

パブリックコメントで寄せられた意見の概要

中央新幹線小委員会答申（案）に関して多数の御意見を頂きました。頂いた御意見につきましては、今後の中央新幹線事業の参考にさせていただきます。

（東京都）

【中央新幹線の整備に関する意見】

- ・中央新幹線整備に反対。
- ・中央新幹線の計画を中止すべき。
- ・中央新幹線の計画を進めるべき社会状況ではない。
- ・自然破壊を伴ってリニアを整備することのメリットとデメリットの比較がなく、消費電力や電磁波の問題についても記載が無く、不十分。
- ・原生な自然環境が残される南アルプスに長大山岳トンネルを建設すべきではない。
- ・いくつもの断層地帯を横断する計画はリスクが大きい。
- ・エネルギー問題が全く検討されておらず、整備について再検討すべき。
- ・中央新幹線整備による環境影響への配慮の具体策が示されておらず不十分。

【走行方式に関する意見】

- ・在来型新幹線方式を採択すべき。
- ・超電導リニア方式を採択すべき。
- ・減圧超電導リニア方式を考慮する整備計画の策定を希望。
- ・地震時における超電導リニア方式の走行の安全性に懸念がある。
- ・リニアモーターによる磁気浮上方式の採用は不適當。

【ルートに関する意見】

- ・南アルプスルートを採択すべき。
- ・南アルプスルートの採択が適當であるとの判断は根拠が不十分である。

【営業主体、建設主体に関する意見】

- ・営業主体、建設主体をJR東海とすべき。
- ・営業主体がJR東海となることに反対。

【その他の意見】

- ・リニアの負の側面を取り上げて再度審議し直すべき。
- ・計画を進めるべき社会的状況ではない。
- ・長野県希少動物野生動植物保護条例に該当する野生動植物の評価を行うべき。

- ・環境への負荷を限りなくゼロに近づけるべき。
- ・側壁は磁気に対してシールドされているのか疑問。
- ・パブリックコメントの募集期間が短い。
- ・地震などの際の避難方法について検討した資料を示すべき。
- ・被災地復興の直接的に寄与しない9兆円もの新たな事業推進の可否を決断すべきではない。
- ・山梨県内の駅について、現在の甲府駅に併設してほしい。
- ・飯田線の鉄道機能の強化を図るべき。
- ・電磁波による医療機器（特にペースメーカー）への影響について、さらに配慮すべき。（更に低い静磁場の漏洩に抑え込む必要がある。）
- ・需要見込みが過大ではないか。
- ・中央新幹線ができると、東海道新幹線のサービスが低下するのではないか。
- ・事故・地震の際に乗客を運転士がいない中でどのように避難させるのか。
- ・最高設計速度を505km/hから700km/hに向上させるべき。
- ・万が一JR東海が破綻した場合、最終的に納税者負担において事業を遂行するという視点が不可欠だが、答申案では触れられていない。
- ・JR東海の財務余力が十分であるとすれば、JR東海が運営する鉄道事業の運賃を低下させられるのではないか。
- ・国際競争力向上のためには、中央新幹線ではなく、国際空港へのアクセス線を整備すべき。
- ・鉄道がそれほどまでに早くなる必要があるのか。
- ・南アルプスルートを選定するのであれば、JR東海には飯田線を複線化して急行を運行することを義務付けるべき。
- ・具体的なルート選定の際には改正後の環境影響評価法に合わせた手続を踏むべき。
- ・答申案においては、環境省意見を踏まえ、現段階で可能な調査・予測・評価が行われていると評価される。
- ・今後の超少子化を踏まえた需要予測、東海地方の超巨大地震、自然災害により東海道新幹線と中央新幹線が同時に被災した場合のリスク分析を行うべき。
- ・国鉄改革の趣旨に鑑み、JR東海の自主的な経営判断に基づき、建設が進められることを強く要望する。

（神奈川県）

【中央新幹線の整備に関する意見】

- ・中央新幹線の計画を中止すべき。
- ・中央新幹線整備に反対。
- ・中央新幹線整備について議論をし直すべき。

- ・地震への対策に不安がある。
- ・自然破壊、自然の消失につながる。
- ・中央新幹線を早期に全線開業させるべき。

【走行方式に関する意見】

- ・超電導リニア方式に反対。
- ・在来型新幹線方式で十分。
- ・超電導リニア方式で整備すべき。

【営業主体、建設主体に関する意見】

- ・建設主体は、国の機関が行うべき。

【付帯意見に関する意見】

- ・中間駅の建設費用負担について、地元負担軽減のための所要の措置を講じるべき。
- ・駅位置について、営業主体、国、沿線地域が調整し、利便性、集客力等を考慮に入れて決めるべき。

