

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会
整備新幹線小委員会（第3回）

平成24年2月23日

【稲田総括課長補佐】 それでは、まだ定足数にそろってございませんが、こちらのほうに向かっていることも確認でき、また委員長のご意思もいただきましたので、ただいまから交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会整備新幹線小委員会第3回委員会を開催いたします。

本日は、お忙しい中お集まりいただき、まことにありがとうございます。

初めに、資料の確認をさせていただきます。配付資料は、議事次第、配席図、委員名簿、資料が1から5までございます。また、委員の方には、沿線地域の状況のご理解を深めていただくために、3区間それぞれの地図を配付しております。その他、資料1「第2回小委員会の概要」につきましては、事前に事務局より照会をさせていただいて、ご承認いただいているものでございます。なお、議事次第2にあります、藻谷氏のヒアリングにつきましては、プロジェクターを用いて説明をされる予定ですが、スクリーンに注目していただきたいというご本人の意向により、配付資料はございませんので、あらかじめご了承ください。資料に過不足等ございましたら、お知らせください。

よろしいでしょうか。

次に、家田委員長よりごあいさつをよろしくお願い申し上げます。

【家田委員長】 おはようございます。まだ、定足数に達してございませんが、近々達するようでございますので、始めさせていただきます。

早くからお集まりいただきましてありがとうございます。前回、前々回と2回、国土交通省の資料を見るということで議論いただいて、論点を抽出してきたわけですが、その中の論点の明らかに重要なものの1つが、この整備新幹線のプロジェクトを仮にやるような場合に、その周辺の沿線地域がどういうふうこれから地域の保全や活性化を進めていこうとしているのか、そこについての論点が非常に重要になってくるかと思っております。特にこれから人口が減少していく中では、この辺の政策とこういう交通政策が上手に連携していない限り、効果を上げることができないのは明らかでございます。そんな点から、今日は、そこに注目して議論していただくということでございます。

それでは、私のあいさつは、そのくらいにさせていただいて議事を進めたいと思います。よろしく申し上げます。

【稲田総括課長補佐】 それでは、ここから議事に入りたいと思いますが、報道関係者におかれましては、頭撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願い申し上げます。

それでは、議事の進行は、家田委員長にお願いしたいと思います。家田委員長、よろしくようお願い申し上げます。

【家田委員長】 それでは、早速議事を進めたいと思います。お手元の次第に(1)から(4)まで議事がございますので、まず議事の(1)「整備新幹線(未着工区間)の沿線自治体におけるまちづくりの概況について」のご説明をいただきたいと思います。

【潮崎施設課長】 それでは、ご説明をいたします。資料2と、それから別途配付しております路線図もあわせてご覧いただければと思います。「沿線自治体におけるまちづくりの概況について」ということで、今回対象となっております新規着工区間、この地図で赤い線になっておりますところを中心としまして、主に駅周辺を中心に沿線でどのような地域の取り組みがなされているかということを中心にまとめてまいります。

2ページがまず北海道からでございますが、この今回の区間には、ごらんとおり5つの駅ができる予定でございますが、それぞれこの駅周辺の地域の特性を生かした取り組みが計画されておるところでございます。札幌、小樽、倶知安、長万部、八雲とございますが、例えば、札幌ですと大都市の魅力や特区の制度などを生かした新しい産業や文化の創出とか、地下空間の都市整備、それから小樽の場合は、当然小樽運河などに代表される歴史的な観光資源を生かしたネットワークづくりや、また小樽港が「環日本海クルーズ」の港に選定され拠点港化されたということを受けての観光客の集客等、それから倶知安におきましては、これは別途代表例として10ページで説明をいたします。

長万部は、室蘭方面への分かれ道ということで、交通の要衝ということ意識しての洞爺湖・登別温泉などの有名な観光地への広域観光ルートづくりなど、それから八雲という町ですが、ここは日本で唯一同じ町域に日本海と太平洋が両方あるということで、そうした地域の特性を生かした噴火湾パノラマパークなどを核とした地域振興といったようなこと、それから自然環境や都市環境を生かした移住定住の促進といったようなことが掲げられてございます。

次のページに倶知安の例を紹介してございますが、よく報道もされておりますように、

最近外国人宿泊客が非常に多く増えているということで、この町は昔からスキー場で有名なところをごさいます、パウダースノーのスキー場ということが非常にチャームポイントになっている。それに加えて、豊かな自然を生かしたアウトドア体験というようなことを観光の中心に据えて活性化を既に図っているところをごさいます。しかし、何分交通の便が必ずしも現在はよくないということで、札幌圏からも現在約2時間近く、千歳空港からもそれ以上の時間がかかっているというような状況をごさいます、ここがやはり今後の発展にとってはネックだということで、新幹線ができれば札幌から25分というような時間短縮も図れて、この新幹線の開業効果に非常に期待をして、今後こういった方向でより一層の活性化を図っていききたいということでごさいます。

次に、北陸をごさいます、3ページ目に石川県をごさいます。北陸は、この沿線に石川県内に小松、加賀温泉、それから福井県内に福井をはじめ4つの駅、計6つの駅が新たにできる予定をごさいます。

石川県の小松というところですが、「駅周辺の賑わい創出」と書いた下に、駅の東に「科学と交流」、西に「歴史文化と伝統」というキーワードをごさいます、ここは北陸有数の産業集積地、ものづくりで製造業が集まっている産業拠点の地域をごさいます、そうした特性を生かした地域の発信源になるような科学と交流を中心としたゾーン、それからもう一方、やはり地元の伝統芸能、地元の歌舞伎などが有名なようをごさいます、そうした地元の伝統芸能を中心としたエリアを駅の西に相對するような形で整備をしていくというような計画をごさいます。

一方、加賀ですが、ここは全国的に有名な加賀温泉郷をごさいます。当然この温泉の集客の玄関口となるということで、そうした来訪客に対する周辺整備等が計画されておるということでごさいます。

