

平成22年12月15日（水）

【蒲生幹線鉄道課長】 委員の皆様もお集まりいただきまして、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14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、年末の大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。幹線鉄道課の蒲生でございます。家田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。よろしくお願い申し上げます。

本日は、委員・臨時委員15名中10名のご出席となり、交通政策審議会令第8条第3項が定めました定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

次に、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、委員名簿がございますが、その次に、資料1ということで、中間とりまとめ（案）がございます。こちらの案につきましては、別添ということで、参考資料も一緒にセットになっている形になっております。

その次に、中間とりまとめに関するパブリックコメントということで、資料2でございます。

資料3が、「中央新幹線小委員会の今後のスケジュール（案）」ということでお付けしております。

不足している資料等ございましたら、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、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。よろしくお願い申し上げます。

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ます。委員長、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【家田委員長】 皆さん、おはようございます。おかげさまで、どうか中間とりまとめという姿形になってきたところでございます。前2回が、委員内部での議論を、忌憚のないところで進めて、その結果、今回は公開ですけれども、とりまとめ案を成文化していただいております。ご協力どうもありがとうございました。

本日は、この中間とりまとめの議論と、それから、この後のパブリックコメントをどう

いうふうを実施していくかという議論と、それから、その後も含めて、今後の進め方について相談するという3つのトピックになっておりますが、その中でも、とりわけ1番目の、この中間とりまとめ（案）の読み合わせというところが一番大きな話題であります。

それでは、写真を撮るのはここまでということにさせていただきたいと思いますので、カメラの皆さん、どうぞご協力をお願いいたします。

それでは、資料1の中間とりまとめの案につきまして、事務局からご説明をいただきたいと思います。よろしくをお願いいたします。

【蒲生幹線鉄道課長】 それでは、資料1でございますが、表紙が、「中間とりまとめ（案）」という資料でございます。先ほど申し上げましたように、参考資料とセットという形になっております。

中間とりまとめ（案）をお開きいただきますと、まず目次がございます。1ページ目からが本文でございますが、前回から大きく変わった部分につきましては、脚注というものを付しました。下のほうでございます。1ページ目は、例えば左下のほうに脚注をつけておりますが、各ページにおきまして、これはパブリックコメントに付するものでもございますので、よりわかりやすいような形でということで脚注を付し、さらに脚注では足りないものにつきまして、参考資料という形で別添資料を用意いたしまして、そこを参照いただくような形でセット版という形にしてあつらえております。

なお、前回から変わった点で、もう一、二、ございますが、基本的には、前回のご指摘を踏まえまして、表現ぶりや文章の順序の変更等々を行った上で、前回の議論で新しく入ってきたものなども幾つかございます。それに関しましても、コメントをしながらご報告申し上げたいと思います。

それでは、中間とりまとめ（案）に関しまして、全体を読み上げさせていただきます。

「1. はじめに（中間とりまとめの位置づけ）」

中央新幹線については、全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」）の規定に基づく手続きが進められてきており、平成22年2月24日に国土交通大臣から交通政策審議会に対して「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」について諮問されたことを受け、3月以降、中央新幹線小委員会（以下「小委員会」）において集中的に審議を行ってきた。

小委員会では、中央新幹線の整備について、関係者や有識者等から幅広く意見を伺いつつ、その意義をはじめとする様々な視点・論点から慎重に審議を重ねてきており、その結

果、基本的事項である営業主体、建設主体、走行方式及びルートについて、委員の間で見解が共有されつつある。今後、中央新幹線に関して効率的に議論を深めていくためには、基本的事項の方向性を示すことが効果的であるため、現段階で中間とりまとめを行うこととした。

この中間とりまとめは、小委員会としての最終的な結論を示すものではないが、これらの方向性に矛盾するような問題が浮上しない限り、今後の小委員会での審議を進める上での基本と位置づける。なお、中間とりまとめ以降においても、引き続き議論を深めた上で、最終答申をとりまとめることとする。

2. 中央新幹線整備の意義について

中央新幹線は、全幹法上の「建設を開始すべき新幹鉄道の路線」として、昭和48年に基本計画が定められた路線であるが、小委員会では中央新幹線整備の現代社会における国民的・国家的意義について改めて検討し、特に下記のような意義が期待されるものととりまとめた。

なお、下記のうち、特に④と⑤については、走行方式として超電動磁気浮上方式（以下「超電導リニア方式」）を採用した場合に顕著となるものと考えられる事項である。

①三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実

我が国の三大都市圏（東京圏、名古屋圏及び関西圏）は、世界でも有数の人口集積地域であり、これまで主として東海道新幹線が担ってきた三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送は、我が国の国民生活及び経済社会を支える大動脈の中でも最たるものである。中央新幹線の整備は、速達性向上などその大動脈の機能を強化する意義が期待されるのみならず、中央新幹線及び東海道新幹線による大動脈の二重系化をもたらし、東海地震など東海道新幹線の走行地域に存在する災害リスクへの備えとなる。また、東海道新幹線の施設の将来の経年劣化に適切に対応するため予定されている大規模改修工事が東海道新幹線利用者に及ぼす影響を低減する効果も期待される。このように、中央新幹線の整備は、三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送を中長期的に維持・強化するものであり、国民生活及び国家にとって極めて重要である。

②三大都市圏以外の沿線地域に与える効果

中央新幹線の整備は、三大都市圏以外の沿線地域においても、三大都市圏とのアクセス利便性を向上させ、地域が主体的かつ戦略的な活性化策を実施することとあいまって、地域振興に寄与することが期待される。例えば、豊かな自然に恵まれた地域特性を活用し、

大都市圏から容易に大自然に触れる機会を提供する自然型観光都市や環境モデル都市などとして、独自性と先進性の高い地域づくりを進める機会をもたらすものと期待される。こうした挑戦的な取り組みが地域の魅力を向上させ、さらには我が国の国際的なアピールにもつながるものと期待される。

③東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市群の再発展

中央新幹線が整備され、東海道新幹線の「のぞみ」型の旅客輸送が担っている輸送ニーズの多くが中央新幹線に転移することにより、東海道新幹線のサービスも相対的に「ひかり」・「こだま」を重視した輸送形態へと変革することが可能となるほか、新駅の設置などの可能性も生じ、東海道新幹線利用者の利便性向上及び東海道新幹線沿線地域の活性化に寄与することが期待される。

④三大都市圏を短時間で直結する意義

超電導リニア方式を採択した場合、中央新幹線の整備によって三大都市圏は相互に約1時間で結ばれ、我が国の人口の約半数（6000万人）が含まれる世界にも類例のない巨大な都市集積圏域が形成されることとなり、三大都市圏それぞれが地域の活性化方を適切に進めることとあいまって、我が国の国土構造を変革するとともに、国際競争力を大きく向上させる好機をもたらすものと期待される。

また、移動時間の大幅な短縮により、交流の機会及びライフスタイルの転換の可能性が拡大することも期待される。

これに関しましては、移動時間の大幅な短縮の意義ということで、ここにありますような「交流の機会」とか「ライフスタイルの転換の可能性」、ここを追加しているところでございます。

