

平成24年3月21日

【稲田総括課長補佐】 定刻になりましたので、ただいまから第9回整備新幹線小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。

なお本日、竹内委員のほか山崎委員が欠席されると連絡がありましたが、現在6名の出席となっております。定足数を満たしていることをご報告いたします。

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、委員名簿、配席図、資料1、2、その他別紙と参考資料でございます。

なお、資料1、第8回整備新幹線小委員会の概要につきましては、事務局で作成したものを暫定版として配付しております。

その他、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。

なお、本日は奥田国土交通副大臣にご出席をいただいておりますので、ごあいさつをいただきたいと思っております。

【奥田国土交通副大臣】 おはようございます。大変に精力的にこの小委員会のほうも開催していただいておりますこと、心から感謝を申し上げます。

今日も、大臣もそろそろ自分も皆さんのご意見を直接聞きたいなということもおっしゃっておいりましたけれども、参議院の予算委員会があるということでないかもしれませんが、その意をどうかくんでいただければと思います。

私どももまた国民的にも大変関心の高い、そしてメディアの方々も委員会が開かれるたびに、報道というものを通じて全国に発信していただいております。

どうか本日も皆さん方の忌憚のない、また大変に参考になるご意見を重ねていただければと思います。よろしく願いいたします。ありがとうございます。

【稲田総括課長補佐】 次に、家田委員長にごあいさつをいただきたいと思っております。

【家田委員長】 おはようございます。今日もお集まりいただきましてありがとうございます。

ここまで整備新幹線の件につきまして議論を重ねてきたわけでございます。特に皆さん

のおかげで、単にこのプロジェクトがいか悪いかというのを超えて、どういうところがポイントなのかということはかなり突っ込んだところまでご議論いただきまして、心より御礼申し上げます。

今日は最終的な文案をどういうふうにするかというところを、最終段階の議論になりますけれども、ぜひ忌憚のないところをご議論いただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

**【稲田総括課長補佐】** それでは、議事に入りたいと思います。

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、ご協力をお願いします。

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、よろしくお願い致します。

**【家田委員長】** それでは、始めさせていただきます。

それでは、今日は議題1、収支採算性及び投資効果の確認に関する取りまとめ状況について、ご説明をお願いいたします。

**【潮崎施設課長】** それでは、私のほうから説明をさせていただきます。

資料2といたしまして、お手元に整備新幹線未着工区間の「収支採算性及び投資効果の確認」に関するとりまとめ（素案）というのがございます。資料2はこれと、あと別紙の詳細資料と「収支採算性及び投資効果の確認に関する参考資料」の素案と、この3点セットになってございます。

まず、一番上の素案の文章のほうからご説明させていただきます。これは今、委員長からお話のありましたとおり、これまで議論いただきましたこと、それから前回の小委員会で取りまとめの方向性ということで粗々の議論をいただきました。それを大もとにいたしまして、取りまとめの素案として作成した文書でございますので、これをもとに本日はご議論いただきたいと思います。

まず、取りまとめの形でございますが、1ページ目、この四角で囲ったところに総括という文章がございます。これがこのまとめの結論ということで、2ページ目以降に、解説と表題がございますが、この総括の中身をさらに解説するという形の取りまとめ方をさせていただいております。

まず、取りまとめの案になっていく文書でございますので、ざっと読み上げさせていただきます。

1 ページから、総括。

北海道新幹線（新函館・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（長崎ルート）（武雄温泉・長崎間）を新規着工することの収支採算性及び投資効果については、前提となる交通需要予測結果等を検討した結果、国土交通省が行った試算の妥当性が確認されたものとする。

なお、事業の実施に当たっては、収支採算性及び投資効果に大きな影響を与える下記の事項について特段の配慮が必要である。

（１）北陸新幹線と九州新幹線（長崎ルート）については、乗り換えの利便性を向上させるため、既に基本的な走行性能が確認されている軌間可変電車を積極的に活用することが効果的である。また、北陸新幹線については、新幹線区間と関西方面・中京方面等の在来線との連絡輸送量等を勘案し、軌間可変電車以外の在来線列車と新幹線の乗り換えの利便性向上にも十分配慮することが必要である。なお、軌間可変電車については、今後も継続して、走行耐久性や車両・線路の保守性を確認していくことが必要である。

（２）貨物列車と併用する北海道新幹線の青函トンネル等の共用走行区間では、安全確保の観点から、新幹線列車は、当面、時速 140km での運行が予定されている。これについては、当該区間の速度向上がもたらす効果に鑑みて、今後、積極的に義面の検討を行い、できる限り早い時期に速度向上の見通しをつけることが極めて重要である。

（３）新幹線の総工事費については、技術開発等によって、これまでも削減の努力がなされてきたが、今後も一層の努力を継続することが重要である。

また、当該事業は長期間を要するプロジェクトであることから、事業評価については、今後の社会情勢や周辺環境等の変化を踏まえ、最新のデータや条件を取り込み、他の公共事業と同様、継続的に見直しを行うことが必要である。

以上が総括でございます。

2 ページ目に参りまして、解説でございますが、

#### 1. 検討の経緯。

整備新幹線の未着工 3 区間（北海道新幹線（新函館・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）及び九州新幹線（長崎ルート）（武雄温泉・長崎間））に関し、「整備新幹線の取扱いについて」（平成 23 年 1 月 26 日政府・与党確認事項）において、収支採算性と投資効果を改めて確認するとされたことを受け、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会に整備新幹線小委員会が設置され、計 9 回の議論が行われた。

本小委員会では、国土交通省が行った交通需要予測とそれに基づく収支採算性及び投資効果の算出結果等について妥当性の確認を行った。さらに、技術的事項や沿線のまちづくりの状況及び営業主体となるJRの動向についても収支採算性及び投資効果の確認に深く関係があることから、関係者に対するヒアリングを実施した。

## 2. 交通需要予測・収支採算性及び投資交換の算出方法・前提条件について。

### (1) 交通需要予測の方法について。

#### 1) 用いられた交通需要予測モデル。

採用された交通需要予測モデルは、先進国で標準的に用いられている4段階推定法である。理論的にも妥当であり、現時点で最新の技術に基づくモデルを採用している。

このモデルを構成する生成交通量モデルや発生交通モデルには、事業評価の信頼性、透明性を確保するために構築された国土交通省統一の改善モデルが使用されている。当該モデルは、誘発交通を推計する構造とはなっておらず、結果として、輸送量については収支採算性及び投資効果をより低めに見積もる予測となっている。

#### 2) 予測の前提条件。

生成交通量及び発生交通量に反映されるGRP（域内総生産）の設定は、直近10年の変化をベースに2030年まで成長率1.0%から0.8%で設定され、2031年以降は成長率0%で設定されている。2030年までの成長率の設定は、最新の「経済財政の中長期試算」（平成24年1月24日内閣府）で用いられた数値よりも小さな設定となっている。

将来人口の設定は、国立社会保障・人口問題研究所の予測値（平成19年5月）の中位推計を用いている。

整備新幹線の所要時間の設定は、頻度の多い停車パターンを踏まえて平均所要時間を設定しており、最速列車の所要時間より長めの設定となっている。

新幹線の運賃・料金は、割引を考慮しない、正規運賃で設定されている。運賃は、現行の運賃計算法に基づいて営業キロから設定しており、料金については営業中の新幹線を参考に設定している。

このように、予測条件は、いずれも輸送量を低めに見積もる条件設定となっており、妥当性は判断できる。

なお、航空の運賃設定は、過去の実績を踏まえ、航空と新幹線が競合する区間は正規運賃の70%、競合しない区間は正規運賃の80%としている。将来の運賃の割引率を現時

点で正確に設定することは、實際上困難であり、今回の整備新幹線の予測作業において、この設定は妥当性を欠くものではない。

(2) 収支採算性の検討方法について。

交通需要予測結果をもとに、開業後30年間の営業収入、運輸営業費、減価償却費、税金等を勘案し、新幹線の開業により影響を受ける営業主体のすべての線区を収支計算の対象としている。また、計算手法は一般的な企業会計の規則等に基づいたものであり、妥当と判断できる。

(3) 投資効果の検討方法について

交通需要予測結果を基に、開業後50年間の利用者便益、供給者便益及び環境改善便益を算出するとともに、費用についても、過去の実績に基づいた建設開始から完了までの建設費・用地関係費の年度区分設定や開業後50年間の維持改良費・更新費を想定している。これは国土交通省が公表している、最新の「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005」に準拠しているものであり、妥当と判断できる。

