

◆二十二番（神田加津代）（登壇）議長のお許しをいただきましたので、ただいまから一般質問をさせていただきます。

まず、リニア中央新幹線についての質問でございますが、これにつきましては、私たち自由民主党の代表質問で新谷議員がしっかりと質問をしていただいたんですけれども、また後ほどご報告申し上げますが、私も国土交通省の方へ要望活動に行っていましたので、その報告も兼ねて質問をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、知事にお伺いします。

ご承知のとおり、リニア中央新幹線は、昭和四十八年十一月十五日に、国が全国新幹線鉄道整備法に基づいて基本計画を決定したのがその始まりです。

基本計画では、今ある東海道新幹線のバイパス路線としての機能を持たせ、主要な経過地として甲府市附近、名古屋市附近とともに奈良市附近が明示されました。

バブル経済の崩壊等により、リニア中央新幹線の構想は一時期頓挫するものの、再び輸送量が増加に転じたことなどから、JR東海はリニア中央新幹線の整備を本格化させ、平成十九年十二月、自己負担を前提とした整備推進を表明し、平成二十二年四月には、平成三十九年に東京一名古屋間を、その十八年後の平成五十七年に名古屋一大阪間を開業すると表明いたしました。それまで、リニア中央新幹線の建設に消極的な姿勢の国は、この発表を機に平成二十三年五月、リニア中央新幹線を基本計画から整備計画に格上げし、JR東海を建設・営業主体として指名し、建設を指示したところです。

国の整備計画でも、主要な経過地として奈良市附近が盛り込まれたことから、奈良県地域づくりにとって大きな転機になると考えられ、中間駅の誘致が至上命題となったわけです。

一方、リニア中央新幹線に関する京都府の動きは、平成二年に京都府中央リニアエクスプレス推進協議会が設立されていましたが、目立った活動はありませんでした。しかし、JR東海が自己負担による建設を発表した直後の平成二十一年、京都経済同友会がリニア中央新幹線の京都乗り入れを提言したのを機に、京都府が庁内に検討委員会を設置し、平成二十四年から、経済効果の優位性などを理由に経過地の再検討を求めているところです。

リニア中央新幹線が奈良県経済の活性化、地域振興の起爆剤となる観点から、東京一大阪間の全線同時開業と駅の早期の一本化は、何としても実現しなければなりません。

そのため、私は本年三月二十七日から二十八日にかけて、安井議員を団長として井岡副議長そして宮木議員ともどもに、国土交通省の高木副大臣、土井大臣政務官、瀧口鉄道局長を訪ね、奈良市附近を経由地としたルートと東京一大阪間の全線同時開業の二項目の要望書をお渡しいたしました。その後、国土交通省の担当課長及びJR東海の担当部長等との勉強会で、私たちの思いをいっぱいいろいろ質問いたしました。

なお、申し添えますが、この要望活動に際しましては、参議院議員の堀井巖議員、そしてまた田野瀬太道議員、そして小林茂樹議員にも大変お骨折りをいただいたことを申し添えておきたいと思っております。

その私たちのいろいろな質問の中で、奈良市附近駅が消滅し、大阪まで直行することはないのかとの質問に、地域振興の観点から、奈良市附近駅がなくなることはない。東京一大阪間を結ぶ大動脈を二重化する方針だが、京都に近づくことにならないかとの問いに、東海道新幹線が開業して五十年になる。補修などの問題もあり、リニア中央新幹線にバイパス機能を持たせる意義は、阪神・淡路大震災でも経験してきたと応答されました。

このやりとりでは、奈良市附近駅の優位性は保たれているように見えますが、当初の計画が政治決着によりほごにされるケースは、これまでも何度も起こっていることであり、奈良県が一致団結して事に当たらなければなりません。

