

衆議院国土交通委員会ニュース

平成 28.10.26 第 192 回国会第 4 号

10 月 26 日（水）、第 4 回の委員会が開かれました。

1 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（内閣提出第 2 号）

- ・参考人から意見を聴取し、質疑を行いました。

（参考人）政策研究大学院大学政策研究センター所長 森地 茂君
京都大学大学院工学研究科教授交通政策研究ユニット長 中川 大君
東京女子大学現代教養学部国際社会学科経済学専攻教授 竹内 健蔵君
アラバマ大学名誉教授 橋山 禮治郎君

- ・石井国土交通大臣、末松国土交通副大臣及び政府参考人に対し質疑を行い、質疑を終局しました。
- ・本村伸子君（共産）が討論を行いました。
- ・採決を行った結果、賛成多数をもって原案のとおり可決すべきものと決しました。
（賛成—自民、民進、公明、維新、野間健君（無） 反対—共産）
- ・西村明宏君外 3 名（自民、民進、公明、維新）から提出された附帯決議案について、津村啓介君（民進）から趣旨説明を聴取しました。
- ・採決を行った結果、賛成多数をもってこれを付することに決しました。
（賛成—自民、民進、公明、維新、野間健君（無） 反対—共産）

（質疑者及び主な質疑内容）

（参考人に対する質疑）

木内 均君（自民）

- ・今回の法改正でリニア中央新幹線に対し財政投融資資金を投入することについて中川参考人の評価を伺いたい。
- ・全線開通した場合、東京一極集中の加速化が懸念されるが、名古屋を中心とした中京圏、大阪を中心とした関西圏の役割・在り方がどのようになると考えられるか森地参考人の見解を伺いたい。
- ・地方都市にリニア中央新幹線の駅ができることの影響や、どのようなまちづくりが想定されるか、飯田に建設される予定の駅の松本市への影響なども踏まえ森地参考人に伺いたい。

伊佐進一君（公明）

- ・リニアは中国の上海でも実用化されているが、日本のリニア中央新幹線との技術的な違い、日本の技術の優位性について伺いたい。また、世界との競争の中において日本の技術を世界に売り込んでいける可能性について森地参考人に伺いたい。
- ・森地、竹内参考人が主張されるリニアと飛行機は競争しあう関係ではなく補完関係にあるとする意味について伺いたい。

本村 賢太郎君（民進）

- ・財政投融資資金という公的融資が着実に返済されるための機構の役割及び介入の意義、また、JR東海の経営の自主性との兼ね合いについて竹内参考人の見解を伺いたい。
- ・リニア新駅を中間駅として迎える地域の経済効果についての竹内参考人の見解を伺いたい。
- ・リニアの地方創生効果について、中川参考人及び橋山参考人に伺いたい。

清水 忠史君（共産）

- ・全額自己負担で行うとしていた事業に公的資金を貸し付けることから経営支援にあたるのではないかと考えられるが、財投資金の投入に優位性、必要性はあるのか橋山参考人の見解を伺いたい。
- ・リニアは新しい技術を用いて走らせることになるが、安全性の検証という点で本当に大丈夫であるのか、また、残土処理・消費電力等の問題や需要想定の高さについて橋山参考人の見解を伺いたい。

椎木 保君（維新）

- ・リニア中央新幹線全線開業により、東京一極集中が助長されるとの懸念も指摘されているが、東京以外の各地域

- においてどのような効果があるか各参考人に伺いたい。
- ・財政投融资の資金の貸付けにより、リニア中央新幹線の全線開業が最大8年前倒しされることの意義について、森地参考人、中川参考人及び竹内参考人に伺いたい。
- ・東京・名古屋間と東京・大阪間の開業による経済効果の比較について竹内参考人に伺いたい。

(政府に対する質疑)

中谷真一君(自民)

- ・今回、財政投融资資金を3兆円投入することにより、名古屋・大阪間の開業を最大8年間前倒しできるとする理由及び前倒しによる経済効果を伺いたい。
- ・リニア中央新幹線の開通の効果を最大限発揮するためには、国は自治体と協力して駅周辺のインフラ整備等を行うことが重要であると考えているが、見解を伺いたい。
- ・財政投融资資金が貸倒れになったことはないのか、また、民業圧迫との批判は当たらないのか。

中川康洋君(公明)

- ・今回、財政投融资資金の貸付けに当たって、日本政策投資銀行ではなく、法改正を伴ってまでも鉄道建設・運輸施設整備支援機構を活用する意義を伺いたい。
- ・リニア中央新幹線の間接駅の確定は、今までの経緯を見ると、環境影響評価の作業過程で決定しており、中間駅がある自治体のまちづくり等への影響を考えると、名古屋・大阪間での環境影響評価が遅滞なく行われることが重要であると考えているが、これに対する見解を伺いたい。

黒岩宇洋君(民進)

- ・公益性があるとはいえ、民間の資産形成に国が融資を行うことに対する大臣の見解を伺いたい。
- ・残土処理や水の保全、長大トンネルにおける避難対策等により、今後工事期間や費用が拡大することはないのか。
- ・鉄道建設・運輸施設整備支援機構はこれまで融資業務は行っておらず、融資に係る審査や債権管理の能力を有しているのか。
- ・ルートや新駅の設定に政治的な力が働かないよう、JR東海の経営の自主性が確保されることを確認したい。

津村啓介君(民進)

- ・東海道新幹線と東海道本線は同一の営業キロをもとに運賃計算が行われており、昭和50年に新幹線運賃差額返還訴訟が起こされている。リニア中央新幹線について、同一の営業キロの根拠である「一体性」は成り立つのか。リニアの営業キロは別建てとし、運賃を下げた分特急料金を上げることも考えられるが、いかがか。

- ・リニア中央新幹線の営業時間は東海道新幹線と同様に6時から24時とされているが、例えば平日の早朝又は深夜の営業を行うことにより新たなニーズの掘り起こしにつながるため、そのような運行時間に対応した場合の運賃収入増を試算すべきと考えるが、大臣の見解を伺いたい。

松原仁君(民進)

- ・リニア中央新幹線の開業による時間短縮効果はどのくらいか。また、経済効果の試算の根拠とその具体的なイメージを伺いたい。
- ・リニア中央新幹線について、東京・名古屋間を先行開業することにより大阪などの関西圏に経済的な影響がでるのではないのか。
- ・リニア中央新幹線においてどのような地震・火災対策が考えられているのか。新幹線内で起きた火災の例も踏まえ、JR東海において、リニア開業前に、火災が発生した場合のシミュレーションや訓練は実施されるのか。

村岡敏英君(民進)

- ・先週、秋田の平面交差のインターチェンジにおいて逆走により3人の方が亡くなる事故が発生したが、新直轄方式の高速道路(平面交差)で逆走事故は年間どのくらい起きているか。また、これまでどのような対策を行ってきたか。
- ・JR東海に対する融資額は3兆円で大丈夫か。また、JR東海の経営の自主性はどのように担保されるのか。
- ・リニア中央新幹線の開通により、他の地方が疲弊するのではないかと懸念するが、昭和48年に全国新幹線鉄道整備法の基本計画に決定された路線に対する大臣の考えを伺いたい。

本村伸子君(共産)

- ・リニア中央新幹線への財政投融资資金の投入に当たって9兆円の建設工事の根拠、需要予測、償還確実性などが精査されていない中で、政策決定が行われていると考えるが、大臣の見解を伺いたい。
- ・鉄道建設・運輸施設整備支援機構に信用の審査機能があるのか。償還確実性などを審査するノウハウはないのではないのか。
- ・JR東海の工事契約の詳細が全く開示されていないが、財政投融资資金が入る以上、情報公開すべきではないのか。
- ・静岡県南アルプスの工事区間の労働環境が懸念されるが、リニア建設工事にダンピングや下請けたたき防止、労働者の社会保険加入を促進する「公共工事の品質確保の促進に関する法律」が適用されるのかどうか大臣の見解を伺いたい。
- ・JR東海による用地買収における地域住民の不満を聞いて

た。事業認可を行った国土交通大臣は、沿線地域の住民の声を聞くべきだと考えるが大臣の見解を伺いたい。

椎 木 保君（維新）

- ・リニア中央新幹線が、東京・名古屋間、東京・大阪間で開業することによって、どの程度の経済効果があるのか。また、リニア中央新幹線が開業することにより東京一極集中が加速されることも懸念されるが、これに対する見解を伺いたい。
- ・リニア中央新幹線の名古屋・大阪の開業については2045年が予定されているが、鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じてJR東海に対し財政投融资資金の融資が行われることにより、最大8年間前倒しが可能となる。しかし、これによりルートを選定等に政治的な介入も懸念されるところである。財政投融资資金の融資を受けても引き続きJR東海の経営の自主性はこれまでどおり確保されるのか確認したい。
- ・東海道新幹線は開業後50年経過し、橋梁、トンネル等の土木構造物の老朽化が進んでいるものと思われるが、これらの老朽化対策の現状はどのようになっているのか。