

平成 28 年 9 月 定例会(第 325 回)

◆二十九番(太田敦) (登壇)皆さん、こんにちは。また奈良テレビをごらんの皆さん、こんにちは。大和高田市選挙区選出の太田敦でございます。日本共産党を代表して質問を行います。

最初に、公共交通問題でございます。

安倍政権が、JR東海が進めるリニア中央新幹線の建設加速と、そのために同社に公的資金を低金利で貸し付けることを決め、具体案を検討しております。リニア中央新幹線計画は、二〇二七年に東京、名古屋間で開業し二〇四五年に大阪まで延伸する予定ですが、政府が資金面でこ入れすることで大阪開業の年を前倒しさせようとしております。

リニア中央新幹線計画は、東京、名古屋、大阪間のほとんどをトンネルでつなぎ、超電導磁石の力で浮上させた車両を時速五百キロメートルで走行させる計画であります。しかしこの計画をめぐっては、住民が認可取り消し訴訟を起こすなど批判や異論が相次いでいます。また、このリニア中央新幹線計画には環境省も、環境影響には枚挙にいとまがないと警告する意見を出していますが、問題は何ら解決しておりません。その上、人口減少社会に入っている日本で利用者数の将来見通しも不安視され、リニア中央新幹線事業の採算性そのものに疑問が投げかけられております。南アルプスを巨大トンネルで貫く難工事については、費用の肥大化が懸念されております。巨額な公的資金を貸し付けたリニア中央新幹線事業が行き詰まり、そのツケが国民の負担として押しつけられるという危険が現実になりかねません。

深刻なのは、地震への対応をはじめリニア中央新幹線運行の安全性に大きな疑問があることです。リニア中央新幹線建設ルートには糸魚川、静岡構造線など、日本でも有数の活断層が多く存在しております。JR東海は、活断層の通過は短い距離にするなどと説明しておりますが、不安は拭えません。時速五百キロメートルという超高速走行中に、断層が崩れる巨大地震に直撃されたらどうなるのか。仮に安全停止をしても一千人もの乗客を地上まで避難させるのか、熊本地震の現状を見ても活断層がもたらす危険を軽視することはできません。

JR東海は、リニア中央新幹線建設の理由の一つに、東海道新幹線が南海トラフ巨大地震などで寸断された際の迂回路として挙げておりますけれども、新幹線とほぼ並走するリニア中央新幹線が地震で無傷で済むのか説得力はありません。

むしろリニア中央新幹線建設や残土処理によって南アルプスなど地形が大きく変わり、災害を拡大させる危険を警告する研究者も少なくありません。災害に強い国づくりにも逆行しかねない、この無謀なリニア中央新幹線建設に道理はありません。リニア中央新幹線に九兆円もの巨額を投じるのではなく、既存の新幹線などが巨大地震に耐えるかどうかの徹底的な点検と耐震補強こそ最優先の課題です。

奈良県では、昭和五十四年にリニア中央新幹線建設促進奈良県期成同盟会というものを設置し、その後、リニア整備促進事業費として計上されるなどしております。またこの間、中間駅設置をめぐるっては、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のこの産業施設が集積できる、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などと誘致合戦の様相が激しくなっていますが、本当に実現可能なのでしょうか。奈良県の場合、移動時間の短縮で人や企業、あるいは消費が大都市圏に吸い取られるストロー現象も懸念されます。

そこで、知事にお伺いをいたします。

リニア中央新幹線事業はさまざまな観点から検討を加えて、巨額の費用を投じてまで本当に県民にとって必要なのか、ぜひとも県民的な議論を尽くすべきだと考えますが、いかがでしょうか。

◎知事(荒井正吾) (登壇)二十九番太田議員のご質問にお答え申し上げます。

最初は、リニア中央新幹線事業についてのご質問でございます。

リニア中央新幹線の整備は、東西大動脈をもう一つつくるという二重系化を図り国土軸を分散させ、一つの災害で国家機能を麻痺させないというリダンダンシーの考え方を取り入れ、これまで振興のおくれた地域の活性化など国土構造に大きな変革をもたらし、これからの我が国の均衡ある発展形態を目指す国家的見地に立ったプロジェクトと認識をしております。本県を含むこれまで東西大幹線国土軸から外れた地域を発展させる新たな可能性、また起爆剤となることが期待されております。

また、新幹線の駅も空港もないのは全国で三県ございますが、本県もその一つでございます。リニア中央新幹線は、経済の発展や生活の向上につながるとともに交流人口の拡大を可能にする、またとない好機と考えております。リニア中央新幹線は県民の立場、特に未来の奈良県民の立場に立って考えますと、将来の奈良県にとって必要不可欠であると確信をしております。

八月二日に閣議決定された経済対策に、財政投融資の手法を積極的に活用、工夫することにより、リニア中央新幹線の全線開業を最大八年間前倒しする旨が盛り込まれました。これを受けまして平成二十八年度補正予算案及び平成二十九年予算要求に財政投融資三兆円が計上されたことは、非常に喜ばしいことと受けとめております。

またリニア中央新幹線の全線建設費九兆三百億円でございますが、これは民間企業であるJR東海が全額負担することとなっており、従来の整備新幹線建設のためのいわゆる公共事業方式と全く異なっております。

今後、前倒しを確実にするためには、三重・奈良ルートルートや駅位置の早期確定と、そのための環境影響評価手続の早期着手が必要でございます。またルートや

駅位置が確定いたしますと、地元では用地取得、土砂処分、住民調整を前倒して実施することができ、沿線自治体として協力することが可能になります。加えまして、駅周辺のまちづくりの具体的な検討や計画的な整備により、民間投資を前倒して呼び込むことが可能となります。

今後は、三重県はもとより大阪府ともさらなる連携を図り、経済界、地域の皆様とスクラムを組んで、駅位置や三重・奈良ルート of 早期確定等に向けより積極的に国やJR東海に働きかけてまいりたいと考えております。