

◆二番（池田慎久）（登壇）奈良市・山辺郡選挙区選出、自由民主党の池田慎久でございます。今議会は、私にとりまして一期目の任期最後の定例県議会となります。この四年間の任期で合計十六回の議会が行われますが、私にとりましては今回で九回目の登壇となります。本会議で多くの質問の機会をいただきました自由民主党会派の議員の皆様と応援していただいております県民の皆様は心から感謝を申し上げますとともに、今回の質問も、県民の皆様の声や願いを県政に届けることで、奈良県がもっともっとよくなり、県民の安心と元氣と未来につながるよう、誠心誠意、質問させていただきますので、よろしくお願いを申し上げます。

（中略）

次に、リニア中央新幹線について、荒井知事に質問させていただきます。

リニア中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき整備される高速輸送鉄道で、昭和四十八年十一月に奈良市附近を主要な経過地とする基本計画が決定された後、法に基づく手続が積み重ねられ、平成二十三年五月には奈良市附近を主要な経過地とする整備計画が定められました。その後、国土交通大臣がJR東海を建設主体及び営業主体に指名、品川・名古屋間については、環境影響評価・工事实施計画の認可などを経て、平成二十六年十二月に着工されました。一方、名古屋・大阪間については、JR東海は、当初、二〇二七年に予定される品川・名古屋間の開業後、八年間の経営体力回復期間を置いて着工し、二〇四五年の全線開業を予定しておりました。

しかしながら、これでは遅過ぎると、荒井知事をはじめ、関係市町村、経済団体、そして沿線府県などが一丸となって、国やJR東海に対し全線同時開業を求める要望活動を展開した結果、平成二十八年に安倍政権は、財政投融资を活用して全線開業を最大八年間前倒しすることを決定し、その後、二年間にわたって総額三兆円の貸し付けがJR東海に対して行われました。この結果、品川・名古屋間の開業後、速やかに名古屋・大阪間の工事が着手され、早ければ二〇三七年には三重・奈良・大阪ルートによる全線開業と奈良市附近駅の設置が実現する見通しとなるなど、大きく前進してきております。さらに、JR東海の関係者からは、工事着工の四年前ぐらいには環境影響評価に着手する旨の発言があったとも聞いており、そうなりますと、これから四年ほど先には奈良市附近駅の位置が決まってくることとなりますので、まさに本県のリニア中央新幹線誘致にとって非常に大事な時期に入りつつあると実感をいたしております。

そこで、荒井知事にお伺いします。

リニア中央新幹線については、国の財政投融资を活用することにより最大八年間前倒しされ、早ければ二〇三七年に全線開業する見通しとなるなど大きく前進してきていると認識しておりますが、リニア中央新幹線奈良市附近駅の設置により期待される奈良県への効果と、誘致に向けた県の取り組み状況についてお聞かせいただきたいと思っております。

（中略）

以上で、壇上からの質問を終わります。ご清聴ありがとうございました。（拍手）

◎知事（荒井正吾） （登壇） 二番池田議員のご質問にお答え申し上げます。

（中略）

リニア中央新幹線の駅の設置についての効果と、これまでの誘致に向けた取り組み状況についてのご質問でございます。

リニア中央新幹線の整備の目的は、一つには、東西大動脈の二重系化を図り、国土軸を分散させるリダンダンシーの考え方が取り入れられていることが一つあると思います。一つの災害で国家機能を麻痺させないという考え方でございます。

二つ目には、これまで振興のおくれた地域の活性化を図る、高速鉄道の便益を均てんさせる目的があると思います。国土の軸を利用して地域の発展を促す均衡ある国土の発展を目指すものと思われます。そのようなことは、国家的見地に立ったプロジェクトということでございますので、全国新幹線鉄道整備法、法律に基づいてJ R東海さんがみずからの資本で整備される形になっているところでございます。

このように、国土の第一の軸を外れた第二の軸をつくるという構想でございますので、奈良県のような第一の軸から外れた地域を発展させる新たな可能性が期待されるところでございます。これまで新幹線の駅も空港もない本県にとって、経済の発展の可能性、また、交流人口の拡大など新しい効果が期待される交通インフラと考えております。

特に、私は、第二の国土軸のリニア中央新幹線は、大都市間を結ぶだけでなく、中間駅が結構な田舎を、長野にしろ甲府にしろ岐阜にしろ、田舎を通るものでございますので、大都市と田園を結びつける効果がある、奈良もその一つであると思いますが、これまで、そのような構想の軸はなかったわけでございますので、東海道メガロポリスのように、連たんして町をつくるというだけでなしに、大都市の住民が田園に行って癒される、田園で知的な能力を上げて大都市に行くといったような、日本ならではの、できる新しい国土、あるいは人材づくりに寄与する可能性があると思ひ、その点を国の会議などで強調をしてきているところでございます。

リニア中央新幹線の奈良市附近駅の意味でございますが、本県のゲートウエーとしての役割を担うものでございますので、域内交通との結節性の確保というのは重要でございます。また、玄関口でございますので、今までにない、どこの駅ですかと聞かれるようなありきたりの駅ではない、奈良らしい品格のあふれた玄関口としてふさわしい魅力のある駅になればと願っております。

また、このような高速鉄道は大きな人材、あるいは知的な資源と結びつく可能性がありまますので、先端的で高度な知識関連の産業、研究所、学術機関、オフィスなどが大規模に集積して高度なサービスが行き届いたまち、奈良県の言葉でA Iタウンと呼び始めておりますが、そのようなまちになればと願っております。

こうしたまちづくりの具体的な検討や結節性を確保するための計画的な整備を進めるためには、駅位置とルートの早期確定が必要でございます。三重・奈良・大阪ルートを前提として、奈良県、三重県、大阪府が早期確定の要望活動等を実施してきておりますが、今後とも、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行っていただきたいと思っております。そのため、誠実で信頼関係に基づく協力連携関係をJ R東海と自主的に進

めているところでございます。

加えまして、増加するインバウンド観光需要と外国人労働者の域内各地域との往来の円滑化のためには、海外との接続、国際空港との接続、結節性の強化がこれから重要でございます。奈良市附近駅と関西国際空港を直結するリニア中央新幹線の新しい支線ともなる、空港線ともなる新幹線の構想について具体化に向けた検討を行っているところでございます。二十分で結ぶことは技術的に可能でございます。

いずれにいたしましても、リニア中央新幹線を活用した奈良県の地域振興には地域の自前の発想と自助努力は不可欠でございます。議員お述べのように、二〇三七年に見込まれる全線開業と、これに伴う奈良市附近駅の設置を本県がさらに大きく飛躍する全く変わった奈良県に発展するチャンスと捉え、二十年後の本県の姿を見据え、本県のこれまで持っております独自の資源を最大限に活用するという観点で戦略的な地域づくりができればと願っております。

私に対する質問は以上でございました。ありがとうございました。