

平成22年6月4日

【佐々木幹線鉄道課長】 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鉄道部会第4回中央新幹線小委員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。家田委員長に進行をお願いするまでの間、私から少し案内をさせていただきますと思います。

本日は木場委員が所用で遅れてご出席の予定でございまして、委員、臨時委員15名中12名のご出席をいただくこととなっております。交通政策審議会令第8条第3項で定める会議の所定の定足数を満たしております。

それでは、お手元の資料の確認をお願いいたします。まず資料一覧、議事次第、配席図、委員名簿、それから神奈川県説明資料「神奈川の意見」、山梨県の説明資料「リニア中央新幹線に対する考え方」、長野県の説明資料、それから参考資料、岐阜県の説明資料「リニア中央新幹線の早期実現に向けて」という資料をお手元にお配りしてあると存じますが、もし不足等ございましたら、事務局までご連絡をお願いいたします。

それから、議事の公開につきましては、これまでと同様に資料、議事要旨及び会議の議事録を公開することをお願いしておりますのでよろしくをお願いいたします。

それでは、以降の進行につきましては家田委員長をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【家田委員長】 皆さん、おはようございます。今日から何回かに分けて沿線自治体の皆さんのお話を承るという機会を設けてございます。今日は委員の皆様だけではなく、沿線の知事さんをはじめとして、皆さんどうもありがとうございます。

それでは早速始めさせていただきます。今日は神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県の皆様からお話を伺いますが、初めに今日ご出席いただいた知事の皆様方のご紹介をさせていただきますと思います。

まず神奈川県の松沢知事でございます。

【松沢神奈川県知事】 松沢です。よろしくお願いいたします。

【家田委員長】 続きまして、山梨県の横内知事でございます。

【横内山梨県知事】 よろしくお願いいたします。

【家田委員長】 続きまして、長野県の村井知事でございます。

【村井長野県知事】 村井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【家田委員長】 続きまして、岐阜県の古田知事でございます。

【古田岐阜県知事】 古田でございます。よろしくお願ひします。

【家田委員長】 それでは、これから議事に入りたいと思いますが、カメラの撮影はここまでとさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、これから議事に入らせていただきます。ヒアリングの進め方につきましては神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県の順に大体15分以内ぐらいを目途に進めさせていただきたいと思います。質問の時間等も十分にとりたいので説明をコンパクトにして頂けますようご協力のほどお願ひいたしたいと思います。

それでは、最初に神奈川県からお願ひいたします。

【松沢神奈川県知事】 改めまして神奈川県知事の松沢成文でございます。本日は交通政策審議会の中央新幹線小委員会にお招きをいただいて、神奈川県の見解を述べさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。お手元の資料かあるいは画面をごらんいただきながら聞いていただければと思います。

神奈川県の見解は画面にお示しのとおり3つございます。これからその内容につきまして順次説明させていただきます。まず1番目は「整備計画の早期決定とリニア中央新幹線の早期開業」についてであります。ごらんの図は2007年7月に神奈川の総合計画を策定した際に行った将来人口の推計であります。昨年4月には県人口900万人を超え、推計より高い水準で増加していることや、減少局面に入ったとしても2025年では現在と同程度の人口規模を有していると考えられます。しかし、2019年にはピークを迎え、その後は減少していきます。人口減少は避けられないものの、神奈川の活力を維持していくためには県外との交流人口を増やす必要があり、リニアの開業はこれに寄与する事業だと考えております。

次にこちらは年齢区分別人口のグラフです。労働や消費の中心となる生産年齢人口が全国第2位ということは、神奈川の強みの1つではありますが、生産年齢人口の減少は総人口の減少よりも速いペースで進み、高齢化の進行は避けられない状況であります。神奈川は工業や先端技術で我が国をリードしてきました。しかし生産年齢人口の減少により、神奈川の活力の衰退が危惧されています。リニアの早期開業はこの衰退に歯止めをかけ、神奈

川の活力を取り戻し、ひいては首都圏の活性化に結びつくものと期待をしております。

また、神奈川は学術・研究機関の事業所数、研究者・技術者の数ともに全国第2位となっています。神奈川には300以上の学術・研究機関が集積し、産業が成長していくために必要な研究開発に携わる人材も豊富で、先進的な技術を活用した生産拠点が数多く立地しています。リニアの開業は現在活動している多くの研究者・技術者のより活発でより高範囲な活動を可能とさせますし、さまざまな分野の交流・連携が進み、新たな発想による新しい産業の創出も期待されます。

リニアの早期着工は生産年齢人口が多い本県において、地域経済活性化の起爆剤としても期待できます。また、リニアの開業は先ほど説明したとおり、県内に集積する既存の産業との連携によって新しい産業が創出・育成されることも期待できます。一方、JR東海は経営環境の悪化により東京・名古屋間の開業時期が2年程度おくれるとの話を先日発表いたしました。JR東海が自己財源により事業を完遂することは高く評価しています。しかし、リニアは国家的プロジェクトであり、その技術開発、経済効果は我が国の国際競争力の向上にも寄与する事業であることから、全幹法の次のステップである整備計画を早期に決定し、国策として1日も早い開業を目指す必要があると考えています。

神奈川の意見の2番目は、「リニア中央新幹線県内駅の設置」と「東海道新幹線新駅の設置」についてであります。本県の総合計画では黄色い枠でお示した県の中央部を環境共生モデル都市圏として位置づけて、さまざまな取り組みを進めています。この都市圏では北のゲートとなるリニア中央新幹線県内駅と、南のゲートとなる東海道新幹線新駅を誘致して、全国との交流・連携の窓口となる2つのゲートを形成し、これを南北方向のJR相模線や圏央道の県内区間であるさがみ縦貫道路などにより有機的につなぎ、新たな産業を創出するネットワーク型の都市圏の形成を目指しています。

こちらは神奈川において、2020年までに供用開始が見込まれる自動車専用道路の状況です。この都市圏では赤色の実線でお示した現在事業中のさがみ縦貫道路、新東名高速道路、新湘南バイパス、横浜湘南道路などの供用により、さらなる交通利便性の向上が図られます。

このような交通利便性の向上策と総合的な企業誘致策であるインベスト神奈川を戦略的に進めてきた結果、この都市圏へ国際的な企業も含め多くの企業を誘致することができました。ごらんの図は2004年度から2009年度までの間に立地した主な企業を赤丸で示しており、この都市圏へは全130社のうち80社を超える企業が立地しております。

この都市圏の戦略的な取り組みとその現状をご説明いたしましたが、この取り組みをさらに継続し発展させるためには北のゲートは不可欠であり、リニア県内駅を相模原市域へ設置していただきたいと考えています。また、前回の小委員会ではJ R 東海はリニア中央新幹線の開業後は東海道新幹線のダイヤの過密度が緩和され、現在こたえられない請願駅の要望などに対して新駅設置の余地が高まるとの考え方を示しました。これは南のゲートである東海道新幹線倉見新駅の設置の可能性が高まったものと心強く思っており、また地元の市、町もさらに期待が膨らんできています。地元では土地区画整理事業をはじめとするまちづくりなどの取り組みを着実に進めてきていることから、北のゲートとなるリニア県内駅の設置とあわせて、南のゲートとなる東海道新幹線新駅の寒川町倉見地区への設置をぜひJ R 東海に了解していただきたいと考えております。

神奈川の意見の第3番目は県内駅に係る地方負担の軽減についてでございます。J R 東海の報告ではターミナル駅は自ら整備し、地元自治体への負担は求めていません。また、中間駅設置に伴い増加する費用は地上駅で350億円、地下駅では2,200億円と試算しており、地元自治体に負担するよう求めています。駅設置による受益は地上駅も地下駅もほぼ同じであるにもかかわらず、駅の負担について駅構造の違いだけを理由とした大きな差が生じています。これでは私は納税者である県民の理解を得ることは難しいと考えます。一方で在来線のネットワークも充実しており、駅勢圏内の人口が多い神奈川の駅は、リニアの経営面でも大きなメリットがあるはずです。このようなことを総合的に捉えていただいた上で、J R 東海においては他の駅の地方負担とのバランスを考慮し、負担の軽減をお願いしたいと考えています。

リニアは我が国の都市構造を大きく変える事業であり、その効果は沿線自治体だけではなく、広範囲に波及すると考えます。さらに超電導技術をはじめとする最新の技術は、さまざまな分野で応用が期待でき、我が国の国際競争力向上にも寄与すると考えます。一方、県内駅の負担を求められている沿線自治体は義務的経費の増加や景気低迷の影響から厳しい財政運営を行っている中で、駅周辺のまちづくりにも取り組む必要があり、駅建設費を全額賄うことは財政的に困難な状況にあります。そこで県内駅に係る地方負担の軽減の観点から、国においても財源の面で配慮をお願いしたいと考えています。

以上3点が神奈川の意見でございます。繰り返しになりますが、私はJ R 東海が国の資金援助を求めず自己財源により事業を完遂することは高く評価しております。私どもの意見の趣旨をご理解いただき、1日も早い開業ができることを県民とともに願っております。

以上でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。では、引き続きまして山梨県からよろしくお願ひいたします。

【横内山梨県知事】 山梨県知事の横内でございます。今日は本県の意見を聞く機会を設けていただきましてありがとうございます。座って失礼をいたします。

お手元に「リニア中央新幹線に対する考え方」という本県の意見がございます。これをごらんいただきたいと思ひます。

まず1ページをあけていただきまして、第1の「リニア中央新幹線の必要性について」でございます。言うまでもないことではありますが、リニア中央新幹線は首都圏、中京圏、近畿圏の3大都市圏を1時間で結ぶ日本の新たな国土軸であり、また東海地震などが発生した際などにおいても、東海道新幹線の代替線としてその役割は重要であります。JR東海が全額自己負担で建設をするという究極の民活プロジェクトであり、日本の活性化への効果は非常に大きいものがあると考えております。

同時に、本県にとりましても期待度の高いプロジェクトでございまして、②にございませうように本県は周辺を高い山に囲まれた盆地でございます。従ってそういう本県においては外との交通のパイプが極めて大事でございまして、外との交通のパイプが広く開かれたときに発展するという、大げさにいえば歴史法則を持っているわけであります。第一の交通革命など書いてありますけれども、明治30年代中央本線が開通をしたときに大きく発展をいたしました。また、昭和50年代、中央自動車道が開通をいたしましたけれども、ちょうどそのとき我が国の産業構造が大きく重厚長大から軽薄短小に変わっていく時期に当たっておりまして、そういうこともあって甲府盆地に先端産業が多数立地をしたということがございました。そういう意味でリニア中央新幹線は本県にとっては第3の交通革命と言えらるものでございます。

そこで、③であります、東京・名古屋間のリニア開業を想定いたしまして、本県の経済、産業、社会に及ぼす影響等をいろいろ調査いたしております。右側の上のほうに図がございませうけれども、このリニアができることによって本県の時間圏といひまじょうか、どのぐらい拡大するかというものであります、甲府市から90分で行ける圏域は、人口ベースにしてであります、10倍ぐらいに広がるということがございます。また、本県の場合には空港がない、また新幹線の利用が非常に不便でありまして、甲府駅から新幹線の駅に、例えば東京駅に到達するにも、特急で一旦新宿まで出て、新宿で乗りかえて東京

に行かなければならないということでありまして、そういう意味で県民は高速交通ネットワークからの取り残され感というようなものを強く持っているわけでありまして。そういう中で、下の図にございますように、空港との時間を見ますと、現状は甲府から例えば羽田空港まで鉄道で約140分でありましてけれども、リニアができたときには、駅がどこになるかわかりませんが、羽田空港まで60分程度に大幅に短縮するということで、本県県民の行動圏域が大きく拡大するわけでありまして。また、富士山をはじめとする観光振興など産業経済や交流人口の増加に寄与するところも大きいと考えております。そういう意味で本県にとりましても大きな効果が期待できる社会資本であると認識をし、本県の期待、県民の期待は大きいものがございます。

次に、3ページでございますが、2の「リニア中央新幹線の建設・営業主体、地元協力について」でございます。①でございますように、リニア中央新幹線が実現に向けて大きく動き出したのは、JR東海が5兆1,000億円自己負担でこれを整備するという方針を示したことによるものだと高く評価をいたしております。そこで、今後、全国新幹線鉄道整備法に基づいて建設主体・営業主体が決められることになるわけでありましてけれども、我々としてはJR東海が建設・営業主体になることが適当であると支持をしているところでございます。