【その他の意見】

- ・地震への対策に不安がある。
- ・エネルギー電力使用量が明らかにされていない。
- ・飯田下伊那地区がドクターヘリ配備計画で冷遇されるかのような決定をされており、沿線地域の協力が疑義がある。
- ・駅の建設費用負担の在り方について、長野県が過去に北陸新幹線で県費を拠出していることとの地域間バランスに配慮した調整がなされるべき。
- ・総務省と連携し、「国土政策及び交通政策全般についての検討」に飯田地域の県帰属を含めた行政区分の再検討を追加すべき。
- ・バイパス機能は理解できるが、スピードアップする整合性はあるのか。
- ・中央新幹線は採算が取れるのか心配。
- ・電磁波による健康への影響が心配。
- ・原発を新たに必要とする計画は白紙に戻すべき。
- ・JR東海には、リニア計画ではなく、東海道新幹線のよりよい老朽化対策に知恵をしばってほしい。
- ・事業を中止または凍結して、その分の資源や予算、人的パワーなどを東日本大震災の復興にまわすべき。
- ・東京直下型地震により首都が壊滅すれば、三大都市圏を結ぶ意味がなくなるのではないか。
- ・原発廃止や電力供給低下に向かっているので、根本的に無理なのではないか。
- ・耐震補強に不安がある。

(山梨県)

【中央新幹線の整備に関する意見】

- ・中央新幹線整備に反対。
- ・中央新幹線の計画は中止すべき。
- ・多くのエネルギーを消費するリニアは未来の乗り物としてふさわしくない。
- ・南アルプスルートは地質学上地震のリスクが極めて高く危険。

【走行方式に関する意見】

- ・超電導リニア方式に反対。
- ・在来型新幹線方式でよい。
- ・リニア方式を採択する必要性が不明。

【ルートに関する意見】

- ・南アルプスルートに賛成。

【付帯意見に関する意見】

- ・名古屋・大阪間を早期着工し、大阪まで早期完成させるべき。
- ・事業主体として、JR東海と鉄道・運輸機構では問題がある。

【その他の意見】

- ・南アルプスのトンネル建設に反対。
- ・沿線地域の振興に対する見通しが甘いのではないか。
- ・中央新幹線の間駅の地元負担について、中央新幹線は税金で負担すべき公共事業か疑問。
- ・建設費用がJR東海の見込みより増加した場合、増額分の費用はどのように調達するのか。
- ・JR東海の新たな事業展開を国が戦略として認める、と単純化した方が分かりやすい。
- ・JR東海と地元任せではなく、国家戦略として位置づけるべき。
- ・地震、長大山岳トンネル、大深度の安全対策はどうなっているのか。
- ・原子力発電が全て廃止されることを想定した場合の使用できるエネルギーの検討が必須。
- ・電磁波の人体への影響が不明。
- ・パブリックコメントの期間が短すぎることに説明が必要。
- ・山梨県の地域活性化方策の実現にあたって、国・JR東海の全面的支援・協力を強く求める。
- ・環境への配慮が不十分、費用対効果には環境へのマイナス効果も含めて算定すべき。

- ・電力確保方策を示した上で再度パブリックコメントを行うべき。

（長野県）

【中央新幹線の整備に関する意見】

- ・中央新幹線の建設に反対。
- ・中央新幹線の整備の意義④について、移動交通手段による変革の意義は弱い。
- ・中央新幹線の安全策についてルートの見直しを含めて再検証すべき。
- ・両ルートのトンネルの比較について、小委員会の立会調査を行い、環境面への配慮も適切に行った上で、建設費用面の相对比较をすべき。
- ・高速鉄道の事故のリスクを考えるなら今の優れた新幹線だけで十分、リニアはいらない。
- ・結論を延期し、再検討すべき。
- ・東海地震に対して、中央新幹線を造っていたのでは間に合わない恐れが大きく、東海道新幹線の地震、津波対策強化で対応すべき。
- ・東海道新幹線の大規模改修を行うとしても、並走する東海道線の活用や分散的日程で工事を行うことにより、大きな混雑は解消できるのではないか。
- ・高速鉄道や高速道路のネットワークは、むしろストロー効果による地域減退を招いているのではないか。
- ・循環型社会及び持続可能性社会に転換すべき21世紀の日本において「高速鉄道による移動時間の短縮」はこれらの転換に対し逆効果であり、日本のライフスタイルに悪影響を与える可能性があるのではないか。
- ・中央新幹線の早期実現が必要。

