

◆十七番（宮本次郎）（登壇）生駒郡選出、日本共産党の宮本次郎です。

テレビ中継をごらんの皆様にもごあいさつを申し上げます。
まず初めに、一昨日の国会で民主党、自由民主民、公明党の三党により消費税増税法案が強行可決されたことは、国民世論に真っ向から反する暴挙であり、厳しく抗議するものです。消費税は、所得の少ない人ほど負担が重くなる最悪の不公平税制であり、福祉の財源としては最もふさわしくありません。増税すれば経済はさらに悪化、税収にも大きな影響を及ぼし、財政再建にも結びつきません。

私たち日本共産党は、負担能力に応じた公平な税負担のあり方で切りかえることや、経済の仕組みそのものを改革する対案を示し、参議院で廃案に追い込むまで奮闘する決意を申し上げます。

さて、今回は、関心が高まっている交通の問題について三点、一つは国政上の大きなテーマであるリニア中央新幹線の問題、二つ目には地元生駒郡で切実なコミュニティーバスや乗り合いタクシーへの支援、三点目にPTA活動などを通じて寄せられている通学路の安全対策についてお聞きします。そして最後に、農業問題として平群の小菊ブランド化への支援についてお聞きをします。

まず第一に、リニア中央新幹線についてです。

JR東海は、東京・名古屋間を二〇二七年、東京・大阪間を二〇四五年を目標にリニア中央新幹線を建設するとしています。昨年五月には、交通政策審議会の答申を受け、国土交通大臣がJR東海に建設指示を出し、現在、環境影響評価が行われているところで、リニア中央新幹線とは、電磁石の反発で地上十センチを浮上し、最高時速は五百キロメートル、運転は遠隔操作で運転士は乗らず、路線の八割以上を地下四十メートルのトンネル内を飛ぶ列車とされています。しかし、巨額の資金を投入して建設する必要があるのか。何のために今、リニア中央新幹線を整備するのか、県民的な意義はどこにあるのか。私は、大きな五つの問題があると思います。

一つは、安全対策と省エネの観点で、昨年の中日本大震災を教訓とした国づくりに逆行するという問題です。

地震や津波など、天災は完全には防げませんが、十分な備えを欠いたために被害が拡大するのは人災で、あらゆる危険性を想定し、被害を最小限に抑え、国民の生命と財産を守ることが痛切な大震災の教訓です。東海・東南海・南海連動型の巨大な地震が近い将来発生することから、リニア中央新幹線建設よりも既存新幹線や在来線の安全対策を優先すべきと考えますが、いかがでしょうか。

また、福島第一原子力発電所事故の最大の教訓は、速やかに原子力発電に依存しない電力に転換し、自然エネルギーの普及を進めるとともに、低エネルギー社会への転換を図ることです。

ところが、鉄道の研究機関である鉄道総合研究所によりますと、鉄道の高速化を進めれば、エネルギー消費の増加は避けられない。これは、空気抵抗は速度の二乗に比例するからである。リニア中央新幹線の電力は、従来の新幹線のぞみに比べて、約三倍の値となるとしています。

従来の新幹線の三倍以上の電力を使うリニア中央新幹線は、まさに省エネルギー社会に逆行すると思いますが、いかがでしょうか。

二つ目は、人口減少社会の問題です。

二〇六〇年の人口は八千六百万人と、国立社会保障人口問題研究所が、日本の将来人口推計を発表しました。鉄道総合研究所も、社会基盤に最も大きな影響を与える生産年齢人口、十五歳から六十四歳の人口ですが、二〇三〇年には二十%減り、二〇五五年には四十五%減ると。逆に六十五歳以上の老年人口は、二〇三〇年で四十二%増、二〇四二年にピークを迎えるとしています。

作家・評論家の関川夏央氏は、四月六日付の朝日新聞で、大阪開通の二〇四五年には、人口の三分の一は六十五歳以上になります。そんな社会で、東京・大阪間を六十七分で往來したい人がどれだけいるか。私には、計画の根拠自体が楽観的すぎるように見えますと危惧を表明されました。今こそ、こうした人口減少社会を見据えて、コミュニティーバスやデマンドタクシー、また、在来線の充実など、地域分散型の新しい交通政策が必要と考えますが、その点、いかがでしょうか。

