

平成22年7月2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5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、お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。鉄道局幹線鉄道課長の佐々木でございますが、暫時進行を務めさせていただきます。

本日は、木場委員と樫谷委員が少し遅れてご出席というご連絡を今いただいておりますが、委員、臨時委員15名中、11名のご出席をいただくこととなっておりますので、交通政策審議会令第8条第3項が定める定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

まず、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。それから、本日の自治体の資料でございますが、東京都の説明資料、「リニア中央新幹線に対する東京都の考え」。静岡県の説明資料、愛知県の説明資料、三重県の説明資料、大阪府の説明資料、奈良県の説明資料。最後に社会資本整備審議会及び交通政策審議会の運営改善に関する意見・提案等についてという資料をお配りしてあると思います。もし不足等ありましたら、事務局までお申しつけください。

それで、最後のものがございますが、今回、審議会の運営改善を行い、その役割を一層果たすことができるように政務三役、それから、両会長のお考えのもとに委員の皆様のご意見、ご提案をお伺いしようということとなりました。このアンケートにご協力いただければと思います。

それから、議事の公開につきましては、資料、議事要旨、会議の会議録、議事録を公開することとさせていただきます。よろしく願いいたします。

それでは、これ以降の進行につきましては、家田委員長にお願い申し上げます。よろしく願いいたします。

【家田委員長】 皆さん、おはようございます。今日は前回に引き続きまして、沿線自治体の皆さんからこの案件に関するご意見を承るという機会を持たせていただきたいと思います。

私から本日もご出席いただきました都道府県の知事や副知事の皆様をご紹介させていただ

きたいと思います。

東京都、河島技監でいらっしゃいます。

【河島東京都技監】 河島でございます。よろしくお願いいたします。

【家田委員長】 静岡県の川勝知事でいらっしゃいます。

【川勝静岡県知事】 川勝でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【家田委員長】 愛知県の神田知事でいらっしゃいます。

【神田愛知県知事】 神田でございます。

【家田委員長】 三重県の江畑副知事でいらっしゃいます。

【江畑三重県副知事】 江畑でございます。よろしくお願いいたします。

【家田委員長】 大阪府の小河副知事でいらっしゃいます。

【小河大阪府副知事】 小河でございます。よろしくお願いいたします。

【家田委員長】 奈良県の荒井知事でいらっしゃいます。

【荒井奈良県知事】 荒井です。よろしくお願いいたします。

【家田委員長】 どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、これから議事に入りたいと思います。恐れ入りますけれども、報道関係の方々、頭撮りはここまでとさせていただきますので、どうぞご協力のほどをお願いいたします。

それでは、議事を進めさせていただきます。今日は6都府県からご出席いただいておりますので、大変恐縮でございますけれども、各自治体、10分以内でお話をいただいて、足りないところは後でまたお話しいただく機会もあると思いますので、後ほどの質疑の時間をなるべく多くとらせていただきたいと思います。東京、静岡、愛知、三重、大阪、奈良、この順でそれぞれご説明いただいて、質疑は後でまとめてやることにさせていただきますと思います。よろしいでしょうか。

それでは、早速ですけれども、東京都からよろしくお願いいたしますと思います。

【河島東京都技監】 改めまして、おはようございます。

【家田委員長】 おはようございます。

【河島東京都技監】 東京都技監で都市整備局長を兼ねております河島と申します。本日は石原知事の指示を受けまして参っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。また、本日は東京都の考えをこうした場でご説明する機会をつくっていただきまして、誠にありがとうございます。では、早速、ご説明をさせていただきます。

お手元の資料、また、それをパワーポイント化したものがございますので、これに従ってご説明をさせていただきたいと思っております。

東京は、これまで他に類を見ない都市機能の集中、集積を源泉といたしまして、正確無比の公共交通網や安全な都市空間など世界を代表する大都市としての成熟を遂げてまいりました。しかし、国際経営開発研究所——IMDと略称と呼ばれておりますが、ここが公表している国際競争力の評価によれば、日本の国際競争力の総合順位は1990年代前半にはトップにあったわけがございますけれども、昨年2009年には17位、そして2010年、今年のランクとしてはさらに順位を下げ27位とその地位は大きく低下しております。

東京都は、昨年7月に目指すべき都市像の実現に向け戦略的に政策誘導型の都市づくりを展開するため、東京の都市づくりビジョンを改定いたしまして、国際競争力の強化や環境先進都市を目指すまちづくりを進めております。このようなまちづくりを進めていく上で、リニア中央新幹線の整備はまさに日本の経済発展を牽引し、国際競争力の強化に資するものと考えられますので、東京都も大変期待しているところでございます。

次のページをお願いします。本日は、リニア中央新幹線の整備に関しまして、都として4つの意見を述べさせていただきたいと思っております。こちらに表示してございますように、まず第1に大阪までの早期開業をぜひお願いしたいということ。それから、第2に鉄道事業者のまちづくりに対する積極的な協力が不可欠であるということ。それから、第3に始発駅の位置決定に当たりましては、都と十分な協議を行っていただきたい。そして、第4に他の大深度地下利用との調整を図る必要があるという、この以上の4点でございます。

次のページをお願いいたします。まず、大阪までの早期開業を求める。このなぜかということについてご説明を申し上げたいと思っております。JR東海さんによりますと、第3回小委員会のヒアリングにおきまして、第1段階としては名古屋まで開業し、経営体力を回復した後、第2段階として速やかに大阪開業に取り組むとされております。こうしたJR東海さんの事業者としてのお考えをよく認識した上で、あえて都としては大阪までの早期開業、できるだけ早期の開業を求めたいと思うわけでありまして。

その理由として3点ご説明をしたいと思うのですが、まず大阪までの開業というのは、我が国の、先ほども申しました最近低下している国際競争力の強化に非常に大きな応援とございますか、後押しになると考える。同時にまた大阪まで早期開業することによって利用

客の増大を図ることもできると考えられるからであります。先ほどもお話ししましたように、近年、国家間の都市間競争が激化しております。特にアジアにおける非常に成長力の高い国々との国際競争というものは、そして都市間競争というものは極めて熾烈なものになると考えております。我が国のこれまで太平洋ベルト地帯におきましては、経済規模がカナダに相当するぐらいの、そういう首都圏と、それから、中部圏、近畿圏、それぞれ一国に相当するほどの経済力を持った大都市圏が互いに200から300キロの距離で隣接しておりまして、これを東海道メガロポリスと呼び、これまでの日本の経済成長が支えられてきたわけでございます。

この3つの大都市圏の交流を支えてきたのは、これまで東海道新幹線や東名・名神高速道路であったわけでございます。これがリニア中央新幹線によって、三大都市圏が1時間強で移動可能となりますと、それはビジネス面におきましても、また、生活面におきましても、もう単一の大都市圏と呼んでいいほどの一体的な機能を備えると考えられるわけがあります。その集積のメリット、そういった大都市圏全体のパワーというものを生かすということによって、その都市圏が結合され、そして経済規模は世界の諸外国と比較しても、この三大都市圏を合わせると世界第6位のフランスと同等の規模となるわけであります。さらに、山梨、長野、静岡等の他の都市圏も含めると、経済規模は世界でも第5位のイギリスを上回る、7,200万人の大交流リニア都市圏と呼ぶようなものがほぼ1時間で結ばれるという大変なこれまでの世界各国の都市圏の中にも全くないような状況が生まれる。そういったパワーをぜひこれからの我が国の経済活力に生かしていくことが必要であると考えた次第です。

それから、第2の理由でございますが、これは羽田空港の国際線枠の拡大がこのリニアの整備によってさらに可能となるということでございます。本年10月、羽田空港は新滑走路の供用開始にあわせまして、昼夜合わせて約6万回の国際定期便の就航が決定しておりまして、さらに5月に出された国土交通省の成長戦略会議の報告書では、平成25年度には国際線枠を9万回に拡大する方針を打ち出しております。この再拡張により成田、羽田両空港の発着回数は年間66.7万回に達する見込みとなっております。しかし、2010年代後半には航空需要の着実な伸びによりまして、空港容量は再び満杯状態になることが予想されております。この増大する航空需要に的確に対応するためには、昼間の国際線発着枠や空港容量のさらなる拡大が必要となります。

第3回の当小委員会のJR東海提出資料によりますと、リニアの大阪開業後の新幹線と

航空機のシェアの変化が掲載されております。その変化をあらわしたものがこの資料、棒グラフ左側になるわけでありまして、現在の羽田ー大阪間は、1日当たりの航空便は44便ございまして、これは年間の発着枠に換算いたしますと、約3.2万回に相当いたします。すなわち、リニアの大阪開業後はこれらの航空機需要をリニアに置きかえていくということになりますと、羽田空港の少なくとも年間3万2,000回の国内線発着枠を国際線に切りかえることが可能となる計算になると考えております。国内線の他の路線等々に与える影響などもより精緻に分析する必要があると考えております。

第3の理由でございますが、これはさまざまところで言われているとおり、大阪までの早期開業によりまして、東海道新幹線バイパスとして災害時などにおける安全・安心を早期に担保することができるということからでございます。平成7年に発生した阪神・淡路大震災におきましては、鉄道や道路などの交通機関も神戸市を中心に大きな被害を受けて、JR山陽新幹線は新大阪ー姫路間が寸断され、復旧まで3カ月を要しております。このような幹線交通の寸断による社会経済活動等の都市機能の停滞は国際的な評価や信用を失いかねません。駿河湾沖に震源地を持つ東海地震については、30年以内の発生確率が87%に達しております。震災時には日本経済を支える地域に甚大な被害を及ぼし、東海道新幹線利用者だけでなく、日本経済や国民生活の停滞を招くおそれがございます。

また、東海道新幹線は開業後46年目を迎えて、今後、経年劣化による大規模な改修が必要となってくるものが考えられます。そこで、災害に強い安全な国土形成に向けまして、幹線交通の機能が被災時や故障時に麻痺することがないように、信頼性を確保、向上することが重要となってきます。これは国際的な信用力ということにもつながる事柄でございます。そのためにもリニア中央新幹線を早期に大阪まで開業することにより、日本の大動脈を二重系化し、災害に強い国土を形成することが必要と考えております。

意見の2つ目は、次のページです。リニア中央新幹線の整備に当たりまして、鉄道事業者のまちづくりに対する積極的な協力が不可欠であるので、事業を予定しているJR東海さんにこの点をよろしくお願ひしたいということでもあります。リニア始発駅周辺では、国内外の市場をにらんだオフィス機能や地方企業のサテライト機能の集積、国内外からの旅客に対する商業、宿泊等のサポート機能の充実等、新たな開発が誘導されてくるものと考えられます。また、リニア中央新幹線の始発駅は多くの方が利用することとなり、交通への大きなインパクトを与え、駅構内や駅周辺部において利用者に不便をかけない十分な配慮が必要となります。そこで、リニア始発駅では、これらの需要等に対応すべく、駅及び

その周辺で必要となる公共・公益施設の整備について鉄道事業者の積極的な協力が必要となりますので、ぜひこの点をJR東海さんによりしくお願いしたいと考えております。

意見の3点目は次のページをお願いします。始発駅の位置決定に当たっては、都と十分な協議を行っていただきたいということでございます。都は都内始発駅について、ここに掲げております3つの観点からの検討が必要と考えております。まず、1つ目として交通ネットワークの観点から首都圏はもとより、国内外の多くの利用者の利便性を十分に確保する。2つ目として、都市づくりの観点からリニア始発駅が備えるべき機能を十分に確保するとともに、リニア中央新幹線の特性を生かした都市開発の推進に資すること。3つ目として、リニア中央新幹線の整備効果の早期発現の観点から、始発駅についても高い実現可能性を備えていること、こういったことが必要であると考えております。始発駅の位置については、これらを総合的に判断することが必要であり、事業者のお考えをお聞きした上で、今後協議してまいりたいと考えております。