4ページ目が福井県をごさいます、県庁所在地の福井は早くから新幹線が来ることを期待して、この駅周辺の整備に力を入れてきておりまして、各種の土地区画整理をはじめとする面的整備事業で駅前の整備を行うとともに、在来線の立体交差化を行って、また、県と市で「県都デザイン戦略」の策定に着手をごさいます、こうした都市のデザイン等に非常に力を入れて都市づくりをしているというところをごさいます。

あと、あわらにつきましたは、次の資料で説明をさせていただきます。

越前市、敦賀市をごさいます、越前市は、仮称で現在南越という駅ができる予定ですが、現在の在来線の駅には併設しない新駅をごさいます。高速のインターチェンジが非常

に近くに近接しているということで、周辺の新たな広域交通網の連携した拠点としてのまちづくりが計画されています。敦賀につきましては、北陸の中でも、関西圏等に非常に近いというロケーションを生かしまして、また、従来から歴史ある港町でございますので、そうした特性を生かしたにぎわい交流拠点づくりに向けて、駅周辺の整備を推進していくということでございます。

5ページのあわらの例でございますが、ここは年間80万人が訪れる「関西の奥座敷」としても有名な温泉でございますけれども、一方で温泉だけではなくて東尋坊とか永平寺等に代表される、非常にバラエティに富んだ観光地が周辺に点在しているところでございます。こうした温泉と観光地を組み合わせた観光ルートの形成、これまではどちらかというに関西圏のお客さんが多かったのかもしれませんが、今後新幹線ができますと、首都圏や北関東からターゲットとした観光誘客が図れるということで、これまでの観光資源を有機的に組み合わせまして、新たな発信型の集客を計画していきたいとおるところでございます。下に戦略の展開とございますが、この「温泉泊覧会」ですとか、あるいは非常にバラエティに富んだ歴史遺産等の観光資源を生かした「宗教文化街道」等の売り込みとか、そういったことが計画されております。

それから、次に長崎でございます。諫早から長崎まで、ここは新たな区間は1駅間でございます。まず、県庁所在地の長崎駅周辺におきましては、こちら早くから新幹線の計画を見込んで、長崎駅周辺のまちづくりをかなり積極的に広く進めてきてございます。従来の在来線の長崎駅は、この駅の隣に大きな車両基地がございましたが、それを移転しまして、現在の長崎本線を連続立体交差化で高架化をいたしますとともに、その隣に新幹線の新駅を建設し、そのあいた土地を含めまして駅周辺にかなり大規模な都市区画整理事業を実施して、都市機能の集約拠点を形成するというものでございます。

諫早でございますが、ここは長崎県の中でも地域の違う県央、それから島原半島といった別のエリアの玄関口としての役割が非常に期待されておまして、広域交通拠点としての機能を備えたまちづくりを図るということでございます。

もう一つ、長崎県内には新大村という駅がございますが、空港に近いという特性を生かした広域交通網の玄関口としての整備といったことが掲げられてございます。

7ページにその長崎駅周辺と、それからもう一つ、この2月29日に長崎～上海間の航路が開設されるということでございまして、特に上海を中心としたアジアや長崎県内の離島とつながる新幹線ということで、この長崎の港、長崎といえば、やはり港というのは1

つの象徴でございまして、そこでの連携というものが非常に意識をされてございます。下の絵にございますが、右のほうに長崎駅がございまして、離島航路の客船ターミナルあるいは国際観光船の埠頭がこういった位置関係にございまして、市内の交通は路面電車が活躍しておりますけれども、その路面電車の延伸等を含めまして、港との連携の整備が計画をされています。

以上、簡単でございますが、ご説明をさせていただきました。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

3つの路線の地域について、簡単に地域整備の概況をお話いただきました。この後、藻谷さんからお話いただくんですが、その準備資料ということでございます。

ご質問等お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

皮切りに山崎先生、どうでしょうか。地域の活性化等の件について、もしコメントやご質問いただけたらありがたいですが。

【山崎委員】 すみません、おくれまして。ひとえに国土交通省のせいだと私は思っています、雨で小田急線、地下鉄が大変おくれまして。私のせいじゃないと思ってるんですが。

せっかく藻谷さんがいらっしゃるの、藻谷さんのお話を聞いてからのほうがよろしいかと。今日は、こういう整備計画があるというお話だったので、特に深く議論するような内容にはなっていなかったんですが、おそらく藻谷さんのほうからも、新幹線のきれいな駅、あるいは駅前開発できたんだけど、必ずしも地域振興とうまく結びついていないケースも多々あるやに聞いておりますし、実際にあるようですので、そういう意味ではそういう反省を踏まえて、せっかく新しくつくる駅であるならば、どういうことを今までの先例を踏まえた上で考えなきゃいけないかということも、ただこういう開発計画があるというだけではなくて、議論する場も必要かなと思いました。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

岩倉先生、いかがですか。

【岩倉委員】 すいません、おくれてしまって。

いろんなところで開発が進められているわけなんですけれども、各地、観光で外国人に来てもらう、インバウンド政策上も非常に重要な場所を通る地域ですし、新幹線の整備ルートだと思いますので、そういう外国人をどう連れてくるのかというところが非常

に重要なポイントかなと感じました。

以上でございます。

【家田委員長】 竹内先生。

【竹内委員】 資料を拝見して、各地いろいろ頑張って夢を描いていらっしゃるんだなということがよくわかるんですけど、あえて1点申し上げるならば、非常に気になるのは、すべての地域ではなくて、特に北海道はそうかなと思ったのですが、まちづくりイコール観光客誘致になっているように思うんですね。観光客に依存し過ぎることについて私は危惧があって、まちづくりというのはイコール観光客を呼んでくることじゃないだろうという気が私はしています。もちろん、観光客が大挙して押しかけてくるなら、別に何の問題もないんですけど、私はそこまで楽観的ではありません観光客誘致の取り組みではなくて、まちづくりの取り組みだということに力点を置き、今住んでいる人がどうするかという、観光客が大事な地域があることは当然私も否定はしないんですけども、それだけではない見方から少しまちづくりを考えることも必要ではないかということを考えました。

