

平成22年9月29日

【蒲生幹線鉄道課長】 それでは、定刻となりましたので、第8回の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、大変ご多忙の中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。私、鉄道局幹線鉄道課の蒲生でございます。委員長にお願いするまでの間、暫時進行を務めさせていただきます。よろしくお申し上げます。

本日は、委員、臨時委員15名中、11名のご出席をいただいております。規定によりまして、定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

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、委員名簿等の下に、本日の関係で、伊藤滋先生の資料でございますが、「2030年の日本と中央新幹線」、メモという資料がございます。その下に、「中央新幹線に関するパブリックコメント」の結果報告という資料がございます。その次に、北陸新幹線（長野・富山間）のルートについてという資料をご用意しております。不足している資料等がございましたら、事務局までお申しつけください。

なお、議事の公開につきましては、従来どおりの取り扱いをさせていただきます。ご理解いただければ幸いです。

これ以降の進行につきましては、家田委員長にお願いを申し上げたいと思います。委員長、どうぞよろしくお願いいたします。

【家田委員長】 おはようございます。早速、第8回の中央新幹線小委員会を開催させていただきます。

今日は幾つかの議事がございますけれども、特に国土計画や都市計画や、あるいは建築計画、その他もろもろ、相撲にもお詳しい、高名な伊藤滋先生にお忙しい中おいでいただきまして、特に私どもが気になっておりますところの中央新幹線をもし仮につくった場合には、三大都市圏、それから中の太平洋ベルト、これが非常に短時間でつながるといって、世界でも例のない国土構造になるわけですが、それにはどのような意味と留意事項があるのか、あるいは沿線の都市というのは、これまでの成長期の都市ではないので、これからの時代、どういうふうにしたらいいのか、この辺についてご示唆をいただきたい、こういう

ことをお願いしているところがございます。

それでは早速ですけれども、伊藤先生にこれからお話をいただこうと思います。カメラですけれども、ここまでとさせていただけたいと思いますので、この後の撮影はご遠慮ください。

では、先生、よろしくをお願いします。

【伊藤早稲田大学特命教授】 どうも、伊藤です。よろしく。

私はいつものくせで、順番を追ってしゃべるのを、そのつもりでやろうと思っていたんですけれども、ずれちゃいまして、今日も大変恐縮ですが、これから始めようかと思っているんです。これも実は、もっといい資料を持ってきたんですけれども、これは皆さんにお配りしてもいいんですけれども、新聞記者の方たちに持っていかれると大変なことになるので、お配りしません。これは大丈夫です。これは何を言っているかという、地球儀を見て、一番とにかく景気よく人が集まって、一生懸命仕事をしているところはどこかなというのを地球儀から拾ってみました。すると、ここはもう皆さん大体おわかりのように、我々は一番勉強してきたボスウォッシュですね、ボストン・ワシントン。これはメガロポリスというあたり。それから、中国、これはすさまじく、今動いているわけですけれども。中国の都市集積がどこかといいますと、やっぱり上海から南京へかけて、約350キロぐらいですね。それからヨーロッパですが、ヨーロッパの、とりあえず今、マンチェスターからフランクフルト、ミラノと書いてあるんですが、もっと人口密度が高く集積しているのは、ちょっと皆さんにお見せしてもしょうがないんですが、ここにアムステルダム、パリと書いてあるんです。これはオランダ、ベルギーのリエージュ、それからパリのほうですね、ここが一番集積しているんですね。

で、そのところの集積している人口がどれぐらいで、どのぐらいの密度で分布、人が住んでいるかといいますと、これはこっちをもとにしているんで、大変申しわけない、これにちょっと書き込んでください。東京は、正確に言いますと、東京・大阪の直線距離が約450キロ。ここに、まあ首都圏計画とか、それから近畿圏計画とか中部圏計画なんかの大都市圏といっているところ。大都市圏の人口を全部集めると、5,300万人いるんですね。5,300万人。それに対応して、皆さんのこのボスウォッシュですね。これ、ボスウォッシュが、これ直線距離600キロになっているのは、これ正確にもうちょっと調べると、750キロあるんです、ボスウォッシュ。ここに3,600万人なんです。3,600万人、意外と少ないんです。ただ、これは解釈すると、ちょっとアパラチア山系のほう

の都市も入れますと、大体あと1,000万人増えるんですが、それでも4,500万人。それから上海・南京なんです、これ。これが、300キロになっているのが350キロぐらいですね。それで、ぐるっと半径で円を書いたところに、どれぐらい今いるかというのと、これ、要するに中国の人口統計は相当インチキでして、働く農民は入れていないわけですね。一応2,000万人といっているんですが、私3,000万人はいると思っています。これ、3,000万人は。それから、この一番左下のマンチェスター・フランクフルト・ミラノじゃなくて、パリからアムステルダムのところを輪っかを書いてください。パリからブリュッセル、アムステルダムですね。これがアムステルダムとパリの間が約500キロ、これちょうど東京・大阪と似ているんですが、500キロ。ここの人口が、大体1,600万なんです。1,600万。それで、ここにちょっと解釈を入れます。上海・南京は新幹線計画で2時間。上海・南京2時間。それから、アムステルダム・パリが、これも新幹線クラスで約3時間20分ですね。それからボスウォッシュは、これはどうしようもない、鉄道はどうしようもない、6時間かかるんですね。ワシントン・ボストンは。それに比べて、品川と、もし大阪まで延ばすと1時間10分。

それから重要なことは、この5,300万人が、地球儀で見ますと、約500キロの延長で、幅が、これは日本は非常に山が迫っていますので、平たん部が少なく、意外と40キロぐらいしかないんですよ、平たん部は、可住地。そうすると、2万平方キロです。500キロの40キロ、2万平方キロ。2万平方キロのところに、約5,000万住んでいる。これはどういうことかといいますと、もうこれは高校の地理でもう皆さんご存じ、イギリスの人口が今6,000万です。イタリアが6,000万、ドイツが8,000万、フランスが6,000万ですから、大体イギリス一国、イタリア一国の9掛け、ほぼ同じぐらいのところを2万平方キロの中にびしびしに住んでいるんです。そこにその英語は下手だけど、知恵ではまさる日本人がめっちゃめっちゃに住んでいるんですよ。相当、この情報交流は無駄なことをやっています。無駄ばかりやっています。

だから、言いたいことは、2万平方キロの中に約5,000万人の人間が住んで、本来期待すべき情報交流を大変いいかげんにして、何十年も暮らしてきちゃったのが日本の現状だと。国力を無駄に使っていると。そういうことをぶち破る画期的な提案が、ここやっぱり1時間10分で東京・大阪を結ぶだろうということですね。

何でそのぶち破る画期的なことかといいますと、新幹線は大体……、じゃない、リニアはトンネルが8割、9割、真っ暗ですよ。だから1時間10分のうち、50分以上は真っ

暗なところを通っているんですね。これは全く普通の人が富士山を見たり、伊勢湾を見たりして楽しむんじゃないんです、この鉄道。これ、2つの使い方が1つ出てきます。1つは完璧にビジネスを追求した人たちは、まさにリニアを使う。それによって、今までの非常に無駄な、東海道新幹線に代表される無駄な情報交流の無駄な部分が相当そぎ落とされるだろうと。ですから、よくわかりませんが、国土計画でこういう議論をしなきゃいけないんですけれども、知恵の生産性からいいますと、知恵の生産性で、今まで例えば家田さんと僕が新幹線に乗って情報交流したときは、持っている2人の力を2としますと、無駄な話ばかりやりますからね。だから効率は0.3としますよ。これはリニアに乗って、真っ暗なところですよ、お互いに仕事に専念しますからね。知恵の交流度合いは0.9とか、それぐらい上がるんですよ。これ、ものすごい重要なことです。ビジネス。これ完璧にビジネスになると。で、問題は、そのビジネスに特化する、東京・名古屋・大阪の新幹線を使う人の比率が、どれぐらい増えていくかということです。だから今までのおれはビジネスのエリートだったという人だけじゃなくて、ビジネスのエリートに使われている若いビジネスマンも、このリニアに乗ることによって、真っ暗な中でいろいろ勉強をして、ちゃんとしたビジネスリーダーになるという可能性もあるわけです。だから、これは完璧にビジネス幹線としては、日本人のビジネス能力を高める。それは一にかかって、トンネルであると。一番いいのは、テレビなんかつけないで、真っ暗にして、手元に薄いライトでもつけば、仕事をしますよ、みんな。これが1つね。

それから2番目は、これは重要なんですけれども、中間駅があるんです。で、中間駅は、神奈川県に1つと甲府に1つと長野に1つと岐阜に1つと、大阪まで行くと、三重に1つと……。

【家田委員長】 三重県にありますね。

【伊藤早稲田大学特命教授】 奈良はどうしようもないから、奈良はやめますと。一応中間駅は5つぐらいあるんですけどね。この中間駅が、もしですよ、この中間駅、トンネルくぐって、ぱっと明るくなったところへ中間駅ができて、とまるといったときに、その持つ日本的な風土が非常に国際的の魅力があれば、中国人観光客がいっぱい乗りますよ。だから、ちょっとジョークですけども、このリニア新幹線は、東京・名古屋・大阪というやつは日本のビジネスマンだけ。中間でおるのは中国人観光客だけ。非常に極端に言いますとね。ただ問題は、この次が重要なんですが、例えばその日本で南アルプス、中央アルプス、北アルプスといっていますけれども、これ、この山岳景観は、このすばらしい

山岳景観が東京や大阪から二、三十分行った駅のところにあるというのは、外国人にとってはあり得ない景観的資源なんです。だから、何で、東京へ来た外国人、特に白系の連中が高尾山人気があるかというのは、東京駅から京王電車に乗って、40分で山にあって、ものすごい山へぶち当たるわけです。その山が丘じゃないんです、高尾山。山なんです。ですからヨーロッパなんかの景観は、大体アルプスを除いて丘なんです、丘。山はスイスですね、スイス。ですが、スイスの山は、率直に言うと、日本みたいに緑がないんですよ。だから険しさではスイスと中央アルプス、南アルプスは同じですけど、日本のこの中央アルプスは緑がある。それから中国はどこかって、中国に上海、北京、大都市から、アルプス的景観を見に行くというと、どこ、果てどもなく行ったってないんです。昆明ぐらい行かないとないですよ。