一方、リニアを建設するに当たりましては、地元協力が不可欠であることは言うまでもございません。③でございますように、山梨リニア実験線がご案内のようにあります。12年前に先行区間18キロが完成して実験が行われてまいりました。そうして現在、これを43キロに延伸する工事が進められておりますが、極めて順調に進んでいるところでありまして、平成25年度末完成を目指して進んでいるところでございます。

こうした山梨リニア実験線の建設に向けまして、本県は多大な貢献をしてまいりました。具体的に3つ書いてございますが、実験線に係る用地買収については全て県がこれを受託して、本県職員が全てこの業務を行いました。また、関連公共施設整備、いろいろありますけれども、総額180億円を県として負担いたしております。さらに鉄道総研に対しまして技術開発費貸付金として134億円を無利子貸し付けをいたしております。このほかここに書いてありませんが、市町村が独自に20億円を負担しておりますので、本県として、このリニア実験線建設のために合計334億円を負担しているということでございます。

こうしたこのリニア実験線に向けて県民挙げての協力があつたからこそ、リニアの技術

がここまで積み重なってきたのではないかと自負をしているところでございます。⑤にありますようにこういう経験を踏まえてまいりますと、リニア中央新幹線の建設という大事業を進めていくためには沿線各都府県の協力が不可欠であります。本県は駅の設置場所とか費用負担の問題についていろいろなことを申し上げておりますけれども、今後JR東海と協議をしていくわけでありますが、こうした課題が円満に解決され、本県県民が快く協力できるようにしていただきたいと思うわけであります。

次に4ページの3の「ルートに対する山梨県の考え方について」ということであります。言うまでもなくルートは今後のリニア推進に向けて最大の課題であり、早期に調整が必要であります。②にございますように本県としては、次のような観点からCルート、南アルプスを縦貫するルートが望ましいと判断をしております。特にア)でございまして、県内のルートに係る事業を円滑に実施するという観点でございまして、Bルート、いわゆる伊那谷ルートの場合には、明かり区間と申しますが本県内の非トンネル区間がCルートに比べまして15キロ程度長くなるということでありまして、これは我々がやっている概算でありますけれども、明かり区間は、実験線部分はまだできておりますからそれを除きましてこれから用地買収をする部分でございまして、Cルートの場合には20キロ程度。これが北回りといいましょうかBルートの場合には35キロ程度ということになりまして、15キロ増える、約8割方増えるということになりまして、用地買収の面積が8割方増えるということになり、用地取得がそれだけ困難になるということがございます。とりわけ、どうしてもBルートの場合にはこの甲府盆地の連担市街地をどのようにルートを引きましても通過せざるを得ないということになりますので、用地交渉が極めて困難になるということがございます。また、果樹地帯を通りますので、果樹等の日陰補償とか、あるいは騒音、振動等の環境問題の発生確率が高まります。そしてここに書いてありませんけれども、八ヶ岳の南麓は景色が非常にいいところでございますけれども、ここを突っ切ることになりまして景観上もマイナスが生じてくるということがございます。

3つ目の・(ボツ)がございまして、この韮崎から長野県境にかけての八ヶ岳の南麓は我が国でも有数の縄文遺跡の宝庫でありまして、国指定の史跡等もございまして、縄文遺跡が多い地域であります。また、釜無川周辺は武田氏の史跡等も多く、学術調査、あるいはその保存の必要性ということも高まってまいります。このように用地取得の問題、環境の問題、文化財保全という観点から本県としてはCルートが最善だと考えているわけでござ

います。

これに加えて、イ) にありますように、他の公共交通機関への影響ということですが、本県にとってJR東日本の中央線は大切な県民の足でありますけれども、ルートの場合には中央線との競合が少なく、中央線の運行本数への影響が小さいということも理由としてございます。

一番下にご書いてございますが、整備計画がこの小委員会の議論を経て策定をされるわけですが、採用するルートについては明確に定めていただいて、その後の環境アセスメント等の手続がスムーズに進むようお願いしたいと要請をいたします。

次に6ページに「山梨県内へのリニア駅設置について」ということとございます。本県内での駅の設置は、私どもとしては当然設置されるものと考えております。その理由は、1点目として全国新幹線鉄道整備法によって整備をするわけですから、この整備法の目的の中に地域振興という観点が入っておるわけですので、当然中間駅がないと地域振興はできないわけですので、その理由が1点目でございます。それから2点目として、これまで先ほど申しましたように本県としてはリニア実験線等に対していろいろな貢献をしてきたということがございます。3点目として、建設の段階で、これはJR東海が全部用地取得とか地元調整をやるということであれば別でありますけれども、本県や本県の市町村が用地取得とか地元調整を任されるということになるといたしますと、いろいろな地元の負担が生じてくるということがございまして、そういう地元協力が求められるということであれば中間駅は当然あるべきものだと思っております。中間駅がなければ、単なる通過ということとありますと、県民にとっては全く不要な施設ということになるわけですから、県民の理解はなかなか求めることが困難だということとありまして、駅の設置は当然のことだと考えております。2点目といたしまして本県の駅についての希望でございますが、JR東海に協議の過程で申し上げてあります。3点ございまして、1点目は県内への複数駅の設置の可能性を検討していただきたい。2点目は県内の4地域から駅誘致の要望がありますので、駅の設置場所についてはこのことを踏まえて検討してもらいたい。3点目は駅の建設費の費用負担については鉄道施設としての駅の部分は事業者であるJR東海が負担してもらいたいという3点であります。ただこれは要請をしておりますけれども、具体的な突っ込んだ協議は今まで行われておりません。今後JR東海との協議を継続し、市町村も含めて地元が納得する円満な解決を図っていきたいと考えております。

次の最後のページでございますが、5の「リニア駅の建設費用負担、その他について」でございます。まず費用負担でございますけれども、JR東海は中間駅については設置の費用は地元負担という考え方を表明しておられるわけでありまして、これに対しまして、②にありますように本県の考え方は鉄道施設としての駅の部分は鉄道事業者であるJR東海が負担すべきではないかということでありまして、その理由でありまして、1つは地元の厳しい財政事情ということがございます。ご案内のように小泉内閣の三位一体改革以来、地方財政は各段に厳しくなっている状況でございます。2つ目として、駅前整備、駅へのアクセス整備などの関連事業の実施、さらには用地交渉などに伴う各種の住民要望への対応など、地元自治体にはJRが負担しない多額の費用負担が生じるということでありまして、地元にはさまざまな財政事情が発生してまいります。駅前整備あるいは駅へ県内各地からのアクセス道路の整備などの関連事業は当然のことではございますが、さらに先ほど申しましたように用地交渉みたいなものを地元の県、市町村が受託を受けるということになりますと、交渉の過程で地域住民の皆さんといろいろな交渉をする中で、さまざまな地域要望が出されてまいります。当然リニアに伴って必要不可欠なものについては補償の一環としてJR東海が費用負担をするわけでありまして、直接的にリニアにかかわらないようなものについては、例えば集落内の道路の整備とか、水路の整備とか、公園とか、公民館とか、いろいろなものが地元から出てくるわけではございますが、これはやはり先ほど実験線について180億円負担したということをお願いしたけれども、やっぱり地元の県なり市町村が負担せざるを得ないわけではございます。そういう費用負担が地元の県なり市町村には生じてくるということでありまして、それから3点目としてリニアに伴って当然本県にはプラスがあるわけではございますけれども、具体的にどういうプラスが出るかということがなかなか具体的に明らかにできないということがございます。はっきりと受益が出るのは固定資産税でございます、リニアが固定資産税上の償却資産でありますから、それによる固定資産税は当然でございます。加えて駅周辺の地価が上がればそれは固定資産税が増えるわけではございますけれども、ただ固定資産税の増収分は現在の地方交付税の制度上、75%は基準財政収入額に算入されることとなりますので、その分だけ地方交付税が減額されるということがあって、25%相当分しか収入の増加にならないということで、そう大きな税収の増加にはならないということがございます。そういう事情で鉄道施設としての駅の部分は鉄道事業者であるJR東海に負担をしていただきたいと思いますと考えております。

最後にその他でございますが、中央新幹線の建設段階において、用地交渉とか地元調整を

円滑に進めていくために必要な費用は直接的な用地費だけではなくていろいろな関連する費用についてJR東海において十分確保していただきたいと要請をしたいと思います。

さまざまな課題があるわけでありませけれども、リニアは日本にとっても本県にとっても重要なプロジェクトでございますので、早期実現に向けて本県としては努力をしていきたいと考えております。そのための第一歩として整備計画の早期決定、そして大阪までの延伸の早期検討をお願い申し上げたいと思います。以上でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。続きまして長野県からお願いいたします。

【村井長野県知事】 改めまして長野県の村井仁でございます。どうぞよろしく申し上げます。

それでは、まず家田委員長はじめ、委員各員におかれましては、本年3月の小委員会設置以来、大変精力的なご審議をいただいておりますことを深く敬意を表しますとともに、沿線自治体の声をこのような形で直接お聞きいただくことを大変ありがたいと存じます。

さて、リニア中央新幹線をめぐる長野県の対応につきましては、さまざま報道がなされておりますけれども、長野県といたしましては超電導リニアによる中央新幹線の早期実現、これを強く望んでいるという立場でございますことをまず冒頭に申し上げておきたいと存じます。それではお手元の資料に沿いまして、順次ご説明申し上げます。

まず資料1をご覧くださいと存じます。最初に資料1でリニア中央新幹線に関する経過について申し上げたいと存じます。そもそも中央新幹線の3ルートは、昭和49年7月に国から地形地質調査の指示を受けました旧国鉄が、昭和53年10月に出された中間報告書におきまして、技術的に建設可能なルートとして提示をしたものでございます。長野県内では、各地域の事情を反映しましてルートについてさまざまな意見がございました。余談でございますけれども、私は実は松本、木曾、大北、大町周辺でございますが、その辺の地域を選挙区といたした国会議員でございましたので、Aルート実現を強く望んだ経過がございます。ルート提示から約10年ほどの時間をかけまして、県内の意見集約が行われまして、長野県にとりましては、最も多くの人々が利用でき、地域経済の発展や観光振興にも寄与するのはBルートだというコンセンサスができたわけでございます、こうして平成元年6月にリニア中央エクスプレス建設促進長野県協議会におきまして、県内ルートはBルートと決議をいたしました。さらに20年間にわたりまして、県内一丸となってリニア中央新幹線の整備促進に努めた次第でございます。ちなみに県議会におきま

しても、同様の意見書を採択いたしております。その後、平成19年に至りまして、JR東海が自らのイニシアチブによる建設を表明しまして、現在に至っているところでございます。

続いて、資料2-1をご覧くださいと存じます。県内の3ルートの概要をお示ししてございます。Bルートに1本化された理由としましては、3ルート案の中で長野県の発展に最も寄与すると考えられたことに加えまして、当時の旧国鉄の中間報告書では、南アルプスルートの実現には約47キロメートルものトンネルが必要とされまして、技術的にも困難と考えられた経過もございます。ちなみに現在建設中の北陸新幹線でございますが、長野県が望みましたのは北アルプスを抜く、そして日本海に抜けるルートでございました。しかしこれは技術的に不可能とされまして、現在の上越市を通るルートに決められた経過もございます。報道などでは、Bルートは迂回ルートということで表現されることもございますが、資料2-2、それから資料2-3をご覧くださいとお分かりいただけますように、3,000メートル級の山々が連なる南アルプスを避けて、できるだけ多くの人が利用できる実現性の高いルートとして長野県がBルートを推進してきた経過につきましては、ご理解いただけることかと存じます。

私は知事就任以来、このルート問題への約20年にわたる長野県における取り組みは、大変重いものと受けとめてまいりました。

資料3をご覧くださいと存じます。ルートに対する考え方について若干申し上げたいと存じます。今さら申し上げるまでもありませんが、リニア中央新幹線は東京、名古屋、大阪の3大都市圏を最短67分で結び、国民生活や我が国の経済動向にも大きなインパクトを与える国家プロジェクトでございます。ルートの選定に当たりましては、我が国の発展という観点が必要であることはもとより当然のことではございますが、同時に全国新幹線鉄道整備法にも規定されておりますように、地域の振興という観点から、長野県をはじめとした沿線各地域におきまして、リニア中央新幹線の整備により最大の効果が得られることも重要であろうかと考えております。

