

## 第 10 回中央新幹線小委員会 議事要旨

平成 22 年 10 月 29 日（金）9：30～11：10

## ＜各委員からの意見発表とフリーディスカッションの主な点＞

## 【意義・必要性】

- ・中央新幹線の必要性・意義として、東海道新幹線の代替路線としての役割、東京・大阪間を約 1 時間で結ぶことによる経済効果、新技術の開発、日本の閉塞状態の打破などが挙げられる。
- ・大災害時の代替交通機関が得られるばかりでなく、より規模の小さい災害等による不通に対応できることや東海道新幹線の大規模改修時の影響を低減できることは、東海道新幹線の利用者にとって大きな受益となる。
- ・中央新幹線の意義のプラス  $\alpha$  として、沿線に山岳・ウインターリゾート地とヘルスバレーコリドーを形成してはどうか。

## 【ルート】

- ・伊那谷ルートは途中駅の結節性で、南アルプスルートは距離短縮による速達性と低コスト性が利点。
- ・超電導リニアを前提とすると勾配制約が緩和され、南アルプスルートの建設コスト低減に寄与。費用対効果の面で同ルートが優位。
- ・南アルプスのトンネル工事について、超電導リニアを前提とすれば、延長、土被り、地質から見て従来のトンネル工事の難度と大きくは異ならず、トンネル工事を理由に直行ルートを否定的に見るのは不適當。

## 【走行方式】

- ・既存の新幹線ネットワークとの直通性、従来の蓄積の点で、在来型新幹線にメリットがあるが、速達性に基づく費用対効果及び先進技術の裾野の広さ、大幅な時間短縮が可能であり、世界に対する日本の鉄道技術の先進性を示すことが可能なりニア方式が有利。

## 【開業時期・早期開業】

- ・名古屋開業のあと可及的速やかに大阪開業することが極めて重要。そのための具体的方策について長期的視点に立ち継続的に検討が必要。どのような環境整備をすれば良いのか議論を深めるべき。
- ・東海地震等の備えという観点から見れば、名古屋までの暫定的開業であっても効果は少なくない。
- ・中央新幹線の早期開業が我が国の経済成長等に与える効果を示し、国民の理解を求め、出来るだけ早期の大阪開業（出来れば同時開業）を目指すべき。
- ・東京・大阪間の早期開業を目指すために、ファンド創設等の資金調達方法を提案してはどうか。

**【営業主体・建設主体】**

- ・全幹法の規定に鑑み、JR東海が中央新幹線の建設を自ら適確に遂行する能力を有すると認められるかが重要。35年後を予測することは困難。
- ・建設、営業主体に関しては、超電導リニアの技術開発を引き継いだ経緯、東海道新幹線の経営との一体不可分性に鑑み、JR東海が適切。
- ・営業主体はJR東海で異論はないが、建設主体は、JR東海一社だけでは困難ではないか。鉄道・運輸機構との共同事業なども検討すべき。
- ・建設主体は、用地買収等に関する公的権限を持った事業体でなければ、建設期間の遅延や建設費の高騰につながる。建設主体にそのような権限を持たせることを条件とすべき。

**【駅の建設費用負担等】**

- ・ターミナル駅とその他の駅の整備費用における費用負担の公平感が必要。ターミナル駅ができる大都市からもそれなりの資金を基金として集めてその他の駅を整備するということも言えるのではないか。
- ・駅の空間・機能計画については、国際空港との連絡性確保に特段の配慮が必要。特にターミナル駅以外の駅の空間計画にあたっては、「環境都市」、「自然系観光都市」のモデル形成も含めて、将来的な地域再生プランと合わせて検討が必要。

**【アクセス】**

- ・駅の位置に関して、交通アクセスを含み、地域、地場産業等の発展に貢献できるように各地域の特色をより生かしたものとなる場所を選定すべき。
- ・駅位置について、中心市街地や在来鉄道へのアクセスのみならず、高速道路への結節性、駐車場やバスターミナル整備の空間的余裕の有無に十分配慮すべき。

**【環境、その他】**

- ・今後の詳細なルート計画の際には環境面についてより詳細な検討が必要。特に南アルプスには原生的な自然環境が残っており、十分な配慮が必要。
- ・事業主体にはしっかり環境アセスメントを実施し、地元が心配するような自然環境の破壊につながらないように、十分な対策をお願いしたい。
- ・建設途中から、常に技術の海外展開を意識しておく必要がある。また、海外展開を容易にするためのパッケージ化を行うことが重要。
- ・経営破綻を招く過剰投資など岐点の提示が必要ではないか。
- ・JR東海には、建設、営業などに関わる十分な労使協議が求められるのではないか。

— 以 上 —