

交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会（第7回）

平成22年3月3日

【高田企画室長】 それでは定刻となりましたので、交通政策審議会陸上交通分科会第7回鉄道部会を開催させていただきます。委員の皆様におかれましては、お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。私、鉄道局総務課企画室、高田でございます。家田部会長に議事をお願いをするまでの間、暫時進行を務めさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

本日は、三日月国土交通大臣政務官にご出席をいただいておりますので、ごあいさつをいただきたいと思っております。

【三日月国土交通大臣政務官】 おはようございます。本当にお忙しいところ、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会、お引き受けをいただき、またご出席をいただきました先生方本当にありがとうございます。平成22年3月3日、この日は日本の交通の歴史に新たな1ページ、1歩を記す日になると、私は確信をしております。

昨年12月24日に調査報告書が出されました中央新幹線、この採算性、安全性、また営業主体、建設主体、それを担う法人の事業遂行能力含め、またその整備計画含め、皆様方にご審議をいただく場であります。どうか家田部会長はじめ、本当にお忙しいとは思いますが、これから50年、100年先の日本の交通体系を見据えて、さまざまな観点からご意見ご知見を賜りますように、よろしくお願い申し上げます。単に中央新幹線のルートに限らず、かつ予定されている区間に限らず、将来的にどこまでどのような交通体系で延ばしていけばいいのか、整備していけばいいのか、またネットワークとしてつないでいけばいいのかといった観点での議論も必要になってくると思っておりますし、前原大臣が常々申しておりますように、人口減少、少子高齢化、財政制約の中で、いかなる交通体系をどのように整備していけばいいのかということについても、ご意見ご提言を賜ればと思っております。いずれにいたしましても、この歴史的な部会、皆様方の審議の状況をしっかりと私自身も勉強させていただきながら、取り組んでまいりますことをお誓い申し上げて、御礼と決意とお願いのごあいさつにかえさせていただきます。どうもよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

【高田企画室長】 ありがとうございます。政務官は公務のため、ここで退席をいたし

ます。

前回の鉄道部会におきまして、今後の鉄道輸送・鉄道技術のあるべき姿と鉄道政策が目指すべき方向性に関する提言（「環境新時代を切り拓く、鉄道の未来像」）をお取りまとめいただきました。

本日からは新しい議題をご審議いただきますので、最初に委員、臨時委員の皆様を事務局よりご紹介させていただきたいと存じます。

お手元にお配りしてございます、「交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会委員名簿」の順にご紹介をさせていただきます。

まず、交通政策審議会令第7条3項に基づいて行われました互選により、鉄道部会長として選出されました東京大学教授、家田部会長でございます。

【家田部会長】 家田でございます。よろしくお願いいたします。

【高田企画室長】 次に、交通政策審議会令第7条5項に基づいて、家田部会長より部会長代理として指名されました東京女子大学教授、竹内部会長代理でございます。

【竹内部会長代理】 竹内でございます。よろしくお願いいたします。

【高田企画室長】 続きまして、情報・システム研究機構国立情報学研究所教授、浅野委員でございます。

【浅野委員】 浅野でございます。

【高田企画室長】 早稲田大学教授、江頭委員でございます。

【江頭委員】 江頭でございます。どうぞよろしく。

【高田企画室長】 キャスター、千葉大学特命教授、木場委員でございます。

【木場委員】 木場でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【高田企画室長】 サントリー文化財団上席研究フェロー、佐藤委員は本日所用のためご欠席でございます。続きまして、株式会社タカラトミー、高橋委員でございます。

【高橋委員】 高橋と申します。よろしくお願いいたします。

【高田企画室長】 テレビ大阪株式会社特別顧問、富澤委員でございます。

【富澤委員】 よろしく申し上げます。

【高田企画室長】 淑徳大学教授、廻委員でございます。

【廻委員】 廻でございます。よろしくお願いいたします。

【高田企画室長】 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長、渡辺委員でございます。

【渡辺委員】 渡辺でございます。よろしくお願いいたします。

【高田企画室長】 次に、臨時委員のご紹介に移ります。同志社大学、青木臨時委員は所用のためおくれでご出席される予定でございます。公認会計士、樫谷臨時委員でございます。

【樫谷臨時委員】 樫谷でございます。よろしくお願いいたします。

【高田企画室長】 東京大学准教授、古関臨時委員は本日所用のためおくれでご出席される予定でございます。京都大学教授、小林臨時委員は本日所用のためご欠席でございます。続きまして、京都大学教授、小山臨時委員でございます。

【小山臨時委員】 小山でございます。よろしくお願いいたします。

【高田企画室長】 東京理科大学教授、辻本臨時委員でございます。

【辻本臨時委員】 辻本です。よろしくお願いいたします。

【高田企画室長】 北海道大学教授、中村臨時委員でございます。

【中村臨時委員】 中村です。よろしくお願いいたします。

【高田企画室長】 東北大学教授、林山臨時委員でございます。

【林山臨時委員】 林山でございます。よろしくお願いいたします。

【高田企画室長】 株式会社三菱総合研究所参与、村上臨時委員でございます。

【村上臨時委員】 村上でございます。よろしくお願いいたします。

【高田企画室長】 以上でございます。

ここで家田部会長にごあいさつをいただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。

【家田部会長】 皆さん、おはようございます。どうぞよろしくお願いいたします。これで終わったら挨拶なので、もう少ししゃべらせてください。

今回の仕事は、さっき三日月政務官がおっしゃっていましたが、中央新幹線の誰がやるんだということと、それからどんなふうはどうやってやるんだと、これを検討するということでございます。どういう検討するかを、それこそこれから考えることなんですが、何かの格好でこうやって国がコミットする仕事でありますので、それからまた、実際に行う場合には国土の改変もかなりの程度伴うものでありますので、やっぱり真剣に考えなければいけないものだと思っています。もちろん、中央新幹線は、昭和40年代につくられた法律の中に位置づけられてはいますが、何しろ昭和40年代につくったものですので、そこに書いてあるからいいということにはなかなかありません。やっぱり現代的な意義の中で、国民にとって本当に大事なプロジェクトなのかどうかもきっちり確認しなければいけないし、どんな意味を持つのか、さっき三日月政務官のお話では、歴史に残る、その第

一歩だというお話がありましたが、歴史に残るようにするにはどうしたらいいのか、そこまで本気で考えなければいけない重要なタスクだと思っています。それからまた、もし、東海道新幹線の利用者に、現在の利用者ですね、負担を求めてやっていくということになるならば、東海道新幹線の利用者が負担すること自身が正当性を持つような内容なのか、そういう利便があるのかということも検討の重要な課題だと思っています。したがって、申請があったから、それを単にやれそうかどうかで任せていいのかということじゃなくて、国民にとってこの決断が一番いいものかどうか、あるいはどんな姿形のものをどんなふうにつくっていくことが大事なのか、そこら辺を議論していきたいなと思っています。

考えてみますと、もしリニアということでやるならば、最大の課題は、在来線の鉄道システムと乗り入れができない、コンパティビリティがないというところに最大のネックがあるわけです。だけど考えてみると、今から50年前に、ざっと50年前に東海道新幹線がつくられた時には、在来線の東海道線と全くコンパティビリティのない、違うシステムをつくる決断をしたわけです。その当時の東海道新幹線を取り巻いていた環境は、マスコミもちろん、政界もそれから世界中からこんなものをつくるのは、これからの自動車の時代のときにナンセンスであると、そういう議論が取り巻いていたわけですがけれども、いろんな形でそれを決断してやってみて、世界中に高速鉄道のブームを生んだと。しかも日本の鉄道技術が世界の中でトップランナーの一員として位置づけられるところまできたと。こういう決断をしたのが東海道新幹線でありますので、今回のこのプロジェクトもどういう決断になるかわかりませんが、そういう歴史的な経験を我々は持っている、そういう国の決断がどうなるかというのは、おそらく世界中の人が着目する、そういうものになるかと思います。三日月政務官がおっしゃっているのは、そういう意味での歴史的な意味のある検討をお願いしたいということだと思います。私も同感なところが多いです。少々長くなって恐縮でございましたけれども、ぜひどうぞ委員の皆様方、それから事務局の皆様方もぜひ一生懸命やりたいと私も思っているので、ご協力をお願いしたいし、またせっかく今日はマスコミの方もたくさんおいでになっているので、国民の皆さん、マスコミの方々もそういう目でこの審議会を見ていただけたらありがたいなと思います。

以上でございます。

【高田企画室長】 ありがとうございます。それではカメラの頭撮りはここまでいたします。

本日は、委員、臨時委員19名中、現時点で15名のご出席をいただいております、交通政

策審議会令第8条第3項が定める会議開催の定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

それではお手元の資料の確認をさせていただきます。資料一覧、議事次第、配席図、委員名簿をお配りしております。それに続きまして、資料1-1として『交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会運営規則』の改正について（案）、それから資料1-2として「＜議決事項＞交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会運営規則の改正について」、資料2-1として「諮問第96号『中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について』」、資料2-2として「交通政策審議会陸上交通分科会への付託について」、資料2-3として「交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会への付託について」、資料3として『中央新幹線小委員会』の設置について（案）、それから資料4-1としまして、「中央新幹線について」という資料の束、それから資料4-2として「参考資料」、それから資料5として、最後の一枚紙ですが、「中央新幹線小委員会における当面の検討の進め方（案）」をお配りしてあると存じます。もし不足している資料がございましたら、事務局までお申し付けいただければと存じます。なお、資料、議事要旨及び会議の議事録を公開することとさせていただきますので、ご了解いただければ幸いです。

それでは早速、本日の議事に入らせていただきます。これ以降の進行につきまして、家田部会長にお願いを申し上げます。部会長、どうぞよろしく願いいたします。

【家田部会長】 はい、それでは、議事に入らせていただきたいと思います。まず、議事の（1）でございます、議事の（1）、資料1-1と1-2について、事務局からご説明をお願いいたします。

