

○辰巳孝太郎君 東京を中心にした大規模再開発を推進する政策こそが、私は、東京一極集中を加速させてきたというのは、これはもう明白だと思います。

加えて、品川の再開発は、これはリニア新幹線の始発駅ということで更に熱を上げておられます。東京都は元々作っていた品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドラインというのを作り直して、国際競争力の強化ということで力を入れております。政府も、国家戦略特区として更に規制緩和を進めよう、推進しようとしているわけでありまして。

このリニア新幹線なんです、国交省が今年の七月四日に取りまとめた国土のグランドデザイン二〇五〇には、リニア新幹線が東京、名古屋、大阪を六十七分、約一時間で結ぶことによって、スーパーメガリジョンを形成するということとなっております。これ、六千万人の一大都市圏ができるということなんです、これはとてつもない規模の都市圏でありまして、これはもう世界トップであります。ちなみに、世界第二位となるのが中国の広州で三千二百三十万人、もう断トツのトップであって、日本の国民の半分がこの三大都市圏に集中すると、そういう都市圏ができるということでありまして。

私は、十月十六日の国土交通委員会で、このリニア新幹線の建設に伴うストロー効果、ストロー現象ですね、これの検証がされていないのではないかということをして厳しく批判をいたしました。このストロー効果というのは、例えば東海道新幹線の開通によって、従来でいえば六時間ほど掛かっていた東京一大阪間を三時間以下に短縮するという事で、大阪でも本社を置いていた企業がどんどん東京の方に本社機能に移していったと、こういうこともあるわけでありまして。

石破大臣にお聞きしたいんですよ。リニアの新幹線、この整備によってストロー効果、ストロー現象ということになれば、更に東京一極集中が進むということにはなりませんか。

○国務大臣（石破茂君） 国交大臣おいでですが、御指名でございますのでお答えいたします。

それは、地方がそこだけ、ここだけというものをつくらないと、そうなります。ですから、先ほどお答えをいたしました、ほかの委員の御質問に、高速交通体系が整備されたことによって衰退したところは山ほどあるのであって、高速交通体系が整備されれば栄えるというのは、それは幻想でございます。

ただ、それを生かした町づくりというものをやれるかやれないかは地方に懸かっているのでありまして、また委員は今御指摘にはなりませんでしたが、リニアの意義というのは多分にあると、非常に災害に対して強い乗り物であるということ、そしてまた東海道新幹線に仮にダメージが生じたときにそれを代替する、そういうような機能も持つものでございますし、そのリニアが走るということになれば、例えば羽田でありますとかあるいは伊丹でありますとか、そういうところの更なる活用の仕方というのはあるはずでございます。ですから、負の面ばかり着目していても仕方がないのであって、正の面を生かすつつ、負の面をいかにして消すかということは、地域がどれだけ再生するかに懸かっていると私自身は認識しております。

○辰巳孝太郎君 大臣がおっしゃっているのは、地域に、例えばそこにはないもの、そこにはない人をつくるということというのは、例えば大都市と地方との関係でいえば、確かにそういう面は一面あるかもしれませんが、私が言っているのは、東京、名古屋、大阪なんです。これ、それぞれもう十分な都市機能を備えた大都市なんです。それを、じゃ、どうするかといえば、これリニアで六十分で結ばれるわけです。そこでそれぞれの特色だということも言っても、ストロー現象、ストロー効果が起こっているんじゃないかと、これちゃんと検証するというのは大事なことだというふうに思っているんです。

災害に強いという話がありましたけれども、私、決してそうは思いません。リニアは直線五百キロを出すということで、例えば中央構造線なり様々な地震の恐れがある地域などをそのまま突っ込んでいくわけですから、私は決してそうは思いませんし、いわゆる二重系化ですね、代替ということではありますが、これはJR東海自身が様々な工法を用いてこれから五十年、いや最大で百年ぐらい、今の橋などの大規模改修をやっていけばもつんだということも葛西会長も言っておりますから、そういうことも当たらないということも言っておきたいと思っております。

私、驚いたのは、例えば第二回国土のグランドデザイン構築に関する有識者懇談会にお

いて、JR東海の葛西会長がストロー効果は生まれないと、こう発言したことを、国交省はそのまま国土のグランドデザイン二〇五〇でもストロー効果が起きないという根拠にしているわけですね。これ有識者といっても、葛西会長は当事者ですからね、その人の言うことをそのまま載せていくと。私は、このリニアが東京一極集中を更に加速させることとなるんじゃないかということ、検証もされておりませんし、このことを非常に政府関係者などが楽観的に捉えていることに警鐘を鳴らしておかなければならないということをおっしゃりたいと思います。