資料4をご覧くださいと存じます。こうした長野県内の意見は、昨年12月24日にJR東海等による、いわゆる4項目調査報告書が出されましたが、これにも記載されているところでございます。長野県では昨年来JR東海との間で7回にわたって県に加えて関係するすべての市町村、そして経済団体等との意見交換を行ってまいりました。4項目調査報告書には、こうした地域の意見が、かいつまんで書かれています。地域の意見とし

では大きく申しまして2つ出されております。まず1点目は、資料では赤字で記載しました。南アルプスの長大山岳トンネルの実現可能性という点でございます。4月15日開催の第2回の小委員会におきまして、技術面からの検討がなされたと承知しておりますが、県内からは技術的な面のみならず、経営面での事業遂行能力、さらに自然環境への影響につきましてもさまざまな意見が出された経過がございます。私が経験した1つの事例を申し上げます、長野県と岐阜県との県境でございます中部縦貫自動車道の安房トンネルという例がございます。掘削が始められましてから熱水の流出などに悩まされまして、さらに水蒸気爆発によりましてルートの一部変更さえ余儀なくされるような経過ございました。大変な難工事で、事業費も当初の見込みを大きく上回ったという経過がございます。トンネルは掘ってみなければ分からないということは十分承知しておりますけれども、ルート決定に当たりましては、技術面のみならず経営面からも事業を問題なくやり遂げられることにつきまして、関係者が十分に理解できるようにお示しいただくことが必要だと存じます。詳細は参考資料1、参考資料2を後刻ご覧いただければありがたいと存じます。

続いて自然環境への影響につきましては、南アルプスには国立公園特別地域に指定されるエリアもございます。加えて山梨、長野、静岡県の関係市町村を中心に世界自然遺産としての登録を目指す一方、長野県内の中央構造線周辺はジオパークに認定されるなど、この地域の自然保護への意識は極めて高くございます。南アルプスの豊かな自然は今に生きる我々が守り、後世に引き継いでいかなければならない大切な財産であると考えております。先日、前原国土交通大臣がルート選定に当たっては、戦略的環境影響評価の指標を用いるとの意向も示されたということではありますが、そうした取り組みを含めまして、環境面にも十分にご配慮いただくことが必要であろうかと考えております。詳細は参考資料の3、4を沿えてございます。

もう1つの意見は、資料では青色で記載したルート別の長野県内駅の乗降人員数の差異、その結果を踏まえた既設路線の将来像等を考慮した地域振興のあり方という問題でございます。資料4の右下にこれを摘記させていただいておりますが、BルートとCルートとでは長野県内の利用人数見込みが1日当たり1万7,000人と1日当たり8,000人と大きな違いがございます。県民をはじめ、長野県を訪れる方々にリニア新幹線をできるだけ活用していただくにはどうしたらいいかという問題意識でございます。加えて重要な役割を果たしてまいりました中央東線、中央西線にリニア中央新幹線の整備による影響がどのように生じるのか、さらには飯田線など既設路線の将来像についてもさまざまな意見が県

内にはございます。ここでの留意点は、中央西線と飯田線はリニア中央新幹線を担うJR東海が運営しておられますが、松本、諏訪と新宿をあずさ号で結ぶ中央東線でございますが、これはJR東日本の受け持ちということでございまして、長野県としましては、この調整が大変難しい問題であるということもご理解いただきたいと存じます。

私がこれまで申し上げてまいりました、長野県民のリニア中央新幹線の強い期待につきまして、もう少し申し上げさせていただきたいと思っております。資料5-1をご覧くださいと存じます。県内の圏域の概要を示させていただきました。長野県は南北に約200キロ、東西に約120キロと、全国で4番目の広さを持つ県でございまして、歴史的、経済的に10の生活圏域に分かれております。それぞれ特徴ある地域として発展しておりますが、平成10年、1998年の長野冬季オリンピックの開催を前に、長野新幹線が平成9年10月に開業したことによりまして、北の北信、長野、上小、佐久の4地域の首都圏との時間距離は大きく短縮された次第でございます。一方、他の6地域での新幹線効果は極めて限定的でございます。長野県、新幹線があるからいいじゃないかという議論が折に触れて行われるわけでございますが、これは全然無意味な議論でございます。

資料5-2をご覧くださいと存じます。長野県内の各都市から東京までの時間距離をお示ししてございます。ご覧いただければおわかりになりますように、長年リニア中央新幹線の早期整備に大変熱心に取り組んでまいりましたのは、中信地域（大北、松本、木曾）、そして南信地域（諏訪、上伊那、下伊那）といったところでございまして、この住民にとりましては、3時間以上を要する首都圏への時間距離の短縮は大変強い悲願でございます。ご理解いただければと存じます。

冒頭にリニア中央新幹線を巡る経過を申し上げたわけでございますが、ここでルート問題につきましての私の率直な考えを述べさせていただきたいと存じます。長野県内は、この20年間Bルートによる推進ということで1本化されてきた経過がございますが、平成19年12月にJR東海が南アルプスルートで自主財源による建設を表明されて以来、地域による考え方の違いが表面化してきているわけでございます。長野県には廃藩置県以来というのは大げさでございますけれども、いわゆる南北格差問題がかなりございまして、各圏域ごとに自立性も強い。また、長野県におきましては鉄道の有無によりまして、かつての10万石の城下町が衰退するなどの経験を踏まえまして、地域の発展に交通網の整備というのがどのぐらい大きな意味を持つかということは、非常に強い関心がございます。私は知事就任以来、県内各地域の声に耳を傾け、いろいろ調整に努力してきたつもりでござ

ございますけれども、長い時間をかけて足並みを揃えてきた県内の各地域が、ルート問題によって分断され、亀裂が生じるということは避けたいと思っております。このため長野県としましては、この小委員会において科学的見地のもとに、中立公正のお立場から十分にご審議をいただきまして、ルートについて結論をお出しになる際には、県民をはじめ関係者が納得できるご説明を賜ればと願っております。

資料6をご覧いただきたいと存じます。こう申し上げた上で、小委員会でご検討いただきたいことをまとめさせていただいております。長野県内の特に南信・中信の6地域の人々にとりましては、リニア中央新幹線に寄せる期待は大変大きいものがございまして、リニア新幹線による速達性の向上によりまして、これまで想像もつかなかった3大都市圏との交流が進むことで地域社会に新たな変化がもたらされ、これに触発された地域経済の発展は大いに期待されるどころかと考えております。これに加えて、現在でも年間4,300万人を数えるこの地域への観光利用客にとりまして、時間距離の短縮効果が大きいものと考えられます。地域の振興に、リニア中央新幹線が果たす役割は極めて大きいものがございまして、このため、長野県のみならず沿線各地域においてリニア中央新幹線の効果が最大限発揮されるように、地域への社会的・経済的影響を分析していただきますとともに、既存の在来線への影響をはじめ他の交通分野を含む地域全体の交通体系のあるべき姿の総合的な検討を行って、お示しいただければと存じます。さらに、そうした総合的な交通体系の構築に向けては、JRなどの事業者と国、地域が共に考え実行する場を設けるようにしていただきたいと存じます。

資料7をご覧いただきたいと存じます。最後に新幹線の間際駅につきまして、私からも一言申し上げたいと存じます。既に松沢知事、横内知事からお話もございましたとおり、中間駅の費用について、JR東海が表明する1県1駅地元負担というのは、地域振興という議論をするにはあまりにも一方的な視点ではないかと思っております。とりわけ、財政力があります東京、名古屋、大阪のターミナル駅には全く負担が求められていないのであれば、リニア中央新幹線が大都市住民だけのものと言われても仕方がないのではないかと思います。また、整備新幹線の地方負担分と比べて安いという議論がございまして、整備新幹線の地方負担は、国と地方が十分な議論を行った上で同意をしたという経緯がございまして、起債への交付税措置などの国の支援措置もございまして、単純に比較できるものではないと存じます。国家プロジェクトであるリニア中央新幹線において、地域振興の観点から重要となります中間駅につきましては、小委員会のテーマにはならない

というお話もあったように伺いますが、ぜひこの委員会でも正面からお取り上げいただきまして、沿線各地域にも納得できるよう考え方をご整理いただければと思っております。その際には、税の減免や、国からの支援により、J R 東海が地元負担なしに中間駅を設けるといったスキームを含めてご検討いただければありがたいと存じます。

以上、リニア中央新幹線についての考え方をご説明させていただきましたが、これは個人の考えではなくて、長野県内の関係地域全体の考えだと思います。本年5月10日に開催されましたリニア中央新幹線建設促進長野協議会総会でも、大体この趣旨に沿いました決議がなされている経過がございます。私はこれだけの大規模プロジェクトは、一民間企業であるJ R 東海単独で成し遂げられるものではございませんで、沿線自治体との共同作業なくして成功するものではないと思っております、長野県としましてはリニア中央新幹線の早期実現に向けまして、地域の理解を前提に、手を携えて共に進んでまいりたいと存じます。ここまで申し上げた上で、私が申し上げた事項は、実は、既に家田委員長のもとで、小委員会の視点と論点というペーパーで整理されているところがございます。本委員会のご見識を高く評価するものでございます。改めて敬意を表しながら、中央新幹線の整備が将来の我が国、そして地方にとりまして最も望ましいものになるようにご議論いただくことをお願い申し上げます、私の説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。それでは最後に岐阜県からお願いいたします。

【古田岐阜県知事】 岐阜県知事の古田でございます。お手元に資料に沿って概略を説明させていただきます。まず岐阜県は人口210万人、森林が8割、その中で製造業のウェートの高いモノづくり県でございます。神奈川県からもご紹介がございましたが、やはり今の最大の課題は人口減少時代の本格化にどう対応していくかということでございまして、この2ページの右上にグラフがございますが、岐阜県の場合には平成17年をピークにして下り坂ということでございまして、平成47年、2035年の人口が160万人ということで、これから50万人減っていくと。これはほぼ昭和35年の数字に匹敵するわけでございます。ただ、昭和35年の場合には14歳以下が30%、65歳以上が7%ということでございました。これが平成47年になりますと、14歳以下が10%、65歳以上が33%ということで、少子高齢化も急速に進むわけございまして、そういう中で地域の活力という観点からは下のほうに書いてございますが、地域外から人を呼び込んで

交流人口を増やしていく。観光交流、定住・移住、二地域居住等々、そういった努力が必要ではないかということでございます。

3 ページでございますが、本県は東西南北の要衝でございまして、東京・大阪のほぼ中間点に位置するわけでございます。かつて首都機能移転の有力候補地として、この東濃地域が挙げられておったわけでございますが、この問題は既に遠ざかっておりますけれども、このリニアによりまして岐阜県が首都圏に近づくのではなくて、岐阜県そのものが首都圏の中に入っていくということになるのではないかと考えております。あと岐阜県では東海北陸自動車道、南北に日本海と太平洋がつながる大動脈が平成20年度に貫通いたしました。また、東海環状自動車道、豊田市から関市までが東回りルートが平成17年に開通いたしました。今西回りルートにかかっておりますが、高速道路のネットワークも爆発的な効果をもたらしておるところでございます。

このリニア中央新幹線のインパクトでございますが、まず第1に観光でございますが、ここには首都圏から気軽な1泊旅行ということで、1つの例を書いてございますが、私も現時点で観光は右肩上がりでございます。これをさらに加速していくということでございます。4 ページは首都圏から東濃・飛騨への観光、5 ページでございますが、北陸新幹線、東海北陸自動車道をあわせると、北陸を含めた広域観光ということも可能でございますし、6 ページでございますが、これに中部国際空港、羽田・成田、関西、北陸の空港を駆使しますと、さらに多様なコースが設定できるということでございます。

7 ページでございますが、もう1つ期待されますのは、新しいライフスタイル、住まい方ということでございまして、首都圏への利便性と豊かな自然が両立するというところで、都心1時間圏ということで見ますと、大変安い地価でかつ恵まれた住環境にあるということございまして、これがリニア開業によりまして、8 ページでございますが、二地域居住、あるいは移住・定住ということが十分進むのではないかと。既に私も全県的な体制をとりまして、移住・定住推進会議を設けまして、田舎暮らし体験、移住体験、あるいは子供の農山漁村交流プログラム、あるいはグリーンツーリズムネットワーク等々に取り組んでおりますが、このリニア開通でこうした流れが大いに加速されるのではないかと期待しております。

9 ページでございますが、本県にとりまして企業活動へのインパクトも大変大きいのではないかと。既にこの地図にございますように東海環状自動車道の東回りルートの開通によりまして急激に企業立地が進んだわけでございますが、今後さらにリニアを

