



リニア新幹線再考

東京・名古屋を40分で結ぶ「リニア新幹線」が、2027年に開業することになっている。そして2045年には大阪まで延長され、東京から大阪までの所要時間は67分になる。こうした計画を巡っては、様々な意見が出されてきた。一つの意見は、巨額の投資をしてリニア新幹線を建設することが本当に必要なのか。それより、JP東海は新幹線料金を大幅に引き下げるべきだ、というものだ。一方で、これは日本経済の姿を大きく変える革新的プロジェクトであり、むしろ2027年に一気に大阪まで開業すべきだ、という意見もある。私は、あえて後者の積極論に立って、リニア新幹線の意義を述べたい。

東海道新幹線が開通したのは、前回の東京オリンピック開幕の9日前のことだった。それまで6時間半かかった東京・大阪の所用時間が、一気に3時間10分に短縮した。これは、単に便利になったということだけではなく、経済社会の姿を変えた。一言で言えば、「支店経済」が無くなったのだ。それまでは1泊しなければならなかった関西出張が、日帰りになった。大阪には、営業拠点は必要だろうが大きな規模の支店は必要なくなった。今回、もし東京大阪が1時間強で繋がったら、今度は東京から大阪に行くことは「出張」ではなくなるかも知れない。時間距離が縮まることの意味は、極めて大きいのだ。

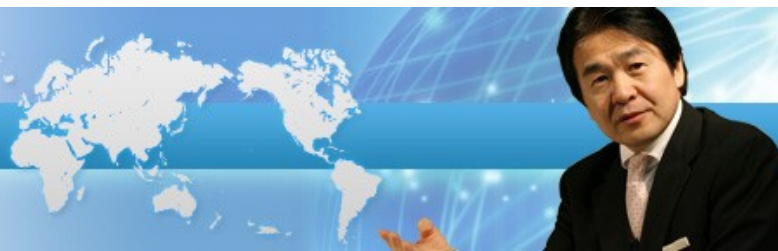
さて、このようなリニア新幹線を建設するコストはどのくらいか。建設資材の高騰などで数字は刻々と変わるが、現状で公表されている建設費は東京・名古屋で5.6兆円だ。JR東海はJRグループの稼ぎ頭

であり、年間数千億円の経常利益を計上しているが、それでも大きな負担であることは間違いない。そのため、まず2027年に名古屋まで、その後2045年に大阪まで、という計画になっているのだ。

しかし、そもそもなぜリニア新幹線が必要なのか。一般には、二つの点が指摘されている。第一は、開業から51年を経過した現在の東海道新幹線が相当に老朽化していることだ。これを何ヶ月も止めて改修工事することは、現実には考え難い。毎日、40万人の乗客が利用し、300本の列車が運行されている新幹線を止めれば、日本経済が大混乱するだろう。そのために、新たな動脈鉄道が求められている。第二の理由は、災害対策だ。東海地域に大地震が襲う可能性が高いことは、多くの専門家が指摘している。リニア新幹線は、海岸線から離れたことにあり、万が一の津波の場合も、大きな被害を受けない可能性が高い。

しかし私は、リニア新幹線の建設には、もっと大きな経済的意義があると思う。それは、リニアが世界一の「メガ地域」を作り出すという点だ。都市経済学者として知られるR・フロリダ氏は、世界のイノベーションの大部分は、大都市を中心とする広域としての都市圏、いわゆるメガ地域から生まれていると指摘した。この地域では、様々な企業、人、資本、技術の組み合わせが可能になり、その新しい組み合わせこそが“イノベーション”となるのだ。そして現在、世界最大のメガ地域は3500万の人口を擁する東京圏だ。第二のニューヨーク・ボストン・ワシントン

本レポートは、投資判断の参考となる情報の提供を目的としたものであり、投資勧誘を目的として提供するものではありません。投資方針や時期選択等の最終決定はご自身で判断されますようお願いいたします。また、本レポートに記載された意見や予測等は、個人的な見解に基づく情報であり、今後予告なしに変更されることがございます。なお、本レポートにより利用者の皆様に生じたいかなる損害についても、株式会社外為どっとコム総合研究所ならびに株式会社外為どっとコムは一切の責任を負いかねますことをご了承願います。Copyright©2015 Gaitame.com Research Institute Ltd. All Rights Reserved. www.gaitamesk.com



リニア新幹線再考

圏を大きく引き離している。しかし、リニア新幹線が誕生したら、東京・名古屋・大阪が一つの都市圏となり、人口7300万人の超メガ地域が日本に誕生することになる。人口減少下で厳しいグローバル競争を勝ち抜く為に、世界一のメガ地域を日本に生み出すことの意味は大きい。つまり、メガ地域という観点からするかぎり、東京から名古屋ではなく、大阪まで開通してはじめて、リニア新幹線の主旨が貫徹するのだ。その意味で、2027年に名古屋・大阪の同時開業を求める意見には、大きな説得力がある。

問題は、そのコスト負担だ。東京-大阪の距離は、東京-名古屋の1.5倍であるから、事業者(JR東海)にとってその負担は半端ではない。しかし、リニア新幹線の費用便益分析を行ったあるシンクタンクの試算によれば、東京-大阪を開業する便益は、東京-名古屋の便益の1.5倍を遥かに超える。つまり、名古屋-大阪開業の限界的な便益は、東京-名古屋の便益を大きく上回るということが示唆されている。常識的にも、名古屋までリニアで行って、そこで今の新幹線に乗り換えるというのは、あまりに不便が大きい。しかも東京-大阪のリニア新幹線が開通すれば、いまは航空機で移動している乗客の多く(ほとんど)を、取り込むことが出来る。営業的にも、そのメリットは大きいはずだ。

こうした点を踏まえて、一つ考えられる方策は、「コンセッション」方式を活用し、名古屋-大阪間2027年開業を目指すことだ。例えば、鉄道建設の支援機構(かつての鉄建公団)が建設し、そこが鉄道事業

社の特別目的会社(SPC)に運営権を設定する。名古屋・大阪の限界収益が十分に高ければ、実質延べ払いのような形で、公的資金無しで2027年の同時開業が可能な計算になる。

もちろんこれは、あくまでも一つの可能性であり、十分な精査が必要だ。しかし、世界一の超メガ地域を日本に作るという高い志に立って、リニア新幹線を再考することが、いま重要ではないだろうか。

本レポートは、投資判断の参考となる情報の提供を目的としたものであり、投資勧誘を目的として提供するものではありません。投資方針や時期選択等の最終決定はご自身で判断されますようお願いいたします。また、本レポートに記載された意見や予測等は、個人的な見解に基づく情報であり、今後予告なしに変更されることがございます。なお、本レポートにより利用者の皆様に生じたいかなる損害についても、株式会社外為どっとコム総合研究所ならびに株式会社外為どっとコムは一切の責任を負いかねますことをご了承願います。Copyright©2015 Gaitame.com Research Institute Ltd. All Rights Reserved. www.gaitamesk.com