

◆三十九番(小泉米造) (登壇)議長のお許しを得ましたので、質問をいたします。

リニア中央新幹線の全線同時開業と奈良駅設置について、私は積極的な推進の立場から、知事にお伺いをいたします。

リニア中央新幹線については、昨年五月に国土交通大臣が、奈良市付近を主要な経過地とする概算事業費九兆三百億円の整備計画を決定し、JR東海に建設の指示が出されました。これを受けてJR東海は、現在、東京・名古屋間の環境影響評価手続を進めているところですが、名古屋開業は今から十五年後の二〇二七年、大阪開業はそれからさらに十八年おくれることの二〇四五年と、二段階での整備を計画しております。

東京・大阪間を六十七分で結ぶリニア中央新幹線の整備効果は、東京・大阪間の全線が開業されてこそ、その効果が発揮されるものであり、十八年おくれというのは、関西経済の発展を妨げかねないものであります。

先月、大阪で開催されましたリニア中央新幹線大阪開業早期化シンポジウムで、日本総合研究所の寺島実郎理事長が、日本経済の停滞を打開するかぎを握るのは交流と移動で、東京・大阪間をできるだけ速やかに開業すべきだと指摘しています。日本経済全体の発展という観点からも、大阪までの同時開業はぜひとも必要ではないでしょうか。

昨年十一月に、JR東海がリニア中間駅の建設費を全額自社負担とすることを公表し、それ以降、県内のリニア中間駅の誘致に関する新たな動きとして、二月に大和郡山市長が、三月には生駒市長が、駅設置に関する要望書を奈良県知事に提出されたところであります。

このようなリニア中間駅を取り巻く新聞報道等もあり、県北部地域におけるリニア中間駅に関する関心は、徐々に芽生え始めつつありますが、県内全域に浸透するまでには至っていない感じがしております。

私の地元大和郡山市では、市内への駅誘致の運動組織体として、リニア中央新幹線中間駅の大和郡山市への建設促進期成同盟会が先月末に立ち上げられ、今月の市定例会には、リニア新駅誘致関連の補正予算が計上され、八月八日には市民運動として盛り上げを図るためのシンポジウム・決起総会の開催が、やまと郡山城ホールで予定されているところであります。

このような市民の盛り上がり原動力となり、県内全域にリニア中央新幹線に対する理解と関心が高まるとともに、県内リニア中間駅についての議論が深められていくものと大いに期待をいたしているところであります。

そこで、知事にお伺いをいたします。

まず、東京・大阪間を全線同時開業するためには何が課題となっており、どのように対処していく必要があるとお考えでしょうか。

また、奈良市付近とされている新駅設置について、今後、どのような選定作業とスケジュールで進め、いつごろまでに新駅の場所を決める必要があるのか、お聞かせください。

◎知事(荒井正吾) (登壇)三十九番小泉議員のご質問がございました。

リニア中央新幹線についてのご質問がございました。

再三、今議会でもご質問を賜ったものでございますが、昨年五月、国土交通大臣がリニア中央新幹線の営業主体及び建設主体としてJR東海を指名し、建設指示がなされました。JR東海が建設をみずからするというところでございます。

JR東海としては、まず名古屋まで建設し、その後、大阪開業を目指す二段階方式を採用ということでございますが、その理由についてでございますが、安全、安定輸送と競争力の確保に必要な投資をする一方、安定配当を継続するという観点から、長期債務残高を過去の経験値から五兆円内にとどめる必要があるという計算をされております。JR東海は、国鉄が解

体されるときに多額の国鉄の債務を背負い込んだ経緯がございます。

国の整備計画では、東京・大阪間の建設費用概算額が九兆三百億円でございます。全線同時開業に向けた資金のスキームが大事でございますが、東京・大阪間の全線同時開業と、奈良市付近への駅の早期設置につきましては、この資金スキームをどのように確立してもらうかということが大事でございますので、県といたしまして、国、JR東海に対して、いろんな要望をしていきたいと思っております。