通じて業務効率の向上とか、新しいビジネスチャンス、新たな産業立地の可能性が期待されるということでございます。

それから10ページでございますが、リニアの実現に対する取り組みでございますが、岐阜県では昭和53年に全国で一番早い段階で期成同盟会を県内に結成しております。また、東濃は1つというスローガンのもとに、一枚岩で県内駅設置に取り組んでいくということでございます。また、民間も商工会議所を中心に愛知、長野の商工会議所・商工会も含めまして促進協議会を今年3月につくったところございまして、そういった一丸となった取り組み体制でおるということでございます。

それから11ページでございますが、このリニアによってどのように地域が活性化するのかについて、研究会を官民挙げて全県レベルで立ち上げております。産業振興と、観光振興・まちづくりと2つのテーマを中心に今議論をしておるところでございますが、下の黄色のところにありますように、県土づくりという観点、東濃のアイデンティティーのあり方の観点、あるいは在来線、高速道路との連携、あるいは東アジアとの交流といったさまざまな意見が今出ているところでございますが、これに加えて、かつて首都機能移転の有力候補地であったことも考えますと、首都機能の一部移転といった取り組みもこれに伴ってあり得るのではないかという議論もしているところでございます。

次の12ページでございますが、こうした議論を踏まえましてリニア拡大交流圏というべきものがどのようなものかについて、将来の見通し、分析等をやりながら、23年度末頃をめどに基本戦略、25年度末頃をめどに具体的な活用戦略といったことに取り組んでいるところございまして、アクセスの向上あるいは首都圏からの観光客の誘致、先ほど申し上げました定住・移住、あるいは企業誘致、それから次に申し上げます総合車両所の誘致といった政策について今議論しているところでございます。

13ページでございますが、私どもとしては総合車両所。これはリニア中央新幹線のいわば整備工場と車両基地をあわせたようなものでございまして、東海道新幹線でありまして浜松工場があるわけでございますが、この整備工場は車両の整備、修繕、それから大規模な検査を行うところでございます。車両基地はまさに車両を留置する、あるいは日常的な点検・清掃を行うところでございますが、これを岐阜県内に設置をお願いしたいということで、今議論をしております。ちょうど東京・大阪の中間点であるということと、当面の終着地名古屋にも近いということでございますし、なだらかな丘陵地が多く、まとまった平坦な土地があるということもございます。また中部のものづくり産業との関連で、

部品産業等々ございますので、こういったことから有意義ではないかということで、今提案をしておるところでございます。

それから14ページでございますが、既に神奈川県、山梨県、長野県それぞれお話がございましたが、何と云っても適切な駅建設費用の負担割合といったことについて、全額地元負担というJR東海さんの考え方が出されておりますが、今後JR東海、地元、国も交えまして納得できる仕組みについて十分議論していく必要があるのではないかと私ども考えておりますし、当委員会でもぜひご議論いただければ大変ありがたいと思っております。

それから15ページでございますが、もう1つは東海道新幹線の活用ということでございまして、このリニア中央新幹線に伴って、現在の東海道新幹線の課題の解決も図るべきではないかということでございます。現在のぞみを中心とした3大都市圏の輸送が中心でございますので、のぞみが停車しない中間駅にとりましては不便さがございます。ここにご覧のように岐阜羽島・新大阪以西との直通列車が大変少ない。山陽方面に行く場合には乗りかえが必要である。あるいは岐阜羽島と静岡、あるいは浜松など中間駅間の行き来が大変不便であるということでございまして、このリニアに伴って東海道新幹線岐阜羽島駅の活性化と、ひかりの停車本数の増加、中間駅をつなぐひかりの増発、新大阪以西の直通列車の増発といったことを通じまして、リニア中央新幹線そのものによる交流人口の増加に加えて、さらに交流人口が拡大していくのではないかといたことも考えております。

16ページでございますが、まとめでございますけれども、私どももJR東海さんの取り組みを高く評価をし、早期実現を期待しておるわけでございますが、岐阜県の観光、ライフスタイル、産業の大きな転換につながっていく可能性があるということと、停車駅の実現、地域づくりにまさに一丸となって取り組んでいるということ、そして総合車両所、それから駅建設費用の負担の問題、そして東海道新幹線の活用のあり方といったことについて、ご提案、ご要望をさせていただいているということでございます。以上でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。それではこれから大体1時間ぐらい時間がございますので、今ご説明いただきました4つの県のお話につきまして、順不同でご質問や、コメントをいただきたいと思っております。

冒頭に村井知事から小委員会で駅の位置については議論しないと考えているというお言葉がありましたが、そんなことはありません。例えば駅の位置を何丁目何番地につくると

か細かいレベルの話は当然地元や関係者でやるべきことだけれども、大局的な観点からはルートと駅というのは根本中の根本ですし、またそれがどのぐらいの頻度で必要かということも基本的な問題ですので、検討事項かと思っているところでございます。

どうぞ、皆さんいかがでしょうか。

【樫谷臨時委員】 皆様から今非常に意見を聞かせていただきまして、非常に参考になったんですが、ただ今回は皆様方のおっしゃっているようにJR東海がすべて自己負担でやるという話になっているわけですね。したがってJR東海は完全に民間会社ですので、どうしても民間会社の論理でやることになるわけですね。前回、JR東海さんからもいわゆるヒアリングをさせていただいたんですけれども、非常に時間がかかるというんですか。大阪まで40年かかるという話になっているわけですね。ところが皆様方のご意見はすべてできるだけ早期にというお話で、確かにJR東海は民間会社ですから破綻をしては困るという論理から見ると、できるだけ状況を見ながら、例えば今回も2年おくらせたと思うんですけれども、状況を見ながらやっ払いこうという論理は私も会計士をしておりますので極めてよくわかるんですが、逆に皆様方から見ると1日でも早くやれということで、相当のギャップがあるのではないかなと思っております。それから駅舎などの負担についても、JR東海さんは地元にも受益が直接、間接にあるんだからできるだけ地元でやっていたきたいというお話だったと思うんですが、ただ財政事情も厳しいこともあってこれはJR東海が負担しろといったときには延びる話になるわけですね。つまり不採算の分を抱えることになるんですが、その辺について国の国家戦略でやるようなものだからということなんですが、国も財政事業が非常に厳しいという三すくみみたいになっているような気がするんですけれども、それについてどのようなお考えをお持ちなのか。JR東海にもう基本的に任せるんだという方向でいくとしたら、やはりJR東海の論理で整理をしてあげないと基本的には難しいと思います。一方国家プロジェクトというのであれば、これは国なり地方公共団体が相当の負担をするという論理でいかないと、おそらくJR東海としてはとても受けられない話になると思うんですが、その辺はどのような、県としてはできるだけ負担はしたくないと。JR東海もそうだと。国にもお金がないといったときに、そうするとじゃあやめるのかといった話にはならないとは思いますが、一体どのようなお考えいただいているのか、その辺もしこうしたらできるんじゃないかと……。

【家田委員長】 ではどの知事の方からでも。松沢知事。

【松沢神奈川県知事】 神奈川県知事ですが、我々自治体として財政が厳しいからお金

を出せないとか出したくないと言っているのではないんです。ただもう少し応分の負担を考慮していただきたい。例えば、今、知事さんたちからそれぞれご指摘がありましたけれども、東京、名古屋、大阪というターミナル駅はもちろん一番重要ですから、これは全額JRの負担でやるわけですね。中間駅は自己負担でやってくれということなんです。確かにリニアの場合は大都市間を短時間でつなぐのが目的ですからターミナル駅の重要さはわかりますが、ただ我々もリニアを今後建設するに当たって、あるいはこれまでも地方でもさまざまな協力をしていたわけですね。ですから中間駅は全額地方負担と言われてしまうとちょっと財政的に苦しくて厳しいなというのが正直あります。ですからバランスの問題ですね。

それからもう1つが、神奈川県として訴えたいのは、神奈川は構造上地下駅になりそうなんです。やっぱり都市が連担していますから、地べた買って、鉄道を通すというのはものすごくお金がかかってしまいます。これは仕方ないことだと思いますが、ただこれは地下駅にしてくれと神奈川が要望したわけではないんです。これは地上駅だと300数十億で済む。地下駅だと2,200億、約6倍から7倍の負担を。これをじゃあ神奈川で全部やってくれというのも、ちょっと県民を説得できないなという部分もありまして、そういう意味で各沿線自治体は厳しいと思いますので、JRあるいは国家プロジェクトとして国の一部負担も考えていただきたい。当然我々地方自治体も負担しますが、そのバランスを少し考えていただいて、できれば三方が納得できるような解を見出していただければなというのが神奈川県の考えであります。

【家田委員長】 ほかの知事の方々はいかがでしょうか。

【村井長野県知事】 今の松沢知事のご意見で大体包括されているのではないのでしょうか。私どももバランスの問題だと思います。例えば、高速道路でインターチェンジがなければ、これはもう単なる迷惑施設に過ぎないということになりかねないんですけれども、建設当時、インターが道路公団の負担でつくられてまいりましたから、それはそれなりに納得したわけで、大抵反対運動は必ずあるわけでございますけれども、つくってみたら何とも便利であると。俺のところもインターが欲しいという話が出てまいりまして、自己負担してもつくってくれという話が出てまいるわけでございます。いずれにしてもそういう話は、バランスの問題だと思っております。ともかくリニア中央新幹線をつくるけれども、中間駅はすべて当該県の負担だというのは、これは幾ら何でも乱暴ではなからうかということだろうと思います。

【横内山梨県知事】 補足的にお話をさせていただきたいと思います。今、中間駅の負担の問題が出ておりましたが、両知事さんと同じ考え方なんですけれども、J R東海にしてみれば起終点の駅はJ R東海にとって必要だと。中間駅はもう無駄なものだと、不要なものなんだという発想に立つわけなんですけれども、それは通らない議論でありまして、少なくとも全国新幹線鉄道整備法に基づいてやると決めた以上、もうそれは法的には通らない話。全国新幹線鉄道整備法は目的としてはっきりと経済の発展と同時に地域の振興と書いてあるわけですから、地域の振興のためにもやらなければならない。そのときに中間駅が全くないということは地域にとっては全く意味がないわけでありまして、迷惑施設そのものなわけなんです。だから法律でやるということになった以上は、中間駅をつくるということは、その意味では当然だと思いますし、また現実問題としても駅がない、山梨県も協力はずっとしてきましたけれども、駅ができていろいろな効果があるから、それを楽しみにしてやってきたわけであって、それが全くないということになれば、これはもう場合によっては一步も入ってもらっては困るよということにもなるわけです。これはやっぱり中間駅は余計者だという発想は、ターミナル駅も中間駅も必要なものだという前提に立って、あとは費用負担についてはいろいろな議論があると思いますけれども、考え方は変えていただかなければいけないなと思います。

【古田岐阜県知事】 私もほとんど同じ意見でありますけれども、ただこのリニア中央新幹線がここに来て急速に実現に向けて動き出したというのは、まさにJ R東海が自己負担でやるんだということから強力で動き出したということもあるわけなので、仮にいきなり国の予算から始まりますと、じゃあ整備新幹線とどちらが先だ後だということで、なかなか進んでこないわけなので、そういう意味では民間会社たるJ R東海が大きく前に出ていただいたということはきっちり評価しなければいけませんし、それゆえに実現に向かって進んできているということですから、その企業の論理といいますか、経営といったものも踏まえながら、しかし一方でこういう今日のこの場も仮に民間会社の論理だけならこういう会をやる必要はないわけでありまして、まさにこういう会があること自身がここで公の国家プロジェクトという性格もあるわけですから、最後はそこはバランスの中で協力と協調ということでやっていくことになろうかと思っておりますので、あれかこれかという議論はあまり一生懸命やらないほうがいいのではないかと思います。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。

【廻委員】 簡単な質問なのですが、各知事さんにお伺いしますが、中間駅にどの程度

の頻度で停車するとお考えでいらっしゃいますか。フリークエンシーはどのくらいとお考えですか。

【家田委員長】 列車がたくさん来るけど、こだまみたいなものでいいのかとか、そういうことでしょうか。もしお答えされる方があったら。

【古田岐阜県知事】 それはまさにこれからJRさんとも議論していかなければいけませんけれども、それは駅を持った立場からすればできるだけ頻度は多いほうがいいということになるんですが、しかしリニア中央新幹線が各駅停車ばかりということではなしに、名古屋、岐阜、東京というのもあれば、名古屋、山梨、東京というのもあれば、いろいろな組み合わせの中でかつ需要と供給の関係とか、いろいろなことを考えて決まってくるんでしょうから、これまたそういうことの中でおのずとということ。ただ多分各駅停車が最大のウエートになるとはとても思えないと思いますので、まさにリニア新幹線らしい運用の仕方というのはおのずと出てくるのではないのでしょうか。