以上です。

【家田委員長】 中村先生、須田先生、いかがでしょうか。

【須田委員】 結構です。

【家田委員長】 よろしいですか。中村先生。

【中村委員】 今の竹内委員の意見に同感です。九州新幹線ができて、熊本、博多の役割がかなり変わったというように、やはり単なる1つの町という視点ではなくて、都市間の総合的な変わりようについても評価したいと思います。

それから、北海道に関しては、1時間ちょっとの圏内にこれだけの町のプランがあるわけです。それぞれが個別に観光を中心としてビジョンを出していますが、1時間余り圏内で展開される総合的なビジョンができるともっとインパクトがあるのかなという気がしています。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

私も申し上げますと、地域整備というのが地面に張りついているところをどういうふうにしようかなというものと、それから地域と地域の関係性をどうしようかなという両方、2つの面があるんですね。後者につきましては、いわば地域の中での総合的なモビリティをどういうふうに再デザインするのかなということだと思うんですね。新幹線の駅ができ

るだろうというのは、大変に大きな交通上のインパクトを与えますので、ほかの交通機関、バスであるとか、一般道路の上を人々が自分の車で動く等々の、そこら辺のリデザインをどういうふうにするのかなっていうあたりもぜひ自治体のほうのお考えを聞いて、それが地べたの側をどうしようかな、あるいはその地域の今後の活力をどこから見い出していこうかなというのとセットになっているようなところが取りまとめには要るかなという感想を持ちました。

はい、どうぞ。

【須田委員】 今のお話に関連するんですけども、ちょうど地図を見ていると空港というのがやたらと目立っているんですが、当然新幹線だけで移動するというわけではなくて、もっと遠距離は航空利用があると思のです。日本だとなかなかここら辺の連携が必ずしもうまくいっていないような気もするんですが、総合的な交通体系の中の新幹線ということをもう少し検討していただくというのも1つの方法かなという感じがいたしました。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、残りの議論は、藻谷さんのお話を承った後で総合的にやるということにさせていただきますと思います。

これから議事2に入るんですが、その前に奥田副大臣がおいでになりましたので、まずはごあいさつをいただきたいと思います。

【奥田副大臣】 おはようございます。朝から、また精力的に小委員会のほうを開催していただきまして、ほんとうにありがとうございます。長い時間をかけてのプロジェクトでもあります。そしてまた、沿線をはじめとした熱い期待とそして希望を持った事業でもあります。ただ、公共事業を取り巻く環境の中でしっかりとその効果あるいはコストといった面の精査をしていかなければなりません。幅広い知見を持った委員長はじめ、委員の皆様方のご助言をいただきながら、しっかりとした事業への提言というものを添えて、個人的な形になりますけれども、しっかりとスタートさせていただきたいという思いでもあります。

どうか本日もお忙しい中のお時間をいただいておりますけど、よろしくお願ひしたいと思ひます。本日は、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。

それでは、これから議題2について審議を始めたいと思ひます。今日は、株式会社日本総合研究所調査部主席研究員の大変著名な先生ですけども、藻谷浩介さんにおいでいた

だきまして、特に新幹線に着目したときの沿線地域をどういうふうに活性化なり保全なりをしていったらいいのか、その辺についてお話を承るという予定でございます。

それでは藻谷さん、どうぞよろしくお願ひいたします。

(藻谷氏による説明、質疑応答)

(藻谷氏退席)

(奥田副大臣退席)

【家田委員長】 先に進めさせていただいてよろしいですか。

それでは、始めます。次は議題の3番でございます。前回まで委員からご指摘いただいた事項につきまして、ご報告いたしたいと思ひます。資料3、4です。よろしくお願ひします。

【潮崎施設課長】 それでは、資料3と4をあわせて見ていただいて、ご説明をしたいと思ひます。

まず、資料3にご指摘いただいた事項をまとめてございますが、本日、ご説明させていただくのは資料4の①から③までと書いてございますところ、それを資料4でご説明をさせていただきます。

まず、GDPの設定方法について妥当かどうか確認が必要ということでございますが、資料4の3ページをごらんいただきますと、これは前回お示ししたものと同じでございますけれども、私どもが22年8月に国交省内で統一した需要予測等、各モードで需要予測等を行うときに使用する、それまでばらばらだったものを統一したものでございまして、この直近10年間の実質GDPの平均変化量、このグラフの緑の斜めになっているところでございますが、年率で約0.9%の成長率に相当いたします。2030年以降は一定値としているという試算でございました。

4ページを見ていただきますと、これは公式な政府から出たものとしては、最新の経済財政の中長期試算という内閣府から出たものがございまして、これの経済成長率は2パターンございまして、成長戦略シナリオと慎重シナリオ、それぞれ2011年から20年までの平均の成長率が1.8%、1.1%ということで、これの慎重シナリオから見ても、さらに慎重に私どものあれでは設定をしているということが言えるのではないかと考えております。

5ページは、今の最新の成長戦略のものをそれぞれ年ごとの成長率ではなくて、伸ばしていったものでございますが、この緑が3ページのものと同じですけれども、このように

慎重シナリオも若干下回る結果となっておりますので、私どもとしては問題のある設定ではないのではないかと考えてございます。

さらに、同じように人口についても最新の24年1月の厚生労働省の推計値が出てまいりましたので、それと比較してございますが、私どもの使っておりますのは同じところから出た19年5月の推計値でございますが、それが緑。それに対して最近のものは、減る傾向は同じですが、若干上回っておりますので、人口に関してもこの最新の状況と比較してみましても問題はないのではないかと考えてございます。

以上、指標関係でございます。

次に、工事費の妥当性についてということで、工事費の設定が妥当なのかどうかというご指摘がございました。よく言われておりましたように、公共事業で当初設定額から大幅に増えてしまって、後で困ってしまったということは今後も考えられないのかどうかということで、8ページの表をごらんいただきたいと思いますが、これまで既に開業しております整備新幹線の5線区についてのフル規格着工時の見込み額と完成時の執行額を比較してございます。

