

リニア中央新幹線に対する考え方

平成22年6月4日

山 梨 県

1. リニア中央新幹線の必要性について

リニア中央新幹線の早期実現を

- ① リニア中央新幹線は日本の新たな国土軸として、また、東海道新幹線の代替線としてもその役割は重要です。
- ② 周囲を山に囲まれている本県にとって、外とのパイプが開かれたときに大きく発展してきた歴史があります。
 - ・第一の交通革命＝明治30年代の中央本線の開通
 - ・第二の交通革命＝昭和50年代の中央自動車道の開通
 - ・リニア中央新幹線は第三の交通革命とも言えるもの
- ③ 東京・名古屋間のリニア開業を想定し、本県の経済、産業、社会に及ぼす影響を調査した結果（※1）
 - ・空港や新幹線がない本県にとって県民の行動圏域が飛躍的に拡大すること
 - ・産業経済の発展に寄与すること
 - ・交流人口が増加すること など

本県にとっても大きな効果が期待できる社会資本であると認識しています。

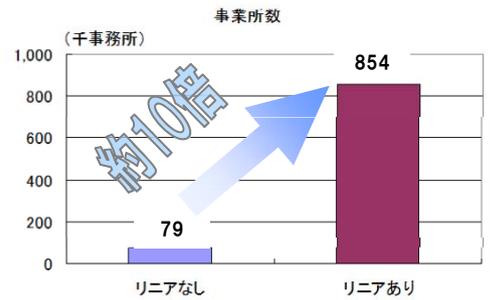
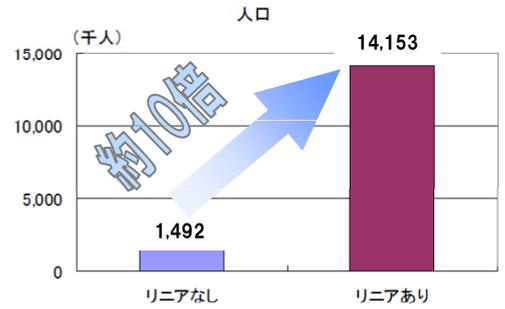
※1 リニア影響基礎調査(H21)

〈 山梨県の時間圏の変化 〉

[甲府90分圏の広がり]