最後の意見でございますが、このリニア中央新幹線は、都市部においては大深度地下利用によって整備されると聞いております。したがって、他の大深度地下利用との調整を図ることが必要となると考えております。リニア中央新幹線は、首都圏をはじめとする大都市部において、この大深度地下を走ることを想定しているわけでございますが、都内においては東京外郭環状道路の東名高速以南ルート、現在、整備計画では東名高速まで決まっておりますが、今後、完結させるためには東名以南のルートを確定し、整備をしていく必要がございます。その場合にも基本的には大深度地下利用が想定されますので、そういったところでの交差ということが生じる可能性がございます。そのほか、現在まだ浮上はしていない構想でも大深度地下利用が今後長期にわたって構想される可能性もございますので、大深度地下利用相互間の調整をしっかりとやっていく必要がある。こういった調整を十分に図っていただきたいと思っております。

以上、東京都の考えを申し上げさせていただきましたが、リニア中央新幹線は日本の国土の構造を変え、明るい未来を切り開く超高速大量輸送システムでございまして、都としても早期整備に向け、今後とも協力をさせていただきたいと考えております。以上で東京都の意見表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、川勝知事、お願いします。

【川勝静岡県知事】 家田先生、また、委員の皆様、静岡県知事の川勝平太でございます。

す。本日は中央新幹線小委員会で意見表明の機会をいただきまして、誠にありがたく感謝を申し上げます。これから中央新幹線と東海道新幹線のあり方に関する本県の考え方を述べさせていただきますけれども、両者の発展を支える、あるいは静岡県が両者の両幹線の発展に何ができるかという観点から意見を述べさせていただきます。パワーポイントもしくはお手元の資料をごらんくださいませ。

さて、2ページ目でございますけれども、静岡県の概要でございますが、人口が380万、全国10位、県内総生産は17兆円弱。1人当たり所得は東京、愛知に次いで全国3位でございます。製品出荷額は、スズキ、ヤマハ、浜松ホトニクス等々がございまして、これも全国3位。農産物、海産物を含めると全国47都道府県の中で1位でございます。食材の数は1位。ホテル・旅館等は、これは富士山、あるいは伊豆半島がございまして、全国1位ということでございます。

次、3ページ目をご覧くださいませ。静岡県の交通ネットワークの概況でございますが、真ん中に青い円形のものがございまして、これが富士山静岡空港でございます。平成21年、昨年夏、ちょうど13カ月前に富士山空港が開港いたしまして、静岡県に空の玄関口が整えられました。そして、平成24年度には、遅くとも新東名高速道路が西は引佐から東は御殿場、すなわち静岡県下150キロ、この新東名の供用ができるようになっております。我が国の大動脈でございます東名高速道路とともに、この富士山空港の真下に走っております東海道新幹線、この3つの軸ができて、縦軸におきましては、西から三遠南信自動車道、これは浜松と飯田を結ぶ道路でございます。今、これが建設中です。

それから、真ん中の中部横断自動車道は、これは清水港とございまして、これは今現在、静岡市でございます。静岡市と甲府を通りまして、そしてこれは上越に抜ける横断自動車道、これが建設中でございます。それから、一番右に伊豆縦貫自動車道というのが、これが年間3,000、4,000万人という人たちが訪れる、そのための縦貫のための自動車道でございます。また、港湾港としましては清水と御前崎、輸出では全国7位を誇ります御前崎港がございまして。

さて、次をご覧くださいませ。4ページ目でございますが、富士山静岡空港というものが昨年6月に開港したのでございますけれども、この静岡空港は本県の人口や経済力を反映いたしまして、国内の地域間を結ぶ国内6路線、北は北海道、札幌から南は沖縄まで、九州には鹿児島、熊本、福岡、そして日本海側には小松、それから、ソウル並びに上海、このような路線を有しております。チャーター便も1年で何とか186便、台湾便は10

0便以上という健闘でございまして、座席数で92万席でございまして、実際、この1年間で63万人の方が利用されておまして、搭乗率というのは66%ということで、ますますこの発展が期待されている中から、本年以降、エプロンの増設を行わざるを得ないほどの、また、運用時間延長の検討も行わざるを得ないほどの可能性を秘めた空港となり、6月12日には前原大臣がお越しになりました、地方空港のモデルというようにまでご形容くださいました。

さて、次の5ページでございまして、東海道新幹線の現状でございまして。1時間に「のぞみ」「ひかり」「こだま」が9・2・2という割合でございまして。要するに静岡県内にはこの浜松、掛川、静岡、新富士、三島、熱海、このように6つの駅がありますが、「のぞみ」は1つも停車いたしません。「ひかり」は静岡、浜松を中心に1時間にわずか1本、三島は1日、上下12本、熱海はわずか6本。しかも、各駅停車の「こだま」は30分に1本とはいえ、各駅ごとに、どの駅におきましても「のぞみ」と「ひかり」の通過待ちをいたしますために、停車時間は1駅ごとに何と4分、6分待たねばならぬということで、新幹線の利便性は著しく低下しているのが現状でございまして。

そうした中で、この小委員会におけるいろいろな議論の視点を拝読いたしますと、視点の④には利用者の負担と受益、視点の⑥には地域への影響というのがございましてけれども、それに対してこの東海道新幹線の新たな活用の可能性として、富士山静岡空港の真下に新駅を増設するという可能性、これは利用者の受益を大きく上げます。さらにまた、停車駅、停車数も増加することができることになる。「のぞみ」がなくなりますので、通過待ちをすることがありませんので、停車数も停車駅も増加することができるということでございまして。その結果、地域への影響でございましてけれども、東海地域の「こだま」停車駅の都市部の活性化というものが確実に見込まれるという、そういう論点を出すことができます。

そこで、静岡県がご提案申し上げますのは、7ページでございましてけれども、提案第1は、富士山静岡空港新駅の設置でございまして。真下に走っているわけでございまして。富士山静岡空港という新駅ができますと、航空機と新幹線とが一体化するという日本で唯一の新しい高速交通体系モデルになります。前原大臣が羽田に新幹線を引き込みたいと言われましたが、既に真下に、50メートル下に走っております。航空機と新幹線の乗り継ぎが直接的にできますために、中京圏、首都圏からの、あるいは中京圏、首都圏へのアクセスが飛躍的に向上いたします。そしてまた東名など高速道路ネットワークと連携した新幹線利用がこういった利便性向上につながるということでございまして。

この場所でございますが、ちょうど本県の静岡、浜松という両政令都市のど真ん中に位置しております。これは志太榛原・中東遠地域と言われますけれども、この地域への影響が極めて大きく、この地域が発展するということでございます。そしてまた併せて首都圏、中京圏へのどちらにも1時間程度で接続できるということから、首都圏や中京圏の空港と連携した高速交通ネットワークの整備という国家的見地からも有効なものと考えられます。

次の8ページをご覧くださいませ。向こうに富士山を仰ぐことができるので、これは富士山静岡空港という名称でございますけれども、東海道新幹線がこの空港の中央、ど真ん中、この牧之原の大地の上にこの空港がございますが、この牧之原の大地の50メートル下を東海道新幹線が通っている。ターミナル直下を東海道新幹線が通過しているという、そういう場所でございます。

さて、9ページをご覧くださいませ。次の9ページは東京駅、名古屋駅からの空港駅のアクセスの時間でございますけれども、東京、名古屋へ1時間程度で到達できるという位置でございますことを確認いただければと存じます。

次に10ページでございますが、先ほど申しました陸・海・空の交通ネットワークのモデルになり得るということでございますが、この周辺には東西方向に東名高速道路、そして24年に供用ができます新東名高速道路、鉄道は真下に新幹線、そして東海道在来線もその付近を通過しているわけでございます。南北方向にはこの御前崎港が真南にございまして、高規格道路がほぼ整備されております。この12月には東名と御前崎が高規格道路で結ばれることとなります。このように富士山静岡空港新幹線新駅はこの地域の陸・海・空の結節する交通ネットワークの中心、または地域だけでなく本県、あるいは東海地域全体の発展の核になるものと見込まれるわけでございます。

その次、11ページをご覧くださいませと、企業立地にかかわる図を示しておりますけれども、平成21年段階で44件、70ヘクタールもの全国第5位となっております。特に空港、御前崎の周辺で輸出用機械などを中心に企業立地が進んでいるのでございます。

12ページをご覧くださいませ。東海道新幹線が真下に通ることがわかりまして、地元におきましても東海道新幹線静岡空港駅設置期成同盟会というのが既に平成10年、10年前に結成されております。また、空港ができました後、こちらで多くの人が見物に訪れられるという事態が起こっておりまして、ここを空港ガーデンシティ、エアポートガーデンシティ、あるいはエアポート楽座というような集客が今起こっておりまして、交流人口の増加が大きく期待されるところでございます。

次の13ページをご覧くださいませ。これが静岡県提案の第2になるわけですが、地方を活性化する東海道新幹線の新しい運用形態として「のぞみ」がなくなりますので、「こだま」と「ひかり」の停車数の大幅増加ということが出来ますので、そのような運用形態というものをお考え、ぜひ賜りたい。それから、「のぞみ」の機能が中央新幹線に、下に移りますものですから、通過待ち時間がほとんどなくなりますので、「ひかり」と「こだま」の停車増ができる。停車する回数が増え、かつ本来のこのスピード、速達性が回復するということでごさいます。この結果、観光地でごさいます熱海、三島、あるいは富士、掛川といったところの「こだま」駅停車駅の都市におきまして、中京圏への、あるいは首都圏への通勤、ビジネスの利便性が高まることになるということでごさいます。沿線地域が極めて活発化することになると期待されます。

さて、提案の3でごさいます、そのためにどうすることができるかということの方向付けを願いたいわけでごさいます。中央新幹線の開業と同時期に新駅が開業できるのが望ましい。2025年ないし2027年というふうには中央新幹線の開業が見込まれているところでごさいますけれども、新幹線の新駅を設置するには、事前の調査や調整が相当年数を要しますために、中央新幹線の整備計画とともに東海道新幹線の新駅設置を明確化していただければと存じます。そのことがこの地域の東海道新幹線の新しい活用になるということでごさいます、待避線の必要につきましても、もはや掛川はすぐ15キロのところにごさいますので、そこで待避線ができますので、果たして待避線が要るかどうか、要するに両側に駅だけをつくったらいという状況であると考えておりますので、そのあたりのお考えもぜひ含めていただきたいと存じます。

それから、15ページでごさいます、中央新幹線に対する静岡県の期待は極めて大きなものであります。静岡県は防災先進県であります。東海地震がいつ起こるかわからないという中で、中央新幹線ができますと危機管理の観点から大規模地震災害等に加えまして、いわゆるリダンダンシーの確保ができるということでごさいます。そしてまた、もちろんこれは大きな経済効果が生まれます。静岡県といたしましては、沿線地域としましては南アルプス地域での地質調査など、積極的に協力してまいりたいと存じます。

以上、申し上げましたが、まとめますと、東海道新幹線の新しい運用形態を生かした陸・海・空の結節によるモデル、これが可能であるというところから、富士山静岡空港の新駅を設置されることが、その重要な突破口になる。そして地方を活性化する東海道新幹線の新たな運用形態といたしまして、「ひかり」「こだま」のこの駅における停車数、停車増を

お考えいただければと存じます。そうしたことを新駅の場合におきまして、設置をするには、その方向付けをリニア新幹線と東海道新幹線と同時に、この新駅の設置の方向付けをお考えいただければと存じます。

以上、3点につきましてご提案を申し上げまして、静岡県の意見発表とさせていただきます。ご清聴、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。