この整備新幹線は、線路によってはフル規格で着工する以前にスーパーとかミニという計画があったものもございまして、その時点のものは除外しております。フルにかかわって着工が決まったときの価格と実際に使われたお金の比較でございますが、この真ん中3つ、東北新幹線の両区間と九州新幹線の新八代・鹿児島、これはほぼ100%以内、結果的に当初の見込み額と同程度の範囲におさまっている。

最近開業した九州新幹線につきましては113%ということで若干上回っておりますが、このうち物騰分が7%。さらに地質不良による見直しと駅改修工事の追加とございますが、特に九州新幹線は着工後の計画変更で博多駅のホームを1面2線増設いたしましたことと、先ほども話題に出ました筑後船小屋駅を新たに設置したということで、この駅の改修費用がかなりの部分を計画変更の要因として占めてございます。

北陸新幹線の高崎・長野でございますが、これは時点もかなり違っているということもございまして、平成元年と平成9年でございます。この間、バブル景気等に伴う物価高騰が約3割弱ということで、41%のうちそのくらいを占めております。これを除くと13%ぐらいの増加ということで、ここの主なものは、新幹線の環境対策は年を追っていろいろ成果が積み上げられてきたことがございまして、最近では定着しておりますけれども、この時期、環境対策が当初の見込みに比べて後から追加した分がかなり増えた。その分がかな

り入っておりますのと、あとトンネル区間等における若干の施工方法の見直し等があったということで、この増えた2つについてはそれなりに理由がちゃんとあるということでございまして、過去の事例から見ても、整備新幹線の場合はそんなに不当な増嵩を招いているわけではないということが言えるのではないかと思います。

9ページでございますが、これは私どもの今回の建設費の試算の前提でございますけれども、特にこの表の2番目の将来の建設物価の見込み方ということで、23年4月価格の物価水準をもとに算定しますと、その下に黒で書いております価格でございますが、現在想定しております北海道24年、北陸14年、九州10年というこの整備期間に毎年1%の建設物価を想定して、この下の赤字で書いた額を建設費として予定してございます。これだけの物騰がこの期間続くかどうかという逆の面もあるかと思いますが、過去短期間でいろいろな要因で物価が急激に上昇した事例もないことではございませんので、そうしたリスクを評価の上、こうした額を設定したということでございます。

ご参考までに、10ページに過去この25年間ぐらいの物価の変動率をお示ししてございますが、このような状況で、北陸新幹線の高崎・長野の建設が始まりました平成当初から見ますと、バブル景気の急激な上昇を含めると0.9%程度。最近、平成15年以降の価格高騰等の影響もございまして、0.8%ぐらいのあれが続いていた。その前の、まさに先ほどちょうど100%以内におさまっております東北新幹線や九州新幹線の鹿児島型につきましては、ちょうど物騰が平らになっておりますぐらいの期間に工事のピーク期間が当たっているということで、物騰の影響もそんなにはなかったという結果でございました。これから見ても、1%の物騰を見込んでおくということはそれなりに実のあることかと思っております。

11ページ以降は参考でございますが、新幹線の実際の工事がこうしたお金をどのように使って進められるのかというご意見もございましたので、ご参考までにつけてございます。常識的なことでございますが、いきなり工事が、トンカチが始まるわけではございませんで、まずは着工ということになれば、測量・地質調査——地質調査は既に調査段階で着手前から行っているものは当然でございますけれども、さらに追加の地質調査を含めて、あと具体的な設計協議や地元説明に入った上で用地の買収にかかるというのがまず事前の手続。この辺が大体整った区間から、徐々に構造物の工事を始めていくということでございます。

12ページですが、それを年表的にイメージで示したものでございまして、区間ごとに

それぞれ重なるところもございますので、すべて協議や調査が終わってから工事が始まるというわけではございませんが、できるだけ工事期間、特に長大トンネル等、実際の工事がクリティカルになるところは早目に協議や測量にも着手をして、間に合うように早目に工事を始める。余裕のあるところはそれなりに並行的にという形で進みまして、土木構造物の形が見えてくると、設備関係の工事に入るということになりますので、実際にはこの下に毎年度ごとの事業費の配分というあれがございますけれども、大体整備期間の真ん中過ぎてから3分の2から終盤にかけて工事費の配分のピークが来るというのが常識的な状況でございます。

以上、工事費の関係でございます。

それからもう一つ、現在、整備新幹線の整備計画で決められております最高速度260キロを前提として私どももすべての試算を行っておりますが、将来いつまでも260キロでもなかろうというご意見もございまして、特に北海道新幹線は政府の中での検討でも課題に挙げられておりましたので、試算した結果をお出ししてみました。

14ページをごらんいただきますと、北海道は現在260キロ、青函は140キロに落とすという前提ですと、東京から札幌まで5時間1分、青函共用区間は260キロで走れるという状態になりますと、18分縮まって4時間43分。さらに盛岡から札幌まで、これはほんとうに仮定でございますけれども、現在、盛岡までは320キロでの運転を近いうちに実現、営業運転という目途が立っているわけでございますが、仮にその速度で札幌まですべて走ったとしますと、4時間33分という所要時間の短縮になります。

基本ケースの場合は、第1回目でお出ししました資料のとおり、投資効果1.1でございますが、これがそれぞれ1.2、1.4に上昇する。新函館・札幌間の輸送密度で示してございます1万4,800人が、例えば320キロに全線速度向上したケースですと1万6,000人に増えて、需要で約8%ぐらいの増になるという状況でございます。この投資効果の増分、便益の増分の主要なものは、需要の増加分と上の時間短縮効果、乗ったお客さん全部がこの時間の短縮で受ける便益、その2つが主な便益の増加となってあらわれているということかと存じます。

以上、簡単でございますが、ご説明させていただきました。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。1回目、2回目でご指摘いただいたところから、主なもののリストとそれに関する追加説明でございます。特に前のほうは、山崎先生がご発言いただいたのに関係しているようなのが多かったですけれども、いかが

