

○阿達雅志君 自由民主党の阿達雅志です。よろしく願いをいたします。

先日の国土交通大臣による国土交通行政に関する国土交通大臣所信表明の中でも、リニア中央新幹線に関して、リニア中央新幹線等の高速交通網による国土構造の変革につき検討を進めるとともに、広域連携を促進し地域の活力を創出する広域連携プロジェクトを推進しますということで、リニア中央新幹線、はっきり書かれているわけでございます。

このリニア中央新幹線、現在、JR東海を営業主、建設主体として、またJR東海の自己資金で進められているわけですが、そういう中で、これは工事実施計画の認可は国土交通大臣が行うということで、平成二十六年の十月十七日にその一の認可、そして、つい先日、平成三十年の三月の三日にその二が認可をされたということになっております。

このリニア中央新幹線、国がこういう形で関与してやるということは、やはりその重要性ということが当然あるんだと思います。改めまして、このリニア中央新幹線の国家的意義について、どういう意義があるのかについて御説明をお願いいたします。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

リニア中央新幹線については、その全線開業により三大都市圏が一時間で結ばれ、人口七千万人の巨大な都市圏が形成されることとなります。また、我が国の国土構造が大きく変革をされ、国際競争力の向上が図られるとともに、その成長力が全国に波及し、日本経済全体を発展させるものであると考えております。

具体的には、東日本と名古屋圏や大阪圏との間、また西日本と名古屋圏や東京圏の間など、三大都市圏と国内各地との移動時間が短縮をされ、三大都市圏へのアクセスの利便性が飛躍的に向上し、地域の活性化、地方創生に貢献するものと考えております。

さらに、それに加えて、東京—名古屋—大阪間の大動脈輸送がリニア中央新幹線及び東海道新幹線で二重となることで東海地震等の災害リスクへの備えとなるなど、リニア中央新幹線は多様な意義を有するものと考えております。

○阿達雅志君 ありがとうございます。

この非常に大きなインパクトを経済全体に対して与える、社会経済全体に対して与えるということで、私はやはり、これはもうある意味ナショナルプロジェクトなんではないかと。やはりナショナルプロジェクトということで、しかも今回、今局長がおっしゃられたとおり、東海道の大動脈の二重化ということで、あえてコースを南アルプスルート、非常に難しいところに持っている。その結果、この南アルプスにトンネルを掘ると

いうことで、上に千四百メートルの土を乗つけた状況の中でのトンネル工事という非常に難しい工事をやる。

そしてまた、名古屋駅、品川駅についても非常にこれ大深度地下での作業ということ、こういう大深度地下トンネルという非常に今までなかったような工事、こういったものも入ってくるのではないかと思うんですけれども、これは土木工事として見た場合に、今までのいろんな新幹線と比較したときに相当難しいものというふうに考えてよろしいんでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

リニア中央新幹線の品川—名古屋間の工事のうち、今委員からも御指摘ございましたけれども、南アルプストンネル、これにつきましては、いわゆる土かぶり、山のとっぺんからトンネルまでの距離というものが千四百メートルという、これは国内最大の距離でございます。そういったトンネル工事になるということ。さらには、両側のターミナルとなります品川駅、名古屋駅につきましては、現在運行しております東海道新幹線あるいは在来線の直下での工事になると、そういったことでございます。

そういったことで、こういった工事を中心に、難度が高く、高度な施工技術を必要とする工事となるものと認識をしております。

○阿達雅志君 高度な施工技術という中で、やはりこれ、本当に今までトライをしてこなかった非常に難しい工事だということになると、現実問題として、やはりこれだけの工事を今施工する技術を持っている、あるいは将来的にその技術を開発できる業者というのも相当限られてくるのではないかというふうに思うところです。

そういう中で、今、残念ながらリニアに関しての談合事件というのが起きております。私は、この談合事件というものの、若干、こういう民間企業がやる場合に、しかも、どちらかという値段の決め方というのも公開入札ではちょっと決め切れないようなものの場合にこういう談合事件というところで、最初、ニュースを聞いたときには相当な意外感があったんですけれども。

ただ、これはあくまで今捜査中でもございますし、その中身が分からない中でこの正否という議論をする気はないんですけれども、ただ、こういう談合事件が起きたときに、建設業法としての営業停止処分、そしてまた、発注者が国である場合の指名停止処分というのがあると思うんですけれども、今回の談合事件、これがこのリニア中央新幹線の工期への影響というのはあるようなものなんでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答えいたします。

JR東海によれば、契約済みの工事については着実に進めていく、さらに、これから新たに契約を結ぶ工事についても工期に影響が出ないように着実に進めていきたい

との考えであると聞いているところでございます。

なお、今回の談合疑惑の報道ございましたけれども、それ以降、JR東海におきましては、リニア工事の契約手続における不正行為の防止策というものを新たに講じました上で四件の契約を行うとともに、同社、さらに工事の一部を受託をしております鉄道・運輸機構は新たに四件の契約手続を開始するなど、着実に手続が進められているものと承知をしているところでございます。

○阿達雅志君 これ、工期、何とかしっかりと今維持するというお話でしたけれども、現実には二〇二七年開業までという、しかも今、予定では二〇二六年までこういう土木工事が掛かるという中で、非常にタイトなスケジュールになっているのは間違いないと思うんですね。

また、そういう中で、この二、三日、新聞報道もありましたけれども、東京オリンピック・パラリンピックの組織委員会が、やはりこういう特別な技術を持った業者、これが談合事件等で巻き込まれた場合に、それであっても注文をせざるを得ないような状況があったときにどういう対応をするかということで有識者会議も開くという、こういう報道も出ておりました。

こういうまさにナショナルプロジェクトで、しかも相当難しい技術、これからどんどんいろんな技術開発をやっていかないといけないという分野において、やっぱりこれ、価格だけが全てではない世界でありますし、こういう技術、技術開発力というのは一朝一夕では身に付かない中で、やはりこの業者の力というのを最大限引き出して、むしろその業者がある程度お互いの知見をしっかりと披瀝し合って、そしてむしろ共同で技術開発ぐらいをやらないといけないような、これ、私は難工事なんじゃないかと。

昔、黒部ダム建設のときに、本当に日本のゼネコン各社が死に物狂いになって協力をして黒部ダムを建設し、あるいは青函トンネルというのを建設してきた。やっぱりそういう意味で、業者がお互いに協力しながらしっかり造っていくということもやっぱり必要なところというのは出てくるのであろうと思います。

そういう意味では、このゼネコン同士の技術協力というのがやっぱりしっかりできないといけないわけですが、今回の事件で、こういう業者同士が話をするということについて非常にちゅうちょしてしまう、そういう萎縮効果というのも若干懸念をされる場所でもあります。それについては、是非、国土交通省でも、やはりこの工事実施計画を認可したまさに当事者として、しっかりその業者がそういう技術開発を進められるように、やはり技術開発とこの談合事件があくまでくっつかないように、そういう御配慮を是非お願いをしたいと思います。