



参考人は委員に対し質疑をすることができない」となっていますので、あらかじめ御承知おき願いたいと存じます。

それでは、まず森地参考人にお願いいたします。

○森地参考人 座ったままで失礼いたします。

こういうところで意見を述べさせていただくこと、大変光栄でございます。資料がたくさんございますが、時間が限られておりまして、飛ばし飛ばし御説明をしたいと思います。

まず、一ページ目をうらんください。

議論の前提でございますが、公共事業と民間がやっている事業では、おのずから議論の視点が違っているだらうと思います。特にリニア中央新幹線は、JR東海の純民間事業としてスタートし、その大阪延伸には社会的に大きな意義があるため、それを早期に実現するためのインセンティブ政策としての法改正であると理解しております。

意見の内容として、そこ下に書いてあります四点でござります。

二ページ目をお開きください。

日本と地域の活性化、特に、一時間圏に人口七千五百万人が存在しているという世界最大の都市圏形成がされる、この効果は大変大きい。

二番目に、都市間競争が大変激しくなる傾向がござります。例えば、アメリカで、GEの本社がコネティカットのファーフィールドからボストンに移転をいたしました。各州がとり合いをしております。アメリカ全体で人口が減っているのに、アメリカでも今回のセンサスで人口減少の都市問題が大変大きな話題になつていて、これは典型的な都市間競争でございます。トヨタの本社が豊田から京都に移ったようことで、大変驚いています次第でござります。

それから、二十年に及ぶデフレの長期不況への景気対策としての意義でございます。日本の景気

対策はどうちらかといふと単年度志向でございましたけれども、八〇年代、アメリカ、ヨーロッパで二十年間不況が起つたとき、最大の景気対策は当時民活と言つておりましたが、駅周辺開発でございました。我々も、二十年間を超えるデフレで、こういう事業が景気対策として大変意義があると思つております。

また、地域活性化の王道は圏域構造の改変でございまして、シルクロードとかローマ街道とか、文明とか経済構造の改革をもたらしたのは圏域構造の改革でござりますし、高速交通体系も同様に、そのこと自体よりも、圏域構造を変えたいといふのがそれぞれの意味ではないかと思つております。

新幹線は、整備決定時にはマスクミニ等で大変大きな批判がありますが、でき上がりながら批判があつたことを全く見かけません。珍しい事業でございます。

三ページ目に行ってください。

人々の生活にも大きなインパクトを与えることは当然でございますし、東海道新幹線の地域交通としての活用も期待されます。海外、国内観光客にとって、このリニア高速鉄道自身が大きな観光資源でございます。

また、災害に対する備え。東海道の大動脈が長期破断すると日本に壊滅的な打撃が及ぶ、こういふことがあります。

二ページ目に行つてください。

東海道新幹線の地域交通としての活用も期待されます。

五ページ目に行つてください。

大阪延伸の意義については、新幹線の時間短縮効果が在来線との乗り継ぎ区間に非常に大きくなります。

下のグラフ、少し小さくて恐縮でございます。

それから、鉄道技術の革新。世界にインパクトをえたもの、技術だけではないんですが、東海道新幹線、それから羽田の空港アクセス、これは世界最初の空港アクセス軌道でございます、それから、国鉄民営化に統いて、このプロジェクトが

そういうことになるのではないか。

四ページ目に行つてください。

リニア中央新幹線の経緯でございますが、実は私、実用化技術評価委員会の委員長を務めておりまして、この実用化に達したという決定をしたところの責任者でございます。当時を思い起こします

と、各専門分野の委員に、その会議だけではなくて、独自にチームを結成して、世界じゅうでこのシステムが心配だということが言われている全てに答えてくれ、その回答がちゃんと限りは私はゴーサインを出さない、こう宣言をいたしました。大深度トンネル、磁気影響、火災対策、ある

とがございました。それから、運営主体あるいは事業種別の議論もございました。これは実用評価委員会では別の部隊でございますが、東海道新幹線の線増事業としてこれをやるのか、あるいは中央新幹線の事業か、こういう議論があつて、結論的に後者に決まりました。

JR東海は民間事業を志向しましたが、ただ、投資可能限界から、東京一名古屋間を先行すると

いうことになりました。大阪まで行かない効果が非常に小さいではないか、こういうことで心配していました。

また、米国への輸出可能性という議論もございました。

それから、少し飛ばします。九ページ目でござります。

東京圏の人口は減少するというふうに社人研で推定をされてございます。実は、これは国調があ

るごとに推計してございますが、社人研の東京圏

あるいは東京都の人口予測、昔の人口問題研究所の人口予測は、ずっと間違い続きでございます。

東京圏の人口は減少するというふうに社人研で推定をされて

まいります。

品川への近接性は、以下のとおり、名古屋は熱海並み、大阪は静岡、浜松並み等でございます。

広島は、空港が遠いことであつて鉄道と飛行機が大体半々、鉄道がやや優勢でございますが、博多も広島並みの時間帯になるわけでございます。

十二ページをござんいただきたいと思います。これは東京へ観光に来る人が多い順に各県を並べたものでございます。一都三県は含まれてございません。

静岡のところ、一番左でございますが、一番上の赤いところは高齢層で、右の表がございますが、観光客の行動、観光で出かける人がプラスなのか、人口がプラスなのか、それから、活動量というものは一人当たりの観光量でございます。

ごらんいただきまして、高齢者は、人口も流動量も一人当たりの観光量もふえています。その下、就業世代、若年層は黄色でございます。つまり、人口が減つても、一人当たりはふえている、あるいは総量もふえている。東京に来る人は、ずっと全部ほとんど黄色でございます。

それから次、十四ページをござんいただきたいと思います。これは、東京への業務旅行、仕事目的のものでございます。これも、ござんいただきますように、ほとんどが黄色でございます。

それから、十五ページは、私事で東京へ来る人でございます。東京と地方の交通量というのは大体半々でございます。

そんな調子で、小さいので御説明は控えますが、下の、例えば福岡とかへ行つてあるところ、東京の欄を見ますと、これまた赤か黄色でございます。つまり、人口は、あるいは交通量は減らなりような状況に今あるということでございます。東海道新幹線は、実は十数年前、十年間ぐらい停滞した時期がございましたが、その後、ふえてございます。

こんな状況を申し上げて、私の意見といたしま

す。

○西鎌委員長 ありがとうございました。(拍手)

次に、中川参考人にお願いいたします。

○中川参考人 京都大学の中川でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

まず最初に、この法案につきましては、リニア中央新幹線の整備促進のためということを念頭に置いてというふうに伺っております。

まず、リニア中央新幹線の効果等につきましては、今、森地先生の方からお話をありましたので、それについては私の方からは割愛させていた

だこうというふうに思います。

この新幹線といいますからリニアですが、もともとは全国の新幹線鉄道網計画の中の基本計画路線であった中央新幹線というものを具体的に実現するという方向で今動いているわけでございます。

が、この全国の新幹線鉄道網というのは一九七〇年代の初めごろに計画をされたものであります。

その中で、整備計画路線と基本計画路線とに分かれただけですけれども、いまだに、整備計画路線すら、いつになつたら全部できるのかということも定かではないような状況に終わっている。計

画策定から四十年以上たっていますけれども、ま

だいつできるのかもわからぬ。それから、基本

計画路線に至つては、ほとんど手つかずであると

いう状況がずっと続いてきたわけでございます。

その中で、この中央新幹線は、もともと

基本計画路線であったわけすけれども、それが

整備計画路線となり、民間企業がそれを担うとい

うことによつてようやく進み始めているという状況でございますので、これは新しい方式として非

常に注目するべきであると思ひますし、今回の法

案によつてさらにそれが促進されていくということ

であれば、それは、國民に早く便益をもたらす

という意味でも、大変効果のあることだというふ

うに考えます。

国が定めた基本的な計画であります整備新幹線及び基本計画路線の全国ネットワーク、なかなか進んでおりませんでして、日本よりも後に高速鉄

道の整備を開始したフランスやドイツ、あるいは何十年もおくれて新幹線整備に取り組み始めた中國などが国全体の計画をほぼ達成しつつあるよう

な状況にあるのに対して、日本は、四十年以上前につくった計画のまだ半分もできていない、こう

いう状況になつていまして、そういう意味では、高速鉄道整備においてかなりおくれをとり始めて

いる状況にすらあるというふうに言わざるを得ない状況となつていてます。

こういう交通整備に關しましては、早く開業し

て早く國民が利用できるようにする、これがやはり最も効率的であり、理論的に見てもよい方向であるというふうに言えます。よく、BバイC、費用便益分析というようなことも言われますけれども、便益の計算は、当然ですけれども、開業し

たときから計算をするということで、これは、計算するかどうかにかかわらず、國民に便益がもたらされるのは開業してからでございます。ということは、つくり始めてから開業まで何年もかかる

ことは、非常にマイナスであるということ

で、一刻も早くこれをつくるべきである、これがやはり目標すべき方向であるというふうに思いま

す。

さらに、このリニアに関しても考へれば、現在の

状況ですと、名古屋まででとまつてある状況で、八年間続くそうである、こういう状況にあります。これはつまり、東京の皆さんが京都、大阪へ来られるときに名古屋で乗りかえなければいけない、この期間が十八年間も続くということになつてしまいそうである、そういう状況である。行き

も帰りも乗りかえなければいけない、こういうことでございます。我々が東京へ来るときにも乗り

かえなければならないということでございます。

これを、さまざま工夫によつて整備を促進を

して、何とか十八年が十年になるように、こうい

う工夫に向かつて進んでおられるようですねので、

これはやはり、國民から見ても、毎日の日々の行

動から見ても、少しでも早くつながるようにする

ということを目指すのは、政策的に見ても当然で

あるというふうに思います。

民間企業がしておられる事業であるという位置づけではあります、単に民間企業のプロジェクトであります。

まず最初に、この法案につきましては、リニア中央新幹線の整備促進のためということを念頭に置いてというふうに伺つております。

まず、リニア中央新幹線の効果等につきましては、今、森地先生の方からお話をありましたので、それについては私の方からは割愛させていた

だこうというふうに思います。

まず、リニア中央新幹線の効果等につきましては、今、森地先生の方からお話をありましたので、それについては私の方からは割愛させていた

だこうというふうに思います。

まず最初に、この法案につきましては、リニア中央新幹線の整備促進のためということを念頭に置いてというふうに伺つております。

まず、リニア中央新幹線の効果等につきましては、今、森地先生の方からお話をありましたので、それについては私の方からは割愛させていた

だこうというふうに思います。

まず最初に、この法案につきましては、リニア中央新幹線の整備促進のためということを念頭に置いて

するということから、少しでも早く國民にそういう便利さを提供する、そういう意味も持つてゐる

と思いますので、やはり國として政策的に取り組むべき課題であるというふうに思います。

最初に申し上げましたように、全国の新幹線鉄

道の計画というのは非常におくれてきていまし

た。先ほど森地先生の方からお話をありました

ように、できてきた新幹線は全て高く評価をされ

ているにもかかわらず、着工のときは大変批判

的な論調のみが先行してきましたのがこれまででし

た。たとえば、北陸新幹線、九州新幹線、非常に歓迎

をされて、経済の効果も大きく、順調に運営して

いるわけすけれども、着工のときの新聞等の論

調によると、赤字垂れ流しの新幹線とか、空気を

運ぶような新幹線とか、無駄な公共事業の代表と

か、こういうように言われてきたわけです。今現

在、北陸新幹線や九州新幹線が赤字を垂れ流して

いるわけでは全くありませんでして、もともと、やはりそういうことに対して科学的にしっかりと計算をして、この社会にもたらす大きな効果を評価していれば、全國にこういった高速鉄道ネットワークを早くつくっていくことの重要性がわかるというふうに思います。

日本の新幹線技術は言うまでもなく世界最高水準であるというふうに思いますけれども、その一方で、財源が非常に乏しい状況で、新幹線に使われている財源は、公共事業費のわずか1%しか使われていません。これは、何十年もわずか1%しか使われていないという状況が続いてきておりま

すので、国が本腰を入れて行つているプロジェクトととは決して言えないぐらいの財源しかないよう

な状況が続いています。

ぜひ、日本の高い鐵道技術力を早く國民に便益

として還元できるようにするためにも、やはりしっかりととした財源及び政策が必要だというふうに思います。

そういう意味で、今回のことについては、新しい整備のための財源スキームのチャネルに向かっての改善だというふうにも捉えることができますので、その方向に向けてぜひ高速鉄道を整備していくべきであるというふうに考えます。

以上でござります。ありがとうございました。

(拍手)

○西銘委員長 ありがとうございました。

次に、竹内参考人にお願いいたします。

○竹内参考人 東京女子大学の竹内と申します。

このたびは、こういう機会をお与えくださいまして、どうもありがとうございます。

座つたままで失礼いたします。

最初に、リニアの新幹線の前倒しの意義という

お手元に資料がございますけれども、時間も余りございませんので、かいつまんでお話をさせていただきたく思います。

最初に、リニアの新幹線の前倒しの意義とい

うことで一番目に書いております。

やはり、一番最初に東海道新幹線が建設されたときもかなり根強い反対論があつたというふうに

聞いております。理由としては、これからは自動車の時代になるにもかかわらず、旧態依然に鉄道

を整備していいのか、そういう話があつたとい

うことを聞いていますけれども、実際には、つくづ

いていた結果、非常に多くの交通量を運ぶことがで

きて、経済に非常に貢献したということがござ

ります。これは非常にいい参考事例であつて、今後

の教訓としても少し調べておく必要があるのでは

ないかということも考えております。

それに関係すれば、やはり、あのときにもし東

海道新幹線がなければどうなつたかということを

考へると、非常に大変なことになつていたという

気がするわけですが、そういうことを考えますと、今回も、あのときつくておけばよかつたな

といふようなことにならないようにしておかなければいけない。

に伸びるはどうも思えそうもない。少子高齢化の改善だというふうにも捉えることができますので、その方向に向けてぜひ高速鉄道を整備していくべきであるというふうに思います。

そういう資金を大変使わなきゃいけない。とい

うことになつてまいりますと、今のうちといいま

すが、なるべく余裕があるうちにつくつておかなければ、行く行くはそれができなくなる可能性が

ある。そういうことから考えて、今までの計画どおりいくといふとの保証はありません。

そういう点で考えていく必要があるんじゃないか

と思います。

さらに、建設を一旦名古屋で終えて、その後しばらくお休みをしてという方針に今なつております

すけれども、やはり経済はダイナミックでござい

ますので、一旦名古屋でとまる、そこでも企業とか人々は新たな立地を考えるわけです。その間が長くなればなるほど、そこで根づいてしま

りますが、そこに合った立地行動をとります

ので、しばらくたつてから大阪になると、そこで

改めてもう一度、立地、さまざまビジネスの方

の方をまたやり直さなきゃいけない。これは非常

に大きな無駄になるわけですから、なるべくその

時間を短くすればするほど、臨機応変に企業も活動ができるという点もあるかと思います。

それから、これもよく言われることでけれど

も、東京、名古屋、それから大阪、これらがおよ

そ一時間で結ばれるということになりますと、こ

れは一つの大きな都市圏になるということで、国

京—大阪間は非常に大きなお客様方が流れます。そういうことも考えますと、より一層、特に小委員会のとき以上に急激にお客さんの伸びがふえてきますから、そういう意識を持って対応していく必要があります。

それで、今回の法案で、いわゆる鉄道・運輸機構、こういうよう呼ばれていますけれども、それを利用する理由について二番目に書いていますから、そういう意味でも大事ではないかと

いうふうに考えます。

そこで、今回の法案で、いわゆる鉄道・運輸機構、こういうよう呼ばれていますけれども、それを利用する理由について二番目に書いていますから、そういう意味でも大事ではないかと

いうふうに考えます。

そこで、私は、ちょっと申しおくれましたけれども、交通政策審議会の方のリニア中央新幹線を

考へるときの小委員会に参加していた身でありますけれども、そこにおきまして、費用便益分析を

使つて、与えられた資源のもとで最大の効果を出

す、そういうプロジェクトを選んだりでござ

ります。非常に優秀な技術者集団であるという

ことはもつたないと思つておりますので、やはり

そこを経由して資源を活用することは望ましいこ

とであるというふうに考えております。

今回もし仮にこういう一連の法律改正になつたときの話として、国の姿勢ということですけれども、言わざもがなであるかもしれません。昔あ

りました国鉄時代のいわゆる我田引鉄と呼ばれていたような、そういう國の介入を極力避けるべきではないか。それが結局一つの理由となつて国鉄民営化もあつたということもあります。

それに関連して、結局、JR東海の経営の自主性の確保という点が非常に大きいことになつてく

るかと思います。やはり、もう既に純粹な民間企業であるということを念頭に置いて、財政投融資にかかる話もそれを前提に考えていかなくては

いけないということになるのかと思います。です

から、前倒しにしているんだから、あれをしな

きやいけない、これをしなきゃいけないというふうに考えております。

とはいえ、モニタリングだけは重要なことでありますから、やはりしっかりと鉄道・運輸機構が非常に多くなつてきた。そういうお客様を運ぶ受け皿としても非常に大きな機能を果たすことは間違いないところであるかと思います。

とりわけ、ゴールデンルートということで、東

京都—大阪間は非常に大きなお客様方が流れます。ですから、そういう点で、常に、国民に対しても接しているんだ、そういう意識を持つて対応していく必要があります。

ア中央新幹線あるいは東海道新幹線だけを持つてゐるわけではありませんから、地方交通に対する配慮も、あくまで経営の自主性というその前提のもとにおいてはありますけれども、考へていていただきたいというふうに考えております。

それで、私は、ちょっと申しおくれましたけれども、交通政策審議会の方のリニア中央新幹線を

考へるときの小委員会に参加していた身でありますけれども、そこにおきまして、費用便益分析を

使つて、与えられた資源のもとで最大の効果を出

す、そういうプロジェクトを選んだりでござ

ります。非常に優秀な技術者集団であるという

ことはもつたないと思つておりますので、やはり

そこを経由して資源を活用することは望ましいこ

とであるというふうに考えております。

ただ、それ以降、もう数年たつております。

の間に、アジア諸国の中でも含めて非常に大き

く環境が変わつてきております。そういう意味か

らいいますと、絶えず外的な環境をチェックして

いくということが大事であつて、外的環境が変

わつていて中で小委員会での結論がそのまま維持

されることもなかなかない。常にそれをチェック

していくことが必要だと思います。

具体的には、建設費用の話もそうですし、それ

からインバウンドのお客さんがどう変わるかとい

うことも大事ですし、そういうさまざまなことを

考えますと、そういうことについてチェックを

図つていくということが非常に大事であるとい

うふうに考えております。

それから、最後になりますけれども、このこと

で大阪までの開業が早まることがありますと、当

また、JR東海の方も、財政投融資を使えると

いうことになりますと、株主と利用者だけではなく

然、関西の経済圏に大きい影響力が及ぶということになります。したがいまして、関西の経済界の方々は、もう言わざるがなかもしれませんけれども、早期開業をただひたすら待つということではなくて、これまで以上に、今も大変努力していらっしゃることは十分私も理解しておるのでござりますけれども、早期開業により一層対応して、経済効果を最大限發揮できるような、そういう体制を早くとついただきたいというふうに考えております。

私からは、以上でございます。（拍手）

○西銘委員長　ありがとうございます。（拍手）

○橋山参考人　橋山でございます。

○橋山参考人　橋山でございます。

交通政策とか交通インフラに対しても御見識の高い先生方の前で、こういう私見を申し上げる機会を与えていただき、大変光栄に思います。御礼を申し上げます。

私は、きょうの問題、ちょっと今回の法案の改正について重点があるのかどうかということについてはわかりませんでしたけれども、そこだけの問題ではなくて、リニア計画そのものについて私の考え方を申し上げて、それで、最後に自分なりの政策論を申し上げて御参考にしていただくと大変うれしいと思いまして、参りました。

そもそも、今、三人の参考人の意見にありますように、非常に明るい成功したプロジェクトも日本には大変あります。最も成功したのは、私は確かに東海道新幹線だと思います。あるいは長期経済計画だつたら所得倍増政策であつたと思います。

ところが、公共事業とかあるいは国家プロジェクトといふことになりますと、これは光と影と両方ございます。必ずプラスがあるから我々はやろうではないかといふ声が出てきて、それで誰がやるかとかいう話になつて、政治がかかわって予算をつけて進めるというようなものが多いわけありますけれども、考えてみますと、過去にあるいは公共団体が関与して失敗した具体例もたくさんあります。

あるわけであります。

ですから、リニアは、これまで以上に大規模な、九兆円以上のお金をかけて実現したいということで始まろうとしているプロジェクトでありますので、その参考のために過去の例を考えてみますと、失敗したものが結構ございます。

先生方の御異論もあるかもしれません、私は客観的に私が評価したところでは、成田国際空港、それから東京湾横断道路、関空、それから諫早干拓、福島原発、高速増殖炉の「もんじゅ」、こういったものは成功したとともに言えないと思います。つまり、今でもその問題を引きずつて、国が大変困つて検討しておりますけれども、外国でも、例えば超音速機コンコルド、それからチエルノブイリ原発、それから、ドイツは事前にリニア計画を中止いたしました。

そういうことがございますので、そういう過去の事例から私が考えますと、プロジェクトをやるべき重要な条件があろうかと思います。それは、レールではありませんが、二輪、二つの車がちゃんとあるかどうか、動くかどうかということです。

一つは、目的が明確であるかどうかということです。

目的というのは、国民が本当にそれを欲しているか、それから、大義名分があるか、同意を得ているかなどとあります。何のためにやるかというホワイでございます。それがまずあって、よし、それは、そういうプロジェクトはいいであります。

東海道大地震とかいうことがあったときには輸送力が大変麻痺するから日本がおかしくなるというふうなことがあります。それがほんと確保するためなんで、代替輸送をちゃんと確保するためなんだと、こうおっしゃつていきました。それから三つ目は、これから時代は高速時代、スピードの時代だ、それがイノベーションの方向だ、こういうことをおっしゃつてしましましたけれども、これは全く私は真実を語つておらないと思います。

輸送力の推移を見ていただきますと、そんなにふえておりません。時々ふえたり減ったりといふことはありますけれども、確かにふえていくということはとても考えられません。長期でほとんど横ばいに近い傾向であります。これから人口が減る、二十年後には一億人を割るというぐらいのところまで、それから、出張族でもあるサラリーマン、生産年齢人口は約二五%も減るという時代が見えておりますから、その前提で考えますと、この目的は非常に妥当性を欠いておるというふうに思います。

そこで、私は、これをやるときに考えて、今まで検証してきた結果から、今度の法案が成功するかどうかということを見るのに、全てそれを証明するのは、採算性があるかどうか、それから安全性が確保されているかどうか、それから環境に対する配慮がちゃんとあるかということの三つだと思います。この三つのうち一つでも欠けているプロジェクトは、先ほど申し上げたような失敗に終わっております。

そこで、リニアについて私は進めたいと思いますけれども、リニアはなぜつくるかということです。

初めは、会社の方は、需要がふえてきて輸送能力が足りなくなってきたから、輸送力をふやさなければいけないということを言っておりました。それから、いざ、太平洋の南の方からの大地震、東海道大地震とかいうことがあったときには輸送力が大変麻痺するから日本がおかしくなるというふうなことがあります。それがほんと確保するためなんで、代替輸送をちゃんと確保するためなんだと、こうおっしゃつていきました。それから三つ目は、これから時代は高速時代、スピードの時代だ、それがイノベーションの方向だ、こういうことをおっしゃつてしましましたけれども、これは全く私は真実を語つておらないと思います。

そこで、国策としてこのリニアを考えてみますと、東京—大阪間だけに全く第三の鉄道、つまり、在来線の狭軌、それから新幹線の広軌をやつてしまして、それがほんとめどがついてきていましたが、そこをやっている最中に東京—大阪間にもう一本つくるというのを、全く世界でやつてない、それから実証されていないリニア技術といふものを使つてやるんだということを決めたわけです。今回、法案まで出てきているんですけれども、これを国会で法案もつくりつておりますが、了承もしております。閣議決定もしておりますが、閣議了解もしております。そういうことで、おもしろい、速いからいいじゃないかといつてこの事業は認可されました。これは幾ら何でも、もうちょっと国民の声を聞く。

それから、リニアじゃなくて中央新幹線といふことで基本計画に入っていますから、それをやるならばどういう方法がいいか、ハウですね、そのことについても十分検討したかといったら、ほどんどしておりません。先生方はもういろいろなことをでそういうことについてはお気づきだと思いますけれども、ドイツなんかは、リニア計画は、これは鉄道ではない、磁気浮上方式基本法というのをちゃんとつくって、別の評価をしてやつていきました。結果的にそれは、後で申し上げますが、中止させました。