【廻委員】 私の質問は最低でもこのぐらいはとまってくれないと経済効果が期待できないとか、観光振興につながらないとか、効果が現れるためのミニマムのフリークエンシーをお考えでしたら教えていただきたいなど。

【村井長野県知事】 よろしゅうございますか。

【家田委員長】 どうぞ。

【村井長野県知事】 なかなかリニア中央新幹線という新しいコンセプトになりますとコメントがしにくいということがありますけれども、長野県はいわゆる北陸新幹線の一部としての長野新幹線が通ります、今度はこれが金沢まで延伸されます。それで、今までは比較的よく列車が停まっていたんですが、これから先は危ないなという危機意識を相当持っております。そういう感じからいいますと、1時間に1本ぐらい停まってくれば、どの駅も大変ハッピーだという感じはあるのではないかと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。

【松沢神奈川県知事】 いいですか。

【家田委員長】 松沢知事、どうぞ。

【松沢神奈川県知事】 確かにリニア新幹線の場合は大都市間の高速移動が目的ですから、どうしてもJRとしては運営上というか経営上も含めてのぞみを多くしたい、こだまは少なくしたい。そうなるとかだまは1時間に1本ぐらいなのかなという予想もできますが、実は東海道新幹線を例に出しますけれども、新横浜という駅があります。以前は限定

されたのぞみしかとまっていなかったんですが、今はすべてののぞみをとまるようになりました。といいますのは、大東京圏というか、大都市圏、今人口3,000万を超えているんです。全部東京か品川に行ってから大阪に行くのではなくて、やはり神奈川県、あるいは東京の三多摩地域、埼玉の西部、この首都圏の西半分ぐらいの人は新横浜を使うほうが便利なんです。そういう需要も大きいので今のぞみを全部とめるとなったんです。ですから、神奈川の場合は中間駅といえども大東京圏の中にある駅ですので、私どもとしてはJRさんと今後、話はしたいと思いますが、のぞみもとめていただく駅にしていきたいというのが願いです。

【古田岐阜県知事】 あとご参考までに申し上げますと、岐阜羽島駅という新幹線の駅がありますね。これができることについていろいろな議論がかつてあったわけなんです、かなりの長期間にわたって全国新幹線の駅の中で乗り降りのお客の最も少ない駅ということとずっと来ておったわけですが、ここ数年急速に乗降客が増えているんです。これは皮肉なことなんです、まだ十分開発されていない田園の真ん中に駅をつくったわけですね。なかなか開発も進まなかった結果、今新幹線の駅の表裏に大量の大型観光バスが乗りつけられる駅という効用がございまして、したがって新幹線の岐阜羽島駅は非常にパンクチュアルな新幹線とその駅前に大量に大型観光バスがとまれるという利点で、あそこを起点にして三重に行く、長野に行く、飛騨高山から北陸に行く、非常にパンクチュアルに行きますので、あそこが起点になっているということで、急速に増えてきておりました。考えてみますと新幹線の駅前に大量に大型観光バスがとまれる場所は言われてみればそうたくさんないです。そういう効用で急速に役割が高まってきたということで、つまり時代とともに、ニーズの変化とともに、その辺も変わってくるという側面もあろうかと思えます。

【家田委員長】 ありがとうございます。今の古田知事の話は大変に刺激的というか、面白い話だと思いました。やっぱり事業としてやろうとすると大体同じようなペースで、同じようなものをつくって、なるべく早く収益を上げるのがいいのですけれども、例えば多摩ニュータウンの例を見ますと、全戸一斉に入戸したわけではないけれども、みんな同じように高齢化して今非常に辛い状況にありますよね。だから事業としてはみんな一斉にやるのはいいけれども、長いレンジで見ると、各駅で少しタイムラグがありながら、また個性も異なっているのが本当はいいのかもしれないですね。大変面白い話をありがとうございます。ほかにいかがでしょう。どうぞ。林山さんから。

【林山臨時委員】 4 県の知事さんのおそらく私の理解が間違っていたらご指摘いただきたいんですけども、早期実現は皆さん共通だと。ただ中間駅の負担割合、これは税制措置含めて懸案事項だろうというご指摘かと思うんですね。それで早期実現をなぜ目指しているかというのは各プレゼンテーションを拝見していて産業振興、地域振興、交流人口拡大というのがほぼ一致しているお話。これはいわゆるプラスの効果のプレゼンをされたと思うんですね。今の岐阜県知事さんの岐阜羽島。私は実家がすごくそばなのでよくわかりますけれども、ところが事例としてはネガティブな効果というのはあるわけです。例えば典型的なのは、私は今仙台に住んでいるんですけども、東北新幹線が秋田へ延伸して何が起こったかということ、もういっぱい交流人口が増えるだろうと。そういう効果はもちろんあったわけですが、何かというと東北地域なんていうのは支店経済。本社機能と支店機能ですので、秋田事務所とかみんな置いていたんですね。ところが仙台と行き来できるようになったものですから、全部仙台に大きな分社を持って、あとは駅前に車を置いて営業所を回るといようなマイナスの効果も幾つか考えられるわけです。でも今日伺った話ですと、マイナス、何が懸念されるのかということはどう想定されているのかが1つ目の質問でございます。

2つ目ですね。中間駅の費用負担問題なんですけれども、この駅をつくる、投資額、先ほど2,200億云々という議論がありましたけれども、どこまでだったらペイできるのかと。自治体として。ペイできるという意味は全額出したらベネフィット、利益というよりベネフィットというんですかね。地元に着する便益がこのぐらいあると。ベネフィットは変わらないと思うんですけども、1.0だと投資する価値がなくなるかもしれないですが、投資分の1.5倍ぐらいの価値があるというためには、各県ごとにレベルが違うと思うんですね。地理状況も違いますし、どれぐらいまでが可能なのかという試算とか検討をされたことがあるのかというのが2点目の質問です。以上です。

【家田委員長】 2つ目は難しそうですけど。どうぞ。

【横内山梨県知事】 当然のことながらプラスだけではなくて、マイナス効果、いわゆるストロー効果と言っているものがあるのは当然だろうとは思っておりますし、全国的に見てもいろいろな例がありまして、釈迦に説法ですけれども、JR九州ができて、福岡・長崎間の特急がものすごく便利になったら長崎の若い女性がみんな福岡に買い物に行ったりとかいう話がありました。そういうことは当然想定はするわけですけども、しかももっと長いレンジで見ればやっぱりプラスになると。例えば全国の新幹線の新駅なんかもやっ

ぱりプラス面が非常に出てきているのではないかなという感じがありますのと、それからプラスマイナスありますけれども、マイナスを少なくし、プラスを大きくする努力、それこそまさに地域の自助努力、自主努力ではないかと。それによってプラスを大きくすることができると思っているわけなんです。

中間駅の負担についてはなかなかどのくらいまでなら負担可能かはちょっと今の段階では申しにくいわけなんですけれども、これはJR東海といろいろな議論をしていく中でおのずから煮詰まってくる問題ではないかと思っておりますが。1点補足的に申し上げたいのは、例えば本県のように、もし、これは決して神奈川県さんに悪い意味で言っているわけではないですが、完全に大深度地下ですと来て、確かに駅はうんと金がかかるんですけども、用地買収とかはかからないんですね。本県のようにもし仮に用地買収とかそういうものの協力を求められるとすればそれに伴ういろいろな負担は出てくるんですよ。どうしても地元の県・市町村が、JRさんにまで負担をかけさせるわけにはいかないけれども、用地をまとめていく過程において、どうしてもいろいろな負担が出てくるということもあつたりしまして、そういうことも加味してどのくらいの負担なら受忍できるかということは判断していかなければいけないとは思いますが、なかなか一概には申しにくいということがあります。

【家田委員長】 ほかの知事の方々からお答えされる方はいらっしゃいますか。

【古田岐阜県知事】 いわゆるストロー現象を大変懸念する議論も私どもの研究会の中でもありますけれども、私どもの直近の例でいくと愛知万博を契機にあのかいわいの東海環状東回りを含めて道路網が整備されたわけでありましたが、急激な企業誘致効果があつたと。つまり今までそこに企業立地点としてなかった魅力が、その道路によって大きくクローズアップされたとか、それから観光でおいでになる方の数が依然として右肩上がりでございまして、要は点としてあつた地域の魅力がつながることによってさらに魅力が増してくるか、そういう効果というのはもちろん地域間競争という中でストロー現象もあるわけですけども、これはもう必然的なものでありまして、やっぱりつながることによる魅力増というもの、あるいは新しいチャンスの広がりというものを私ども岐阜県ということで見ますと、まだまだ埋もれているものがある。それが磨かれるという側面のほうが明らかに強いのではないかということが、私どもの地域の見方でございます。

それからお金の負担の問題は、これはいろいろな角度からいろいろな協力、協調がなければできないプロジェクトでありますので、駅だけ取り出してということでもなかるうと

思うんですね。それから駅もどの部分が本来の駅で、どの部分が地域としてとか、それからアクセスの道路とか、アクセスのためのいろいろな施設をどうするかとか、いろいろなことが積み重なってきますので、それらはやはり全体として大きくとらえながら、よく協議をしていくということで、駅だけ単純にとらえて何か機械的な方程式をあてはめて、はい、おしまいということではないほうが。納得で積み上げていったほうがいいのではないかと思っております。

【家田委員長】 ありがとうございます。はい、松沢知事。

【松沢神奈川県知事】 神奈川の場合は、もし地下駅をすべて負担するとなると2,200億です。これだけの負担が将来神奈川県に財政あるいは地元の相模原市も含めてのしかかってくる。じゃあ、この駅ができてそれによる経済波及効果で企業誘致もできました、さまざま、人口も増えました、それで今後相模原市や神奈川県に上がってくる税収がどれだけ増えてそれを取り戻せるのか。この費用対効果、あるいは受益と負担のバランスはまだ計算し切れていません。今後きちっとやっていかなければいけないと思っています。ただ、もう1つ、これを全部神奈川で負担しなさいとなると、実は神奈川県に相模原市は東京に隣接しているんです。ですから東京の町田市民も東京の八王子市民もものすごくこの駅によって受益を受けるのに、ただ駅のある場所が神奈川だから、もう何キロ行くと東京なのに東京は一切負担しなくて、みんな三多摩地区の人はよかった、よかったと。これもちょっとおかしいんじゃないかと。だから、すべてを地元で負担させるとそういう問題も出てくるので、ぜひとももう少し負担のバランスを考えていただきたいなと思います。

それから駅のストロー効果は神奈川の場合は先ほど申し上げたように山梨や長野と違って首都圏の中に位置していますので、むしろ首都圏の皆さんの利便性を分散する意味でも品川に1つだけでなく、もう1つ相模原につくっておいたほうが首都圏の3分の1ぐらいの方は便利になる。あまりストロー効果はないです、ほとんど。

【家田委員長】 ありがとうございます。木場さん、どうぞ。

【木場委員】 今日はありがとうございます。木場でございます。お話を伺っております。非常に実感が伝わってきて参考になりました。特にまずプラスの面では時間的距離という言葉もありましたけれども、ほんとうの距離ではなくて、時間を短縮することへのリニアへの期待が非常に伝わってまいりました。お伺いしたいのは、非常に難しいかもしれませんが、中間駅の数についてです。先ほど横内さんからゼロだったら一步も入れないという本音が聞けて、確かにそういうものだろうなとも感じたのですが、JRさんと

しては最少の1つの県に1つという言い方をされていますが、山梨さんですと今4カ所ぐらいのご希望もあると聞いております。皆さん1つだと少ないのか、ほんとうは多いほうがいいのか、もちろん今議題になっている駅をつくる際の負担の大きさにもかかわると思うのですが、果たして皆さん、どのぐらいが適正とお考えなのか、もし今わかれば教えていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

【家田委員長】 どうぞ。横内知事。

【横内山梨県知事】 当然のことながら地元として見ればたくさん駅があるほうがいいわけですし、地元の市町村からそういう要望は強く上がってまいります。しかしながら当然技術的に非常に超高速ですから、そう頻繁に駅がつくれるかという議論は当然あると思いますし、またJR東海の採算性の問題その他もありますので、我々としては多ければ多いほうがいいと言うしかないわけであります。しかし、JR東海の立場もありますから、これもこれから十分協議をしていく中で決めていくことだと思っております。