3. 交通需要予測・収支採算性及び投資効果の妥当性に関して。

(1) 交通需要予測の結果について。

前述の前提条件に基づいて行われた交通需要予測結果を分析すると、各線区は輸送上、それぞれ以下のような特性を持つと判断できる。

1) 北海道新幹線（新函館・札幌間）。

新函館・札幌間の整備により、所要時間は、札幌・函館間が3時間3分から1時間13分に、札幌・仙台間が5時間21分から3時間27分に、札幌・東京間が6時間55分から5時間1分にそれぞれ短縮される。この結果、鉄道利用者は、道央・道南間については1日当たり2,900人から8,400人に、道央・東北間については1日当たり1,000人から2,700人に、道央・関東間については1日当たり1,300人から5,500人に増加する予測結果となっている。

2) 北陸新幹線（金沢・敦賀間）。

金沢・敦賀間の整備により、所要時間は、福井・東京間が3時間18分から2時間52分に、金沢・大阪間が2時間31分から2時間1分に短縮される。この結果、鉄道利用者は、北陸・関東間については1日当たり1万6,700人から1万7,600人に、関西・北陸間は1万2,900人から1万4,400人に増加する予測結果となっている。また、中京・北陸間についても4,200人から4,900人に増加する予測結果となっており、

関東、関西及び中京圏の3大都市圏と北陸圏の旅客流動量の増加に寄与している。

一方、北陸三県内の流動に着目すると、富山・石川間は1日当たり1,000人から1,800人に、石川・福井間は1日当たり800人から2,000人に、福井・富山間は1日当たり400人から1,100人にそれぞれ増加する予測結果となっている。

### 3) 九州新幹線（長崎ルート）（武雄温泉・長崎間）。

武雄温泉・長崎間の整備により、所要時間は、長崎・博多間が1時間48分から1時間20分に、長崎・新大阪間が4時間28分から4時間に短縮される。この結果、鉄道利用者は、西九州・福岡間については1日当たり1万1,600人から1万4,900人に、西九州・中国間については1,400人から1,700人に、西九州・関西間については1,800人から2,200人に増加する予測結果となっている。

#### (2) 収支採算性について。

収支改善効果は、未着工区間を整備しない場合と比較したときの営業主体が享受する受益を意味する。未着工3区間の収支改善効果は、開業後30年間の平均として、年額20億円から102億円と正の値を示しており、いずれも正の値であることから、いずれの線区も収支改善効果があるものと判断できる。なお、この収支改善効果は、新幹線施設の貸付量の形で、営業主体から30年間にわたり徴収され、整備新幹線の建設財源に充当される仕組みとなっている。

#### (3) 投資効果について。

未着工3区間の投資効果の計算結果については、費用便益比(B/C)は1.1程度、純現在価値(B-C)は正の値、プロジェクトの社会的な意味での利回りを表す経済的内部収益率(EIRR)は4.5~4.6%となっている。

なお、投資効果の総便益に計上されていない主な事項として、災害時の多重性・代替性の確保、最高速度が将来向上する可能性、外国人旅客の取り扱い等が挙げられる。特に、災害時の多重性・代替性の確保については、先般の東日本大震災の経験を通じ、幹線交通に多重性を持たせることの重要性が再認識されたところであり、新幹線が幹線交通における多重防御の一翼を担うことが期待されている。例えば、北陸新幹線は東海道新幹線の代替・バックアップ機能としての期待は大きい。

以上より、新幹線の未着工区間の整備は、投資効果に加味されない事項においても一定の効果をもたらすことも勘案すれば、投資効果の判定は妥当であると考えられる。

#### 4. 投資効果に影響する技術的事項に関して。

### (1) 軌間可変電車。

我が国の鉄道は、軌間1,067mmの狭軌で建設が開始されたが、新幹線については、列車の高速走行を可能とするため標準軌(1,435mm)で整備されてきた。両者の間の乗り換えの利便性向上に対応するため、在来線の軌間を標準軌に変更した山形・秋田新幹線の方式や、在来線特急列車と新幹線を同一ホームで乗り換えできるようにした九州新幹線、新八代駅の方式などが採用されてきた。このような方式に加え、車輪間隔を自動的に変換して軌間の異なる路線間の直通運転を可能とする軌間可変電車(フリーゲージ・トレイン、以下「FGT」)の技術開発が進められてきた。この技術は、平成9年度から本格的な開発が進められ、平成23年10月には、国土交通省が設置した軌間可変技術評価委員会において、「基本的な走行性能に関する技術は確立している」と評価されるに至っている。

FGTの導入が予定されている九州新幹線(長崎ルート)は、流動の多い福岡と西九州の所要時間短縮を効率的に行うため、既存の九州新幹線(博多・新鳥栖間)及び線路の線形がよく比較的高速で走行可能な在来線(新鳥栖・武雄温泉間)を利用するとともに、武雄温泉・長崎間は新幹線新線を建設する計画である。新幹線と在来線との接続を2箇所持つことになる当該新幹線では、FGTの導入は乗り換えを必要としない有効な方法である。また、西九州と中国・関西との間にも一定程度の流動が見込まれており、FGTが山陽新幹線に乗り入れることによって一層の利便性の向上が図られる。

北陸新幹線については、北陸と関西・中京との間で1日当たり約1万9,000人の流動が予測されており、敦賀以西の整備までは敦賀駅での乗り換え利便性の向上が不可欠である。この流動に対応するため、車両編成の長い列車が多本数設定されることが想定されることから、敦賀駅で同一ホーム乗り換えを行う場合には相当の工夫が必要となる。一方、直通運行できるFGTは車両費等が割高な面はあるものの乗り換え利便性の面で優れており、積極的な活用を図るべきである。また、FGTが導入された場合においても、敦賀駅では新快速等の在来列車や一部の特急列車との乗り換えも想定され、これらとの乗り換え利便性の確保にも十分配慮する必要がある。

なお、FGTの実用化に当たっては、車両の検査周期や部品の交換周期、線路の維持管理等の検討を行い、車両や線路の耐久性、保守性を確認していく等の課題への対応が必要である。

### (2) 青函共用走行区間の走行速度に関して。

北海道新幹線の青函トンネル及びそれに連続する区間においては、新幹線列車と貨物列

車とが共用走行する区間となっている。高速で走行する新幹線と貨物列車のすれ違いについては、大規模な地震発生時等における安全性の観点から慎重な検討を要するため、当面は、現行の在来線の特急列車と同等の時速140kmでの走行を想定している。この想定は、現時点ではやむを得ないものであるが、できる限り早い段階に速度向上の見通しをつけることが極めて重要である。

(3) 総工事費の縮減及び事業評価の継続的見直し。

今回の事業評価における総工事費は、現在の技術水準を前提として積算されているが、これまでの整備新幹線においても技術開発等によってコスト縮減が図られてきた実績がある。今後も技術開発等の技術的取り組みをなお一層推進し、メンテナンスコストも含めたコストの縮減及び高品質化を図ることにより投資効率を高めることが重要である。

また、交通需要予測には、現時点では想定が困難な要素が含まれるため、継続的に予測作業、さらには事業評価を見直すことが必要である。

5. その他関連する事項。

(1) 最高設計速度向上の必要性。

整備新幹線の整備区間における新幹線列車の最高設計速度は、現時点では、昭和40年代の検討に基づき、時速260kmと設定されている。しかしながら、我が国の新幹線の一部区間及び諸外国において、既に時速300kmもしくはそれ以上の速度で営業運転が行われている。

最高設計速度の向上には、相応の環境対策の検討が必要となるが、全体としては収支採算性や投資効果を高めるものと考えられる。最高設計速度の向上に向け、制度的・技術的な制約要因を整理し、積極的に課題を解決していく必要がある。

(2) 沿線地域の取り組みについて。

新幹線の整備を沿線地域の活性化に繋げていくためには、まず、高速道路等の整備も進んできている中での新幹線の整備であることを念頭に置き、新幹線と接続する他の交通機関（道路交通や航空など）との連携を視野に置いた地域の交通計画の立案と実施が不可欠である。また、今後、人口が減少していく中で、新幹線の駅が地域活性化に貢献していくには、地域の創意工夫に立脚した駅や周辺利用の新たなあり方を検討していく必要がある。

