

(写)

令和5年1月24日

内閣総理大臣 岸田 文雄 様

静岡県知事 川勝 平太

東海道新幹線の需要動向（静岡県へのメリット）調査について

謹啓

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。
ここに感謝と要請をかねて、一筆啓上申し上げます。

昨年6月7日の閣議において、総理は「リニア中央新幹線について、水資源、環境保全等の課題解決に向けた取組を進めることにより、品川・名古屋間の早期整備を促進する」と決定されました。同月中に、全く同趣旨の文言が、参院選の自由民主党の公約、並びにリニア中央新幹線建設促進期成同盟会の決議においても、明確に謳われました。

昨年6月のこれら一斉の出来事は画期的なことである、と受け止めております。リニア中央新幹線整備と水資源・自然環境保全との両立を目指す本県の主張が、総理をはじめ、関係各位のご賛同を得たからであります。心より感謝申し上げます。

JR東海は、閣議決定等を尊重し、水資源・自然環境の保全に関わるデータを速やかに開示し、説明を尽くし、地域住民の了解を得られるまでは、水抜きを兼ねる高速長尺先進ボーリングを含む、南アルプストンネル工事をするべきではない、と思料いたします。

しかるに、JR東海は、水資源・自然環境保全の目的が立っていないにもかかわらず、水資源・自然環境に影響する南アルプストンネル工事を続けようとしています。

総理におかれましては、JR東海に対し、厳格なご指導をお願い申し上げます。

本県は、静岡県中央新幹線環境保全連絡会議において、誠意とスピード感をもってJR東海と対話を続けます。

さて、今月4日の年頭記者会見において、総理は「本年はリニア中央新幹線の全線開業に向け、大きな一歩を踏み出す年にしたいと思います。（中略）また、リニア開業後の東海道新幹線における、静岡県内の駅等の停車頻度の増加について、本年夏をめどに一定のとりまとめを行い、関係者に丁寧な説明を行っていきたい」と表明されました。

(写)

総理主導の調査は、品川 - 大阪間の「全線開業」を前提にしたものである、と受け止めております。

しかし、JR東海は、国土交通大臣が諮問した交通政策審議会中央新幹線小委員会において、「第一局面として名古屋までを実現し、その後、経営体力を回復させて大阪までに取掛かる2段階方式とすることで、健全経営を維持しつつ計画を完遂できる」と説明しました。以来、JR東海は「2段階方式」の工事方針を変えていません。

品川から名古屋までの「部分開業」を第1段階とし、第2段階として大阪まで延伸して「全線開業」とする2段階方式です。

それゆえ、リニア開業のもたらす静岡県内の停車頻度増加などのメリットについては、「品川 - 名古屋」部分開業による影響と「品川 - 大阪」全線開業による影響とを区別し、それぞれについて、分けて調査の上、丁寧なご説明をいただかなければなりません。

【I】品川—名古屋の部分開業の場合、ご説明いただきたい内容—

- 1) 部分開業後の「リニア」と「のぞみ」の運賃・料金の差
- 2) 部分開業後の「リニア」へと「のぞみ」から転換する乗客数の割合
- 3) 部分開業後の1時間当たりの「リニア」と「のぞみ」のそれぞれの本数
- 4) 部分開業後の1時間当たりの「ひかり」「こだま」のそれぞれの本数
- 5) 部分開業後の1時間当たりの「ひかり」「こだま」の静岡県6駅（熱海・三島・新富士・静岡・掛川・浜松）での停車回数
- 6) 部分開業後の「ひかり」「こだま」の静岡県各駅で短縮される停車時間

これらのデータをご提示の上、「リニア」の部分開業（予定）2027年から全線開業（予定）2037年までの、10年間において、静岡県が享受できるメリットをご説明ください。

なお、2027年の部分開業を困難にしている以下のような事案があります。それらを解決するJR東海の方策を踏まえた上で、上記の回答をお願いします—

- 1) 関東車両基地の用地取得が未完了（車両基地がなければ営業できません）
- 2) JR東海は「車両基地建設期間 11年」という工事工程表を公表しています。2027年までの実現の可否
- 3) 事業全体の用地の取得状況（品川 - 名古屋間約 40%の用地未取得：JR東海ホームページ）
- 4) 品川 - 名古屋間の複数の変電施設の建設が現時点で未着手
- 5) 複数の駅の建設が現時点で未着手
- 6) JR東海の長期債務残高「6兆円」問題——JR東海は、中央新幹線小委員会で、「長期債務残高を『5兆円以内』とすることが適切かつ必要」とし、「長期債務残高『6兆