とりわけ中間駅の設置場所については、複数の自治体が名乗りを上げていますが、早急に一本化し、JR東海が決定しやすい環境をつくるべきと考えます。

東京一大阪間の同時開業について、自由民主党の超電導リニア鉄道に関する特別委員会で、名古屋一大阪間を政府の資金で整備した上でJR東海に譲渡し、元本だけを返済させる案が決議されていますが、政府の鉄道関連予算が年間約一千億円程度で、その約七割を整備新幹線に充てている現状では、特例措置を講じない限り、東京一大阪間の同時開業など夢物語に終わってしまうのではないのでしょうか。

この件は、私たちに本質的な問題を問いかけていると考えています。たとえ公共交通にかかわっていると見ても、一民間会社であるJR東海の経営方針が、日本経済及び関西発展の浮沈にかかわることの是非が問われているのではないのでしょうか。

東京一大阪間の同時開業の鍵は、本音では国の介入を避けたいJR東海が決断しやすい環境を、国が整えられるかどうかにかかっていると思います。奈良県としても、同時開業に向け、どのような協力体制ができるのか、県内中間駅の一本化とあわせ、知事の所見をお伺いいたします。

◎知事（荒井正吾）（登壇）二十二番神田議員のご質問がございました。

私に対しましては、リニア中央新幹線についてのご質問でございます。これまでの経緯について正確にお述べになりまして、その上で、地元の協力体制をどのように構築するかというご質問でございます。

奈良県にとりましては、大変極めて重要なプロジェクトでございますが、とりわけ、奈良市附近駅の確定ということと同時開業という二つの課題がございます。

このリニア中央新幹線につきましては、最近の活動状況になりますが、本年四月十八日に奈良市内におきまして奈良県期成同盟会総会を開催いたしておりますが、それを受けて、六月四日には東京都において沿線九都府県共同で期成同盟会総会を開催いたしました。この九都府県の長年やっております期成同盟会総会は、関西では三重県、奈良県、大阪府だけでございますので、京都府は入っておりません。これからも入らないように希望しております。その総会の決議を受けまして、要望書を太田国土交通大臣へお届けして、本県の立場もほかの県の知事さんと同じくお伝えをしておるのを恒例にしております。

全線の同時開業につきましては、国が資金を調達してJR東海に無利子で貸し付け、東京一大阪間の同時開業を凶るという竹本委員長のご提案もございしますが、JR東海が健全経営の範囲内で全額自己負担で行うというのが今のJR東海の立場であり、国もそれを前提にしております。建設主体でございますJR東海の意味を尊重しなければいけない、その上での国の支援措置のあり方という多少難しい課題がございます。

また、ルートや中間駅の位置につきましては、奈良県は極めて関心が深いわけですが、建設主体でございますJR東海が調査・検討を行い、決定するという事になっております。そのために環境影響評価の進められる必要がございますが、その過程でリニアの技術的制約、地形、地質や環境要素による制約などが判明してまいりますので、ルートにつきましてはおのずから絞り込まれてくるのが通例でございます。

本県の対応でございますが、一日も早く名古屋一大阪間の環境影響評価手続に着手していただきたいということと、その上で奈良・三重ルート及び奈良市附近駅を早期に確定していただきたいという思いを強く持っております。ルートと駅が確定いたしますと、地元の準備も先行的に行えと私は考えております。また、三重・奈良ルートが決まらないと、なかなか先の延伸の勢いもつかないわけがございますので、このルートにより東京一大阪間の全線同時開業を凶る。三重・奈良ルートにより同時開業を凶るということが奈良県の大基本としております。これらにつきまして、三重県や両県の関係経済団体とともに連携して、今後とも引き続き、国、JR東海に対し強く訴え続けていくとともに、利害の反する近隣の団体とは強く対峙をしていきたいというふうに思っております。

また、このリニア中央新幹線の建設に当たりましては、実際上の問題が生じてまいります。大きな問題として四つございしますが、必要となる建設用地の取得の問題でございます。二つ目はトンネルの残土の処分でございます。トンネルばかりでございますので、たくさん土が出てまいります。その処分地の問題。工事費は、その土の処分の仕方、工事費の増嵩が決まる、上下が決まると言われているほどでございます。三つ目は駅前広場の整備、まちづくりということでございします。四つ目は結節性の確保、交通アクセスの課題というふうにございします。地元と密接した課題でございます。

