

平成24年 12月 定例会(第309回) 阪口議員

◆四番(阪口保) (登壇)生駒市選出、無所属の阪口保でございます。

リニア中央新幹線の間接駅の設置位置についての質問であります。

本年九月十日、荒井知事と県内市町村長が意見交換をする市町村長サミットが開催されました。市町村長サミットでは、生駒市の山下市長と大和郡山市の上田市長が中間駅の誘致をアピールされました。生駒市の主張は、一つは、中間駅設置の効果を最大限に発揮するためには、関西第二の玄関口になる必要があること、そのためには、駅から十キロメートル圏域の人口は、生駒駅約百二万人、大和郡山駅約七十九万人で、人口の多い生駒市の方が第二の玄関口にふさわしいというものです。二つ目は、関西文化学術研究都市高山地区第二工区は、名古屋と新大阪をほぼ直線で結ぶルート上に位置し、そのため所要時間が最短であること。そして、三つ目が、既存鉄道駅との結節については、JR東海が山梨県、長野県、岐阜県での中間駅で、結節を最優先せずに、さまざまな状況をかんがみてルート設定をしているというものでした。このサミット後、知事は、生駒市と大和郡山市以外の市町村長に、プレゼンテーションに対する意見や望ましい設置場所などについてアンケートを採られました。アンケートは、本県が候補地を絞り込む際の参考にされると思うのですが、しかし、この時期に生駒市か大和郡山市かのどちらかに絞る手法は拙速であります。その理由は、JR東海の意向、県民の要望、経済波及効果、奈良市の誘致に向けての動向などを十分に踏まえ、検討していくべきであると考えからであります。

そこで、まず一点目として、中間駅設置の位置について、JR東海が地元は何を求めているのか申し上げます。長野県での事例を挙げますと、県が要望したルートと違うルートに決定、駅も長野県の設置位置の要望と違う場所に設置されることになりました。その後、JR東海は、二〇一一年十一月二十一日、東京・大阪を結ぶリニア中央新幹線の計画で、六つの中間駅の建設費用約五千九百億円を全額自己負担すると表明をしました。また、JR東海からリニア中央新幹線の沿線各県に対し配布された中央新幹線の間接駅の建設費負担についてという文書では、地元自治体の役割は、全国新幹線鉄道整備法に基づく用地取得をはじめ、工事促進への協力と県全体の発展につながる施設の整備という二項目であります。この二項目については、確かに地元市町村の取りまとめを依頼されています。しかし、駅位置の決定そのものに関しては、何らJR東海は県に依頼していないわけでございます。つまり、長野県を参考事例にし、また、JR東海が中間駅の建設費用を全額自己負担することをかんがみれば、県が取りまとめた位置を採用せずに別の位置に決める可能性もございます。そこで、少しでも県の意向を反映させるためには、事業主体のJR東海との調整が必要であって、JR東海の意向を踏まえなければ、要望が結果的に意味をなさないことにつながります。

二点目は、県民の意見集約の必要性についてです。知事が採られました市町村長のアンケートでございますが、市町村には人口三十六万六千人の奈良市もあれば数百人の村もあり、市町村長の意見が即県民の意見ではないということでございます。これについては、県民の要望も聞いていただく必要がございます。

三点目は、リニア中間駅を中心としたまちづくり、土地利用の計画、土地利用による経済波及効果などの調査が全くされておられません。

四点目は、生駒市、大和郡山市、奈良市の候補地の地質や遺跡出土の可能性、駅ができた場合の景観に与える影響についても全く調査がされておられません。

五点目は、奈良市におかれましては、最近、リニア中央新幹線誘致の組織を設置し、誘致の活動を始めておられますが、候補地をどこにするのか、いまだ決めておられないようであります。奈良市の候補地が未定では、先ほど述べました調査実施そのものができません。

私は、以上述べました理由で、この時期に急いでリニア中間駅の設置位置を取りまとめることは拙速であると考え、本件に対する知事の対応に生駒市選出の県議会議員として疑義を