【走行方式に関する意見】

- ・超電導リニア方式に反対。
- ・超電導リニア方式を採択する根拠が乏しい。
- ・超電導リニア方式が実用的な技術なのか疑問。実験線でさらに実証的な実験を行い、具体的なデータを提示して評価を受けたあとでないと本当に実用可能なシステムかの結論は出せないのではないか。
- ・在来型新幹線方式とすべき。
- ・在来型新幹線方式で十分。
- ・超電導リニア方式に賛成。
- ・超電導リニア方式ではなく、在来型新幹線方式を改良したものとすべき。

【営業主体・建設主体に関する意見】

- ・営業主体、建設主体としてJR東海が適当。

【ルートに関する意見】

- ・安全性、自然環境保全、地域振興の観点から、国民全体にとって大きなメリットが考えられるBルートによる早期整備が最も優れていると考えられるため、ルート決定については再検証を行ったうえで、改めて慎重に審議すべき。
- ・再度、環境に与える影響と安全性について再考し、ルート決定すべき。
- ・南アルプスルートを採用する根拠が乏しい。
- ・答申案ではコストダウンを重視した比較によりルートが決定されており、安全性による比較がなされていない。
- ・ルートに関する記載で工事の安全性及び効率性は～のくだりについて客観性に乏しい。
- ・南アルプスの長大山岳トンネルによる環境破壊や住民への影響から、南アルプスルートに反対。
- ・ルート選定にあたっては、より多面的な視点からの検討がなされるべき。
- ・南アルプスルートに賛成。
- ・伊那谷ルートとすべき。

【付帯意見に関する意見】

- ・駅の位置等に関する調整は、沿線地域との協議に十分配慮され、円滑に事業が推進されるべき。
- ・中間駅の位置については、当該地域の意向だけではなく、全県的な意見を聴く方針を明確にすべき。
- ・駅の位置に関する建設主体と沿線地域との調整への支援、合理的な駅の費用負担にかかわる調整、沿線地域の交通体系の検討について国の関与が記載されているが、より積極的な関与を促すため、本文において国の果たすべき役割を明確に記載すべき。
- ・中央新幹線の中間駅の建設費用負担について、国が合理的な負担のあり方を明示すべき。
- ・中間駅の建設費用については、地方に負担を求めるだけでなく建設主体も負担することとし、これを付帯意見ではなく本文に明記すべき。
- ・駅設置のための地元自治体負担に反対。
- ・地域振興の効果を高めるためには、ルートから外れた地域を含め、広域的にアクセス利便性の向上を図る必要があることから、アクセス環境の整備促進を本文に明記すべき。
- ・付帯意見⑧のうち、各沿線地域の利便性の維持・向上の表現は、向上のみに修正すべき。
- ・在来線、道路交通、航空交通などの利便性の向上が図れるよう、トータルデザインされた国の具体策を早急に国民に示すよう明記すべき。

- ・各地域で展開される戦略的な地域づくりは、その重要性に鑑み、国としての位置づけを明確にすべき。

【その他の意見】

- ・リニアで使用する電力量を明確に公表してほしい。
- ・電力の供給体制についての考えを示すべき。
- ・新たに電力消費を伴う計画は延期又は再検討すべき。
- ・電力需要が原発数基分になると予測される。
- ・電磁波の影響（人間だけでなく、植物や野生動物、水質など）が懸念される。
- ・リニアは消費電力が大きいため、国が関与したエネルギー需給に関する検討を本文に明記すべき。
- ・長期的な視野に立った省エネルギー輸送の観点がない。
- ・南アルプス長大トンネル内外の耐震対策、避難対策など、利用者視点による議論が尽くされていない。
- ・長大山岳トンネル建設の技術面及び費用面での判断は示されているが、地質学上からの見地から安全に関する意見を示すべき。
- ・災害リスクに備えるところか新たな災害を生み出すものとなる。
- ・沿線地域の安全性と環境に配慮することが極めて重要、計画時点から十分留意されるべき。
- ・東海道新幹線沿線地域の活性化にはならない。
- ・地域分権が叫ばれる中、地域の振興に資する面が重視されるべき。
- ・利便性、速度、正確性が現状以上に求められているか疑問、人口減少、低消費、マイナス成長も視野に入れるべき。
- ・負の部分の検討が不十分。
- ・国の主体的な関与が感じられず、民間企業が自己負担で行うならば事業にお墨付きを与えるという印象がある。
- ・関係者や有識者から幅広く意見を伺ったとは言えない。
- ・どうしても中央新幹線を整備するならBルートの方がメリットがある。
- ・駅を一県一駅設置すべき。
- ・駅アクセスが画期的に便利な場所や、駅を降りたらすぐその土地の果物が食べられる観光地とするなど、世界の人々にとって魅力のある中間駅に考えていったらどうか。
- ・飯田地域に駅が設置されるべき。
- ・現飯田駅に駅を併設すべき。
- ・現飯田駅併設は困難と思われる。
- ・飯田市北部近郊への駅設置に賛成。
- ・飯田駅には十分駐車場を確保すべき。