「⑤世界をリードする先進的な鉄道技術の確立及び他の産業への波及効果

超電導リニア方式は、我が国独自に開発してきた高速鉄道技術であり、同方式による中央新幹線の整備は、高速鉄道のイノベーションとして、世界的に我が国の鉄道技術を発信するとともに、周辺産業の活性化にも大きく寄与する可能性がある。さらに、国民に技術立国としての自信・自負と将来社会への大きな希望を与えることも期待される。

3. 走行方式について

これに関しましては、技術的な観点からの正確性を期するための修正などを行っているところでございます。

「走行方式については、これまでの全幹法に基づく調査等において、粘着駆動による電

車方式（以下「在来型新幹線方式」）又は超電導リニア方式の採択が検討されてきたことを踏まえ、新たな技術である超電導リニア方式の安全性等を含め、両者を比較し、審議を行ってきた。その結果得られた見解は以下の通りである。

①在来型新幹線方式と超電導リニア方式の性能面の比較

(i) 高速交通機関としての性能の比較

在来型新幹線方式は、昭和39年に東海道新幹線において時速200km超の営業運転を世界に先駆けて実現し、その後世界各国において高速鉄道の建設が進められる契機となった。東海道新幹線の開業以降も、継続的に技術等の革新努力が積み重ねられ、速達性やエネルギー消費等の性能も大幅に改善されてきており、今後もさらなる改善が図られるものと考えられる。また、開業以来46年間、乗車中の旅客の死傷事故は皆無であり、列車の平均遅延時間が1分未満であることなど、安全性及び信頼性の観点で優れた実績があり、在来型新幹線方式の技術面・ノウハウ面での成熟度の高い蓄積は大いに評価できるところである。さらに、在来型新幹線方式を採用した場合、東海道新幹線以来築かれてきた約2,000kmの新幹線ネットワークとの相互接続が可能となること、当然であるが超電導リニア方式に比べて高速特性が劣る分、建設費用やエネルギー消費の面で利点がある。

一方、我が国が昭和30年代後半から独創性の高い技術開発を進めてきた超電導リニア方式は、時速500kmでの高速走行性能、全速度域にわたる高い加減速性能及び登坂能力などの面で高速交通機関として現行の在来型新幹線方式より優れている。加えて、地震時などにおける脱線現象を想定しえないガイドウェイ方式の交通システムであるという点は安全上大きな利点となっている。

このように両走行方式ともに優れた点があるが、超電導リニア方式の方が在来型新幹線方式に比べ費用が高くなるものの、時間短縮等による便益が大きくなり、費用対効果の観点からは相対的に有利な選択肢となっている。

(ii) 超電導リニア方式特有の現象への対応

騒音、振動、微気圧波及び空気振動など周辺生活環境への影響については、従来から在来型新幹線方式について定められた環境基準があり、超電導リニア方式についても、これらを満たすことを前提として技術開発が行われてきた。超電導リニア方式を採択する場合、在来型新幹線方式に比べて速度域が高いが、これまでの技術開発の結果、明かりフードの設置などの必要な対策を実施することにより、超高速走行中であっても、在来型新幹線方式の環境基準と同等の範囲内に収まる見込みとなっている。

また、磁界の影響及びゴムタイヤの使用に関する安全性の確保については、これまでの技術開発の結果、車体への磁気シールドの設置など磁界の低減方策を取ることで、磁界の影響を国際的なガイドラインを下回る水準に抑制することが可能であり、ゴムタイヤ走行に係る車両の火災対策等についても安全確保のための対応方針が示され、その内容が小委員会において確認されている。

(iii) 異常時の対応

在来型新幹線方式は、これまでの技術面・ノウハウ面での成熟度の高い蓄積により、地震等の異常時における安全確保について十分な実績を有している。一方、超電導リニア方式は、これまでの技術的な検討により、地震や大深度地下での火災等の異常時における安全確保について、整備計画段階での対応方針が示されており、その内容が小委員会において確認されている。

②新たな鉄道技術の確立と海外展開の推進

超電導リニア方式は、昭和39年に東海道新幹線が開業して以来の革新的な超高速輸送システムであり、我が国の鉄道技術の更なる発展を支えるとともに、超電導技術については、他分野への応用も期待される。

また、超電導リニア方式は、超電導磁石を利用することにより、世界最高速度での走行を可能とする我が国の独創的な走行方式であり、その世界的な鉄道技術の先進性を象徴的に示すものである。このような走行方式による超高速鉄道の実現は、超電導リニア方式のみならず、我が国の鉄道技術全般の国際競争力を向上させることとなり、我が国の成長にもつながる海外展開推進の観点からも極めて重要である。

以上を総合的に勘案し、中央新幹線の走行方式としては超電導リニア方式を採用することが適当なものと考えられる。

4. ルートについて

ルートについては、これまでの調査等において主に伊那谷ルート及び南アルプスルートを候補に議論されてきた経緯を踏まえて、様々な観点から両ルートを比較した。その結果得られた見解は以下の通りである。

①伊那谷ルート及び南アルプスルートの比較

伊那谷ルートについては、甲府盆地から諏訪方面を経て伊那谷を経由するもので、既存市街地に比較的近接することから、沿線旅客の中央新幹線へのアクセス性という面で利点がある。一方、南アルプスルートについては、路線延長が短くなり速達性に優れる結果、

輸送需要が相対的に多く、なおかつ建設費用が相対的に低くなる利点が想定される。

このようにそれぞれの利点を有する両ルートについて、費用対効果分析や空間的応用一般均衡分析の手法により比較検討した結果、南アルプスルートの方が伊那谷ルートに比べ相対的により効率的な投資となることに加え、生産額の増加などの経済効果も大きいことが確認されている。

また、仮に中央新幹線の建設主体及び営業主体としての指名を受ける意思を表明している東海旅客鉄道株式会社（以下「JR東海」）が両主体となった場合、財務的な事業遂行能力の観点から、建設費用が低く、なおかつ輸送需要量が大きい南アルプスルートの方が事業リスクが低く、さらには大阪開業をより早期に実現する観点からも優位となる。

②南アルプスの長大山岳トンネル建設の技術面での評価

南アルプスにおける長大山岳トンネルの掘削については、その長大性や施工上の地山の難度などが判断材料となるが、これまでの整備新幹線等におけるトンネル掘削の施工実績や、計測技術及び大規模機械の開発等により、工事の安全性及び効率性は顕著に向上してきており、技術的に見て対応可能な範囲にあるものと考えられる。

建設費用の比較において重要な要素となるトンネル工事費についても、全幹法に基づく調査の段階において、南アルプスルートの地山等級を最も厳しく設定した上で積算を行っており、両ルートの工事費の想定は合理的に行われているものと判断できる。

③環境の保全

山梨県、長野県及び静岡県のうち全幹法の規定に基づき実施された地形・地質等の調査範囲における自然環境の状況等について調査を行った結果、伊那谷ルート及び南アルプスルートともに貴重な自然環境が存在することが確認されており、いずれのルートを採用するにしても環境保全には十分な配慮が必要となる。

概略的なルートを選定する現段階においては、自然環境の保全の観点からいずれかのルートを優位づけ、または排除できるものではなく、環境の保全については、今後、環境面で配慮すべき事項を踏まえた上で、より具体的なルートを設定し、かつ、環境保全のための適切な措置を実施することにより対処すべきである。

