

○西田昌司君 おはようございます。自民党の西田昌司でございます。

今日は、私は総理に新幹線の整備の問題につきまして質問させていただきたいと思っております。

じゃ、一枚目の資料を御覧になってください。(資料提示)総理も是非御覧になっていただきたいんですが、今、新幹線、全国の新幹線、実はこの色で付いているところが今整備中の新幹線、また、できた新幹線ですが、それ以外に、これ見ていただきますと分かりますように、全国で、日本海側も、それから山陰地方も四国も九州も、東九州も含めて、あらゆる地域で新幹線の基本計画があります。これは昭和四十八年、田中内閣の時代に作られたわけでありましたが、しかし、このときは昭和六十年ぐらいに新全国総合開発計画で六十年を一応完成目途としてこういう計画が実はあったんです。しかし、残念ながらこれは全く整備がされてこなかったと。

その原因は、一つは、そもそも四十七、八年からオイルショックがありましたし、そしてドルショックということもありました。それから、狂乱物価と言われた時代もありました。また、田中内閣が退陣するということもありました。そして、そういういろんな政治の混乱、そして何よりもJRが、国鉄が事実上経営破綻してしまったと、そのために頓挫してしまっているわけです。

今、この中で十一の基本計画があるんですけども、実は一つだけ整備されるのがあると。それが中央リニアなんですね。

これは、中央新幹線がリニア方式でJR東海が自らの事業としてやるということによって認められたんですけども、そして、そのリニアを前倒しで大阪までやるということによって今回の補正予算でも三兆円投入して、財政投融资で投入して早くやろうと。これは本当にいいことだと思っているんですけども、私は、このリニアだけじゃなくて、全国の新幹線網をやっぱりしっかりやらなきゃならないと思うんです。

特に、安倍内閣が一番目指しておられるいわゆる地方創生ですね、一億総活躍、そのためには地方を活性化させなきゃならないんですが、これ見ていただいたら分かりますけれども、例えばこの山陰新幹線というのがありますが、全く手付かずです。それから、四国新幹線、全く手付かず。その結果、何が起こるかという、例えば山陰地方では鳥取県と島根県の合区ということになりました。そして、徳島と高知の合区というも行われています。つまり、新幹線がないところでは非常に廃れてしまっているんですよ。よく、代表なくて課税なしという言葉がありますが、新幹線なくて代表なしなんです、これは。新幹線がないところでは代表さえ選べないというとんでもない状況になっているんですね。

そういうことも考えましても、私は新幹線を全国で整備していかなきゃならないと思うんです。しかし、これには幾つものハードルがあることも事実であります。

まず、一番大きなハードルが財政ですよね。財政で、これ今、新幹線は公共事業方式でなってしまうております。新幹線のこの予算幾らかというと、大体六兆円ぐらいの公共事業予算あって、一千億円が鉄道局、そのうちの七百五十億円しか新幹線の予算ないんですね。この調子では、例えば今、北陸新幹線、北海道新幹線、九州新幹線やっていますけれども、北陸新幹線の私は検討委員会の委員長をやっているんですけれども、これ何年たっても、四十年たってもできませんよ、こんな調子では。要するに、この枠を四千億、五千億というふうに十倍増近くやっていかないと、実は新幹線は計画があっても、整備計画があっても完成できないんです。

なぜこうなったかと。まさに公共事業悪玉論というのがはびこってしまったわけなんです。しかし、新幹線の整備計画があるところは、これはもう採算取れると思ってやっているんですから、一日も早くやる方がこれは経済的にもいいし、効率の理にかなった話なんですね。だから、まずその公共事業費を増やしていかなくちゃならないということなんです。

それからもう一つ、私、北陸新幹線やる場合に、ちょっと二枚目のパネルお願いします、関西空港まで同時にやるべきだということを申し上げてきたんです。

これはどういうことかといいますと、私が提唱していますのは、北陸新幹線、小浜から舞鶴まで行って、京都まで行って、そこから関西学研都市、そして新大阪に行って、更に関西空港まで行くべきだという案を言っているんですが、これは、何も我が田に水を引く、我田引鉄の話で言っているんじゃないで、それは結果的に何が起こるかという、舞鶴に行くということは、その先、この山陰新幹線に延伸しますと、そのための意味なんですね。そして、学研都市に行くという意味は、これは中央リニア、これは奈良市付近を通るということになっていますから、ここで中央リニアと接続することができるというネットワークの話なんです。そしてさらに、この関西空港というのは、関西空港に行った後そのまま伸ばしていくと、これいわゆる四国新幹線そのもののルートになるんですね。

