

○清水委員 日本共産党の清水忠史でございます。

私は、石井啓一大臣の国土交通行政に関する所信に対する質問をさせていただきます。

初めに、三兆円の財政投融資とリニア中央新幹線全線開業最大八年前倒しの関連について伺います。

大臣は、所信におきまして、国際競争力強化に資する基幹的インフラ整備のため、リニア中央新幹線の全線開業を最大八年前倒しのために関係法令を国会に提出したと述べられました。

そもそも、リニア中央新幹線の整備につきましては、必要性、採算性、安全性、利便性、経済性、また、南アルプスの水がれや残土処理などの環境問題、さらには周辺住民の生活や自治体に及ぼす影響などについてさまざまな問題が解決されておらず、我が党としては反対の立場であります。

今般、JR東海には、今年度と来年度で総額三兆円もの公的資金を財政投融資によって貸し出すとされているわけですが、九兆円とされる事業費の積算根拠への説明が不十分であることや、巨額の公的資金貸し出しについて財政制度審議会を開くことなく持ち回りで決裁するなど、ずさんきわまりない政府の姿勢については、衆参の予算委員会で我が党議員が指摘したとおりであります。

そこで、改めて確認をさせていただきます。

三兆円の財政投融資貸し付けで、なぜJR東海が、大阪までのリニア中央新幹線全線開業について、当初の予定である二〇四五年より最大八年間前倒しができるのか、その根拠について説明していただけるでしょうか。

○奥田政府参考人 お答えいたします。

リニア中央新幹線につきましては、従来の計画では、JR東海は、平成三十九年の品川—名古屋間開業後、経営体力を回復させるため、工事を行わない八年間の期間を経た上で、名古屋—大阪間の工事に着手することとしておりました。

今般の措置は、財投の長期、固定、低利の貸し付けによりこの八年間の経営体力回復期間をなくし、品川—名古屋間開業後、連続して、名古屋—大阪間の工事に速やかに着手することで全線開業の前倒しを図るものでございます。

具体的には、品川—名古屋間の工事に充てるために調達が必要と見込まれる三兆円について、一括で貸し付けが行われることによって、JR東海は、金利変動リスクや、多額の資金需要に対応できないという資金調達リスクを回避することができます。これにより、八年間の経営体力回復期間をなくし、全線開業までの期間を最大八年間前倒すことを目指すことが可能になるということでございます。

○清水委員 今のお答えをもう一度確認させていただきたいんですけども、あくまでも、財投の貸し付けは、品川から名古屋までの工事に貸し付けるということでありました。例えば、名古屋から新大阪までの工事に貸し付けるということであるならばよりわかりやすいとは思いますが、私が伺ったのは、なぜ、三兆円貸し付けることによって、体力回復期間ですか、これが短縮あるいはなくなるのか、その関連性について説明をお願いしたいんです。三兆と八年の関係について。

○奥田政府参考人 品川—名古屋間の工事に充てるために調達が必要と見込まれる三兆円を長期、固定、低利の貸し付けによって事業を行うことによって、JR東海自身が、金利変動のリスクでありますとか資金需要対応への資金調達リスクを回避することができるということで、そういった、名古屋開業後、大阪に着手するまでの長期債務を削減するための経営体力回復期間が必要なくなるということでございます。

○清水委員 資金調達リスクをなくすことができるということであれば、これはまさしくJR東海の経営を支援するという側面もあるのではないかと、こう考えてしまうわけですね。

以下、検証したいと思います。

仮に八年間前倒しされるとすれば、二〇二七年に、名古屋までの開業と同時に、新大阪までの延伸工事に取りかかることになるわけでしょう。ただ、最大八年間という言葉回しをしている以上、これが、七年前倒し、六年前倒し、つまり前倒し期間が短くなる、わかりやすく言うと全線開業がおくってしまうということも想定されているということでしょうか。

○奥田政府参考人 お答えいたします。

今回のスキームは、財投の長期、固定、低利の貸し付けを活用することによって、JR東海は、金利変動リスクや資金調達リスクを回避できることになり、工事を行わない八年間の期間をなくし、品川—名古屋間開業後、連続して、名古屋—大阪間の工事に速やかに着手することで、全線開業までの期間を八年間前倒すことを目指すものでありますが、一般論として、大規模な事業には工期延長等の事態が生じる可能性がないとは言えないため、最大八年という言葉方をしておるものでございます。