【木場委員】 ありがとうございます。

【村井長野県知事】 長野県がBルートとCルートということでいろいろ議論がございました背景には、Bルートでございましたら諏訪あるいは上伊那の辺りで1つ、そして飯田に1つというように、県内2駅は当然にあるだろうという想定でございました。公式のものではございませんけれども、非常に歴史の長い経過がございますので、その間でそれらしき話も関係者の中から出てきた経緯を背景に持つものでございます。

【木場委員】 ありがとうございます。

【古田岐阜県知事】 私ども岐阜県の場合には、5つないし6つの市がおらが町にということで声を挙げかかっておったんですが、当初の早い段階から東濃は1つと。一丸となつてとにかく1駅設置をしてそれをどう活かしていくかということで一丸となるので、A市かB市かD市という議論はなしよと。東濃は1つというのをスローガンにしてやってきておりますので、最初から1つでございます。

【木場委員】 ありがとうございます。

【松沢神奈川県知事】 いいですか。やはりリニア新幹線の最大の目的というか特徴は3大都市圏の高速移動にあると思うんです。ですからそれを言う限りはあまり中間駅を東海道新幹線のようにどんどんつくっていってしまうと、これまたダイヤも込みます。やはりのぞみ中心に短時間で東京・大阪間を移動できるのが目的だと思うので、私は1県1駅、この原則はやはり守っていったほうがいいのではないかなと思います。それでむしろ神奈

川の場合は先ほど言ったようにリニア中央新幹線が北部を走って、東海道新幹線が中央部を走りますよね。東海道新幹線のものぞみの機能をリニア中央新幹線にかなり移せますから、東海道新幹線のダイヤがすくわけです。ですから神奈川県としてはこの東海道新幹線に新駅をつくっていただくとさらに神奈川県の実便性も高まるということで、今JRさんとはそういう相談もさせていただいております。これは両方絡む問題なんです。

【木場委員】 はい。ありがとうございます。

【家田委員長】 木場さん、よろしいですか。

【木場委員】 はい。結構です。

【家田委員長】 ありがとうございます。小林さん。

【小林臨時委員】 今日はどうもありがとうございました。先ほどからいろいろお話を伺ってきますと、国家戦略としてやっていただきたいという声はいろいろ聞こえてまいりましたんですが、これからの時代に国家戦略としての新しいコンセプトをどのように考えていけばいいのか。あるいは国税を投入するにしても、やはり納税者に対する説明責任というものが必要になってきますので、中間駅を整備することが国家戦略にどのように寄与し得るのかどうか、そういうところでもしご検討された成果があればご披露していただければありがたいですが。

【松沢神奈川県知事】 日本の最先端の技術として新幹線の技術、リニアの技術というのは世界の最先端です。それで今、地球温暖化対策の中で世界各国が自動車中心の交通体系から、簡単に言えば高速道路をつくるという政策からもう一度高速鉄道を見直そうということで、自動車大国アメリカでもあるいは新興国のブラジルや中国やインドでも大都市間の交通を鉄道にモーダルシフトしようとしている。こういう戦略で今国づくりを考え直しています。そのときに、日本は日本の成長戦略としても、現在世界で最も進んでいるこの鉄道技術をもっともっと磨いて、こういう途上国や他の国にもこれを輸出していく。こういう戦略を持っていかないと日本はこれから技術大国として生き抜いていけないと思うんですね。それをやっぱり実証するためにもこのリニア中央新幹線はできるだけ早く大都市間で成功させて、それでアメリカやあるいは中国やインドやこういう国にも日本の技術はこれだけすばらしいものがある。世界をリードしていく形で進めていかなければいけない。単に東京から大阪に早く行けるというだけではなくて、日本の国がこれからも世界の技術を引っ張っていけるかどうか、その中心的な技術がリニアの技術だと思っていまして、ぜひともそういう視点で、我々知事ですから神奈川県という地域で考えなければいけませ

んが、日本の成長戦略としてもこれは考えられるのではないかと感じています。

【家田委員長】 ほかの知事の方々はいかがでしょうか。大体同じようなお考えでよろしいですか。ありがとうございます。ほかの委員の方はどうでしょう。青木さん。

【青木臨時委員】 1つは細かい点ですが、先ほど新幹線の駅をつくと建設費以外にも地元負担があるとおっしゃっていましたが、具体的には、例えば長野新幹線の長野駅をおつくりになった場合に、地元の県とか市町村はどのぐらいの金額を出されていたのかを教えてくださいたいのですが。それから先ほど横内知事からは大阪延伸のほうもできるだけ早急にというご意見がありましたが、その件についてほかの知事さんはどう考えていらっしゃるか教えてくださいたいと思います。

【家田委員長】 はい、よろしいですか。

【村井長野県知事】 まとめた形で手持ちが必ずしもございませんけれども、長野新幹線ができました結果、ローカルには地域の公共交通をどうやって維持していくかという全く別の問題が出てまいりました。結局、旧信越本線と呼ばれた幹線的な部分でございますけれども、軽井沢から長野まで、正確に言えば軽井沢から篠ノ井まででございますけれども、結局この間を事実上長野県が負担をせざるを得ないことになりまして、確か103億円を

県が費用負担をいたしまして、これを第三セクターとして引き取りまして経営をしておりますが、初期投資が非常にかかりまして、経営難で苦勞したという経過がございます。これは長野県が求めてつくったものでありますから、経営を負担するという事でやりましたが、実際問題としては、こういう費用は結構大変でございました。これから延伸しますと、さらに効率の悪い部分を担わなければならないという問題。これは整備新幹線の特徴的な問題だということで、このリニアの場合とは直接関係のない話だろうとは思いますが、そういう問題があったことだけは申し上げておきます。

【家田委員長】 大阪延伸等々のお話でございましたけれど。

【横内山梨県知事】 これは言うまでもないことですが、やっぱりリニアは競争相手は飛行機なんだろうから、大阪まで行かないと本当のリニアの効果は発揮できないだろうということは当然のことだろうと思います。そういう意味で名古屋までというのはいかにも中間的なものですので、できるだけ早く大阪までの延伸をお考えいただきたいと申し上げているわけです。

【家田委員長】 ありがとうございます。竹内さん。

【竹内委員】 よろしいですか。いろいろ多様なご意見、非常に参考になりました。私も林山先生と同様にストロー効果が気になる人間の1人です。各県の方が考えていらっしゃる観光客の誘致、つまりいかに県外から人を引っ張ってくるのかをよくお考えであること分かりますが、ひどい言い方になるかもしれませんが、地元の人をいかに外に出さないかという戦略も重要なことで、これについて何をお考えがあれば知りたいという気持ちがあります。もしお考えになっておられることがあればお願いします。それとは別の点で、また違ったストロー効果の心配を持っています。駅ができれば、さっき岐阜県さんもおっしゃったように、当然その周辺に企業とかが誘致されることになります。そこで私が心配なのは、同じ県の中のほかの地域から沿線に企業などが集中してしまっ、より一層過疎が進む地域が出てくることで県内の地域間格差が激しくなるのではないかと、ということを心配しています。そういうことにならないような何か戦略をお考えならばそういうものもお聞かせ願いたいんですけども、いかがでしょうか。

【古田岐阜県知事】 よろしいですか。人をいかに外に出さないかという意味では、私もむしろ移住・定住、二地域居住というような新しいライフスタイルがリニアによって大いに可能になってくるのではないかと、ということ期待して、今いろいろなことをやろうとしておりますし、結構団塊の世代が岐阜の高山に住んでみたいとか、そういうことでのケースも非常に増えてきていますので、人を出さないといいますが、さっきの国家戦略にもかかわりますけれども、技術としての国家戦略、成長戦略もありますけれども、とにかく間違いなく急速に人口が減るんですよ。急速に高齢化が進むわけなので、いかに交流人口を増やすかということは国家戦略、地域戦略の根幹にあるわけなので、そのためのありとあらゆることをやっていこうと。また、そのこと自身が、人の交流自身が地域を豊かにするとか、人のつながりを深めていくとかいろいろなことにつながっていくのではないかと、思っております、そういう意味でいろいろな課題はありますけれども、やっぱりそちらのほうにかじを切りながらやっていくのかなと思っております。

それから県内格差といいますが、例えば岐阜の場合ですけれども、このリニア新幹線は東濃ということになりますので、ますます東濃から名古屋あるいは首都圏に人が流れて、岐阜県全体の人の流れのバランスがどうなるのかという議論もございまして、そうすると今度はリニアの東濃の駅と岐阜県全体とのアクセスといいますが、交通ネットワークといいますが、こういうものもあわせて考えていく必要がありますものですから、そういう意味で私どものリニア研究会は東濃の人たちだけではなくて全県的な視点でこの駅を

どうするんだと。岐阜県全体でどうこの駅を活かしていくんだということを考えようではないかということで、全県的に今議論をさせていただいていますが、そういう形で活かす方向を見出していこうと。そのために地方としてやらなければいけないアクセスについてどんな段取りでやっていくのかということをも具体化していこうという方向で今議論しております。

【家田委員長】 ほかの知事の方々から。村井知事。

【村井長野県知事】 直接のお答えにならないんですけども、いずれにいたしましても高速交通体系が進んでまいりますと、過疎の進行ですとか、いろいろな問題、これは全体の人口減少もございいますから、ある意味ではやむを得ない傾向だと思います。ただ、先ほど私は全体のステートメントの中で、長野県の中で鉄道から外れたために10万石の城下町がということを申しましたが、それを具体的に申し上げるのが1つのお答えになるのかなと思いましたが、申し上げさせていただきます。私が引用したのは、当時、長野県には十幾つの藩がございましたが、一番大きいのが真田家の10万石でございます。この城下町が松代でございました。ところが松代という町は、鉄道はうるさい、あんな化け物のようなものが来てもらっては困るということで大分抵抗しまして、その結果、善光寺の入り口のところに長野駅ができたわけでございます。ただこれは随分批判されまして、先見性がなかった、鉄道を逃したために非常に衰微してしまったという話で随分悩んでいたんですが、この頃になりましたら昔の武家屋敷がそのまま残っていて、散策するのに実に素晴らしいということで、大変な観光スポットになりまして、完全に見直されてきているということでございまして、良かったという話になっているんです。こういうのは本当に分らない世界で、そのときの人間の価値観でございますとか、生き方でございますとか、そういうものにもいろいろ関わってくるものではないかと思えます。

【家田委員長】 松沢知事、どうぞ。

【松沢神奈川県知事】 神奈川県の場合は県北地域の相模原に新駅ができます。ただそこに一極集中が起きたり、ほか寂れたりするのではないかとご心配だったと思うんですが、当然神奈川県も県土全体あるいは首都圏の中の神奈川としてどう均衡ある発展を目指すかという絵を描いていまして、リニア新幹線の新駅が県北にできる。そうすると東海道新幹線の新駅も県の湘南地域にできます。この両方の新駅はJR相模線でつながれていまして、この相模線は神奈川県では唯一残っている単線です。神奈川県にもまだ単線がありまして、これを複線化して南北の連携を深める。それから自動車道でもいわゆる圏央

道のさがみ縦貫道路によって南北の連携を深めて、東京からの放射線だけの交通ではなくてリニアの北のゲート、東海道新幹線の新駅の南のゲート、これを縦につないで県土の均衡ある発展を目指していこうと。それで戦略的に企業誘致、まちづくりをやっていこうという絵を描いて一極集中やあるいは過疎過密がないようにしていきたいなと思っています。

