

リニア中央新幹線に関する  
論点整理等に向けた奈良県意見

平成22年7月2日



## はじめに

- 奈良県では、東京・大阪間全線にわたるリニア中央新幹線の早期実現と奈良駅の設置を強く要望しており、先般、JR東海旅客株式会社において、全額自己負担を原則とする全線整備を表明されましたことに対して、深い敬意を表するところです。
- リニア中央新幹線に関して、本審議会における今後の論点整理や中間とりまとめ等に反映して頂きたい事項等について、以下に、概括的に整理を致しました。

**1 中央新幹線が、全国新幹線鉄道整備法（全幹法）の体系の下に整備されるのであれば、同法第一条の法目的に添って、基本計画、整備計画、工事実施計画が策定される必要がある。**

(参考) 全国新幹線鉄道整備法（抄）

第一条 この法律は、高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もつて国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的とする。

① 「高速輸送体系の形成が、国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ（第一条）」る必要がある。

このことは、

① リニア中央新幹線が、東京・大阪間の大量輸送需要を満たすためのものだけでなく、沿線に地域の中心となる駅を設置し、その駅から既存の鉄道、道路等の交通インフラを利用して、国土の新しい中心軸となる高速輸送機能をできるだけ国土の遠くまで「均てん」し、「国土の総合的かつ普遍的開発」に寄与すべきであること。

② 「高速輸送体系の形成」の中には、大規模国際空港と新幹線の組合わせが含まれてもよいものとするが、その場合、中央新幹線の西のターミナルは、大阪市だけでなく、関西国際空港も含めることを考えてはどうか。

そうすれば、関西国際空港に来訪する外国の方々が容易に、岐阜、長野、山梨など日本の誇れる自然環境の豊かな観光地を訪れることができ、外国から地方への来訪者の増加と地域の活性化に寄与できること。

③ 「高速輸送体系の形成」に資するためには、リニア中央新幹線の大阪市到達以遠の延伸ルートとして伊丹空港を通り、大阪、敦賀の北陸新幹線区間での整備を検討し、リニアと整備新幹線の組み合わせによる大阪・東京間の環状新幹線を形成することを検討してはどうか（参考：P.10環状新幹線構想）。

そのことにより、日本列島中心部の「国土の総合的かつ普遍的開発」が可能となること。

などについて、配慮を要すべきものとする。

② 「国民経済の発展」とともに、「国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資すること」が規定されていることを踏まえる必要がある。

○ 「国民生活領域の拡大」は、リニア中央新幹線が大都市間の需要を満たすだけでなく、国民が、今後中軸となる超高速鉄道を利用して、これまで簡便に行けなかった、国内の遠地まで便利に往来し、都市と地方の住民双方の生活領域が拡大すること。

また、「地域の振興」は、沿線に設置される駅を通じて発揮される高速交通体系の効果により、地域の経済の発展・活性化が図られること。

などを踏まえるべきことを要求している。

## 2 以上のような、リニア中央新幹線に期待される役割を思うと、次のようなことについて、関係地方公共団体の意見が計画に反映される必要がある。

- ① 「国民生活領域の拡大」に資するべく、既存の地域の交通インフラとの接続を念頭に置いた駅の位置の決定
- ② 「地域の振興に資する」ための、沿線の適切な場所における駅の位置と駅の構造、停車回数など運行サービスの適切な確保、運行形態の多様化についての配慮（ひかり型の運行形態）
- ③ 計画に地方公共団体の意見が適切に反映されるための仕組み又は手続きが必要
- ④ 駅の位置、駅の構造（地下、地表、高架）等は、「建設費に要する費用の概算額」（整備計画に定めるべき事項）に大きな影響を与えることから、地方公共団体に駅建設費用の負担を求めるのであれば、国は整備計画を決定する際に、関係地方公共団体の意見を聴くべき

### 3 駅の整備費については、駅の整備に伴い地域に発生する受益の範囲内の負担にすべき。

- ① 駅が設置される都府県で、駅の設置により「利益を受ける限度において負担する（第一三条第二項）」ことが適切である。

※ 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が整備する場合には、県は市町村に対して、受益の範囲内で費用の負担を求めることが可能となっており、この基本原則をJR東海旅客株式会社が駅を整備する場合における県の費用負担ルールにも適用。

また、駅が近隣府県と隣接し、隣接府県に受益が発生すると見込まれる場合、その受益の範囲内で建設費の一部を負担する可能性についても検討して頂きたい。

- ② 第一三条の二の規定は、今回のリニア中央新幹線の整備においても適用して頂きたい。
- ③ 駅の構造（地上か地下かなど）の違いによる建設費の多寡や建設開始後の建設費の増加が当該地方公共団体の建設費の負担の差や増に反映されることのないようにされたい。

## (参考) 全国新幹線鉄道整備法 (抄)

第十三条 機構が行う新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用（営業主体から支払を受ける新幹線鉄道に係る鉄道施設の貸付料その他の機構の新幹線鉄道に係る業務に係る収入をもつて充てるものとして政令で定めるところにより算定される額に相当する部分を除く。）は、政令で定めるところにより、国及び当該新幹線鉄道の存する都道府県が負担する。

2 都道府県は、その区域内の市町村で当該新幹線鉄道の建設により利益を受けるものに対し、その利益を受け限度において、当該都道府県が前項の規定により負担すべき負担金の一部を負担させることができる。

3、4 (略)

第十三条の二 国は、前条第一項及び第二項の規定により新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用を負担する地方公共団体に対し、その財政運営に支障を生ずることのないよう、そのために要する財源について必要な措置を講ずるものとする。

## 4 高速鉄道建設の効果の一体的発現、建設のコスト削減、効用の増加などに配慮して頂きたい。

- ① 早期に東京・大阪間を一体的に開業させるために、先行投資や建設費の償還等に関する特例措置（税制等）、民間事業者からの資金調達手法等についての検討
- ② リニア中央新幹線は超高速であるので、追い越し駅、すれ違い駅を設置し、一部区間において単線で運行する可能性の検討
- ③ リニア中央新幹線の施設を利用して、夜間の貨物便、工事完成後の作業道を利用したコンテナ輸送、旅客便の一部を貨物室に利用などの効果拡大の検討

# (参考) 環状新幹線構想