これらの課題は、地元となる地域に対して、JR東海はさまざまな協力を期待されております。これらのごとに関する協力体制、受け入れ体制づくりも、地元の対応として重要な課題と思っております。奈良県といたしましても、具体的にどのような協力や受け入れ体制の準備ができるのかを先行的に研究を進めているところでございます。

ご質問の答えは以上でございます。

◆二十二番（神田加津代） どうもお答えいただきましてありがとうございました。

このリニア中央新幹線についてはいろいろございしますが、やっぱり一番は中間駅の一本化ということ、一本化にしていくには、環境影響評価というものがまずあって、それからということ、今までも聞かせていただいていたんですけども、国土交通省の後、山梨県の方へ行ってきました。山梨県も四つの市がうちへうちへと手を挙げておられたそうで、各市長がいろいろと調査、協議をして二つに絞って、そして県と独自にどこが中間駅とし

平成26年 6月 定例会（第315回） 神田議員

ていいのかということ随分調査されて、JR東海に示されたと。そこが今決まってる場所になったということも聞かせてもらいました。詳しくは報告書に書いておりますけれども、そういうこともできるんだとしたら、奈良県もそういう方向は考えておられるかどうか、もしご所見があればお聞きしたいと思います。

また、そういうところへ、県の担当課の方がまた勉強しに行っていて、少しでも早く奈良県の中間駅も一本化することが大事だと思いますので、もしお考えがあればお聞かせください。

いろいろと、先ほども知事の答弁の中では沿線の各府県との協議会もしているということなので、もう既にそういうことはご承知の上だとは思いますが、お聞かせいただきたいと思っております。

◎知事（荒井正吾） JR東海とどのように話をして奈良市附近駅を確定すればいいのかという追加質問でございます。

山梨県の例を挙げられましたが、四つを地元の方で、県が主導になって決めてこれでやってくださいという一方的ではなしに、その過程でいろいろ協議を内々進めておられたと思います。

奈良県も四つでございましたが、今、一つ落ちて三つになりました。自然と山梨県のようになれば、それにこしたことはないわけですが、JR東海から見た駅設置の関心は、工事費と、工事費の節約になるかというのと工事の難易度、土地の取得あるいはその他の地元の協力など、工事費にもはね返るわけですが、工事費を随分気にされてるというふう聞いております。工事費が思わぬことで増嵩しないような仕組みといえますか、協力体制というのも大事かと思っておりますが、駅の間駅設置においても、JR東海の関心はそこに集中される。もちろん結節性とか営業というのはとても大事なことでございますが、ともかく大阪まで早くたどり着きたいというのが基本的なリニア中央新幹線構想の考えであるように思います。中間駅はできるだけうまく工事ができるように、そのためには、早く環境影響評価についての内々の協議でも始まれば、いろんな意見交換ができるのと思っておりますが、JR東海はやはり財務の関係を一番気にされております。東京一名古屋までの財務の一つの一区切りとその後のバランスということになりますので、早くつくることに大変抵抗がございます。ただ、早く中間駅を決めてもらったら、地元の協力体制が、いろんな、駅前を早くつくるとか、工事のしやすいような出入り口、くいを、進入口をつくるか、土捨て場を見つけるとか、いろんなことが協力の仕方のできるものと思っておりますので、その駅の設置場所に精力を使ってるよりも、駅の設置が決まって、駅のその工事をどのように用意するかということに地元が精力を使えるようになれば、進捗は随分著しくなると私は思っております。

JR東海とのまた忌憚ない意見交換をしていく機会があればと願っているところでございます。

◆二十二番（神田加津代） ありがとうございます。

私が言うまでもなく、いろいろと心得ていただいているということで、今後、しっかり見守っていきたいと思っております。ありがとうございます。終わります。