

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 2 回 委員会]

1. 日時 平成20年2月15日(木) 9時30分～11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

■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)について第1回委員会における委員からの意見を踏まえ、修正箇所について機構より説明。

■委員からの主な意見

第1回委員会における委員からの意見に対する資料の修正について了承を得たが、以下の追加意見が出された。

① 評価の基礎要因の変化と要因

・北陸新幹線の輸送人員について当時の想定よりも実際の需要が小さかった点について、スキー需要が減少したことの影響は大きいはずである。長野県のスキー客の減少について、新幹線沿線、非沿線別にどう変化したかについて確認が必要。

② 事業による効果・影響の発現状況

・首都圏と長野県内の高速バス便数が増加している点について、新宿・長野便、池袋・長野便が中央道経由なのか関越・上信越道なのか、経由地がどこかによって新幹線利用者への影響が変わるので確認が必要。

・北陸新幹線の本文について、新幹線の開業に合わせて沿線地域の取り組みがどのように行われたか分かるように記述すること。

・北陸新幹線の観光に関して、総宿泊数及び総滞在日数が開業直後の1998年と開業10年目の2007年でどう変化しているのか記述すること。

③ 改善措置の必要性

・東北、北陸新幹線沿線独自の地域特性、分析結果を踏まえた改善措置の必要性について記述すること。

④ 今後の事後評価の必要性

・新幹線事業の効果は長期に及ぶものであり、今後も運営上の施策の実施状況や輸送量の変化、社会経済情勢等の変化など、効果の発現状況を引き続き注視していくことが

必要である。

- ・ 高崎・長野間は北陸新幹線全体の一部であり、例えば金沢まで延伸開業後、長野・金沢間の事後評価を行う際には、高崎・長野間も直接的ではないものの一体として評価することになると思われる。
- 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
- ・ 当該区間の新幹線事業の実施にあたっては、事業の透明性、公正性の確保や住民の理解と協力を得るため多くの努力が払われてきたが、今後、新幹線事業の目的と役割について、計画・調査段階から事業完了まで、幅広く理解してもらうための取り組みを進めていくことが必要である。
 - ・ 輸送人員の乖離について、東北新幹線は人口と経済成長率の想定と実績との違いでほとんど乖離が説明できるが、北陸新幹線はそれに加えて高速バスの影響やその他今回の計算では入りきらなかった要素もあり、記述内容は異なるはずである。
 - ・ 本事業の今後の状況への継続的な注視の必要性及び住民理解を得るさらなる取り組みの必要性については委員会として意見を述べたい。

5. 委員会後の対応

- 上記第2回委員会における追加意見を踏まえた資料により各委員に説明を行うとともに、資料の公表内容、公表時期について承認を得た。