○清水委員 今、工期の延長だとか、あるいは工費が増額するということもあると。それだけではなくて、例えば用地買収のおくれなども起これば、前倒し期間というものさらには短くなり、二〇三七年と予定している新大阪までの全線開業はおくれることも想定されるということですね。ですから、最大八年といえども、一年たりとも前倒しできないというケースも全く否定はできないというふうに思うんです。

改めてもう一度聞くんですが、財政投融资による三兆円の貸し付けというのは、これは法律も既に出されているんですが、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、鉄運機構と言わせていただきますが、それとJR東海との間で契約を結ぶことになると思うんですね。全線開業前倒し期間に対してはどのような契約になるんでしょうか。

○石井国務大臣 JR東海は、長期、固定、低利の財投の貸し付けを受けることによりまして、名古屋開業後、連続して、名古屋—大阪間の工事に速やかに着手をし、全線開業までの期間を最大八年間前倒すことを目指す旨、表明しているところでございます。

今般の財投の貸し付けを受けるに際して、JR東海は、貸付金の借入れの効果等を記載した申請書を鉄道・運輸機構に提出しなければならない旨を、今後、鉄道・運輸機構法の政令において定める予定でございます。

その申請書において、貸付金の借入れの効果として、品川—名古屋間開業後、連続して、名古屋—大阪間の工事に速やかに着手し、全線開業までの期間を最大八年間前倒すことを目指す旨、記載させることを考えておりまして、これにより、JR東海としての意思を確認することとしているところでございます。

○清水委員 今、政令で最大八年間前倒しを目指すことを記載すると言われましたが……(石井国務大臣「政令じゃない。申請書に記載させる」と呼ぶ)失礼しました。それで、八年間を目指すと言われましたが、必ず最大八年間前倒しするということの確約はされていないということだと思っんですね。

JR東海の柘植社長は、ことし八月三日の記者会見で、やはり努力目標として、最大八年間前倒しに向け全力を挙げてまいりたい、こう述べておられるんですが、同時に、注目しているところは、JR東海として健全経営と安定配当を堅持しつつ、長期、固定、低金利の財投の融資によって経営リスクを低減、これを生かす、こういうふうにも発言されているんですね。

つまり、最大八年間前倒しするということを述べつつ、健全経営と安定配当、そして経営リスクの低減。つまり、財投が安定配当の堅持や経営リスクを低減させるものであるとするならば、これは、財投の性格がJR東海への経営支援ということになるのではないですか。どのように説明されますか。

○奥田政府参考人 お答えいたします。

リニア中央新幹線の建設事業は、交通政策審議会の議を経まして、JR東海の自己負担で進められる事業ということにされておりました。今般、八年間の経営体力回復期間を短縮するために、全体の早期開業を図るために貸し付けをするわけであり

ますけれども、これはあくまで貸し付けでありまして、元利の償還も行われるわけでありまして、JR東海が自己負担で行う事業であるという性格には変わりがないというふうに考えております。

○清水委員 その答弁は納得できませんね。

貸し付けするといっても、民間の高い金利で借りるということではなくて、財政投融資という形で、低利で、長期で、固定で、三十年償還据え置きという破格の条件で借りるわけですから、これが全く自己負担ということは、詭弁だと言わなければなりません。

それで、これが、全額自己負担という前提が崩れると私は思うんですよね。だって、JR東海の社長みずから、経営リスクを低減させ、株主への配当を安定的にする、こう述べているわけですから、これへの説明が、私、重要だと思うんですよね。

そこで、委員長にお願いしたいと思います。

この際、JR東海が、当初、どの金融機関から、幾らの金利と期間で、幾らの資金を調達する計画を立てていたのか、財政投融資投入後の想定利率との差異や長期債務残高の想定推移など、最大八年間前倒しの根拠について詳しい資料の提出を求めたいと思います。

○西銘委員長 ただいまの件は、後刻、理事会で協議したいと思います。

質問を続けてください。

○清水委員 続いて、スーパーメガリージョン構想なるものについてお伺いいたします。

昨年八月に閣議決定されました国土形成計画において、リニア中央新幹線によるスーパーメガリージョンの形成と新たな可能性の発揮について明記されておりますが、これについて端的に説明していただけるでしょうか。

