

平成23年5月12日（木）

【蒲生幹線鉄道課長】 それでは、定刻になりましたので、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会第20回の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、誠にありがとうございます。本日は委員・臨時委員15名中9名のご出席の予定をいただいております。規定上の定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

それでは、お手元の資料を確認させていただきます。まず表紙の資料一覧でございます。次をお開きいただきますと、議事次第でございます。本日は、2件の議事を予定しております。パブリックコメントの結果報告と、最終答申に関しましての議題でございます。次に、配席図がございます。その次が、委員名簿でございます。

本体の資料でございますが、資料1で、「『中央新幹線小委員会答申（案）に関するパブリックコメント』結果報告」がございます。資料2で、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の答申（案）ということでご用意させていただいております。もし不足しております資料等がございましたら、事務局までお申しつけください。

なお、議事の公開でございますが、資料、議事要旨及び会議の議事録を公開することとさせていただきますたく存じます。よろしくお願い申し上げます。

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。委員長、どうぞよろしく申し上げます。

【家田委員長】 皆様、お集まりいただきまして、ありがとうございます。これから第20回の小委員会を始めさせていただきます。

恐れ入りますけれども、報道関係の方々には大変恐縮ですが、頭撮りをここまでとさせていただきますと思いますので、どうぞご協力をお願いいたします。

それでは、ただいまから議事に入らせていただきます。

本日の議事は、資料が2つございます。1つは、答申（案）に関するパブリックコメントを集めて分析し、そして、あらかじめ先生方にも見ていただいていると思いますが、それに関する議論をしていただきます。それから2番目が、それを踏まえましてこの答申を審議し、決定するというところでございます。

それでは、まず資料1につきまして、事務局よりご説明をお願いしたいと思います。

【蒲生幹線鉄道課長】 それでは、資料1に基づきましてパブリックコメントの結果報告をさせていただきます。

今回のパブリックコメントは、昨年夏と今年の年明けに行いましたパブリックコメントに引き続き3回目のパブリックコメントになります。

1ページをお開きください。概要でございますが、件名はここにあるとおりでございます。実施期間は、4月22日から5月5日まで行われておりました。意見募集対象は、答申（案）に関してでございます。

パブリックコメントの結果の総括でございます。

提出意見数でございますが、888件でございます。個人が809件、団体が79件ということで、団体には、注でございますように官公庁や地方公共団体、経済団体等が含まれております。なお、今まで2回実施して793件、996件ぐらいでございましたので、今回もこの程度の件数ということで、大体しっかりした形でのパブリックコメントができたのかなと思っております。

次に、地域別の提出意見でございます。

ここでございますように、沿線県ごとになるように整理しておりますが、中央新幹線の沿線都府県ということで、東京から大阪までということでございますが、今までの2回のパブリックコメント同様、やはり長野、静岡からの意見が多うございました。ただ、全体の数としては、長野、静岡からの件数は減ってきており、一方で、東京や神奈川等々、沿線地域からの数自体は増えてきて、あと、その他の地域、首都圏、関西圏でございますが、こういったものを受けまして全体として888件という形の意見になっているところでございます。

2ページ目以降が、今回のパブリックコメントで寄せられました主な意見と理由でございます。2ページをお開きください。

この整理は、それぞれの意見内容に関しまして主な理由を整理しております。理由の整理に当たりましては、今回新たに理由として加わってきたものを特出しした形で「今回新たに加わったもの」という整理をし、前回、前々回でも同じような理由になっていたものに関しましては、別途付記するという形にしております。

件数の一番右側でございますが、ここには「参考」というものをつけております。前々回、前回に関しましては同じような意見項目に関するものについては、件数を参考として

付記させていただいているという整理になっております。

まず、①でございますが、「中央新幹線を早期に整備すべき」という部分でございますが、これに関しましては、「今回新たに加わったもの」といたしましては、やはり震災を受けまして、震災以降、やはり二重系化というようなことが重要ではないか、というような意見などがつけ加わっております。前回、前々回に関しましては、国際競争力の強化とか、時間短縮効果とか、経済活性効果とか、そういったものは引き続き盛り込まれているという状況でございます。件数自体は16件という形でなっております。

次は②でございます。「中央新幹線の整備に反対、計画を中止または再検討すべき」ということでございます。括弧書きにございますが、超電導リニア方式、南アルプスルート of 採択に反対、JR東海が営業主体または建設主体として指名を受けることへの反対などを含んでおります。ただし、ルートに関しましては、伊那谷ルートを再検証すべきだという意見につきましては、別途⑥という形で整理しております。

