

# 「中央新幹線に関するパブリックコメント」 結果報告

平成22年9月29日  
国土交通省鉄道局

## パブリックコメントの概要と結果

### 【パブリックコメント概要】

件名：「中央新幹線に関するパブリックコメント」

実施時期：平成22年7月30日（金）～平成22年8月28日（土）

意見募集対象：第3回～第5回の交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会におけるヒアリングにおいて、東海旅客鉄道株式会社が示した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のご意見

### 【パブリックコメントの結果】

- ・提出意見数：793件（個人：669件、団体等：124件）
- ・地域別の提出意見数は下表の通り。

地域別 提出意見数	中央新幹線の沿線都府県										その他	合計
	東京	神奈川	山梨	長野	静岡	岐阜	愛知	三重	奈良	大阪		
団体等	2	4	2	48	62		2		1	1	2	124
個人	8	22	9	508	93	1	2	12	1	4	9	669
合計	10	26	11	556	155	1	4	12	2	5	11	793

注：団体等には、市町村、商工会議所、期成同盟会、法人、市民団体などが含まれる。

## パブリックコメントで寄せられた主な意見と理由

### 【中央新幹線の整備に関する意見】

意見内容	主な理由	件数
① 中央新幹線を早期着工・早期開業すべき (整備計画の早期策定を含む。)	<p>【中央新幹線の整備効果に関するもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東海道新幹線の経年劣化や東海地震等の災害リスクへの対応は大きな課題であり、代替路線の建設が必要。</li> <li>・新たな国土の大動脈として 21 世紀の我が国の経済社会を支えたとともに、災害に強い国土の形成、低炭素社会の実現に貢献する。</li> <li>・東海道新幹線は既にフル稼働しており、輸送力が限界。</li> <li>・地域活性化、国土の均衡ある発展につながる。</li> <li>・国際的な地域間競争が激化する中、三大都市圏を直結し、東海道メガリージョンを形成して国際競争力を向上させる必要がある。</li> <li>・時間距離短縮により様々なビジネスチャンスの創出、生産性の向上がもたらされる。</li> </ul> <p>【経済的効果に関するもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設による経済効果・雇用確保が期待できる。</li> <li>・できるだけ早期に完成した方が経済波及効果が大きくなる。</li> </ul> <p>【国際展開に関するもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・超電導リニアの技術を国際展開するには技術の確立だけでなく、国内での実用実績を積むべき。</li> </ul>	134
② 中央新幹線の大阪開業を前倒し (又は同時に) すべき	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東海道新幹線のバイパス機能としては、名古屋まで開業しただけでは不完全。</li> <li>・名古屋開業では、乗換えによる時間ロスや心理的な抵抗が大きく、効果が限定的。</li> <li>・航空からの転換によるCO2削減、羽田空港発着枠の有効活用につながる。</li> </ul>	9
③ 中央新幹線を国家プロジェクトとして 進めるべき	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全国新幹線鉄道整備法に基づく事業であり、国家的事業である。</li> <li>・国家的事業を一企業の都合で行い、影響を及ぼすことは不適切。</li> <li>・公共交通網整備を成功させるには、国による財政面等での関与が必要。</li> <li>・中央新幹線の早期実現のためには、沿線自治体と国との連携が必要。</li> <li>・超電導リニア技術の海外輸出のため、国が先頭に立つべき。</li> </ul>	27

## パブリックコメントで寄せられた主な意見と理由

### 【中央新幹線の整備に関する意見(続)】

意見内容	主な理由	件数
④ 中央新幹線の整備に反対	<p><b>【中央新幹線の必要性に関するもの】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東海道新幹線の経年劣化や東海地震への備えとして整備する必要性に疑問。</li> <li>・ 時間短縮の必要性に疑問。</li> <li>・ IT技術の進歩により移動の必要性そのものが低下している。</li> <li>・ 東海道新幹線の輸送量はピークを過ぎており、将来も現在の東海道新幹線で十分。</li> </ul> <p><b>【採算性に関するもの】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR東海の長期債務の完済計画が明確ではなく、経営破綻の恐れ。</li> <li>・ JR東海の建設費積算根拠が不明であり、本当に可能か疑問。</li> <li>・ 需要量の見通し、建設費の想定が甘いと思われる。</li> <li>・ 航空・バスの運賃の下落傾向、高速道路無料化により価格競争にさらされる。</li> </ul> <p><b>【中央新幹線の安全性に関するもの】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 電磁場（電磁波）の人体への影響が危惧される。</li> <li>・ 超電導リニア技術は本当に営業可能な域に達しているのか疑問。</li> <li>・ 南アルプスには中央構造線・糸魚川静岡構造線の大断層があり、崩落しやすい恐れ。</li> <li>・ 大深度地下での事故対応など、事故発生時の安全確保に不安。</li> </ul> <p><b>【環境保全に関するもの】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南アルプスのトンネルは、南アルプスの水源の破壊等をもたらす。</li> <li>・ 世界自然遺産登録への動きと矛盾。</li> <li>・ 超電導リニアは、過剰なエネルギーを消費し、21世紀の交通手段として不適切。</li> </ul> <p><b>【その他】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自治体が巨額の間駅建設費を支出することは、財政破綻につながる。</li> </ul>	12