【家田委員長】 ありがとうございます。

【古田岐阜県知事】 繰り返して恐縮です。1つこれはリニアそのものではないんですけれども、セントレア空港ができて、それから東海北陸自動車道が貫通して、そこで1つ発見したおもしろい例を申し上げますと、つまりそういう整備によって新しいものが生まれてくるということなんです、岐阜の郡上でスキー場がありまして、そこでスノーボードのワールドカップをやったんですね。そうしましたら世界各国から来る選手は愛知県のセントレア空港でおりて、東海北陸自動車道を通って郡上に来て、郡上インターをおりてスキー場に行くわけです。各国から来た選手が郡上でワールドカップをやるのは、日本でワールドカップをやる時最もロジカルで最も最適だと言うわけですよ。私どもとしては背伸びして誘致をしたつもりだったんですが、最適だと言うわけです。何が最適かというと、国際空港からおりて3時間以内でもう滑れるという場所は日本にほかにないよと。言われてみると、成田でおりて、都心に来て、新幹線に乗ってどこそこ行ってとなりますし、千歳でおりて、それからどうしてこうしてってなりますけれども、そういう意味で各国の選手がこれは最も便利な、最も効果的な場所だと。それから今リニアのとまる東濃に恵那というところがありますが、日本では最南端の屋外のスケート場がありまして、これも新しくできているんですけれども国際級のものでございまして、これも空港をおりて数時間以内ですぐ滑れるということで、スキー客の誘致というのは国際的にはものすごく今大きな観光需要であると思うんですけれども、これはちょっと発見でございまして、そういう意味でいろいろなところでいろいろなニーズといますか、新しい需要が発見されてくるというこのところを大事にしなければいけないんじゃないかなと思っています。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。私からも質問させていただこうと思うのですが、2点はどの知事の方々もお答えいただきたいのと、最後の1点は特に首都圏の一員である松沢知事に伺いたいと思っているのですが、最初の2点を申し上げると、1点目はこのプロジェクトはどうなるか、これからまだまだ議論がありますから、皆目わかりませんが、具体的なプランニングをするとすると、これまでの鉄道プロジェクトとは全く違う状況下でのプランニングになると思っています。それはどういう意

味かという、今、開業を間近に控えている整備新幹線あるいは長野の新幹線等々もすべて計画したときには高速道路はまだ計画途中もしくはつくっている途中という状況だったのですよ。だけれども、この中央新幹線を仮に具体化する場合には、例えば甲府から南のほうに行く、清水のほうに行く道。

【横内山梨県知事】 中部横断自動車道ですね。

【家田委員長】 そうですね。それからもちろん中央高速は完成していて、さがみ縦貫道も建設が進められていて、要するにかなり日本の高速道路ネットワークの骨格ができていく状況での鉄道計画なんですよ。従来の鉄道のプランニングは高速道路がまだできていなかったせいもあるのですが、駅の位置も基本的には日本の場合、都市の真ん中に入れて在来鉄道との連結性を折に重視し、全く無理な場合には新横浜や岐阜羽島のようにその後鉄道の駅をつくったんですが、そうすると駅勢圏はごく限られているんですよ。鉄道と路線バス程度での移動を前提にするわけですが。だけれども、時代が変わって高速道路のネットワークがほどほどある。特に長野県のように南北の軸線を高速道路が谷沿いに、フォッサマグナ沿いに走っているような状況とか、あるいは山梨県も南に高速道路がある、神奈川県もそうですね。そういう状況になると仮にこの中央リニアがどういうルートかわからないにしろ、大局的にいえば東西を結ぶものだとすると、南北の軸線は随分高速道路で担えるのですよね。そうすると従来と違って、高速道路との連結性を大幅に高めて、例えばこの鉄道と高速バスの運行をぴったりリンケージさせれば、駅勢圏というのは全く違うものになりますよね。そのことに関する知事の皆様方のご見解を少し承りたいというのが1点目です。

2点目は、これは幸いというか、JR東海が民間事業としてやろうとしているわけで、地元の駅やあるいはいろいろなものがどうなるかわかりませんが、それに何か連携する格好で地元の自治体等々がお手伝いというか、負担しながらその部分は公共事業的な要素を持ちますよね。整備新幹線になりますとこれは丸ごと公共事業ということになるので、さあ、公共事業としてこのプロジェクトはいいものかどうかという議論が当然前面に出てきますね。仮の話なんですが、公共事業が全般的に批判されている状況の中で、知事の皆様方はこのプロジェクトが仮に公共事業だったとしてもこんなすばらしいプロジェクトはないと言い切るだけの自信がおりかどうかご見解を伺いたい。これが2点目です。

3点目は松沢知事を中心に、ほかの方ももちろんお答えいただいてもいいのですが、もしこのプロジェクトができ上がりますと、神奈川も含めて東京都市圏と、名古屋都市圏、

阪神の都市圏は全部1時間強ぐらいでつながってしまいますので、日本の人口のざっと半分の6,000万人ぐらいが、1時間ぐらいでつながるといえる国になるのですよね。日本の競争力が落ちていくという意味はいろいろな意味がありますが、1つは人口の総量が減っていくということに対して何となく沈滞ムードがあるのですが、こんな巨大な都市圏が、しかも人口集中ではなくて、連結することによって6,000万人都市圏ができるということを日本の競争力や経済力あるいは首都圏の経済力というものの長期の将来から見たときにどういう価値を松沢知事だと見出されるかどうか、その辺についてご見解を承りたいと。以上3点ほど、お答えいただける範囲で結構ですけれども、お考えいただけるとありがたいと思います。

【横内山梨県知事】 最初のご指摘でありますけれども、全くそのとおりでありまして、私どもも駅がどこにできるにせよ、駅と県内各地域を結ぶアクセスについては最大限高速道路を有効利用して、スムーズにアクセスできるようなネットワークを計画していきたいと思っております。同時に何といたっても富士山は特に中国の方にとっては1回は行ってみたいというあこがれでありまして、リニアができ、高速道路でつながるといえることになれば、これは中国のどこからでも羽田空港へ来て1時間ちょっとぐらいで富士山の近くに来ることができる。1時間は無理としても2時間以内に来ることができるという状況になりますから、観光客の面でもかなり新しい海外からインバウンドの観光需要が出てくるのではないかと考えておりますので、アクセスとして高速道路を最大限利用していきたいと考えております。

それから公共事業だったらそれでもこれが絶対必要かと言えるかということなんですけれども、基本的に現在の東海道新幹線だけでは国土の基幹的な軸としての脆弱性は非常にあります。これはよく言われていることで釈迦に説法ですけれども、実際、東海地震が来たときに途絶したら大変ですし、そうでなくても既に東海道新幹線は40数年、50年近くたっているわけであって、にも関わらず世界の鉄道の中でも最も負荷がかかっている鉄道なわけですから、いつかの段階でやはり大規模な修繕みたいなことは必要になってくるだろうと思います。それから仮にあそこで何か交通を途絶するような災害が起こったら、これは国土軸がストップするということになるわけですから、やはり第2の国土軸は必要だと思います。そういう意味からもやはり公共事業としても必要なものだと私は思います。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。お願いします。

【松沢神奈川県知事】 それでは、大変難しい質問なんですけれども、3大都市圏。人

口がおそらく3大都市圏で6,000万ぐらいで、日本の半分ぐらい。そこだけをまた便利にして、そこばかりが集積してしまえば、過疎過密の問題が逆に日本の国力を落としてしまうのではないかというところもあるわけですね。先生の質問には。

【家田委員長】　そういう面もあろうかと思うのですが、むしろ例えば日本の競争力という観点から、都市として、競争しなくてはいけない相手は上海都市圏であるとか、北京都市圏であるとか、巨大な経済力を持っているところですね。そういう場合に、もちろん従来、首都圏は首都圏で戦ってきたし、大阪都市圏はそれなりの戦いをしてきたけれども、例えば大阪都市圏の成長力はやや心配な面がありますよね。そういった場合にこうつなぐことによって巨大な都市圏が、しかも密集しない格好でできることになりますので、海外との競争力という観点でどういう価値を見出すか、という意味です。

【松沢神奈川県知事】　今、ハブ空港の議論も盛んですよね。首都圏の空港体制をどうするのか。前原大臣なんかはもう1回羽田にハブ空港機能をつくり直したい。あるいは大阪の知事さんは関空のハブ空港化と言っています。ただ日本にハブ空港を3大都市圏に3つも4つもつくれないわけです。これは競争相手は北京の空港であり、上海の空港であり、仁川の空港なんです。そうすると羽田をハブ空港化する。関空でもいいんですよ。でもその空港とリニアの駅が近ければ、その空港に着いたら東京だけではない、大阪だって名古屋だってもう1時間で行けるとなると、空港との連携によって非常に活力のある競争力のある都市圏ができ上がるということもあると思います。

企業には集積のメリットもあるんです。3大都市圏に例えば研究開発機能などが集積していますから、そこでいろいろな企業が集まって共同研究をやったりすることの技術開発力があるわけです。ですから私は都市の集積が悪くて分散しなければいけないという政策はおかしいと思うんです。集積のメリットも生かしながら、新しいライフスタイルや、企業の事業活動も考えていけばいいわけで、もしリニアができますと、例えば長野や山梨に住んで毎日東京まで通うということもできるわけです。通勤圏としても広がるわけで、ライフスタイルも私はいろいろなことを提供できます。例えば今までだったら鉄道で5時間、6時間かかってしまうところだともうこれは通勤はできないわけですから別荘を買ってくれとしか言えなかったのに、今度はマイホームを我が県に買ってくれと。通勤もできますよということもできるので、いろいろ社会変革に対応した政策をつくり出せるのではないかなと思います。

【家田委員長】　どうもありがとうございました。村井知事から。

【村井長野県知事】 大変目の覚めるようなご指摘をいただいたという思いで、高速道路網がある程度できたところで、鉄道を新しくつくるというのは、確かに画期的なお話、このご指摘にはまず第1点、目の覚めるような思いがしました。そのことを申し上げた上で、道路というのは、いろいろなバルネラビリティといいますが、脆弱性がございまして、例えば事故による途絶、天候による大きな影響、この頃言われます環境への負荷の問題、常時的なメンテナンスの必要、このような問題がどうしても避けることができないと思います。そういう意味で、私は東海道新幹線の実績は大変見事なパフォーマンスだと思いますし、鉄道のすばらしい蓄積というものを生かしていくという意味ではリニアに大変期待するものが大きいと思います。

そのことを申し上げた上で、この公共性という問題ですけれども、JRの皆さんの大変なご努力の結果、国鉄のJRへの民営化は大変成功した事例として認識されておりますから、一方でJRという企業体が民間企業であることのみが、この頃、強調され過ぎるように私は思っております。実は、民営化のプロセスでは相当大きな国民負担がございましたし、こう言うは何でございませぬけれども、実際には料金設定という形で相当な負担を国民にさせて、便益を提供している。例えば、端的に言ってしまうとのぞみの値段が高いか安いとかという議論は当然あり得る話だと思います。そのような問題も含めて、2番目の公共事業であるかどうかという議論は、もう少しコンセプトを切りかえて議論しなければならないのではなかろうかと思っております。私はいずれにしましても、こういう鉄道事業というものは公共性の非常に高い事業である宿命から逃れられないと思いますから、国あるいは地域とも当然にいろいろな折り合いをつけていかなければならない、さような意味における公共性の非常に高い事業であるということを前提としまして、これはぜひ進めなければならない主題だと思っております。

それから3番目のご指摘、少し余計なことを申し上げますけれども、確かにネットの時代ではあるかもしれませんが、人の交流があって、いろいろな情報を交換する、パーソン・トゥ・パーソンの接触というものが思いもかけない良い効果を生むということは、人間が生きている限り変わらないことだろうと思っております。それで、人口の過半がこの3大都市圏の間に交流が行われるということになりますことは、将来の日本にとって大変な強みだと思います。そういう意味でも、ぜひ進めなければならないことだと思っております。もちろん輸出とか、あるいは入客の効果とかいろいろなことがあると思いますが、やはり日本は国際競争、例えばヨーロッパにおける人口集積ですとか、先ほどおっしゃった上

海の地域の人口集積ですとか、こういうものに対する問題意識を持たなければいけないという観点からぜひ進めるべき課題だと思っております。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。どうぞ、古田知事。

【古田岐阜県知事】 私ども岐阜県としてまだまだ交通ネットワークが十分でないということでございますので、そういう意味ではこのリニア新幹線は当初から高速道路ネットワークを含めた、アクセス道路も含めた視点で組み合わせの中で考えていくということに私どもとしてはなろうかと思っております。

それから公共事業パーサス民間事業という議論なんですけれども、これは冒頭申し上げましたように、JRが一步踏み出したことによって急速に動き出したということでございますので、仮にJRが動き出さなかったときに、それでは全部公共事業で今国がやれるかという、財政、予算というのは常に選択とタイミング、スピードの問題でありまして、やはりJRが民間企業であると同時に今、村井知事がおっしゃったことを含めて前に出たということで、それとどう国やあるいは私ども地方の協力を組み合わせていくかということで、国家戦略的にも地域戦略的にも意義があることは間違いないので、これを動き出した以上はできるだけスムーズに早急にやろうじゃないかと考えたほうがいいのではないかと思っております。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。ほかの委員はいかがでしょう。村上さんから。