ですから、皆さんお気づきにならないけど、この日本の褶曲山脈の、新しい地震国日本がつくり上げた険しい山岳美と、その足元に広がる農村集落景観というのは、売り方によってはものすごく価値のある、そういう場所になります。ただし、重要なことは、その足元にある町が、非常に醜い町なんですよね。

昔から外国でちょっと知恵のある人たちは同じことを言っているんですが、日本は、緑があり過ぎるために、緑を無駄に使っている。なぜかというと、町の中に緑がない。何でこんなに緑がないかと考えたら、目を水平にすると、ちょっと二、三十キロの山並みに全部緑があると。だから日本人は、遠くの緑を大事にして、そのコンペンセーションとして、町の中に緑をつくらないということがわかったなんていう皮肉を言う、ヨーロッパ系のやつらですけれども、そういうのがいっぱいいるんですね。この価値はそうとう大事に、あらかじめ戦略的に考えなきゃいけない。東京から真っ暗なトンネルに乗って、例えば長野県まで30分で行ったとき、ぱっとそこに駅があって、そこから中央アルプス、北アルプスのU字谷、U字型の景観が見えて緑があって、そこまでいいんですが、足元の駅の周りが、この戦後60年、どうしようもない町をつくっているわけですね。これ徹底的に直せば、僕はヨーロッパのスイスが売り物にしたような、そういう山岳景観をした外人ツーリスト向けの観光の場所が中間駅にできると思う。全部がそうなるとは思いません。

それからもう一つは、中間駅について言いますと、変なことですけれども、神奈川の間駅です。品川から10分ぐらいですか、神奈川の間駅。あそこは、大体駅勢圏人口が1,000万近くあるんですよ、その気になれば。神奈川の人口と三多摩の人口と、埼玉県北部の人口を入れますと。そこに巨大な工業集積があるんです。工業集積は、もう外国に

取られちゃって大変だというんですが、実は東京の西側にある神奈川、東京、埼玉の工業集積は、大体ベンチャー型に、大企業ですけど研究開発型に特化しています。例えばオリンパスなんて主力工場どこにあるかって、八王子にあるんですよ。そこで開発研究の企画をやって、それでそれを福島の会津へ行って、会津のおばあちゃんの手先の細やかなこういう手先で内視鏡づくりをやっていましてね、一品生産ですよ。それはアメリカで売っていて、世界市場7割取っているんです。だから、そういうのは医療系のこれからの技術開発は日本は向くと思うんですけどね。そういう、これから戦える技術開発の種が神奈川の駅の周りに既にあるわけですね。

こういうふうに5つの都市の中間駅の特色を1つ1つ洗っていきますと、例えば甲府盆地どうするんだというので、甲府盆地は、私は率直に言って、長野県の駅に行ったら、もう中央アルプスと南アルプス、たっぷりですからね。甲府の景色、大したことないですよ。あれは、南におろして、駿河湾を見せたらいい。南へおろして。駿河湾の魚と駿河湾の景色を見させて、で、身延線でまた上へ上げて、帰せばいいんです。あるいは東海道新幹線がありますから、東海道新幹線でゆっくりと名古屋のほうに行っちゃうのもいいですよ。そういう観光ルートできますよね。

それから、岐阜県の、よくわからないけど、きのうの夜勉強したんです。恵那と中津川の間ぐらいにどうもできそうですね。これ岐阜です。それ何かといいますと、あそこは2つ売りがあるんです。1つは、高山へ行く温泉です。あの温泉は今、あまり評判がよくなって、下呂温泉というんですけどね、あれがリバイバルしますよ。これは中国人一番喜ぶでしょう。それからもっと重要なのは、あれから横引きして、大垣のほうへ持っていきますと、三菱重工の空港、昔の各務原、何だ、海軍戦闘機か何かつくっていた、三菱重工の航空ありますよね。あれは大変貴重なんですよ。だから、中津川と恵那のところは温泉と航空機。

で、亀山はどうするかって、具体的な名前を言っちゃってすみません。三重はどうするかって。三重は、よくわからないんですが、これ要するにリニアをどう営業で売り込むかということを生懸命考えなきゃいけない。中間駅というのは、みんなばかにされていますけれども、中間駅の5つの駅に全部個性を与えて、それぞれを使うリニアのお客さんは違うんだと。1つのところへ行って、4つのものを全部見たじゃなくて、1つずつ違う。私は亀山は、1つは鈴鹿の工業地帯ありますね、四日市がある。これは当たり前です。ただし、あそこの研究開発能力は、率直に言って各務原より劣ると思います、鈴鹿は。何か

というと、英虞湾へ持って行くんですよ、亀山から。これ、近鉄とジョイントして、そのかわり近鉄の亀山から奈良も廃線にしちゃって、そのぐらいの夢で国土計画を考える。これは売りですよ。これ中国人だって、韓国人だって喜ぶ。英虞湾。亀山からね。だからそういうふうにすると、今5つの地方都市の特徴をつくる……、あ、飯田はもう言いましたね、飯田、U字谷。

やっぱりそういう5つの都市の中間駅の生きざまを、ぜひ家田さん、国土計画で新幹線という世界で、地球儀を見たときにあり得ないものをつくろうというときに作る中間駅5つの地域を将来どうするかということ、単にJR東海のためじゃなくて、日本国家のために、やっぱりこれは今考えるちょうどいい時期じゃないかと思うんですよ。今ちょうどいい時期。言いますけど、5つの都市は全部個性を変えて、それで海外に売り込むと、あるいはそういうような話が1つできそうですね、そういうことです。

それから、別紙1です、今。別紙1でいろいろ書いてありますけれども、今僕が言ったことのほうが大事です。これは細かい日本語はあまり役に立ちません。

それから、やっぱり名古屋、大阪、東京ですね、次は大都市行きます。地方都市の話はまだありますけれども、とりあえずそれぐらいにして。で、名古屋、大阪、大都市は、これを改めてみていただきまして、5,000万人が2万平方キロの中に1時間で結ばれちゃいますと、名古屋はとか、関西はとか、首都圏はというそういうことは、もう言えなくなりますね。完璧に冷酷に言うと、東京のストロー効果が全部きいて、ストロー効果で大阪もだめになりますよ、もう。そういうことをJR東海のリニアはつくり出すんです、今のままじゃね。だから、ここは東京圏、名古屋圏、大阪圏じゃなくて、東海道大規模都市の東京区、名古屋区、大阪区であると、非常にわかりやすく言うと。東海道都市でいいや、東海道都市、大都市。で、厳密に言うと、そこは今5,000万と言っていますけれども、駅勢圏でやりますと、多分3,000万ぐらいになりますね。その中に、もう、おれが、おれがという地域的な頑張りはもう役に立たなくなりますから、東京区とか名古屋区とか大阪区という区ができちゃう。で、その3つの区が一緒になって、世界と戦う、そういう東海道都市というのをつくるんだという構図で見たほうがいいと思うんですよ。すると、ストロー効果は何かというと、これは完璧に業務とか金融です。ただし、技術集積は絶対にストロー効果はないです。ないんですよ、ストロー効果。それから観光もストロー効果はないんです。観光もね。

それからもう一つ言いますと、これは非常に今危険なことを言うんですけども、日本

人は高齢化して、人口が減ったときに、一体このまま日本人だけの社会でいいのかということですね。必ずこの移民の問題が出てきますね、移民の問題。だから意味の問題はものすごく難しく、今日も日経か何かを書いてあったかな、ドイツでも過去40年間、トルコ人を入れて、日本人まで入れたんです、石炭産業の関係でね。後始末で、ドイツ人口の幾らかな、1割以上が、もう非ドイツ系の人間ですよ。だから、ドイツの人口が8,000万かな、9,000万かな、の、だから約1,000万近い人がはびこって、これがフリクションを起こしているんですよ。だから、今の日本というのは、移民を極力抑えているから、この程度で、わりあい日本人で居心地がよくなっているんですけども、しかし、リニアができたときに、やっぱり移民をどれぐらい入れるか。それがきっと問題になると思いますね。それで、1億2,000万で、移民の比率が、割合、あまり移民の問題にならないところという、あれです、香港うまくやって、移民コントロールね、入れているように見えるけど、帰しているんです、どんどん帰したりね。で、香港あたりは5%です。パリなんか行くと十七、八%ですよ。だから大変、だから移民を入れて、GDPのロスをつくっていますね。もう犯罪が多くなって。ですが、そんなことを言っても、移民を入れざるを得ない。と、どれぐらいかって、仮に5%としますと、五、六百万ですよ。すると、五、六百万の半分ぐらいは、やっぱりこの5,000万の東海道メガロポリスに集まってきます。

で、相当危険なことを言います、これから。東京は黙っていても、あと20年間何とか行くんですよ、金融業務情報で。それから、名古屋もその気になって、必死になって頑張れば、技術都市で戦えますよ。これは部品ですよ、部品の技術都市。問題は大阪でしょう。で、皆さんいろいろ言っているでしょう。すると、逆に大阪へ戦略的に非常に有能な移民を住んでもらうということによって、意図的に大阪の人たちと入ってきた移民の人たちが意図的に文化摩擦を起こすと。文化摩擦を起こすということは、何かつくり上げるわけです、新しい価値を。全然今まで日本にない。あるいは、もしかすると、中国系の人たちが相当入ったとすると、中国系の連中は、日本の華僑になって、そこに金を集めて、日本の企業を買収したり、あるいはアメリカと中国の企業の仲立ちをやったりすることをやりますね。そういうことは幾らでもウエルカムなんですよ、これからね。

で、半分まじめで、半分冗談だけど、何で大阪かということ、大阪の人は、東京と違う。大阪特捜というのは、起きるべくして起きたんです。大阪府警といいますと、警察の人がいると……、警察庁の人、にやっとするんですよ。大阪府警か、あれなっていってね。違

うんです、完璧に。で、東京型に類似した人は、みんな東京へ来ちゃったんですから。大阪固有の連中は残っている。そういう地域の特性を生かしながら、大阪をアジア型の都市づくりをして、やろうと。一体そのための土地はあるのかといいますと、大阪は過去30年間、東京化をやって失敗したのは、河内のほうから、貝塚のほうから、堺まで埋め立てをどんどんして、だれも住んでいません。貯木場だけです。それから大阪市の港のところも、大阪万博をやろうというので、オリンピックか、オリンピックをやろうというので港を埋め立てまして、あそこもあいていますよ。だから、大阪の市の港と、それから河内へかけての埋立地に国際ニュータウンをつくって、外国人に優先的に宅地を売ると。土地利用も、全然日本の土地利用を使わない、自由に何でもやると。ただし、犯罪についての警察権限だけは日本人が押さえる、徹底して。だからそういう、ちょっと大阪は全然別な発想をして考えたほうが、1つ1つ、今ある体制の中で大阪をどうするかというのは、何もいい案が出てこないんです。だからそういうふうにすると、大阪は新しいビジョンをつくることができますからね、相当独立性が高くなって、それによって、リニアの大阪と東京の間の人の移動が出てくるでしょう、往復のね。何か、そんなことを突然思いつきまして、申し上げる次第でございます。

