

西九州新幹線議論の経過と今後

— 九州の地方創生とJR九州の再生 —

2024年2月1日

佐賀低平地研究会地方創生部会

久留米大学名誉教授 大矢野 栄次

長崎県立大学教授 矢野 生子

目次

- I. はじめに
- II. 西九州新幹線についての議論—いろいろなコース案
- III. JR九州にとっての九州新幹線の現状
- IV. 新幹線構想は、本来、物流新幹線構想であった
- V. モーダール・シフトとSDGs
- VI. JR貨物会社が自前の線路を保有しないという問題
- VII. 西九州新幹線を何処と繋ぐのかという問題
- VIII. 東九州新幹線構想と大分県経済
- IX. 国内物流新幹線構想
- X. 大分新幹線構想と四国新幹線構想
- X I. 今後の日本経済改革の基礎
- X II. むすびにかえて

I. はじめに

令和4年(2022)9月23日に西九州新幹線(武雄温泉駅と長崎駅間の66.0km(営業キロ69.6km)が完成し、暫定開業に至った。

列車名は「かもめ」、駅数は5駅(武雄温泉、嬉野温泉、新大村、諫早、長崎)である。

西九州新幹線「かもめ」と、博多～武雄温泉間を走行する在来線特急「リレーかもめ」を武雄温泉駅の同一ホームで乗り換える対面乗換方式で開業した。

博多～長崎間の所要時間は最速約1時間20分となり、これまでより約30分短縮される。

西九州新幹線が計画されたのは昭和47年(1972)12月12日にさかのぼる。

全国新幹線鉄道整備法の中で「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」に告示され、翌年に九州新幹線(西九州ルート)として整備計画が決定され、平成20年(2008)に武雄温泉～諫早間の工事が着工した。50年を要した計画であった。

II. 西九州新幹線についての議論—いろいろなコース案

この西九州新幹線計画については、整備計画決定以後いろいろなコース案が浮上した。例えば、フル規格新幹線では建設コストが高くなるために在来線を利用したフリーゲージトレイン構想が望ましいとする構想が登場した。あるいは奥羽・羽越新幹線のようなミニ新幹線(3本線路)構想もあった¹。

また、西九州新幹線建設の経済効果や時間短縮効果、更には、平行在来線廃止問題との関係から、九州新幹線との分岐をどの駅で行うのかという議論が噴出した²。

(1) フリーゲージトレイン (Free Gauge Train ; 軌間可変電車) 計画

フリーゲージトレインとは軌間可変電車であり、狭軌の在来線と広軌の新幹線のゲージの幅を台車側の幅を稼働として運転しようとするものである。

この計画では、博多駅から新鳥栖駅までは広軌で走行し、新鳥栖駅～武雄温泉駅間は、狭軌で走行する。そして、武雄駅～長崎駅間では、広軌で走行するというフリーゲージトレイン(軌間可変電車)が導入される計画であった。

しかし、フリーゲージトレインの技術的な問題が解決できず、新幹線の一般車両に比べて割高かつ維持経費がかかることが予想され、また高速運転には不向きといった諸問題が重なったため導入が断念された。

すなわち、フリーゲージトレインは、①高速運転においては技術的に不可能であり、②安

¹ JR九州初代社長の石井幸孝氏の案である。

² この議論は佐賀県民の前ではほとんど開示されず、佐賀県庁内や佐賀大学内での議論に終始した。

全性に問題が残ること。そして、③経済的に無駄であることが証明されたのである。

しかも、長崎本線の佐賀平野部においては高架化が遅れており、フリーゲージトレインの採用による踏切事故の懸念が大きく、④周辺市町村の強力な反対が生じた。

以上の4つの理由で、フリーゲージトレイン案は消滅して、西九州新幹線は全線フル規格として、当面はリレーかもめを採用することとなったのである。

(2) 九州新幹線との分岐点の問題

西九州新幹線の議論で重要な問題は、九州新幹線のどの駅で長崎方向へ分岐するかという問題であった。この問題は、西九州新幹線の完成によって並行在来線となる可能性のある長崎本線廃止問題と裏表一帯の関係であった。

① 博多分岐案

西九州新幹線の分岐案についてはJR九州の本来の案は、かもめは博多駅を出発し新鳥栖駅より北側のトンネルを抜けた箇所 で分岐して西方向に曲がり直接佐賀駅に向かう案であった(図1参照)。この案の背景は新鳥栖駅以西についての線路のカーブが高速走行のためには十分には取れないという問題があった。この①のコース案は現時点では高速長崎道と平行して走るコース案として残っている。

図1.西九州新幹線の5案 ①博多分岐、②鳥栖分岐、③フリーゲージ、④久留米分岐 佐賀空港案、⑤船小屋分岐佐賀空港経由



② 新鳥栖駅分岐案

この案は九州新幹線の新鳥栖駅から分岐するという案である(図1の新鳥栖駅—佐賀駅—武雄駅間)。新鳥栖駅—佐賀駅間の当初の建設費用の見積もりは、当時、1600億円程度であった。しかし、佐賀駅からの乗客にとって、西九州新幹線の時間短縮効果は15分程度であり、運行本数の減少による待ち時間が長くなることを考慮すると佐賀県の時間短縮効果はほとんどないという評価であった。

これに佐賀県の建設費用負担や完成後の乗車料金の上昇等を考慮すると利用者である佐賀県民にとっては負担増加になるために、新幹線誘致に積極的になれないというのが、事実である。

在来線の特急かもめと比較して運行列車の頻度が減少すれば、待ち時間が長時間化して、速度が速くなった分の時間短縮効果はほぼ相殺されるという当然の理屈である³。

③ 同意なき新幹線構想

フリーゲージトレインの導入が断念された後、全線フル規格での建設を求める方針が国から示された。しかし、佐賀県の建設費用負担やルート選定などの問題で、佐賀県の同意が得られない状況となったのである。

佐賀県の費用負担は、佐賀県民が享受すると期待される便益と比較して、費用負担が膨大過ぎることに佐賀県側の反対の主原因があった。

鹿島市を中心とした佐賀県の西側地域では、西九州新幹線の開業による平行在来線廃止問題として長崎本線廃止に繋がる西九州新幹線構想に反対意見が大きくなり、鹿島市の桑原允彦市長は、「かもめを守れ」と氣勢を上げて、当時、「同意なきレール」として全国規模で話題となったこともある。

(3) 佐賀空港経由の西九州新幹線構想案

この並行在来線廃止問題を回避する提案が佐賀空港経由であった。このルート案は久留米で九州新幹線と結ぶという案であった。

このルート計画は、佐賀大学低平地研究センター経済専門部会が提案した「大筑紫経済圏構想」の中の一部であった⁴。すなわち、佐賀空港駅と武雄駅を結ぶ西九州新幹線佐賀空港フル規格のルート案であった。

今日議論されている西九州新幹線船小屋駅分岐案は新鳥栖駅の場合と同様に線路のカーブが高速走行のためには十分には取れないという指摘がJR九州のOBや国交省からの指摘

³ 2000年秋のNHK国際放送「新幹線の時間短縮効果についての問題」(解説者；大矢野栄次)の内容である。

⁴ この佐賀空港経由の西九州新幹線構想は、中島英勤(元大川市議会議員)と大矢野(1996年)によるものであり、佐賀テレビで経済開発効果についての解説を行っている。

も出ている⁵。

《西九州新幹線佐賀空港ルートの佐賀空港駅の位置についての誤解》

この「佐賀空港ルート」の議論については、佐賀空港の位置についての誤解がある。佐賀空港は本来、九州国際空港として拡大化する計画であり、今の2000メートル滑走路は将来4000メートルに延長され、その北側にもう一本の4000メートル滑走路を平行に建設する計画であった。それ故に、西九州新幹線の佐賀空港駅の位置は、今の佐賀空港の位置よりも5キロメートル程度北側に位置する予定である⁶。

(4) 佐賀空港経由の西九州新幹線計画

そこで、佐賀平地研究センター経済専門部会(現地方創生部会)から提案されたのが、西九州新幹線の佐賀空港ルート、久留米分岐案である。

この案のメリットは、①分岐のための曲線が取りやすいこと、②在来線の長崎本線(平行在来線)の生き残り、③活性化(博多駅―肥前鹿島駅間の快速電車運転)が可能となること、そして、④佐賀県内に2本のJR九州の幹線が作られるというメリットが発生することである。これらの施策によって、⑤佐賀空港周辺に多くの企業誘致が可能となるという点が挙げられるのである。

ここで、問題となったのが、鳥栖駅分岐案か久留米駅分岐案か船小屋分岐案かという問題である。この問題を解決するための前提条件は、将来議論されるべき「物流新幹線構想」との関係で議論されるべきであるということである。なぜならば、本来、新幹線建設の議論を人流だけですべきではないからである。鉄道輸送にとって大事なものは、過去も現在も物流なのである。

全国的な鉄道網としての新幹線ルートをJR九州の損益だけに限って議論しても、これ以上の新幹線ルートの建設が収益を増加させる可能性は少ないのである。

因みに、佐賀空港を経由する3つの分岐案の特徴は以下のとおりである。総工事費用は鳥栖駅分岐案も久留米駅分岐案もほぼ同額である。

- ① 鳥栖駅分岐案(JR九州 OB 案)；鳥栖駅―佐賀空港駅―武雄駅⇒佐賀空港の利活用と佐賀県内の東部地域の経済活性化メリットはあるが物流新幹線構想は除外されている。
- ② 久留米分岐案(大矢野案)；久留米駅―佐賀空港駅―武雄駅 ⇒ 将来は物流新幹線として日田駅―大分駅―松山駅―高松駅―徳島駅―和歌山駅―名古屋駅へとつなげる計画