以上のように取りまとめ素案の文章をご用意させていただきました。全体といたしまして、この文案と、それから別紙と書いてございます厚い資料、詳細資料、これはこれまでの委員会でも何度か提示をさせていただいたものでございます。若干細かいところを修正



してございますが、基本的にこれまでと同じでございますので、これについては説明は省略させていただきますが、もう1点、横長の参考資料の（素案）というのがございます。

これも前回、ざっと見ていただきまして、再度リバイスをさせていただいたものにしてございますので、これも一応どのような編集になっているか、簡単にご説明をさせていただきます。

まず表紙をくっていただきますと、2ページ目が整備新幹線の現状というこの路線図でございます。この赤字に黒の点々をかいておりますところが、今回、議論をいただいております未着工区間でございます。この黄色のところは現在、建設中の区間で、青でかいてあるところは、整備新幹線としての開業区間という色分けになってございます。

3ページ目が未着工区間の、今の図で赤に黒でかいてございます未着工区間のさらに詳細な諸元でございます。延長キロ、トンネルのキロ数等々につきまして再度整理をさせていただきます。

4ページ目が、昨年末、12月26日の政府与党確認事項の内容でございまして、ご議論いただくもとなった収支採算性と投資効果を改めて確認した上でということと、この線区別、青函共用とか敦賀以西の問題、あるいはフリーゲージ等々の個別線区の課題事項等がまとめられてございます。

ということを受けまして、5ページ、本審議会の体制でございます。整備新幹線小委員会を当該委員会のメンバーの先生方でご議論いただくことにしたということでございます。

6ページが、1月27日にこの委員会の第1回目を開催させていただいて以降、本日までの議論の検討経過でございます。1回目、2回目で概要を紹介させていただきまして、ヒアリング等を経まして、取りまとめの議論を継続しているという状況でございます。

7ページ以降が中身の話に入っておりますが、需要予測の前提条件ということで、検討ケース、需要予測手法、予測の年度、あるいは本文のほうにも書いてございますが、基本となる前提条件等をこのような表の形でまとめさせていただいております。

8ページが、これも初回でご説明した中身に入っておりますが、一般的な四段階推定法の説明図ということで、全国の生成交通量をもとに、地域別の発生・集中交通量、地域間の分布交通量、機関別分担、経路別分担といった四段階の推計を経て、基本的なOD表ができてくるといった仕組みを簡単に説明してございます。

9ページにその基本となっておりますGDPと将来人口をグラフの形でより詳細に示させていただきます。この結果出てきた、まず全国の生成交通量が右側のようなグラフに

なっている。2050年では2005年度の79%ぐらいの値になっているということ  
でございます。

10ページから12ページでございますが、前回もちょっと形が違うフォーマットで  
議論いただきましたが、需要予測結果をこのような流動図の形でお示しさせていただ  
いたものでございますが、左側に当該区間を整備しなかった場合の予測値、いわゆるWithout  
でございますが、右側が整備をした場合の今回の検討の前提となった需要予測結果でござ  
います。

この北海道でご説明いたしますと、当該整備区間は新函館・札幌ですので、この道南と  
道央の圏域の間、赤字でトータルの輸送量を書いてございますが、この区間が当該整備区  
間ということで、札幌圏を中心とする道央圏と、それぞれここに掲げてございます北海道  
内の道南地域、あるいは本州内の東北、関東といった大きな圏域間との流動が、新幹線に  
よる時間短縮効果でこの対比のように増えます。

北海道の場合は、典型的にこの時間短縮効果により、比較的距離の短い圏域帯において  
は自動車から、長い圏域間においては航空から新幹線に相当量の転移が進むという状況が、  
この下の機関別分担率の表とあわせてごらんいただければわかるのではないかと  
いうこと  
でございます。

次に北陸でございます。これも左・右の形で同じように整備してございますが、当該整  
備区間はこの金沢・敦賀間でございますが、北陸の場合は、真ん中の大きなグラフで北陸  
圏と関西・中京・関東間の流動の移動の変化というものを示させていただいて、上の点線  
の中で北陸の中での圏域間での移動の変化というものを示させていただいております。数  
字につきましては、先ほど、本文のほうにも基本的に書かせていただいておりますが、こ  
れも同じように、短距離では自動車、関東と北陸間では航空も含めて何%かの分担率の移  
動が鉄道に対して起こるという結果、このような変化になっているということございま  
す。

次に12ページが九州でございまして、当該整備区間が含まれますのは、西九州・福岡  
間の武雄と長崎の間でございますが、西九州・福岡間の全体のもともと大きい流動がかな  
り増えるということと、同じように中国・関西方面へ直通する需要も一定量増える。こち  
らも同様、短距離の距離帯びでは主に自動車からの転移が、長距離での距離帯びでは航空か  
らの転移が若干発生することによって、新幹線の整備によって鉄道の需要が増えるとい  
う結果になっている状況が見えていただけるかと思えます。

以上、この3枚で需要予測の結果をある程度わかりやすく示そうということでございます。

この需要予測結果をもとに、13ページ以降、収支採算性と投資効果ということで、13ページは、これも何度かご説明いたしましたが、収支採算性の概念でございまして、Without、整備されない場合と、With、整備される場合のいわゆる収支改善効果、当該営業主体でございますJRの収支がどれほど改善されたかという前後の比較で、それをもって収支採算性と称しているということでございます。

14ページから16ページにつきましても、それぞれ北海道は35億円、北陸は102億円、九州は20億円という年間発生いたします収支採算性の額の内訳を、それぞれ影響が生じる線区の種類ごとにWithとWithoutをお示しさせていただくという形で、中身の資料をつけさせていただいております。

以上が収支採算性で、その次が17ページになりますが、投資効果、B/Cの算出イメージということで、前回から若干修正をしておりますが、上の鉄道利用者が受ける便益(利用者便益)ということで、新幹線を建設しないWithoutのケースよりWithのケースのほうが、緑と黄色の部分の高さが低くなっておりまして、その低くなった分が利用者便益として発生するという説明の仕方しております。

つまり緑の部分の運賃・料金は、基本的にそのまま列車に乗ろうとするときに払う運賃・料金そのものになりますが、黄色の部分は、所要時間や乗り換えの不便さの貨幣換算値ということで、一人の人が出発地から目的地まで移動するために必要となる費用を一般化した費用といたしまして、それが時間短縮で下がった分、時間短縮や利便性の向上で低下した分が利用者便益になる。この利用者便益の総和を50年間にわたって計算する。

同時に供給者便益、これは当該事業者だけではなくて、全国の鉄道ネットワークを経営する事業者の収益の上昇分ということ、これを供給者便益として同じく50年にわたって算出するというところでございます。

あと小さいながらも環境改善便益もございます。なお、費用・便益は一定ということではなく、現在価値に割り戻して計算をしますので、少し右のほうが下がってくるような、将来の値が下がってくるような絵に直してございます。これでもって建設費と車両購入費、維持更新費等を足した費用で割ったものがB/Cであるという説明でございます。

それから18ページに、これは新たに提示をさせていただきましたが、この費用と便益は4%の社会的割引率を用いて、将来の値を現在価値に計算し直しております。したがっ

て、将来、当然この価値が4%ずつ上昇していくという前提ですから、現在価値に割り戻しますと、将来に発生している費用便益ほど小さく評価されるということになります。

それをグラフで示したものでございまして、評価基準年度というのは、これは着工の前年、まさにこれが今現在といたしますと、仮にこのプロジェクトが今後着工されますと、一定の整備期間の年数を経て営業開始に至るわけですが、この薄い色でかいた棒グラフが、割引率によって濃い色の部分、それぞれ建設の費用の部分かオレンジ色、便益の部分かブルーになってございまして、4%で割り引かれて、将来にいくほど現在価値がこのように小さくなっていくということで、実際お示ししておりますB/Cは、濃い色でハッチした部分のブルーの額の総和を、この濃い色でハッチしたオレンジ色の部分の総和で割ったものということになります。このグラフで現在価値化のイメージをお示しさせていただいたらどうかと考えております。

このような計算をいたしまして計算されました結果が、この19ページでございまして。結果としてお示ししている、結果的に1.1になっておりますが、二桁まで提示をしますと、それぞれ1.12、1.12、1.09ということで、ここに掲げております数字は、今のやり方でもって現在価値化した総便益、北海道でありますと8,139億円、総費用が7,283億円、これで割ったものが最終的に提示しておりますB/Cの値になっているということの表でございまして。