三つ目は、採算性は大丈夫か、税金投入の危険はないのかという問題です。

JR東海は、全額自己負担で開業を目指しています。しかし、交通政策審議会では、JR東海の借金、債務残高について、名古屋開業時に四・九兆円、大阪開業時に四・

六兆円との予測を示しています。しかも、この債務残高は、JR東海自身が、名古屋開業時には十三%増、大阪開業時には三十五%増と、過大に需要予測をした上でのものであります。

では、実際の需要はどうなっているか。

国土交通省の輸送統計年報というのを見ますと、東海道新幹線の旅客数量は右肩下がりで、二〇〇五年度を百とすると二〇一〇年度は九十八・一、さらに座席利用率を見ますと、二〇〇七年度は六十四・七%、二〇〇八年度は六十一・二%、二〇〇九年度は五十五・六%と年々減少しており、ここを冷静に見る必要があるのではないのでしょうか。

さらに、建設費が大きく膨らむことも懸念されます。

鉄道ジャーナル元編集長の梅原淳氏は、その著書鉄道の未来学で、リニア中央新幹線のいずれ突き当たる財源の壁と題して、地下四十メートルの大深度における工事、南アルプストーンネルや中央アルプストーンネルなど、巨大断層における難工事、さらに超伝導リニアに由来する液体ヘリウム、構造物の鉄筋が磁化しないように、高マンガン鋼という特殊な鋼鉄を使用することなど、資金面の困難性を指摘しています。九兆円を超える新たな投資性は、JR東海にとって大きなリスクを抱え込むことになり、巨額の税金投入を招く危険性があると考えますが、その点、いかがでしょうか。

四つ目は、安全性の問題です。

電磁石により発生する強力な電磁波の人体への影響、また、時速五百キロメートルの高速度走行に伴う騒音や微気圧波など、リニア特有の現象への対応が求められます。

発生する電磁波はどのくらいか。国立環境研究所が平成十七年に出した報告によりますと、リニア実験線車両の車内で、六千ミリガウスから四万ミリガウスになるとしています。同研究所は高圧線など、電力施設が発する電磁波の健康への影響について、四ミリガウスの居住環境で小児白血病が二倍とする報告を出しています。海外でも繰り返し、同様の報告がなされています。リニア中央新幹線の場合は、この一万倍にも匹敵する電磁波になるわけです。

利用者の信頼を確保するためにも、社内で乗客が受ける電磁波被曝の強さ、あるいは被曝時間との相関関係など、実証データで公表すべきと考えますが、その点、いかがでしょうか。

五つ目は、奈良駅設置の問題です。

奈良県の場合、移動時間短縮で人や企業、あるいは消費が大都市圏に吸い取られるストローク現象が最も懸念されます。実際に、過去には瀬戸大橋の開通によって高松から岡山に流出するという現象がありました。また、東北新幹線の開通によって、青森から仙台への流出が報告をされています。実際に、この本県でも、近鉄橿原線や京奈和自動車道によって、吉野地域から橿原、奈良に流出するストローク現象を、私たちは身をもって体験をしています。

本県では、リニア中央新幹線建設促進期成同盟会というものが設置をされ、リニア整備促進事業費が予算に計上されるなどしています。またこの間、この県議会本会議場におきましても、中間駅設置をめぐって、生駒市の学研高山第二工区が、京都府、大阪府、奈良県の三府県にまたがる地域で産業施設が集積できると言ってみたり、また、JR大和路線と近鉄橿原線が交差する大和郡山市付近が利便性も高く、経済の底上げが可能と言ってみたり、まさに誘致合戦の様相が激しくなりつつありますが、過度な幻想と根拠のない期待感を振りまくことは極めて無責任だと言わなければなりません。

以上、五つの問題点を指摘をしてまいりました。

知事におかれましては、推進一辺倒の姿勢を改めていただき、さまざまな観点から検討を加えて、このような過大投資の是非や、本当に県民にとって必要なかどうか、ぜひとも県民的な議論を尽くすべきと考えますが、いかがでしょうか。知事の所見をお聞かせください。