④ルートに関する地域の意見

沿線自治体へのヒアリング及びパブリックコメントの結果、長野県内からは、伊那谷ルートでの整備を望む意見が寄せられた一方で、従来速達性の高い鉄道サービスが及ばない地域などから南アルプスルートでの整備を望む意見が寄せられている。また、山梨県か

らは、用地買収、周辺生活環境への影響、文化財の保護、在来線に与える影響などの観点から、南アルプスルートを支持する意見が示されている。

以上を総合的に勘案し、中央新幹線のルートとして南アルプスルートを採択することが適当と考えられる。

5. 営業主体及び建設主体について

営業主体及び建設主体については、J R 東海が一部の駅の建設費用を除き、自己負担で東京・大阪間の整備を行う意思を表明していることを踏まえ、中央新幹線の事業特性及び J R 東海の事業遂行能力の観点から審議を行った。その結果得られた見解は以下のとおりである。

①中央新幹線の事業特性

中央新幹線の整備は、我が国の三大都市圏間の大動脈輸送を担う東海道新幹線を代替・補完するとともに、速達性を飛躍的に向上させることを目的とする事業であり、財務的な観点からも、民間企業が中央新幹線の建設及び運営を自己負担で行うとすれば、収益力の高い東海道新幹線と一体的に経営を行うことによって可能となる事業である。さらに、当事業には東海道新幹線の大規模改修工事がその運行に及ぼす影響を低減する効果も期待され、これらを勘案すれば、東海道新幹線の経営と一体的に行われることが合理的である。

また、中央新幹線については、上記の通り超電導リニア方式の採択が適切と考えられるが、日本国有鉄道が昭和 37 年から開始した超電導リニア技術の開発は、国鉄改革以降、財団法人鉄道総合技術研究所及び J R 東海が実施してきた経緯がある。

② J R 東海の事業遂行能力

J R 東海は、東海道新幹線の開業以来、安全運行の実績を積み重ねてきており、営業主体としての事業遂行能力を有すると考えられる。さらに、東海道新幹線の運営費用低減に関して得た蓄積を中央新幹線の運営に活用することが期待される。

J R 東海の建設主体としての事業遂行能力については、同社が東京・大阪間の中央新幹線建設に関する計画として示した長期試算見通しを小委員会が独自に行った需要予測に基づき検証した結果、現段階で想定できる範囲内では、J R 東海は十分慎重な財務の見通しに基づいて、名古屋暫定開業時期（平成 39 年（2027 年））および大阪開業時期（平成 57 年（2045 年））を設定しているものと判断される。仮に想定を上回る収益が上げられれば、大阪開業時期を早めることも期待できる。

以上を総合的に勘案し、東京・大阪間の営業主体及び建設主体として J R 東海を指名す

ることが適当と考えられる。

6. 付帯意見

これまでの審議において、諮問事項には直接該当しないものの、中央新幹線の整備について特に重要と考えられる事項を付帯意見として示すこととした。これらは、一部を除いて中長期的な検討を要するものであり、今後の中央新幹線整備関係者において留意されることを小委員会として希望するものである。

①大阪までの早期開業のための検討

建設主体としての方向性が示されたJR東海（以下「予定建設主体」）が、財務的な事情から大阪開業時期を2045年としているが、中央新幹線は東京・大阪間を整備することで初めてその機能を十分に発揮し、効果を得ることができる事業である。今後我が国が直面する人口減少社会の中においては、開業時期を前倒しする方がより投資効果が高くなることも確認されており、我が国経済社会に様々な面で活力を与え得る中央新幹線の整備効果を最大限発揮させるため、名古屋暫定開業後、大阪開業を出来る限り早く実現させることが極めて重要である。

ただし、名古屋までの暫定開業であっても、一定の中央新幹線の整備効果が発揮され、大阪までの開業の実現可能性を大幅に高めることから、まずは東京・名古屋間の整備を着実に進めることが重要である。

したがって、名古屋・大阪間の整備については、今後、経済社会情勢等を勘案しながら、継続的に早期整備・開業のための具体策を検討すべきである。

②コストダウンの重要性

超電導リニア方式の高速鉄道は、速達性向上の効果が大きいものの、依然として高額な整備費用を要するものである。大幅なコストダウンは、建設主体等が安定経営を確保しつつ、中央新幹線を名古屋まで着実に整備し、さらに名古屋開業後大阪まで可及的速やかに整備するため、また、超電導リニア方式が国際競争上の優位性を確保していくためにも極めて重要である。したがって、建設主体等は、電気、車両、土木、運転すべての分野にわたって今後も技術開発によるコストダウンに最大限努めることが極めて重要である。加えて、国等においてもコストダウンのための技術開発の支援等を行っていくことが重要である。

③国際拠点空港との結節性の強化

中央新幹線の整備により三大都市圏が約1時間で結ばれる効果を最大限活用し、今後、

我が国の国際競争力を維持向上させるためには、三大都市圏における中央新幹線の駅と国際拠点空港間のアクセスの利便性を十分に確保することが極めて重要である。

④環境への配慮

今後の具体的なルートの設定においては、土地利用の現状・地形などの制約要因を踏まえた上で、沿線の環境に関してより細かな環境調査等を実施し、環境の保全に十分配慮することが必要である。予定建設主体は、早期段階から適切な環境配慮措置を取るため、関係自治体との調整を含めた準備を開始するべきである。

さらに、環境影響評価の実施、工事实施段階の環境影響への配慮及び開業後も含めたモニタリングの実施など、その後の事業の各段階において適切な環境配慮措置が行われるべきである」。

ここに関しましては、開業後に関しましても環境面での配慮が必要だということをつけ加えております。

「⑤独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」）の技術力等の活用

鉄道・運輸機構は、新幹線鉄道整備を含め我が国で最も鉄道建設の経験が蓄積されている機関であり、中央新幹線のように大規模な鉄道整備を円滑に進めるためにはその協力が必要不可欠である。仮に建設主体をJR東海とする場合、鉄道・運輸機構の技術力等を積極的に活用すべきである。

⑥駅のアクセス圏拡大等及び沿線地域の協力の重要性

超電導リニア方式の超高速特性及び中央新幹線の整備効果を最大限に活かすためには、全幹法の趣旨に合致する範囲内で途中駅の設置数を最小限に留めると同時に、駅のアクセス圏を従来の鉄道駅に比べて格段に拡大することが重要である。

このため、途中駅の立地場所を選定する際には、既存市街地への近接性や在来鉄道との結節性のみならず、高規格道路との結節性やパーク＆ライド用の駐車場空間確保の容易さなどにも十分に配慮する必要がある。また、中央新幹線整備が既存の交通機関に与える影響も考慮しながら、中央新幹線と既存の在来線及び高速バスなど他の交通機関との運行面での連絡その他サービス面の連携、駐車場その他駅周辺施設の整備など、ソフト・ハード両面で結節性強化を図ることにより、途中駅を地域の「高度なトランジットハブ」として機能させることが極めて重要である。