でございますでしょうか。

まず、山崎先生から。

【山崎委員】 丁寧にご説明いただき、ありがとうございます。非常にわかりやすく納得いたしました。

関連してのご質問になって申しわけないんですが、建設コストなんですが、上昇があると。物価上昇でもいいんですけれども、運賃のほうも物価上昇を設定して、上がっていくという想定だったんでしょうか。ちょっと記憶になかったものですから。この件については了解いたしました。ありがとうございます。

【潮崎施設課長】 まず、実際の事業費の算定はこの物価上昇を考慮しておりますが、B/Cは結局、便益をコストで割りますので、運賃とかコストとか便益についてはすべて物価上昇は考慮しないで、今の価格のままでやっております。

【家田委員長】 B/Cはそうだけれども、収入の関係は。収益のほうは物騰を見ているんでしょう。

【潮崎施設課長】 B/Cはそうですけれども、収支の計算では考慮してあります。

【家田委員長】 山崎先生、よろしいですか。

【山崎委員】 はい。

【家田委員長】 それから、中村先生のご発言で資料が出ていますけれども、中村先生、いかがでしょうか。

【中村委員】 青函の走行区間の話ですが、今日の資料でB/Cも含めて検討に値するという印象を持ちました。次回の委員会ではJR貨物から話が聞けるそうですが、貨物の扱いで私が気にしているのは、例えば新幹線車両が260キロで走ったとしても貨物が低速で走った場合のダイヤの設定とか、貨物列車が遅れて来たときの運転に与える影響などが厄介になるなど考えています。実際には札幌まで行くというのはかなり先の話ですから、コンテナ車の乗り換えじゃなくて、貨物列車が260なり300キロで新幹線レールを走るという技術開発、あるいは可能性ということも少し勉強する必要あるという気がしています。同一速度で運転することにより輸送弾力性が出てきます。今回は単に共用区間の安全という視点から検討をすすめていますが、そうじゃなくて、輸送というとらえ方をすると貨物側にも頑張ってもらって、技術開発をやる必要があるのかなと思っております。

【家田委員長】 ありがとうございます。今のご発言は次の論点にも関係するかとは思

いますけれども、とりあえず今ちよっとお答えいただきましょうか。

【潮崎施設課長】 アイデアとしては考えられると思いますが、実際にほんとうに貨物のような形態の列車を新幹線の速度で走らせるという技術的な、基礎的にどういふところに課題があつて、どういふ開発をしていけばいいのかということについては、私どもはまだ具体的なアイデアをなかなか持ち合わせていない状況です。ただ、議論は、過去にもそういうことは何度かございましたし、アイデアとしてはあることは理解できると思いますが、なかなか具体的にどういふことを今言える状況ではないと思つております。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。資料3、資料4の関係でご発言いただきたいと思つます。よろしいですか。それじゃ、前回の指摘事項に関するご説明は以上ということにさせていただきますして、引き続きまして次の議題に入らせていただきたいと思つます。

次は、整備新幹線（未着工区間）に関する主な論点（案）につきまして、事務局からご説明いただきたいと思つます。資料5でございます。

【潮崎施設課長】 資料5は簡単な項目だけのペーパーで恐縮ですが、今後の議論をしていただくための主な論点ということで、ちよっと取っかかりになるかと思つましてご用意をさせていただきました。

まず、本題でございます投資効果及び収支採算性の妥当性ということでございますが、これは当然どういふモデルを使って、どういふ計算をしているかということもさることながら、その大前提となります需要予測、ご議論いただいております建設費の算定がほんとうに妥当であるかと。もとをたどれば、そこが一番のポイントになってこようかと思つますので、そういうことも含めての妥当性のご判断をしていただくということになるのではないかと考えています。

今日のテーマでもございました沿線地域の対応ということで、新幹線が来ることによつてまさに地域整備をどう進めるべきか、あるいは沿線の自治体なり民間企業がどう対応するべきかという側面、それからそのもと、まさに法的にいかん利用しやすいことにするかという総合交通的な側面という、その2点から地域に考えていただくという面であろうかと考えております。

あと、今回の計画の前提にもなつてございます青函トンネルを貨物と共用走行するという問題で、これに関しましては、当面、現在の在来線と同じ140キロで走行するということで考えてございますが、当然これは将来の速度向上を考えていかなければならないわ

けでございまして、そこの議論をどういうふうにするかということと、もう一つ技術の問題としては、フリーゲージトレインの導入を長崎と北陸では考えていきたいと考えておりますので、現在、技術開発途上ではありますが、一応性能的にはめどがついたということで、今後、コスト面等を含めた耐久性の試験等を行っていくわけですが、フリーゲージトレインの性能等についてどのように言及していただくか。

あと、その他の事項があれば、ご議論をしていただきたいと思いますが、とりあえず取っかかりのたたき台でこのような項目をご用意させていただきましたので、今後の議論に参考とさせていただきますと思っております。

以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。まだ何分論点が項目出しくらいのところではございますけれども、今日残りの時間を少し使って委員の皆さんから議論していただいて、例えばその他とありますから、ほかにもこういうことを議論すべきではないかとか、いろいろご指摘いただきたいと思えますし、またここに書いてあることについてもお考えの点をもう少し丁寧にお話しいただくのも結構ですので、そういう時間を使わせていただきたいと思っております。

その前に、潮崎さん、論点が挙がって、次回以降もやっていくわけですが、大体のスケジュールの確認を少ししていただいた上でと思っております。

【潮崎施設課長】 まず、立て続けのスケジュールで恐縮ではございますが、来週27日、28日はJRからのヒアリングと、それから1点目の論点のまさに中核の部分でございまして、岩倉先生、兵藤先生にチェックをいただいております投資効果、収支採算性の詳細につきましての議論をさせていただきたいと思っております。それを踏まえて、JRのヒアリングと詳細なチェックのあれが出てまいりますと、一通りの材料がそろうかなと思っておりますので、今後のまさにこの論点に関するトーキングをしていただきたいと思っております。来週の2日間でどこまで時間がとれるかということもあるんですが、一応現在ご案内させていただいている予定はそこまででございます。それを踏まえて3月のしかるべき時期までに、あと何回かこの課題に関しての取りまとめの議論をさせていただいて、そこで投資効果、収支採算性についての一定のまとめができればという形で考えたいと思っております。

