

○岡田委員 それでは、石原大臣に、まず、リニア新幹線への財投資金の投入と財政健全化の問題について御質問したいと思います。

石原大臣が中心になって取りまとめられた、八月二日の閣議決定をされた未来への投資を実現する経済対策、この中で、リニア中央新幹線と整備新幹線について、「大都市がハブとなって、地方と地方をつなぐ地方創生回廊をつくり上げることで、全国を一つの経済圏に統合し、成長の果実が全国津々浦々にいきわたる環境の整備を図る。」ということで、財投資金の投入ということも、整備新幹線と並んでリニア新幹線への財投資金の投入ということが盛り込まれているわけです。

ただ、この表現、ちょっと私、容易には理解できないんですが、リニア新幹線というのは東京と大阪を短時間で結ぶもの、この話と地方創生回廊というのがどういうふうに関連づけられているのか、非常にわかりにくいので、わかりやすく説明していただけますか。

○石原国務大臣 岡田委員にお答えしたいと思います。

まず一つは、リニアが東京—大阪間につながるによりまして、一千三百万の東京圏と中京圏と大阪圏、ここが一時間で結ばれるということは、ある意味ではこの一つが大きな経済圏になる。そこには新幹線等々もつながっておりますので、そこが大きなハブとなりまして、地方に時間距離として大変短くなる。そういうことによりまして、東京、大阪、名古屋という、これまでは三大都市圏という言われ方をしておったのでございますけれども、これが一つのハブとなりまして、そこに地方がつながっていく。

そういうことをする上で、このリニアの建設というものに、特に今、低金利でございますし、運営主体のJR東海は東海道新幹線を持っておりますので、ここの利益というものが大変、五千億程度あるわけでございますので、これとあわせてリニアを考えていただいて、財投資金、低金利でお金を融通し、もちろん民間会社が主体となっていく事業ではございますけれども、採算性の面からも、また、この財投資金というのは国の、国民の皆様方の財産であるわけですから、これの返済等々も含めて、確実性が大変高い企業であるということで、新しい概念を、これは総理の御発案でございますけれども、地方回廊という言葉を使ってお話をさせていただき、経済対策に盛り込ませていただいたというところでございます。

○岡田委員 総理はこういうふうにも言っておられますよね。今、石原さんも言われたんですが、人口七千万人の世界最大の都市圏が形成される、これによって我が国の国土構造が大きく変革され、国際競争力の向上が見込まれると。

ふわっと聞くと何となくわかったような気がするんですが、実はよくわからないんで

すよね。東京と大阪が近くなることが日本全体の競争力の向上につながる、あるいは地方の創生につながるということを、もう少しわかりやすく説明していただけませんか。

大阪や東京と地方を結ぶという話では、これはなくて、東京と大阪を結ぶ話。それがどうして地方全体の創生につながるのかということがよくわからないんです。

○石原国務大臣 ともすれば、これまでの議論は、東京への一極集中が大変問題だ、それで、大阪に、第二の都として、大阪の発展を図るべきだ。

その一方で、東海道新幹線の人口動態を見ますと、実は、東京—大阪間の利用者よりも、現在では東京—名古屋の利用客の方が大きくなってきているわけでありまして。トヨタという大きい企業が、また、愛知県という県は、実は、中小企業の集積でもありますけれども、農業県としてもかなりのボリュームを持っている。

やはり、東京、大阪、名古屋が、大都市間の人の移動、経済のパイの移動ということではなくて、これを一つの概念として捉え、そして、その周りに、それ以外のすばらしい日本全国の都市が、農村がある、そういうふうに概念を変えさせていただくのが、このリニア中央新幹線の完成後の日本の姿ではないかと思っております。

そこから、今までは東京、名古屋、大阪と、ばらばらにここで、ハブで、関東圏、中部圏、大阪圏、大阪圏も四国まで、徳島、香川まで入っていると思えますけれども、それが、時間距離が一時間ということは、もう山手線を一周するのとほぼ同じ時間でございまして、そういう中で捉えていただいて、経済活動というものも新しい、ですから、本社を、昔は旧住友あるいはさまざまな企業群が大阪にあって、本社が大阪にある、名古屋にある、それが東京にということであったわけでございましてけれども、こういうものを、そこのところの概念を捨てて、ここの全体の中心から日本全国を見ていく。もちろん、そこには空港という新たな要素もあると思えます。

