

○西野委員 大体同じようなことだとは思いますが、要は何が言いたかったかというのと、一つのコンパクトシティができます。その周りに、当然、まだまだネットワークを張りめぐらさぬといかぬということもあると思いますね。

だから、そういう中で、今大臣いみじくも御発言いただきましたけれども、人口減少の中でどうやって創生をしていくかという中で、僕はやはりネットワークの構築というのがすごく大事だと思います。よく、人口が減ってくるんだから公共事業なんてもう要らないというような議論をされる方がおいでですけども、僕は逆やと思っているんですね。人口が減ってくる中で国益を維持していこうと思うと、一人一人の国民の生産性を上げていく以外はないわけですよ、誰が考えても。

生産性を上げていくには、僕は大きな要素が二つあると思っていまして、一つは教育です。もう一つは、やはりインフラの整備を通じて一人一人の生産性を上げていくということが僕はすごく大事だと思っています。

そこで、本題のリニアに入ろうと思ったら、あと五分しかないんですが、リニアモーターカーの話もしたいんです。

これは先ほども議論がありましたけれども、地域と地域をネットワーク化していくという中で、もう大臣御案内のとおりでありまして、東京一名古屋だけのリニアであれば、その波及効果というのが東京一名古屋間もしくはその本当に周辺にごくごく限られるというような、コンサル会社のそういう調査の報告書にもあります。それを大阪まで同時開通をすることができれば、例えば都市でいうと、関東の方であれば栃木であったりとか、また西の方でいくと福岡、九州エリアまでリニアの経済の波及効果が広がるというような、これは調査で出ているわけでありまして、これは、皆さんもそのことについては理解をいただいているところだというふうに思うんです。

一方で、これはJR東海が自己資金でやっていく事業でありますから、なかなか、このリニアを開通させた後には長期債務がJR東海だけで五兆円を超えるような状況になるということで、これにある程度めどを立てないと次の事業ができないという中で、東京一名古屋間開通後十八年たって大阪までできるのかなというような状況になっておりますが、これがやはり同時開通でないと経済の波及効果もないというふうにも言われています。

あわせて、東京一大阪をリニアで結ぶことができれば、今一番、羽田、込んでいますよ。僕は飛行機を利用しますが、大体、羽田を飛び立つときに待たされたりとか、伊丹から羽田に来るときに羽田の上空でぐるぐる回ったりとかします。込んでいますからね。そういう一番の羽田のラッシュの原因になっている羽田—伊丹線が、リニアに恐らく吸収されるんですね。そうすると、その枠があきます。そうすると、国際線とかに振り分けることができますから、そうすると、単にリニアを引いたという経済の波及効果だけでなく、これはオリンピックとかも直近に控えているわけですので、より大きな効果があるというふうに思っております。

ぜひこれは何としても同時開通を目指して頑張るべきだと思うんですが、もう一度、大臣のお考えを伺いたいと思います。

○太田国務大臣 東京一名古屋間は四十分、そして大阪まで行きますと一時間強で結ぶということは、三大都市圏の人の流れを劇的に変えるということで、国民生活や経済活動にも大きなインパクトを与える事業だというふうに私は思っています。

この事業は、JR東海が、民間企業としての経営の自由や投資の自主性、こうしたことの確保を貫徹することを原則のもとに、全額自己負担で整備するという意向を示したことを受けて、建設の指示を行ったということです。

JR東海は、このような前提に基づいて、財務や現場の工事の見通しをも踏まえて、東京一名古屋間の開業目標を三十九年、二〇二七年、こう設定して、大阪までを平成五十七年、二〇四五年と設定している、これは事実のことです。

大阪までをもっと急げ、あるいは同時開業というお話があるわけで、私もそうした要望については、これは大阪だけの話じゃなくて、日本経済全体にとって大事なことだという御指摘もいただいたりしているところでありますけれども、この件に関しては、今申し上げたような経緯もございまして、現在の建設主体であるJR東海の見え方もよく踏まえていく必要がある、このように認識をしているところでございます。

○西野委員 安倍総理が、岩盤規制に穴をあけるんやというぐらいのことをおっしゃって

187-衆-国土交通委員会-2号 平成26年10月15日

いるので、はっきり言って、JR東海なんて民間企業といっても半官企業みたいなところがあるわけですから、これぐらいの企業にしっかりと主導をいただく。もっと言えば、JR東海、JR東海とお話しになっていきますけれども、これは別に国でつくったっていいわけですね。国でつくって、あとはJR東海に任せるとかいう方法もありますし、SPCをつくってとかいうような話をされている方もおいでですけれども、いろいろな手段があるというふうに思いますので、本当に意気込みを持って、やるんだという気持ちを持っていただければ、これはできないことではないというふうに思っております。

きょうは、東大阪の、私の敬愛する大先輩の北川副大臣もおいでいただきましたし、また、きょうは午前中大変お疲れであったと思いますが、大塚政務官もきょうお越しいただいています。大阪のお二人でございますので、ぜひこの点について意気込みを伺って、もう時間でございますので、私の質疑を終わらせていただきたいと思います。

○今村委員長 では、短くお願いします。

○北川副大臣 はい。

きょう、朝も井上委員に対して答弁をさせていただきました。

まさしく東京―大阪を一挙に開通する、これにこしたことはない、私は全くそのとおりだというふうに思います。これは、私、大阪出身ですけれども、大阪の一議員としてではなく、やはり国家戦略としてしっかりとそういう進め方をすべきかなという思いはしているんです。

しかし、本事業をJR東海の民間企業として実施していかれるということであり、全額自己負担ということがあります。そういう中で、やはりJR東海としっかり今後とも話し合いをしていかなければいけないというような思いがしておるわけでございます。

○今村委員長 簡潔にお願いします。

○大塚（高）大臣政務官 はい。

お答えをいたします。

委員の御指摘は本当に手前どもの考えと全く同じでございます。先ほど太田大臣がおっしゃられましたとおり、日本のためになるというようなことでございます。しかし、現在の建設主体はJRであるという考え方を踏まえていく必要があるというふうに考えております。

以上でございます。

○西野委員 ありがとうございます。