大体、30分たちましたので、これぐらいで説明を……。どうぞ。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。大変刺激的なお話をいっぱいいただきました。ぜひ、残りの時間を質疑応答の時間に充てたいと思います。どうぞ、どなたでも順不同でご発言いただきたいと思います。皮切りに、どうでしょう、村上さん。

【村上臨時委員】 それでは、ひとつ質問をさせていただきます。東京・大阪・名古屋の将来像の話を興味深く聞かせていただきました。特に大阪を国際居住特区にするというのは可能性を感じます。大阪は、住民もちょっとラテン系なところがありますし、日本でありながらオープンな土壌があります。それから、名古屋ですが、名古屋は技術で行けるというお話でしたが、世界の先進工業国を見ると、大量生産型のものづくりの工業都市は人口がシュリンクしています。大量生産型の次の形態は、神奈川が目指す情報産業型とか、ヨーロッパで進めている環境都市のような社会システム産業、あるいはシステムデザイン型産業です。現在の名古屋が得意なのは、まだ大量生産型だと思いますが、それをどのように変えていくのか、先生からヒントをいただければと思います。

【伊藤早稲田大学特命教授】 私は工業にはあまり特化していませんけれども、今、村上先生のお話ですと、東京に近い神奈川の新しい二次産業の性格というのは、業務や金

融や文化の浸透圧力が強いからです、非常にめまぐるしく変わっていく、非常に柔軟に二次産業は変わっていく可能性があると思いますね。そうしますと、申し上げたいのは、たった2万平方キロの中で、二次産業どうするかというのは、これはいかなる融通もできるわけですね。例えば、北上の工場団地を営々とつくったものを、突然これを医療系に変えろといっても、これは地方の地方経済が変えられないわけですね。ところが、東海道のところでの二次産業でも、それを支配している企業は、それなりの体力もありますし、情報力もありますから、私は今の先生の話聞いて、なるほどと。そうすると、名古屋は完璧に先端型の部品、ですから医療産業なんかはいいかもしれません。医療産業はもう神奈川から持って行ってしまえと。それから航空機・宇宙ですね、そういうのも先端型ですね。

それから、僕はよくわからないんですが、昔勉強したのは、ドイツの二次産業が強いというのは、全部部品産業で強いという話を聞いたことがあります。完成品のものよりも、もうブラックボックスの部品をドイツはつくって、それを入れないと、ものがつくれないというものをドイツがつくっていると、そういうことを聞いたことがあります。多分日本もこれから、そういう型物ですね、ハードの、二次産業でハードなものでも、そういうブラックボックス化した部品のものを名古屋はつくっていくと。そうすると、神奈川のほうが一番これは日本人は苦手なんですけれども、先生がおっしゃった、システム化した二次産業とかシステム化した、例えばシステム化して、パッケージ化したインフラの新しい海外輸出を考えると、そういうことに向いていくというのも、非常に可能性としてあるかなと思いました。言いたいことは、名古屋は確かにおっしゃるとおり、大量生産でバッチ型です、バッチ。部品づくりはものすごく有能なんです。ですから、部品づくりの金型から医療産業へ変えるというのは、僕はできるんじゃないかと思うんですよね。

で、一番日本人が苦手なシステム化すると、で、パッケージにして売るというのは、多分東京しかつくれないんじゃないかと思うと、先生がおっしゃったように、神奈川あたりはそれに一番向いているかなと、今考えた次第でございます、すみません。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかの委員、どうぞ。

【榎谷臨時委員】 よろしいですか。

【家田委員長】 はい、どうぞ。

【榎谷臨時委員】 どういう質問をしていいかわからなかったんですが、中間駅についてのお話し、非常になるほどなと思いました。現状、足元の駅のあたりというのは非常に醜いんだと、こういう話なんです、これを山岳景観を活かしたというお話で、まさ

にそのとおりだと思ったんですが、今、地方自治とか地方主権といわれていますけれども、個性をとどめるという思想というのではないのではないかと。みんな東京型に、ミニ東京をつくるとか、そういう発想しかない。そういう個性をつくるのは、地方自治として、地方主権として制度を整えさえすれば、そうなるんでしょうかね。ほっておいたってならないような気がするんですが、何かいいアイデアがあればですね。

【伊藤早稲田大学特命教授】 僕、どうしてもそういう場合は、その地方都市が望むべき形になることによって、日本の持つ経済的・文化的ポテンシャルが高まるわけですから、そのためには、国家がやっぱりある程度の介入をする、そういうことをすべきじゃないかと思うんですね。日本は国がやることは全部まずいといって、全部地方主権だ、地方主権だといいますが、私は都市計画の現場を見ていますと、区役所に都市計画をやらせたって、何もやらないですよ、怠けるだけです。その後ろには、区議会議員、都会議員がいるの。これは地方都市も同じですよ。それが勝手なことを言います。それに対して役人はどうして抵抗するかというと、時間を稼ぐしかしようがない。結局、町は何も変わらないんですよ。変わるのは個人の好みで家をつくるということだけをやるんですね。

そうじゃなくて、やっぱり、それは日本全体はそれでもいいかもしれませんが、しようがないんですから、民主主義というのは。ですがやっぱり日本国をこれから30年後こういうふうにして変えていくというプロジェクトは、国家が介入して、5つの選ばれた中間駅の町のデザインとか、あるいはそういう観光圏ですね、観光圏とか技術圏、そういうものをつくるための、場合によっては道路もつくとか、場合によっては新しいしゃれたBand Bのネットワークをつくったりとか、あるいはそこに非常に有能な日本の英語、ドイツ語、フランス語に堪能なそういう人たちが、それぞれの5つの駅にちゃんといるとかね、そういう総合的な戦略を立てるといえるということは、ものすごく大事じゃないかと思うんですけどね。

【榎谷臨時委員】 ありがとうございます。

【家田委員長】 ほかの委員はどうですか。辻本さん。

【辻本臨時委員】 大阪と名古屋と東京がちょうど3分の1ぐらいの人生ですので、元大阪としては、先生のご意見をお聞きしたいんですが、府立高校卒業で、クラスに大体1人から2人が在日韓国人、在日韓国人は大阪周辺に約60万いて、ちょうど私のころは学生運動時代で危ない世代ですから、文化的な摩擦が非常に大きい環境で育ったんですけれども、すでに今五、六十万いるところへ、新しい人種を移民で持ってくると、さらに階層

状態が起きて、少しまたもめるかなというか、2,000年の歴史で住み分けたのと、次に持ってきたのと間ですごく摩擦が起こるんじゃないかなと思いましたけれども、その辺はいかがでしょうか。

【伊藤早稲田大学特命教授】 僕はそこは、僕の判断が甘いのかもかもしれませんけれども、在日の方はやっぱり七、八十年もうおられるわけですよ。そして豊かになって、在日と韓国という形でいい形の僕は交流のネットワークを、人間関係で持っているんじゃないかと思うんですよ。

【辻本臨時委員】 今の状態ではそうですね。

【伊藤早稲田大学特命教授】 ええ。そういう人たちにもっと来てもらうというんですかね、まず差し当たりは。近隣の。どうせ、韓国はまだムラ社会ですから。ムラ社会で、おれはあそこの農村の、あのおばさんの息子が有能だから、自分が持っている貸家を今度売ってやるから来いよというような、そういうつながり方は幾らでもありますよね。中国もそうだと思う。それである程度、一程度成熟したら、オープンにこれはマーケットトランスアクションで入れるとか、そういう日本人があまり得意でないことを大阪にやってもらいたいんです、実は大阪に。

【辻本臨時委員】 まったくね。わかりました。

【伊藤早稲田大学特命教授】 僕はある意味で、大阪にものすごく期待をしておりますね。こういうことを昔言われました。京都はもう言ったら、すぐ応仁の乱だと。ところが、大阪の、亡くなった大阪市大の教授で、大阪市長になった人、亡くなっちゃったけど。

【伊藤早稲田大学特命教授】 大阪市大のおもしろい人。その人と若いときに僕は、お互いに若かったときに、50代のときに、ミナミで酒を飲んでいたら、伊藤さんよ。大阪は、京都や神戸と違うんだと。3日いたら大阪人だから、気楽に来いよというんですよ。僕、ものすごくそれ気に入りましたね、僕は今でもどこへ行くかって、大阪にですね。京都や神戸に行くより、よほど。大阪のほうがいいですね。だから大阪はやっぱりそういう持っている特徴を生かしてみても、むしろ今均一的に全部東京化しているところで、全く違う文化とかビジネスの営みをつくっていただくような戦略を考えないと、だから僕は大阪北ヤードのビジネス、あれは東京型と一緒にですから、絶対失敗しますよ、あれは。成り立たないです、あれ。と思いました。

【家田委員長】 いかがでしょうか。じゃ、私からもちょっとよろしいでしょうか。

【伊藤早稲田大学特命教授】 はい、どうぞ。

【家田委員長】 今日、多分お時間の都合で、あまりお話しされなかったもので、別紙1の、広域自立地域圏形成と戦略的都市再生のお話の中で、市街地のグリーン化とか、そういういわば低炭素化の中で、この地方の中間駅のあたりをとというのがお書きいただいているんですが、その部分のご説明があまりなかったのもうちょっと教えていただけたらと思うんですが。

【伊藤早稲田大学特命教授】 はい。グリーン化の問題は、もう日本中今ずっと広がっているんですけども、私はこういうことが起きると思うんです。まず、東京で例えば2020年、25%、1990年対比、CO₂削減と言っていますね。これはできませんよ。できないということは、僕は東京の中の細かいビルの建て方、ビルの質の悪さ、その質の悪いビルがいつごろ建ったか、全部調査していきますと、世の中で特にお役所の方が、例えば丸ビルをつくって、その空調機がこうよくなって、CO₂、低炭素化の削減率が二十何%行くとか、清水建設がモデルのやつをやると50%行っているでしょう。あれは限られた、ほんとうに優等生型のオフィスビルなんです。そういう限られた優等生型のオフィスビルは、日本の不燃建築物の建築数量を毎年100としますと、そういう建設省なんかモデルで挙げているのは、せいぜい三、四%しかないです、そういうのは。あとはみんな、中小零細の不動産、土建屋と不動産屋がつくって、稚内から石垣まで全部ばらまいているんですよ。それは直らないんです。