ストロー効果以外にも問題はたくさんあるんです。リニアの中間駅の設置についてお聞きしていきたいと思っております。本当に地方の活性化につながるのかということをお伺いしておく必要があると思っております。

リニアの建設に伴う地方負担について具体的に聞いていきたいと思っておりますが、リニア新幹線の事業費は総額九兆一千億円ということなんです。JR東海が全額負担すると言われております。しかし、国や地方自治体の負担がないのかといえば、そうではありません。御存じのとおり、品川―名古屋の間に中間駅が、神奈川、山梨、長野、岐阜と、各、一県一駅ずつ造られるということになっております。

元々この駅の建設費用については、JR東海は地元負担を予定して、このときは、一つの駅につき、大体地上の駅は三百五十億円、地下の駅、これは二千二百億円掛かると、こういうことを言っておりました。ところが、二〇一一年の十一月にはこの方針を変更いたしました。JR東海の負担で駅の建設をすることになりました。ところが、JR東海は、こうなったときには建設費は徹底して圧縮すると、従来の形にとらわれずに、大胆に効率性と機能性を徹底して追求したコンパクトな駅を目指して、建設費ばかりでなく開業後の運営費も圧縮すると、こう発表をしたわけでありまして、

どんな駅かということで、皆さんのお手元に資料をお配りをさせていただきました。駅にあるのは、改札とホームとトイレとエレベーターとエスカレーターだけです。切符の販売機も切符を売る社員もおりません。

国交省に確認しますけれども、こんな新幹線の駅はほかにあるんですか。

○政府参考人（藤田耕三君） 既存の新幹線の駅につきましては、切符の売場が設置されていないあるいは駅員が配置されていないという駅は存在しないものと承知しております。

○辰巳孝太郎君 ですから、JR東海は、自社が駅を造るということになったら、徹底的にコストを削減して必要最小限度の駅を造ろうとしているわけでありまして、

標準的な駅からコンパクトな駅にすることで、じゃ、一体費用は幾らぐらい削減されるということになるんですか。

○政府参考人（藤田耕三君） 駅の整備費用につきましては、先ほど御指摘のとおり、平成二十一年十二月に、JR東海が、いわゆる中央新幹線の標準的な駅については、地上駅は約三百五十億円、それから地下駅は約二千二百億円という値を公表しております。その後、二十三年十一月に、自らの費用負担により中間駅を建設するという方針をJR東海が発表いたしました。その際には、全般的に徹底した建設費の圧縮を行ってコンパクトな駅を目指すという方針を公表したところでございます。

本年、工事実施計画を私ども認可をしたわけでありまして、その中央新幹線の建設費、品川―名古屋間、四兆百五十八億円とされております。それにつきましては、この四兆百五十八億円の建設費の中には、これは土木構造物の関係分でございます。駅を含む開業関係の設備の建設費は含まれておりません。駅につきましては、今後申請される開業関係設備を含む工事実施計画の中で示される予定となっております。いわゆる標準的な駅の費用と、それからコンパクトな駅の費用、この差というのは現段階では明らかになっておりません。

○辰巳孝太郎君 削減される額は幾らかと聞いたんですけど、それ幾らなんですか、削減される額。

○政府参考人（藤田耕三君） 御質問の趣旨は標準的な駅とそれからコンパクトな駅の差ということかと思っておりますけれども、そのコンパクトな駅の費用というものが示されておられませんので、その差は現段階では明らかになっていないということでございます。

○辰巳孝太郎君 分からないということを一言で言うていただければいいわけですね。一方で、事業について検討した国の審議会ではどのような駅を造ることを想定してきたのかということなんですが、国土交通省の鉄道局は、二〇一一年二月の小委員会で報告をしております。整備効果拡大のために駅に期待される役割として、地域の玄関口としてふさわしい魅力のある空間の創造ということで挙げております。これ改めて政府に聞きますけれども、JR東海が整備する予定のコンパクトな駅は、皆さんがおっしゃる、こうした魅力のある空間を備えた駅になるんですか。

○政府参考人（藤田耕三君） 御指摘の魅力ある駅空間の創造と、この項目につきまして、審議会の中で、リニアの駅の機能の検討に際して、一つの参考事例として事務局が示したものでございます。JR東海におきましては、中間駅についてはコンパクトな駅というイメージを公表しておりますけれども、地元が併設したいと考える設備につきましては地元等の負担を前提に検討するという方針を示しております。このため、中間駅の具体的な整備につきまして、JR東海と各地元自治体が地域にふさわしい駅となるように今後検討を進めていくことになるものと考えております。