加えて、三大都市圏に設置されるターミナル駅についても、今後の大都市圏の国際競争

力強化及び地球環境保全等の必要性を踏まえ、駅周辺整備や駅関連空間の高度利用が積極的に図られることが望まれる。

以上の駅の整備のあり方を踏まえつつ、中央新幹線の円滑かつ効果的な整備及び駅を中心とする地域の望ましい開発整備を実現するためには、沿線地域及び中央新幹線の建設主体等による協力関係を早期に構築することが極めて重要である。

さらに、駅の建設費用については、小委員会で示されたJR東海及び沿線自治体双方の意見も踏まえ、今後、合理的な負担のあり方の検討方法について調整が行われることが望まれる。

⑦戦略的な地域づくりの重要性

中央新幹線の整備は、三大都市圏間及び三大都市圏へのアクセスの利便性を飛躍的に向上させ、地域の活性化をもたらす可能性のある一方、更なる東京一極集中を招く可能性も有している。中央新幹線の沿線地域は、中央新幹線が開業すれば地域が活性化するという発想に立つのではなく、中央新幹線の開業を見据え、旅客及び時代のニーズを踏まえ、地域の特性を生かした産業の振興や観光振興など、地域独自の魅力を発揮する地域づくりを戦略的に実施していくことが極めて重要である。

とりわけ、これまで人口の転出減少が続いてきた関西圏については、本来有している潜在力を発揮し、関西経済を再生することが求められているが、中長期的な関西経済活性化のための中央新幹線の具体的活用方策を関西圏全体で検討し、戦略的な地域づくりを行うことが極めて重要である」。

⑧は新たに追加になった項目でございます。

「⑧中央新幹線の整備効果を踏まえて国土政策及び交通政策全般の検討

中央新幹線の整備は、我が国の経済社会、国民生活及び国土構造に極めて大きな影響を与えるものであることから、国土交通省においては、中央新幹線の整備効果を踏まえて、国土政策及び交通政策全般について検討されることが望まれる」。

以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。参考資料も、前回は見ていないものなので、すべて、どこかで拝見しているものでありますけれども、一応どんなものが入っているかというところだけ説明していただけますかね。

【蒲生幹線鉄道課長】 脚注などで触れているものが、こちらの参考資料でございます。1 ページが中央新幹線の現状、手続フローでございます。

2 ページが諮問したということをごさいますて、審議会の構成等にも触れております。
あとは、現在まで、第14回までの審議経過を3ページにつけさせていただいております。

4 ページは、ルート等の議論の前提となります中央新幹線のルート範囲図ということで、基本的な考え方を整理しております。

5 ページは、東京都・大阪市間のデータということで、4項目調査に基づく基礎データを入れてございます。

あとは、6ページでございますが、以前の小委員会で整理させていただきました「中央新幹線に関する視点と論点(案)」ということで、7つの視点・論点を整理したものを再度つけさせていただいております。

7ページでございますが、在来型新幹線ということで、その概要に関しまして整理したものを入れております。

8ページでございますけれども、こちらは超電導リニアの概要ということで、公開資料等に基づきまして、全体的にわかりやすいものということで整理してございます。

次は、いわゆる超電導と常電導の違いということで、既に世界にはリニアがあるんじゃないかというようなこともよく言われますけれども、超電導は、今までの常電導方式とはかなり違うものだということを、原理から、それぞれ項目立てしまして、対比させたものでございます。

10ページが、需要予測結果、11ページの費用対効果分析結果、いずれも同じでございますが、B/Cの議論をしたときに使った資料の抜粋版ということで用意しております。

12ページでございますが、これもそのときに使ったものでございますが、空間的応用一般均衡分析結果ということで整理したものを再度お出ししております。

次が、コスト面、特にトンネルのコスト面の議論をしたときの資料でございますが、甲府盆地～飯伊地域のトンネル区間の地山等級に関しまして、今回厳しく追加したものであるということで、右上のほうに入れさせていただいております。

次は、環境調査の概要でございますが、山梨県、長野県及び静岡県に関して行いましたが、これに関しましての概要資料を14ページに掲げております。

あとは15ページでございますが、1回目のパブリックコメントの概要に関しまして整理した資料をお付けしております。

16ページが、JR東海の長期試算見通しの検証結果ということで、前々回でご説明し

たもののまとめた本文の抜粋版でございます。

あとは、その際の参考ということで、J R東海の長期試算見通しの検証ということで資料をお付けしております。

参考資料は全体で17ページのものになっております。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。こうやって読み込んでみますと、もうちょっと文言をどうかしたいというところもあるかもしれませんが、内容的にはこれまで議論していただいたことが、おおむね反映されている。反映の仕方の濃淡が若干あるかと思いますが、大体入っているのではないかと思います。

それでは、以上の2点の資料につきまして、コメントやご質問等ございましたら、お願いしたいと思います。どうぞ、渡辺さん。

【渡辺委員】 渡辺です。中間とりまとめは、この間ずっと議論してきた内容ですので、別にそのことではなくて、一応私は労働担当ということもございますので、少しだけ申し上げたいと思います。

極めて国家的なプロジェクトで、いろいろ大変なことだろうと思いますし、現時点で中間とりまとめで出されています建設主体、営業主体のJ R東海さん、大変なご苦勞をされるだろうと思います。特に今後、労使自治に基づいて、いろいろと進められていくのではないかなと思いますが、十分に労使協議をぜひしていただきたいということと、そして、さまざまなことがあるんですけども、できるだけ労使の合意のもとに、さまざまなことについて進められていくことが、このことの実際の実現過程に当たっては大切だろうと思いますので、そのことをお願いを特に建設主体に予定されていますJ R東海さんをお願いを申し上げたいと思います。

以上です。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。続けて何件かご意見を賜りましょう。いかがでしょうか。

【竹内委員】 中間とりまとめの中をどうこうということではないんですけども、この中にも書かれているとおり、今後、国際的に技術を売り込んでいくことが必要だと思います。ですから、まだ中間とりまとめの段階ではありますが、最後の答申は当然のこととして、できるだけ早く海外に、中間とりまとめが出たということを積極的に宣伝してもらいたい。できれば、もう英訳までして配るぐらいにして、日本ではすばらしい技術が実行段階に移ろうとしていますということを、あらかじめいろいろな国に知ってもら

ことが重要だと思いますから、ぜひその点をお願いしたいと考えています。

【家田委員長】 なるほど。ほかにいかがでしょうか。

それでは、今2点、コメントがございましたので、もし事務局からお答えになるようなことがありましたらお願いしたいと存じます。

【蒲生幹線鉄道課長】 最初の渡辺委員からのお話がございましたけれども、非常に大きなプロジェクトであると我々も認識しております。「国家プロジェクト」という表現は、まさしくそのとおりだと思っております。このような大きなプロジェクトを進めていく上では、やはりいろいろな関係者の方々との十分な調整が必要になってくると認識しておりますし、その中でも一番大きな1つとして、やはりJR東海さんが仮に建設主体、営業主体になる場合には、労使というか、職員の方々との密接な連携関係というのが最重要な前提になると思っておりますので、今日の、このようなご発言に関しましても、JR東海さんに対しまして、しっかりお伝えしてまいりたいと思っております。

