

○室井邦彦君 引き続き、関連であります。先日、総理が高らかにアドバルーンを上げられました。二〇二〇年までにGDP六百兆円と、このようなことを言っておられます。これはまさにすばらしいことでもあります。ただし、実現がすればであります。

これを実現させるために、また我々関西人といたしましても、どうもリニアの中央新幹線の整備の部分について非常にいろいろと思いがあるわけでありまして、このリニア中央新幹線の整備により、三大都市圏がそれぞれの特色を生かしながら、大臣がおっしゃいましたように、東京圏は国際的機能を持っており、そして名古屋は先端物づくりという特徴があります。そして、関西は、文化、歴史、商業を蓄積した特色のある経済圏というか、そういうところでありまして、この六千万人圏、これは世界に類はありませんが、このスーパーメガリージョンが形成されるという、こういう二〇五〇年の国土交通省のグランドデザインに基本戦略として示されております。これは、東京と関西、大阪が一つのリニアで連結された時点で、世界最大の、世界が目すべきメガリージョンが完成するということでありまして、途中で抜けちゃうわけでありまして、名古屋までということ。このことについて非常に私も期待外れなところがありまして、この六百兆円GDPも実現させる一つの助走として、この新幹線の問題を是非前向きに、また何かの手だてがないのかなと、JR東海が資金力とかいろんな問題点があって駄目だと、ああそうですかと、それだけじゃなく、何か工夫をする部分がないのかなという、私も今勉強して研究中でありますけれども、そのような思いを持っております。

そこで、長々申し上げましたけれども、このリニア中央新幹線については、今申し上げたように大阪まで開業を一気に同時開業することが世界中に大きなインパクトを与えると。また、東京一極集中を是正する効果にもなる。我が国のこのGDP六百兆円を達成する経済の成長のきっかけにもなります。そういうところで、大臣のその部分の御所見、お考え、思いをちょっと聞かせていただけませんか。

○国土大臣(石井啓一君) リニア中央新幹線は、最速ですと東京—名古屋間を四十分程度、東京—大阪間を一時間強で結ぶことによりまして、三大都市圏間の人の流れを劇的に変え、国民生活や経済活動にも大きなインパクトをもたらす重要な事業であります。

本事業につきましては、JR東海が、民間企業として経営の自由や投資の自主性の確保が大原則であるとの前提の下、全額自己負担で整備する意向を示したことを受けまして、平成二十三年に建設主体、営業主体の指名及び建設の指示を行ったところであります。

JR東海は、このような前提に基づきまして、同社の財務や現場の工事の見通しを踏まえ、東京—名古屋間の開業目標を平成三十九年、二〇二七年、大阪までを平成

五十七年、二〇四五年と設定をしております。大阪まで早期に開業すべきとの御要望があることは承知をしておりますが、国土交通省としては、まずはJR東海の事業が着実に進められるよう支援をしてまいりたいというふうに考えておりました、建設主体であるJR東海のを考え方をよく踏まえながら検討していく必要があるというふうに考えております。

○室井邦彦君　そういうお答えというのは分かっておりましたけれども、十一年後に開通して、大阪までその後二十九年後にということになりますと、もちろん私なんかはもうこの世におりませんが、やはり一挙につながるということが、これが大きなスーパーメガリージョン、世界が目を引くという、人口六千万人の保有するそういうものが実現するということは世界中に大きなインパクトを与える、私はそのように、今世紀最大の事業というふうにも思っております、期待を掛けております。是非、しつこく積極的にいろいろと御研究されて、同時開通できるように是非お願いをしたいと思います。

もう一点、これで東京と名古屋までというと、余計に東京に一極集中が持続してそのまままた一極集中の異常現象ができるんじゃないかという、素人ながらそのような心配もしておるところであります。どうかよろしくお願いをしたいと思います。