- ・飯田駅の必要性は少ない。造るとしてもなるべく北よりとし、最も費用が低い場所に設置すべき。
- ・山梨・岐阜・長野の駅は在来線との接続にこだわるべきではない。
- ・長野県内の駅は伊那市近辺又は駒ヶ根市近辺とすべき。
- ・ルートを新横浜ー京都に変更すべき。
- ・地元で南アルプスルートをどれほど望まれているのか疑問。反対意見を述べづらい雰囲気がある。
- ・上伊那北部地域に駅を設置する方が長野県の南玄関口としてふさわしい。
- ・三大都市圏以外の沿線地域とは、内陸部が該当し、長野県は自然豊かな地域であり高速鉄道と観光とを結びつける最良の条件を備えている。
- ・JR東海の自己負担での事業認可はあまりにも安易。
- ・JR東海の自己負担での建設が信用できない。最終的には国民負担が生じるのではないか。
- ・民間事業者の財政面に万が一の事態が発生した場合における責任の所在と対応策を明記すべき。
- ・国が財政支援を行わないことを明記すべき。
- ・需要が下回った場合に住民や自治体に財政負担をさせないことを明記すべき。
- ・経営的に考えるのであれば、投資額を少なく、利益を大きくする判断が必要であり、在来型新幹線方式で東京・名古屋間の整備とすべき。リニアの技術の開発は国の問題。
- ・南アルプスルートの方が需要量が多いとしていることについて根拠があいまい。
- ・南アルプスのトンネル建設費用の想定が根拠が乏しい。
- ・ルートの決定にあたっては、環境影響評価の結果も考慮に入れるべき。
- ・中央新幹線の事業目的は、東海道新幹線の代替・補完及び速達性向上だけでなく、地域振興も含まれる。
- ・費用対効果が不透明。速度向上の必要性に疑問。
- ・地域振興を目的に掲げるのであれば、接続などの具体的施策にも責任を持つべき。
- ・需要予測に人口予測が適切に反映されているのか疑問。
- ・輸送需要量については、もっと多面的な視野（少子高齢化に伴う国民の今後の移動形態等の変化等を考慮したもの）での検討がなされる必要があるのではないか。
- ・費用対効果の観点から超電導リニア方式が優位という認識は誤っている。
- ・地域振興についての見通しが甘い。
- ・事業の採算性に疑問。
- ・10兆円に及ぶ予算が必要な工事で見通しの無い計画を進めた場合、国民負担が発生する可能性があり、認める気にならない。
- ・フォッサマグナ地域特有の遺伝子・発光周期を持った地域集団が存在しており、そのような地域特有種を保護する場合は、安易な移住をさせるべきではない。
- ・環境保全についてどのような配慮を行うのか不明。