## パブリックコメントで寄せられた主な意見と理由

### 【ルートに関する意見】

意見内容	主な理由	件数
⑤ 伊那谷ルートを選定すべき	<p><b>【南アルプスの山岳トンネルに関するもの】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長大山岳トンネルの技術、安全性に疑問。また、費用が増加する可能性。</li> <li>・南アルプスのトンネルは、自然環境への影響が大きく、南アルプスの世界自然遺産登録に向けた取り組みにも支障。</li> <li>・東海地震への対応策としてなるべく東海道新幹線から離れた地域を走行すべき。</li> </ul> <p><b>【効果に関するもの】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南アルプスルートと比較して、長野県内において恩恵を受ける人口が多い。</li> <li>・南アルプスルートに比べ、観光地、工業地域等が多い。</li> <li>・全国新幹線鉄道整備法の目的である地域振興の観点を考慮すべき。</li> </ul> <p><b>【その他】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・伊那谷ルートは、20年以上に渡って地域で取り組みをしてきている。</li> <li>・伊那谷ルートは、車窓が優れている。</li> </ul>	37
⑥ 南アルプスルートを選定すべき	<p><b>【所要時分・費用・効果に関するもの】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・所要時間が最短であり、また、建設費や維持管理費が最小。伊那谷ルートの場合、費用の増加分を利用者が負担することになる恐れがある。</li> <li>・長野県内だけでなく全体の受益や負担を考えると最短ルートが最適。</li> <li>・南アルプスルートは、三大都市圏の移動時間短縮による経済効果が最大。</li> <li>・南アルプスルートは用地買収が少なく済む。</li> </ul> <p><b>【その他】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南信地域は、他の長野県内の地域に比べて交通が極めて不便な状況にある。</li> <li>・伊那谷ルートの場合、中央東線への影響が懸念される。</li> <li>・三遠南信道路が開通すれば中央新幹線との接続による効果が期待できる。</li> <li>・飯田下伊那郡、三遠南信地域の活性化に寄与する。</li> <li>・トンネル区間が長いほど、騒音等の問題が少ない。</li> <li>・非トンネル区間が長いほど沿線地域の環境影響が大きくなるおそれがある。</li> <li>・路線延長が最も短く、エネルギー消費が最も少ない。</li> </ul>	463

## パブリックコメントで寄せられた主な意見と理由

### 【ルートに関する意見(続)】

意見内容	主な理由	件数
⑦ 多面的な視点から公正・公平な審議がなされるべき	・一企業の視点ではなく、国家的観点からルートの選定がなされるべき。	23
⑧ 南アルプスルート安全性や環境影響について慎重に検討・配慮すべき	・長大山岳トンネルの技術的な問題点、中央構造線、糸魚川・静岡構造線の存在など地質上の問題、自然環境への影響、大規模災害時の対応などに不安。	17

### 【駅に関する意見】

意見内容	主な理由	件数
⑨ 国・JR東海が負担・支援し、地元負担を軽減(又は無しに)すべき	・ターミナル駅はJR東海が全額負担し、他の駅は地元負担とするのは不公平。 ・駅周辺の整備や駅へのアクセスの整備は地元が負担することになるため。 ・地域の財政力を勘案すべき。	33
⑩ 駅の設置場所や建設費の費用負担について、地元と協議し、意見を聴くべき	・駅の位置は自治体にとって非常に重要であり、位置によってはデメリットのみを受けることも考えられる。 ・地方都市の再生に中央新幹線の駅が果たす役割は非常に大きい。	21
⑪ 神奈川県橋本駅に中央新幹線の駅を(国家プロジェクトとして)設置すべき	・在来線の結節点であり、新宿、湘南、多摩方面へのアクセスの利便性が高い。	20
⑫ 飯田に駅を設置すべき	・南信地域は首都圏へのアクセスが極めて不便。 ・中央自動車道と接続できる。また、中部横断自動車道、三遠南信自動車道と中央新幹線を効果的に接続させれば、三遠南信地域の発展が期待できる。 ・長野県内の南北格差の是正が必要。	94

## パブリックコメントでの主な意見と理由

### 【東海道新幹線に関する意見】

意見内容	主な理由	件数
⑬ 静岡県内の駅におけるのぞみ・ひかりの停車回数を増やすべき	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央新幹線の建設費は東海道新幹線の利用者が負担することになるため、東海道新幹線の沿線利用者にとっての利便性向上が図られるべき。</li> <li>・現在、静岡県内駅にはのぞみが停まらず、ひかりの停車も限定的であり、静岡県にとって利便性が高いとは言えない。</li> <li>・利便性の向上により静岡県内都市群の活性化につながる。</li> </ul>	110
⑭ 東海道新幹線に富士山静岡空港新駅を設置すべき	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空路と新幹線が直結する全国初の新しい交通ネットワークモデルとなる。</li> <li>・中央新幹線の建設費は、東海道新幹線の利用者が負担することになるため、東海道新幹線の沿線利用者の利便性向上をもたらすべき。</li> <li>・静岡県内各地と富士山静岡空港間のアクセスの利便性が向上する。</li> <li>・富士山静岡空港の安定的な経営につながる。</li> <li>・静岡県内外の交流人口増大に寄与する。</li> </ul>	103