では、引き続きまして神田知事、よろしくお願ひします。

【神田愛知県知事】 愛知県の神田でございます。早速、ご説明を申し上げますが、お手元の資料の表紙をはねていただきまして、まず、2ページをご覧いただきたいと思ひます。今日、私からお話を申し上げたいと思っております3つのポイント、1つは交通の要衝である名古屋、2つ目には大都市圏における大規模工事、そして、3つ目には交通機関としての魅力の向上という視点から簡単に申し上げたいと思ひます。

3ページをご覧いただきたいと思ひます。まず、交通の要衝という点でございますが、リニア中央新幹線と現在の東海道新幹線、東京―大阪間で唯一クロスするポイントが私どもの地元、愛知県名古屋になるわけでございます。したがって、この東京―大阪間の移動において名古屋を経由する4通りの経路が確保されるということになるわけでございます。とても重要な意味を持つものと思っております。つまり、利用者に対しましては、移動経路の選択肢を広げ、二大新幹線の多様な使い方を創出するという意味もござひます。それからもう一つは、日本の大動脈輸送の二重化を構築するものでござひますが、その機能が十分生かされるためには、このクロスポイントとなる名古屋が大きな鍵を握っているという観点であります。順次ご説明申し上げます。

4ページをお願い申し上げます。クロスポイントであるということ踏まえて、最初に名古屋駅における結節性の強化という点を申し上げたいと思ひます。御高承のとおり、現在の名古屋でござひますけれども、東海道新幹線をはじめ、中部圏の各県を結ぶJRの在来線、それから、主に関西との結びつきが強い近鉄、あるいは愛知県を中心として県内各地を結ぶ名鉄、こうした複数の鉄道路線のいわば要衝になっているのが名古屋駅であります。また、高速道路が大変発達しておりまして、縦横無尽に高速バスなどもこの名古屋をターミナルにしてネットワークを結んでおります。加えて空のゲートウェイである中部国際空港とも約30分で直結をいたしてござひまして、広域交通ネットワーク上の一大拠点になっているのがこの名古屋でござひます。

したがいまして、二大新幹線のネットワーク効果をより一層発展、発揮させるためには、私はやっぱり乗りかえ時間の短縮というのが極めて重要な視点だろうと思っております。このことは交通機関が大変輻輳しておりますこの名古屋の複雑な立地条件の中で、リニア駅の設置場所をどうするのか。どこの場所を選ぶのか。当然、シンプルでわかりやすい動線となるよう計画を立てていただく必要があろうかと思っておりますし、それが時間短縮にもつながるものであろうかと思っております。スムーズな乗りかえというのが、このクロスポイントである名古屋における二大新幹線の効用を一段と増すものだと思いますので、今後、計画を具体化させる中で、この点についての十分な配慮をお願いしたいと思います。

5ページをお願い申し上げます。ここではリダンダンシーの観点における名古屋駅の重要性を申し上げます。二大新幹線の唯一のクロスポイントであるこの名古屋駅でございますけれども、御高承のとおり、東海地震、東南海地震など大規模災害によって2本とも機能しなくなると、折角の二重化が全く無駄になります。国土の大動脈が分断されることになるわけでございまして、その影響は計り知れない。これは今、静岡県知事さんもお話のとおりであります。

そこで、問題はこの災害から、いかに機能を守るかということでございますけれども、大深度地下というのは地震の影響を受けにくいと言われているわけですが、問題は地表部までの、例えば駅務室、通路、出口など、こうした所に被害を受けると、運行に与える影響は計り知れないものがございまして、結局、機能しえなくなります。したがって、大深度地下から地表部にかけて最新の耐震技術の導入はもとよりのこと、例えば避難誘導対策などハード・ソフト両面からの防災対策が肝要であろうと考えているところでございます。唯一のクロスポイントであるというゆえの、こうした防災対策は、より慎重に行っていただきたいというのがお願いでございます。

それから、次のページをご覧いただきたいと思いますが、拠点駅としての名古屋でございますけれども、もう既にご承知のとおり、この名古屋駅は世界的なモノづくりの拠点のビルなどが周辺に集積をいたしておりますし、先ほど申し上げましたとおり、中部国際空港と直結をして世界中からビジネス客など、多くの方々の来訪がございます。既に国際ビジネス交流拠点という都市形成が行われていると思っております。そこで、申し上げなければならないと思っておりますのは、今回、地下駅、地下構造ということになるわけでございまして、これは一般論でございますけれども、地下駅というのは地上駅に比べまして

閉塞感が強く、狭隘で圧迫感があり、また、景観の面などでもいろいろと問題があるわけ
でございます。

私はこのリニア、世界で誇るべき新しい大動脈を大深度地下を利用してつくろうという
日本のこれからの国土の形成にとっても過去にない、新しいチャレンジでございますので、
これから開発されるであろう大規模地下空間、これを思い切った発想で従来の地下駅には
ない雰囲気やら、魅力やら、空間づくりをしなければならないと考えております。日本経
済を牽引し、世界のモノづくりの拠点として国際的にも通用する、例えば風格だとか、ゆ
とりだとか、開放感ある駅構造というものを構想していく必要があるだろうと考えている
ところでございまして、この点についても十分なるご議論をお願い申し上げたいと思いま
す。

次に、7ページをご覧いただきたいと思います。大都市圏における大規模工事だという
点についての説明をしたいと思います。リニアの県内予定ルートでございますけれども、
名古屋市をはじめ、密集市街地の中を通ることになります。そうした中で鉄道における大
深度地下利用としては、初めてのケースになるわけでございます。もとより大深度の工事
でありますので、シールドなどの工法が行われるでありましようけれども、立坑やら変電
所設備など地上部においても関連の工事がたくさん行われることが予想されます。建築物
が集積し、交通が輻輳する大都市圏であるだけに、住環境、あるいは交通環境など広範囲
な様々な影響が想定されます。環境アセス、あるいは大深度地下利用法など諸手続がござ
いますけれども、私は構造やら環境への影響など、さまざまな情報をできるだけ早く正確
に、明確に県民、あるいは地域住民の皆さん方にご提供いただき、適切な理解を得ること
がこの事業の進捗の上ですこぶる重要だと思っておりますので、丁寧な対応が求められま
す。この点についてのご配慮もお願い申し上げたいと思います。

次に、8ページをご覧いただきたいと思います。交通機関としての魅力についてもお話
を申し上げます。この交通機関はビジネスで目的地へできるだけ早く行こう、これももち
ろん重要な要素でございますけれども、例えば観光などを考えてみますと、速さだけでは
なく景色など、道中の楽しみも重要な要素になってまいります。リニアはそのルートの
約70%が山岳地帯、あるいは地下トンネルと、このようになっております。リニアは革
新的な技術を駆使した乗り物でございますけれども、単なる高速輸送機関とするだけでは
私は物足りない。あるいはそのようにお考えになる方もたくさんいらっしゃるのではない
かと思えます。この点、JR東海さんももちろん既にいろいろ検討していただいていると

は思いますけれども、開業時を見据え、日本の最先端技術をいかして車内での快適性、娯楽性など、乗りたくなるような仕組みを持たせることがとても重要だと考えておりまして、そのことがまた利用者増をもたらす大きな要因にもなり、結果として全線の早期開業につながるものになる、そんなふうに思っております。

最後になりますけれども、次の9ページをお願い申し上げます。ぜひとも早期に実現をしていただきたいということについても少し触れさせていただきます。この写真は5年前の愛知万博のときの会場の1つの風景であります。超電導リニア館というパビリオンを民間パビリオンの目玉として出展をいただき、大変な人気を呼んだ施設でございました。この当時はまだ地形や地質調査の最中でありまして、リニアは夢のまた夢と、そんな印象を持ったわけですが、JR東海が自己負担による全線の建設の決定をされましたことによって一気に現実的なものになってまいりました。こうした長年の歩みをとめることなく、実現に向けて進んでいただきたいと思っております。整備計画の早期決定を私も心から望んでおります。

委員会におかれましては、どうか地域が納得できる客観的、中立的なご判断をいただき、速やかに答申を出していただきたいと思っております。JR東海の英断にも大いに評価を申し上げますし、また、沿線地元としてもできるだけのご協力を申し上げます、一日も早い開業をお願いしたいと思います。私からは以上でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

続きまして、三重県の江畑副知事、よろしく申し上げます。

【江畑三重県副知事】 三重県でございます。本日はこのようにリニア中央新幹線に対する三重県の意見を述べる機会をいただきまして、誠にありがとうございます。本来ですと知事がご説明申し上げるところでございますが、本日どうしても出席できないということで、私が代わりましてご説明申し上げたいと思っております。

意見を述べる前に、簡単に三重県の概要について何点かご説明申し上げたいと思っております。資料をお開きいただきまして、まず1ページですが、三重県の地勢ということで、三重県は日本列島のほぼ中央にございまして、中部圏・近畿圏のいわば結節点というべき位置にあります。こうしたことから、この双方の地域と生活、あるいは文化、経済、そういったさまざまな面で関係が深く、行政的にも広域的な連携を進めているところでございます。県土は東西が80キロ、南北170キロということで大変南北に長い県土でございまして、人口が186万人程度ですが、北部に人口が集中しておりまして、大体7割が県庁所在地

の津市以北に居住している状況でございます。

それから、次の2ページは産業でございます。三重県の産業の特徴は製造業の割合が高いということで、県内総生産の約4割が製造業です。平成20年の製造品出荷額等は全国9位です。四日市の石油コンビナートをはじめといたしまして、半導体、液晶、自動車関連の産業がたくさん集積をしております、この右上の円グラフで見いただきますように、自動車関連、電子部品・デバイス・電子回路、化学を含めまして半分を超える54%を占めているという状況です。また、企業の立地も進んでおります、平成21年の立地状況は、大変な経済危機で全国的には非常に企業立地が減少している中でも、かなり高水準で立地が進んでいるという状況です。

この要因はいろいろありますが、後ほどご説明申し上げますが、平成20年4月に新名神高速道路、これは三重県の亀山ジャンクションと滋賀県の草津のジャンクションを結ぶ道路ですが、この開通によりまして大津、京都まで約30分、40分で結ぶと、そういう状況になったということが1つの大きな要因かと考えているところでございます。

それから、次のページは、三重県は大きな観光地であり、観光についても簡単にご説明申し上げますが、ご案内のようにお伊勢参りの目的地でございます。年間800万人もの方々が訪れます伊勢神宮をはじめといたしまして、世界遺産の熊野古道など多くの歴史文化遺産がございます。また、食材ということで松阪牛でありますとか、伊勢海老ということも特徴ですし、また、F1の鈴鹿サーキットとか、忍者の伊賀地域とか、そういう特徴ある地域もあり、平成21年の観光レクリエーション入込客数の推計で3,370万人という状況でございます。

それから、次のページ、三重県の交通網についてご説明申し上げます。まず、小さい図で大変恐縮ですが、鉄道網につきましては、JRが名古屋と大阪の難波を結ぶ関西本線が本県を通過しております、四日市、亀山、あるいは伊賀上野を經由しております。また、亀山から南に向けまして紀勢本線、それから、紀勢本線は熊野市を經由いたしまして和歌山県の新宮に伸びておりますが、参宮線が伊勢市を通りまして鳥羽に向かっております。また、近畿日本鉄道が名古屋、大阪の難波とそれぞれ伊勢志摩を結ぶ路線がございます。それから、高速道路も大変充実しております、先ほど申し上げました新名神高速道路をはじめとして、横の道路としては、これは自動車専用道路ですが、奈良県の天理を結びます名阪国道、それから、東名高速道路を結びます伊勢湾岸道路、それから、南北では東名阪自動車道、伊勢自動車道がございます。