- ・大鹿村での工事による動植物への影響を懸念。工事するなら地上には出ないように設計すべき。
- ・JR東海や小委員会は、沿線住民の中央新幹線に対する期待を煽るのではなく、地域の活性化は地域住民の努力にかかっていることを率直に語るべき。
- ・JR東海の需要予測が甘い。
- ・駅を設置しない沿線に関する記載がない。直接恩恵を受けることが少ない沿線地域があるのではないか。
- ・地震ごとにどの程度リスクが生じるか、予測を行い、その結果を示すべき。
- ・山梨県は東海地震でかなりの被害が予想され、南よりのルートほど危険性が増加する。また、糸魚川ー静岡構造線沿いの内陸地震のリスクも大きい。
- ・環境影響、電磁波の影響、需要予測などの面について説明会を開催すべき。
- ・東海地震、東南海地震に備え、中央新幹線の耐震基準を見直すべき。
- ・在来型新幹線方式が地震等の異常時における安全確保について十分な実績を有しているという表現は論理性を欠いている。
- ・異常時の対応の超電導リニア方式に関する記載について理解できない。
- ・全線のほとんどがトンネルの中央新幹線は、地震に対する安全性が全く確立されていない。
- ・南アルプス周辺の崩壊地質等から、当該地域にリニアを通すことは不適當。
- ・地形・地質に対してJR東海の発言は無知である。
- ・南アルプスルートの安全性について懸念（糸魚川ー静岡構造線の横断、掘削による山塊の崩落など）。
- ・南アルプス長大岳トンネルの維持に関する評価が行われているのか不明。
- ・絶対に南アルプスを傷つけないでほしい。
- ・大動脈の二重系化が本当に必要なのか再検討すべき。
- ・東海道新幹線の二重系化のためには、北陸新幹線の大阪延伸又は木曾谷ルートを在来型新幹線方式で整備する方が意義がある。
- ・三大都市圏以外の沿線地域への効果について、中間駅が設置される小都市に期待することは適正ではない。
- ・大都市一極集中のデメリットが今回の原発震災で明らかになった以上、新幹線整備の意義を見直すべき。
- ・超電導リニア技術の他分野への応用の具体例を挙げるべき。
- ・超電導リニア方式が我が国の独創的な走行方式という表現は認識不足かつ傲慢である。
- ・事業アセスの前に戦略アセスを行うべき事を明記すべき、また、事業を行わないことを選択肢に含めて検討すべき。
- ・答申案の「環境保全のため適切な措置を実施すること」の具体的意味について科学的根拠を以て示すべき。
- ・環境影響への配慮は形式的に行うだけでなく、十分に行うべき。

- ・ 自然環境の問題をルート選定の上で二の次の問題として片付けるのは暴論。
- ・ 自然環境破壊となる危険性が高い。
- ・ 自然・環境への影響についての議論や説明がされていない。
- ・ 震災以降、人間の利益を求める行為によって引き起こされる地球の破壊は、許されない時代となった。
- ・ 福島原発で起きたことによって、リニア新幹線計画は不可能になった。
- ・ 豊かな大自然を破壊するものが地域振興に寄与するとは思わない。
- ・ 東海丘陵要素植物群等が生育する特異な湿地が消失する恐れがあるので反対。
- ・ 付帯意見があるということは議論の不完全さを示している。
- ・ 安全性の情報公開を積極的に国民に行うべき。
- ・ 南アルプストンネルは最小のものとするべき。
- ・ 国家的事業であり、JR東海は情報を公開すべき。
- ・ 中央新幹線の整備は飯田下伊那地区の人口減少に歯止めをかける。
- ・ 南アルプスの長大山岳トンネルの出口の場所や天竜川の通過方法について説明されるべき。
- ・ より時間をかけて住民で十分議論をさせるべき。住民の議論を促せないならば通過させるべきではなく、駅も不要。
- ・ ドイツが同様な方式を検討し、その後計画が進められていない理由を聞かせてもらいたい。
- ・ 本当に大切にしなければならぬ物を、時間をかけて話し合ってもらいたい。
- ・ 一刻も早く首都機能の移転を真剣に検討し、飯田市から伊那市の間に中央省庁を移転させるべき。中央新幹線は新しい国作りの血脈となるべき。
- ・ 飯田地域が中央新幹線の整備により大きな地域振興の恩恵を受けるかどうか、納得のいく説明をすべき。
- ・ 環境省、日本自然保護協会、リニア市民ネットなどの市民団体等の意見書に応えるよう、さらに一年間程度時間をかけて、各都道府県を通じて広範に意見を募集し、また、各分野の専門家も招集しつつ、国民会議を数回にわたって開催すべき。
- ・ 工事に伴う大鹿村村民の生活破壊について、住民一人一人に対する回答を求める。
- ・ リニアをどうしても通すのであれば、大鹿村住民の懸念に答える誠意のある計画と方針を示すべき。
- ・ 今後道州制になれば、超高速の乗物は不要になるのではないか。
- ・ リニアにかかる予算は、すべて震災復興に使うべき。
- ・ 災害リスクに備えるという点からは、浜岡原発の停止が第一である。
- ・ リニアの計画を撤回し、自然と共生することをテーマとした他の事業に変更すべき。
- ・ 国の赤字が途方もない数字となっているのに、それが加算されていくような事業、それも生きていく上に必要とされるとは思われないリニアに6兆円余の事業が必要か疑問。
- ・ 急いで最終答申をまとめる必要があったのか疑問。