⁵ この議論は、地元選出の有力者(元国会議員)の力を借りた方が実現する可能性が高いということで、石井幸孝氏(JR九州元社長)や木下俊之元佐賀市長(現福岡大学教授)をはじめ一部の人達が「船小屋分岐案」を推奨し始めたものである。

⁶ ④のメリットが発生するためには、⑤の企業誘致が成功するということが前提であることに注意しなければならない。

である。物流新幹線構想として十分に機能するコースであることが重要である。佐賀空港の利活用と佐賀東部地域と筑後地域の活性化メリットがある⁷。

- ③ 船小屋分岐案；船小屋駅(石井幸孝案)－佐賀空港駅－武雄駅 ⇒ 佐賀空港の利活用と佐賀東部地域と筑後地域の活性化メリットはあるが、国交省が指摘するように無駄な公共事業となる可能性が大である。しかも、物流新幹線構想としては使い勝手の悪いルート案である。

《佐賀県の費用負担削減案》

佐賀県は西九州新幹線の費用負担を長崎県の費用負担以下にしたいと要望している。この佐賀県の要望に対する解決策は、筑後川沿いの堤防を新幹線軌道として利用する案である(図2参照)。

図2.筑後川堤防沿いの路線



出所；グーグルアースにて著者作成

佐賀平野は渇水対策として佐賀導水建設で理解されるように筑後川の水を筑後大堰から補給する立場にある。

そこで、武雄駅から真っ直ぐ東進して現在の佐賀空港の北側 2 キロメートル地点に佐賀中央駅を建設して、真っ直ぐ東に進み、筑後川の右岸域の堤防を拡幅して、堤防上を新幹線と準高速道路として建設し、内側には導水管を埋設して「第二佐賀導水」として筑後川の増

⁷ 物流新幹線構想については、後の章で議論する。

水時の水を貯めて佐賀平野に送り込むという計画である。一種のミニスーパー堤防構想である。

同様に左岸側の堤防上には、私鉄電車(西日本鉄道)の軌道と準高速道路を設置して、内側には導水管を埋設して八女市や筑後市・柳川市の水不足対策とする計画である⁸。

〈盛土か橋脚かの問題〉

西九州新幹線の軌道建設においては、盛土なのか橋脚なのかという問題が重要となる。なぜならば、佐賀市内の北部バイパス建設の際に佐賀医科大学(現佐賀大学医学部)周辺域が水没したことがある。これは、土盛りの道路建設による増水した水の抜け道が塞がれた結果であった。

佐賀平野は雨水の流下スピードが遅く東西に走る盛土の所では増水する可能性が高いのである。それ故に佐賀平野北部における盛土の軌道建設は治水対策としては望ましくないのである。この治水の問題が西九州新幹線佐賀駅ルート案に対する否定的な意見のもう一つの根拠となるのである。

しかし、佐賀平野にとって、南側に建設される盛土の場合は逆の機能をもたせることができるのである。それは高潮対策としての盛土の役割である。周知のとおり有明海の海面の差異は平均 6 メートルである。台風の場合にはそれ以上の高潮が佐賀平野に訪れ込むのである。この高潮対策として、西九州新幹線の軌道を佐賀平野の南部に建設するならば、佐賀平野の土地利用にとって高潮被害のリスクが軽減されるのである。

Ⅲ. JR 九州にとっての九州新幹線の現状

大幅な旅客増加が見込めない新規の新幹線建設は、JR 九州や JR 四国などの地方の JR 旅客会社にとっては経営面から考えて積極的に建設する動機がないのが現状である。

JR 九州にとって西九州新幹線は、建設費用負担が大きく、運用費用も高く、しかも、営業開始後の収益性増加の可能性に乏しく、完成後の運転維持のための費用だけが嵩むという利益が見込めない鉄路なのである。すなわち、JR 九州の本音は「西九州新幹線建設反対」なのである。

地方の市町村にとっては、新幹線建設によって生じる福岡経済への一極集中による「ストロー効果」によって地方都市の衰退が生じるリスクが大きいのである。しかも、在来線の赤字ローカル線化による地方政府への財政負担増加は避けたいのは当然である。

佐賀県民にとっては、博多駅までの時間短縮効果と引き換えに長崎本線が赤字ローカル線として第三セクター化することを地方の行政が受け入れることに反対するのは当然なのである。

⁸ この地域の主要河川である矢部川の水量は例年不足気味である。

JR 九州にとっては利益が見込める新幹線が欲しいのである。そして、住民は雇用と所得が確保できて、便利な新幹線が欲しいのである。それ故に、国は稼げる新幹線構想を構築すべきなのである。

《JR 九州と国への提案》

札幌―函館間は北海道内の軌道であるため JR 北海道の経営である。それにもかかわらず、博多―小倉間は九州内の軌道であるにもかかわらず JR 西日本の経営領域である。

このことは「問題ではないのか?」と、著者は、かつて JR 九州の初代社長の石井幸孝さんに質問したことがある。彼もおかしいと考えて当時、反対したそうである。しかし、新幹線はソフトとしてのシステムであるから小倉から南福岡まで JR 西日本が経営するべきであると退けられてそうである。ならば、JR 西日本の山陽新幹線は小倉終点にするべきであったのである。理不尽である。

今日の JR 九州の赤字体質の本質はここにあるのである。今からでも遅くはない。北海道新幹線と同様に九州新幹線は小倉から鹿児島駅まで JR 九州が経営するべきなのである。

IV. 新幹線構想は、本来、物流新幹線構想であった

本来、東海道新幹線は、物流新幹線構想とセットであったという事実を再確認するべきである。世界銀行からの借款のために、貨物新幹線の想像図がポーズで作られた(図 3.島英雄物語)⁹。

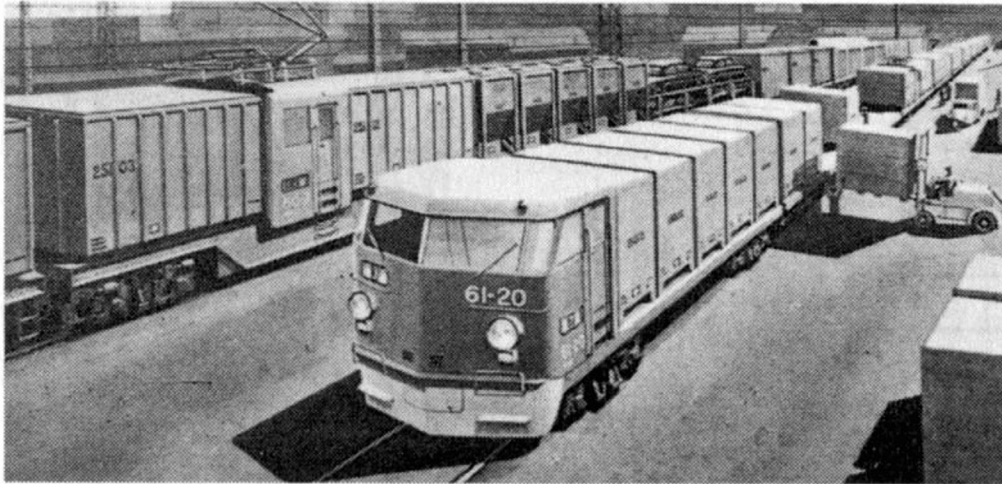
東海道新幹線での貨物輸送計画はコンテナ輸送とピギーバック方式(トレーラーを直接貨車に積み込む)が考えられていた。最高時速 150km, 夜間運転で東京―大阪間 5 時間半程度の計画であった。

物流新幹線構想に対しては、「貨物列車は客車よりも重いため、今の新幹線の線路や鉄橋では耐えられない。無理である。」という質問がときおりある。貨物用新幹線車両の長さは 15 メートル程度と客車の 25 メートル程度よりも相当に短く、車軸の設計も異なるので車重問題についての問題は発生しないのである。

この東海道新幹線の貨物輸送計画のために国鉄は、『東海道新幹線計画時点での新幹線貨物輸送関係資料』、『車両の今後の在り方 付図・付表』(昭和 45 年 7 月、工作局車両設計事務所)を作成している。

⁹ JR 九州初代社長石井幸孝氏が久留米大学新幹線問題研究会の会議の際に紹介された内容である。

- 図3.東海道新幹線は旅客輸送と貨物輸送のセットであった。
- 世界銀行から借款のために、貨物新幹線の想像図がポーズで作られた(島英雄物語)
- 東海道新幹線での貨物輸送計画はコンテナ輸送とピギーバック方式(トレーラーを直接貨車に積み込む)が考えられていた。最高時速150km, 夜間運転で東京ー大阪間5時間半程度



《現状の JR コンテナ》

この時に国鉄が考えた在来線コンテナと物流新幹線用コンテナを共有化する案が、今日の JR コンテナである 5000 形式である。縦置きが在来線貨物用とすると、横置きは新幹線貨物用に設計されたコンテナである(図4 参照)。



図4. 5000形式
国鉄が考えた新幹線
用コンテナ

20フィートコンテナ 内法寸法;
(長)6,007mm×(幅)2,328 mm
×(高さ)2,178 mm
側入口 (幅); 5,961mm × (高
さ)2,061 mm
妻入口 (幅); 2,200mm × (高
さ)2,061 mm
内容積; 30.4m³、積載重量、
8,800kg

