

◆二十三番(安井宏一) (登壇)議長のお許しをいただき、自由民主党を代表して質問をさせていただきます。

次に、リニア中央新幹線についてお尋ねします。

東京・大阪間を一時間で結ぶリニア中央新幹線は、奈良市付近を主な経過地とする整備計画が昨年五月に決定され、国土交通大臣から建設指示を受けたJR東海により、建設に向けた手続が進められております。二十一世紀の日本経済・社会を支える国家的プロジェクトとして、リニア中央新幹線の早期全線整備が望まれております。

現在、東京・名古屋間では、JR東海により環境アセスメントの手続が進められております。本年五月の山梨県を皮切りに、沿線の一都五県では、住民を対象とした事業説明会が開催され、二年後の着工に向けたつち音が、着実に響いてきている状況にあります。また、先日の報道でも、新型車両L0(エル・ゼロ)系車両が山梨県の実験線に搬入され、開業をにらんださまざまな検証がこれから始められていくとのことであります。

一方、JR東海の説明では、まず二〇二七年の開業を目指し、東京・名古屋間を先行開業し、その後十八年後の二〇四五年の大阪開業を目指し、名古屋以西の整備を行う二段階整備が表明されております。沿線地域に大きな経済効果をもたらすリニア中央新幹線は、東京・大阪間の全線同時開業があつて初めて、その効果が最大限発揮されるものです。この十八年間のブランクは、奈良県の経済にとって大きな影響を及ぼすことが懸念され、経済界とも連携し、このブランクをどうすれば縮められるのか、経済振興、企業誘致を進めておられる知事にとって、大きな課題ではないでしょうか。

着工が少しくれることとなつても、開業が同時となるよう、名古屋以東の先進地での取り組み状況も踏まえ、より強力に取り組みを推進していただきたいと考えております。

また、京都府が京都駅ルートを主張する状況も見受けられる中、整備計画で奈良市付近と明記されたと安心することなく、沿線各県に設置されたリニア中央新幹線建設促進期成同盟会、私も昨年、ことしと、東京での全国総会に参加しましたが、沿線各県と足並みをそろえ、特に奈良県と同じ状況にある三重県との一層の取り組み強化も必要と考えているところであります。

私も議員として、名古屋以東で進められております環境アセスメントの手続など、ルートや駅位置決定に至るプロセスについて確認し、三重・奈良ルート及び奈良県内の中間駅誘致について、積極的に協力をさせていただきたいと考えております。

さらに県内の状況に目を向けますと、九月に開催された市町村長サミットでは、誘致活動に取り組んでいる大和郡山市、生駒市から、それぞれの候補地の状況及びその誘致理由について説明がなされました。私も出席させていただきましたが、まだまだこれからさまざまなデータを比較検討し、奈良県にとってふさわしい駅位置はどこか、議論を煮詰めていく必要があると感じているところでございます。

県では、今後の参考とされるため、市町村長への意見照会をされ、その結果を先日、市町村長サミットで報告されました。その意見照会の結果、奈良市長が奈良市への中間駅誘致を表明されるなど、これまでの大和郡山市、生駒市に加え、三市が中間駅誘致に名乗りを上げる状況となっております。さらなる対応が必要となる中で、市町村長サミットなど、さまざまな機会に意見の集約を行っていくことは、ぜひとも進めていくべきで、県には、市町村の取りまとめ役として、さらに議論を深めていただくことを期待いたします。

市町村長の意見集約の結果を発表されましたが、その結果をどのように生かしていくのか、お聞かせください。さらに、奈良市が新たに中間駅誘致に名乗りを上げられましたが、今後、中間駅の候補地の絞り込みをどのように行っていくと考えているのか、お聞かせください。

◎知事(荒井正吾) (登壇)二十三番安井議員のご質問がございました。お答え申し上げます。

リニア中央新幹線の今後の対応についてのご質問がございました。お答え申し上げます。

リニア中央新幹線の整備は、JR東海が、全国新幹線鉄道整備法に基づきまして、国から建設主体及び営業主体に指名されるとともに、建設の指示を受け、進められております。

したがって、リニア中央新幹線のルートや中間駅の位置は、この法律に従ってでございますが、JR東海が、リニア中央新幹線の特性、環境、建設コストなどの観点から、さまざまな調整、検討を地域の主体を含めた関係者で行って、同法にのっとり、建設主体、営業主体として、最終的に決定していくことになると考えています。

一方、県の役割でございますが、県には、JR東海より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、駅に隣接する施設や、広域的利用促進のための施設など、県全体の発展につながる施設の整備の推進について、市町村の取りまとめをお願いされている状況でございます。

また、県は、全国新幹線鉄道整備法の目的でもございます、国民生活領域の拡大、また、地域の振興などに資するためにも、県全体の地域行政の問題として地域振興策の調整など、必要な措置を講じていく必要があると思います。

これらの観点から、県は、中間駅の決定に当たりましては、県内の市町村の窓口としてJR東海と調整する役割があると考えているところでございます。

全国に、空港も新幹線駅もない、残された三県の一つである本県におきまして、リニア中央新幹線という新たな国土軸につながるリニア中央新幹線中間駅は、観光や産業、あるいは県民の生活に大きな影響を与えます。奈良県の発展のために大きな役割を果たします。このため、県全体の発展やまちづくりを考える上で、駅をどこに設置するかを決めることは何より県政の発展のために重要でございます。

県として、今後の地域の発展のためには、早期に中間駅の候補地が決定されることが望ましいと考えておりますが、JR東海は名古屋以東の環境評価手続を進めているところであり、それを優先したいというお考えでございます。名古屋以西の駅位置の決定に当たっては、もうしばらく時間がかかる見込みであります。

本県では、大和郡山市、生駒市から駅設置要望が出されました。九月の市町村長と県のサミットにおきまして、二市から取り組み状況の報告をしていただきました。また、二市の取り組み状況に対しまして、他の市町村に意見照会をいたしまして、その結果を十一月二十七日の市町村長サミットで報告いたしました。今後の検討材料としたいと思っております。この意見照会の結果は、県全体の意見の方向性を示す貴重なデータであると考えております。

一方、奈良市でございますが、リニア推進室を立ち上げ、検討を開始されたと聞いております。今後、奈良市の意向を本県のリニア中央新幹線中間駅の決定の際、どのように扱うかにつきましては、奈良市の動向を見ながら対応について判断していきたいと思っております。

県の今後の作業につきましては、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進めることにしたいと考えております。

さらに、名古屋以西に位置する三重県とも連携し、早期整備に向けた取り組みを進めたいと考えております。十月二十二日には、共同アピールを採択いたしました。十二月下旬には、東京において、両県の知事と経済団体の代表者の四者で、国等への要望活動を行う予定をしております。

議員お述べのように、整備計画において、奈良市付近が主要な経過地として確定いたしました。三重・奈良ルート及びリニア中央新幹線の中間駅の早期確定に向け、県は市町村を包括する広域の地方公共団体として、JR東海と協力をしながら、整備を進めていきたいと

平成24年 12月 定例会(第309回) 安井議員

思っております。