- ・リニアの整備の意義が明確ではない。
- ・「期待」を重視した巨大プロジェクトが失敗した例は数多くある。
- ・世界はリニアを必要としていない。
- ・在来の鉄道、在来の新幹線、鉄道以外の交通機関、陸、海、空全ての交通機関を検討の上にJRの役割を果たすべき。
- ・中央新幹線は、東海道新幹線のバイパスとなる。
- ・飯田市・下伊那郡地区の人口減少に歯止めがかかる。
- ・技術的に可能であれば何をしてもよいという考え方に反対。

（岐阜県）

【中央新幹線の整備に関する意見】

- ・リニア中央新幹線建設に反対。
- ・結論ありきで、急いで結論を出したのではないか。
- ・大動脈の二重系化は必要ない。
- ・大都市だけに人口が集中し、地方都市の疲弊や過疎化に拍車をかけ、地域振興には寄与しないのではないか。
- ・地震や大深度地下での火災等の異常時における安全確保が明らかになっていない。
- ・さらに時間をかけて検討すべき。

【走行方式に関する意見】

- ・超電導リニア方式に反対。
- ・在来型新幹線方式で十分。

【営業主体・建設主体に関する意見】

- ・全幹法に基づく路線の整備は、国が責任を持って対処すべきであり、一民間企業に任せるべきではない。
- ・JR東海が中央新幹線を整備すれば倒産の危機に陥るのではないか。

【ルートに関する意見】

- ・伊那谷ルートにすべき。

【その他の意見】

- ・東海地震など災害リスクへの備えとしては、上越・北陸ルートの強化を図るべき。
- ・JR東海として災害リスクに備えるのであれば、在来線の路盤強化や耐震対策、中央西線の全線複線化などとも比較検討すべき。
- ・JR東海の自己負担での事業認可は安易である。

- ・車内や沿線などにおける電磁波の影響を公開すべき。
- ・電磁波が人体や動植物その他自然環境に及ぼす影響について明示すべき。
- ・超電導リニア方式の消費電力量について不明な点が多い。

（静岡県）

【中央新幹線の整備に関する意見】

- ・中央新幹線の整備に反対。
- ・南アルプスルートに反対（自然破壊となる）。
- ・一時全面的に白紙に戻し、議論のし直しをすべき。

【走行方式に関する意見】

- ・超電導リニア方式に反対。
- ・在来型新幹線方式で十分。

【ルートに関する意見】

- ・南アルプスルートに賛成。
- ・南アルプスルートは、様々なリスクがあり、中央新幹線のルートとして不適當。（南アルプストンネル建設の技術、南アルプスの環境の保全について疑問。）

【その他の意見】

- ・中央新幹線整備後の東海道新幹線については、利用機会の増加や富士山静岡空港新駅の設置など、利便性を向上させるべき。
- ・エネルギー確保の見通しが甘い。
- ・安全・安心面と南アルプスの通過については地元の地質学者の意見を聴くべき。
- ・リニア中央新幹線開業後の東海道新幹線について、地域活性化への協力体制を明確化すべき。
- ・中央新幹線については、あらゆる要素の検討による耐震対策を講じて頂きたい。
- ・三遠南信自動車道との結節点である飯田市に中間駅を設置すべき。
- ・中央新幹線の整備にあたり、国・JR・地方自治体・経済界が十分に議論を行うべき。

（愛知県）

【中央新幹線の整備に関する意見】

- ・震災により、三大都市圏間の日本の大動脈を東海道新幹線と中央新幹線で二重系化

する緊急性は更に高まった。

【走行方式に関する意見】

- ・中央新幹線の走行方式は、超電導リニア方式を採用がふさわしい。
- ・超電導リニア方式について抜本的に見直すべき。

【営業主・建設主体に関する意見】

- ・国家的大プロジェクトなので、公的機関である鉄道・運輸機構を建設主体の一員にすべき。
- ・営業主、建設主体は、JR東海において他にない。

【ルートに関する意見】

- ・時間距離の大幅な短縮による経済効果の面で、ルートは直線に近い方が合理的。
- ・建設コストや輸送需要量の面で、直線ルートの方が優位性がある。
- ・伊那谷ルートの場合、山梨県や長野県の総合的な鉄道体系を考えると妥当な選択と言えない。
- ・ルートについて抜本的に見直すべき。