【高田企画室長】 それではご説明いたします。資料の1-1をご覧ください。資料1-1の「改正のポイント」というところをごらんいただければと思います。鉄道部会運営規則というものは、本鉄道部会の運営について定めているものでございます。本鉄道部会は、交通政策審議会、それから陸上交通分科会の下に設けられているものでございますが、交通政策審議会及び陸上交通分科会の運営に関して、既に定められている規定のうち、鉄道部会、それから現在の鉄道部会運営規則に基づきまして鉄道部会の下に設けることができるとなっています小委員会の運営に関しては、明確に定められていないものがございます。これらにつきまして、この際規則の改正を行いまして、交通政策審議会及び陸上交通分科会と同様に定めるよう改正をするという案でございます。具体的な改正内容はその下にあるとおりでございます。まず、鉄道部会につきましては、審議会や陸上交通分科会

の運営規則には明確な規定がございます招集方法、書面による議事などに関する規定を審議会運営規則を準用して定めるものでございます。また、小委員会につきましては、審議会それから陸上交通分科会及び鉄道部会には審議会令において定められております定足数それから議決方法について、これを準用して定めるとともに、その下にございます招集方法、書面による議事、あるいは部会長が適当であると認めるときは小委員会の議決を鉄道部会の議決とすることができる規定などを、審議会運営規則を準用して定めるものでございます。

資料1-2は、規則の改正案、それから新旧対照表及び参照条文です。資料1-2の3枚目の新旧対照表をごらんいただけましたら、改正点がおわかりになるかと思いますが、第4条というところに、鉄道部会それから小委員会の運営に関しまして、審議会規則等を準用するという規定を設けるものでございます。

簡単ではございますが、以上でございます。

【家田部会長】 はい、ありがとうございました。以上のご説明につきましてご質問やご意見がありましたら、お願いしたいと思います。よろしいでしょうか。そうしたら原案どおり、改正するというところでよろしいですか。それじゃご異論もないようですので、案のとおり、改正ということにしたいと思います。どうもありがとうございます。

それでは続きまして、議題の(2)に入りたいと思います。これにつきましては、資料2-1から2-2、2-3までそれから資料3につきまして、まとめてご説明をいただこうと思います。お願いします。

【高田企画室長】 それではご説明いたします。まず、議事(2)につきましてでございますが、資料2-1をごらんください。資料2-1は、交通政策審議会に対し2月24日に国土交通大臣より行われました諮問第96号の諮問文でございます。そこに書いてございますように、諮問事項は、「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」でございます。諮問理由は、そこがございますとおり、「全国新幹線鉄道整備法第14条の2の規定に基づき、諮問を行う」というものでございます。

全国新幹線鉄道整備法の規定の抜粋を次のページにつけてございます。一番下に第14条の2というところがございまして、第14条の2は、「国土交通大臣は、営業主体または建設主体の指名に関する事項、整備計画の決定及びその変更に関する事項については、交通政策審議会に諮問をしなければならない」という規定でございます。この規定に基づきまして、諮問を行ったものでございます。

また、資料 2-2、2-3 をごらんいただければと思います。そこにございますとおり、本諮問に関する審議につきましては、陸上交通分科会に付託され、陸上交通分科会より本鉄道部会に付託をされております。

続いて、議題（3）についてご説明させていただきたいと存じます。資料 3 をごらんください。交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会運営規則に基づき、部会長が必要があると認めるときには、鉄道部会に小委員会を設置して、調査審議させることができるということになっております。ただいまご説明させていただきました諮問第 96 号は、中央新幹線という個別の事案に関するものであり、また今後機動的かつ集中的にご審議をいただく必要があるものと考えております。このため、家田部会長ともご相談の上、資料 3 にありますとおり、鉄道部会運営規則第 1 条に基づき、鉄道部会に中央新幹線小委員会を設け、その場において諮問第 96 号についての調査審議を行っていただければいかかがかと考えております。委員名簿につきましては、これも家田部会長ともご相談の上、別紙の委員の皆様方をお願いをできればと考えてございます。既に委員の皆様方にはご就任の内諾をいただいているところでございます。

説明、以上でございます。

【家田部会長】 はい、どうもありがとうございます。諮問書に諮問理由というところが書いてあることをご確認いただくことと、それから小委員会を臨機応変に議事を進める都合上設けてはどうかというご提案でございます。また、名簿についても、別紙のように提案されておりますが、いかがでございましょうか、ご質問やご意見をお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。それではお認めいただいたということにさせていただきます。そうしますと小委員会が立ち上がりましたので、ただいまからこの部会と小委員会の合同開催とさせていただきたいと思っております。

それでは続きまして、議事の（4）「中央新幹線について」と議事の（5）「当面の検討の進め方」の案について議論を始めたいと思っております。資料の 4-1 から 5 まで、まとめてご説明をお願いいたします。

【佐々木幹線鉄道課長】 幹線鉄道課長の佐々木でございます。よろしくお願ひいたします。これから約 20 分程度お時間をいただきまして、中央新幹線の経緯等についてご説明をさせていただきます。

まず、資料 4-1 「中央新幹線について」という資料でございます。1 ページ目をごらんいただきたいと思います。中央新幹線につきまして、これまでの経緯、着工までの流れ

というものをざっと概観させていただきたいと思います。昭和48年に基本計画が決定され、昭和49年から平成20年まで地形、地質等の調査が行われてきており、平成20年から21年まで残る4項目の調査が行われたところでございます。この後、国土交通大臣は、この中央新幹線の営業主体、建設主体の指名を行って、その後整備計画というものを定めることとなっております。その際、先ほど資料2でご説明のあったとおり、交通政策審議会に諮問しなければならないということになっております。このご答申をいただきまして、指名及び決定が行われた後、国土交通大臣から建設主体に対して建設の指示が行われます。その後、全国新幹線鉄道整備法とは別体系の環境影響評価法に基づく、環境影響評価というものを実施する必要がございます。約3年かかるものでございます。その後、国土交通大臣が、建設主体から出た工事実施計画の申請を認可いたしまして、着工という流れになっております。

それではお手元の参考資料のほうの1ページをあわせてお開き願いたいと思います。縦横になっていて恐縮でございますが、昭和48年に基本計画というものが決定されております。この基本計画と申しますのは、全国新幹線鉄道整備法上では、建設を開始すべき新幹線鉄道とされておりまして、具体的に何が今、既に決まっているかと申しますと、この下の段でございますが、路線名としては中央新幹線、起点は東京都、それで終点は大阪市、主要な経過地として甲府市附近、名古屋市附近、奈良市附近と決められておるところでございます。それでその後、翌年7月運輸大臣から当時の国鉄に対して地形、地質等の調査の指示がなされ、国鉄改革を経まして、平成2年には鉄道建設公団、当時のものでございますが、それからJR東海に対し、地形、地質等調査の指示がなされたところでございます。

それで、中央新幹線についての資料の2ページ目をごらんいただきたいと思います。JR東海が平成19年12月に「超電導リニアによる東海道新幹線バイパスについて、先ずは第一局面として首都圏～中京圏間の営業運転開始を2025年を目標に検討を進めてきたが、この路線の建設について、全国新幹線鉄道整備法による中央新幹線として『自己負担』を前提に手続き等を進めることとする」という取締役会の決定を行ったところでございます。

それで、東海道新幹線のバイパスという点について、若干補足をさせていただきたいと思います。行ったり来たりで恐縮ですが、参考資料のほうの2ページ目をお開きいただきたいと思います。この東海道新幹線整備の決定の当時の背景といたしましては、戦後復興、

経済成長等による輸送需要の増大があり、他方、東海道本線等は狭軌のものでございまして、輸送量に限界があったと。新しい技術開発にチャレンジしようという意見もあったと。他方、当時の世論としては、新幹線鉄道整備より高速道路建設を優先すべきではないかですとか、それから全く新しいシステムでございましたので、その実現可能性の懸念等の指摘も出されておりました。

ご参考までに、3ページ目に当時の社説でございます。2つお付けしておりますので、1つは総合的に考えてもっと慎重に行うべき、それからもう1つは推進すべきというものを載せさせていただいております。そういう様々な課題、議論がある中、新しい鉄道システムの確立に挑戦することとなりまして、1964年に東京・大阪間が開業した。その効果といたしましては、東海道のボトルネックの解消、それから東京・大阪市間の都市経済、そういったものの発展に貢献をしたと。それから部会長から先ほどお話もございましたが、世界に先駆けて時速200キロ超の営業運転を実現し、それが1つのきっかけとなって、まずはヨーロッパ各国それから近年アメリカ、アジア等でも高速鉄道の建設が進んでおるところでございます。それから国内的には、新幹線鉄道システムが確立され、現在も整備が進められておるところでございますが、新幹線鉄道網の形成につながっているということでございます。

他方、開業後約45年を経過いたしました東海道新幹線につきましては、大きく3つの課題に直面していると。

1点目は、東海地震等への備えというものでございます。4ページ目をごらんいただきたいと思っております。政府の地震調査研究推進本部の資料によりまして、今後30年以内にマグニチュード8程度の東海地震の発生確率は87%とされておりまして、極めて高い確率でございます。つい近日チリでも大地震等ございましたが、そういったものの備えは来からでは遅いと。それからこの右のほうでございますが、東海道新幹線というのは非常に震度6強以上の揺れに見舞われる確率の高い部分を走っているということもございます。

それから第2でございますが、経年劣化の問題がございます。参考資料5ページでございますが、橋りょうにつきましては、耐用年数70年で設計されておりまして、あと約25年で耐用年数に達すると。それからトンネルにつきましても、さまざまな修繕を適切に行っていくという必要がございます。

それから3点目でございますが、6ページでございます。東海道新幹線につきましては、開業時におきましては1時間2本程度で運行が始まったところでございますが、今日、「の

ぞみ」「ひかり」「こだま」合わせて1時間、多い時間帯で13本の運行が行われている。これは他の新幹線に比べても極めて多い数字になっております。それでその影響を受けて、「こだま」につきましては、右の図にございますとおり、多くの通過待ちの時間が必要になっており、利用者に不便をおかけしているという状況があるというのが、東海道新幹線の今日的な状況ということでございます。