以上、収支採算性と投資効果の参考資料でございまして、20ページ以降、関連事項でございまして。20ページはフリーゲージトレインの技術開発の概要ということで、平成10年以降、国の主導で、ここにございましてような経緯で開発を続けてまいりまして、本文でもご紹介したとおり、昨年10月にごらんのとおりの基本的な走行性能に関する技術は確立しているという評価となっていて、現在、在来線での走り込み試験を実施中ですが、さらなる耐久試験用の新たな試験車両の設計製作費を平成24年度予算に計上しているところでございまして。

21ページが青函共用走行の問題でございまして。青函トンネル自体は54kmでございまして、その前後を含めて、在来線が新幹線に乗り込んでくる共用走行区間が82kmということになります。この区間では当面は現在の特急列車と同等の速度により走行するというところで、安全性の確保を図るという説明でございまして。

あとこれも参考ですが、最高時速300km以上が主流になっているということで、世界の主な高速鉄道の状況を示してございまして。

あと23ページに速度向上の議論がございました。参考までに距離の長い北海道新幹線はもともと速度向上できないかという議論もあったこともあり、青函を向上させた場合、札幌まで320kmで走った場合のケースを示させていただいております。

24ページ、前回議論をいただきましたコスト縮減の取り組みの事例ということで、今日の参考資料としては、前回の資料をこの1枚にまとめまして、それぞれの段階で技術開発に基づく、ここの例に掲げましたような開発の実績が採用されているという資料でございます。

大体こんなような形で取りまとめの文章を補足する参考資料をセットにしたらどうかという提案でございます。

資料の説明は以上でございます。ご議論をよろしく願います。

**【家田委員長】** ご苦労さまでした。

それでは、これから議論の時間に入りたいと思います。

主として資料2の文章を、修正も含めてご意見をいただきたいわけですが、あわせまして、今、ご説明いただいた参考資料についてもご意見を賜りたいと思います。

ちなみに素朴なところを聞いておくんですけど、資料2はこの小委員会としての資料ですよね。名前もね。この参考資料のほうは国土交通省の資料ですか。

**【潮崎施設課長】** 一応今日の段階では鉄道局でまとめたということですが、最終的にはこれとセットで。

**【家田委員長】** セットですね。そうすると、小委員会としての名前の資料ですね。わかりました。そういうご理解をお願いします。また、その場合には、この委員会でオリジナルにつくった図表もありますよね。例えば流動の様子を図化したものやなんかは、おそらく国土交通省何とかのレポートより作成というようなことを下を書くことになるし、それから別紙のほうに書いてある詳細資料から転用しているようなものは何々レポートから転載とか、その辺も出所を明らかにしていただいた上で、資料全体の名前としては国土交通省鉄道局ではなくて、当小委員会の名前の資料になると、そういうことでよろしいですね。

**【潮崎施設課長】** はい。

**【家田委員長】** ありがとうございます。確認だけさせていただきました。

それでは、資料2と今の参考資料素案について、どうぞ、ご意見やご感想、あるいはコメント、ご質問、何でも結構ですので、お願いしたいと思います。

中村先生、どうぞ。

【中村委員】 非常によく今までの検討成果をまとめてくださっていると思います。5ページに投資効果について「なお」ということで、代替性の確保とか、最高速度が将来向上する可能性とか、あらわれない便益について触れているわけですが、同様に北陸圏の冬季における交通の確保というのも重要ではないでしょうか。新幹線は豪雪地帯においても雪に強いという実績がありまして、それなりの配慮をしてくれています。それが北陸圏の中心、屋台骨となるということは、北陸圏の冬季における交通の安定確保というものも非常に大きい便益と私は思っています。書きぶりはお任せしますが、できればそこら辺も触れたいなという気がしています。

【家田委員長】 ほかにはいいかがですか。その1点でよろしいですか。

【中村委員】 いろいろあるんですけども。

【家田委員長】 どうぞ、言っちゃってください。

【中村委員】 6ページに青函共用走行区間の速度向上に関して、ここは「できるだけ早い段階に速度向上等を見通しをつけることが極めて重要である」という書きぶりですけども、この140km/hでの走行を想定しているというのは、80kmぐらゐのかかなり長い区間なんですね。せっかく新幹線と言いながら、整備新幹線でも260km/hも出せない区間が80kmもありますよという話なので、ここについてはかなり検討してきたと思うんです。見通しをつけるに当たって必要な技術的な面、安全性、それから列車制御の問題、運転整理の面での問題もあったと思うんですけども、ただ「速度向上の見通し」というだけではなくて、これらについて何か一言あれば、方向性が明確になるんじゃないでしょうか。

【家田委員長】 具体的にご指摘いただいたほうがいいですね。

【中村委員】 そうしますと、できるだけ早い段階に速度向上に向けた技術的課題の検討、それから運転整理面での検討等を行うことが極めて重要であると。ちょっと文章のつながりは悪いんですけども、検討していただきたいと思います。

【家田委員長】 よろしいですか。ありがとうございます。

続けてどうぞ。廻先生。

【廻委員】 訪日観光のことなどこの前の委員会の話もいろいろ取り入れていただいて、きれいにまとめていただいてありがとうございます。

今、中村先生おっしゃった点なんかもそうなんですけれども、もう少し議論しましたの

で、さらっと触れただけになっていますが、もう少し議論を重ねましたので、少し具体的に書いたほうがよいのではないのでしょうか。できる限り早い段階に速度向上の見通しをつけることというのもどうやってという部分を加えた方がよいように思えます。というのは、車両のこと等いろいろ話が出ましたから。

それから、例えばその下の6ページの「交通需要予測は現時点では想定困難な要素」とさらっと言ってしまうんですが、もうちょっと想定困難な要素というものを具体的に挙げたほうがわかりやすいのではないかなと思います。速度も260キロと規定していますが、速度向上した場合や、想定困難ではありますが、LCCや高速バスのこと結構話題に出ましたし、そういったことの想定が困難な要素というものの多少の説明を入れて、そういったことを含めて今後いろいろ検討していき、継続的に予測作業、さらには事業評価も見直すことが必要であるという流れになってくるんじゃないかなと思います。

それからもう1カ所、最後のところですが、これもさらっと触れただけですが、地域の創意工夫となっていますが、これも通常地域の創意工夫といいますと、宅鉄法みたいな感じの鉄道と沿線開発の一体的な推進というようなイメージですが、もっと幅の広いお話が出ていたと思います。ここの地域の創意工夫のところをもう具体的な事例を挙げて、ご説明いただいたほうがわかりやすいんじゃないかと思います。

【家田委員長】 なにか具体的に言っていただけると。

【廻委員】 例えば駅の使い勝手の問題とか、沿線住民とか地場の企業にとって使いやすい駅にする。駅というとただ従来型の駅と考えますが拠点としての活用方法はいろいろあると思います。さらっと言ってしまうと、今までどおり従来型の地域活性化ということを超えないので、今までお話に出たことを事例として挙げていただければと思います。

【家田委員長】 もう少しいきましょう。今の駅のところは、廻先生に終わるまでに文言を考えていただきましょう。

じゃ、継続してどうぞ、ほかの先生。須田先生、どうぞ。

【須田委員】 前回、技術的な課題ということで、フリーゲージトレイン、FGTの課題を追加したらということをお願いしたんですけども、それに対しては解説のほうにはきちんと入っているんだけど、総括のほうには必ずしも入っていない。この解説に入っているからそれでいいというのであればそれでいいんですけども、そこら辺はどういうのがいいのかご検討いただければと思います。

【家田委員長】 具体的に言っていただかないと。

【須田委員】 総括のところの1ですね。(1)のところに走行耐久性や車両・線路の保守性等というのを入れたほうがいいんじゃないかというのが私の考えです。

【家田委員長】 1の走行耐久性や車両・線路の保守性と書いてあるところを、どういふふうに変えるんですか。

【須田委員】 保守性等ですね。

【家田委員長】 「等」入れるわけね。保守性の後ろに「等」を入れる。

【須田委員】 「等」を入れておいたほうが、今後、いろいろなことが出てくる技術課題に対応することになると思います。

それとあと先ほど、中村先生ほうからもお話が出ていますけれども、青函の140kmに対する速度向上というのはやっぱり重要だと思いますので、そこら辺を追記していただくというのも一つかなと思います。

