

米子市長 伊木 隆司様

新幹線誘致に関する提言書

平成 31 年 3 月 29 日

米子商工会議所青年部

会 長 橋本 辰臣

提言趣旨

減少を続ける生産年齢人口や高齢化社会、それに伴う諸問題がドミノ倒しの様に押し寄せる昨今、将来に渡っても国家全体として明るい見通しがありません。人口最少県に属する我々の地域は課題先進県とも言われ、特に厳しい状況に見舞われています。

そうした中で、この地域が発展を遂げ生き残るには、若者が希望を持てる未来ビジョンを地域全体で共有することが重要であると考えております。

全国的に多くの地域で新幹線の整備が進む中、山陰新幹線や中国横断（伯備）新幹線は基本計画に記載されるに留まっております。2027年にはリニア中央新幹線が品川～名古屋間で開通します。大都市圏と地方の格差は益々拡大し、当地における人口減少も更に拍車がかかることも予想されます。

しかし、整備計画の路線に目途が立った今、国は基本計画の路線から次に整備計画に格上げする路線の検討に入ろうとしています。また既に米子市、松江市、境港市、出雲市、安来市で「中国横断新幹線（伯備新幹線）中海・宍道湖・大山圏域整備推進会議」（仮称）の設立に向けての動きも報じられており、誘致へ向けた地域全体での盛り上がり重要であると考えます。我々米子商工会議所青年部は若手経営者の集まる会であり、将来に渡るまちの発展を心から願います。高速鉄道網の整備こそがその中核を担い、交通結節点である米子市を中心とした山陰エリアの発展に寄与するものと考え、提言を致します。

新幹線誘致の重要性について

【経済効果】

新幹線開通は、地域経済に大きなインパクトを与えます。特に飲食、宿泊、土産物製造、小売、二次交通、不動産など、広い業種に渡りプラスの効果が期待でき、その効果は更に広く波及していきます。低調に推移する山陰エリアの投資マインドや起業マインドを刺激し、経済活動の活性化を図るのにこれ以上の景気刺激策があるでしょうか。新幹線こそ地価を上昇させ、人や投資を呼び込み、まちづくりの中核を担うものと考えます。

また、今後増加が予測される外国人観光客の誘客にも重要な要素であり、早急な開業が地元経済に大きな恩恵をもたらすことは明白です。これは陸路での誘客というだけでなく、米子鬼太郎空港を擁し、重要港湾の境港が隣接する米子市は環日本海側の玄関口としての役割を果たすことにも繋がります。高速かつ大量に人を輸送できる新幹線の誘致は必須と考えます。

【災害対応】

昨年7月の集中豪雨では、山陰本線、伯備線が共に不通となり、長期間に渡り観光、ビジネス、暮らしにマイナスの影響を与えました。鉄道は重要な交通インフラであり、生活や経済に直結しています。強靱で安定した交通インフラがこの地域に必要な

いでしょうか。また、同じく山陽本線が昨年7月の集中豪雨、同9月末の台風24号の影響で長期に渡り不通や走行に制限を受ける状況が続き、物資輸送を山陰本線、伯備線を活用した迂回ルートで実施しました。

強い交通網は我々の地域だけのものではなく、国全体としての国土強靱化に寄与し、来るべき南海トラフ地震に代表される大型災害への備えとなります。その為にも一刻も早く新幹線を誘致し、市民がより安心して暮らせる環境の確保とリダンダンシーの実現を心から願います。

【自立した地域へ】

国が「地方創生」を推進するも、現状の「東京一極集中」は、東京オリンピック、中央リニア新幹線の決定など、揺るぎ無い状況といえます。従来の経済原理に則った投資や計画では、この山陰に今後大型投資を呼び込むことは困難であり、自立した地域には成り得ません。

新幹線開通を目前に控えた福井市では、都市計画に沿った再開発が進み、開通前にも関わらず交流人口が増加、駅周辺を中心に地価の上昇が始まっています。インフラの整備が投資を呼び込み、地域の景気を上げる要素となっています。金沢では開業後に年間2,500万人（開業前より340万人増、石川県発表）もの観光客が押し寄せ、宿泊施設が不足するほどにまで盛り上がっています。

点である都市と都市を高速な交通インフラで繋ぐことで観光やビジネスが加速し、地域に縮小から拡大へとプラスのスパイラルを生んでおり、こうした流れが自立した地域を育みます。また、市民や出身者に対しても郷土愛を強め、地元での就職や、Uターン希望者の増加に繋がることも推測できます。