○藤井(健)政府参考人 お答えいたします。

昨年八月に閣議決定されました国土形成計画において、スーパーメガリージョンについては次のように記述がされております。すなわち、「リニア中央新幹線の開業により東京・大阪間は約一時間で結ばれ、時間的にはいわば都市内移動に近いものとなるため、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、四つの主要国際空港、二つの国際コンテナ戦略港湾を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。」このように記述されております。

○清水委員 いろいろ言われたんですが、安倍首相も、十月四日の衆議院予算委員

会で、我が党の本村議員の質問に対して、リニア中央新幹線の全線開業の効果について、人口七千万人の世界最大の巨大な都市圏が形成されると。これは恐らく、安倍首相なりにスーパーメガリージョンのことについて述べられたというふうに思うんですね。

この七千万人という人口は、いつの時点のもので、どの内訳で語られたものなのかということについて、わかれば教えていただけるでしょうか。

○藤井(健)政府参考人 お答えいたします。

スーパーメガリージョンは、経済社会圏域の概念を表現したものでございまして、具体的な圏域というものの定義は示されておりません。

ただし、国土形成計画においてスーパーメガリージョンを検討した際には、二〇一五年の人口規模を試算したところでは、首都圏が四千四百万人、名古屋圏が千八百万人、関西圏が千百万人であって、合計七千三百万人となりまして、おおむね七千万人というふうなことになっているところでございます。

○清水委員 改めて確認したいんですけれども、その七千三百万人という数字がリニアが全線開通した場合もずっと維持されるのかどうかということに私は着目しているんですが、例えば、国立社会保障・人口問題研究所の推計で、二〇六五年の日本全国の人口というのはどのようになっているか、お答えいただけるでしょうか。

○藤井(健)政府参考人 お答えをいたします。

国立社会保障・人口問題研究所が二〇六五年まで人口を推計しておりますが、この推計によれば、二〇六五年でおおむね八千百万人というふうな数字になってございます。

○清水委員 つまり、三大都市圏で七千万のスーパーメガリージョンという構想だと思うんですが、二〇六五年には、今お答えいただいたように、日本の人口が八千百万人になる。例えば六千万、七千万を維持するということになりますと、三大都市圏以外の日本の人口は、それこそ一千万とか二千万とか、非常にいびつな人口分布になるというふうに思うんですね。この間、東京一極集中の是正が叫ばれて久しいんですが、なかなかそれがうまくいっていない。リニア中央新幹線を根拠にして一層この三大都市圏に人口を集中させる、そういういびつな国づくりが本当に地方創生という名に値するのか、地方を疲弊させるのではないのかというふうに思わざるを得ません。

それで、このスーパーメガリージョンについては今後もいろいろ議論したいというふうに思うんですが、きょう私、一つ紹介させていただきたいことがございます。それは、かつて大阪府、大阪市の顧問を務め、現在、東京都の顧問をされておられます上山

信一氏が日経ビジネスオンラインでこのように述べられているんですね。

「日本は人口が増えない。企業の海外進出やネットの普及などで企業の出張も減ってきます。今後、新幹線に加えてリニアが必要なほど、東京—大阪間の移動の需要が伸びるとは考えにくい。それでなくても、そもそも東海道新幹線は輸送能力が余っています。」

大事なものはドア・ツー・ドアのトータル時間。「のぞみ」は駅に行けばすぐ乗り込める。東海道新幹線の収益は地方路線のメンテナンスに注ぐべきではないか。リニアは赤字だ、従来路線のメンテナンスが不十分になるリスクが払拭できない。さらに、国を破局に導くということも含め、リニアに反対されているわけです。

こうした意見がさまざまある中で、やはり国は、立ちどまって慎重に考えるということが何よりも必要だというふうに思います。

大臣所信でも繰り返し述べられていますように、我が国は、高齢者の増加とともに人口減少時代を迎えています。国民の暮らしに寄与して、地方の発展のために必要なのは、本当にリニア中央新幹線なんでしょうか。ローカル線の維持ではないか、あるいはコミュニティバスの充実を図ることにあるのではないか。大臣も所信の中で、地域公共交通について、ネットワークの形成に向けた取り組みを推進するとされており、私の地元でも、お年寄りの方にリニアに乗りたいですかと聞いたら、リニアよりも赤バスに乗りたい、リニアよりも駅のホームにホームドアをつけてもらいたい、こういう声がよく聞かれます。