それから、南の方への整備が遅れておりますが、紀勢自動車道、これが高速道路、自動車専用道路で平成25年度までには熊野市まで開通する予定であり、また、新名神高速道路も平成30年度には本県内では全線が開通する予定です。こうした既存の交通網、それから、今後整備されます三重県内のリニアとの連携によりまして、例えば今、東京から三重県を代表する観光地の伊勢まで、現在、大体3時間半かかっておりますが、これが大体2時間程度短縮できまして、1時間40分程度で到着できるというふうに考えているところです。このように三重県にリニア中央新幹線が開業し、駅が設置され、アクセス時間が短縮され、交流人口が増加すれば、さらに観光客が増加するということと、それからまた、産業面におきましても産業集積の強みを生かしまして、本県の産業発展に大きく寄与するというふうに考えているところです。

続きまして、三重県の意見ということで5ページ以降、まとめています。まず、リニア中央新幹線につきましては新たな国土の大動脈として、経済社会を支え、そして移動時間の大幅な短縮によりまして大交流都市圏を誕生させ、そして交流の拡大による経済の発展を期待されているところです。また、災害時の東海道新幹線のリダンダンシーの確保、それから、国家的なプロジェクトとしての実現により高速鉄道、あるいは製造業などの国際競争力の向上にも寄与するという点からも期待が持てるということで、こうしたことからリニア中央新幹線の計画には大いに賛成であり、少しでも早い実現をしていただくということで、もたらされる便益がさらに高くなるというふうに考えているところです。

現在、JR東海によりますと、大阪までの開業時期を2045年と表明されておりますが、今から見ましても35年も先の話であるということと、また、名古屋までの開業時期から18年後ということもございますので、日本の国土の中心である地域に誕生いたします大交流都市圏による経済の活性化などを考えた場合には、少しでも早い全線の早期実現を望むもので、そのためにはまず整備計画の速やかな決定をお願いしたいと考えているところです。

それから、次のページ、2つ目の意見は、駅設置に伴う費用負担についてです。先ほど申し上げましたようにリニア中央新幹線は何を申しましても国家的な大プロジェクトです。また、駅の設置費用につきましては、本来は事業主体が負担すべきものと考えているところです。またさらにターミナル駅の所在する都府県については、全額JR東海が負担するという表明もされているということから考えても、この地元負担での中間駅の駅設置という考え方については、公平性を欠いているのではないかと、住民の理解がなかなか難し

いのではないかと考えているところです。リニア中央新幹線は国家的なプロジェクトですので、この沿線地域の住民が納得できますよう、地元負担によらない駅の設置について、JR東海と国がご協議いただきますようお願い申し上げます。

次のページですが、三重県におきます経済の発展という観点からの意見です。首都圏との移動時間が大幅に短縮されるということによりまして、中部圏と近畿圏の結節点である三重県の果たす重要性といったものが大いに高まってくる。その結果として本県への経済の便益が大変大きくなると考えております。産業の集積、あるいは充実した道路交通網、あるいは地価の安い本県におきましては、さらなる企業の進出が期待できますし、また、雇用効果も大変大きくなると考えております。また、観光につきましても、こういう人口を拡大するという一層観光産業が盛んになるということは期待しているところです。

ただ、そのためにはやはりルートの設定、それから、駅の位置、ダイヤ、在来線などの交通網との連携が特に重要になると考えているところです。中でもダイヤにつきましては、特にターミナル駅であります名古屋の隣の駅となることが予想されるわけですが、このダイヤの設定によっては利用客が少なくなるということも危惧されるところです。もちろん、リニア中央新幹線は移動の時間短縮が最大のメリットであるということは承知しておりますが、ぜひ地域振興の観点からも十分にご協議をお願いしたいと考えております。

また、ルート、それから、駅位置、在来線などの交通網との連携につきましても、今後、県としても調査、あるいは市町などとの協議を行っていきたいと考えているところです。先般、JR東海が地域、地方自治体と協議の場を設けるという意向を表明されておりますが、協議や決定のスケジュールの明示などダイヤ同様、十分な協議の機会の確保をお願いしたいと考えております。

最後になりましたが、三重県の現在と今後の取り組みですが、本県におきましては、昭和53年にリニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会を設置いたしておきまして、知事が会長を務めております。毎年促進大会を開催し、決議等を行うとともに要望活動、広報啓発活動を行っております。今後は今申し上げました経済効果などを調査いたしまして、効果的なまちづくりの検討、在来線など他の交通網との効果的な活用に向けて取り組んでいきたいと考えているところです。

以上、本県の意見とさせていただきます。どうも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。

続きまして、大阪府、小河副知事、お願いします。

【小河大阪府副知事】 大阪の小河でございます。このような機会をいただきまして、ありがとうございます。残念ながら、知事が参れませんでしたけれども、この中央リニアに関しましては非常に熱い思いを持っておりまして、早期実現について委員さんによろしくと伝えてくれと言われておりますので、先に述べさせていただきます。

それでは、早速、説明させていただきます。まず、大阪府の意見のポイント、結論を先に言いますと、中央新幹線につきましては、国家プロジェクトとして大阪までの早期全線整備を目指していただきたいということでございます。このリニア中央新幹線は、都市間競争に勝つためのほんとうに必要なインフラである。日本の成長にとっては待ったなしの状況にあるということで、国のリーダーシップによって早く大阪までの早期全線整備を目指していただくということが不可欠だということでございます。

それでは、具体的に説明させていただきます。まず、早期全線整備を主張する理由としましては、第1点が成長著しいアジアとの都市間競争に勝ち抜くということでございます。全線整備の時間短縮効果により海外の一国にも匹敵するような三大都市圏を持つ巨大なスーパー・メガリージョンを形成するという。それから、観光戦略におきましても、観光メニューの多様化等で訪日外国人がさらに上積みされていくということでございます。もう1点の理由としましては、大規模自然災害に対する国土軸のリダンダンシーの確保という点でございます。

まず、都市間競争力の強化についてでございますけれども、国の新成長戦略などによりまして、首都圏、関西圏がフルセットのメガリージョンとして個性を發揮しつつ、2つの成長エンジンで日本の経済成長を牽引していくということを言っておりますけれども、中央新幹線によりまして、その都市圏がつながれ、三大都市圏が1つとなったスーパー・メガリージョンが形成されることとなります。各都市圏の経済活動の相互補完性が強化されるとともに、クリエイティブ産業の比率が高まり、都市の国際競争力が強化されるということです。その結果、日本の力強い経済発展と魅力的な文化の誕生を促進することとなります。

次に、観光戦略でございますけれども、新成長戦略では訪日外国人の獲得を年間2,500万人、将来的にも3,000万人を目指すということになっております。日本政策投資銀行の資料によりますと、北京や上海等の中国人観光客の6、7割が東京、大阪をめぐるゴールデンルートツアーの客であります。現在でも成田、羽田に入国して新幹線で関西方面に来て関空から出る。その逆もございますが、そういったアジア系の旅客が非常にいらっ

しゃいます。

それがこの中央新幹線、短時間で結ぶことによりまして、さらに上乗せすると同時に、現在ある新幹線のネットワークを活用することによりまして、東京から大阪を観光して、さらに広島、博多まで行ったり、また、大阪から東京へ観光して新潟、仙台といったようにエリア拡大が可能となります。また、単に観光目的ではなくて、ビジネス客が少し観光したり、また、日本の高度な医療を受けるために訪れる人が少し観光するといったことも可能となります。その結果、訪日外国人観光客の上積みが期待できるものでございます。

リニア中央新幹線の開業の効果といたしましては、建設促進期成同盟会の資料でございますけれども、海外の一国にも匹敵するようなスーパー・メガリージョンの便益につきましては、大阪開業後50年間の累積として15ないし21兆円と試算結果が出ております。ちなみに、三大都市圏のGDPで言いますと、ドイツとフランスの間ぐらいの規模でございまして、将来的にはスーパー・メガリージョン内で三大都市圏が経済活動の相互補完等を行って、日本の国際競争力がさらに強化されることとなります。

早期全線整備の必要性の2つ目の理由でございますけれども、これも先ほどから各県の知事さん等がおっしゃっていますけれども、国土軸のリダンダンシーの確保でございます。東海道新幹線利用が年間1億5,000万人というように、東京－大阪間の大動脈輸送は東海道新幹線のみ依存している状況でございます。発生確率の高い東海地震や南海地震などの大震災等、予期しない自然災害による断絶は日本社会経済全体に大打撃を与えることから、早期全線整備による国土軸のリダンダンシーの確保が急がれるところでございます。JRの説明によりますと、東海道新幹線の老朽化対策も必要です。リニア中央新幹線の大阪開業目標2045年には80歳という新幹線になるということでございます。

まとめとしまして、中央新幹線の意義について、国とJR東海の立場で考えた場合、目的は少し異なる部分はございますけれども、目指す方向は同じでございます。最終的には日本の国際競争力の強化につながるものと考えております。JR東海の4月28日の取締役会におきまして、自己負担による大阪までの事業実施を決められ、早期整備を目指すという発言がございまして非常に意を強くしたところでございます。ありがたいことでございます。一方で、経営上のリスクとして時間軸で調整するとして、名古屋開業後、約8年間の経営体力回復期間として空白期間が設定されることも事実でございます。我々としては、一日も早い早期全線整備を望んでおりますけれども、民間企業でございますJR東海に経営を度外視した早期整備を押しつけることはできないと思っております。

そこで、我々といたしましては、今現在、遅々として進まない整備新幹線のようなことにならないためにも、円滑で着実な大阪までの早期全線整備のため、国におかれましてJR東海の健全経営、自主性を尊重しつつ、しっかりしたリーダーシップを持って早期整備を進めていただきたいと思います。関西圏からの利用客も多いことございまして、早期に大阪まで開通することにつきましてはJR東海にとってもメリットがあると考えています。

最後になりましたが、大阪エリアにつきましては、関空、大阪駅、新大阪駅等、多様な開発拠点が存在してございます。中央新幹線のルートやターミナルについて、今後、JR東海さんに対しまして大阪府、大阪市をはじめとする地元が納得できる協議をお願いするものでございます。

以上でございます。ありがとうございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

最後になりましたけれども、奈良県の荒井知事、よろしく願いいたします。

【荒井奈良県知事】 このような機会をいただきまして、感謝申し上げます。資料の初めに書いてございますが、東京・大阪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奈良県では強く要望しております。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ものでございます。

では、奈良県の意見を申し上げます。最初の中央新幹線が全国新幹線鉄道法の体系のもとに整備されるということは望ましいことかと思いますが、同法1条の法の目的に沿って基本計画などが策定されるのがいいかと思います。1条の目的に書いてございますが、キーワードは高速輸送体系の形成、国土の総合的かつ普遍的開発、そこから国民経済の発展、また、国民生活領域の拡大、地域の振興という大変重要な言葉が並んでおります。その意味するところを奈良県の立場から申し上げたいと思います。

リニア中央新幹線は、東京－大阪間の大量輸送需要を満たすためだけでなく、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、ということが国土の総合的、普遍的開発に寄与するということに思います。パワーポイントの10ページ目を開いていただきたいと思います。高速性能が中心軸で発達いたしましたのを、それを横に均てんするというのがイメージでございます。中央新幹線の山のほう、紀伊半

島というようなことをございます。

なお、次に高速輸送体系と書いてございます。高速鉄道体系と書いていないわけですが、高速輸送体系という中には大規模国際空港と新幹線の組み合わせが、我が国はどのようなわけかヨーロッパと違ってそういう組み合わせは考えられないわけですが、この審議会の場合は考えていただくのに最もふさわしい審議会ではないかと思いますが、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いただいたらどうかと思います。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、また、沿線の伊勢などの観光地、日本の誇れる自然環境豊かな観光地を訪れることができまして、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と思います。外国からの観光者の受け入れは国策だと聞いております。また、国内でも長野から沖縄へ、山の人々が海に行くというのはなかなか難しいわけですが、関西空港経由では容易になるものと思います。