(写)

円』を想定すると、ピークの年には新規・借換を合わせて1年間で1兆円を超える調達が必要になる。こうした多額の調達は現実には極めて難しい」と表明しました。

しかし、現在のJR東海の長期債務残高見通しは健全経営の限度「5兆円以内」を優に超えています。JR東海は、2021年4月27日、「中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に関するお知らせ」で、品川・名古屋間の工事費を1.5兆円増の約7兆円、「令和11年度の長期債務残高6兆円」と発表しました。

国に提出した事業計画とは明らかに異なる事態です。政府による検証が必要であると思料いたします。

そのほか、「リニア」プロジェクトに厳しい影響を及ぼす社会動向があります―

- 1) 「デジタル田園都市国家構想」による東京圏から全国各地への人口移動
- 2) 人口減少時代における乗客減
- 3) オンライン普及による移動人流減
- 4) コロナ禍による経済成長鈍化
- 5) コロナ禍によるインバウンド減
- 6) 国際的な資材・エネルギー価格の高騰
- 7) 東海道新幹線の約3倍の消費電力の確保

こうした前提となる社会動向の「リニア」への影響についても、ご説明ください。

その上で、2027年の部分開業の本県へのメリットについて、県民に分かるように、丁寧にご説明ください。

部分開業に関連して、JR東海の「2段階方式」そのものの合理性の検証も不可欠です。

たとえば、「リニア」の品川 - 名古屋の部分開業によって、乗客にどれほどのメリットがあるのでしょうか。

東京 - 大阪を移動する乗客の動きを具体的にお考えください。乗客は、ターミナル機能を有する東京駅から品川駅まで新幹線に乗るか、もしくは山手線の5駅（有楽町・新橋・浜松町・田町・高輪ゲートウェイ）を移動し、品川駅で地下のリニア駅に下り、「リニア」に乗り換え、名古屋のリニア地下駅から地上の新幹線のホームに上がり、新幹線に乗り換えて、大阪に向かうこととなります。乗り換えの手間に照らすと、若干時間はかかっても、東京 - 大阪を「のぞみ」で移動する乗客よりも、名古屋で乗り換える乗客が多くなることはとても思えません。

JR東海が固執する「2段階方式による部分開業」に、現実的にどのようなメリットがあるのか、是非、具体的にご検証の上、その結果をご説明ください。

リニア建設の「2段階方式」の合理性・利便性、危惧されるJR東海の長期債務残高な

(写)

ど、再点検し検証することは必須である、と思料いたします。

【Ⅱ】品川 - 大阪の全線開業の場合

2011年5月に出された中央新幹線小委員会の国土交通大臣への答申は、「中央新幹線の整備は、東京・大阪間を直結することで初めてその機能を十分に発揮し、効果を得ることができる事業である」と明言しています。

本来、「リニア」は品川 - 大阪の全線開業を目指すべきプロジェクトです。

そこで、全線開業後に、静岡県が享受できるメリットについて、ご説明を求めます—

- 1) 全線開業後の「リニア」と「のぞみ」の運賃・料金の差
- 2) 全線開業後の「リニア」へと「のぞみ」から転換する乗客数の割合
- 3) 全線開業後の1時間当たりの「リニア」と「のぞみ」のそれぞれの本数
- 4) 全線開業後の1時間当たりの「ひかり」「こだま」のそれぞれの本数
- 5) 全線開業後の1時間当たりの「ひかり」「こだま」の静岡県駅（熱海・三島・新富士・静岡・掛川・浜松）での停車回数
- 6) 全線開業後の「ひかり」「こだま」の静岡県の各駅で短縮される停車時間

これらのデータをご提示のうえ、リニア全線開業予定の2037年以後において、静岡県が享受できるメリットをご提示ください。

結びに、本県は、総理の「デジタル田園都市国家構想」に賛同しております。

総理の構想は地域分散型の国土構想です。一方、「リニア」の目指す「スーパー・メガリジョン構想」は大都市集中型の国土構想です。ベクトルが異なり、相反するともいうべき2つの国土構想をどう調和させるかは、総理が国民に明らかにされるべき課題です。

総理におかれましては、お約束どおり、今夏をめどに、上に記した「リニア」の本県へのメリットに関わる調査とともに、それと関連するリニア建設の「2段階方式」の妥当性、JR東海の長期債務残高の再評価など、集中的に取り組んでいただきますよう、要請いたします。

本県は、県民の公益の増進を判断基準にし、「リニア」と水資源・自然環境保全との両立のために、JR東海と議論を尽くしてまいることをお約束いたします。

謹白