【村上臨時委員】 今日のお話の中で、ストロー効果というお話がありましたが、私はあまり気にすることはないと思います。なぜかといいますと、国全体のモビリティを高めるということが、国の経済全体の底上げになると思うからです。ある地域が出ていくと、出た先の地域で経済効果が上がるわけです。動きが活発になれば、プラスマイナス・トータルすると日本全体ではプラスになると思います。だからこそ、これはJR東海だけの事業ではなくて、国家的な事業だと思います。そこで大事なのが駅設置の費用負担問題です。皆様はが費用負担と言いますが、本来は、投資だと思います。ただ投資には回収の仕組みが必要です。鉄道会社には旅客運賃として回収できる仕組みがあります。しかし、現在の制度では、地域が投資を回収することは非常に難しい。本日、お話をお聞きした県では、最も駅負担が重いのが、2,200億円の神奈川県さんです。それでも30年で回収すると考えたら、年間100億程度です。神奈川県のGDPが30兆円のわずか0.03%です。それが回収できないわけがないと思います。問題は、投資を回収する仕組みがないということ

です。仕組みが無いために有効な投資ができないのであれば、地域で投資が回収できるファイナンスの仕組みを作ればよいのではないのでしょうか。国と地域と鉄道会社が3すくみにならずに、地域が経営的感覚で投資できるように、そうした仕組み作りで国が地域を支援をしてもいいのではないかと思います。今日のお話を聞いていても、地域に大きなリターンがあるのは間違いないわけで、鉄道会社としての企業プロジェクトと地域振興国家的プロジェクトは折り合いがつけられると思います。

【家田委員長】 いかがでしょうか。

【松沢神奈川県知事】 賛成です。

【横内山梨県知事】 説明の中でも申し上げたんですけれども、そういう開発利益が具体に出るのはやっぱり地価であり、あるいは固定資産税なんですよ。ですから固定資産税の税収が十分上がるという見通しが確実にあれば、それは投資ということはあるんだろうと思うんです。ところが、申し上げましたように、今の地方交付税の仕組み上は、固定資産税の増収があると、リニアができればそれ自体償却資産ですから、おそらく数百億の固定資産税が入るだろうと。ところが75%は召し上げられるといたらおかしいんですけれども、地方交付税が減りますからね。結局25%分しか収入がないわけですよ。そういう仕組みになっているわけだから。

【家田委員長】 村上さんがおっしゃっているのは、もちろんその鉄道施設についてはそうですが、その周辺の土地利用などについて、いろいろな上がりがあるのではないかとのお話だと思うのです。

【横内山梨県知事】 それは結局地価が上がることによる固定資産税の増収というのは具体に出るわけでしょうけれども。だからその辺のところについては例えば税制上の特例措置とか、そういう仕組みが……。

【村上臨時委員】 そうですね。そういうことです。

【横内山梨県知事】 国がつくってくればそれは非常に有益ということですね。

【村上臨時委員】 固定資産税の増えた分（の一部）は地域の財源増となるようにするとか、地域の投資コストを抑えるために、例えばゼロクーポンの債券が発行し政府保証をつけるとか、方法は色々あると思うんですよ。

【家田委員長】 もしそのようなお話にご同感でしたら、改めて要望事項に書き込んで出していただいても、小委員会としてはぜひ参考にさせていただきたいと思います。ほかの委員はいかがでしょうか。

【小山臨時委員】 細かい話ですけれどもよろしいですか。村井知事にお伺いしたいんですが、南アルプスのことで、Bルート、Cルートどちらかという点について中立的、科学的に結論を出すようにということなんです、その中で安房トンネルの水蒸気爆発とか、南アルプスが隆起しているじゃないかということから、南アルプスにトンネルを掘って大丈夫なのかというご懸念があるようですが、それについても客観的というか、中立的、科学的な説明が、まだ今の段階では足りないということなのではないでしょうか。

【村井長野県知事】 率直に申しまして、私ども素人でございます、小山先生のようなご専門のお立場から、ある意味では客観的といいたまいますか、権威のあるコメントを、ご見解を頂戴できれば、関係者が非常に胸に落ちやすくなるのではないかと考えております。

【小山臨時委員】 わかりました。

【家田委員長】 どうぞ。樫谷さん。

【樫谷臨時委員】 国家プロジェクトだという、あるいは国家戦略だということを皆さんおっしゃっていて私もそうだと思うんですが、私が気に入らないというか、おかしいのは、40年先なんです。少なくとも大阪まで完成するのが。名古屋はもうちょっと早いんですけどね。そんなので間に合うのかと。少なくとも私は多分ほとんど生きていないと思うのですが、40年先で私は団塊世代のど真ん中でして、それは団塊世代とか高齢者の問題はほとんど解決しているということの前提だと思うんですね。それから地震の問題も40年の間には出る可能性がある。あるいは海外への輸出といっても40年たって、それからまだ輸出するのかといたら、もう海外のほうが進んでいますよね。逆に輸入しなくてはいけない状況になってくるのではないかとと思うんですが、この40年問題。つまり早期ということについて何かもう少しいい知恵があるのではないかとするのは、今の投資というご発想もご指摘いただいたんですけれども、ああいう発想で。要するに財源がないと言うけれども、返せない借金が問題なので、返せる借金は長くとも問題ないわけですよ。要するに返せるか返せないかという観点で、トータルもう少し、トータルのコストは変わらないと思いますので、むしろ前倒ししたほうが金利が助かるわけですね。多分そういうような発想でもっと前倒しできないかと。東海さんに負担ができるだけ少ないような感じで。そういう発想でもうちょっと何かできるんじゃないかなと思いますので、ぜひそういうことも含めて各県の知事の方々もそうお考えいただけたらいいと思うんです。何

せ40年後どうなるんだという。ほとんど今の国家戦略という目的が大分欠けてしまっているんですね。それでもやらないよりやったほうがいいと私は思いますけれども、やる意味がかなり薄くなってしまいますので、もう少し前倒しでできるような戦略を考えていかないといけないのかなと思いますので、もし松沢知事何かそれについて。

【松沢神奈川県知事】 先ほど神奈川県のGDPが30兆あるから2,200億ぐらいの負担は長期で考えれば大したことないだろうと。一見そう見えるんですが、ただ、今、都道府県の財政は大変厳しい状況です。というのは社会福祉の負担も全部していますから。介護も医療も。この福祉の予算がどんどん毎年大きくなっていくわけです。それから教育とか警察を抱えていますから、この人たちの人件費も、これは事業費に近いですから削れないわけです。ですから県土整備にかける、簡単に言えば公共事業にかけるお金はどんどん圧力で小さくなっています。こういう中で公共事業はこの駅だけではありませんから、東海道新幹線の駅もあるし、それに対するアクセスの道路も整備しなくてはならないしということで、財政マネジメントを考えても2,200億という新しい負担を神奈川県だけでやるというのは、多分県民的にもコンセンサスがとれないと思います。当然反対の勢力がいて、選挙のときに争点になってそれでだめだという結果も出るわけです。そういう難しい中で地方自治体も厳しい、国も厳しい、JR東海も運賃で回収するとしてもそう簡単にかない。じゃあ、やっぱり30年、40年かかってしまうということですよ。

私はこれは素人考えかもしれませんが、企業活動にも有益で、日本の発展につながるものです。民間資金を集めることをもっと真剣に考えるべきだと思います。いろいろなファイナンスのやり方がありますので。例えばリニア新幹線をつくるための株式会社をつかって、それに出資させて、それで将来利益が、これは相当先ですけれども上がってきたら配当も出すみたいなことで、私は企業も今不況だからなかなかお金を出せませんが、これが経済が少しよくなってきたらこういう国家プロジェクトにも協力しようという民間企業だって私はゼロじゃないと思ってまして、JR東海も運賃で回収することだけではなくて、民間からファイナンスを集めるということも考えて、一刻も早く事業資金をつくり出して、やはり40年と言わずにもう10年、20年でやっていかないと、それこそ先生がおっしゃるように日本の成長戦略としても、あるいは技術力の輸出としても完全におくれてしまいます。私はそのあたりを今後研究していくべきだと思います。

【家田委員長】 40年という話はいろいろな見方があるのですが、東海道新幹線の主たる収入源から賄っていくという前提で、需要を適度に堅く見積もるとそういうこ

とで、40年先しか手が出ないような話だと、例えば中国がいろいろなことをやっているペースとあまりにも違い過ぎるので、重々その問題は感じているところではありますね。

時間が迫ってきましたが、手短なご質問や何かがありましたらどうぞ。

【竹内委員】 ある意味、形式的なご質問になってしまうのかもしれませんが、この委員会が始まったときに議論の1つの論点といたしますか、考えなければいけないことに、まずリニアにするか、通常の新幹線のシステムにするかという点がありました。あと1つは、ルートA、B、Cのうちのどれにするかという論点がありました。まずはリニアか通常の新幹線かというところを一応確認したいと思ひまして、ご意見を、そしてもしあればその選択の理由を伺えればと思ひます。

【家田委員長】 ルートについては、山梨県さんからはお話がありましたので、リニアか通常の新幹線かというご質問に対して何かコメントがございましたらお願いしたいと思ひます。

【横内山梨県知事】 これはもうリニアでやるという前提で物事が進んでいると思ひているものですから、通常鉄輪でということとは全く頭に置いてはおりません。地元としてはですね。

【家田委員長】 実を言いますと、問題設定としてはそれも入っているんです。と申しますのは、リニアは当然ほかの鉄道と乗り入れができませんから、乗り換えを強いることになるんですね。したがって仮に名古屋から大阪方に延伸するのが遠い先で、長期間にわたって名古屋までのままとすると、乗り換えの不便さという、デメリットはばかにならないので、一度に大阪までつくれるんだったら選択の余地もなくリニアだと思うのですが、微妙ですよ。したがってどのぐらい便利に乗り換えられるのか、それからリニアにすることによってどのぐらい通常の新幹線に比べて時間短縮効果等が発揮できるのか次第でしょうね。もしコメントがありましたらお願いしたいと思ひますが。よろしいですか、皆さん。

【松沢神奈川県知事】 新幹線だと言うんだったら、整備新幹線の後になりますよね。順番からすると。新しい技術だから、またJRさんが自分たちでやろうと言うから今から議論してスタートできるのであって、新幹線だともっともっと後になってしまう可能性もあります。

【家田委員長】 かもしれませんね。

【村井長野県知事】 先ほど私のコメントでは端折って申し上げたんですけども、リ

ニアですから少し傾斜のきついところでも簡単に上がっていける。したがってトンネルが相当短くなっている。したがってCルートが可能だというロジックになっているようでございますね。そういう理解として申し上げます。

【村上臨時委員】 一言だけよろしいですか。

【家田委員長】 はい、どうぞ。

【村上臨時委員】 私はリニアでなければだめだと思います。なぜかと言うと、1時間が非常に大きな意味を持つと思うからです。2050年には国民の40%以上が65歳以上の高齢社会になっています。その時に経済の活力を維持するには、高齢者層がアクティブに活動して、豊かな消費生活をエンジョイできることが必要だと思います。そこに、6,000万人・1時間・経済圏を作る大きな意味があると思います。高齢者にとって2時間圏と1時間圏では大きな差になります。

【家田委員長】 ほかの委員はよろしいでしょうか。知事の皆様方からもう一言言っておきたいというのがありましたらどうぞ。まだ5分ありますので、お1人1分半ぐらいできますから。

【松沢神奈川県知事】 十分しゃべりました。

【家田委員長】 よろしいですか。どうもありがとうございました。それでは、ここまでとさせていただきますと思います。今日は本当にありがとうございました。事務局から何かありましたら。

【佐々木幹線鉄道課長】 事務連絡ですが、今後のスケジュール調整のために各委員の方々のお手元にスケジュール表を配布させていただいておりますので、記入がお済みの委員の方はそのまま置いていただいて、まだでしたらファクスなどで後日お送りいただけますでしょうか。それでは次回の開催日程等はまた別途ご連絡させていただきます。

それから、この後、各県知事さん方が4階のエレベーターホールで取材を対応していただけるようですので、そのぶら下がりした後、前回同様、家田委員長にこの部屋で報道関係の方々からのご質問をお受けさせていただく予定でございます。その際、移動はちょうど政務三役の部屋の前でございますので、その点のご配慮をよろしくお願いいたします。以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。では、次回はまた継続して自治体の方々からのお話を伺います。どうもありがとうございました。

— 了 —