そういうもので、この時間距離が短くなることによる日本全体への構造変化、構造改革というものを念頭に、このような概念をつくられたものだと思っております。

○岡田委員 非常に抽象的で、ふわっとした議論にはたえても、きちんとした議論では私はないと思うんですね。世界最大の都市圏とか地方創生回廊とか、言葉は躍っていますけれども、本当に政策効果についてきちんと検証されたものなのか、それとも、まずリニアに対しての財投資金の投入という結論先にありきで、後からいろいろ理屈をつけているんじゃないか、そういうふうにも思えるわけですね。

先ほど大臣が言われた、大阪の本社機能が東京に移ってしまったという話も、これも一つ、大きな検証すべき課題だと思いますが、では、どうして名古屋や京都の企業はそれぞれ名古屋、京都にとどまって、大阪が、住友を中心に東京に移ってしまったのか。これは別に交通事情だけの話ではないというふうに私は思うわけですね。

私、もちろん、このリニア新幹線について、そのことを否定的に見ているわけではありません。JR東海という私企業がみずからのリスクをかけて、そういうふうにも彼らも言っていたわけですから、みずからのリスクで大きな投資をするということは、これは評価できるというか、もちろん民間の判断ですけれども、私自身もすばらしいことだというふうに思っているんです。しかし、それに対して財投資金を入れるということになると、やはり国としてのリスク判断とか政策的な必要性とか、そういうものがしっかりと示されなければならないというふうに考えるわけですね。

それで、先ほどのお話を聞いてもよくわからないわけですが、例えば財政制度等審議会の財投分科会、これは既に国会でも議論になっていますけれども、ここで委員間の議論がなされずに、持ち回りで決定がされて、今回の一・五兆円について決められたということですが、なぜ急がれたのか。来年度の財投計画の中でやるということであれば時間もあつたはずだし、この補正でやらなければいけない理由というのは、私には理解できないんですね。

手続も事実上すっ飛ばしてやったということについて、説明していただけますか。

○石原国務大臣 ただいま委員が御指摘されていましたが、財政審の中で新たなる貸し付けの議論が持ち回りであったということは事実であると思います。

そんな中で、なぜ急いでやるか。すなわち、今さまざまな、名古屋あるいは大阪で国際的な博覧会やアジア大会等々のエントリーというものが実はなされて、決定もされております。そういうものと、やはり、今のままでいきますと開通が二〇二六年ですか、こういうもののスピードを速める必要性というものが実はあります。

というのは、全世界の中で、新幹線網が一分の狂いもなく、日本全国、北海道から九州まで、千キロにわたって網羅されているという国は、世界じゅう、私はないと思います。そこに、さらに新しい技術であるリニアによって日本の動脈がつながる、これは海外から投資を呼び込む、あるいは、日本がイノベーションそして科学技術の分野ではまだまだ、人口減少であるけれども、大変有望な国であるということを世界に発信していく上で、これは大変重要である。やはりスピード感を持って行うという形の中で、この決定がなされたわけでございます。

貸付主体となります鉄道・運輸機構においても、先ほど償還確実性のお話を若干させていただきましたけれども、これについても審査を行わせていただきますとともに、貸し付けをさせていただいた後も、定期的にJR東海の財務状況をしっかりと監視していく、そんな中で、貸付先のJR東海の収益率が、東海道新幹線を持っているということで高いものなので、このようなスピード感を持って、財政審での審議というものを持ち回りという形で行わせていただき、スピード感を持って対応させていただいたというふうに御理解をいただければと存じます。

○岡田委員 今、大臣が言われましたが、東京—名古屋間はもうスケジュールが決まっています、それは別に早まるわけじゃない。それより先ですよ。しかし、それより先は、大阪に行くことは決まっていますけれども、その途中経路についても、ざくつとした、幅二十キロメートルの中であって、ですから、それが早まることが決まったからその周辺の投資が急に進むとか、そういう状況にはないわけですね。路線が決まれば先行的に投資しようということもあるかもしれませんが、そういう中でなぜ急ぐのかということが非常にわからないわけです。