◎知事（荒井正吾）（登壇）十七番宮本議員のご質問が、私に対しましてリニア中央新幹線の再考というテーマでありました。

昭和三十九年に開業いたしました東海道新幹線は、開業以来、四十八年が経過しております。経年劣化への対処として、今後、大規模な補修工事が必要だと言われておりますが、東京・大阪間の大動脈を担っていることもありまして、補修工事により長期間休業させた場合、社会経済への影響は多大なるものが予想されるとされております。

こうした大規模な補修工事が鉄道にとって必要なことは当然ながら、東海道新幹線開業当時から想定されておりました。加えて東京・大阪間の国土軸を二重化して、大規模災害に備えるリダンダンシーを確保するという考え方により、昭和四十八年には全国新幹線鉄

道整備法に基づき、奈良市付近を主な経過地とするリニア中央新幹線の基本計画が策定されたものでございます。

これまで、法律に基づく手続きが、国やＪＲ東海により順調に進められてきております。議員からは、安全性や採算性などについてご指摘いただきましたが、交通政策審議会の答申、ＪＲ東海に対する営業・建設主体の指名、整備計画の決定、ＪＲ東海への建設指示が行われるなど、段階的な手順を踏んで進められてきている状況でございます。

省エネルギーにつきましても、ＪＲ東海によりますと、東京・名古屋間開業二〇二七年のピーク時の使用電力で比較いたしますと、リニア中央新幹線の場合二十七万キロワットで、現在の東海道新幹線の東京・名古屋間ピーク時の使用電力とおおむね同等の水準とされております。

採算性につきましても、ＪＲ東海は自社で長期試算見直しを行い、民間企業として健全経営と安定配当を確保できる、有意義で合理的な投資であると判断されております。答申では、ＪＲ東海の報告を検証され、十分、慎重な財務的見直しに基づいており、東京・名古屋間の営業主体及び建設主体として、ＪＲ東海を指名することが適当であると盛り込まれております。

全額自己資金で行うというＪＲ東海でございますので、税金を投入され、行政が介入することを極端に嫌っておられます。そのため、東京・名古屋間を早期開業、名古屋・大阪間を後発開業ということとされている実情でございます。

安全性につきましても、ＪＲ東海のこれまでの実験を通じまして、騒音、振動及び気圧波及び空気振動など、周辺生活への影響について、在来新幹線方式の環境基準と同等の範囲内におさまる見込みでございます。

磁界の影響につきましても、車体への磁気シールドの設置など、磁界の低減方策を取ることにより、磁界の影響を国際的なガイドラインを下回る水準に抑制することが可能と答申されております。

現在、東京・名古屋間で環境アセスメントが実施されており、地域住民を対象とした事業説明会が本年五月には山梨県で、六月には岐阜県で実施されるなどしており、説明会では安全性や環境面などについて、ＪＲ東海から答申に沿った説明がなされております。

また、ストローク現象とのご指摘がございました。ストローク現象は、吸い、競う力の強弱で流れが変わる、人口の動き、方向が違うということとございますが、その地域に魅力があれば人も企業も移動されます。地域の魅力の発掘、展示が重要だと思います。九州新幹線の開業で、九州地域が関西地域よりも大きくにぎわっておりますのは、ストローク現象の力が九州の方が強かったということだと思います。

空港も新幹線駅もない三県の一つである本県にとりまして、高速交通体系がもたらす効果は、県のみならず紀伊半島、関西の南部、東部に均てんされると思います。経済の発展、生活の向上につながり、また、交通アクセスのよさや強みをした交流人口の拡大が可能になる大きな機会だと思われまます。

鉄道は、ストロークの面もございしますが、私はだんごの面もあろうと思います。鉄道をくしにすると、そこを刺すおでんやだんごがおいしいものであれば、人はそれをまず食べられるということとございしますので、だんごをまずおいしくすることと、それをアピールすることが大事かと思っております。

先日、整備新幹線の新規着工が認可されました。新幹線が札幌まで行くと。昔のことを思いますと、驚くべき伸展でございます。札幌・鹿児島間が新幹線でつながる。また、北陸も敦賀まで行く。長崎新幹線が整備される。これらは整備新幹線と呼ばれておりましたものが、新幹線の行為の過程で基本計画のあるもの、整備計画のあるもの、整備計画のあるものを整備新幹線と呼んでおりましたので、リニア中央新幹線もこれから整備新幹線というふうになるものでございます。