えて検討して、政策として、国策として、よろしい、それはすばらしいことだということであつてほし」と思つております。

ということをおっしゃって、本音をお聞きする、  
とが結構ござります。

てこの問題を率直に受けとめて、今の段階までは来ましたけれども、まだ本格工事は始まっておりません。ただし、いろいろ問題があるとううこと

ことについても十分検討したかといつたら、ほどんどしていません。先生方はもういろいろなことでそういうことについてはお気づきだと思いま

今、責任の所在がどこにあるかということがこれまで不明であります。東電の賠償問題もそうですがありますけれども、誰が責任を負うんだ、あるいは

検討して、国会で決めてやることのプロセスがなかつたということが非常に不幸なことだと思います。

はもう出でおりますから、その問題について、今は、三兆円を出すかどうかというのは、それはやり方はちょっと問題はありますが、やること自体

すけれども、ドイツなんかは、リニア計画は、これは鉄道ではない、磁気浮上方式基本法というのをちゃんとつくつて、別の評価をしてやつていました。結果的にそれは、後で申し上げますが、中止させました。

は、大事故が起こったときに誰の責任になるのか、賠償しろといつたら誰がするのか、民間会社か、と政府との間の協定が決まっていません。法律はありません。そういう段階でやるということは、私は、非常に過去の失敗から学ぶところがまだない

そこで、私は、安全の問題もありますけれども、ちょっと時間がありませんから、財政投人についてどう考えるか、有意性があるかということとで私見を述べますと、これは、かつての住宅公団が住宅金融公庫と一緒にやることと同じことになります。したがって、このようにして

JR東海の中央新幹線のために、限られた期間ではあるがといって融資をするという法案になつて いますから、特定の会社に対する法律改正であり

こういふことで 日本の政治とか行政の決定で  
ロセスに非常に不健全、不十分なところがあつた  
ということは申し上げたいと思います。

思つております。

わかつていいな。

ですから、そういうことになつてはやはりいけないの、その点についても、先生方は、国とどこまでもちゃんと責任を持つてやるかといふことを決めて進んでいただきたいというふうに私は

るのに、それをいや、あんなことはもう二度とないよと、いつも日本は、ああいふことは異常なことで、二度とないんだからといって、チエルブイリの研究もしないし、今の原発の原因もまだわかつていいな。

あります。それは、いっか悪いかは別にして、政がそういうところまでやるということは、かつて、九〇年代、日本で大問題になりまして、結局、財政のやることはどこまでもしよう、それがあとは民間にちゃんと責任を持つてやってもらう、その大きな流れを国として決めたわけになりますが、そういうことをまた逆に崩すことにならないか、官と民との役割分担がまた不明瞭になつて問題を起こすことはないかということが

ます。そういうことは今までほとんどなかつたですね。ですから、もしそれを一般化すれば、全国の、今困つておられる四国や北海道のJRとか、あるいは私鉄の会社が、それでは私どもに貸してくださいと言つたときに、超低利で三十年、四年で貸すかということになります。その問題がありますので、そういうことまで含めてお考えいただきたいと思います。

今言つたことを簡単に申しますと、リニアは本当に必要かということは、やはりもう少し考えた

いと思ひますけれども、そういうことになつてお  
りません。  
それで、私はちょっと三人の意見と違うんです  
が、リニアは東京集中を促進する装置であります。

それから、採算であります。  
採算は、一言で言うと需要があるという前提でやっていますけれども、私はそういうことは考られません。人口が減る、それから企業が海外へ工場をつくるということでありますから、私は、

ただ、現在、状況を見ますと、超低利の市場がありますから、本当に三兆円が必要であれば「兆円はJR東海がみずから民間金融機関から借りることは容易であります。金利だつて非常に低いわけです。ましてや、社債を出せばもつと低いわ

方がいい。やり出したら、中断とか中止、停止はできません。最後までやりますから、結果はまずかろうとやるということになりますから、そういうことになると、国民的に非常に不幸なことになります。

つまり、現に東京へ東京へといふ動きが始まつたのは新幹線ができるからであります。それを契機に大阪の大企業は東京にどんどん出てまいりました。それで、なかなか浮上しない。よし、それではといって関西の方々が要求したのは新国際空港であります。関空であります。関空も、御承知のように、急いでたくさんお金をかけてつくりましたけれども、がらがらであります。それで経営者がおかしくなつて、結局、営業権を売つて何とかしなければいけないという事態になつていていますから、これが成功というわけにはいきません。

地方はもつともといろいろな発展していただきたく、いどうのは本当に強く思っていますけれども、そういうことがなくて、またつくれば、はつきり言つたら、心の中では、先生方の中でも、あるいは学者の中でも、本当は一極集中がもつと激しくなるねということを思つておると思います。

今の傾向から見て、そのことについては逆流だといふことを、総理大臣でさえ、この前の委員会などで、これは地方再生に対する決定的なあれにならぬことをおっしゃつていますけれども、私は多くの先生方といろいろ話をすることがありますが、どうも三行は、まことに、

けです。だから、今回、工事費の三分の一に相応する建設工事費を国が出してやらなければそれができないということではないと思います。

本当に意味があるというならばやつていただきたいと私は思いますけれども、それについて、早くやつた方がいいというのはわかりますけれども、速い、一時間で行ける、あるいは時速五百キロの鉄道を早くつくつてほしいということをどうだけの国民が望んでおるか、こういうことにつづいても客観的に考えた上で最終的な政策決定をしていただきたい。

こには、皆直々行くべきところまで

か、その先生方は、いや、あんなことをやつて、我々に関係ないよ、東京集中ばかり進んで逆だと

これは、普通の方々、企業人にも一般の国民にも、そのことはできません。皆様の政治の次元と一

たかといふ」とありました 出てきたもののか依然として甘い。何だ、こんな需要がハンブルクー

ベルリン間にあるかということがありました。コストがどんどん上がってきた。

それから、これをつくつたらEUの鉄道網にどういうプラスがあるか。プラスはありません。在来線に入れません。それから、国際列車が入っこない、外国へ行けません。そういう、その場限りの分断的な一つのリニアというのは我が国に必要な、ヨーロッパにも必要ないと言つて、今、ヨーロッパの鉄道はみんな高速ではなくて、重視する要素は安全性、利便性、省エネ性、そういうことをやつております。高速化という追求理念はございません。

そういうことで、イノベーションというのは、今、自動車もそうですし、飛行機会社、航空機業界もみんな、安全性とか燃費だと運転性とか、そういうことを重視していきます。

そのことを考へると、私は、ここ一年間ぐらいちょっと待てと。国会の決議で中断する。中断して、先生方がみんな衆知を集めて、この計画は本当に大丈夫か、国民の望むようなものにできるか、どういう問題があるか、それは解決できるかということを検討して、それで、よしとわかったときは、国の責任で、やつてよろしい、うまくやれよということをちゃんと筋道を立てるということが政治家の先生方の将来世代に対する本当の責任だというふうに思います。

以上でございます。(拍手)

○西銘委員長　ありがとうございます。

以上で参考人の意見の開陳は終わりました。

○西銘委員長　これより参考人に対する質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。木内均君。

○木内(均)委員　自由民主党、長野県の木内均です。

それぞれの参考人の皆さんには、大変興味深い御意見の陳述をいただきまして、ありがとうございました。

限られた時間ですので、私の方からは、森地参考人、そして中川参考人のお二人にお聞きをしたいと思います。

最初に、中川参考人にお聞きをいたします。

先ほどの意見陳述の中で、整備新幹線に指定をされていながら遅々として工事が進まないという御指摘がありました。今回の法改正は、JR東海

の民間事業でありますリニア中央新幹線に財政投融資金を投入する仕組みをつくってスピードを速めていくということなんですが、まず、このことに対しても評価をされているのか、お聞きをいたします。

○中川参考人　整備が促進されるという意味、それから、高い技術力を、その便益を国民に早く還元できるという意味において、大変前向きな改正だというふうに考へています。

○木内(均)委員　ありがとうございます。

引き続き森地参考人にお聞きをいたします。

リニア中央新幹線の意義を幾つか取り上げていただきました。一つが日本と地域の活性化ということがあります。東京なんて気にもしていなかったのですが、名古屋は没落すると言われていました。現実はそうではありませんでした。それから、大阪が人口減、人口が集中しなくなつたのはオイルショックの後でございます。新幹線の影響ではございません。

恐らく、大阪がそうなつたのは、それまで大阪は、泉北ニュータウンとか、高速道路と新幹線を一緒につくるとか、千里ニュータウンとか、東京にないようなやり方を次々やつておられた。これが関西の誇りでもございまして、私も関西人でございます。東京なんて気にもしていらない、こういう時代でございました。いつから東京が地震でやられたらそのバックアップをするというような議論になつたのか、大変残念でございます。例えば、梅田の北。東京で渋留とかいろいろなことが進展しているのに、一体何年かかってしまったか。合意形成があつた、全くできなかつた。こんなことがございました。

それで、大阪と名古屋の分担でござります。

一つは、一体化して、もう一度大阪は関西圏の中心として集積することでござります。

○森地参考人　橋山参考人の、もう既に七千五百万人いるのに二重の議論をしているというお話だつたんですが、あくまで一時間圏にという、そういう意図でござります。

それから、例えば九州で新幹線ができるとき、あるいは高速道路をつくるとき、博多一極集中になるからやめた方がいいという意見を述べる学者が何人かおられました。この議論は、基本的にクローズドの経済をイメージしておられて、もし九州にそういうことをしなければ、いろいろな民間企業がござります。これが、中枢管理機能が東京なんか名古屋については、文字どおり製造業の中心でござります。これが、中枢管理機能が東京なんか地域で影響が非常に及ぶためには、駅周辺開発をどうということにし、どういう企業、あるいは産

投資は中国地方だと海外に行くだけで、競争下にあるということをイメージしていない議論でございます。

したがつて、この東京の一極集中論についても同じように考えること、国内の分担と国際的な競争、二つの観点で議論する必要がございます。

ちょっと長くなつて恐縮ですが、東海道新幹線ができるときに、名古屋は没落すると言われていました。現実はそうではありませんでした。それから、大阪が人口減、人口が集中しなくなつたのはオイルショックの後でござります。新幹線の影響ではございません。

恐らく、大阪がそうなつたのは、それまで大阪は離れていましたけれども、こういった松本のよう

な地方都市、地方都市といいましても長野県で二番目の都市でありますから、飯田に駅ができるこ

とにによって、地方都市に駅ができることによって、どういうまちづくりが進むというふうに想定をさ

れるのか、お聞きをいたします。

○森地参考人　今までの新幹線は、在来線とつなぐ、在来線の駅に直結させるというところが日本の非常に努力したことでございました。

今回は、むしろ、高速道路とうまくつないで、

もちろん重要ですけれども、高速道路とうまくつ

なぐことによってうまくいくのではないかと思ひます。

それから、新幹線の駅周辺開発、これについ

て、三週間後、東京で国際会議を私は主催してござりますけれども、日本はこれについても、中國、台湾、韓国あるいはヨーロッパと全く違う努力をしてきました。これも、仙台とかあるいは横浜とか大阪のように広域の再開発をしたところ、名古屋とか京都のよう駅のところだけやつたところ、あるいは地方のようにもう少し小ぢんまりやつたところ、いろいろございます。

地元で影響が非常に及ぶためには、駅周辺開発をどうということにし、どういう企業、あるいは産

る、こう思つております。

○木内(均)委員　ありがとうございます。

今は名古屋、大阪を中心にお伺いをしました

が、私は長野県ですから、飯田に駅ができる予定です。



いらっしゃつたということで、私は、子供のころから科学少年で科学が大好きでして、ちっちやいころに見た本に、当時、リニアモーターカーと言つていましたけれども、こういうものが将来できるんだ、私が大人になつたころには、もうリニアモーターカーができる、火星に住んでというような将来像をイメージして育つてまいりまして、いよいよ、その夢の技術、リニアの高速鉄道が実現する、現実のものとなるという段階に来たわけでございます。もちろん、私のように夢だけではなかなか政策にはならないわけで、そんな中で、橋山参考人のまさしくおっしゃるとおりだというふうに思うわけです。

それ用の集電装置をもう一つつくりました。具体的には、とまつたときも電力が供給できるような回路を全路線に引いて電力を供給する、こんなふうなことをいたしております。

これが一例でござります。

○伊佐委員 こうした科学的なしつかりとした根拠に基づいて、さまざまな試験を繰り返して、これは実用化可能だということになつたというふうに理解いたしました。

では、将来の話ですが、この日本の技術をどうやって海外に売り込んでいくか。新幹線の技術も非常に安全性、信頼性の高い技術で、開業以来、旅客の死傷事故はゼロ、時間のおくれというのも

んでいけば、世界にどんどん売り込んでいくける可能性があるということを感じました。

世界との競争という中で、さつき中川参考人も触れていらっしゃいましたが、いろいろな各国との競争の中で中国にも追いつかれたということです、確かに日本の政策面、高速鉄道政策のおくれというところが一つの原因だという指摘だというふうに理解しております。

では、技術的なところで、確かに今、上海にリニアが通っていまして、中国ではリニアを実用化してずっと動かしているわけですが、上海のリニアとの違い、技術的な日本のリニアの優位性というか、そういうものはあるんでしょうか。

○森地参考人 上海のは常電導の浮上方式、JASが昔開発して今名古屋で走っている、これと同じものでござります。一センチ浮上でございま

○設コスト、両方のダウンにつながると思います。

○伊佐委員 今のところを、済みません、もう一度確認ですけれども、上海の方は接触式で、今回の日本のリニアというのは十セント浮いていると。

○森地参考人 そうではございません。両方とも浮いてるんですが、上海は一センチだけ浮いてございます。中央新幹線の方は十セント浮いてございます。

それから、電力補給を、電力線から直接接触して補給しているのが上海でございます。日本の中央新幹線の方は、接触しないで誘導電流で電力を補給する、こういう方式でございます。

○伊佐委員 濟みません、技術的な専門の話に入ってくると深みにはまつていきそこの辺にしたいと思いますが、恐らく、私の理解では、日本の方が、例えば風の抵抗であつたりと

では、今回、実用化しようといふ決定をするに当たつて、どういう苦勞があつて、乗り越える壁があつて、これをこういう形で乗り越えたから実用化できるんだ、実用化可能なんだということになつたかについて、まず伺いたいと思います。

○森地参考人 時間がございませんので、一例だけ挙げたいと思います。

最終的に結論を出すのを、実は出しませんでし

それ用の集電装置をもう一つつくりました。具体的には、とまつたときも電力が供給できるようない回路を全路線に引いて電力を供給する、こんなことをいたしております。

これが一例でございます。

○伊佐委員 こうした科学的なしっかりとした根拠に基づいて、さまざまな試験を繰り返して、これは実用化可能だということになつたというふうに理解いたしました。

では、将来の話ですが、この日本の技術をどうやって海外に売り込んでいくか。新幹線の技術も非常に安全性、信頼性の高い技術で、開業以来、旅客の死傷事故はゼロ、時間のおくれというのも平均遅延時間一分未満というすばらしい技術なわけですが、今、一生懸命世界に売り込もうとして、この前インドに売れたという話がございまし  
た。

○森地参考人 当初から、JR東海、特に葛西名  
この超電導リニアという技術、今回のリニアの  
技術ですが、これを世界にこれから売り込んでい  
けるという可能性について伺いたいと思います。

でいいけば、世界にどんどん売り込んでいくける可能性があるということをございました。

世界との競争という中で、さつき中川参考人も触れていらっしゃいましたが、いろいろな各国との競争の中で中国にも追いつかれたということです、確かに日本の政策面、高速鉄道政策のおくれというところが一つの原因だという指摘だというふうに理解しております。

では、技術的なところで、確かに今、上海にリニアが通つていまして、中国ではリニアを実用化してずっと動かしているわけですが、上海のリニアとの違い、技術的な日本のリニアの優位性というか、そういうものはあるんでしょうか。

○森地参考人 上海のは常電導の浮上方式、JALが昔開発して今名古屋で走つて、これと同じものでござります。一センチ浮上でございます。

当初から私はJALの方の開発にもお手伝いをしてございましたけれども、当初、日本で、地震国で十センチ浮くということを非常に強調し、それから電力供給をより効率的に行うということで、JR東海がやつて、いる技術の開発が行われたわけでござります。

そういう意味で、電力を接觸式で補給するの

○森地参考人 そうではございません。両方とも浮いてるんですけど、上海は一センチだけ浮いてございます。中央新幹線の方は十センチ浮いてございます。

それから、電力補給を、電力線から直接接触して補給しているのが上海でございます。日本の中央新幹線の方は、接触しないで誘導電流で電力を補給する、こういう方式でございます。

○伊佐委員 済みません、技術的な専門の話に入つてくると深みにはまつていきそうなので、この辺にしたいと思いますが、恐らく、私の理解では、日本の方が、例えば風の抵抗であつたりとか、それだけで浮けて余り接触していない分、非常に優位性が高いというふうに理解をしております。

次に、森地参考人とともに竹内参考人、両参考人にお伺いしたいと思うんです。

○伊佐委員 今のところを、済みません、もう一度確認ですけれども、上海の方は接触式で、今回の日本のリニアというものは十センチ浮いていると。

た。それは火災対策でござります。  
ほとんど確率はないんですけど、飛行機が着陸するときにはタイヤがバーストすることがござります。リニアも非常制動をかけたとき同じようなことが起こらないかというような疑問が委員から提出されて、追加実験をいたしました。リニアといふのは、走っているときには電力が供給されます  
が、とまっているときには電力が供給されない。  
ジェネレーターを先頭車に積むという方式を当初想定しておりました。その状態で万一ぶつかったときに、そこから発火するのではないか、こんな議論もございました。

營会長は、アメリカのボルティモアに入れようと。特に、アメリカで一番鉄道が頻繁に運行されているのはノースイーストコリドー、ワシントン一二ヨーヨークーポストンの間でございます。その第一号としてボルティモアに入れるということでも、これも、三週間後に京都でも国際会議がございまして、海外で新幹線を入れようとしている要人がみんな集まって、それからドイツからも専門家をお呼びし、韓国からもお呼びして国際会議をやることになつてござります。今、フロリダの議論と、テキサス州、それからボルティモア、こういうところで議論が進んでいると聞いてございま

で、JR東海がやっている技術の開発が行われた  
わけでござります。

そういう意味で、電力を接触式で補給するの  
か、非接触で電力補給をするのかというところ  
と、浮上のボリューム、一センチか十センチか、  
この違いが一番大きいものでございます。

それから、コストダウンについては二種類ござ  
いまして、コイルの大量生産によって明らかにコ  
ストダウンが図られる。こういう意味では、世界  
の市場が広がればコストダウンが図られるという  
ことでござります。それからもう一つは、文字ど  
おり技術開発でございまして、今、物すごく低温  
にしてございますが、ヘリウムを使う低温化を必  
要としないような超電導物質、こういうものが開  
発され、使われようとしてござります。こういう  
意味でのコストダウン。二種類ございます。

ヘリウムを使わなくて、冷却しなくていいとい  
うことになりますと、オペレーションコストと建

人にお伺いしたいと思うんです。  
竹内参考人が、以前私が記事を読ませていただ  
いた中で、飛行機との関係で、飛行機とは競争し  
合う関係じやなくて補完関係だというような記事  
を拝見いたしました。本日、森地参考人も、資料  
の中で、羽田空港の国際利用が拡大するというよ  
うな文言も入っておりまして、説明は時間の関係  
で詳しくはなかったと思うんです。  
私の理解では、例えば、私の今います大阪と東  
京の間で六十七分間とということになります。そう  
すると、飛行機と余り変わらない。それで何が起  
こるかというと、恐らく、今まで飛行機だけで移  
動していた人たちがリニアを使うようになる。そ  
うすると、飛行機の便があく。あいたことによつ  
て発着便を、例えば伊丹発あるいは羽田発の便  
を、いろいろな各地方とのつながり、あるいは国  
際的な都市との便をふやすことができる。そういう  
意味で国際利用の拡大ということかなと理解し

それ用の集電装置をもう一つつくりました。具体的には、とまつたときも電力が供給できるような回路を全路線に引いて電力を供給する、こんなことをいたしております。

これが一例でござります。

○伊佐委員 こうした科学的なしつかりとした根拠に基づいて、さまざまな試験を繰り返して、これは実用化可能だということになつたというふうに理解いたしました。

では、将来の話ですが、この日本の技術をどうやって海外に売り込んでいくか。新幹線の技術も非常に安全性、信頼性の高い技術で、開業以来旅客の死傷事故はゼロ、時間のおくれというのも平均遅延時間一分未満というすばらしい技術なわけですが、今、一生懸命世界に売り込もうとして、この前インドに売れたという話がございました。

この超電導リニアという技術、今回のリニアの技術ですが、これを世界にこれから売り込んでいくという可能性について伺いたいと思います。

○森地参考人 当初から、JR東海、特に葛西名誉会長は、アメリカのボルティモアに入れようと。特に、アメリカで一番鉄道が頻繁に運行されているのはノースイーストコリドー、ワシントン一二ニューヨークーボストンの間でござります。その第一号としてボルティモアに入れるということです、これも、三週間後に京都でも国際会議がございまして、海外で新幹線を入れようとしている要人がみんな集まって、それからドイツからも専門家をお呼びし、韓国からもお呼びして国際会議をやることになつてござります。今、フロリダの議論と、テキサス州、それからボルティモア、こういうところで議論が進んでいると聞いてござります。

問題はコストでございまして、コストをどれぐらいダウンし、在来の鉄道よりも大きなメリットを見せられるかというところがポイントだらうというふうに理解をいたしました。

○森地参考人 そうではございません。両方とも浮いてるんですね、上海は一センチだけ浮いてございます。中央新幹線の方は十センチ浮いてございます。

○伊佐委員 それから、電力補給を、電力線から直接接触して補給しているのが上海でございます。日本の中央新幹線の方は、接触しないで誘導電流で電力を補給する、こういう方式でございます。

○伊佐委員 済みません、技術的な専門の話に入つてると深みにはまっていきそうなので、この辺にしたいと思いますが、恐らく、私の理解では、日本の方が、例えば風の抵抗であつたりとか、それだけで浮けて余り接触していない分、非常に優位性が高いというふうに理解をしております。

次に、森地参考人とともに竹内参考人、両参考人にお伺いしたいと思うんです。

竹内参考人が、以前私が記事を読ませていただいた中で、飛行機との関係で、飛行機とは競争し合う関係じゃなくて補完関係だというような記事を拝見いたしました。本日、森地参考人も、資料の中で、羽田空港の国際利用が拡大するというような文言も入つておりますし、説明は時間の関係で詳しくはなかつたと思うんです。

私の理解では、例えば、私の今います大阪と東京の間で六十七分間とということになります。そうすると、飛行機と余り変わらない。それで何が起るかというと、恐らく、今まで飛行機だけで移動していた人たちがリニアを使うようになる。そうすると、飛行機の便があく。あいたことによつて発着便を、例えば伊丹発あるいは羽田発の便を、いろいろな各地方とのつながり、あるいは国

たんです。

そういう点では、今回のリニアというのは、單に東海道あるいは沿線に対する効果だけではなくて、日本全体が大きく変わっていくものなんだと、ことだと思いますが、いかがでしょうか。

○森地参考人 意図はおっしゃるとおりでござります。

飛行機と在来新幹線は速度が違いますが、広島まで何で半々以上になつていてあるいは、自宅から飛行場まで、この時間が大体平均すると四十分でございます。それから、鉄道は行つてすぐ乗れるというイメージなんですが、飛行機は、おくれちゃ大変だというので、平均しますと四十分ぐらい早くお着きになつています。この差がござります。

したがつて、鉄道の遅い部分が飛行機と同じ速度になりますと物すごいメリットが出てまいります。こういうことで、羽田の容量はあいて、これを地方路線とか国際に使える、こういう意図でございました。

○竹内参考人 今おっしゃられたとおりだらうと思ひます。要するに、飛行機と鉄道の間は、補完と代替、両方あると思うわけです。

恐らく、実際に東京と大阪がリニアでつながれると、そこにおいては航空はほとんど競争にならない状態ですから、路線撤退することもあるかもしれません。もちろん、そうなると羽田があく。そこで、羽田のあいた枠を十分活用できる。そういう利点は一つあると思うわけです。

とはいって、羽田もそれほどたくさんあるわけではありませんから、すぐ枠も埋まってしまうかもしませんが、そこで一つ、補完という、つまり協調するということで、例えば、なかなか羽田に入つてこられない航空機なんもあると思うんですけども、そういうような中国とか韓国からいらっしゃるお客さんたちが、羽田は無理なので、例えば大阪の方とかあるいは名古屋の方に着陸をして、そこからリニアを使うことによつて東京に

来る。そういうことができるということになります。

すと、それぞの地域においてお客様がおりました。そういう形で、より一層お客様の利便性が高まるということもあるわけですね。

ですから、一つは、そういう代替的で競争し合うことによって、お互い切磋琢磨し合つて、よりいいサービスができるといういい点もあるし、また、補完ということから考えますと、例えば、外

国からのインバウンドのお客さんをあちこちにおろすことができる、それによつて、お互いが協調し合うことによって日本の魅力を高める。だから、両方の点でやはりいい効果が出てくるというふうに考えております。