しかし、ここで僕が期待しているのは地方都市。地方都市が一番いいのは、まだ大都市よりは自分の村を、自分の町をどうするかという意識が強いんですよ。特に、これだけ地方都市の経済状況が悪くなりますと、一致団結してやることについてのいい国からのオファーがあれば、絶対一致団結します。

【家田委員長】 危機感がありますね。

【伊藤早稲田大学特命教授】 そうすると、例えば人口5万人ぐらいの地方の中心市街地が、戸建て住宅が多いですよ。戸建て住宅の屋根にソーラーを乗っけると言ったら、みんな乗っけますよ。それから、例えば地方都市でいうと、リカイ（裏界）線というのがある。これは特別用語なんですけれども、建物の敷地が2つあるでしょう、敷地がね。で、こっちが道路です。これ背中合わせです。そこに東京じゃないんですけど、ここに公共の赤道というのがあるんです。登記上言う赤道。これは公共用地なんですけれども、国は面倒見ない。登記上、ここは民地でないというリカイ（裏界）線だったっけ、リカイ。裏側だったんだよな。離界？ 離界か裏界線。そこのところへ、例えばごみ処理場に出したボ

イラーのお湯をずっと流すようになったら、簡単にパイプ通るんです。そうすると、パイプを通して、裏側から、勝手口から、そこから上げて、そこでヒートポンプを使うなんてことをすれば、あつという間にできます。ですから、言いたいことは、地方都市の中心市街地をよくするという点について、リニアモーターカーの駅ができることに合わせて、非常に日本的な、そして、中国人もみんなが、あ、これはすごい町だと言わせるためには、単に建物形式とか緑化だけではなくて、そういう環境について、日本は地方都市でもこれだけすごいことをやっているというのを見せる一番いいショーケースなんです。東京は見えないです、ショーケースにならない。地方都市は、ショーケースになります。それはものすごく重要です。

【家田委員長】 なるほど。ドイツのモールバッハという1万人の町が、モデル都市として、あらゆる環境対策が集中投下されていますが、少なくともヨーロッパで1個挙げろと言われたら、モールバッハですよ。

【伊藤早稲田大学特命教授】 そうですね。

【家田委員長】 韓国は済州島をそういう意味で、大きさは大きい島ですけども、孤立系なので、よそと海で離れているから、そこをテストベッドとしていろいろなトライアルをやりますね。そのぐらい集中投下をしないと、なかなか見えないですよ。

【伊藤早稲田大学特命教授】 そうです、おっしゃるとおり。

【家田委員長】 実際、例えば仮に東京都市圏の中の世田谷区をモデル都市にしようとしても、世田谷区だけといっても。

【伊藤早稲田大学特命教授】 80万います、80万。

【家田委員長】 事実上の境界がないですもんね。そうすると、テストベッド性のある、ある程度のアイソレートされた孤立都市、そしてそれは本当に孤立していたら、全然経済能力がありませんから、このリニア等々でつながるような、そういうポテンシャルを持ち得る場所で、世界にも打って出れるようなテストベッド都市、あるいはショーケース都市を低炭素化、グリーン化でやっていこうというのが伊藤先生のご提案ということでしょうか。

【伊藤早稲田大学特命教授】 全くそのとおり。で、僕たちも外国へ行って、低炭素化に都市を見に行くというと、低炭素化にチャンピオンになった都市の1つの場所へ行って、その説明を聞いて、感心して帰ってくるんですよ。で、ついつい、そこで錯覚を起こすのは、今、今日説明を受けたそのシステムは、その国のあちこちでやっているかって、絶

対そうじゃない。それは現場へ行って、すぐわかるんですよ。イギリスでもそうなんですよ。ね。だったら、日本だって、敵がそういうことをやるなら、こっちでもやるべきなんですよ。ね。そうしたら、リニアの中間駅というのは、全部質の違う低炭素の都市にしてしまおうと。

【家田委員長】 しかも日本の、もちろんいろんなところでトライアルをやるんですけども、国交省の住宅はあそこでやっているし、都市交通はこっちでやっているし、環境省の何かのトライアルはまた別なところでやってというように、全く分散してしまっているんですね。

【伊藤早稲田大学特命教授】 だから、それを家田さんがキャップになって……。

【家田委員長】 私ですか。伊藤先生お願いしますよ。

【伊藤早稲田大学特命教授】 全部アイデアをまとめて、それで中間5つの都市の理想像をつくと。役人はたった5つだからしょうがないと思いますよ。全国的に一般化すると大反対するけど、これは5つだよと言ってね。

【家田委員長】 ということでですね。

【伊藤早稲田大学特命教授】 いうことでやれば、これは僕の遺言でひとつよろしく。いや、ほんとう。そうすると、中国の連中はものすごく見に来ますよ。もう今から20年後ぐらいになったら、すごい勢いで見に来ますよ。

【家田委員長】 ありがとうございます。林山さん、どうぞ。

【林山臨時委員】 はい。貴重なお話をどうもありがとうございました。

【伊藤早稲田大学特命教授】 いえいえ。

【林山臨時委員】 私、仙台に住んでおりますから、非常に不安になりましてですね。

【伊藤早稲田大学特命教授】 そうですね。

【林山臨時委員】 というのは、先ほどの先生の絵でいう、円の中に入っていない地域に住んでいまして……。

【伊藤早稲田大学特命教授】 入っていない。

【林山臨時委員】 そうすると、この東京・大阪・名古屋、大胆な戦略をご提案で、中間駅もすごい戦略があつて、経済的にも環境的にも世界へアピールできる。これはよくわかるんですが、大胆過ぎるものですから、そのときのほんとうの地方都市ですね、先生の円の外の、一応でも日本に含まれていますので、どういったスピルオーバーみたいなことを考えられるのかと。今まで通常の話ですと、ストロー効果あたり云々という話で想像は

ある程度できたんですが、もし先生のこの大胆な戦略が成功したとしたときに、ほんとうの地方都市というのはどういうふうになっていくものなのか、お考えですか。

【伊藤早稲田大学特命教授】 2030年の、先生、僕もほんとうは出が北海道なので、東北なんです。2030年の秋田県の人口は、現在の人口の半分になります。ただ秋田市の歩どまりは7掛けぐらいです。これは食いとめようがございません。東北はもうしようがない、仙台が引き受けるしかしようがないんです。人口統計上、もうこれははっきりしているんですね。仙台は、人口、それほど減りません。一番減るのは秋田と青森、それから岩手のほうです。これは多分都市人口も八戸あたりは、あと20年後に半分になると思います。ですから、大問題は、そういうふうに人口が減ったところにほとんど役に立たないマイナスの公共投資を続けていっていいのかどうかということなんです。そうすると、今、おじいちゃん、おばあちゃんが駅から何か車で1時間の山の上に1戸を構えて、そこにいと。そこまで道路も整備して、郵便のおじいちゃんも行くべきだというのは、大体新聞社なんかそういうことを書くわけですね。だけど、それずっと30年、20年続けろっていったら、日本の公共投資って、およそ経済に貢献できるもの何もなくなくなります。特に、一番問題は、日本の公共投資は新しいものをつくるんじゃなくて、古いものの改修になるわけですよ。そうすると、関東大震災でつくった隅田川の清洲橋って、あればたばた落ちちゃう、地震のときに。それ手当てしなきゃいけない。そういう感じでなくなっちゃうんですよね。そうすると、やっぱりそういう山の奥にいる、限界集落というので、限界集落のおじいちゃん、おばあちゃんは、ソフトな意味で、もっと話をして、ふもとに人口5,000人ぐらいの集落があるんですよ。そこへおろしてくれば、そこにそれなりの病院もあるし、健康保険がきく福祉施設もありますからね。まず一等初めは、僕は限界集落に住む人たちを、そこにいるのが大事だというふうにして見ているのではなくて、限界集落の高齢者をどうやって谷の下の扇状地の人口が5,000人かそらの中心市街地人口ですよ、5,000人ぐらい、そこへおろしていくかと。そういう社会福祉施策がものすごく重要になりますね。やっぱりそれをやらざるを得なくなるんですね。

ただ、少し希望がないわけじゃないのは、日本の森林が、今、大体植林して60年ぐらいです。もうどうしようもない、もう切らなきゃいけないんです。それに対して、今、林野庁、金を少し入れて、間伐なんかをやる金を入れて、やっているんですけどね。あれをもうちょっと、今入れている農林省の、林野庁が入れているようなお金を10年ぐらい続けますと、抜群に林道網が整備されます。林道網が整備されれば、初めて日本の貧弱な森

林を、みんな間伐できるようになるわけ。間伐できるようになりますと、日本の森林の成長力って世界一ですから、見事に回復します。という形で、グリーンにも貢献するし、それから木材を使った新しい住宅とか、あるいはいろんなほかの利用ですね、パルプもあります。そういう林業に対する若手労働力、それが限界集落のおじいちゃん、おばあちゃんがいたところへかわりに入ると、そういう可能性はあるんですよ。そういうので、必ずしも全部否定的とは言わないんですけど、しかし、やっぱりそういう人の入れかえを考えながら、今あるお年寄り、今住んでいるお年寄りの人は根本的に全部、もう一つ下の集落へ移しかえる、そういうイメージが必要になってくると思いますね。

【家田委員長】 仙台には仙台の役割があるということですね。

【伊藤早稲田大学特命教授】 だってね、これは統計的にしても、みんな仙台へ行くんです。山形の連中、全部仙台へ行っているんですよ、もう。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかの方はいかがですか。はい、古関さん。

【古関臨時委員】 古関と申します。今日は大変感銘深いお話をありがとうございました。

【伊藤早稲田大学特命教授】 いえいえ。

【古関臨時委員】 それで、今日先生はあえて言及されなかったのかもしれませんが、時間軸を見たときに、今日の先生のお話のシナリオがうまくいくためには、どのぐらいの時間が必要とお考えか、あるいはどのぐらいの時間をかけてその変化を志すのが適切だとお考えでしょうか。

