

○中根(康)委員 続きまして、今度は鉄道でありますけれども、リニアといっても、きょうはリニアそのものではありません。リニアが二〇二七年に名古屋まで開通をするということで、東京—名古屋間が四十分で結ばれたら世の中はどうか、さまざまな夢を描いているわけでありまして、このリニアが東京—名古屋間、あるいは将来的に東京—大阪間で開通するという事になった場合の東海道新幹線の役割、これがどのようなものになっていくかということでございます。

例えば、東京—名古屋でリニアが開通した場合には四十分です。これが、今の「のぞみ」でいうと約一時間四十分。一時間の短縮ということになります。たしか、料金もそんなに変わらない。五百円だったか千円だったか、その程度の差だということで今想定されているようでございますので、そうすると、ほとんどの方は、名古屋から東京に行くのはリニアを使うということになろうかと思えます。そうすると、今の東海道新幹線の役割というのは、おのずと何らかの形で変化があるということであろうと思えます。

リニアは、東京—名古屋の間に中津川だとか飯田だとか、こういうところに駅ができるわけなんですけれども、愛知県、あるいは特に三河とか静岡とか、こういったところはなかなか、リニアに乗るとのことよりも、やはり東海道新幹線を使った方が東京との行き来が依然として便利だというようなところも残るわけでありまして。

その場合に、「のぞみ」型を使っていた方がリニアに移るということであれば、東海道新幹線は「ひかり」型あるいは「こだま」型の移動をされておられる方が中心になっていくということも想定されるわけでありまして、ダイヤの改正、特に「ひかり」とか「こだま」というものをさらに、特に「ひかり」を増発していただくということを、まだ随分先の話ではありますけれども、ぜひ御検討いただきたいということ。

あわせて、新駅ということにつきましても、もちろんこれは地元負担ということになろうかと思えますが、JR東海はリニアで相当収益が上がっていくということも予想されますので、その収益をうまく活用して、新駅の設置というようなことにもつなげていっていただきたいということでございます。

リニア開通後のダイヤの改正、あるいは新駅の設置ということにつきまして、今現在、国交省として何かお考えがあればお聞かせをいただければと思います。

○藤田政府参考人 お答えいたします。

中央新幹線の整備計画の策定に際しまして、交通政策審議会で審議をいただいております。その答申が平成二十三年に出ておりますが、その中で、リニア中央新幹線の開業後は、東海道新幹線の「のぞみ」型の旅客輸送が担っている輸送ニーズの多くが中央新幹線に転移することにより、一つは、「のぞみ」型が停車しない駅における

東海道新幹線の利用機会の増加、二つには、新駅の設置の可能性が生じ、東海道新幹線利用者の利便性向上及び東海道新幹線沿線地域の活性化に寄与することが期待されるというふうに記載されております。

基本的な考え方はこういうことでございますけれども、開業後の具体的なダイヤ、あるいは新駅の取り扱いにつきましては、現時点では未定でございます。開業までに、あるいは開業後の状況を踏まえて、JR東海によって基本的には判断されるものと考えております。

○中根(康)委員 先ほどから取り上げておりますように、スマートインター、あるいは名豊道路、そしてこのリニア、リニアというか新幹線新駅、いずれの観点からも、愛知県の三河地域が経済の基幹的な産業を担っている地域であるということからして、道路も必要ですし、また新幹線の新駅も地元から求められているということもありますので、まだ時間があることでございますので、ぜひ、愛知県岡崎市あたりに新幹線新駅の設置ということを、地元も当然そうですけれども、国交省としても御検討を始めていただければ幸いですと要望をさせていただくところでございます。