

○今枝委員 ありがとうございます。ぜひ重点的に推進をお願いしたいというふうに思います。

それでは、少し話題をかえさせていただきまして、ちょっと大きなお話をさせていただきます。

成長戦略ということで、この委員会でもさまざま議論があり、法律も通していただきましたが、リニア中央新幹線についてであります。

御案内のとおり、補正予算でもリニア中央新幹線に対する一・五兆円の財投が決まりました。財投ですので、税金を将来有望とされる事業に投資し、必ず回収されるということが前提であります。

JR東海社長の記者会見ですと、リニア単体ではなく、既存の東海道新幹線の収益と合わせて、会社として採算を合わせていく、このようなコメントが出ております。

財政投融资を国として行う以上は、リニアだけではなく、東海道新幹線の収益性を高めることについても国として考えていく必要があると思いますが、いかがでしょうか。

○末松副大臣 失礼いたします。

今枝先生の御指摘のとおりでございます。

リニア中央新幹線につきましては、平成二十二年から平成二十三年におきまして行われました交通政策審議会中央新幹線小委員会におきまして、JR東海の財務的事業遂行能力の検証が行われたところでございます。この内容は私もきのうしっかりと読ませていただきました。

この結果、JR東海が収益力の高い東海道新幹線と一体的に経営を行うことで、経営の安定性を維持しながら事業を遂行することが可能である等の答申が取りまとめられ、これに基づき、JR東海に対し、建設主体、営業主体の指名を行ったところでございます。

国土交通省といたしましても、リニア中央新幹線の事業遂行に際して、東海道新幹線の収益性が高められることは重要であるというように考えてございます。

○今枝委員 ありがとうございます。

今も御指摘をいただいた交通政策審議会中央新幹線小委員会の答申でまさにそのあたりが指摘をされていると思いますし、では、具体的にどうするんだという話がありますが、この答申で、リニア開通後、「ひかり」「こだま」を重視した輸送形態、そして沿線地域の活性化ということも指摘をされているわけであります。

特に、収益性を高める観点から、ではどのようにしていけばいいのかといいますと、私が思うに、人口がかなり多い圏域の駅というのが幾つかあると思いますが、

こういったところの利便性を高めて、地域としての活性化をしていながら効果をどんどん増大させていくようなやり方というのが重要ではないかな、このように思っています。

そこで、東海道新幹線の中で、東京と名古屋、まず十一年後にはここが開通するわけでありますので、この間を見てもみますと、百万人近い圏域の駅となるのが静岡駅、浜松駅、そして豊橋駅の三つじゃないかな。特に豊橋駅については、東三河地域だけでなく、在来線の接続で岡崎市などの西三河という地域とも連携がいいことから、それ以上の人口圏域をカバーできるという実態が今あるというふうに思います。

しかし、現在、静岡駅や浜松駅は「ひかり」が一時間に一本とまります。一方で、豊橋駅は「ひかり」が二時間に一本とまるのみで、その間の間隔が広過ぎるということで、十分な力をなかなか発揮しにくい状況にあるのかな、このようにも思っています。

いよいよ十一年後、リニアが開通いたしますと、東京—名古屋間はまさにダブルネットワークというふうになるわけであります。財政投融资によって、今おっしゃられたように、東海道新幹線の収益性向上について、政府としての責任といいますか、努力していく部分というのはかなり増しているところであって、今回財投という選択肢をとった政府のリニア政策への信頼性を高める意味でも、この部分というのは非常に重要ではないかなと思っております。

そして、その有効策の一つとして、先ほど申し上げたように、豊橋駅などの人口の多い圏域の駅の利便性を重視する考えということに対しまして、国土交通省、政府として、いかがでしょうか。

○末松副大臣 ありがとうございます。大事な御指摘をいただきました。

リニア中央新幹線の整備後における東海道新幹線の活用の可能性の拡大につきましても、交通政策審議会中央新幹線小委員会におきまして議論がされたところでございます。

この議論の中で、リニア中央新幹線の開業後、「ひかり」「こだま」の運転本数と停車回数の増加による利便性、速達性の向上等により、東海道新幹線の沿線地域の利用者にとってもメリットが大きい旨、JR東海からも言及されているところであります。

これを受けまして、同委員会の答申におきましても、中央新幹線開業後、東海道新幹線は「ひかり」「こだま」型を重視した輸送形態へ変更することが可能となり、現在「のぞみ」型が停車しない駅における東海道新幹線の利用機会を増加させる等、東海道新幹線沿線の利用者の利便性向上及び沿線地域の活性化に寄与することが期待される旨、記載されているところでございます。

例えば、今先生御指摘ありましたけれども、豊橋市の人口だけでも三十七万人おられます。愛知県の東三河地域は人口が七十万を超える圏域ですが、その中心である今お話ありました豊橋駅や、人口七十万人の静岡市の中心である静岡駅など、周

辺人口の多い駅の利用者の利用機会を増加させることは利便性の向上につながるものと考えてございます。

また、その場合、東海道新幹線の利用者増加につながり、収益性を高めることにつながれば、大変喜ばしいことであるというふうに考えてございます。

私は、いつもJR西明石駅を使います。上京するときには西明石で「ひかり」か「こだま」に乗るんですけども、新神戸駅か新大阪駅で「のぞみ」に乗りかえて東京へ行きます。西明石駅でも一時間に一本「ひかり」がとまるんです。

先生のお気持ちはよくわかっておりますけれども、これにつきましては、先ほども根本政務官と話をしまして、大臣を先頭に、我々、真剣に相談をしながら、JR東海に言うべきは言う、そういう気持ちで推移を見守りながら取り組んでまいりたいと思っております。

きょうは鉄道局長がおりますので、証人がおりますので、御理解をいただきたいと思っております。

○今枝委員 ありがとうございます。

非常に、まさに政治主導ということが象徴されるような御答弁をいただきました。心から感謝を申し上げます。

まさにこの話というのは、今回の財投を使ったりニア政策の信頼性を高めるという観点でやはり非常に重要だと思っております。

まさに、ダイヤ自体はJR東海さんが当然、各社各社でお決めになるという部分がございます。ただ、以上の観点から、豊橋駅の「ひかり」の停車回数はまず一時間に一本をお願いをしたいなというふうに思います。

また、ほかの大きな駅も非常に強化をしていただきながら、地方創生というものを絡ませて、それがかえって東海道新幹線の収益性を向上させ、そして、それがリニア政策全体の信頼性の向上ということになっていくという形をぜひともおとりいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。