【潮崎技術開発室長】 海外展開の関係につきましては、今年になってから、いろいろ報道にもされておりますとおり、アメリカの要人の方に視察をしてもらったりとか、さまざまな対応がされてきておまして、今のご意見も参考にいたしまして、政府全体として取り組んでおります高速鉄道の海外展開の中の一環として、しっかりフォローしていきたいと思っております。

【家田委員長】 ありがとうございます。竹内さんがおっしゃったお話については、この委員会そのものは日本語でやっていますし、日本のマスコミの方には、もちろんいつも知っていただくというか、私どもが知っている以上のことを報道していただいていますので、十分ご関心があると思うんですが、ほかの海外メディアには、何かこうアピールするとか、そういうのは何かあったりするんですか。

【潮崎技術開発室長】 英語でということであれば、特段今までは何もやっておりませんが。

【家田委員長】 そうですか。竹内さんのご趣旨を踏まえて、いろいろと国際会議も交通に関するものが、来年も早々にあったりしますので、そういう機会も使いながら、できる限りアピールをしていただいたらいいんじゃないかと、そういうご趣旨でよろしいですかね。

【潮崎技術開発室長】 はい。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかの委員の方々、いかがでしょうか。

この後で議論が出るかもしれませんが、この中間とりまとめをやって、パブリックコメントもしながら、それからまだ十分議論が尽くせていないところも幾つかないわけではないので、それをどういうふうに進めるかみたいな議論が後であろうかと思えますので、この中間とりまとめで、まだ不十分な点があれば、そのときにまた議論していただくということにしましょう。

木場さん、どうぞ。

【木場委員】 ありがとうございます。時間がたくさんあるようなので、少しだけ。まず、9ページが一番最後の3行のところなんですけど、会議の途中でも1度申し上げて、この間の会議でも少しほかの委員からもあったのですが、駅の建設費用についてです。やはりヒアリングをしていく中で、JRさんと各沿線の自治体、途中駅になろうかという県の自治体との間で、費用負担の面で双方があまり負担したくないという対立した構図が見えましたので、いろいろな課題の中で私自身は特に心配しているところがございます。この文章の中に入れ込むのは難しかったと思うのですが、関係者へのお願いという形で小委員会から出ておりますが、ただ、私としましては、やはり国家的プロジェクトでございますから、ぜひ、この両者だけに任せるのではなくて、国が主体的に間に入って、調整役というのを買っていただきたいと。何度も申し上げておりますが、その部分はお願いとして、再度発言させていただきます。

それから、すごく細かいことで恐縮ですが、文字のことで、6ページになります。④のところ、1行目に「長野県内からは」と、最後に「からは」とありまして、4行目に、「山梨県からは」とありまして、ご指摘したいのは、3行目の「サービスが及ばない地域などから」とあるんですが、ここも「からは」にしたほうが聞いていたときに非常に伝わりやすいので、そろえたほうが良いなと思いました。すみません、細かいところで。

あとは、表現として、非常に私自身がよかったなと思ったのは、今、竹内委員からも出たのですが、3ページの⑤の世界へのアピールとかリードというところで、下から2行目の「さらに」から始まるところに、「国民に技術立国としての自信・自負」という表現がありまして、非常にこれが、私たちの世代もそうですけれども、将来の子供たちにとっても大きなことになってくるなという印象があります。

話が少しずれますけれども、10月末に私は、原発の取材ではございましたが、UAEの受注に成功した韓国に取材に行きました。その際、韓国の人が技術立国というか、そういった部分で非常に自信を持っておりまして、アンケートなどでも、原子力を支持する

という方が9割近くいらっしやったり、あるいは李明博政権の支持率が、その受注によって10%台から50%台に上がったなんていう反応もあつたりで、すべてがその理由ではありませんけれども、世界へアピールできるということは、自信や自負、活気をもたらす、非常に大きなことだという印象を受けましたので、ここの書きっぷりというのは、非常に良いと感じました。

以上でございます。ありがとうございました。

【家田委員長】 ありがとうございます。文言ののところについては、長野県から2つの種類の意見が寄せられているという意味で、「からは」のところと「から」を書き分けているというような意図なんでしょうけれども、最終答申のときに、また文言を直せる機会があると思いますので、細部はそのときに送らせていただくとして、2つのポイント、今おっしゃられた意味での自負・自信という2つ目の話と、もう1つは、駅の費用負担に関する調整機能というところで、ほかの委員からも出ていますが、どういうところが調整を行うのかみたいなことについて、必ずしも明確に書いていないんだけど、ご主張としては、国もいろいろな貢献をすべきだと、こういうところでありました。その辺、事務局から、こういうふうな文章をどう読むのかというあたり、解説も含めて少しお話しいただきましょうか。

【蒲生幹線鉄道課長】 今、委員のほうからも微妙な問題なんだろうからというお話もありましたが、費用負担のあり方というのは、国、地方、それぞれ、さらにJRさんも絡む形でございますので、非常にセンシティブな問題ではございます。ここを明確に、どちらからと書くことはなかなか難しい状況はあるんですが、国として、もうJR東海と自治体さんに任せているというだけではございません。したがって、今後の合理的な負担のあり方の検討方法についてどう議論していくか、今、委員から言われたご意見なども念頭に置きながら対応していくことになると思うんですが、国が出たほうがいい場合と出ないほうがいい場合、それぞれございますので、よりスムーズに調整が進むような形でできるようなことを考えていくという意味で、国が出る場合、出ない場合、それぞれ含めながら、ケース・バイ・ケースでしっかり対応していくということを、今のお話を念頭に置きながらやっていきたいと思っております。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかにはよろしいですか。

では、もしご意見がないようであれば、当小委員会としては、中間とりまとめ（案）及び、その付属資料をお認めいただいたという理解をしてよろしいでしょうか。ありがとう

ございます。そうさせていただきます。

ちなみに、参考資料についても、最初のページをめくったところに目次がついているとわかりやすいかもしれないですね。

そうすれば、何がどこにあるか、すぐわかるので、よろしくお願いいたします。

それでは、議題（１）はそのくらいにさせていただいて、次に進ませていただきます。

では、続いて議題（２）について、ご説明をお願いします。

【蒲生幹線鉄道課長】 資料２に基づきましてご説明申し上げます。

パブリックコメントの募集に関しましての資料でございます。今、委員からいただきましたご意見を踏まえた中間とりまとめ、この中間とりまとめに関しましてパブリックコメントを実施させていただきたいと思っております。ここにございますように、意見募集要領でございますが、意見の募集期間ということで、１２月１６日、明日から来年の１月１４日まで、金曜日までということで、約１カ月ということでパブリックコメントを行っていきたいと思っております。

資料２の最後のページには、パブリックコメントの様式をつけておりますが、これは基本的に前回行いましたものとほぼ同じでございますが、最初のあたりに、１と２ということで、個人／団体の別とか、今回書き分ける形にしました。前はお名前をいただいたんですが、個人の方なのか、団体なのかということがわかりにくかったものですから、属性をよりわかりやすくするという修正をさせていただいておりますが、基本的には同じでございます。

以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。それでは、このパブリックコメントのこれからのスケジュールと、それからやり方ですね。それから、内容。この辺について、ご意見を賜ったり、質問していただいたり、直すべきところは直す、そういうふうにしましょう。どうぞ、よろしくお願いいたします。