【伊藤早稲田大学特命教授】 国土計画なんかで議論している家田さんもそうなんですが、大体20年先まで議論しているんです。

【古関臨時委員】 20年という時間でお考えなのですね。

【伊藤早稲田大学特命教授】 だから2030。今までの感じですと、2030までは東京も若い人たちがそう減らないで頑張れます。ただ、2030から後になりますと、東京も急速に高齢化が始まります。それから、東京以外の都市は全部人口減少になるでしょう。福岡はちょっと別なんですけどね。ですから、2030年までに僕はほんとうにお願いしたいのは大阪を救ってもらいたい。大阪を救うのを、例えば2030年ぐらいまでなら救えるかもしれないけども、2030年を過ぎちゃうと、コリアの在日もうじいさん、ばあさんになって、死に始めますからね、いい質の移民を持ってくるとか、そういうことができなくなるんですよ。だから、そういう世代交代が起きて、絶対また別の価値感を

持った日本人が生まれる前に、この危機感を救うんだということを共有している日本人が考えるというのは、やっぱり2030年じゃないかと思うんですけどね。

【古関臨時委員】 どうもありがとうございました。

【家田委員長】そこは、実は私も伺いたいと思っていたところなんですけど、現在のJR東海が提案している方式によりますと、これを実施した場合ですが、基本的には東海道新幹線の運輸収入を原資としながらファイナンスしていこうということを基本に捉えているんですね。そうしますと、名古屋開業は、今先生がおっしゃったようなタイムレンジで実現可能というふうに検討されているんですけども、その後は蓄積を考えると、大阪開業はもっとずっと後になる可能性が高いわけです。そうしますと、今おっしゃったような意味での、国土軸上の意味というのは間に合わなくなってしまう。

【伊藤早稲田大学特命教授】 つくれな、間に合わないです。

【家田委員長】 また同時に、実は、大阪府等々にもヒアリング等をやらせていただいたところなんですけれども、率直に言いますと、大阪はあまり危機感がないんですね。関西圏自身がまとまって何かしなければいけないという危機感を持っていないし、各自自治体が、駅が県境のこっちにあるとかあっちにあるとか非常に小さなところに拘泥しているところがありまして、このままでは関西都市圏自身が出遅れるとか、それを一体としてどういうふうにやっていくべきかというところがないので、もっと早くしたいというモチベーションを大阪圏自身があまり持っていません。そういうことで大丈夫なのかと思っ

ているところですが。もし仮に、2030年くらいまでに日本として手を打つとすると、ファイナンスも含めて、どのような考え方、あるいはやり方によって、大阪の開業を早める、あるいは大阪の都市圏を日本の重要部品として持ち上げるということが可能か、その辺についても、もしお考えがありましたら、お願いしたいと思います。

【伊藤早稲田大学特命教授】 一番これは国土計画をやっている連中はいつも抱えている問題でして、大阪のことを心配しているのは東京のやつなんです。およそ矛盾しているんですよ。本来大阪ってそういうところかもしれないですよ。それでたかにかに生きているわけ。ただ、やっぱりリニアというのが、僕はよくわかりませんが、世界の中で新しい21世紀の大都市圏化の傾向に対して非常に大きい影響を与える日本の技術開発だとすれば、それを実証するのは単にリニアをつくるだけじゃなくて、それによってつくられる都市の姿とか経済の変化でしょう。それを日本が一等初めに示すことができるのであれば、やっぱり東京・名古屋だけじゃなくて、大阪も入れてやるべきなんです。で、

地球儀を見れば、人口が3,000万ぐらいになりますと、必ず第二の都市は疲弊するんです。これ、第二の都市は。それを救ってやるのがどうしたらいいかというのが各国政府の重要課題なんですよ。それに対してリニアを用いることによって、東京は、日本政府は、日本の第二の都市の疲弊をある程度食い止めることができたとか、そういうことができれば、これは多分世界モデルとして胸を張ってやれる、そういうことになるんじゃないですかね。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

【伊藤早稲田大学特命教授】 それから、リニアは日本の場合トンネルがあるし、それから土地の値段が高いから、1駅2,200億？

【家田委員長】 地下ですと。

【伊藤早稲田大学特命教授】 地下駅。でしょう？ ところが、海外でリニアといったら、簡単にできますよ。

【家田委員長】 地上でできますからね。

【伊藤早稲田大学特命教授】 うん、地上で。と、東京で5兆とって、よくわかりません、東京と名古屋300キロ、5兆、多分それ、ブラッセル・アムステルダムあたりでやるとしたら、5,000億ぐらいでできちゃうかもしれないですよ。だから日本でやる技術開発のコスト高ということは、それがヨーロッパやアメリカでも同じことになる、絶対そうじゃないと思うんですよ。まあ、言いたい放題言いましたけど、すみません、どうも。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。まだ数分ございますので、まだご発言していない方ありましたら、お願いしたいと思いますが、よろしいですか。

【伊藤早稲田大学特命教授】 ぜひね、家田さん、5大都市ね、モデルやってくださいよ。

【家田委員長】 中間を通る、中間駅ですね。

【伊藤早稲田大学特命教授】 中間。これ、政治的にアピールしますよ、ものすごく。

【家田委員長】 なるほど。どうもありがとうございます。事務局のほうからもご発言ございますか。いいチャンスですので。

【久保局長】 鉄道局長ではなくて、生粋の先祖代々の大阪人として、大変示唆に富むご発言をいただきました。地元の人間として、いろいろまた地元で発言していきたいと思えます。

【家田委員長】 よろしいでしょうか。それでは、伊藤先生、お忙しいところ、どうもありがとうございました。

【伊藤早稲田大学特命教授】 はい、どうもそれでは失礼します。どうもすみません。では、失礼します。

(伊藤早稲田大学特命教授退室)

【家田委員長】 大変有意義な時間を使わせていただいたと思います。

それでは引き続き、次の議題に入らせていただきます。次は中央新幹線に関するパブリックコメントの結果をご報告いただくということでございます。よろしくお願いいたします。

【蒲生幹線鉄道課長】 それでは、私のほうからご説明申し上げます。お手元の資料のほうでご説明申し上げます。

1枚めくっていただきますと、今回のパブリックコメントの概要と結果という簡単な総括表を載せております。概要でございますが、件名は中央新幹線に関するパブリックコメントということで、7月30日から8月28日までの約1カ月間実施いたしました。意見の募集対象は、小委員会の第3回から第5回のヒアリングにおきまして説明がありましたJR東海の中央新幹線に関する計画、及びこれらに関する沿線自治体からのヒアリング内容、といたしました。結果でございますが、提出意見数は793件ございまして、内訳は個人が669件、法人または団体、これは氏名欄に法人の代表というような方々の名前が入っている場合にも法人という取り扱いをさせていただいておりますが、全体としては793件ということでございます。

それを地域別に整理いたしますと、ほとんどが中央新幹線の沿線都府県にお住まいの方、団体からのものでございました。そのうち特に多かったのが、長野と静岡であり、この2県だけで大体9割近くになっております。あとはその他ということで、関西圏や埼玉県や福井県などからも若干来ておりますが、ほとんど99%ぐらいが中央新幹線の沿線都府県ということで、非常に関心がそちらの地域に集中していることを感じております。

次でございますが、こちらは頂いたご意見、それにつきまして、ご紹介に当たりまして、時間の制約もございまして、ある程度類型化いたしました。原則といたしまして、件数の多かったご意見や、件数は少ないけれども、中間取りまとめで方向性を示す予定であります走行方式や営業主体や建設主体に関するものなどは、主な意見という形で類型化いたしました。その理由とともに資料に掲載されております。

意見内容、主な理由、件数を掲載しておりますが、頂いた793件の意見の中には、複

数のご意見を書いてらっしゃる方もいらっしゃいますので、意見の種類によってそれぞれ整理いたしますと、件数は1,000件以上となっております。

まず中央新幹線の整備に関するご意見でございますが、意見内容に関しまして、まず①でございますが、中央新幹線を早期着工し、早期開業してほしいという意見が134件ということで、多くございました。理由に関しましては、中央新幹線の整備効果ということで、JR東海の東海道新幹線の代替路線の建設が必要、三大都市圏を短時間で直結することによる経済効果、国際競争力の強化に資すると、都市の競争力を高めるといふ話、地域の活性化への期待、建設投資による経済効果、超電導リニア技術を国際展開するためには日本で実績を積む必要があるだろうということなどが挙げられております。

続きまして②でございますが、大阪までの開業時期をもっと早めるべきという意見などが9件ほど寄せられております。それから、中央新幹線を国家プロジェクトとして進めるべきという意見も27件ほどございまして、全幹法に基づく事業であるとか、非常に大きい事業で、国土にも大きく影響するということで、このような意見もございました。

次に、3ページ目でございますが、反対の意見も若干ではございますが、12件ほどいただいております。理由は中央新幹線の必要性自体に対するご疑問などもございます。あとは採算性ということで、JR東海の試算などにつきまして、本当に大丈夫かというご意見などもいただいております。

あとは中央新幹線の安全性自体ということでございまして、電磁波の影響などや、さらにはアルプスを貫く長大トンネル、こういったトンネルに関しましての安全性は大丈夫だろうかという意見などもいただいております。あとは環境保全ということで、南アルプスの水源の問題や、世界自然遺産登録への動きと矛盾するのではなど、そういった環境関係に関しましてのご意見。その他ということでは、自治体が中間駅の建設費を負担すると、財政破綻につながりかねないのではないかという意見などもいただいております。このような反対意見は、JR東海の労働組合や、市民団体などからいただいているというのが多くございましたが、個人の方もございました。組合からは反対の意見もありましたが、一方で、別の組合からは早くつくるべきだという意見も出されております。

次に、4ページ目でございますが、ルートに関してでございます。今回のパブリックコメントで一番件数が多かったのは、このルートに関するものでございました。非常に関心が高いことを改めて感じました。まず、伊那谷ルートを選定すべきだという意見を37件ほどいただいております。これは長野県内の当該地域からの意見が多数寄せられておりま

す。理由としては、南アルプスの山岳トンネルに関しまして、安全性などの疑問や、効果に関しましては、長野県内の効果というのは、伊那谷のほうが大きいのではないかと、伊那谷ルートは20年以上地域でしっかり取り組んできている経緯もあるという話などがございます。

それから、南アルプスルートに関しましては、463件ということで、件数自体は非常に多くございました。理由といたしましては、所要時間の問題と、コストの問題でございました。こちらの方が非常に所要時間が短いということと、コスト面で優位であるということが意見のかなりの部分を占めておりました。その他、用地買収が早く進むのではないかという話、現在の飯伊地域、飯田市などを中心とした地域が、現在長野県内でも非常にアクセスなどの整備について取り残されているということもあって、そういったものがリニアによって改善されるのではないかという期待なども触れられておりました。そういったものがこちらの理由でございます。