○伊佐委員 そろそろ時間ですので最後の質問にしたいと思いますが、竹内参考人、引き続き、最後に一問お伺いしたいと思います。

費用対効果分析というのに少し触れておられました。今回のリニアの費用対効果の分析はどのようなものか、最後に少し紹介いただければと思います。

参考人の先生方に、貴重な意見陳述をいただきまして、本当にありがとうございます。全ての参考人の皆様に御質問していただきたいと思っておりますので、できれば答弁は簡潔にお願いしてまいりたいと思います。

それが、もともと、リニア中央新幹線の計画は、民間会社であるJR東海が経費を全額負担するということで進んできた事業だと自覚をしておりますが、この中で、これまで国会での議決を経下する資源に対してどれだけの経済効果が出るか

したがつて、例えば、費用が一に対し経済効果がどれだけあるか、それが二倍あれば二になる

わけですし、一・五倍あれば一・五という数字が出るというわけですから、そのプロジェクトを実施していくか悪いかの判断基準は一であるといふ

ところです。その一よりも大きければ実行する、つまり、投下した資源以上の価値を生み出すといふことになるわけです。そういう分析を行うのが費用対効果分析あるいは費用便益分析と呼ばれていま

なったということです。

○伊佐委員 ありがとうございました。

費用対効果というコスト・ベネフィットで比較をしたとしても、今回のリニアというのはしつかりとベネフィットの方が高い、一を上回るという結果によつてそれが可能になるということです

から、今回、こういうような改正の審議になつてゐるふうに私は理解しております。

○本村(賢)委員 引き続き竹内参考人に御質問がありましたが、

○西銘委員長 次に、本村賢太郎君。

参考人の先生方に、貴重な意見陳述をいただきまして、本当にありがとうございます。全ての参考人の皆様に御質問していただきたいと思っておりますので、できれば答弁は簡潔にお願いしてまいりたいとのことです。

それで、もともと、リニア中央新幹線の計画は、民間会社であるJR東海が経費を全額負担するということで進んできた事業だと自覚をしておりますが、この中で、これまで国会での議決を経下する資源に対してどれだけの経済効果が出るか

したがつて、例えば、費用が一に対し経済効果がどれだけあるか、それが二倍あれば二になる

わけですし、一・五倍あれば一・五という数字が出るというわけですから、そのプロジェクトを実施していくか悪いかの判断基準は一であるといふ

ところです。その一よりも大きければ実行する、つまり、投下した資源以上の価値を生み出すといふことになるわけです。そういう分析を行うのが費用対効果分析あるいは費用便益分析と呼ばれていま

を争う必要があるという意味で、早く前倒しをしていくという必然性があると思いますし、あるいは日本全体をリニアによって牽引していく、そういうような意味から早くつくる必要がある。早くつくるためには、資金的な意味で、財投を活用することによってそれが可能になるということです

から、今回、こういうような改正の審議になつてゐるふうに私は理解しております。

○本村(賢)委員 引き続き竹内参考人に御質問

ことによつてそれが可能になるということです

から、今回、こういうような改正の審議になつてゐるふうに私は理解しております。

○西銘委員長 次に、本村賢太郎君。

参考人の先生方に、貴重な意見陳述をいただきまして、本当にありがとうございます。全ての参考人の皆様に御質問していただきたいと思っておりますので、できれば答弁は簡潔にお願いしてまいりたいとのことです。

それで、もともと、リニア中央新幹線の計画は、民間会社であるJR東海が経費を全額負担するということで進んできた事業だと自覚をしておりますが、この中で、これまで国会での議決を経下する資源に対してどれだけの経済効果が出るか

したがつて、例えば、費用が一に対し経済効果がどれだけあるか、それが二倍あれば二になる

わけですし、一・五倍あれば一・五という数字が出るというわけですから、そのプロジェクトを実施していくか悪いかの判断基準は一であるといふ

ところです。その一よりも大きければ実行する、つまり、投下した資源以上の価値を生み出すといふことになるわけです。そういう分析を行うのが費用対効果分析あるいは費用便益分析と呼ばれていま

して、それが可能になる、今、そういうロジックになつたということです。

したがいまして、金体に八年早くそれが回るシナリオになるわけですから、もちろん大阪の開業も早くなるということでありますけれども、それ

によつて、要するに、日本を取り巻くアジア諸国

の発展とかに追いついていくためにはやはり一刻





力でやるということを前提にここまで来ましたのが、今回、急にこういうことになりましたら、今度は、ありがとうございますと社長はおっしゃつておる。これはどうじうことですかといふことは、誰でも不思議に思います。

つまり、早くやるためにお金ですから、それは当然、建設資金に使われる。だつたら、今は必要ありません。それは、名古屋まできて、その間に環境影響調査とかをやっておいて、それで直ちに借りてやるといふのならそれは結構だと思いますけれども、そういう点で、何か今、今年度と来年度で一兆五千億ずつ、三兆円という、これは工事費の三分の一でござりますから、大変な国家の支援になる。しかも、超優遇の条件でありますから、これは、なぜそこまでやらなきゃいけないか。

私はこの際申し上げますけれども、もつと国に

とつては重要なことがあります。それは、全国に行っているJR各社の将来であります。きのうも九州が上場しましたけれども、赤字で、北海道、

四国が将来どうなるかということはもうわかつ

います。恐らく、この建設をやれば、その間に、

今度はそつちの方がどうにもならぬ。これはやは

り、国が責任を持つてそのときにやるべきこと

は、第二次のJR再編成ということになると思ひます。そこまで考えてこのリニアの問題をやはり考慮していただきたい、こういうふうに思ひます。

○清水委員 続きまして、リニアの安全性につい

て、これも橋山参考人にお伺いしたいと思いま

す。

鉄道というのは、できてから百年以上たつわけ

で、いわば一つの経験工学だといふに言われ

ているわけですが、今回は、新たな技術を用いて

走らせるということなんですね。やはり考えられるのは、大災害、地震、火災、あるいは停電。活

断層の中、南アルプスを突き抜けるわけですか

ら、そうしたことの安全性の検証という点で、本

当にリニアは大丈夫かどうかという点について、

橋山参考人の御意見を聞かせてください。

○橋山参考人 ありがとうございます。

安全性は、交通インフラにとっては一番重要な要素であります。これがなかつたら、一回でも失敗したらその会社は潰れます。コンコルドもそう

ですね。そういうことから見まして、失敗は許さ

れません。だから、安全性ということが本当に確

認されるためには、つまり、どういう技術を使う

かということです。

東海道新幹線をつくるときに十河総裁とか島技

師長なんかが考えたことは、絶対に信頼できる、

これまで使つて大丈夫だという技術を組み合わせ

て、それをブラッシュアップしてやるという大方

線がてきて、無事故で今走つてているという、これ

は世界に冠たる偉業だと思いますが、今回の技術

はどこもつくつておりません。世界もやつております。それから、一緒にやろうという企業も海外にありません。したがつて、どう見ても、安全

性というものに対する信頼性が薄い。

今おっしゃいました地震の問題は、地震があつ

て、ちゃんと十センチ浮いているから大丈夫

だ、そういうことはないんだ、事故もない、大丈

夫です」と会社は言つていますけれども、地割れ

がしたらどうですか。壁は、車両と外の装置との

間がたつた十センチしかありません。ちょっとと掘

れたらがんといきますけれども、地割れで真ん中

が割れたらどうしようもありません。

○清水委員 続きまして、リニアの安全性につい

て、これも橋山参考人にお伺いしたいと

思ひます。

それでよろしいでしょうか。

○橋山参考人 ありがとうございます。よくわかり

ました。

次に、残土問題、環境にかかる問題について、これも続いて橋山参考人にお伺いしたいんで

す。

残土の二六%しか運び先がまだ決まっていない

というふうに言われております。これも大きな問

題の一つです。また、例えれば沿線住民からは、振

動とか騒音とか、あるいは日照ですね、本當

に、このリニアができることによるさまざまな影

響に対し心配されているわけです。

このリニア中央新幹線の工事がもたらす、いわ

ゆる環境や生活に対する負の部分についてどのよ

うにお感じになられているか、お聞かせください。

○橋山参考人 恐れ入ります。ありがとうございます。

これは、ちょっと重要な事態が現に今起つて

おります。残土の処理はどこの都道府県も困つて

おります。しかし、本来考えますと、全部私ども

が自分の責任でやりますというプロジェクトであ

りますから、残土の処分場を見つけてそこで適正

な処理をするというのがもちろん含まれているわ

けですけれども、現に今、都道府県に、その当該

する地域にそれをやつてほしい、我々は場所を見

つけることができないから助けてくれ、あなたに

見つけてもらいたいという方向に今行つております。

つまり、これは本来、国家事業ならば、国から

地方公共団体の知事に指示が行つて、そういうこ

とは当然やるべきですけれども、民間会社が地方

公共団体に、あなたやつてくれ、私はできません

からという、これはちょっと、理解が非常に難し

い。もう少し、それについても國はちゃんと見識

を示して、適正な処理をちゃんとするという責任

はあると思います。

これは、環境大臣の意見の中にもそのことが書

いてありますけれども、これが現実に履行されて

おらない。残念に思います。そこは事実として申

し上げたいと思います。

○清水委員 次に、採算性についてもう少し詳し

くお聞かせいただきたいと思つておりました。

需要想定が非常に曖昧ではないかというお話を

先ほどありました。東海道新幹線の乗客が移転す

る、リニア新幹線ができればバス、自動車、航空

機からかなり移転するのではないか、あるいは、

新たに誘発する新乗客というものがかなりふえる

といふうな、この見込みについてお聞かせいた

だきたい。

速さというものは確かに魅力なんですが、やはり

さまざま、利便性だとか安全性だとか快適性だと

か、個人的満足度によつて移動手段というのを選

ばれるといふうに思うんですが、この需要予測

についてどのように思つておられますか。

○清水委員 速さというものは確かに魅力なんですが、やはり

さまざま、利便性だとか安全性だとか快適性だと

か、個人的満足度によつて移動手段というのを選

ばれるといふうに思うんですが、この需要予測

についてどのように思つておられますか。

○橋山参考人 ありがとうございます。

需要予測は、机の上で簡単につくるものでは

ございません。つまり、本当に乗りたいという人

が定期的に長期にわたつてあるかどうかというこ

とであります。

青函トンネルをつくったときにどうだったか。

確かに鉄道は走りましたけれども、たつた一年

で、ぴつと乗つて、後はどんどんどんどん下がつ

て、今はもう当時の四割、三分の一ぐらいです

ね。

つまり、北陸新幹線も開通しましたけれども、

ああいうのを見ましても、ピークは初めにありま

すけれども、その後、それがどのぐらい続くかと

いうことが本當の需要であります。

ですから、それを問題にすると、新幹線からど

れだけのシフトがあるか、それから新しい需要が

どれだけふえるかということについては、確たる

根拠はありません。ないままに需要予測がなされ

たというふうに私は思つてゐます。

採算が合わないというのは、本当にその原因は

第一類第十号 国土交通委員会議録第四号 平成二十八年十月二十六日



そこで勝ち残っていくこと"ができた初めて、日本の国力が増して、そしてまた経済効果がたくさん日本に入ってくるわけですね。それがあれば、必然的にマクロ的なそういう経済効果が出でくれば、それは地域にとって恩恵があるはずなんです。そういうことをせずに、そのまま何もしないでおくと、もう日本はそのままじり貧で、国際競争力をどんどん落としていつて、その結果、国力、経済的なメリット、便益が全く受けられなくなると、それは本当に地方にとつてはもつと悲惨なことになる。

ですから、私は、そういうことを考えますと、そういうもつと長期的な、もつと幅広い展望に立つて、日本全体が競争に勝つていくとそれが地方にも及ぶんだ、やはりそういう認識を持つて事に当たるべきではないかというふうに考えております。

○橋山参考人 ありがとうございます。

私は、この問題で一番重要なのは目的だと思います。何でも、国がかかわってプロジェクトをやろう、公共事業であるうと半官半民でやろう、あるいは特殊法人でやろうという場合でも、何のためにやるかということを考えて、よし、それだったらこういう方法がいいねと決めるのが本来のやり方でありまして、今回は、リニアを実現したいというところしか目的として残っておりません。東京—大阪間にリニアをつくれば、多くの人が北海道から九州からどんどん移住ってきてあそこに大都市ができるんだ、あるいは、飯田を中心とする研究都市ができるんだというようなことはないねと思いますね。

現に、私は、鉄道というのは、本来の鉄道のように、人がいるところ、人が住んでいるところを、ちゃんとお客様さんに乗つていただくために、少しは曲がつても行くというのが本来の鉄道と思っています。そんなことは関係ないといふことで、名古屋—大阪だけを直線で結ぶという計画を始めから決めて、ああそうか、それではそこは思っていないねということで真っすぐな線を引いた

ら、駅が途中に一県一駅というのはとんでもないところになるわけですね。

りません。  
ですか、

ら、駅が途中に一県一駅というのはほとんどないところになるわけですね。

そういうことだと、これは地域の振興には全く関係なく、しようがないから、県知事から言われたから一つだけつくりましょう、そのかわり、とまるだけですけれども、駅の施設は全部地元でつくってくださいよという、そこまでおつしやつてあるわけだから、これは本当に、地域とか地域の住民、地域振興、そういうことについては全く考慮しないといふが無視して、従来の考え方をやるうとしているというプロジェクトにしか見えません。

ですから、東京集中は私は進むと思います。それがいいか悪いかは大変議論があるところでありますけれども、それこそ日本国民がみんなで決めることがありますので、やはり、それは政治が、私が先ほど申しましたように、JR各社の長距離都市間交通をどうするかという大きな問題を決めた、それで、中央も確かに必要だね、これはやはりなるべく早くつくった方がいいねということであつたら、それでは、どういう方法を選べばいいのかと。

代替案があつて当然であります、私も審議会は随分傍聴しました。二十回のうち十八回傍聴しましたけれども、その議論はありません。はつきり言つて、新幹線とリニアを比較したという表現がありますけれども、在来新幹線は、経済性とか、定期券どおりに走っているとか、それから電気代が少ない、省エネ性だとか、それから建設費が安いとかいうことははるかに高いけれども、リニアについては、高速性があるからリニアが適当であるというようなことで答申がなされております。つまり、ほかのものは新幹線に比べて劣るけれども、たつた一つ、ずば抜けて速いからこれがいいという結論で、大臣は判こを押したわけです。これは、國民とか政治家の皆さんとの判断であつたか。私は、それは全くなかつたと思う。プロセスで何のあれもありません。国会の先生方がそれを議論したことありません。判断されたこともあります。

りません。ですから、今日、その問題が出てきたときに、その問題を微修正できるかとか、あるいは大幅に変えることができるか、そういうことを、やはりもう一度先生方が、じっくり、頭を冷静にして、それから自分の利害関係とか、与党、野党的関係を外して、国民のための長距離鉄道、高速鉄道はどうあるべきかということを御検討いただいて、それでリニア計画についての具体的な結論を出され、そのためには、一時中断させる。

それで、会社の考え方、本当に赤字と言つていいんですから、だつたら、なぜこうなつているんだということを、経営者に来ていただいて、むしろ、私どもじゃなくてそういうトップの方々に来ていただきたりして、実際のところを確認して御判断をいただきたい、それが私が望むところであります。

○椎木委員 次の質問とさせていただきます。

次の質問は、森地参考人、中川参考人、竹内参考人の三名にお願いしたいと思います。

今般の、財投の措置により全線開業が最大八年間前倒しされる、この意義について、それぞれ参考人の御意見をいただければと思います。

○森地参考人 先ほど申しましたように、名古屋までの時間短縮よりも大阪までの時間短縮が当然大きいわけでございます。しかも、大阪まで速く行けるということは、より広域のところに便益が及ぶわけでございます。乗りかえ抵抗というのがござりますので、なるべく長距離でリニアで行って、そこから新幹線に乗り継ぐというのは当然の議論だらうと思います。

以上でございます。

○中川参考人 これも先ほども申し上げさせていただきましたように、やはり乗りかえなければいけない期間が十八年も続くというのは、考えただけでも大変だなどということはわかると思いますし、需要予測などの中でも乗りかえ抵抗といふのはかなり大きく考えなければならないことですので、名古屋までとまつっている時期が長いと需要

の面でもリスクは高まっているということで、一刻も早く大阪までつなげるということによって全体の効果が高まるというふうに考えます。

○竹内参考人 ありがとうございます。

先ほど少し触れましたけれども、やはり八年といふのは短いようでかなり長い期間ということだと思います。ですので、やはりこの期間をそのまま放置しておくというのは極めてもつたらない。我々の学問の世界では機会費用という言い方をしますけれども、機会費用が非常に莫大である。そういう無駄遣いをする余裕というのはやはり今の日本にはないと思うわけですね。

ですから、そういう意味からいって、八年前倒しすることによって、特に、先ほど申し上げましたけれども、なるべくまだ余裕があるうちにやつておかないと、八年後はどうなるかわからないということもあります。

だから、そういうようなこともありますし、それから、経済効果をなるべく早く発生させることによつて周辺の国々との国家間の競争、国際競争に勝つていく、そういう前向きの姿勢でやつていくためには、八年前倒しをしてやることには十分意義があるというふうに考えております。

○椎木委員 竹内参考人にもう一点ちょっとお聞きしたいんですけども、今回のリニア中央新幹線が大阪まで全線開業した場合と名古屋までの開業の場合の経済効果というのはどのぐらい違うという御認識なのか、お聞きしたいと思います。

○竹内参考人 ちょっとと今、具体的な数字を持つてないので、難しいところであります。ですから、定性的なお話にならざるを得ないんですけれども、やはり名古屋で一旦とまつて、そこでしばらくお休みをして、そしてしばらくたつてから大阪というよりは、なるべくその間が短くて開業した方が経済効果はかなり高くなるというふうに考えています。

先ほど触れましたとおりで、一旦名古屋でとまとると、やはりビジネスというのはそこである一つのビジネスの形態をつくる。具体的には、立地行

動、オフィスをどこにつくるかとか、どれだけそ  
そのように決しました

る長い間居つくかということですけれども、それに長い間居つくかということですけれども、それを、オフィスとか、一旦落ちついだものを引っ張りまして、また大阪まで持っていくことが多いのですが、するとするならば、それはやはり大きな無駄にもなるわけです。

○西銘委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。中谷真一君。

我々は、東京対名古屋対大阪みたいな話じゃないんですよ、世界と戦つていかなきやいかぬわけですよ。北京だつたりロンドンだつたりニューヨークだつたり、こういう世界の都市と戦つていて、くときに、私は、このリニアが日本の発展を手助け

て、JR東海は、金利変動リスクや、多額の資金調達リスクを回避することができないという資金調達リスクを回避することができます。

そういう意味からいふと、機動的に対応できる  
ように名古屋と大阪の開業の期間を極力短くする  
ということによつて効果はより一層高まるという  
ふうに私は考へています。

本日は、私はこのリニアの沿線ということもありまして、甲府駅が私の選挙区でありまして、そういうこともあって質問の機会をいただけたんだというふうに思います。委員長、先生方、本日この質問の機会をいただきましたことに対しまして、まずは心から御札を申し上げたいと思いま

けし、そして国際競争力をつけ、他の追随を許さない、そういうふうに思つております。そういう意味では、何とかこのリニアを早くなし遂げていかなければいけないというふうに思つております。

今回、財政投融資三兆円を入れることによつて、これは東京、名古屋をつなぐその後の話であつ

○中谷(眞)委員　ありがとうございます。  
今おっしゃったように、この三兆円を今やるゝ  
とによって、最大八年間、大阪までつなぐのが前  
倒しできるというものです。  
これは別に、公共交通といつても、使つてしま  
うことがあります。

○西鎭委員長 これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

この際、参考人の方々に一言申し上げます。本日は、貴重な御意見を賜りまして、まことにありがとうございました。委員会を代表して厚く御礼を申し上げます。

午後一時から委員会を再開することとし、この際、休憩いたします。

時間も一十分と限られていますので、早速質問に移りたいというふうに思います。

このリニアは、我々山梨県民にとっては夢であります。これは品川から甲府まで十五分と言われています。今は、新宿から「あづさ」に乗って甲府まで行くのに一時間半かかります。これはもう革命的であります。十五分というと、品川→新宿と一命ですから。品川→新宿より近いかもしれないとい

りますけれども、これから十八年間かけて今度は大阪に延伸していくという話であります。これだと非常に時間がかかり過ぎるというものであります。特に、八年間は工事も何もできない期間があつたというものです。

では、この期間を短縮するために、今回、財投三兆円をＪＲに融資するということでありますけれども、ここで詳しく説明していただきたいとい

うといふお金ではなくて、貸し付けですからね。これは返つてくるものであります。そういう意味では、ここで國としてお金を貸すことによって八年間も前倒しできるというのは非常に大きな効果だというふうに僕は思います。それで、その効果についてちょっとお伺いをしたいんです。

午前十一時三十六分休憩

いうぐらいなんです。これは我々が想像していないことが起きる可能性があるというふうに思っています。そういう意味では、これを何とか早くなしせげて、そして、私のところでは甲府という地域の地方創生という形で発展を願うところであります。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。  
リニア中央新幹線につきましては、従来の計画  
を、国土交通省からお答えいただきたいと思います。

なんだと言われる方がおられます。何で今やる必要があるんだ。これは経済対策なのであつて、リニアは東京一名古屋間が十一年後ですから、一年後にきてくることじやないか、今やる必要があるのかということを言われる方がおられます。

午前に引き続き、内閣提出、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律案を議題といたします。

また、今度、品川と大阪までつなぐことができれば、約一時間でここがつながるわけになります。これは物すごいことであります。一時間と

によりますと、JR東海は、平成三十九年の品川駅開業後、経営体力を回復させるために、工事を行わない八年間の期間を経た上で、名

ただ、これは、私は、今やるメリットというのはあると思うんですね、大きなメリットが。会員の金利の環境を生かすとか、そういうことがある

この際、お詰りいたします。  
本案審査のため、本日、政府参考人として国土  
交通省国土政策局長藤井健君、道路局長石川雄一  
君、鉄道局長奥田哲也君、航空局長佐藤善信君及  
び財務省理財局次長北村信君の出席を求め、説明  
を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありません  
か。

いつたら東京都内を移動するようなものでありますして、これが大阪まで行けるというものであります。私は思うんですけれども、発展というのは、結びつくことによって発展していくというものであります。まさに、これは結びつけるための大きな大きなプロジェクトであります。七千五百万人が

古屋—大阪間の工事に着手することといたしておきました。

今般の措置は、財投の長期、固定、低利の貸付けによりまして、この八年間の経営体力回復期間をなくし、品川—名古屋間開業後、連続して、名古屋—大阪間の工事に速やかに着手することとで、全線開業の前倒しを図るものでござります。

八年前倒しすることによつて得ることができ  
る経済的効果というものを国土交通省が試算され  
てゐるのであれば、ぜひ教えていただきたいと願  
います。お願いします。

○石井国務大臣 六月一日の総理会見におきま  
で、現下のゼロ金利環境を最大限に生かし、未来

○西銘委員長 御異議なしと認めます。よって、〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

一時間以内のところで生活することができるとい  
うものであります、これは日本にとつても大き

具体的には、品川—名古屋間の工事に充てるために調達が必要と見込まれております三兆円につ

を見据えた民間投資を大胆に喚起します、新たな低利貸付制度によって二十一世紀型のインフラを

整備しますとの御発言がございました。また、七月十一日の総理会見におきまして、現下のゼロ金利環境を最大限に生かし、財政投融資を積極的に活用しますとの御発言があつたところでござります。

今般の措置は、現下の極めて低い金利環境を活用いたしまして、財投の長期固定、低利の貸し付けを行うことによりまして、八年間の経営体力回復期間をなくし、品川—名古屋間開業後、連続して、名古屋—大阪間の工事に速やかに着手することと、全線開業の前倒しを図るものでござります。

なお、交通政策審議会におきましては東京—大阪間の経済効果しか試算をされておりませんが、その後、国土交通省におきまして、平成二十六年に、国土形成計画の調査の一環として、最新のデータを用いて改めて経済効果の試算をしております。これによりますと、あくまで参考値ではございますが、二〇四五年の全国合計の生産額増加が、東京—名古屋間のみが開業している場合においては年間五千二百億円、東京—大阪間が全線開業した場合において年間八千八百億円とされております。

したがいまして、この数値を前提とすれば、その差額である年間三千六百億円の生産額の増大が八年早くあらわれるというふうに考えております。

○中谷(東)委員 三千六百億掛ける八ですから、これは非常に大きな経済効果だと思います。これは投資してなくなるというのではなくて、返ってくる話でありますから、私は、これは国として非常にいい政策だというふうに思います。

また、今じやなきやだめなんですね。ゼロ金利環境というか、この環境を最大限生かすという意味でも、私は、今回、今ここでやつておくべきだ。この後ではできない可能性もあります、金利によつては。ですから、今やるべきだというふうに思います。まさに大臣がお答えになつたとおりだというふうに思います。