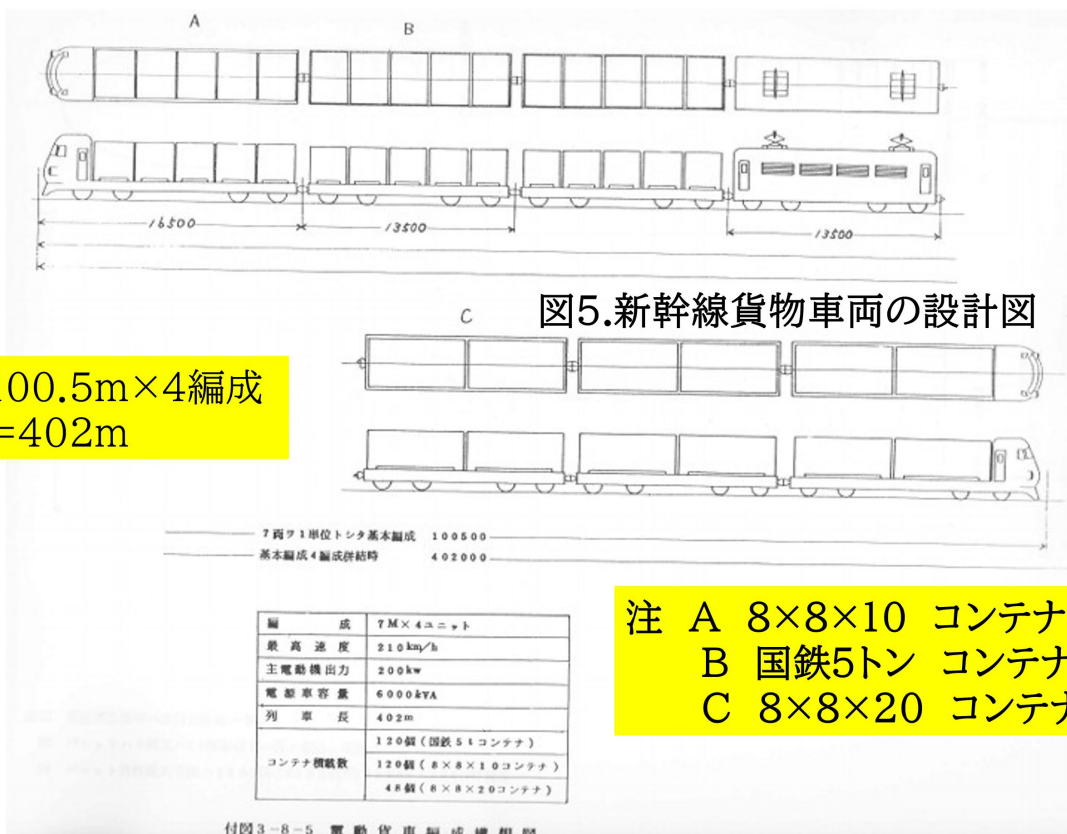


《新幹線物流》

このコンテナを物流新幹線用として、1列車 400m の新幹線貨物列車が運搬可能なコンテナ量は、国鉄5トンコンテナ 30個×4ユニット=120個である(図5、図6参照)。

また、この新幹線貨物列車に 40 フィートコンテナを搬送すると、1列車当たり 6個×4ユニット=24個の輸送が可能となるのである。同様に 20 フィートコンテナでは、12個×4ユニット=48個、の輸送が可能となるのである。

10 フィートコンテナ (8×8×10) では、JR コンテナと同様に 30個×4ユニット=120個の輸送力である。



このコンテナ輸送可能量はトラックの運転手の削減人数と比例していることに注意されたい。40 フィートコンテナを 24 個、九州から東京に運ぶということは、①トラックの走行距離が節約され、②枯渇性燃料が節約され、③SDGs に貢献しており、しかも、④48 人の運転手への費用負担が不要になるということである。費用負担額とは彼らの日当×2人×輸送コンテナ数の輸送費用である。長距離運転手不足のトラック業界について大事な費用節約が実現できるのである。

図6.物流新幹線構想のコンテナ積載例

《現状のJRコンテナ》

20フィートコンテナ 内法寸法(mm)
(長)6,007×(幅)2,328×(高さ)2,178
側入口(mm) (幅)5,961×(高さ)2,061
妻入口(mm) (幅)2,200×(高さ)2,061
内容積(m³) 30.4 積載重量(kg) 8,800

《新幹線物流》

40フィートコンテナ 6個×4ユニット= 24個
20フィートコンテナ 12個×4ユニット= 48個
10フィートコンテナ 30個×4ユニット=120個
(8×8×10)コンテナ
国鉄5トン コンテナ 30個×4ユニット=120個

《物流新幹線構想の夢の名残》

大阪鳥飼基地東には、この当時の新幹線貨物列車計画のために作られた鳥飼貨物基地への引き込み線の名残が、東海道新幹線と新幹線貨物軌道との立体交差する建造物として今日でも残っているのである。(図8参照)

これは、東海道新幹線が物流新幹線として計画されたことの証明としての遺産であるとも考えられるのである。

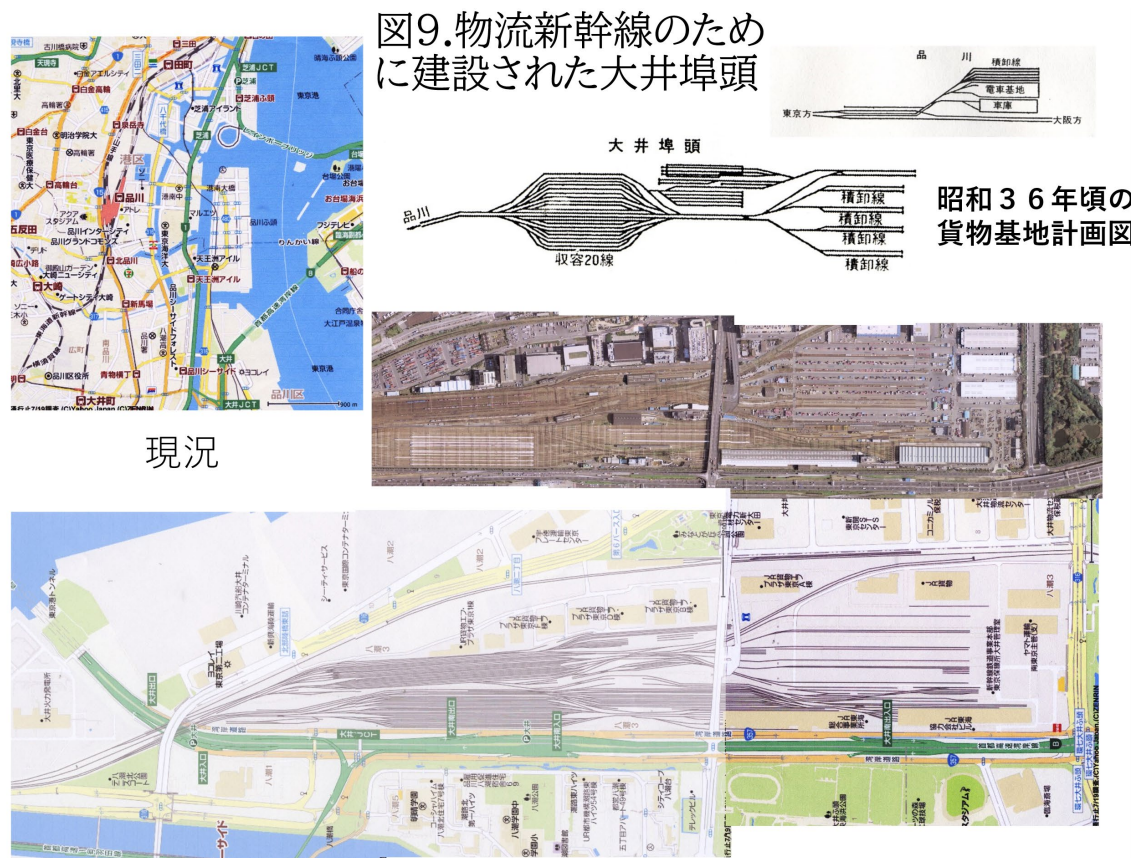
図8. 大阪鳥飼基地東に残る新幹線貨物列車計画の名残 (貨物駅への立体交差建造物)



《無人運転の可能性》

夜間物流新幹線の運行は原則、無人運転走行であるため、人件費が大幅に節約可能であることは周知の議論である。また、昼間物流としては、こだま型の車両に貨客車両や貨物車両を連結することによって、都市間の物流がより低料金で運用が可能であることは強調されるべきである。

東京湾に面した大井埠頭にも、物流新幹線基地の路線の名残は残っている(図9 参照)。今日では、一部は東海道新幹線の車両基地として、一部は、JR貨物会社の物流ターミナルとして利用されている。