○辰巳孝太郎君 JRが示しているのは駅の中に待合室も造らないと、こういうことなんですね。つまり、一丁前の駅にしようと思えば、必ず地元の負担が必要ということになってまいります。じゃ、地元の負担、どれぐらい掛かるんですか。

○政府参考人（藤田耕三君） 具体的な地元の負担につきましては、今後JR東海と地元がどのような機能を備えるかということと協議してまいりますので、その中で決まってくるものと考えております。

○辰巳孝太郎君 どれぐらい掛かるか分からないと。住民にはそれも明らかにされておられませんので、何か報道でもJR東海が全額負担という話がよく出ていますけれども、ちょっと私、それ違うんじゃないかなというふうに思っております。駅だけではありません。駅の周辺整備やアクセス道路の整備の費用は、これ地方自治体が行うということになります。そうなれば、地方だけの負担ではなく、交付金などで国の税金も投入されるということになります。駅以外の駐車場、駅前広場、アクセス道路などが予定されているこれらの関連事業費について、国と地方自治体の負担というのはどれぐらいになるというふうに政府は見込んでおりますか。

○政府参考人（藤田耕三君） 駅周辺の整備につきましては、各沿線の自治体がそれぞれ駅をどのように活用するのかといったようなことを主体的に検討した上で計画に基づき進めるべきものと考えております。それぞれのプロジェクトにつきまして、それによって地方負担は異なってまいります。それぞれいろいろな既存の補助制度等を活用しながら、地域にふさわしい駅となるように地元において検討を進めていくことになると思いますので、現在の段階で、費用負担の割合、これはその結果次第であるということになると思います。

○辰巳孝太郎君 長野県では、長野県リニア活用基本計画というのを策定しております。新駅の周辺整備、高速道路と駅を直結させる、スマートインターチェンジを設置する、その上、高速道路の通行止めにも対応できるように並行する国道百五十三号線も整備するということとしております。これでどれぐらい掛かるのかというのは、国の補助金も含めて五百億から七百億円の関連道路整備ということになるわけですね。ここで石破大臣にお聞きしたいんですけれども、リニア中央新幹線の整備に伴い、駅の周辺整備やアクセス道路の整備で地方自治体がどれだけ負担する予定か、また、その負担が地方の財政や経済、そこに住む住民、生活にどのような影響を与えるのか、きちんとこれ、検討、議論するべきではないかと思っておりますけれども、どうでしょうか。

○国務大臣（石破茂君） そのリニアに当たりましてはいろんな議論があるということは  
ページ(3)

当然のことでございます。

リニアがもうとにかく東京からあつという間に大阪まで行くのは、大阪まで延伸すると話ですが、結構なことですが、今委員が御指摘の問題、駅といっても、要は入口があるだけの話ですから、駅自体は地下奥深いところにあるんでしょうし、そこにおいて人あもないわ、切符も売らないわというのとはよく私は分からないんですけど、それをあとともう自治体が負担しなさいということになると、それがかなり深いところにありますから、相当の御負担になるんでしょう。そしてまた、駅といっても入口があるだけの話なんですから、その上に構造物を建てるとすればかなりの負担になるんだと思います。ですから、そこは自治体がどれだけの負担をするか。JR東海というのはかなり財政的に豊かな部類なのではないかという印象は持っていますが、そこはもう実態が反映するような形でJR東海とお話合いともなるのかもしれない、それは所管外でございますので、国交省においてよくJR東海とお話しになることだと思います。

あわせて、そういう物すごい速いものができるかと、在来線、要は今の東海道新幹線が在来線的な、そういうような役割ということになるんだと思います。そして、今の在来線はまた別の位置付けになるのだと思っております。今の東海道新幹線の在り方、あるいは今の東海道線の在り方というものをどうするのか、そういうものは地方の発展という意味において、リニアをいかにして最大限に活用するかということは考えていかねばならない。所管外でございますが、感想めいたことを申し上げて恐縮です。

○辰巳孝太郎君 私が言いたいのは、こういった整備費用が過度な負担となって、結局後世にツケを、自治体の財政を悪くして回すことになるのではないかと、これでは地方の活性化にはならないだろうということを言いたいわけでありませう。

第六回中央新幹線小委員会でヒアリングをされましたけれども、その中で藻谷浩介氏がこういうことをおっしゃってはありますね。岐阜羽島の駅や米原、三河安城などに代表される駅周辺区画整理には経済的な成功例というのはなかったと、それでも駅が郊外地に設置された場合には、周辺で大規模区画整理や過度の都市機能整備は行うべきではないと、こういう話をされているわけでありませう。