【付帯意見に関する意見】

- ・JR東海が民間企業として最大限のコスト低減に努めながら、大阪まで早期に整備、開業することを期待。
- ・中央新幹線の早期全線整備を強く望む。
- ・中部地域においては、リニア中央新幹線名古屋駅と中部国際空港とのアクセス利便性等を更に高めることが重要。
- ・地域独自の魅力を発揮する地域づくりを戦略的に実施していくことが極めて重要との指摘に同感。

【その他の意見】

- ・リニア中央新幹線の早期着工・開業が中部地域経済活性化・日本経済復興に大きく寄与することを願う。
- ・JR東海は速やかに関係自治体との調整を進めるべき。とりわけターミナル駅の整備については、関係自治体が積極的に協力すべき。
- ・地震時の安全性について不安がある。
- ・JR東海の自己負担での事業認可は安易。
- ・都市圏への人口集中、地域格差が増幅される懸念がある。
- ・磁界の影響について、実際の結果が示されない限り、安全性に懸念がある。
- ・長大山岳トンネル建設の実現性が技術面・コスト面であいまい。

(三重県)

【中央新幹線の整備に関する意見】

- ・ 中央新幹線の整備に反対。
- ・ 震災を踏まえ、計画そのものを見直すべき。

【その他の意見】

- ・ 中央新幹線で使用する電力に関する検討・考察を行うべき。
- ・ 電磁波による人体への影響が公表されていないのではないか。

(奈良県)

【中央新幹線の整備に関する意見】

- ・ 税金は震災復興のために使用されるべきであり、大きな電力を必要とするリニア中央新幹線計画を進めるべきではない。

【付帯意見に関する意見】

- ・ 東京・大阪間を早期に全線整備すべき。
- ・ 駅整備にかかる費用は、適正な負担とすべき。
- ・ 中間駅の建設費用の地元負担は受益の範囲内とすべき。
- ・ 名古屋暫定開業後、の表現を削除すべき。
- ・ 大阪早期開業のための具体策の検討の主体について、国が中心となることを明記すべき。
- ・ 駅の位置のみならず、構造についても自治体と協議すべきであり、表現を修正すべき。
- ・ 駅の費用負担については、沿線地域における駅整備に伴う受益も勘案されるべきことを明記すべき。
- ・ 駅の建設費用の合理的な負担の在り方について、国自らが検討・調整すべきであると表現を変更すべき。
- ・ 国際拠点空港との結節性を強化すべき。
- ・ 駅設置に関する沿線地域との協力が重要。
- ・ 詳細なルートや駅の位置については、極力早期に関係自治体に周知すべき。

【その他の意見】

- ・ 複数ルートの整備を行うべき。
- ・ 電磁波の影響が懸念される。

- ・奈良県に駅を設置すべき（又は奈良市附近を経由すべき）。
- ・奈良県の駅は、地下に設けて景観を損ねないようにすべき。
- ・奈良県の駅は、文化財の多い市中心部を避けて北部の丘陵地を通すべき。
- ・地下高速鉄道とすべき。
- ・関西文化学術研究都市との連携性が確保できるルートとすべき。

（大阪府）

【中央新幹線の整備に関する意見】

- ・中央新幹線の建設に反対。
- ・中央新幹線が沿線地域の活性化につながるとは思えない。

【走行方式に関する意見】

- ・リニア方式ではなく、鉄輪方式で十分。

【営業主体・建設主体に関する意見】

- ・大阪開業が名古屋開業後 18 年後であるならば、建設主体として JR 東海は不適當ではないか。

【付帯意見に関する意見】

- ・活用方策の検討について、関西圏だけ取り上げるのはおかしいのではないか。
- ・国として大阪までの一斉開業を実現しうる仕組みの構築を目指し、検討の場を設置すべき。
- ・コストダウンのための国の支援に賛同。
- ・国際拠点空港とのアクセス強化が重要。
- ・関西圏の戦略的地域づくりに賛同。
- ・大阪早期開業の具体策の検討における国の主導的役割を明記すべき。
- ・大阪早期開業のため国が支援すべき。
- ・名古屋・大阪間も同時開業すべき。
- ・東京から大阪までを一気に着工し、2030 年までには全線開通させるべき。

【その他の意見】

- ・利用者の安全確保について、十分なリスク想定の下に具体的な危機対応策を示して信頼性を確保すべき。
- ・自然環境への影響を懸念。
- ・関西国際空港と大阪都心部とのアクセスを中央新幹線の延伸によって確保していくための具体的検討との表現を盛り込むべき。

