）

「在来幹線鉄道」では、広域的な地域間の連携の強化や地域の活性化に資するネットワークの形成のために、既存の設備を有効活用した高速化を図ることが示されている。大規模な投資を要する新幹線に比べて、既存の設備を活用することによって費用を低く抑えることが可能となる。なお、新幹線と在来線について詳細は第2部で述べることにする。

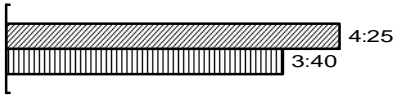
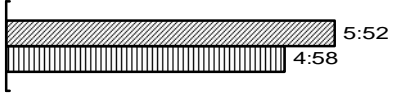
線区・区間	効果（上段：整備前，下段：整備後）	開業年月
石勝線・根室本線 南千歳 - 釧路間	札幌 - 釧路間 	1997年3月
宗谷本線 旭川 - 名寄間	札幌 - 稚内間 	2000年3月

表 1-2-2 幹線鉄道高速化の一例（『平成15年度 国土交通白書』より作成）

「技術開発」で示されている超電導リニアモーターカーとフリーゲージトレインについて詳しくは第4部第1章で触れるが、超電導リニアモーターカーは既存の技術を大きく上回るドラスティックなイノベーションである。しかし、その整備には莫大な費用が必要なことも事実である。

運輸政策を概観すると、これまでにある程度のネットワークは構築されつつあるが、相互の特性やネットワークが十分に機能していないことで最大限に活用されておらず、その改善のための施策が求められていることがわかる。しかし近年の財政状況を考えれば、それらに応えることは容易ではない。さらに、様々な面で公の無駄が注目されることが多くなり、国民の反発も大きい。確かに、人口や経済の規模が小さくて明らかに利用者が見込めず、社会的便益が生じない事業は無駄である。しかしながら、今後の人口流動を考慮すれば都市の重要性は高まり、その結びつきを強化するために都市間の移動の利便性を向上させることは必須である。近年注目されている「選択と集中」の概念を適用して、本当に社会的便益が社会的費用を上回る事業に投資を行い、社会厚生を増大に努めていくことが行政の果たすべき役割といえる。