

「中央新幹線小委員会中間とりまとめ  
に関するパブリックコメント」  
結果報告

平成23年2月1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：「中央新幹線小委員会中間とりまとめに関するパブリックコメント」

実施時期：平成22年12月16日（木）～平成23年1月14日（金）

意見募集対象：平成22年12月15日（水）第14回中央新幹線小委員会において示された「中間とりまとめ」

### 【パブリックコメントの結果】

- ・提出意見数：996件（個人：785件、団体：211件）
- ・地域別の提出意見数は下表の通り。

地域別の 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		
法人又は団体	18	4	19	37	108	1	3	1	2	16	2	211
個人	30	17	42	454	26	9	13	8	11	75	100	785
合計	48	21	61	491	134	10	16	9	13	91	102	996

注：団体には、官公庁（環境省）、地方公共団体、経済団体、期成同盟会、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
<p>①中央新幹線の早期整備を望む。</p> <p>(注：大阪まで可能な限り早期開業（又は同時開業）すべきとの意見については別途⑪として整理。)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関東・中京・近畿の各地域間の交流・連携の強化、内陸部の発展を促進する我が国の新たな大動脈となるため。</li> <li>・ 災害に強い国土形成、低炭素社会の実現に寄与するため。</li> <li>・ 時間距離の短縮による様々なビジネスチャンスの創出や生産性の向上がもたらされ、地域経済及び国家経済の活性化が期待されるため。</li> <li>・ 人口減少社会において、前倒し開業した方が事業効果が高まるため。</li> <li>・ 大都市圏へのアクセスの利便性が向上するため。</li> <li>・ 景気対策にもなり得るため。</li> </ul>	83
<p>②国家プロジェクトとして、国が（事業の進行管理や財政的支援など）関与して事業を推進すべき。</p> <p>(注：大阪開業前倒しのための国の関与は⑪、建設主体としての国の機関の参加は⑩、駅の位置や費用負担の調整に関する国の関与は⑬、として別途整理。)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づく国家プロジェクトであり、公共性、公益性の観点から、国が主体となり、事業方針を定めるべきであるため。</li> <li>・ 三大都市圏を短時間で直結する効果は、我が国の将来に希望を持たせるものであるため。</li> <li>・ 我が国の国土構造及び国民生活に多大な影響を及ぼすものであるため。</li> <li>・ 中央新幹線は、我が国の成長戦略ともなりうる事業であるため。</li> <li>・ 東海地震など東海道新幹線の災害が発生した場合、国家経済に大きな影響を与えるため。</li> <li>・ リニアの技術開発には国費が投入されてきた経緯もあり、中央新幹線の建設費の一部を国が負担することで、真の国民のインフラとするため。</li> <li>・ 超電導リニアを将来的に国家的な輸出産業として発展させるため。</li> <li>・ 飛行機や自動車に比べて環境面にも優れており、海外へのアピールになるため。</li> <li>・ 一企業が担うには大きすぎる事業であり、断念される可能性があるため。</li> <li>・ 用地買収、自治体との協議・調整など事業の円滑な進行のためには、国の事業であることを明確にすることが有効であるため。</li> </ul>	112
<p>③東海道新幹線沿線の地域活性化及び利便性向上に配慮されるべき。</p> <p>(東海道新幹線の運行本数及び停車回数の増加を具体的に明示すべき、などの意見を含む。)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東海道新幹線の沿線には様々な企業や観光地が存在しているため。</li> <li>・ 中央新幹線開業後の東海道新幹線の輸送形態が具体的にどのような方向に向かうのか中間とりまとめでは不明確であるため。</li> <li>・ 中央新幹線の建設コストを実質的に負担し、東海道新幹線の騒音や振動など負の部分を受忍している沿線地域であるため。</li> </ul>	87