上記を踏まえ以下の提言を致します。

『新幹線開通に向けた誘致活動の実施』

- ① 誘致に向けたシンポジウムの開催
- ② 新幹線の経済効果等の調査
- ③ 地域全体での機運の醸成

① 誘致に向けたシンポジウムの開催

地元経済団体等と連携し、新幹線誘致に向けたシンポジウムの開催を提言致します。現状、米子市全域で新幹線誘致に関する議論や盛り上がりは余り見受けられません。新幹線を誘致するという発想が地域の中に広がっていないことが要因ではないでしょうか。

まずは米子市主催の新幹線誘致に関するシンポジウム等を開催し、地元経済団体や市民と一緒に新幹線の誘致に関して議論すべきと考えます。

四国では、自治体、経済界、JR四国が一丸となり、誘致活動を推進しており、昨年の2月9日に「新幹線で四国はこう変わる！」シンポジウム（主催：四国新幹線整備促進期成会、愛媛県新幹線導入整備期成同盟会）を開催するなど、着実に活動を推進していております。

「山陰新幹線を実現する国会議員の会」や「山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議」、「山陰新幹線京都北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会」、設立準備が進む「中国横断新幹線（伯備新幹線）中海・宍道湖・大山圏域整備推進会議」（仮称）などにおいて米子でのシンポジウム開催を主導的に行うなど、鉄道結節点の街である米子市が主体的な役割を担うべきと考えます。まず米子市が誘致に向けての姿勢を示し、市民レベルでの新幹線誘致への機運醸成が重要ではないでしょうか。

② 新幹線の経済効果等の調査

新幹線誘致の検討に向け、ルート、コスト、効果等の調査実施を提言致します。検討のうえで必要となるB/Cを独自に試算し、客観的なデータとして議論の材料とすべきと考えます。駅舎や線路を敷設するルート等の費用を算出しそれと共に経済効果の見込みを算出することで、議論が具体的かつ活発になることが予想されます。

また、調査費用を予算化すること自体が国に対して我々の地域が真剣に新幹線を検討している姿勢をアピールすることに繋がります。

③ 地域全体での機運の醸成

現在、様々な地域が新幹線の誘致活動を展開しています。結果として札幌は2030年度開業が予定され、舞鶴は北陸新幹線の舞鶴ルート誘致には失敗したものの山陰新幹線の計画ルートとなるよう改めて誘致活動を展開しています。四国は自治体、経済界、JRが一丸となり、しっかりとした誘致活動を展開しつつあります。何れの地域も、国の新幹線ルート選定において「地域の熱意」は重要としており、機運の醸成には様々な取り組みをしています。

山陰新幹線に関しても京都から島根にかけての沿線自治体、或いは国会議員などが誘致活動を展開しておられます。また、中国横断（伯備）新幹線に関しても、整備推進会議設立準備会で議論されるに至っております。我々の住む米子市にとって、何れのルートであれ大変重要なことであるのは前述の通り疑いはありませんが、市民レベルにその議論が広がっていません。その為には、米子市として新幹線誘致に関する機運醸成のキャンペーンを行うことが重要と考えます。誘致のロゴマークの作成、庁舎への懸垂幕の設置や、市報上での関連情報の掲載、マス媒体やWEB・SNSを活用した広報など「米子市に新幹線を誘致する」という意思を示し、市民も巻き込んだ誘致への熱を醸成することを提言致します。

おわりに

我々若手経済人がこの地域の未来に希望を抱き、将来に渡る発展の一翼を担う上で、未来へのビジョンが重要であり、それは自治体と経済界、そして市民が共有できるものであるべきです。それは「希望に満ちた街の未来」であり、新幹線の誘致はその中心足り得るプロジェクトだと考えます。市民がここ米子に誇りを持ち、未来に安心して暮らしていける様にする為、今こそ行動を起こすべきではないでしょうか。

本来、新幹線の開通は国の責任です。しかし、1970年に全国新幹線鉄道整備法が制定されて以来およそ半世紀が経過するも未だ基本計画に留まっております。また、高速鉄道網の未整備は都市部との格差を生み、その差は拡大するばかりです。

次の整備計画の検討に国が入ろうとしている今がまさに好機であり、我々の地域が背水の陣で行動を起こし、国にその熱意と必要性を認めさせる必要があります。既存のルール（地域負担や並行在来線の経営分離、年間の予算額など）の見直しを求めることも含め、しっかりとした誘致活動を地域全体で行い、「山陰新幹線」「中国横断（伯備）新幹線」を早期に整備計画への格上げを、そして一日も早い新幹線開通を実現することを願います。