(沿線都府県以外の地域)

【中央新幹線の整備に関する意見】

- ・中央新幹線の建設に反対。
- ・南アルプス長大山岳トンネル建設に反対。
- ・リニア計画は知名度が低く、電力は原発依存なので反対。
- ・中央新幹線整備の中止を要望。
- ・計画の中止または、見直しをすべき。
- ・東京－大阪間を67分で結ぶ必要は全くない。
- ・東京－名古屋－大阪を結んだとしても国の経済活性化につながるとは考えられない。
- ・震災を踏まえると、日本の大動脈である東海道新幹線の代替機能を早急に整備することは急務。
- ・日本の大動脈を継続的に確保する観点からも早急に建設すべき。

【走行方式に関する意見】

- ・超電導リニア方式に賛成。
- ・超電導リニア方式に反対。
- ・従来の新幹線技術で十分。
- ・省エネルギー・省資源・環境調和性・安全性の観点から、超電導リニア方式による時速500km走行は断念すべき。
- ・超電導磁気浮上方式は今の時代にそぐわない。
- ・在来型新幹線方式の中央新幹線の方が沿線の経済効果は大きい。

【事業主体に関する意見】

- ・JR東海が営業主及び建設主体になることに賛成。
- ・鉄道・運輸機構の技術力等を活用すべき。
- ・鉄道・運輸機構をJR東海とともに建設主体として指名してはどうか。

【ルートに関する意見】

- ・南アルプスルートに賛成。
- ・名古屋・大阪間のルートについては、定量的な分析を実施し、関西全体、ひいては我が国にとって最適なルートを決すべき。
- ・名古屋・大阪間のルートについては、伊那谷ルート及び南アルプスルートの比較と同様に定量的な分析を実施すべき。

【付帯意見に関する意見】

- ・国が中心となり、名古屋・大阪間を含めた全線同時整備の具体策を策定すべき。

【その他の意見】

- ・北陸新幹線を早急に大阪まで結ぶため、まずは敦賀までの延伸を先行すべき。
- ・北陸新幹線を早急に大阪まで結ぶべき。
- ・国の役割について、答申に明確に記載すべき。
- ・リニア方式の電磁波の影響が懸念される。
- ・超高速走行に伴う風圧の周辺環境への影響が懸念される。
- ・南アルプスルート建設への懸念。
- ・国が大阪早期開業のため補助すべき。
- ・人間が造るものに完全なものはない。
- ・リニアの優れた技術推進と言われても理解できない。
- ・飯田リニア新幹線は何故必要なのか。
- ・京都府を沿線自治体として扱うべき。
- ・名古屋・大阪間の整備計画は改めて検討することを明記すべき。
- ・関西圏の戦略的な地域づくりについて、重要なテーマであり、国土交通省と地元が密接に連携することを要望。
- ・新幹線が安定的である必要はなく、在来線を維持することが必要。
- ・JR東海の自己負担での事業認可は安易。
- ・中央新幹線の飯田市周辺の駅について、駐車場を約 2000 台確保できる場所に設置すべき。
- ・国は早期着工できるように最大限の支援をすべき。
- ・浜岡原発の増設に反対。
- ・パブコメ期間を延長すべき。
- ・調査に先立ち実施される地質ボーリングコア及び工事中において産出される主要な岩石等を 1 カ所にまとめて保管すべき。
- ・震災の状況下で新たな工事に多額の金額をかけるのは順序が間違っているのではないか。
- ・二重系化により、幹線鉄道網の災害発生率が 2 倍となる。
- ・超電導リニア方式は電力消費量が大きく、我が国のエネルギー政策及び低炭素化政策と矛盾する。
- ・震災の状況下で進めるべき計画ではないのではないか。復興に力を注ぐべき。
- ・時間をかけて地域住民の真摯な意見を聴き、東海道新幹線との関係や環境への負荷を考慮した基礎調査を行うべき。
- ・今なすべきことは、復興予算へのシフトではないか。
- ・在来型鉄道の電力消費を大幅に低減させる技術開発に集中的に投資し、太陽光や風力等の再生可能エネルギーで動力源を賄えるような環境調和型の鉄道をめざすべき。
- ・在来型新幹線方式と超電導リニア方式でエネルギー消費がどの程度違うのか明確に

すべき。

- ・ 新たな第三者機関を設置し、計画の総合的評価をすべき。