

全国新幹線鉄道整備法に基づく 幹線鉄道政策の今日的妥当性に関する考察

波床 正敏（大阪産業大学）

中川 大（京都大学大学院）

1. はじめに

- 国土計画

- 全総（第1次～第5次）

- 国土形成計画



変化した

- 国土計画が変わったのなら,

- 幹線鉄道網計画も 変わる必要 あるのでは？

2. 戦後の幹線鉄道整備について

(1) 全幹法成立まで

- 戦後復興～ 高度成長
 - 鉄道：基幹産業を支えるインフラ
 - 電化，複線化，難所改良（例：北陸T）
 - 東海道山陽新幹線建設（国鉄法に基づく線路増設）
 - 鉄道債券の発行（国鉄[政治]主導＋利用者負担）

2. 戦後の幹線鉄道整備について

(2) 全幹法成立後の幹線鉄道整備

- 新全総(1969)
 - 開発可能性の全国土にわたる均衡化
- 全国新幹線鉄道整備法(1970)
 - 全国的な新幹線ネットワークの整備

2. 戦後の幹線鉄道整備について

(2) 全幹法成立後の幹線鉄道整備

- 全幹法以降(1970～)
 - 在来線の改良は続行（電化，複線化）
 - 東北・上越新幹線の着工（初の全幹法に基づく着工）
 - 整備計画5線の決定(1973)
 - 通貨切上げ(1971), オイルショック(1973)
 - 空港のジェット化, 高速道路網, 国道の改良
 - 高度成長 → 安定成長
 - 国鉄解体(1987) → 新幹線整備凍結

2. 戦後の幹線鉄道整備について

(3) 近年の幹線鉄道整備

- JR 化後 (1987~)
 - 北陸新幹線(長野まで)着工(1991) ← Olympic対応
 - 公費負担(半額)による建設の開始
 - 長野以降の整備新幹線
 - 公設民営方式導入 (国2 : 地元1)
 - その他の幹線
 - 地元主導による改良
 - ミニ新幹線, 高速化改良 など (低い補助率)

3. 全国新幹線鉄道整備法の基本的枠組みと課題

(2) 全幹法の今日的課題について

a) 高度経済成長を前提とした全体構想

- 高度経済成長期に基本計画を決定（1970年代：40年前）
 - 背景となる社会状況が大きく変化した
- 全国の幹線鉄道網は原則として高速新線建設で実現
- 全線建設に数十年～百年を要する

3. 全国新幹線鉄道整備法の基本的枠組みと課題

(2) 全幹法の今日的課題について

b)原則として高速新線建設だけを想定

- 新幹線（200km/h以上）建設だけ
 - 在来線(既設新幹線も)改良は対象外
- 整備計画線の暫定整備(ミニ & スーパー特急)
 - 手法限定 (×：車両更新, 曲線改良, 短絡線, 駅改良...)
 - 基本計画線は事実上対象外
 - 低補助率の制度利用 (費用の大きな策を避ける)
- 整備 & 改良手法の硬直化

3. 全国新幹線鉄道整備法の基本的枠組みと課題

(2) 全幹法の今日的課題について

c) 公設民営の課題

- 事業者のリスク低減
 - 着工条件に「経営改善」
 - 完全な民間会社が低リスクで利益を享受
 - 公設なのにオープンアクセスでない(運営主体を限定)
- 建設費負担の不公平の存在
 - 国鉄時代着工線沿線とJR化後着工線沿線の間
 - 事業者負担の着工線沿線と公設線沿線の間

3. 全国新幹線鉄道整備法の基本的枠組みと課題

(2) 全幹法の今日的課題について

d) プロジェクトの評価に関する課題

- 県単位や延伸区間ごとに細切れにプロジェクト評価
 - 正しい評価にはネットワーク全体として行う必要
- 評価基準
 - 直接的な貨幣価値換算しやすい項目
 - 災害リスク評価は？
 - 地域の長期的変化への影響は？
 - 国土計画に対する役割は？

4. 国土計画の実現手法としての幹線鉄道整備

(1) 全総の実現手段としての幹線鉄道整備

- 全幹法（新全総時代に制定）
 - 高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割
 - 三全総までは、全総と全幹法とで目的が一致
- 四全総 & 国土のGD
 - 交流ネットワーク構想など
 - 機能を相互補完するサポート目的が求められる
 - 本来なら、この段階(国鉄解体&JR化の時期)で一度、計画の再確認が必要だった？

4. 国土計画の実現手法としての幹線鉄道整備

(2) 国土形成計画の指し示す国土像

- 多様性の確保
 - 自立的で特徴の異なる複数の広域ブロック
 - 多様性を国土上に保有
- 機能の相互補完
 - 多様な特色を持つブロックが相互に交流・連携
 - その相乗効果により活力ある国土を形成
- 変化への対応
 - 将来にわたる国内外の様々な変化にも柔軟に対応

4. 国土計画の実現手法としての幹線鉄道整備

(3) 新しい国土構造実現のための幹線鉄道整備のあり方

- a)地域間で相互の機能を補完する
 - 四全総以降の幹線交通に対する要求
 - 地域機能の相互補完のための人流を担う手段
 - 相互補完できれば，必ずしも大都市を結ぶ必要なし

4. 国土計画の実現手法としての幹線鉄道整備

(3) 新しい国土構造実現のための幹線鉄道整備のあり方

b) 多様性を確保する

- 多様性を確保することで、変化に対応(形成計画)
 - 単に交流の量だけが問題ではない
- 多様な交流
 - 多数の都市との交流をサポートする機能
 - 航空や高速バス
 - 一対一 が基本
 - 幹線鉄道
 - 多対多 の対応が可能
 - 大都市・中都市相互間を迅速に結べる

5. おわりに

- 幹線鉄道整備の問題
 - 財源問題ばかり
 - 何のために整備するのか？
- 国土計画の方向性が大きく変化
 - 再度考え直す時期
- 整備手法
 - 硬直化 → 柔軟に
- 在来線を含めた幹線鉄道網全体の基本政策必要

5

プロジェクト自体の
重要性は高いが...

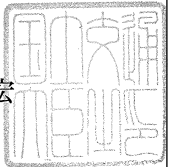
- 幹線鉄道整備の問題
 - 財源問題ばかり
 - 何のために整備するの
- 国土計画の方向性が大きく
 - 再度考え直す時期
- 整備手法
 - 硬直化 → 柔軟に
- 在来線を含めた幹
基本政策必要

全幹法(1970)による整備計画が、
また一つ追加されたが、既存の
「全幹法」で良かったの？

全国新幹線鉄道整備法(昭和 45 年 5 月 18 日法律第
71 号)第 7 条第 1 項の規定に基づき、中央新幹線の建
設に関する整備計画を下記のとおり決定する。

平成 23 年 5 月 26 日

国土交通大臣 大島 章宏



記

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル/時	
建設に要する 費用の概算額 (車両費を含む。)	90,300億円	
その他必要な 事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈(南アルプス) 中南部、名古屋市附近、奈良市附近

(注) 建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

5. おわりに

- 幹線鉄道整備の問題
 - 財源問題ばかり
 - 何のために整備するのか？
- 国土計画の方向性が大きく変化
 - 再度考え直す時期
- 整備手法
 - 硬直化 → 柔軟に
- 在来線を含めた幹線鉄道網全体の基本政策必要

全国新幹線鉄道整備法に基づく 幹線鉄道政策の今日的妥当性に関する考察

波床 正敏（大阪産業大学）

中川 大（京都大学大学院）

終