

国の審議状況⑤ (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）での第9回、第10回の審議状況をお伝えします。

◆第9回小委員会(10月20日)

小委員会として独自に行っていた、リニア中央新幹線の費用対効果および環境についての調査結果が公表されました。

費用対効果分析等の調査は、南アルプスルート（Cルート）と伊那谷ルート（Bルート）について実施され、南アルプスルートの方が費用便益比が大きいと試算されました。(表1)

この結果は、これまでJR東海は独自調査に基づき南アルプスルート（Cルート）の優位性を示し、同ルートでの事業推進を求めていましたが、それと同様、南アルプスルートの優位性を示すものでした。

さらに、便益と生産額の変化（企業の売り上げの変化に相当）についても

試算され、同様に南アルプスルートの優位性が示されました。(表2)

表2 便益と生産額の変化 (2045年開業時点) (単位：億円/年)

	南アルプスルート	伊那谷ルート
便益(全国合計)	7,100	6,500
名古屋圏	1,400	1,400
生産額変化(全国合計)	8,700	8,300
名古屋圏	1,800	1,600

※試算は、超電導リニア方式で、経済成長率が年1%、高速道路料金が現状のままで、2045年に東京―大阪間が全線開業する場合を前提としています。
※名古屋圏（静岡、岐阜、愛知、三重）

表1 費用および便益の内訳

	南アルプスルート	伊那谷ルート
便益(A)	8.4兆円	7.5兆円
費用(B)	5.5兆円	6.0兆円
費用便益比(A÷B)	1.51倍	1.24倍

※試算は、超電導リニア方式で、経済成長率が年1%、高速道路料金が現状のままで、2045年に東京―大阪間が全線開業する場合を前提としています。
※便益の算出期間は、2027年の中京圏部分開業から全線開業後50年(2095年)としています。

◆第10回小委員会(10月29日)

第10回は、ルートや走行方式、営業主体・建設主体について、非公開で行われましたので、小委員会終了後の家田委員長の会見について報道記事を基にお知らせします。

家田委員長は「委員の意見に大きなばらつきはなく、180度違う意見はなかった」とし、南アルプスルートの優位性が示された調査結果については、「計算方法に対する異論はなかった」、東京―大阪間の開業前倒しについては「両方の意見が出た」と説明しました。最終答申は、来年春にも出され、それを受けて、整備計画の決定が行われる見込みです。

問 まちづくり課 (管内線322)