

総務委員会 県内調査活動状況

1 日 時 平成26年1月29日(水)

2 出席委員(9名)

委員長 飯島 修

副委員長 早川 浩

委員 臼井 成夫 棚本 邦由 杉山 肇 遠藤 浩

清水 武則 仁ノ平 尚子 木村 富貴子

3 調査先及び調査内容

(1) 【リニア中央新幹線について】

調査内容(主な質疑)

問) 駅周辺の地盤の問題であるが、曽根丘陵の活断層とか液状化が、地震災害の時に心配されるが、駅周辺の地盤についてどのような検討がされたのか。

答) 駅周辺地区の地盤については、JR東海の部分については地質調査等を行い、液状化等にも十分に耐えられるような構造の駅及び高架を建設することになっている。地元が整備する駅周辺地区になるが、これについては今後技術的な検討について、整備方針を踏まえて充分にやっていきたい。

問) 特に地震に対応するような議論というのは今までなかったのか。

答) 駅位置の選定については、地盤のことも含めて、さまざまな視点から比較検討する中で、幾つかの候補地から最終的にここを選定した経緯がある。したがって、地質的に大丈夫なのか、地盤は大丈夫なのかという検討も当然行ってきた。

問) 駐車場のスペースについて、5ヘクタールということだが、車で何台分になるのか。

答) 5ヘクタールというのは、パークアンドライド専用のものである。内訳として、リニアに乗るために車を駅へ置いてリニアに乗るという方が1,400台、リニア以外の乗客、具体的には、BRTに乗りかえて中心部へ仕事に行く人、さらにはここで高速バスに乗りかえて移動する方、それらを合わせて230台と想定しており、合計で1,630台という計算をしている。

問) これは想定ということだが、この数字はどういう根拠に基づいて出したのか。

答) 交通結節機能については、国土交通省が示している駅前広場計画指針という基準があり、それに1日の乗降客数などを入れると必要な規模が算出される。現時点では、詳細についてはこれから検討していくという段階であるので、その指針に沿って計算すると、このくらいの規模が必要になるという数字を出している。それ以外の観光機能であるとか憩い・交流機能等については、全国の事例を収集して、例えば非常にうまくいっている施設の規模であるとか、類似している利用者数の駅を参考にして、おおむねこれくらいが妥当であろうというものをそれぞれ個々に算出したところである。

問) アクセスの関係であるが、BRTの実現の可能性というのは、2027年にはできるのか。

答) リニア開業までには、新しい交通手段がどうしても必要だと考えているので、間に合うように検討を進めていく。

問) 駅及び周辺整備の方針について説明してもらったが、予算的な話がなかったと思うが、いろいろな施設それぞれの予算について、現段階での考えを聞きたい。そのときにあわせてJR東海、県、甲府市及び中央市、その他県内市町村の負担をどのように考えているのか示しながら予算を示してほしい。

答) 指摘のとおりどのくらいのお金がかかるのかということは非常に大事な問題だと認識はしている。しかしながら、現時点では、どういった施設をどういうふうに整備するのか、要はどの程度のものをつくるのか全く検討段階であるので、経費がどのくらいかかるのかという算定はまだできないという状況である。もう一つ、基盤整備の手法として、行政が直営で整備をする場合とPFIを使ってやる場合では相当違う。そういった整備手法も今後、来年度検討していく予定であるので、今日の時点では、予算的な話はやできない状況である。

問) 資料の9ページを見るといろいろな施設名が記されているが、この中でJR東海が担うというものはどれで、JR東海が整備せず県で整備するものはどれなのか。

答) 資料の7ページをご覧いただきたい、これがJR東海でつくると言っている駅であるが、JR東海が自分でつくる部分は、ここだけと考えてもらえればと思う。それ以外の観光機能、交通結節機能等の駅周辺地区に整備する機能は、基本的に全て地元が整備をしていく。JR東海は、駅舎だけをつくるという役割分担になっている。

問) トイレは、JR東海か。

答) 駅として必要な機能、トイレとかその他施設管理のための機能、入出場口、さらにはエスカレーター、エレベーター、そういった駅に絶対必要なものについては、全てJR東海が整備をしていく。

問) すでに2つほどの小学校の移転などが必要との計画が示されているが、両方とも市立の学校と承知している。この場合の移転の費用負担についてどのように考えているのか。

答) 学校の移転等について、費用負担については、当然JR東海が全額を補償する。ただ、学校等の公共施設については、移転等に関する地元の皆さんの考えもいろいろとあるでしょうし、移転には結構な年月が必要になってくるので、そこがスムーズに進むように県としても地元市町村とともにできる限りの協力をしていく考えである。

問) 巷間言われている話では、甲府にできる駅にとまるのはきわめて少ないという話がある。そこで現在承知している範囲で、日にどのくらいの電車が往来して、何割くらいが甲府に停車するのか。

答) 現時点で正式にJR東海が決定しているわけではないが、これまでの話として、営業時間は朝6時から24時くらいまで、そして、1時間に上り、下りともそれぞれ5本程度、そのうち山梨県駅に停車するのは、1時間に上り、下りそれぞれ1本ずつという話を聞いている。ただ将来的にダイヤが正式に決まっていくということと、山梨県駅で乗りおりするお客さんが多ければ、当然とまる電車もふえる可能性はあると考えている。