事業所管官庁は、それはやりたいですから、どんどんそういうことを打ち出してくるかもしれませんが、政府全体として三兆円の財投資金、これは、もしうまくいかなければ、最終的には国民の税負担にもなりかねない話です。

過去にもいろいろな、後から考えるとばかげた、財投資金を投入した大型公共事業などもやってきたということも考えると、少なくとも来年度の財投計画、予算の要求まで待ってしっかり議論すべきじゃないかというふうに思うんですが、もう一度答弁してください。

○石原国務大臣 やはり、先ほどの議論にまた戻るわけですが、大阪圏の没落というか、かつては大阪、東京……(発言する者あり)ちょっと失礼な言葉であったならば訂正をさせていただきたいと思っておりますけれども、やはり商業の都大阪、東京、こういう形で、私たちが幼年の時代は、この二大都市圏を捉えておりました。

しかしながら、残念なことではございますけれども、大阪オリンピックの誘致の失敗等々、さまざまなことで、大阪圏の人口というものは他の大都市圏に比べて発展をしていない。ただ、そのポテンシャルというものは、大阪圏は非常に高いと私は思います。

JR東海にいたしましても、岡田委員が御指摘になりましたように、東京—名古屋の計画を出しましたけれども、実は大阪の方は後回しになっておりました。しかし、先ほどファジーな言葉だというお叱りは受けたわけでございますけれども、東京、名古屋、大阪というものが一時間で結ばれる、それがリアリティーのある、もう前倒しの年限が早まっておりますので、今この世界に生きている人間が、ああ、もうちょっとでリニアによって日本の大動脈が結ばれるんだということの意味というものは、やはりこの一年、二年早めるということの意味というものは私はあると思います。

古い話ですが、私が初めて東海道新幹線に乗ったときは、子供でありましたけれども正装をして新幹線に乗り、誰もが、夢の超特急、当時の在来線が六時間ぐらいかかったものが三時間半ぐらいで大阪まで結ばれた、その日本の技術力というものに対して国民の皆さん方が大変歓喜されたということを覚えております。

また、そのときと人口動態あるいは人口構成は変わっていますが、やはり世界の国で現実にこういうものを商業用ベースにのっとして、ここが一番重要で、岡田

委員はもう財務大臣も御経験されまして……（岡田委員「していない」と呼ぶ）やっていなかったですか。安住さんでしたね。失礼いたしました。財政規律の重要さを常々、党首のときからおっしゃられている方でございますので、もちろん、償還確実性というものについては、先ほど鉄運機構がしっかりと毎年監査をしていくという話をさせていただきましたように、十分に収益力のある企業でありますし、新しい大きな都市圏ができることよっての経済の発展性というものは、岡田委員は疑問を呈されておりますけれども、私どもはかなりあるのではないかと、こういってこの計画を立てさせていただいたというふうに、ぜひ御理解をいただきたいと思っております。

○岡田委員 全体で九兆円の建設費がかかるということをJR側は言っているわけですが、そこもきちんと政府として精査されているかどうか、私は甚だ疑わしいというふうに思うわけですね。建設費が変われば採算性は変わります。赤字になれば、お金が返せなくなる可能性だって出てくる。最後は国民の税金投入ということもあるかもしれませんね。そういったことについて、採算性や償還確実性について、余りにもずさんだということを私は憂うわけでありませう。

先ほど言いましたように、事業官庁がやりたいというのはわかります。でも、それに対して、政府全体としてきちんと精査をして、財投資金を投入するのにふさわしいかどうかということを今回誰が判断したのか。財務大臣に聞いたって、財務大臣だって非常に無責任な答弁に終始していますよ。

そういう今の安倍内閣の姿勢について私は非常に疑問がある、財政健全化というものについて一体どう考えているのか、そういう視点で質問させていただきました。この問題も引き続き議論していきたいと思っております。