ご意見は、新幹線網について、北海道や九州でもきつとおっしゃったことかと思っておりますが、このように整備されて整備が進んだ段階でおっしゃるということは、これまで他地域はよい、しょうがないけれども、奈良ではだめだおっしゃることに事実上、等しいんじゃないかというふうに思います。整備のおくれた奈良県はそのままいいというふうにおっしゃっているように聞こえます。奈良は、軸から離れてよいところが残った面もありますが、発展がおくれたところもあります。県民の立場、特に未来の奈良県民の立場に立って、リニア中央新幹線は奈良に必要なだというふうに考えております。

以上でございます。

◆十七番（宮本次郎） 再質問を何点かさせていただきたいと思っております。知事に二点ほど、再質問をさせていただきたいんですが、一点は多様なデータを県民に

示していただきたいという点で、知事のお考えを聞きたいと思っています。
例えば、いろいろと述べられましたが、いずれもJR東海の発表であったり、それを根拠にした政府資料ですので、どうしても一面性を免れないと思います。そういう点では、ドイツなんかでは、リニアモーターカーでの実験車両での事故から、これはやっぱり遠隔操作の方式や超電導の方式は難しいということで撤退をしている事実もありますし、また、地下トンネルの問題で言いましても、南アルプスのトンネルなんかは、トンネルから地表まで一千五百メートルもあるわけです。真冬に事故が起こったら絶望的だという見方もありますし、さまざまな民間調査の結果なども公表して、テーブルに乗せていただいているというふうに思うんですが、JR東海が大丈夫だと言って、政府も大丈夫だと言っているから大丈夫だというのは、これは原発問題と同じで、新たな安全神話を生み出しかねないと思うので、そういう点で、さまざまなデータを出していただきたいというふうに思うんですが、その点、どうかというのが一つ。
それからもう一つは、採算の問題で言いますと、例えば、人々が関心を持つということ、商業ベースで成り立つということは別だと思えます。例えば、フランスのコンコルド、これは音速の二倍で飛ぶということで注目を集めました、商業ベースでは成り立たなかったわけです。
実際に今、日本の川崎重工の車両なんかは、鉄道の路線で四百八十キロメートルのスピードを出していますから。わざわざ電磁波被曝の危険を冒してまで、浮上方式で行く必要が生じるかということも考えなあかんということ。そういう点で、採算性について考えを再度お聞きしたいと思います。
以上です。

◎知事（荒井正吾） 多様なデータを示すということはとても大事でございます。県民の皆様のみならず、広く貴党にも示していきたいと思いますが、貴党は、一部のデータでこれはおかしいと、これはお互いさまかどうかわかりませんが、一部のデータを示されているようで、貴党も多様なデータをぜひ取っていただきたいというふうに思います。
といいますのは、ドイツでリニアモーターカーがおかしいとか、南アルプスのトンネルが難しいと、前からそういうようなことはあんまりないんです。私の方が多少よく知っていると思えます。だからちょっと片寄っている面もあるのかなあと感じたので、よけいな事を言いましたが、客観的に言うのは原発も同じで、とても大事なことです。どのようには検証するかを踏まえてちゃんと示すのがリニア中央新幹線でも大事かと思えます。採算性についても、リニア中央新幹線とコンコルドを比較するのはおかしいと思えます。コンコルドがだめだからリニア中央新幹線もだめだとおっしゃっているように聞こえましたが、比較する対象ではないと思えますが、これは多様なデータをもっと示すと、大丈夫。
それから、川崎重工が四百八十キロメートル、摩擦式と言うんですけど、どんどん行っているから大丈夫だと、これもいかげんな話だと思えます。三百キロメートルが大変だから押さえているじゃないですか。スピードはこれ以上出さないように、東海道新幹線にはあまり揺れて意味がないからということですから、四百八十キロメートル出るからそれでいいというのは、実にいかげんな話だと、私は正しく感じました。だから、そういうのを含めて、多様なデータを一方的にない面を出すというのはお互いにいいことだと大変思えますので、そのように務めたいと思えます。