### 【走行方式、営業主体、建設主体、その他に関する意見】

意見内容	主な理由	件数
⑮ 超電導リニアを早期実現すべき	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海外市場への輸出を図るため、早期実現が必要。</li> <li>・超電導リニアは我が国固有の技術であり「国民的財産」。</li> </ul>	3
⑯ 超電導リニアの採用に反対、在来型新幹線の方式を採用すべき	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線よりもエネルギーを消費する方式を選択すべきでない。</li> <li>・リニアは独立したシステムであり、新幹線網とリンクできない。</li> <li>・現行の新幹線方式で全国的なネットワークを形成すべき。</li> </ul>	3
⑰ 消費電力や、電磁波の影響について情報公開すべき	<ul style="list-style-type: none"> <li>・消費電力や、電磁波の安全基準の数値が妥当なものか強度や人体への影響が不明であり、より深く調査し、広く情報を公開すべき</li> </ul>	5
⑱ 建設主体又は営業主体はJR東海以外にすべき	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR東海の計画では、資金面で開業年度の制約を受け、18年間名古屋での乗り換えが必要となり、リニア中央新幹線による効果を十分に発揮できない。</li> <li>・国が路線を建設し、JR東海に貸し付ける形をとれば、開業年度の前倒しが可能と思われる。</li> <li>・JR東海は、リニア実験線の一部区間の建設しか実績がなく、新線鉄道建設の経験が乏しい。</li> <li>・公的機関の方が自治体や住民との調整を含めて、事業が円滑に進む。</li> </ul>	7
⑲ 事業主体の意向の尊重、経営の自主性への配慮がなされるべき	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の公共性を考慮しても、企業による事業投資である以上は、経営の自主性・健全性を損なう選択を強いることは適切ではない。</li> <li>・JR東海は株式上場を果たした一民間企業であることが留意されるべき。</li> </ul>	5

## (参考) 主な意見の地域別の件数

主な意見\地域	東京 (10)	神奈川 (26)	山梨 (11)	長野 (556)	静岡 (155)	岐阜 (1)	愛知 (4)	三重 (12)	奈良 (2)	大阪 (5)	その他 (11)	合計 (793)
<b>【中央新幹線の整備に関する意見】</b>												
① 中央新幹線を早期着工・早期開業すべき (早期の整備計画策定も含む)	2		8	109	1		2	8		4		134
② 中央新幹線の大阪開業を前倒し (又は同時に) すべき		1		5						1	2	9
③ 中央新幹線整備を国家プロジェクト として進めるべき			3	21		1		1			1	27
④ 中央新幹線の整備に反対	4	1	2	4							1	12
<b>【ルートに関する意見】</b>												
⑤ 伊那谷ルートを選定すべき				37								37
⑥ 南アルプスルートを選定すべき	1	2	2	453			2			2	1	463
⑦ 多面的な視点から公正・公平な審議が なされるべき。				23								23
⑧ 南アルプスルートの安全性や環境影響 について慎重に検討・配慮すべき		1		15							1	17
<b>【駅に関する意見】</b>												
⑨ 国・JR東海が負担・支援し、地元の 費用負担を軽減(又は無しに) すべき	1		6	19				6		1		33
⑩ 駅の設置場所や建設費の費用負担に ついて、地元と協議し、意見を聴くべき				20						1		21
⑪ 神奈川県橋本駅に中央新幹線の駅を (国家プロジェクトとして) 設置すべき	2	18										20
⑫ 飯田地域に駅を設置すべき				89	5							94



## (参考)主な意見の地域別件数

主な意見\地域	東京 (10)	神奈川 (26)	山梨 (11)	長野 (556)	静岡 (155)	岐阜 (1)	愛知 (4)	三重 (12)	奈良 (2)	大阪 (5)	その他 (11)	合計 (793)
<b>【東海道新幹線に関する意見】</b>												
⑬ 静岡県内の駅におけるのぞみ・ひかりの停車回数を増加させるべき				1	109							110
⑭ 東海道新幹線に富士山静岡空港新駅を設置すべき				1	102							103
<b>【走行方式、営業主体、建設主体、その他に関する意見】</b>												
⑮ 超電導リニア技術を早期実現すべき			1					1		1		3
⑯ 超電導リニアの採用に反対、在来型新幹線方式を採用すべき	2										1	3
⑰ 消費電力や電磁波の影響について情報公開されるべき	1		2	2								5
⑱ 建設主体又は営業主体はJR東海以外とすべき	2			1		1			1		2	7
㉑ 事業者の意向、経営の自主性に配慮すべき	2			3								5

注:( )内の数値は、各都府県の提出意見数。

なお、提出意見1件の中に複数の意見が記載されているものがある場合、意見の内容ごとに1件として数えている。このため、意見の件数の合計と提出意見数は一致しない。