

平成28年 6月 定例会（第324回） 藤野議員

◆十二番（藤野良次）（登壇）民進党の藤野です。今議会、民進党としては代表質問に引き続き初めての一般質問であります。引き続きのおつき合いを賜りますよう心よりお願いを申し上げます。

私も昨日の森山議員と同様、あるいは先ほどの田中議員と同様に白いベストを着用いたしました。特段、意味はございません。

それでは、議長のお許しをいただき、質問をさせていただきます。

最初に、リニア中央新幹線の間際についてをお聞きいたします。

リニア中央新幹線の整備は、東西大動脈の二重系化、東京・名古屋・大阪の三大都市圏の一体化、地域の活性化など、スーパーメガリージョンの新たな可能性の発揮が期待されるとともに、国土構造にも大きな変革をもたらす国家的プロジェクトです。本県にとってもリニア中央新幹線は県経済の活性化に大きく寄与する一大プロジェクトであり、建設主体であるJR東海による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において連携、協力を行う必要があると考えています。

東京・大阪間を全線同時開業すべきことや災害に強い国土づくりといった観点から、日本の大動脈を二重化すべきこと、またリニア中央新幹線がもたらす効果が県南部地域を含む奈良県全体に、さらには紀伊半島全体に及ぶよう、交通結節性の高い県の人口重心にも近接した大和郡山市に設置すべきことなどを提言しています「奈良県にリニアを！」の会の第三回総会も七月下旬に開催されます。ここで改めて、多くの市町村が連携強化を図りさらなる取り組みを行っていくことが確認されることと思います。

さて、ご承知のように東京・名古屋間については一昨年十月に工事実施計画が認可され、工事に着工されています。一方で、名古屋・大阪間については環境影響評価に係る手続すら行われていない状況で、従来、建設営業主体であるJR東海は東京・名古屋間の開業が二〇二七年、名古屋・大阪間の開業が二〇四五年としていました。しかしながら、六月初旬に安倍内閣総理大臣が大阪延伸の計画前倒しを表明し、また政府は骨太の方針に国が低金利で融資する財政投融资の活用を検討する方針を盛り込みました。これに対してJR東海の柘植社長は、大変ありがたいことと受けとめている。健全経営と安定配当を堅持しつつ、名古屋開業後、速やかに名古屋・大阪間の工事に着手できるよう全力で取り組むとのコメントを出されたと聞いております。

このような状況を好機と捉え、本県としてもリニア中央新幹線のルート及び中間駅の早期確定と一日も早い全線開業を目指して、取り組みを一層強化していく必要があるのではないのでしょうか。特に中間駅の位置が確定することにより、将来的なまちづくりの検討や事業の促進に向けた環境整備を行うことが可能となることから、中間駅の早期確定に向けた取り組みを加速させる必要があると考えるところです。

そこで、荒井知事にお尋ねいたします。

まちづくりに向けた準備を進めるためにも早期に中間駅の場所を決定するよう国やＪＲ東海に働きかけていくべきと考えますが、ご所見をお伺いいたします。

◎知事（荒井正吾）（登壇）十二番藤野議員のご質問にお答え申し上げます。

第一問目は、リニア中央新幹線の中間駅について準備を進めるために国やＪＲ東海に働きかけていくべきだが、どうかというご質問でございます。

リニア中央新幹線につきましては、この六月二日に閣議決定されました骨太の方針二〇一六におきまして、建設主体の整備をさらに促進するため、財政投融资の活用等を検討する旨が盛り込まれました。財政支援についてＪＲ東海との話がやっと通じかけたという感じがいたしまして、心から歓迎をしたいと思っております。また財政の問題がネックになっておりましたので、名古屋・大阪間の一日も早い工事着手が具体的に進むことを強く期待しているところでございます。

このような動きと相前後した形になりましたが、六月六日に安倍内閣総理大臣に直接お会いすることができました。奈良県が音頭をとって官邸に事務的に申し入れておりましたところ、急に来ていいよということになりまして、三重県知事と大阪府の副知事を伴って官邸を訪ねまして、安倍内閣総理大臣に直接お会いしてご陳情を申し上げます。初めてのことでございます。

安倍内閣総理大臣に対しましては、沿線自治体がリニア中央新幹線の計画を前倒しする際にできるだけ協力ができるようにという観点の要望をいたしました。そのためには、三重・奈良ルートによる具体的なルートと駅の早期確定が必要だということを申し上げたものでございます。ルートと駅の具体的な確定のためには財政支援だけでは確定いたしませんので、環境影響評価手続が早期に着手される必要があります。環境影響評価が始まらないとルート、駅が確定しないわけでございます。その点を強く要望させていただきました。ルートや駅の位置が確定すれば地元が協力をできる、また公共財源なしの景気刺激ができるということを申し上げます。

具体的には、ルートや駅が確定いたしますと用地取得や土砂処分、住民調整を前倒しして実施できます。今、名古屋・東京のほうでは、このような点について事業化がされましたがなかなか難航しているという情報も持っておりましたので、西のほうではスムーズに行くようにということを願いを込めて申し上げます。できるだけ早くアセスメントをして、ここ掘れワンワンと言っただけならば一生懸命地方は掘りますよというような言い方を申し上げます。

もう一つの点は、駅の位置が確定いたしますと駅周辺のまちづくり、またアクセスについて具体的な検討や計画的な整備ができます。そのような計画を練っている中で、民間投資を前倒しして呼び込むことができるのが通常でございます。新横浜駅などは全く何も無いところでございましたが、今は大きなまちになっております。そのような計画的な進め

方というのが何よりも望ましいわけでございますので、山の中に駅をつくってほったらかしにするというのは、せつかくの大きな投資でございますので、できるだけ駅を早期に確定して駅と周辺の整備を地方公共団体と協力してやらせていただくのがいいのではないかとということを申し入れたわけでございます。

一つの弾みでございましたので、三重県と、また大阪府と協力をいたしまして、この駅の位置とルート、三重・奈良ルートによる早期確定に向けた動きが出るように希望しているところでございます。

今の段階で本県ができることと申しますと事前の自主的調査ということになりますので、用地取得はトンネルを掘る場合の立坑という上から掘るようなトンネルのための用地も要りますし、また土砂処分をどうするかということも、大量の土砂でございますので事前に用意をしておく経費が、工事費が極端に安くなります。そのような調査を、自主的な調査を前倒して行ってJR東海に情報提供するといったようなことが大事かと思っております。

それと奈良市附近駅で独特なことは、新大阪駅が次の最終駅でございます。新大阪駅の近くに車両基地ができるかどうかということもございまして、新大阪駅の付近ではなかなか難しいように思いますので、そうすれば、その一つ手前の駅であります奈良市附近駅に車両基地、大変大きな車両基地になりますが、そのような立地を検討する必要があるのかなと思っております、そのような検討も進んでおります。

これからどのような進捗になるかわかりませんが、気を抜かずに着実な体制で対応する必要があるというふうにご心しておるところでございます。

◆十二番（藤野良次） 二回目です。

まずリニア中央新幹線中間駅ですが、知事の答弁をお聞きいたしますと夢がますます広がる、膨らむという気持ちです。引き続きの関係機関への働きかけを強くお願いいたします。