## 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
<p>④中央新幹線の整備に反対。 (超電導リニアに反対、南アルプストンネル建設に反対、JR東海の事業遂行能力に疑問、などの意見を含む。)</p>	<p>&lt;意義・必要性に関するもの&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東海道新幹線の大規模改修工事については、工事方法の工夫、代替輸送の運行などの対策をとれば、中央新幹線は必要ないと考えられるため。</li> <li>・中央新幹線が建設されることで、ストロー現象が生じる可能性もあるため。</li> <li>・地域重視の政策を掲げながら、巨大な都市集積圏域を形成する中央新幹線の整備を進めることは矛盾するため。</li> <li>・現在のサービス以上に速く移動する手段の必要性に疑問があるため。</li> </ul> <p>&lt;走行方式に関するもの&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・電磁波の人体への悪影響が懸念されるため。</li> <li>・消費電力が大きく、環境負荷が大きいため。</li> <li>・地震によりガイドウェイが破損する可能性が考えられるため。</li> </ul> <p>&lt;ルートに関するもの&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南アルプスにトンネルを掘ることは、環境破壊（地下水、生態系、土捨場の確保、山塊の崩落）に繋がるため。</li> <li>・建設予定ルートは、地盤が弱い地域や中央構造線、糸魚川－静岡構造線など多くの活断層を横断し、危険であるため。</li> </ul> <p>&lt;事業主体に関するもの&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR東海は、多額の長期債務残高を抱えており、経営破綻を招く恐れがあるため。</li> <li>・需要予測が外れた場合、採算性がとれず、経営破綻を招く恐れがあるため。</li> <li>・建設費が膨らんだ場合の対応が明らかではないため。</li> </ul> <p>&lt;その他&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然環境破壊となるため。</li> <li>・異常時における安全対策がより慎重に検討されるべきであるため。</li> </ul>	142

## パブリックコメントで寄せられた主な意見と理由

### 【走行方式、ルート、営業主体、建設主体に関する意見】

意見内容	主な理由	件数
⑤超電導リニア方式を採択すべき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東海道新幹線の代替とする以上、高速であることが必要条件であるため。</li> <li>・ 所要時間の大幅な短縮が最も期待されている効果であるため。</li> </ul>	56
⑥伊那谷ルートを採択すべき。 (伊那谷ルートの再検討を求める、などの意見を含む。)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市と地方の格差是正や観光拠点等としての利用など、長野県民及び国民全体にとって大きなメリットがあるため。</li> <li>・ 長野県内の地域振興や観光など経済波及効果が大きい。</li> <li>・ 全国新幹線鉄道整備法に基づくプロジェクトであり、民間事業者の視点だけでなく、地域振興も重要な要素として考えるべきであるため。</li> <li>・ 南アルプスのトンネルの技術的可能性、自然環境への影響や大規模災害時の危険性などがあるため。</li> <li>・ 東海道新幹線からより離れたルートが代替手段として望ましいため。</li> <li>・ 南アルプスルートはほぼトンネルであり、車窓を楽しめないため。</li> <li>・ 日本海側への展開も考えられるため。</li> </ul>	167
⑦南アルプスルートを採択すべき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 時間短縮による経済効果、建設コストや輸送需要量の面で優位であるため。</li> <li>・ 南アルプスルートが技術的に対応可能な範囲であるとされているため。</li> <li>・ 東海道新幹線の代替とする以上、高速であることが必要であるため。</li> <li>・ 他のルートは既存の中央線と並行しており、山梨県や長野県の総合的な交通体系として南アルプスルートの方が妥当と考えられるため。</li> <li>・ 費用面で工期が短くなり、早期開業に資するため。</li> </ul>	122
⑧JR東海が建設主体として適当。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 超電導リニア技術開発に取り組んできた経緯と成果を有するため。</li> <li>・ 東海道新幹線との一元的な経営により、財務的基盤を安定させることが、早期整備につながるため。</li> </ul>	57
⑨JR東海が営業主体として適当。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東海道新幹線は開業以来、乗車中の旅客の死傷事故を発生させておらず、運行を担当しているJR東海の安全に対する意識が高いと思われるため。</li> <li>・ 東海道新幹線との一元的な経営は、ユーザーにとっても運賃やダイヤの設定等の面で有利であると考えられるため。</li> </ul>	60
⑩国の機関(鉄道・運輸機構等)を建設主体に加えるべき。 (鉄道・運輸機構を活用すべきとの意見も含む。)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新幹線建設の技術やノウハウの蓄積があり、建設主体として加わることが、早期実現にとって重要であるため。</li> <li>・ 地元との調整など円滑な事業遂行のためには、事業の経験を有する鉄道・運輸機構の関与が必要と考えられるため。</li> </ul>	13