あと聞いていて若干気になったところをちょっとご紹介すると、3ページの交通需要予測の結果についてというところで、所要時間という用語が出てきて、具体的な数字が出ているんですけども、これは前の評価のところ使っている最速じゃない所要時間なのか、どういう所要時間なのかという定義がよくわからないんじゃないかなと思ったんですけどね、この資料だと。

それとあと比較対象というのも、これは例えば北海道であれば、函館まで行っているときのものからの比較ですよ。比較対象の前提条件というのが、参考資料をきちんと見ればわかるんですけども、ここだけ読んだだけだとわからないかなという気が老婆心ながらするというところです。

以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。

【廻委員】 駅の続きで。

【家田委員長】 ちょっと待ってください。一通りいきましょう。兵藤先生。

【兵藤委員】 十分練られた文章で、大体私が担当しているところといいますか、その分に関しては定義も言葉の使い方も問題ないかなと思っています。ただ一つ、6ページの一番下に、最高設計速度の向上の必要性、6ページの下から3行目に、「最高設計速度の向上に向け、制度的・技術的な制約要因」、この制度的という制約要因というのが何を指しているんだろうか。多分環境の何らかのそういう制度の話なのかなという理解なんですけど、これが何を指しているのか。今までのこの会議の中でそういう議論は出て、それを参照す



れば相当する内容というのがわかるのであれば別にいいんですが、ちょっとぼっと見た感じ、何なんだろうかという疑問を持ちました。それが一つ。

あとは簡単な話で、もう一つの横長の素案と書いてあったこちらの資料ですけれども、参考資料ですね。今回つけていただいた18ページのこれがよくわからなくて、18ページに、投資効果算出時の現在価値化のイメージ。多分縦棒の1本が1年なんですね。青の縦棒が、一生懸命数えると55本あたりとか、正確にかいていただきたいなど。

それとあとはこの参考資料の中に、いわゆる財源のスキームの話がなくて、たしか第1回か第2回ぐらいに、わかりやすい形でこの3つの整備新幹線を段階的に整備して、そしてトータルとしての効果を発揮させるような、そんなイメージ図があったような気がしまして、そんなのももし可能であれば、こういった参考資料に入れたほうがいいのかという気がいたしました。

以上です。

【家田委員長】      ありがとうございます。

岩倉先生、どうぞ。

【岩倉委員】      まず3ページの一番上のところで、「このように、予測条件は、いずれも輸送量を低めに見積もる条件設定となっていて、妥当と判断できる」と書かれているところなんですけれども、この「いずれも」という言葉が、その前に書いているGRPとか人口とか所要時間設定という意味ではいずれもなんですけれども、全部すべてなのかというところ、私の感じとしては90%低めに設定されているという感覚なんです。

もし可能なのであれば、「予測条件のその多くは」とか、もしくは「いずれも」という言葉を切ってしまうか。妥当であることに違いはないので、「いずれも」という言葉を、全部すべて低めだよというような書き方がいいのかどうか、ご検討いただければと思います。

あと5ページの4行目のところで、「新幹線が幹線交通における多重防御の云々」というところ、すべての新幹線のイメージなのか、ここは北陸なのかなと思って読み取ったんですけれども。

【家田委員長】      次に例えばと書いてある。

【岩倉委員】      例えば下で、下で読み取るということ。わかりました。

【家田委員長】      今のところはよろしいんですか。

【岩倉委員】      はい。そういう読み取り方で。

あと7ページのところの沿線地域の取り組みについてで、廻先生から後で修文の何かを

いただけると思うんですけども、3回目に藻谷さんが言われていた新幹線の駅は空港であるというのはちょっと言い過ぎだとは思っておりますけれども、新幹線の駅は今、アクセス性をきちっと既存の主要な地域からのアクセス精度を極めて高くしていくことが重要であるという、それはまさにそのとおりだと感じていますので、このところで新幹線の駅が地域活性化に貢献していくには、従来にない、もしくは従来以上の新幹線の駅アクセスへの向上を目指すべきであるというような感じの文章は書いていただきたいなど。

以上です。

【家田委員長】 廻先生、どうぞ。

【廻委員】 どの委員会か忘れたんですが、能登空港の活用の仕方が参考になるのではというお話があったのではないかと思うんですが、例えば役所のあるパーツを入れるとか、あるいは保育園として使うとか、大学の分校を入れるとか、よく東京駅のところにありますよね。そのほか、医療施設も考えられます。そんなさまざまな使い方があります。通常は商業施設を建てるということに終わっていたんですけども、能登空港の使い方なんかも参考にして、創意工夫をしたらよいのでは。また駅へのアクセスが大事なので、そのアクセスのことにも触れていただきたい。

【家田委員長】 公共機能ですね。なるほど。

どうもありがとうございます。ここまでで11件出て、でも岩倉先生と廻先生のは一緒のだから、事柄で言うと10カ所コメントが出てきておりますので、その中にはご質問もありましたね。須田先生の所要時間のところのご質問、それから兵藤先生から制度的というところの意味合いをご質問ですね。あとはご指摘だったと思うんですけども、今の2点については質問ということなのでお答えいただくとともに、ご指摘いただいたようなところについて、事務局としてのお考えをとりあえずお答えいたしましょう。

【潮崎施設課長】 まず、2点の質問から先にお答えさせていただきますが、3ページのこの所要時間は最速時分です。そういう意味で、例えば北海道で見ますと、東京・札幌間5時間1分というのは、これは今の前提での、青函は140kmで走った場合ですが、ここは最速時分なんですね。そういう意味では、需要予測で使っている数字はこの数字ではなくて、もう少し遅い数字を、例えば北海道ですと、5時間1分ではなくて5時間14分ぐらいの時間を需要予測上は想定していますので、ここはそのままシンボリックに最速でどれぐらいになるかというのが、ある意味シンボルとしてはわかりやすいかなと思って、この時間は最速列車の時間で書いております。

それともう1点、6ページの最高設計速度の向上のところ、制度的・技術的な制約要因ということなんですが、制度的という意味は、確かにこれは技術的でもあるんですけども、新幹線の場合は環境の基準があるということで、その基準を技術的に当然どうクリアするかということが大前提になるんですけども、その上で環境の指針があるということで、そういった制度に照らした場合、ちゃんと大丈夫かというチェックが。

【家田委員長】 制度的なあれじゃないですか。新幹線の法律で。

【潮崎施設課長】 あともう1点、そうです。もう1点は、そもそも260kmというのは整備計画で決められておりますので。

【家田委員長】 だから、法律上の制度的という意味でしょう。

【潮崎施設課長】 そうです。いろいろな意味で、一番根本は法律上、全幹法上整備計画が260kmになっておりますので、これの手続的にそれを変えていく手続が必要になるということでございます。当然また整備計画の変更ですので、審議会にお諮りしてという手続が必要になってくる。それが一番大きな問題かと。

【家田委員長】 今の2点の質問だけ先に片づけましょうかね。

まず最初の速度の所要時間の件については、例えばどうでしょう。需要予測の件と混同してもいけないので、この所要時間というところに脚注をつけて、2とか1とかつけて、下のほうに、ここの所要時間は最速列車でやっているけれども、需要予測の値とは違っているということを書きおけばいかがですかね。混同されないと思いますけれども。

【潮崎施設課長】 わかりました。

【家田委員長】 須田先生、今のところはそれでよろしいですか。

兵藤先生、制度的というところは、何か言葉をやったほうがいいですか。例えば制度的にわからなかったら、法制度的で、「法」を入れればいいのか。

【兵藤委員】 そうですね。今、具体的に法制度の法律の名前が記載できるんだったら、脚注かわかりませんが、書いていただければわかりやすいと。

【家田委員長】 クリアな話だから、書いておいたほうが親切かもしれないですね。質問のところはそれということにして、ご指摘のほうをお願いします。

【潮崎施設課長】 最初のほうから見ながら順番だと思いますが、まず3ページの一番上ですね。岩倉先生からお話のありました、確かにここは予測条件、「いずれも」と言ってしまうと、確かにご指摘のとおり、言い過ぎかもしれませんが、これは岩倉、兵藤先生に出していただいたレポートも改めて見ました上で、先ほどのご提案のような表現も含め

て検討したいと思います。直すように検討したいと思います。

【家田委員長】 予測条件はとかすれば。

【潮崎施設課長】 そうですね。そういう感じかなと。

【家田委員長】 みんな取っちゃうと、オールという感じもするんですね。だから、かえってよくないことにもなるし、いずれもオールという意味になるから、オールじゃないということをお願いなんですよね。

【潮崎施設課長】 そうですね。

【家田委員長】 何らかの修文をしていただくということでいいですね。

【潮崎施設課長】 ただ消すだけではなくて、何らか、先ほどのような表現になるかもしれないんですが、そういう方向で修正をさせていただきたいと思います。

それから5ページ目の上のほうのところは、ここは例えばということで、ここは北陸を確かに主に念頭に置いたということでよろしゅうございましたですかね。

中村先生からもこのところでお話ございましたが、冬季における交通の安定性の確保、あるいは雪に強いということのご指摘ございましたけれども、そういうことも含めて、このところでは何かあったほうがよろしいということでございますか。

【中村委員】 ええ。北陸は特に雪で苦しんでますので、入れたほうがいいんじゃないかと思います。全体を見て、北陸だけ何で協調するのという話にならないように、アイデアも必要だと思いますが、検討していただければと思います。

【潮崎施設課長】 北海道も確かにありますので、どの程度かという議論もありましたが、そこも含めて常識的な範囲で考えたいと思います。

それから次に6ページでございますけれども、(2)の青函共用走行の話について何人かの先生からご指摘をいただきましたが、ここは確かに現時点でやむを得ない場合、できる限り早い段階で見通しをつけるということは書いてございますが、確かにご指摘のとおり、じゃ、具体的にどうやるのかということは、あまりはっきりと書いてございません。

第2回目の委員会なり、あるいはJR北海道貨物のヒアリングをしたときに、幾つかの対応案というのが委員会でもご議論いただきましたので、そこは現段階でどういった事例を提示するのが適切かということも含めて、事務局で考えさせていただきたいと思います。

いろいろ車両でやる方法、あるいは中村先生が先ほどおっしゃいました運転整理面というのは、ダイヤの調整をしてとか、例えばダイヤの時間帯を区分してとか、そういうことも考えられるのではないかと、そういうご指摘でよろしいですか。

【中村委員】 すれ違うときだけ新幹線を140km/hで走行させるとか、いろいろ議論があったと思うんですけども、それらを含めて運転整理も。

【潮崎施設課長】 運転整理という言葉を使うと、一般的な事故のダイヤが乱れたときの運転整理みたいな話と混同するかもしれませんので。

【家田委員長】 信号制御とか。

【潮崎施設課長】 そうですね。列車制御の新たな手法を活用することによりとか、そういうアイデアはあると思いますので、そこは適切な言葉を考えて、これまでの議論を改めてチェックをした上で対応をいたしたいと、何らかの直しをしたいと考えております。

それからその下の(3)のところも、需要予測に現時点では困難な要素が含まれるためというのが、この2行だけになってしまっておりますが、思い起こしますと、何点か具体的なご議論もいただいたと思いますし、また兵藤先生、岩倉先生のレポートの中でも、具体的に幾つか、正の効果もあれば、負の効果もあるというようなご指摘もございましたので、改めてそちらも見せていただいた上で、どのような事例を挙げて説明をするのがよろしいか、考えさせていただきたいと思います。

先ほど、ちょっと廻先生からも改めてご指摘があったLCCのような話も議論があるということで、確かにはっきりとした見通しを予測するという事は難しいんですが、一例をご紹介させていただきますと、例えば北九州ですね。あそこは今、スターフライヤーという一般のJALやANAより安い航空会社が主力で就航しておりますけれども、スターフライヤーが2006年から本格的に就航を開始して、この前後でどんな影響があったかなかったかというのを、簡単に地域流動旅客調査から拾ってみたんですが、現在、東京と北九州との間の機関分担、2002年度をすべて鉄道と航空を100としますと、現在、2009年度、鉄道が120で航空は98となっております。

この間、2006年度にスターフライヤーが出たときに、ほんのわずかですけれども、鉄道が減って航空が106ぐらいに増えているという現象はありますが、その後、ほぼすぐもとの状態に戻って、鉄道は2002年度と比較するとむしろ増えているという状況でございます。航空は2009年度に。

【家田委員長】 内容の説明までしていると終わらないから、どう直すかだけを答えていただければ十分です。

【潮崎施設課長】 ちょっとLCCの議論がありましたので、ご紹介させていただきました。

ということで、私どもも実績から見ても、あまり大きな影響は、少なくともこれまでのところはないのではないかと考えておりますが、定性的にはこれは考慮すべき事項ということで、岩倉先生、兵藤先生のレポートにも事柄として含まれておりましたので、もう一度議論を精査させていただいて、新たに事務局で文章案をつくらせていただくということにしたいと思っております。

あとは最後まちづくりのところですが、これもご指摘は創意工夫というところではなくて、具体的にどういう取り組みが求められるかということ、もう少しはっきりわかるように書いたらいいのではないかとご指摘かと思っておりますので、主に藻谷先生のヒアリングのときの議論をもとに、あそこの中から確かに駅のアクセス性の向上とか、あるいは公共的なセクターのみならず、特に民間企業、さらに言えば地域に本社を持っているような地場企業の創意工夫がうまく通じるような、そういうところと相通ずるような取り組みをすべきではないかというところに力点を置いた議論があったと思っておりますので、その辺のことをうまくフォローして書き直させていただきたいかなと思っております。

【家田委員長】　あとは須田先生から本文の総括の（１）のところですね。それから参考資料のほうについては幾つかご指摘があったので、続けてお願いします。

【潮崎施設課長】　本文は……。

【家田委員長】　保守性等。

【潮崎施設課長】　フリーゲージの車両・線路の保守性等。

【家田委員長】　「等」を入れるかどうか。

【潮崎施設課長】　わかりました。ここは問題ないと思っております。

それから参考資料のほうでご指摘があったのは、18ページのこの絵はそのとおりでございまして、この棒グラフに1年、これが単年度ということがわかるようにしたほうがいいかなと思ってこうしたんですが、この本数は全くその辺を精査せずに、今日いきなり出していましたので。

【家田委員長】　これはちなみに4%でディスカウントしているんだろうけれども、4%なりの落とし方にしてあるの？

【潮崎施設課長】　そうしています。

【田村鉄道局次長】　これ、スタートが整備期間の初めとか。

【家田委員長】　ここですよ。評価基準。

【田村鉄道局次長】　青いところは10年たっていますから。

【家田委員長】 そうなんだけれども、それにしてもこの50年のところがこんなに小さいのかなと思うんだけど、でもまあ4%でやっているわけだね。はい、わかりました。じゃ、55本というのはまずいですか。

【潮崎施設課長】 そうですね。それはちょっと……。整備期間も正確に言いますと、それぞれ線区ごとに今の予定では24年とか14年とか10年とかということになるんですけれども。

【家田委員長】 それから？ 財源スキームの話を資料に入れたらどうかというご意見。

【潮崎施設課長】 兵藤先生からお話のあったのは、2ページの一番上の左のほうに整備方式という図があるんですが、これではなくて、参考資料の。

【兵藤委員】 第1回と第2回に、段階推定をして、そしてトータルの、整備コストだから、短期間に集中させないとか、そういう議論がありましたよね。

【潮崎施設課長】 あれですね。わかりました。

【家田委員長】 これは入れたほうがいいですね。じゃ、それはご指摘を入れるということでもよろしいですね。

【潮崎施設課長】 はい。

【家田委員長】 一通りお答えいただいたようなんです。

【潮崎施設課長】 あと、済みません、ちょっと1点、単純なワープロのミスで恐縮ですが、肝心なところが違っておまして、4ページの所要時分なんです、北陸新幹線の所要時分ですが、金沢・大阪間が2時間31分から2時間3分に短縮されるとありますが、2時間1分の間違いです。ちょうど30分短縮されましたので、ご修正をお願いいたします。

【家田委員長】 それでは、一通りお答えいただいたようですね、重ねてお願いします。どうぞ。

【須田委員】 先ほどの所要時間のところですけども、整備前の条件というのを明示したほうがいいんじゃないかと思っていたんですけども。例えば今のような金沢・大阪間であれば完全に新幹線が入ったか入らないかという比較ですね。だけど、例えば東京・福井だと、新幹線区間は金沢までの比較ですよ。現状じゃないですよ。

【家田委員長】 現状じゃないでしょう。Withoutでしょう。それは当然ですよ。

【須田委員】 だから、今回の前提がもちろんそうだから、そうだとすればそうなんだけれども、ぱっとこの資料だけを見ると。

【潮崎施設課長】 Withoutの説明をちゃんとしておいたほうがいいと。

【須田委員】 定義をしておいたほうが、一見効果が少ないように見えてしまう。

【家田委員長】 脚注で入れればいいわけですね。

【潮崎施設課長】 そこはちゃんと。

【家田委員長】 ほかにご質問いただいた方、ご意見いただいた方、今の対応でどうでしょう。

さっきの最後の地域のところだけれども、アクセス性についてはこの文章の前のほうに書いてあるんですね。新幹線の整備を沿線地域の活性化につなげていくためには、まず高速道路等の整備も進んできている中での新幹線整備であるということを念頭に、要するに昔ですと、高速道路はあまりないときの新幹線だから、新幹線の駅からのアクセスというのは限られたエリアになっているんですが、中央新幹線もそうでしたけれども、最近の新幹線はみんな近所に高速道路がありますので、高速道路を使いながらその駅にアクセスするというをよくやりましょうよということが上に書かれているわけなので、ここにアクセス性という言葉が明示的に書き込めば、ご指摘の点はまずアクセス性として入ると思うので、下の地域の創意工夫のところに入れるより、一個目の文章の中で入れたほうが、多分すっきり書けますよね。

後半のところについては、具体的にお話が上がったのは、廻先生からの公共的なファンクションをもうちょっと、それから多機能的な、多機能化とか、そういうようなご趣旨だったと思うんですけれども、岩倉先生も大体同じようなご趣旨でいいですかね。

【岩倉委員】 藻谷さんのお話を聞いてかなり引っ張られちゃって、私も今まで駅の多機能化とか、地域開発とかがすごく大事で、そういうことがちゃんと優先されないとならぬ新幹線はつくるべきではないと思っていたんですけれども、やるときに地域ごとで見えていくと、アクセスを既存の……。

【家田委員長】 じゃ、アクセスだけ書けばいいということね。

【岩倉委員】 そこのところを強く。

【家田委員長】 わかりました。それじゃ、後ろのほうはこれでいいということですね。

【岩倉委員】 はい。

【家田委員長】 はい。廻先生、公共機能のほうはどうしましょう。

【廻委員】 別に公共機能と限ったわけではないんですが、ただこの地域の創意工夫だけだと、ちょっと弱いかなど。



【家田委員長】 具体性がね。

【廻委員】 別に「など」という事例が。

【家田委員長】 従来の新幹線駅整備の考え方を脱却したとか、一步進めたとか、地域の実情に合わせたとか、少し副詞とか形容詞のところを書くくらいだと書けると思うんですが、具体を入れると、また妙にそこに引っ張られるかもしれないですよ。ちょっとご発言いただいた方々のご趣旨を踏まえて、事務局で少しもんでみていただくということで、今のところはいかがですか。

【廻委員】 意図がわかっていたらね。

【家田委員長】 ほかにご発言いただいたところはでしょうか。

それじゃ、第2ラウンド的にお話しただこうと思いますけれども、私からもちょっと感じたところを一つ二つ申し上げます。

【潮崎施設課長】 その前にもう1点単純な訂正をお願いいたします。大変恐縮ですが、今、3ページから4ページにかけて、北海道（札幌・函館間）3時間3分から1時間3分とありますけれども、これは1時間13分の間違いです。大変申しわけございません。以上、先ほどの北陸と以上の2カ所だけです。

【家田委員長】 数字はまた念には念を入れてよくチェックしてくださいね。

それじゃ、ちょっと発言させていただいていいですかね。本文5ページの上のところなんですけれども、ちょっと用語として違和感を感じたのがこの「多重防御の一翼を担う」なんですけれども、私自身も津波の防災のほうもずっと3・11以来やってきて、こちらの津波の法律にもかかわったわけなんですけど、今回、世間で使われている多重防御と言っている意味は、これとはちょっと違うんですよ。

多重防御と言っている意味は、沿岸地域で第一線の防波堤があって、それから海岸線の防潮堤があって、そのまた陸上側で第2線堤をつくって、これは道路を使ったり、鉄道を使ったり。そして、何段階にも空間的に多重的な防御をしましょうという意味で多重防御と使う面が多いんですね。総合施策による防御といった場合にはいろいろなことをやりますよという意味で、ソフトもハードもというんだけど、多重防御と普通使うときには、現時点では、まずすぐに思い浮かぶのはあれなんです。ここでおっしゃりたいのはいくつかの意味ではもちろんないので、例えばこの文言を、「新幹線が幹線交通ネットワークにおける対災性信頼向上の一翼を担う」というような、多重防御という言葉をもうちょっと信頼性とかいう言葉に置きかえたりすれば、より正確に伝わるんじゃないかと思いました。

その文言の中に、先ほど中村先生おっしゃったような、冬季における輸送の安定性なんてことも目にしながら、言葉をちょっと入れながらやれば良いと思いました。そこだけちょっと文言としていかなものかなと思ったのが1点です。これはお答えくださればね。

それからあと参考資料のほうなんですけれども、2点ほど申し上げようと思うんですけども、21ページのところは、青函の区間がどういう速度なんだろうということ表でかいてあるんですが、これは現在の走っている特急列車は、このトンネルの中は140kmなんですよね。

【潮崎施設課長】 はい、そうです。

【家田委員長】 そしてトンネルの外は130km? それ自身は特に言いたいわけじゃないんですけども。

【潮崎施設課長】 後で調べますが。

【家田委員長】 そういうことを書いておいたほうがいい。

【潮崎施設課長】 現状をですね。

【家田委員長】 現状も。特にまた最高速度とかいてあるところが、表が260、140、これは新幹線で、下は110が全部貨物でしょう。今の特急が何キロで走っているかとの非常に重要な情報で、それが140だからこそ新幹線も140なら穏当でしょうということで、とりあえず140と言っていることなので、ちょっとここを補っていただいたほうがいいんじゃないかと思います。

それから最後、24ページ、コスト削減の取り組みの事例なんですけども、もうちょっと何とかならないかなと。この資料をつける趣旨は、ここまで新幹線の領域でどんなコスト削減がなされ、それがどのような成果、コストそのものに、何%とかをあげてきたかということを示すことによって、そういう組織が新幹線をこれからもやっていくなれば、きっとコスト削減について努力もしてくださるのかなということ国民にわかっていただきたいという資料ですので、ちょっと趣旨が伝わっていないなという感じがしましたけども。

以上、私は2点コメントしました。

先生方、ほかにも加えてどうぞ。中村先生。

【中村委員】 3ページの上のほうなんですけれども、上から6行目、「現時点で正確に設定することは、実際上困難であり、今回の整備新幹線の予測作業において、この設定は妥当性を欠くものではない」と、この文言なんですけれども、困難でありというならば、妥当性を欠くということになるのであって、「困難であるけれども」、「欠くものではない」

とすべきで、やはりここは順接でつなぐのはおかしいという気がしますね。ですから、「困難であるものの」、「今回の整備新幹線の予測作業においては、この設定は妥当性を欠くものではない」というぐらいでしょう。ご検討いただければと思います。

それと今、委員長が使われた参考資料の23ページ、共用区間ですから21ページです。これは当面、現状と同等の安全性を確保するために140km/hだというこの資料ですね。そのほかにこの委員会の議論の中には、この区間の速度向上というのが非常に大きい効果を生むので、何とかすべきというのがありましたので、この中にでも、あるいは別にでもいいんですが、これをクリアする検討課題・方策ですかね。何か入れておいてほしいですね。

本文のほうでは何とかしろと言っておきながら、補足資料のほうではそれに関して技術的なことに全く触れていないのは片手落ちで、少し開示しておいたほうがいいんじゃないでしょうか。

【家田委員長】 ほかにどうぞ。須田先生、時間は。何かおっしゃって。

【須田委員】 10時半で出かけなければいけないんですけども、そんなに重要ではないんですけども、一つ気になったのが、本文の5ページのところで、外国人旅客の取り扱いというところですけども、取り扱って何かしっくりこなかったところがあるので。少なくとも外国人旅客を、希望的には増えるとか、そういうことが入っていないと、そういうことですよね。ちょっと表現の問題ですけども。

【家田委員長】 ありがとうございます。

それじゃ、ここまでのところについて、当局からお願いします。

【須田委員】 ちょっと私はここで失礼して、あとはお任せします

【潮崎施設課長】 家田先生の多重防御のところは、確かにおっしゃるとおりだと思いますので、津波で今やっている議論と一緒にすると、ちょっと混同されてしまって、混同されるとかなり違和感があることは確かですので、ここはこの言葉はやめるようにして直したいと思います。

それから先ほど、青函のところの資料は現状を改めて確認をして、事実関係をしっかり書くようにさせていただきます。

コスト削減のもの、前回議論していただいた後、やっつけでこんな資料をぱっととりあえず出させていただいて、非常に単純な資料になってしまってわかりにくく、申しわけございませんでしたが、前回のいろいろな事例を十幾つ紹介させていただいたものをうまく

まとめて、今、先生がおっしゃったような趣旨がうまく世の中に伝わるような。

【家田委員長】 つくるのも大変ですから、既にやったものがあるなら、何とかの削減とか、何%とか、そういうのを単に表にして出すだけだったら簡単でしょう。

【潮崎施設課長】 それでもよければ。

【家田委員長】 しょせんそれを図にしたり何かするというのは、紙1枚の中に全部入れるというのは無理だから、表にしておけば、つくるのも楽だし、いいんじゃないですか。この間の資料をまとめればいいだけですものね。

【潮崎施設課長】 もうちょっとそういう情報を入れて、1枚にまとまるぐらいの範囲でという感覚でよろしいですかね。

【家田委員長】 いいと思いますけれども。

【潮崎施設課長】 あとは中村先生からお話のありましたもので、青函のものは、先ほど、本文のほうで議論をいただきましたので、確かにちょっとそれに合わせて参考資料のほうも考えさせていただきます。第2回目の資料で、確かにカテゴライズするところというタイプの方法があってというものをご紹介させていただきましたので、それをベースに加えていただくようにしたいかなと思っております。

あと中村先生からもう1点お話の、3ページの上の航空運賃のところですね。「実際上困難であるものの」、ここも文章のつながりの問題をどうとらえるかという。

【家田委員長】 趣旨は、困難なので今回は70%、80%でやっているけれども、しかし、その差は決定的に需要予測に影響してくるものじゃないので、妥当性を欠くことはない、という意図なんでしょう。

【中村委員】 そうです。

【家田委員長】 一個チェーンが切れているからわかりにくいということだと思っているので、うまく直してあげてください。

【潮崎施設課長】 わかりました。そんなところでよろしゅうございましたかね。

【家田委員長】 そうですね。須田先生の外国人のところ。用語、外国人観光客。

【潮崎施設課長】 ちょっと言葉のあれが足りなかったもので、例えば訪日外国人旅行者の増加とか、そんなような表現にしたほうがまだわかりやすいですかね。

【家田委員長】 どうですかね。こうやってしげしげ見てみると、もちろん外国人旅客は乗っていただきたいし、きっと乗ってくださるようなものになると思うんですけども、全体の総量からするとまるっきりレベルの違う話なので、ここで数字に入っていないけれ

ども云々というところで書くよりも、これから需要をもう少し定期的に見直しましょうみたいなどころに、外国人観光客の見通しとか、そういうものも入れてみるとか、最高速度が将来向上する可能性の、例えばB/Cが0.3くらい上がるような事柄と比べると、量的にも……。

【潮崎施設課長】 確かにそうですね。それでは、ここの4ページの投資効果のところの本論で書くよりは、先ほど6ページの(3)のこの継続見直しのところで、ここの想定が困難な要素が含まれるというところを幾つか具体例をとという話がありましたが、そちらのほうに先ほどのような。

【家田委員長】 LCCなんかと同じでね。

【潮崎施設課長】 外国人旅行客の増加等も期待されるのでみたいなことを入れさせていただこうと。

【家田委員長】 外国人旅客の取り扱いというより、外国人旅客の増加の取り扱いだったらわかるでしょうね。

【潮崎施設課長】 わかりました。

【家田委員長】 一通りお答えいただきましたかね。重ねてご発言はございませんか。どうぞ。

【奥田国土交通副大臣】 取りまとめ案をどうこうという話ではないんですけれども、この小委員会で初めて北陸新幹線のほうでのフリーゲージの事業計画において採用することを考えると正式に出されたと思うんです。もちろんJR西日本の意向というのが非常に大きな要素になるんですけれども、ここで取りまとめをするに当たって、JR西日本の感触といいますか、皆さんもヒアリングされたりもしたということですから、ある意味、ちょっと営業的な、実用性というところでまだ不確かなものがある中で、ほんとうにこの事業計画案とするに足る根拠というか、JR九州のようにこれでなければできないんだとか、そういった進捗度合いというか、JR西日本としての受けとめ方の進捗度合いというのは、説明できますか。

【家田委員長】 作業として行ったところについては、検討の経緯でそういうことも書かれているわけですから、今の副大臣の発言は、検討の経緯の、特にJRの動向についても関係者に対するヒアリングを実施したと書いたわけだけでも、それに加えて何かコメントをしたほうがいいのではないかとということでしょうか。

【奥田国土交通副大臣】 いやいやその中身というんじゃなくて、鉄道局として事業の

計画案をフリーゲージの前提の事業計画案でいくということが、ここではっきりさせる方向に出てきているわけですが、ただJR西日本の同意がなければ前に進まない話というものを、今の段階ではまだ仮定というものを整備計画の前提という形にして。

【久保鉄道局長】 まさしく副大臣のご指摘のとおり、今後の手続として、JR西日本さんにも、ヒアリングではお話を聞きましたけれども、ちゃんと会社の意向を確認しないといけないし、地域の皆さんの意向も確認しないといけないということが、年末の政府与党確認事項でありますので、地域あるいは運営に実際当たるJR西日本さんが、最終的にどういうご回答をされるのか、ヒアリングで言われたことに尽きるのか、あるいは違う観点でまた言われるのか、そこはそこで進んでいく上での関門でありますので、それをこなしていかないと前へは進まないというのはそのとおりだと認識しております。

あれ以後、JR西日本に我々も聞いていないので、どうですかと。自治体さんにも、報道ではいろいろ伺っているんですけども、どうなのかということも伺っていないので、政府与党確認事項の中の今後の条件の中に入っているということなので、そこはどういうご反論になるかによって変わっていくだろうと、我々実務的には思っております。

【家田委員長】 当委員会としては、さっきの経緯のところにもあったように、そういう面も含めてヒアリングを行っているところでございますので、当然現在、最終段階の開発をしている道具立てなので、まだ確認しなければいけないことは幾つか残っているけれども、それを実現するまでの間にできるという前提であれば、ぜひこういうものを導入したほうがいいよねという感触を、どの会社からも受けているというのを根底に置きながら進めている件でございますね。したがって、そういう確認が必要であるということも明言していたり、あるいはそういう場合でも、北陸新幹線の場合には、フリーゲージトレインが幸い何の問題もなくいけた場合であっても、本数的に厳しくなるので、在来の特急や快速なんかとの乗り換えも便利になるようにしましょうと、こういう合わせ技でいくことが必要であるということを書かせていただいているようなところでございます。よろしいでしょうか。

それでは、もしご意見がなければ、今日の委員会での意見交換はこういうことにしたいと思います。

これからの取り扱いでございますけれども、今日、多数のご意見、ご指摘が出ましたが、大体はこの場で議論して、どういうふうに取りまとめするかは見えたと思っておりますので、恐縮ですが、事務局でもう少し作業をしていただいて、それをご発言いただいた先生

にはご確認いただくという手続をこれから早急にさせていただいて、その後、最終の文言につきましては、もしお許しいただければ、委員長である私と事務局で最終協議をして詰めるということにさせていただければと思うんですが、いかがでございましょうか。よろしいですか。

どうもありがとうございます。それじゃ、そういう進め方にしたいと思います。

それでは、私はこれで司会を終わってよろしいですかね。

事務局からほかに何かございますか。

【潮崎施設課長】 それでは、今後の取り扱いはそのようにさせていただきたいと思えますので、さらに文案と参考資料の修正案を事務局のほうで引き続き作業させていただきますが、本日、竹内先生がご欠席でございますので、竹内先生にも。

【家田委員長】 山崎先生もね。

【潮崎施設課長】 竹内先生と山崎先生がご欠席でございますので、別途事務局のほうからご意見を聞いて、その内容も反映させた上で、家田委員長に再度ご相談をさせていただきたいと思えます。

【家田委員長】 それじゃ、私の司会をお返しいたします。

【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す。

本日提示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。

それでは、第9回整備新幹線小委員会を閉会いたします。

— 了 —