

平成19年度 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構事業評価監視委員会

議事録

[第 1 回 委員会]

1. 日時 平成19年12月6日(木) 10時00分～12時00分
2. 場所 鉄道・運輸機構 東京支社8階A会議室
3. 出席者 委員 : 家田委員長、山内委員、屋井委員、竹内委員、梅川委員
4. 議事

(1)独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構事業評価委員会運営要領について

■事務局案は了承された。

(2)事後評価対象事業に関する対応方針(原案)について

■東北新幹線(盛岡・八戸間)事業に関する対応方針(案)、北陸新幹線(高崎・長野間)事業に関する対応方針(案)について機構より説明。

■委員からの主な意見

東北新幹線(盛岡・八戸間)及び北陸新幹線(高崎・長野間)の事業は、事業効率、事業による効果・影響などを審議した結果、事業の主たる目的の達成状況が確認され、当初想定していた整備効果は、概ね得られているものと判断されたが、以下の意見が出された。

① 評価の基礎要因の変化と要因

- ・北陸新幹線について、オリンピックによる開業直後の利用者の増加及びその時期に合わせて建設を行った短期集中効果がある一方でオリンピック価格によるコストアップ要素があるはずであり記載しておくべきである。
- ・需要予測の乖離について当初想定と比べて下がった要因について分析しているが、もう少し踏み込んだ分析を加える必要がある。

② 事業による効果・影響の発現状況

- ・高速バスの運行便数の増加傾向が、東北、北陸両地域に共通している。これが新幹線の開業による波及効果的なものか、同時期の高速道路整備によるバス便の利便性向上によるものかについて、高速道路の整備状況や高速バスの所要時間の変化などを分析する必要がある。
- ・東北新幹線の開業は、沿線地域にとって対首都圏についてだけでなく、対仙台圏を中心に吸収力を増しているという観点で時間距離や人数の変化についてまとめること。
- ・北陸新幹線の水害による輸送障害件数の比較については、水害に限らずすべての災害

の輸送障害の件数で比較すること。

- ・八戸～新青森間の延伸に対して、盛岡～八戸間の整備がどのように貢献するのかという視点が必要である。例えば八戸以北の旅客がどのようなトリップをしているのかなどについて分析すること。
- ・東北新幹線開業による観光部門の効果が持続しているが、効果が続いた背景を適切に分析して、今後整備する地域に伝えていくことが重要である。
- ・東北新幹線については観光地の潜在需要がまだ引き出されていなかったため、観光への効果が見られるものと思われる。首都圏人口当たりの観光入り込み客数の開業前後の変化を確認すべきである。
- ・観光需要の経済への影響については、日帰り客よりも宿泊客が多いか少ないかが大きい。そのため、観光地ごとの宿泊キャパシティ(室数)と需要の関係についての分析、つまり観光地ごとの稼働率がどう変化していくかの分析が必要である。
- ・観光における地域の取り組み事例について、東北の沿線地域では、近年入り込み客数が大きく伸びている観光地である田野畑村の北山崎やリアス式海岸が良い事例であり取り上げるべきである。田野畑村は「番屋ツーリズム」など、漁師の方々が海側から観光客に景観を見せるなどの取り組みを行っている。一方、北陸の沿線地域では、別所温泉が挙げられ、旅館では、チェックイン、チェックアウトの時間を変えて長く旅館に滞在できるようにしたり、プロモーション活動を行ったりしている。
- ・北陸新幹線について、環境対策を行っているが、沿線地域に対してそれなりに影響を与えた追加的投資と考えられる。地元にも与えた影響なり効果があれば記述を追加すべきである。
- ・北陸新幹線では、建設期間中、立木トラスト対策など環境面での努力があり、それはハード面だけでなく、住民の理解を得るためのソフト面での努力があったはずで、この点は過去の新幹線整備とは異なっており、記述を追加すべきである。

③ 社会経済情勢等の変化

- ・北陸新幹線の場合、長野オリンピックが開業と同時期に開催され、社会的な影響が大きかった。東北新幹線の場合、将来的には青森まで延伸されるが、社会的にインパクトが及ぼすものがあれば印象が異なる。

④ 改善措置の必要性

- ・改善措置の必要性について、当面大きな改善の必要性があるとは認められないものの、引き続き慎重な検討を今後とも努力していく必要があると考えられる。

⑤ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し

- ・並行在来線についての需要や経営状況、メンテナンスや安全対策などへの監視を含め、状況を常に注視していくべきである。
- ・事業構想段階の計画策定プロセスのガイドラインを国土交通省で見直しているところで

あり、これは環境省の SEA(戦略的環境アセスメント)との関連もある。国が行う事業が対象であり、新幹線事業においても手続き的な要素をどのように加味していくかということは将来的な課題である。

5. その他

- 上記意見を踏まえた資料の修正を行い、2月頃に再度委員会を開催し、修正内容を審議することとなった。