## パブリックコメントで寄せられた主な意見と理由

### 【付帯意見に関する意見】

意見内容	主な理由	件数
⑪大阪までの早期開業を検討、実現すべき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・我が国の国際競争力と経済成長力を向上させるため。</li> <li>・中央新幹線の整備効果を西日本に波及させるため。</li> <li>・我が国の均衡ある発展のため。</li> <li>・関西圏の経済発展に寄与するため。</li> <li>・名古屋開業から大阪開業までの時間差が関西圏に悪影響を及ぼす可能性があるため。</li> <li>・東京・大阪等の主要都市を巡る外国人観光客の誘致に効果があるため。</li> <li>・中央新幹線が名古屋開業時に東京・大阪間において、乗り継ぎが必要となるため。</li> <li>・中央新幹線の整備が名古屋止まりとなる可能性があるため。</li> <li>・東京・名古屋間の暫定開業では、需要が少なく、営業主体にとって経営的に大きく圧迫されることが懸念されるため。</li> <li>・東京・大阪間まで整備することにより経済効果が最大となるため。</li> <li>・関西国際空港や阪神港の国際競争力強化が国の成長戦略に位置づけられており、中央新幹線と接続することにより、国際競争力強化が図られるため。</li> </ul>	217
⑫国際拠点空港へのアクセスの利便性を確保すべき。 (中央新幹線の成田、羽田、関西国際空港への乗り入れなどの意見を含む。)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際競争力強化の観点から、関西国際空港へのアクセス改善が喫緊の課題であるため。</li> <li>・関西国際空港が新成長戦略で2大ハブ空港の一つとされているため。</li> <li>・中部空港、中央新幹線を活用した観光の開発により、外国人旅行客の拡大につながるため。</li> <li>・羽田空港のハブ空港としての国際競争力強化のため。</li> </ul>	10
⑬国が駅の位置や費用負担に関する調整に関与すべき。  (国(又は審議会)が合理的な費用負担の在り方を明示すべき、などの意見を含む。)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全国新幹線鉄道整備法の規定に基づいて進められており、合理的な費用負担のあり方を示すべきであるため。</li> <li>・国家プロジェクトであり、公益性・公共性の観点に立ち、国の関与による十分な検討と検証を行うことが必要であると考えられるため。</li> <li>・国の関与により、円滑な推進に結びつくと考えられるため。</li> <li>・負担方法について、JR東海と自治体の意見の隔たりが大きく、今後のために方向性を示しておくべきであるため。</li> </ul>	75
⑭駅について、建設主体と沿線自治体が十分協議すべき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅の建設費用を一方的に地元負担とすることは不適切であるため。</li> <li>・地元の意見を反映すべきであるため。</li> </ul>	44

