

◆三十九番（小泉米造）（登壇）議長のお許しを得ましたので、自民党奈良を代表いたしまして、私、小泉米造が県政の諸課題について質問を行います。

まず最初に、リニア中央新幹線について数点、知事にお伺いいたします。

一点目は、リニア中央新幹線のルートについてであります。

これまで、三重・奈良ルートの早期実現に向けて、リニア中央新幹線建設促進奈良県期成同盟会の活動を軸としつつ、三重県と連携して、三重県・奈良県リニア中央新幹線建設促進会議を開催し、機運を醸成してきましたが、九月十一日に大阪府が加わり、名古屋以西の沿線府県である三重県、奈良県、大阪府が一致団結し、三重・奈良・大阪リニア中央新幹線建設促進決起大会が盛大に開催されました。私も出席しましたが、与党リニア議連の川崎会長、北側会長代理、自由民主党超電導リニア鉄道に関する特別委員会の竹本委員長、国土交通省の藤井鉄道局長、関西広域連合の井戸連合長、JR東海の柘植社長といった顔ぶれがそろう中で、総勢約五百名程度の関係者の参加を得て、三府県の地元団体がスクラムを組んで、三重・奈良・大阪ルートを前提とした、一日も早い着工、全線開業及びルート・駅位置の早期確定に向けた取り組みを進めていくこととしたことは非常にエポックメイキングな出来事だと考えております。

決起大会の決議文においても、一日も早い全線開業を実現することと並んで、基本計画及び整備計画に示された三重・奈良・大阪ルートを前提としたルート及び駅位置を早期に確定することが決議されるとともに、三重・奈良・大阪リニア中央新幹線建設促進会議等による新たな取り組みをスタートさせることが盛り込まれました。そこで、今般の三重県、奈良県、大阪府による決起大会をもって、京都ルートを排除し、三重・奈良・大阪ルートで決定したと考えてよいのか、知事の所見をお伺いをいたします。

二点目は、リニア中央新幹線の駅位置についてであります。

決起大会において決議したとおり、駅位置の検討に際しては、その効果が近畿全体に及ぶ交通結節性の高い位置とするとともに、乗客の乗り換え、利便性を十分に確保することが重要です。本年五月のリニア中央新幹線建設促進奈良県期成同盟会においても、奈良市附近の駅位置はリニア効果が県南部、さらには紀伊半島全体に及ぶよう、交通結節性の高い位置とすることを決議しており、近鉄が年間約一億四千万人、JR西日本が年間約三千万人を輸送している奈良県の交通体系に鑑みれば、リニア中央新幹線の奈良市附近駅は、近鉄とJRとの結節性の高い場所に設置することが望ましいと考えます。

現在のところ、奈良市、大和郡山市、生駒市の三市が中間駅設置を要望していますが、このうち大和郡山市はJR大和路線と近鉄橿原線が交差する場所を候補地としており、県内三十五市町村長を会員とし、奈良県議会議員二十名を顧問とする、「奈良県にリニアを！」の会においても、鉄道網・道路網で各地と高い交通結節性を有し、県の人口重心にも近接した大和郡山市に設置すべきことを提言しています。

したがって、リニア中央新幹線の奈良市附近駅は大和郡山市に設置することが望ましいと考えます。ルート、駅はJ R東海が決定することは承知しておりますけれども、知事の所見をお聞かせください。

三点目は、奈良市附近駅を中心とした交通体系についてであります。

昨年十一月、北陸新幹線の敦賀・大阪間のルートについて検討を行っていた与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム・北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会の自治体ヒアリングにおいて、知事は、北陸新幹線将来ルート構想として、北陸新幹線の延伸ルートについて、奈良市附近駅でリニア中央新幹線と接続して、関西国際空港にアクセスするルートを提案したものと承知しています。

平成二十三年五月に取りまとめられた交通政策審議会の答申においても、リニア中央新幹線の整備により、三大都市圏が約一時間で結ばれる効果を最大限活用し、今後、我が国の国際競争力を維持向上させるためには、奈良県を含む三大都市圏における中央新幹線の駅と国際拠点空港の間のアクセスの利便性を十分に確保することが極めて重要とされているところです。