【家田委員長】 ありがとうございます。それじゃ、そのような時間的スケジュールを念頭に置いていただいた上で、今、お手元にあります資料5につきまして、より具体的な

検討内容、あるいは検討方法などにつきましてもご発言いただけたらと思います。いかがでございましょうか。

中村委員。

【中村委員】 先ほど話した繰り返しにもなりますが、整理させてください。私が気にしているのは、貨物の低速走行と新幹線の高速走行の問題です。例えば、これまで時速260キロで走れないかという話がありました。同じように140で走るんだったら全然問題なくて、ただ運転時分が伸び経済効果が下がりますよで済むはなしです。けれども、いずれ新幹線の260キロ運転を考えたときには、単に安全だけじゃなくて、前を貨物が走っていると、続行の新幹線が260で追いかけていく、また、貨物が遅れてきたときには、新幹線も頭打ちを食らうことになります。走る区間が結構長いですから、ダイヤ設定上や運転整理で影響があるんじゃないかと危惧しています。そこら辺の見通しをきちんとしておく必要があるということです。単に安全だけじゃないという話です。

先ほど言った貨物列車を新幹線上に走らせられないのかという質問は、例えば輸送需要を考えますと、ほかの新幹線の場合と比べてもまだまだ運転余裕があるでしょう。それを埋める意味でも、盛岡ー札幌間を260キロないし300キロで貨物が走るということも視野に入れておいてもいいんじゃないか。長期的な課題になるかと思いますが、少し勉強したいなということです。

以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。一通りご意見をいただいてから、事務局にお答えいただこうと思います。

ほかにいかがでしょうか。須田先生。

【須田委員】 技術上の前提のところですけども、フリーゲージトレインについてはいろいろ今勉強が進んでいるんですけども、青函の速度向上ですね、今、信号の話とかそれ以外もオンレールトレイン、そういうものがある。そこら辺の具体的な、もう少し技術的な内容というのはいつごろご紹介があるのかなと。そこら辺をちょっとお伺いしたいと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

竹内先生、いかがですか。

【竹内委員】 整備新幹線に関する主な論点ということで、論点に入らなければ、それでもいいと思うんですけども、私は周辺のことを気になっております。まず投資効果及

び収支採算性の妥当性のところで、既存在来線の予測がどうなるかということを一応見ておく必要はないのかなと思います。どれだけお客さんが新幹線に移るのかとか、その後のサービス水準はどうかということも周辺の話としてあるでしょうし、同じくりニアのときには結構ぎちぎちにやった記憶が私の印象ではあるんですけども、代替交通機関からどれだけお客さんが移ってくるか。これも航空の便数とか、いろいろ全体が変わってくるので一概に言いにくいんですが、空港とのお客さんの取り合いの分析とか、予測とか、高速バスがどうかとか、そういうあたりの周辺の状況も一応考えておく必要があるのではないかということが最初の〇のところです。

2番目の沿線地域の対応のところでは、先ほど藻谷さんの話にもありましたけれども、これは地域だけではなかなかできないことだと思うんですが、いかにして新幹線とほかの交通機関とのアクセスの改善を図るかという例の高速の話がありましたし、空港の話もありましたけれども、そのあたりの論点が必要ではないか。

あとそれから、途中の駅の駅前の開発は基本的には地域がやることですけれども、先ほどの藻谷さんでもありましたが、私もいつも思っていることですけれども、いわゆる金太郎あめのようにどこも同じようなことになってしまうことを避けるために、どれだけ国がそういう個性ある町をつくるかということについてバックアップ体制をつくるか、そういうことについて支援をするようなことができるかどうか、そういう点の見方も一つあるのではないかということがあります。

それから、技術上の話は私は専門じゃないので、これはパスしまして、その他のところになります。ここでまた、いろいろな新技術が使われることによって、それを使っていかにして海外展開を図るか、あるいは、それをどうアピールしていくかという長期的な戦略ですね、ここで使われたことをいかにして海外に売り込むかというための戦略構築というのか、その辺の話もできるとおもしろいんじゃないかという気がいたしております。

以上です。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。

【岩倉委員】 技術上の前提のところ、今、青函の部分の速度向上の話は挙がっているんですけども、今日、新幹線を320にしたときどうなのかというB/Cを出していただきましたけれども、そこら辺もう少し突っ込んで議論しなくてよろしいものかどうか。何が制約になって320で検討できないのか。それが環境対策費みたいな話であるんだとすると、そのコストアップはどうなのか、それとのB/Cとの見合いはどうなのか、そ

んなところも可能であれば議論してもいいかなと思っている次第です。

それと、需要予測の話が今、竹内先生から出ましたけれども、今、兵藤先生と一緒に議論を毎日、大学がすぐ近なもので行き来して、あとメールでやりとりしているところです。来週にはきちっと報告できるかと思しますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【家田委員長】 山崎先生、いかがでしょうか。

【山崎委員】 1つは、藻谷さんのおっしゃっていた総合交通的側面をもう少しきちんととらえておく必要があるのかなと。これも現実的に需要がどうなるかということは、アクセスを含めて全体としての利便性や時間、コストがどのくらい下がるかということに大きく影響しまして、せっかくつくるものであるならば、利便性の高いものをつくるのが国民経済的にも地域経済的にも効果が大いのではないかなと思ひますので、周辺の道路や高速、空港も含めて少し議論する場があればなど。