こういうふうに、まず敦賀、舞鶴、学研、そして関西というルートをやることによって、大きくそれらの新幹線ができると。私は、近い将来、この北陸新幹線がやった後、舞鶴から取りあえず松江までは山陰新幹線つなげるべきだと。そして、松江から岡山まで中国縦貫新幹線をやって、そして高松まで行く。そして、高松から徳島、そして和歌山を通過して関西、こういう循環ラインを造ると、恐らく一時間少々で全ての地域から関西までこれ行けるんですよ。北陸地方からも一時間少々で全部関西につながります。

ということは、これはいわゆる観光インバウンド、これをこれから伸ばしていくという意味でも、私はIRをやるよりもよっぽど大きな効果が出ると間違いなく思うんですね。ですから、そういうことも含め、本当にこれ、経済を良くするためにはまずこういう整備をすべきだと思っております。

そして、もう一つ大事なものは、これやるためには運営主体、これ要するに、四国な

んかやるとしてもJR四国ができるのかと、こういう話になるんですよ。これを解決するためには国鉄の私はもう一度再編、再統合をやるべきだと思っています、JRの。三十年前にこれ、国鉄改革が行われて七つの会社に分割されました。それはそれでそのときに意味があったんですけども、三十年たって分かってきたのは、結局七社の格差が非常に大きくなってしまった。格差が大きくなっただけじゃなくて、要するに、七社がばらばらの会社になっていますから、JRグループといっても全くダイヤのこの協調性がない。一緒に自分たちがやろうという話になっていないんですよ。これでは国民にとって何のための改革だったのかということになります。

そこで、私が是非提案したいのは、JR株を今もう一度買い戻すんです。そんなことできるのかといいますと、できるんですよ。最近のこの時価、このJR三社、この時価総額を調べますと大体八兆二千億ぐらいです。ほかの会社は全部国有ですけども、もう少し高くなるということも含めて、十兆円あれば全部これ買い取ることができます。そして、その買い取るための資金は国債でいいんですよ。国債は今金利ゼロですからコスト掛からない。コスト掛からないどころか、JR上場三社の年間配当額は三社で一千億円あるんですよ。ということは、十年間、例えば国債でこのJR株を買い戻すと、そしてその間に再編、再統合していくと、そうすると、政府は一銭のコストも掛からずに一兆円の配当収入があるんですよ。これは様々なものに使えますよ。そして、十年たてば、もう一度再上場すれば、まさにコストなしなんです。

そのことによって、この新幹線、できるだけじゃなくて、もう一つ大きいのは、新幹線に、全国にこれ造っていくときに、いわゆる貨物の新幹線やるべきだと思っています。この全国の新幹線整備する場合、東海道新幹線のような複線でやる必要はないんですよ。いわゆる過疎地域を通りますから取りあえず暫定単線でいいんです、暫定単線でやっていくと。そして、フル規格で単線でやっていっても、これはダイヤ的には十分機能を果たせます。そしてさらに、そこに貨物新幹線、カウリングを付けた中にコンテナ、もうトラック何百台分の貨物が積めるんですよ。そうすると、たった一人の運転手で九州から北海道まで全部これ三百キロで輸送ができる。いわゆる大型トラックの運転手がいなくて物流業界大変困っておられますけれども、これ一挙に解決します。そして、三百キロで運びますから物すごく物流の時間短縮、経済的にもいいと。これは物すごく大きな物流革命を起こすことになるんですが、それもただでできるんですよ。政府がJRを再統合させて、もう一度そういうコンテナヤードなどを造る投資をすれば、これできちやう話なんですね。ですから、こういうことも含めて、私は、国鉄、JR改革、そして全国の新幹線の整備はすべきだと思うんです。

もう時間がありませんので、もう一度言いますと、要するに、まとめてもう一度言いますと、まず、全国の新幹線の整備をやるべきだと思うんですけども、総理の御所見。

そして公共事業の枠を、今八兆円の国債を償還して六兆円の新規発行です。つま

り、財政的には二兆円貢献し過ぎているんですよ、これ。せめて、八兆円償還しているんだから、あと二兆円の枠は公共事業費を増やせば新幹線もこれできちやいます。

それから、先ほど言いましたように、関空、ここはまず北陸新幹線と同時にやるべきだと思っています。これはさきの国会、四月二十五日でしたか、麻生大臣に私、決算委員会で質問しましたら、西田君、今の君の質問いいと、是非関空には新幹線やるべきだとはっきりとお墨付きもいただいて、議事録も持ってきております。