ただ、メリットに対して、やはりデメリットを言われる方々もおられます。そこで、それについて質問をしたいというふうに思います。

財投でやつていくんですかけれども、新聞によつては、実態は国民の借金だと書いたりとかするんですね。そんなはずはない、違うんだ、貸し付けで返つてきますから。これに対して、さらに言う人は、返つてこないんじやないか、だからそれは国民がかぶるんだみたいな、そういうふうな論調もあるんです。

そこで、私がお伺いしたいのは、今まで財政投融資をやつてきたと思います、その財政投融資で回収できなかつたケースがあるのかというところを財務省にお伺いしたいと思います。

○北村政府参考人 お答えいたします。

過去、財政融資資金が貸し倒れ、回収できなかつた例はございません。

財政投融資計画の編成に当たりましては、財投機関の財務の健全性の確認や、融資対象事業のプロジェクトの政策的意義、実現可能性等を厳正に審査しておりますほか、貸し付け後も事業の進捗状況等について財投機関にモニタリングを行つております。また、実地監査により、財務の健全性、資金の適正な執行等についてモニタリングを行ひ、償還確実性の確保を図つてまいりたいと存じます。

今後とも、編成過程での厳格な審査や、貸し付

け後の適切なモニタリングや実地監査を通じて、

償還確実性の確保を図つてまいりたいと存じま

ようしないのか。僕は、そうではないんだ、これは借金ではない、あくまでも貸し付けである、こここの部分をぜひ強く発信していただきたいと思います。そして、国民の皆さんの不安をしつかり払拭していただきたいというふうに思います。

さらに、通常、国が貸し付けをしなかつた場合については、銀行とかからJRさんは借り入れをする予定だつたというふうに思います。ただ、今回がやるということでありまして、民業圧迫じゃないかということを言つておられるんですから。今、そういう要望が非常に強くあります。

これに対しても、財務省、よろしくお願ひします。

○北村政府参考人 お答えいたします。

リニア中央新幹線につきましては、現下の低金利状況を生かし、長期、固定、低利の財政投融資を活用することによって、建設主体であるJR東海の資金調達リスクや金利変動リスクが軽減され、これによつて全線開業を最大八年間前倒しますことが可能となるものでございます。

民間の金融機関において、財投と同様の長期、

固定、低利の条件で三兆円という資金を融資する

ことは困難と考えられますので、民業圧迫といつた御批判は当たらないものと考えております。

○中谷(東)委員 民間にできないことであるから

今回がやるものであるということで、これは民

業圧迫に当たらないところは、私もそのとおりだというふうに思います。

私は、このリニアの議論は、リニアをやるかやらないかという議論じゃない、これはやるんだ、

やつて、この国の将来をしっかりといくんだ

だというものだと思います。ただ、どうやるかと

いう議論だというふうに思います。そういう意味

では、今回の三兆円の財政投融資がいかにこのリニア建設に大きなメリットを与えるかということ

がわかつたんだというふうに私は思います。ぜひ

やっていただきたいと思います。

私、今回、甲府が駅だということで、地元のこ

私の地元から強い要望がありまして、二〇一〇年までに、これはオリンピックに間に合いますといふ意味ですけれども、品川と甲府で部分開通したうどうだと。これは山梨県民みんなが言つていることです。ぜひ部分開通して、そしてオリンピック

で世界から来た人たちにリニアに乗つてもらつて、そして富士山に行つてもらう。ただ、残念ながら、甲府駅からは富士山は見えないんですけども。おりていただきて、ちょっとだけ見えますから。今、そういう要望が非常に強くあります。

前回の東京オリンピック大会に新幹線は間に合わせたんですよ。私は、日本の国力をもつてすればそれは可能だというふうに思います。

これに対しても、国土交通省さんから見解をいただきたいと思います。

○奥田政府参考人 お答え申上げます。

リニア中央新幹線の品川—名古屋間の工事完了時期につきましては、平成二十六年に認可をいたしました工事実施計画におきまして、平成三十九年、二〇二七年とされているところは先生御案内かと存じます。

同区間の工事につきまして、このうち品川駅につきましては、現在走行している新幹線の直下にリニアの新駅を整備するもので、新幹線の走行に影響を与えないなど、わずかな地盤の沈下などにも注意しながら行つてまいります極めて慎重な工事になりますため、工期が約十二年程度と見込まれております。

また、品川—名古屋間を走行いたします車両は、品川—甲府間にございます車両基地で日常のメンテナンスが行われるわけでございますが、部品交換等の修繕は岐阜の車両工場で行われることになります。このため、部分開業する場合でも、車両基地に加えまして車両工場など、開業のための関連施設もセツトで整備する必要がございます。

オリンピックに合わせて外国の皆さんにリニアの技術を見ていただくということでお題旨、大変私ども

も賛同いたすところでござりますけれども、これらの点を踏まえますと、二〇一〇年までの部分開業は、お尋ねいただいて大変恐縮でございますが、難しいものと承知をいたしているところでございます。

○中谷(東)委員 難しいことはよくわかりました  
が、引き続き求めていきたいというふうに思  
います。さらにいろいろお伺いをしたいとい  
うふうに思  
います。

私の地元の甲府駅というのがあるんですけれど  
も、甲府駅の周辺は川が走つてたりとい  
うこと  
で、水につからないように護岸工事をやらなきゃ  
いけない。また、駅周辺というのは、今、実は田  
んぼであります。いわゆる農地であります。この  
農地を農転したりとか、土地の利用を変えたりと  
か、そして、いわゆる都市計画をつくつたりとか  
ということをやつていかなきゃいけない。

また、きょう午前中、森地先生が言っておられ  
ましたけれども、高速公路と駅をつなぐとか、こ  
ういうことは地元がやつていかなきゃいけないこ  
とだというふうに思います。ただ、これは国の事  
業とあわせてやつていかなければいけないとい  
うものでありますし、最大限その経済効果を高める  
には、ここは、国と駅ができる自治体と一緒に  
なって計画を練つて、いわゆる駅周辺インフラ  
も、制度設計もあわせてやつていかなければいけ  
ないというふうに思います。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

○先生御指摘のように、リニア中央新幹線の経  
済効果をより高めるために、例えば、駅を抱えます  
自治体の方々との協力体制は大変重要であるとい  
うふうに思つております。

交通政策審議会の答申におきましても、中央新  
幹線の整備は、三大都市圏間及び三大都市圏への  
アクセスの利便性を飛躍的に向上させ、地域の活  
力化をもたらす可能性がある、中央新幹線の開業

を見据え、旅客及び時代のニーズを踏まえ、地域  
特性を生かした産業や観光の振興など、地域独自  
の魅力を發揮する地域づくりを戦略的に実施して  
いくことが極めて重要であるというふうに指摘を  
されております。

こういった中で、私どもいたしましては、新  
幹線の例でいいますと、北陸新幹線につきまし  
て、整備主体であります鉄道・運輸機構であります  
とか鉄道事業者とともに、例えば富山駅前の駅  
前広場整備でありますとか、まちづくりに一緒に  
協力して取り組んだ事例がござります。

現在のところ、リニアの沿線で具体的なプロジェ  
クトはまだ承知をいたしておりませんけれども、  
リニア中央新幹線の整備に当たりまして、こう  
いった過去の新幹線整備の際の経験も生かしながら、  
駅周辺のまちづくりでありますとか既存の交  
通機関とのアクセスなど、さらに地域が活性化す  
るよう、地域の取り組みに対し必要な支援をさせ  
ていただきたいというふうに思つております。

○中谷(真)委員 ありがとうございます。

これは非常に重要なことだとと思うんですね。こ  
れは、ただ通すだけではなくて、駅ができたとこ  
ろとか、こういったところに経済的効果をもたら  
すということですから、今までの整備新幹  
線の例がありますので、それを踏襲するか、また  
一緒にになってやつていただきたいというふうに思  
います。

このリニアは、必ず私は日本の今後の将来を  
しっかりとつづけていくその大きな原動力になると  
信じております。一刻も早い東京から大阪までの  
開通を心から祈るものであります。

本日は、質問の機会をいただきまして、ありが  
とうございました。終わります。

○西銘委員長 次に、中川康洋君。

きょうは、法案の審議ということで、細かく六

点にわたつてコンパクトに質問をさせていただき  
たいと思つておりますので、石井大臣以下、皆様  
大変にお世話になりますけれども、どうぞよろし  
くお願ひを申し上げます。

最初に、今回の財投活用の目的及び期待できる  
効果についてお伺いをしたいと思います。

現在、JR東海が建設主体として整備を進めて  
いるリニア中央新幹線につきましては、本年八月  
に閣議決定をされました未来への投資を実現する  
経済対策において、まさしくこの財政投融資を財  
源にした貸し付けを活用することで、その全線開  
業を最大で八年前倒しするということが示された  
ものでございます。

私は、地元がまさしく三重県でございまして、  
県議時代からリニアの建設促進議連に加入をし、  
活動を行つてまいりました。その立場からも、今  
回の決定というのは大変に喜ばしいものであり、  
地元にとりましては今後の活動に大きな弾みがつ  
くというふうに思つております。

そこで、初めに確認的にお伺いをいたします  
が、今回のリニア建設における財政投融資の活用  
の目的及び今回の決定により期待できる効果につ  
いて、国土交通大臣にお伺いをしたいと思いま  
す。

○石井国務大臣 リニア中央新幹線の全線開業に  
よりまして、東京、名古屋、大阪の三大都市圏が  
一時間で結ばれ、人口七千万人の巨大な都市圏が  
形成をされます。また、我が国の国土構造が大き  
く変革をされまして、国際競争力の向上が図られ  
るとともに、その成長力が全国に波及し、日本経  
済全体を発展させるというふうに考えておりま  
す。

具体的には、三大都市圏の利便性が高まること  
に加えまして、西日本と名古屋圏や東京圏との  
間、また東日本と名古屋圏や大阪圏との間など、  
三大都市圏と国内各地との移動時間が短縮をされ  
まして、三大都市圏へのアクセスの利便性が飛躍  
的に向上し、地域の活性化、地方創生に貢献する  
可能性が高まります。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

このリニア中央新幹線の従来の計画では、JR  
東海は、平成三十九年の品川一名古屋開業後、  
経営体力を回復させるため、工事を行わない八年  
間の期間を経た上で、名古屋―大阪間の工事に着手  
することとしておりました。

今般の措置は、全線開業の効果を早期に発現す  
ることを政策目的といたしまして、財政投融資の  
長期、固定、低利の貸し付けによりまして、八年  
間の経営体力回復期間をなくし、品川―名古屋間  
開業後、連続して、名古屋―大阪間の工事に速や  
かに着手することで、全線開業の前倒しを図るも  
のでござります。

○中川(康)委員 ありがとうございます。

先ほど大臣から非常に丁寧な御説明をいただい  
たというふうに思つております。やはり、今回の  
リニア中央新幹線は、東京―大阪間がつながつて  
こそ大きな意味を持ちますし、三大都市圏だけでは  
なくて、そこからの大きな波及効果もあるとい  
うふうに私も思つております。

私どもの三重県も、名古屋からのいわゆる地方  
都市でございますが、その効果を発現させなが  
ら、三重県がしっかりと盛り上がりしていくよう  
な、そういう方向に持つていきたいというふうに思つ  
ております。

続ぎまして、今回、鉄道・運輸機構、これを活  
用するということでございますが、この意味につ  
いてお伺いをいたします。

御存じのとおり、JR東海は民間企業でござ  
います。本来、民間企業に長期の事業資金を供給す  
る政府の金融機関としては日本政策投資銀行が考  
えられるわけでござりますけれども、今回は、そ  
の形はとらずに、法律改正をした上で、国交省所  
管の鉄道・運輸機構、これを真ん中に挿む形での  
スキームというふうになりました。

そこで、お伺いをしますが、今回のリニア建設  
におけるJR東海への貸し付けについて、鉄道・  
運輸機構を活用する意味について、その内容をお  
教え願いたいと思います。

今回の財投貸しが付けておきましては、JR東海の償還確実性に係る審査を行うとともに、財投資金を貸し付けた後に、定期的に工事の進捗状況でありますとかJR東海の財務状況の把握及び確認を行い、円滑な工事の実施や償還確実性の確保を図ることが必要となつてまいります。

この点に関しましては、鉄道・運輸機構は、鉄道施設の整備促進のための支援を総合的かつ効率的に行うことを目的としておりまして、鉄道建設に関する技術、工程管理に関する知見が十二分に蓄積されております。また、鉄道事業に対する補助事業等も行っております。この鉄道・運輸機構において、貸付審査及びその貸し付け後のモニタリングを行うことがこういつた理由から適当であると考えたものであります。今回、鉄道・運輸機構を活用させていただくというものでございます。

○中川(康)委員

ありがとうございました。

今回、法律改正を伴わないと鉄道・運輸機構というのは活用ができないわけですけれども、それを行うほどの知見がそこにあり、そしてモニタリングを行うにも非常に適した機構であるというところの御説明をいただいたいというふうにも思つております。

今回の鉄道・運輸機構を通す形での貸付額、これは平成二十八年度の補正予算で一・五兆円、さらには二十九年度本予算で、まだこれは予定ですけれども一・五兆円、計三兆円の貸し付けを行うというふうに伺っております。この貸付額三兆円の根拠について、改めてここでお教えを願いたいと思います。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。現在進めております品川—名古屋間の工事に要する事業費でございますが、これは約五・五兆円でございます。このうち、JR東海の自己資金として二・五兆円、すなわち、残りの三兆円につい

て借り入れが必要と見込まれております。この三兆円を財投の長期、固定、低利の条件で貸し付けることとしたものでござります。

これによりまして、JR東海においては、名古屋開業後、連続して、名古屋—大阪間の工事に速やかに着手できることとなり、この結果、全線開業を最大八年前倒しすることが可能と見込まれるのでござります。

○中川(康)委員 ありがとうございました。

この額の根拠についても確認をしておくことは必要かなというふうに思つたわけでございます。この全線開業八年前倒しということで、額が少な過ぎてもいけない、しかし、国民の皆さんから批判を受けるような、額を盛り過ぎてもいけないような状況があるわけでございます。しっかりとその額の根拠というのを国会の審議の中で示していただきことによつて、そして、それを適正に鉄道・運輸機構を通す形で貸し付けを行い、それを適正にモニタリングしていただく、そういう方向をよろしくお願ひしたいというふうに思ひます。

続きまして、こここの部分は、私、今回のこの法律案においてしつかり聞かせていただきたいといふうに思つておるわけでございますが、名古屋一大阪間の沿線自治体の今回の決定における反応について確認をさせていただきたいと思つております。

私は、先ほども申し上げたとおり、地元が三重県でございまして、県議会議員の時代からずっとリニア議連に参画をし、運動をしてまいりました。さらには、国会の方に参りましても、国会におけるリニア議連の方でも活動をさせていただきたいというふうに思ひます。

県議時代のリニア議連で、そのころ、といつてもつい最近までですけれども、主張していたのが、名古屋一大阪間のリニア同時開業ということを運動の一つか核にしていたというふうに認識をしておりま

す。

今回、財政投融資の活用により、リニアの全線開業が最大八年前倒しをされるという中で、沿線自治体特に三重、奈良、大阪は、これまでの同時開業という主張から早期開業へと運動の言いぶりを変更するとともに、この内容によって、今後は具体的な運動を展開していくことが可能になつたのではないかと思つております。

そこで、お伺いしますが、今回の財政投融資の活用でリニア全線開業を最大で八年前倒しする方向が示されたことに対し、名古屋—大阪間の沿線自治体特に首長の皆さんは具体的にどのような反応を示されておるのか、その辺のところを御紹介いただきたいというふうに思います。

○末松副大臣 お答えさせていただきます。

今般、現下の低金利状況を生かし、長期、固定、低利の財投を活用することにより、名古屋開業後、連続して、名古屋—大阪間の工事に速やかに着手し、全線開業までの期間を最大八年間前倒しすることを目指していくことといたしております。

今般の措置の決定について、各沿線自治体からは歓迎する旨の表明がなされていると承知をいたしております。

具体的には、愛知県知事からは、早期全線開通は大変望ましいことであり、歓迎をしたい、三重県知事からは、総理から最大八年の開業前倒しを表明いただき、うれしく思う、奈良県知事からは、財投措置の決定を歓迎する、大阪府知事からは、地元関西としても、政府、JR東海と課題を共有しながら、官民一体で最大限の協力ができるよう検討するとの発言があつたと承知をいたしております。

国土交通省といたしましては、各地域の声も踏まえまして、全線開業の最大八年間前倒しの実現に向けてしつかりと取り組んでまいりたいと思ひます。

○中川(康)委員 ありがとうございます。

このリニアの建設はJR東海が主体的に行つも

のでありますけれども、やはり地方自治体、特に沿線自治体の皆さんの思いも酌みながらどう進めしていくかということが大変に重要なわけでござります。

当然、JR東海さんの判断ですから、八年の体回復期間、ここはやはりいたし方ないという思ひもどこかにありながら、しかし、東京—名古屋で分断されてしまふんじやないかという名古屋以西の自治体の思いというのを今回の決断というのは大きく酌んでいたいた、それがそれぞれの、愛知も含めての各自治体の声として今出きていいのではないかなどと思つております。

私も、三重県で鈴木知事に会うたびに、このリニアの、当時は同時開業という話でしたけれども、何度も何度も聞かせていただき、そしてともに頑張つていただきたいという思いを共有しております。そういった意味においては、今回のこの法律案というのは、可決されれば本当に名古屋以西において大きな弾みがつくものであるというふうに私は思つておりますので、国交省といたしましても、何度も何度も聞かせていただきながら、JR東海さんとともにまた運動を進めていくただきたいというふうに思ひます。

その上で、今、自治体の声を紹介いただきましてけれども、今後の名古屋以西における環境影響評価の着手について、ちょっと先の長い話ではありますですが、確認をさせていただきたいと思つております。

名古屋以西の沿線自治体にとってこれから取り組みで大事になつてくることの一つが、いわゆるリニアの中間駅の確定と、まだ少し先ですけれども、中間駅を中心としたまちづくりやその駅へのアクセスをどうしていくのか、こういった部分になつてくるというふうに思つております。

この中間駅の確定については、これまでの東京—名古屋間の手続を見ると、基本的には、リニアの事業着手前に行われる環境影響評価、この作業の中で決まつてきておるというふうに認識をしております。今後、名古屋以西の沿線自治体が、こ

の中間駅を中心としたまちづくりや、その駅への在来線のアクセス、こういった問題を主体的かつ具体的に進めていくためには、駅の確定も含めた環境影響評価を遅滞なく適時適切に行つていくこと、これが大変に重要な要素になってくるというふうに思いますが、国交省の御見解をお伺いさせていただきます。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

リニア中央新幹線における環境影響評価の手続につきましては、事業主体でございますJR東海において、アセス後の工事工程や社内における実施体制などを勘案し、その判断に基づき行われていくものというふうに考えております。

名古屋以西の環境影響評価の時期につきましては、JR東海は、社長会見などで、名古屋―大阪間の工事の着手のめどが立った段階で、その工事に着手する約四年前に手続を開始し、品川―名古屋間完成後、速やかに大阪までの工事に着手することを目指しております。

国土交通省といたしましては、このように、品川一名古屋間の完成後、速やかに大阪までの工事着手が行われるよう、アセスに対するJR東海の取り組みがなされるものというふうに考えております。

○中川(康)委員 ありがとうございました。

このアセスについては、鉄道局と都市局さんの中で進められていくものであるというふうに思っております。気持ち的には早くという思いをここで申し上げたいわけですが、既に言つてしまつておりますけれども、きょうは、適時適切に進めておいていただき、このことが大事であるというふうに思つておりますので、その点について、またよろしくお願いをいたします。

最後、ちょっとリニアとは関係ないJRの問題、非常に具体的、細かい話になりますが、一点お伺いをさせていただきたいと思っております。具体的には、JR線におけるICカードの使用不可区間の対応、特に、途中まではICカードが使えるけれども、その線の最後の駅までは対応し

ていないJR線、こういったものがあるわけですが、この対応についてお伺いをさせていただきました。

さきほど、私はICカードを二つ持つまいりまして、地元でよく使っているPiTaPaと首都圏でよく使うSuicaでございます。これが、以前はその地域でしか使えなかつたわけですけれども、今、相互利用が可能になりました。そういった意味においては、まだ使えないところもありますけれども、非常に利便性が高まって、私も相互利用が始まることは非常にいいなというふうに思つております。

しかし、残念ながら、まだJR線において使用不可区間というのがございます。

一つ例を申し上げますと、私の地元のJR関西線というのがございます。これは名古屋から龜山までの路線で、その路線を走る多くの列車は名古屋発龜山行きでございます。しかし、この関西線では、途中駅であります四日市の駅まではICカード対応の改札があるわけでございますけれども、それより以西の駅では、終着駅の龜山駅を含めてICカードの機械は設置をされておりません。

そこで、実際にお客様が利用するとどのようなことが起きるかといいますと、このような状況がわからずに名古屋駅で普通にICカードで入場したお客様が、四日市までであれば普通におりらるるわけですから、仮に龜山駅でおりた場合どうなるのかといふと、当然ICカードではこの駅は出られないために、改めて名古屋から龜山までの運賃をその場で現金で支払うことになります。

そして、そのお客様は、その後、龜山駅で、自分が持っているICカードの名古屋での入場記録の取り消しをお願いするわけですが、何とこの取り消しは龜山駅ではできないというふうに思つております。それで、後日、ICカードに対応する端末が設置されている例えば名古屋駅とか四日市駅まで行つて、取り消し処理をみずから行わなければいけない。

い、こういった状況が生じております。

確かに、地方においては、いままでICカードに全路線が対応していないところもございます。これはちょっとと今回はおきます。

しかし、私が今例に申し上げたとおり、途中までICカードに対応しているわけですが、それで乗つてしまふわけです。けれども、その後が無理だという部分においては、その利便性、さらには地方創生の視点、さらには地方への人流、誘客の促進の観点からも、こういった状況を早期に解消させるべきであるというふうに思つております。

言いかえれば、本来、切符を購入する手間が省け利便性が非常に高いICカードが、地方においては、その設備投資が進んでいないためにかえつて不便な状況をお客さんにつくり出してしまつてあるというふうに思つておりますが、国交省のお考えを確認させていただきたいと思います。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のICカードの利用可能範囲の拡大は大変重要な課題であるというふうに認識をいたしております。

現在、JR各社では、都市部を中心に交通系ICカード導入を進めているところでございますが、いわゆる地方の路線などではいまだ導入されない区間がございます。

御地元における大変な御不便をお伺いしたところござりますけれども、交通系ICカードの導入は、利用者の利便性向上に資するのみならず、加えまして、地方創生や訪日外国人旅行者を始めとする観光客の来訪促進につながる重要な取り組みであるというふうに認識をいたしております。

交通系ICカードの導入範囲の拡大につきましては、新たに設備の導入や維持管理に係る費用が生じることから、利用客数や旅客流動を考慮して鉄道事業者が判断するものと認識をいたしておりますが、利用者利便の向上はもちろん、先ほど申し上げました地域創生でありますとか外国人旅行

客の来訪促進にもつながるという観点から、鉄道事業者に対しまして、その導入促進につき、引き続き適切に働きかけをさせていただきたいというふうに思つております。

○中川(康)委員 ありがとうございました。

非常に細かい話なのかもしれないんですけども、やはりこれから地方創生をどう進めていくのか。ただでさえ地方に誘客が進まない中で、その一つの突破口として、このICカードの相互利用というのは大きく前に前進をしたわけでございます。

既に、国交省の方としても、訪日外国人の旅行者受け入れの補助金において、確かにICカードのシステムを入れることに對しての補助金というものはメニューとしてはございます。しかし、このメニューは、その路線において全くそのシステムがないところについて補助金は出されけれども、途中までの路線で整備されているところについては補助対象外になつてゐるわけでございます。

私は、今一番不便な状況をつくり出しているのは、その状況がわかり得ずに乗つてしまつて、そして、出たときにはそのシステムがないという、ここをどう解消するのか。これがこれから的地方創生、さらには訪日客がさらに地方にふえてくる、こういった状況をつくり出すその一助にもなるというふうに思つておりますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

リニアにつきましては、公明党は、安全という視点をしっかりと確保しながら、利便性の向上、ここについて頑張つてしまいたいと思つておりますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

以上で質問を終わります。大変にありがとうございました。

○西銘委員長 次に、黒岩宇洋君。

○黒岩委員 民進党の黒岩宇洋でございます。

私は新潟県選出でございますので、前のお二人とは違いました、このリニア新幹線、直接効果は薄いと思いますけれども、我が党といたしましては、政策提言の中でも、この東京・大阪間の早期

開通を図ることをしつかり明記しておりますので、この鉄運機構法の改正案については賛同する立場で質問をしてまいりたいと思っております。

賛同する立場ということですので、質問はちょっとしづらいんですけども、いろいろな懸念の声が出てきている部分につきまして、一つ一つ確認をさせていただきたいと思っております。今回、三兆円という非常に多額な財投を投入するということなんですねけれども、やはり、いかに公益性があるとはいえ、巨大な民間企業の資産形成に、間接的とはいえ国が融資をするということについて、いかがなものか、こういった御懸念がござりますけれども、この点についてどうお答えになられるのか、大臣にお答えいただいてよろしいでしようか。

○石井国務大臣 リニア中央新幹線の全線開業によりまして、東京、名古屋、大阪の三大都市圏が一時間で結ばれ、人口七千万人の巨大な都市圏が形成されます。また、我が国の国土構造が大きく変革され、国際競争力の向上が図られるとともに、その成長力が全国に波及し、日本経済全体を発展させるというふうに考えております。

具体的には、西日本と名古屋圏や東京圏との間、また東日本と名古屋圏や大阪圏との間など、三大都市圏と全国各地との移動時間が短縮され、三大都市圏へのアクセスの利便性が飛躍的に向上し、地域の活性化をもたらす可能性が高いものと考えております。

このリニア中央新幹線の從来の計画では、JR 東海は、平成三十九年の品川—名古屋間の開業の後、経営体力を回復させるために、工事をを行なない八年間の期間を経た上で、名古屋—大阪間の工事に着手することとしておりました。今般の措置は、全線開業の効果を早期に発現させることを政策目的としたしまして、財政投融資の長期、固定、低利の貸し付けによりまして、八年間開業後、連続して、名古屋—大阪間の工事に速

やかに着手することによりまして、リニアの全線開業の前倒しを図るものでございます。

○黒岩委員 この意義と目的について丁寧にお話をしました。

確かに、先ほど申し上げたとおり、公益性とい

うのを我々も十分に認識しております。ただ、これがまた、安易に対象が広がるというようなことがないか、こういう懸念でございますので、この点については、大臣の方でもまた御認識をしていただければと思つております。

それでは、第二点、これも懸念の内容でありますけれども、JR 東海は、本来、自己資金でこのリニア新幹線を建設していくという、すなわち市中から借り入れをしようということになつておつたわけです。今回、この財投資金を使うことによつて、長期、低利、固定ということで、利子負担が大変軽減される。

負担軽減の部分というのは、考え方によりますと、これは国からの補助という考え方になるのではないか、こういう懸念があるんですけれども、この点についてどうお考えなのか、お答えいただきたくですし、その差額というものがわかるようでしたら、教えていただければ非常にイメージやすいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

○奥田政府参考人 もう一度御説明いたしますと、交通政策審議会において行われましたJR 東海の財務的事業遂行能力の検証の議論におきましては、リニア中央新幹線の建設に係るJR 東海の金利負担のみを切り出した議論はなされてこなかつたところでございますが、このたび、財投借り入れが行われたケースについて、金利を全て〇・六%とするなど一定の仮定を置いた上で、JR 東海における長期債務残高の推移についてシミュレーションを行つたところです。

品川—名古屋間の着工から全線前倒し開業が見込まれるまでの期間、平成二十六年から平成四十年について、交通政策審議会で検証された当初ケースにつき、各年度の長期債務残高に想定金利3%を掛けた額を足し合わせる方法により算出したJR 東海の会社全体に生じる金利負担、リニア建設にかかるものののみではありませんが、会社全体に生じる金利負担額と今回のシミュレーションで算出した会社全体の支払い金利額とを比較いたしますと、交通政策審議会で検証された当初ケースで約二・四兆円、それから、財投活用により全線開業八年前倒しを行うケースで一・九兆円ということでございまして、その差を申し上げれば約五千億円ということになるわけでございます。

これによりまして、JR 東海は、品川—名古屋間開業後、名古屋—大阪間の工事に速やかに着手するということにしておりまして、大阪までの全線開業を前倒しすることが可能となるものでございます。

また、貸し付けた財投資金につきましては、JR 東海より利払いも行われ、元金も全額償還されるものであります。

この件につきましては、交通政策審議会において行われましたJR 東海の金利負担のみを切り出した議論はなされてこなかつたところでございますが、このたび、財投借り入れが行われたケースについて、金利を全て〇・六%とするなど一定の仮定を置いた上で、JR 東海における長期債務残高の推移についてシミュレーションを行つたところです。

品川—名古屋間の着工から全線前倒し開業が見込まれるまでの期間、平成二十六年から平成四十年について、交通政策審議会で検証された当初ケースにつき、各年度の長期債務残高に想定金利3%を掛けた額を足し合わせる方法により算出したJR 東海の会社全体に生じる金利負担、リニア建設にかかるものののみではありませんが、会社全体に生じる金利負担額と今回のシミュレーションで算出した会社全体の支払い金利額とを比較いたしますと、交通政策審議会で検証された当初ケースで約二・四兆円、それから、財投活用により全線開業八年前倒しを行うケースで一・九兆円ということでございまして、その差を申し上げれば約五千億円ということになるわけでございます。

いずれにいたしましても、貸し付けた財投資金は、JR 東海より利払いも行われ、元金も全額償還されるものであり、JR 東海による自己負担の原則をえるものではなく、経営支援を目的とするものではないということについて御理解を賜ればというふうに思つております。

ものでございまして、JR 東海による自己負担の原則を変えるものではなく、経営支援を目的とするといったようなものではないということについて御理解を賜ればと思います。

○西銘委員長 奥田鉄道局長、ゆっくり答えてください。

○奥田政府参考人 済みません、ちょっと滑舌が悪くて失礼いたしました。

もう一度御説明いたしますと、交通政策審議会で検証された当初ケースについて、品川—名古屋間の着工から全線前倒し開業が見込まれるまでの期間、平成二十六年から四十九年につきました、利利息負担二・四兆円。今回、シミュレーションいたしましたケース、その期間につきましては、三兆円分、〇・六%の資金が入つております。残りの民間資金三%の利率でございますが、それで計算しますと一・九兆円ということになりますして、その差額が五千億円になるということでございます。

○黒岩委員 そうですね、経営支援ではないといふ主張、これは一定程度うなづくんですけども、やはり金利の軽減負担が約五千億円あるということですので、これはJR 東海にとって非常に魅力的な話であるということがイメージできたと思います。

そこで、BバイC、費用対効果の観点で、やはりこの五千億に対する経済効果といふところなんですが、先ほど石井大臣もお答えになつておられましたけれども、ただこれは、何年前倒しになるかという時間軸が必要になつてきます。

そして、今、八年前倒しといふ、経営体力回復期間の前倒しということで、これは決して工期の前倒しではありませんので、本当に、八年前倒しといふのはかけ声としては非常にすばらしいんですけども、専門家などに聞くと、現実には、難工事とかがあつて、実際に工期の短縮といふ意味では難しいところもある、そういう御提言も、また御指摘もいただいております。

大臣にお聞きしたいんですけども、八年前倒しというものは本当に可能のことなんでしょうか。

○石井国務大臣 当初、JR東海は、品川—名古屋間が開業した後、経営体力を回復するために八年間工事を実施せずに、八年たった後から名古屋—大阪間の工事を開始するという計画でございましたが、経営体力回復期間、この八年間を前倒しするというこによりまして、最大八年間の前倒しが可能になるというふうに考えてございます。

○黒岩委員 そうですね、あくまでも最大限ということは動かせないことだと思います。そうしますと、先ほど、経済効果というのは、名古屋から大阪間で一年間に三千六百億円と。これが、八年前倒しだと、掛け算すると約三兆円になるわけですが、この八年が圧縮されてしまえばしまうほど経済効果は低くなるわけですから、そう考えますと、先ほどの利子の負担軽減額との兼ね合いのBバイCが悪くなつてくる。こういう問題点があるということも経済波及効果においてはよくよく考えながら、順調に進めていくていただきたいと思っております。

それでは、今、名古屋までのリニアが着工してから約二年がたとうとしておりますけれども、今時点で進捗状況というのは、問題なく、遅滞なく進められているのでしようか。この点についてお答えいただけますでしょうか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

JR東海によれば、現時点において、当初計画に比べて工事費の増加や工事のおくれ等は生じていません。国土交通省いたしましては、工事実施計画の

認可の際の大臣指示を踏まえながら、適切に工程管理を行い、安全かつ確実に事業が行われるよう、JR東海において適切な対応がなされるものと、いうふうに考えております。

○黒岩委員 この二年間、今局長のお話ですと、時間的にも、また費用的にも、進捗状況に問題はないということで、それは安心なんですねけれども、ただ、今までこの委員会でも指摘がありました、残土の処理や、水の保全や、長大トンネルの避難対策など、やはりさまざま困難な局面に陥りました。この点につきまして、今後、時間軸もそうですけれども、費用についても、名古屋間、五兆五千億と、なつておりますが、これがさらに拡大すると、いったことがないのか、この点について改めて確認をさせていただきたいと思います。

○奥田政府参考人 お答えいたします。

品川—名古屋間の事業費につきましては、工事実施計画の認可に当たりまして、これまでの整備新幹線の事業費につきましては、工事実施計画の事例でありますとか他の道路の事例でありますとか、そういうものも詳細に比較等いたしまして、JR東海が提示をしてまいりました事業費見積もりは適切なものである、難易度の高い工事等を踏まえましても適切なものである、ということを私ども判断をして認可をいたしましたところでございまして、そういう認識をしておりました。JR東海において適切に事業が進められていくというふうに認識をいたしております。

○黒岩委員 そのような認識で、速やかに、まさしくございまして、そういう認識をしております。

また、建設工事の契約手続も進められておりま

して、特に難度の高い品川駅新設工事であります

とか南アルプストンネル新設工事(山梨工区)では、起工式を経て工事にも着手がなされております。

JR東海によれば、現時点において、当初計画に比べて工事費の増加や工事のおくれ等は生じていません。国土交通省いたしましては、工事実施計画の

るんですけども、何度も申し上げていますけれども、もともとJR東海は、自己資金で、市中からの民間の金融機関からの借り入れでこの建設を行おうとしていた。

そう考えますと、そこにあつた需要が公的な財投にとられるということになりますと、これはやはり一種の民業圧迫であるということになると思

うんですが、この指摘についてはどうお答えになるのか、明確に、わかるような御説明をいただきたいと思います。

○北村政府参考人 お答えいたします。

リニア中央新幹線につきましては、現下の低金利状況を生かし、長期、固定、低利の財政投融資を活用することによりまして、建設主体であるJR東海の資金調達リスクや金利変動リスクが軽減され、これによりまして、先ほど大臣からも御答弁ありましたように、全線開業を最大八年間前倒しするということを狙つたものでございます。

民間の金融機関において、財投と同様の長期、固定、低利の条件で三兆円という資金を融資する等いたしまして、JR東海が提示をしてまいりました事業費見積もりは適切なものである、難易度の高い工事等を踏まえましても適切なものである、ということを私ども判断をして認可をいたしましたところでは、民業圧迫といつた御批判は当たらないのではないかというふうに考えております。

○黒岩委員 今回の財投スキームがなかった場合には、民間でJR東海にお金を貸し付ける、そ

うことでございまして、そういう認識をしております。ただ、それを超えるしっかりと目的があるがゆえに今回のスキームで財投債を使うんだ

といふふうに考えております。

そこで、この鉄運機構は、本来、今までこういった三兆円もの大きな貸し出しといったことをみでありますし、前段の質疑にもあつたんだけれども、今、三兆円という非常に大きな貸出先にいたしました。JR東海がなるわけですから、やはり、今の民間の金融機関からすれば民業圧迫にならないのではないかということに対して、これほどの長期、固定、低利の金利で貸し出せる民間はない

か。この点についてお答えいただけますでしょうか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

そこで、この鉄運機構は、本来、今までこうした能力があると考えておりますが、今回の貸し付けに鑑みまして、速やかに、かつ確実な審査等の対応が必要となることから、そういう方のお手伝いもいただいているということです。

○黒岩委員 お手伝いもいただいているという

○奥田政府参考人 お答えいたします。

今般の財投資本に付けるべきことは、JR東海の償還確実性に係る審査を行いますとともに、財投資金を貸し付けた後に、定期的に工事の進捗状況でありますとかJR東海の財務状況の把握及び確認を行い、円滑な工事の実施や償還確実性の確保を行おうとしている

投資を総合的かつ効率的に行うことの目的としておりまして、鉄道建設に関する技術でありますとか工程管理に関する知見が十二分に蓄積されています。この鉄道・運輸機構において貸し付け及びその後のモニタリングを行うとするところが適切であるということになると思

います。

○黒岩委員 今、ちょっと後段部分がわざりづら

かたたんですけれども、工事面の経験は豊富だと。ただ、財務面については、外部からの人材の登用ということを事前に聞いておりました。今、この説明で、現在の人員体制でと言ひなが

から人が派遣されていて、その人材を活用して財務面の管理をしていく、そういう理解でよろしい

でしょうか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

鉄道・運輸機構にも、御指摘の一定のそういう能力があると考えておりますが、今回の貸し付けに鑑みまして、速やかに、かつ確実な審査等の対応が必要となることから、そういう方のお手伝いもいただいているということです。

○黒岩委員 お手伝いもいただいているという

か。この点についてお答えいただけますでしょうか。

これから新たに外部登用するということですか。

ちよつとそこがわかりづらいので、お答えいただけますか。

○奥田政府参考人 既に来ていただいておりま

して、中で、本案が成立すれば、今後の貸し付け

に備えて準備をしていくということです。

○黒岩委員 今回の財投活用のスキームを見せていただきました。

そして、鉄道機関からJR東海に財投資金が貸し付けられる。その返済については、この財投の利子分と、あえて、プラス経費と書いてありますて、この経費はですかと聞きましたら、これが外部登用の人材の費用だと。そして、どのくらいの額ですかと言つたら、数千円だということでした。

これは、今のお話ですと、政投銀から来た人に對して今現在も数千万円の経費として支払っているという理解でよろしいですか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

そういつた人員に対する人件費プラス、そ

ういった事務に要する、もちろん鉄道・運輸機関の人間も一緒にやつておりますので、事務経費等も含んだものとしてそういう金額を計上させていただいております。

○黒岩委員 局長、ちよつといつも早口になるん

ですよね。非常に聞き取りづらく、わかりづらくなるので、そこをゆつくりとお答えいただければと思います。

これは私、細かなことをお聞きしたのは、わざわざスキーム図に、プラス経費となつてしまつて、これは、公的だろうと、通常の金融機関でしたら、当然、審査や債権管理の人材の費用というものはもともと自前で持つてあるもので、一々貸出先に、しかも経常的に経費として、わざわざ、年間で数千万円ということは、多分、雇えても、いいところ本当にわざか数人ですね。その分の固定費用をもらうというのは、何かやはりスキームと

きょうも議論がありましたがれども、それだけ

たら政投銀が貸したらいじやないかみたいな議

論になつてしまつますので、スキームの中にしつかりと財投からの金利プラス経費、こうやつて書いてあるということの意味合い、重みというものをもう少し考えていただきたいと思ひますし、どうしてもちぐはぐだと違和感を感じてしまうと

いうことを、これは指摘にとどめさせていただき

ます。

そうしましたら、私は、ちよつと時間がなくなつてきましたので、大変重要な思つてているのは、先ほど、八年間の前倒しということ、これがかけ声倒

したこと、これはあくまでも工期の短縮ということではないと理解しておりますので、やはり一番心配なのは、こういうかけ声のもと、難工事がある中で働く人たちの安全面というものがきちんと担保されているのか、保障されているのか、この点は非常に心配な点でありますので、この点についての御説明をいただけますでしょ。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

リニア中央新幹線におきましては、南アルプストンネルなどで難度の高い工事が予想されておりましたが、工事を実施するに当たり、安全な施工が大前提であるということは言うまでもございません。

この観点から、例えば、整備新幹線の建設を行つてゐる鉄道・運輸機関は、実際の工事現場において、現場職員による安全パトロール、本社や

支社職員による事故防止監査、事故情報、発生原因

の兼ね合いにもなりますけれども、名古屋→大阪のルートの設定とか新駅の建設等に、政治的な介入といふか、何か力が働かない、このことをやはり断言していただきたいと思ひますので、大臣の方からその点についての御答弁をいただけますでしょうか。

具体的には、これは環境アセスとか環境評価と

の意思決定により行われるべき事項は引き続きみずから判断で行うこと、また、未着工である名古屋→大阪間のルート、駅位置の決定について国

等からの介入を受けないこと、工事契約の手続について引き続き民間事業としてみずから判断で行うこと、リニア中央新幹線や東海道新幹線等のダイヤ編成等をみずから判断で行うことなどを

ございます。

○石井国務大臣 JR東海の経営の自主性とは、

例えば、設備投資の判断等、一般的に企業の合理的な意思決定により行われるべき事項は引き続きみずから判断で行うこと、また、未着工である名

古屋→大阪間のルート、駅位置の決定について国

等からの介入を受けないこと、工事契約の手続について引き続き民間事業としてみずから判断で行うこと、リニア中央新幹線や東海道新幹線等の

ダイヤ編成等をみずから判断で行うことなどを

ございます。

これは私が、細かなことをお聞きしたのは、わざ

わざスキーム図に、プラス経費となつてしまつて、これは、公的だろうと、通常の金融機関で

いたら、当然、審査や債権管理の人材の費用とい

うのはもともと自前で持つてあるもので、一々貸出

先に、しかも経常的に経費として、わざわざ、年

間で数千万円ということは、多分、雇えても、い

いところ本当にわざか数人ですね。その分の固定費用をもらうというのは、何かやはりスキームと

費用につきましても、JR東海の責任で確保されるべきものでござりますが、鉄道・運輸機関と同様な安全確保のための取り組みなどが行われるもの

と考えております。

国土交通省といたしますは、一昨年十月の工事実施計画認可の際の指示に基づきまして、工事の安全性に最大限の配慮がなされるよう、JR東

海を指導監督してまいりたいとふうに考えております。

○黒岩委員 わかりました。

やはり、早期開通というすばらしい目的、お題

目のために現場が苦しむようなことがあってはなりません。現場の声としてその懸念が指摘されていましたので、この点については十分に踏まえていただきますよう重ねてお願いを申し上げます。

そうしましたら、もう最後なんですけれども、

きょうの議論にもありましたけれども、この財投

資金が投入されることによって、JR東海という民間企業に対し政府が過度な関与をするという

ことは、やはりあつてはならないと思つております。

具体的には、これは環境アセスとか環境評価と

の兼ね合いにもなりますけれども、名古屋→大阪のルートの設定とか新駅の建設等に、政治的な

介入といふか、何か力が働かない、このことをやはり断言していただきたいと思ひますので、大臣の方からその点についての御答弁をいただけますでしょうか。

具体的には、これは環境アセスとか環境評価と

の兼ね合いにもなりますけれども、名古屋→大阪のルートの設定とか新駅の建設等に、政治的な

これはあくまでも償還確実性の観点から行うものでありますて、JR東海の事業そのものについて

は、これまでどおり民間企業としての経営判断を尊重していくことに変わりはございません。したがいまして、JR東海の経営の自主性が損なわれることはないと考えております。

○黒岩委員 ありがとうございます。

やはり、工事、また建設というのは生き物ですから、建設費の高騰だと人材の不足とか、そういった変動要件に対して工事の進捗スピードで対応していくことといったような、こういった自主的な経営判断というものは尊重していただきたいと

思つております。

重ね重ねになりますけれども、きょうは、さまざまな懸念について指摘をさせていただきまし

た。特に、今申し上げた、JR東海の経営の自主性を重んじていただきたいということ、そして、やはり工事の安全性の確保というのは国交省にとつても最大の課題でありますので、この点に

ついて重ねて要請をいたしまして、私からの質問を終わらせていただきます。

どうもありがとうございました。

○西銘委員長 次に、津村啓介君

○津村委員 リニア中央新幹線について質問いたします。

日本は科学技術大国でございます。今月三日に

発表されましたノーベル生理学・医学賞は、東京

工業大学の大隅良典先生が、オートファジーの仕組みの解明に寄与したという御功績で受賞されま

した。また、二十一世紀になつてからの日本人のノーベル賞受賞者は、科学にかかわる三つの賞

について引き続き民間事業としてみずから判断で行うこと、リニア中央新幹線や東海道新幹線等の

ダイヤ編成等をみずから判断で行うことなどを

包括的に意味するものであると認識をしておりま

す。

今般の貸し付けに伴い、鉄道・運輸機関におき

ましては定期的に工事の進捗状況やJR東海の

財務状況の把握及び確認を行つてまいりますが、

する貢献でござりますし、また、後世に残る大変な財産ということでもありますて、私たち日本人は、我が国の科学技術力に誇りを持つて、今後とも科学技術政策に力を入れていくべきだ、このように考えてございます。

その点、本日議題となつておりますリニア中央新幹線の建設前倒しにつきましては、世界に先駆けた超電導リニアの技術実用化でございまして、関連技術へのさらなる研究開発投資の充実等も含めまして、国を挙げた支援を積極的に行っていくべきと考へております。

以下、質問をさせていただきます。

今回の法案でございますけれども、午前中の参考人質疑でも話題が出ましたし、先ほど与党の皆さんの質問でも、早期開業について非常に前向きなお話が出てございました。BバイCを高める点では、早くこのB、つまりベネフィットを生んでいくことが必要だ、そういう御議論もございました。

そうした意味で、今回の財投資金の投入というものは大変画期的、有意義なことではございますけれども、片や、この財投資金の投入が、先ほど黒岩委員の質問にもございましたように、今回の計画そのものの性格、とりわけ国とJR東海の関係性に何らかの影響を及ぼすことがあるのかないのか、懸念の声も上がっているところでござります。

最初の質問でございますが、交通政策審議会の答申や本年六月の骨太の方針を踏まえまして、今回の財投資金投入、八年前倒しの意思決定がされたものと認識しておりますが、いわばこの方針転換はJR東海からの発案、要請によるもののか、それとも政府、国の側からの働きかけによって方針転換がなされるのか、このイニシアチブの所在をお答えください。

○石井國務大臣

は、平成二十三年の交通政策審議会答申の附帯意見におきまして、「名古屋・大阪間の整備については、今後、経済社会情勢等を勘案しながら、繼

続的に早期整備・開業のための具体策を検討すべく」とされていましたところであります。

国土交通省におきましては、その後の国会における議論や沿線地域からの御要望も踏まえながら、全線早期開業のための検討を行つてきましたところでございます。

一般の財投の活用による全線開業前倒しの方針につきましては、本年六月二日に閣議決定をいたしました経済財政運営と改革の基本方針二〇一六年等を踏まえ、国土交通省を中心といたしまして、関係者間で具体的な調整を進めた結果、八月二日に経済対策として閣議決定されたものでござります。

○津村委員 端的にお尋ねをいたしますが、国土交通省さんからのイニシアチブということでよろしくですね。

○石井國務大臣 サようでございます。

○津村委員 さようは資料をお配りさせていただいておりますが、これまでの交通政策審議会の議論の中で、幾つかの需要予測あるいは環境影響への試算といったことがなされております。

今回、国土交通省からの働きかけで財政資金投入といふことであれば、国は、今まで以上に、国民の皆さんに対するこのリニア計画の意義を國のリソースを用いてしっかりと試算、精査して説明していくことが必要だと思います。

一枚目は需要予測でござります。この八番の年間六百六十億人キロというのが、南アルプスルート、今回のルートの需要予測ということになつてているわけですが、例えばこれ一つを見ましても、経済成長率実質1%、あるいは高速道路料金は現状のまま、幾つかの前提が置かれております。実際には、政府は別の数字を経済成長の目標として掲げているわけでありますし、また、将来の人口予測でありますとか、あるいは外国人観光客、今、急増しておりますけれども、これが、さらに三千万人を目指してふやしていこ

ういう意味では、こうした数字がそれぞれならばに言つた者勝ちになるのではなくて、やはり整合的なものになつていく必要があろうと思いまますし、とりわけ訪日外国人観光客の加速度的な増加を考えれば、あるいはその背景にあるアジアの経済成長を考えれば、これは、プラス方向も含めて、あるいは早期開業のためのファイナンス面も含めて、好材料も幾つかあると思いますので、ぜひ今後、数字的な議論を詰めていただきたいと

いうふうに思います。

質問は、その次のページの大井川の流量減少についてでございます。

これは、非常に専門的な水収支解析というものがなされていて、国交省さん、技術者の方に伺いますと、これまで、これだけの規模のトンネルの掘削、そして川の流量に影響を与えるというケースが世界的にも極めてまれなものですから、なかなかこのモデルというものが確立し切れていないという中での、これはかなり大胆な前提を置いての解析というのですが、左下にも準三次元といふうに、三次元での解析というのはなかなかできない中で、かなり頑張って、多少の無理をしてなされている積算なんだろうというふうに思いますが、

ただ、お話を伺つてまいりますと、この解析には含まれていない措置として、トンネル本体に一定の環境保全措置、要は、トンネルをカバーしていくことによつてそこから水が滴らないようにならぬつているわけですが、左下にも準三次元といふうに、三次元での解析というのはなかなかできない中で、かなり頑張って、多少の無理をしてな

されています。

JR東海は、先進ボーリングにより事前に地質等を把握する、本坑は、掘削断面積約百平米であります

ますが、これに並行する位置に先行して、断面の小さな先進坑、パイロットトンネル、これは掘削

断面積約三十平米でございますが、この小さい先進坑を掘削しながら地質等を確認する等、本坑を

掘削する前に念に地質調査を行う予定であります。

このような事前調査を踏まえて、地質や地下水の状況を十分に把握した上で、必要に応じて薬液注入の実施や防水シートを設置することにより、水系への影響を極力回避するよう努めることとしております。

なお、このような措置を講じたとしても、一定程度のトンネル内への湧水は避けられないと想定されることから、この影響の回避、低減を図るために、JR東海においては、トンネル湧水を自然流

下により大井川に戻す導水管トンネルの設置を検討していると承知をしております。

国土交通省といたしましては、この導水管トンネルの費用が必要以上に過大なものとならないよう、JR東海を指導監督してまいりたいと存じます。

負担がかかりますので、より効果的、効率的な対策を模索していくべきだと考えますが、大臣の所見を伺いたいと思います。

○石井國務大臣 南アルプストンネルの掘削に伴います大井川の流量への影響につきましては、平成二十五年九月にJR東海から公告されましたが、環境影響評価準備書の中で、最大で毎秒約二トンの流量減少がある旨が示されました。

JR東海によりますれば、この流量減少量を推定する際に用いた解析モデルでは、主にトンネル表面部において防水シートなどの漏水対策を行わない状態としたことから、予測結果は、安全側、つまり、影響が大き目に出る予測となつていると

いうことでございます。

一方、実際のトンネル掘削に当たりましては、J.R.東海は、先進ボーリングにより事前に地質等を把握する、本坑は、掘削断面積約百平米であります

が、これに並行する位置に先行して、断面の小さな先進坑、パイロットトンネル、これは掘削

断面積約三十平米でございますが、この小さい先進坑を掘削しながら地質等を確認する等、本坑を

掘削する前に念に地質調査を行う予定であります。

このような事前調査を踏まえて、地質や地下水の状況を十分に把握した上で、必要に応じて薬液注入の実施や防水シートを設置することにより、水系への影響を極力回避するよう努めることとしております。

なお、このような措置を講じたとしても、一定程度のトンネル内への湧水は避けられないと想定されることから、この影響の回避、低減を図るために、JR東海においては、トンネル湧水を自然流

下により大井川に戻す導水管トンネルの設置を検討していると承知をしております。

国土交通省といたしましては、この導水管トン

ネルの費用が必要以上に過大なものとならないよう、JR東海を指導監督してまいりたいと存じます。

○津村委員 次の質問に端的にお答えいただけれ

ばと思います。

皆さん、資料を一枚おめくりいただきますと、品川一名古屋間の建設キロと営業キロの関係の表をつくりました。東海道線が三百五十九・二キロ、東海道新幹線はショートカットしていますので三百三十五・四キロ、しかし、運賃についても、同じ三百五十九・二キロで見立てて、同じ運賃を取っているというのが現在の状況でございます。

リニア中央新幹線の建設キロは二百八十五・六キロですが、営業キロはどうなりますでしょうか。  
○石井国務大臣　今委員お示いただいたように、東海道新幹線の営業キロは、在来線である東海道線と一体をなすものとして、在来線の営業キロを採用しております。

一方、リニア中央新幹線につきましては、名古屋を経由地とし、品川と大阪を結ぶものですが、東海道線や東海道新幹線とは途中大きく異なる経路で建設されます。こういった観点から、リニアの営業キロに基づき設定される可能性もあると考えられます。

なお、この点につきましては、最終的にはJR東海において判断されるものでありまして、現時点においては、運賃の前提となる営業キロの設定方法については決まっていないものと聞いていますところでございます。

○津村委員　可能性もあると、少し後退した御答弁なんですが、質問を続けます。

東海道新幹線の営業キロは、実は、この営業キロと建設キロが一致していないということについては、昭和五十年に訴訟が起きております。新幹線運賃差額返還訴訟ということで、二百円の差額返還訴訟においても認められたところでございました。

これは、福井県のある一般市民の方が運賃制度の公正性について争つたもので、当時、国鉄は高

どの大臣の、一体をなすということと同じかと思

います。もう一つは、運賃を別建てるとして思

います。

車券の発売業務や変更手続が複雑になり、人的な費用がかさむということです。

しかし、当時、これは余り共感を呼ばないとい

うか、裁判所は、このままではまずいということで、原告側が勝つ可能性があるということでございました。

で、国鉄側は、一審の審理中に、敗訴の可能性が高いということで、当時の国鉄の運賃法の改正まで行っています。結果として、一審は原告勝訴、つまり国鉄側が敗訴して、二審で国鉄の裁量権が認められて逆転勝訴ということになりました。

今回、仮にリニア中央新幹線の営業キロと東海道線や東海道新幹線の営業キロを同一に設定しな

いこととした場合、先ほど大臣がおっしゃったよ

うに建設キロで設定した場合には、昭和五十年当時の主張との整合性が問われて、同様の訴訟が提起される可能性があると思います。一つには、在

来線と新幹線の高度の代替性ということは、これ

はリニアでも同じなのではないかということも言えます。例えは、災害時、あるいは自然災害で遅延が生じたときに、特急料金を取らな

い、払い戻しだといふような、かなりレアケースかもしれません、あつた場合、あるいは新幹線

はリニアでも同じなのではないかということも言えます。例えは、災害時、あるいは自然災

害で遅延が生じたときに、特急料金を取らな

い、払い戻しだといふような、かなりレアケースかもしれません、あつた場合、あるいは新幹線

はリニアでも同じなのではないかといふことでも、平日も休日も押しなべて六時間の走らせない

期間をつくるのではなくて、例えは平日だけで

つまり国鉄側が敗訴して、二審で国鉄の裁量権が認められて逆転勝訴といふことになります。

○津村委員　違う運賃にしても、実際、リニアで

名古屋まで行った人には、より高い特急料金を取らなければ公平性は確保できるのではないかということ

が私なりにこの表の括弧で示した数字でございま

す。例えは、特急料金を六千七百十円、現在の四

千八百三十円の「のぞみよりもかなり高く設定す

れば、そういう面での公平感が出るのかなども思

うんでですが、例えは、災害時、あるいは自然災害で遅延が生じたときに、特急料金を取らな

い、払い戻しだといふような、かなりレアケース

かもしれないが、あつた場合、あるいは新幹線

はリニアでも同じなのではないかといふことでも、平日も休日も押しなべて六時間の走らせない

期間をつくるのではなくて、例えは平日だけで

つまり国鉄側が敗訴して、二審で国鉄の裁量権が認められて逆転勝訴といふことになります。

○津村委員　違う運賃にしても、実際、リニアで

名古屋まで行った人には、より高い特急料金を取らなければ公平性は確保できるのではないかといふこと

が私なりにこの表の括弧で示した数字でございま

す。例えは、特急料金を六千七百十円、現在の四

千八百三十円の「のぞみよりもかなり高く設定す

れば、そういう面での公平感が出るのかなども思

うんでですが、例えは、災害時、あるいは自然災

害で遅延が生じたときに、特急料金を取らな

い、払い戻しだといふような、かなりレアケース

かもしれないが、あつた場合、あるいは新幹線

はリニアでも同じなのではないかといふことでも、平日も休日も押しなべて六時間の走らせない

期間をつくるのではなくて、例えは平日だけで

つまり国鉄側が敗訴して、二審で国鉄の裁量権が認められて逆転勝訴といふことになります。

○津村委員　違う運賃にしても、実際、リニアで

名古屋まで行った人には、より高い特急料金を取らなければ公平性は確保できるのではないかといふこと

が私なりにこの表の括弧で示した数字でございま

す。例えは、特急料金を六千七百十円、現在の四

千八百三十円の「のぞみよりもかなり高く設定す

れば、そういう面での公平感が出るのかなども思

うんでですが、例えは、災害時、あるいは自然災

害で遅延が生じたときに、特急料金を取らな

い、払い戻しだといふような、かなりレアケース

かもしれないが、あつた場合、あるいは新幹線

はリニアでも同じなのではないかといふことでも、平日も休日も押しなべて六時間の走らせない

期間をつくるのではなくて、例えは平日だけで

つまり国鉄側が敗訴して、二審で国鉄の裁量権が認められて逆転勝訴といふことになります。

。

程度と聞いておりますが、十分な作業時間が必要になると聞いております。

このため、中央新幹線の運行時間については、平成二十六年十月に認可をいたしました工事実施計画におきまして、六時から二十四時とされております。

また、環境省により定められておりまして、リニア中央新幹線にも適用される新幹線鉄道騒音に係る環境基準は、午前零時から午前六時までの間は運行されないことを前提として設定されております。運行時間拡大の実現につきましては、こういった解決すべき困難な課題が残されているものと考えますが、御指摘の需要喚起に伴う運賃収入シミュレーションにつきましては、JR東海に伝えられることとしたいと思います。

○津村委員 今の最後のお言葉は、JR東海さん

にこのシミュレーションをするようにお尋ねしていただけたということによろしいですね。そういうお話をうながすことはございません。

○石井国務大臣 きょうこの委員会で委員が指摘したことと踏まえて、JR東海に伝えようと思ひます。

○津村委員 ごめんなさい、何を伝えるんですか。

○石井国務大臣 シミュレーションをやつてはどうかという提案があつたことをお伝えしたいと思ひます。

○津村委員 これは見ていただければわかるの

で、大臣の御意見として、試算を行うことを伝えただくということだと思うんですが、もう一度きちゃんと御答弁ください。

○石井国務大臣 私としては、運行時間の拡大は極めて困難だと思っておりますが、せつかく津村委員からの御提案がございましたので、御提案の趣旨についてはJR東海に伝えたいと思います。

○津村委員 飛行機等も飛んでいない時間ですり起こしにつながると思ひますし、先ほどの営業キロ、建設キロの問題と同じく、これも過去の訴訟

訴訟の経緯があつたことでありますし、一民間企業

が訴訟リスクを負うということは非常に大変なことがでですから、ここは国がこれからしっかりとサポートしていくべき部分だと思うんです。

シミュレーションを行うことはそれほど大きなお金のかかることではありませんし、このこと

は、JR東海さんにとってさまざまなお選択肢、経営上の選択肢を与えることもありますので、JR東海さんが行つていただく、あるいは国土交通省さんがシミュレーションを行つても結構

ですので、これはきちんと対応していただきたい

というふうに思います。

大臣、御答弁ください。

○石井国務大臣 先ほど答弁したとおり、JR東海に伝えますので、JR東海が適切に判断すると

思ひます。

○津村委員 最後の質問になります。

○石井国務大臣 超電導リニアは、過去に山梨実験線で実施した高速域の走行試験において、最高速度六百二十キロを達成しております。仮に、安全面や環境面における技術的な課題を考慮せずに、この速度で走行するものと仮定をいたしますと、

東京一名古屋間が三十六分、東京—大阪間が六十分と、それぞれ時速五百キロで走行した場合と比較いたしまして、割程度短縮されると試算さ

れます。しかしながら、最高速度の引き上げにつきましては、環境面や安全面で技術的課題があると考えます。すなわち、最高速度の引き上げに伴う騒音や振動の増大は、周囲の環境に悪影響を及ぼすとともに、乗り心地の悪化など、旅客サービスにも悪影響を及ぼします。さらに、高速走行によりまして車両や地上設備に大きな負荷を与えることになります。リニアの信頼性、耐久性の観点から、安全性の十分な検証が必要であります。

いずれにいたしましても、超電導リニアは、從来の鉄道の最高速度を大幅に上回る時速五百キロで浮上走行する全く新しい超高速鉄道であり、事業主体であるJR東海においては、まずは、計画どおりの開業に向けて全力を傾注してもらうことが重要と考えております。

○津村委員 最後に一言申し上げたいと思います

が、この委員会の開催に当たりましては、TPP特別委員会等の不正常な状況も含めて、与野党の理事事がさまざまな建設的な議論をしながら、何か本日の質疑採決に向けて努力をしてきたといふ経緯がござります。にもかかわらず、大臣が事前の事務方の説明と異なる御答弁をなさったといふことは大変遺憾でございます。そのことに強く

仮に、既に実現している六百キロの走行というものを名古屋まで実現した場合には、この東京

一一名古屋間、東京—大阪間の所要時間は、計算上でござりますけれども、何分に短縮ができるのか、そしてそれを実現するためにはどういった技術的な制約をクリアしなければならないのか、御

答弁ください。

○石井国務大臣 超電導リニアは、過去に山梨実験線で実施した高速域の走行試験において、最高速度六百二十キロを達成しております。仮に、安全面や環境面における技術的な課題を考慮せずに、この速度で走行するものと仮定をいたしますと、

東京一名古屋間が三十六分、東京—大阪間が六十分と、それぞれ時速五百キロで走行した場合と比較いたしまして、割程度短縮されると試算されております。

しかしながら、最高速度の引き上げにつきましては、環境面や安全面で技術的課題があると考えます。すなわち、最高速度の引き上げに伴う騒音や振動の増大は、周囲の環境に悪影響を及ぼすとともに、乗り心地の悪化など、旅客サービスにも悪影響を及ぼします。さらに、高速走行によりまして車両や地上設備に大きな負荷を与えることになります。リニアの信頼性、耐久性の観点から、安全性の十分な検証が必要であります。

いずれにいたしましても、超電導リニアは、從来の鉄道の最高速度を大幅に上回る時速五百キロで浮上走行する全く新しい超高速鉄道であり、事業主体であるJR東海においては、まずは、計画どおりの開業に向けて全力を傾注してもらうことが重要と考えております。

○藤井政府参考人 お答えいたします。

リニア中央新幹線の開業によりまして、東京—大阪間は約一時間で結ばれます。これによりまして、国土構造に変革がもたらされまして、三大都市圏から地方へのアクセスが向上いたします。

具体的には、三大都市圏から四時間で移動できる県庁所在都市が次のようになります。名古屋は三十一都市から四十都市へ拡大をいたしました。

まず、東京からは、今二十九都市に四時間で行けますが、それが三十四都市に拡大いたしました。

例えば、名古屋においては、四時間で移動できることで、必ずしも七百キロ、八百キロといけ

抗議を申し上げて、私の質問を終わります。

○西銘委員長 次に、松原仁君。

新幹線に関する質問を続けてまいりたいと思います。

このことによるさまざまな効果というものを、我々は、経済的な部分、また時間的な部分、ま

あ、これも経済に換算できるわけがありますが、さらには、さまざまな技術的な部分、そして精神的な部分、さまざまな部分からリニア中央新幹線の効果というものは我々の国民経済にあるだろう

と思っております。

精神的な部分を言うならば、私は、人間といふのは、経済で活動する場合も単純に経済の原則だけではない、やはり、新しいものに乗つたときの驚き、空を初めて人間が飛んだときの驚きとか、

こういったものは我々人間の創意工夫や情熱を極めて高からしめるものであるというふうに思つております。すなわち、最高速度の引き上げに伴う騒音や振動の増大は、周囲の環境に悪影響を及ぼすとともに、乗り心地の悪化など、旅客サービスにも悪影響を及ぼします。さらに、高速走行によりまして車両や地上設備に大きな負荷を与えることになります。リニアの信頼性、耐久性の観点から、安全性の十分な検証が必要であります。

いずれにいたしましても、超電導リニアは、從来の鉄道の最高速度を大幅に上回る時速五百キロで浮上走行する全く新しい超高速鉄道であり、事業主体であるJR東海においては、まずは、計画どおりの開業に向けて全力を傾注してもらうことが重要と考えております。

質問に入りますが、リニア中央新幹線の整備によって時間短縮効果というのほどのように行われるのか、お伺いしたい。

質問に入りますが、リニア中央新幹線の整備によって時間短縮効果というのほどのように行われるのか、お伺いしたい。

具体的には、三大都市圏から四時間で移動できる県庁所在都市が次のようになります。名古屋は三十一都市から四十都市へ拡大をいたしました。

まず、東京からは、今二十九都市に四時間で行けますが、それが三十四都市に拡大いたしました。

例えば、名古屋においては、四時間で移動できることで、必ずしも七百キロ、八百キロといけ



に基づき、地震に対する安全対策を講じることといたしております。

さらに、超電導リニア車両は、U字型のガイドウエーに囲まれて走行いたしますため、物理的に脱線しにくい構造となっていますこと、リニアモーターカー内の超電導磁石と地上に設置された浮上案内コイルとの間で作用する強力な電磁力により、車両は常に軌道の中心に位置するよう保持される性質を有していることから、超電導リニアは地震に強いシステムとなつておるというふうに考えております。

一方、リニア中央新幹線の例えば長大トンネルで火災が発生したような場合の対策につきましては、これまでの技術評価委員会でありますとか交通政策審議会におきます議論の中で、火災時には原則として次の停車場またはトンネルの外まで走行して停止すること、万一トンネル内で停止した場合、乗客は、山岳トンネルの場合は、乗務員の誘導等により、風上に避難した後、最寄りの非常口、横坑や斜坑を通つて地上に避難すること、都心部の大深度地下トンネルの場合は、乗務員の誘導等により、トンネル下部の煙の入らない安全な通路に移動し、最寄りの非常口、立て坑から階段またはエレベーターで地上に避難することなどの方針が確認されておりまして、JR東海は、これに基づき火災等の避難対策を行ふこといたしております。

いずれにいたしましても、御指摘のリニアに係る地震対策及び火災対策につきましては、以上のようなり組みが適切に行われますよう、JR東海の取り組みを促してまいります。

○松原委員 私が心配するのは、前に新幹線で自身自殺という極めてショッキングな事件がありまして、これが、人間の本能的な直観からいくと、地上であればまだしも、地下でそういうことをされた場合、どうなるのか。

これは、今、火災ということで鉄道局長にはお答えをいただきました。火災が出た場合のシミュレーションや実際のそういう事柄に関するトレーニングというものは、当然、JR東海において開業前行う、こういうことでよろしいですか。

ニングというのは、なかなか難しいです。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

先ほど申し上げましたような意見等を踏まえまして、開業までに、JR東海において、かかるべきそいつた対策に関するマニュアルでありますとか要員の訓練、そいつたことが行われていくといふに理解をいたしております。

○松原委員 次の質問に移りますが、火災に関しては、本当に実際ないようにしなければいけないし、従来の新幹線ではそいつた事案というのはなかつたんですね。局長、どうですか。

○奥田政府参考人 お答えいたします。

御指摘のような車内での火災といったようなことは、私が知る限り、なかつたと承知しております。

○松原委員 さて、そこで、先ほど焼身自殺といふことを言いましたが、意図的にそれをテロとして行おうとする者がリニアに乗つてきた場合、この場合は、飛行機の速度ですよ。例えば、飛行機であれば、乗るとき金額、磁気のものを手荷物検査までやる。そんなことを大量輸送手段でやつていたら、商売にならない。

しかし、そうなると、飛行機よりは遅いだけれども、五百キロ、六百キロで走る。地上ではなく、浮いていくという点では飛行機みたいなものであります。私は、日本の技術も信頼しておりますし、JR東海の技術も信頼しておりますが、それを意図を持ってやろうとする者が入つてきたときの危険性というものに関して、可能性というのをゼロといふには言えないとは私は思つてお

ります。それをお持ちか、大臣にお伺いいたします。

○石井国務大臣 リニア中央新幹線などの高速鉄道におけるテロ対策については、大変重要な課題であると認識をしております。

既存の高速鉄道である新幹線におきましては、駅構内や客室内における防犯カメラによる常時監視、駅構内や車内、重要施設における巡回警備の強化などのテロ対策を関係省庁やJRと連携して実施しているところであります。

リニア中央新幹線のテロ対策に関しましては、現段階では具体的に公安当局との議論を始めではおりませんが、国土交通省といたしましては、リニア中央新幹線の開業までの間に、このような既存の新幹線におけるテロ対策で得た経験を踏まえまして、今後のテロ対策における技術開発の動向も考慮しつつ、関係省庁やJR東海と緊密に連携を図りながら、リニア中央新幹線におけるテロ対策に万全を期してまいりたいと考えております。

○松原委員 非常に大量輸送手段ですから、飛行機のようにやるわけにはいかないのかもしれないが、飛行機のようなチェックをしないと、本当にそういう悪意を持った人間がやる可能性はあるということだと思います。今、テロ事案といふのは全世界で起こっているわけでありまして、十年後というのが平和な時代になつていればそういうことはないのかもしれません、私は、おそれがあると。

○松原委員 ですから、本来であれば、そこは、今の新幹線に入るようなやり方ではなくて、ちょっと工夫をして、そこには当然しかるべき警察的な人が立つ、それで、出入り口で見ると、いよいよなこともあります。

○松原委員 これはちょっとリニアから離れますが、幾つか聞きたいことがありますので、今、成田空港周辺で、羽田空港の国際化という議論の中でも航路変更があるということになりますが、成田空港周辺で航空機から落下物があると聞いておりますので、先生御指摘のリニアのテロ対策にしっかりと取り組んでまいりたいというふうに思つます。

今後、そいつた対策でより有効なものがあれば、そいつたものもやつてまいりたいと思つて、テロの防止、抑止に努めているところであります。

○松原委員 これはちょっとリニアから離れますが、それはJR東海だけの作業ではありません、やはり公安的な立場のものがありますので、そういうものについては国が目配りをしていただきたいと私は思つております。このことについての御所見を、どなたでも結構です、お伺いしたい。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のような問題に対する意識というものは、私どもも鉄道事業者もしっかりとおるところでございます。

○佐藤政府参考人 お答え申し上げます。

成田空港周辺における落下物につきましては、過去十年間で、氷の塊が七件、航空機の部品が十四件、計二十一件が報告されております。

具体的には、航空機部品の落下物といつてしまふては、長さが数センチのものから最大で約三メートルのゴム製保護材が報告されており、重さにつ



スピードを抑えている高速道路ということはわかつていますが、しかしながら、七十キロぐらい出てあのラバーポールでは、そのまま正面衝突してしまうような可能性があるわけです。

この対策もしつかりしていただきたいと思つてゐるのですが、これはどのような対策をとろうと思つていますか。

は、中央分離帯が設置をされました四車線以上の区間と比較をいたしまして、死亡事故の発生する確率が約二倍となつております。一度事故が発生すると重大な事故になるなど、安全性に課題があると認識をしております。

このため、こゝに暫定二車線の区間にて、運転者の安心や快適性、走行性を高める観点から、交通量が増加することに対応しまして、渋滞解消のための四車線化、さらに、本年六月には速度低下に応じた機動的な付加車線の設置を実施しているところでございます。

さらに、現在、暫定二車線区間の対面交通の安全性を確保するために、ワイヤロープを含めまして、反対車線への飛び出しを防ぐ構造の検討を行つておるところでござります。

○村岡委員 地方は高速道路がまだミッシングリンクで、直轄道路は確かに急いでつくっていただけあって、安全はなぜひしつかりしていただきたい、こう思います。

そして、国交省や県やそういうこととともに、自動車メーカーとも、逆走したらそこに何か警報が鳴るような形も、今の車ですとそれはもうけることができると思いますので、高速道路上でしたら自動運転までしようとしているわけですか、メーカーとも少し考えていただきたい、こう思つております。

この法案に関して、皆さんもう大分質問をされおりました。私も、東京、名古屋、そして大阪と、この経済効果、そして、日本には東京だけじゃない、軸ができるのは大切なことだと思っております。しかしながら、そこには工事の融資の金額が莫大な三兆円、それがしっかりとこの融資ででき得るものかどうか、経営がちゃんと成り立つかどうか、そういう部分は検証していかなければいけないと私は思いますが、ぜひ進めさせていただきます。

そこでなんですが、私も運輸大臣秘書官をやつておりました。そのとき、ちょうど国鉄民営化という問題の中で、国鉄が非常に大きな債務を抱えて、大変な清算事業団をつくって、どのような形で返していくかということで、これも大きな問題となっていました時代でした。

それを考えたときに、この三兆円という融資で本当にやつていける、計算が大丈夫なのか。そして、仮に大丈夫だとして、この三兆円が、国がJR東海に対していろいろな意見や、また経営などで食い込んでいくようなことがあれば、せつかあらの清算事業団をつくって、民営化した方向性でしっかりと経営・運営をしているJR東海が自己的の会社で決められなくなるんじゃないかという不安があるんですねけれども、そこはどのように担保をされますか。

○奥田政府参考人　お答えいたします。

先ほどもお答えしたところですが、今回の三兆円につきましては、品川一名古屋間の工事に要します五・五兆円のうち、JR東海が自己資金として予定をしております一・五兆を除く三兆についてまして、民間借り入れで遂行しようとしていた事業を長期、低利、固定の財投に置きかえることによつて、八年間の経営体力回復期間をなくし、大阪までの開業を前倒ししようというものでござります。

JR東海の事業遂行能力につきましては、そういった長期、低利、固定のお金が入るということ

と、あと、交通政策審議会の審議におきまして  
も、リニアの建設を収益力の高い東海道新幹線と  
あわせて行っていくことで、JR東海が、自己の  
事業、民間の事業として十分遂行できるというふ  
うな判断をされておりますので、今回の三兆円と  
いうものを生かして、八年前倒しに向けて取り組  
んでいっていただきたいというふうに思つておる  
ところでございます。

○村岡委員 国交省が答えられるんですけれど  
も、大臣、これは、政治的にいろいろな経営に口  
を出したり何かしてといふ、そういう結果があの  
国鉄の大きな債務を生んでしまいました。そのこ  
とは、大臣はどのようなことでしっかりと担保さ  
れるのですか。

○石井国務大臣 今回、財政投融資の資金三兆円  
を貸し出しますので、償還確実性という観点から  
工事の実施状況や財務状況のモニタリングを行い  
ますが、それを超えてJR東海の経営の自主性に  
何か影響を与えようということは全く考えており  
ません。

○村岡委員 ゼビそこはしっかりとして、同じ轍を  
踏まないよう、JR東海は、民間会社として、  
JR各社、いろいろ苦しいところもあると思いま  
すが、しつかりとこの三兆円を生かしながら、東  
京、名古屋、大阪と、経済を発展させるために貢  
献していただきたい、こういうふうに思つており  
ます。

そして、これとちょっと相矛盾するかもしけま  
せんが、東京、名古屋、大阪が大きく成長して  
いつてこの三極だけが成長していくと、やはり地  
方が疲弊してくる。この中で、新幹線の中で、昭  
和四十八年組という新幹線があります。もう基本  
計画で四十年間塩漬けになっています。この四十  
八年組に対して、大臣はどのようなお考えをお持  
ちでしようか。

○石井国務大臣 現在、全国新幹線鉄道整備法に  
基づきまして、昭和四十八年に整備計画が決定を  
されまして整備新幹線でござります北海道新幹  
線、北陸新幹線、九州新幹線の西九州ルートの三

区間の整備を、政府・与党申し合わせに基づき、順次進めています。また、北陸新幹線の敦賀・大阪間の整備も課題として残されています。新幹線につきましては、この整備計画路線の確実な整備にめどを立てることが最優先の課題と考えてございます。

一方、整備新幹線の整備の進捗状況等を踏まえ、特に、北陸新幹線の金沢までの開業、あるいは北海道新幹線の函館までの開業が成功したということによりまして、各地域から鉄道整備に関するさまざまな御要望をいただいているところでございます。その中には、今委員御指摘の昭和四十八年時点でのいわゆる基本計画路線というものも含まれているところでございます。

国土交通省におきましては、平成二十九年度の概算要求におきまして、基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワーク等のあり方の検討に必要となる、我が国の交通ネットワークの現状や効率的な整備手法のさまざまな課題について調査する経費を要求しているところでございまして、この調査にしつかり取り組んでいきたいと考えております。

○村岡委員 実は、整備新幹線のめどがついたと  
いうことで、四十八年組にも各県で期成同盟会とい  
うのができ始めています。非常に長い期間がかかるかもしませんが、山形、秋田でも東羽とか  
羽越の期成同盟会というのがもう設立されました。  
国交省にも行つてていると思います。その中で、とても今の財源状況ではなかなかできない状況であることはわかっています。でも、財源をつくりながら、東京、名古屋、大阪だけ成長して  
いくだけでは、やはり国土の均衡ある発展がとれ  
ない。

大臣の答弁をお聞きしますと、予算的に調査を含むのかどうかわかりませんが、この部分の中で、何か本格的に調査するとかそういう形をやつ  
ていただけるでしょうか、それとも、まだそこま  
ではいつていないでしょうか。

○石井国務大臣 まず、来年度概算要求をしてお

ります調査におきましては、全国的な交通ネットワークの現状や効率的な整備手法のさまざまな課題について調査をするということでございます。

○村岡委員 先ほど、大阪→東京間が六十何分とか五百キロとか、こういう話でいつているときに、八十キロぐらいの鉄道で秋田→新潟間が三時間五十三分かかるという状況です。こういう状況だとなかなか均衡ある発展ができませんので、そういう意味の中では、この期成同盟会を通じて、財源をしつかりしなきやいけないですけれども、東北や九州や、必要なことに關してはまた要望いろいろなアイデアを出していきたい、こう思つております。

そして、秋田には、もう一つ、国鉄が民営化したときに、盛岡から秋田、通称ミニ新幹線と言われていますけれども、これは盛岡から乗りかえなで秋田まで行くということで、財源は、JRは民営化になりましたから、全て岩手県と秋田県がお金を出しました。ちょうど、JRに対して国が鉄道や線路を売却して、そのお金の一兆円浮いたのが無利子融資ということです。ほかこれが返し終わっている状況ですけれども、この場合、ミニ新幹線、秋田とそれから山形とあって、非常に喜んでおります。

ところが、ここもスピードが百三十キロなんですよ。在来線を広軌にしただけで、どうしても線形が曲がっている、踏切が多い。こういうところに、現実にフル新幹線まではなかなかいかないときには高速化を考えなきやいけないんですが、高速化に関しては、大臣、どのように思つておられますか。

○石井国務大臣 秋田新幹線は、平成九年に、在来線の盛岡→秋田間をミニ新幹線方式で整備することによりまして、新幹線車両が東京から秋田へ直通することになりました、沿線地域の利便性が大幅に向上了事例と承知をしております。

盛岡→秋田間につきましては、在来線を走行するため、最高速度が時速三十キロであることから、表定速度については制約がござります。

御指摘の秋田新幹線のさらなる高速化につきましては、基本的には、輸送需要の動向や収支採算性などを総合的に勘査した上で、事業者の経営判断により行われるものと思つております。

その上で、国としては、状況を踏まえつつ、必要な助言や検討を行つてまいりたいと考えております。

○村岡委員 四十八年組のいろいろな線に関しても、いうと、もちろんフル新幹線ができればいいんですが、そういう中のアイデアで、秋田・山形方式、一兆円の財源がなくなっていますから、それは別だとは思いますが、あの方式もなかなかかたばれたことなんですが、しかし、二十年たつてになりますと、どうしてもスピードアップというのが、リニアは五百キロと一方で出ているのにこつちが百三十キロ、そういう意味の中では、ぜひ高速化にも国交省の方で協力していただきたい、こういうふうに思つております。

それともう一つ、これは東北地方や、そして北海道も北陸もそうだと思いますけれども、第三セクターの鉄道というのがたくさんあるんですね。國鉄が民営化になったときに、もうJRではそこは抱えておけない線路。その中で、特に北国は雪が降る。この線路の除雪がとても第三セクターを経営上苦しめている、この状況があります。

ここに對して、道路は最初からきちんと除雪の費用が出てきますけれども、国交省として、ここは考えられないでしようか。

○石井国務大臣 鉄道事業における安定、安全な輸送は鉄道事業者により確保されるべきものでありまして、積雪時の対応についても同様であると考えております。

このため、鉄道事業者は、除雪車両や融雪施設の保有、監視や作業に必要な人員の確保等を行ない、積雪時における運行を確保しております。

これに對して、国土交通省では、輸送の安全性確保を支援する観点から施設整備への支援を行つております。第三セクターを含む地域鉄道事業者に対し除雪車両や融雪施設の整備について補助を行つております。

国土交通省といたしましては、こうした支援を行つことによりまして、引き続き、積雪時の鉄道事業における安全、安定輸送に対する鉄道事業者の取り組みを支援してまいりたいと考えております。

○村岡委員 時間が参りましたから終わりますけれども、リニアで日本全体の軸をつくつてやつては、地方の高速交通体系にもしつかりと取り組んでは生きている保証が私にはありません。私どもとしては、九兆円という予算を頂戴しておりますので、そのいたいたものに基づいて、我々としては、いわゆる償還確実性といふのはいいんです。それが地方の疲弊につながつてはいけないということの中で、国交省には、地方の高速交通体系にもしつかりと取り組んでいただきたいと思います。

○西銘委員長 次に、本村伸子君。

○本村(伸)委員 日本共産党の本村伸子でございます。

今回、JR東海、リニアに財政投融資で三兆円の公的資金を入れる、そのため、鉄道・運輸機構の業務に貸付業務を加えるという法改定です。私は、予算委員会でこの三兆円の公的資金投入問題を取り上げまして、麻生太郎財務大臣とともにやりとりをさせていただきました。この間、財務省ともやりとりをいたしました。この間、財務省とが三点半ございます。

一点目が、財政投融資計画の編成において、財務省が、法律上規定もある財政制度等審議会を開かず、持ち回りでいいかげんな形で決めてしまったということ。そして二つ目が、JR東海が今後出すお金、品川から大阪までの建設費九兆円の問題や、JR東海が、今後入ってくる収入の見込み、需要予測、この二つの根拠がわかる資料は、財政審の委員の先生方には議案資料としては渡されていなかつたということ。そして三点半目が、建設費九兆円、需要予測について、つまりは償還確実性について財政制度等審議会で議論されないといふこと。この三点が明らかになります。

麻生財務大臣に、償還確実性や、そもそも九兆円の根拠について精査をしたのかと質問をいたしましたら、次のような答弁が返つてまいりました。

九兆三百億のものが確実にどうなるか。私は、生きいたら証明したいと思いますけれども、それまで生きている保証がありませんので何ともわかりません。私どもとしては、九兆円という予算を頂戴しておりますので、そのいたいたものに基づいて、我々としては、いわゆる償還確実性といふのが、時間が延びるというのには十分あり得ますよ。もちろん。そういう意味では、私どもとしては、それが確実にできるかというと、残念ながら、それまで生きている保証が私にはありません。百歳以上、百歳まで生きているという保証はありません。

こういう答弁でした。

大変無責任な答弁だというふうに思います。時間が延びるというのは十分ありますよ。もちろん、ということは、事業費が膨れ上がるということを示唆する答弁だというふうに思います。

石井大臣も同席をされていましたと同時に指摘をしておきましたけれども、石井大臣にお伺いをいたします。今回のリニアへの三兆円の財政投融資は、返済が三十一年後、そしてその後、毎年毎年三千億円ずつ返済をして、四十年後に完済という計画でございますけれども、石井大臣にお伺いをいたします。

今回のリニアへの三兆円の財政投融資は、返済が三十一年後、そしてその後、毎年毎年三千億円ずつ返済をして、四十年後に完済という計画でございます。償還は三十年後、四十年後といふ話ですけれども、国会議員として、そして大臣として、やはり子供たちや若者、次の世代のこともしっかりと考えて、眞面目に検討して政策決定をすべきだというふうに思いますけれども、大臣、お答えをいただきたいと思います。

○石井国務大臣 リニア中央新幹線につきましては、現下の低金利状況を生かし、財政投融資を活用することで、大阪までの全線開業を最大八年間前倒しし、整備効果を早期に発現していくもので

ございます。

この全線開業によりまして、三大都市圏が一時間で結ばれ、人口七千万人規模の世界最大の巨大な都市圏が形成されることになります。我が国の国土構造が大きく変革され、国際競争力の向上が図られるとともに、その成長力が全国に波及し、日本経済を発展させるというふうに考えております。

今回、貸し付けが行われる財政融資資金の償還確実性についてでありますと、そもそも、JR東海は、収益力の高い東海道新幹線と一緒に経営を行うものであり、貸し付けた資金は、JR東海より確実に償還されるものと考えております。

貸し付けに際しましては、貸付主体となる鉄道・運輸機構におきまして、償還確実性に関する審査を行い、貸し付け後も定期的に会社の財務状況の確認等を行っております。

○本村(伸)委員 リニアは、品川から大阪まで、建設費九兆円、今世紀最大の事業です。そして、新しい技術を使うものでございます。慎重に検討をしつかりとして、議論をするという方は当たり前だというふうに思います。

このリニアの三兆円、財政投融資の公的資金投入の問題で、財務省に伺いたいというふうに思います。先ほども言いましたけれども、この三兆円の財政投融資計画もあるわけですから、過大な需要見込みではないか、生産年齢人口を加味しないといふに私は思っております。

来年度の財政投融資計画もあるわけですから、その際には、建設費九兆円の根拠、そして、過大な需要見込みではないか、生産年齢人口を加味しないといふに私は思っております。

資料を財政審の委員の方にお渡しして、この償還確実性について財政制度等審議会でしつかりと公

開で議論をするべきだと思いますけれども、財務省、お答えをいただきたいと思います。

○北村政府参考人 お答えいたします。

財政投融資計画の編成に当たりましては、毎年度、財投機関から要求された内容を踏まえまして御意見を聞いて、適切な審査、編成に努めております。

平成二十九年度財投要求につきましても、現在他の財投機関と同様に、鉄道・運輸機構から

の要求についても、償還確実性の観点も踏まえ、審査を進めているところでございます。今回の要

求においても、鉄道・運輸機構の要求内容や審査の状況等も踏まえ、適切な編成に努めてまいります。

○本村(伸)委員 お答えになつてないと思うんで

す。建設費九兆円の根拠や需要予測の根拠を

しっかりと議論するのかという点、お答えをいた

だときたいと思います。

○北村政府参考人 二十九年度要求に係ります財

投分科会について、各財投機関の要求内容や審査

の状況等も踏まえて、適切に開催してまいりたい

と考えております。

○本村(伸)委員 ごまかしの答弁ですよね。

財政投融資の償還確実性の精査というのは、か

つて、第二の予算と呼ばれて、不要不急の大型開

発事業、湯水のようにこの事業に資金投入をされ

たことから、二〇〇一年、財投の改革の際に位置づけられたものだと理解をしております。その際

には、政策コストの分析の導入や情報開示の徹

底、これが改革の柱だったというふうに思いま

す。それが、今回のように償還確実性の審査をま

この夏の参議院選挙で自民党の皆さん方は公約をされております。ゼロ金利を活用した超低金利活用型財政投融資を、今後五年間で官民合わせて三十兆円の事業規模を確保しますというふうに書いてあります。五年間で三十兆円ということであれば、毎年六兆円ということになります。

アが先駆けになるのではないかというふうに疑念を持つわけですが、石井大臣の見解を求める

たいと思います。

○石井国務大臣 財投全体のあり方については財務省の方でお答えいただくものかと存じますが、今回のリニア中央新幹線に対する財政投融資の投

入ということにつきましては、あくまでもJR東海の償還確実性をきちんと判断した上で実施を行つてあるものでございます。過去の財投改革に逆行するものではないというふうに考えております。

○奥田政府参考人 JR東海の償還能力については、先生も御案内のとおり、今お話をしたとおりでありますし、財投貸し付けについて償還が滞つたというようなことはないといった話がさつき

あつたと思いますので、お答えをいたしましては、今般の財投資金についてはJR東海から確実に償還がなされるというふうに考えております。

○本村(伸)委員 一般論として聞いているんですけれども、返せなかつた場合、最終的な債務を負担するのは誰か、お答えをいただきたいと思いま

す。

○奥田政府参考人 JR東海の償還能力については、先生も御案内のとおり、今お話をしたとおりでありますし、財投貸し付けについて償還が滞つたというようなことはないといった話がさつき

あつたと思いますので、お答えをいたしましては、今般の財投資金についてはJR東海から確実に償還がなされるというふうに考えております。

○本村(伸)委員 確認をいたしましたけれども、JR東海が何らかの理由で三兆円を返せなかつた場合、最終的な債務の負担を行うのは誰か、確認をしたいと思います。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

リニア中央新幹線につきましては、全国新幹線

鉄道整備法に基づきまして、交通政策審議会におきまして、JR東海の財務的事業遂行能力の検証

が行われまして、この中で、リニア中央新幹線への投資による債務は、大阪開業後のリニア中央新幹線及び東海道新幹線による営業収益で着実に返済できることが確認されております。

この結果、JR東海が収益力の高い東海道新幹線と一体的に経営を行うことで、経営の安定性を維持しながら事業を遂行することが可能であるとの答申を得たところでございます。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

資料をお出ししているんですけれども、資料一

を見ていただきたいんです。

資料一の上の表は、今回、三兆円の財政投融資をした場合のJR東海の長期債務残高のグラフでございます。下は、以前の話ですね、財投の話が

出てくる前、JR東海が出ていた長期債務残高の資料を国交省から出していただいたわけですか

に償還されるものと考えております。

さらに、今般の貸し付けに際しましては、貸付主体となる鉄道・運輸機構において、償還確実性に関する審査を行い、貸し付け後も定期的に会社の財務状況の確認等を行うこととしております。また、貸付期間中にJR東海の財務状況が悪化すれば、毎年六兆円ということになります。

九〇年代後半、第二の予算と呼ばれた。そして、大型開発事業に財政投融資の資金が投入させられた。これが、それを復活させる問題で、リニアが先駆けになるのではないかというふうに疑念を持つわけですけれども、石井大臣の見解を求めてみたいと思います。

これらの方針を講ずることによりまして償還確実性は十分に確保されるものと考えており、今般の財投資金については、JR東海から確実に償還がなされると言えます。

○本村(伸)委員 一般的論として聞いているんですけれども、返せなかつた場合、最終的な債務を負担するのは誰か、お答えをいただきたいと思いま



的な審査ができるはずがないと、私は、この関係からも思います。

この鉄道・運輸機構には十分な審査機能がない、償還確実性を精査できる、そういう機能がないというふうに思いますけれども、もともと金融機関じゃないわけですから、償還確実性を審査するノウハウがないのではないかと思いませんけれども、いかがでしょうか。

○奥田政府参考人 お答えいたします。

今般の財投措置におきましては、JR東海の償還確実性に係る審査を行うとともに、財投資金を貸し付けた後に、定期的に、工事の進捗状況がありますとか、JR東海の財務状況の把握及び確認を行い、円滑な工事の実施や償還確実性の確保を図ることが必要となつてまいります。

鉄道・運輸機構は、鉄道建設の整備促進のための支援を総合的かつ効率的に行うこと目的といたしておりまして、鉄道建設に関する技術や工程管理に関する知見が十分に蓄積されていることから、この鉄道・運輸機構において貸し付け及びその後のモニタリングを行うことが適切であると考えたところでございます。

なお、財投の貸付業務につきましては、確実な審査等の対応が必要となることから、機構における既存の人員体制の範囲内におきまして、貸し付け等の業務に関する専門知識を有する人材も含めた体制構築を行い、厳正な審査に万全を期すということにいたしております。

○本村(伸)委員 事前の審査やモニタリングをする職員の人事費などの経費は、JR東海が負担するというふうになつております。JR東海がその人件費などを負担するということであれば、やはり厳格な審査機能を發揮することができないというふうに思うわけです。

これは初めてやることなので、本当に取つてつけたスキームで、三兆円貸し付けるにもかかわらず、いいかげんな仕組みでやるうとしているというふうに思います。

先ほども、安倍首相の答弁、そして今、局長の

答弁がありましたけれども、事前の償還確実性の審査というのはどういう審査をするのか、そういうことを問いたいというふうに思います。

建設費九兆円の根拠、需要予測の根拠、その精査もちろんとするのか。先ほども参考人からありました、人件費の高騰や資材費の高騰がある中で、今の時点でちゃんとチェックすべきだというふうな指摘もありましたけれども、ちゃんとその点を精査するのかという点、そして一件一件の工事の予定価格、工事契約の内容、発注価格、工事の方法などを精査するのかという点をお伺いしたいと思います。

○奥田政府参考人 お答えいたします。

鉄道・運輸機構は、JR東海に対します貸付時に、JR東海の財務の健全性でありますとか、リニア中央新幹線の全線開業を前倒しても償還期間のキャッシュフローが確保される見通しであることなどを確認することとしております。

具体的には、各種経営情報資料を用いた財務分析の実施でありますとか、JR東海の事業から生み出されるキャッシュフローと、設備投資及び財投資金を含む債務返済キャッシュフローの比較、需要の変動、設備投資金額の変動といった事業の前提条件に変化が生じた場合にも、償還期間中のキャッシュフローに問題がないかの確認などを行うこととなります。

なお、JR東海から鉄道・運輸機構に提供のあと、お尋ねの何点かについてございます。あと、かかることがあります。あつた情報については、法律上、秘密保持義務がかかることがあります。

○本村(伸)委員 事前の審査やモニタリングをする職員の人事費などの経費は、JR東海が負担するというふうになつております。JR東海がその人件費などを負担するということであれば、やはり厳格な審査機能を發揮することができないというふうに思うわけです。

川一大阪間全体の建設費につきましては、平成二十一年十二月に鉄道・運輸機構及びJR東海から公表された中央新幹線調査報告書、いわゆる四項目調査におきまして、その概要額が九兆三百億円とされております。

JR東海は、中央新幹線の工事全体について一層

努力を積み重ねることで、会社全体としてこの増加分を吸収しつつ、事業を遂行していく旨、聞いております。

なお、現時点で、確定的な超過要因があるとは承知しておりません。

また、需要予測の根拠につきましては、JR東海の財務的事業遂行能力について、交通政策審議会において、経済成長率ゼロ%、国立社会保障・人口問題研究所の日本の都道府県別将来推計人口、平成十九年五月に基づく需要予測を用いて検証を行っております。すなわち、経済成長率については政府の見込みよりも厳しい数値、人口については政府の予測に沿った数値をもとに検討を行つたところでございます。

あと、個別工事について内容や予定価格といふことでございますけれども、鉄道・運輸機構は、貸し付け後、定期的にモニタリングを行いまして、工事の実績及び今後の工事内容の報告を受けまして、貸付対象事業の進捗状況の把握等を行うこととしておりまして、工事についての内容や事業費等については、必要に応じて確認を行つとうございます。

なお、先ほどからモニタリングの経費についてお話をありますが、例えば民間の金融機関でありますと、調達金利に、彼らがいろいろな業務を行います経費プラス利潤を乗せまして貸付金利を決めてやるということがあります。鉄道・運輸機構の場合は、事前の法案の御説明でも御説明したかと思いますが、借りた条件と同条件で貸し付けます。したがつて、民間が調達金利に乗せている部分の経費に当たる部分を当然いただいておるだけありますけれども、JR東海だけじゃなくて鉄道・運輸機構も契約していると、私、資料の二枚目で出しておりますので、それを読み上げていただいていいかと思います。

○本村(伸)委員 契約金額についてお伺いしたいんですけれども、JR東海だけじゃなくて鉄道・運輸機構も契約していると、私、資料の二枚目で出しておりますので、それを読み上げていただいていいかと思います。

○西銘委員長 上権設定でそれぞれ確保されることが予定されています。

これらのトンネル工事では、工事用作業ヤードのための土地は借地、トンネル坑口の付近の土地は用地取得または区分地上権で……

○奥田政府参考人 はい。用地取得または区分地上権設定でそれぞれ確保されることが予定されています。

さて、JR東海からモニタリングの経費についてお話をありますが、例えは民間の金融機関でありますと、利潤をいただいておるものではないと申しますが、添えておきたいと思います。

○本村(伸)委員 九兆円の根拠や需要予測に疑義があるからこそ、こういう質問をしているわけでございますが、公的資金を投入するわけですから、ござります。公的資金を投入するためにも、情報がしっかりと国民的に公開されなければならぬ

そこで、伺いますけれども、品川ー名古屋間では、このリニアは八六%がトンネルでござります。このリニア関連のトンネル工事、これまでに何件契約しているか、工事名をお示しいただきたいたいのと、発注金額についてお示しをいただきたいと思います。

○西銘委員長 奥田局長、いいですか。

○奥田政府参考人 済みません、通告の問い合わせましたけれども、このリニア中央新幹線のトンネル工事につきましては、第四南巨摩トンネル(西工区)、南アルプストンネル(山梨工区)、それから伊那トンネル(坂島工区)、中央アルプストンネル(山口工区)、日吉トンネル(南垣外工区)において契約が締結されています。

工事の実績及び今後の工事内容の報告を受けまして、貸付対象事業の進捗状況の把握等を行うこととしておりまして、工事についての内容や事業費等については、必要に応じて確認を行つとうございます。

なお、JR東海から鉄道・運輸機構に提供のあと、お尋ねの何点かについてございます。あと、かかることがあります。あつた情報については、法律上、秘密保持義務がかかることがあります。

○本村(伸)委員 契約金額についてお伺いしたいんですけれども、JR東海だけじゃなくて鉄道・運輸機構も契約していると、私、資料の二枚目で出しておりますので、それを読み上げていただいていいかと思います。

○西銘委員長 準備はできていますか、答弁資料。

○奥田政府参考人 お答えいたします。

まず、国などが行う公共工事では一般に税金が投入されていることから、その透明性を確保することが必要であります。このため、工事の入札でありますとか契約等に関する情報につきまして、関係法令、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律に従つて公表することとされておりま

す。

民間企業でありますJR東海が行う工事につき

<p>ましては、同法が規定する公共工事に該当しないため、JR東海は、リニア中央新幹線の工事の契約金額を公表いたしておりません。</p> <p>なお、JR東海によれば、個別の工事価格が類推されるなど、今後の契約に影響があるため、契約金額については公開していないということです。</p> <p>あと、鉄運機構が契約をいたしております二件につきましては、先生が配付された資料に書いてあるとおりというふうに承知しております。</p> <p>○本村(伸)委員 鉄運機構の中央アルプストンネルの山口の部分ですけれども、百三十七億九千五百九十九万円というふうに公表されているわけでございます。先ほど答弁いただいた中身が二枚目の資料に、皆様方にお配りをしております。JR東海が発注しているトンネル工事その他の工事についてでは、契約金額も非公表というふうになつております。</p>	<p>いたは承知いたしておりません。</p> <p>○本村(伸)委員 昨日通告をしたはずですけれども、後で確認をして答弁をいただきたいというふうに思います。</p> <p>鉄道・運輸機構は、JR東海発注の工事進捗状況を把握し、適正にできているか監視をする役割が、今回の法改定で仕事になるというふうに思いますが、ますけれども、工事の入札状況調査を中心とした経過や施工状況など、鉄道・運輸機構にはJRC東海からちゃんと情報が開示されるのか、お示しをいただきたいと思います。</p> <p>○奥田政府参考人 お答えいたします。</p>
<p>○奥田政府参考人 先ほど申し上げましたように、國などが行う公共工事では一般に税金が投入されることから、その透明性を確保することが大事であるということで、公共工事の入札及び契約されることであります。JR東海発注と鉄道・運輸機構が発注で何が違うのか、JR東海発注はなぜ公開されないので、その点、お示しをいただきたいと思います。</p>	<p>工事の進捗状況の確認に当たりましては、具体的には、工事の実績及び今後の工事内容の報告を受け、貸付対象事業の進捗状況の把握等をすることがあります。鉄道・運輸機構は、それらの貸し付けた後に、定期的に工事の進捗状況やJR東海の財務状況の把握及び確認を行うことといったことを求めることとなると考えております。</p>
<p>○奥田政府参考人 先ほど申し上げましたように、國などが行う公共工事では一般に税金が投入されることから、その透明性を確保することが大事であるということで、公共工事の入札及び契約されることであります。JR東海発注と鉄道・運輸機構が発注で何が違うのか、JR東海発注はなぜ公開されないので、その点、お示しをいただきたいと思います。</p>	<p>工事の進捗状況の確認に当たりましては、具体的には、工事の実績及び今後の工事内容の報告を受け、貸付対象事業の進捗状況の把握等をすることがあります。鉄道・運輸機構は、それらの貸し付けた後に、定期的に工事の進捗状況やJR東海の財務状況の把握及び確認を行うこととしたことを求めることとなると考えております。</p>
<p>○西銘委員長 奥田鉄道局長、最後の方、ゆづくに該当する、民間企業のJR東海はそちらに該当しないということで、こういった法制度の前提があつてそういうことになつておるというふうに理解しております。</p> <p>○本村(伸)委員 公共工事では、入札状況調書であります。公共工事でこうしたものをお示してあります。公共工事でこうしたものをお示して、何か支障が出ておりますでしょうか。</p> <p>○奥田政府参考人 恐縮ですが、支障の有無につ</p>	<p>いては承知いたしておりません。</p> <p>○本村(伸)委員 昨日通告をしたはずですけれども、後で確認をして答弁をいただきたいというふうに思います。</p> <p>鉄道・運輸機構は、JR東海発注の工事進捗状況を把握し、適正にできているか監視をする役割が、今回の法改定で仕事になるというふうに思いますが、ますけれども、工事の入札状況調査を中心とした経過や施工状況など、鉄道・運輸機構にはJRC東海からちゃんと情報が開示されるのか、お示しをいただきたいと思います。</p> <p>○奥田政府参考人 お答えいたします。</p>
<p>○本村(伸)委員 明確に述べていただきたいのですが、JR東海から鐵道・運輸機構に提供のありました情報につきましては、法律上、秘密保持義務がかかるということになつております。</p>	<p>工事の進捗状況の確認に当たりましては、具体的には、工事の実績及び今後の工事内容の報告を受け、貸付対象事業の進捗状況の把握等をすることがあります。鉄道・運輸機構は、それらの貸し付けた後に、定期的に工事の進捗状況やJR東海の財務状況の把握及び確認を行うこととしたことを求めることとなると考えております。</p>
<p>○西銘委員長 奥田鉄道局長、最後の方、ゆづくに該当する、民間企業のJR東海はそちらに該当しないということで、こういった法制度の前提があつてそういうことになつておるというふうに理解しております。</p> <p>○本村(伸)委員 公共工事では、入札状況調書であります。公共工事でこうしたものをお示してあります。公共工事でこうしたものをお示して、何か支障が出ておりますでしょうか。</p> <p>○奥田政府参考人 恐縮ですが、支障の有無につ</p>	<p>いては承知いたしておりません。</p> <p>○本村(伸)委員 昨日通告をしたはずですけれども、後で確認をして答弁をいただきたいというふうに思います。</p> <p>鉄道・運輸機構は、JR東海発注の工事進捗状況を把握し、適正にできているか監視をする役割が、今回の法改定で仕事になるというふうに思いますが、ますけれども、工事の入札状況調査を中心とした経過や施工状況など、鉄道・運輸機構にはJRC東海からちゃんと情報が開示されるのか、お示しをいただきたいと思います。</p> <p>○奥田政府参考人 お答えいたします。</p>



元からの御意見を聞きながら、JR東海において定められたものというふうに承知をいたしております。

○本村(伸)委員 住民の皆さんのお意見を聞いたところ、ふうに言つておりますけれども、全然知らないかった、突然聞いたという方が沿線地域あちこちにいらつしゃいます。リニアは、本当に人の暮らしを無視して机上で線を引いたということで、沿線地域の皆さんから悲痛な声が各地で上がっています。

例えば、山梨県の南アルプス市、私も二回ほど行つてまいりましたけれども、沿線住民の皆さんから大変悲痛なお声をいただきました。住民の皆さん、新聞報道で初めて知ったということございました。

戸田地区というところに行つたんですけれども、この戸田地区は、四角い集落の真ん中を斜めにリニアの高架が通る計画になつております。戸田地区的自治会長さんは、この集落には湧き水も多く出ており、湧き水は大切な地域資源ですといふふうにおっしゃつておりました。その地域が壊されるという点で、大きな悲痛な声が出ているわけがございます。

ある方は、突然線を引かれてずっと悩んでいる、騒音、振動、電磁波など本当に大丈夫か、こういうお声もありました。また、狭い地域で肩寄せ合つて暮らしてきた大好きなところ、そんな思いを全く無視して本当に許せないというお声。そして、JR東海のいいかげんな説明は承認できません。また、南アルプスの水もおいしく、仲よく平穏に暮らしてきた、こんなやり方は本当に信じられない。

JR東海が勝手に線を引いて、そこに住んでいません。

る人たちへの意識が本当にあるのかということを疑問に思わずざるを得ませんでした。

また、同じ南アルプス市の荔沢のある女性は、地を斜めにリニアの高架が通る計画で、二十二メートルの中に入らなければ買取しないとJR東海が言つてきました。こんな理不尽なことがあります。

買取するなら全部買いつてもらわないと絶対にだめだ。そういうことでない限り、私の家の敷地には一步たりとも入らないようにJR東海には言つたというお話でございました。

また、宮沢地区の皆さんのお話では、リニアのルートの発表以降、土地価格の下落が続いている。地価を下回る値段で売り出しても買い手がつかず、沿線の住宅地が売れないとJR東海は、地価は社会的、経済的原因で変化するものと、他人事だと。用地交渉幅についても、二十二メートルとJRは主張しております。

こういうJR東海の回答を受けて、宮沢地区の皆さん方は、説明会には応じられないということでおられます。生活を壊し、環境を壊し、採算もとれない、そして住民の声も聞かない、このリニアの計画はやめるべきだ、公的資金投入はやめてくださいということを強く申し述べ、質問を終わらせていただきます。

○西銘委員長 次に、椎木保君。

○椎木委員 日本維新の会の椎木保です。本日最後の質疑になりますので、若干重複する質問もあるうかと思いますが、よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、質問に入ります。

リニア中央新幹線が開業することによって、東京一名古屋間の移動時間は現行の百分から四十分まで、東京→新大阪間は約百五十分から六十七分になります。まさに、生存権や人格権、幸福追求権を一方的に侵害されている事態だというふうに思います。JR東海の計画がいかに上から目線かということが今御紹介した声からもわかつていただけると、いうふうに思います。

事業認可をした国土交通大臣は、リニアルートの地域の皆さんこの切実な声を直接聞くべきだと、私は現地に、一都六県に行つてまいりましたけれども、痛切に思いました。公的資金を入れるというのであれば、国交大臣が、こうした沿線地域の皆さんの声を直接聞くべきではないですか。

ぜひ、沿線各地に行つていただき、沿線の住民の皆さんのお声を直接聞いてください。大臣、お願いいたします。

○西銘委員長 時間が経過していますので、簡潔に御答弁をお願いします。

○石井国務大臣 リニア中央新幹線の建設事業が円滑に実施されるためには、地元の理解と協力を得ることが不可欠と考えます。国土交通省としては、引き続き、JR東海に対しまして、地元住民等に丁寧に説明をしながら、安全かつ確実に施工が行われるよう、指導監督してまいります。

○本村(伸)委員 ゼひ、現地に行つて、住民の皆さんの声を聞いていただきたいと思います。名古屋駅前の皆さんも、動きたくないと調査を拒否しないと存じます。

○本村(伸)委員 ゼひ、現地に行つて、住民の皆さんの声を聞いていただきたいと思います。名古屋駅前は、動きたくないと調査を拒否しておられます。生活を壊し、環境を壊し、採算もとれない、そして住民の声も聞かない、このリニアの計画はやめるべきだ、公的資金投入はやめてくださいということを強く申し述べ、質問を終わらせていただきます。

他の新聞記事も読んでみましたが、押しなべて、国民の多くが、日本の進むべき未来に対する期待とともに、自信を持って進んでいます。

○西銘委員長 次に、末松副大臣。

○末松副大臣 リニア中央新幹線の開業による経済効果についてお答えをいたします。

平成二十六年の国土形成計画の調査における試算によりますと、二〇四五五年にかけて、東京一名古屋間のみ開業している場合においては年間五千二百億円、東京→大阪間が全線開業した場合においては年間八千八百億円とされております。

これまでの生活環境が劇的に変わると言っても過言ではないと思います。

○椎木委員 我々日本維新の会は、東京一極集中を是正し、首都機能の分散を積極的に進めると、大阪が東京の単なるバックアップシティーとしてではなく、東京と大阪が並び立つような日

本の副首都にすべきであると提案しております。

リニア中央新幹線の開業によって東京一極集中された事故もなく、乗りごこちはゆつたりとさわやか。しかし、あまりの速さに、「旅情」を味わうゆとりもなかつた。」、こういった内容の一編列車に同乗した記者の感想を交えた記事がございました。

がなお一層進むのではないか、そういう意見も聞こえてまいりますが、この件についてどのようにお考えでいらっしゃるか。答弁を求めてます。

○末松副大臣 お答えいたします。

リニア中央新幹線の全線開業によりまして、三大都市圏が一時間で結ばれ、人口七千万人の世界最大の巨大な都市圏が形成されます。我が國の国土構造が大きく変革され、国際競争力の向上が図られるとともに、その成長力が全国に波及しまして、日本経済全体を発展させるものであります。

具体的には、西日本と名古屋圏や東京圏との間、また東日本と名古屋圏や大阪圏との間など、三大都市圏と国内各地との移動時間が短縮され、地域の活性化をもたらす可能性が高まるなど、全国にとつて重要な意義を有するものであります。

一方、平成二十三年の交通政策審議会答申の附帯意見において、リニア中央新幹線の整備がさらなる東京一極集中を招く可能性や、東京以外の各地域が独自の地域づくりを戦略的に実施していくことの重要性について指摘しているところでございます。したがって、東京以外の各地域が、その創意工夫により、魅力を大きく向上させることができます。自己負担を前提とする民間の事業として推進されてきたことは御案内のとおりでございました。

今般の財投の貸し付けは、全線開業の前倒しを行ふこと、未着工である名古屋—大阪間のルート、駅位置の決定について国等から介入を受けないこと、工事契約の手続について引き続きみずから判断で行うことなどを包括的に意味するものであります。それを具体的な数字でお示しいただけて、大変わかりやすかつたと思いますし、その経済効果の予測がしっかりと現実味を帯びるよう、支

援の方もお願いしたいと思います。

さらに、これも御答弁にありましたけれども、やはり大事かと思いますので、この目標に向かって、一極集中は正、これも大きな課題だと思いますので、国としての支援もしっかりとお願いしたいと思います。

○椎木委員 明確な大変わかりやすい御答弁、ありがとうございます。  
公的資金を使って融資を受けるということになると、今後、名古屋から大阪に至るルートを決定する際など、政治介入等が懸念されますが、民間企業であるJR東海の経営の自主性を確保するということは可能であると考えてよろしいでしょうか。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。  
リニア中央新幹線は、交通政策審議会の議論ににおけるJR東海の事業遂行能力等を総合的に勘案した結果、JR東海が建設主体、営業主体として適切とされまして、指名したものでございました。

おきました、JR東海の事業遂行能力等を総合的に勘案した結果、JR東海が建設主体、営業主体として適切とされまして、指名したものでございました。自分がJR東海の経営の自主性を確保するというふうに考えております。JR東海が建設主体として推進されてきたことは御案内のとおりでございました。

今般の財投の貸し付けは、全線開業の前倒しを行ふこと、未着工である名古屋—大阪間のルート、駅位置の決定について国等から介入を受けないこと、工事契約の手続について引き続きみずから判断で行うことなどを包括的に意味するものであります。それを具体的な数字でお示しいただけて、大変わかりやすかつたと思いますし、その経済効果の予測がしっかりと現実味を帯びるよう、支

援の方もお願いしたいと思います。

さまで、名古屋までの確実な完成と速やかに大阪までの工事に移つていくこと、そういうことに全力を傾注していきたいと考えておるということです。

あと、リニア中央新幹線の名古屋—大阪間につきましては、環境影響評価法に基づきまして、今申上げましたように、今後、JR東海によってリニア中央新幹線をデモンストレーション的に会場周辺に走らせて、国内外に積極的にアピールしますが、さらなる前倒しは可能でしょうか。また、政府と大阪府、市、さらには関西の経済団体が一丸となって二〇二五年の万博を大阪に誘致しようという構想があります。万博開催に合わせてリニア中央新幹線をデモンストレーション的に会場周辺に走らせて、国内外に積極的にアピールしますが、万博会場付近だけでも先行して工事を行なうことができないのか。これは、私が大阪の選挙区だということと、我が党、そして大阪府、市は大変このリニアに対しても推進する立場ですので、そういうふた思いも込めて、答弁をいただきたいと思います。

一方、同区間の環境影響評価の時期でございましたが、先ほど申し上げましたように、JR東海は、名古屋—大阪間の工事の着手のめどが立った段階で、その工事に着手する約四年前に手続を開始し、二〇二七年の品川—名古屋間完成後、速やかに大阪までの工事に着手することを目指す旨の発言をしております。

ということになりますと、二〇二五年、大阪万博が開催されました場合、それに合わせまして大阪付近を走行させるということは、まだアセスの段階にあるか、工事着手したばかりかということです。難しいとは思いますが、JR東海は、名古屋までの工事において、用地取得や、大深度地下、南アルプストンネルといった難度の高い工事に人材など全ての経営資源を投入している状況となっています。このため、両者を並行して進めることは、JR東海の経営資源の限界からして難しい

た環境アセスメントを実施することになるとしておりまして、名古屋—大阪間の工事に着手する約四年には環境影響評価法の手続を開始する必要があります。

あるとしております。それによりまして、品川—名古屋間完成後、速やかに名古屋—大阪間の工事に着手することとしておりまして、JR東海も社長会見等での旨の発言をいたしております。

まずは、名古屋までの確実な完成と速やかに大阪までの工事に移つていくこと、そういうことに全力を傾注していきたいと考えておるということです。

あと、リニア中央新幹線の名古屋—大阪間につきましては、環境影響評価法に基づきまして、今申上げましたように、今後、JR東海によって

東海の財務状況の把握及び確認を行つてしまりま

すが、これはあくまでも償還確実性の観点によつてのみ行うものであり、JR東海の事業そのものについては、これまでどおり民間企業としての経営判断を尊重することといたしております。

したがいまして、JR東海の経営の自主性が損なわれることはないというふうに考えております。JR東海は、名古屋—大阪間の工事に着手することとしておりまして、JR東海も社長会見等での旨の発言をいたしております。

まずは、名古屋までの確実な完成と速やかに大阪までの工事に移つていくこと、そういうことに全力を傾注していきたいと考えておるということです。

あと、リニア中央新幹線の名古屋—大阪間につきましては、環境影響評価法に基づきまして、今申上げましたように、今後、JR東海によって

が立てば、工事着手に先立つてルート公表を含め

た環境アセスメントを実施することになるとしておりまして、名古屋—大阪間の工事に着手する約四年には環境影響評価法の手続を開始する必要があるとしております。それによりまして、品川—名古屋間完成後、速やかに名古屋—大阪間の工事に着手することとしておりまして、JR東海も社長会見等での旨の発言をいたしております。

まずは、名古屋までの確実な完成と速やかに

が立てば、工事着手に先立つてルート公表を含め

ております。

○椎木委員 奥田局長におかれましては、我が党

の推進する立場での思いを込めた質問にもかかわらず、詳細に至るまで大変丁寧な御答弁をいただきまして、ありがとうございました。引き続き、我が党はリニアの方をしっかりと推進してまいりたいと思いますので、今後ともよろしくお願ひ申し上げます。

次の質問に入ります。

リニア中央新幹線を建設する際に新たに獲得した技術等を含めて、リニアを、日本国内のみに活用するのではなく、海外に積極的に展開していくことも考えていくべきではないかと思いますが、これについて答弁を求めます。

○石井国務大臣 超電導リニア技術につきましては、政府としても海外に積極的に展開していくことを考えておりまして、各国要人が来日された際などに積極的にアピールしているところでございます。

特に米国につきましては、これまで、日米首脳会談の機会を捉え、総理より、米国の東海岸、ワシントンDC—ボルティモア—ニューヨーク間への導入を提案してきたほか、官民においてさまざまな働きかけを行つてきております。これを受けまして、今年度から、日米両国が協調する形で計画策定のための調査を実施しているところでございます。

私自身も、昨年十一月に米国のフォックス運輸長官が来日した際に、山梨リニア実験線に案内をいたしまして試乗していただきなど、超電導リニア技術の米国への導入に向けた働きかけを行つてきているところでございます。

国土交通省といたしましては、引き続き、超電導リニア技術の海外展開を推進してまいりたいと考えております。

○椎木委員 大臣の本当に大変御尽力されている背景もよく伺いました。引き続き、海外への積極的な展開もよろしくお願い申し上げたいと思います。

次に、これまでも本委員会で、高度経済成長期に建設されたインフラについてメンテナンスの必

要性を問うてまいりましたが、東海道新幹線につ

いても、開業して五十年以上経過しており、コンクリートの劣化等が心配されます。リニア中央新幹線の開業によつて東海道新幹線の大改修ということも可能になるかと思いますが、現在、新幹線の老朽化対策についてはどのような対策がとられているのでしょうか。答弁を求めます。

○石井国務大臣 トンネルや橋梁等の土木構造物につきましては、経年とともに劣化が進むことから、予防保全の観点から、鉄道事業者において適切に維持管理・更新を行う必要がございます。

東海道新幹線につきましては、JR東海の研究施設におきまして、橋梁やトンネルなどの土木構造物の老朽化対策工法等について技術開発を進めってきたところをございまして、JR東海は、平成二十五年度より十年間で約七千三百億円の計画

で、コンクリート橋やトンネルなどの集中的な大規模改修工事を行つておるところをございます。このようない新幹線における大規模改修は、JR東日本の東北・上越新幹線及びJR西日本の山陽新幹線においても行われる予定でございまして、東北・上越新幹線では、平成四十三年度から十年間で約一兆四千億円の計画がござります。山陽新幹線では、平成四十年度から十年間で約千六百億円の計画がござります。それぞれトンネルや橋梁等の集中的な工事が行われる予定でござります。

国土交通省といたしましては、リニア中央新幹線が他の交通モードに与える影響について注視をしてまいりたいというふうに考えております。

○椎木委員 我が党は、繰り返しになりますけれども、このリニア、本当に推進する立場であります。その立場で若干気になる点をくる質問させていただきましたが、石井大臣初め、副大臣、政府参考人、非常に明確な答弁をいただけだと思ひます。

この法案、賛成の立場でしつかり推進していくことを改めて申し上げて、質問を終わります。

○椎木委員 金額の訂正はさておき、心配していなかった以上に整備計画等をしつかり練つていただきありがとうございました。本村伸子君。

○西銘委員長 これより討論に入ります。

○西銘委員長 討論の申し出がありますので、これを許します。本村伸子君。

○本村(伸)委員 私は、日本共産党を代表して、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法

リニア中央新幹線が全線開業した場合、航空を初めとする他の交通モードへの影響についてどのようなことが予想されるのか、答弁をお願いします。

○奥田政府参考人 お答え申し上げます。

交通政策審議会におけるリニア中央新幹線の年間利用者数には、東海道新幹線以外の航空やバスなどの他の交通機関からの転移分として千九百万

人の需要増が見込まれると予測されております。また、同審議会では東京—大阪間の交通機関分担についての予測も行つております。東海道新幹線、中央新幹線を合わせた鉄道の分担率が六

九%から八四%へ上昇する、一方、航空の分担率が二六%から一三%へ低下するといったような予測が出されております。

国土交通省といたしましては、リニア中央新幹線が全線開業した場合、そのような輸送機関分担率の変化が生ずるものと考えております。

○椎木委員 我が党は、繰り返しになりますけれども、このリニア、本当に推進する立場であります。その立場で若干気になる点をくる質問させていただきましたが、石井大臣初め、副大臣、政府参考人、非常に明確な答弁をいただけだと思ひます。

この法案、賛成の立場でしつかり推進していくことを改めて申し上げて、質問を終わります。

○西銘委員長 ありがとうございました。

○西銘委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

の一部を改定する法律案に反対の討論を行います。

リニア新幹線事業は、安全性、採算性、技術面、自然環境、生活環境など多くの問題を抱え、無謀な計画です。リニア建設に公的資金を投入することは、JR東海が全額自己負担で建設する大前提を覆すものです。大前提が崩れた以上、JR東海の全額自己負担を前提とした整備計画決定、工事実施計画の認可を取り消すべきです。

反対の第一の理由は、そもそも、リニア中央新幹線事業そのものに大義がなく、建設主体であるJR東海のやり方にも多くの問題があるからです。

日本で有数の活断層地帯を通過するにもかかわらず、断層のずれに対する評価も行われていないなど、安全面、技術面でも不安が拭えません。

環境大臣意見書も、本事業の実施に伴う環境影響は枚挙にいとまがないとしており、南アルプスや生態系など自然環境に甚大な被害を与えることには明白です。

沿線地域や住民の皆さんからは、今ある暮らしが壊されることや、残土処理、水がれ、騒音、振動、日照、電磁波など、実害に対する不安や怒りの声が上がっています。しかし、JR東海はその声にまともに応えようとしません。

反対の第二の理由は、今回の財政投融资は、さらなる追加投入への道を開いたことになり、将来、国民、住民の皆さんにツケを回すことになりかねないからです。

リニア事業は、もともと単体では赤字の事業であります。一体的な経営を行い事業を遂行すると言いますが、需要予測も生産年齢人口を加味していないなど、ずさんなので、建設費九兆円でおさまる根拠はなく、費用が膨れ上がることが懸念をされています。JR東海の財政状況が悪化するおそれは十分にあります。

政府は、リニア新幹線を地方創生の目玉と位置づけ、全線開業により三大都市圏が一時間で結ばれ、人口七千万人の巨大都市を形成し、日本経済

全体を發展させるとしています。

しかし、人口が減少する中、大都市圏に人口を集中させれば、地方の衰退はさらに進み、いびつな人口分布にならざるを得ません。さらなる東京一極集中を加速させ、地方を衰退させるだけです。

以上のような問題を初め、十分な審議もすることなく採決することに強く抗議し、反対の討論をいたします。

○西銘委員長 これにて討論は終局いたしました。

○西銘委員長 これより採決に入ります。

内閣提出、独立行政法人鉄道建設・運輸施設支援機構法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○西銘委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○西銘委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○西銘委員長 ただいま議決いたしました法律案に対し、西村明宏君外三名から、自由民主党・無所属の会、民進党・無所属クラブ、公明党及び日本維新の会の四会派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。提出者より趣旨の説明を求めます。津村啓介君。

○津村委員 ただいま議題となりました附帯決議案につきまして、提出者を代表いたしまして、その趣旨を御説明申し上げます。  
趣旨の説明は、案文を朗読してかえさせていただきたいと存じます。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)は、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべきである。

り附帯決議を付することに決しました。

この際、國土交通大臣から發言を認められておりまので、これを許します。國土交通大臣石井啓一君。

○石井國務大臣 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま可決されましたことに深く感謝申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御意見や、ただいまの附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいる所存でございます。

ここに、委員長を初め、理事の皆様、委員の皆様の御指導、御協力に対し、深く感謝の意を表します。

○西銘委員長 お詫びいたします。  
ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

○西銘委員長 「異議なし」と呼ぶ者あり

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○西銘委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

〔報告書は附録に掲載〕

○西銘委員長 次回は、公報をもつてお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。  
午後四時四十九分散会

以上であります。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○西銘委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

○西銘委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。