

平成二十六年六月二十七日受領
答弁 第二五三号

内閣衆質一八六第二五三号

平成二十六年六月二十七日

内閣総理大臣 安倍 晋 三

衆議院議長 伊 吹 文 明 殿

衆議院議員佐々木憲昭君提出リニア中央新幹線の事業計画に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員佐々木憲昭君提出リニア中央新幹線の事業計画に関する質問に対する答弁書

一の①、二、三の②及び四について

御指摘の意味するところが必ずしも明らかではないが、中央新幹線は、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。）第二条に規定する新幹線鉄道であり、その営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定に当たっては、国土交通大臣は、全幹法第十四条の二の規定に基づき、交通政策審議会に諮問を行っており、計二十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「小委員会」という。）における議論や、計三回のパブリックコメントを経た上で、平成二十三年五月に、同審議会から「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」の答申（以下「答申」という。）がなされており、答申においては、中央新幹線の整備について、「三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送を中長期的に維持・強化するものであり、国民生活及び国家経済にとって極めて重要である。」及び「三大都市圏間以外の沿線地域においても、三大都市圏とのアクセス利便性を向上させ、・・・地域振興に寄与することが期待される。」とされている。また、答申において、中央新幹線の事業特性及び東海旅客鉄道株式会社（以下「JR東海」という。）の事業遂行能力を「

総合的に勘案し、東京・大阪間の営業主体及び建設主体としてＪＲ東海を指名することが適当である。」とされたこと等を踏まえ、同大臣は、全幹法第六条の規定に基づき、中央新幹線の営業主体及び建設主体としてＪＲ東海を指名するとともに、全幹法第七条の規定に基づき、「中央新幹線の建設に関する整備計画」を決定し、全幹法第八条に基づき、ＪＲ東海に対し、中央新幹線の建設を指示したところである。

中央新幹線に係るＪＲ東海の財務的な観点からの事業遂行能力の検証については、第十二回の小委員会等で行っており、小委員会の配付資料については、国土交通省のホームページにおいて公表している。

一の②について

ＪＲ東海は、環境影響評価法（平成九年法律第八十一号）に基づき、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書」（以下「環境影響評価書」という。）を作成したものと承知している。

三の①について

お尋ねについては、全幹法第一条において、「この法律は、高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もつて国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的とする。」と規定されている。

五について

御指摘の「税金優遇」の意味するところが必ずしも明らかではないが、中央新幹線に係る登録免許税及び不動産取得税については、租税特別措置法（昭和三十二年法律第二十六号）第八十四条及び地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）第七十三条の四第一項第三十八号の規定が適用されている。

また、御指摘の「リニア技術開発に対する国庫補助」については、超電導磁気浮上式鉄道（以下「超電導リニア」という。）を鉄道システムとして実用化するための総合的な技術開発の支援を目的として、平成二年度以降の予算において、約五百四十三億円を計上している。御指摘の「山梨実験線への公的補助」及び「地方自治体のリニア部局等での人件費」については、その意味するところが必ずしも明らかではないため、お答えすることは困難である。

六について

御指摘の環境大臣意見（以下「環境大臣意見」という。）における御指摘の記述については、環境大臣意見を勘案して述べられることとなる国土交通大臣の意見を勘案し、事業者であるJR東海において、環境影響評価書の補正が行われ、これを踏まえ、JR東海において必要な対応がなされるものと認識してい

る。

また、御指摘の「矛盾した記述が見られる。」の意味するところが必ずしも明らかではないが、今後の温室効果ガスの排出削減目標の検討に当たっては、中央新幹線（東京都・名古屋市間）の供用による我が国の温室効果ガス排出量への影響について、その供用開始時期も踏まえつつ、勘案してまいりたい。

七の①について

お尋ねの南海トラフ地震を想定した地震対策については、国土交通省において把握しているところでは、JR東海においては、平成二十六年三月二十八日現在で、東海道新幹線では、高架橋等の構造物の耐震対策はおおむね完了し、列車の脱線等を防止する対策を平成三十一年度までの予定で実施していることであり、また、在来線では、平成二十六年四月三十日現在で、高架橋等の耐震対策を平成二十九年度までの予定で実施していることである。

お尋ねの南海トラフ地震を想定した津波対策については、同省において把握しているところでは、JR東海においては、在来線では、各自治体の津波ハザードマップを基に、津波到達が予想される地域を「津波危険予想地域」に指定し、安全な避難方向を示す「津波警標」を設置していることであり、東海道

新幹線では、「津波危険予想地域」は指定していないとのことである。

また、中央新幹線（東京都・名古屋市間）の開業については、平成三十九年が予定されている。

七の②について

お尋ねについては、事業者であるＪＲ東海において、必要に応じ、補償の要否を含め検討されるべきものと認識している。

七の③について

御指摘の「昨年九月に公表された「環境影響評価書準備書」の段階では、環境省の見解を受けられた」と及び「リニア新幹線にかかる電磁波問題」の意味するところが必ずしも明らかではないが、超電導リニアに関する技術上の基準については、鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成十三年国土交通省令第百五十一号）等に定められている。