それから、これは素人的なご質問というか、藻谷さんのおっしゃっていた面積が非常に効いているんだというお話がありまして、私もあるJRの方から空港は点的に整備すればいいけれども、新幹線は線的だから、すごい大変だと話したら、冗談じゃない、うちのほうが羽田空港なんかよりも実は面積が狭くて、東海道新幹線のほうが細い糸みたいなものですからトータルで面積が狭いんだみたいな話があったんですが、素人であれなので、面積を少しまたデータで、ほんとうにそうなのか知りたいということがありまして、お願ひできればと。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。ほかにはよろしいですか。

私も一言だけ言うと、当小委員会に付託されている事項は、この整備新幹線（未着工区間）3つのところについて、投資効果と収支採算性がどうなんですかということ調べてくださいということでございますので、そのところがメインの課題ではあるんですけども、鉄道技術について言うと、何しろ我が国は世界の中のトップランナーの一つなので、技術開発によって今までいろいろな難題を乗り越えたり、新しい境地を開拓してきたところでもあるし、いわば今持っているところのたった今の技術だけでこのプロジェクトを評価すると、ここから何十年か後に開業して、そこから50年は少なくとも使うというプロジェクトの評価の結果も大幅に変わってくるわけです。

とはいえ、技術開発というのは未知の要素もございますので、あまり楽観なことを言ってもいけない、あまり悲観なことを言ってもいけない。いわば技術開発の余地の幅の中で

このプロジェクトがどのような潜在的な効果を持ち得るのか、あるいはどのような潜在的な心配事項があり得るのかということは押さえた上で、このプロジェクトの投資効果を見しておく必要があるという視点から、下のほうの技術的な問題についても射程に置くということだと思う次第でございます。

それからまた、投資効果、収支採算性が妥当であるという結果に仮になった場合に、何らかの前向きな結論を出すことにはなるかもしれませんが、その場合にしても、単にこれはいいですね、悪いですねの話じゃなくて、どうせやるんならもっと効果を上げるいいものにしていくためにはどのような工夫があり得るのか。それは決して技術だけではなくて、さっき藻谷さんが再三おっしゃっていたような、これからの人口減少の時代になったときに、駅というのはどういうものであるべきなのか、その他の交通との連携性はどうかとところに着目して、重点的に考えていかなきゃいけないのかといったたぐいの注意事項といえますか、方向性といえますか、そんなものもあわせて申し上げていくのが当委員会の責任の一端かなと思うわけでございます。

ちょっとアバウトな話で恐縮ですけれども、私はそんなふうに思っております。

【中村委員】 委員長から、当面の技術でやるのはいいんだけど、もうちょっと先を見た話もという呼び水がありましたので、それに関連してお話したいと思うんですが、海外からの要求というのは新幹線に限っても、現在のレールベースの列車制御ではなくて、無線を使った列車制御システム、我々はC B T Cと呼んでいますけれども、これが共通の要件ということがあります。

ところが、我々のそれに対する解としては、今現在、一番進んでいるのはデジタルのA T Cであるということで、1キロごとに増幅器でデータをレールに送らなくちゃならないという状況です。このミッションとちょっと違いますけれども、海外の話をしめすと、200キロに1カ所の駅ぐらいしか考えられないようなブラジルなんかを考えると、とてもじゃないけど現実的じゃないわけです。

そうしますと、例えば新幹線が札幌まで、20年見えていますけれども、無線を使った制御システムをどういうふうにとらえて、どういうビジョンで開発していくのか、メニューの中に入れていくのかということも、今回の議論とは切り離れたとしてもとらえておく必要があるのではないのでしょうか。当然、C B T Cは経済性が出てきます。今、我々のミッションは与えられた現状で経済性がどうかと見ているわけですが、さらにそれをアップする、B/Cが非常によくなるんだという資料を我々は持っておきたいということで、そこ

ら辺を少し勉強しておく必要があるのではないかという気がします。

【家田委員長】 よろしいでしょうか。

それじゃ、ご発言は一通りいただきましたので、省からご回答がありましたら、よろしくをお願いします。

【潮崎施設課長】 また来週以降の議論になろうかと思いますが、まず先ほどのスケジュール観との関係で申しまして、先ほどのようなスケジュール観の範囲の中で、3月のしかるべき時期までに最低限のミッションとしてお願いをしております今回の区間の投資効果及び収支採算性の妥当性と、もちろん当然そのミッションに前提となるものが最低限あるかと思いますが、そこに関してまずまとめていただいて、例えば青函の速度向上の話に関しては、まさにいろいろご指摘いただいた細かい技術アイテム、技術ツールが、我々もほんとうにまだどこまで信頼性・信憑性があるのか、あるいは運営する鉄道事業者の意向も含めてどこまでやれるのかというのは、なお、それなりの時間をとってやる必要があると思っております。

実は24年度の調査予算でもそういうお金を私どもは要求させていただいて、それなりのものを認めていただいておりますので、それはこの場かどうかはあれなんですけれども、今回のミッションが終わった後で、引き続き、整備新幹線に関する将来に向けての課題としてご議論をいただきたいと思っております。

それで、同様に今回のミッションにかかわる最低限の前提は、当然、当面の取りまとめまでにやっていただく必要があるかと思っておりますけれども、地域整備、総合交通的な側面、そういったものも長期的な視野に立っての議論に立つものについては、あわせて引き続き、今年ぐらいをかけてのしばらくの議論の中でやっていただければと思っております。

そういう前提で、個々の問題にお答えできるところをお答えいたしますと、須田先生、中村先生からございました青函の問題は、現在まず考えられるのはすれ違い時にスピードを落とすとか、事業者において専用の高速貨車の上に今の在来の貨車を載せて走れるようなアイデアも研究はされておりますけれども、そういった幾つかのものは現状まだ技術的に評価できるレベルになってはいないものですから、そこを乗り越えるために我々としては現状と同じ140キロということで、当面、今の計画は進めることにさせていただきたいと思っておりますので、この点に関しては引き続き3月以降の議論の中でお願いをでき