ちょっと質問ですけれども、パブリックコメントというのは、何か質問みたいなことを書くと答えをくれるんですか。

【蒲生幹線鉄道課長】 この資料２の、文の最後のところにございますけれども、意見募集要領の１つ上なんです、「御意見に対する個別の回答は致しかねますので、あらかじめ御了承願います」とございます。

【家田委員長】 個別の回答は無理なんですわね。

【蒲生幹線鉄道課長】 はい。非常に膨大な数があるということがございまして、したがって、他のパブリックコメントも大体こういう形になっていると思うんですが、基本的には、こういう形でさせていただきます。

【家田委員長】 言い方を変えれば、個別の回答は、量的に見て難しいんだけど、例えば、こういう質問が出たというものをまとめて答えて、何かアピール、知ってもらえるようにするということは可能なんですか。

【蒲生幹線鉄道課長】 かなり複数の質問が集中したような場合には、パブリックコメントの結果を示す際に公表しますが、そういうときに対応することは可能かと思えます。

【家田委員長】 そうですね。趣旨は、意見を聞くというだけではなくて、疑問な点があつて、しかもそれがリーズナブルな疑問であればリーズナブルに答えるのも義務ですので、できる範囲で、そういう対応をしていただくということをお願いしたいと思うんですが、委員の皆さん、いかがでしょうか。よろしいですか。では、そういう努力をお願いしたいと思います。

ほかにはいかがでしょうか。青木さん。

【青木臨時委員】 パブリックコメント募集というのは、ほとんど一般の方の目に触れないようなので、きょうご取材いただいているマスコミの方は、紙面などに、ぜひこのホームページのアドレスを載せていただきたいと思います。

【家田委員長】 なるほど。ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。

これは、意見を言うときに、このフォーマットが1回目と同じということですか。

【蒲生幹線鉄道課長】 前回は踏襲しております。

【家田委員長】 今回は、オフィシャルレポートとしての中間とりまとめと、その参考資料がついているので、その何ページのどこにコメントするとか、そういうのがわかると、とりまとめは楽なんじゃないかと思うんだけど、どうなんですかね。

【蒲生幹線鉄道課長】 確かに作業的にはかなりありがたいと思います。年明け、かなり集中的にこれを整理させていただきますので、そういった面での工夫はさせていただきます。

【家田委員長】 よく大学の人間はこういうのに慣れているんですが、論文を出すと、そのコメントというか、審査をやるんですけれども、そのときには、全般に関する意見とか、それから何ページの何行目のところに関する意見なりコメントなり、これをこう分け

て、少なくとも後者の部分については、そういうのはきちんと書いた上でやるんですよね。そうすると、対応の仕方が楽なので、もしよろしければ、そういうような欄をつくっておくと、後での集計や何かのときに楽なんじゃないでしょうかね。

【蒲生幹線鉄道課長】 そのようにさせていただきます。

【家田委員長】 どうぞ。

【竹内委員】 今、家田委員長がおっしゃったことですが、そういう点から言うと、その資料の一番最後のページにある基本的事項で「(営業主体・建設主体、走行方式、ルート)について」というところで、このようにしていると、たぶん全部ごちゃごちゃに書かれちゃう可能性があると思います。あまり細かくやるのもどうかという気はするんですけども、営業主体・建設主体の欄があつて、それとは別に走行方式の欄があつて、ルートがあるというほうが、きっと整理がしやすいかなと思います。ただ、あまり細かくすると、回答者が嫌になってしまう可能性もあつて、そのさじ加減が難しくはありますが、そういう気はいたしますね。

【家田委員長】 ありがとうございます。営業主体・建設主体云々は、これが答申事項なので、こういうふうに書きたくなる気持ちはわかるんですけども、何かルートのことばかり気にしているようなのもどうかという感じもするんですね。だから、むしろ付帯意見みたいところに、いろいろと意見を聞きたいところでもあるし、営業主体・建設主体みたいところだけをクローズアップするというよりは、全体に関する意見というのは欲しいですね。それから、本文のどこ、何ページのどこというのをわかるようにして、どこの部分についてでもいいから言ってくださいと。

それから、参考資料についての意見なり質問なりがあつてもいいかもしれないし、何か、竹内さんの意見と共通して申し上げると、こういうふうに区分けが、まとめちゃうとどこかわからなくなっちゃうということと同じように、どこかということがわかるようにすればいいということと、それから、あまり諮問事項だけに関心が行くのではなくて、もっとこのプロジェクト全体のことについて、私どもが見落としているような視点であるとか、こういう観点からも勉強をもうちょっとしてほしいということであるとか、そういうのが欲しいですね。それだけを期待しているわけではないですが、ぜひそういう意見が出るような仕組みに、このフォーマットをちょっと工夫していただくとありがたいです。

ほかにはよろしいですか。それでは、資料2について意見はこれ以上なさそうですので、ここまでにさせていただきます。では、今出たような話を少し改善して進めていただ

くということによろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、そうさせていただきます。

では、続きまして、議題（3）をお願いいたします。

【蒲生幹線鉄道課長】 資料3でございます。「中央新幹線小委員会の今後のスケジュール（案）」という表題でございます。

年明け以降のスケジュールの大まかな流れに関しまして、ご相談したいと思っております。パブリックコメントに明日から入りますけれども、パブリックコメントの結果に関しまして、1月以降のなるべく早い段階で、ただ、終わるのが大体1月半ばですから、その後とりまとめ期間などを考えますと、1月の下旬、末になるかと思っておりますけれども、まず1月以降に中間とりまとめ後のパブリックコメントの結果報告などをさせていただきたいと思っております。

その後、論点整理ということで、パブリックコメントの結果などを踏まえつつ、新たな論点とか、また今までの小委員会での論点の中でまだ残っているものなどにつきまして、1度議論をする場も必要かと思っております。

その後、答申のとりまとめに向けた論点整理というのを行いたいと思っております、2月ぐらいにやってはどうかと思っております。その後、来春を目途に、最終的な答申案のとりまとめを行っていただければと思っております。

その後、約1カ月間のパブリックコメントをやった後、答申というのが大きな流れということでございます。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。スケジュール感覚はそんなところでいくということでございますね。あとの時間、早めに終われば早めに終わるようにしますけれども、残りの時間を使いまして、この中間とりまとめ以降、本答申までの間に、まだこのところをもう少し詰めたいねみtainなお話があれば、ぜひこの場で言うておいていただいで、時間的な都合もありますので、すべてに対して答えが出るころまで詰められるかどうか分からない面と、それから非常に細かいところになると、結局、当事者、地域で——国も入るかもしれませんが、調整してもら。そういう側面もあるので、すべてをこの小委員会で検討し尽くせるわけではないんですが、やはりこの小委員会として、さらに検討が必要であることはほかにもあろうかと思っておりますので、ぜひ忌憚のないご意見をいただきたいと思ひます。各委員から一言ぐらいずつご意見をいただいでおくとうがたいと思ひます。どうぞよろしくおひます。