こうしたことを踏まえ、継続的に行っているリニア中央新幹線の調査検討事業において、今年度は奈良市附近駅と関西国際空港を結ぶ高速鉄道路線について調査を進める予定と承知しています。空港と奈良を直接結ぶのは現在リムジンバスしかなく、外国人観光客等にとっては奈良は遠い場所となってしまっており、積極的に取り組む必要があると考えています。今後、この高速鉄道路線の実現に向けて、どのように取り組んでいくのか、知事の所見をお伺いいたします。

◎知事（荒井正吾） （登壇）三十九番小泉議員のご質問にお答え申し上げます。

最初の質問は、リニア中央新幹線についてでございます。

ルートが決定したのかというご質問でございますが、リニア中央新幹線の根拠法になっております全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画及び整備計画では、主要な経過地として奈良市附近とされているところでございます。今般の三重・奈良・大阪リニア中央新幹線建設促進決起大会は、この位置づけを踏まえ、沿線の自治体であります三重県、奈良県、大阪府で一致団結して、三重・奈良・大阪ルートを前提とした早期開業について、一体的な取り組みを進めていくこととしたものでございます。

当日は、国会議員、国土交通省鉄道局長、J R東海社長をはじめ、多数の関係者のご参加を得て、盛大に開催することができ、三重・奈良・大阪ルートの早期実現に向けた機運の醸成と関西における協力体制の充実に意を強くしたところでございます。

J R東海は、奈良市附近駅を前提とした三重・奈良・大阪ルートに賛同しておられますので、三重県、奈良県、大阪府はそれを前提として、J R東海と連携、協力する体制が整ってまいったものでございます。

具体的なルート、駅位置につきましては当日、松井大阪府知事が記者会見でお答えになったように、最終的には建設主体であるJ R東海が決定されるものでございます。今後、J R東海が駅・ルートの公表に向けた準備をできるだけ速やかに進められるよう、三重県、大阪府とスクラムを組んで、必要な連携、協力を実質的に行ってまいり

たいと考えているところでございます。

駅の具体的な設置についてのご所見がございました。リニア中央新幹線の奈良市附近の駅の位置はどこにすればいいのかという論点でございますが、一般論として申し上げますれば、地域振興やまちづくりの観点から、リニア中央新幹線の便益がより広い地域に広がるような交通結節性の高い場所に設置されるべきと考えております。

先ほど申し上げました全国新幹線鉄道整備法にも、高速鉄道の機能の地域への均てんが大きな目標として掲げられているところでございます。他方で、リニア中央新幹線の奈良市附近駅の位置につきましては手続きがでございます。J R 東海が実施する環境影響評価の手続きの過程で、超電導リニアの技術的な制約、地形・地質あるいは土地利用や文化財といった立地環境の制約によって、ルートとともにおのずから絞り込まれてくるのが名古屋、東京のルート決定の実態でございます。環境影響評価が進まないと、駅の位置の具体的な確定は難しいものでございます。

したがって、環境影響評価の手続きに速やかに着手していただくことによって、駅位置を早期に確定できるよう連携、協力して取り組んでいくことが重要であると考えております。ルート、駅位置の具体的な確定につきましては、今申し上げましたように、建設主体であるJ R 東海が決められるものでございますので、今の時点でJ R 東海以外の者がこの地が望ましいと言えるものではないと考えております。

奈良市附近と関西国際空港を結ぶ高速鉄道路線の建設の構想について、議員お述べのように昨年十一月の与党北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会において、将来ルート構想ということで提案をいたしました。奈良市附近駅と関西国際空港を結ぶ高速鉄道路線についての構想でございますが、それについて構想を諦めたわけではございませんが、調査を進める必要があると考えております。

関空インバウンド需要を取り込むことによって、リニア中央新幹線の価値を飛躍的に高めることができるものと考えておりまして、県として調査を進めるとともに関係者に対する働きかけを行ってまいりたいと思っております。大変壮大で、かつ課題の多い難しいプロジェクトになりますので、どのように取り組むかについては、言える段階がなく、まだ頭の中にそれほど固まったものがあるわけではございません。