

◆三十六番(新谷紘一) (登壇)同僚議員のご配慮、議長のお許しをいただきまして、質問をさせていただきます。

リニア中央新幹線の早期同時開業に向けた取り組み強化について、お伺いいたします。

昭和三十九年、ちょうど東京オリンピックの年に開通した東海道新幹線は、日本の高度経済成長を加速させ、日本を大きく変えました。その後、バブル経済の崩壊などを乗り越え、引き続き、我が国の発展に大きな役割を果たしております。

一方で、東海道新幹線と対をなす新たな国土軸として、東海・南海地震などの災害への備えや、そのバイパスとしてリニア中央新幹線が計画されました。この件は、過去何度も質問してまいりましたが、故・鍵田忠兵衛県議も昨年九月定例県議会で取り上げられましたが、昭和四十八年奈良県選出の新谷寅三郎運輸大臣の時代に、奈良市を経過地として、私の記憶では技術面などをクリアしながら、総工費三兆円、東京・大阪間を約一時間で結び、着工後は七、八年で完成するという計画でありました。

この計画を受け、奈良県では、知事を会長とする建設促進期成同盟会を結成、県議会でも議長を会長とする建設促進議員連盟を結成するなど、県民を挙げて長年にわたり活動を行ってまいりました。

また、東京、神奈川、山梨、長野、岐阜、愛知、三重、奈良、大阪の駅が設置されるルート上の九都府県選出の国会議員からなる国会議員連盟も結成され、私もその総会に参加したことを覚えております。

しかし、いよいよ建設に向かって具体的議論が深まってきた昨年の夏、奈良で開かれた時局講演で野中広務氏は、リニアは奈良を通らない、リニアの奈良駅はないと断言されました。そんな中、昨年十一月にはJR東海が中間駅の地元負担をなくし、すべてJR東海が負担することを表明されたところであります。私は、今日までの粘り強い官民挙げての長年の運動が実ったものと考えます。

しかし、突然、ことし二月になって、京都府の山田知事が京都ルートを提唱したことは、今までの経過を無視した不自然きわまりないことであり、言語道断であります。国会議員による建設促進議員連盟にも入っておらず、京都府議会による建設促進議員連盟も結成されていない状況など、リニア中央新幹線の建設促進運動にかかわることがなかった京都府が、中間駅の費用負担がなくなるや否や、京都府に駅を設置すると表明したことについては、道義的にも考えられないことであります。リニア中央新幹線はバイパスとしても計画され、東海道新幹線とは別ルートになることは当然のことでありましょう。

ただ、ありがたいことに京都府知事が京都ルートを提唱した直後、当事者であるJR東海の山田社長は、リニア中央新幹線のルートである奈良市付近には、京都駅は入っていないとの会見での表明は大変重いものであると考えます。今までの経過からして、奈良に駅が設置されると信じてやみませんが、現状はどうなのか、知事にお伺いをいたします。

また一方で、東京・名古屋間の開通、その後に大阪開通を目指す二段階整備が表明されました。東京・大阪間の同時開業があつて初めて初期の目標が達成され、特にその効果が最大限、発揮されるものであります。いよいよ二年後の着工時点では、東京・大阪間の同時開業並びに中間駅を決定しておくべきでありましょう。改めてこの点についても知事の所見をお伺いいたします。

また、奈良駅については、私は利便性や経済面、観光面など総合的な観点からの判断が必要であり、特にJRや近鉄の鉄軌道が交わる総合駅が一番望ましい姿だと考えます。このことは、JR東海に決定権があることと思いますが、お考えをお聞かせください。

◎知事(荒井正吾) (登壇)三十六番新谷議員から私には、リニア中央新幹線のご質問が

ございました。

リニア中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法という法律に基づき、整備されるものでございます。東海道新幹線とともに東京・大阪間の国土軸を複線化、二重系化して、災害などへの備えとするリダンダンシーと呼ばれる保障の確保の観点から、ルートはできる限り東海道新幹線と離すことが望ましいとされているものでございます。

議員、ご紹介がありましたように、昭和四十八年には基本計画で奈良市付近が明記され、その後の地質調査等が実施され、昨年五月には国の交通政策審議会の答申を経て、国が奈良市付近を主要な経過地とする整備計画を決定されたものでございます。

京都府の山田知事が、京都ルートをその後、提唱したことにつきましては、JR東海の山田、同じ山田でございますが、社長が会見で、京都駅というのは無理があり、法に基づいて奈良市付近をルートとして整備すべきという考え方を表明されました。これは、これまで法に基づき国や鉄道事業者、沿線都府県など、関係者が長年にわたって積み重ねてきた経緯を踏まえられたものであり、全く本県と同じ考え方でございます。

新幹線停車駅や空港などの交通機関のいわゆる国土軸から外れてきた県が三県ございますが、その三県の一つである本県にとりまして、リニア中央新幹線は大きな前進でございますが、現行ルートが決定された意義や観光面や経済の一層の振興の観点からいたしますと、大阪、東京同時開業が本当に望まれるところでございます。

二段階整備がJR東海から表明され、東京・名古屋間を先行整備するため、現在、名古屋以東において環境アセスメントが実施されておりますが、たとえ着工がおくれても開業は同時となるよう願っているところでございます。

名古屋・大阪間ルートや駅の位置などの早期確定について、関係者に要望を行っております。その中の一環といたしまして、本年四月に開催されました紀伊半島知事会議においては、三県アピールを採択して、本県及び三重県とともにルートから外れる和歌山県も加わって、ルート整備を要望したものでございます。

駅につきましては、リニア中央新幹線を通じた交通アクセスの向上により、交流人口の拡大が見込まれます。各地からの来訪者が県全体、関西各地にスムーズに移動できる鉄道アクセスのよい総合駅が望ましいと考えます。

既に決定がなされた東京・名古屋間の中間駅の決定にあたりましては、県の役割が極めて大きかったのが実情でございます。JR東海も県の役割に大きな期待を寄せていただいております。

今後は、法の精神に基づき、早期に駅位置が確定され、リニア中央新幹線の早期全線整備がされるよう、これまで以上に大事な時期になってまいりましたので、取り組んでまいりたいと思う所存でございます。

ご質問ありがとうございました。