次に、高速輸送体系の形成という観点からいたしますと、リニア中央新幹線の大阪市到達以遠でございますが、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て、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されてはどうかと思います。これは1条の列島中心部の国土の総合的、普遍的開発という言葉にひかれてのアイデアでございます。パワーポイントの図で示したようなイメージでございます。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目的に書かれております。

国民生活の領域の拡大は大都市間の需要だけでなく、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て、都市と地方の住民双方の生活領域が拡大するというのが必要なことと書かれているように思います。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・活性化が図られると思います。既存交通インフラとの結節が大変重要なことであろうかと思ひます。

以上のようなリニア中央新幹線に期待される役割を思ひますと、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ろうかと思ひます。国民生活領域の拡大に資するという観点からは、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が望ましいかと思ひます。鉄道自身は狭軌、標準軌、リニアと3つのモードが発生するわけですが、既存の高速鉄道、道路、あるいは在来線との接続は国

民生活領域の拡大に大いに資するものと考えます。

地域の振興に資するためには、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があるかと思えます。「のぞみ」と「こだま」型ではなしに「ひかり」型の運行形態を多用されるのが望ましいかと思えます。「ひかり」型といいますのは、大阪と、あるいは奈良、亀山と長野と東京というふうにステップ型の運行形態が多用されるのが望ましい。あるいは1つの列車の中での座席の配分が東京―大阪分と、あるいは途中の「ひかり」分というふうに分けるということも、その需要に応じて可能かもしれないと思えます。

それから、3つ目で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と、また、手続が必要かと思えます。また、駅の位置、駅の構造、地下、地表、高架という構造は、全幹法における建設費に要する費用の概算額、整備計画に定める事項になっておりますが、大きな影響を与えるわけでございます。地方公共団体に駅建設費用の負担を求めるということであればなおさらのこと、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聞くべきだと思います。先般のJR東海の発表では、奈良駅は地下で2,000億の負担が必要だと。どこに駅をつくるのか、地下は望ましくないと思っている上に2,000億というのは大変、高架に比べて膨大な額であるという感じを持っております。

3番目に駅の整備費についてでございますが、駅の整備に伴い地域に発生する受益の範囲内の負担とすべきと考えます。駅に設置される受益の範囲というのは、全幹法にも、少しフェーズは違いますが、コンテキストは違いますが、言葉はございます。13条の2項でございますが、鉄道建設支援機構が整備する場合、県に負担が求められ、その県が市町村に対して受益の範囲で費用の負担を求めるということが可能だと書いてございます。この利益を受ける限度という言葉をおこの際、適用すべきことだと思います。整備新幹線では国、地方が建設をして、受益の範囲で運営者が負担するということが、法律ではございませんが、スキームとして確立されておりますので、受益の範囲というのは逆に地域の受益、地域のB/Cが図られるべきだと思います。B/Cが低ければ、地域の人に対して背任になる可能性があるかと思えます。

また、その適用の延長ですが、駅が近隣府県と隣接した場合、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いただきたいと思えます。13条の2という規定がございます。13条の2は、国は新幹線、鉄道の建設に関する工事に必要な費用を負担する地方公共団体に対して、その財

政運営に支障が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。これは大変重要な規定でございます。今回のリニア中央新幹線の整備においても、適用していただきたいと思っております。

かつて長野新幹線の整備のときに、東京駅に1面2線の増加設備が必要となったときは、東京都にとっては全くメリットが発生しないと思われたにもかかわらず、東京都は100億ないし200億の地方負担を受け入れられたと聞いております。そのような中には地方の負担を国が支えた裏負担があったようでございますので、それは法律の適用か、実際かは別にして、そのような適用が望ましいかと思っております。

また、駅の構造が地上や地下などの違いによって建設費の多寡が生じたり、また、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になると大変な不公平感が生じます。その地域によって駅の建設費が上がったから負担するというのは建設コスト主義か受益主義かということになりますが、地方公共団体は建設主体のパートナー、運営主体のパートナーということではなくて、主体の外での協力者という立場であろうかと思っておりますので、受益の範囲での負担が望ましいと考える次第でございます。

次に9ページ目に参りますが、高速鉄道建設の効果の一体的な発現、建設コストの削減、効用の増加などに配慮していただきたいということでございます。早期に東京－大阪間を一体的に開業するのが望ましいと思っております。名古屋の開業ということになりますと、営業上も航空需要が現在ありませんので、その移転ということが見込まれないと今までの「のぞみ」需要を移転させる、あるいは地域の長野、岐阜の需要を発生させるということでございますが、大変弱い需要になるのではないかと思います。東京－大阪の需要、特に航空需要というのが1つの大きなターゲットになっているとすれば、一体的な開業が営業的に望ましいと思っております。

これは営業主体の話でございますが、沿線自治体のことではございませんが、そのためには先行投資や建設費の償還等に対する税制の特例措置、民間事業者からの資金調達手法についての検討をしていただければありがたいと思っております。一体的開業が難しいのは、JR東海のファイナンス上の理由であろうとも聞いております。そうすれば、今回の設備投資は既存の営業主体の複々線化事業という面がございますので、既存の営業主体からの便益を移転させるといった面での税制上の措置もこれらの対象になろうかと思っております。

次の点は建設コストの削減でございますが、超高速でありますので、例えば次の駅まで

10分、15分ということでありましたら、単線でもあまり差し支えないわけでございます。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も検討していただけたらどうか。ほくほく線ではトンネル内にすれ違い駅がありまして、単線で高速運行されているわけでございますが、リニアはなかなか鉄道の安全性ということであまり考慮されないようでございますが、一部単線ということも十分可能かと思えます。

それから、効用の増加でございますが、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するなど、貨物を乗せるということも効用の増加につながるのではないかと思います。航空の中の貨物室がございしますが、リニアでもクール便などは、リニアの中心部はなかなか冷えているようでございますので、クール便などには適用なことかと思っております。そのような意見を申し上げて、最後にこの図は、環状新幹線という図は一応想定で出しております。

以上でございます。ご清聴、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。

ご協力のおかげで、あと45分ほど質疑の時間がとれることになりました。とはいっても、45分しかないという面もありますので、効率的な質疑応答にしたいと思います。その運用の都合上、こちらの委員から基本的に質疑をすることになると思うのですが、委員のパートを3つに分けさせていただいて、それぞれのパートごとにまずやっつけようかと思えます。

それでは、恐縮ですけれども、勝手ながら私の右側の竹内委員から渡辺委員までの4人の方からまずご質問があれば、どの都府県さんでも結構ですのでお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

では、渡辺さんから。

【渡辺委員】 交通運輸の渡辺です。時間の関係もございしますので、簡潔に2点のご質問と1点の要望を申し上げたいと思えます。

1点目は静岡県さんに対するご質問なのですが、東海道新幹線の富士山静岡空港の新駅のご要望が出されましたが、これは費用負担はJR東海さんとお考えなのか、静岡県というふうにお考えなのかということと、どのぐらいの費用をお考えでしょうかということをお聞きしたいと思えます。

2点目は大阪府さんに対するご質問なのですが、先ほど早期整備に向けて国のリーダーシップが必要だということをご提起されておりましたけれども、このことはJR東海さんが

考えている現在の着工の予定を、前倒しをぜひしなければいけないという積極的な意味でご提起をされているのかどうなのかというのを少しお聞きしたいと思います。

最後に要望になりますが、これは質問というよりは、家田委員と国土交通省に対する要望ですけれども、ＪＲ東海さんが運行、あるいは建設の主体ですので、ぜひＪＲ東海さんの働く側、従業員、組合員の代表をヒアリングの場に呼んでいただきたいということを強く要望したいと思います。

最後になりますけれども、日ごろ交通運輸の関係で各自治体、公共交通の維持、活性化のためにご尽力いただいていることを改めて御礼申し上げて質問と要望にさせていただきます。

【家田委員長】 ありがとうございました。

それでは、まず川勝知事から。

【川勝静岡県知事】 静岡空港駅の可能性が３つほど考えられておまして、それぞれにおいてコストも試算されているのですけれども、一番近いところ、これは空港ターミナルの真下でございますけれども、しかし、これまでのところは待避線というものを前提にした、つまり、「のぞみ」が現行の形で運行されると前提にした試算で４５０億ぐらい、しかしながら、駅だけでございますと、あるいは、いわゆる待避線のない形ですとほぼ２５０億ぐらいかと試算をしております。しかし、これは暫定的な試算でございます、それと同時にどちらが負担するかということでございますけれども、もちろんＪＲ東海とご相談することになるかもしれませんが、こちらの負担というのは受益者負担ということもございますので、それも考慮に入れた上での我々は新駅の必要性を訴えているということでございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。

小河副知事、どうぞ。

【小河大阪府副知事】 ＪＲ東海の前倒しをお願いしているものでございます。ただ、ＪＲ東海さん自身がやっていただくということで、非常にありがたいですけれども、ＪＲ東海さんだけでいきますとやはり経営リスクがあるということでの空白期間も言われていますけれども、その辺につきましては我々としてそれを冒してまでということはなかなか言えませんので、そういったところについて国のほうからも支援していただきたいという思いでございます。

【家田委員長】 ほかの委員の方、いかがでしょうか。

廻さん。

【廻委員】 3点ございます。1つは愛知県の知事にお伺いします。交通結節点の強化についてかなり強調していらっしゃいましたけれども、名古屋―大阪間の早期開業についてはあまりお触れになっていませんでしたが、この発展についてはどのようにお考えなのか教えてください。

第2点目が大阪府さんにです。東京都さんは第3回目の本委員会でのJR東海さんの説明を踏まえていますね。東京都のプレゼンの4ページに、東京―大阪間リニア開業後はすべて新幹線になるというJR東海さんの説明を取り上げていらっしゃいます。伊丹空港へ東京の便は飛んでこないということですが、大阪府はこれをどのようにお考えなのかということ。

それから、奈良県の荒井知事になのですが、最後にご説明いただいた新たな高速交通体系の提案はとても興味深く勉強させていただきましたが、いつごろまでにこの案が完成したらそれなりの効果が出るとお考えなのでしょうか。40年後でも同じような効果があるとお考えなのか、この3つでございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。

では、神田知事から。

【神田愛知県知事】 願わくば三大都市圏をつなごうということですので、東京から大阪までできるだけ速やかに全線がつながることを、中間、クロスをする私どもの地域でも望んでおります。ただ、民間会社であるJR東海さんが自己負担でということを出されました。東京―大阪というとおよそ9兆円を超えんとするお金で、我々地方自治体がこれを負担するなどということは、たとえ一部でもとても及びもつかないことございまして、そういうことから言って東京―名古屋間がより現実的な話だということであれば、それはもう当然、我々はまずそれからということをお願いしております。

ただ、これは国がどういう形でサポートしていくかという仕組みづくりも、当然、必要になってくると思いますね。だから、そういうような様々な知恵の結集によって、より短縮化できたり、早まることは大いに望んでおります。

【家田委員長】 ありがとうございます。

小河副知事。

【小河大阪府副知事】 リニアができることによって、大阪―東京間の航空需要に関しまして、大阪府としましてはリニア開業後に伊丹空港をなくすという方向で考えておりま

す。

【家田委員長】 荒井知事、いかがでしょうか。

【荒井奈良県知事】 いろいろまでということですが、生きている間に、私のほうは短いですが、廻さんのほうは相当長いと思いますので、人によっては違うと思いますが、私にとりましてはできるだけ早く、生きている間にというふうに。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

ほかには。江頭さん。

【江頭委員】 静岡県の川勝知事をお願いいたします。JR東海によると、中央リニアをつくる目的は、1つは東海地震対策、それからもう一つは経年劣化対策という話でした。地震があった場合については、ただ単に東京と名古屋の間の交通が途切れないというだけでなく、当然、静岡県が中央リニアをどう利用するかということも入っていると思いますので、そういう点についてお考えがあればお聞かせいただきたいと思います。

それから、経年劣化対策のほうは、そのために、少なくとも一時は東海道新幹線の運行本数が減るとか、あるいは止まるということも含んでいると思うのですが、そういう点につき、お考えとか、ご希望とかがあれば伺いたいと思います。

【家田委員長】 川勝知事、お願いします。

【川勝静岡県知事】 どうもありがとうございます。本県が防災先進県として東海地震に備えるために、ほとんど1カ月に1回ほど訓練をしている。8.11の地震のときにもマグニチュード6ほどでございましたけれども、死者1人で済んだと。その規模としては小さな被害で済んだということでございます。空港ができて、それでヘリコプターでの運航もできるということになりまして、これが防災の拠点の1つになって、それを含めた防災拠点としての富士山静岡空港という、そういう役割が今出てきております。

さらに少し余計でございますけれども、今、青海地震の復興の途中でございますけれども、上海との空港便は中国東方航空というものでございますが、中国東方航空は青海地震に最初に支援に入った、人材を送った、物資を送った、また、被災者を運び出した。その中国東方航空と防災先進県としての本県と協定がこの5月に結ばれました。さらに浙江省と28年間の友好関係があるのですが、初めて外国と防災会議が開かれまして、空港が持っている防災機能というものが大変強く意識されているところでございます。

それで、この空港の、乗客となる方々は、大体静岡駅か、もしくは浜松駅におりられた方がバスで行くということになっておりまして、したがって、結果的に空港から新幹線駅

にいかに運ぶか。空港から浜松駅まで大体1時間ほどかかるわけですが、今まで運行がなかったわけですが、これも直行のバスを運行するということになりまして、新幹線と空港とのWin-Winの関係というものが今認識されつつあるということでございます。当初、新幹線と福岡便、福岡への新幹線と福岡便とが競合すると言われていたのですが、実際はそういうことではなくて、東海道新幹線を使う形で我々は空港から東海道新幹線へのアクセスを用意しているという状況でございます。そうしたことからリニア新幹線と東海道新幹線、空港ということになりますと、物資の輸送や、あるいは地震のときの対応にこれが有機的なネットワークとして生かせるというのが現在の考えでございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

竹内さん、どうぞ。

【竹内委員】 東京都と大阪府さん、それぞれに1つずつお尋ねしたいことがあります。東京都さんのほうは、都内の始発駅に対して十分協議をしましょうということでした。この点については、東京駅、例えば京葉線の駅なんか非常に遠いところにありますが、そういうちょっと遠い東京駅のようなことをお考えなのか、あるいは場合によっては新宿とか渋谷とか、山手線上の東京駅からちょっと離れたところ、そういうところも駅の可能性としてあると思うのですけれども、そういうところまで含めてイメージされておられるのか。そういう駅の立地のお考えについて、何かあればお伺いしたいというのが1点です。

それから、大阪府さんのほうにお尋ねしたいのは、いろいろご発表をおもしろく聞かせていただいたのですけれども、ご発表の内容が主に大阪より東側のほうに少し目が向いていらっしゃるような形だったと思います。私は大阪より西側のほうが気になっていまして、中央新幹線ができると西日本の大阪が玄関口になる。中央新幹線の西の玄関口として、大阪府はどのようにそれを活用されるのか、そういうことについて何かお考えがあればお伺いしたいというのが大阪府へのお尋ねです。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

では、河島技監から。

【河島東京都技監】 東京における始発駅の位置の話でございますけれども、今ご指摘のあったような、全国の在来新幹線が集中的にターミナル機能を發揮している東京駅というのももちろんあるし、それから、JR東海さんは今まで東京におけるJR東海さんの拠

点というようなこととか、あるいは羽田との接続性だとか、そういったことを意識されていると思うのですが、品川駅といったような、そういう案を正式にはないとは思いますが、お考えになっているやにも聞いています。

あと、東京都としては、新宿というようなこともずっと以前からの東京の都市構造といったような面での可能性ということは決してないとは言えない。それらのあたりについて、私どもやはり、まずは今回、JR東海さんがみずからの事業採算の中で、事業収支の中で整備をされるということであるならば、JR東海さんが具体的にどういう始発駅で運営をしたいのかということについて、まずは正式に東京都にお申し出をいただきたいと思っています。

私どもも実際に事業を行う鉄道事業者の方がどういう意向を持っているかということと別に、都市づくりの観点だけでこっちにしてくださいというふうにも、これはなかなか現実的にはいかないだろう。JR東海さんの意向を踏まえつつ、私どもその都市づくりとの調整をしっかりとできる、そういう検討をしていきたいと実は今考えています。そのために、じゃあ、どういう視点が必要かということについては、さっきご指摘したような3つの視点でございます。私どもの資料の7ページでございますけれども、全体の交通ネットワーク、この観点からやっぱり国内外の多くの利用者の利便者を第一に考えて決定する必要があるだろう。

それから、都市づくりの観点からもやはり、そういうリニアの始発駅にふさわしい整備ができる、そういう空間的な余地といいますか、物理的可能性を持っていないければ、ご指摘のように、果たして京葉線のような形でいいのかみたいな議論も当然あるかと思うんですね。それから、実際に事業者さんのそういうお立場から実現可能性、これは経費的なものも含めて実現可能性ということも大事にしたい。我々としては、この3つの視点で、東京都としてJR東海さんのお考えをお伺いしながら、しっかりと検討していきたいと思っています。

【家田委員長】 小河副知事、どうぞ。

【小河大阪府副知事】 今回のこの資料、特にこの中央新幹線というのはやはり国家プロジェクトとして都市間競争に勝つためにということに重点を置きましたので、どちらかというと、そういうスーパー・メガリージョンをつくっていくということで説明しましたが、当然ながら、観光のところで少し言いましたけれども、大阪まで来ることによって在来の新幹線を使った観光客の増加分もそうですし、大阪は当然ながら西日本の玄関口と言

ったら悪いですけども、そういうふうにも考えております。

【家田委員長】 ありがとうございます。

それでは、今度は私の左側からで、奥のほうから木場さん、林山さん、村上さん、3人から質問やご意見をいただきたいと思います。どの順でも結構です。では、木場さんから。

【木場委員】 私からでいいですか、遅れて来たのですが。

【家田委員長】 どうぞ。

【木場委員】 木場でございます。今日はありがとうございました。前回、神奈川県、山梨、岐阜、長野の4県にお伺いしまして、今日は6都府県の皆さん。これで10の自治体の方にお話を伺ったのですが、1つ共通しているのは駅の問題なんですね。ターミナル駅があるところ以外の方々はやはり経費のところでは相当なご負担と、それから不公平感を感じているということが実感として今のお話から感じ取れました。私はどちらかという利用者の方で考えますが、これだけの溝があると、計画を進めるためには大きな問題になると思われまますので、このあたりのご調整というのを国にお願いしたいと存じます。

あと、確認なのですが、前回の方々にも伺ったのですけれども、一応、この委員会というのは、中間取りまとめあたりまではリニアという方式と、それから、在来型という2つ、両方比較検討していくことになっているのですが、基本的には今日お集まりの6つの都府県の皆様はリニアということでお考えになっているという認識で、よろしいでしょうか。はい。結構でございます。ありがとうございます。JRさんも当然、リニアというところで、どこかの時点で絞って集中的にということをや第1回か2回の会議で申し上げたことがあるのですけれども、そのあたりもやはり今日は確認がとれて大変ありがたいと思います。

それから、利用者としての部分で今日面白かったのは、奈良県さんの最後のところの人間が乗る以外の発想というものです。スピードがありますから、物を運ぶ手もありますし、車内が冷えているというのも初めて聞きました。この点も勉強になりました。

以上でございます。ありがとうございます。

【家田委員長】 特にご質問はよろしいですね。

【木場委員】 質問は事務局になってしまいますので、今後の調整ということで結構でございます。

【家田委員長】 はい。どうぞ、ほかに。林山さん。

【林山臨時委員】 今日は貴重なお話、どうもありがとうございました。今、木場委員もおっしゃっていましたが、前回も、今日いらしている知事さん以外の自治体の方

にヒアリングして、共通しているのは、要望が強いということはよくわかりました。駅の建設費用負担の問題で幾つか、ターミナル駅の東京都、愛知県、大阪はちょっと別なのでしようけれども、僕はすごく面白いなと思ったのは、川勝知事の既存の現況の駅をうまく活用する。

それと、最後に奈良県知事さんがおっしゃったのですが、駅をつくったからといって受益は結構広いんだ。そういった負担方式があるのではないかというご意見を考えると、必ずしも各県、自治体に駅は必要か。くっついているところ、ターミナル駅は別ですよ。これはどうしようもないですが、途中の若干通過する駅、路線が通過する自治体とうまく隣接自治体間で調整して、2つで1つみたいな形にして両地域に便益が波及する。あるいはそうすると、ある種、地元負担としても建設費の割り当てが少なくなるというような、そういったフレキシブルな対応というのはご検討というか、考慮の余地があるのでしょうか。

【家田委員長】 どなたに伺うんですか。

【林山臨時委員】 三重県さんと奈良県さんですかね。

具体的に勝手に決めて申しわけないです。

【家田委員長】 では、三重県さんから。

【江畑三重県副知事】 私どもは特に県に設置駅をとということで要望している県でございまして、今ご質問にございました隣の県と連携してというところの考えは現段階ではございませんし、先ほどご説明でも申し上げましたように、受益を受けるから一部負担をしてもいいという考えでも、現段階では持っておりませんで、これは国家的プロジェクトなので、これはきちっと国とJR東海のほうでよく調整してほしいというご意見でございまして、本県としては県の負担のないような形で、虫のいい話かもしれませんが、県の負担のない形で県に設置駅をぜひお願いしたいという考えでございまして。

【家田委員長】 奈良県さん、もしありましたら。

【荒井奈良県知事】 交通体系上からすると、三重県と奈良県が2つで1つ、真ん中につくるという発想は全くありません。三重県は伊勢のほうに均てんする可能性がありますし、奈良は紀伊半島、あるいは近隣のいろいろな地域と便益を均てんさせるということ、重なれば1つということになると思いますが、重なっていないように思いますので、今回の駅の設置は、あまり重なっていない駅の設置構想のように思います。

【家田委員長】 林山先生、よろしいですか。

【林山臨時委員】 はい。結構です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

村上さん、どうぞ。

【村上臨時委員】 関連したお話になりますが、自治体の皆様が一様に言われているのは、大阪までの早期開業と駅設置の負担の軽減です。ところが、この2つは、相反する問題です。JRの負担を増やせば、JRの財務状況の回復が遅れ、大阪開業はますます遅れます。ということは、地元とJRの間で駅設置の負担の議論をしても、2つの問題を同時に解決することはできないということになります。問題の解決には、新たな投資の回収の仕組みが必要です。投資回収の公平感から言えば、駅設置の自治体だけで負担するのではなくて、もう少し広く薄くとる方法を検討することも必要だと思います。1つは固定資産税、あるいは期間限定した目的消費税、その他の可能性としては、ヨーロッパで実施されているような炭素税を財源として公共交通に投資する方法もあると思います。