【榎谷臨時委員】 フローといいましょうか、参考資料の1ページ目の真ん中のところに赤で囲んだところが諮問・答申の部分なんですけど、その左側に、「整備計画の決定、走行方式、最高設計速度」、その下の「建設費用の概算など」と、こう書いてあるんですが、この建設費用の概算などについては、その数字の部分も出てくると思うんですが、今ここでいろいろな議論をした資料も見せていただいたんですが、建設費用の概算について詳細に議論したというわけではなくて、あくまでも、これは相当しっかり見積もっているんで、問題はなかろうと、こういうような議論をしたんですけれども、概算がこれでいいかどうかという議論をしたことはないんですが、それはその程度の議論でいいのかわかるかですね。

つまり、ちょっとこの手続のフローのところの「整備計画の決定」、この「建設費用の概算など」のところを見ていまして、諮問・答申について、どこまでどう責任を負えばいいのかという疑問なんですけど、それについてはいかがでしょうか。

【家田委員長】 一通りご意見をいただいてから答えていただきます。今のは費用試算の精度の問題ですね。

【榎谷臨時委員】 はい、そうです。

【家田委員長】 それでは、小林さん、どうぞ。

【小林臨時委員】 この小委員会における議論の枠から出るかもわかりませんが、ぜひ国民の夢というのか、リニアを利用してどういう未来が描けるのか、そういう意見もぜひ聞いてみたいですね。それがこの最後のパブリックコメントに入るかどうかは別にしまして、そういう機会を、こういう国民的動きというのか、それに盛り上げていくための足がかりというのか、そういうものをぜひしていただきたいと思います。

【家田委員長】 どうぞ、小山さん。

【小山臨時委員】 特にはないんですが、付帯意見の中で、コストダウンの重要性というのがうたわれていますが、これをもうちょっと具体的にどんな方向で進めるのかというようなことを、ちょっと話を聞いてみたい気がしております。

【家田委員長】 なるほど。ありがとうございます。続けて村上さん。

【村上臨時委員】 本委員会の初期に出された論点と視点には、温室効果ガスについて触れられていたんですが、今回の中間報告では、触れられていません。分析結果では効果は少なかったのですが、それは一つの試算に過ぎません。温暖化問題は世界の21世紀の課題ですから、政策的な使い方も含め、温暖化問題から見た意味、長期的に、どのような可能

性があるのかについて議論しておくことが必要なのではないでしょうか。

それから、アンケートでも国民の期待が大きいものに海外展開があります。過去の新幹線の轍を踏まないために、今回は、このように対応しますということを国際規格や体制等、具体的な施策で織り込めれば望ましいと思います。

【家田委員長】 はい。それでは、青木さんからお願いしましょうか。

【青木臨時委員】 大阪早期開業というのは、重要だと思います。名古屋から先のルート等については、全く調査などされていない状況なので、今後どのようなスケジュールでそれをやっていくのかという課題があります。それから非常に難しいとは思いますが、ファイナンスのやり方について、いろいろな示唆が有識者の方のヒアリングでもありましたので、少し新しい提案ができればと思っております。

【家田委員長】 ありがとうございます。渡辺さん。

【渡辺委員】 私、ほかの先生が言われたことと重なる部分はちょっと省きますけれども、付帯意見の最後に盛り込まれている部分、特に国家的なプロジェクトの中で、総合的な交通体系をどうしていくのかということが極めて大切だと思いますので、特に沿線自治体の活性化ですね。例えば、東京・名古屋の真ん中だと長野県ですけれども、そういうことにつながるような部分について、何も細かいことじゃなくてもいいんですけれども、先ほど夢の話も出ましたけれども、費用とかそういうことをちょっと抜きにして、こんなことが考えられるんじゃないのみたいな、そういうトータルデザイン、そういうようなことをもし検討できるような機会があれば、そのことが地域活性化にもつながると思いますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

【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】 ありがとうございます。一番最後の付帯意見、10ページの今回新たに加わった⑧についてです。これは関係者へ向けてのお願いメッセージというよりは、国の、まさに国土交通省の皆さんへのお願いということにもなると思うのですが、まださまざまな委員会で中央新幹線の話題というのが入っていないような気がいたしております。国土計画とか、あるいは交通政策の中で、そろそろ中央新幹線を取り上げていただきたいと思っております。来年度になってしまうとは思いますが、なるべく早い段階で、中央新幹線の意義なども含めて取り上げていただけるように持って行っていただきたいという希望でございます。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。江頭さん。

【江頭委員】 これまでは、法的観点からの議論はほとんど出ていませんけれども、もちろんその点は、事務当局で遺漏なく詰めておられると思います。もちろん、遺漏のないようにしっかりやっていただきたいと思います。それだけです。

【家田委員長】 励ましですね。どうもありがとうございます。では、竹内さん。

【竹内委員】 先ほども出ていました非常に微妙な問題で、大変なこととは思いますが、中間駅の費用負担の話についてです。これについては、もう我々がどっちがどれだけ負担するかというようなことは、なかなか判断することができないと思うんですけれども、もしできることなら、少なくともこれに関する協議をうまく円滑に進めていくためのシステムづくりの提案のようなことが出来ればいいのではないかと、助言をしてあげることがあるといいのではないかと、という気がしております。

それから、今繰り返し出てきました国土政策及び交通政策という点についてです。確かにこれまでの議論だと、沿線自治体の、例えば岐阜県とか長野県とか山梨県などの方々にはヒアリングでご意見を伺ったんですけれども、ほかの地域ですね。北海道、東北、四国、中国、九州の方々はどう思っているのか。国土全体の話にかかわってくるのであれば、やはりこれらの地域の方々の意見も知りたいと思います。ひょっとするとパブリックコメントにこうした地域の方々からご意見が出てくる可能性もあり、そのあたり注意を見ていく必要があるのではないかと思います。

それから、同じく交通政策全般で、ほかのモードの方々ですね。航空会社が一番厳しい立場だと思うんですけれども、航空会社とか、あるいは高速道路とか、あと、さまざまな交通機関の方々が、これについてどのような意見を持っているかということも、交通政策全般を検討する上で必要ですから、その点についての注意を払っていただきたいと考えております。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。出たご意見は、事務局として大体ご理解いただきましたでしょうか。

それでは、私も1つ、2つ、申し上げようかと思うんですけれども、1つは、駅について、中間駅については、先ほどの高度なトランジットハブにして、地域の環境モデル都市とか、いろいろな意味で、地域の再活性化とあわせて一生懸命やりましようというような

ことが書いてあるんですけども、大都市圏での駅というのは、新しい時代、今までの時代とは違う時代になってきますので、そういう中での大都市圏のこういう地域間輸送、都市間高速輸送の駅というのは、どういうものであるべきかというのは、ほとんど議論する余裕がここまでなかったわけでありまして。あえて書いているところといえば、大都市圏についても国際競争力強化、地球環境保全等の必要性を踏まえ云々と、こう書いてあるだけなので、もし大都市圏の駅のあり方のところが検討する余地があれば少ししておきたいなという感じがします。これは、ちょうど今、大都市圏の国土政策をどうすべきかみたいなことも国土計画局でご検討されているところでもあると聞いていますし、コンパクトシティなんていう言葉があったりします。それから、国際競争力をつけるために、大都市圏はもっとレベルアップしなければだめだみたいな意見もいろいろある中でご検討いただけたらありがたい。これが1点です。