そして四番目は、JRの再統合、これはもう一度考えるべきだと思います。

以上四点、是非総理の御所見をお願いしたいと思います。

○内閣総理大臣(安倍晋三君) ただいま西田委員から壮大な構想について御紹介をいただいたわけでありますが、政府としての見解を述べさせていただきたいと思えます。

今年三月、北海道新幹線が函館まで開業し、北の大地が初めて新幹線ネットワークで結ばれたところであります。新幹線は、東京オリンピックの年に開業して以来、五十年余りにわたって我が国の経済や国民生活の発展を支えてきました。安全性や信頼性、環境面に非常に優れた交通機関であり、観光やビジネスなど地方創生にも重要な役割を果たすものであると認識をしています。

このような観点を踏まえ、新幹線については、整備新幹線について、札幌や敦賀、長崎へと整備を着実に推進するとともに、敦賀—大阪間のルートを設定し、財源の確保を行うことで整備計画路線の確実な整備にめどを立てる、そして、リニア中央新幹線について、財投の活用により大阪までの全線開業を最大八年前倒しすることに取り組んでいきたいと思えます。

公共事業については、未来への投資により次の世代に引き渡すしっかりとした資産を形成するものであり、我が国の経済成長を支えてきたものと認識をしています。公共事業予算は、厳しい財政事情を踏まえ、選択と集中の下、効果が最大限発揮されるよう、国民の生活を守り、未来への投資を実現するインフラ整備への重点化、効率化を進めていくことが重要と考えています。

関西国際空港へのアクセス強化と北陸新幹線との関係については、与党検討委員会の中の間取りまとめにおいて、関西国際空港へのアクセスは北陸新幹線の整備計画の範囲外であるが喫緊に調査すべき課題とされており、昨今のインバウンド需要の増加等を踏まえ、国土交通省において調査を行うこととしていると承知しております。

また、JR七社の再編についてのお考えを表明していただきましたが、この再編、再統合については、国鉄改革の趣旨を踏まえ、残る三社の完全民営化に向けた取組を進めるとともに、かつて一つの組織であった会社間の連携及び協力が確保されるよう取り組んでいきます。

また、近年、企業の環境意識の高まりやトラックドライバー不足を背景として貨物鉄道への期待が高まっていると考えており、引き続き貨物鉄道へのモーダルシフトを推進していく考えでございますが、基本としてお考えとしては今承りました。まあ今、私のお答えは、十分にお答えをさせていただいているという状況にはまだございませんが、一つの考え方をお示しをさせていただいたことは敬意を表したいと、こんなように思うわけでございますし、久々に今、山陰新幹線の構想も見せていただきまして、あれはやっぱり、私も山陰でございますが、勇気を与えていただきますが、新幹線より先に山陰本線を単線から複線にまづしたいということが最初の希望でもあるということも申し添えておきたいと思っております。

○西田昌司君 ありがとうございます。

もう時間がないんですけれども、山陰新幹線は議員連盟をつくっております、総理が最高顧問であります。よろしく申し上げます。

それで、やっぱり一番大事なものは、私、公共事業費の枠を縮小したために、この今の整備新幹線ですら、これはこのままでは四十年掛かっちゃいますよ。これは駄目なんだ、どこのルートを決めてもこれじゃ意味ないんですよ。皆さん方が生きている間に乗れませんから、これは本当に。

だから、乗れるようにするためには十年で完成させると、取りあえず。そういうやっぱり方向付けが大事で、そのためには予算があればいいんですよ。それを総理が命令していただくことを麻生財務大臣は待っておられるんです。公共事業としてやりたくて仕方ないんだけど、なかなか、総理がおっしゃっていただくことができると、麻生大臣はそういう顔で今うなずいておられるわけなんですね。

ですから、もう一度、このやっぱり公共事業費は実は何にも財政にマイナス要素なしですから、これは。今二兆円、財政を助けているんですよ。せめてあと二兆円、イーブンまでやるべきだと思いますが、もう一度、総理、お願いします。

○内閣総理大臣(安倍晋三君) 現在、金融緩和を行っており、そしてゼロ金利、マイナス金利になっているときこそ、言わば国債のコストが非常に安いわけありますから、こういうときこそ必要な未来への投資をやりたい。そのための今回、補正予算であります。

その考えを今非常に分かりやすく御説明をいただいた。国債でJRの株を買えば、将来それを、また民営化したときに返ってくるし、その間の配当もあるじゃないか。そういう意味では、一つのお考え、立派なお考えだと、このように考えております。

○西田昌司君 時間がないので、また是非機会がいただけましたら、この問題、総理にまた御要望させていただきたいと思っております。

終わります。ありがとうございました。