「今回新たに加わったもの」ということでございますが、こちらはやはり震災を受けたものが多いでございます。東日本大震災の影響がおさまっていないということで、新たな大規模事業を進めるような社会的状況ではないため、というようなこととか、あとは、中央新幹線の整備に係る費用等そういったものは、まず被災地の復興に充てるべきと考えるため、ということ。それから、福島第一原発事故が収束しておらず、今後の電力供給が不透明であるため、というようなものが今回の震災を受けての反対という方々のご理由ということで上がってきております。その他、前回、前々回から寄せられているものにつきましても、ここ以下にありますように安全性の問題とかそういったものに関しましてそれぞれのお立場からご意見をいただいたということでございます。これに関しましては、件数的には648件ということで、前回、前々回に比べますと多くなっているということが言えるかと思っております。

次が、3ページ目でございます。

3ページ目以降は、まず③でございますが、「在来型新幹線方式を採択すべき」ということに関しまして5件ほどのご意見をいただいております。意見に関しましては、前回、前々回で寄せられているものと特に新しく付記されるような意見等はございませんでした。やはり実績があるだろうということとか、エネルギー消費効率がいいのではないかなというようなことなどを掲げられております。

④「超電導リニア方式を採択すべき」ということに関しましては、今回、5件というこ

とでございますが、前回、前々回で寄せられている意見と同じような形で超電導リニア方式に賛成という理由が寄せられているところでございます。

⑤と⑥でございますけれども、⑤でございますが、「南アルプスルート採択を支持」ということで、理由は最短距離であり、優位性があるのではないかということ等々をいただいているところでございます。こちらに関しましては、件数は18件でございますが、前々回463件などから比べますと、件数自体は減ってきておりますが、一方で伊那谷ルートの再検討に関しましては、ここにありますように⑥でございますが、理由自体は前回、前々回で寄せられているものとほぼ同様でございますが、件数的には102件で、前回より若干減っておりますが、こういった意見が寄せられておるという状況でございます。

次が、⑦でございます。「営業主体、建設主体はJR東海が適当」だということでございますが、件数自体は3件でございますが、理由自体は前々回、前回等に寄せられているものと同じでございます。

次は「鉄道・運輸機構が建設主体として参加すべき」ということに関しましても、4件ほど寄せられてきております。実績などを持っているということを含めて鉄道・運輸機構が適当であるというような形で意見をいただいております。

次は、4ページ目以降は付帯意見に関するものでございます。

⑨でございますが、大阪までの早期開業の関係でございます。「今回新たに加わったもの」ということで、ここにございますように、やはり東海道新幹線の代替機能を早期に確保すべきということ、震災を受けての観点が入り込んできていると言えようかと思っております。2番目の理由も、震災を受けて首都圏一極集中のリスク分散が必要だ、関西の位置づけも重要になるので、中央新幹線の早期整備が必要だろう、というような意見になってきております。ただ、件数自体は、前回の217件に比べますと26件という形で、減った形での意見になっております。

次が⑩でございますが、「国際拠点空港への結節性の強化」ということで、これに関しましても、前回、前々回同様、5件ほどでございますが、意見をいただいているところでございます。

⑪と⑫、途中駅等の駅の関係でございますが、駅の関係に関しましては、ここにございますように件数自体も前回・前々回並みとは言いませんが、39件、27件と、それぞれ地域から、やはり駅の位置とか費用負担に関しまして国がしっかり役割を担うべきであろうということとか、地元負担を軽減する必要があるのではないか、というようなご意見を

いただいている、そういうところでございます。

⑬でございますが、これは「今回新たに加わった」という形になっておりますが、もう既に答申の中でも「駅の整備のあり方」の中でご議論いただいているものでございますが、「駅への広域的なアクセス環境の整備を求める」ということでございまして、やはりルートから外れた地域を含めて広域的なアクセス利便性の向上を図る必要があるだろうということで意見をいただいているところでございます。

⑭でございますが、これはいわゆる在来線、道路交通、航空交通などの利便性の向上が図られるようにトータルデザインされた国の具体策を早急に国民に示すよう明記すべきということで、ここにございますように、「リニア中央新幹線の整備は地域の交通体系に大きく影響を及ぼす」というようなことで、意見数は前回に比べますと減っておりますが、14件いただいているところでございます。