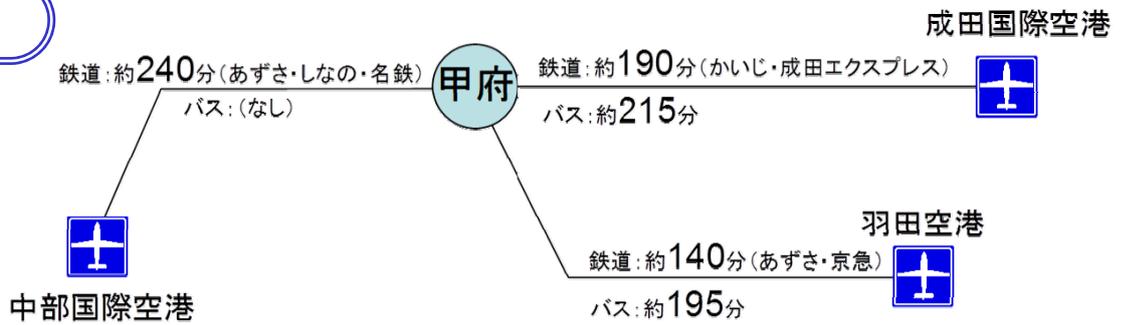
※品川駅からの鉄道やタクシーなどへの乗り換えを15分と想定。



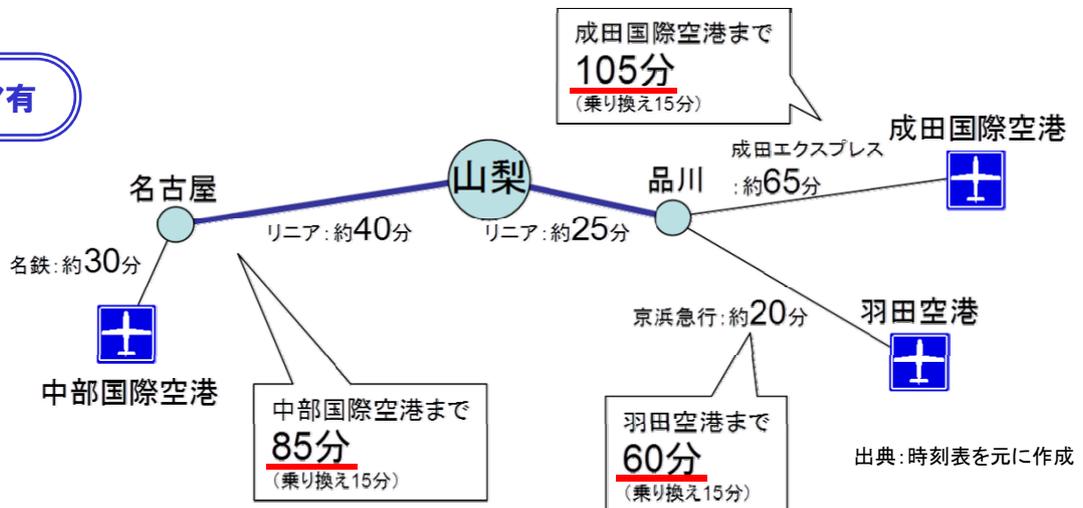
出典：平成17年国勢調査及び H13事業所企業統計メッシュデータ

〈 主要空港との所要時間変化 〉

現状



リニア有



出典：時刻表を元に作成

2. リニア中央新幹線の建設・営業主体、地元協力について

建設主体・営業主体

- ① 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東海が自己負担で全国新幹線鉄道整備法による中央新幹線として整備する方針を示したことによるものと高く評価します。
- ② リニア中央新幹線の早期実現を求める立場から、JR東海が建設・営業主体となることを支持します。

地元協力の必要性

- ③ 一方、山梨リニア実験線の建設に向けて、これまで本県は多大な貢献をしています。
 - ・実験線用地買収への協力(平成2年～本県職員が業務)
 - ・関連公共施設整備(土捨場、関連道路等)に総額約180億円を負担
 - ・鉄道総研に技術開発費貸付金として134億円を無利子貸し付け
- ④ リニア山梨実験線建設に向けた県民挙げての協力があったからこそ、リニア技術がここまで積み重なったと自負しています。
- ⑤ リニア中央新幹線の建設という大事業を進めるためには、沿線各都府県の協力が不可欠であり、駅の設置場所や費用負担という本県にとって重要な課題については、今後もJR東海との協議を継続する必要があると認識しています。

3. ルートに対する山梨県の考え方について

- ① 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す。
- ② 本県としては、次の観点からCルートが望ましいと判断しています。