## パブリックコメントでの主な意見と理由

### 【付帯意見に関する意見(続)】

意見内容	主な理由	件数
⑮ 駅の建設費用を建設主体（又は国）が負担すべき。 (国が支援すべき、ターミナル駅の費用負担との公平性を確保すべき、地方の負担を受益の範囲にすべき、などの意見を含む。)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自治体の財政規模から考え、駅の建設費用の金額が大きすぎるため。</li> <li>・ターミナル駅に費用負担を求めないのに対し、中間駅の費用を沿線自治体に求めるのは不公平であるため。</li> <li>・ターミナル駅のみならず、中間駅においても周辺整備やアクセス道路の整備など多額の費用負担が生じるため。</li> </ul>	33
⑯ 戦略的な地域づくりに国が関与すべき。 (国が支援すべき、などの意見を含む。)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線地域の先進的なモデル都市形成を促し、中央新幹線の効果を最大限波及させる戦略的な地域づくりのためには、地域の自助努力では限界があり、国の支援が必要なため。</li> <li>・地域への効果のみならず、その効果が国全体へ波及していくように国として積極的にマネジメントすることが重要であると考えられるため。</li> </ul>	10
⑰ JR東海は、沿線地域の戦略的な地域づくりに協力すべき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線地域の振興は企業の社会的使命であり、東海道新幹線の利便性向上が地域の活性化に寄与するようにすべきであるため。</li> </ul>	31
⑱ 中央新幹線の整備効果を踏まえた国土政策及び交通政策等について、地域の利便性の向上及び活性化のための国の具体策を示すべき。	<p>(主に長野県の一部の地域より、中央新幹線の整備が及ぼす高速道路、空港、在来線など既存の交通機関への影響を踏まえた上で、地域の利便性向上及び活性化のための国の具体策を示すべき、との意見。)</p>	116

### 【その他の意見】

意見内容	主な理由	件数
⑲ これまでの国の関与が不十分ではないか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR東海の主張がほぼ認められているため。</li> </ul>	68
⑳ 超電導リニアの電磁波やエネルギー消費など負の側面について審議すべき。 (データを明らかにすべき、などの意見を含む。)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・超電導リニア走行方式による電磁波のデータやエネルギー消費量についてデータを示した上での審議がなされていないため。</li> </ul>	11

## (参考) 主な意見の地域別の件数

	東京 (48)	神奈川 (21)	山梨 (61)	長野 (491)	静岡 (134)	岐阜 (10)	愛知 (16)	三重 (9)	奈良 (13)	大阪 (91)	その他 (102)	総計 (996)
①中央新幹線の早期整備を望む。			5	74			2	1		1		83
②国家プロジェクトとして、国が関与して事業を進めるべき。	4	5	15	73			1		3	5	6	112
③東海道新幹線沿線の地域活性化及び利便性向上に配慮されるべき。		2			85							87
④中央新幹線の整備に反対。	32	5	25	13	12	7	6	4		13	25	142
⑤超電導リニア方式を採択すべき。	1			50			2			1	2	56
⑥伊那谷ルートを採用すべき。				167								167
⑦南アルプスルートを採用すべき。	2			107	3		2	1		2	5	122
⑧JR東海が建設主体として適当。	1	1		50	3		1				1	57
⑨JR東海が営業主体として適当。	3	2		51			1			1	2	60
⑩国の機関(鉄道・運輸機構等)を建設主体に加えるべき。	4	2		3			1			1	2	13
⑪大阪までの早期開業を検討・実現すべき。	7	6	3	27	2		6	4	13	78	71	217
⑫国際拠点空港へのアクセスの利便性を確保すべき。	1						1		1	4	3	10
⑬国が駅の位置や費用負担に関する調整に関与すべき。	1	1		71					1		1	75
⑭駅について、建設主体と自治体が十分協議すべき。	1			41			1			1		44
⑮駅の建設費用を建設主体(又は国)が負担すべき。		5	20	6						2		33
⑯地域の戦略づくりに国が関与すべき。		1	1	7						1		10
⑰JR東海は沿線地域の戦略的な地域づくりに協力すべき。					31							31
⑱中央新幹線の整備効果を踏まえた国土政策及び交通政策について、地域の利便性向上及び活性化のための国の具体策を示すべき。				116								116
⑲これまで国の関与が不足しているのではないか。				68								68
⑳超電導リニアの電磁波やエネルギー消費について審議すべき(又はデータを明らかにすべき)。	2	1	2	6								11

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。