5ページ目でございますが、「その他の意見」でございます。

こちら、⑮、これは静岡県地域からいただいていた多くの意見でございますが、東海道新幹線の沿線地域の利便性を向上させるべきである、というようなことでございまして、これに関しましては、今回は9件でございますけれどもご意見をいただいております。一方で答申などにおきましても、「利用形態の転換による沿線の活性化」というようなことも盛り込まれておりますので、そういったことを受けての件数かなと思っております。

⑯でございますけれども、環境関係でございまして、今般改正された環境影響評価法の内容を踏まえて手続を行うべきである、ということが言われております。これは2件でございますが、そのうち1件が環境省からの意見でございます。具体的には、環境影響評価法、これは4月下旬に改正案が成立しておりますが、改正法施行前であっても法改正の精神を踏まえた手続を実施すべきであるということで、施行自体は2年後となっておりますが、その趣旨を踏まえてしっかりした形で環境影響評価をやるべきだろうというご意見をいただいたところでございます。

⑰でございますが、電力消費量や電磁波の人体への影響に関するデータを公表すべき、というようなご意見をいただいております。ここにございます理由は、そういったデータが公開されていないのではないかというようなことでございます。電磁波の影響などに関しましては、第2回の小委員会でご説明しているのですが、エネルギー消費量の電力消費などに関しましてのデータに関しまして、今回、若干補足するご説明をさせていただきたいと思っております。これに関しましては20件のご意見をいただいております。

⑱でございますが、「今後、エネルギー需給に関する検討を国が関与して行うべき」ということで、国のエネルギー政策全体との整合性を図る必要があるのではないかということでございます。以上でございます。

今回の意見は、やはり震災を受けて新たな視点が追加になっているものが多いでございます。その結果、早くやるべきだというご意見とやはり慎重に検討すべきだというご意見等があるかと思えます。ある意味、整備計画段階でスタートしてしまうのではないかとというようなお気持ちをお持ちの方も多くございまして、そういう意味でこういったご意見に結びついているのかなと思っております。

なお、この資料1の一番最後のほうに「参考1」ということで、これは地域別の件数を整理したものを改めて載せさせていただいております。「参考2」から「参考4」は前回、前々回のパブリックコメントの地域別の件数でございます。

最後につけてございます「参考5」でございますが、こちらに関しましては、技術開発室長より補足の説明をさせていただきます。

【潮崎技術開発室長】 それでは、今、幹線課長から説明がありましたようなご意見もありましたことと、昨今の電力事情等もございまして、補足の資料を提出させていただきました。

まず、リニアがどれぐらい電力を使うのかということで、この消費電力をどう見るかですが、どういう指標を使うかで幾つかの見方がございます。

主として、その瞬間ごとに必要な最大の消費電力と、それらを一定時間、時間軸方向に積み上げて、例えば1日当たりとか1年とかでどのくらい電力を消費したその消費量が幾らなのかという、主にそういう2つの見方がございますが、その前者の瞬間的な消費電力ということであれば、とりあえず今はまだ実際の営業の運行がどうなるか全くわかりませんが、とりあえずのピーク時の運行本数と所要時分を仮定すれば、一定の前提のもとでの試算は可能でありますので、そういうことで試算してみたものです。

また、現在問題となっております電力事情の逼迫は、その発電所の稼働の問題に起因するものでございますので、そういう観点から見ても、この瞬間消費電力で見るのが適切ではないかと思えます。今すぐにそのリニアの電力が何も必要なわけではありません、あくまでも2027年とされております「首都圏～中京圏開業時」から始まるわけですので、その時点での想定、あるいは2045年と予定されております関西圏開業時の想定を試算してみました。

2027年開業時は、最大ピーク時で1時間当たり片道5本、それから名古屋までの所要時分が40分とされております。この前提に基づきますと、このときの消費電力は約27万キロワットとなります。これは、営業用の超電導リニアの列車を今の実験車両をベースにしまして仮に今の新幹線と同じ16両編成と仮定いたしまして、500キロで平坦なトンネル内を走行するという状態を想定いたします。そのときの1列車の消費電力がこの下に注書きにちょっと書いてございますが、約3.5万キロワットという試算がございます。これを使いまして、1時間当たり5本ということは12分間隔で首都圏のどこかの駅を出発するということとなりますので、名古屋まで所要時間が40分ですから、ピーク時には、その12分間隔で出発した列車が、40を12で割って約3.3本、片道当たり計算上は3.3本の列車が東京・名古屋間の線路上にいます。往復ですと、その倍で6.6本。駅での停車がございますので、常にどの列車も500キロで常時走行しているわけではございませんが、計算上の仮定はそうのようにいたしました。1列車当たり3.5万キロワットの電力を使っていますので、6.6列車いるとして6.6倍すると、約23万キロワットになります。