次に、5ページ目でございますが、ルートに関しまして、2つの具体的なルートに関しての意見とは別に、いろいろと賛成反対もございますけれども、いずれにせよ多面的な視点から公正、公平な審議をお願いしたいというような意見などもございます。あとは南アルプスルートの安全性や環境影響に関しまして、慎重に検討、配慮すべき事項があるのではないかと、南アルプスルート賛成派の中でも、こういった点に関して、しっかりとした配慮をすべきだろうというような意見なども17件いただいております。

駅に関しましては、費用負担と設置場所に関する意見が寄せられております。費用負担に関しましては、地元負担に対して非常に懸念の声があって、地元負担を軽減、もしくはなくすべきという意見などがあります。そのかわり、国やJR東海がちゃんとやるべきではないかという意見などが33件ほどございます。

⑩は、設置場所や建設費の負担に関しまして、もっと地元と協議して、意見を聞くべきというような意見もございます。

その他具体的な駅の設置場所ということで出ているものが2つほどありました。⑪番でございますが、神奈川県駅の駅については、橋本駅に中央新幹線の駅を設置すべきではないだろうかということで、それは在来線の結節点であることなどが理由になっております。それから、飯田でございますけれども、これもその当該地域から来ておりますけれども、南信地域が首都圏へのアクセスが極めて不便であるということと、中央自動車道との接続など高速道路との連結も非常に便利だということもあって、飯田への駅設置についてのご

意見をいただいております。

次に、6ページでございます。静岡県から意見が結構多かったんですけども、東海道新幹線に関しましてのご意見もございました。ここはまず⑬番目でございますが、静岡県内の駅について、のぞみ、ひかりの停車回数を増やしてくれということで、やはり中央新幹線の建設自体が、理由にも書いてありますが、東海道新幹線の利用者が負担するということもありますので、現在の東海道新幹線の沿線にとって利便性が上がるような、何らかのメリットがしっかり発現できるような形にしてほしいということで、停車回数を増やしてくれという話とか、あとは⑭番でございますが、静岡空港との連結ということで、東海道新幹線に富士山静岡空港新駅を設置してほしいというような意見なども103件ほどですか、寄せられるところでございます。

あとは、6ページの真ん中下でございますが、走行方式、営業主体、建設主体、その他に関するご意見をいただいております。走行方式自体に関しまして、明確に超電導リニアということで出ておりますのは3件ほどでございますが、各種意見の前提に、既にリニア、リニアという形で書かれているものが多数ございまして、ある意味でリニアに関しては、前提になったご意見が多かったのかなと認識しております。一方で、在来型新幹線の方式を採用すべきという⑯番でございますが、新幹線よりもエネルギーを非常に消費するという事などもございます。また既存の新幹線網とのリンクができないということもあって、3件ほどでございますが、在来新幹線の方式についてのご意見も賜っているところでございます。あとはその他関係でございますけれども、消費電力や電磁波の影響については情報公開をしてほしいという話などがございます。

建設主体、営業主体に関しましてですが、これもJR東海をぜひというようなご意見は少のうございました。むしろ、それを前提に意見がかなり書かれておりますので、JR東海が前提となっているというような感じで、あえて特出しのご意見という形ではなかったのかもしれない。ただ、一方で建設主体、営業主体に関しまして、JR東海以外にすべきじゃないのかというご意見も7件ほどいただいております。資金面の問題とか、やはり国家プロジェクトじゃないのかと、あとは住民との関係なども公的機関が絡むほうかというような話などもありまして、7件ほどいただいております。

その他⑱番目でございますが、営業主体の意向の尊重、経営の自主性への配慮をなされるべきという意見なども5件ほどございまして、国が関与すべきだというアプローチと、あとは事業主体の意向をしっかり尊重すべきだと、2つのご意見をそれぞれいただいております。

るところでございます。

7ページ以下は参考でございますが、主な意見に関しまして、地域別の件数を整理したものを参考としておつけしております。審議のご参考にとっているところでございます。

なお、こちらのパブリックコメントに関しましては、今後、整理・要約したものにつきまして、電子政府の総合窓口でありますeガバメントのホームページ上に掲載させていただきたいと思っております。また、今日の小委員会の終了後以降、幹線鉄道課、事務局でございますが、こちらのほうで閲覧可能とさせていただきたいと思っております。

なお、委員の皆様に関しましては、意見を全部まとめたものを、後日ご送付させていただきますので、ご参考にとっておるところでございます。

以上、私のほうからのご説明は終わりでございます。よろしく申し上げます。

【家田委員長】 ありがとうございます。ということで、ここまでの検討の結果を公開しているものですから、それを踏まえて寄せられた意見ということになるかと思えます。この後、まだ検討事項があるので、それをやって、それから何らかの格好で中間取りまとめをやってというような格好になるんですが、その際に、頭にとどめおくべきこととして、パブリックコメントの意見を紹介していただきました。ご質問やコメントございましたら、お願いしたいと思えます。ございませんか。ありがとうございます。特にないようですので、それでは次の議題に入らせていただきます。

次は、第4回の小委員会で長野県知事より、トンネルの技術上の問題として、整備新幹線、北陸新幹線をつくる際には、北アルプスのルートを通るのは非常に困難という当時の技術的な見解が示されたわけであるけれども、今回の中央新幹線については、南アルプスのルートは、そういうトンネル工学上課題はないのかというご意見も出ましたので、特に日本の鉄道トンネルではどうか、世界の鉄道トンネルでは、最高水準にあるといえる鉄道・運輸機構にその辺の技術的な検討をお願いしてきて、それをとりまとめていただきましたので、今日ご紹介いただくというのが次の趣旨でございます。

ではご説明申し上げます。高津理事、申し上げます。

【高津理事】 鉄道・運輸機構の高津でございます。よろしくお願いいたします。

今、家田委員長からお話しございましたように、第4回の委員会におきまして、長野県の知事さんのほうから、今委員長がおっしゃったようなご趣旨のご意見がございました。ということで、北陸新幹線、長野・富山間のルートにつきまして、資料に基づきまして、ご説明を申し上げます。

最初に本日のご説明のポイントでございます。第1点目といたしまして、北陸新幹線北アルプスを貫通するルート、これを北アルプスルートと呼ばせていただきますが、その概要と当時のルート選定において検討された案についてご説明をしたいと思います。次に北アルプスルートと中央新幹線の南アルプスルートの技術的な比較考察をご説明したいと思います。

この表が北陸新幹線の経緯でございます。昭和47年に基本計画が決定いたしまして、48年には調査報告書の提出、同じく整備計画の決定をしています。その後、アセスメント、駅・ルートの公表等を経まして、順次工事に着手しているわけですが、北アルプスルートにつきましては、昭和50年ごろ検討されましたが、これから述べますような理由で、早い段階で選択肢から除外されたということでございます。

これが位置的な平面図です。青い線で書いておりますのが、現在私どもの鉄道・運輸機構で平成26年度完成を目指して工事中の北陸新幹線でございます。飯山トンネル、上越市等を経まして、日本海側に至るルートですが、かつて長野と富山を最短で結ぶルートということで、いろんなルートが検討されたわけでございますが、その中の1つとして、北アルプスを貫通するルートというものが検討されました。ここにごございますように、北アルプスの下をなるべく直線を通るということで、当時の技術的な要件としまして、最急勾配12‰、1,000分の12ということで検討いたしますと、ここにごございますように、トンネル延長といたしましては、約70キロ、上の土の厚さが約2,000メートルという非常に長いトンネルでございます。なおかつ、ここにごございます活火山の下のほうを通るということで、赤で囲ってございます技術的な課題で、高い地熱、また高圧で大量の湧水、強大な地圧、山はねと申しますのは、トンネルの用語でございますけれども、大きな岩の塊がはね出してくるといふ、ちょっと特殊な現象でございますけれども、そういうようなことが予想されたということでございます。

これが、先ほどご説明いたしました北アルプスルートと、中央新幹線の南アルプスルート、オレンジで塗ってあります部分でございますが、位置的なものを示したものでございます。南アルプスルートにつきましては、南アルプスの山岳地帯を通過するわけでございますが、この辺の地質が、いわゆる堆積岩、いわゆる火山でない堆積岩系の褶曲山脈ということでございます。一方、北アルプスルートにつきましては、この三角で書いてございますのが活火山でございますが、北アルプス一体が火山地帯ということで、火山地帯を通過するという大きな違いがあるわけでございます。

この表が北アルプスルートと南アルプスルートを比較したものでございます。まず最急勾配でございますが、当時の北陸新幹線は新幹線ということで1,000分の12、中央新幹線のほうはリニアですので、急勾配1,000分の40が可能ということでございます。その結果、トンネルの延長、土被りにつきましても、北アルプスルートのほうが圧倒的に長く、また土被りも大きいということでございます。

また、地形・地質につきましても、先ほど述べましたように、北アルプスルートにつきましても、火山地帯を通過するとか、高熱を呈する区間があるというようなことがあるかと思えます。一方で、高圧での大量の湧水、強力な地圧、山はねというようなことがございますが、南アルプスルートにつきましても、火山地域を通過しないということで、土被りが小さいので、大量の湧水、地圧が想定されるわけでございますが、北アルプスルートよりは少ないであろうと想定されます。

あと、トンネル技術が当時と現在では大きく変わってまして、当時の北アルプスルートの検討のころには、木の矢板で経験とか勘を主にします矢板工法が標準工法であったわけでございますが、現在では吹付けとかロックボルト、また計測技術というようなことで、NATMという工法が開発されておまして、いろんな技術開発、または施工機械等が進んでおまして、当時に比べますと、コスト縮減や安全性が相当向上しているといえるかと思えます。施工性につきましても、長大トンネルでございますので、工程を確保する上で、斜坑、立坑というような、中間の工事用の小さなトンネルが必要となるわけでございますけれども、北アルプスルートにつきましても、飛騨山脈には道路がないということで、特に冬季の積雪が多いということで、斜坑の設置が困難でございます。一方、南アルプスにつきましても、これらの工事用道路、斜坑の設置が可能というような違いがあるわけでございます。