駅の位置につきましては、先行する名古屋以東、東京・名古屋間におきましては、環境アセスメントの手続が始まっておりますが、三キロメートル幅の概略ルートの上に、概略の駅位置が直径五キロメートルの円で示されております。既存鉄道や高規格道路に近接した交通結節性の高い場所に駅位置が設定されているのが現実でございます。

JR東海には着工がおくれたにしても、開業が同時となるよう、早期の環境アセスメントの手続に着手するよう、要望をしております。リニア中央新幹線がもたらす便益が東京・名古屋だけでなく、名古屋、伊勢、またこの紀伊半島、また県内に広く均てんされる場所に、早期に駅位置が確定されるよう、最大限の努力をしてみたいと思っております。

現在、大和郡山市、生駒市から駅設置の要望をいただいておりますが、奈良県の将来にわたる大事な決定事項でございますので、客観的なデータを積み重ね、広く県民のコンセンサスを得て県としての候補地を決定していきたいと考えております。

◆三十九番(小泉米造) それぞれ、ご答弁ありがとうございました。

リニア中央新幹線の問題でございますけれども、同時開業というのは非常に、関西地域からは声が強く出ております。もちろん、いろんな各種団体もそういう声が高いわけでございますけれども、一番ネックの問題を今、知事からご答弁があったわけでございますけれども、やはり、そのお金をどうするかと。資金をどうするかという問題ではないかなと思っております。

私は、先ほどから答弁を聞いておりますと、いわゆる国から、あるいはまた税金から援助してもらうのは、JR東海は非常に困るような感じをしているという話なんですけれど、過日の新聞に、実は自由民主党のリニア中央エクスプレス建設促進の議員連盟がございました。それが東京の本部で行われたわけでございますけれども、そのときに、これはどうも会議の中ではなしに、いろんな記者との話の中で出たような話もあるんですけれども、こういうことが書いてあります。

全線開通により、大阪・東京間の飛行機利用が激減し、伊丹空港が関西国際空港へ統合されると想定、国有地である伊丹空港跡地の売却益を充てられるなど、そういう案が示されたというふうになっているわけです。

つまり、国の土地である伊丹空港を売却をして、その益をリニア中央新幹線のところに充ててはどうかというような案もあるわけでございますけれども、そういった働きかけは、やはり財源を一応、確保しながら、さらにそれをリニア中央新幹線を建設する費用に充ててもらってはどうかという運動を、やっぱりしていく必要があるのではないかなと、こう思ったりいたしております。

そういう点で、知事としての見解がありましたら、少しお聞かせ願えたらありがたいと思うところでございます。

◎知事(荒井正吾) 同時開業に向けて、JR東海に何か手が差しのべられないか、特にJR東海が同時開業できないというのは、資金が、借金を五兆円以上ふやしたくない、バランスシート上のポジションをよくしたい、これは株主がおられるので、そのバランスを悪化したくない、こういうことでございます。

自由民主党の議員連盟の会議に私も出ましたが、バランスシートの資金のポジションの課題でございますので、ある知恵も申し上げたんですが、JR東海の人はその知恵は要らんと、

余計なことを言わんといってくれと強くおっしゃいましたので、それ以後、多少のアイデアはあるんですが、一切、申しておりません。

それほど強い行政介入の拒否の姿勢がございますので、そのうえで、どのように同時開業が達成可能か、同時開業した方が、JR東海の営業のポジションはよくなるということはよく承知をされております。東京・名古屋間よりも東京・大阪間の方が、飛行機のお客は東京・大阪間しかないわけでございますので、東京・名古屋間を開業したら、のぞみは名古屋発ですかと言って聞いているんですが、なかなか営業の体系としては難しい体系になろうかというふうに思います。

東京・名古屋間のお客さんというのは、そんなに現実でも多くないわけでございますので、東京・大阪間が営業的には望ましいということは、JR東海さんもよく承知しておられるように思います。

資金のポジション、バランスシートをどうするかというのは、なかなか株主配当、あるいは資産の位置づけ等について、経営の根幹に触れることですので、あまり多くを言うチャンスはなかったという事情でございます。

国の税金、あるいはいろんな融資についてのアイデア、税制のアイデアもあるんですけども、もう少し検討、あるいは様子を見ないといけない面もあるのかなというふうに思っているところでございます。