しかし、そうした仕組みを入れるためには、地元だけではなくて、国民が納得できるものがが必要です。それは、リニアができることによって実現する未来の絵と投資を回収するビジョンだと思います。今回、各自治体からのお話を聞かせていただいて、欠けていると思ったのはこの点です。「地域の現状はこうなっています。リニアをつくと7,000万人経済圏ができます。大きな経済効果があります。」という流れの説明が多かったと思います。しかし、リニアの完成するのは、2027年です。2027年を前提に、リニアができると、どういった産業、ライフスタイル、ワークスタイルが実現するのかというビジョンが必要だと思います。特に、電子デバイスや単品の大量生産型製造業が地域の産業基盤になっている地域では、2027年まで今の産業構造が維持できている人は少ないと思いますので、現在の産業構造を前提とした議論ではなく、未来のビジョンを見せるということが必要だと思います。

岐阜県さんのプレゼンには、テレコミュニケーションとか、ウインタースポーツの国際的リゾート地とか、リニアを使って実現する地域のビジョンが示されていました。直接の利用者以外に負担を求めるには、まずそうしたビジョンを示した上で、負担についての合意形成の議論が必要だと思います。

【家田委員長】 特にご質問はよろしいですね。

【村上臨時委員】 ええ。特に質問は。

【家田委員長】 ありがとうございます。よろしいですかね。

それでは、続いて小山委員、青木委員、樫谷委員、よろしくお願ひします。

【小山臨時委員】 私もターミナルの位置についてお聞きしようと思っていたのですが、竹内先生からご質問いただいたので特にございません。1つだけ、神田知事にお尋ねしたいのですが、大深度の地下駅はゆとりがあって風格があるものでなければならぬということで、なかなか難しいご注文のような気もするのですが、これは地下駅だから必ずそうしなければいけないということではないと理解してよろしいのでしょうか。

【神田愛知県知事】 ある意味では、全く新しい日本における交通体系だと思いますね。大深度で駅ホームを始め、地下空間をこれから新たに作り出すわけでありますので、従来の地下空間というものの発想からは少なくとも転換しなければいけないだろう。新しい地下空間によるまちづくりだとか、あるいは魅力だとか、そういうものをどう作り出していくかということが、私は1つの大きなこのリニアの価値を高める視点だろうと思っております。先ほど駅の費用のお話がありました。とても悩ましい話ですね。地上駅と大深度の地下駅とはゼロが1個違います。いろいろ言われております2,000億だとか、3,000億だとかという単位は常識的に都道府県の予算規模からいって、簡単に負担できるお金ではありません。

例えば愛知県で言いますと、大体一般会計が今2兆3,000億ぐらいですから、もしそういうような事態の話が持ち込まれると、1割ぐらいに当たるんですね。もちろん愛知県よりも規模の小さい県は圧倒的に多いです。これが果たして現実かどうかということで、先ほどなかなかJRと話をつかないだろうということで、確かにこれは難しい問題ですが、例えば駅機能をどこで線を引くかという問題がありますね。多くの方々が行き交う公共的な機能を持った空間と、それから、純粹に営業ベースを中心とする駅機能と、そこら辺を機能的にも、あるいは構造的にもどこで仕分けをし、1,000億、2,000億のオーダーでかかるであろう費用をどのように分類し、精査するかということについては中間駅の各県を交えた議論はあってもいいと思います。おそらくこれからそういう作業がJR東海さんとの間であるのではないだろうか。

東京から大阪まで沿線9都府県がございますけれども、かねてから同盟会をつくって一緒にこの建設促進に取り組んでまいりました。各首長、知事がそのメンバーになってやってまいりましたけれども、例えば幹事会というものがありますので、この幹事会の中で、実務的なさまざまな議論の交換をして、この前、JRの社長さんも地域の皆さんと話してもいいというような提案もあったようでございますので、そういう同盟会の幹事会などをうまく活用して、もう少し議論を絞り込んでいくということは、あり得るのかもわかりま

せんし、あるいは、この皆様方の委員会への我々からのレスポンスができるかもわかりません。そのような可能性も、これから必要であればやっていきたい。たまたま今その同盟会の事務局をお預かりしていますので、うまく接点があれば、我々も同盟会として役割を果たしていきたいと思っています。

【家田委員長】 ありがとうございます。よろしいですね。

【小山臨時委員】 はい。

【家田委員長】 それでは、青木さん、お願いします。

【青木臨時委員】 ご質問は1点だけなのですが、奈良県さんから関空とつなぐというお話が出たのですけれども、大阪府さんはその点についてどういうふうにお考えになっていらっしゃるのでしょうか。

【小河大阪府副知事】 いいですか。

【家田委員長】 どうぞ。

【小河大阪府副知事】 この中央リニアを関空に直接入れるか、さっきも少し言いましたけれども、大阪駅、新大阪につなぐかについてははっきり決めておりません。ただ、いわゆる都心部と関空の交通アクセスは別途、この中央リニアではなくて検討を進めております。ですから、今のところ、我々としては中央リニアはどちらかという大阪とか新大阪とかいうのが強いのですけれども、まだ決定はしておりません。

【青木臨時委員】 ありがとうございます。

【家田委員長】 よろしいですか。どうぞ。

【青木臨時委員】 それから、全体的なお話を聞いた感想は、1つは先ほど木場さんもおっしゃっていたのですが、皆さんリニアを強く望んでいらっしゃるということなのですが、ただ、今後の議論をこの時点で急に絞ってしまうというのは、この委員会のあり方としては少し問題かなと思います。つまり、リニア以外の可能性も検討したほうがいいのではないかなと思います。

それから、最後の奈良県さんのプレゼンテーションで全幹法の枠組みの内容を示していただいたのですけれども、そのときにJR東海さんが自らやるということになると、地方の都道府県などは主体の外にあるというようなご発言があったのですけれども、そうすると、全幹法の枠組みで中央新幹線をやるのかどうかということ自体が問題になってきまうのかなという印象を持ちました。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

榎谷委員。

【榎谷臨時委員】 東京都にお聞きしたいのですが、今、大阪府に対する質問の中で以西というんですか、西のほうの話だった。東のほうも当然あるわけですね。東北地方ですね。そうすると、駅の位置によって、例えば新宿、あるいは品川が候補ということですが、そうすると東北新幹線とのつながりがありますよね。その辺はどうお考えになっているのか。これはJ R東海の事業としたら、東海として一番いいところがいいわけですね。ただし、J R東日本としてはちょっと困りますよねという話になるので、その辺のどういう調整をすればいいのかとお考えになっているのかがまず1つ。

それからあと、前回のヒアリングのときに神奈川県松沢知事のほうからだったのですが、相模原のほうにつくるんですよ、2,000億ぐらいかかるかもという話ですね。しかし、あの辺は町田からもたくさん来るから、人もたくさん来るでしょう。利便性が高まるでしょうから、そうすると東京都のほうも少し負担していただいてもいいのではないかみたいな話があったのですが、それは例えばそういう利便性ということ、都民に対する便益ということから見たら、この負担というものは考えられるものなのでしょうか。

その2点であります。

【河島東京都技監】 最初の在来新幹線、東北であるとか上信越だとか、そういったところの接続を考えれば、それは東京駅でつなぐのが一番ネットとしては組みやすい。当然、そういうお考えもあるわけですね。同時に羽田、海外からのお客さんが関西、中京圏、そちらへ移動するときに東京駅まで行って、東京駅で乗りかえていくほうが便利かということ、そうではないという、なかなか痛しかゆしの関係があると思うんですね。ですから、これから我々としてはそういうリニアをどういうふうこれから位置づけていくのか、国内の交通移動手段としてどういうふう位置づけていくのかということと、極めて密接にかかわる話かなと。航空とのつながりを重視するような、そういう交通手段として考えるのか、あるいは在来新幹線とのネットを重視するような、そういうものとして考えるのか。

その辺をよくこれからの議論の中でやっていく必要がある。それは単純にあるべき論だけでは効かないところが私どももあるというふうにも理解しております、やはり事業性というようなことが、東京駅はそれだけ集中しているがゆえに、空間的余地はもう少なくなっているという面もあるわけです。じゃあ、品川駅はどうかとか、そういったことも含めて東京と品川というだけでもし対比する場合には、そういうような考えをちゃんと詰めて

いかなければいけないかなど。まずはやはり私ども、JR東海さんとして事業をみずからやっていくという観点に立ったときに、どうしたいのだということを明確にさせていただく必要があるかと思えます。

それからもう一つは、前回のヒアリングで松沢知事のほうからお話があったと聞いておりますけれども、相模原に仮に駅ができた場合には、東京西部の多摩の都民にも便益が及ぶのではないかと。ただ、私どもといたしましては、今回のこの東海道新幹線のバイパスと言いながら、私どもはこれはやはりリニアであるべきだと。そういう従来にない高速移動手段を定時性を持った形で運行できる、こういうリニアであるべきだと思っています。そうするとリニアというのは、本来、航空機にかわるようなそういう高速の移動手段として運営されるべきである、運行されるべきである。

もちろん、地域振興の観点から中間駅を設置して、そういう地域の振興を図るということを否定するわけではありませんけれども、本来はやっぱり高速移動手段としてのその意義を最大限に発揮するものであるべきだと考えておりますから、東京の中で2つの駅をつくるべきだというような考え方は持っておりません。したがって、その中間駅について東京が負担をするという、そういうことはあまり考えるべき事柄ではないのかなと思っています。

【家田委員長】 ありがとうございます。

私からも幾つか伺おうと思っているのですけれども、その後でそれぞれ都府県の皆様方からつけ加えてお話しいただくようなことがあれば、一言ずつお願いしたいと思います。

基本的にはリニアか、在来型の新幹線かということは決まっているわけではありません。リニアに決定的に問題がある、技術的な問題があるということはあまりないと認識しているのですけれども、しかし、どんなものでもそうですが、メリットと弱点がありますので、まだまだ決まっているものではありませんし、それからまた中央新幹線についても、JR東海が自力でやることを前提にして議論をしているところではありますけれども、しかし、それがやるべき意義のあるプロジェクトなのかどうかもまだ決定しているわけではないので、これは皆さん方からのご意見も踏まえながら、別途の作業もあわせて検討するところでございます。

そういう前提の上で幾つか質問したいと思うのですが、1つは大阪府さんに伺いたいのですけれども、日本の経済が戦後何とかやってこれて、戦前で言えば大阪府がむしろ推進役だったわけですが最近の状況で見ると、首都圏はともかく、中京圏は非常に力強い一方

で、関西都市圏の経済力というのは非常に心配な面がある。これを三大都市圏を結びつけることによって、むしろ大阪の経済圏に対して大きなチャンスを生むのではないかという意見もあります。その場合に単にリニアでつながって何千万だかの都市圏ができれば大阪も元気になるに違いないというわけにはもちろんいかないとお考えだと思うのですが、では、そのときに大阪府はどんな経済ビジョン、あるいは都市ビジョンをお持ちなのか、その辺について、もしお考えがあれば一言伺わせていただきたい。これが1点です。

それから、関係するところは少なくないのですが、代表として愛知県にぜひ伺おうと思うのですが、こういうプロジェクトが進んだ場合に現在のJR東海のプロポーザルとしては、ターミナルの駅は運賃収入の中で賄っていくことになりますので、名古屋付近にできる駅はJR東海の負担でやっていくことになりますね。大深度地下だと。そうすると多くの場合には大深度で掘って行って、そして要らない空間は埋め戻して土になるわけですね。必要な空間だけ使っていくわけです。だけど、駅というものは、知事がおっしゃったとおりでありまして、単に運ぶだけの空間である必要はないわけだし、例えば公共的な空間だったり、あるいは地下でそんなことをやった例はありませんけれども、緑が都心の中に足りないのであれば、緑を入れてもいいんだし、憩いの空間でもいいんだし、もちろん商業があってもいいのですが、あるいは市役所とか、託児所とか、学校とか、図書館とか、そういうパブリック・ファンクションが入ったって不思議はないですよ、本来は。