以下、以前に委員会等に出しました資料も含めまして、技術的な説明の資料がつけてございますが、時間の関係で説明は省略させていただきます。以上です。

トンネル技術はいろいろございますけれども、7ページのいろんな課題があるわけでございますが、1つは水が出たときにどうするかということでございます。ここにございますように、破碎帯とか亀裂とか帯水層でどういうふうにも水を処理していくということで、ここにございますように、水抜きボーリングとか止水注入とか、特に青函トンネルにおきましても、これらの技術が大幅にいろいろ改良を進めて、工事をしてございます。

それから、次のページが、特にこの山がどんどん押し寄せてきて、つぶれてしまうとい

う現象でございまして、写真にございますように、もともとの山がどんどん押し寄せてきて、鋼製の支保工がぐにゃぐにゃに曲がっているぐらい力がかかっているということで、これらについてもいろんな技術開発を進めて、対応しています。

それから9ページ目が山はねというような、先ほど言葉で説明をいたしましたが、地下の空洞をつくることで、今まで応力が均衡していたものが、それが崩れて、こういう大きな岩が飛びはねるというんですか、来るということで、これは人が中で作業をしておりますので、非常に危険ということで、これは上越新幹線の大清水トンネルとか非常に土被りが大きいトンネルで起きた現象でございます。

次のページは地形地質でございまして、20番のところが北アルプスのルートでございましてけれども、この辺が凡例でございまして、火山帯ということでございます。22番が南アルプスですけれども、これは火山帯ではないというような表示になっています。

それから11ページが昭和48年当時の北陸新幹線の報告書ということで、この中の一番下でアンダーラインが引いてございますけれども、飛騨山脈中軸部はいろんな岩石で一部に断層破碎帯、高熱地帯が存在するので、先ほどご説明したような困難な地質と考えられるというような記述がございます。

12ページは、これは前回にご説明しておりますが、南アルプスの地質、地形地質でございましてけれども、構造線が南北に走ってございますが、基本的には堆積岩系の火山地帯ではないというご説明でございます。

13ページ目がトンネルの右側のほうが矢板工法ということで、昔の工法でございまして、この矢板というのが木製の矢板を使いまして、当然木ですから、将来腐ってくるとか、どうしても地山の間ですき間があるというようなことがあったわけでございますけれども、現在はNATMということで、ここにごございますように、吹付けコンクリートとロックボルトということで、この地山のいろんな計測等もやりまして、すき間もなく、将来的にも腐るものがないということで、安全性とか工期、工費とも非常に大幅に改良してございます。

14ページが一般的なトンネル、長いトンネルの工事のやり方でございまして、これもご説明は既にしてしておりますが、途中で斜めとか、縦に工事用の小さなトンネルをつくりまして、そこから機械とか土を搬出するというような工法の説明でございます。

15ページ目は、日本の長いトンネル、海底トンネルでいきますと青函トンネル、あとは2番目が今年の12月に開業いたします東北新幹線の八甲田トンネルということでござ

います。それから、上の山の土被りの大きなトンネルということで、ここに一覧表で示してございます。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。トンネルのご専門の小山さん、補足の説明、あるいはコメントをいただけますか。

【小山臨時委員】 いろいろな状況の違いがあって、北アルプスとは比べ物にならないぐらいに施工がやりやすくなっているということだと思います。ちょっと説明の中に、多分抜けたんだと思うんですけども、NATMという新しい工法になって、大きな断面で掘削ができるようになったということは、いろいろな利点があります。大きな機械が入るというだけではなくて、例えばトンネルの場合、地質を探りたいというときに、ボーリング機械を入れて、切羽の前方に向かって、ボーリングをして、地質を確認します。そういったことも、断面が大きくなったので、格段にやりやすくなっているということで、事前にいろんなことが調べられるので、それをやっていけば、困難な状況に遭遇する前にいろんな手当てができるという利点もあると思います。その点をちょっと補足させていただきます。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。ご質問等ございませんでしょうか。よろしいですか。それじゃ、この件につきましては、第4回でそういう問題提起がされたということでございますけれども、場所の特性が違う、それから交通機関の特性から勾配の自由度が高まったので、延長や土被りがずっと楽な条件になった。それからトンネル施工技術が大幅に当時とは違って、現在でやれる範囲が相当に広まっているというような違いが当時の北アルプスの検討状況と現在の南アルプスルートの検討状況の違いということであったかと思えます。

【家田委員長】 青木さん、どうぞ。

【青木臨時委員】 今のお話では、構造線については、ご説明がなかったですが、これに関してはいかがですか。

【高津理事】 確かにこの12ページの表にございますように、構造線が南北に何本か入ってございますので、この辺は技術的にはかなり困難は予測されるわけでございます。ただ、今、小山委員のほうからもございましたように、事前の先行ボーリングとか、水抜きとか、水抜きのボーリングとか、いろんな探査技術、事前の調査技術なんかも進んでございますし、万が一に水が出ましても、それに対処いたしますいろんな技術的な対応も、相当進んでおりますので、技術的には可能ではないかと、私個人には思っております。

【家田委員長】 小山さん、今のポイントについては、いかがでしょうか。

【小山臨時委員】 構造線とか断層というのは、トンネルを掘れば、日本の場合、必ず遭遇します。ただ、それに対して、今まで全然通過してこなかったわけではなくて、構造線を通しているトンネルというのはたくさんあるわけですね。まあ、構造線でひどく弱いところとか、その弱いところがたくさんあるということで苦労していることはあります。それも全部乗り越えているということで、今回も構造線はちゃんとあることがわかっていますし、断層も多分通過するだろうということなんですけど、今までの実績、経験から見て、それがあるがためにトンネルが掘れないということにはならないと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。中央構造線とフォッサマグナは中学の教科書にも出てくるので、だれでも知っているのですが、ここだけが重要と思われがちなんですけど、日本では、断層はそこら方々に実はあるわけですよ。ありがとうございました。青木さん、よろしいでしょうか。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

【竹内委員】 よろしいですか。これは非常にお答えしにくい質問なのかもしれませんが、おわかりになる範囲で。もしも仮に現在北アルプスのルートでリニアを使うとするならば、当時では却下されてしまった北アルプスルートというのは可能な選択肢になるんですか。

【高津理事】 確かにトンネル延長は少なくなるわけですが、この4ページ目のところに、これは小説にもなっています高熱隧道というトンネルがございまして、要するに温泉地帯を掘っているようなことで、非常に温度がトンネルの中が熱くて、水をかぶってやったというような、その辺の技術はいろいろ冷やすとか何かあるんだと思うんですけど、またやはり南アルプスとは違った難しさがあるんじゃないかなと、現時点の技術レベルで考えています。

【竹内委員】 そういう意味では、高熱というような要因が取り除かれれば、可能性としてはあるということですかね。

【高津理事】 そうだと思います。

【竹内委員】 想定の話なので、あまり関係ないかもしれません。ありがとうございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。この件はよろしいですか。ありがとうございました。

予定されている議題は以上です。時間が幸いに余裕がございますので、もし委員の皆さん方からご意見や何かがあれば、承りたいと思っております。と申しますのも、冒頭申し上げたとおり、これから費用便益分析の結果とか、一般均衡分析の結果とか、デルファイ法で有識者の意見をまとめた結果とか、いずれ、次回かその次の回ぐらいに出すんですけども、その後は今度は中間取りまとめをするので、その際にはどういうふうに答えを出すべきか、それについていろんな委員の皆さんのご意見を賜って、それをまとめていくという作業をしなきゃいけないので、そういうことに関しても、今、いろいろご意見を賜っても構いませんので、もし何かご発言をいただけたら、ありがたいと思うんですが。はい、古関さん。

【古関臨時委員】 意見というよりは、これは単純な質問ですが、今日のこのパブリックコメントの6ページの⑱番で、「建設主体または営業主体はJR東海以外にすべき」という項目が立ててあり、先ほども話題に出ていた、どの時期に完成するかということが、ここでは直接的に結びつけられた議論になって書かれています。この問題は、非常に今後の議論として重要なことのように思えます。しかし、最初の名古屋開業はいいとして、その後の大阪完成の時期をどうすべきかとの議論が出る際に、時間の問題と、建設主体または営業主体の議論は、そんなに簡単にここに書かれているようにリンクするものではないと思います。それらが技術的、あるいは制度的に見て、どういう関係にあるのかということに関して、あらかじめきちんと条件を整理した上で話を進めないと、議論の混乱のもとになることを懸念します。パブリックコメントにはこのように書いてありますが、だれがつくるかということ、あるいは、だれが営業するのかということと、この開業時期、あるいは建設にかかる時間の問題との関係を、正しくはどのように理解すればいいのでしょうか？即答をいただく必要はもちろんございませんが、これは重要な視点だと思いますので、ご質問という形での発言をお許しいただき、今後の検討の中で専門の先生にお教えいただけるとありがたいと考えます。

【家田委員長】 ありがとうございます。現有の制度をもとにすれば、どういう制度のもとにはどういう主体を前提にしているとか、そういうのは紹介できると思うんですけども、かなり先の話なので、もうちょっと自由度を上げる、そういう前提の議論になるんでしょうね。少し意見をいただいて、それでお答えいただけるのであれば、事務局からというふうにしたいと思います。ほかのご意見はいかがでしょうか。

私の意見も言わせていただくと、諮問を受けているのは、どんな走行方式、つまりリニ

アがいいのか、普通の新幹線がいいのか、それから建設主体や営業主体はどこがいいのかくらいかな。

【竹内委員】 そうですね。

【家田委員長】 そうですよ。ということなんですけれども、はい、こうですという意見だけじゃ済まないくらい、いろんな視点が輻輳していますので、附帯意見というか、答申はこうなんだけれども、それに附帯して、こういうことに注意してやるべきとか、こういうことはもっと勉強を進めるべきとか、こういうところは留意事項だとか、あるいはこういうところはまだ要検討事項だとか、そういう附帯意見が重要になってくると思うんですよね、この委員会のアウトプットとしては、そういうところについて、そんなような取りまとめの仕方になるんじゃないかと思うんですが、そういうことでよろしいのかどうか、まとめの方法やまとめのプロセスですね、それについてもご意見を賜ったらありがたいですが、いかがでしょうかね。

【竹内委員】 じゃ、よろしいですか。

【家田委員長】 はい、どうぞ。

【竹内委員】 私も聞かれていないことまでいっぱい書くと、報告書が長たらしくなって、要領を得ないかもしれませんので、委員長がおっしゃる付帯意見ということについては私も賛成です。それから、これまで若干出てきたことはありましたけれども、在来線、新幹線ではない今の東海道本線の話がまだあまり検討されないのではないかと思います。そのこともおそらく附帯の意見ではかなり大きなものになるんじゃないかという気はしております。

