

国の審議状況⑥ (中央新幹線小委員会)

「リニア中央新幹線」計画について、シリーズでお伝えしています。

先月に続き、「国の審議状況」として、中央新幹線小委員会（以下小委員会）の第11回、12回の審議状況をお伝えします。（報道内容をもとに作成しています）

◆第11回小委員会（11月12日）

今回は、今までの小委員会で寄せられていた疑問の解消に向けた説明や第10回の自由討議の要旨の確認などの論点整理が行われました。

会議の中で、大阪までの開業時期を2045年から10年前倒した場合、経済成長率が1%と仮定すると費用対効果は、1・51倍から1・62倍に高まるとの分析結果が示され、これを受けて小委員会では、12月にまとめる予定の中間とりまとめで、東京―大阪間の開業時期の前倒しを提言することも検討することとしました。

また、JR東海の金子専務からリニア名古屋駅の構造について説明があり、乗り換えの利便性を高めてリニア効果を発揮させるため、東海道新幹線ホームの地下20mに設け、地上7mの新幹線ホームとの高低差約30mをエスカレーターやエレベーターで結ぶとしています。3分9分の移動時間を含めて、15分あればリニアと新幹線との乗り換えが可能で、乗り換え時間を含めても、東京―大

阪間は、現行の東海道新幹線より、約45分短縮されるということです。

さらに、小委員会としてリニアが社会に与える影響について有識者を対象に行ったアンケートについても結果が公表されました。

アンケートは、2回行われ、それぞれ約100人の有識者から回答があり、半数以上がビジネスや観光面での効果があるとし、技術面では、高速鉄道技術の国際競争力の強化に高い期待が寄せられていました。

一方、41%が人口の都市への一極集中を加速させるという悲観的な予測をし、地方での雇用の創出や福祉

・医療の充実など、一極集中を回避するための様々な対応策も提案されました。

リニア整備効果として有識者が挙げた創出される可能性のある新たな需要のうち、特に沿線地域に影響があると思われるものを一部、抜粋しました（表）。

◆第12回小委員会（11月24日）

第12回は、中間とりまとめについて協議され、次回の13回小委員会（12月8日開催）を経て、14回小委員会（12月15日）で公表されること

が確認されました。

中間とりまとめには、費用対効果などから南アルプスルート（Cルート）が優位とする見解や、大阪まで

リニアによって創出される可能性のある新たな需要（抜粋）

農林水産業 - 需要場所、生産場所、研究場所のアクセス向上による高い付加価値農業の実現 - 忙しい都会人向けの日帰り農村観光・体験型イベントの増加
製造業・鉱業 - 地方の人材・労働力の積極的な活用 - 広域営業が可能になることによる受注増
卸売・小売業 人、物の移動時間短縮に伴う、各地方特産品産業の成長 - 地方部でも自立可能な卸売・小売ビジネスの創発
飲食店・宿泊業 - 首都圏の観光客増加 - 海外観光客の増加・訪問範囲の拡大
不動産業 - 沿線地域の開発の増加 - 二地域居住の促進
医療・福祉 - 医療・福祉従事者及び患者の移動頻度の増大 - 沿線における高齢者向け施設、療養施設の立地（見舞訪問可能な圏域の拡大） - 大手病院、大手福祉産業の地方部進出
教育・学習支援 - 優秀な教師・講師の移動時間短縮による地域教育の底上げ - 居住地分散による地方部での教育・学習ニーズの増加 - 大学連携、産官学連携の進展
サービス業 - 滞在可能時間拡大による需要の増加 - 停車駅地域でのイベントの増加（プロスポーツ、コンサート等） - 居住地分散による地方部でのサービス業ニーズの増加

の全線開業時期の前倒しの提言を付帯意見として盛り込むことも確認されました。

小委員会では、この中間とりまとめをもとにパブリックコメント（意見公募）を実施し、それを受けて、来春にも国土交通大臣へ答申する見込みです。

問 まちづくり課（8内線322）

JR東海リニア有料試乗会を計画

JR東海は、現在、延伸工事が進められている山梨県内の実験線で、有料の一般向け試乗会を始める予定であることを表明しました。

過去には当市からも多くの方が試乗会に参加され、リニアのスピードを体感されていますが、現在は、走行試験に伴い、試乗会は開催されていません。

有料試乗会（料金未定）は、広く一般向けに、約43kmに延伸される実験線で実施され、新型試験車両「L0（エル・ゼロ）系※」により、時速500kmが体験できます。



※新型試験車両「L0（エル・ゼロ）系」
資料提供：JR東海