

◆三十六番（新谷紘一）（登壇）議長並びに同僚議員のご配慮をいただきまして、自由民主党代表質問をいたします。

まず、リニア中央新幹線についてですが、私は、昭和五十四年に三十七歳で県議会に初当選をさせていただいた際、地元支援者の方々からお手紙をいただき、足元を見詰め、こつこつと一步一步山を登る姿は、理想・夢を実現する早道であり、山をおりる姿は慢心者の姿であると教えていただきました。以来、この山を登る姿を座右の銘にして、今日まで歩んでまいりました。

また、一步一步踏み締めて頑張っている姿は、まさに人づくりにも通じるものであります。

さらに、たぎる情熱、誤らない判断、将来に対する責任、三つを政治信念として取り組んできたところであります。

リニア中央新幹線の建設促進についても、将来に対する責任を果たすためにも、山を登る姿を原点に、着実に進める必要があると考え、二十六年前の昭和六十三年以来、これまで七回本会議で取り上げさせていただきました。

また、平成元年十二月開催された本会議で、提案理由を説明したリニア中央新幹線の建設促進と奈良駅設置に関する決議が、全会一致で採択をされたところであります。

奈良県では、知事を会長とするリニア中央新幹線建設促進奈良県期成同盟会が昭和五十四年に設立され、また、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県、愛知県、三重県、奈良県、大阪府とリニア中央新幹線のルート上の九都府県選出の国会議員からなる議員連盟も当時結成をされ、その総会にも参加をいたしました。最近では、平成二十四年に設立された三重県・奈良県リニア中央新幹線建設促進会議にも出席をさせていただきましたが、一方、本年三月には、県議会の自由民主党議員団において、ルートや全線同時開業について国土交通省への要望活動を行い、山梨県でリニア中央新幹線の駅予定地の視察を行っていただきました。

さらに、五、六回、地元支持者とともに山梨県にあるリニア中央新幹線の実験線で当時最高速度四百四十三キロメートルを体験し、リニア中央新幹線の早期実現を夢見たことを覚えております。

昭和四十八年に奈良県を通る基本計画は、当時の新谷寅三郎運輸大臣のもと、建設費が概算で約三兆円、着工後七、八年で完成するという計画でありました。

先般、平成二十三年に政府において整備計画が決定され、建設費の概算も約九兆円、名古屋までの開業時期が平成三十九年、大阪までが平成五十七年となっております。

現在は、名古屋以東において環境影響評価が進み、JR東海は、今年中の工事着工を目指していると承知をしております。

知事はじめ関係者のご尽力により、リニア中央新幹線の建設促進に向けた動きが加速しており、夢が現実のものとなってまいりました。

また、リニアの技術は、もともとアメリカにおいて先行しておりましたが、その後、日本の技術力が高まり、ことしの四月、国賓として来日されたアメリカのオバマ大統領に対して、安倍内閣総理大臣がJR東海のリニアの技術を提案し、売り込むまでになってきております。

自由民主党超電導リニア鉄道に関する特別委員会においては、全線同時開業に向けて政府の財政支援等を求める決議がなされ、川崎二郎衆議院議員が会長となる、自由民主党大阪一名古屋一東京間リニア中央新幹線同時実現を目指す議員連盟においても、資金面でJR東海を支援することで東京一大阪間の全線同時開業を目指す動きとなってまいりました。

東京・名古屋・大阪はJR東海が負担し、中間駅の建設費は地元負担とされ、地上駅なら約三百五十億円、地下駅なら約二千二百億円となっていました。この巨額の費用をJRが負担すると表明した途端、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ます。

国会議員による議員連盟にも参加せず、これまでリニア中央新幹線の建設促進運動にもかかわってこなかった京都府が中間駅の設置を表明したことは道義的にも考えられないことであります。