【家田委員長】 確かに東海道線の議論って、ほとんど議論してこなかったですね。ほかはどうでしょうか。樫谷先生、会計というか、財務というか、その辺は、もちろん検討はしたんだけど、まだもっとやらなきゃいけないこととか何かありますか。

【樫谷臨時委員】 まだ十分、裏づけのあるデータを見ているわけじゃありませんので、説明をお聞きした範囲内で大丈夫だということなんですけど、これを見ると、まだ課題があるんじゃないかとかいうようなパブリックコメントもありますしね。もう少し精査をしていかないといけないかなとは思っております。

【家田委員長】 なるほど。そういったような作業を少しあれですかね、もうちょっと重点的に勉強するようなことが、これとこれってアイデンティファイできれば、例えばその財務上のところについては、先生にちょっと中心的な役割をしていただいて、この小委

員会とは別途、重点的に勉強していただくようなものを、短期間まとめてやっちゃうようなことも必要かもしれないし。トンネルについては、当初随分勉強事項が多かったように思うんですけども、小山先生、それから機構のおかげで、随分すっきりとしてきた気がしますしね。ほかにもそういう、短期間になりますけれども、重点的に勉強すべきことがあれば、ぜひご提言いただけるとありがたいんですが。

【青木臨時委員】 先ほどおっしゃられたファイナンスと、あと建設、運営主体の話で、現行制度だと、どういうバリエーションが可能で、それ以外にも他の国の例、民間資金の導入事例など、どういうことが可能なのかという論点の整理が必要ではないでしょうか。

【家田委員長】 なるほど。ほかにかがででしょうかね。私も1つ申し上げると、今日伊藤先生に来ていただいたわけなんですけれども、国土計画上のプロセスからいくと、国土形成計画というのが2年前に全国バージョンが決められて、昨年ですかね、各地方、広域地方ブロックの計画が決められたところなんですけど、また改めて国土交通省では2050年ぐらいを目標に置いた長期展望の勉強が始まりつつあるところと理解しておりますが、そういう国土計画の中で、もしこれやるんだったら、極めて重要な検討事項であるし、そこでやっぱり何かメンションがないといけないなと思っておりますね。そういう中では、従来のような人口が増加するような時代に、どこに工業を配置する、国土の、特に工業、第二次産業上の均衡発展ということではなくて、人口も減っていくし、しかし日本の国が良好な国土を保全しつつ、それを観光、要するに世界の人にも知ってもらう、そういうようなことも踏まえながら、地域をよくしていくという糧としてこの中央新幹線を使っていく上では、国土計画上もどんなふうに位置づけるべきか、今日伊藤先生、随分チャレンジなことをご提言いただきましたけれども、そういうことをどうするのかというあたりも、やっぱり重要な検討事項だと思っております。

もちろん、この小委員会でその内容まで決定的に決め込むことは無理なんですけど、それが重要なことであるということぐらいはやっぱり附帯意見で言わないといけないと思っております。

はい、木場さん。

【木場委員】 ありがとうございます。今、委員長がおっしゃっていた国土計画、それから今日の伊藤先生の中間駅5つの可能性みたいなものを非常に今日感じました。今までのヒアリングですと、どちらかというと、中間駅は駅をつくる費用はだれが持つんだという困った、というお声はよく聞いたのですが、どうもその見方を変えると、今のように外

国の方がそこに行って日本を感じたり、その特色を生かした観光戦略というものがあるんだなと思いました。ただ、地域の方が何が特徴かということ把握しているかどうかと。つまり、先ほど委員の方もおっしゃっていましたが、どこもがミニ東京を目指すような時代ではなくて、外国の方が来たときに、そこが観光としてどこが我が町、我が村は魅力があるかということあまり認識していないところもあると思うので、今委員長がおっしゃったように、そのあたりはある程度、さっきエコというか、低炭素というアイデアもありましたけれども、特色を計画上で持たせていくということも非常に重要だということ、本日感じました。

ちょっと話がそれますがけれども、何年か前に知人の紹介で岡山県の新庄村という村へ講演に行ったことがあります。岡山駅から車で2時間ぐらい、山の奥をどこまで行くんだらうというぐらいほんとうに小さな小さな村だったのですが、そのときに、あまり情報なく行きましたら、途中から景色ががらっと変わって、どうも条例か何かで民家は、白壁に黒い瓦と決まっていたようで、何か私は時代が違ったところに、墨絵の世界に入ったような魅力を感じたんですね。ですので、これは日本人の私も、あ、こんな一面があるのかと感動するので、途中駅の地域で、もし観光ということに特化するのであれば、さっき先生がおっしゃったように、中国人はもう喜んで来るよとか、ヨーロッパの方は来るよって、それがどのぐらい魅力を引き出せるかということも、中間駅をつくる際の可能性とか魅力になるんだなということ、伊藤先生の話で感じました。

【青木臨時委員】 中間駅は6つではないでしょうか。

【木場委員】 ごめんなさい、伊藤先生のお話のまま言ってしまいました。失礼しました。

【家田委員長】 全くですね、やっぱり、鉄道局で今検討している都合があって、つつい技術システムとしての高速鉄道システム、そしてそれを経済効果はどうかというような、わりあいドライな見方、それからファイナンスはうまくいくかな、財務的にはどうかと、わりあい淡々としたところに力を置きがちなんです、実は国家として見たときに、何でこのプロジェクトがいいとか悪いかというと、それは国家、それは国民という意味ですね、あるいは地域にとってどのぐらいいいものなのかどうかということに尽きるんですね。それはつくったから、すぐうまくいくなってもじゃなくて、その地域のどういうふうなビジョンを持って、どういうふうにしていこうかという考えと目標と、それに伴う施策を、民間施策も含めてですね。それをリンケージして初めてこの中央新幹線の

意味が出てくるんですね。だから、車の両輪のうちの片輪が中央新幹線であるんだけど、片輪は地域の、あるいは国土のどうするかというアクションになろうかと思います。そういう意味で、そっちの話についても、今、木場さんが言ったとおり、できる限り次の時代を見据えた物言いを入れていくべきじゃないかと私も思っているところです。

ほかにはいかがでしょうか。時間がこうやって余裕があるというのは非常にめずらしいケースですよ。言い足りないところどうぞ。

【辻本臨時委員】 時間の余裕があるということですので、僕は技術屋ですから、パブリックコメントの6ページの17番というところに、消費電力の話があって、エコだということなんですかね、何かそういうこととつり合わせるためには、その消費電力に関する技術情報が、もしその短期的に処理できるならお願いをしたいということと、多分それはかなり苦しいことなので、僕も全く知りませんが、例えば東海道新幹線で、どれぐらい、だんだん省エネルギーしてきたのかという歴史も見せて、今度も結構技術的には厳しいんだけど、将来的にはこれだけ減らせるし、それはエコなんだよというふうな情報をお出しになると、随分国民的には理解が深まるのかなと思うんです。できればと思います。

【家田委員長】 確かにね、将来の技術予測というのは非常に難しいことでありますけれども、過去の技術開発の苦難の歴史の中で、これだけ効率が上がってきたなんていうことを、仮に将来も続けられるとすればというようなことは重要な情報ですね。ともすると、リニアをもしやる場合は、リニアだとスピードが速いからエネルギーを食って当然みたいな面ではやっぱりいけないんでしょうね。ほかにはいかがでしょうか。

【樫谷臨時委員】 よろしいですか。

【家田委員長】 はい、どうぞ。

【樫谷臨時委員】 採算性の問題の中で、建設主体とか事業主体についてこれから検討するとなると、当時検討したのは、JR東海が40年かけて、駅もそれぞれの人が負担してもらおうということを前提に何とかやっていけますというシミュレーションはしたんですが、建設主体が変わるとか、営業主体が変わるということを前提にシミュレーションしたわけじゃないので、できればそういう、そのものを一旦外して、本当にこの単体としてすべてのコストを負担したときにどうなるんだということを、全体を把握した上で、それぞれ営業主体をどこにした場合はこうなるよと、あるいは建設主体をこういうふうにした場合はこうなるよということをちょっと検討しないといけないかなと思いました。

【家田委員長】 ほかにはよろしいですか。

それでは、委員からの意見はこのぐらいにさせていただいて、事務局のほうでお答えいただくようなこと、あるいは今後の進め方について、お考え等ありましたら、お願いしたいと思います。

【蒲生幹線鉄道課長】 次回以降、集中的に論点整理をお願いしたいと我々は思っております。したがって、それに向けたいろいろな先生方の問題意識を、今日期せずして時間があつたために、承ることができましたので、そういう中で、今いただいたものを、例えば諸外国の事例とか、あとはこういった仮定を置いた場合どうなるかとか、そういったものにも整理をした上で、今後資料をお出しして、ご説明した上で、ご審議いただきたいと思っております。

いずれにいたしましても、いろいろな時間軸が長い中での作業を、想定した作業になりますので、そういったものをどの程度まで整理できるかということがあるんですが、できるだけものを出したいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【家田委員長】 まあ、中間取りまとめと、それから最終取りまとめは確定的に時期が決まっているわけじゃないんですが、早いに越したことはないので、なるべく急いでやりたいんですが、それでも必要な検討作業があればやっていかなきゃいけない。その際には、トンネルについて小山さんにお骨折りをいただいたようなのと同じように、それぞれの分野でご専門の委員にご協力いただいて、資料作成や検討をやっていただくと。さっきの事業制度とかその辺は青木さんとか、会計上の財務上のところは榎谷さんとかいうふうなことで、個別にご協力をお願いしていただけますか。よろしいですか。

【榎谷臨時委員】 はい。

【家田委員長】 よろしく願いします。

【榎谷臨時委員】 お願いします。よろしく願いします。ご相談伺います。

【家田委員長】 はい、それじゃ、ちょっと早いですが、以上で終わっていいですか。それでは、司会をお返しさせていただきます。

【蒲生幹線鉄道課長】 委員長、どうもありがとうございました。次回の小委員会の開催日程につきましては、また別途事務局よりご連絡をさせていただきます。よろしく願いします。スケジュール調整に関しましても、従来どおりメールにて調整をさせていただきますと思っております。

なお、本日も委員会終了後、この場で家田委員長が、報道関係者の方々からご質問をお

受けいたします。連絡事項は以上でございます。

以上もちまして、本日の小委員会を閉じさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —