

○工藤分科員 まずは、二〇二七年開業予定の東京—名古屋間リニア中央新幹線についてお尋ねいたします。

リニア中央新幹線は、平成二十六年十月十七日に国が建設指示をし、工事実施計画の認可をした大プロジェクトであると考えております。東京—名古屋間二百八十六キロをわずか四十分で結ぶことは、国民初め皆さんに周知されていると思います。

国土形成計画において推進していますスーパーメガリージョンの形成にも不可欠だと考えております。リニアを計画どおりに進めて、その整備効果を最大化することに、名古屋市及び近隣自治体、愛知県だけではなく、国としても積極的にかかわるべきだと考えておりますが、リニア開業に向けて、名古屋駅周辺の整備の重要性について、国土交通省の認識をお聞かせください。

○栗田政府参考人 お答えいたします。

リニア開業に向けまして、名古屋駅周辺整備の重要性についてのお尋ねでございます。

既に委員がお尋ねの中で言及しておられますけれども、名古屋駅周辺は、国土形成計画に位置づけられたスーパーメガリージョンの形成を促すリニア中央新幹線の新駅の設置が予定されております。現在でも、東海道新幹線あるいはJR東海、名鉄、近鉄、地下鉄、こういった数多くの駅が集中して、一日に約百万人が利用する名古屋圏最大の交通ターミナル、大変高いポテンシャルを有しているゾーンというように認識しております。

二〇二七年に予定されていますリニア中央新幹線の開業に向けまして、ますますの利用者の増加が見込まれるというように考えておりますが、その駅周辺の整備については幾つかの課題も指摘されているというふうには認識しております。

例えば、駅西側の土地の高度利用、リニアから各路線、また路線間の乗りかえの利便性を向上していくこと、あるいは、段差が多くて複雑な地下空間、こういったことを改善していくべきではないか、こういった指摘もございます。これらの課題はきっちりと克服していくべきものと考えております。

いずれにしましても、リニアの開業を見据えまして、名古屋駅周辺の整備は大変重要なことであるというように認識しております。申し上げましたような課題を克服しながらまちづくりを進めていくことで、名古屋駅周辺の拠点性は一層高まっていくものというふうにご考えておるところでございます。

○工藤分科員 都市局長、答弁ありがとうございました。

今お話しになりました名古屋駅の西側、これは委員会では余り言葉に出せません

けれども、大変複雑多岐にわたる地域でありまして、この用地買収というのは非常に困難を要しているというふうに考えております。

これは、市当局、県、県警挙げてやられると思いますが、国もぜひとも力をかしていただきたい、そういう場所柄が残っているのが、残念ですけれども、ここが最重点の課題だと私は考えております。

また、段差の問題もあります。乗りかえの問題もあります。今、重要というお言葉が出ましたので、ほっとしておりますけれども、さまざまな課題、そして時間との闘いが待っておりますので、ぜひとも全面協力をお願いしたいと思います。

続きまして、いよいよリニアの南アルプスの工事、そして、大きな駅、始発駅であります品川駅の工事が始まりました。同様に時間を要すると思われるのが、今申し上げました名古屋駅の工事であります。名古屋駅と駅周辺は、高度に市街化した用地があり、その買収、立ち退き、話し合い、このあたりについて問題が大変多くあります。この進捗状況がリニア全体のスケジュールを大きく左右すると言っても過言ではないと私は考えているわけでありまして。

現在の状況は、用地の買収について、地元自治体、名古屋市がJR東海に協力して、地域に入り込んで交渉を始めていると伺っております。リニア駅の周辺を含めたまちづくりに取り組んでいると聞いておりますが、地権者の理解を得て用地買収を円滑に進めるのに、それに対し、将来のまちづくりとセットで進めることがぜひとも肝要だと考えております。

また、リニアの整備効果を最大化するには、九つの路線が集中するターミナル駅である名古屋駅での乗りかえ利便性の向上も不可欠であります。駅全体や駅周辺を抜本的に改造する絶好の機会であることから、これまでに自治体が中心に、名古屋市が中心になって、乗りかえ空間の整備、そして、いわゆるスーパーターミナル・ナゴヤと言われる構想であります。名古屋駅における、こうしたリニア駅周辺のまちづくり、乗りかえ利便性の向上は国家的な意義があると考えております。

また、多額の費用を要する事業でありますので、国としても積極的に地域をバックアップしていただきたい。予算はかかることはわかっておりますが、これは名古屋の予算だけでできる事業ではないと考えております。ぜひとも国のバックアップをこの場をかりてお願いしたいので、再度、国土交通省としての考えをお聞かせください。

○山本副大臣 名古屋市におきましては、平成二十六年九月にリニア開業を見据えた名古屋駅周辺まちづくり構想を策定し、わかりやすい乗りかえ空間の形成などの実現に向けた検討を進めているものと承知をいたしております。

国土交通省では、構想実現に向けた各種検討会に参画をいたしてございまして、愛知県それから名古屋市と一体となって、今現在、議論をしておるところでございます。名古屋駅周辺の整備に当たっては、今ほど都市局長からもお話し申し上げまして、議

員の方からもお話ございましたけれども、特に用地取得に向けての努力をさらにしていかなければならないこと、あるいは、JR東海、近鉄、名鉄、地下鉄等々、これらの乗りかえ空間をどういうふうに確保していくか、整備をしていくかということも大変重要な案件となっております、これらを克服しながら、リニア中央新幹線の整備と一体となったまちづくりを進める必要があると思っております、国際的、広域的な拠点として充実していくこと、すなわちスーパーターミナル・ナゴヤ、これを立派に完成させることが極めて重要であると思っております。

国土交通省といたしましても、名古屋駅周辺のまちづくりの重要性を認識しており、引き続き、愛知県、名古屋市とも十分連携をし、しっかりと支援をしてまいりたいと思います。

○工藤分科員 山本副大臣、大変重いお言葉をいただきました。バックアップをしていただけるという答弁だと私は理解しております。

このリニアについて、皆さんが認識は高いですから話すことはないと思いますけれども、名古屋という町は、住みやすいんですけれども観光都市ではないんです。東京オリンピック・パラリンピックに向けて、今日本は、民間投資、そしてデフレからの脱却ということを掲げてやっております。その後に名古屋のこのリニアがありますけれども、果たしてこのリニアを持ってくことで名古屋がどれほど発展するのか。さもなくば、逆に言えば、ストロー現象で名古屋初め中部圏の皆さんが名古屋から首都圏、関西に出ていってしまうんじゃないだろうか、そういう問題も危惧しているところであります。

ぜひとも、人の呼べる町、名古屋。そして、物が動く町、名古屋。世界からも、名古屋市が外国の方からどこにあるのと聞かれることなく、特に、ニア・トヨタと言われます。トヨタの近所にある町ですかということと言われると非常に寂しい思いがありますので、ぜひとも、名古屋が活性化、今も元気にまちづくりは進んでおりますけれども、さらに発展できるようお力添えをぜひとも賜りますことをお願い申し上げたいと思います。