しかし一方で、各自治体で様々な計画というのが策定をされているということでありませう。

山梨県の横内正明知事自身がこう言っておりますね。二月二十四日、衆議院の予算委員会の地方公聴会で、リニア駅周辺整備やアクセス道路の費用についてこう言っております。本県の財政能力をはるかに上回る多額の資金を要すると。こうして国の交付金による支援などを求めております。この整備費用が多額になり、地元負担、国民負担が膨大になるということは私は明らかではないかと思っております。

藻谷氏は、それだけではありません、今国交省が推進しているコンパクトシティの関係についても、非常に意味深いこともおっしゃっておられます。藻谷氏は、途中駅は現存する在来線への併設とすべきだと、こういうふうに言っているんですね。つまり、新しいところに駅を造ると、結局その地域を郊外拡散型のものに変えてしまうというのが理由でありませう。

ところが、甲府も長野も岐阜も、既存駅の併設ではなくて、比較的人口が少ないところに行けるんですよ。実は、在来線の甲府駅、今ある甲府駅は既に、今ですよ、総事業費三百六十億円の区画整理、これ進行中でありませう。ところが、リニアの新駅というのは、この在来線の甲府駅から南に八キロ離れたところに造られるんですね。その結果、甲府駅と新駅を結ぶために、一キロメートル当たり五億円から七億円も掛かるバス専用レーン、BRTの設置が計画をされているわけでありませう。

国交大臣にお聞きしますけれども、新たな都市拠点をリニアの中間駅でつくってしまったら、今国交省が推進するコンパクトシティにも反するんじゃないか、どうでしょうか。

○国務大臣（太田昭宏君） 国交省がグランドデザインの中で言っておりますコンパクトシティ・プラス・ネットワーク、高次地方都市連合、連携革命、こうしたことは、これからの国土づくりの基本的な物の考え方の言わば基軸という理念的なものも含めて、そういう話をしています。

リニアというのは、かなりそうした全般的なものとは違っていると私は思っております。これは、その駅をどこに置くかということについては、地元の皆様も大変これに関与をされて、そして、リニアという性格上かなり真っすぐにこの路線というものがあるという状況

かと私は思います。中間駅を中心に新たな町が形成されるということにもなっていていきます。都市の機能をコンパクトに集約すると同時に、新しい拠点である中間駅と在来線等の既存の拠点の間のネットワークを確保することが重要であると私は考えています。

このように、新たな拠点となる中間駅を中心に今後どのようなまちづくりにしていくかということが、これはそれぞれにとっては非常に大事なことだと考えておりますし、中間駅を在来線駅と異なる場所に整備すること自体がコンパクト・プラス・ネットワークの考え方に逆行することにはならないと考えております。

○辰巳孝太郎君 私は、人口減少社会が来るということで、これ以上の都市のスプロール化に歯止めを掛けようというのがコンパクトシティの基本の理念ですから、これに明らかに反しているというふうに考えております。

これらのいわゆる過度な道路整備等々が開発も含めて行われるに当たって、じゃ、リニア新幹線をどれぐらいの人が利用するのかという、この需要予測というのが非常に大事になってくると思います。これがでたらめだったり、過度、過大なものであれば、開発事業そのものの正当性が問われてくるわけでありまして。

今日の資料の三枚目に付けました。中間駅に当たる各県がそれぞれの乗降客数についての予測を出しておりますけれども、これ見て私、面白いことに気付きました。リニアの定員は千人でございます。実は、これ全部足すとリニア新幹線一本につき千十四人が乗降するということになるんですが、朝から晩まで十八時間営業とすれば全ての便でこの数字になると、まあこれはなかなか考えられません。

東海道新幹線でも実際の座席利用率というのがありますが、これ直近の二〇一三年の四月から二〇一四年の三月で六三・五%なんです、六割しか乗っていないんですよ。仮にリニアの乗車率が同率だとすれば、山梨県での乗降客の割合というのは、六百三十五人中六三・五%ですから、三百四十二人ですから、五四%にもなるんですよ。つまり、中間駅ある中で半分以上が山梨で乗降するということになるわけですよ。岐阜県駅では二百七十八人ですから四四%が乗降するということになります。

石破大臣に聞きます。そもそも過大な需要予測だと私は思います。

○委員長（関口昌一君） 時間を過ぎておりますので、おまとめください。

○辰巳孝太郎君 これらの需要予測を基に都市計画が策定されて過剰な投資が行われれば地方の活性化にもつながらないというふうに思いますけど、どうでしょう。

○委員長（関口昌一君） 時間ですので、答弁は簡潔にお願いいたします。ルールは守りましょう。

○国務大臣（石破茂君） リニアというものが地方の活性化に資するように、これから様々な議論をしていかねばなりません。

○辰巳孝太郎君 ありがとうございます。