ところがリニアの場合、地上側の受電変電所から列車まで電力を送ってリニアモーターの動力に変換すると、電気エネルギーを運動エネルギーに変換するまでの効率上、若干のロスが見込まれますので、このロスを考慮いたしますと、大体27万キロワットということになります。

同様の計算を2045年関西開業時にいたしますと、この時点ではピーク時間の運行本数は8本と予定されておりますので、また、所要時間67分ということで、今と同様の計算をいたしますと、約74万キロワットという消費電力になるということでございます。

この消費電力の値、特にこの名古屋開業時の2027年の27万キロワットというのは、例えば現在の東海道新幹線の東京・名古屋間のピーク時に使っております電力とおおむね同等の水準であるということでございます。

以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。

それでは、議題1につきまして、ご質問やコメントがありましたらお願いしたいと思います。どうぞ、どなたからでも結構です。

【榎谷委員】 全く素人の質問で、今、先ほどご説明いただきました消費電力の話なんですけど、27万と74万であるわけですが、これを発電する電力会社は、中部電力とか関西電力とかということなんですか。それとも特別に何かJR東海が別途の何か一部発電を

しているのか、その辺はどう考えたらよろしいのでしょうか。

【潮崎技術開発室長】 今の予定の建設主体と営業主体とされておりますJR東海からの計画では、電力会社からの給電を受けると聞いております。JRの中には一部専用の発電所を持っている東日本のような会社もございますが、東海はございませんので、今後も電力会社からの供給を受けるといふような計画でございます。

【樫谷委員】 それは、中部電力と関西電力なんでしょうか。中部電力だけなんでしょうか。

【潮崎技術開発室長】 そうですね、エリア的には東京電力と、それから中部電力と、関西電力、その3社からそれぞれのエリアごとに供給を受けることになります。

【家田委員長】 よろしいですか。

【樫谷委員】 はい。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。

それでは、1つ目の議題は特にご質問がなければ、先に進めさせていただいてよろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、続きまして2つ目の議題「答申（案）」について事務局からご説明をお願いいたします。

【蒲生幹線鉄道課長】 資料2に基づきましてご説明したいと思っております。

資料2でございますが、「答申（案）」ということでございます。これは4月21日にとりまとめたいただいたものに関しまして、今回、パブリックコメントを行いましたので、パブリックコメントの結果なども含めまして事前に委員長にも委員の方々にもご提示し、それで委員長ともご議論させていただきました。

結果といたしまして、今回は4月21日にとりまとめました答申（案）から一部微修正を除きまして修正はない形で事務局として答申（案）をご用意させていただいております。

微修正と申しますのは、時間的な経過などを踏まえたもの、例えば「大震災から一月」と書いてあったものを「二月」にするとか、そういったものでございます。

あと参考資料をつけてある中で、例えば第20回目の開催に関しまして書き加えたとか、今回のパブリックコメントの結果をさらに3回目という形で盛り込んだというような、そういった形式的な修正になっております。

したがって、4月21日の段階でこちらをご説明しておりますので、今回に関しま

しては、中身に関しての詳しい説明は省略させていただきます。よろしくお願い申し上げます。

【家田委員長】 内容につきましてはいかがでしょうか。

答申（案）そのものを変えるようなご意見ではなくても、議事録には残りますので、これからさらに進むときに、こういうことを留意願いますとか、そういうことももちろんウエルカムですので、ぜひご発言いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【榎谷委員】 よろしいですか。

【家田委員長】 榎谷さん、どうぞ。

【榎谷委員】 環境省からの意見ということで環境影響評価法の内容が、これはもうこの前議論して、それで守るというふうに確認してあるので、特によろしいということですね。

【潮崎技術開発室長】 はい。もう全くそのとおりでございます。具体的な環境省からの意見の内容はそれと、今後、建設主体により環境影響評価が行われますが、その過程で留意してほしいいろいろな具体的なことを何点かいただいております、それはもう当然、今後の調査に反映させていくべきことでございますので、私どももその趣旨に沿って建設主体ともども進める所存でございます。

【榎谷委員】 あともう一つ、最後の⑩のエネルギー政策との整合性、これはなかなか難しい話なんです、先ほどのご説明を聞く限り、1社に75万キロの負担がかかるという話ではないと理解してよろしいんですね。

