

リニア中央新幹線関東車両基地までの回送線旅客線化に関する質問主意書

提出者

長友よしひろ

リニア中央新幹線関東車両基地までの回送線旅客線化に関する質問主意書

東海旅客鉄道株式会社（ＪＲ東海）は、昨年十二月、リニア中央新幹線の関東車両基地（相模原市緑区鳥屋）の造成工事に着手した。関東車両基地は、神奈川県駅（仮称）から本線と回送線を合わせて十三キロメートルの線路を進んだ先に整備されることとなる。

一方、神奈川県駅から関東車両基地までの回送線について、地元からは旅客線化の要望があると承知している。車両基地までの回送線を旅客線化した事例としては、山陽新幹線の博多駅から博多総合車両所までの博多南線があり、一日当たり一万五千人程度の利用がある。

神奈川県駅から車両基地までの回送線の旅客線化については、国会においても質疑がなされており、平成二十七年三月二十日の衆議院国土交通委員会における本村賢太郎委員の質疑において、当時の太田国土交通大臣は、回送線の営業路線化及び車両基地の観光施設化について「一考に値する話ではないかというふうに思っております」と答弁している。さらに、同年八月四日の同委員会においても同委員から同様の質疑があり、当時の太田国土交通大臣は、「車両基地そのものを観光施設とするというのは、セキュリティ上、そういう問題はある、また、車両基地への回送列車を営業用を使用するかは営業主体のＪＲ東海の判断の問題

であるということ、まずは、地元関係者におきまして十分に議論いただくとともに、営業主体であるＪＲ東海とよく相談をしていただくことが必要かというふうに思っている」と答弁している。

一 関東車両基地建設のため、広大な土地を提供し、工事車両の通行等の生活環境の悪化を受け入れた地元への見返りや地域経済活性化等のためにも、神奈川県駅から関東車両基地までの回送線については旅客線化すべきと考える。博多南線の例もあることから回送線の旅客線化は実現可能であると考えるが、政府の旅客線化に対する見解は前述の答弁の内容から変わりがいないか。

二 前述の当時の太田国土交通大臣の答弁中、車両基地を観光地化する場合のセキュリティ上の問題とは、具体的にどのような問題か。

三 ＪＲ東海が回送線の営業路線化や車両基地の観光地化を進めることに同意した場合における国のこれらの構想への見解はどのようなものとなるか。

右質問する。

令和七年五月二十三日受領
答弁第一八二号

内閣衆質二一七第一八二号

令和七年五月二十三日

内閣総理大臣 石 破 茂

衆議院議長 額賀福志郎 殿

衆議院議員長友よしひろ君提出リニア中央新幹線関東車両基地までの回送線旅客線化に関する質問に対し、
別紙答弁書を送付する。

衆議院議員長友よしひろ君提出リニア中央新幹線関東車両基地までの回送線旅客線化に関する質問に
対する答弁書

一について

お尋ねの「前述の答弁の内容から変わり」はない。

二について

御指摘の答弁は、御指摘の「セキュリティ上の問題」について具体的な事例を想定して答弁したものであるが、一般論として、安全面の問題が生じ得るという趣旨で答弁したものであるが、いずれにせよ、御指摘の「車両基地を観光地化する場合」については、東海旅客鉄道株式会社において、当該問題を把握しながら、適切に検討されるべきものと考えている。

三について

御指摘の「これらの構想」についての具体的な計画が東海旅客鉄道株式会社から提出されているものではなく、お尋ねについては、仮定の質問であり、お答えすることは困難である。