そうすると、そんな何千億円もするような地下駅を自治体でつくってくれということは、到底財政規模からいって無理だと思うのですが、ジョイントをしながら、そういうパブリックなニーズも空間の中に入れていくという前提付きで、そういうときには、負担するのはJR東海か地元かのどちらかではなくて、もう少し妥協的な案ができると日本の駅というものが一歩も二歩も前に進むことができるのではないかと思うのですが、その辺について、もしお考えがありましたら伺わせていただきたいと思います。

それから、これは川勝知事に質問というよりは要望なのですが、東海道新幹線は1964年から活躍してきて、東海道新幹線という名前のわりには静岡県の新幹線というよりは、静岡県を通過していく新幹線という面が強かったと思います。だけど、もし仮に中央新幹線ができると、東海道新幹線が静岡の新幹線に生まれ変わる可能性を大きく持っていると思うんですね。そうすると先ほどの新駅の設置の件についてはもちろん大きなビジョンだと思うのですが、それ以外の都市圏についても、東海道新幹線の生まれ変わりにあわせて可能性を模索したり、どんなビジョンをつくっていくかということは大きな勉強課

題だと思うのですが、これは要望ですけれども、今後も継続してお考えいただけるとありがたいなと思った次第でございます。

そうしたら、大阪府さんと愛知県さんから私の質問に対して簡単で結構ですけれども、お答えいただけたらありがたい。

【小河大阪府副知事】 非常に大きな問題でございまして、まさに我々が今、知事とともに悩んでやっておりますが、単に都市間競争ではなくて、アジアを向いて、国際的に戦略で勝っていこうという大きな目標がございまして。ですから、今回も提案させてもらっているのは、大阪という意味ではなくて、もう少し大きな意味を考えてリニア中央新幹線をやっていこうと。その中で、東京があり、関西がある。そういう意味で関空政策にしても、空港政策にしても、港湾にしましても広い観点から取り組んでいこうとしており、それをもってそういうアジアに勝っていこうとか、そういう感じでやっています。具体的に言いますと、今、特にバイエリアに特区を設けるなど、国の新成長戦略を踏まえ、いろいろな特区制度を提案したりしてございまして、意識としては、どちらかというとはやはり都市間競争に勝っていこう、それも、しかも、よく連携しながら海外、特にアジアをにらんでの戦いをやっていこう、そういう感じで動いております。

【家田委員長】 ありがとうございます。

神田知事。

【神田愛知県知事】 とても難しいご質問ですし、我々も内部で地下空間をどう活用するかということは議論をしておりますけれども、正直なところ、まだ妙案はありません。大深度地下利用法がつくられて、私的な所有権を始めとする権利を公共事業などで有効に活用するための仕組みができたわけでありましてけれども、これを多目的に使うということの最大のネックはコストです。具体的に今、愛知県として何か構想があるわけではありませんけれども、せつかく地下に大きな空間ができますので、それをうまく活用するということの可能性は、地元の行政としても問題意識も持っておりますし、可能ならばまちづくりの一環としてJR東海さんと何らかのジョイントということもあり得ると思っております。

例えばおぼろげに今、内部でいろいろ議論しておりますのは防災です。地下は地震に対して大変強固だというようなことも言われておりますので、中心都市部の防災機能をこの地下でどう補っていくのか。こんなことは1つの可能性として十分検討の余地があると思っております。ただ、今申し上げたとおり、まだ全く具体的なものは持っておりませんの

で、これからの勉強ということだと思います。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

それでは、最後になりますけれども、各都府県の皆様方から一言ずつになるのですけれども、今日を踏まえて、さらに言い足りなかったこととか、ご意見とかありましたらお願いしたいと思います。先ほどの順番の逆で、今度は奈良県の荒井知事から順にお願いしたいと思います。

【荒井奈良県知事】 いえ、特にございません。ありがとうございます。

【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。

小河副知事。

【小河大阪府副知事】 先ほど廻委員さんから言われた伊丹空港の関係で、我々としては、できるだけああい都心部にある伊丹空港を廃港する方向でやっていますが、そのためにも早くリニアを開通していただきたいということでずっと言ってきております。JRさんがやっていただくのは非常にありがたい。ただ、空白期間がとられることは仕方ないと思っていますけれども、そこはやはり国家戦略として、それを短くしていただくようお願いしたいと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。

江畑副知事、お願いします。

【江畑三重県副知事】 駅の負担の問題でございますが、ご案内のように最近の議論としてやはり国と、国家的なプロジェクトについて国と地方の役割分担とか、負担のあり方とかいう大きな議論もありますので、JR東海と地方自治体との協議ということだけの話に国としてどうすべきか、そういった議論も改めてお願いしたいと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。

神田知事。

【神田愛知県知事】 特に。私は結構です。

【家田委員長】 よろしいですか。川勝知事。

【川勝静岡県知事】 家田先生から東海道、既存の新幹線が静岡の新幹線になると言っていたきまして、誠に心強い限りでございます。東海道五十三次のうち二十二次が静岡県にございます。

【家田委員長】 そうですね。

【川勝静岡県知事】 そういうこともございまして、横のつながりはそれなりにあるの

ですけれども、しかし、新幹線に関しては通過するだけだと。村上先生、あるいは林山先生から出ていましたけれども、ビジョンの件ですけれども、実はリニア新幹線、中央新幹線ができますと、これは縦でつなぐということが出来ます。いわゆる東海道工業地帯というのが海岸部にございますけれども、天竜の北のほうは大変な過疎地帯ですし、また、大井川の北のほうも大変な過疎地帯です。しかしながら、飯田と浜松を結ぶ三遠南信自動車道が整備され、また、リニア新幹線が飯田を通ることになれば、大きなネットワークになります。したがって、過疎地域はとても喜ばれる。

それからまた、静岡市と甲府が中部横断道路で結ばれ、リニアが甲府を通ることで、これも北陸までの大きなネットワークになります。そうしますとそこも活性化する。したがって、過疎地域の人が非常に喜ばれる。つまり、日本の一番胴体の太いところ、北陸東海自動車道ができましたけれども、まだ中央のところでは真ん中がやや元気がないということに対する弾みが、縦軸への弾みができてくるということでございます。

それから、駅に関しましては、実は掛川駅は地元がつくったものです。したがって、我々も、ともかくつくるものが金を出せというふうな、そういう考え方は持っていませんで、Win-Winの関係ができるということをお納得していただければ、それぞれ負担する用意があるということでございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

河島技監。

【河島東京都技監】 今日はありがとうございます。各自治体ともすべて大阪までの早期開業をお願いしたいという気持ちを持っているわけでございまして、今回、JR東海さんがみずからの自力での整備を表明されたというのは、私は多分、現状において、そういう方法をとることが最も早くスタートアップする、そういうことにつながるからというご判断があったのだらうと思うんですね。公的なそういう資金を入れるというスキームを今のような財政状況、国家全体で1,000兆円にも及ぶ借金を背負いこんでいるような状態の中で、その議論に入っていった途端にスタートアップがおくれる。だから、それを早くスタートアップする手だてとしてのJR東海さんの1つのご判断。

それがこれから大阪まで、今のJR東海さんのお見通しでは40年近く、完成までにかかることになるわけですが、その過程の中で、もし国家的な財政状況が改善されるというようなことがあれば、それは早くスピードアップするための措置や何かをとることができるのだらうと思うんです。私はやはり今、早く当委員会でも結論を出していただい

て、早く計画としての決定をしていただき、そしてその先の環境アセス等の作業に入り、そして着工に結びつける。このことをとりあえずJR東海さんの事業主体ということ念頭に置いてやっていっていただくことが一番大事ではないかなと思います。ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。

委員の皆さんから加えてご発言がありましたら、どうぞ。

【竹内委員】 1点だけよろしいですか、言い忘れていました。

【家田委員長】 はい。どうぞ。

【竹内委員】 この委員会でもう一つ議論すべき論点があつて、鉄道にするかリニアにするかという論点のほかに、ルートをどうするかという論点がありまして、今回は皆様、直接そこにかかわりのあることはないかもしれませんが、もしも何かご意見があればお聞きしたいのですけれども。

何もなければ構いませんけれども、もしもあれば。

【家田委員長】 ございますか。よろしいですか。

【竹内委員】 では、結構です。

【家田委員長】 廻さん。

【廻委員】 先ほど伊丹廃港の話をしていただいたのですけれども、大阪―東京間リニアが開業されると羽田―関空間のフライトもなくなるようです、ゼロ%ですから、東京―大阪間の交通機関はすべて新幹線というお考えだということによろしいのでしょうか。

【小河大阪府副知事】 関空はどちらかという国際ハブ空港を目指しておりまして、今度来るリニアの駅と関空への高速アクセスと考えておりますので、そういうことを前提に大阪府では伊丹廃港を議論している。

【廻委員】 ですから、東京―大阪間の輸送は、旅客輸送はすべて新幹線ですね。

【小河大阪府副知事】 リニアができればですね。

【廻委員】 リニアができれば。

【小河大阪府副知事】 速くなる。

【廻委員】 もう空港は、航路はなしということですね。

【小河大阪府副知事】 そうです。

【廻委員】 わかりました。

【小河大阪府副知事】 ゼロになるかどうかは別にしましてね。

【廻委員】 ゼロになっていましたけれども。

【小河大阪府副知事】 いや、ゼロになったとしても、関空としては国際ハブ空港として機能することを目指しています。

【廻委員】 はい。

【家田委員長】 よろしいですか。

【廻委員】 はい。

【家田委員長】 それでは、どうもありがとうございました。今回の小委員会をもちましてJR東海と、それから、沿線自治体からのヒアリングが一通り終了したところでございます。今後の論点整理の参考にするためにJR東海の事業計画と沿線自治体の皆さんからのご意見に対するパブリックコメントをこれから実施させていただきたいということになってございます。こういった方針でよろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは、これを公開の上、パブリックコメントというふうに進めさせていただきます。

最後に事務局から連絡事項等ありましたら、お願いします。

【佐々木幹線鉄道課長】 ありがとうございました。パブコメについて1点補足させていただきますと、現在、事務局にはさまざまな自治体関係者から、本日、渡辺委員からもございましたが、この小委員会で意見を聞いてほしいという申し出が参っております。それで、自治体につきましては、ルート上の自治体ということで今日まで意見をお聞かせ願ってきたわけですが、それで、それ以上のものとなるとなかなか基準が難しいということもございまして、それで、今回、東海の計画、それから、沿線自治体のご意見がまとまりましたので、それをオープンにして、それを踏まえていろいろな意見を聞いていただいて、それを事務局で取りまとめて秋以降ご報告して、もっとこういうものを聞いたほうがいいのかというものがあれば、そういうご指示をいただいて進めていきたいと思っております。それで、準備が整いましたら関係方面との調整、それから、必要な手続が終わりましたら、パブコメを開始させていただきたいと思っております。

それから、事務的な連絡ですが、冒頭をお願いいたしましたアンケートでございますが、配付させていただいております封筒でご返送をお願いいたします。それから、既にご記入をいただいている場合には、お手元の封筒に入れて封をしていただいて、机の上に置いてお帰りいただければと思います。よろしくをお願いいたします。

それから、次回開催日程につきましては、また別途調整の上、事務局からご連絡させていただきます。

それから、報道関係者の方々へのご連絡でございますが、前回同様、この委員会終了後、4階エレベーターホールにおきまして各県の知事さん等のぶら下がり取材ということをお願いしたいと考えております。その後また家田委員長からこのお部屋でご質問をお受けさせていただく予定でございます。前回もお願いいたしましたが、ここの会議室の前が政務三役、幹部部屋になっておりますので、その点少しご留意をいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

以上で連絡事項は終わりでございます。本日は長い間、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。どうもご苦労さまでした。

— 了 —