呈したいと存じます。そこで、今後も現在の手法で進められていくのか、知事の所見をお伺いします。

◎知事(荒井正吾) (登壇)四番阪口議員から、私に対しまして二問ご質問がございました。

リニア中央新幹線の間接駅の設置位置についてのご質問でございます。生駒市のご意向を背景にご質問されたものと理解いたします。

リニア中央新幹線の整備につきましては、ルートや駅の設置位置を決定していくためには、リニア中央新幹線の特長、環境、建設コストに加えまして、土地利用の状況、駅の隣接施設や広域的利用促進のための施設の整備、旅客需要や結節性、駅設置に伴う効果など、さまざまな観点からの調整、検討が必要になるものでございます。最終的には、建設主体及び営業主体であるJR東海が、さまざまな調整・検討を行い、決定することになりますが、JR東海のみで進められるものではなく、土地の取得のあっせんなど、全国新幹線鉄道整備法に基づく役割や、駅周辺やアクセス整備などのための土地利用の計画や、施設の整備、地域振興策の策定の調整など、県もさまざまな角度からの調整をしながら協力して進めていくことになるのが通例でございます。

そもそもリニア中央新幹線の整備は、全国新幹線鉄道整備法にのっとり進められますが、その目的のうち、最重要であると考えておりますのは、地域の振興でございます。地域の振興やまちづくりの観点を無視した駅設置を行いますと、例えば、利用旅客も少なく、駅周辺も開発が進まないままの駅をつくることとなり、県全体の発展に役立たない結果となるばかりか、鉄道自体の経営にも影響を与えることになると思います。JR東海は、中間駅を一県に一駅設置することとしておりますが、県内では複数の市から設置要望が県に提出されております。新しいリニアの駅が県全体の発展につながる駅位置となるよう、県が地域振興の観点からJR東海に意見を申し上げ、そのため県内のさまざまな意見を聞いていくことは当然の役目だと考えております。

今回の市町村長への意見照会では、各市町村長は、新駅設置に当たっては、県全体の発展のための観点を重要視してほしいと思っておられることがよくわかりました。県といたしましては、今後の地域の発展のためには、できるだけ早い時期に駅位置の決定が望ましいと考えておりますが、現在、JR東海は、名古屋以東の環境影響評価手続きを進められている状況であり、名古屋以西の駅位置の決定はまだ先になる見込みでございます。しかし、新幹線も空港もない本県にとりましては、リニア中央新幹線中間駅の設置は、県の経済産業の発展、県民の生活の向上に大きな影響を与えます。このため、駅をどこに設置するかを決めるに当たっては、県全体の発展のあり方を考え、駅周辺のまちづくりのほか、必要な道路や鉄道などのアクセスをどう整備していくかなど、リニア中央新幹線中間駅を県土発展のために役立てる方法について、十分な時間をとって考え、しっかり準備をしていく必要があるものと思います。このような考えから、中間駅の候補地の確定に向けて、県としては、まず中間駅に関する旅客需要予測やアクセス性などの調査を実施するとともに、県内においてさまざまな検討をし、議論を深めながら、JR東海と協力しながら調整を進めていきたいと考えております。

なお、議員お述べになりました長野県のケースでございますが、私は議員の解釈と違う考えでございます。長野県内のルートにつきましては、北ルート、南ルート、中ルート、大変地域性のある意見の違いが県内にありまして、県はJR東海と何度も念入りに調整をされたと聞いております。県の意向を無視してJR東海が強引に決めたわけではないことを申し添えさせていただきます。

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。

◆四番(阪口保) 再質問をいたします。

要望として、リニア中央新幹線中間駅のところは知事とは考え方が異なるようでございますが、今後ともご議論よろしく願いいたします。それと、行政委員の報酬については、一定の評価をいたしております。今後また、ほかの自治体の様子等を見ていただいて、ご検討をよろしく願いします。