ればと思っております。

あと、竹内先生からございました、ほかの需要予測、新幹線の需要がどうなるかということ以外の部分でございますけれども、当然、今回の需要予測の中でも、全国のモードの需要を予測してやってございますので、そこはどこをどこまで当たっておくべきかは検討させていただきます。もちろんリニアのときと同じようなモデルで全部の需要を当たっておりますし、使用区間の期間分担みたいなものも出ておりますので、ちょっと検討させていただきます。

あと、地域整備の話で、先ほどの藻谷先生のような、まさに大所高所のお話ですね。駅前開発を国がどのようなバックアップをしていけるのかとか、アクセス改善は地域の仕事ではあるけれどもという、その部分につきましても非常に奥深い問題でございますので、当面の取りまとめの残った中でどこまで触れられるか、引き続きの議論の中でどういう長期的な方向を目指して議論いただけるかについては、今後のディスカッションの中でまた整理をさせていただきたいと考えております。

あと、山崎先生からも同じような総合交通的な側面というあれがございましたが、同様のご回答でございます。

あと、面積のデータをということでございますので、時間の範囲で可能かどうかはちょっと検討させてください。実際、具体的にはそれはあるはずなんですけれども、どのくらいの作業時間で、どのくらいの見せ方ができるかはちょっと検討させてください。

【山崎委員】 イメージをつかむのにもしあれば。そういうお話はJRの方からほんとうに聞いたことがあるんです。

【潮崎施設課長】 まさに先ほどの藻谷先生の議論も含めて、そうだったかと思います。

あと、岩倉先生から速度アップのネックは何かということがございましたが、青函の問題とかは別にすれば、320キロは技術的にも、あるいは環境対策的にも現在の技術のツールを使って可能な範囲で、そんなに大幅なコストがかかるというものではないかと思っておりますが、いつとき350キロ、60キロというレベルもあるのではないかということで、物理的に鉄輪でも車両が走るにはそれは可能ではないかという議論もあったわけですが、さすがに320キロを超えますと、騒音対策あるいはトンネルの空間等の問題が今のままでいいかみたいな、技術的に車両を転がすという意味では可能なレベルだという評価が今の鉄道技術界にはありますけれども、そういうことをトータル、システムとして含めてどれだけのコストアップになるのかということは、まだなお課題があると思っております。

まして、そういうこともあって、当面、今回は320キロという試算をさせていただいたということでございます。

とりあえずお答えできる場所はそんなところでございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。加えてご発言ございませんか。

ちょっと申し上げると、さっきのに加えて言うと、需要のほうの前提については、トータル何十キロが正しいかどうかという話も結構なんだけれども、それぞれのプロジェクトが輸送という面から見ると、どういう機能を果たすようなものなのかというのがわかるようにしたいです。さっきの藻谷さんのお話だと、北陸新幹線というのは敦賀まで仮にできるような状態になったとすると、京都や大阪、名古屋の方面にこんな比率なんじゃないですかと。多分、直観的におっしゃっているんだと思うんですが、そういう感覚はどういう感じなのかなとか、一体どこら辺の人がどういうふうにするのかなとか、そんなのがわかりやすくというか、理解するというのが、国民の代理でやっている我々としては必需的なものだと思いますので、それに対応するようにいろいろな工夫をしなきゃいけないでしょうね。その辺をお願いしたいのが1個。

効果につきましても、便益をこのマニュアルに従って計算するところだというのは出るので、もちろんこれは大事な話なんだけれども、一方で便益の評価のマニュアルにはできないことが大幅にありまして、できないほうの例は、例えばさっき藻谷さんが言っていた言葉をそのまま使うと、リダンダンシーみたいなもの、これは安心感ですから、なかなか数字になりにくいんですけども、あの辺の鉄道は年に何回ぐらい雪でとまるのかなとか、高速道路はどうなのかなとか、空港はどうなのかな。それが北陸新幹線みたいなものなら上越新幹線並みにちゃんと走れるとすると、随分変わるのかなみたいなこととか、あるいは東海道との比較は難しいですけども、数字に出せないようなものでもなるべく効果、あるいは逆に心配しなきゃいけないようなことも少し前広に挙げて、議論の題材にさせていただくことも要るんじゃないかなと思った次第でございます。

ほかにはご発言はございませんか。

じゃ、おおむね事務局でおつくりいただいた論点の項目を基本にしなが、今日ご発言いただいたようなところに目を配りつつ当面まとめることと、さらにその後継続して勉強することという、ありていに言えば、2段構えくらいでまとめていこうかなと。こういうことでよろしいでしょうか。ありがとうございました。

それじゃ、時間も近づいてございますので、私の司会をお返ししたいと思います、今

日はせっかく局長もおいでですので、久保局長からもし何か最後に。

【久保鉄道局長】 お忙しいところ、今日までもお願いしてはいますが、また来週も立て続けでお願いすることになります。

それで、今、家田先生からお話もありましたけれども、当面の話もさることながら、私どもも新幹線について、ご指摘いただいたように、もう少し深く考えないといけない点は、私自身あるいは鉄道局としても感じているところでもありますので、せっかくの機会でありますから、引き続きその点については私どももいろいろな勉強をしつつ先生方と意見交換をして、次の仕方も、せっかくこうやって関係の先生に集まっていたので、勉強させていただきたいと思っておりますし、それは行政のほうにもすぐにできること、あるいは中長期にやらないといけないこと、両方あるんだろうと思っておりますけれども、生かしていきたいと思っておりますので、しばらくよろしくお願ひいたします。

今日はどうもありがとうございました。

【稲田総括課長補佐】 ご議論いただきましてありがとうございました。本日提出させていただいた資料は、前回同様、すべてホームページで速やかに公開いたします。また、議事録につきましても、委員の皆様を確認していただいた後、公開することを考えております。また、次回以降の委員会では、先日、プレスリリースさせていただいたとおり、鉄道事業者からのヒアリング等を予定しております。次回の委員会につきましては、2月27日月曜日14時より三田共用会議所となりますので、お間違いにならないようご注意ください。

それでは、第3回整備新幹線小委員会を閉会いたします。ありがとうございました。

— 了 —