確認したいんですが、JR東海の在来線において、ホームドアの設置されている駅は幾つあるでしょうか。

○奥田政府参考人 お答えいたします。

JR東海の在来線におきまして、ホームドアの設置駅はございません。

○清水委員 今お答えになりましたように、JR東海の在来線ホームにホームドアは一つもないということなんですね。

私、資料を取り寄せましたけれども、JR東海から国交省に対して転落事故件数の報告が上がっておりますが、平成二十五年度、二十六年度、二十七年度と三年連続して転落事故が起こっており、亡くなられている方もおられるわけなんですね。

るる言われておりますように、転落防止対策として、利用者十万人以上の駅において、原則としてホームドアの整備などによる対策を優先して速やかに実施するよう努めるとされているわけなんです、JR東海にも、名古屋、それから静岡、そして金山と、一日の利用者が十万人を超える駅があるわけです。先ほどお答えいただいたように、ホームドアは設置されておられません。

我が党は、十月十四日に国土交通大臣に対し、東京メトロ青山一丁目駅で視覚障

害の方が転落死亡事故をされた、このことを受けまして、ホームドア設置などの安全対策を求める要望書を出したばかりです。対応していただいた根本大臣政務官とは、二度とこのような事故が起きないようにお互い腹を固めて努力しようではないかということをお話し合ったと記憶をしております。

ところが、その二日後に、近鉄大阪線河内国分駅で、四十歳の男性がホームから転落し、特急電車にはねられ、亡くなりました。ホームドアは設置されておりました。亡くなられた方の御冥福をお祈りし、御家族の皆様へのお悔やみを申し上げます。

検討会をやっておられて、中間取りまとめを出すということなんですけれども、検討会を開いておれば転落事故がなくなるということではないと思うんですよね。中間取りまとめの報告を待たずに、今すぐ転落事故防止に対する手だてをとることが求められていると思うんですが、根本大臣政務官、お答えいただけるでしょうか。

○根本大臣政務官 駅ホームにおける転落事故防止は、鉄道利用者、中でも視覚障害者の方にとって大変重要な課題であると認識しています。このため、これまでも、ホームドアや誘導ブロックの整備などのハード対策や、鉄道利用者による視覚障害者の方への声かけの啓発といったソフト対策など、転落事故防止に向けた対策に取り組んでまいりました。

このような中、八月十五日に銀座線青山一丁目駅にて発生した視覚障害者の方の転落事故を契機に、八月二十六日に駅ホームにおける安全性向上のための検討会を設置し、ハード、ソフト両面から対策の強化について検討しているところであります。

検討会では、年内をめどに中間取りまとめを行うこととしており、ハード、ソフト両面における総合的な転落事故防止対策の検討を急ぎたいと考えております。

このような検討も踏まえながら、引き続き、駅ホームの安全性向上に向けて最大限の取り組みを進めてまいります。

○清水委員 検討会を開けば事故がなくなるということではないというふうに申し上げ、もう少し、すぐに安全対策に取り組んでいただけないかという決意が聞かれるかと思うんですが、ぜひお願いしたいと思います。

それで、JR東海でいいますと、例えば飯田線という路線では、四十の駅が無人駅なんです。駅員がいないんですよね。ホームドアもないというふうに先ほどお答えいただきました。

だから、東海道新幹線が大動脈であれば、いわゆる在来線というのは毛細血管のようなもので、やはりその安全性がしっかり担保されるということが何よりも必要だと思うんです。費用の問題もありますが、この間言われていますように、JR東海は非常に潤沢な収益を得ているというふうに言われているわけですから、そのことは理由

にならないと思うんですね。

きょうの質疑、短時間ではありましたけれども、JR東海への財投債がいわゆる経営支援であるのかないのか、このことについての明確な資料がない以上、やはりしっかりと審議はできないということと、あと、スーパーメガリージョン構想につきましても、極めて抽象的で説得力を持たないというふうに私自身思いました。

やはり、莫大な費用を投じながら、開業しても赤字と言われ、環境破壊をもたらし、莫大な電力を浪費するリニア中央新幹線の整備事業は見直すべきだというふうに私は思いますし、国土交通省としても、ホームドア設置などの安全対策を事業者に厳しく求めていただくことを強く求めて、質問を終わります。

ありがとうございました。