問) 今の説明では、1時間に往復1本ということか。というと6時から24時までということになると、計算すると何本になるのか。

答) 36本になる。

問) そんなにとまるのかな。どこから出ているうわさか知らないが、全体の1割くらいしかとまらないとの話もある。1日に180本で、1割で18本。例えば、中央線で朝一番の特急に出すのに、ニーズがない、採算が合わないからということをしてJRが言うが、山梨県におけるニーズというものが、1時間に1本、上下合わせて2本という場合、当然、JRも周到に計算してそういうことを言っているのか、ニーズ調査をした結果なのか。

答) 運行については、さきほど説明したように正式には旅客運送法の手続きが開業の前にあるので、そこまですらないとはっきりはしない。ただ、平成23年度に国の交通政策審議会において、JRの収支試算の議論をしている。その中で運行については、1時間に5本、上下線合わせると10本になるが、そのうち1本を各駅停車にすると、1時間に上下線合わせて2本が山梨県駅にとまる。そういう意味では約2割ということになる、5本のうちの1本。いずれにしてもJR東海もしっかりとした収支試算の計算をした上において運行は進めていくが、今の段階では、1時間5本、そのうち各駅停車が1本ということで、収支の試算をしている状況である。さきほども課長が話したとおり、できるだけ山梨としては多くの車両にとまってもらいたい。そういう意味では、魅力的な駅、あるいは、魅力的な県ということで、多くのお客さんを迎えるようにということ而努力していかねばと考えている。

問) 今、次長の答弁した通りだと思う。そういう意味で山梨県にどのくらいのニーズがあるのか、あるいは、山梨はこれをてこにして何とか発展をとということだが、1日36本とまる、そのことに対する駐車場のケアとか駅周辺のさまざまな設備投資に対する費用対効果、例えば、とまっても乗っている人が全員おりるわけではないから、何人おりるかこれはわからない。そういう意味でどういった施設を設けるのか、どんなふうに通アクセス、インフラを整備していくのかということ、相当シビアに費用対効果も考えながらやっていくことは肝要なことだと思う。そういう点で県としてリニアに対する、何というか、恐らく開業当初では物珍しさで、乗りたい人はいっぱいいる。それが、3年続くのか5年続くのか見当つかないが、我々がちまたで聞く話では、あえて品川・甲府を十数分で行く必要もないと、冥土の土産で一回乗れば結構だみたいなことを言う人もいっぱいいる。そういう意味で、東海道新幹線で大変な投資をしたけれども、きわめて費用対効果は優れていなかったという反省もある駅においてはあったそうだが、しっかり開業時、あるいは長い将来、ランニングコスト的にどうなのか、インシャルコスト・ランニングコストというところもやっぱり必要であろう。山梨県が横内知事の大変な努力で駅舎をJR東海に全てまかしてもらおうということは、何年もかけてようやく昨年そういう決断をした。一生懸命、いろんな意味で経費を抑えていく、設備投資を抑えていくことは当然なことであるが、ぜひいろいろなニーズの調査をしたりしながら、余りにも費用対効果が課題であったと、過大投資であったということがあってはいけない。あなた方が責任を取る場面ではなく、明野ではないけど後世の人が責任を取っているわけであるが、明野でも20年来の大事業と言われながら、今の知事が責任を取っている。そういうことも充分考えてやらなければいけないと思うが、総論として私の意見・提案に対してどのように思うか聞きたい。

答) 委員のおっしゃるとおりだと思う。我々も駅周辺の整備をしっかりやって県全体のその効果を波及できるような整備をしていきたいと考えている。一方で整備するには当然維持費用がかかるわけであるが、おっしゃるとおり費用対効果もしっかり見きわめながらやる必要は、我々も充分認識をしながら整備をしていきたいと考えている。先ほど課長から説明したように整備の方針とか整備手法については、来年度検討委員会等も含めて検討して、また、県議会の皆さん方にも諮りながら整備方針とか整備手法を決めていきたいと思っているので、その課程でしっかりとその辺については、我々としても充分頭の中に入れながら方針を策定できるようにしていきたいと思っている。

問) そうしたしっかりとした認識を持ってもらえれば結構であるが、くどいようであるが当初と将来と完全にセパレートした対応というか考えを持って行かなければいけない。例えば、インフラ整備、交通アクセスにしても何年かしたら閑古鳥が鳴くような道路であったと、リニア、リニアで大騒ぎして、何年かたったらアクセス道路なり、交通機関なりが閑古鳥が鳴いているということはあっては絶対にならない。リニアが完成した暁の場面とやがて悠久のもの等では、いろんな意味で絶対対応も違わなければいけないだろうし、そういう意味で、少々は不便であっても悠久のことを考えると余りの過大投資はいかがなものか。今の場面で、あれもしろ、これもしろみたいな話が当然出てくる、そういう意味で、民の活用がすごく大

切だと思う。先ほどPFIの話もあったが、行政の過大投資だけはしないで、必要最小限度にとどめるべきだと考えているから、あえてくどく話をしている。その点は、県の方向性、方針としてしっかりとしてほしい。今から2027年までは我々も皆さんも手の届かない話なわけであるから、基本をしっかりと今の事務方がしっかりと原理原則、定義というものをしっかりとさせておかなければならないと強く進言しておく。

答) 我々もいままで需要予測を行ってきた、その需要予測についても、2027年にリニアが開通する予定をしているが、2035年程度のところの需要予測をもっているいろいろと検討を進めているので、そういった将来も見据えながら整備をしっかりとしていきたいと考えている。



説明・質疑終了後、県工業技術センターから駅予定地を視察した。