

平成二十二年十月二十九日受領
答 弁 第 七 〇 号

内閣衆質一七六第七〇号

平成二十二年十月二十九日

内閣総理大臣臨時代理
国 務 大 臣 仙 谷 由 人

衆議院議長 横 路 孝 弘 殿

衆議院議員中島隆利君提出リニア中央新幹線計画に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員中島隆利君提出リニア中央新幹線計画に関する質問に対する答弁書

一の(1)について

中央新幹線の具体的なルート等が決まっていないため、現時点でお尋ねについてお答えすることは困難である。

一の(2)について

中央新幹線に係る電力調達計画については、全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号。以下「全幹法」という。）第六条の規定に基づいて、国土交通大臣が中央新幹線の建設主体を指名した後に、当該建設主体により具体的な検討がなされるものと考えている。なお、東海旅客鉄道株式会社（以下「JR東海」という。）によると、建設主体に指名された場合には、電力会社等から供給を受けることを予定しているとのことである。

一の(3)について

山梨実験線における超電導磁気浮上式鉄道（以下「超電導リニア」という。）に係る電磁界の測定結果に関する資料は、国土交通省から、本年四月に開催された第二回の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（以下「交政審小委員会」という。）に提出し、現在、同省のホームページに掲載しているところである。また、ＪＲ東海によると、山梨実験線で勤務しているＪＲ東海社員については、年一回以上の健康診断を実施しており、その健康状況について、電磁界に関係する特記すべき事柄や医師からの指摘はないとのことである。

一の（４）について

お尋ねの「事業者」の意味するところが必ずしも明らかではないが、仮にＪＲ東海を指すのであれば、国からＪＲ東海に対して御指摘の調査は依頼しておらず、ＪＲ東海が当該調査を実施しているか否かは承知していない。

一の（５）について

お尋ねの点については、全幹法第六条の規定に基づいて、国土交通大臣が中央新幹線の建設主体を指名した後において、当該建設主体により具体的な検討がなされるものと考えている。

一の（６）について

御指摘の「対策にかかる費用」が何を指しているのか明らかでないが、平成二十年十月二十二日に独立

行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）及びＪＲ東海から提出された地形、地質等に関する調査報告書においては、赤石山脈・伊那山地間に崩壊しやすい地形が分布している旨の記述があり、これを踏まえた建設費の試算が示されている。

一の（７）について

トンネル内を走行する超電導リニア及び現行の新幹線に関する非常時の避難方法や地震への対応策に関する資料は、国土交通省から、本年四月に開催された第二回の交政審小委員会に提出し、現在、同省のホームページに掲載しているところである。

一の（８）及び（１０）並びに二の（１）について

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、現時点でお尋ねについてお答えすることは困難である。

一の（９）について

中央新幹線の建設費用については、金利、物価その他様々な要因によって増減する可能性があると考えられている。なお、平成二十一年十二月二十四日に鉄道・運輸機構及びＪＲ東海から提出された調査報告書

(以下「調査報告書」という。)に示されている中央新幹線の建設費用には、御指摘のような「対策費」は含まれていない。

また、JR東海によると、中央新幹線の整備に要する支出として一定の金利負担も見込んだ上で、長期債務残高が五兆円を上回らないことを前提に、中央新幹線の開業時期の見通しを立てているとのことである。

二の(2)について

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。

二の(3)について

お尋ねの「事業者」及び「市場調査等」の意味するところが必ずしも明らかではないが、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。

二の(4)及び(13)について

お尋ねの「事業者」の意味するところが必ずしも明らかではないが、仮に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。

二の(5)について

お尋ねの「事業者」の意味するところが必ずしも明らかではないが、仮に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。

二の(6)について

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。

二の(7)について

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。

二の(8)について

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。

二の(9)について

お尋ねの点については、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。

二の(10)について

中央新幹線については、全幹法第四条の規定に基づく基本計画において、建設を開始すべき路線として定められているが、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（平成十八年十二月推計）」及び「日本の都道府県別将来推計人口（平成十九年五月推計）」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。

二の(11)について

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。

二の(12)について

環境影響評価法（平成九年法律第八十一号）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、全幹法第八条の規定に基づく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。