《夜間物流新幹線構想》

当初から物流新幹線の夜間時間帯の活用も計画されていた。

夜間時間帯の活用とは、夜間余剰電力の活用である。図10は夏期最大ピーク日の電気需要カーブ推計(1975年から2015年)である¹⁰。

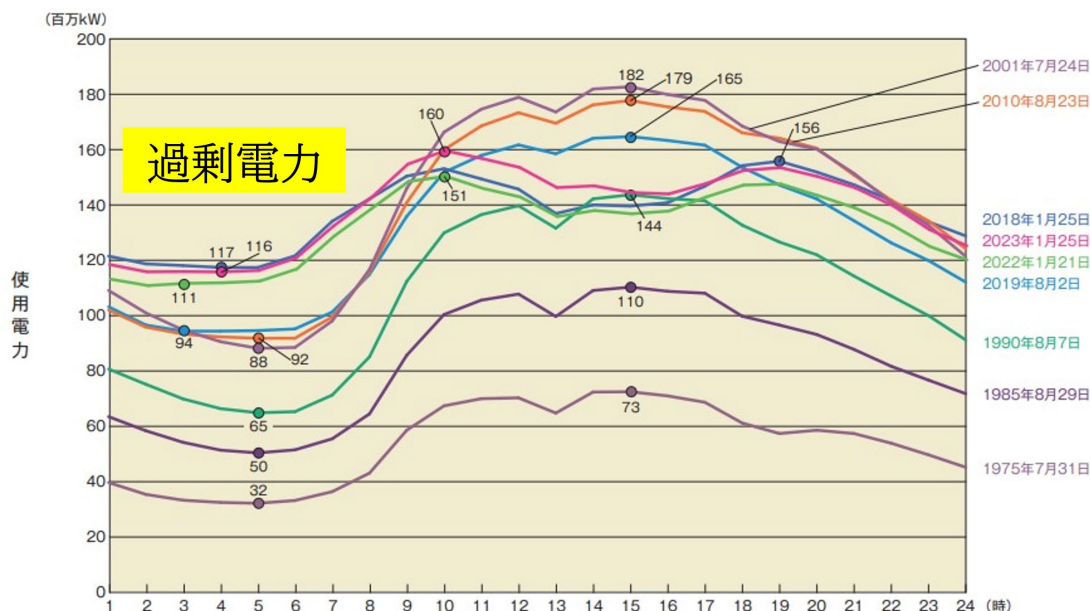
旅客新幹線が止まっている0時から6時頃までは、電気需要量は発電可能量の半分程度の低い水準である。この量が発電過剰能力なのである。この時間帯に物流新幹線を集中的に走らせることによって、昼間のトラック輸送による石油・天然ガスなどの枯渇性資源の浪費を防ぎ、昼間時間帯の電気需要を減少させることができるのである。

¹⁰ 原子力・エネルギー図面集より引用している。

経済全体のエネルギー節約の観点からも、二酸化炭素排出量減少のためにも重要な産業構造政策となるのである¹¹。

夜間の物流新幹線の運行は、過剰なキャパシティーとしての夜間電気を利用して低電気料金で物流新幹線を走行させることが可能なのである。

図10.最大電力発生日における1日の電気使用量の推移(10電力計)



(注) 1975年のみ9電力合計・発電端、1985～2015年は10電力合計・発電端、2016年以降は10エリア合計・送電端

1-2-10

原子力・エネルギー図面集

出典：電気事業連合会調べのデータより作

《線路の補修・維持・管理》

この議論に対して新幹線の線路の維持や各種の工事計画などの障害となるのではないかという議論があった。

しかし、毎日 2 時間程度の工事用の時間帯を確保できるのであれば、線路工事等の障害とはならないというのが専門家の結論であった。

V. モーダール・シフトと SDGs

(1) 物流のモーダール・シフトの歴史

新規の新幹線計画は、旅客需要の増大だけでは、既存の JR 旅客会社の負債を大きくして、収益性を低下させることは明白である。

日本経済は今日、物流コストの増加と輸送業者の疲弊に直面している。具体的には、長距離トラックの運転手不足と、ガソリン価格の値上げの問題である。

¹¹ 今日の世界的な SDGs 対策の走りであると考えられる。

また、SDGs の議論により二酸化炭素排出量削減計画が世界水準で実施されている今日、物流の鉄道へのモダール・シフトは日本政府としても必然的に採用されるべき政策である。

《これまでのモダール・シフトの現状》

日本経済の高度経済成長期において、産業の裾野が広く雇用効果が大きい自動車産業の発展は重要な政策課題であり、モータリゼーションの進展とともに全国規模での高速道路網の建設が必要であった。

また、個別の貨物をきめ細かく運ぶドア・ツー・ドアの実現の為に、トラック輸送による物流手段が進化していったのである。この時代には、同時期に、物流のコンテナ化による「国際一貫物流」の実現によって国内物流と国際物流が一元化して効率的な物流システムが構築されていったのである。

このような物流システムを実現するためには、産業用道路や高速道路などの道路建設が必要であり、道路建設とその維持のための費用は全て政府による社会資本建設という意味で国民の税金で賄うことが当然であった。すなわち、短距離トラック輸送だけでなく、長距離トラック輸送においても、社会的費用を個々の輸送会社が負担することがないままに、トラック輸送は安価な物流手段として成長していったのである。

これに対して、鉄道輸送はコンテナ化が遅れ、時間短縮効果が少なく、春闘等による労働紛争や踏切事故の頻発、自然災害などによる事故のために定時制・定期性に欠け、効率的ではない輸送手段と評価されて来た。

鉄道輸送の場合は、一度、踏切事故やトンネル事故等が発生すると、大量の貨物が、突然、滞留してしまうのに対して、トラック輸送の場合には、事故に遭遇した車両だけの滞留で済むことがメリットであることが強調されて来た。

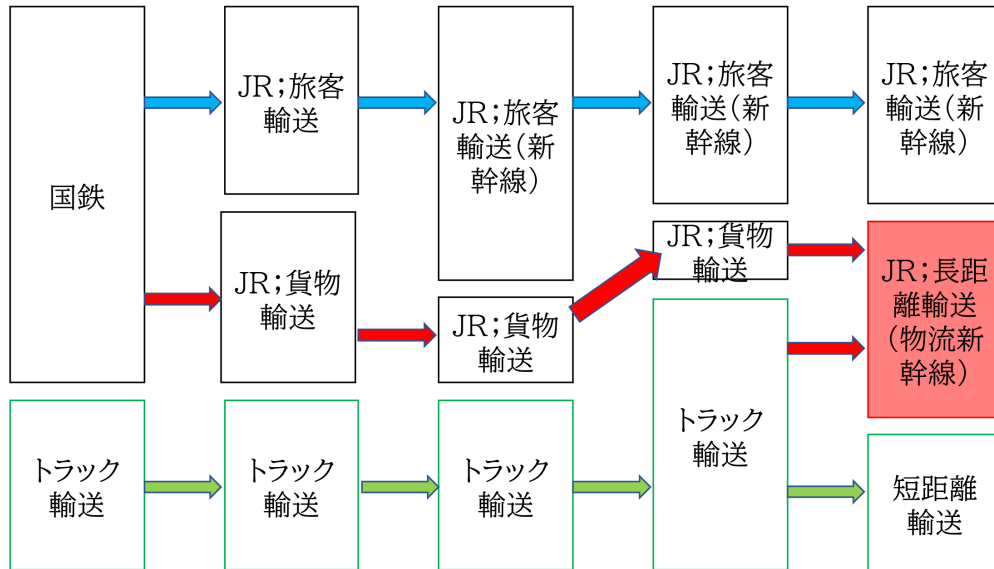
しかも、鉄道輸送の場合は、鉄道の建設費用も操車場や貨物ヤード等の維持費用も全て鉄道会社の自前の負担であるために、トラック輸送と比較して相対的に利用者に高い費用負担を課される物流手段となってしまったのである。(図 11 参照)

このようにして、時間短縮効果や定時制・定期性だけでなく、輸送料金競争においても鉄道輸送が敗北することになってしまったのである。このような歴史的な過程を経て日本経済の物流手段としての鉄道輸送は非効率的で費用の高い輸送手段となり、「邪魔モノ・無駄なモノ」となっていったのが日本経済の物流の歴史である¹²。

¹² このような背景から鉄道輸送の実績は次第に減少し、国鉄分割民営化の際には JR 貨物は専用の線路を持つことさえ許されない線路の間借り会社となったのである。このことが「この物流コストの増大」という当時の認識が国鉄民営化問題の本質である。

図11.日本のモーダルシフトの流れ

国鉄時代 ⇒ 分割民営化 ⇒ 現状 ⇒ ウィズコロナ ⇒ 経済変革



2. モーダル・シフトの鉄道への回帰

今日、世界的な二酸化炭素排出問題や SDGs の議論をはじめとして、枯渇性燃料の使用に疑問が持たれるようになってきた。

国は、輸送量当たりの二酸化炭素排出量を問題にし始めているのである。ならば、当然間ごとく物流新幹線構想にその解決の糸口を求めるべきなのである。

《輸送量当たりの二酸化炭素の排出量》

一般に、輸送量が増加すれば二酸化炭素の排出量も増加する。

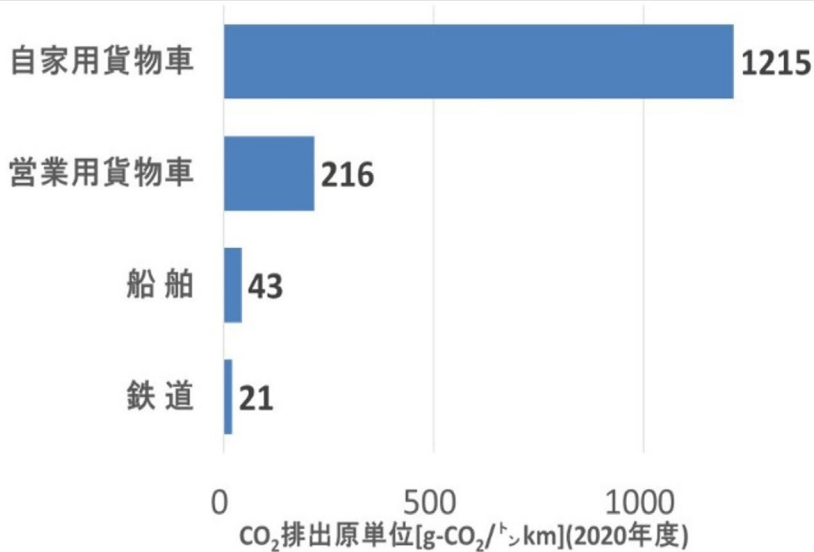
運輸部門における二酸化炭素の排出量の削減を、輸送量の増減に関わらず確実なものとするには、効率のよい輸送を促進することが重要となる。

次の表 1 は、日本国内の旅客輸送と貨物輸送において、効率の目安となる単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量を比較した表である(国土交通省環境政策課作成)。

貨物輸送において、各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量(トンキロ: 輸送した貨物の重量に輸送した距離を乗じたもの)で割り、単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量を試算した図である。

トラック輸送の場合の夜中の居眠り運転や長距離ドライブによる運転手の過大な疲労と運転手不足、エンジンをかけたままで仮眠をとるエネルギーの無駄遣い等を考えるならば、夜間の「物流新幹線」が重要な代替輸送手段となることは明白なのである。

表1 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(貨物)

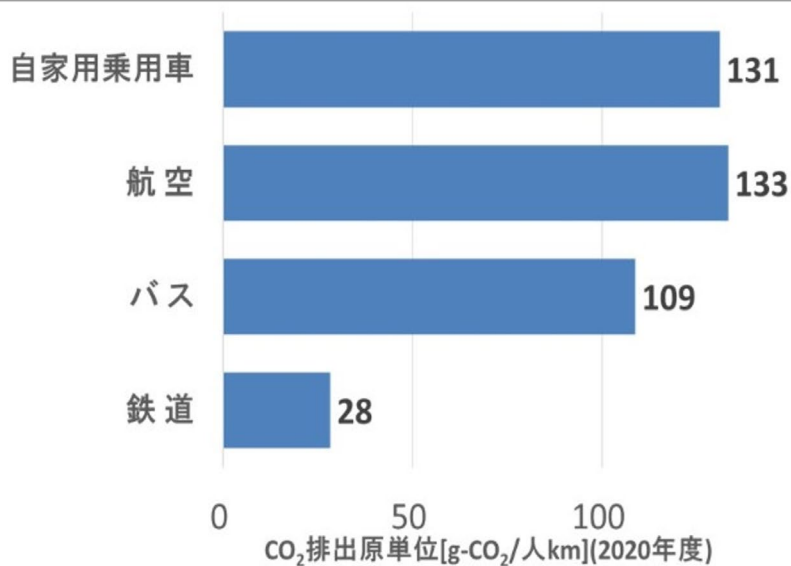


※温室効果ガスインベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

次の表 2 は、旅客輸送において、各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量(人キロ:輸送した人数に輸送した距離を乗じたもの)で割り、単位輸送量当たりの二酸化炭素の平均的な排出量を試算した表である(国土交通省環境政策課作成)。

トラック輸送から鉄道輸送へとモーダル・シフトが重要であることは、国も理解しているのである。

表2 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)

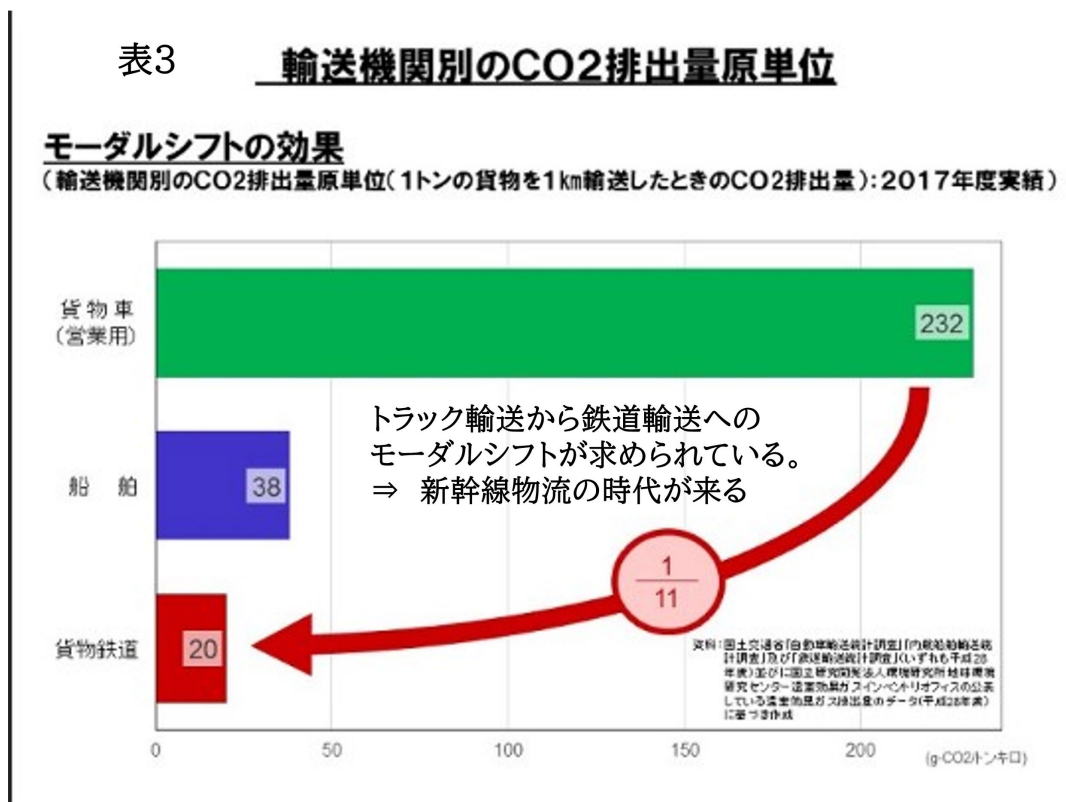


※温室効果ガスインベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

物流新幹線の導入によって、夜間電気を効率的に利用する鉄道物流システムを再構築することによって、SDGsの目的の一部が達成されることは日本の経済政策にとって理想的な政策であるはずである。また、それに対応した産業構造と地域開発を地方において再構築すべきなのである¹³。

次の表3は、国土交通省が発表しているモーダル・シフトの効果を説明する表である。

トラック等の貨物輸送から鉄道貨物輸送へのモーダル・シフトが重要であることを説明している。この鉄道貨物輸送の中心に物流新幹線構想を置くべきなのである。



VI. JR貨物会社が自前の線路を保有しないという問題

以上の議論を単純な政策提言として政府が受け入れられない問題の本質は、JR貨物会社が自前の線路を保有しないことにその原因がある。各JR旅客各社のシステムが長距離輸送と貨物輸送に対応できない鉄道業者となってしまったことに原因があるのである。

(1) JR貨物会社の活用が必要

¹³ 京都議定書をクリアする方法は道路輸送を鉄道輸送に代えることである。営業用貨物の二酸化炭素排出量が1990年3406万トン(>2000万トン)、2006年4521万トン(>2000万トン)であった。日本が削減すべき二酸化炭素量2000万トンは営業用貨物と乗用車の二酸化炭素排出量を削減することによって実現可能なのである。

このような重要な物流関係の課題解決を阻止しているのは、国鉄分割民営化の際に旅客鉄道中心の改革が行われ、物流システムの改革を無視した表面的な私企業の利益追求型の民営化政策が実施された結果なのである。高速道路と自動車産業がこれからの日本経済の物流の中心となるべきだという間違っただアメリカ型の経済社会システムを夢見た時代であったのかもしれない。

そこでは、国内物流システムという大きな経済的問題解決の手段としての JR 貨物の役割が外されていたのである。これは、日本経済の産業の空洞化の遠因ともなったのである。

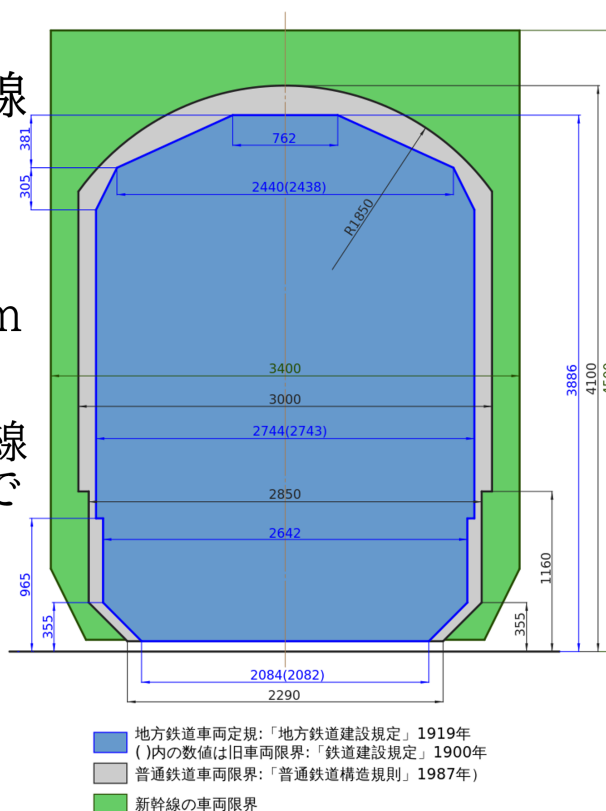
いまこそ、JR 貨物の利活用について再検討が行われるべきなのである。

《大型トラックを搬送可能な物流新幹線構想》

この物流新幹線構想にとって重要なことは、物流新幹線によって、「ドア・ツー・ドア」は維持されるということである。なぜならば、図 12 のように貨物新幹線の容量は車両幅；3,400mm、車両長；25,000mm、高さ；4,500mm であり、大型トラックを新幹線の規模内で輸送可能であるからである。

図12.フル規格新幹線の大きさ

- 車両幅;3,400mm
- 車両長;25,000mm
- 高さ;4,500mm
- 大型トラックを新幹線の規模で輸送可能である。



次の図 13 はトヨタ九州工場内の写真である。最も大きなトラックで、全長;12,000mm 以内、全幅;2,500mm 以内、全高; 3,800mm 以内、最大積載量;6,500kg 以上、車両総重量;11,000kg 以上である。新幹線一編成で 24 台の大型トラックを輸送することが可能である(乗用車ならば 48 台可能)。

図13.大型トラックの条件

- 全長 12,000mm以内
- 全幅2,500mm以内
- 全高3,800mm以内
- 最大積載量 6,500kg以上
- 車両総重量 11,000kg以上
- 新幹線一編成で24台の大型トラックを輸送することが可能である。
- (乗用車ならば48台可能)



《長距離物流鉄道会社の構築と上下分離論》

鉄道旅客と鉄道貨物輸送を両立させて物流新幹線構想を実現させるためには、次のような政策が必要である。

すなわち、線路維持のための会社と私企業としての利益追求型の JR 各社の経営を上下分離して、鉄路やヤード等のハードは国有資産として、鉄道各社を運営するソフトはこれまで通り民営化 (JR) のままとすることである。

国富としてのハードの線路等の使用料負担収入は、政府の社会資本建設の為に必要な財源となる。そして、全国新幹線網を在来線と競合しないように別会社として再構築するべきなのである。

(2) 物流新幹線網の構築を

地域格差を縮小させて、日本経済が再生するためにも新幹線貨物列車を「物流新幹線システム」として、全国フル規格の新幹線網の線路を日本中で走らせることが「新日本列島改造」計画として重要なのである¹⁴。

このような物流新幹線網構築によって、JR 各社の利益が増大するだけでなく、また、長距離トラック輸送の人件費の高騰と人材不足を解決する社会資本建設計画となるであろう。

¹⁴ JR 各社の経営領域についての再分割方法については、再考を要す。

う。JR貨物を含むJR各社の経営基盤を改善することによって、物流新幹線網という社会資本の所有者である日本政府にとって国債の利子支払いの一部を肩代わりすることが可能となると期待されるのである。

(3) 環境ニューディール賞受賞の意義

大矢野栄次と石井幸孝氏（JR九州初代社長・会長）の提言による「新幹線列島大動脈の夜間物流への活用」は、eco japan cup 2011のポリシー部門で「グリーン・ニューディール優秀提言」を受賞した。

eco japan cupとは、環境省、総務省、国土交通省等が主催する“エコのアイデアを競うコンテスト”で、ビジネス部門、カルチャー部門、ライフスタイル部門、ポリシー部門に分かれている。2011年度の応募総数は513件で、「環境と経済の好循環」を推進する具体的な政策の提案を募集するポリシー部門の環境ニューディール政策提言として、「グリーン・ニューディール優秀提言」に選ばれるものである。

必要性・緊急性、現状把握の的確性、実現可能性などのさまざまな角度から審査されており、受賞後は実際の政策に反映されるよう、省庁や地方自治体に働きかけられることになっている。

この「グリーン・ニューディール優秀提言」賞の受賞により、「物流新幹線構想」を政府関係者が具体的な政策として採用・実施され、日本経済の再生シナリオとして実現することが大いに期待されていたのである¹⁵。

(4) 物流新幹線としての西九州新幹線の必要性

以上の議論から理解されたようにこれからの新幹線建設問題は、日本経済の復興のための産業政策としての物流新幹線建設問題を前提に議論されなければならないのである。

西九州新幹線のルートの選択は、JR九州が赤字負担をすることのない、住民にとって平行在来線としての長崎本線が通勤・通学の足として奪われない計画として考察されるべき問題なのである。

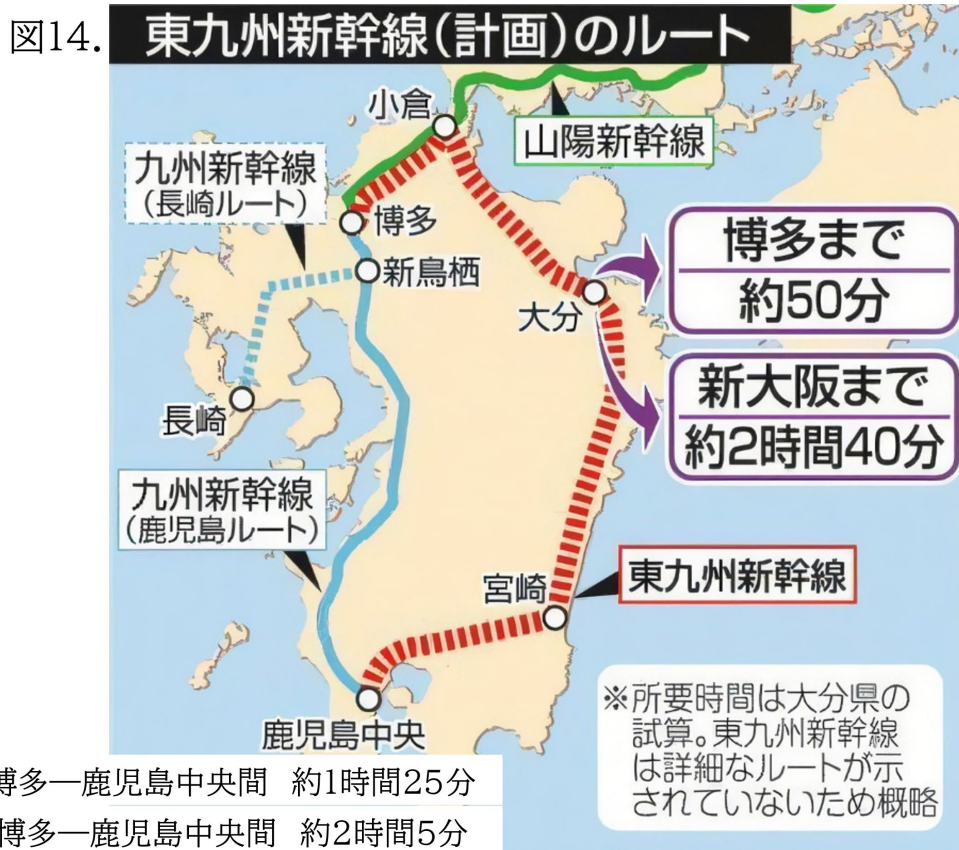
西九州新幹線の佐賀空港経由案とは、佐賀空港周辺域の物流基地化であり、佐賀県農協の物流新幹線構想提案とは、佐賀や九州の農産物が対東京・大阪・名古屋などの大都市経済圏への販売促進として機能する可能性を大いに秘めているのである。

¹⁵ しかし、当時の政権が民主党政権であったという理由だけで、今日の自民政権は見向きもしないのである。

VII. 西九州新幹線を何処と繋ぐのかという問題

九州新幹線と西九州新幹線との分岐点についての課題を考察する際に議論されるべき前提は、西九州新幹線と既存の九州新幹線をどの駅で連絡させるかという問題である。

物流新幹線を前提とするならば、西九州新幹線の各地の農業と製造業をどの地域との間でアクセスを形成するのかという問題についても考えなければならないのである。



1. 東九州新幹線構想との関係

東九州新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画の一路線であり、昭和48年の運輸省告示により、福岡県福岡市を起点として、大分市附近、宮崎市附近を通り、鹿児島県鹿児島市を終点とする路線が示されている。

整備費用総額は2兆6,730億円と推計されており¹⁶、大分県負担分は9,000億円の計画である(図14参照)。大分県としての経済的効果が十分に発揮されるべきであり、そのための議論が十分に行われるべきなのである。

2. 東九州新幹線の整備費沿線自治体による負担額の推計

¹⁶ 整備が想定される高架橋やトンネル等の施設の構造種別と距離を推計し、北陸新幹線等の事例から推計した単価を乗じて算出。

建設財源スキームに基づく大分県の実質負担額は年間 33 億円～49 億円と推計されている。

(1) 財源スキーム

JR からの貸付料を除いた 3分の2 を国、3分の1 を地方が負担し、地方の負担金については、最大で 90% を地方債で賄うことができる。

地方債の元利償還金の 50～70% について交付税措置の適用が可能である。しかし、この財源確保については東九州新幹線構想では十分に期待できないのが現状である。

(2) 経済効果の試算

費用対効果 (B/C) は、国の人口推計を基にした場合には 1.07 と推計されている¹⁷。

大分県及び宮崎県の人口ビジョンを達成した場合には 1.36 と推計されている¹⁸。

(3) 東九州新幹線の実現に伴う課題

次に東九州新幹線の実現のためには、並行在来線の赤字ローカル線化の問題を考察しておかなければならない。

① 並行在来線の運行維持

整備新幹線区間と並行する在来線は、その一部区間が経営分離され、地方自治体が出資する鉄道会社（第3セクター）による運行となることが一般的である。この路線の運行維持のためには、並行在来線の設立時の出資金や運行に関する補助金や基金の設立等の支援が必要となるのである。すなわち、赤字ローカル線に対する行政負担が増加するのである。

この赤字ローカル線維持のための財源についてもその確保の目途は付いていないのである。

② ストロー効果現象

経済力が小さな地域から大きな地域へと人やモノの動きが吸収され、地域経済が縮小する、「ストロー現象」が生ずる。

中長期的には小都市の大分市や別府市の人口が、福岡市や北九州市の大都市に流出する可能性があり、福岡経済圏に吸収されるリスクが発生するのである。

新幹線網の普及により日帰り出張が容易になり、大都市圏に本社・本店を持つ企業の支社・支店が廃止され、大都市へと統合する可能性がある。また、ビジネス目的の宿泊客が減少する。

¹⁷ 費用対効果とは；事業に要した総費用（C）に対する事業から発生した便益の総和（B）の比率（B/C）であり、この値が1を超えることが、着工に当たっての条件の1つになる。

¹⁸ 人口ビジョンが正しくないと返済不可能となるリスクがある。

このようなことが予想される沿線以外の観光地は、新幹線の新路線駅との二次交通が整っていない場合等に、集客増大効果が波及しない可能性があるのである。

③ 博多までの距離と大分県の費用負担

東九州新幹線(計画)ルートの大分駅－小倉駅－博多駅ルートよりも、日田ルートの大分駅－日田駅－久留米駅－博多駅ルートの方が、時間短縮効果が大きく、大分県の建設費用負担額も少なくなるのである。(図 15 参照)

日田ルートでは、日豊本線が赤字並行在来線として廃止されないというメリットが残り、大分県内のルートが短縮されるために新幹線建設費の負担が少なく、経済的リスクが少ないことが説明されるのである。このことが日田ルート大分新幹線案を提案する理由である。

久大本線は廃止し、物流新幹線の貨客車を運行させることによって、バスとの併用で旅客需要は満たされると考えることができる。



① 西九州新幹線と日田ルート大分新幹線

西九州新幹線と日田ルート大分新幹線を結ぶ案(大分駅－日田駅－久留米駅－佐賀空港駅－武雄駅－長崎駅ルート)の場合は、長崎本線(平行在来線)の残存と活性化(快速電車運転)が期待され、佐賀県内に2本のJR線が残るメリットが発揮されるのである。同様に、日豊線が大分県を中心として南北に残存して活性化する可能性が拡大するのである(図 16 参照)。

図16.大分新幹線(大分－日田－久留米)



出所;マピオンより作成

- (1)長崎本線(鳥栖－鹿島間の存続) (2)久大線の廃止
- (3)大分－臼杵－佐伯間、大分－宇佐間の活性化

VIII. 東九州新幹線構想と大分新幹線構想

新規の新幹線計画は、既存の JR 旅客会社の負債を大きくして、収益性を低下させることはこれまでの議論から明白である。すなわち、大分県の東九州新幹線構想も、西九州新幹線構想と同様に、いくつかの問題に直面しているのである。

今日、大分県を中心として議論されている東九州新幹線構想は並行在来線赤字問題を抱えているのであり、整備新幹線区間と並行する在来線は、その一部区間が経営分離され、地方自治体が出資する鉄道会社（第3セクター）による運行となり、地方行政に翁負担がかかることが一般的であるためである。

運行維持のため、並行在来線の設立時の出資金や運行に関する補助金や基金の設立等の支援が必要となるため、住民の反対は大きくなると考えられる。

新規の新幹線計画は、既存の JR 九州の負債を大きくして、収益性を低下させることは明白である。

(1) 今日の日本経済の課題

今日、日本経済は物流コストの逡増に直面している。また、世界基準では二酸化炭素排出量削減計画(SDGs)が世界水準において実施されている。

また、既存の物流システムとしてのトラック輸送を鉄道輸送に転換する「モーダール・シ

フト」が今日の日本経済に求められているのである。

ここで、先ほどの議論に戻って、本来、新幹線は、物流新幹線構想であったという事実を再確認することによって、東九州新幹線建設問題は解決するのである。

(2) 日田ルート大分新幹線構想

しかも大分県が日田ルートを採用して、大分新幹線構想を物流新幹線構想として実現することによって大分県が抱える赤字ローカル線問題を回避することができるのである。なぜならば長崎本線と同様に日豊本線の残留が決定されるからである。

(3) 「新日本列島改造」を大分県から

日田ルート大分新幹線構想は、「新日本列島改造」を大分県からという提案として議論することが可能である。

日本経済を再生させるためには、フル規格の新幹線貨物列車を「物流新幹線」として建設し、「新日本列島改造」を実現することが重要なのである。

- ① 鉄道旅客会社(JR 九州)と鉄道貨物輸送会社(JR 貨物)を両立させる大分物流新幹線構想を実現させること。
- ② 長距離輸送を前提とした全国新幹線網に対して近距離輸送を前提とした在来線網と競合しないように鉄道行政を再構築することが大事であること。
- ③ 全国的な物流新幹線網の構築により、JR 旅客会社各社の利益は増大すること。
- ④ 物資の拠点間直行輸送と最終消費財や食料輸送を生産各地から大消費地へ低コストで輸送することが重要である。
- ⑤ 以上の目的を実現するために、鉄道輸送とトラック輸送、あるいは船舶輸送の総合的な交通体系の見直しとモーダル・シフトが重要であること。

この「新日本列島改造」の議論の前提として、次のような日本国内の産業配置の性質について理解されなければならない。

日本経済の産業構造として、瀬戸内海一帯の産業配置は海外からの鉄鉱石・石油・石炭等の資源輸入基地とその加工産業の集積地域であるのに対して、瀬戸内海一帯よりも東側の経済圏に移動するにつれて、加工度が次第に高まるような企業群・産業群の集積地が広がっていることが理解されなければならない。そしてその最終消費地が東京の関東経済圏や大阪を中心とした近畿経済圏なのである。

(4) 宮崎県の提案

大分県の東九州新幹線「日豊本線ルート案」に対して「久大本線ルート案」の調査結果を出した。これに反応する形で、宮崎県は新八代～宮崎間を結ぶ新たな新幹線ルート(図 17 参照)の調査研究を開始するという意思を表した。

このルート案は、新幹線輸送が人流を前提としていることが背景にある。また、福岡一極

集中の促進こそが地方経済の活性化に繋がるという発想の結果であるということが出来る。このような議論は「東九州新幹線」の本来の計画とは異なる発想である。

このような議論が出て来る背景は、国の新幹線計画に対する政策方針の根拠が不明であることが原因である。なぜならば、物流新幹線構想をともし議論を前提とするならば、宮崎県の農産物と海産物、および工業生産物の市場は、関東経済圏や近畿経済圏であり、決して福岡経済圏ではないからである。

図17. 宮崎県案

- 宮崎県は新八代～宮崎間を結ぶ新たな新幹線ルートについて調査研究を開始するという意思を表した。



IX. 国内物流新幹線構想

新幹線建設の本来の目的は、国民の生活の利便性と雇用の維持のための生産活動と物流システムを改善し日本国内の産業を育成するための日本経済の社会資本形成であり、国内社会資本の充実である。

「国鉄分割民営化問題」とは、「鉄道物流切り捨て政策」であり、「旅客鉄道優先政策」による「鉄道輸送からトラック輸送へのモーダル・シフト推進」政策であった。その結果、国内の物流は長距離トラック輸送に偏り、国内物流費用の上昇と枯渇性資源浪費型の物流システムとなったのである。これは時代の流れに逆行する政策であった。

裾野が広い自動車産業の充実のための政策として、あるいは、全国的高速道路網の建設という政治的配慮が伴う公共事業が優先されたのである。

(1) 物流新幹線と昼間貨物輸送の可能性

新幹線物流の九州の農産物の輸送については、農産物の物流改革によって、農業改革が実現されるならば、次のような経済的派生効果が期待される。

- ① 消費者にとっては、国内の安全な食料の供給と適正な価格が保証される。また、食料の安定供給が実現される。
- ② 農家にとっては、生産量と価格の安定化によって、農家の生活を守ることが容易になり、九州の自然豊かな地域を守ること、日本の食の安全を守ること、日本の農業を守ることに繋がると期待される。
- ③ 日本の食糧自給率上昇を目指すことが可能となる。

(2) 農業の発展

全国的な物流新幹線の実現によって、低輸送費用で全国の農業地域から、農産物の鮮度を維持しながら農産物が三大都市圏(東京・大阪・名古屋)に供給されるようになる。このような政策によって、大都市に輸送される農業生産物の国際競争力が高くなり、日本の食糧自給率が上昇し、農業生産者の生活が安定するのである。

X. 大分新幹線構想と四国新幹線構想

日本列島改造論の柱の一つとなっていた全国的な新幹線網の建設については、建設すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画への追加が検討され、候補に挙げられた地域の関係者や国会議員が活発な誘致運動を繰り広げた結果、運輸省告示で11路線を追加することが決まっていた。日本列島改造論で取り上げられた本州四国連絡橋の基本計画が指示されたのである。

これは、西日本国土軸構想であり、東海道・四国・大分物流新幹線の将来構想であった。

- ① 広軌化計画（新幹線物流構想の在来線化構想）
- ② 貨物・郵便・宅配便・旅客輸送の混載とする。
- ③ 東京－和歌山－高松－松山－大分－久留米－佐賀－長崎
- ④ 鉄道輸送の長距離化と近代化によって、トラック輸送のローカル化・近距離化(長距離運転手不作解決) ⇒ 省エネ化(脱二酸化炭素に貢献)

西九州新幹線と大分新幹線・四国新幹線を結ぶことによって、日本経済の物流コスト低下と二酸化炭素排出量削減と日本国内の化石燃料消費量を大幅に削減することに貢献することが可能となり、しかも、四国地域と中南部九州地域の経済開発に貢献するのである。(図18参照)

この際注意すべき点は、四国新幹線と近隣の経済圏としての大阪経済圏や岡山経済圏・広島経済圏とを結ぶ南北路線を重視する政策ではなく、東京・名古屋経済圏と九州経済圏との連絡を基軸とするべきであるということである。

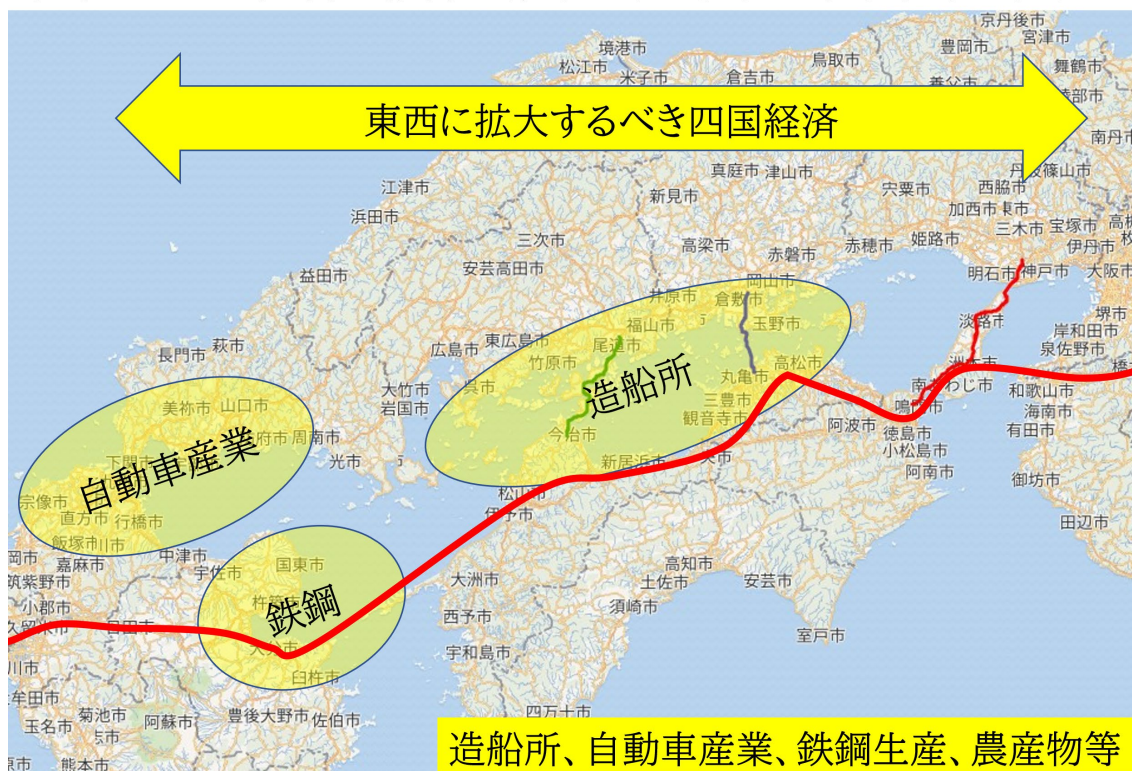
(1) 大分臨海工業地帯の発展

大分臨海工業地帯は、製鉄業と石油化学工業を中心とした、日本国内有数の製鉄所と石油化学コンビナートの両者を備える複合的な工業地帯である。この地域は西日本の製造業の中心地として発展する工業地帯である。この大分の臨海工業地帯を物流の拠点とする物流新幹線網を構築することによって、「新日本列島改造計画」が機能するのである。

(2) 瀬戸内海・四国・九州に分布する造船所群

瀬戸内海と四国・九州は造船所が集中する地域である。製鉄業と石油化学工業を中心とした大分の臨海工業地帯とは相性の良い産業群なのである。

図18.四国経済発展の方向は南北方向？



(3) 四国経済圏と西日本国土軸構想

日田ルート大分新幹線構想は、物流新幹線構想として、かつての第二国土軸構想として国の社会資本建設計画として実施することが可能である。

X I. 今後の日本経済改革の基礎

(1) リニア・モーター・カー構想との関係で東海道がフリーになる

2027年、東京(品川駅)と名古屋間でリニア中央新幹線(リニア)が開業する計画である。

既存の東海道新幹線では、東京(品川)から名古屋まで移動するのに約1時間半、新大阪まで約2時間半を要している。

これに対して、時速 500 キロで走るリニアが開業すれば、移動時間は名古屋まで最速 40 分、大阪まで最速 67 分へと大幅に短縮するのである。三大都市間をより容易に移動できる環境が整うことで、1 つの巨大な経済圏が出来上がることが期待されている(図 19 参照)。



図19.リニアモーターカー構想



しかし、その都市での生活を維持するための物流については考えられていないのが現状である。

(2) 国内物流のリダンダンシー(多重性)

それぞれの地方が三大都市を支えるという意味では、東京・大阪・名古屋の大消費地と各地を繋ぐ物流ルートの確保が重要である(図 20 参照)。

それと同時に迂回路としてのリダンダンシー(多重性)の構築が必要なのである。

「新全国総合開発計画」+「物流新幹線構想」とは、地方創生を図り、環境に優しい物流システムを構築することによって、国内の物流費用の低減を図るものである。そのためには、国内物流のリダンダンシー(多重性)は、社会的費用が増大する計画ではなく、地方が一様に発展するための計画であることは明白である。

全国的な規模での物流新幹線構想とは、全ての地域が「あった方がよい地域」になる時代への道標なのであり、「合理的なリダンダンシー(多重性)の構築」の提案なのである。この提案は、「南海トラフ地震」の可能性がささやかれる今日の課題としては十分に合理的な政策なのである。

図20. 南海トラフ対策となる物流新幹線構想
国内物流のリダンダンシー(多重性)
日本海新幹線と九州・四国新幹線



ⅩⅡ. むすびにかえて—エネルギー資源と輸送手段

日本の鉄道輸送において石炭が豊富な時代には、蒸気機関車が全国を走った。海外から石油が安く輸入できる時代には、ディーゼルカーが全国を走り、やがて蒸気機関車に代わって長距離用ディーゼル特急列車やディーゼル機関車が長距離貨物列車を牽引するようになった。

巨額の投資によって生み出されるダムからは、水力発電が可能となり、石炭・石油火力発電所が豊富な電気を生み出すようになると、全国を高速の電車が走るようになった。電気需要の増大によって、石炭火力発電所や石油火力発電所が建設され、電気の使用量は急激に増加して国内物流の機能も充実して行ったのである。

国内物流の中心であるべき日本の鉄道（JR貨物）は、国鉄分割民営化以後、最悪の国内物流手段となってしまっている。それは自動車産業の発展の為の犠牲でもあった。それは高速道路の建設という莫大な公共事業の拡大によって日本経済の成長が支えられてきたという誤解のもとで実施されてきたのである。それ故に、日本経済は石油や天然ガスなどの枯渇性資源浪費型の経済となり、海外からの資源輸入依存度の高い経済体質となってしまったのである¹⁹。

¹⁹ このような枯渇性資源浪費型の経済から脱却するためにクリーンエネルギーであると喧伝されてきた原子力発電所の建設が進められたのである。しかし、平成23年3月11日の福島第一原子力発電所の事故を経験した今日の日本人にとってはエネルギー源として別の選択肢を求めることが必要となったのである。

しかし、1973年と1978年の石油危機以後は、原子力発電に依存する時代となり、全国を超特急（新幹線）やリニア・モーター・カーが走る時代となるはずであった。

石油危機や原発事故を経験した今日の日本人にとって、地球のためではなく、人間のための「枯渇性資源の節約」、「自然資源のリサイクル化」の促進が必要となっている。

枯渇性資源多使用型のトラック輸送を短距離・中距離輸送に限定的に利用し、燃料効率のよい鉄道輸送を長距離輸送に利用することが私たちの資源節約の知恵である。「物流新幹線」の実現こそがこのような日本の未来を再構築するシナリオなのである。この「物流新幹線」には大型トラックをそのまま搬送可能であるということから「ドア・ツー・ドアの利便性」は担保されていることが重要である。

夜中に放置している全国の発電所の発電能力を十分に活かした「夜間物流新幹線」の構築とそのための全国の鉄道の広規格化こそが「新日本列島改善政策」なのである。

《参考文献》

1. 増田寛也編著、「地方消滅－東京一極集中が招く人口急減」、中央公論社、新書、2014年
2. 国鉄工作局車両設計事務所、「車両の今後のあり方」(3-8 新幹線車両)、pp.41-48、昭和45年7月
3. 拙著、「安倍のミックスと地方創生」、五弦社、2016年6月
4. 拙著、「日本経済再生のための戦略」五弦社、2013年4月
5. 拙著、「物流新幹線構想と地域経済の開発」、2013年3月、久留米大学経済社会研究、第53巻第4号、pp.307-331