

# 地域公共交通対策等特別委員会記録

開催日時 令和元年11月28日(木) 13:03~13:58

開催場所 第3委員会室

出席委員 7名

太田 敦 委員長

荻田 義雄 副委員長

川口 延良 委員

浦西 敦史 委員

大国 正博 委員

清水 勉 委員

田尻 匠 委員

欠席委員 なし

出席理事者 折原県土マネジメント部理事、桑原 交通部長 ほか、関係職員

傍聴者 なし

議 事

(1) 当面の諸課題について

<会議の経過>

○太田委員長 ただいまより地域公共交通対策等特別委員会を開会いたします。

本日、傍聴の申し出がございましたら、20名を限度に入室していただきますので、ご承知ください。

それでは、案件に入ります。

当委員会に関する12月定例県議会提出予定議案等はありません。

当面の諸課題について、質問があればご発言願います。

○清水委員 2問、質問をさせていただきます。

まず、せんだって、奈良の木ブランド課からいただきましたSDGsのバッジをここに持っていますが、これの3番目に「すべての人に健康と福祉を」ということが記載されています。そして、「住み続けられるまちづくりを」が11番目に記載されています。そんな中で、以前も聞かせていただいたのですが、バリアフリーの基本構想が、いまだに進んでいません。現状では、39市町村のうち6市3町しか制定されていない。作成の状況と作成促進に向けた今後の取り組み、そして、なぜ進まないのか、その原因等がわかってい

ましたらお知らせいただければと思います。

**○今中道路環境課長** ご質問のバリアフリーの計画についてです。

清水委員お述べのように、平成30年度末までに基本構想の作成実績がある市町村は、9市町です。今年度は奈良市がマスタープラン、生駒市、五條市が基本構想の作成に着手しています。移動円滑化の基本方針を促進するために、毎年市町村に対してセミナー開催等による支援、また、駅がありバリアフリー基本構想やマスタープランが未作成の15市町村に対して、個別に担当者と協議して、事業の内容等を説明させていただいている現状です。

なぜ進まないかという点、国土交通省が行ったアンケート等によると、具体的に事業に関する調整が難しい、アクションプログラムをつくるのが非常に難しいところが難点になっているのと、作成のための予算がなかなか見出せない。予算については、マスタープランのためのバリアフリーの環境整備促進事業や地域公共交通バリアフリー調査事業といった作成の補助制度があり、利用いただけるように説明を行っていますが、事業予算の確保が難しいということで進んでいないと考えています。

**○清水委員** 難しい理由の一つに、事業者との調整、特に公共交通機関等の鉄道事業者、バス路線、さらに最近では市町村がされているコミュニティーバス等々との調整が難しいのか、例えば建物関係の所有者との調整が難しいのか、内容はどうか。

**○今中道路環境課長** 清水委員ご質問のバス関係、鉄道関係の調整とか、建物関係の調整が難しいのかというご質問ですが、ただいま資料等持ち合わせておりませんし、そのような結果を見た記憶がございませんので、また調べさせていただきたいと思います。

**○清水委員** いずれにしても、このバリアフリーの対策は、我々もそうですが、本当に1センチメートルの段差でも蹴つまずくこともあるので、ぜひとも積極的に取り組みをしていただけるように、各市町村に対してさらなる努力をしていただきたいと思います。

それと、先ほど言いました内容等々についての仕分けの部分がわかりましたら、またお知らせいただいたらと思います。よろしくお願いします。

次に、我々もよくタクシーを利用をします。タクシーも公共交通の一部に位置づけられているのですが、そんな中でふと気がついたことがありますので、紹介させていただきます。実は、毎年多分調べられていると思うのですが、タクシー車両用機器導入状況というものがあります。クレジットカードや交通系のICカードで決済ができる、今皆さんもお持ちですが、スマートフォンでの決済ができる、こういうものが社会の中で進んできてい

るのです。資料が古いですが、タクシー車両用機器導入状況が、平成30年3月31日現在、クレジットカード決済機能がある端末をつけているのが奈良県では22事業者で、車両数は695台、全体の事業者数はどのくらいかといいますと64事業者、法人タクシーの車両数が1,144台あります。単純に割り戻しますと約60%がクレジットカード決済ができる。ところが、先ほど言いましたJR、近鉄に乗ってICカードで決済されるのが私もそうですけれど、通常はほとんどです。ところが、駅をおりてバスのICカード決済は奈良県も進んでいます、タクシーは調べてみますと、導入されている事業所は奈良県では2事業者で、車両数は36台しかありません。台数から割り戻しますと3%程度となっています。奈良県で非常にインバウンド観光客がふえている中、観光客の利便性等々を考えると、もっと推進すべきと思うのです。他府県、特に東京近郊と比べますと大きな差がありますので、なぜ進んでいないのかも含めて現状をどう把握されているのか、まず答弁をいただきたいと思います。

**○西村地域交通課長** タクシーのキャッシュレス化についての問題ですが、今、清水委員がおっしゃった平成30年3月31日で、クレジットカードが約60%、ICカードが大体3%ぐらいということでしたが、その後、近年キャッシュレス化がだんだん進んできており、私が持っている一番の直近が、平成31年3月31日というデータで、清水委員がおっしゃったものよりも1年後ですが、タクシーのクレジットカード導入率が63%、ICカードは8.2%まで上がっています。いわゆるスマホ決済というQRコードで決済を可能とするシステムについては、導入できているのが平成30年3月31日時点はゼロだったのですが、平成31年3月には28.6%までふえています。最近奈良県でも徐々に導入率が上がってきているのですが、進まない原因としては、中小事業者も多いため、機器の導入に要する経費負担が大きいことが考えられます。インバウンドの方をはじめ観光客も利用されるということで、県内のタクシーにおいてもキャッシュレス化を推進するために、県も前向きに検討していきたいと考えています。

**○清水委員** 新しいデータでは大分進んでいるというお答えだったのですが、メニューとして、サバイバル補助であったり観光振興補助、インバウンドの補助がある、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の要綱が示されていますが、この要綱を見てもよくわからないので、タクシー事業1台に対してどの程度の補助が国はされるのか、おわかりになったらお答えいただきたいと思います。

**○西村地域交通課長** 国の補助要綱では、機器の導入経費等について3分の1の補助率で

補助することが定められています。その対象も今年度から拡充されたところですが、タクシー事業者が直接国に補助申請をされるために、今年度は具体的にどのくらいの補助金額になっているのかは把握していません。

**○清水委員** 奈良県を通さずに協会から直接国土交通省に申請されるという理解でいいですね。わかりました。

そんな中で、奈良県として推進するためには、その事業者もそうですが、一定の補助があれば各協会に対して動機づけにもなると思うのです。そんなにめちゃくちゃ高額な機器ではないような気がするのですが、そういう考えをお持ちなのかどうか。特にインバウンドの方も含めて、観光客を絶対減らさない、リピーターもふやしていくためには、そういう施設整備も必要だと思うのです。まずは一回つければ相当の間使えますし、協会からやってくださいという紹介だけでは、進んでいかないような気がしますので、事業者に対し奈良県として何らかの取り組みをすることをお考えでしょうか。

**○西村地域交通課長** できるだけ導入が進んでいくように、国の補助もあることですので、検討していきたいということです。

**○清水委員** なかなか予算に絡むものなので、西村地域交通課長が単独でお答えするのは難しいとも思いますが、機器が高額であれば二の足を踏むのかなと思いますが、そんなに多くない台数でもありますし、決済が早く済むということは観光客の方、我々利用者もそうですが、非常に利便性が高まることにつながっていきます。ぜひとも積極的に考えていただいて、ご提案をいただくようお願い申し上げて質問を終わります。

**○大国委員** 奈良県公共交通基本計画を読みますと、奈良県が抱える課題や地域交通網の役割が明記されているのですが、平成28年に策定されたこの計画が、年々状況が少しずつ変わってきているのを、現場の生活者の皆さんから聞かせていただく声により感じてまいりました。この委員会はそういった意味で、非常に大事な委員会だと感じているところ です。