ことし三月に、京都ルートは八百十億円の経済波及効果があり、三重・奈良ルートの約二倍であると公表しましたが、そもそも国がリニア中央新幹線の整備計画を決定するに当たっては、起こってはならないことでありますが、大災害時の観点から東海道新幹線とでただけ離すことが重要であり、二十回の審議の結果、基本計画と同様、奈良市附近が主要なルートとして決定されたものであります。

加えて、このリダンダンシーの観点から、国の国土強靱化基本計画においても、リニア中央新幹線の整備推進が位置づけされたところであり、

東京―大阪間の全線が整備されることにより、その効果は最大限に発揮されるものであり、大阪府の経済効果調査でも、奈良県を経由するルートを前提に、東京―名古屋間のみの開業よりも、東京―大阪間の全線開業の経済効果が一・四倍大きいと報じられているところでございます。

なお、佐藤会頭をはじめ、大阪商工会議所も三重・奈良ルートを協力すると表明されているところであり、本年四月に開催されたリニア中央新幹線建設促進奈良県期成同盟会の総会では、奈良市附近駅の早期確定と三重・奈良ルートによる早期の全線同時開業を目指し、一致団結して取り組んでいくことを確認し、私が万歳三唱の音頭をとったところであり、

リニア中央新幹線のルートは、そのほとんどが大深度法の適用を受けるため、環境影響評価への影響は少ないと考えます。環境影響評価の手続がなされていないからといって名古屋―大阪間のルートや駅が決定できないという、問題を先送りするやり方には私は納得できません。

本県選出の高市早苗衆議院議員が会長を務める自由民主党政務調査会においても、国費を投入することにより早期の全線開業も提案されており、スピード感を持って建設すべきであります。今後は、これまでの国における基本計画、整備計画の経緯を踏まえ、京都府も協力していただき、全線同時開業に取り組んでいただきたいと思います。

そこで、私は将来に対する責任を果たすためにも、JR東海が工事着工する本年中に、東京―大阪間の全線同時着工、同時に開業すべきと考えますが、また、生駒市、奈良市、大和郡山市が駅設置について手を挙げておりますけれども、早急に一本化すべきと考えます。これらについて知事のお考えをお伺いいたします。

◎知事（荒井正吾）（登壇）三十六番新谷議員のご質問にお答え申し上げます。

第一問は、リニア中央新幹線についてのご質問でございます。同時開業、奈良市附近駅の設置についてのご質問でございます。

まず、リニア中央新幹線の全線同時着工についてでございますが、工事着手は環境影響評価、工事实施計画の申請、その認可といった手順を踏んで行われることになっております。

また、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―大阪間の同時開業を凶るというご提案もございますが、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整備の前提になっております。建設主体でありますJR東海の意味を尊重しなければならないわけでございますが、本県といたしましては、三重県や両県の経済団体とも連携して、引き続き国、JR東海に対し、全線の同時開業を訴えてまいりたいと考えております。

次に、奈良市附近駅の確定に向けた取り組みについてでございますが、リニア中央新幹線のルートや駅位置については、建設主体でありますJR東海が調査・検討を行い、決定することになっております。環境影響評価の手続を進める過程で、超電導リニアの技術的制約や、地形・地質や環境要素による制約などによって、おのずと絞り込まれてくるものと考えております。

このため、一日も早く、名古屋―大阪間の環境影響評価手続に着手し、奈良・三重ルート、奈良市附近駅を確定するよう、三重県や両県の経済団体とも連携して、引き続き国、JR東海に対し、奈良県の立場を強く訴えてまいりたいと思っております。

また、リニア中央新幹線の建設に当たりましては、いろいろな課題があります。必要となる建設用地の取得やトンネル残土の処分、駅前広場の整備、交通アクセスの確保などがございます。地元となる地域に対してさまざまな協力がJR東海から期待されております。受け入れ体制づくりも重要な課題になってきております。本県といたしましては、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、先行的に研究を進めてまいり所存でございます。