それから、もう1つは、村上先生も海外のことということで、今日はあまり詳しいお話は、時間の都合でお話しされませんでしたけれども、これまでも何回かご発言されている中で、このシステムが海外にも魅力を感じていただけるためには、技術規格みたいなものはどういう進め方があり得るのか、何を今しておくべきかという議論なんていうのは、技術的な話として少し検討の余地があるなと思っていますところでありまして。

それから、これはちょっと検討にならないかもしれないんですが、少し可能性があるというか、堺屋太一先生が仰っていましたが、忘れても、海外の投資家がこういうプロジェクトに投資したくなるような環境というのは、これは別にこのプロジェクトに限らず、日本の産業社会にとって重要なことなんですが、そういうのは、こういうプロジェクトについて可能性があるのかないのか。かえってそういうのはやめたほうがいいのか。あるいは参入を促したいんだけど何かの障害があるか、その辺の議論はあるのかもしれないなんて思っているところです。

その3点くらいを追加の事項に、なるかもしれないし、ならないかもしれないと思っている感想です。

それから、まだ十分に検討し尽くしてなくて、年が明けてからよく検討しましょうということとして、将来、東海道新幹線が施設の取り替えを大幅にやっっていかなければいけなくなるんですけども、その際に中央新幹線がもしできていけば、そこに輸送需要を転換することによって、東海道新幹線の利用者にあまり迷惑をかけないようにしながら工事ができるだろうと、こういう定性的な議論があるんですけども、そこをもう少し具体的

に詰めておくというのは、まだこの委員会としては宿題になっておりますので、それは新年になってから検討することではあります。

それから、あと、これは希望というか、何か可能性があるかなという程度の話なんですけれども、ルートが、私どもとしての考えがはっきりしない時期には、あまり現地でいろいろ見せていただいたりなんていうのは、少しやりにくい面があったんですが、これで少なくとも、この小委員会としてのスタンスは、ルートに議論があるところについては、はっきりしましたので、少し現地を見ておくというようなことも重要ではないかと思うんですが、時間の都合もございますので、うまくできるかどうかわかりませんが、私個人の希望としてはそんなことを申し上げておきたいと思います。

それでは、一応全員から意見が出ましたので、もし現時点で事務局からお答えになる事柄、あるいはスタンスが何かはっきりしている事柄がありましたら、その部分だけでも結構ですので、お答えいただくようにしましょうか。お願いします。

【蒲生幹線鉄道課長】 非常に広範囲にわたるテーマをお示しいただきまして、我々としていたしましても、いただいたテーマの中で、この最終答申に向けて時間的な制約なども含めて議論すべきテーマに関しましては、委員長ともご相談しながら取り上げさせていただきたいと思っておりますし、この小委員会だけではなく、特に国土政策みたいな議論になりますと、この場だけではなくて省全体で取り組むべき課題などもありますので、そういった課題をちゃんと整理した上で、省内で問題意識を共有して、引き続き検討していくという形が必要かと思っております。

また、国土政策の関係等の絡みで、九州とか北海道とか東北とか、そういった方々のご意見というお話もございましたけれども、むしろ彼らの意見を待っているというよりも、個人的な見解ではありますけれども、今回のようなパブコメをやっているのだから、各県の交通政策なり県土政策担当のところに、ぜひ意見をくれというような考え方もあろうかと思っておりますので、そういう検討もしたいと思っております。

さらに樫谷先生からございましたが、いわゆる整備費用の関係でございますが、ある意味、概算ということで、今までの整備計画には載せさせていただいております。そういった金額として、我々としていたしましても、今4項目調査で出てきた費用というものをベースにしてはありますが、そのまま使うのがいいのかどうか、またご相談させていただきたいと思っております。実際の費用自体は、概算ということでございますけれども、実際の工事に当たりましての工事実施計画では、かなり詳しい形での工事費が出てくるという形にな

ってしまして、整備計画は随分昔にできているものでございますので、整備新幹線などにおいては、既に整備計画上の工事費を超えているようなケースもありますが、ただ、やはり今回決めるものでございますので、より正確性を期したいという問題意識を持っておりますので、またご相談したいと思っております。そういう形で進めさせていただきたいと思っております。またご相談させてください。

【家田委員長】 はい、ありがとうございます。今コンパクトにそれぞれ委員からお話しいただいたので、具体的にどうやって進めるかというあたりについては、それぞれの委員に事務局から個別にちょっとご相談いただいて、例えば、小山さんがおっしゃったコストダウンの方向性なんて非常に重要な勉強事項じゃないかと思うんですが、どんなところにヒアリングしたらいいのかというあたりも少しご相談しながら進めていただけますかね。個々にそれぞれの委員に、ぜひコンタクトをお願いしたいと思います。委員の皆様方もぜひ、その際には、よろしくご指導のほどをお願いしたいと思います。おそらく時間的な都合から、今上がったもの全部をカバーするのはまず無理だと思うんですが、それからまた、非常に深い課題もありますので、それは多分、答えがし切れないものもある。それなりに答えのめどが立ちそうなものを優先的にやっていくということになるかと思いたすけれども、その点ご理解いただければありがたいなと思います。

それでは、加えてご意見やご質問、最後の議題（3）だけでなくでもいいんですが、ありましたら、委員の皆さんからお願いしたいと思います。いかがでしょうか。特にございませんか。

ありがとうございました。それでは、私の議事進行は以上まででよろしいですかね。では、司会をお返ししたいと思います。

【蒲生幹線鉄道課長】 ありがとうございました。今後のスケジュール関係でございませけれども、1月以降のスケジュール調整のために、委員の皆様へスケジュール表をメールにてお送りさせていただきます。スケジュール表にご記入の上、事務局までご返信いただければと思っております。よろしくお願ひ申し上げます。

なお、マスコミの方に申し上げますが、会議終了後、定例の形で、この部屋で家田委員長がご質問をお受けしますので、ご質問のある方は引き続きお残りいただければと思っております。

以上で連絡事項は終わりですけれども、中間とりまとめに当たりまして、事務局を代表いたしまして、鉄道局長より一言ごあいさつを申し上げたいと思いたす。

【久保局長】 事務局を代表してということで御礼を申し上げたいと思います。

家田委員長はじめ、委員の皆様方には、本当にお忙しい中、精力的にご審議いただきまして、誠にありがとうございました。特に審議経過を見ていますと、この2カ月ほどは、10日に1回ぐらいの割合で小委員会を開催させていただいて、本当にお忙しい委員の皆様にはご迷惑だった点もあろうかと思えますけれども、誠にありがとうございました。

それと、最終とりまとめ以降の話にもなるのかと思えますけれども、基本的事項だけでなく、付帯意見もいただいておりますので、これは私どもとして、手続を進める上でしっかりと留意をしていきたいと思えますので、そこもちょっと一言付言させていただきます。

それと、今、事務局から話がありましたけれども、来年もまた、1月以降、ちょっと精力的なご審議をお願いすることになりますので、お忙しい中、ぜひ議論を続けていただいて、私どもに対して中央新幹線についてのご指導を賜ることを、お願いをまたさらに申し上げて御礼の言葉とさせていただきます。本当にありがとうございました。

【蒲生幹線鉄道課長】 これをもちまして、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 —