

参議院国土交通委員会会議録第四号

平成二十八年十一月十日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

十一月八日 補欠選任 西田 実仁君

十一月九日 新妻 秀規君

西田 実仁君

補欠選任 新妻 秀規君

出席者は左のとおり。

委員長 井上 義行君

理事 石井 正弘君

酒井 庸行君

長浜 博行君

新妻 秀規君

足立 敏之君

青木 一彦君

朝日健太郎君

大野 泰正君

金子原二郎君

末松 信介君

長谷川 岳君

福岡 資麿君

吉田 博美君

野田 国義君

羽田 雄一郎君

鉢呂 吉雄君

魚住裕一郎君

高瀬 弘美君

山添 拓君

室井 邦彦君

青木 愛君

行田 邦子君

中野 正志君

石井 啓一君

末松 信介君

務台 俊介君

大野 泰正君

比嘉奈津美君

田中 利幸君

奥田 哲也君

正田 寛君

杉山 武彦君

正司 健一君

川村 晃生君

一橋大学名誉教授

神戸大学大学院

経営学研究科教授

慶應義塾大学名誉教授

○委員長(増子輝彦君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

理事の補欠選任についてお諮りいたします。委員の異動に伴い現在理事が一名欠員となっておりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

○委員長(増子輝彦君) 御異議ないと認めます。それでは、理事に新妻秀規君を指名いたします。

○委員長(増子輝彦君) 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。

本日は、一橋大学名誉教授杉山武彦君、神戸大学大学院経営学研究科教授正司健一君及び慶應義塾大学名誉教授川村晃生君、以上三名の参考人に御出席をいただき、御意見を聴取し、質疑を行います。

この際、参考人の皆様に一言御挨拶を申し上げます。本日は、御多忙のところ本委員会に御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

参考人の皆様から忌憚のない御意見を拝聴し、本案の審査の参考にさせていただきますと存じますので、よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、議事の進め方について申し上げます。まず、杉山参考人、正司参考人、川村参考人の順にお一人十五分以内で御意見を述べさせていただきます、その後、各委員の質疑にお答えいただきますと存じます。

御発言の際は、挙手していただき、その都度、委員長の許可を得ることとなっておりますので、御承知おきください。

なお、参考人、質疑者共に御発言は着席のまま結構でございます。

それでは、まず杉山参考人をお願いいたします。杉山参考人。

○参考人(杉山武彦君) 杉山でございます。どうぞよろしくお願ひを申し上げます。

こういう機会をいただきましたこと、大変光栄なことでありまして、感謝を申し上げます。着席のまま失礼させていただきます。

本日の審議対象となっております法案は、リニア中央新幹線の整備促進、より具体的には名古屋―大阪間についての前倒し整備、その目的のために、手法として鉄道・運輸機構を通じて財投の貸付けを行うための改正と、こういうふうな理解をいたしております。

鉄道・運輸機構を介在させることでありますとか、あるいは貸付けの内容につきましていろいろの議論があるのだと考えておりますけれども、少なくとも、整備促進あるいは前倒しということに關して是非の判断というのは、結局のところ、リニア中央新幹線そのものは是非の判断というところに依存するように思いますので、そこで、まず私は、リニア中央新幹線の意義というものについて、自分なりに、常識的な内容ではありますけれども、確認をさせていただきますと存じてまいりました。

メモの一番目を見ていただきますと、私はここで三つぐらいの視点からリニア中央新幹線の意義を肯定的に考えているものであります。それを述べさせていただきますが、その前に、私自身の交通、あるいは交通と運輸、それと経済との關係についての基本的な認識を簡単に述べさせていただきます。

本日の会議に付した案件
○理事補欠選任の件
○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(内閣提出、衆議院送付)
○政府参考人の出席要求に関する件

きます。

人や物は何で移動するのかということですが、いわゆる位置の効用という言葉で説明をされたいけれども、動くことによつて価値が上がる、こういうことが大前提にございませう。人の場合であれば、何らかの意思あるいは意図、それを満たすために動くわけでありませうし、物の場合も、動かすことによつてそこに価値が生ずる、あるいは価値が増える、こういうことで物が動きます。したがって、人と物が活発に動くときには、人々の満足もそこで高まっているはずでありませう。そういうことで、モビリティ、動き回ります。それが向上するということが、経済活動が発展する、あるいは価値が創出されるということとは、基本的には連動する関係にあるのだというふうな考えをいたしました。

交通あるいは輸送手段の進化というのは、その連動関係を実現させていくための可能性を提供するものであつて、交通の施設が提供されたから直ちに全てそれに付随していろいろな経済活動の活性化が起きるといふことは必ずしもない、そこにはそれなりの努力が必要だといふことを最初に確認をさせていただきたいと思ひます。

そこで、リニア中央新幹線の意義でありますけれども、私は三点掲げてございませう。

第一番目は、このリニア中央新幹線というのは、我が日本の国土の動脈、その質的、量的なグレートアップというものがなるものであると、こういうことである。

リニア中央新幹線の整備というのは、言うまでもなくその高速性というのが一番中心になりますけれども、高速性の向上を通じて東京―名古屋―大阪という国土軸におけるモビリティの質を飛躍的に高める、そういう潜在力を持っているといふふうな考えをしております。また、我々が持つております社会的な財産である在来の東海道新幹線、これに更に付加されることによりまして、人や物が移動をするパイプが二重あるいは多

重という観点から、質的な強化、量的な強化、その両方をもたらすものと考えております。ついでながら、東海道新幹線につきましては今後いろいろな観点からリハビリが必要になりますけれども、それを一つがたく実施していくためにもリニア中央新幹線の整備というものが大変、選択肢の拡大、施工手順等々のやり方への便宜という点で大きな意味を持つものと考えております。

第二番目は、知識財生産など高付加価値産業へのシフトの支援と、こういうふうな表現をさせていただきます。

科学技術立国を目指す今後の日本にとりまして国力の源泉といふのは何かということをお考えなさいと、一般的に言われておりますように、革新的な知識、技術を基礎とした高度の資本財あるいはソフトウェア等の知識財、これを生産する産業というものが挙げられることにならうかと思ひます。

物財は工場で原材料がまとめられて生産されますけれども、知識財、ソフトウェア等においては、原料に当たるものは人々の知識、情報、アイデア、こういったものであります。工場に相当するものは、会議でありますとかカンファレンスでありますとかイベントでありますとか、要は人が集うところでございます。それらが結合するためには、国内外あるいは地域内外、その人々の頻繁で密接な反復的な接触といふのが不可欠であります。

そのためには高速移動を支えるインフラの整備といふのが重要性を持つてまいります。三番目ですけれども、日本の科学技術と技術力の向上への波及効果という点も考えておく必要があると思ひます。

しばしば高速性の追求ということが批判をされますけれども、単に技術的に完成した高速交通手段でも、それが社会の装置として定着して行くには裾野の非常に広い関連技術あるいはシステム構築が通常は必要とされまして、その達成への広範な努力が日本のこれまでの産業の発展につながってきたという点を考えるべきであらうかと思

います。リニア中央新幹線の場合にも、超電導の技術だけではなくて、磁気シールド、高速鉄道車両、運転制御、電力変換、あるいは高精度の土木技術等々を含んで、この実用化への努力、量産化への努力、そしてそれがもたらす低コストといううなことが、直接リニア中央新幹線とは関係のない私たちの生活一般で使われるいろいろな製品への普及、活用ということも出てくると、こういうふうな考えをしております。

以上が私がリニア中央新幹線の整備の意義といふことについて考えるときに思ひ浮かべる事柄であります。

そこで、以下、財投措置に関して、あるいは前倒しということについて若干のコメントを加えさせていただきます。

公的な支援をここで展開するということの論拠についてであります。

一般的に、交通運輸サービスの提供に伴いましては、付随的又は波及的な恩恵が広く社会に及びます。それは、直接の輸送サービスの利用者以外にも広く及ぶ、いわゆる外部経済といふことが大変大きい。そういう認識が、古今東西を通じて、交通運輸のサービスが民間の活動として提供される場合にも公的な支援あるいは反対に規制ということが発動される背景を成してきたと考えます。

今申し上げたばかりのリニア中央新幹線の意義、これは広く社会に及ぶ、波及的な外部経済的効果、そういう効果でありますから、したがって、そのリニアの意義を認める立場に立つ立場からは、外部経済といふものを広く社会の中に行き渡らせるための視点から一定の支援が行われることはごく妥当であると、こういうふうには私は考えております。

続きまして、使途の適切性ということについてお考えをいただく必要があるかと存じます。財投の資源といふのは、これは一般の予算と違つて機動性を持つ面もございませうけれども、それにしても限度がございませうから、それがリニア中央新幹線にも向けられるに際しては、本来であ

れば、他の使途に用いられた場合との比較を経たものであるということが望ましいと考えております。例えば、医療であるとか住宅であるとか福祉の分野、そういうような異分野にそのお金を使つた場合とどちらがよいのかというふうな議論も本来はなければなりません。しかし、そういうことを真に厳密に進めることは一般的には困難でありまして、実際のな手続としては、このリニア中央新幹線の事業が費用便益分析と呼ばれているものをパスするということが一応理論上はその使途の適切性が保証されているというふうな認識をいたしております。

さらに、今回、財投措置が鉄道・運輸機構を通じて行われるものと考えられておりますけれども、そもそも鉄道・運輸機構は鉄道整備促進の支援を総合的かつ効率的に行うことを目的とする機関でございますので、この鉄道・運輸機構とそれから事業主体であるJR東海との間で適切な緊張関係、それぞれのコンプライアンス、ガバナンスといふことが十分に発揮をされてこの両者の間で緊張関係が構築をされる、こういうことを期待いたしたいと思ひます。それが公的支援の意義を確保することにもつながるといふふうな考えをしております。

三番目の早期整備の促進についてでありますけれども、整備効果といふものを早期に実現させるためには、なるべく工期が短いことは、これはもう当然に必要なことでありまして、前倒しの整備がその効果の早期実現の観点から望ましいということにつきましては、私はしばしば自明のことであるといふふうな考えをしております。

それに加えまして、現在あるいは近年の社会状況をみますと、自然災害が多発をしております中で、リスク対応のサプライチェーン管理ということが多くの製造企業の間で喫緊の課題になっております。集中と分散といふものについてどういふ意思決定をするか、そのバランスに関して、インフラ整備の進展といふものが非常に重要な鍵

になってまいります。意思決定主体に選択肢の多

様化と安心感を与える、ひいては投資の促進に貢献をするという観点から、財投による早期整備の促進、これは望ましいことであると私は考えます。

最後に、東京一極集中ということがこのような場合によく議論の対象になりますので、その点について一言触れさせていただきたいと思っております。冒頭に述べましたように、モビリティの向上というのはあくまでも可能性の提供でありまして、それぞれの地域においてその可能性の到来を現実の地方創生にどう結び付けるか、それをそれぞれに考えるということが非常に重要な側面であります。

国土の均衡ある発展ということが言われますけれども、その均衡ある発展というのは、どこもどこも均等に整備をしていくということには現実にはならない。発展のための手法というのは常に選択的な投資として進められる。まずは、最も効率の高い、最も力のあるところ、それをトップランナーの育成という形で進めて、そしてそのトップランナーが周辺を牽引をしていく、そういう時間的経過の中で全体の発展を目指していくということが現実に取り込まれてきた考え方でありました。したがって、それは首都圏であれ中部圏であれ近畿圏であれ、今度はそれぞれのそれぞれの整備、発展のための投資についても同じことがそれぞれに言えることにならうかと思っております。

いずれにいたしましても、ある投資が一時的に一極集中の方向に作用する懸念があるからといってモビリティの向上そのものを疑視するということは、言わば角を矯めて牛を殺すに等しいと、こういう考え方をいたしております。

以上が私の意見陳述の骨子でございます。ありがとうございます。委員長(増子輝彦君) ありがとうございます。

次に、正司参考人をお願いいたします。正司参考人。

○参考人(正司健一君) 神戸大学の正司です。

このような場を設けていただき、非常に光栄に思うとともに、緊張しております。また、お手元に資料等を配付できず、口頭での陳述になったことをお許しただければと思っております。

それでは、座つたままで恐縮ですが、私自身の意見を述べさせていただきますと思っております。

まず、ございましたこの法案に関しては賛成です。反対ですかと聞かれると、正司としては賛成、この考え方は前進であるというふうには思っておりますので、それが結論的な意見でございます。

その後御説明をさせていただきますと思っておりますけれども、特に交通政策審議会の陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会が中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名及び整備計画の決定についてという答申を公表物として出されて、我々もそれを拜見することができました。

それを見てみますと、そこに載っている議論というのは、私自身、公表された資料の限りではありますけれども、非常にいろいろな角度から議論して詰められ、その結論として妥当であるというふうな結論を出されているというのはいくつか御案内のとおりでございます。

私自身も、この答申、資料を見れば細かな議論するべき点は多分あるだろうとは思いますが、それでも、ただ、大筋としては非常に納得性が高いものでありますので、その方向に従った議論、整備に関する話というのは特段大きな問題がないんではないかなというふうに考えています。それが一番の論拠でございます。

御案内のとおり、その附帯意見の中に、大阪までの早期開業の検討とか鉄道建設・運輸整備支援機構の活用といったことも出ておられるわけですが、中でもその附帯意見のトップに載っております大阪までの早期開業の検討、これに資する方向での今回の法案と、前倒しという点なわけですけれども、そういう意味でもそれに資するものから、この方向性はあるのかなと思っております。

もちろん、早期に大阪—東京間をつなぐという手法は、これ以外の手法も考えられると思っております。一番極端な話では、国が全部造ってしまったJ-R東海に貸し与えて営業させるというの手法としてはあり得るだろうと思っておりますが、この点については後で議論させていただきますが、我が国これまで鉄道整備の在り方、この機構を使ったこういつたシステムの有効性に鑑みて、今回の提案というのはいくらも多岐にわたるというふうには思っておりません。それが基本的なテーゼでございます。

そもそも東海道新幹線、開業当初は今のよう運動間隔でもなかったですし、今のような正確性がなかなか当初は守れなかったというのは皆さん御案内のとおりだと思います。それが今のよう姿になってきたというのは、鉄道関係者の誇りでもあるのかも分りませんが、我々は日本にとつての誇りというふうな気もしております。

その技術力は高く評価されておりましたが、新幹線そのものの輸出という形ではなっていないにせよ、それを支えている多様な技術が、品質の高い製造技術なし品質の高いサービス、生産技術という形で我が国の経済に大きな効果を与えているというふうには私自身は思っております。その意味では、先ほど杉山参考人が技術の裾野の話を取り上げたという形が、我が国の経済に大きな効果を与えているという一つの要素技術だけではなく、全体のシステムとしても同じことが言えるのではないかなというふうには思っているわけでは、そういう意味でも、大きな意義があるのではないかなというふうに思っております。

そもそも御案内のとおり、このルート、中央新幹線ですけれども、それは御案内のとおり、全幹線上の整備を開始すべき新幹線鉄道の路線ということで一九七三年に議論の俎上になり、それを受けて先ほどの小委員会の議論になったわけですが、そういうことが位置付けられていた路線であることは言うまでもございません。

さらに、昨今よく言われておりますように、日本人の人口がこのままでは減少していくというか、もう減少が始まっているわけですが、その中で、社会インフラを始めとする国民の社会経済生活を支える基盤の整備を今後どうしていくのか、さらに、その基盤の更新をやっていくだけの体力が我が国にどこまであるのかというのが大きな議論になっておると思っております。

また相対的には、より今の生活レベルを上げる向上の施策は常に打ち続けたいと思っております。この中央リニア新幹線というのは十分価値のあるプロジェクトであるというふうには私自身は考えております。

例え、EUが、今またイギリスの離脱も出ている議論になっておりますが、全体一体となつてEUとして大きな経済圏をつくらうというときに、トランスヨーロッパというプロジェクトがEUの中で大きく取り上げられたわけでありまして、今もそれは続いているんですが、それは何なのかという点、EU内の交通インフラ、港湾とか道路も入りますが、そこに高速鉄道も入っております、それをEU全体としてしっかり整備していこうという構想が出て、各国政府並びにEU政府が協力しながらその整備を進めているといった話がございます。

このように、各国交通インフラは経済力を高めるためだけでなく、その地域全体の人々の生活水準の向上に大きな価値があると認め整備を進めているわけでは、そういう意味では、我が国でも一九七〇年代からその必要性の議論がされてきて、それなりに国の議論として位置付けは得ているプロジェクトとしては、これを進めるということとは当然意義があるものというふうに私自身は考えております。

実は私、留学生なんかをよく教えているんですけど、留学生が日本に来て、いつも質問されて説明をするんですけど、それは何なのかという

と、何で日本には、空港とか道路の整備プロジェクトというのが過去の歴史を見てみるとあるんですけど、鉄道ってないんですねという質問を受けるんですけど、確かに留学生の言うとおりで、全国規模で鉄道をどう整備していくとか、都市圏内で鉄道をどう整備していくという構想図はあるんですけど、それを実際に手法をもってどう進めるかという意味での計画というのがない国というふうになっております。

交通社会インフラの中で鉄道の持つ価値というのは否定する必要は全くないと思いますので、その意味で日本のやり方というのはちよつと特殊なので、これは後で御説明しますが、それはそれなりにいいところもあるんだという説明を留学生にするんですが、その中で留学生に言うのは、昔は、昔というのは第二次世界大戦の前の頃ですけど、その頃にはあったんだけど、それでちよつといろいろの問題があったんだという説明をし、一方で、新幹線鉄道に関してはこういった議論があつて、国でしっかりと造るとい議論がされていくと、そういうわけで、鉄道の中でも国として考えないといけないものとなつてないものを切り分けていくんだという説明を彼らにしております。そんな意味でも、中央新幹線部分をこういった形で進めるというのはロジックが十分に立つというふうにも思っているわけです。

先ほど申し上げた、日本では欧米に比べると政府が表に出てこない、政府が税金を鉄道に多くを投入しないというスタンスを取っていることに關してなんですが、公共交通整備に関しては、運輸収入というか利用者からの収入をメインで整備を進めるとい考え方で、社会インフラとして国が税金等を使って基本的に整備するんだという考え方、このどちらに多くを依存するかというものが、昔からこの二つの考え方があり、思っています。これは、どっちがいい悪いじゃなくて、その二つの考え方があり、思っています。

御案内のとおり、日本は利用者負担をメインに

考える形でありまして。これは、鉄道のように運輸収入の形になっていくケースもありまして、高速道路料金という形で利用者料金という形になっている形もありませんが、それをメインにしておりまして。それに比べて、欧米はどちらかといえば税金を使っていくケースということがございます。これは、日本のやり方は、そうすると利用者収入が上にならないところはなかなか整備が進まないという難点を抱えることになりまして、逆にヨーロッパのやり方は、整備は進むんだけどそれは利用者へのニーズに合っているのかという議論がそこに出てくるという問題点がございまして。

そして日本も、その中で、利用者収入だけではすぐ整備できない、でも、地域社会ないしは日本全体として必要なものは公的な措置をとるとい形でいろいろ整備をしてきたというところは御案内のとおりでございます。ヨーロッパも、全く今度は話が逆になりまして、政府が進めるだけでどうしても、どうしてもという言い方は良くないです。時になかなか利用者へのニーズに対応した形で進まないの、そこをやるためにマーケットの判断とこの入るのをどういった形で政府がインフラを造るところに入れるのかということ苦勞されているところがございます。

これが先ほどの機構を使った、財投を使った形でやるというシステムの話につながるわけなんですけど、日本の場合は、政府が直接やるというヨーロッパ的なやり方の問題点を意識したときに、今までの、新幹線、さらには交通局を始め公的なセクターの強い鉄道だけではなくて、民間鉄道事業者に対してもこの機構を使った形の融資という形で公的な支援をして、それがそれなりにこれまでうまく機能してきたということもございまして。その意味でも、このパターンを使っての倒しというのは納得できるかなというふうにも思っているところがございます。

ただ、最後に、これは交通を研究している者として、今後の課題で、この法案に対してではないんですけども、今回こういう措置のおかげで前

倒しになったということになるんですけども、前倒しといつても、名古屋までと大阪までの開業の間は十年の差、違いが出てくるということがございまして。社会インフラとしては名古屋で止まるよりも大阪までつないだ方が大きいというのはいくつかの報告書に出ておられるので、正司もそのとおりだと思つておられるので、この点はもう少し何か別の議論があつてもいいんじゃないかなというふうには感じております。

さりとて、ヨーロッパの二の舞を、日本が後から追いかけることはない、ヨーロッパのやり方をそのまま輸入すればできるという話ではないと思つておられますが、鉄道というのは道路や港湾と同じように五十年、百年後も使う我々の社会にとつての大切なインフラとなる交通システムだと思つておられる、それを民間の鉄道事業者の力とその判断を進める、ないし維持を進める、更新を進める枠組みというのを別途議論をしてもいいんじゃないかなというふうにも思つておられます。これは少し法案とは違つてお話しですので、そんなところを私の研究をやつておられると思つておられます。

そもそも、古くは五街道の時代から言つてもいいのかもしれませんが、杉山参考人もおっしゃつておられました、交通と町、地域の発展というのには密接な関係にございました。私、神戸から来ておりますが、元々、東海道本線は大阪止まりじゃなくて神戸までつなげていたわけですが、いろんな理由があつたんだと思うんですが、その中の一つには、神戸港と、世界というかアジアに向けての大きな港があつたということもあつたんだと思つておられます。そういう意味では、このリニアというのはいくつかの区間を結ぶ話ですので、これをうまく日本全体としてどう生かすのかという議論も併せて考えていく必要があるのではないかなと思つておられます。

非常に雑駁な、資料もなしの意見陳述で恐縮ですけれども、正司からはここまででございます。ありがとうございます。

○委員長 増子輝彦君 ありがとうございます。次は、川村参考人をお願いいたします。川村参考人。

○参考人(川村晃生君) 川村でございます。本日はお招きいただきまして、ありがとうございます。私は、一九九七年に山梨でリニアの実験線の開始がありまして、それ以後、私自身、山梨県甲府市に居住しながら、リニアに非常に関心を持つてきました。その中で、結局、私はリニアに否定的な立場を取らざるを得なくなりましたが、私はリニアとの関係であれば二つの立場から関係を持つてまいりました。

一つは、研究者としてのリニアに対する考えです。これは、私は人文学系の人間ですので、人間にとつてリニアとは何かという立場から基本的に物事を考えてまいりました。調査室の方で御用意いただいたこの冊子の一番後ろに私のリニア関連の論文が二本出ています。一つは景観の問題、もう一つは文明論としてのリニアという、スピードというものが人間にとつてどういった影響をもたらしかということをお話したのですが、今日はそこまで踏み込んでお話しする時間はありません。ただ、そういう立場からだけでは不十分ですので、技術的な問題や、それから社会的な問題、様々な観点を自分の頭の中に入れてながら、リニアについての否定的論議の構築に努めてまいりました。

もう一つの立場は、市民運動家としての立場です。市民運動として私の意図をパフォーマンスするために市民運動家でもあるわけですが、そこで沿線住民の地域の人々と連携しながら、あるいは数多くの現場を歩きながら、リニアはやはりやめた方がいいという結論に至つております。今日は、そういう観点から、私が今まで抱えてきた疑問点をまず申し上げ、それによつて結局この財投は中止した方がいいという意見に立ち至るものだと考えています。

リニアには多くの疑問点があります。今お手元にお配りしました「リニア中央新幹線は疑問がいつぱい」という、これは私が市民運動の中で多くの皆様にリニアの問題点を知っていただくために作ったパンフレットです。一項目を除いて私が全て執筆したものですから、おおむね私の意見の反映だというふうと考えていただいてもいいと思いますが、幾つかの問題をちよつと摘記してお話しますと、まず三ページにエネルギーの問題があります。

JR東海の発表でも、大体、在来の東海道新幹線の三・五倍くらい、研究者によつては四倍から五倍というふう計算する方もおられます。問題は、これだけのエネルギーを使つても東海道新幹線の倍のスピードは出ないんですね。簡単に言うと、例えば、よく燃費の悪い車について道路にガソリンをまきながら行くものだという比喩がありますが、同様に、リニアはエネルギーを軌道上にまきながら無駄遣いしていくものだ、こういう輸送機関が二十一世紀の環境問題を抱える地球の未来にとつて望ましいものかどうかということの検討がまず第一に必要であらうと思ひます。恐らく、これが世界に輸出されれば、世界中に原発を造らねばならないような状況に立ち至る。そういう社会が、未来の世代に対して私たちが手渡すべき社会としてふさわしいのかどうかという点がまず第一にあります。

それから、事故が起こったときのリスクの問題が余り検討されておられません。一千人もの人間を乗せたりニアが、例えば南アルプス山中で事故を起こして停止して外に出るといふときに果たして可能かどうかという問題です。

先般、青函トンネルで事故が起こりました。あの事故は、百四十人の乗客でしたが、午後五時十五分に事故が発生し、五時五十分に出発が始まり、百四十人の脱出が完了したのは夜中の十一時です。一千人の乗客がいて土かぶり千四百メートルの南アルプスの山中で事故を起こして止まったときに、果たして老若男女あるいは病人を含めて

安全に無事に外に出せるのかどうかというふうな検討がこれはなされておられません。とりわけ、近年地震があちこちで多発し、中央構造線、糸静構造線をまたぐ極めて危険な乗り物としてリニアがあります。そういうものが、事故が起こったときに一体乗客の安全は保証されるのであるのかという問題も十分に検討されていません。

それから、三番目に、四ページにリニアの探算の問題があります。これは数多く議論されていますので私が今更申し上げるまでもありませんが、人口減少を加えていけば、恐らくリニアはペイしない。JR東海の山田当時社長がおっしゃられたようにペイしないだろうというふうに思ひますので、まずその点からリニアについては否定的にならざるを得ないと思ひます。

それから、五番目の自然破壊の問題です。これも十分に検討されておられません。そこに写真がありますけれども、これはリニア実験線の笛吹市の御坂町というところの現場写真ですが、僅か数キロメートルのトンネルを掘つただけでこれだけの異常な増水、出水が起こっております。一方、完全な沢がれが起こっております。水がめともいふべき南アルプスにトンネルを掘れば、これ約二十五キロ、全体を合わせると三十五キロのトンネルになりますが、水がめに穴を空けるわけですから、とてもこのようなレベルの出水や水がれでは収まらないであろうと。もしそうならば、周りの住民の生活及び生態系に極めて深刻な事態をもたらすに違いないというふうに思っております。

それからもう一つは、八六％がトンネルであり、極めて多量の残土が出ます。この残土処理についてはほとんどまだ予定が立っておりません。おおむね二五％ぐらいしか残土処理の予定が立っておりません。一体残土をどこに捨てるのかと。本来なら、トンネルを掘るのであれば、残土を捨てるどころを決めてからトンネルを掘り始め

るべきだというふうに思うわけですが、このように様々な問題が残されています。八ページの写真を見ていただければ有り難いですが、右側の写真は山梨実験線によって埋め立てられた谷筋であります。ここに百六十万立方メートルの土が運び出されました。ここを山梨県は何か土地利用しようとしていろいろ画策したのではありません。現在に至つても使い道がありません。言わば塩漬けの土地になつております。こうした水がれ、それから残土の問題、こういうものが八六％のトンネル掘削によつてあちこちで多分これから起きてくるであろうというふう

に指摘せざるを得ないのであります。もう一つ問題は、こうした重要な様々な問題点を抱えながらアセスが十分ではなかつた。識者の多くが、史上最悪のアセスだ、こんなアセスは見ることがない。何せ二百六十八キロのアセスを僅か三年間でやるのですから、無理があるに決まっています。私が長い間関わっている地域高規格道路は僅か十五キロに七年掛けています。二百六十八キロを三年でやるなんていうのは無理です。

私は、一番最初のJR東海の説明会のときに、これは無理だということ申し上げました。ところが、JR東海は、法に従つてやるだけですよと言つたにすぎません。つまり、法に従つてやりさえすればあとはいいのだというのがJR東海の本音であらうというふうに思ひます。地下水にしても、南アルプスの周辺の井戸水を僅か十二か所調べているだけです。これによつて一体何が分かるのかということをおは国土交通省の行政者に質問しました。何も答えてくれませんでした。黙つていただけです。こうした非常に乱暴なアセスの中でこの大規模開発事業が行われるということ自体に私たちは警告を発しなければならぬというふうな思ひます。

国交大臣意見に、多岐にわたる分野での影響が懸念されており、本事業の実施に当たっては、環境保全に十分な配慮が必要であるというのが環境

大臣の意見を踏まえての国交大臣意見に出ていますが、おおよそそれは非常に程遠い実態が現在進んでいるということですが。それから、住民の問題をお話しておかなければなりません。JR東海は、度々住民説明会を各地で行いました。しかし、住民の説明会という名前の割には、住民の意見を聞くという態度は非常に希薄です。時間が来れば、約二時間三十分JR東海の説明があります。残された一時間半が住民の質問時間になります。私も手を挙げて質問しましたけれども、質問時間一時間半が終わると、何人挙手してしようと打ち切ります。これで本日の住民説明会は終わります。再質問はできません。私が質問して、相手のJR東海の答えがこれではおかしいんじゃないかと思つても、二度と質問できない。こういう住民説明会が説明会として繰り返される。

先般、長野県の大鹿村で住民に対する説明会がありましたけれども、地区の説明会に別の地区の人をオブザーバーで聞かせてほしいと区長が要望したにもかかわらず、拒否されました。JR東海はそういう方針は取っておりません。説明会は住民のためのものですから、JR東海のためのものではないから、住民の意向をできるだけ酌んで、住民の意向に対して真摯に応えるというのが説明会としてあるべき姿だと思ひます。

これに対しても、国交大臣意見書は、十一ページです。JR東海が地域住民に対し丁寧に説明し、情報公開の下に透明性の確保に努めるようにとの指示が記されている。おおよそこの指示とは懸け離れた住民への説明がなされています。住民の不満は渦巻いておられます。これが後に裁判に行き着いていく、行政認可の取消し訴訟の行政訴訟に行き着いていくわけですから、こうした住民の不満が渦巻いているということだけは御存じおきたいだいたいというふうな思ひます。

どうもこういうふうな議論がそつちのけにされて、インフラの問題、経済性の問題だけでこのリニアの問題が議論されている。この場合もそうで

す。こうした議論は一本本当にこれでいいのだからかと思ひます。経済性やインフラだけに特化した議論は、私に言わせれば空疎でいびつで貧しいものだというふうに思ひます。

こういうふうな状況に立ち至った元々は、恐らく国交省が設置した交通政策審議会鉄道部会の答申だろろうと思ひます。是非二ページを開いていただきたいと思ひます。下から六行目、「鉄道審議会の答申は」というところを読みます。「新幹線は安全性、信頼性、省エネ性、速達性、ネットワーク性、定時性、建設費用等の点では優れているが、リニアの方が高速性の点で優れているのでリニアの方が適当である」。

私は長い間文学の研究に携わってまいりましたけれども、これは日本語の文章として成立しておりません。私がこの文章をいろんな市民集会で話しますと、会場からどつと笑い声が起こります。なぜなら、こんな文章は日本語ではないと思つてゐるからです。この文章を正しく日本語で言つとすれば、新幹線は安全性、信頼性云々、建設費用の点で優れているが、リニアの方は高速性の点でしか優れていないので新幹線を採用すべきである、こういう文章でないと日本語として成立しないのであります。

そう考えると、私には思ひ当たることがあります。それは、全ての審議はリニアを造るといふことを前提になされてきたのではないかとということとを前提にし、アセスのやり方、住民の説明を聞くこととしない住民説明会、こういうものは全て全体のスケジュールが決まつていて、最終的には二〇二七年の東京―名古屋間の開業ですが、それを前提にしてスケジュールを組まれているために、先ほど言いましたようにJR東海が答えた、法に従つてやると。法に従つてやれば、造ることを前提としてやつてもいいのだというふうな考え方がその底に流れてゐるのではないかと

いうふうに思ひます。こういうやり方をしてゐると、過剰な需要を見込んでオーケーだという結論が出るに決まつてい

るわけですが。私は、全ての問題をこの国会の場で議論していただきたい。先般の衆議院の委員会で、ある委員がこういうことを言つてゐます。私は、このリニアの議論は……

○委員長(増子輝彦君) 川村参考人、申合せの間が参つておりますので、御意見をおまとめください。

○参考人(川村兎生君) はい。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つくりたいんだというものだと思います。これは議論の放棄です。国会という場合は行政機関の追認機関ではありませんから、当然、国会は国会としての議論をすべきだといふふうに思ひます。

その上で、財投するかどうかという議論に移つていただきたい。私はその部分の議論が不十分であるので、したがつて、私はこの財投融資というものは反対です。

○委員長(増子輝彦君) ありがとうございます。以上です。

以上で参考人からの意見の聴取は終わりました。

これより参考人に対する質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願ひます。

○足立敏之君 自由民主党の足立敏之でございます。本日は、杉山先生、正司先生、川村先生には貴重な御意見を承りまして、誠にありがとうございます。

私は、参議院の新人でございます。今回、委員会会で初めての質問になります。増子委員長、そして酒井理事を始め理事の皆様方にチャンスを与えていただきまして、心から御礼を申し上げます。というふうに思ひます。

それでは、質問をさせていただきます。私は二年前まで国土交通省で勤務をしておりました。その関係もありまして、リニアにも一度試

乗させていただいております。時速五百キロも経験させていただきましたけれども、本当にスムーズで、近未来というのを感じるような、私にとりましては夢のような、わくわくするようなプロジェクトでございます。

私は小学校の五年生のときに初めて東海道新幹線に乗りました。開業から半年後でございますけれども、そのときの感動、ここにいらつしやる方々でもお持ちの方いらつしやるかもしれない流線形のあの車体、そして内装もすばらしかったですし、やはりそれだけではなくて、長大橋だとかトンネルだとか高架橋、様々な当時の最新技術を使って日本をつないでいるという、そういうこととにいつて大きな感動を与えていただきました。

今回、リニア中央新幹線が開業すると、現代の子供たちにも、車両の技術だけではなくて、土木技術、建築技術を含めた世界最新鋭の技術として大きな感動を与えることができるのではないかとこのように思つております。

私は、正司先生と同様、また関西の出身でございます。いまして、東京―名古屋の開業から十八年遅れて名古屋―大阪が開業するという現在の予定につきましては残念に思つてゐる一人でございます。

国土交通省では、二〇五〇年の日本の将来を見据えた国土のグランドデザインというのを、長期ビジョンを二〇一四年に策定をいたしております。私も国土交通省で一部その策定に関わらせていただきましたけれども、先ほど杉山先生から国土の均衡ある発展のためのトップランナーの育成というお話がございましたけれども、国土のグランドデザインの中で、日本が国際競争力を持つて発展していくため、東京、名古屋、大阪の三大都市圏を一時以内で有機的に結んで一体的な圏域として捉えるスーパーメガリージョンという考え方が打ち出されております。日本が世界をリードしていくためにも、リニア中央新幹線、とりわけ名古屋―大阪間をできるだけ早く整備するという

ことは、その考え方を實現するためには不可欠で

あります。

しかし、先日の予算委員会での野党の先生方の御発言を聞いていますと、リニアは経済効果が乏しく財政を借金漬けにするもの、リニアのための財投発行は国の借金を莫大に増やすものなど、本当かなというふうに思うような御発言もござい

ました。

そこで、先生方に御質問をさせていただきたいと思ひます。

リニアの経済効果についてでございますけれども、私は、リニア中央新幹線、名古屋―大阪間の八年前倒し整備というものは、関西のみならず日本全体にとつても大きな経済効果があるのではないかとこのように思つておりますけれども、先生方の御見解を伺わせていただきたいというふうに思ひます。

まず、杉山先生にお伺ひいたします。

○参考人(杉山武彦君) まず、最後にお聞きくださいました名古屋―大阪の件ですが、この種の事柄、どれくらいの経済効果が出てくるかというのは、いろいろな計算方法、また前提の置き方もあつて、一つ一つの数値に絶対の信頼を置けるといふものではないと思ひますけれども、しかし、既に報告をされてゐますように、国土形成計画について、国土交通省が調査の一環としてその試算をなさつておられるようでありまして、それは、大阪が開業されている場合とされてない場合と

について、ある時点で一体国民全体での生産額がどれくらい違つてくるか、そういう数字から我々は一応の信頼を、絶対的だとは申しませんが、私も、一応の信頼を置きながら眺めるといふことになりましてけれども、そういう数値を見ますと、やはり関西圏から西あるいは東京圏からまた東北、こういうところとの連動関係も含めて大きな経済効果があるという認識は正しいものだとこのように私は思ひます。

取りあはず以上でございます。○足立敏之君 引き続きまして、正司先生にもお伺ひしたいというふうに思ひます。

○参考人(正司健一君) 基本は先ほど杉山参考人
がおっしゃったとおりではないかと私も思ってい
ますが、元々、その利用者効果と言われているの
と、間接効果とによって利用者以外の地域、国土全
体に与える影響と二分して昔から議論はされてい
ます。

今御質問の経済効果はその後者の方のイメージ
だというふうにしてお答えするわけですが、
以前ですと、この間接効果をつかまえるのはな
なか大変で、その把握については慎重さを要する
という議論があつたんですけれども、これに関し
て、応用一般均衡分析等の分析手法も進み、日本
だけではなく各国もこれをどう捉えるのかの研究
が進んでおります。今般の審議会ではその分析結
果も公表されておりました。その結果からも出て
いる点を見れば、大きな効果があるという結論自
体は信頼に足るものというふうにして思っています。
蛇足ですが、例えば名神高速道路が名古屋まで止
まっているのを東京まで伸ばすという議論のとき
に同じことがあるのかと思つたときに、今までの
日本の国の経済の在り方の中で、名古屋で止ま
ることのロスも考えないといけないうかという
ふうにして思つたりしております。

以上です。
○参考人(川村晃生君) この問題は、これまでの
高速道路ないし高速鉄道の在り方を見れば分かる
と思ひます。

つまり、大都市は経済効果があると思ひます。
しかし、それに反して地方都市は衰退していくだ
ろうと。これまで、例えば上越新幹線ですといま
す、長岡のような中間駅はどんどんどんどん人口
が減つていっていますし、経済効果が上がつてい
ない。地域によって多分異なるのだらうと思ひま
す。その結果どうなるかという、中央だけが栄
えて地方が衰退するとう、こういう社会が実現
するだらうと考えています。

○足立敏之君 ありがとうございます。
私自身は、やはり大きな経済効果が期待される
というふうにして思つております。

続きまして、杉山先生にお伺ひしたいんですけ
れども、今回の法改正と少し離れますけれども、
このリニア中央新幹線の技術、これは世界でも画
期的な最新鋭の技術で、日本での実績を生かし
て、是非世界各国でこの日本の独自の技術を活用
していただきたい、そういうふうには私は願つてお
ります。日本の技術の中には、例えば土木、建築
などの分野でも、高速道路やダム、建設、再生、
エコタウン、環境調和型住宅、様々、世界をリー
ドする優れた技術がございます。こうした技術は
海外でも大いに評価されており、海外展開が実現
しております。

リニア技術につきましては、先ほど正司先生か
ら全体システムとして優れているんだというお話
があつたかと思ひますけれども、日本固有の技術
として極めて優れていて、積極的に海外展開を図
るべきというふうには私は考えております。海外展
開の可能性について杉山先生の御見解を伺わして
いただきたいというふうにして思つております。

○参考人(杉山武彦君) ありがとうございます。
常々私思うことは、例えば個人の生活でのアナ
ロジーからいいますと、自分が自分の生きている
世界の中で自分なりの特色を持ち、人からある程
度の敬意を持って接して、こちらも敬意を持って
接する、そういうような状況がやはり望ましい。
そのためには、自分として何かを持っていなけれ
ばいけないと思ひます。それをアナロジーとして
日本全体について考えますと、国際社会でやはり
日本という国が肩身の狭い思いをしないで、日本
独自のいろいろなものを持って行動しているとい
う状況が望ましいものだといふふうにして考えてお
ります。

そういう意味でいいますと、やはりこの今私た
ちが直面しているリニア中央新幹線というような
モデル、これは大変重要なものであつて、先ほど
来、川村参考人が大変重要なお話をなさいまし
た。私は、その論点の一つ一つ、大変重要なもの
であつて、これは国民全体が真摯に考えなければ
ならない問題かと思ひますけれども、しかし、私

は、例えば技術評価委員会で、そこでなされてい
る本場に真摯な議論、それから、昔、宮崎の実験
線で、私、その頃から試乗をいたしましたけれど
も、大変なクエンチ現象というんでしょか、が
たんがたんがたんといううな、もうそんな程度
のものが、今は見違えるばかりの技術の水準に達
しておる。そういう技術関係のいろいろな努力とい
うものを総合して考えますと、日本は沿線自治体
と力を合わせて、日本がそういう景観であるとか
安全であるとかそういうことにきちんとした手当
てをしなから、なおリニア新幹線というものを実
現させていくということが、国際社会で更に日本
の発言力あるいは信頼の確保、そういうものにつ
ながるものだと思つておりますし、このリニア新
幹線のモデルというのは海外でも十分に活用して
もらえるものだといふふうにして思つております。

以上でございます。
○委員長(増子輝彦君) 足立敏之君、時間が参つ
ております。

○足立敏之君 はい、分かりました。
この法律の成立によりまして、リニア中央新幹
線、一日も早く東京と大阪が直結されて、日本再
生の大きな原動力となることを願つております。
以上で質問を終わります。ありがとうございます。

○野田国義君 民進党の野田国義でございます。
三人の参考人の先生方、今日は本当にお忙しい
中、ありがとうございます。私からも心から感
謝を申し上げたいと思ひます。

それで、まず杉山参考人の方にお聞きしたいと
思ひますが、昨日ですね、御承知のとおり、アメ
リカの大統領、番狂わせと言つてもいいと思ひま
すけれども、トランプさんが勝利をしたというこ
とでございまして、この理由としては、アメリカ
の国民の不満が爆発したというのが一つに挙げ
られるかと思ひます。その不満の原因として、グ
ローバリズムあるいは新自由主義を訴えたこれま
でやってきたことが、ある意味では米国民が
ノーと言つたということも言えるかと思ひます。

そういう中で、日本のこれからの経済のかじ取
りも恐らくかなり影響してくるかなと、そういう
ことを今日改めて感じてるところでございませ
けれども、そういう中であつて、今回のリニア中
央新幹線の問題、当然これは経済的な効果を期待
をしての今回の提案であらうと思つてるところ
でございます。

それで、プラスの面、いろいろと杉山先生から
言つていただきました。先ほどは川村先生の方か
らいろいろな問題点も提起がなされたところでご
ざいますけれども、強いてマイナスの面、いわゆ
る影の面を挙げればどういふ面を心配なさつてい
るのか。

それと、私、平成五年から十六年間市長をやら
せてもらいましたけれども、ちょうどパブルがは
じけて、その後、公共工事公共工事という形では
経済対策が政府によってなされました。しかしな
がら、結果として経済対策にはならなかつたとい
うような過去の歴史を身体験として経験をしてき
ました。それで、公共工事についての経済対策に
本当になり得るのか、その辺りのところを併せて
お聞きできればと思ひます。

この二点について、杉山先生、よろしくお願
いいたします。

○参考人(杉山武彦君) 自身の基本的な考え方
というのは、冒頭に説明させていただきましたよ
うに、ある種のプロジェクトをやるときに、プラ
スもあればマイナスも必ずある、そのマイナスの
面に対して、現在でいえば国、自治体、事業主
体、そういうものが本当に力を合わせてこれを克
服しながら成し遂げるといふ、そういうスタンス
でありますので、今非常に具合の悪い点とおつ
しゃれば、先ほどまさに川村先生おつ
しゃつたようないろいろな点がまだまだ山積して
いる点だと思ひます。しかし、それを私たちは克
服しなければいけないと、こういうスタンスで物
事を考えております。
それから、公共工事というものの効果でありま
すけれども、これは、例えば一九六〇年代から日

本には高速交通、新幹線でありましてか高速道路であるとか、そういうものの到来がございました。そこから先の私どもの社会の変化というのは、もう皆様方も思い起こしていただけることだと思いますけれども、業務活動も大きく変わりましたし、レジャーの旅行のパターンも大きく変わりました。また、企業の立地、そしてネットワークの築き方、そういうものも大きく変わりました。そして、結果として産業集積というふうなものも、あるところにはでき、あるところは廃れてというふうな都市の盛衰というふうなことも起きたわけですね。

極めて交通のインフラがもたらす影響というのは長期的なものであって、交通インフラが人々のニーズをまます満たし、その満たされたニーズがまた新しいニーズを生んで次の交通手段の整備につながっていく、そういう順繰りの関係、これがずっと続きながら、その中で日本は今までたどり着いてきているんだというのが私の認識でございます。ですから、短い期間を見てあれば効果がなかったあつたというのは、実は余りそのように即断はできないものではないかというふうに考えるのが私の考え方でございます。

以上でございます。

○野田国義君 どうもありがとうございます。

私も、しっかりとそういったマイナスの面、いわゆる影の面を克服しながら夢に向かって努力をしていくということが大切なことではないかなと、そのように思っているところでございます。今後ともよろしく願っています。

それから、正司先生の方にお聞きしたいと思いますが、もうお話の中にも出ておりますように、関西圏の方に今いらつしゃるといふことでございましてけれども、これが六十七分ずつなくようになるんですかね。そうしますと、本当に大きく人の移動、物の移動というものが変わらぬと思うんですね。そういう中であつて、関西圏が今ちよつと元気がないんじゃないかといふことが言われながら、どうかしていかなくてはいけないというふう

なことで皆さんが頑張っておられるわけでありましてけれども、この関西圏のプラスと申しますか、その辺りのところを、このリニアでつなぐことによつて、もう一度しっかりと述べていただければ有り難いと思つています。

○参考人(正司健一君) 関西圏、元気がないといふ言われて、何でもかつか聞かれるんですけれども、人口の伸び、それから本社機能の東京ないしはアジアへの移転という、そういうことを抱えているのは事実でございます。

そんな中で、もちろん万能薬ではないですけれども、やっぱり交通インフラがしっかりと便利にな地域になつていくかどうかというのは一つの大きな要素かと思つています。御案内のとおり、つい五年ほど前まではなかなか飛行機が来ないと言つていた関西空港も、今はLCCがたくさん来て、ターミナルも次々造らないといけないというふうな形で、使えるインフラが使えるパワーのある地域にあると、ああいった形で活用されていくということになります。そういった意味では、決して鉄道だけではないですけれども、こういった交通インフラは、システムがあるとその後それをどうやって使えるのかとみんなが頭をひねれるわけですので、非常に大きな価値があるのではないかなと思つています。

ただ、一点だけお気を付けいただきたいのは、この中央新幹線構想はあくまで人の移動だけですので、物の移動の方のシステムには、交通インフラとしてはこれだけで変わるわけではございませんので、本当は経済はそれに情報を合わせたセットで考えないといけませんので、こういうものをどう生かすべきなのかというのは多方面で考える必要があるんじゃないかなというふうに考えております。

以上です。

○野田国義君 どうもありがとうございます。

それでは最後に、川村先生になりますけれども、いろいろな影の部分というか、これからの課題を多く言つていただいたわけでありましてくれど

も、確かにそういった課題を私はしっかりクリアした中でこのリニアをしっかりと日本国として活用をしていくということが大切なことだと思つております。

それで、川村先生、マイナスだけじゃなくてプラスも、これ当然、先生がいろいろ長年にわたつて携つておられる中で一つや二つはあるうかと思つていますけれども、その辺りところを是非とも教えていただければ、感じておることをお願いしたいと思つています。

○参考人(川村昇生君) 強いて一つ挙げるとすれば、早く行けるといふ、それだけのことだと思つています。それが何をもちたかということについては別の議論をしなければいけないと思つています。

私がこの調査室のこれの一番最後に書きましたものを読んでいただければ分かりますけれども、もうそろそろ今の文明のレベルは人間のレベルを超えているんじゃないか、行き過ぎた文明と私は言つていましてけれども、人間の身の丈を超えているんじゃないかと。一体どこまで人間の身の丈を超えて文明を進めていくのかという議論もないわけですね。私たちの時間というものは心臓のリズムによつて決められますから、その心臓のリズムを超えるようなスピードが果たして人間に幸福をもたらすのかどうか、つまり速くなるといふことは本当に人間を幸せに導くのかどうかという根本的な議論が本来はされなければいけないのだろうというふうに思つています。

○野田国義君 どうもありがとうございます。

○新妻秀規君 三名の参考人の先生、本当にありがとうございます。

私は、まず杉山先生にお伺いをしたいと思つています。

資料の二枚目に、財投の措置の評価の三点目の論点として緊張関係の構築と挙げられています。今回、財投措置が鉄運機構を通じて行われるので、事業者のJ・Rとの間に適切な緊張関係が構築

されて、それが公的支援の意義の確保の担保につながることを期待したいとありました。

先生、このときにそれぞれのコンプライアンス、ガバナンスがしっかりと構築されることというふうにおつしやりました。この理想的な関わり方、また、このコンプライアンス、ガバナンス、どのような姿を想定されているのかというのをもうちよつと詳しく教えていただければと思つています。

○参考人(杉山武彦君) 鉄道・運輸機構の場合には、これまで、冒頭にも申し上げましたけれども、鉄道整備促進の支援、これをともかく本務として行つている、そして補助事業等も実施をしているために、工事ですとか工程管理とかということに関しては大変なそこが知見が蓄積をされておるわけでありまして。したがつて、今回、そういう主体から財投機関として事業主体であるJ・R東海が支援を受ける場合に、工事の進め方、またいろいろその細部で起きる多くの問題、そういうものを、融資した側がまたいろいろ知識があるわけでありまして、そこはそれを十分に活用しながらチェック、モニタリングをしていただきたいと思つています。

一方、今までは、鉄道・運輸機構もまた一定の使命を帯びて、工事の早期終了とかそういうことが非常に強く義務感として持たれるがために、場合によつてはそのモニタリングが少し望ましくない方向にというふうなこともなかつたわけではないというふうな理解をしております。そのことをそれぞれが本来どうあるべきかということを考えて、そして緊張関係を保つと、そういう意味で書かせていただきました。

以上であります。

○新妻秀規君 ありがとうございます。

続きまして、これは杉山先生と正司先生お二人にお伺いをしたいんですけれども、お二人の参考人の先生から技術についての言及がありました。先ほど足立先生から海外展開についての質問がありましたけれども、私は、例えば超電導の技術、

磁気シールドの技術とか、あと高精度な土木技術、杉山先生が言及をされましたが、このような個別の技術をどのようにして海外展開ではなくて国内の産業界などに展開を促していくのか、どのようにしてスピノフ効果を促していくのか、何かお知恵があれば両先生からお話を伺いたいと思います。

○参考人(杉山武彦君) ありがとうございます。今の御質問に関しては、私は余り具体的にこれまで考えたことはございませんので、本当に思い浮かぶ程度のことしか申し上げられませんが、私も、例えば東海道新幹線、在来線の新幹線鉄道のシステムが出てきましたときに、触れさせていたこととあり、いきなり技術的に完成したからといってそれが社会的な装置として確立したわけではない、そこでは切符の販売でありますとかあるいは運行に支障が生じたときの相互の連絡の取り方であるとか、いろいろな面での個別の技術を全部総合して一つのシステムにしなければならなかった。

その他それぞれシステムというのは、どこかの製造業の工場でも使えるものであるし、大学の中でも役立つものであるものと、そういうものがあるというわけでもありますので、それは、いきなり新幹線の方からスタートして、こういうことにも使える、こういうことにも使えるといったわけでは多分ないんだらうと。それぞれの立場が新しく使えるようになった技術を見ながら自分のところに使えないのではないかと努力を重ねた成果だと思っております。

ですから、今回についてもそういうことで、具体的に私はこれはこういうところというところを申し上げることは、申し訳ありません、できないのですけれども、そういう同じパターンでの発展というのにはあり得ることであらうというふうに考えます。

以上です。
○参考人(正司健一君) 正司も技術開発の専門家ではないのですが、学内でイノベーションを考

る研究科、大学院をつくったときにそのメンバーと議論をしていた話なんですけど、鉄道というのは、よく言われるとおり、要素技術を組み合わせてシステムを作り上げていくので、多様な要素技術の発展に貢献すると、それは御質問の中にもあったとおりでございます。

その要素技術なんですけど、技術というのはどれ富士山のような独立峰のようにでき上がっているわけではなくて、日本アルプスのように連山になっていくというのか、下がしっかりとどんと大きくなるというんな高い山ができるという形になるんだと。したがって、それもいろんな、今までは全然違う分野の、例えば科学系の人、物流の分野の人と話す、そんなことでまた新しい、新結合で新しい技術が生まれるということがあつて、どういふに何つていいます。

そういう意味では、個々の技術、パテントの問題はしっかりと守りながらでは当然ありますけれども、この技術をいろんな分野の方々が関わることでその裾野はどんどん広がっていくのではないかと、それは別に日本国内で閉じてしまおうという発想では良くないと思っておりますので、世界の企業と仲間になりながらやっていくことが大きな効果を生むのではないかなというふうに想像しております。

以上です。

○新妻秀規君 ありがとうございます。

東京一極集中の懸念について伺いたいと思っております。この点については川村先生から大変詳しい御指摘もありました。杉山先生の資料の三枚目に、四番目の論点として東京一極集中の懸念についてという論点が掲げられています。この先生の御意見では、トップランナーの育成とそれによる周囲の牽引を時間的経過の中で目指すことが現実の形態となるというふうにあります。

ただ、やはり、私も特に名古屋、私、名古屋が活動のエリアなんですけれども、相当東京に本社機能とか移転するんじゃないかと、そういう懸念も持っていますし、また中間駅、これが本当に

どの程度ストロー現象を回避して発展できるのかというのにはちょっと心配なところもござります。先生がおっしゃるトップランナーの育成とそれによる周囲の牽引を時間的経過の中で目指すというのとはどういふ具体的な姿なのか、もうちょっと詳しく教えていただければと思います。

○参考人(杉山武彦君) 私がこの文言を記述しましたときに頭の中にあつたものは、日本の一九六〇年代の全線、全国総合開発計画、これは新全線、それから二から五次までござりました。いづれも、あるところまで行くと世の中がどんどん変わっていくので、次々に新しく作り替える形で五次まで続いたと思っております。

その過程の中で、一番最初に考えられた拠点開発方式でありますとかプロジェクト方式、そういうものは、何よりもまず日本のベルト地帯ということに目を向けて、それが、まずそこを充実させることが日本全体の発展につながる、こういう考え方が始まったと思っております。それはある程度、これは統計データ等からも見て取れると思っておりますけれども、一定の成功があつたというふうに思っています。それはやはり日本全体に、ばらまきという言葉がいいのかどうか分かりませんが、薄く広く投資をしてもなかなか早期にその効果が発現をしない。そこで、ベルト地帯、日本でいち早く発展の兆しを持っていったところに目を付けて、その強化を図る、スピルオーバー効果という言葉を使うんだと思っておりますけれども、それが周辺に及ぶ、そのプロセスを通じて日本は発展をしてきたというふうに認識をしております。

その場合に、私は、基本的な考え方として申し上げましたように、そのスピルオーバー効果が及ぶと言ったのですけれども、それは逆に、ストロー効果という言葉も今日も出てきておりますけれども、そういう恩恵をうまく活用することに失敗した地域もある、うまく活用した地域もある。そこはそれぞれ交通インフラなりいろいろな社会資本を整備されていくときの対応に、企業、行政、市民、そういうものの力が問われるのであつ

て、そこは様々なケースがあり得ると。しかし、やはり現実の世の中は、均等に薄く広く何かを手当てをするのではなくて、核になるところを先に手掛けて、その力を活用しながら効果を早く発現してもらって、それを還流させる形で実行してきたのが現実の姿ではないかと、こういう意味で書かせていただきました。

○新妻秀規君 ありがとうございます。終わります。

○山添拓君 日本共産党の山添拓です。本日は、三名の参考人の皆さん、ありがとうございます。私からは、川村参考人にまず御質問をしたいと思っております。

川村参考人自身、山梨にお住まいということ、実験線の状況についてもお見知りおきだということなのですが、そしてまた残土の問題やあるいは水がれの問題など、既に起こっている点を御紹介いただきましたけれども、そうした点以外に、実験線で今実験が行われているその中で、例えば騒音やあるいは振動、日照の問題、景観の問題など、住民の皆さんの中で出されている声など、御存じのことについてお聞かせいただければと思います。

○参考人(川村昇生君) 実験線がほとんどトンネルとそれから高架を繰り返しながら現在運転しているわけですが、トンネルの場合は微気圧波という、トンネルに入るときにどんなに大きな音が起る。これはかなり、以前から見れば小さくはなっているようですけれども、まだ解消されていない問題です。

それから、騒音と日照の問題ですが、度々、居住の民家の直上に高架が通ってしまったお宅をお訪ねするんですけれども、現在は時折実験線が動いただけですけれども、それとどういふ関係があるようですね、それとどういふ関係があるようですね、これはかなり、これから営業線になって、一時間に往復十本ないし十二本、現在三両ですが、これが十両、十二両、長い車両になります

と、ほとんどひっきりなしに自分の家の上を大きな騒音を伴ってリニアが通過するという事で、恐ろしくかなり神経的に、精神的にダメージを被ることは間違いないだろうと思います。

それから、高架の場合は同時に日照の問題がありまして、そのお宅は、大体今頃、十一月の半ば頃から一月の半ばくらいまで一切日が部屋の中に入りません。もう冬の寒いときに全く日の当たらない家で、御夫婦が二人でその家で過ごさねばならない、補償は僅かな灯油代が三十年に限って出るだけである。これで涙をのんで、最後まで頑張ったんですけれども、了解してしまつた。一時は奥様が円形脱毛症になるといふうな事態も起こっております。

これは山梨の場合ですと、これからの実験線から更に延伸する営業線がほとんど高架です。山梨県中央市、山梨県南アルプス市それから富士川町、全て民家が密集しているところの上を通りますので、二十メートルから三十メートルの高架が通りますので、住民の被害は想像を絶するものがこれから起こるだろうといふふうに思っています。

○山添拓君 実験線はまだ四十キロ程度です、それが更に広がっていくということかと思ひます。

引き続き川村参考人に伺いますが、リニアの工事認可に対して五千名以上の方がその処分取消しを求めて異議申立てをされると。今年五月には七百三十八名の方が取消し訴訟を提起されたという事で、川村参考人も工事認可の処分取消しを求める裁判の原告だということ、今日資料も配られておりますが、なぜこの裁判に立ち上がるかと御自身はお考えになったのか、お聞かせいただけないでしょうか。

○参考人(川村晃生君) 一つは、先ほど来述べている様な被害が発生している、その被害が発生してもなおかつこのリニアが必要なのだという合理的説明が一切ないんですね。あなた方の生活、あなた方の暮らしを犠牲にしてもこれが必要な

ですよという説明が住民に一切なされていない、これが一つです。

それから、私たち直接住民ではありませんけれども、一般市民にとつても、例えば南アルプスのような極めて原自然が日本でも手付かずで残っているところになぜトンネルを掘って、水を抜かせて、生態系、自然環境を壊してまでこれが必要なのかという合理的説明がないんですね。しかも、なされたアセスは極めて不十分、ずさんなものであると。

こういう、住民と一般市民の様々な不満が重なり重なって五千四十八筆の異議申立書になり、そしてその結果七百名を超える原告団を結成しての訴訟になったのだと思ひます。

この間のことを振り返って申し上げますと、意見陳述書というのを皆様のお手元に配らせていただきました。これは今日の意見陳述ではありませんが、九月二十三日に東京地裁に七百余名の原告が、第一回口頭弁論に際して私が原告を代表して意見陳述したものの、その意見陳述書です、これをお読みいただければ分かりますけれども、こういうふうな様々な矛盾を抱えながら着工に至ってしまう、これは極めて不幸なことでありまして、少なくとも住民の合意、納得だけは得なければならぬ。それから、エコパークに指定された南アルプスがひとつとすると次のステップでは取消しになる可能性すら含んでいる。

そういうことを含めて、本来なら住民に対して丁寧に説明し、そして一般市民も納得できるように、国民的議論の中でこのリニアが必要かどうかということが議論されねばならないだろうと思ひているわけですが、それが一切ないまま、私の言葉で言う、非常に傲慢かつ不誠実な態度でJR東海が事業を進めてきた、そのことに対する住民の不満が爆発しているのだといふふうに思ひます。

恐らく、これから裁判の過程で、今日申し上げたような様々なJR東海の横暴的な仕方というものも法廷の場で暴かれていくことになると思ひま

すが、そのことに期待して私はこの裁判に踏み切ったといふふうに考えています。

○山添拓君 そうして造られようとしているリニアは、東京―大阪を一時間余りで結ぶと、そして人口七千万人のメガロポリスをつくらうと、地方創生回廊をつくらうといふふうに言われています。

これも川村参考人にお聞きしたいんですが、その中で目指されている、描かれている社会といふものはどういうものになるのか。人の働き方や、あるいは物の考え方、どういふそこに問題点があるとお考えなのか、御紹介いただけませんか。

○参考人(川村晃生君) 私は、地域に根差した生活がなくなるといふふうに思っています。例えば、名古屋から四十分で東京に行ける、それは、現実的問題でいえば、高尾から東京駅に出動するよりも早いわけですね。現実的には旅費の問題とかいろいろありますからそれは可能ではないかもしれませんが、目指せんけれども、目指されているメガロポリスの問題といふのはそういう社会だろうと思ひます。

そうすると、名古屋は名古屋でなくなりまして、名古屋は東京の一部になるはずなんです。これは、今までの大都市の形成過程を考へていると、明治時代に武蔵野といふところがあった、それが全て東京の中に包摂されていく。同じような繰り返して拡大再生産がこれまで行われてきたわけですから、リニアができれば地域がなくなる、そういう社会ができ上がっていくだろうと思ひます。

○山添拓君 最後に、杉山参考人、そして正司参考人に伺いたいと思ひます。

お二人とも、今回の財政投融資の投入について、公的支援という言葉で紹介をされました。どいう意味で支援といふふうにお言葉をお使いか、また、この財投の投入によってJR東海にはどのような効果があるといふふうにお考えか、お聞かせいただけないでしょうか。

○参考人(杉山武彦君) 今回の事柄に関しまして

はいいろいろな議論があつて、これが経営の支援ではないかと、それから、言わば補助といふことに相当するのではないかと、そういう議論がたくさんあつたと思ひます。それは、そういうふうには呼ばないといふ色合いがあることは否めないと思ひます。

しかしながら、冒頭に私述べましたように、ある事柄がそのこと自体を超えて広く社会全体に外部経済をもたらすといふことがはつきりしているときに、その外部経済を促進させるために公的な立場から一定の支援を与えるといふことは認められてしかるべきだと申し上げたのが私の考えであつたわけで、まさにそういう意味での支援であつて、それは相手方をただ何も根拠がないのに助けるといふ意味ではなくて、先ほどの一種の経済学的な理屈に基づいての促進策と、こういうふう理解をしております。

○参考人(正司健一君) 理屈の面は杉山参考人とよく似た論理ですので、今回の場合は、あくまでJR東海が企業として判断した投資計画の一部を前倒しにするために使うという形で、企業全体としての投資の事業判断の影響を与えているわけではないわけですね、早くなるという部分だけですね。その意味では非常に限定的な形で、そしてお互いの持分をちゃんと守つた形での措置であるといふふうに判断しております。

以上です。

○山添拓君 三名の参考人の皆さん、今日は本当にありがとうございました。

質問を終わります。

○室井邦彦君 お三方の参考人の先生方には、今日は大変お忙しい中、御足労いただきましてありがとうございます。御礼を申し上げます。

行政の在り方、今は一億二千万、三千万人と言わ
れておりますけれども、五十年後のことを見た
きに、専門家としてこれからの鉄道の行政の在
り方についてどうお考えなのか、お聞かせをいた
だきたいというふうに思います。

○参考人(杉山武彦君) ありがとうございます。
私自身は鉄道行政というものの必ずしも、交通
経済もなかなか範囲が広いものですから、完全に
そここのところは、これは正司先生御専門でいらっ
しゃいますけれども。

私、今後日本が予想している人口減、そういう
状況の中で、今まで国でどういう議論が行われて
きたかというところ、それぞれの地域においても、例
えばコンパクトシティというような考え方、そ
してコンパクトネスというか、コンパクト・プラ
ス・ネットワークと、こういう考え方になってい
る。

国土全体を有効に使うためには、やはり分散と
いうことをいつも考えなければいけませんし、そ
の分散してしまる後に交流せよというのが一つの
命題であるかと思っております。分散して、しかし
活発な国土利用というものを今までどおり考え
ていくためには、やはりそこを結ぶ基本的なネッ
ト、交通ネットワーク、移動のためのネットワー
クというのがどうしても必要であろうというふう
に思っております。ですから、人口が減っていく
から鉄道についてその有用性が薄まるというふう
には考えていないというのが私の基本的な立場で
ございます。

取りあえず以上でございます。
○室井邦彦君 正司先生、私も兵庫県の尼崎なん
ですが、神戸大学にはよく友人もおりました出入
りさせていたいております。

そこで、先生が交通経営、都市交通論というこ
とで専門的に研究をされておられるということ
で、今、杉山先生に御質問をいたしました、五十
年後は八千万人になる日本の状況と、そしても
う一点、冒頭に正司先生が御説明、気が付いたこ
とで、外国の留学生からよく日本の鉄道の行政に

ついて質問を受けるんだということを少し御説明
されておりましたけれども、私もちょっと聞き取
りにくいところがありましたので、その部分
と、二点お話をいただければというふうに思
います。

○参考人(正司健一君) 御質問ありがとうございます。
八千万人の件ですが、日本人の人口が現在の予
測でそういう規模にこのままではなるとい
うのは、皆さん御承知の話で、それで日本の全体の社会経
済活動がどのようになるのかというのは非常に大
きな問題だと思います。その中で交通が、だ
ったら交通網を明治時代のレベルに落として皆さん
ういうふうな我慢をしようという話では多分
いんたろうと思っております。その中でできるだけ高質
な生活を、それで効率的な経済活動できるように
交通システムはどうあるべきかという議論をま
ますやらないといけなくなるんではないか
と思っております。

御案内のとおり、交通政策基本法もでき、今
まで、冒頭申し上げましたとおり、利用者負担原
則、民間企業に公共交通の全運営を基本的に委
ねてきた我が国も、少し政策の取り方、考え方につ
いて方向転換が始まっているところですので、そ
の方向の上で考える必要があるんじゃないか
というふうに思っております。

交通だけで全てが解決するわけではないです
けど、交通システムが便利で、またそこに選
択肢があることが大切だと私自身は思っています
けど、そういう形になることが、経済面だけ
ではなくて、いわゆる社会的疎外と呼ばれて
いる問題とか、健康面とか生活の質にも
プラスの効果があるというふうなことを考
えておりました。これは別に私が個人で思
っているわけではなくて、この交通政策
分野、さらにヨーロッパや世界各国の交通
政策で、そういう議論がされて、サステナ
ブルトランスポートとかインテグレート
ドトランスポートというものが共通した
キーワードになっていて、その辺りか
なというふうに思っています。

留学生たちの疑問というのは、やはり日本が、
やつぱり彼らは昔からのモデルを持っていて、人
口密度を思うと、神戸大にきているのも東ア
ジアからの留学生が多いので、ヨーロッパの人口
密度と違うものから、やつぱり日本のシステム
そこには交通全体のシステムがどうい
うふうな運営しているのか、税金を
さほど入れずにうまく運営しているの
のかというところを彼らは勉強したい
というふうな形で話したときに、そ
この研究室なんかにはそういうので
来ている者が多いですから、そ
ういう形で話したときに、政
府の役割、そして政府といた
るときに国と地方と
両方あるんですが、その役割と
事業者の判断とい
うのをどう折り合わせるのか。事
業者の判断とい
うのはやつぱり市場を見ている
ので物すごくいい面もあるけど、
一方で政府の判断も当然合理的
なところがある。ただ、一方で、
どちらも問題がある。

その役割分担をどうするのかといったときに、
日本のモデルというのがヨーロッパのモデルと全
く違うので、その間で彼ら、彼女らとしては、い
いシステム、両方のいいところを、どうや
つくれるのかという研究を彼らはしようとして
いて、もちろんまだ答えは全然ないですけれど
も、そういう議論をしているので、ちよ
っと御紹介したと。そういう留学生たちが必ず最初にする質
問がそこだったものから、発展しようと思
ったら必ず、日本の鉄道建設も、第二次世界大戦後
まで、しっかりとこういう順番で造って
いっていか、私鉄沿線の開発するのでも
ちゃんと計画があつてやつたんでしょ
うと思込んで来て、来たら違つたとい
うところから出るみたいであります。
以上です。

は留学生みんなするんですけど、どこが多いか
いったら、私が受け持っているのは東ア
ジアからの留学生の方が非常に多い
です。
○室井邦彦君 最後に、川村先生にお聞き
をいたしますが、豊かな生活を求める
その裏で何を犠牲にしているのか、環
境破壊、地球の崩壊、人類の滅亡を
意味すると。私、この言葉、非常に
入つておりました。原発をフェード
アウトしていかなくちゃいけない
と。日本の国には活断層が二千五百
も走っているんじゃないのかという
話、そういう危険性もあるんじゃない
のかという話、一方、中国の台頭、
いろんな世界全体のことを考えると、
非常にそのほごまに入りながら私
も悩んでいるところか両板挟み
になっているところであります
けれども。
この法案については私は前向きな
姿勢でおるわけでありませ
んけれども、先生の言葉、一言一
句この言葉は非常に身に刺さる
というか、つまさる思いであり
まして、先生のそのお考えの中
で、私も阪神・淡路大震災の直
接の被災者でありますので、日
本の土木技術、建設技術は世界
に冠たるものだと、これをしよ
つちゅう私も口にしてるんで
すけれども、トンネルが八六%、
国交省は七〇%、これは大阪
と延伸のことも含めて言つて
おると思ふんですけれども、
どうなんでしょうかね、これ、
トンネルというのは、阪神・
淡路大震災のような活断層の
ずれたことであれだけの阪
神高速道路の支柱が折れるとい
う現実を、私、もうこのそば
で見てきた男でありますから、
トンネルがそういうものに耐
えられるのか、先生、御研究
されていられるのかと思ひま
すけれども。
○委員長(増子輝彦君) 川村参
考人、な長時間が参つてお
りますので、簡潔にお願いし
上げたいと思ひます。

○参考人(川村晃生君) はい。

私の専門分野ではありませんけれども、こういうことに詳しい方たちとの話の間では、これから活断層のずれを含めての問題を考えると、とても耐えられないであろうと。しかも、赤石山脈、南アルプスは、年間四ミリメートル隆起してトンネルです、毎年ですね。この隆起に果たしてトンネル自体が耐えられるかどうかというところから問題になってくる。それを、あたかもトンネルが通って便利になるんだというだけの議論が進んでいることに私は非常に警戒をしなければいけないと思っています。

○室井邦彦君 終わります。

○青木愛君 希望の会(自由・市民)の青木愛と申します。

本日は、三名の参考人の先生方に貴重な御意見と、また貴重な資料をいただきました。誠にありがとうございます。

それでは、質問をさせていただきます。そもそもこのリニア計画の是非の判断ということで質問させていただきますけれども、今回JR東海が進めていますリニア中央新幹線は今のところ低温超電導のリニアと聞いておまして、実はこのリニア技術というのが一九六〇年代の古い技術だというふうに聞いております。かつてはアメリカが二年間ほど技術研究をしておりますけれども、物にならないという判断で早々に断念しております。また、リニアに前向きで日本と同じように実験線まで建設をしたドイツにおきましても、確実な需要が見込めない、ほかの路線とのネットワーク性がないという理由で、二〇〇〇年にベルリン―ハンブルク間の計画を国会が中止をしたという事実もございます。

日本においては、今「もんじゅ」の見直しによく着手をしたという状況もある中で、今政府が予測している経済効果につきましても疑問を抱いているところがございます。人口減少もございすし、あるいは他のIT技術などの飛躍的な発展などもあって、立体テレビやバーチャルリアリ

ティー技術の発展なども目覚ましいものがございます。平成四十九年ですが、予定ですと大阪開業ということですが、予定どおりには思いませんけれども、その間に様々な科学技術の別の分野の発展もあって、この経済効果が政府あるいはJR東海が予測しているとおりにならないのではないかと今思っております。

先ほど川村先生から様々な視点からのリスクについてはお伺いをしたところでございますので、杉山先生、そして正司先生に、この計画、事業の成功の可能性は何%ぐらいとお考えか、まあ物差しは様々あるかとは思いますが、その可能性をできればお伺いしたいのと、そして、あえてリスクについて、杉山先生とそして正司先生にリスク面をお伺いをさせていただきたいと思っております。

そして、川村先生には、今も地震対策についてのお話もいただきましたけれども、先ほど杉山先生からクエンチ現象も大分改善されているということではあるんですけども、やはり五百キロという高速でありますので、一たび事故が起きると大惨事になるのではないかと懸念がございす。こうした事故は皆無とは言えないというふうに私は考えているんですけども、こうした事故対策、事故の可能性ですね、地震あるいは火災、南アルプスの上で事故が起きたときの避難について先ほどもお話ございましたけれども、こういう人間に対する安全性の観点からもう一つ踏み込んで具体的なお話をいただければというふうに思っています。よろしくお願いたします。

○参考人(杉山武彦君) ありがとうございます。私は、今、リニア中央新幹線の技術評価委員会というのの一人の委員なんですけれども、私も、私もそこになぜ私が加わったのかというのがよく分からないような形で、今までもかく勉強だけはさせていただいて、一人だけ全く文系の間で、そこで飛び交っている言葉は私は正直言って外国語でありまして、ほとんど本場に細かいことは私には分からない。だけれども、そこに全

部その領域の専門の先生が集まられて、そして極めて安全ということに関して二重三重四重という形で準備を考えなければいけないという議論をされているということには私は分るわけです。ですから、そういう意味で、技術的なことについては、私は専門の方から話を言われたらそれをもう信じるというスタンスで行かざるを得ないことであります。

安全に関しては、私が言えるのはもうそれだけのことでありまして、しかし、それを真摯にやらなければいけない、進めていくことを前提にしている。それを今まで、技術が一応その技術評価委員会です実用的な技術としてはお墨付きが与えられたというプロセスがありますから、したがって、それは、私は所与として話をいたしております。

その上で、本当にこのプロジェクトが成功する可能性ということをおっしゃいましたけれども、パーセンテージでとかそういうことになるともそれは言えることではないわけですけど、しかし、逆に、今まで交通政策審議会の小委員会が出した一定の結論、そういうものは、これはゴーサインを出したわけですから成立し得るという判断になつてはいるものだと今私は考えております。少し、少なくとも、いろいろな置かれた相互に承認し合っている前提に基づいて言え、一定の成立が見込まれているからそこまで来た、こういうふうな考えであります。

あと、そのリスクの問題ですけれども、それこそ先ほどのお話になっておりました大きな地震というふうな、そういう大きな話になりますと、再び同じことを申し上げて恐縮ですけども、これは専門の方の意見を尊重せざるを得ない。しかし、一定の知見に基づいてできるだけのことを全て考え、それはフェールセーフの考え方に従って用意をするということについては、今それが現実に行なわれつつある、こういうふうな考えております。

○参考人(正司健一君) 御質問ありがとうございます。簡潔に、感想めいたお答えになってちよつと恐縮ですけど、お答えさせていただきます。まず、成功の確率と数字で言えるほどのデータを持ち合わせているわけではないし、おっしゃられるとおり、成功の基準を何で取るのかによって全然違うんだと思います。ただ、一つの基準として、利用者がいるかどうかというのは一つ大きな基準だと思っております。造っても全然利用されなかつたらやっぱりもったいないシステムと。これは国が直接するわけじゃないので企業の判断で失敗しただけやねと言えは終わりが分りませんけど、ただ、このシステムに関しては、それがちゃんと額面どおり、実際の運転時分は、プラットフォームまで降りる時間が入りませんので、もう少し掛かるので需要量が少しぐらいは落ちるかなとは思っております。やはり利用されないということはなかなか想定できないので、それなりに皆さんが利用をするシステムになるという意味では、日本の社会にとってプラスの作用をする交通インフラになる可能性は高いのではないかなというふうに思っております。それが一点でございます。

あと、技術面の話。これも私の聞きかじりの知識ですので恐縮なんですけど、ドイツは常電導こちらは超電導という話もありますが、家から、何というか、例えば車が空を飛ぶようになって最後は駐車しないといけないのでピルの近くで必ず渋滞するというふうには、やっぱり技術で解決できる場所とできないところがあるんだと思っております。やっぱり、移動しているいろいろな商談をするというシステムは本当になくなるのか。どこでもドアができるまでは、やはりそれは、大切な話というのはいくらも消えない形で皆さん議論するところの、やっぱりそれは消えないではないか。もちろんバーチャルリアリティーで代替はできて、それはあくまで代替、それは行くコストが高いから代替するという考えではないかなというふうに

思っています。

リスク面は、やはり気になるのは先生と一緒で地震でございます。南海トラフの話もよくされていますが、正司自身は、一番気にしているのは首都圏直下であります。首都圏直下が本場に阪神大震災のような形で起きると、建設どころではなく、日本経済自体が大変になるのではないかと、それが一番心配なリスクでございます。

○参考人(川村晃生君) クエンチは宮崎の実験線で十四回起こっております。山梨の実験線ではヘリウムの漏れという形で一回起こっております。技術的にはかなり改良されているというふうに聞いておりますけれども、ともかく今四十二・八キロでやっているだけであります。編成を多くして、それから二百八十六キロでやったときにこれが大丈夫かどうかという点については、今後、私は長い長い時間を掛けての試験が必要であると思っております。

それから、地震についてですけれども、これはJR東海の説明会で、私が地震は大丈夫なのかというふうなJR東海に質問をしたところ、JR東海は、非常に不誠実な答え方をすけれども、リニアは浮いているから大丈夫ですという答えでした。こういう答えをするから信用されないんです。大地震が起これば軌道もそれから側壁も壊れるわけですから、幾ら浮いてたって、浮いているがゆえに制御できなくなるということがあるわけですね。こういうふうな説明の仕方その都度切り抜けているということ自体にJR東海の問題があるだろうと思っております。

多重性防護とおっしゃいますけれども、実は原発は多重性防護をしていたわけですね。それが爆発したわけですね。人間が考える多重性防護というものがかかると手薄なものかということ、その一事をもっとも知ることができると思っています。

○青木愛君 ありがとうございます。貴重な御意見を本場にありがとうございます。午後の質疑

につなげてさせていただきます。

○行田邦子君 無所属クラブの行田邦子です。今日は、お三方の参考人の先生方におかれましては、貴重な御意見を賜りまして、ありがとうございます。まず、私は最初に、杉山先生と正司先生、お二方に伺いたいと思います。三大都市圏以外の周辺地域の地域振興について伺いたいと思います。平成二十三年に交通政策審議会が出した答申にも書かれていますけれども、リニアが通ることによって三大都市圏以外の沿線地域においても地域活性化方策と相まって地域振興に寄与するといった答申がなされていますけれども、私は、リニアができることによって三大都市圏、とりわけ東京の利便性はこれよりも高まるだろうとは思いますが、地域がこのリニアが通ることによってどのように振興がもたらされるのか、御意見を伺えたらと思っております。

○参考人(杉山武彦君) ありがとうございます。今の御質問に関しても、私は既に申し上げてきたことを繰り返さざるを得ないのですけれども、今委員が御指摘になりましたように、交通政策審議会の小委員会のレポートで、「地域が主体的かつ戦略的な活性化方策を実施することとあいまって」という言葉が書かれています。これは、単純にリニア中央新幹線が寄与するよと言っているのではなくて、それぞれの地域がそれぞれ自分のところでどう活用できるかというところを考へることによって初めてそこで効果が出てくるであろうと、こういう思想になつていて思っていますし、私はこの二行がこの答申の中に含まれていたことは大変重要なことだというふうに考えているわけですね。

いずれにしましても、今先生おっしゃったように、対東京ということでは便利になる。それはしかし、対大阪だけでなく、対名古屋もありまして、対大阪もあるし、ともかく逆にほかのところからその特定の地域にアクセスしてこられることも格段の今まではスピードの速いがあるわけでありまして、そういうことに関して個別にどういう件で役立つかということには私すぐに答えられないですけれども、一般に、交通手段が存在をして、それを活用するという方法が必ずやありある一定の時間の中で生まれてくるというふうに私は考えていますので、このリニア中央新幹線はその地域だけにどまるものではない、必ず周辺にその影響は及んでいくことを考え方として持っている、そういうお答えになりますけれども、申し訳ございません。

○参考人(正司健一君) 今の杉山参考人の話に付け加えるというか、少し見方を変えて二点申し上げたいと思っております。まず一点目は、交通の中で、一つは東京へ行くシステム、行くことが便利になるということにはプラスになるというのは今参考人がおっしゃられたとおりだと思っておりますし、逆に言うと、それは今度リニアの駅とどうほかのシステムをつなぐののかの大切な議論になるんだと思っております。

それともう一つ、同じ交通の中で、これは大阪まで延ばせばという話なんですけど、東京―大阪間の飛行機とリニア新幹線の競争が厳しくなるというところで、場合によっては空港の容量が少しいて、大阪―東京に飛ばしていったフライトを減らしてほかの方面に飛ばす容量が出てくるという可能性が有りますので、その場合、日本全国ないしはアジアなんですか、との連携性が高まるという方の効果、だから、鉄道の中に閉じない効果の議論がそこにあるのかと思っております。

あと、道路との関係、東名道とか中央自動車道との関係も同じような、インフラが強化されま

すと、そこがすすんでくるのでこれをうまく使えるという話が出てくるのではないかなというふうに考えます。

あともう一つは、これができることによって日本経済全体の社会経済活動がより活発になるといことは、その活発になった成果を全部東京が吸収するということではないわけなので、これが無い場合とある場合での日本経済の活発度の差の部分は、先ほど杉山参考人もおっしゃいましたが、うまくこの機会を捉えて戦略を立てられ運営された地域はその恩恵を多く取ることができると、それがリニアに直接つながっていることとは無関係にできるのではないかなというふうに考えております。

以上です。

○行田邦子君 ありがとうございます。続きまして、川村参考人に伺いたいと思

先ほどの御意見の中で、川村先生が山梨県のリニア実験のときの地下水の件について御懸念を示されましたけれども、南アルプスにおいての地下水あるいは河川水についての何か御懸念があれば、お聞かせいただければと思

取するということではないわけなので、これが無い場合とある場合での日本経済の活発度の差の部分は、先ほど杉山参考人もおっしゃいましたが、うまくこの機会を捉えて戦略を立てられ運営された地域はその恩恵を多く取ることができると、それがリニアに直接つながっていることとは無関係にできるのではないかなというふうに考えております。

以上です。

○参考人(川村晃生君) 南アルプスは地形的に雨が非常に降りやすい地形になっております。ここは、したがって多雨地域で、言わば水がめで、花崗岩質が多いですから水を通しやすい、水をたくさん含んでおります。その水が山梨側では早川、それから長野側では小波川という川を中心としたたくさん川の河川に注いで、その地域地域を形成しているわけですね。

ここにトンネルを掘りますと、仮に成功して、成功しない可能性もあると思っておりますが、成功したとして、水がどんどん抜けていく可能性は十分に考えられます。もし水が抜けたときにどうなるか。それは当然のことながら、周辺地域住民の生活用水、農業用水を含めてですが、生活用水及び自然生態系への影響ですね、南アルプスはエコパークとして登録されていますお花畑から始まって、裾野に及ぶ広大な原自然地域を抱えているわけですから、それがかなり大きな改変をされる、影響を受けるという可能性はかなりあるだろうというふうに考えています。

JR東海自身がトンネルは掘ってみたいと分らないと言っています。つまり、全く分からない

JR東海自身がトンネルは掘ってみたいと分らないと言っています。つまり、全く分からない

ことをこれから実験的にやってみようというふう
に私どもは理解していますので、その結果は、右
に出ても左に出てもかなり大きなものになるの
ではないかというふうに考えています。

○行田邦子君 ありがとうございます。

最後に、正司参考人に伺いたいと思います。

平成十九年にJR東海が発出した文書を見まし
ても、このリニアは東海道新幹線バイパスとい
う呼ばれ方をされていたかと思えます。

そこで伺いたいですけれども、このリニアが
通ることよつての東海道新幹線のこれまでにな
い活用の可能性ということについてお聞かせいた
だけたらと思います。

○参考人(正司健一君) 御質問ありがとうございます。

まさにJR東海が申し上げているように、並行
して走りますので、東京と当面は名古屋でしよ
うか、を結ぶ高速路線が二つできますので、その
意味では、今まで「のぞみ」を使って東京―名古屋
間を移動していた人の一部というか、かなりの量
がこちらに移転することが想像されます。

そうすると、東海道新幹線、設備更新をやりや
すくなるという利点もございしますが、それ以外
に、今までノンストップで走っていたこの東海道
新幹線を多様な用途で、駅間で使えるというのが
出てきます。

さらに、場合によつては物流への使い方とい
う議論も出るのかも分りませんが、これは駅舎の
改造が必要になってきますのでいろいろ議論があ
るかと思いますが、御案内のとおり、新幹線とい
うのは大きな荷物を持って入ることを想定されて
いないシステムでございまして、いままで
から、今のインバウンドのお客様には対応ができて
いないというふうなこともありますので、その意
味では、今の四分ヘッドで「のぞみ」が八本か九
本走っているという列車の使い方ではなくなるの
で、いろんな可能性があり、それはまた利用者にと
つてはオプションが増えるという意味でプラス
の効果があるのではないかと、ある意

味で期待を持っておるところであります。
○行田邦子君 ありがとうございます。終わり
ます。

○中野正志君 日本のこころの中野正志でござい
ます。

杉山先生と正司先生にお尋ねをいたします。

まず、JR東海は、東海道新幹線の輸送能力が
限界に近い、それを理由にして中央新幹線、リニ
ア方式の必要性を主張されておりました。しか
し、二〇一〇年春にその旗を下ろしたんですね。
その年でありませうけれども、政府の審議会であ
るの堺屋太一さんが、東京―名古屋だけの開業で
は大赤字は確定だ、大阪までの延伸はできないだ
ろう、一気に東京―大阪間を完成させなければ立
ち枯れになるのは必定である、中央新幹線の開業
で現行の東海道新幹線が赤字になる可能性もある
と強い懸念を表明をされております。

旗を下ろしたということは、もはや大量の輸送
力を増強する必要はないと判断したのであらうと
も言えます。

そして、二〇一三年の九月でありましたけれど
も、先ほど川村先生の話にもありましたように、
JR東海の山田社長が記者会見で、リニアプロ
ジェクトは絶対にペイしない、それでも東海道新
幹線の収入で建設費を賄っていけば何とかやっ
つけると発言をしております。ほかならぬJR東
海自身が絶対にペイしないと断言をいたしました。

こういった堺屋先生、山田社長の発言について
どうお感じになりますか、お聞かせをいただき
たいと存じます。

○参考人(杉山武彦君) ありがとうございます。
輸送力の逼迫というのがある時期一番重要な理
由として掲げられていたかと思いますが、それが
その後、品川駅の開業等もあって本数が多発でき
るようになった、そんなことも含めて、それと人
口の見通し、そういうものも併せて、そのことが
一番の建設、リニア中央新幹線の理由というふう
にならなくなつたというのは、私もそのように認
識をいたしております。

それから、しかし、リニア中央新幹線自体、そ
れを単独事業で見た場合にペイしないということ
は、恐らく今の時点でそうなのだろうと思いま
す。

しかし、問題はJR東海として、これはよく議
論に出てまいりますけれども、在来の東海道新幹
線と併せた経営を考えれば、採算性というのがも
しそこで全体として確保できるのであれば、冒頭
に私が申し上げたような社会的な意義、経済全体
の意義、長期的な意義、そういうものが大きくリ
ニア中央新幹線単独の赤字ということを上回っ
て、大きな効果をもたらすのであらうというふう
に考えていると、こういうふうには認識をいた
しております。

○参考人(正司健一君) 需要量逼迫の問題、先ほ
どの、その前の御質問のお答えとちよつとかぶる
ところがあつて恐縮なんですけれども、確かに将
来を見通して、今の輸送力増強はそれなりに対応
はできていると思えます。

ただ、現状その四分間隔でどのぐらいたくさ
ん走っていて、それも今申し上げたような特定の
需要に対応している、本当はほかの需要の
サービスの多様化の余地も制限されている状態が
ありますので、単純な東京―名古屋、東京―大阪
の需要量の逼迫問題がクリアされたのと、システ
ムとしてのもう少しの活用の仕方というのは少し
違うんじゃないかなというふうには私自身は思っ
ております。それがそういう御意見でございます。

もう一つのリニア単独の採算の話ですけど、そ
もそも日本の交通システムの場合は、昔はヨー
ロッパも同じような発想だったんですけど、その
事業体全体として採算を事業体の判断で取つて
らうような形でシステムをつくつてきておりま
す。JRならJR、東海ならJR東海の全体とし
てシステムが、運輸収入で全体の費用を賄うよう
な形で事業運営をするという形で枠組みを全てつ
くつていくわけでございます。

したがって、特定路線の黒字赤字で存廢の議論
をするところというのは、特定路線ごとで全部運

賃を変えていいのですかという議論になつていく
ので、それはそれでまた別途の議論が必要ではな
いかと思えます。

マーケットを見ながら価格を設定するというの
は、航空業界を見ても分るとおり、私自身とし
ては、その方向性は一つの意味のある方向性だと
は思っておりますけれども、ただ、現状、鉄道に
対する日本のやり方がそのやり方ですから、その
考え方ののつとつた御発言かなというふうと思っ
ているところであります。

○中野正志君 引き続き両先生に。
私は、実は被災地出身なんです。建設工事業
費が、もちろん五年八か月もたちますからですけれ
ども、東京近郊のオリンピック特需もありまし
て、建設工事業費は恐らくあの時代からすると三〇
%、四〇%値上がりしているだろうと思つてあ
ります。

東京―大阪間、示されております資料、二〇一
〇年代の資料でありますと九兆三百億円。ところ
が、今そういう建設工事業費の現実がありますか
ら、コスト削減を一生懸命頑張つてこられても、
もう十兆円にプラスアルファの金額は当然出てく
るだろうと。そうすると、JR東海としてこの事
業を遂行できるかどうか疑問だという声もあるこ
とも事実でありますし、もしかして第二の国鉄、
これを懸念する声もあることも事実でありますけ
れども、そういう建設工事業費の上昇についてい
かようにお考えになりますか。

○参考人(杉山武彦君) ありがとうございます。
私は、今の時点で考えますとすれば、思わぬ資材
の高騰、工事費の高騰ということが大きいのしか
かつてきたときには、多分、事業主体であるJR
東海は、そこは今回の財投の貸付けを受けること
とはまた別個に、基本的な考え方であるところの
時間軸で経営を考へる、つまり、そういうことで
苦境に立ち至ったときにはしばらくそれをストップ
させて体力の回復を図る、そういう形で進めて
いくという考え方に立つただろうと思えます。

私は、今の御質問に対してはどのように考えております。

○参考人(正司健一君) 杉山参考人のおっしゃられた可能性に加えて、これはJR東海が企業として御判断されることを勝手に推測して発言するのでもちよっと無責任な発言になるかも知りませんが、もう一つは収入側で対応を考えるとということも十分に考えられるのではないかと、思うに思っています。資材が長期にわたって高騰するということは物価水準が全体として高くなっているということですので、収入側の見込みも変更する余地が出てくるという話ではないかというふう

に思っています。それともう一つ、第二の国鉄という表現ですが、一点大きな違いがあると思うんですね。と申しますのは、今回のプロジェクトはあくまでJR東海が事業判断として手を挙げて話が動き出しております。いわゆる国鉄問題というのは、旧国鉄運営事業体がなかなか採算性が厳しいと、対応をいろいろ求めているんだけど、そこが対応が許されなくて今までの事業体の運営方式のままやっていくことで問題が悪化したという問題だと思っておりますので、少し違うのかなと思

います。○中野正志君 川村先生、短く恐縮ですが、ヘリウムのリスクについてはちよっと御説明いただきましたけれども、電磁波についてはいかようにお考えになられていますか。○参考人(川村晃生君) 電磁波については極めて曖昧な部分が多くて、それから基準値といいますが規制値といえますか、これも非常に未解明な部分が多いと考

えます。私の個人的立場で言えば、とてつもなく高い電磁波が発生しておりますから、少なくとも子供は乗せない方がいいだろうというふう

に立つ、できるだけ危険なものには近づかないという部分はある程度確保した方がいいのではないかと思っています。

○中野正志君 川村先生と文明論的な立場は違いますが、今の電磁波の説明、ありがとうございまして。以上で終わります。○委員長(増子輝彦君) 以上で参考人に対する質疑は終了いたしました。

参考人の皆様には、長時間にわたり貴重な御意見を述べいただきまして、誠にありがとうございまして。委員会を代表いたしまして厚く御礼申し上げます。ありがとうございました。(拍手)午後一時に再開することとし、休憩いたします。

午後零時十分休憩
午後一時開会
○委員長(増子輝彦君) ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。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の審査のため、本日の委員会に、理事協議のとおり、国土交通省鉄道局長奥田哲也君外一名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと稱ぶ者あり〕
○委員長(増子輝彦君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(増子輝彦君) 休憩前に引き続き、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し、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。
○酒井庸行君 自由民主党の酒井庸行でございます。委員長のお許しをいただきまして、今国会に提出をされました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いて、賛成の立場から質問をさせていただきます。

も、その前に、先日、十一月の八日午前五時十五分頃発生をいたしました博多駅前の大規模な道路陥没事故について御報告をお願い申し上げたいと思

います。○大臣政務官(大野泰正君) 福岡の陥没事件について御報告させていただきます。福岡市交通局七隈線につきましては、博多駅前二丁目交差点付近の延伸工事現場において、御存じのとおり、十一月八日午前四時二十分頃、トンネル内の掘削面の一部が崩れ始め、五時頃にはトンネル内で出水が確認されました。そして、五時十五分頃には道路の陥没が発生いたしました。陥没箇所は、午前八時四十分頃には深さ十五メートル、幅約二十七メートル、長さ約三十メートルまで拡大し、陥没した土砂量は約七千立方メートルに達したと聞いております。その後、十四時半頃

から陥没箇所の埋戻し作業が二十四時間体制で行われ、翌九日の十九時四十分頃には地表面から約三メートル下までの埋戻しが完了したところであります。今後、損傷したライフラインにつきましては、埋戻した処理土が固まった後に仮復旧作業に着手予定であります。また、道路については十四日までには復旧を目指すとしておりますし、下水道につきま

しては陥没地点を迂回して下水を流す応急的な処置がとられております。国土交通省としては、まずは現場の復旧を最優先とし、リエゾンの派遣等必要な支援を現在行っております。今後、復旧方法の検討や原因究明及び再発防止について全面的に支援してまいります。

○酒井庸行君 ありがとうございました。福岡県の先生方、あるいはその駅前の皆さんも大変心配をされ、憂慮をされております。早急に、原因も元々そうでありませうけれども、しっかりとした対応をお願いしたいというふう

に思っています。それでは、本題に入つてまいります。私は、生まれも育ちも愛知県であります。ここにも今度のリニアの新幹線の通る先生もいらつしゃいますし、その沿線の方々もたくさんいらつしゃいますけれども、ゆえに今回の法案は、特に私どもにとつては憂慮すべき、また深慮すべき法案だというふう

に思っています。今回の法案というのは、本年の八月に決定いたしました。未来への投資を実現する経済対策において、現下の低金利状況を生かして財投債を原資とする財政投融资の手法を積極的に活用、工夫するとともにリニア中央新幹線の全線開業を最大八年前倒しをし、そのために鉄道建設・運輸施設整備支援機構によるJR東海へ三兆円という大きなお金を貸付けを可能とする改正であります。

この法案を質問するに当たりまして、私はきちんと押さえておきたいというふう

に思っています。先ほど杉山参考人からお話ございました。今回の東京―大阪間の前倒しをするか否かというのはリニア中央新幹線自体の是非にも関わってくるという御発言がありました。そういう意味で、私はこの鉄道というものの考え方、理念とい

いますか、それをまず押さえておきたいというふう

に思っています。国交省は、鉄道に対する理念あるいは考え方、それをちよっと述べていただいで、その考えの下に鉄道事業というものをどう考えるかということをお聞かせいただきたいと思

います。○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。鉄道は、定時性、高速性に優れ、信頼性の高い交通機関でございますとともに、エネルギー効率に優れた環境に優しい交通機関であり、重要な社会基盤として今後ともますます大きな役割を担う

ことが期待されております。

全国をつなぎます幹線鉄道ネットワークは、旅客・貨物輸送の大動脈として、プロック間、地域間の交流を促進し、我が国の産業の発展や観光立国の推進等に大きく寄与しているところでございます。また、都市や地域における鉄道ネットワークは、都市の国際競争力強化や地域のモビリティの確保などに貢献するものと認識をいたしております。

国土交通省といたしましては、鉄道がこのような役割を最大限に発揮できるよう、老朽インフラの戦略的な維持管理、更新や防災・減災対策を進めることにより、安全、安心な鉄道輸送を確保するとともに、リニア中央新幹線の整備を始めとした利便性の高い鉄道ネットワークの構築に努めることが重要であるというふうに考えております。信頼性に優れ、環境面にも優れた鉄道に対する期待はますます高まっていくものと考えておりまして、安全、安心を基本としつつ、引き続き鉄道利用者の利便性の向上や鉄道事業の発展に尽力してまいります。

○酒井庸行君 今局長からお答えをいただきました。本当はもつと、何といえますか、自分の言葉で局長の鉄道に対する思いというのを本心に話をしていただきたかったというふうに思います。というのが、今度のこの法案もそうですけれども、先ほど参考人の皆さんがお話をしてくださりました、いろいろ。そこには、将来に向けての大変な部分もお話をしてくださったというふうに思っています。そのことがありますので、その鉄道というものを、あるいはその鉄道事業というものをどう考えているかというのをお聞きしたということをお理解していただいて、また後ほど質問したいというふうに思います。

○副大臣(末松信介君) 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もの

新幹線小委員会が審議し、平成二十三年の五月に整備計画が決定をしたとあります。この時点、つまり昭和四十八年の時点で、あるいはそれ以前からだと思えますけれども、JR東海は中央新幹線を整備しなければならぬというふうなことを考えていたんだろうと思います。

それは、今の新幹線の経年劣化に適切に対応するための大規模な大改修による影響を少しでも低減すること、そして、将来を考えたときに、三大都市圏の高速かつ安定的な旅客輸送が国民生活及び国家経済にとって極めて重要であろうというふうに考えたからであろうというふうに思います。そして、それを踏まえて、JR東海は、中央新幹線として調査指示を受け、鉄道建設・運輸施設整備支援機構とともに、東京・大阪間における地形、地質等の調査を行って、平成十九年の十二月二十五日の事前確認手続において、関係各位に対して、超電導リニアによる東海道新幹線バイパスについて、二〇二五年を目標に、自らのインシニアチブの下、第一の局面としての路線の建設について自己負担で行うということを前提に手続を進めたというふうなことがあります。

全国新幹線鉄道整備法というのは、「高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もつて国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資すること」とあります。通常の鉄道の事業の場合、鉄道事業を経営しようとする者が主体となつて、例えば民間や地方公共団体などでありまうけれども、国土交通大臣の許可を受けて建設、営業するのに対して、新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づいて、国土交通大臣が主体となつて計画をし、その整備を図ることとなっております。

従来の新幹線の整備手法というのは、国の公共事業として地方にも負担をお願いしつつ建設する整備スキームだというふうに理解をしております。今回のリニア中央新幹線の整備に当たっては、自己負担で建設すると、JR東海が、という

ことであり、それが建設主体というふうにお認めになった、指名されたこと、そしてその背景等を御説明いただきたいと思っております。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。リニア中央新幹線は、先生から今お話ございまして、平成十九年十二月二十五日にJR東海から、今後、自己負担を前提に手続を進めるというふうな表明をされたことを踏まえまして、整備計画に向けた手続が進められることとなったものでございます。

具体的には、平成二十二年に交通政策審議会に對しまして中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定についてという諮問を行って、二十回にわたる審議会での議論を経て平成二十三年に答申が取りまとめられたところでございます。

この交通政策審議会におきましてはJR東海の財務的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を合わせたことで自己負担で着実に返済できることが確認されたところであります。加えまして、JR東海は、昭和六十二年に発足して以来、その安全網領におきまして、安全は輸送業務の最大の使命であるといったようなことを掲げまして業務を遂行してございまして、交通政策審議会答申におきましても、JR東海は東海道新幹線の開業以来、安全運行の実績を積み重ねてきており、営業主体としての事業遂行能力を有するとされたところでございます。さらに、技術的な観点からは、山梨実験線で走行試験などを重ねてきており、超電導リニア方式による鉄道技術を有するとされております。

こういつた財務面、安全面、技術面といった点を総合的に勘案し、JR東海を建設主体、営業主体として指名することが適当との答申も得られたことから、そのように整備計画を決定し、JR東海に對し建設の指示をさせていただいたというこ

とでございます。○酒井庸行君 今の御説明に加えて、またちょっと質問したいというふうに思います。まず、JR東海の経営理念というのを御話をします。一つは健全な経営による世の中への貢献、近代的で愛され親しまれ信頼されるサービスの提供、明るく爽やかで活力ある社風の樹立。それから、安全網領。安全は輸送業務の最大の使命である、安全の確保は規程の遵守及び執務の厳正から始まり不断の修練によつて築き上げられる、確認の励行と連絡の徹底は安全の確保に最も大切である、安全の確保のために職責を超えて一致協力しなければならない、疑わしいときは手落ちなく考えて最も安全と認められる道を取らなければならないというふうなことがあります。

先ほど局長がお話をしてくださったときのお話、鉄道とは何なんだと、鉄道事業とは何なんだという言葉を私が質問したのは、ここに関連するからであります。JR東海は、国交省とJR東海の考え方というのが、リニアを含めて鉄道事業というのを同じ方向に向いているんだと私は考えております。これから質問する幾つかの質問がありますけれども、そこをしっかりと一致していただければこの事業は成り立たないと思うからこの質問を実はしておるということをお理解をいただきたいというふうに思っております。

そうした点から、今の話からして、中央新幹線の小委員会での審議も含めたお話を含めて、参考人からもいろいろなお話がありました。今回のリニア中央新幹線を整備するに当たつての政府からの意義、目的、そして開業前倒しに至つての効果と話をいただきたたいと思っております。

○副大臣(末松信介君) 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もの

とでございます。○酒井庸行君 今の御説明に加えて、またちょっと質問したいというふうに思います。まず、JR東海の経営理念というのを御話をします。一つは健全な経営による世の中への貢献、近代的で愛され親しまれ信頼されるサービスの提供、明るく爽やかで活力ある社風の樹立。それから、安全網領。安全は輸送業務の最大の使命である、安全の確保は規程の遵守及び執務の厳正から始まり不断の修練によつて築き上げられる、確認の励行と連絡の徹底は安全の確保に最も大切である、安全の確保のために職責を超えて一致協力しなければならない、疑わしいときは手落ちなく考えて最も安全と認められる道を取らなければならないというふうなことがあります。

先ほど局長がお話をしてくださったときのお話、鉄道とは何なんだと、鉄道事業とは何なんだという言葉を私が質問したのは、ここに関連するからであります。JR東海は、国交省とJR東海の考え方というのが、リニアを含めて鉄道事業というのを同じ方向に向いているんだと私は考えております。これから質問する幾つかの質問がありますけれども、そこをしっかりと一致していただければこの事業は成り立たないと思うからこの質問を実はしておるということをお理解をいただきたいというふうに思っております。

そうした点から、今の話からして、中央新幹線の小委員会での審議も含めたお話を含めて、参考人からもいろいろなお話がありました。今回のリニア中央新幹線を整備するに当たつての政府からの意義、目的、そして開業前倒しに至つての効果と話をいただきたたいと思っております。

でございます。

具体的には、三大都市圏の利便性が高まることに加え、西日本と酒井先生の御地元の名古屋圏や東京圏との間、また東日本と名古屋圏、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、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。時間短縮は人にとってある種の成長の可能性をもたらすと私は信じてございます。数字で示される経済効果プラス、恐らく示せない人間社会での効果が現れてくるものと、私はそのように信じているところであります。

このリニア中央新幹線の従来の計画では、JR東海は、平成三十一年の品川―名古屋間開業後、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になっていた。今般の財投の活用は、全線開業の効果を早期に発現させることを政策目的といたしまして、財投の長期、固定、低利の貸付けにより八年間の経営体力回復期間をなくして、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います。

沿線各知事からも大きな喜びの声のコメント、それも拝見をいたしたところでございます。コメントにつきましては。

○酒井庸行君 ありがとうございます。経済効果を含めて、あらゆる点で将来に向けていろいろな意味でのことが考えられるというふうに思います。

しかしながら、一方で不安材料もあることは先ほどの参考人の質疑でもあったとおりであります。配慮というところではいろいろな形が実はあります。南アルプスをトンネルで通過するという、いわゆる長大山岳をトンネルで通過するというところもありませんし、環境影響への評価、これは環境大臣が地球温暖化対策に取り組んでいる状況下で、多大

な消費電力を伴う温室ガスの排出、あるいはトンネルの掘削に伴う大量に発生する発生土、多くの水系を横切るといふことによる地下水の河川への影響等が懸念されるという視点が出ております。こういうことを踏まえて、本当にしっかりと国としてはJR東海に指導もしていかなければならないというふうに思いますけれども、まずその辺のところをお聞かせください。

○副大臣(末松信介君) 午前中、私も一緒に参考人のお話を聞かせていただきました。特に環境問題ではいろいろな御意見を賜りまして、先生方に感謝をいたしているところであります。

中央新幹線は極めて大規模な事業でありまして、トンネルの掘削に伴う建設発生土が多いことや、その運搬に伴う生活環境、自然環境への影響や、事業に伴います水環境への影響等、多岐にわたる分野での影響が指摘をされております。

このため、平成二十六年六月に国土交通大臣に提出をされました環境大臣意見を踏まえて平成二十六年七月にJR東海に対して述べた環境影響評価書に対する国土交通大臣意見では、JR東海に対して、環境大臣意見で示された措置を講じ、環境保全への適切な配慮を求めるとともに、国土交通省も独自の観点から、河川水の利用への影響の回避、建設発生土の有効な利用、建設発生土の運搬時の環境負荷低減など、八項目の措置を講ずるよう求めたところでございます。

また、平成二十六年十月の工事実施計画の許可の際にも、当時の太田国土交通大臣からJR東海の社長に対して、一つは地域の理解と協力を得ること、獲得すること、二つ目は環境の保全の措置、三つ目は安全かつ確実な施工、この三点を求めたところでございます。

リニア中央新幹線の工事につきましては、今後事業が本格化してくることを踏まえまして、国土交通省としては、事業の進捗状況についてJR東海からの適宜報告を受けるとともに、環境影響評価書に記載されました措置の実施状況を確認するなど、環境保全措置が着実に実施されるようJR

東海を指導監督してまいりたいと思っております。

土砂につきましては掘り出しは、南アルプスルートでは山梨県側で始まっております。ほかの地区につきましては、これ工事、まだ準備段階でございます。しっかりと注視をしてまいりたいと思っております。よろしくお願いたします。

○酒井庸行君 今の御答弁、そして、私がもう一つ危惧しておることをお話をしたいというふうに思います。

それは、大野政務官にお答えをいただきたいと思っております。先ほど参考人質問でも実はありましたが、私が思うのは、まず社会全体のスピード化です。そして、リニア中央新幹線という大変速いスピードで動くものであります。そうしたときに、私自身もそうすけれども、ITやIoTというAIや物がどんどん生まれてくる中で、人間の人の心というのはこれに付いていけるかというのを非常に疑問視、実はします。現実に私自身も本身に付いていけるかというところを考えたときに、やはりこれはきちんとした対応をしていかなきゃいけない、ケアしていかなくちゃいけないと思っております。

ビジネスの世界でいえば、これはもうこのスピード化によつてどんどん動いておりますので、これをやらないと、それこそ事業は成り立たないということも当然出てくるわけでありまして、これについても、一方、じゃ子供たち、これから、今育っている子供もそうです、子供たちがそうしたところに対応ができるような環境をつくってやらないと、これは本当の意味でのやはりリニア新幹線を作っていく意義にもならないんじゃないかと私は思います。それがリニア中央新幹線にはできるというふうには私は逆に発想を変えます。

それは、地方が活性化するというところにもつながるといふことは、つまり、そこには大きな自然があつたり、そこに行つて少し時間を止めてやるぐらいの環境をやるという事業だつて、JR東海

だつて国だつてできるんだらうと。そういうことも考えたことをこのリニアの事業でやっていってほしいなというふうに思います。

心のケアというのは大変難しいというふうには思いますけれども、心という意味を辞書で調べました。そしたら、人間の理性、知識、感情、意志などの働きの基になるもの、働きそのものをひくくめるて言うというふうな書かれてあります。そのことを考えると、本当にやはりこのことだけはしっかりと押さえておきながらこの事業を将来を見据えてやらなければならぬと思っておりますけれども、大野政務官、どんなふうにお感じでしょうか。

○大臣政務官(大野泰正君) これはもう私見でございますが、今、酒井委員がおっしゃったことというのは、午前中にもいろいろな議論がありました。人間にとつて本当に大切な根本的な問題であり、また、ハードでは解決できないソフトの部分、見えない部分でもあると思っております。そういう中で、それをどうやってケアするかという点でございます。なかなか簡単な話ではありません。

私たちは、常に新しいものを求めてきて、そしてそれを取り入れて進歩してきたことは事実です。そこに人間の優しさや強さ、大きさがあつたと思っております。しかしながら、その陰で落ちこぼれる方もいらっしゃることも事実です。そこにきつちりと光を当てる手当てをしない限り、やはりこの事業が本当に将来の子供たちにとつて、そして日本の発展にとつて寄与する事業にはならないと思っております。

その点、先ほど来、JR東海と国土交通省がどこを向いているのかというお話がございました。しっかりと両輪が回るようにこれからも努力していくことが何より大切だと思います。また委員始め皆さんの御指導を賜りたいと思っております。よろしくお願いたします。

○酒井庸行君 ありがとうございます。そのお言葉を信じて、しっかりと私も応援をしていき、またこの事業をしっかりとやっていき

たいというふうに思います。ありがとうございます。次にもう一つの問題といえますか課題であります。融資についてであります。

今回の補正で一・五兆円、そして二十九年と合わせて三兆円というふうに融資を、貸付けをするということであり、伺っておかなければならないというふうに思います。

先ほど参考人の質疑のときに中野先生からもありました、建材等の資材の高騰や人件費等の高騰というのがあるけれども、本当にこれは貸倒れをしないような可能性は少ない、あるいはないかと判断できるのかという点について御質問をさせていただきます。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。リニア中央新幹線につきましては、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収益で着実に返済できるということが確認されたところでございます。この結果、JR東海が自己負担により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あります。この点につきましては、今回の財投の活用に伴いまして変わらぬものでないと考えております。基本的には貸し付けた財投資金は確実に償還されるというふうに考えております。

さらに、貸付けに当たっては、貸付主体となりまして鉄道・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しております。こういった財務状況のチェックでありますとか円滑な工事の実施のチェックを通じて償還確実性の確保を図りますとともに、償還リスクを回避してまいりたいというふうに考えておるところでございます。

○酒井庸行君 何度もいろんなところでお話をされていくというふうに思います。そのことを踏まえて次の質問に移ります。運賃についてです。貸付けは大丈夫だという話の下で、リニア新幹線の運賃設定についてお聞きしたいというふうに思います。

東京―名古屋あるいは東京―大阪間を幾らぐらいにすると、御予定ですかということをお聞きするとともに、総理は、全国を一つの経済圏にする、地方創生回廊を整えるという提案をされております。国土形成計画の中で、リニア中央新幹線は国土構造にも大きな変化をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトであり、これによって、世界から人、物、金、情報を引き付け、世界を先導するスーパーメガリージョンの形成が期待されることを目的にスーパーメガリージョン構想の検討を行い、それに基づく施策を推進すると明記をされております。

そこで、リニア新幹線の運賃設定でありますけれども、JR東海の試算によると、東京―名古屋間は一万一千四百八十円、東京―大阪間は一万五千五百円というところで、東京―名古屋間は今の新幹線よりも七百円ほどアップするということになります。先ほど杉山参考人がおっしゃいました。経済効果を確実にするためにそのための努力がなければならぬというお話がありました。ただ通せば経済効果が生まれるものではないというお話がありました。川村先生のお話ですと、大都市は発展するけれども地方は逆に疲弊をしていくというふうなお話もありました。

そこで、私は、第一にするということは、地方を活性化させる、その意味では、まずは国土形成計画の趣旨からすればもつと運賃を下げるということが必要だというふうに考えます。多くの人が利用できることによつてこそ地方の活性化につながるのではないかと。総理の地方創生回廊の目的に沿うことができるというふうに考えるわけ

すけれども、今までなかなか行けなかつたところにいよいよ短時間で行けるようになり、旅費も余り掛からないとなれば、多くの人が動くことになるといふふうに考えます。そして、地域地域のそれぞれの地域にお金が落ちて、経済の好循環につながるかと私は考えます。

今回の法案は、未来への投資を実現する経済対策を踏まえた融資でもあるはずで、未来への投資を含めた融資です。そういうと、先ほどからも議論がありますけれども、JR東海、このリニア新幹線は赤字だというお話があります。そうかもしれないけれども、私はこういうふうに一方で考えませんけれども、私はこういうふうに一方で考えます。国家的見地に立ったプロジェクトでやるならば、その分、国が負担してもいいというふうに考えます。理念、つまり鉄道の理念、それが中央新幹線、鉄道の果たす役割ではないんだらうかというふうに思います。

そうすることによつて経済の好循環をすることによつて、国が負担していく部分というのは結果的には戻ってくるというところを見据えてやったらどうかというふうに思います。これがこれからの国家的プロジェクトでやる鉄道とこれがこの公共事業というものの役割ではないかなというふうに考えますけれども、いかがお考えでしょうか。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。リニア中央新幹線の運賃につきましては、先生から今お話ございましたとおり、東京―名古屋間が東海道新幹線プラス七億円、東京―大阪間が東海道新幹線プラス千円というところで収支等の試算をさせていただいたところでございます。

そもそも、鉄道の運賃、新幹線特急料金につきましては、鉄道事業法に基づきまして、国土交通大臣が審査をして認可することで鉄道事業者がその上限を定めることというふうになっておりますが、その上限の範囲内において、先生御指摘のとおり、地域振興の観点、若しくはそういった運賃設定の仕方による需要喚起ということによつて、

このリニア中央新幹線の整備効果、更に高めていくといったような考え方は非常に大事ではないかというふうに思います。

いずれにいたしましても、リニア中央新幹線の運賃、特急料金の設定におきましては、そういった制度の下でJR東海が、競争関係にあります他の交通機関でありますとか、スピードアップに伴う利便性の向上、それに伴う需要喚起でありますとか、それに伴う収支見込みといったようなものを総合的に勘案して最終的に判断すると思えますが、私どもも審査の過程で、先生から御指摘のあったような視点も加味しながら対応してまいりたいというふうに思っております。

○酒井庸行君 ありがとうございます。その辺のところもよく検討していただくと有り難いというふうに思います。

最後の質問とさせていただきます。これは大臣にお答えをいただきたいと思っておりますけれども、新幹線技術の海外展開ということも踏まえてお話をしたいというふうに思います。日本の鉄道というのは本場にすばらしくて、今の新幹線の成功、フランスの成功、いわゆるフランスのTGVやドイツのICEの運行につながつたという事実もあります。こうした高速鉄道のイノベーションというのは、日本の技術として世界にも発信できるという意味も含めて海外への展開もしなければならぬと思っております。

そこで、大臣にお聞きするのは、日本初の鉄道が新橋―横浜間に開業したのは一八七二年、明治五年でありました。日本で鉄道が産業革命の原動力となったというふうに思います。一九三九年、昭和十四年、今の新幹線の基であります東海道線と山陽本線の広軌新幹線建設と高速列車運行が計画をされて、一九六四年に東海道新幹線が開業いたしました。先ほど足立先生からお話がありましたけれども、あのオリンピックと一緒に本當に感激したところでありませぬ。今では全く事故がなく運行しているというのすばらしいというふう

に思っております。先ほど足立先生からお話がありましたけれども、あのオリンピックと一緒に本當に感激したところでありませぬ。今では全く事故がなく運行しているというのすばらしいというふう

に思います。

昨年には北陸で初めて金沢や富山に北陸新幹線が通って、その少し前にも大阪から鹿児島まで乗換えなしで九州新幹線が通って、最近では北海道で新幹線が乗り入れたということであり、金沢には多くの観光客が訪れ、九州には鉄道旅客は数倍に膨らんだと言われております。今ようやく北海道から鹿児島までの一本の新幹線で結び付けられ、日本海側にも新幹線を通して、中央リニア新幹線を通す工事が日々進められておるわけです。

いよいよこの法案によってより速やかにリニア中央新幹線の完成に向けて一歩進むことになりまされども、最後に、大臣のリニア中央新幹線に対する思いを是非ともお願いをしたい。自分の言葉でお願いします。

○国務大臣(石井啓一君) 昨年十一月にアメリカのフォックス運輸長官が来日された際に、私、御案内をしまして、山梨の実験線に初めて試乗させていただきました。時速五百キロを超えるスピードでありましたけれども、非常に快適でありまして、我が国のリニアの技術の高さを実感をしたところでございます。

このリニア中央新幹線の開業によりまして、先ほどから申し上げておりますとおり、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。これによって我が国の国土構造が大きく変革をされ、国際競争力の向上が図れるとともに、その成長力が全国に波及し、日本経済を発展させると思っております。

また、委員が今御指摘いただいたように、リニアの技術は全く新しい我が国独自の高速技術でありまして、国内での実用化にとどまることなく、今現実にはアメリカの北東回廊でも導入を目指しておりますけれども、積極的に海外展開を推進していきたいと思っております。

このように、リニア中央新幹線は今後の我が国の発展の基盤となり得るものでありまして、持続

可能な経済成長の実現に大きく貢献していくものと期待をしております。

一方で、事業の遂行に当たりましては、自然環境、生活環境への影響にも留意する必要があると、環境影響評価書に示された措置等が適切に実施されるよう、JＲ東海を指導監督していきたいと考えておるところでございます。

以上であります。

○酒井庸行君 委員長、ありがとうございます。

終わります。

○野田国義君 福岡選出の民進党の野田国義でございます。

今お話もございましたけれども、午前中、大統領の話させていただきましたが、それと同時に、本当に驚いたのが我がふるさとでありますこの陥没の問題でございます。いつも街頭演説する近くでございます。私の事務所は反対の筑紫口でございます。いましてので被害はないわけでありましてけれども、本当に大変なことが起こっております。ことごとございまして、この地下鉄の掘削工事中の、地下水が恐らく漏れ出したんだと思っております。それから、ほとんど被害が広がったことだと思っておりますけれども、本当に地下の中は分からないんだと、作業している中で、この世界最高水準と言われる技術でやってもこういつた事故が起こるということございまして、改めて都市のもろさと申しますか、それを感じたところでございまして。

そこで、ちょっと順番と申しますか、もうリニアの必要性については午前中からいろいろ議論をしております。私もいろいろな懸念、この後少し指摘をさせていただきたいと思っておりますが、そういうことをクリアしながら、しっかりと日本あるいは世界のためにリニアを是非とも成功させてもらうということが必要だと思っております。前向きにこれ考えていかなくちゃいけないことだと思っております。

それで、ちょっと関連して、このリニアのこ

と、先ほどからトンネルの話が再三出ているわけですが、ある意味ではこの福岡の地下鉄工事もうゆるゆるトンネル掘っていくというようなことでございまして、非常に、同じような技術的な本当にミスは許されないということを感じたところでございまして。福岡においては以前にも、二年ほど前だったでしょうか、事故が起きておると。この事故が、教訓が生かされていないということも非常にこれは問題だなということも思っているところでございまして。

これ、調べておりましたところ、専門家の方は御存じだと思えますが、シールド工法とNATM工法というのが掘る手法としてあるようでございまして、ここが何か、入札等のこといろいろとマスコミ今調べているような状況でありますけれども、三工区ありまして、総合評価方式でやっているみたいですが、何か一者応札のところもあるんです。区間も、ここは約四十四億ぐらいの工事でございます。七隈線の間駅東工区建設工事ですか、そこがこういう状況になってしまったということでございます。

私、そのいろいろな入札の方法もこれ、ちょっと問題あると思っておりますが、また後に回しまして、これ、総合評価方式の中で、工法ですね、工法のミスがあったんじゃないかと私思っております。これはNATM工法でこのところはやっております。工事をやっておったことなんです。ね。それで、いろいろと調べておりましたら、今回のリニアの方はいわゆる山岳工法という工法がNATMというふうなことでございまして、先ほどまた出ておりますようにいろいろな資材の高騰などがあって結果的にNATMでやらざるを得なかったとか、何かそういうことであつたらば、私はこれは人災というふうな捉え方もあるんじゃないかということ、非常に今後の成り行き、また調査を、また国交省辺りも福岡市役所の方に立入調査されているようでございまして、今の状況でどういことが原因であるか、つかんでおられる範囲でお答えいただきたいと思います。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

道路陥没事象の経緯につきましては先ほど大野政務官の方からお話があったとおりでございます。九日十九時四十分頃、地表面から三メートル下までの埋め戻しが完了し、今後ライフラインの復旧を行って、市長の意向表明としては来週の月曜には道路を復旧したいということであったと聞いております。

私どもといたしましては、まずは現場の復旧を最優先といたしまして、現場の状況をしっかりと把握した上で、復旧についても必要な支援、また復旧が終わりましたら原因究明及び再発防止について私どもも加わってしっかりとやっていきたいと思っております。

今ございました工法の選択の適切性でありますとかその実施の適切性等につきましては、今後の原因究明を待たねばならないところでありますので、ちょっと現時点でいろいろと申し上げるのは差し控えたいと思っておりますが、いずれにいたしましても、原因究明、再発防止にしっかりと取り組んでいきたいというふうな思いでおるところでございます。

○野田国義君 原因調査もしっかりとお願いをしたと思うところでございます。

それで、このいわゆるリニアのトンネルの問題でございますけれども、ちょうど記事を探しておりますら、本当に今世紀最大のいわゆる難工事に挑むということになるわけでございまして、相当なこれ技術力が必要であると。前から出ておりますように、何かちょっと隆起をしている、今現在もそういうところであるようでございまして、ですから、その技術あるいはリスク管理、ひいては大量に発生する土砂をどう処理していくのかということ。

私、今オリンピックとか豊洲の問題などを見ておりますと、何か問題が後手後手になってしまったということも言えるんじゃないかなということも思っていますので、早くこういつたリスクと申しま

すか危険な部分というのはしつかりと取り払って、ちゃんとした方向に位置付けていく、方向性に持っていくということが大切なことだと思いませんか、その技術的なもの、そして土砂、どうするか、これなんか早く決めてもらわないといけない大きな問題じゃないかな。工事が始まってどこに捨てたらいいかということでもまだどこかに山積みとか、そんなことじゃ私は絶対駄目だと思えますので、どうでしょうか。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

まず最初の技術的な面についての御指摘でございます。

平成二十三年五月に出されました交通政策審議会の答申におきまして、JR東海の建設主体としての事業遂行能力につきまして、技術的な観点からは、平成二年以降山梨実験線を建設し、現在も延伸工事などを行っていること、走行試験など実験を重ねてきたことなどを勘案すれば、超電導リニア方式による鉄道技術を有するものと認められるということになっております。

御指摘の難工事の箇所の中に南アルプストンネルなどの長大山岳トンネルがござりますが、昭和四十九年に当時の国鉄が、また平成二年からはJR東海と鉄道・運輸機構が調査を始めて以来、長期間かつ広範囲にわたる綿密な調査を実施してきたところでございます。この調査によりましてJR東海は地質等の状況を把握しているとともに、現在確認されており、必要により専門家による検討委員会の助言もいただきながら適切な施工方法を選択することにより、施工は十分可能であるというふうな考えでおります。

また、これまでJR東海は、品川駅の施設工事でありまして、新大阪駅の大規模改良、名古屋駅の地下鉄桜通線新設に伴う地下駅新設の工事実績などがございまして、難工事とされる品川、名古屋駅の両ターミナル駅の工事に關しても十分な技術力を有しているというふうな承知をいたしております。

あと、もう一つ御指摘がございました建設残土の問題でございます。

先生も御案内かと存じますが、リニア中央新幹線品川―名古屋間の工事によりまして五千六百八十立方メートルの建設発生土が生じるといふうに見込まれております。

この建設発生土の活用につきましては、JR東海は環境影響評価書の中で、五千六百八十立方メートルのうち約二六％に当たりまして千四百七十七立方メートルの利用先を示しております。また、これら以外に、沿線の自治体からは、建設発生土全体を超える六千五百立方メートル分の候補地の情報提供がございまして、現在、JR東海は利用先の地元との調整や現地での環境調査を進めるなど、候補地の選定を進めているというふうな聞いております。

今後、JR東海は、有効利用先に関する情報を継続的に収集して最適な候補地を選定できるよう検討を進めるとともに、候補地についての関係先との調整により、可能な限り速やかに発生土の利用量確保に努めるとしてまいりますので、私どももいたしまして適切に指導してまいりたいというふうな思っております。

○野田国義君 この技術の問題、今大丈夫だということをおっしゃったわけでありませうけれども、しつかりやっぱり、こういつた博多みたいな事故も起こるわけでありませうので、慎重には慎重を期してやっていただきたい。そしてまた、残土の問題については、候補地は挙がっているけれども、しかしながら、いわゆる迷惑施設というかそういう形になつていくわけでありませうので、現実的にそこに残土を捨てようとする地元から反対運動が起こつてくるとか、いろいろなケースがこれ考えられると思つてございまして、これも早急にしつかりと場所を特定していただきたい、そのようなことをお願いをしたいと思つております。

それから、これ八年間前倒しをやるといふことになりませうと、いわゆるJR東海の皆さんの、そ

こで働いておられる方です、本当に大変だと思つていただいても、この労働という労働力的なことを含めて、そういった従業員の方が過労に、今非常に時間外とかが問題になってございませうけれども、その辺りところを、大丈夫でしょうか、お答えいただきたいと思つております。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

JR東海社内におけますリニア事業の推進体制ということかと思つてございませうが、品川―名古屋間の工事を着実に進めるべく、各都県に工事事務所を設置するなど必要な体制を整備して進めていこうというふうな聞いております。ちなみに、二十八年七月現在、千百人体制というふうな何つてございませう。

品川―名古屋間の工事後速やかに名古屋―大阪間の工事に着手するためには、その工事に着手する約四年前に名古屋―大阪間の環境影響評価を行うというふうなことになります。このため、名古屋―大阪間のルート選定でありますとか環境影響評価書の作成等の業務に携わる要員が必要となるわけでございます。

最大八年間前倒しを目指します名古屋―大阪間の工事の着手までにはなお時間がございますことから、JR東海は、品川―名古屋間の工事の進捗に応じたその一部の要員をこちらの方に充当するほか、計画的に社員を採用、養成するなどにより、十分に必要の要員を確保して業務を推進していくというふうな何つてございませう。

○野田国義君 考えてみますと、これ、かえつて八年間空けるよりも継続してやつた方が先が読める人材育成等もできていくのかということもあろうかと思つてございませう、しかし大変な事業でございませうので、そういった人材の確保、育成という点でもよろしくお願ひをしたいと思います。

それから、この財政投融資でございませうけれども、私の思いは、この財政投融資、第二の公共工事とかです、昔、そしてまた小泉改革によつて

郵政改革というふうな形になつたわけでございますので、非常にちょっと悪いイメージが強いわけでございます。

非常にこの財政規律を守つていこう中で、今大体どのくらいの残高があるのか。ある一方では、これ先祖返りじゃないか、これを利用してどんどんどんどん広げていくんじゃないかと、公共工事等をですね、そういうことも言われております。非常に国民も懸念をしておると思つてございませう。その辺りの考え方を述べていただきたいと思つてございませう。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

財政投融資につきましては、平成十三年度の財政投融資改革以降、資産、負債の圧縮を図るとともに、民業補完の原則の下、対象事業の重点化、効率化が進められてきたところでございませう。

平成十三年度現在、財政投融資計画残高の推移でありますけれども、その当時四百十兆円あったものが、二十八年度末見込みで百五十四兆円というふうな重点化をされてきているというふうな思つております。一方、東日本大震災への対応等のため、必要な場合にはもちろん財投を活用するわけでございます。

今回のリニア中央新幹線事業への財投の貸付けにつきましては、昨今の経済情勢を踏まえまして、デフレから完全に脱却するとともに未来への投資を加速するということを目的とした経済対策におきまして、大阪までの全線開業の前倒しが盛り込まれてございませう、そのために財投を活用するものでございませう、過去の改革の流れに逆行するものではないというふうな考えてございませう。

国土交通省といたしましては、今後とも、財政投融資改革以降の取組など政府全体の方針を踏まえまして、真に必要な資金需要に的確に対応するという形で財投を活用してまいりたいというふうな思つてございませう。

○野田国義君 しつかり規律を持つてこの財投活用をお願いしたいと思います。

それで、この財投がこういう形で使われるとい

うことになり、当然、政府は、国鉄時代です。政治などが外部からの介入が多分に行われ、結果として巨額の財政投融資が不採算路線の建設等につき込まれた過去の教訓をやっぱり踏まえて、必要性や採算性を十分に今後考えて対応をしたいと思います。このことも併せてお願いをしたいと思いますところでありませう。

それでは、ちよつと時間がもうなくなつてまいりましたけれども、一つ、九州新幹線の方ですね、いわゆる長崎ルートでございますけれども、このことは、もう御承知のとおり、フリーゲージトレインですか、なかなか都合なことが出てきたということでございまして、今、リレー方式ということで、二〇二二年ですか、武雄で乗り継ぐ、今日は長崎、佐賀の議員の方もいらつしやるわけでございましてけれども、本当にこれ苦渋の選択というか、そういう決着ではなかったかなと思つておるところでございまして、今現在、フリーゲージがもう駄目だつたらちよつと諦めてほかの方法を考えると、いろいろな対応も取つていかなくちゃいけないと思つておりますが、今どういうふうにか考へておられるのか、お答えいただきたいと思ひます。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。お話がございましたフリーゲージトレインにつきましては、平成二十六年十月から二年半で試作車を六十キロ走行させるスリーモード耐久走行試験というものを開始したところでございまして、三万キロ程度走行した時点で車軸の摩擦といたつた不具合が確認されまして、それ以降、当該耐久走行試験を休止しているところでございませう。

その後、平成二十七年十二月に、開発主体でございますが、鉄道・運輸機構による不具合原因と対策案が学識経験者で構成される軌間可変技術評価委員会において報告、了承されたところでございませう。この了承されました対策案に基づきまして、鉄道・運輸機構において改良台車の室内回転試験

を本年五月から八月の間に実施をいたしまして、現在はその改良台車の分解調査、また営業車としての使用を想定したメンテナンスでありますとか経済性の検討を実施しているところでございませう。

これらの検討結果がまとまり次第、軌間可変技術評価委員会を開催いたしまして、耐久走行試験の再開について評価していただくということで開発を進めていきたいというふうな思つております。

○野田国義君 このことを今いろいろ検討して早く決断をするという、決めるというふうなこともいたされましたので、これ早く、やつぱりできるのかできないのか、決断をしないことには前に進まないと思ひますので、このことも決断を促して、私の質問を終わりたいと思ひます。

どうもありがとうございます。

○鉢呂吉雄君 民進党の鉢呂吉雄です。昨日来、トランプ・ショックが日本にも吹き荒れておるわけでありませうけれども、石井大臣にまづ、事前の通告はしておりませうけれども、アメリカの大統領がトランプ氏に替はるといふ中で、大統領候補時代の言動がそのまま大統領になつてそのとおりいくかどうか、より現実主義的になるのではないかとこのようにも言われておるわけでございます。より日本の安全保障や経済に、あるいは世界的には保護主義、グローバルイズムというふうなことに對しての大きな影響があるのかもしれない、こういうふうにも思つておられますけれども、大臣として現状でどんなお考えがあるか、感想程度でもよろしいんですけれども、お聞かせをいただきたいと思ひます。

○国務大臣(石井啓一君) 御案内のとおり、日米同盟は我が国の外交の基軸でございます。日米両国関係のみならず、アジアあるいはグローバルな課題につきましては、米国と緊密に協力をしていくところでございませう。

国土交通省におきましても、様々な課題について米国と緊密に協力をしていくところでございませう。

して、新しいトランプ大統領の下におきましても一層協力を深めていきたいと、このように考えておるところでございませう。

○鉢呂吉雄君 今日衆議院段階でTPPの強行採決が本会議でなされるかのような報道もありませうけれども、トランプが本當にTPP、大統領になつたらこれをしないと、現大統領も今年中の議会での承認は求めないという、今日決定をしたという報道がありますけれども、日本で今これを審議するのは意味を失つておるのではないかと、こういうふうにも思ひますので、是非我々として、大統領が替はつたという観点で、日本がよく、自立的な方向というのが安全保障上もあるいは経済もあるいは政治の分野でもあつてしかるべきかと、私はこういうふうな思つておられます。それでは、法案の方に移らさせていただきます。

九月二十六日の参議院の本会議で、安倍総理は所信の演説で、このリニア中央新幹線の建設を、東京と大阪をハブとして全国を一つの経済圏に統合する地方創生回廊だと、こういうふうに述べたわけでありませう。

今日の午前中の参考人質問でも、中央だけが栄えて地方は衰退すると、こういう御意見もございました。また、衆議院の国交委員会の、十月二十六日ですけれども、お二人の参考人、中川京都大学教授あるいは橋山禮治郎大学名誉教授、このお二人からも、リニア単体では地方創生とは必ずしもならない、東京集中ばかりが進んでその逆にはならない、地方の交通整備も含めてバランスの取れた整備が必要だと、こういった参考人の御意見もございました。

この総理の発言を踏まえて、国交大臣、この地方創生とリニア中央新幹線、参考人のこういった御意見も踏まえてどのようにお考えになるか、御所見を聞かせていただきたいと思ひます。

○国務大臣(石井啓一君) 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まして、人口七千万人規模

の巨大な都市圏が形成されることになりませう。これによりまして我が国の国土構造が大きく変革をされ、国際競争力の向上が図れるとともに、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、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ると考えております。

ただ、リニアが全線開業すれば、それで自然と地方創生が成るといふものではなくて、これをうまくどう生かしていくか、それぞれの地域の、地方の創意工夫ということもやはり重要になるうかと思つております。また、あわせてその地方の交通基盤を整備していくことも重要な課題と認識をしております。

○鉢呂吉雄君 確かに、四時間コースで従来仙台まで、仙台～大阪間が盛岡、秋田に短縮される、そこまで四時間コースになると、こういった国土交通省の委員会で御答弁もございました。ただ残念ながら、それはそれとして東京の一極集中という形でございます。全国、日本はいろいろなところがございます。それに外れるところが私は多いというふうな思ひます。そんな中で、必ずしも、全国を一つの経済圏に統合する、こういった表現は的を得ておられないのではないかと、私はこういうふうな思つておられます。

様々な識者が述べておる通りに、全国新幹線整備法という中では、基本計画路線と整備計画路線、昭和四十八年に作られました。私もいろいろ勉強させていただいたんですけれども、四国あるいは山陰、あるいは博多から大分、官崎、鹿児島經由の東九州、羽越、奥州、北海道で言えば旭川あるいは苫小牧經由の南回り線、こういった基本計画が、このリニアが基本計画の中に入つておるとすればそれ以外は全く遅々として四十三年間進

んでおらないと、こういう状態にあるわけであり
ます。

整備新幹線も北海道から九州までというお話が
ございました。なかなか、これも四十二年たつ
て、まだ北海道の札幌まで延伸するには十四年掛
かる、これから。六十年近く掛かる。大阪まで北
陸新幹線がつながるにはまだ路線も明確でない
と。非常に遅れておる。四十八年に作ったものが
まだ生きておるといふ状況で、この遅さというの
はどこに起因するのか。国の予算は七百億、もう
これ、ずっとそれを少し上回るかどうかの段階だ
と思えます。

整備新幹線のこの状況というのほどのように考
えておるのか。これが順調に来ておる、計画どお
りに来ておると、こういうふうに見えるのか、
その辺の大臣の考えをお聞かせいただきたいと思
います。

○国務大臣(石井啓一君) 国土交通省といたしま
しては、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おります。

平成元年に北陸新幹線高崎—軽井沢間が着工い
たしまして、平成九年にはこの区間を含みます高
崎—長野間が開業いたしました。近年では、平成
二十三年に九州新幹線の博多—新八代間、平成二
十七年には北陸新幹線の長野—金沢間、また本年
には北海道新幹線新青森—新函館北斗間がそれぞ
れ開業するなど、整備は順次進捗をしております
と思っております。

現在、北陸新幹線の金沢—敦賀間、九州新幹線
の武雄温泉—長崎間……

○鉢呂吉雄君 大臣、経過は分かります。

○国務大臣(石井啓一君) ええ。北海道新幹線の
新函館北斗—札幌間の建設を進めておりまして、
さらに北陸新幹線の敦賀—大阪間についても必要
な調査を行っているところでございまして、今後
とも順次この整備新幹線の整備を着実に進めてい
きたいと考えているところでございます。

○鉢呂吉雄君 私どもも、旧民主党政権時代に新
幹線の着工を決定した経過があります。私の隣に

いる羽田雄一郎国交大臣が決断をされました。あの
ときの一番の大きな決断は、これまではずっと十
年のスキームでありました。先ほど言った七百億
に見合った、財源に見合った線区を決めると。私
どもこれを突破いたしました。二十四年でした
か、という形で十年の限界を突破しました。これ
だけでもなかなか大変な事態でありましたけれど
も、羽田大臣の勇断でこれを決定したところであ
ります。

私は、余りにも国の高速鉄道に対する予算が少
な過ぎると。しかも地方自治体はその半分をまた
上乗せですけれども負担をする、そして整備新幹
線等の貸付料をこの財源にすると。二千二百億程
度の一年間の事業費ではなかなか前に進まない
と、こういう実態であります。まさに大臣、ここ
のところをきちんとしてなければ地方創生につな
がらないのではないかと、こういうふうにいるん
ですけれども、もちろん来年、二十九年度に概算要
求でこの関係の、鉄道も含めて高速交通の調査費
を付けてどうあるべきかという調査をするという
ことももう答弁しなくても分かっていますので、
それ以外に大臣の基本としてどういう考えを取る
のか、このお考えをやっぱり聞かせていただきたい
と思えます。

○国務大臣(石井啓一君) それは、整備計画路線
をなるべく早く進めるといふ趣旨でしようか、
それとも基本計画路線を着工すべきという趣
旨……。

○鉢呂吉雄君 前段の方です。

○国務大臣(石井啓一君) 前段の方ですか。

整備計画路線につきましては、ちよつと今、年
次を失念をいたしました。政府・与党におい
て、今着工している三区間について完成時期の前
倒しをやったところでございます。いろんな財源
の工夫もしながらそういう前倒しの決定をしたと
ころでございまして、まずはその目標を着実に
達成をするということが我々の責務だといふ
に考えております。

○鉢呂吉雄君 九月の二十六日の安倍総理の所信

演説で、安倍内閣は地方創生の未来に大胆に投資
してまいりますということで、財政投融資を活用し
て整備新幹線の整備も加速してまいりますと、加速
してまいりますと高らかに訴えました。

八千二百七十九億円の財投を既存の整備新幹線
の三区間に投入する、これは何に使われるんです
か。大臣、御答弁願います。

○国務大臣(石井啓一君) 今回、今委員が御紹介
いただいたように、八千二百七十九億円、整備新
幹線に財投を投入するわけでございますけれども
も、これは、そもそも建設資金の確保のために行
うとしておりました将来開業線区の貸付料の前倒
し活用、この分を財投の長期、固定、低利の融資
に置き換えるということによりまして、借入金の
金利負担を縮減し、その整備をより着実に推進す
るものでございます。

○鉢呂吉雄君 もう既にスキームはあって、民間
資金等を鉄道・運輸機構が借りるものを財投、政
府系の資金に借り換える。私の方で時間がありま
せんので答えませうけれども、本当の微々たるもの
であります。

国交大臣は、今、着実にといふふうに述べまし
た。実際は、大臣は、整備新幹線について開業効
果を早期に発揮させるために、こういうふう
に委員会の所信でも述べておるわけですが、
事務当局に聞きまして、これは金利等の軽減で
あって、建設の単価が上がるかも分からない、
あるいは次の北陸新幹線のための資金というよう
な事務段階の答えでございました。

これは、大臣、効果は本当に限定的ではあり
ません。所信で、開業効果を早期に発揮させる
ためと。総理は、先ほど言いましたように、整備
を加速すると、加速すると言っているんです。
じゃ、何年早期に開業する効果が出てくるん
です。何年、今例えば北海道は十四年です、前倒し
されて。

私は、八千二百七十九億円をそのまま、リニア
モーターカーの三兆円のようにそのまま建設工
事、これに充てれば三年はこれは更に前倒しでき

ると。やっぱりそのぐらいの早期発揮というものを
整備新幹線に求められておるのではないかと。与
党の申合せ、必ずあります。この辺の十分な論議
が、私は新聞報道でしか分かりませんけれども、
出てきていない。

今、低金利時代です。民間よりはそれはどのぐ
らい金利が安くなるのか。一%です、一%です。
今、低金利時代です。財投八千二百七十九億円を
新たなこの整備に振り向けると。こういう中で、
二、三年は最低でも全体的に、九州の佐賀、長崎
まで行く長崎路線や北陸新幹線を含めて、私はこ
れを前倒し更にできると。大臣のやっぱりこれ決
断が必要ですよ。単なる今スキームにある、既存
の民間の金利よりは確かに安くなりますけれども、
も、もっと効果を早期に発現させるための大臣の
決断がリニアのように八年前倒しにできるんです
よ。これが私は必要だと思っておりますが、いかがで
すか。

○国務大臣(石井啓一君) 現在建設中の整備新幹
線の三区間につきましては、それぞれ技術的な課
題、あるいは工学的な課題がございまして、私が
決断をすれば建設期間が短くなるというものでは
ございません。ただ、工期短縮を望む地元の要望
の声もございまして、国土交通省といたしまし
ては、一日も早い開業が可能になるよう最大限努
力をしていきたいと思っております。

○鉢呂吉雄君 総理大臣は、地方創生のために未
来に投資する、先ほど質問された自民党さんのと
おりです。未来の地方に大胆に投資するために整
備新幹線も財投を使って加速してまいりますと、こ
う述べているんです。大臣の所信表明の文言は、
整備新幹線の整備の促進を図っています。文言、
ダウンしています。事務当局が慌て作り直した
というふうには聞いていますけれども、これ幸い
に官邸主導でこういう華々しい言葉をつくって表
明して、そして国土交通省が妥協なところに変え
ていく。

私は、言葉はどうでもいいんです。だけれど
も、大臣の決断があれば、八千二百七十九億円、

そんな技術的な形ではありません。みんな財源がなくてこの間なかなか整備が進んでこられない。八千二百億を新たに付け加えるんなら、後で貸付料は平成四十五年以降も入ってくるわけですから。これ、何年ですか、償還は。大変なあれですよ、償還の期限は二十八年償還なんです、二十八年償還。据置きは二通りありますけれども。北陸とそして長崎、そして北海道と、二通りの整備区間を設けて、開業始めて二十八年後にこの償還期限を設けると。

ですから、私はそういったものも含めて、大臣、ここで決断はしなくてもいいですけども、やっぱり一年でも早くやるという形を早急に検討すべきだ。単に既存の今でも安い一・五ぐらいのやつを〇・五ぐらいの金利にするだけでいいんです。こんな華々しく総理が加速化するなんていうことを言っていて、中身は本当に何にもないと、こういうことであつてはならないと思えますから、新たな建設のお金として使おうと。これを是非政権としても検討をして実行していただきたいと思えます。

○国務大臣(石井啓一君) 私の認識では、現在建設中の整備新幹線の三区間については、この工期というのは事業量で制約があるわけではなくて、技術的な課題、あるいは工学的な課題でコントロールされているというふうに認識をしてございます。

したがって、年単位で短縮するというのはなかなか難しいとは思いますが、先ほど申し上げたように、地元からも大変早い、早期の完成の御要望もございまして、一日も早い開業が可能となるよう努力をしていきたいと思っております。

○鉢呂吉雄君 これ、安倍総理は肝煎りで経済対策を、そしてリニアと同じように加速すると明言されたんです。今、大臣、そんなことを聞くんなら、この文言、総理大臣に取消しをさせてくださいよ。やっぱり大臣や総理大臣が言ったその方向で、加速の、ちゃんと言葉どおりの実を上げる財投の使い方にしていきたい。

再度答弁願います。

○国務大臣(石井啓一君) 整備新幹線三区間の一日も早い開業が可能となるよう努力をしてまいります。

○鉢呂吉雄君 それでは、リニアの話聞いてみると、もう遠い我々北海道にしてみたら、五百キロのスピードの鉄道、そういった状況の話が雲の上のような状況であります。北海道は度重なる台風で、しかも赤字路線で、廃止のその発表を秋口にするかという状況で、前回も大臣に御答弁を願ったところでございます。

もう少し具体的なものと思いましたが、時間がなくなりまして、前回、菅官房長官を是非この場にとりこめてありましたが、なかなかさういう方向でもないようであります。時間もたちましたから、菅官房長官は、JR北海道、地域の足であり、農林水産業にとつても極めて大事な鉄道であるので、従来の対応策の枠を超える形で支援していきたいと、こう札幌で述べました。

石井大臣は、私、二、三回答弁求めましたけれども、災害復旧事業費補助制度を最大限活用することを始め必要な支援について検討するという御答弁でした。改めて、官房長官の枠を超えるという形で御支援をいただけるかどうか、お願いを申し上げます。

○国務大臣(石井啓一君) 今般のJR北海道の災害復旧についてでございますが、国土交通省といましては、災害に強い鉄道が構築されるというのを念頭に置きながら、被災した施設の早期復旧に向けて、鉄道軌道整備法に基づく災害復旧事業費補助制度を最大限活用することを始め、必要な支援について検討してまいりたいと考えております。

なお、官房長官とは平素から観光政策や交通政策についてお互いによく相談をして意思疎通をしておりますところでございますので、官房長官との発言の内容にそこはございませんかと考えております。

○鉢呂吉雄君 前回、台風被害の根室線、南富良野―新得間、これについては、まさにこの調査自

体もできないという形で、来年春季以降の着工になると、こういう形で大臣の御答弁もございまして、このように理解をしてよろしいかどうか、改めて根室線の新得―南富良野間について御答弁を願いたいと思っております。

○国務大臣(石井啓一君) JR北海道の根室線の新得駅―芽室駅間及び石勝線のトマム駅―新得駅間では、三か所の橋梁が流失するなどの大きな被害が発生をいたしました。このうち、根室線の東鹿越駅から新得駅間につきましては、被災状況が甚大であり、工事着手が早くとも来年春季以降となる予定と聞いております。

○鉢呂吉雄君 前回の大臣の答弁は、新得の現地も訪問して、まずは被災した施設の早期復旧をすることを明言をされたわけでございます。

私なぜお聞きしたかといいますが、その前に、先ほど言ったように、JR北海道は秋口に赤字路線について廃止あるいはまた地方自治体と協議をする、この路線を発表すると、こういう形で言われております。まだ発表されていない中で、NHKを始めとして各北海道のマスコミはこの詳細な当該する路線を発表すると、こういう事態で、道民の皆さんは非常に今、JR北海道は正式の発表がないにもかかわらず、もうこれが既定のような形で数週間前に発表されて、大変皆さん心配をされておるわけでありまして、質問する時間があります。

今大臣が言われたその線区についても廃止の路線としてNHK等も報道しておる、そういう区間でありまして、日高線も同じような形で、大臣は、台風の被害があるにもかかわらず、その復旧については言及を、やらないというふうな前回言いました。これは、やるんだということをはっきり言っていたらと思っております。

○国務大臣(石井啓一君) 根室線ですね。

○鉢呂吉雄君 はい、そうです。

○国務大臣(石井啓一君) 根室線の東鹿越―新得間につきましましては、先ほど申し上げたとおり、被災状況が甚大なため、工事着手が早くとも来年春季

以降となる予定というふうに聞いていらっしゃると思っております。

○鉢呂吉雄君 終わります。

○新妻秀規君 私からも、先ほど酒井先生も野田先生も言及されました博多での大規模な道路陥没事故、是非とも石井国土交通大臣には強力なリーダーシップを発揮していただいて、一日も早い徹底した原因究明、そしてまた水平展開をお願いしたいと思います。

それでは、質問に入ります。まず、JR東海への鉄道・運輸機構の関与についてお伺いをしたいと思います。

午前中の参考人質疑におきまして、杉山参考人より、事業主体であるJR東海と鉄道・運輸機構の間の適切な緊張関係が構築されることが望ましいとの意見表明がありました。今回、債権の管理という形で鉄道・運輸機構は具体的にどの程度、またどのような形でJR東海と関わるのか。例えば、法に規定はないんですけども、貸付金の使用状況についてJR東海に定期的な報告を行わせるようなことを想定しているのかどうか、奥田局長、お願いします。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

今回の財投措置におきましては、財投資金を貸し付けました後、機構が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貸付金の使用状況の確認を行いまして、円滑な工事の実施や償還確実性の確保を図ることといたしております。

具体的には、営業状況及び財務状況の確認を行いまして、JR東海におきまして財務上の懸念が発生していないか、また償還確実性が依然として確保されているかの確認、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を把握する、別途開設いたします資金管理口座の残高でありますとか実際のリニア工事に係る支出を突合し、支出の適切性の確認などを定期的に行うことといたしております。

また、仮に貸付期間中にJ R東海の財務状況が万一悪化したした場合等におきましては、担保を設定する旨を貸付時の約定において定める、そういったことをすることとしたしております。

○新妻秀規君 今局長がおっしゃったように、しっかりとモニタリングを継続していただきたいと思っております。

次に、建設に要する費用の中身についてお伺いしたいと思います。

融資は建設に要する費用に充当されますが、具体的にはどのような費用がそれに該当するのでしょうか。融資額は非常に巨額であります。なので、このような細部についてあらかじめ明示をし、限定しておく必要があるのではないのでしょうか。局長、お願いします。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

今回の財投措置は、品川一名古屋間の工事に充てるために調達が必要と見込まれます三兆円について一括で貸付けを行うことで全線開業の前倒しを図るというものでございます。

品川一名古屋間の工事に要する費用として具体的に貸付けの対象となる費用につきましては、基本的には、平成二十六年十月十七日に認可をいたしました中央新幹線品川一名古屋間工事実施計画において、同計画認可時点における総工事費の見込額とされました約五兆五千二百三十五億円を所要資金として実施される中央新幹線の建設に要する支出に限定して貸付けが行われるものと認識をいたしております。なお、この内容につきましては、法案の成立後、貸付時の約定において規定されることとなっております。

○新妻秀規君 では、その約定の中でこういうような細かいことまで規定されるということでしょうか。

○政府参考人(奥田哲也君) 中央新幹線品川一名古屋間工事実施計画において定められております項目、項目がございまして、例えばその項目としては用地費、路盤費、橋梁費、隧道費、

軌道費と様々な項目ございますので、そういった事業の実施に充てる経費ということを、その趣旨を定めるということでございます。

○新妻秀規君 続きまして、追加の支援の可能性について伺いたいと思っております。

J R東海の経営環境の悪化、例えば東海地震の発生によって経営が悪化した場合など、若しくは資材や人件費が高騰したことによって工事費の大幅な増加があった場合などは、追加の支援を行うことは可能なか、これも局長、お願いします。

○政府参考人(奥田哲也君) 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おきまして、J R東海の事業遂行能力等を総合的に勘案いたしました結果、J R東海が建設主体、営業主体として適当とされまして指名されたものでございまして、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ところでございます。

今回の貸付措置は、品川一名古屋間の工事に充てるために調達が必要と見込まれる三兆円について、財投の長期、固定、低利の貸付けを行うことにより八年間の経営体力回復期間をなくしまして、品川一名古屋間開業後連続して名古屋一大阪間の工事に速やかに着手することで最大八年間の全線開業の前倒しを図るものでございます。

今回の一部改正法により追加されます貸付業務に係る規定では、中央新幹線の速やかな建設を図るため建設資金の一部を貸し付けるとされております。法律上はこの範囲内であれば追加の貸付けは可能というふうに考えられます。

しかしながら、経営状況の悪化でありますとか、仮に東海地震などの大災害によりまして一時的な収入の低下や設備投資費用の増加などの想定外の事態が生じた場合には、東海道新幹線の安定的な収益力を踏まえれば、債務残高を一定の水準に抑制しながら投資のタイミングを適切に判断することにより、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と考えられます。

また、万一、工事費の増加が見込まれる場合におきましては、J R東海は、中央新幹線の工事全体について一層のコストダウンに取り組みますとともに、毎年の経営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という旨聞いております。なお、現時点においてこの工事費の増加が予想される状況が生じているということは伺っておりません。

したがって、国土交通省といたしましては、全線開業の最大八年前倒しのために必要な財投の貸付額としては今回の三兆円に足りるというふうに考えております。

○新妻秀規君 つまり、追加の融資はしない、可能ではないということなんでしょうか。

○政府参考人(奥田哲也君) 今回の貸付けの目的でありまして全線開業最大八年前倒しのために三兆円という貸付けでございますが、そういった貸付けを行うときの前提であります健全経営なり事業の円滑な進捗ということに現在特段の支障もございませんので、今のところそういったことは想定していませんのでございまして。

○新妻秀規君 続いて、環境への影響についてお伺いしたいと思います。

まず、環境大臣政務官の比嘉政務官にお伺いをしたいと思います。

この点については先ほど酒井先生も触れられていらつやいました。既に末松副大臣からも御答弁いただいておりますが、重要な話なのでもう一回取り上げたいと思っております。

J R東海が提出されました中央新幹線、東京と名古屋の間の環境影響評価書に対して環境大臣は平成二十六年の六月に意見を發出しております。大気環境、水環境、土壌環境、動物・植物・生態系、人と自然の触れ合い、廃棄物、また温室効果ガスなど、あらゆる環境側面についての懸念が示されておりました。国土交通省に対して事業者であるJ R東海への指導を求め、こういう文書です。リニア中央新幹線は大規模な土地の改変を伴います。そのため環境への影響は避けることはできません。この意見書に示された取組を国交省

が事業者に遵守させることで影響を低く抑えることが可能になると考えます。午前中の参考人質疑でもこの関係への大変大きな懸念が示されました。

環境省に伺います。どのようにしてこの意見書での要望、フォローしていかれるのでしょうか。政務官、お願いします。

○大臣政務官(比嘉奈津美君) リニア中央新幹線事業は、その事業の規模の大きさから相当な環境負担が発生する懸念があると認識しており、環境大臣意見の中で事業者に対し十分な環境保全措置を講じるように求めております。また、所管の国土交通大臣に対しては、事業者が十分な環境対策を講じることに伴って本事業に係る環境の保全について適切な配慮がなされるよう、事業者に対する適切な指導を行うことを述べております。

また、環境大臣意見の中で指摘したこれらの点を踏まえ、環境省としても、所管省庁である国土交通省により、適切な指導がなされるよう、国土交通省と連携しつつ注視してまいりたいと考えております。

○新妻秀規君 今政務官おっしゃったように、本間に国交省と綿密に連携を取って、事業の環境への影響ではもう本間に厳しくモニタリングしていただきたいと思います。是非ともよろしくお願いたします。

続きまして、同じことを国交省に伺いたい、これ大臣に伺います。

中央新幹線、先ほどの東京と名古屋の間の環境影響評価書及びさきの環境大臣意見を受けまして、国土交通大臣、当時の太田大臣は平成二十六年の七月に意見を事業者であるJ R東海に対して發出しております。

搬時の環境負荷低減、そして磁界に対する丁寧な説明を事業者に求めています。この意見書にはさきの環境大臣意見が別紙として添付をされています。

ここで、大臣に伺います。どのようにしてこの国土交通大臣の意見及び別紙として添付された環境大臣意見を事業者に対しフォローしていくのか、大臣、お願いします。

○国務大臣(石井啓一君) 中央新幹線は極めて大規模な事業であり、トンネルの掘削に伴う建設発生土が多いことや、その運搬に伴う生活環境や自然環境への影響、事業に伴う水環境への影響等、多岐にわたる分野での影響が指摘をされております。

このため、平成二十六年六月に国土交通大臣に提出された環境大臣意見を踏まえまして平成二十六年七月にJR東海に対して述べた環境影響評価書に対する国土交通大臣意見では、JR東海に対して、環境大臣意見で示された措置を講じ、環境保全への適切な配慮を求めるとともに、国土交通省も独自の観点から、今委員が御指摘をいただいた八項目の措置を講じるよう求めたところであります。

また、平成二十六年十月の工実施計画の認可の際にも、当時の太田国土交通大臣からJR東海社長に対して、地域の理解と協力の獲得、環境の保全の措置、安全かつ確実な施工の三点を求めました。

リニア中央新幹線の工事につきましては、今後本格化していくことを踏まえまして、国土交通省といたしましては、今後の進捗状況についてJR東海から適宜報告を受けるとともに、環境影響評価書に記載された措置の実施状況を確認するなど、環境保全の措置が着実に実施されるようJR東海を指導監督してまいりたいと存じます。

○新妻秀規君 午前中の参考人質疑では、今大臣がおっしゃる取組が不十分なんじゃないかと、こんな指摘もありましたので、報告を受けるだけじゃなくて、しっかりと国土交通省からもそうし

た取組を促すように、是非ともしつかりしたモニタリングをお願いしたいと思います。

続きまして、戦略的な地域づくりの重要性について務台政務官に伺いたいと思います。

平成二十三年の五月の国交省の下に設置された交通政策審議会の答申には、附帯意見でこのような意見がございました。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、地域の活性化をもたらす可能性のある一方、更なる東京一極集中を招く可能性も有している、新幹線の沿線地域は、中央新幹線が開業すれば地域が活性化するという発想に立つのではなく、中央新幹線が開業を見据え、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、地域独自の魅力を発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、こういう指摘でした。今日は午前中の参考人質疑でも、東京一極集中への懸念ということが表明されました。

ここで、務台政務官に伺います。地方創生を進めていく上で、この大変重要な指摘をどのように地方の発展につなげていくのか、リニア効果を見据えた地方創生、地域づくりをどのように進めていくのか、御答弁をお願いします。

○大臣政務官(務台俊介君) 議員御指摘のとおり、中央新幹線が開業すれば地域が活性化するという言わば待ちの発想に立つのではなく、中央新幹線が開業を見据え、地域独自の魅力を発揮する地域づくりを自ら戦略的に実施していくことが極めて重要だと考えております。

このため、国としては、まち・ひと・しごと創生総合戦略を策定し、東京一極集中の是正等に向けた政策パッケージを整えるとともに、地方自治体に対して、情報、人材、財政面からの支援を展開してきたところでございます。

一方、地方におきましては、地方の総合戦略の策定はほぼ完了し、本格的な事業展開に取り組み段階に入っているところだと理解しております。今後、国としては、地域独自の魅力を発揮す

る地域づくりが戦略的に実施されるように、各地方公共団体による主体的な取組を、地方創生推進交付金を始めあらゆる手段によって総合的に支援してまいりたいと思っております。また、事業の実施に当たっては、KPIの設定、あるいはPDCAサイクルの仕組みというものを活用すること、効率的、効果的に事業が進むように促してまいりたいと考えております。

○新妻秀規君 今の地方版総合戦略の中で、KPIというお話がありました。そのKPIがしっかりと達成されているかどうかをちゃんとモニターして、また必要に応じて地方公共団体と連携を取って、本当にその地域が発展するように是非とも連携を深めていただきたいと思います。

技術開発について伺いたいと思います。まず、コストダウンの取組と研究開発の推進について伺いたいと思います。これは奥田局長に伺います。

先ほどの答申、平成二十三年の五月の国交省の下に設置された交通政策審議会の答申の附帯意見でこのような指摘もございました。技術開発等によるコストダウンは、多額である整備費用を低減させ、ひいては大阪への開業を早めることにもつながるため、また、超電導リニア方式の国際競争上の優位性の確保のためにも極めて重要であり、国等においてもコストダウンのための技術開発の支援などを行うことが重要である、こういう指摘もございました。

現状でのコストダウンの取組状況とその具体的な効果はどうでしょうか。また、国はどのようにしてコストダウンのための技術開発の支援を行っているのでしょうか。また、今日のリニア技術、これは一九六二年、昭和三十七年から研究が始められて、半世紀にわたる積み重ねが花開いたもの、このように承知をしております。今後この鉄道の研究開発、推進していくことは極めて重要と思いますが、国としてどのように支援していくのでしょうか。局長、お願いします。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

御指摘の技術開発につきましては、現在、JR東海におきまして、山梨リニア実験線において、電波を用いた位置検知システムでありますとか、営業走行中の車両からリアルタイムで車両や地上設備のデータを取得して効率的なメンテナンスを行うシステムなど、超電導リニアのメンテナンスコスト等の削減に向けた技術開発を進めております。

なお、お尋ねがありました具体的なコストダウンの効果という点につきましては、将来の営業線における保守体系がまだ明らかでないため、現時点では定量的なものは未定ということになっております。恐縮でございます。

また、国土交通省では、中長期的な観点から、メンテナンスコストの削減に資する高温超電導磁石の技術開発に対して助成措置を行っております。さらに、先生御指摘のとおり、従来から国土交通省では、より幅広い観点から技術支援を行うというところは大事であるというふうに思っております。早期地震検知システムでありますとか新しいタイプのホームドアなど安全性の向上に資する技術開発でありますとか、蓄電池を活用いたしました省エネ型車両など環境性能の向上に資する技術開発等に対しまして助成措置を講じているところでありまして、引き続き、我が国の鉄道の更なる発展に向けた技術開発支援を進めていきたいというふうに思っております。

○新妻秀規君 是非今局長がおっしゃった支援を継続していただきたいと思っております。それが、酒井先生が先ほど触れられました質の高いインフラの海外展開にもつながると思っております。是非とも積極的な支援をお願いしたいと思います。

次に、同じ技術の面なんですけれども、鉄道・運輸機構の技術力の活用について伺いたいと思っております。

同じ答申にはこのような指摘もありました。鉄道・運輸機構は、新幹線鉄道整備を含め我が国で最も鉄道建設の経験が蓄積されている機関であ

り、中央新幹線のように大規模な鉄道整備を円滑に進めるためにはその協力が不可欠である、建設主体としてはJR東海が適当であるが、鉄道施設の整備における鉄道・運輸機構の技術力等が積極的に活用されるべきである、こういう指摘でございました。

リニア中央新幹線の整備において、鉄道・運輸機構の技術力がどのように生かされていくのか、局長、御答弁をお願いします。
○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

平成二十三年五月の交通政策審議会答申の附帯意見におきまして、今先生から御紹介いただきましたような指摘がなされたところでございます。

このことも踏まえまして、JR東海は、品川―名古屋間二百八十六キロのうちの一部区間、合計五十八キロの土木工事につきまして、上越新幹線清水トンネルなど山岳トンネル工事でありまして、山梨実験線の建設などの経験が蓄積をされておりまして、鉄道・運輸機構が工事を実施する区間を中心に、用地関係業務についても同じく委託をしているというところでございます。

このように、整備新幹線の建設等で培いました機構の技術力や用地取得のノウハウを活用して中央新幹線の円滑な整備を図るということにいたしておるところでございます。
○新妻秀規君 引き続き、技術開発について伺いたいと思います。

今、山梨実験線で具体的にどのような試験をされているのか、またその進捗状況はどうか、局長、またお願いします。
○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

JR東海及び鉄道総研によりまして、平成九年から先行区間十八・四キロで走行試験を開始いたしました山梨リニア実験線でございますが、平成二十五年に全線を四十一・八キロに延伸した上で、現在まで累積走行距離約百八十万キロを走行

するなど様々な走行試験を行ってまいりました。この間、平成二十一年には学識経験者で構成されます超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会におきまして、超高速大量輸送システムとして運用面も含めた実用化の技術の確立の見通しが得られたとの評価を受けるとともに、昨年四月には最高時速六百三キロを達成いたしました。世界記録を更新したところでございます。

現在では、引き続き、長期耐久性の検証のための走行試験を行いながら更なる環境性能の向上に向けて、ガスタービンを用いず非接触で車内に電力を供給する誘導集電システムやメンテナンスコスト削減のための位置検知システムなどの検証が行われているというところでございます。

○新妻秀規君 最後の質問になります。国際拠点空港との結節性強化について伺います。
さきの答申の附帯意見ではこのような指摘もありました。中央新幹線の整備により三大都市圏が約一時間で結ばれる効果を最大限活用し、今後、我が国の国際競争力を維持向上させるためには、三大都市圏における中央新幹線の駅と国際拠点空港の間のアクセスの利便性を十分に確保することが極めて重要である、こういう指摘です。

成田、羽田、セントレア、関空などの国際拠点空港と中央新幹線の駅とのアクセス利便性の確保について、今どのような検討が進められているのか、最後また、局長、お願いします。
○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

先生御指摘のとおり、三大都市圏におけますリニア中央新幹線の駅と国際拠点空港との間のアクセスの利便性を十分に確保することの重要性は、交通政策審議会答申でもその附帯意見で指摘されておりまして、我が国の国際競争力維持向上の観点から大変重要な視点であるというふうに考えております。

このような観点を踏まえまして、各地域で国際拠点空港とのアクセス強化に向けたプロジェクトが検討されており、具体的には、本年四月の

交通政策審議会答申、東京圏における今後の都市鉄道のあり方について記載されました成田空港と品川駅とを結ぶ都心直結線の建設でありますとか、羽田空港アクセス線との乗換え円滑化に向けた品川駅の改良について調査、検討が進められておりますほか、名古屋市や鉄道事業者などによりまして、中部国際空港アクセス線の乗換え円滑化を図ることを目的といたしました名古屋駅の改良について検討が進められておりまして、さらに関西国際空港と大阪都心部、新大阪駅方面とを結ぶななわ筋線の建設についても、大阪府や大阪市、鉄道事業者によって検討が進められております。

国土交通省といたしましては、地域におけるこのような検討状況を踏まえながら、必要に応じて各プロジェクトにおける議論に参画をさせていただきまして事業スキーム等について専門的な観点からアドバイスを行うとともに、事業化に当たりましてどのような支援が可能か検討するなど、リニア中央新幹線と国際拠点空港とのアクセス強化の取組を推進してまいりたいというふうに考えております。

○新妻秀規君 今、設計で全てが決まってしまうと思うので、しっかりと連携取って、アクセス利便性が最大になるようにお願いをしたいと思っております。
以上です。ありがとうございます。

○山添拓君 日本共産党の山添拓です。
今回の法案は、JR東海が全額自己負担で建設するとしてきたリニア中央新幹線に対して、財政投融資という形で三兆円もの公金を投入するものがありますけれども、融資を行うからには事業の採算性は重大な問題だと考えます。返済の確実性に直接結び付く問題であるからであります。その採算性について、二〇一三年の九月に、JR東海の当時の社長である山田佳臣氏がリニアだけでは絶対にはいれないと述べていると。この委員会でも再三指摘をされておりますが。

大臣に伺いますが、事業者であるJR東海の社長がどのように述べているのはなぜだとお考えでしょうか。
○国務大臣(石井啓一君) JR東海がリニア中央新幹線だけでは採算が取れないと発言したことは承知しております。JR東海からは、この発言の趣旨というのは、この中央新幹線開業に伴う増収ですね、増収だけで中央新幹線の建設資金を回収できないという意味であるというふうに聞いております。

いずれにいたしましても、国土交通省といたしましては、交通政策審議会において、JR東海の会社全体としての採算性、これは東海道新幹線また在来線それからリニア中央新幹線、そういったJR東海の会社全体としての採算性等を確認をして、事業遂行能力が検証されたものと考えているところでございます。

○山添拓君 JR東海に確認をした上でということと、そのような趣旨で社長が発言したということとを国交省としても把握しているということだと伺います。

リニア計画、おっしゃったとおり、予定額で九兆三百億もの建設費、借金の返済と金利の負担があり、開業後は東海道新幹線に加えてこのリニアの維持運営費あるいは設備更新費などを負担していくこととなります。リニア単独ではこれらを賄うことができない、ペイしないということにほかならないと思っております。事業者が赤字と考えている事業に財政投融資で公金を投入することになる、この問題をまず指摘したいと思っております。

資料の一を御覧いただきたいと思っております。
JR東海は、二〇一〇年の五月にリニア開業後の収入想定を発表しています。同社の想定では、リニアの開業によってどうなるかとされているのか、またその収入予想はどのように導き出しているのか、簡潔に御説明いただけますか。
○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

お尋ねのJR東海作成のリニア中央新幹線の収

入につきましては、名古屋開業前までのJR東海全体の収入を平成十八年度から二十二年度の五年間の平均並みで推移するとの仮定を置いた上で、リニア中央新幹線と東海道新幹線による運輸収入の合計が、名古屋開業後一〇%増、大阪開業後一五%増となるものと想定されており、その結果、この二千七百二十億円という増収という結果になっております。

開業後に収入の増加を生む具体的な要因といいたしましては、航空旅客からの転移、東海道新幹線から中央新幹線への転移、高速道路からの転移、誘発効果による新規需要増加などが想定をされております。

なお、交通政策審議会の議論におきまして、経済成長率ゼロ%という最も慎重な需要予測を用いて行った政府の試算との比較によりまして、この収入想定は慎重な見通しに基づくものと評価をされているところでございます。

○山添拓君 確認しますけれども、このJR東海の試算の方法というのは、リニアが開業すればどのぐらいの需要が起きるか、リニアに何人ぐらいの人が乗るか、あるいは東海道新幹線にどれぐらいの人が乗るか、こういう想定ではなくて、まず収入を、名古屋開業で一・一倍、さらに大阪開業で一・一五倍、こういう試算をした上でやっている、こういう収入を先に想定したものだということは何でつよろしいでしょうか。

○政府参考人(奥田哲也君) JR東海が行いましたこの収入想定につきましては、いわゆるモデル推計等による需要の予測値によらず、収入実績の推移でありますとか主要な競合相手であります航空機との競争の実績を踏まえて彼らなりの見積りをしたというふうな承知をいたしております。

○山添拓君 今、彼らなりの見積りというふうに表示をされましたけれども、まさに独自の方法で、実績を踏まえて収入はこれぐらいになるだろうと、言わば収入の期待値をここに定めた、それを基に収入額を定めたものだ。その収入ならこれぐらい乗るだろうというふうな逆算したもので

にすぎないと。私は極めていいかげんなものだと思いますが、ともかく、御覧いただければ分かりますとおり、二千七百二十億円、全社で増収するというふうな考えていることがお分かりいただけたらと思います。

次に、資料の二を御覧ください。JR東海が二〇〇九年十二月に国交省に提出した調査結果では、リニア中央新幹線の維持運営費、これは南アルプスルート、超電導リニアの方を見ていただくんですが、維持運営費は年間三十八億円、設備更新費は五十年間の累計を一年当たり換算しますと年間一千二百九十億円、合わせて少なくとも年間四千二百九十億円掛かるとして

います。先ほど御覧いただいたとおり、リニアを走らせることによる増収は二千七百二十億と見積もっている。リニアによって増える支出は少なくとも四千二百九十億円。リニアはJRにとっては減益となるものじゃないかと。

大臣に伺いますが、それでも償還確実性があると言えるのでしょうか。リニア単体での収支をどのように想定しているのか、お答えいただけますか。

○国務大臣(石井啓一君) 交通政策審議会におきましてJR東海の財務的な事業遂行能力の検証を行った際には、先ほど申し上げた会社全体としての採算性等を確認をし、事業遂行能力を検証したところでありまして、個別路線単独の収支の検証は行われておりません。

この際、JR東海の収入については、経済成長率ゼロ%の場合の需要予測を基に、リニア中央新幹線及び東海道新幹線それぞれの二〇四五年次の収入見込額を試算しており、リニア中央新幹線は八千二百億円と試算をされております。

一方、JR東海の支出については、当時、JR東海から提供されたデータにリニア中央新幹線に係る支出のみが整理されたデータはなく、JR東海に確認したところ、それぞれの路線ごとに整理することは困難と聞いております。

今委員が御紹介いただいたように、平成二十一年度の中央新幹線調査報告書においては、南アルプスルートにおける超電導リニア方式での維持運営費及び設備更新費として年間四千二百九十億円の試算が示されておりますけれども、これらの費用には間接部門等の共通経費は算入されておらず、この共通経費をリニア中央新幹線、東海道新幹線、在来線ごとに切り分けることは困難と聞いてございます。

このため、国土交通省としては、リニア中央新幹線単独の収支について責任を持ってお答えすることは困難であると考えているところでござい

○山添拓君 いろいろおっしゃいましたけれども、結局リニア単独での収支がないということなんでしょうね。これは私は驚くべきことだと思えます。三兆円もの投資を行うのに、そしてまた、先ほどおっしゃったとおり、JR東海の社長も自らペイしないというふうな発言していることもありながら、事業自体の採算性を確認していないと。もうこれは余りにもずさんだというふうに思えます。

そこで次に、資料の三を御覧いただきます。東海道新幹線の現在の輸送需要量は、この資料でいいますと①なんです、二〇〇五年時点、四百四十二億人キロとされております。交通政策審議会の需要予測によれば、リニアの全線開業後、リニアと東海道を合わせた輸送需要量は六百六十一億人キロ、③の数字です。約一・五倍となる。過剰な予測だと思えますけれども、そのうちリニアが四百八億人キロ、東海道が二百五十四億人キロとしております。東海道新幹線のみを見れば、現在の四百四十二億人キロから二百五十四億人キロへ、五七%になると。JR東海の子測はそれよりも少なく合計五百二十九億人キロです、④です。現状の一・二倍。

JR東海はリニアと東海道それぞれの需要予測を示しておりますので、合算のものしかありません。仮に、先ほどの交通政策審議会の数字、四

百八対二百五十四、この数字に依ってこの比率でリニアと東海道を割り振りますと、⑤にありますとおり、リニア三百二十八対東海道二百一となり、東海道は四百四十二から二百一へ、現状の半分です。

政府はこの間、財投による三兆円の償還確実性について、収益力の高い東海道新幹線と一体経営だから経営的に安定するのだ、こう言ってきたところ、その東海道新幹線には現在の半分しか乗らなくなる、こういう試算が示されているわけです。東京から名古屋や大阪、あるいはその先への長距離の利用者というのはリニアに移ってしまいますので、運賃の収入は下がるわけです。

しかし、東海道新幹線も維持運営費やあるいは設備更新費は引き続き掛かることとなります。東海道新幹線の収益力、著しく低下することになり、リニアの赤字を補填するだけの収益力は持続しない、このことは明らかではないかと思えます。

大臣に伺いますが、リニアの全線開業後の東海道新幹線の収支についてどのように試算をされているでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 先ほど、リニア中央新幹線の単独の収支については責任を持ってお答えすることは困難というふうな申し上げましたが、東海道新幹線単独の収支につきましても、先ほど申し上げた理由、同じ理由から、国土交通省として責任を持って回答することは困難であると考えております。

なお、交通政策審議会での議論におきましてJR東海全体としての採算性等を確認をしております、JR東海にリニア中央新幹線に関する事業遂行能力があることは検証されていると考えているところでございます。

○山添拓君 収益力の高い東海道新幹線と一体経営だから経営が安定すると言いつながら、その東海道新幹線の収支について何の根拠もない、ということではないかと思えます。

今、一体で、全体で見れば収支は大丈夫なんだというところをおっしゃいました。先ほど、リニア

新幹線の収入については八千二百億というふう
に想定をされていると御説明あつたと思ひます。全
社的な収入額は幾らなのか、幾らと想定している
のか。そこから今御説明いただいたリニアの収入
額を差し引けば東海道新幹線のおよその収入額
というの御説明いただけるのではないかと思ひ
ますが、大臣、いかがでしょうか。

○政府参考人(奥田哲也君) 交通政策審議会の財
務的検証におきまして私どもでいたしました検証
の中では、二〇四六年、大阪開業後の営業収益一
兆四千六百七十億ということになっております
で、その八千二百億を差し引きました額が御指摘
の額になるということかと思ひます。

○山添拓君 大体六千億ぐらいを見込んでい
るということになるでしょうか。

ここにJR東海の昨年度の損益計算書がありま
す。そこでは、営業に掛かっている費用、七千九
百億というふうにあります。JR東海というの
は、九割が東海道新幹線によって収入を得ていま
すし、営業の費用も同様に掛かっておりますか
ら、基本的にはこれぐらいの額が今後も掛かり続
けると。リニアの開業後も掛かっていくというこ
とになります。

今、収入が大体六千億ぐらいになると、東海道
新幹線の収入がですね。ところが、現在既に八千
億近く東海道新幹線を運営するために営業費が掛
かっている。東海道新幹線の方がむしろ赤字にな
るんじゃないですか。この点はいかがでし
ょうか。

○政府参考人(奥田哲也君) 先ほど大臣からも答
弁させていただきましたけれども、それぞれ新幹
線単体での収支は、収入は見積もれるものの費用
が見積もれませんのでお答えすることはできません
が、ある申し上げておきますと、交通政策
審議会では、リニアと東海道新幹線合わせて健全
経営を保ちつつリニア事業は推進できるというこ
とにされております。

○山添拓君 ですから、一体経営だから安全なの
だ、安定経営なのだということの根拠は、リニア

の方についても東海道新幹線の方についても何ら
示されていないんですよ。リニアは単体で収支が
黒になるのか、あるいは東海道新幹線は単体でど
うなのか、こういうことを分析すればしてきていな
いということだ。

私が今御説明したとおり、東海道新幹線の収益
力が低下するというのは、これは間違いないこと
だと思ひます。人が乗らなくなるわけですから。
その中で三兆円の元本と金利を返済していくとい
うことになっていきます。国交省やJR東海の需
要予測は過剰なものだと私考えますけれども、仮
にそれによって利用者が増えるとしても、リニア
は赤字だと、これは東海の社長がそう言ってい
た。大臣もそれを確認された。東海道新幹線は利
用者が激減する。全体で減益となるのは避けられ
ないと言っていると思ひます。リニアと東海道新幹
線の一体的経営ゆえに経営が安定し、だから償還確
実性があるという、安倍首相以下この間答弁をさ
れてきましたが、そのことに根拠がないというこ
とははつきりしたのではないかと思ひます。そし
て、減益となる事業だからこそ、減益分を補填す
るために財政投融资投入するものと言わなければ
ならないと思ひます。

リニア新幹線につきましては……
○委員長(増子輝彦君) 山添拓君、時間が過ぎて
おりますので、まとめてください。

○山添拓君 はい、まとめます。
安全面、技術面、環境影響など問題が山積して
おり、この間の建設についての国民的な合意は
ないと考えます。ましてや、全額自己負担を公言
してきたJR東海に対し、さまざまな需要予測しか
行わず、まともな収支予測を行わない安定経
営から大丈夫だと吹聴し、経営支援ともいうべ
き三兆円もの財政投融资を行おうとしています。
JR東海による全額自己負担の前提が崩れた以
上、本来は整備計画決定あるいは工事実施計画の
認可も取り消すべきであり、公金の投入などもつ
てのほかであることを指摘して、質問を終わら
ないと思ひます。

○室井邦彦君 維新の会の室井邦彦です。
これだけの大事業、恐らく後にも先にもリニア
のような、鉄道業界、鉄道行政ではこのような大
事業がこれが最後かな、このような思いで聞いて
おりました。特に、今日は参考人質疑の中で私な
りにいるる感ずるものが新たにございました。
やはり、経済優先、国民の生活が豊かになるとい
うことは本当にすばらしいことでありまして、一
分一秒早く東京、大阪に行けるということもすば
らしい夢にもつながりますし、決して悪いこと
じゃありません、このように思っております。

しかし、そういう中で、間違いなく少なくとも
自然破壊、環境破壊はありきと、全くなくこの事
業が進むということはあり得ない、このように私
は感じております。苦渋の選択をしていかなく
ちゃいけないというふうな思いの中でお尋ねを
いたしますが、国立社会保障・人口問題研究所の
推計人口が二〇六〇年八千六百七十四万人にな
る、このような数値が出ております。ここで、こ
のような環境を背景に、大臣、この人口減少社会
における新幹線鉄道整備の今後の考え方の方向性
についてお聞かせいただけないでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 新幹線のみならず、鉄
道の計画をする際には将来需要を予測するわけで
ありますけれども、その際、今後の人口動向、動
態予測を基にして需要を予測するわけでございま
す。整備新幹線につきましては、今委員が御紹介
いただいた人口、将来的に人口が減少するという
中において整備効果があるという前提で整備を
しているところでございます。

○室井邦彦君 このリニアの安全対策、これはい
んなら角度から切り込んでお尋ねをしなくちゃい
けないわけですが、時間が限られておりま
すので、私なりに資料を二枚今日は提出をさせて
いただいております。
少し表現力に語弊があるかも知れませんが、
地雷の上にリニアが走っているのかなというよう
な感もあるわけでありまして、そして南海トラフ
が起きるといふことももう既に想定はされてお

ます。また、火山大国でもあります。こういう中
で、トンネルが七〇%以上を超える、そこで時速
五百キロのものが走ると。何両編成になってどう
なるかわかりませんが、五百人、六百人、千人近
い人たちが、老いも若きも子供もそれに乗車して
いると。そのときに事故が起きると、こう想定
した場合、この今時代、想定外のことが多々多く
起こっております。

当然、こういうことを質問するのはいかがなも
のかと思ひますが、こういう事態になったときに
国土交通省としてどう緊急停止をするというか、
五百キロのスピードで緊急停止というのは我々素
人では考えられませんが、どのようになっていくの
か。そういう状態と、地震等によってトンネルが
崩壊したときに、どういう状況を想定されて、そ
の長きのトンネルの中で五百人、千人近い老いも
若きも子供もどのように救出していくのか、その
辺のシミュレーションというか、どう想定されて
どう対応しようと考えておられるのか。

ここで言われてもなかなか難しいことであるか
も分かりませんが、少しでも安心感、そういうも
のをやはり持たなくちゃいけない、そういうところ
からお考え方を聞かせください。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。
鉄道構造物の整備に当たりましては、従来か
ら、阪神・淡路大震災でありますとか中越地震な
どにおけます被災状況を踏まえまして新たな対策
を講じ、さらに、その効果を検証しながら地震対
策に関する知見を深める取組を積み重ねてまいり
ました。また、それらの知見は、鉄道構造物の設
計施工の際に用いられます鉄道構造物等設計標
準・同解説に反映されておりまして、リニア中央
新幹線の工事に当たりましてJR東海はこれに
基づき地震に対する安全対策を講じることとして
いたします。

リニア中央新幹線を安全に緊急停止させるため
の措置として、JR東海は、沿線の地震計により
初期微動、いわゆるP波を検知いたしましたして、解

析

析の結果大きな地震波の到来が推定された場合、又は一定の大きさを超える地震波を検知した場合には、大きな地震波が来る前に列車の速度を低下させる早期地震警戒システムを中央新幹線でも導入することとしております。

さらに、中央新幹線で導入されます超電導リニア車両では、電力回生ブレーキ、ディスクブレーキ、さらには車両上部からブレーキ板を張り出す空気ブレーキを併用いたしまして、新幹線と同等の時間、九十秒以内で列車を非常停止させることが可能となっております。

あと、トンネル内等の事故につきましては、まず火災についてマニュアルがございますが、火災時には原則としてトンネルの外まで走行して停止をする。万一同トンネル内で停止した場合は、乗客は乗務員の誘導により最寄りの非常口を通って地上に避難をする。また、大深度地下トンネルの場合は、乗務員の誘導によりトンネル下部の安全な通路に移り、最寄りの非常口、立て坑から地上に出るなどの方針が示されておまして、JR東海はこれに基づいて避難対策を行うというふう

に承知をいたしております。
これから開業に向けて、そういった実際の避難のマニュアルでありますとかそういったことを、訓練を経た要員等を養成いたしまして、先生御懸念のようところに十分しつかり対応できるように東海が取り組んでまいりたいように促してまいりたいというふうに思っております。

○室井邦彦君 少し心配なので細かくなりますけれども、その乗務員が何人乗られてどうこうというのはいまだ先のことではしょうけれども、乗務員が事故によってそういう対応ができない場合もあるでしょうし、また、その長いトンネル、何百キロというトンネル、どれだけの長さでどうかというのは私は想像はできませんが、やはり、非常口と非常口と簡単におっしゃっているけれども、どれだけの非常口があるのか、これもこれからの、もう設計にはそういうものが既に入っているのかどうかは私に分かっておりませんけれども、

も、そういうところはどうか。

それと、もう一点、くどいようですがありますけれども、JR東海と国交省との連携、これをやっぱりしっかりとしていかなければいけないと思っておりますが、その点はいかかでしょうか。

○政府参考人(奥田哲也君) 避難坑の間隔、ちよつと手元に資料がございますが大深度地下トンネルの場合でございますが、大深度地下トンネルの場合の非常口は五キロ間隔で設けられるというふう聞いております。

あと、私どもとJR東海との連携ということでございますけれども、今後、トンネルにおけます安全対策、避難対策という具体的なものを具体的に講じていく中におきましては、様々な有識者を交えての検討等を行っていくわけでありまして、私どももその場にしっかりと参画をいたしまして、JR東海とともに連携図って取り組んでまいりたいというふうに思っております。

○室井邦彦君 是非その点はきめ細かく、五キロ間隔といたしても、実際たまたま五キロと五キロの間で、その間で事故が起きたらどうかというう、そういう不安もございまして、これからまたそういう機会もあるかと思っております。是非その点はしっかりと対応していただかないといかないというふうに思っております。

時間の関係上、もうちよつとスピードアップさせていただきますが、二枚目の資料で、我々日本維新の会はこのような法案を提出をさせていただいております。土砂に対する決め事をしていかないと、今後、このリニアの以前にこういう残土の置場に關していろんな事故も発生しているというところで、新たにこのような法案を提出をさせていただいております。

そこで、先ほどもどなたか議員が御質問されておりましたけれども、実際この残土という、どれだけの量になるのかということ、これは本当に想像する以上のものになるというふうにも思っているところでありまして、国交省としてリニアの建設発生土、この管理をどう徹底させよう

としておられるのか。また、その処理、置場に対してもどのように対応していこうとしておられるのか。末松副大臣がお答えいただけるようでありまして、是非、かなり質問をカットしておりまして、お答えの方はまともなものでないと思っておりますので、ひとつお願いをしたいと思います。

○副大臣(末松信介君) 室井先生御指摘の質問でありますけれども、リニア中央新幹線の工事におきましては、品川一名古屋間で五千六百八十万立方メートル建設発生土が生ずることが見込まれておりますので、これは東京ドーム四十六杯分の量となります。また、東京大阪間につきましては、これルートが全く決まっておりますので、これからであります。

それで、いろんなこの資料、維新の会で議員提案のお話、この提案もちよつと拝見をいたしました。

現在のところ、リニア中央新幹線の建設発生土の管理につきましては、まずは既存の法令を確実に遵守して行われるべきであるものと考えてございます。その上で、平成二十六年六月の環境影響評価書への環境大臣の意見も踏まえて平成二十六年七月にJR東海に対して述べた環境影響評価書に対する国土交通大臣意見において次のように求めています。

発生土置場での発生土の管理について、濁水の発生防止や土砂の流出防止その他周辺環境に影響を及ぼさぬよう、発生土置場ごとに管理計画を作成した上で適切に管理すること。発生土置場への運搬又は事業場外への運搬については、飛散流出等により周辺環境に影響を及ぼさないよう、必要に応じて流出防止策を実施し、適切に運搬すること。建設発生土の有効活用に關する情報を継続的に収集し、最適な利用先を選定できるよう十分検討すること。

これらを受けて、JR東海は、補正後の環境影響評価書の中で、管理計画につきましましては、発生土置場の調査や影響検討の結果、環境保全措置の内容と併せて公表する、そして発生土の運搬

に当たっては、飛散流出等により周辺環境に影響を及ぼさないようにダンプ、トラックへのシート設置等の流出防止策を実施し沿道への影響を低減する、有効利用先に関する情報を継続的に収集し最適な候補地を選定できるよう検討を進めていくとしております。

現在、沿線の自治体からは、建設発生土全体を超える六千五百万立方メートル分の候補地の情報提供もございまして、JR東海は、利用先の地元との調整や現地での環境調査を進めるなど候補地の選定を進めていると聞いております。

また、JR東海は、山梨リニア実験線の工事に伴う建設発生土については全て指定処分としておりまして、中央新幹線の工事においても同様の処理方法を基本に、より一層きめ細かな管理を行うこととしております。

国土交通省といたしましては、環境影響評価法に基づく国土交通大臣意見で求めた発生土置場の適切な管理や有効利用先の確保、既存法令を確実に遵守しながら、建設発生土の適切な処理がなされるようJR東海を指導監督してまいりたいと思っております。

貴重な御意見、御質問をいただきまして、本当にありがとうございます。
○室井邦彦君 新たな法整備も含めてよろしくお願いをしたいと思います。

○青木愛君 希望の会(自由・市民)の青木愛です。
早速質問に入らせていただきます。

政府は、このリニア中央新幹線に關しまして、三大都市圏が一時間で結ばれ、人口七千万人のスーパーメガリージョンが誕生し、国際競争力の向上、その経済成長は全国に波及すると、まさにパラ色の将来像を宣伝しています。しかし、実際には政府の説明どおりにはいかないのではないかと考えております。そのことにつきまして、以下質問をさせていただきます。
まず、利便性、快適性についてお尋ねをいたし

ます。

品川一名古屋間が途中の駅をノンストップで最速約四十分というところでございます。そのことだけを取り上げますと速いとも感じますけれども、品川駅、名古屋駅は地下三十メートルから四十メートルのとても深いところでございます。乗り継ぎや地上に出るためにはエレベーターやエスカレーターを使うことになりませんが、一機で一千人を輸送するために、利用者があれば、到着時あるいは出発時、相当の混雑が予想されます。

また、八六％がトンネルで、時速五百キロメートルでございます。万が一にも事故や事件があった場合、大惨事になることが予想されます。テロあるいは火災を防ぐためには、航空機並みの手荷物検査、こうしたことも必要だと考えられます。そうすると、更に時間が掛かります。本数も多くなく、実は決して利便性が高いとは言えないと考えております。

また、快適性についてでございますが、資料を用意をさせていただきますけれども、これは縦横、距離の比率、長さの比率はそれとおりではありませんけれども、分かりやすいので御用意をさせていただきます。

リニアは、水平の移動だけではなく、上下にも移動をいたします。トンネルの上の土の重さに耐え得る現在の技術のぎりぎりの高さレールを設置しなければならぬため、海抜約二百五十メートルの仮称山梨県駅を過ぎると急勾配を駆け上がり、西に四十キロメートル、そして南アルプスのトンネルの中に設けられます海抜一千二百九メートルを目指します。その後、急降下をいたします。このような上下移動が全体で四回ほどございます。

車体を航空機並みの気密構造にしたいとしても、乗客は耳鳴りあるいは体の不調など、気圧変動の影響を受けることが考えられます。しかも、ほとんどがトンネル内移動となりますので、大変閉鎖的な空間の中であり、外の風景を楽しむこともできません。

このように、リニア新幹線は、実は宣伝以上に時間も掛かりますし、乗り心地も決して良くはないと思います。このようなリニアの利便性また快適性に関しまして、大臣の率直な御意見をお聞かせください。

○国務大臣(石井啓一君) リニア中央新幹線の品川駅や名古屋駅におけます地下ホームから地上までのエレベーターやエスカレーターなどの移動設備の詳細につきましては、現時点においては定まっておりますが、JR東海によりまして、想定される利用者数に対応した適切な移動設備を整備し、円滑な移動を確保する予定であると聞いております。

この点に関しましては、交通政策審議会中央新幹線小委員会におけます需要予測の前提といたしまして、名古屋駅における東海道新幹線への乗換時間はおおむね三分から九分までであり、余裕分を含めて十五分の乗換時間があれば乗換え可能であると想定をしております。

また、リニア車両の快適性につきましては、私も、先ほど申し上げたとおり、昨年の十一月に山梨リニア実験線において試乗いたしました。時速五百キロでの浮上走行は、超高速でありながら大変静かな車内であり、快適な走行でございます。

このリニア中央新幹線の縦断勾配は最大四〇パーミル、パーセントでございますと四％でありまして、新幹線とはほぼ変わりございません。ちなみに新幹線は最大三五パーミル、三・五％でございます。

いずれにしても、高低差による気圧変化に伴ういわゆる耳がふんとする現象への対策などについては、現在、標高差が約四百メートルある山梨リニア実験線における試験を通じてより一層の快適性の向上に向け検討されていると聞いております。ちなみに、私が昨年試乗したときには、四百メートルの標高差は全く感じなかったところでありまして、超電導リニアの利

こうした取組によりまして、超電導リニアの利

便性や快適性をより一層向上していくことが重要であると考えております。

○青木愛君 御指摘は御指摘として受け止めさせていただきますが、やはり想像以上に時間が掛かるのではないかとふうに考えられること、また、感覚的なものは人それぞれでありますし、通常の新幹線ともまた異なるだろうというふうにも私は考えております。

次に、安全性についてお尋ねをさせていただきます。

科学技術の振興という面については私は肯定的に捉えておりますけれども、科学技術の過信は禁物だというふうにも思っております。絶対に安全と言いかされてきた原子力発電所が、この度、津波とそして地震、津波の影響で制御不可能となりまして、メルトダウンという大惨事を起こしております。リニア新幹線に関しまして、絶対に安全と断定することはできません。

ここで三つの危険性を指摘し、大臣の御答弁を求めたいと存じます。

まず第一点はテロでございます。そして、余り考えたくありませんが、自殺者などによる火災あるいは爆発事件でございます。これを防ぐためには、先ほど申し上げましたが、航空機と同様に手荷物の検査が絶対に必要だというふうに考えております。

そして、第二点目といたしまして、これは午前中の参考人質疑から指摘もあつたところでございますけれども、超電導のクエンチ現象です。何らかの故障でクエンチ現象が起こりますと、超電導状態は直ちに消え去って、リニア新幹線は浮上することができず、側壁におつかつたり、故障した車両は時速五百キロメートルの状態に地面にたたきつけられるということが予想されます。大火災あるいは想像を超える大惨事になることも考えられますが、この点について大臣の御認識をお伺いさせていただきます。

三点目は大地震の影響でございます。新潟から静岡まで南北にフォッサマグナが走っております。

す。西の縁にございます糸魚川―静岡構造線上では、マグニチュード七規模の地震が繰り返して発生しています。南アルプスには、そして南北に並走する七本の構造線があります。中央新幹線はそこをぶち抜いてトンネルを掘っていきます。工事の難航も予想されます。さらに、この地域には南に南海トラフが接しており、活断層の存在も事前には分かっております。

一九三〇年、折しも東海道本線の丹那トンネル掘削中に伊豆半島北部でマグニチュード七・三の地震が発生し、トンネルの地層が上下に二・四メートル、南北に二・七メートル移動しております。トンネルは地震の揺れに比較的強いという説もございませぬけれども、このような複雑な地層であり、トンネル自体が活断層を横切っている場合は決してそうではないと思っております。

以上三点について、果たして大丈夫と言いつけるのかどうか、大臣の御所見をお聞かせください。

○国務大臣(石井啓一君) まず、一点目のテロに対する安全対策につきましては、万全を期す必要があると考えております。一方で、高速鉄道としての特性上、利用者の利便性の確保についても考慮する必要があります。

いずれにいたしましても、手荷物検査の導入の可否につきましては、海外における高速鉄道等における手荷物検査の実施状況も参考としつつ、鉄道事業者や関係省庁とともに今後検討してまいりたいと考えております。

二点目の超電導磁石特有のクエンチ現象、これは振動等により超電導コイルが発熱し、極低温状態を維持できなくなることによって超電導磁石としての機能が失われる現象がクエンチ現象でございますが、これにつきましては、これまでの技術開発の過程において様々な改良がなされ、実際に山梨リニア実験線で行った試験を開始してからはクエンチ現象は一切発生していないなど、現時点ではクエンチ現象に関する問題は解決されたものと承知をしております。

ただ、万が一何らかの理由でクエン現象が生じたとしても、リニア車両の左右、それから車両の下部、下の部分のストッパーの車輪でガイドウエーとの直接衝突を防止する構造になっておりますので、車両自体がガイドウエーやあるいは下の床板等に激突するというようなことは、車両自体の安全性は確保されているものと承知しております。

三点目の地震時のトンネルの安全性についてでございますが、鉄道構造物の整備に当たりましては、従来より、阪神・淡路大震災や中越地震等における被災状況等を踏まえて新たな対策を講じ、さらに、その効果を検証しながら地震対策に関する知見を深める取組を積み重ねてまいりました。それらの知見は、鉄道構造物の設計施工の際に用いられる鉄道構造物等設計標準・同解説に反映されておりましたが、リニア中央新幹線の工事に当たってもJR東海はこれに基づき活断層部分におけるトンネルを含め地震に対する安全対策を講じることとしております。

さらに、活断層と交差する箇所の具体的な構造につきましては、先進ボーリングなどによりまして更なる地質の調査を行った上で、必要により専門家による検討委員会の助言を踏まえるなど、JR東海において慎重に検討がなされるものと承知しております。

JR東海に対しては、リニアの安全確保に向けて、想定される事象ごとに万全の対策を行うよう、引き続き指導監督してまいりたいと存じます。

○青木愛君 やはりまだまだ分からないことが多く過ぎて、全てが想像以上のことなものですから、こうした事故が全く起こらないということは言い切れないだろうなというふうに思いますし、そのことは指摘しておきたいと思えます。

最後に、経済面についてお伺いをしたいと存じます。

うふうに考えております。しかし、このビジネス利用につきましても、今後のIT技術の発展、例えば三次元立体テレビ、バーチャルリアリティ技術など、こうした飛躍的な進歩を考えますと、空間的距離を超えたビジネス様式というものが実現する可能性があると思えます。

今、医師が国境を越えて遠隔操作で手術ができる時代となっております。物理的に人間が移動しなければならぬ必然性がなくなると考えております。そうなったときに、このリニアは採算が合わないどころか、負の遺産になる可能性も否定できないと考えています。

トンネル工事の難航のため、工事期間が長引き、建設費が九兆円を超えないことも当然あり得ます。この度の補正予算で三兆円の財投交付金を決定いたしましたけれども、返済可能性の根拠はどこにあるのか。楽観的予測が外れた場合、リニアが抱える負債をまたもや国民の税金で補填することになるのでしょうか。それとも、運賃の大幅な値上げにつながるのでしょうか。

リニア建設の前提が全額自己負担となっておりまして、低利長期返済など優遇策を講じることになり、二〇一四年度の税制改正では、開通に要する用地取得に使用される登録免許税三十三億円及び不動産取得税百五十一億円、これらを非課税にする優遇措置も決定しております。これらは建設の前提であります全額自己負担を既に崩しております。

これら経済面に関しまして、国土交通大臣の見解をお聞かせください。

○国務大臣(石井啓一君) 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をされております。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

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。この点につきましては、今回の措置によって変わるものではなく、貸し付けた財投資金は確実に償還されるものと考えております。

さらに、一般の貸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も、償還確実性に関する審査を行い、貸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。

なお、工事費が今後増大するのではないかとこの御指摘でありますが、建設費の増大の可能性を全て否定することは難しいと考えておりますけれども、JR東海は、いざにいたしまして、中央新幹線の工事全体について一層のコストダウンに取り組みとともに、毎年の経営努力を積み重ねることで会社全体として事業を遂行していくということをお願いいたします。

また、人口が減少するのではないかとこの御指摘でありますが、その人口減少を織り込みましてこのリニア中央新幹線の需要予測をしているところでございます。

○青木愛君 ありがとうございます。

やはり人間は夢に引き付けられます。しかしながら、政府が正しい根拠に基づかない夢を提示したときに、国民をミスリードしたときに、失望するだけではなくて大きな負担を国民が背負うことになり得る。夢が悪夢にもなり得るかもしれない、そうした可能性を否定できない現状では、このリニアの計画そのものを見直しも期待を申し上げまして、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○行田邦子君 無所属クラブの行田邦子です。よろしくお願いたしました。

今日の法案の審議は、鉄道・運輸機構改正法案というところで、リニアの整備促進のために財投を投入すること、そのための改正法案ということですが、私は賛成でございます。けれども、地域住民だけではなく、少なからずの国民の皆様が

安全面に不安を覚えていたり、また環境面で疑問の声があったり、そしてまた事業赤字のツケを国民が負うことになるのではないかとといった不安のお声もありますので、国土交通省におかれましては、丁寧な説明をしていただくことと同時に、また、鉄道輸送の第一はスピードの追求よりも安全だと考えておりますので、安全の確保ということに努めていただきたいと思います。

質問に入ります。私は、鉄道インフラの輸出について伺いたいと思っております。

まず、大臣に伺わせていただきます。鉄道産業の世界市場規模というのは、これは二〇一九年までの間で年率二・七％程度成長すると見込まれています。約二十兆円規模の世界の鉄道市場ということは、日本経済にとつて私は大変大きなチャンスだと考えております。

鉄道インフラの輸出について、まず大臣の御所見を伺いたいと思っております。

○国務大臣(石井啓一君) インフラの海外展開は、海外の旺盛な需要を取り込み我が国経済の活性化を図るため、現在、政府を挙げて取り組んでいる課題でございます。鉄道インフラにつきましては、都市化への対応、経済成長、環境問題への対応等を目的といたしまして多くの国がその整備を検討しております。安全、高頻度、大量輸送等の面で優れた我が国の鉄道インフラに対する国際的な期待は高いものがあると考えております。

このため、我が国鉄道インフラの海外展開を推進すべく私自身先頭に立ちまして、新幹線を始めて説明するとともに、ファイナンスや人材育成、沿線開発に関する協力を提案いたしました。低コストなライフサイクルコストといった我が国の強みをアピールするところ、積極的にトップセールスを行っていただくところでございます。

昨年十二月には、インドのムンバイアーメダバードを結ぶ高速鉄道路線につきまして、新幹線システムの導入が日印間で合意をされました。今

年の八月には、タイのバンコク・チェンマイを結ぶ高速鉄道路線につきまして、新幹線システムにより整備することを前提に二国間の協力を具体化する旨の覚書を私とタイのアーコム運輸大臣との間で締結をいたしております。アメリカにおきましても、テキサス州のグラスビュー・ストーンを結ぶ高速鉄道路線につきまして、我が国鉄道事業者が現地事業主体に技術支援を行うなど積極的な展開を図っております。

また、都市鉄道につきましても日本の車両や信号システム等が数多く導入されておりましたが、本年八月にはこれらを導入したバンコクのパープルラインが開業いたしました。私も開業式典に出席をいたしました。

この間、マレーシア、シンガポール等におきましても日本の新幹線システムや都市鉄道が導入されるよう、各国への訪問等を通じ、相手国の関係等に直接働きかけております。

今後とも、世界の膨大なインフラ需要を取り込むべく、各国のニーズを踏まえながら、我が国の強みを生かしまして、関係省庁、また海外交通・都市開発支援機構、JICA、JBICといった関係機関、鉄道事業者や車両メーカー等の関係企業と連携をいたしまして、鉄道インフラの海外展開に積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

○行田邦子君 今御答弁にありました日本とインドの間での合意ですけれども、報道によりまして、明日詳細が確認されるということで聞いておりますけれども、総事業費が規模として一・八兆円ということであります。そして、今回、建設だけではなくて、日本が持つ運営ノウハウもパッケージで提供するということが聞いております。是非大臣、これからは先頭に立って鉄道技術、鉄道インフラの輸出に努めていただきたいと思っております。

そこで、日本では一昨年の十二月にリニアを着工したわけで、まだまだこれからの話ではありますけれども、超電導リニアの技術の輸出について

も伺いたいと思っております。

この超電導リニアの技術を日本だけに閉じ込めておくというのは私はずっと思っておりまして、世界で進行中のリニアプロジェクトの状況についてお聞かせいただけますでしょうか。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

超電導リニア技術は我が国が誇るべき革新的な技術であると考えておりました。政府といたしましても海外に積極的に展開してまいりたいというふうに考えております。

その点、海外におきましては、アメリカに対して、累次にわたり総理から、米国東海岸、ワシントン・ボルチモア・ニューヨークへの導入を提案をしております。

また、昨年十一月には、米国フォックス運輸長官に超電導リニア技術の導入を直接大臣から働きかけますとともに、大臣とフォックス長官、山梨リニア実験線に試乗いたしました。このようにあらゆる機会を通じて各国要人に積極的にリニアの技術をアピールいたしておるところでございます。

現在、米国東海岸への超電導リニア導入に関しましては、今年度から日米両国が協調する形で計画策定に向けた調査を実施いたしておるところでございます。

〔委員長退席、理事長浜博行君着席〕

国土交通省といたしましては、引き続きJR東海とも連携をいたしながら、超電導リニア技術の海外展開を推進してまいりたいというふうに考えております。

○行田邦子君 日本の鉄道技術というのは、ニーズが途上国だけではなくてアメリカにもあるということでありまして、リニアとなりますと相当規模の大プロジェクトになるということでありまして。

トランプ政権に替わりましてもこの事業が停滞することがないように、是非大臣もカウンター

パートである新たななられる運輸長官とのコミュニケーション、緊密な関係を維持していただきたいと思っております。

続いて質問させていただきますけれども、高速鉄道、新幹線の輸出について再び質問させていただきます。

日本は世界で初めて新幹線を導入した国であります。五十年を超える実績が日本にはあって、世界に誇るものであると私は考えておりますが、ただ、ライバルの国もあります。フランス、ドイツなどヨーロッパでも実績があります。そしてまた、最近では中国も国外での受注に力を入れていくという状況です。中国は典型的には日本の新幹線方式だと思っておりますけれども、ヨーロッパ型は日本とは方式が違う、様々な規格が根本的に異なるというふうに承知をしております。

そこで、国際競争で優位に日本の新幹線が立つためには、ISOやまたIECといった国際標準化への対応が、これが大きな課題となると思っておりますけれども、取組状況についてお聞かせいただけますでしょうか。

○政府参考人(奥田哲也君) お答え申し上げます。

新幹線始め我が国の鉄道インフラの海外展開を促進するために、日本の鉄道技術の国際標準化というものは極めて重要であるというふうに考えておりました。この取組を積極的に展開することが重要であるというふうに考えております。御指摘のとおり、ヨーロッパでは国際市場での優位性確保のためヨーロッパ地域規格を国際標準とするような積極的な提案がなされるなど、戦略的な動きを繰り返しております。

こうした動きに対しまして、我が国では、鉄道に関する国際規格に一元的に対応するため、鉄道事業者、メーカーなどの幅広い関係者の協力によりまして、平成二十二年に公益財団法人鉄道総合技術研究所に鉄道国際規格センターを設立いたしました。日本の鉄道技術の国際標準化に向け、諸外国との情報交換及び国際標準化審議の場への専

門家の派遣などに積極的に取り組んでいるところでございます。

この結果、御指摘がありましたISOでありますとかIECといった会議の場におきまして日本からの国際標準化提案をいたしまして、言わば攻めの対応といったようなものを強化しておりますとともに、日本固有の技術、規格が排除されるなどの不利益を生じないための言わば守りの対応につきましても、これら両面から標準化活動に取り組んでおります。こうした取組によりまして、ハイブリッド車両システムに関する日本の提案が国際標準化されるなど、一定の成果が上がっております。

我が国といたしましては、先生御指摘のとおり、引き続きISO及びIECの国際会議における規格提案など、鉄道技術の国際標準化を推進してまいりたいというふうに考えております。

○行田邦子君 WTOでは、規格の違いが貿易への妨げになる場合には国際規格を使うように義務付けているということでありまして、国際標準を制する者は国際競争を制するということでもありますので、この標準化ということ、新幹線においても極めて重要だと思っておりますので、これからもしっかりと取組をお願いしたいと思っております。

大臣に伺いたいと思っております。年内の大筋合意を目指している日本とEU間での経済連携協定なんですけれども、ここで、報道によりますと、EU側は鉄道分野を含めて政府調達分野に強い関心を示しているということでありまして、鉄道分野を含めてということでもあります。WTOでは、運行の安全に関わる事業や調達については日本は内外無差別を留保している。つまり、外資系であろうと国内の企業であろうと同じ対応をしますよということをお約束をしないということでありまして。

仮になんですけれども、この日EU・EPAの交渉の中で、仮になんですけれども、この内外無差別を留保しないと約束をするということになる

可能性も私はあるのかなというふうには勝手に思っているわけでありませぬけれども、そうした場合には、一方的にEUが日本の市場に参入するということだけでなく、むしろ逆にこの機会に日本側もEUの方に参入をしていくと、積極的に参入をしていくという、双方が開放すべきであるという、そのための日本も努力をすべきであると考えていますが、大臣はいかがお考えでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) WTOの政府調達協定におきましては、政府関係機関として、鉄道分野ではJR北海道、JR四国、JR貨物、東京メトロ等が調達する際は国際入札によらずに御指摘のとおり、日本は、鉄道車両等運輸上の安全に関する物品等を調達する場合は国際入札によらずともよいとされておられます。一方、EUは、鉄道に関する物品等を調達する場合は日本企業を含めなくともよいとされているところでござい

ます。日EU・EPAについては現在交渉中でございまして、その具体的な議論についてのコメントは差し控えていただきますけれども、本年七月十五日の日EU首脳会談では、本年のできる限り早期の大筋合意に向け最大限努力することが確認されております。

〔理事長浜博行君退席、委員長着席〕
国土交通省といたしまして、鉄道分野を含めまして、日EU相互の貿易を活性化すべく、政府一体となって引き続きしっかりと交渉に取り組んでまいりたいと考えております。

○行田邦子君 双方に市場を開くというこの前提は、もちろん言うまでもなく、日本の新幹線が国際的な競争力をしっかりと確保しているということが、これが前提であります。

最後に、ホームドアについて質問させていただきます。ホームドアにこの度の補正予算で財政投融資が使えるといったことが盛り込まれています。これ

でホームドアの設置が進むのかなと期待をいたしますけれども、ホームドアの問題というのは、コスト面だけじゃなくて技術面の問題もあります。その技術面の問題についての具体的な解消策が今進んでいるか、お聞かせいただけますでしょうか。

○政府参考人(奥田哲也君) お答えいたします。ホームドアの設置推進につきましては、先生御指摘のとおり、技術的な側面、すなわち車両の扉位置が異なるということが整備推進における一つの課題となっております。

このような課題に対応いたしますため、戸袋が移動することで異なる扉位置の車両に対応する戸袋移動式でありませぬかと、ドア部分を昇降するバーやロープとすることにより開口部を広くいたしまして異なる扉位置の車両に対応する昇降方式、昇降ロープ式、またホームドアの開閉位置を任意に変更することにより異なる扉位置の車両に対応するマルチドア対応ホームドアなどの技術開発が民間を中心に進められております。こうした結果、JR西日本の高槻駅などを始め昇降ロープ式ホームドアが既に実用化されるなど、一定の成果も出てまいっております。

国土交通省といたしまして、こういった技術開発への助成措置を講じておりますが、鉄道事業者に対して最新の研究成果などの技術情報の提供を始め、新しいタイプのホームドアの普及促進に努めてまいりたいというふうに考えております。

○行田邦子君 終わります。

○中野正志君 日本のこのころの中野正志でございます。

十一月六日の読売新聞に、JR東海名誉会長の葛西敬之氏が一文を寄稿されております。それによりますと、「政府はこのたび、成長戦略を強化する一環として、長期・固定・低利の資金三兆円を市場で調達し、財政投融資の仕組みを活用してリニアプロジェクトに融資するという新政策を打ち出した。三兆円は想定される東京一名古屋間で

まあ正直に言って大変違和感を持たざるを得ませぬ。まるで、名誉会長、人ごとであります。融資を受ける立場の人が言うことなんだろうか、率直に思いました。これはもう、貸してもらってはなくて借りてやる、そんな姿勢が見て取れるわけでありまして、甚だけしからぬと。

そもそも、この案件はJR東海からの要請なのか、それとも政府側の配慮、申入れによるものなのか、これを確認しておきたいなと。どうあれ、この委員会でも法律改正をすまして実現しようとしている財政投融資を受ける当事者がこういった姿勢では、政府も本当に甘く見られたな、そんな実態は思っているんでありますけれども、国交大臣、どうお感じになりますか。

○国務大臣(石井啓一君) リニア中央新幹線につきましては、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継続的に早期整備、開業のための具体策を検討すべきとされてきたところでございまして、国土交通省におきましては、その後の国会における御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ってまいりました。

今般の財政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いたしました経済財政運営と改革の基本方針二〇一六等を踏まえ、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います。具体的には、財投の長期、固定、低利の貸付けを行うことにより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います。

なお、JR東海は、今般の財投の貸付けにつきまして、大変有り難い旨、また、これにより名古屋開業後連続して速やかに名古屋―大阪間の工事に着手できるよう全力で取り組む旨表明されているものと認識をしております。

JR東海には、全線開業の前倒しの実現に向け最大限努力していただきたいと考えております。

○中野正志君 大変有り難いとお話されたようでありませぬが、大変有り難いと思つたらこういう文章は書かないであります、大臣。これはもう本当に、もしかし大臣は怒りの気持ちを持ちながらもお立場上言えないんだろうかと、こうあえて推し量りますけれども、こういうことを言わせないで駄目だと率直に思います。

前にも言ったことがあるかもしれませんが、私は、三塚博代議士、自民党の交通部会長として、運輸大臣として、国鉄民営化、主導的に役割を果たしたんですよ。その三塚代議士が今日の状況を見ていたやつぱり怒りますよと、私は勝手ながら実は確信をいたしております。

国鉄民営化三十年ですよ、皆さん。三十年の間、一人の人が実質上の経営の最高責任者として君臨をする、しかも代表取締役名誉会長ですよ。こんなのは、一部上場企業、あつたものじゃありません。これはやつぱり絶対の人材がいるはずですよ。JR東海にだって優れた人材がいるはずですよ。今、このリニアの問題でなぜこういった形でいろいろな批判があるかというと、JR東海その基本的な姿勢が、結果的には実質上の最高責任者のところだけ見ておまして、このかいわいの、例えば国交省であれ、あるいは政界であれ、丁寧な対応をしていない、まして地権者、地域住民にも丁寧な対応をしていない、そういう批判を受ける原因がまさにそこにあるんです。

これも独り言を言いますけれども、国から三兆円引き出した功績を多としながら、あとは、工事やリニアの実質的なこれからのいろいろの経営をいかにうまくやらない、自分が責任を取れる立場じゃないわけですから、もうあとは後輩の責任に委ねるということ、代表取締役、せめてその立場は外してもいいんじゃないかなと。あえて個人の批判をいたしておきます。

いことを主たる理由にして、いろいろ言われるように、中央新幹線リニア方式の必要性を主張してきたんであります。しかし、御存じのように、二〇一〇年春にその旗を下ろしているんであります。

その年、政府の審議会であの堺屋太一さん、こう言っております。東京一名古屋だけの開業では大赤字は確実だ、大阪までの延伸はできないだろう、一気に東京―大阪間を完成させなければ立ち枯れになるのは必定である、中央新幹線の開業で現行の東海道新幹線が赤字になる可能性もあると強い懸念を表明しております。

JR東海が、輸送力が限界に近づいているから、早急に輸送力を増強するためバイパスを建設する必要がありますという主張をやめたということでありますから、もはや大量の輸送力を増強する必要はないと判断したのであらうともある意味言えるんであります。

二〇一三年九月には、先ほどもありましたように、また参考人質疑で申し上げましたように、JR東海の山田佳臣社長、当時、記者会見で、リニアプロジェクトは絶対にペイしない、それでも東海道新幹線の収入で建設費を補ってあげれば何とかやっていけると発言をしております。ほかならぬJR東海自身が絶対にペイしないと断言していたのでありますから、リニア中央新幹線の建設費が正直一体幾ら掛かるのか、現時点でも修正された建設工事費というのは実は不透明でありまして、これは深刻な問題だと思っております。

建設工事費は後で触れたいと思っておりますが、堺屋太一さんが指摘したようなこういった懸念について、また山田社長の発言について、現時点でどのように大臣考えられますか、お伺いをいたしたいと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 堺屋太一氏が交通政策審議会において今委員が御紹介いただいたような発言をされたことにつきましては、早期に東京―大阪間を全線開業すべきとの趣旨であると理解をしております。また、JR東海がリニア中央新幹

線だけでは採算が取れないと発言したことは承知をしておりますが、これにつきましては、JR東海からは、中央新幹線の開業に伴う増収だけで中央新幹線の建設資金を回収できないという意味であるというところでございます。

いずれにいたしましても、リニア中央新幹線につきましても、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、名古屋開業後におきましてもまた大阪開業後におきましても、リニア中央新幹線と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をされております。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等の答申が取りまとめられまして、これに基づき、JR東海に対してリニア中央新幹線の建設主体、営業主体の指名を行ったものでございます。

○中野正志君 建設工事費についてもお伺いをしておきますけれども、東京―大阪間ではリニアで九兆三百億円だと。一キロ当たり二百六億円になるわけですね。私たちは被災地でありますけれども、もう被災して五年八か月、実は大変に資材費、人件費、上がっております。恐らく最低でも三〇％上がっております。

このJR東海の試算によりますと、これは大震災の前の試算なんでありまして、数字は、ですから、その後の五輪関係の特需もあつて、私は、この資材費、人件費の高騰を受けて建設工事費、まさに上昇傾向にあることは間違いないと思っております。また、この上昇傾向が加味されれば建設工事費は幾らになるのか、この辺をお伺いをしておきたいと思っております。当然建設中に発生する長期の借入金に対する支払金利が建設費の中に含まれていないのではないかなと思っております。すけれども、これはどうなのかと。それから、長期金利を三％としておるんでありますけれども、長期金利、これから三十一年間も低利のまんま

推移するのかわりか。

また、先ほども話がありました、リニア中央新幹線、いわゆるフォッサマグナの西の縁の糸魚川―静岡構造線や中央構造線といった活断層線を横切る形となります。リニア中央新幹線の全線区間のうち、実に八六％が深いトンネル工事が必要とするということでありまして、青函トンネルのときも、正直、度々異常出水で工事がストップいたしました。地中の掘削ゆえ予測できない難工事も現出するであらうことは当然予測される。

そういう意味で、リニア中央新幹線も同じように工期の延長もあり得るのではないか、あるいは建設工事費、結果的に経営の大きな足を引っ張ってしまうということにならないか、こういったことどもなどについて御説明、御答弁をいただきたいと思っております。

○副大臣(末松信介君) お答えさせていただきます。まず、先生から三点の御質問をいただいたと存じます。

一つ目は、リニア中央新幹線の建設工事費についてでございます。中央新幹線、東京都から大阪市間、全線の建設につきましては、平成二十一年、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におきまして、概算額として九兆三百億円とされました。その概算額は、交通政策審議会の議論を経て平成二十三年五月に決定した整備計画において、建設に要する費用の概算額として記載しているところでございます。

また、総事業費のうち、品川―名古屋間の建設費四兆百五十八億円、これは土木関係部分だけでございます。また、車両費も設備費も何も入っていません。平成二十六年十月の工事実施計画の許認可に際してその妥当性を判断をいたしております。

具体的には、交通政策審議会での検証を十分踏まえた上で、他の公共事業における建設費や山梨実験線の延伸工事の実績も参考にしながら、建設費の内訳や考え方について確認を行ったところでござ

います。

現時点では、これらの建設費について増加が予想される状況が生じているとは聞いてございません。今そういう状況でございます。先生、被災地でございますので、いろいろと情報が入っているとは思いますが、現時点においては聞いてございません。

それと、二つ目の支払金利の考慮、長期金利三％の理由でございますが、全線の建設費の概算額である九兆三百億円につきましては金利支払額は含まれておりませんが、交通政策審議会におけるJR東海の財務的事業遂行能力の検証におきましては金利支払額も含めた確認を行っております。

具体的には、交通政策審議会におきまして、JR東海が提出いたしました長期試算見直しにおいて金利三％の試算とされておりますが、これは当時の調達実績でございます。借入金、五年で金利一％前半から半ば、十年で一・六％程度、二十年で二・二％程度で、より堅めの想定であり、これに基づき、JR東海の事業遂行能力について確認がなされております。

また、先生から三点の御質問をいただいたと存じます。まず、先生から三点の御質問をいただいたと存じます。

工期延長につきましては、工期延長の可能性につきましては、大規模な事業であるため、一般論としてその可能性がないとは言えませんが、国土交通省として、予定のとおり開業に向けまして、JR東海において工程管理がしっかりなされるように、工事実施計画に基づいて着実に整備が進められるものと考えております。

先生の御指摘のとおり、長期かつ大規模なプロジェクトに内在するリスクの全部御懸念であると思っておりますので、しっかり腹に収めてこれから事に臨んでまいりたいと、大臣、我々みんなで頑張っていきたいと思っております。よろしく御指導のほどお願い申し上げます。

○中野正志君 終わります。

○委員長(増子輝彦君) 他に御発言もないよう

すから、質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○山添拓君 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の一部を改正する法律案に反対の討論を行います。

第一に、リニア中央新幹線の建設事業そのものに大義がありません。自然豊かな南アルプスを長大トンネルで貫き地下水脈を寸断する、大量の発生残土の搬出先もほとんど未定、環境大臣の意見書で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され、自然環境に甚大な影響を与えます。日本有数の活断層地帯を通過するにもかかわらず、断層のずれなど地震や事故のリスクについてほとんど対策が取られない、安全対策が置き去りにされる、技術面での問題も数多く指摘をされています。山梨実験線では、異常出水、水がれや騒音、振動、日照、景観あるいは電磁波など、沿線の住民から不安や怒りの声が上がっています。また、JR東海は真摯に向き合おうともしていません。

第二に、本法案による財投資金の投入は、長期、固定、低金利で国がJR東海を経営支援するものであり、かつ返済不能のリスクは国民負担となりかねません。JR東海的全額自己負担という前提が崩れる以上、中央新幹線の整備計画決定、工事実施計画の認可を取り消すべきです。

リニア計画は、九兆円もの建設費、過大な維持運営費、設備更新費等を要し、単体では赤字です。政府は、東海道新幹線との一体的経営によって安定的に経営できると言いますが、肝腎の収支予測が個別にはなされておらず、根拠がありません。過剰な需要予測、建設費高騰の可能性などを考慮すれば、JR東海の財政が悪化するおそれは十分にあり、今回の財投投入はそうした場合の追加投入にも道を開くものです。

政府は、全線開業で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

全体が発展するとバラ色の未来を描いています。しかし、人口減少が進む中、更に大都市圏に人口と産業を集中させれば、一層の地方衰退をもたらす、いびつな人口分布、社会構造となるのは明らかです。地方創生どころか地方を消滅に導くものと言わざるを得ません。

以上の理由から反対とする旨を申し述べ、討論といたします。

○青木愛君 私は、希望の会(自由・市民)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の一部を改正する法律案に対し、反対の討論を行います。

リニア中央新幹線は、バラ色の未来を約束するものではなく、負の遺産となることを懸念しております。その理由を説明いたします。

第一は、利便性、快適性の問題です。大深度のホームと地上との移動時間が、万が一の事件、事故防止のための手荷物検査の導入を考慮しますと予想外に時間が掛かり、利便性を損ないます。また、八六%のトンネル内移動や高低差一キロメートルの気圧の変化は、乗客にとって快適な移動とは言えません。

第二は、安全性の問題です。テロや自殺者が乗客を巻き込む事件が発生すると、大惨事になります。超電導に何らかの不具合が起これば、故障車両は時速五百キロメートルで走行したまま側壁にぶつかったり地面にたたきつけられます。南海トラフで大地震が起こった場合、南北に並走する構造線を直撃し、トンネルを破壊する可能性は絶対的とは言えません。

第三は、環境適応性の問題です。地下水への影響、大量の発掘残土の処理、生態系への影響などを無視できません。リニアは住民の暮らしと環境を犠牲にしたプロジェクトです。

第四は、経済性の問題です。工事の難航などで建設期間が遅れる可能性があり、建設費が九兆三百億円を上回ることを予想されます。開通しても、今後、人口が激減することを考えますと、リ

ニアの赤字は更に拡大いたします。

利便性、快適性、危険性を考えますと、リニアを利用する乗客は一分一秒を競うビジネスマンと予想されます。しかし、最近のIT技術の飛躍的な発展、例えば医師が遠隔操作で手術ができたり、8Kテレビや立体テレビ、バーチャルリアリティ技術の発展により空間的距離を超えたビジネス様式が出現する可能性があります。そうしますと、リニアはペイしないどころか不採算部門として経営を圧迫いたします。

この度の三兆円財投貸付けは、リニア建設の全額自己負担という前提を崩すものです。また、リニアによる経営の圧迫が、楽観的な返済計画を成り立たなくいたします。

以上、リニアの計画そのものの見直しも含め、本法案に対する反対討論といたします。

○委員長(増子輝彦君) 他に御意見もないようです。討論は終局したものと認めます。

これより採決に入ります。

〔賛成者挙手〕

○委員長(増子輝彦君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、長浜君から発言を求められておりますので、これを許します。長浜博行君。

○長浜博行君 私は、ただいま可決されました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し、自由民主党、民進党・新緑風会、公明党、日本維新の会及び無所属クラブの各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

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)

政府及び関係者は、本法の施行に当たり、次

の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期すべしである。

一 政府は、中央新幹線が民間企業により推進されるプロジェクトであることを踏まえ、外部からの働きかけによってJR東海における「経営の自主性」が損なわれることのないよう、十分配慮すること。

二 政府は、JR東海が独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から貸し付けられる資金を活用し、中央新幹線における東京・大阪間の開業年度の前倒しに向けて積極的に建設を推進できるよう、必要な環境整備に努めること。

三 政府は、国鉄時代に経営上の重要事項について政治的解決が図られることがあり、その結果として、一部の財政投融資が採算性が不確実な路線の建設等に用いられた過去の教訓を踏まえつつ、インフラ整備に対する財政投融資の活用には、政策的必要性や対象となる事業の採算性を十分考慮すること。

四 全国新幹線鉄道整備法に基づく建設主体は、引き続き労働災害の防止を始め、工事作業の安全性が十分確保されるよう万全を期すとともに、適宜施工状況の把握に努めつつ、実行可能な工事実施計画の履行に努めること。また、政府は計画の推進に努めて、建設主体の安全性確保に係る判断を最大限に尊重しつつ、環境の保全や、安全かつ確実な施工に努めるよう指導・監督すること。

五 政府は、幹線鉄道ネットワークが地方創生に重要な役割を果たすことを踏まえ、既存の整備新幹線計画に加えて、基本計画路線も含めた幹線鉄道ネットワークの構築に向け、努めること。あわせて、政府は、交通政策基本法の理念や総合交通政策の推進という観点から、公共交通全体を見据えた輸送の在り方について、主体的立場で地域と連携して検討を進め、地域の持続可能な移動・輸送手段の構築を図ること。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○委員長(増子輝彦君) ただいま長浜君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(増子輝彦君) 多数と認めます。よつて、長浜君提出の附帯決議案は多数をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、石井国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。石井国土交通大臣。

○国務大臣(石井啓一君) 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を申し上げます。

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、委員長始め理事の皆様、委員の皆様のご御指導、御協力に対し深く感謝の意を表します。誠にありがとうございます。

○委員長(増子輝彦君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり〕

○委員長(増子輝彦君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

午後四時十六分散会