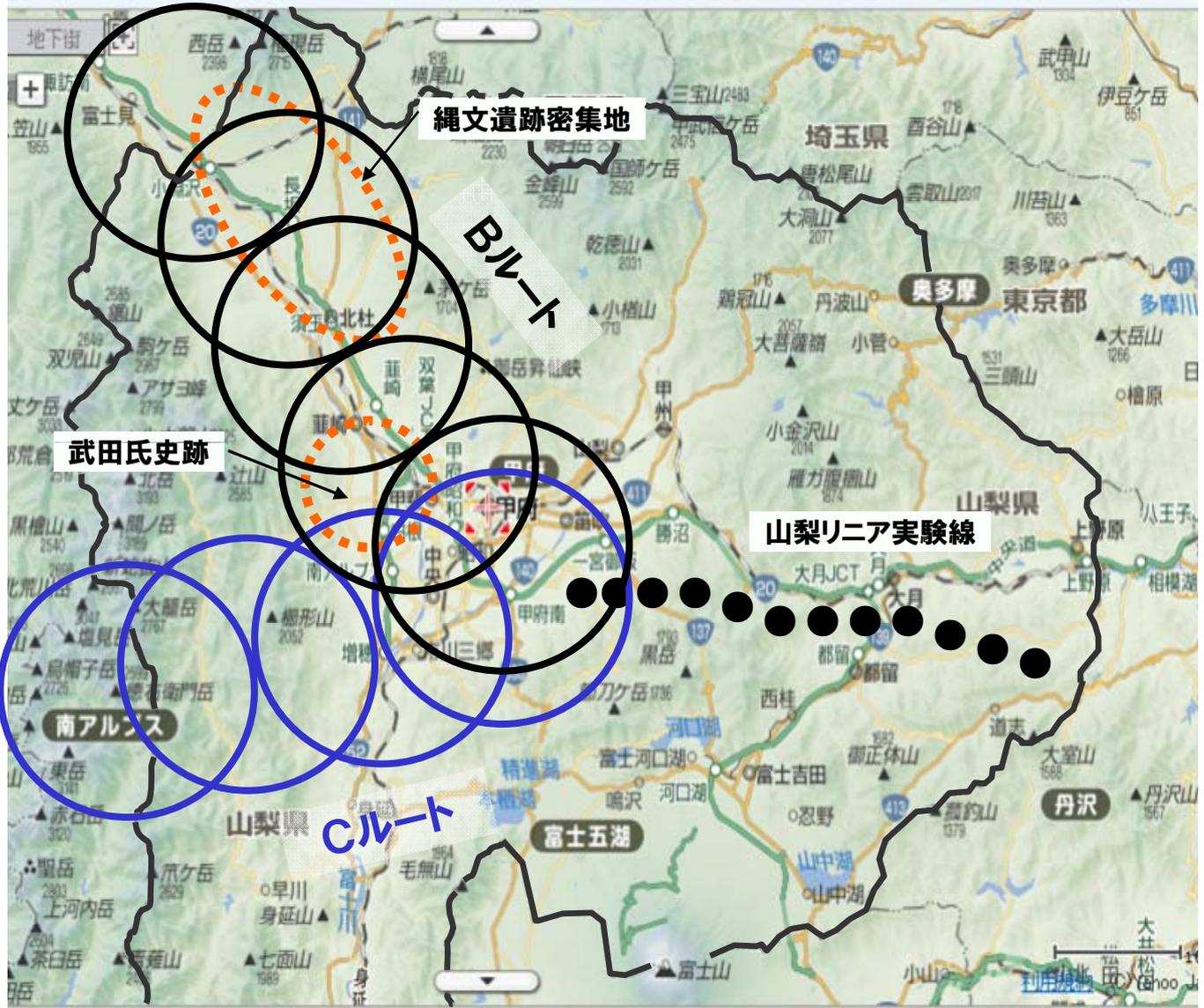
ア) 県内ルートの円滑な事業の実施の観点から

- ・Bルートの場合、本県内の非トンネル区間はCルートより15km程度長くなり、次のような問題がある。
 - ・甲府盆地の市街地を通過することになるため、用地交渉が極めて困難となること
 - ・果樹等の日陰補償、騒音、振動等の環境問題の発生確率が高まること
 - ・韮崎から長野県境にかけての八ヶ岳南麓は、国指定史跡の金生遺跡をはじめとする縄文遺跡が多い地域であり、また、釜無川周辺には武田氏の史跡も多く、学術調査だけではなく保存の必要性も予想されること

イ) 他の公共交通機関への影響の観点から

- ・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、この時間短縮、利便性の向上は大きな課題となっている中で、Cルートは、中央線との競合が少なく、特急あずさ、かいじの運行本数への影響が小さい。

- ③ 整備計画においては、採用するルートを明確に定めていただきたいと要請します。



4. 山梨県内へのリニア駅設置について

- ① 本県内への駅設置は、全国新幹線鉄道整備法の大きな目的である地域振興の観点や、これまでの本県のリニアに対する貢献度から、更には、建設段階における用地取得等、様々な地元協力が求められる以上、当然のことと認識しています。
- ② 国の追加4項目調査指示には「ルート・駅等に関し、JR東海と各都県で地域との調整を図ることを前提とする」とされており、本県としては、JR東海との協議に際して次の要請をしましたが、具体的な協議はこれからという状況です。
 - ・県内への複数駅の設置の可能性を検討すること
 - ・県内の4地域から駅誘致の要望があるため、駅の設置場所については、このことを踏まえて検討すること
 - ・駅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東海が負担すべきであること
- ③ 県内への駅設置に関しては、JR東海との協議を継続し、地元が納得する解決を図りたいと考えています。

5. リニア駅の建設費用負担、その他について

費用負担の考え方

- ① JR東海は「駅設置費用は地元負担」という考え方を表明していますが、これまでに駅設置費用について具体的な協議を行っていません。
- ② 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東海が負担すべきというものです。
 - 〈理由〉
 - ・地方の厳しい財政事情
 - ・駅前整備、駅へのアクセス整備などの関連事業の実施、更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こと
 - ・地元市町村の直接的な受益として固定資産税があるが、税込増の75%相当分が基準財政収入額に算入され、地方交付税が減額されること
 - 〈JRが負担すべきと考える鉄道施設としての駅部分〉
 - ・線路(本線・副本線)
 - ・乗降場(プラットフォーム・上屋)
 - ・業務用施設(駅事務室、券売機室、改札室、鉄道案内所、機械室等)
 - ・旅客用施設(コンコース、待合室、トイレ、エレベータ等)

その他

- ③ 中央新幹線の建設段階において、用地交渉、地元調整を円滑に進めるため、それに必要な費用をJR東海において十分に確保すべきことを求めます。