

平成25年 2月 定例会(第310回) 小泉議員

◆三十九番(小泉米造) (登壇)議長のお許しを得ましたので、自由民主党改革を代表して質問を行います。

次に、リニア中央新幹線についてお尋ねをいたします。

一 昨年五月、国において決定されたリニア中央新幹線の整備計画には、奈良市付近が主な経過地となることが改めて明記され、新たな高速交通体系の駅が奈良県内に設置されることとなりました。

現在、東京・名古屋間の各都県では、住民を対象とした事業説明会が開催されるなど、営業主体・整備主体である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。さらに、山梨県内では、リニア実験線の延長工事が着実に進められており、これまでのさまざまな実験・検証に加え、今後、営業をにらんだ新型車両による最終的な検証がなされようとしております。

また、先月の日米首脳会談の場において、安倍内閣総理大臣から米国のオバマ大統領に、超電導リニア技術の米国への導入の提案がなされるなど、日本で、世界で、夢の新幹線と言われたリニア中央新幹線が、まさに実現に向けて動き出しております。

さて、私は、先月十四日から十五日にかけて、地域交通対策等特別委員会の一員として、現在着工に向けた環境アセスメントの手続が進められている神奈川県及び山梨県に赴き、リニア中央新幹線の実現に向けた各県の取り組みについて調査してまいりました。

特に、山梨県は、奈良県と同じく、新幹線の駅も空港もない、いわゆる国土軸から外れてきた県であり、リニア中央新幹線の間駅が設置されることに対する期待の大きさは、並々ならないものがございました。

山梨県では、県内の四地域が中間駅の候補地として名乗りを挙げ、その中から、技術的な設置可能性、利便性などの観点を考慮し、一地域に絞り込みが行われております。また、最終的に県において、用地確保の容易さ、駅設置に必要な基盤整備コスト、県内主要拠点へのアクセス、交通結節機能などを比較検討され、また県土づくりの観点からも総合的に検討を重ねられています。中間駅設置場所の合意をとりまとめて、JR東海に対し県建設促進期成同盟会としての要望書が提出されております。

そこで、奈良県内の状況に目を向けますと、昨年九月に開催された市町村長サミットにおける大和郡山市、生駒市の意見発表に続き、県では、今後の参考とされるため、市町村長への意見照会がなされました。そのことにより、新たに奈良市、天理市が中間駅誘致に名乗りを挙げられ、今年一月の市町村長サミットにおいて、両市からその考え方が披露されました。

一方で、各市町村長の意見照会では、多くの市町村長から、県全体の発展のための観点を重要視してほしいという結果が出ております。

各県に一駅設置される中間駅は、まさに県を代表する駅であるべきです。駅が設置される区域のみや既存の観光エリアなどが恩恵に浴するものではなく、県内を広く潤す位置に設置され、奈良県の秘めたポテンシャルを引き出す役割が望まれます。中間駅誘致に名乗りを挙げられた四市にあっては、単なる誘致合戦を繰り広げることなく、県全体の発展にどうつなげていくのか、真剣に検討していただきたいと考えております。

こういった状況の中、さまざまな機会に意見の集約を行うとともに、客観的なデータを積み重ね、リニア中央新幹線の奈良県駅の候補地を絞り込んでいくことは、市町村のとりまとめ役としての県の責務ではないでしょうか。

また、県では、三重県とともに、三重・奈良ルートをアピールされていますが、より強くアピールしていくには、リニア中央新幹線の奈良県駅の位置を示してアピールをしていく方が、より効果的ではないでしょうか。

そこで、知事にお伺いをいたします。

平成25年 2月 定例会(第310回) 小泉議員

県内四市が駅誘致に名乗りを挙げる中、速やかに県としての駅候補地を選定し、リニア中央新幹線の奈良県駅の早期実現を目指して強力な誘致活動を進めていくことが必要と考えますが、知事の所見をお聞かせください。

◎知事(荒井正吾) (登壇)三十九番小泉議員のご質問がございました。

リニア中央新幹線のご質問がございました。

議員が調査されました山梨県と奈良県は同じような境遇でございますが、新幹線も空港もないわけでございます。リニア中央新幹線の間駅の県内設置は、県の経済産業の発展、県民の生活の向上に大きな効果をもたらすと思います。県土発展につながる位置に駅が整備されるよう願います。先行整備されている名古屋以東の各都県の状況も把握しながら、しっかりと準備をしていく必要がございます。

県におきましては、各市のご意見を広く聞かせていただくため、昨年七月の市町村長サミットで大和郡山市、生駒市からの意見発表に引き続きまして、本年一月には、新たに中間駅の誘致に名乗りを挙げられました奈良市、天理市から意見発表をいただきました。また、市町村長へ意見照会、アンケートをいたしました。その中身は、県下一丸となる必要があるとか、県全体の発展、活性化につながる駅を整備すべきなどとの意見が大勢を占めております。県が市町村のとりまとめを行う重要性は、さらに高まっていると思います。

一方、県では、誘致活動を強力に進めるため、昨年十二月に三重県、奈良県の知事、経済団体、国会議員出席のもと、二回目の三重県・奈良県リニア中央新幹線建設促進会議を東京で開催いたしました。その後、両県が共同で、三重・奈良ルート of 早期実現と、リニア中央新幹線の便益が紀伊半島全体に広がるような交通結節性の高い位置に中間駅が設置されるよう、政府等へ要望活動を行いました。

中間駅の位置は、全国新幹線鉄道整備法に基づきまして、建設・営業主体でありますJR東海が最終的に決定していくこととなりますが、JR東海のみで進められるものではございません。例えば、山梨県では、県内で要望のあった四地域からの絞り込みが行われていますが、県が具体的な中間駅設置場所の合意を取りまとめ、JR東海に要望し、調整の役割を担っております。

県としては、中間駅の位置について、交通結節性が高く、発展性のある場所に設置されるよう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実施し、客観的データを県民に示すとともに、さまざまに検討し、議論を深めていきたいと思っております。また、JR東海とも協力をしながら調整を進めていきたいと思っております。

また、三重県とも連携して、名古屋以西についても早期に環境影響評価の手续に着手し、中間駅の概略位置が早期に確定されますよう、引き続き強力にアピールしていきたいと考えております。