【潮崎技術開発室長】 はい。もちろんそのとおりでございます。

では、もうちょっと先ほどの説明を補足いたしますと、この東京・大阪間の電力会社の供給範囲は、東京から静岡県のおおむね富士川が流れておりますそのあたりまでが東京電力の管内、そこからおそらくこれは岐阜県・三重県までが中部電力の管内で、奈良・大阪が関西電力というふうになっておりますので、もうほぼそのルートのエリアに沿って3電力会社から分担して供給を受けるということに現時点での考えではなろうかと思えます。

【家田委員長】 竹内さん、どうぞ。

【竹内委員】 もちろん、私は答申のこのままで結構だという立場です。これまでは鉄道に関するお話が中心になってきましたが、その一方で、これまでの小委員会の議論の中ではいろいろな状況も考えてきました。たとえば、将来の変化する人口構造のような話から始まって、ほかのモードとの関係というような話などです。こうしたことはもちろんこ

の答申の中には詳細には盛り込めないことは当然なんですけれども、議事録に残す程度と
いうことですのでお話しすると、やはり今後の国の政策として、鉄道だけの視野には立た
ずに、ほかのモードとの全体的な整合性の中で中央新幹線をとらえていくという姿勢を常
に持ち続けておいていただきたいということです。

一番問題なのは、高速道路の料金の話が相変わらず迷走しているように見える状態で、
どうなるかわからない。この動向がかなり大きく J R 東海の収益にも影響を及ぼすことにも
なります。それから、同様に、航空運賃に関しても、今は基本的には自由ですけれども、
たとえば混雑空港のスロット配分の話のような制約の問題もありますし、同じく高速バス
の料金の話も非常に、今、問題になっているということもありますから、そういうような
さまざまな状況の中で、より最適な日本の動脈としてのパフォーマンスを上げるという視
野に立った、整合性のある交通政策を今後ぜひお願いしたいということが私からの遺言と
いいますか、そういうことになります。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

このパブリックコメントの中でもあったんですけれども、「電力消費量や電磁波の人体へ
の影響に関するデータを公表すべき」というご意見が出ているので、先ほど電力について
はありましたけれども、ぽつらぽつらとは途中でいろいろ資料は出ているんですよね。だ
から、このまま「公表すべき」というままにしておくと、公表していないように見えるん
だけども、こういうところに公表していますよというのをわかるようにぜひしていただ
きたいと思うし、まあこう言うては何ですけれども、考えられるような資料は全部公開し
ている感じがしますので、ぜひ誤解の受けないようなことをよろしくお願いしたいと私は
思います。

ほかにご意見はございませんでしょうか。廻さん、どうぞ。

【廻委員】 今度のパブリックコメントの結果に対しては、何か返事をするとか、ホー
ムページに掲載するとかするのでしょうか。これはこの後、どのような扱いになるのでし
ょうか。

【蒲生幹線鉄道課長】 パブリックコメントの結果に関しまして、個々の方々に直接回
答をお返しすることはできませんが、やはり今回の審議会での議論を踏まえた形で、やは
り何らかの形でホームページ等で我々の考え方というものをお返す必要があるのでは
ないかと事務局としては思っておりまして、また小委員長ともご相談しながら、この辺に

関しましては先ほどの情報公開の話も含めまして適切に対応してまいりたいと考えております。

【廻委員】 ありがとうございます。

【家田委員長】 よろしいですか。

【廻委員】 はい。

【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。

それでは、先に行かせていただいてよろしいでしょうか。

大体議論も資料2につきまして出尽くしているようでございますので、答申としてこれをご了承いただくかどうか決定したいと思います。いかがでございましょうか。ご了承いただけますでしょうか。

(「はい」の声あり)

【家田委員長】 ありがとうございます。

それでは、異議もございませんようですので、これをもちまして答申ということにさせていただきますと思います。

それでは、以上、予定した議事は終わりましたが、委員の皆さんから、加えて議題とかございますか。

よろしいですか。

それでは、これで本日の議事を終了したいと思います。

【蒲生幹線鉄道課長】 家田委員長、どうもありがとうございました。

今回をもちまして小委員会の審議は終了となりますけれども、この間、1年2カ月ほどの間に20回もの回数にわたりまして小委員会を開催させていただきましてご審議いただきまして、誠にありがとうございました。深く御礼申し上げます。引き続きまたよろしくお願いいたします。

なお、会議の終了後に、前回同様、家田委員長がこの部屋でご質問をお受けいたしますので、質問等のおありになる方はご在室していただけたらと思います。

以上をもちまして、本日の小委員会を閉じさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —