

「山陰新幹線」の合理性とその整備プロセス

内閣官房参与・京都大学大学院教授 藤井聡

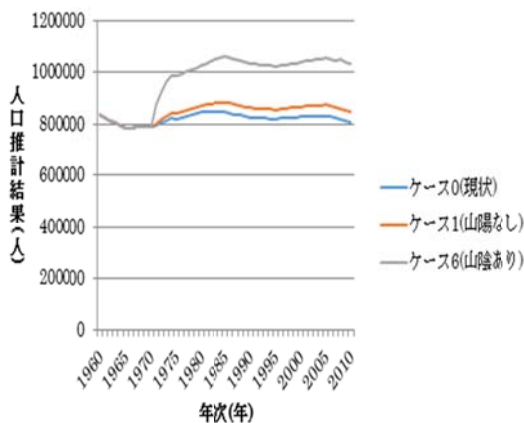
◆山陰新幹線「議員連盟」趣意文

大阪市から鳥取、松江両市を経由し下関市に至る約 550km の「山陰新幹線」の基本計画が正式に閣議決定されたのは昭和 48 年であった。しかしその後 40 年以上にわたってこの基本計画は放置され続けた。一方で山「陽」新幹線は、山「陰」新幹線の閣議決定のわずか 2 年後の昭和 50 年に開業した。他方で、同じく日本海側沿岸地域である北陸地方にはこの度、上越地方に引き続いて新幹線が整備され、大きな地域発展効果が生じている。結果、山陰地方では、山陽地方をはじめとした諸地域への人口と産業の「流出」が加速し、衰退が余儀なくされ、他地域との格差が拡大していく顛末を迎えるに至っている。

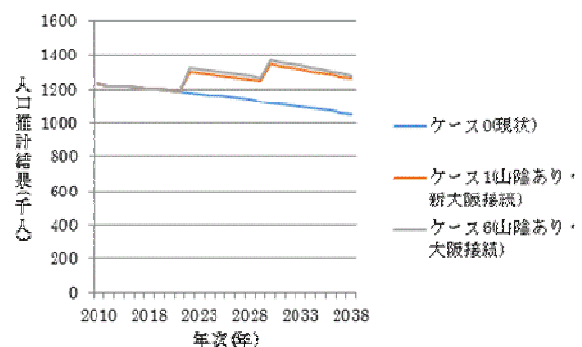
この現状を打開し、日本の成長・発展に大きく貢献できる山陰の活力を取り戻す方途を探るにあたり、山陰新幹線の早期整備ほどに費用対効果の高い効果的事業は無い。本議員連盟ではその有効性を多面的に検証し、今日の技術発展により可能となった新幹線の「単線」整備による費用最小化構想等を見据えつつ、全国の整備新幹線の議論との調和を図りながらその早期の整備計画化と早期実現に向けた提言を図るものである。

◆山陰新幹線・シミュレーション

「40 年、山陰新幹線が作らなかった事」で、鳥取・島根は約 20 万人の人口を喪失（被害！）



「これから山陰新幹線が作る事」で、その失った人口を取り戻すことができる。



※今山陰新幹線ができれば、20 年後に鳥取島根の人口は約 21 万人、GRP は約 5700 億円増
⇒（中央＋地方の）**税収は年 600 億円程度増加**

◆整備プロセス案

Step1) 「北陸新幹線・大阪—小浜」区間を「山陰新幹線」との供用区間と見なしつつ、整備（10年以内）

- ※ そのために、迅速な北陸新幹線の大阪接続を！
- ※ そのために、「政治の力」で年755億円の新幹線整備の「国費」を、2000億円程度に引き上げることが必要！

Step2) 「第二期・整備計画」として以下の二区間を決定

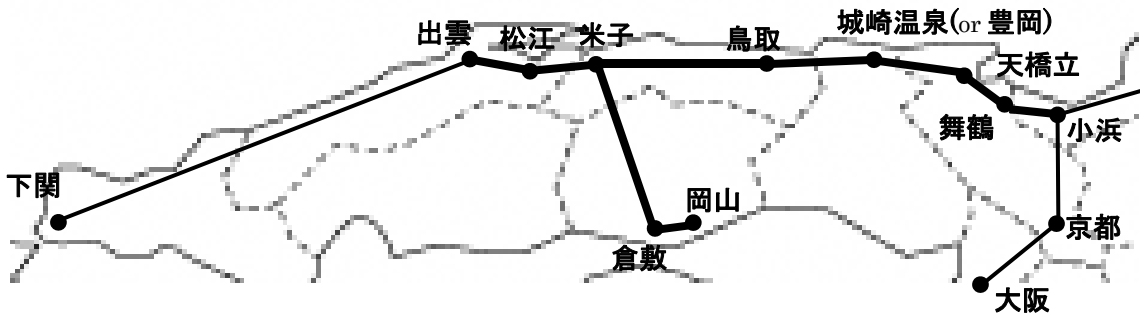
- ・山陰新幹線「小浜—鳥取—米子」区間
- ・伯備新幹線「岡山—米子・松江・出雲」区間

※ 全国の「上下分離時の整備計画格上げ予定路線」の地域と連携

※ これらの内便益性・採算性の高い区間から順次迅速に事業決定。

（第一期の事業決定区間は、20年以内の完成を目指す）

Step3) 「第三期・整備計画」として、残りの区間を整備



(備考)

※区間によっては「単線整備」を検討（これで、建設費・運営費を削減し、B/C・事業性の確保が容易にする）。

※区間によっては「山形方式」を検討（これで暫定開業した上で、おってフル規格化を図る）。

※必要に応じて、小浜や米子で、「連結/切り離し運行」を検討することも有り。

※区間によっては「暫定的につなぎ、「第三期」でフル規格化する可能性も有り。

◆整備できれば....

- ・京都—天橋立・城崎（40—45分程度）（大阪はプラス15分、関空はプラス35分）
→ 京阪、そして「世界」からの観光が爆発的に増加！

・京都—鳥取（50—55分程度）（大阪はプラス15分、関空はプラス35分）

・大阪—松江（約1時間半）

（金沢—鳥取 約70分 金沢—松江 約100分）

→ 鳥取、および松江・米子・出雲が観光・ビジネスの「要所」に

- ・岡山—松江（約45分）→ 山陽・四国・山陰と高速で繋がる岡山が「交通要所」に

⇒ 日本海軸の形成 & 山陰・山陽の接続性向上

⇒ 山陰 & 日本海諸都市は、確実に、飛躍的に発展。