

○津村委員 一点目は、リニア中央新幹線の夜間運行についてでございます。

皆様にお配りいたしました資料一をごらんいただきますと、現在、新幹線が午前六時から夜の十二時までの運行時間になっている経緯につきましては、一つは、保安検査に時間を要するという、そしてもう一つは、主に都市部における騒音に配慮したものだというふうに理解しております。

とりわけ騒音についての環境基準がこの資料一でございますが、この中にも下線を引いておりますように、「将来、深夜運行が実施されることとなった場合には、本指針は見直す必要がある。」と。

皆さん御案内のとおり、リニア中央新幹線は、八六%から八七%が大深度のトンネル、地下でございます。とりわけ都市部はほとんど全てトンネルということになるわけですけれども、そうしますと、元来、騒音問題というのは生じにくいということになるかと思えます。

他方、保安検査につきましては、速度が大変速いですので、新幹線とはまた技術的に異なる難しさがあるということは想像できるわけですけれども、一方で、開業から五十年を超えた東海道新幹線と比べますと、劣化はまだ余りないと思えますし、また建設キロも短いわけですので、工夫によっては一定の時間短縮も可能ではないかと考えております。

国土交通省さんは三大都市圏を結ぶメガリージョン構想ということをおっしゃっているわけですけれども、国土政策を考えていく上でも、また鉄道政策の観点からも、このリニア中央新幹線の夜間走行につきまして、技術的な可能性と社会的なメリットの検討をしっかりと進めていくべきだと考えますが、大臣の御所見を聞きたいと思えます。

〔委員長退席、西村(明)委員長代理着席〕

○石井国務大臣 リニア中央新幹線につきましては、JR東海によりますと、従来の新幹線よりもはるかに高速で走行する観点から十分な保守作業時間が必要であり、運行の安全性を担保するため、六時間の保守作業時間の確保は不可欠であると聞いているところでございます。

また、今御紹介いただきましたが、環境省により定められ、中央新幹線にも適用される現行の新幹線鉄道騒音に係る環境基準につきましても、午前零時から午前六時までの間は運行されないことを前提としているところでございます。

運行時間の拡大には、こうした解決すべき困難な課題があるものと考えております。

したがって、保守作業時間の短縮や騒音の環境基準に係る課題解決に見通しが立てば、御指摘のような深夜走行に関する具体的な検討を行い得る状況になるものと考えているところでございます。

○津村委員 リニア新幹線を議論する際に、これは新幹線であるというふうに最初に定義したことの無理といいますか、そこから自動的に新幹線の騒音対策というルールが適用されることになって、実態とここはそぐわない部分ではないのかなというのが私の問題意識でございます。まだ開業までは十年以上ございますし、それまでに社会的なニーズがどう変化するかということもございますので、またこの議論は引き続きさせていただければと思っています。