

Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報

No. 90 2011. 01. 19.

発行責任者 坂東 貞男

編集責任者 教 宣 部

シリーズ『リニア中央新幹線ってどうなの?』⑫

リニア中央新幹線に対する国土交通省の回答は!? その2

本シリーズ⑪につづいて、先の臨時国会において、社民党の衆議院議員から提出された「リニア中央新幹線計画に関する質問主意書」に対する国土交通省の回答の続きを紹介します。

今回は、「国土交通省のリニア中央新幹線に対する見解について」の質問及び回答を要約して紹介します。



二 国土交通省のリニア中央新幹線に対する見解について

- 1 事業者が建設費用を負担不能の場合、あるいは開業後に赤字経営に陥った場合に国からの財政負担・支援はあり得るのか。

【中央新幹線の建設費用及び採算性並びに建設主体及び営業主体については、今後、交政審小委員会において検討することとされており、現時点でお答えすることは困難である。】と回答

- 2 リニア中央新幹線がもたらす地方への経済効果をどのように考えているか。スロー効果によってむしろ地方が衰退する可能性はないのか。

【中央新幹線を含む新幹線鉄道の整備は、地域間の移動時間を大幅に短縮させて、関係する地域社会の振興や地域経済の活性化に効果をもたらすものと考えている。】と回答

- 3 事業者の報告とは別に、国土交通省が市場調査等によって独自の需要予測を行うのか。

【交政審小委員会において需要予測を実施し、調査報告書に示されている輸送需要量について検証を行っているところである。】

- 4 事業者の現時点における国民に対しての情報公開のレベルをどう捉えているのか。十分なものだと考えているか。

【仮に「事業者」をJR東海を指すのであれば、JR東海は、公益性の高い鉄道事業を営む民間企業として、自らの責任において必要な情報公開を行っているものと考えている。】と回答

- 5 事業者は「中間駅はつくりたくない、負担はNO」という考え方に立つものと見受けられるが、この考え方を国土交通省はどう評価するか。

【仮に「事業者」をJR東海を指すのであれば、JR東海は沿線各県に一つの駅を設置する方針を表明しており、御指摘のような考え方を有しているとは承知していない。】と回答

- 6 リニア鉄道を海外に売り込む計画がある旨の報道に接したが、関心を示している国、または業界はあるか。あれば具体的に例示していただきたい。また、ないのであれば、その理由を例えばJR東日本やJR西日本に尋ねたことがあるか。

【JR東海によると、米国のボルチモア・ワシントンD.C.間における超電導磁気浮上式による高速鉄道整備の実現に向けて、関係者に対して、積極的に働きかけを行っているとのことである。】と回答

- 7 将来、リニアを新たな高速鉄道として全国に伸ばしていく計画、またはビジョンはあるか。

【現時点においては、超電導磁気浮上式による高速鉄道に関する事業は、中央新幹線以外に検討されていない。】と回答

- 8 リニアが中央新幹線だけとなった場合、新幹線ネットワークと分断されたリニアをこの区間だけに導入する意義はどのようなものか。

【中央新幹線の走行方式は現時点では決まっていないが、仮に超電導磁気浮上式とする場合、東京・大阪間の所要時間が約一時間以内となり、大幅な時間短縮による利便性の向上及び経済社会の活性化等の効果があるものと考えている。】と回答

- 9 ドイツではリニア実用線を断念したが、その理由とそれを克服できる日本での計画の違いについてどのように考えているか。

【事実関係について把握していないため、お答えすることは困難である。】と回答

- 10 国土交通省としては、リニア方式であるかは別として、中央新幹線が新たに必要であると判断したのか。その際、人口の減少や経済成長の鈍化などはどのように勘案したのか。

【中央新幹線については、現在、交政審小委員会においてその整備の必要性について議論されており、国土交通省としては、交通政策審議会の答申を踏まえてその整備について判断することとしている。なお、交政審小委員会において実施した中央新幹線に係る需要予測は、国立社会保障・人口問題研究所が作成した「日本の将来推計人口」及び「日本の都道府県別将来推計人口」を活用しており、平成二十二年度以降の経済成長率が零パーセントとなる場合など複数のケースを前提としている。】と回答

- 11 中間駅の建設費を国または地方で負担する制度を今後定着させる考えはあるか。

【中央新幹線の駅の建設費用の負担方法は現時点では決まっていない。】と回答

- 12 環境影響評価は、事業者が実施だけで十分と考えるか。国として実施する考えはあるか。

【環境影響評価法においては、事業者がその事業の実施に当たりあらかじめ環境影響評価を実施することとされており、中央新幹線の建設に当たっては、国土交通大臣からの建設の指示を受けた建設主体が、環境影響評価を実施することとなる。】と回答

- 13 これまでの質問事項も含め、沿線住民や有識者等から、事業者の情報やデータについて不十分との指摘があった場合、国土交通省が事業者に詳細な情報、データの公開を促すことはあり得るか。

【仮に「事業者」をJR東海を指すのであれば、JR東海は、公益性の高い鉄道事業を営む民間企業として、自らの責任において必要な情報公開を行っているものと考えている。】と回答

(衆議院HPの「第176回国会 質問の一覧 質問番号70を参考に要約」)

リニア中央新幹線計画は、日本の大動脈である東海道新幹線のバイパスという意味も持ち、経済・産業等に大きく波及することだと思います。また、中央新幹線が超電導リニア方式になると大量のエネルギーを消費するとも言われており、エネルギー政策に対する影響など様々なことに影響することが考えられます。

しかし、本シリーズ⑪での「事業者の計画・情報について」と同様に、上記回答も国土交通省は回答にはならない回答を行ったり、責任回避とも思われる回答でしかないのではないのでしょうか。うがった見方をすれば国は「口は出すが金は出さない、経営・安全・環境問題等々の様々な問題は企業の責任で」と言っているようにも思われます。

国土交通省は「JR東海は…自らの責任において必要な情報公開を行っている」と回答していますが、例えば電力の問題ひとつとっても公共交通としての鉄道事業を担う企業として本当に情報が公開されているとは言えません。だからこそ、国(国土交通省)がしっかり検証し、広く国民に明らかにして理解を求めていく必要があると思います。