それで、恐縮でございますが、また資料4-1の5ページにお戻りいただきたいと思っております。昭和49年以来、地形、地質等の調査が行われてまいりまして、今候補となっております。昭和49年以降、この赤い線の本曾谷ルート。これは現在のJRの中央本線沿いと考えていただければ、概ねそういうルートになっております。それから伊那谷ルート。これは今中央高速が走っているルートに概ね一致しております。それから南アルプスルート。このブルーのものでございます。この3ルートでございます。現在、この本曾谷ルートを希望している方はいません。長野県のほうが、後ほども出てまいりますが、この諏訪のほうを通る伊那谷ルートを希望しておられます。

JR東海のほうとしては、距離の観点から南アルプスルートを希望しているという状況でございますが、このルートの建設可能性について、地形、地質等の観点から調査を行ったものでございますが、1ページお戻りいただきまして、4ページ下に、「まとめ」という部分がございます。「東京都・大阪市間のすべての調査範囲において、施工上の留意点はあるが、適切な施工方法等を選択することにより、路線建設は可能」と。すなわち、地形、地質上の問題からはいずれのルートも可能であるという報告が行われたところでございます。それで、その報告が平成20年10月に出されて、おおむね妥当ということでございましたので、続きまして、6ページでございますが、平成20年12月に国土交通大臣から鉄道・運輸機構とJR東海に対しまして、この4項目、輸送需要量に対応する供給輸送力など、(1)から(4)の項目についての調査の指示を行ったところでございます。

それで調査につきましては、7ページでございます。今申し上げた3つのルートそれぞれにつきまして、超電導リニア方式、それから在来新幹線方式ごとに出しております。すなわち3掛ける2、6通りの調査を行っていただきました。それで前提としては、駅につきましては、各都府県に1駅ずつ設置することを前提に調査を行っております。さらにこの調査内容については、地域との調整を実施するというところで、地域のご意見も伺ったところでございます。

それでその結果の概要について、ご説明させていただきたいと思っておりますが、ちょっと飛

んで恐縮ですが、14ページをお開きいただきたいと思います。まず、「総括」の部分でございますが、技術開発といたしましては、超電導リニアというものについて、「今後詳細な営業線仕様及び技術基準等の策定を具体的に進めることが可能な段階に達している」、それから、「トンネルの施工技術、大深度地下トンネルにおける安全対策について、中央新幹線の実現に向けて障害となる問題はない」という報告がされております。走行方式、リニアか在来型新幹線かという点でございますが、「技術的な観点からは、超電導リニア、在来型新幹線ともに実現可能」と。「超電導リニアは、建設費、維持運営費等が在来型新幹線を上回るものの所要時分を大幅に短縮することが可能であり、輸送需要量も在来型新幹線の約2倍となる」という報告でございます。詳細なデータは後ほど簡単にごらんいただくと思っております。それからルートにつきましては、「技術的観点からは、3つのルート全て建設可能。南アルプスルートの路線の長さが最も短いため、建設費、維持運営費及び設備更新費が最小となる。さらに、所要時分が最も短いことから、輸送需要量が最大となる」という報告となっております。

地域との調整につきましては、1ページお戻りいただきまして、13ページをお開きいただきたいと思います。沿線の全都府県とも「超電導リニアによる中央新幹線の早期実現を望む」というところは一致してご表明いただいているところでございます。それと、地域との関係では2つ論点がございまして、1つはルートの問題。先ほど申したとおり、長野県はルート問題について、この伊那谷ルートをご主張していらっしゃいます。それからもう一つは、駅の負担につきまして、JR東海のほうは、現在、駅については、地元へ利益が生じるものですので、その建設費用は地元でお願いしたいというふうに申しております。この2点について、地域と今、調整が行われ、まだ解決していない問題でございます。長野県につきましては、県内は伊那谷ルートと決議した経緯がございまして、伊那谷ルートでかつ県内複数駅を要望するという声が多いということでございます。それから神奈川県、山梨県、岐阜県につきましては、駅の建設費用負担などについて引き続き調整を行ってほしいと。それから東京都につきましては、都内駅の設置のターミナルとなる位置について調整を求めておられます。三重県、奈良県、大阪府につきましては、名古屋までと同様の手法による早期整備を求めます。すなわち、名古屋までは現在JR東海は、先ほどの取締役会決定にあるとおり、自己負担で行うということを表明しております。名古屋以西についてはまだそういう表明は行われておりませんので、可能性としては、今他の北陸新幹線等で行われているように、地元が大きく建設費を負担するという方式も考えられるわけ

ですが、そうではなくて、東海の自己負担で早期整備を行ってほしいというご意見が出されておるところでございます。

続きまして、具体的な数字を簡単にご説明させていただきたいと思います。15ページをお開きいただきたいと思います。東京都・大阪市間のデータでございますが、先ほど申したとおり、JR東海は南アルプスルート、長野が伊那谷ルートを希望しており、木曾谷ルートのご希望が今ないこと、それから全地域、一応リニアということ要望していただいておりますので、またJR東海もそう希望しておりますので、その伊那谷、南アルプスのリニアを中心にごらんいただきたいと思います。まず、路線の長さでございますが、伊那谷ルートのほうが、南アルプスより60キロ長いということでございます。所要時分については、7分南アルプスのルートのほうが短い。輸送需要量は、この結果、毎年24億人キロ南アルプスのほうが多く見込めると。建設費につきましては、南アルプスルートのほうが6,500億円ほど安い。年間の維持費も250億円程度安い。それから設備の更新費につきましても、1年当たり110億円程度安く見込めるという数字になっております。在来型新幹線につきましても、現在同じルートで建設が可能ということでございましたが、勾配における速度の問題等がありまして、所要時分のほうは、リニアに比べまして120分ということでかなり長くなっております。その結果輸送需要量は219億人キロと、かなり少ないです。他方、建設費については、6兆8,000億、維持費等も安いという試算でございます。

ご参考までに、16ページでございます。東京都・名古屋市附近の数字でございます。まず、路線の長さについては、同様に60キロ南アルプスルートが短く286キロ。それから所要時分は40分で、伊那谷ルートに比べて7分短い。輸送需要量は14億人キロ南アルプスルートが多い。建設費は6,400億円南アルプスルートが安い。年間維持費が190億、設備更新費1年当たり100億安いという試算結果になっております。資料4のご説明は以上でございます。

続きまして、資料5、一枚紙のご説明をさせていただきたいと思います。先ほど資料2でご説明があったとおり、全国新幹線鉄道整備法におきまして、整備計画の決定と営業主体又は建設主体の指名につきましては、交通政策審議会に諮問をしなければならないというふうに法定されております。したがって、これらの事項については、必ずご答申をいただきたいと思いますと考えております。整備計画というものが、なかなかイメージわかないと思いますので、現在の整備計画をごらんいただきたいと思います。

恐縮ですが、先ほど資料4-2の参考資料の7ページに現在の整備計画がございます。この上の段のものはもう終わっておりまして、下の段のものが現在、整備5線ということで整備が進められている新幹線の整備計画でございます。法令上、定めなければいけない事項が走行方式、現在の整備計画は粘着駆動による電車方式という、これがいわゆる在来新幹線の表現でございます。それから最高設計速度、建設に要する費用、これが必ず法令上決めなければいけないことになっておりまして、また、別途建設主体、営業主体を今回お決めいただかなければいけないものでございます。したがって、この法令上はルートについては、絶対にご答申いただく必要があるものとはされておりません。他方、せっかく大所高所からご意見を頂戴するということから、事務局といたしましては、これらの事項に加えまして、この中央新幹線の意義、必要性ですとか、それから営業主体、建設主体の計画を、その的確性や事業遂行能力についてご議論いただくとともに、手続を終えた後、整備を迅速に進めるという観点からは、現在3つの案があるルートについてもご議論をお願いしたいと考えております。一方で、具体的な駅の位置ですとか、それから駅の具体的な事業主体と地元での負担割合等といったことにつきましては、事業主体と地元のほうで調整をしていただくのが適当な事項ではないかと考えておりますので、この場での議論には必ずしもそぐわないのではないかと考えているところでございます。

それで、次回以降、当面の議論の進め方の事務局の案が資料の5でございます。次回は技術的事項についてのご説明をさせていただき、そのご検討と、それから部会長からございましたとおり、検討に際して視点、論点、検討事項というのを整理していく必要があるだろうということから、本日いろいろな事項についてのご質問ご意見を賜るとともに、今後検討をしていくに際しての、視点、論点、検討事項についてのご意見も賜りたいと思います。

今日いただいたご意見をもとに資料を整理させていただきますので、次回その視点、論点、検討事項についての当面の整理をしていただき、確定する必要はございませんが、一定の共通認識を持っていただいた上で、第3回以降にJR東海から事業計画等についてのヒアリング、それから沿線自治体からのヒアリング、さらに有識者からのヒアリング、これはできれば賛成の方、反対の方、さまざまな方からのご意見を聞いていただければと考えておりますが、そういったことをお願いできればと考えております。そういったヒアリングを行った後、検討事項についての議論を深めていただけないかというのが事務局の案でございます。

長くなりましたが、とりあえず、他の事項についてご質問がございましたら、後ほどお答えさせていただくこととして、説明は以上とさせていただきます。ありがとうございました。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。大変、コンパクトにご説明いただきまして、ありがとうございます。これから議論ということに入りたいと思うのですが、と、はいうものの、参考資料やなんかも随分上手につくっていただいているので、詳しく説明していただく必要ないのですが、何ページはこういうものですかみたいな、もし必要があればさらさらっと流していただけますか。

【佐々木幹線鉄道課長】 はい、ありがとうございます。まず資料を4-1のほうの残る部分でございますが、17ページ以降は、今回輸送需要量の推計を行った、いわゆる4段階推計法というものについてのご説明を書いております。18ページは、この需要予測の試算をする前提条件を19ページとあわせて説明をさせていただいております。20ページは、建設費等、費用を算出する際の考え方でございます。それから21ページでございますが、今、駅地元負担ということですが、標準的な駅の建設費ということでJR東海が現在試算しておりますのは、地上駅としては460億円。うち、もともと駅をつくらなくても路線自身は必要でございますので、駅を設置することによる追加的費用としては350億円。地下駅については、2,500億円かかるのですが、追加的費用としては2,200億円という試算を出しております。それで現在JR東海の想定では、山梨、長野、岐阜、三重、これが地上駅を想定しております。それから神奈川、奈良については地下駅を想定しているということとなっております。以上が資料4-1でございます。

資料4-2のほうでございますが、ここにつきましては、まず8ページ以下でございます。8ページが現在の整備新幹線の現状でございます。基本計画の後、整備計画に上がります。これがつくられましたのが昭和48年でございますので、今回は約40年前の整備計画策定以来の整備計画の策定になります。簡単に申し上げますと、整備新幹線は全体で1,500キロございまして、うち、341キロが開業済みです。それで646キロが現在建設を進めております。

地元から今、建設要望が上がっており、議論しているのが345キロでございます。具体的には9ページです。現状でございます、この黒い太線が開業している341キロの整備新幹線でございます。北から東北新幹線、八戸・盛岡間、平成14年開業。それから高崎・長野間、平成9年開業。南に行ってください、新八代・鹿児島中央、これが平成1

6年開業です。それで現在この緑の区間が整備を進めているところでございまして、本年の12月に新青森まで開業予定でございまして、それから来年3月に博多から新八代まで開業の予定でございまして、したがって、来年3月には、新青森から鹿児島まで新幹線が縦につながるといってございまして、その後、平成26年度末に金沢まで、平成27年度末まで新函館まで、それから平成29年度末に非常に短い区間ですが、武雄温泉・諫早の開業予定がございまして、新規着工要望がある区間としては、この札幌・新函館、ブルーのところをございまして、それから金沢・敦賀、それから諫早・長崎という3区間でございまして。

10ページでございまして、現在の整備新幹線というのは、運賃で建築コストが回収できないというものでございまして、建設費については、開業した後のJRからの貸付料除きまして、基本的に国と地方が公共事業方式で負担をします。国が3分の2、地方が3分の1を負担するという方式です。JRのほうが貸付料を払う。それは受益の範囲内と。新幹線が営業することによって追加的に発生する利益のみ払うというスキームになっている。建設費とは関係のないスキームでございまして、予算といたしましては、平成22年度の公共事業費706億円。それから既設新幹線の譲渡収入等、それから地方負担あわせて、今年度は2,600億円の事業費で建設を進めております。

それから11ページですが、現在、先ほどありました、ブルーの区間の建設をどうするか、それから並行在来線が地域で今責任を持っていただいているのですが、その負担が大きい等々の問題について、国交省の政務三役からなる検討会議と、それから総務、財務の政務官が加わった調整会議、この場で議論を進めてございまして、12ページはその議論の状況。それから13ページ以下が、現在の政権の新幹線についての基本的な考え方。それから当面の整備方針を16ページにお付けしてございまして。

それから17ページは次回に詳細にご説明を予定しております技術開発の経緯でございまして、その資料がずっと続いてございまして、あと現在実験線が今ございまして、26ページでございまして、これが実験線の状況でございまして、今あるものが、18.4キロございまして、これを平成25年度までかけて、26ページでございまして、このブルーの部分が今ある先行区間です。それからこの赤い部分を今整備を進めてございまして、これが完成した暁には、43キロのものが完成するということにございまして、東京・名古屋間で申しますと、約7分の1がこれで完成するという見通しになっているところでございまして。

以上が資料の概要でございまして、ありがとうございました。

【家田部会長】 はい、どうもありがとうございました。

それでは、ここからは議論ということにしたいと思います。先ほど資料の5にございましたように、第2回の技術的な検討事項とあわせて、この部会とあわせて小委員会で、どんなことを検討したらいいのかと。どんな観点から、視点からと言うのですか、検討したらいいのかというのを皆さんから寄せていただいて、大体その時点で検討すべき事項を整理できたらと思うのですが、突然第2回るときにやっても困るので、今日皆さん、私の希望としては、全委員から少なくとも1回は発言いただけるように、時間を何とかしたいと思っているのですが、そのときにそういった観点からも、ご自身のお考えを忌憚のないところをお話させていただきたいところでありまして、またもちろん、今日の説明のあった資料の中身について、ご質問やコメントをしていただくということでも結構ですので、今日はフリーディスカッションとさせていただきたいと思います。

時間が1時間強ですので、全員が発言できるようにご配慮いただきながら、コンパクトにご発言いただけるとありがたいなと思います。順は不同でございますので、恐縮ですが挙手していただいて、ご発言をしていただくようにしたいと思います。どうぞどなたからでも結構でございます。いかがでしょうか。どうぞご遠慮なく。はい、どうぞ。

【江頭委員】 江頭でございます。一つ質問させていただきたいんですが、資料4-1の2ページ目のところを拝見しますと、JR東海取締役会決定で、JR東海取締役会としては「自己負担を前提に手続を進める」というふうに言っておられるようです。これを前提にしますと、普通の民営鉄道会社が新線を引きたいと言って、国土交通省に認可申請をした場合と、ここで今からやる認可手続と、一体どこが違うのかという質問です。逆に言いますと、この全国新幹線鉄道整備法という法律は、どういう意味を持っているのか。特に自己負担という前提をとった場合の認可手続についてどういう意味があるのか。その点をご質問したいと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【佐々木幹線鉄道課長】 ありがとうございます。まず1点目です。通常の鉄道事業法と全幹法という観点でございますが、JR東海のほうも鉄道事業法による許可申請も検討したところでございますが、地形、地質等調査の部分で、資料4-1の5ページをごらんいただきたいと思いますと思うのですが、この地形、地質の調査を進めて、この直線ルートの実現可能性を確認する際に、国立公園の中それから国有林野の伐採等が必要になりまして、その際は公益性が必要になります。それで、全幹法上の調査に基づけば、国土交通大臣の指示

の調査でございますので、許可は出せるというのが環境省及び林野庁の見解でございますが、鉄道事業法の許可でございますと、許可を取った後でないとそれができないということでございます、円滑に進めるという観点が1点でございます。

それからもう1点、全国新幹線鉄道整備法の場合は、固定資産税の特例がございまして、鉄道事業法の減免措置の倍の軽減措置が講じられております。開業5年間は6分の1、その後5年間は3分の1と。倍に深掘りされております。その2点が大きい理由であろうということだと思います。

それから自己負担というところなのですが、今いろんなご議論はあり得るのですが、先ほど整備新幹線のあと、1,500キロのうち、まだ500キロぐらい残っているというお話をいたしました。今希望のある区間だけでも約2兆5,000億程度必要であろう。他方、国費は706億円という数字を申し上げました。まだもう少しかかる。それでなかなか国費投入を期待していたのでは、その整備5線が終わらないと、だめなのではないかとJR東海のほうでお考えになったのではないかと推測しておりますが、この点につきましては、JR東海のほうからヒアリングをいただく機会もございますので、ご確認をいただければと思います。よろしく願いいたします。

【本田局長】 今の点、ちょっと補足させていただきますが、先生のご指摘は、もう1点、鉄道事業法と全国新幹線鉄道整備法の関係だと思います。やはりこれが在来鉄道でもしJR東海が考えれば、それはごく普通の鉄道事業法だったと思いますけれども、現在の法体系で200キロを超える高速交通体系でありますので、これについてはもともと全国新幹線鉄道整備法で、国が関与しながら全国の高速鉄道体系を築いていく、そういった体系があります。これが全国新幹線鉄道整備法でありますので、そのための基本計画自体が大変古いとはいえ、そもそもありますから、やはりここで200キロを超える超高速の交通体系を議論するのであれば、単純な鉄道事業ではなくて、国もある程度関与した全国新幹線鉄道整備法の枠組みの中で、国民的な議論の中でやっていくべきだと、こういうことだと思います。

【家田部会長】 よろしいでしょうか。続けてほかの委員いかかでしょうか。はい、どうぞ。

【渡辺委員】 全日本交通運輸産業労働組合協議会、交運労協の議長の渡辺委員でございます。

この種の問題について、2つございまして、1つは、JR東海が考えておられますリニ

アのシステムの関係ですけれども、なかなか技術論的に素人ですので、ぜひちょっといろいろ勉強したんですが、この場でもぜひ教えていただきたいのは、私、組合の出張の関係で上海のリニアモーターカー、実際に中国の鉄道のご招待で乗せていただいたことがあるんですが、あのシステムと今回考えているシステムというのが、技術的に一言で言ってどういうふうに違うのかっていうのは、わかりやすく、もし教えていただければありがたいなというふうに思っております。

2つ目は、少し要望になるんでございますけれども、資料5で、今後の当面の進め方について記載をされております、第3回以降についていろいろヒアリングをされるということで、極めて特にいろんな角度からのヒアリングは大切だろうというふうに思いますので、沿線自治体はニアリーイコール利用者かなというふうにも思いますけれども、それに携わる働く側の関係で、やはり特にJRの関係する労働組合などはこの問題について、いろんな研究、政策提言なども実際行っておりますので、そういう方々からのヒアリングなども入れていただければということで、これは要望になりますけれども、よろしく願いたいと思います。

以上です。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。1点目は、簡単にご解説をお願いします。

【潮崎技術開発室長】 はい、上海の常電導式の磁気浮上鉄道、これはドイツが開発したトランスラピッドというシステムでございますが、次回詳細にご説明させていただきますけど、口頭で簡単に申し上げますと、結果として一番違うのは、浮上するときの高さです。リニアは約10センチぐらい浮いておりますけれども、トランスラピッドの場合は約1センチぐらいです、浮上高さは。したがって、揺れなんかを考慮いたしますと、高速走行するには私どもとしては、この超電導磁気浮上方式のほうが適していると考えております。システム的にはどちらも電磁石の力を使って浮上させて走行するということで、しかもリニアモーターを使って走行するという原理は変わりませんが、超電導方式は非常に大きな浮上力を得るために絶対零度近くまで液体ヘリウムで冷やして、非常に大きな超電導によって電磁力を得るという仕組みを使っておるのに比べて、トランスラピッドは、通常の常温でのいわゆる電磁石でもって浮上させているということの違いでございます、原理的には上海のシステムに近いものは、今日本でも名古屋のリニモというシステムが愛知万博の会場にアクセスをしておりました。今も走っておりますけれども、あのシステムが

通常の鉄道ベースの速度で実用化をしておるといふことでございます。

簡単に申し上げますと以上のようなことでございます。

【家田部会長】 よろしいでしょうか。

【佐々木幹線鉄道課長】 ヒアリングの点でございますが、今日、ヒアリングにつきましても、委員の皆様からご提案をいただき、また次回もご議論いただいて、どういうふうに進めていくか、部会長にお決めいただくということをお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかのご発言お願ひいたします。どうぞ。

【榎谷臨時委員】 榎谷と申します。調査でデータをいろいろそろえていただいて、非常にわかりやすい。例えば15ページには、総括的なことが書いてあってなるほどなと思うんですが、後で言われることなんですけれども、予測とか見積もりが異常に甘かったんだではないかとか、鉛筆なめているのではないかとか、よく後で言われるわけなんですけれども、これに基づいてJR東海さんのほうで自分でできると、こういう判断をされたと思うんですが、このデータそのものについての議論というのは、今後されるんでしょうか、していくことになるんでしょうか。そしてそのデータの信頼性とか信憑性っていうんでしょうか、その辺についてはどう考えたらよろしいのか、教えていただけたらということであります。

【佐々木幹線鉄道課長】 はい、今JR東海のほうで事業計画をつくっております。その際、我々のほうからこれが今出ているのが標準ケースということで、悲観ケースというものもできればやっておいてほしいということは申しております。その後の扱いでございますが、またここは部会長にご判断いただきたいと思います。必要があれば、さらなる試算が必要でございましたら、我々の事務局のほうで行ってまいりたいと思います。

【家田部会長】 冒頭のごあいさつでも申し上げたとおり、それからまた先ほどの江頭先生のご発言にもあったとおり、この仕事がある事業者がこれやりたいからいいかしら、いいよねって、そういう問題じゃなくて、国家としてあるいは国民としてこのプロジェクトをどうとらえるかということが非常に重要な視点になると思うので、今、榎谷先生おっしゃったような意味で、もちろんこのレポートが信用できないという意味ではないですが、JR東海と機構が一緒に勉強した結果なので、信用できないわけではないのだけれど、もうちょっとこの点をチェックしませんかとか、この計算をしいる前提は、ここのはどういうことなのではないかとかむしろ詳しく聞きたいとか、そういうことは当然作業の

範疇に入っているものと。それからもうちょっとさらに勉強が必要というものについても入っているとお考えいただいたらいいのではないかと、私は思っておりますけれども、いかがでしょうか。

ほかに。廻先生どうぞ。

【廻委員】 淑徳大学の廻でございます。

数えていただきたいのですが、15ページのデータですが、このデータの中でリニア開業のコストについては、建設費とか維持運営費、設備更新費というのがありますけれども、リニア開業の結果として出ているデータは輸送需要量だけなのですが、ほかに例えば社会効果とか、あるいはほかの経済効果とか、そういったデータはありますか。そのような調査をなさったのでしょうか。といいますのは、輸送量だけでは必ずしも結果を計れない地域もあります。駅がなく乗客が素通りするので、あるいは乗降客が極めて少ないので、輸送の量だけではその結果を計れない場合もあると思います。リニアが導入されたことの結果として、どういった社会効果、あるいは経済波及効果があるかというような調査はなされているのでしょうか。

【佐々木幹線鉄道課長】 はい、現時点では行っておりません。それで中央新幹線の意義ですとか効果について、そういったものも判断材料ということでございましたら、整理していただいて、作業のご指示をいただければ、作業を行ってまいりたいと思います。

【家田部会長】 廻先生よろしいですか。はい、ありがとうございます。はい、どうぞ。

【浅野委員】 2025年っていうのは、切りがよいとしているようでして、航空の分野でも将来の高密度化の目標を2025年に掲げているという点があるようでございまして、そこでも輸送量の問題が出ています。道路整備もおそらくそういう面があると思いますんで、国土交通省、横に通して、この輸送量という考え方が矛盾がないかどうか、一応検証願うことは必要かなと思います。それから排気、地球温暖化の問題で、将来国民に負担を強いるようなことはいろいろとあると思いますけれども、そういうふうな観点からいって、この新しい新幹線の建設が将来どういう位置に国民として理解するべきであるかということも、やっぱり国民の賛同を得るためには必要かなと思いますので、そういうふうな将来的な課題も前広にこの話題の中に引き込んでいただけたらと、そういうふうなことも思っています。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

【青木臨時委員】 同志社大の青木です。おくれて申しわけございませんでした。

1つはリニアにすべきなのか、在来線なのかということも少し考えたほうがいいのかというふうに思います。というのは、独立して、そこだけぼんと新しいものができるということで、鉄道のネットワーク性というものが損なわれるのではないかと思います。その意味では有識者の中でネットワークに関しての知見のある方を呼んでいただければと思います。

それから、質問ですが、鉄道会社が自己負担でやった場合に在来線については、国土交通省やJR東海はどういう見解なんでしょうか。

【家田部会長】 在来というのは、在来新幹線という意味ですね。

【青木臨時委員】 中央線のような並行在来線です。

【佐々木幹線鉄道課長】 並行在来線として、中央線が分離されるのではないかとのご質問かと思いますが、現在の整備新幹線のスキームにおきましては、資料4-2のほうでございますが、10ページをお開きいただきたいと思います。今、国と地方が建設費を負担して進めております整備新幹線につきましては、新幹線が開通した後は特急列車いわゆる優等列車がなくなることから、非常に採算の悪い路線になってしまうということで、JRのほうで分離する区間を決めることができるというルールになっておりまして、実際今開業しております盛岡・八戸間の東北本線ですとか、長野までの信越本線は分離されて第三セクターの経営が基本ということになっております。他方、今回整備が予定されている中央新幹線につきましては、松本までの中央本線につきましては、JR東日本ということで、営業主体が違いますので、これに当たらないと我々は考えておりますし、JR東日本からもまだそういう見解は出ておりません。

【家田部会長】 よろしいですか。ほかにどうぞ。はい、お願いします。

【中村臨時委員】 北大の中村です。

私は、多分この委員の中で、環境系というかそういう議論をすべき委員だと思っています。今回、ルートについては詳しくは議論されないとは思いますが、おおよそそのルート上にある自然環境に対する負荷、もしくはその負荷を軽減するための技術みたいなものをきちんと整理していただきたいと思います。ちょうど今年、名古屋で生物多様性条約の締約国会議があります。一昨日は中環審において、日本における生物多様性の国家戦略の改正を行って、昨日は日本の生物多様性がどうなっているかという調査報告が終わりました。その中で、生物多様性は、すべての生態系で高度経済成長期以降ずっと落ちていきます。森林であれ川であれ干潟であれさまざまな生態系が劣化傾向にあるということが明らかにな

ってきました。ということで、これ以上その負荷を与えないということを前提として、ルート上の議論もすべきじゃないかと思います。CO₂の問題もまた同様な議論の中で考えられるべきなのかなという感じがしました。

もう1つは、これは鉄道をあんまりわかっていない人間として、一般の国民も思われるんじゃないかということでの発言なんですけど、現状の東海道新幹線を今後どうしていくのかという問題です。先ほどは老朽化の議論が出ましたよね。これを維持していくことになると、このお金は常に出ていくわけですね。東海道新幹線の安全性も確保しなくちゃいけない。それが例えば中央新幹線になって本数が減るからその維持管理費が減るのかとか、いわば今の現状の鉄道システムをどう維持しながら新たなものをつくっていくのかといった説明が必要です。今後人口が減っていく社会の中においては、現状の東海道新幹線を整備していくことでも利便性が保てるんじゃないだろうかという、そういう意見だって多分あると思うんです。その辺を説得するためにも今の現在の東海道新幹線がどんな役割になって、この中央新幹線がどんな役割を果たすのかといった、そういった視点での説明も欲しいなという感じがしました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。これは伺っておけばよろしいですね。はい、続けてどうぞ。

【村上臨時委員】 三菱総研の村上でございます。

二、三ちょっと論点を提起したいと思います。

最初に、冒頭に東海道新幹線の話があったかと思います。当時、高速道路時代に入って、今から新幹線つくる必要性の議論があったかと思います。同じように、これから人口が減少し、高齢化が進行する中で、リニアで中央新幹線をつくることにどういう意義があるのかという議論が、当然出るかと思います。現在の東海道新幹線の役割は、ビジネス関連トリップが中心です。その背景にあるのは、官も民も東京に中枢機能が集積し、地方に実行機関があるため、それらの都市間に高密度の輸送が出るという構造です。しかし、2016年以降道州制と地方主権型の国土、行政システムに変わると、現在のトリップに構造的な変化が起こる可能性があります。そうした時に現在の新幹線を超える高速鉄道がどういう意義があるのか、また、東京、大阪間にダブルで路線を持つことにどういう意味があるのかという疑問があると思います。

2点目が、リニア新幹線を交通機関として見るのが、産業として見るのかで、大分見方

が変わると思います。東海道新幹線は、交通としては大成功でしたが、残念ながら世界で20年近くトップの技術を保ちながら産業としてはあまり成功したとは言えないと思います。中央新幹線を、もしリニアでやるとした場合に、産業として、どう位置づけるのかという戦略が非常に重要かと思います。その場合、これまでの東海道新幹線のようなつくり方ではなく、将来の海外展開も視野に入れた方式を検討しなければならないと思います。仮に、リニアの実用化が国内だけとすると技術や供給の維持も問題となるのではないのでしょうか。将来大阪まで延伸して500キロになったとしても、その500キロだけでは必要な車両数は限られます。毎年安定的に発注量を確保できない可能性が高いと思います。その場合、メーカーが技術や生産設備を維持するのは難しい、出来たとしても高コストになるのではないのでしょうか。

私はリニアは、これから10年とか20年にわたって、世界に対して競争優位性を保てる数少ない技術であると思います。最初の交通システムとしてのコンパティビリティの観点もありますが、産業面からも鉄輪ではなくリニアの意義をぜひ議論していただけたらと思います。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。村上さん、少しつけ加えてご解説いただきたいのですが、東海道新幹線が産業上は必ずしも成功とも言えないというあたり、もう少し補足説明をお願いできますでしょうか。

【村上臨時委員】 昨今海外の鉄道輸出が話題になっていますが、国際競争力を持っているのはフランス等のヨーロッパのメーカーです。その理由が幾つかあると思いますが、一つは、単品には強くてもシステム化されていないことです。鉄道を海外に輸出するには、様々な技術、運行、保守がパッケージ化されて、鉄道システムとしても輸出しなければ競争力がないという時代になっています。日本の場合は個々の技術は優れていてもパッケージ化されず、そのため鉄道車両は輸出できても鉄道システムの輸出では遅れています。規格の問題もあります。新幹線は後続のTGVに17年も先んじて開業しましたが、現在、高速鉄道の国際規格となっているのはEU規格のほうです。それが、新幹線の輸出の一つの足枷になっています。【家田部会長】 どうもありがとうございました。続けてどうぞ。はい、林山先生。

【林山臨時委員】 東北大学、林山でございます。

幾つかいろいろ先生と意見が重なる部分があるんですけども、需要予測の点についてまず伺いたいと思うのですが、今、東京・大阪間「のぞみ」指定席で1万4,000円が、

1万5,000円ぐらいのリニアで走らせると。弁当1個つけば、我慢すれば乗れるという範囲だと思うんですけども、こういうときの需要予測のときの前提なんです、極めて重要なのは。例えばこの前の、今の高速道路料金が土日1,000円になっているという前提なのか、従来型の料金体系でやっているのかで全く需要予測が変わってくると。先ほど家田部会長からもご発言ありましたけれども、前提をしっかりといただかないと、数字がひとり歩きしておそらく過大評価になるような気がするんですね。

もう1個知りたいのは、どなたかの先生もおっしゃっていましたが、もしリニアが開通しましたといった時に、開発交通量とって今まで2回しか行かなかったことが、3回、4回行くという交通量もあるんでしょうけれども、どこかから奪ってくるわけです。例えば高速道路利用者から奪ってくる。現行の東海道新幹線から奪ってくると。そういう分担率がどこに影響あるか。それによって、従来型の東海道新幹線っていうのがどういう位置づけになるのかということを検討しておく必要がすごくあるんじゃないかっていうのが僕の意見です。

それでこれは余計なお世話なのかもしれませんが、JR東海さんの話なので、ここで議論すべきかどうかわかりませんが、もしこの需要予測が正しいとしたときに、黒字転換いつするのかと。負の遺産を抱えるわけにいかないわけで、おそらく勝算があるんでしょうけれども、そのときどういった世界を描いているのかというようなことを、すごく考えていただきたいと。

それと最後ですけれども、このリニア技術というのは、おそらく新幹線と比較したことがないんでよくわかりませんが、道路交通よりは、おそらく地球温暖化の対策にはなるだろうと。そういった面をアピールするとか。これはちょっと割愛していただいて結構なんですけれども、日本の狭いところでリニア400キロぐらい走らせてどうするんだと。私は個人的にそう思ってるわけです。これをもしちゃんと営業できるならば、全世界に売れる技術として、先ほどの村上さんもおっしゃってましたように、産業として育成できるというような展望まで、ちょっとご検討いただければと思います。

以上でございます。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。続けてどうぞ。はい、古関さん。

【古関臨時委員】 古関でございます。

私、臨時委員ということで、技術のことを中心に議論する役割としますので、これまでの先生と違って、かなり低い目線での発言になることをお許しください。

今、林山先生からもお話があったように、エネルギーの観点から見たとき、おそらく車両の性能が上がる分だけ、従来の新幹線とリニアを1両単位で比べれば、後者のエネルギーは大きくなると思いますが、一方で先ほどのお話のように異なる輸送機関の分担が変わることによって全体の東京-大阪間の交通に要するエネルギー消費が小さくなるかという数値が根拠をもって公開されることは、この新線開業の意義づけ、特に国際的にこの新しい技術の意義をアピールする観点からも非常に重要だと思います。したがって、この点に特に力を入れて検討して頂きたいというのが1点です。

それともう一つは、当然事業者としてのこれまでの技術的な具体的検討の中で考慮されていることとは思うのですが、ここでの技術検討として当然議論されるであろう鉄道としての性能や安全性の問題に加え、背景となる設備の弱い山岳地を非常に大きなピークの電力負荷が動くということに関し、それに対応するための電力会社の設備計画や関連設備への投資も、この表に載っていない付加的な投資として必要とされることが当然なるはずで、この必要な電力供給のための設備がどのように計画され、それが地域の経済や民生用電力供給システムにどのような影響を与えるのかという点も、ぜひこの場の議論に加えて頂き、その結果が公開されることが重要と思います。

電力供給そのものの話題は、多少国土交通省としての議論の範囲を超えてしまうことになりそうですが、システムの入り口としてのエネルギー供給に問題があれば、運行の信頼性や公共交通としての機能に重要な影響があると考えられますので、電力供給の健全性と必要な設備の算定を議論の視点に加えることが高速幹線交通の技術的検討として非常に重要かと思います。

よろしく願いいたします。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。ちなみに今、古関先生からご謙遜で臨時委員というような話がありましたけれども、制度上、臨時委員と臨時ではない委員がありますが、意味は同じですので、皆さん同じ義務を持っていると思ってお願いしたいと思います。はい、どうぞ。

【富澤委員】 冒頭、国土交通省から歴史に残る第一歩だという話がありましたが、私もそのとおりだと思います。一方、国民の目から見たときに、新しいリニアの中央新幹線をつくるとなると、それだけの需要があるのかなど。現在は、東海道新幹線で十分じゃないかというような意見もあるので、その辺のところが一番気になる場所ではないかと思っています。国土交通省から用意していただいた資料の中で輸送需要量で見る資料も整えてい

ただきましたが、このリニアができる2025年前後の日本の人口は大体1億1,000万人台になるだろうと言われております。また、実際に大活動する2050年ころは1億人台になるとも見られており、1億人時代に果たして今の新幹線もあり、さらにもう1本必要かどうか。もちろん公共交通機関というのはそもそも利用人口の多い少ないに左右されないという議論もあります。それに増した大きな使命がありますし、費用を超える便益というものもあるわけですが、やはり過去にいろんな大きな公共事業をやってきた結果、無用論がでたことから、重複してつくることに対して国民は大きな疑問があるのだと思います。その辺のところやはりこれからの一番大きな議論になるのではないかと、という気がします。

それからもう一つ、上海のリニアはトランスラピッドというドイツ方式であり、名古屋のリニモにも乗ってみましたが、乗った限りではほとんど在来の鉄道と変わらないような感じを受けました。例えば中央新幹線にこの方式を使った場合、何か大きな支障があるかどうか、その辺のところちょっと疑問に思っております。

以上です。

【家田部会長】 はい、ご質問事項もありましたので、お答えできるところがありましたらお願いしたいと思います。

【潮崎技術開発室長】 まず一番最後にご質問ございました、リニモとの比較の点でございますが、上海の常電導式の磁気浮上式鉄道、当然リニアモーターをこちらも使っておりますので、リニアと称しても構わないんですけども、通称トランスラピッドという名前がついてございます。やはり一番の違いは、速度でございます。上海のシステムでは営業最高速度で、今現在400キロを超える速度で走っておると聞いてございますが、我が国でこの方式で、我が国でもリニモで実用化しておりますとおり、古くからこの方式の開発も進められておりましたが、私どもとしては500キロという高速を目指すからにはこの常電導システム、常電導のこの浮上高さが1センチ程度しかない、この常電導システムでは、ちょっと不適切ではないかと考えておりました、かねてからこの先ほど参考資料2の歴史の表を見ていただきますと、この超電導式も昭和37年から基礎研究に着手しております、長い間かけてここまできたシステムでございます、500キロという速度での高速走行時の安定性ということで考えれば、この超電導のリニアシステムのほうがはるかに安定性があると私どもは考えてございます。その辺に関しまして、また次回の小委員会では詳細に議論させていただく予定でございます。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。続けてどうぞ。はい、どうぞお願いします。

【辻本臨時委員】 東京理科大学の辻本と申します。

また、技術の話に戻って大変申しわけないんですが、私、建物の火災並びに火災安全工学が専門でございまして、建築基準法の防火規定の性能規定化とか大深度のほうの安全の話で仕事をしておりまして、今ここにいる立場だと考えております。安全が基本的に商売でございまして、安全っていうのは、どこまでいっても、とどめがないといいますか、どこまで安全にしてもまだ安全じゃねえだろうと言われるのが基本でございまして、やはりぜひ今日、皆さんがお集まりのときに、どの辺を目標にするのかということについて、少し議論していただけたらありがたいなと思います。

それで結論的に申しますと、前身であるところの在来の新幹線、私は在来の新幹線にも随分実は危ないところはあると思うんですが、その危なさのレベルをもって次の新幹線のレベルの最低ラインというふうに思想的に決めていただければと、私の提案もそれなりにやりやすいと。どこまでも安全にしろと言われるととても答えが出せないということになりますので、その辺のところ、できましたら少しご議論いただければありがたいと思います。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。今日結論を出すのは無理なので、次回が技術問題中心なので、そこで深く議論させていただけたらと思います。ありがとうございます。続けてどうぞ。まだご発言いただいている委員が何人か。はい。

【小山臨時委員】 京都大学の小山でございまして、私、土木の、しかもハード屋でございまして、あんまり政策論的な話はちょっと門外漢でございまして、先ほどのご説明の中で、自治体の意見で南アルプスを本当に掘れるのかというような疑問があるということで、多分その他の技術的に課題についても自治体、地元の方はいろいろな疑問があるのだと思います。我々はぱっと聞くとすぐ納得してしましますが、多分専門外の方にはなかなかわかりにくい議論になっているということで、ぜひ小委員会では専門外の方にも分かるようなわかりやすい、そういう資料をつくってほしいなと思います。それを皆さんに見ていただいて納得されるかどうかというような視点で進めていただければいいのかなという、そんな気がしております。

【家田部会長】 ありがとうございます。資料のつくり方とか公開とか、そういうこと

については後ほどまた議論、必要だったらしたいと思います。ほかにいかがでしょうか。

【高橋委員】 視覚障害者の立場で出席しております、タカラトミーの高橋と申します。

私、素人の視点で考えますと、東海道新幹線があるのに、もう一つ同じ区間内にもう1本通すということについて、やはり少し疑問を感じます。ルートは全く違いますし、高速で、本当東海道新幹線が災害などで使えなくなった際の輸送動脈を確保する意義は重要とも伺っていて、大変意義深いことだとは思いますが、それでもやはり、同じ区間にさらに速いものを造ることが本当に必要なんだろうかという疑問が今も少しあります。日本全国には、生活に必要な本当日々の移動に困っている、いわゆる移動制約者というか、そういう方々がすごくたくさんいらっしゃると思うんです。ですから、この新幹線での人々の高速移動が可能になることによって、例えば様々な地方の産業が活性化するとか、弱い立場にある人々を助けるような仕組みが今よりも円滑に運ぶなど、直接新幹線を利用するわけではない人々をも含めたなるべく多くの市民が利を得ることが出来るようになることが望ましいと思います。一部の産業界と関わった人々だけが利を得るのではなくて、なるべく国全体が等しく潤うというような形で、初めから構想し、ヒアリングをし、計画を立てていただければと願っています。

以上です。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。じゃあどうぞ。

【木場委員】 はい、ありがとうございます。木場と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

私はまさに先ほど小山委員がおっしゃっていた門外漢でございまして、技術的な話などはよくわかりませんので、おそらく参加させていただく理由というのは、利用者の代表ということと、その視点で広報的な部分で国民にわかりやすい表現に置き換える時にお役に立てればというふうに思っております。

1回目なので、感想めいたことになるかもしれませんが、私は東海道新幹線が通った年に生まれておりまして、大変親近感を持っております。ここ1週間でも三、四回乗っておりまして、この後もすぐ名古屋まで新幹線を利用させていただきます。今、名古屋まで「のぞみ」に乗りますと1時間43分でしょうか。利用者の立場としましては、例えば、本日私は、こともが待つ夕食の時間までに今日は帰れるかしらというようなことを常に思いながら仕事をしております。これが往復2時間の短縮となると、大違いです。少し前にな

りますが、名古屋のテレビ局に通うのに、朝の番組はどうしても前の日泊まらなければいけなかった。しかしこれが本当リニアで40分になるのであれば、当日入れたことになる。働く母親の立場からすると、この辺でも生活自体が変わってくる。こういう部分で、今回の委員会に参加するに当たって非常にわくわくとした期待も持っているのも事実でございます。ただ広報の立場で言いますと、やはりいつもどういった委員会に出させていただいても感じるのは、なぜこれが必要なのかという「なぜ」の部分がどうも抜け落ちた情報発信で、どうしてこういうことをやるのかということ、丁寧にかみ砕いた説明をお願いしたいと思います。今40分というのも、もちろんリニアで最短だった場合であって、これが何分になるのかも興味ありますし、また利用料金についても先ほど、お弁当1個足すぐらいでいいんだということ初めて実感させていただいた次第で、このあたりも具体的に投げかけることが重要だと思います。やはり、どんなことを始めるにしても、メリットだけではなくてデメリットもあります。つまり光ばかりに触れるのではなくて、隠さずセットでやっぱり伝えることが大事だと感じております。

最後、皆様のお話を伺っていて、特に産業という部分でせっかく始めるのであれば、技術の海外移転なども含めて、長期的それからもっと広い視野でこの事業の成功というものも考えていかなければいけないと思います。つい最近、原発などでもアラブですとかベトナムなどで上手くいかなかった部分がありますので、国としてどういうふうに進めていくかということも、力強いメッセージを国交省さんからいただきたいというふうに思っております。

以上でございます。ありがとうございました。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。竹内先生から何かありましたら。

【竹内部会長代理】 はい、東京女子大学の竹内でございます。いろいろ皆さんのご意見伺って私も共通するところ結構多いのではないかと思います。ご質問ではなくて、今後の論点に関する意見として幾つか聞いていただければと思います。

やっぱり複数の先生がおっしゃってましたとおり、資料を拝見する限り、ほかのモードへの影響というのがあまり今の段階では見えていないというところが気にかかることです。これはやっぱりこれから必要になるのではないかと思います。例えば、今回あった高速道路の休日1,000円料金制度や無料化などの話です。1,000円料金の実施の結果フェリーがなくなっちゃうとか、あるいは鉄道が打撃を受けているということがあるわけですが、逆に今度は新幹線が開通すると、当然、道路あるいは航空が影響を受けること

になるわけですから、その点はかなり慎重に見ていかなければいけないだろうと思います。もし仮にヒアリングするとするならば、例えば高速道路の関係者の方や、航空会社の方のお話も必要かもしれません。とにかく他モードの需要予測も含めて全体としての影響を見ていくことが、今後大事な議論の点ではないかというように考えております。

それから廻先生から、輸送人員についての効果だけではなく、その他の効果がある、というお話がありました。これも必要なことで、色々な効果を整理する必要があります。その時には、算定の基準を統一するという意味からも、従来ある費用便益分析のフォーマットに従ってやっていくべきであろうと思います。まだ路線が当然確定していませんから、厳密な数字の算出は無理ではありますが、ほかの新幹線との効果の比較検討のためにも、できるだけ共通の評価基盤で議論するべきであると思います。そうなると、現在の費用便益分析マニュアルが一番使いやすいし、算定基準もしっかりしていますから、費用便益分析マニュアルに基づいたデータの提供が必要ではないかということが、第2点としてございます。

それから第3点ですけれども、資料にもございましたように東海地震の話があって、これ拝見すると30年の間に87%の確率で発生すると、たしかどこかに書いてありました。JR東海さんの予定だと2025年が開業ですから、15年後に供用するということであるならば、単純な計算ならば40%の確率で建設中に地震が起こるということになります。私が心配なのは、仮にそういうことが起こったときに、どれだけ建設がおくれるとか、それによってどれだけの被害が出るかとかが、ルートによって違うはずだと思うのですね。ですから東海地震をはじめとしたさまざまな自然の災害が起こったときに、ルートの違いによってどれだけの被害が出、どれだけのおくれが出るのかっていうことも一応試算、計算があると参考になるのではないかと考えております。

あとはJR東海さんが自己負担でもやるとおっしゃる以上は、やはりこれは採算がとれるというちゃんとした見込みがあつてのことだと思います。ただ私どもから見ると、やはりどういう理由で採算が取れると言えるのかがよくよくわからない。ある程度、企業秘密のこともあるので、それは明らかにしろ、等ということはさらさら私は申しませんが、ただ在来新幹線をどう活用し、どうやって収入を上げるのかということの説明は必要かなと思うのですね。例えばこれは全く空想ですが、かつては在来新幹線の列車の密度が減るでしょうから、例えば夜行列車等の優等列車に使うという活用の方法があるかもしれません。とにかくこれまでとは違うサービスが在来線で行けるといふこと、そしてそこからの

収入もあって採算が取れるというアピールができれば、当然それは中央に新幹線をつくる意義にもつながることですから、在来新幹線の活用策として何をお考えなのだろうかということも知りたいという気持ちがあります。

それから最後にやっぱり環境の話が出ていましたが、ライフサイクルコストで考えていくことを徹底したいなということです。例えば道路から交通量転換が進んだときにどれだけCO₂が下がるかといういい点もあると同時に、今度は逆に建設中にかかる環境の負荷もあります。つくった後だけ考えると鉄道は環境にいいですということになりますけれども、つくるまでにいっぱいCO₂が出ることもあるわけですから、その試算も含めた全体としての環境への影響を考える視点も大事ではないかと思えます。

幾つか申し上げましたけれども、そういうことも今後論点として考えていただくと、いいのではないかというふうに考えております。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。私以外は、一通りご意見いただいたことになるかと思いますが、まだもうちょっと時間あるので、私、最後に一言言いますけれど、よかったです。

【樫谷臨時委員】 樫谷でございますが、名古屋まで40分でしたっけ、ぐらいで行けるわけですよね。となると、長野だとか山梨だともっと当然短いんですよね。そのことによってどういうことが起こるのかということをおおきく考えておかないといけないんじゃないかと思うんです。私、国分寺に住んでるんですけども、国分寺から東京まで多分40分近くかかるんですかね、そういうことですよね。まあ値段は違いますけれども。そうすると、40分、あるいは30分、20分ということになったときに、どういうことがその沿線、あるいは駅のところに起こるのかということもぜひ想定した上でやらないといけないのかなと。特に3時間が2時間になってもあまり変わらないかもわかりませんが、1時間40分が40分、あるいは20分、30分になるということは、ちょっとまだ想定できないようなことも起こり得るんじゃないかなというような気がいたしますので、ちょっと素人で感想でございますが、よろしく願いいたします。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかの方はいかがですか。よろしいですか。それじゃあ、私も少し自分の意見を言わせていただくことにしましょう。

何点か申し上げると思うのだけでも、1つは再三いろんな方がおっしゃったように、第1点は、これがやるにしろやらないにしろ、どんな姿でやるにしろやらないにしろ、国家

国民的な意義というのはやっぱりはっきりさせておかなければいけないと思います。そういう意味では、意見が出たように、費用便益分析的なフレームワークというのは1つだろうし、それに加えて非常にインパクトの大きい、つまり所要時間が大幅に変わってしまうようなものなので、おそらく産業の構造とか交通市場以外のところへの関係も多いと思うので、最近使われ始めている新しい手法、一般均衡分析のような、そういうような手法も、もし可能であれば、やっぱりトライしてみるチャンスかなという感じはしています。

ただ一方で思うのは、あまりにもインパクトが大きいので、多分需要予測もどうせ当たらないし、何も将来はわからないだろうと思います。それは東海道新幹線を予測したときに全然外れたわけですから。予想は、こんなもの使う人はいないと予想したのがどえらくみんな使うことになって、みんな新幹線好きになったのだから。国民中が、世界中が。だから多分当たらないと思うのです。だから需要を予測しますというような言い方ではなくて、需要の将来想定、それを何ケースもいろいろやってみて、国民のこのビヘイビア、交通志向が、あるいは観光なんかも大きくきくので、このインパクトによってこんなふうに、もしパラメーターが変わっていくと、こんなふうにもなるし、あんまり変わらないような、もっと悲観的なケースだとこんなふうにはしかならないとか、いろんなケースを出して見て、いわばこのプロジェクトがどんなことになり得るのか、点じゃなくて空間で広がりをもって見るようなことにせざるを得ないなと思います。ただ今の点で言いたいのは、ぶちまけた話で言うと、どうせ当たりっこないということです。こんなに大きなインパクトだから。東海道線が新幹線になって、所要時間半分以下のときには、全然当たらないわけですよ。これも1時間でしょ。そりゃあ人の行動変わってしまいますよ。いわば携帯電話も開発される直前はそんなものつくって誰が使うんだなんて、マスコミも普通の人も含めてみんな言っていたのが、今、今日持ってない人いないでしょ、わずか10年で。こういうものなんですよ。そういうインパクトのあり得ることなので、将来をきっちり当てましょうというのは難しい。だけどいろんな状況をいろんな面から見ておきましょうというのは必要不可欠な作業じゃないかなと思います。1点目です。

それから2点目は、冒頭のあいさつでも申し上げたように、東海道新幹線の現在、あるいは将来の利用者が費用を負担しながら整備していくというプロジェクトです。もしやる場合は、JR東海がやるって、意味はそれなのです。JR東海がお金を持っているわけじゃなくて、利用者の負担でやるのですから。そうすると、東海道新幹線のユーザーにどういうメリットがあるのかということこそ、はっきりさせなければいけなくて、それは、

「のぞみ」を使っているような人にとってみれば速くなるのだけれど、ただそれはしばらくの間名古屋乗り換えですと言われたとたんに、おいおいおいということにもなるわけです。そうすると、その点からすると名古屋ができて上がって、その先大阪まで、何年後くらいにつながるのかというのがルートによっても変わってくるだろうし、費用の負担の仕方によっても変わってくるだろうし、いろいろ変わってきます。もちろん、この磁気浮上でやるのかどうかによってももちろん変わっていきます。もし通常の新幹線であれば、名古屋に出てそのまま普通の新幹線に入っていけばいいのだから。ただそれでは大きな飛躍はないねと。こういうものであって、いわばフィギュアスケートの舞台に出るのに片足だけスケート靴履いて、片足はサンダル履いて出るようなものですから、名古屋で終わったら。一刻も早く両足ともスケート靴履かなければしょうがないんです。そこのところの視点を抜かしちゃいけないなというふうな感覚は持っています。

それからまた、JR東海が随分前からおっしゃっているのは、東海地震への備えという意味で東海道新幹線のユーザーに対してもこのプロジェクトは重要ですという事柄と、東海道新幹線の施設が大変老朽化しているので、それを効率的に更新したり強化するという意味でもこのプロジェクトは必要ですと、こういうおっしゃり方をしているのだけれども、そこのところもやっぱり東海道新幹線のユーザーにとって本当に必要不可欠かどうかということの説得力の分かれ目だと思います。そこを私どもが十分説得されるのかどうかということではないかと思います。そこが重要な2点目のポイントだと思います。

それから3点目は、先ほどの整備計画というのは何を指すのかということで、走行方式とか速度とか、いろいろ書いてあるのがありましたけれども、割合とクラシックな表現でありまして、あれは鉄道というものと、例えば道路と、全部切り分けて鉄道の整備計画を考えるからああいうことを書けばいいという発想になるのだけれども、もうそんな時代ではない。つまり鉄道のことだけを考えてものをつくるのではだめで、鉄道と他の交通モードをセットにして、新しいインターモーダルな高速交通システムを提案するというようなものでないと、多分チャレンジ度がないというか、従来型の切り分け型になってしまうのですね。

例えば、長野県附近とかあるいは三重県附近なんかを見ても、もう既に高速道路が、十分かどうかは別にして、整っているわけでありまして、その高速道路と十分接続しやすいような場所に、もちろん従来の町にも近いところがいいけれども、駅をつくれれば、この新幹線で駅において、そこからホームの反対側から接続の高速バスが出て、それで100キ

口圏くらいまでだったら、30分は無理か、1時間以内くらいで行けてしまうというようなことができるなら、これは九州の新幹線が新しい新幹線と在来の特急が「リレーつばめ」という名前で、「つばめ」と「リレーつばめ」でつながっていて、それがホーム・ツー・ホームで乗り換えるのと同じような効果をもたらす得ますよね。鉄道のプロジェクトだから新幹線と在来線、もしくは新幹線と在来新幹線のことだけ考えればいいという話ではなくて、他のモードを全部込みにして、セットにしてプロポーズ。もしくはそういうようなことをセットにして条件つきでいいのではないかとと言うとか、そんなような発想をぜひ今回からは持ったほうがいいのではないかと。従来型の新幹線プロジェクトからの脱皮を図るいいチャンスではないかと私は思っています。

それから、あんまり今回出てないのが、奈良市附近という話ですが、そこから京都にどうやってアクセスするかなという問題は大きいですよ。実は東海道新幹線のかなりの需要は京都に行く観光客の人であって、そこは重要です。同じく横浜や東京、大阪にはどこの駅の位置になるかで、アクセス性が全然違うから、おそらく需要の想定についても相当幅を持ってくるのだと思うのです。そのアクセスのところは、幾つかのケースになるかもしれないけれども、複数ケースを想定なのかもしれないけれども、よく考えておかなければいけないところではないかと思えます。

最後、いろんな他の政策との整合性というところは、やっぱり言わざるを得ないと思います。少なくともこのプロジェクトをやるならば、政策的にも整合したことを今後も続けてもらうことを望むとか、そのようなことくらいは言わないと何か良心が痛むなという感じがします。特に環境問題との全体的な整合性っていうのは、このプロジェクトもそうだし、高速道路もそうだし、みんな合ってなければいけないですよ、本当は。そんなこともちょっと感じている次第でございます。

最後、もう1つだけですけれども、既に従来勉強されてきた、いろんな委員会とかありまして、森地先生が委員長で実用化がどのくらい進んだかなという、そういうチェックをする委員会もあったし、それは古関先生も入っていたり、辻本先生も入ってらっしゃるのですがね、そういう何人かの方も入っていらっしゃいますけど、そういうレポートとか、あるいは今回の鉄道・運輸機構とJR東海が勉強されたレポートとか、そういうものをまずは委員、私どもが全員がよく読み込んで、ここのところはもうちょっと教えてほしいなとか、よくわからないから教えてくれとか、ここはもう少し自分自身で勉強しなければいけないとか、そういうことをやったほうがいいと思います。事務局に実はお願いしてご

ざいまして、そういう資料も宿題ということで、今日は小委員会の先生に、今日配付させていただくようになっていまして、ぜひ読んでおいていただいて、事務局にここのところわからないとか、いろいろリクエストをしていただきたいなあなんて思っているところがございます。今日は小委員会の先生方ということで用意しているのですが、もちろん委員の先生でもお読みいただける、そしてご指摘いただける方がいたら、もちろん大ウエルカムですので、リクエストをしていただければ配付していただくようにしたいと思います。

以上、私からの先生方の意見プラスアルファの別の意見を言わせていただきました。

それからあと少し事務局に質問なのだけれど、先ほど、資料をなるべく国民に理解していただくと、あるいは我々がどういう議論をしているのかっていうのを知っていただくという意味からは、この資料の公開とかマスコミの対応とか、そういうところはどういうふうにしたらいいのかなと思うところなのですが、その辺は事務局としてはどんなお考えか、教えていただけたらなと思います。

【佐々木幹線鉄道課長】 今日資料につきましては、全部公開でございますし、概要については、後日ご確認をいただいた後、国土交通省のホームページに掲載させていただく予定でございます。

【家田部会長】 議事録もですか？

【佐々木幹線鉄道課長】 はい、当面は、オープンで進めさせていただきたいと思いますが、それで、実際の議論に入っていく段階で、どこまでの対応をしていくかは、またその際ご相談させていただきたいと思いますが、当面とりあえずヒアリングまでは、今日と同様、資料は公開、議事も公開という形で進めさせていただければと考えております。

【家田部会長】 はい、そのような進め方でよろしいですか。

次回が技術問題と同時に今日いろいろいただいたご意見、それから、これからも何かお寄せいただけたら、こういう論点や検討事項や視点なんかを事務局に寄せておいていただけましたら、それを整理したいと思いますので、お願いしたいと思います。加えて、委員の皆さんからご発言ございますでしょうか。よろしいですか。ありがとうございます。それでは司会をお返しいたします。

【高田企画室長】 ありがとうございます。次回は小委員会を開催させていただきたいと存じますが、次回の小委員会の開催日程につきましては、別途事務局よりご連絡をさせていただきます。なお、小委員会の委員の方々の席には、次回の小委員会の日程調整のためにスケジュール確認表を配付いたしておりますので、ご都合の悪い時間帯をご記入い

ただきまして、ファクスにて記載されております連絡先までご提出をいただければと存じます。あるいは本日事務局のほうにいただいても結構でございます。お手数ですが、どうぞよろしくお願いいたします。

では、本日の鉄道部会は、これで終了させていただきたいと存じます。

本日はまことにありがとうございました。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

— 了 —