

◆十五番（大国正博）（登壇）皆さん、こんにちは。それでは、議長の許可をいただきましたので、公明党会派を代表いたしまして、通告いたしました数点について荒井知事にお尋ねいたします。

（中略）

続いて、リニア中央新幹線についてお伺いいたします。

リニア中央新幹線については、国土交通大臣により建設・営業主体に指名された東海旅客鉄道株式会社、いわゆるJR東海が東京－名古屋間の工事実施計画を作成され、国の認可の下、二〇二七年の開業に向け、平成二十六年十二月に着工し、これまで工事を進められてきたところであります。

一方、名古屋－大阪間について、当初、JR東海は東京－名古屋間の開業後八年間の経営体力回復期間を挟み、工事着手するとしておりました。しかしながら、本県も含む名古屋以西の行政機関や経済界の要望活動などもあり、国がJR東海に対して財政投融资資金を活用した三兆円の貸付けを実施された結果、名古屋－大阪間の工事は東京－名古屋間開業後速やかに着手されることになり、早ければ二〇三七年には東京－大阪間の全線開業が実現することとなっております。

これを受け、荒井知事もリニア中央新幹線の誘致は新たな段階に入ったとされ、ルートや中間駅の位置が明らかとなる環境影響評価についてJR東海が早期に実施するよう大阪府や三重県との連携を進めるとともに、JR東海との真摯な信頼関係に基づく協力、連携を進めてこられました。こうした取組の結果、JR東海の金子社長からも、工事着手の四年程度前には環境影響評価に着手するとの趣旨の発言もあり、あと数年でルートや奈良市付近の駅の位置が見えてくるのではないかと、私自身、喜んでいたところであります。しかしながら、残念なことに、南アルプストネルの静岡工区の工事着手について静岡県の同意が得られない、いわゆる静岡問題がリニア中央新幹線の建設促進に立ちほだかる状況となっております。

昨年五月に金子社長が定例記者会見において、静岡工区の遅れによる東京－名古屋間の開業遅れの可能性に言及されました。それ以降も大井川の減水問題などについて静岡県とJR東海の間での調整は進まず、八月には国土交通省が静岡県とJR東海の間に入り、静岡工区の当面の進め方に合意されました。これを踏まえ、今年四月からは静岡工区についてこれまでの議論等を科学的、工学的に検証し、その結果を踏まえてJR東海の工事に対して具体的な指導、助言等を行う有識者会議が国土交通省により設置され、議論がスタートいたしました。五月に入って、JR東海からは東京－名古屋間の二〇二七年開業のためには静岡工区の準備工事の再開が不可欠との認識が示されましたが、JR東海と静岡県とのトップ会談でも静岡県からの同意は得られず、今日まで準備工事の再開には至っていません。

ん。

こうした結果、J R東海からは開業時期の延期に向けた正式な手続は取られていませんが、東京－名古屋間の二〇二七年開業は実質的に難しい状況となっていると言われております。また、名古屋以西についても、J R東海は東京－名古屋間の開業後に工事着手するとしており、金子社長からも影響を懸念している旨の発言が度々行われています。このままでは二〇三七年の全線開業が厳しくなるのではないかと、私自身、とても危惧しているところであります。

リニア中央新幹線全線開業と奈良市付近への中間駅の設置は本県の経済活性化やまちづくりに大きなインパクトを与えるものであり、本県にとって二〇三七年の全線開業は不可欠だと私は思っております。静岡県には、科学的、工学的な議論の結果を尊重し、静岡工区の準備工事の再開に早急に同意していただきたいと考えております。

そこで、知事にお伺いします。リニア中央新幹線の東京－名古屋間の二〇二七年開業が困難となる中、東京－大阪間の早期全線開業に向け、県としてどのように取り組もうと考えておられるのか、知事の所見をお聞かせいただきたいと思っております。

◎知事（荒井正吾） （登壇）十五番大臣議員のご質問にお答え申し上げます。

（中略）

次のご質問はリニア中央新幹線のご質問でございます。静岡辺りが怪しいが大丈夫かというご質問でございます。

リニア中央新幹線の整備は、新幹線の駅も空港もない奈良県にとって、経済発展や県民の生活の向上、交流人口の拡大を可能とする、奈良県の歴史始まって以来の大きな飛躍の機会でございます。

現在、静岡工区で課題となっております大井川の水資源問題につきましては、国土交通省が設置した有識者会議において議論が続けられています。このフレームを壊さないようにということをお願ひしております。奈良県としては、東京－名古屋間の進捗が遅れると名古屋－大阪も遅れるよとJ R東海の人が言っているのがご心配ということでございますが、東京－名古屋間が多少遅れても名古屋－大阪間は遅れないということをお願ひしたいと思います。二〇三七年の全線開業が最終的な我々の目標でございます。名古屋－大阪間は工事をしなくてもいろいろな作業ができますので、早期事業化へ通常のステップを進めていただくことをJ R東海には期待しているわけでございます。J R東海には、いつでも奈良県は助けに行くよ、ここ掘れワンワンと言っただければさっさと掘りますよという言い方をしております。

そのためには、まず、J R東海において、奈良市附近駅の位置及びルート of 早期確定につながる環境影響評価手続にできる限り早期に着手していただくことが必要かと考えております。スケジュール的には、次の大きなターゲットは奈良市附近駅における環境影響評価開始ということになるものと思っております。七月の政府要望におきましてもこの趣旨

を赤羽国土交通大臣に要望させていただきました。今後もこのような姿勢で国やＪＲ東海に対して積極的に働きかけていきたいと思えます。

また、今後のＪＲ東海さんとのお付き合いになりますが、事業進捗のプロセスに併せまして、ＪＲ東海との誠実な信頼関係の継続はぜひとも必要でございます。最大限の協力をしていきたいと考えております。

具体的には、用地取得、工事に伴う排出土砂の処分地確保、地元住民の理解、リニア駅を中心としたまちづくりといった取組についてＪＲ東海と協力しながら進めていきたいと思っておりますので、奈良県知事は静岡県知事とは大分違うよ、分かったでしょうと、こう言って、また冗談を言いながら、一緒にやろうよと肩を組み始めているところでございます。