言うまでもなく、この地域公共交通の現状は、公共交通事業者の方々の不採算路線が出てきているということであったり、公共交通のサービスレベルの低下が大変懸念されている状況であります。また、昨今高齢者の事故等に見られるように、自動車等での外出で事故に遭遇するリスクを減らす観点からも、公共交通は非常に重要であろうかと思えます。国土交通省もさまざまなデータをお持ちですが、地方圏において公共交通が整備されていることの重要性が7割から8割と非常に高いニーズがありますし、加えて、駅や停留所ま

での距離や立地が非常に課題があると。これまで簡単にバス停の停留所まで行けたものが、年を重ねていく中で、なかなか大変だという状況になるのです。ましてや、過疎地域と言われている場所では、公共交通そのものの維持が非常に求められていることは、ご承知のとおりだと思います。

そこで、将来の奈良県の公共交通が、どのようにあればいいのかということ、常日ごろからずっと考えているのですが、1つはドア・ツー・ドアという時代が来ていると思っています。各市町村では、コミュニティーバスが走っていない地域に住んでいる人、また、走っていても最寄りのバス停まで行くのが難しい人も、今申し上げたとおりいらっしゃいます。このような人たちの移動手段としてデマンド交通が重要と考えており、県内市町村の導入状況と、デマンド交通の普及に向けた県の取り組みについて、まずお尋ねしたいと思います。

**○西村地域交通課長** 県内市町村のデマンド交通の導入状況と、その導入に向けた県の取り組みについて、ご質問をいただきました。

デマンド交通は路線バスなどの路線定期型交通とは異なり、利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つです。運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地の自由な組み合わせなどにより多様な運行形態が存在しています。例えば、路線バスのように定められたルートを実行するものや、一般的なタクシーのように運行経路も決まっていないドア・ツー・ドアのようなものがあります。また、運行ダイヤについては、路線バスのようにダイヤが定まっており予約のあった場合のみ運行するものや、運行時間内であればニーズに応じ随時運行するものもあります。県内では、平成31年4月1日時点において14市町村でデマンド交通が導入されています。一例を挙げますと、東吉野村ではコミュニティーバスが定路線で運行されていたのですが、利用者が減少してきたため、その一部についてダイヤや運行経路や乗車場所が決まっており、予約があった場合に走らせる形のデマンド交通を導入されています。また、三郷町では、町が行ったアンケート調査の結果により、バスに不便を感じる高齢者の割合が高かったということで、移動に不便を感じる方でも無理なく利用できるように、ダイヤや乗降場所まで全て自由に依頼できるデマンド交通を導入されているところです。これらのように、地域の実情に応じてそれぞれの形態で運行されています。

県では、県と連携して地域交通の課題解決に積極的に取り組む市町村を支援する、安心して暮らせる地域公共交通確保事業を活用し、デマンド交通の導入に向けた調査、検討や、

実証運行などを行う市町村に対して補助を行っているところです。過去に補助を行った五條市においては、対象エリア等を見直しながら、現在も継続して運行されています。また、五條市以外にも天理市、明日香村、大淀町に対して財政支援を行ってきたほか、今年度については十津川村のデマンド型乗り合い交通の実証運行に要する経費に対して補助を行っているところです。引き続きデマンド交通の導入に向けた検討等を行う市町村に対し支援を行い、移動ニーズに応じた交通サービスの実現に取り組んでまいりたいと考えています。

**○大国委員** 今の答弁で、県が各市町村への財政支援等を行っているということですが、なかなか広がっていかないのが現状と思っています。しっかり広げていく必要がありますし、一方では、なぜなかなか広がらないのかも含めて考えていかななくてはならないと思うのですが、市町村の持つ課題について何かお考えのことがあればお尋ねしたいと思います。

**○西村地域交通課長** デマンド交通を導入するに当たっての課題ですが、できるだけ路線バスが至るところに走っていて、その時間に行けば乗れる、便数も多いのがもちろん理想ですが、人口減少やマイカーの利用が多くなりバスの利用が減ってきて、交通空白地になったりしているということで、デマンド交通が一つの解決のツールであることは確かだと思います。また、それを新たに導入していくに当たって、いろいろ検討している市町村もあります。デマンド交通を導入するに当たっては、例えば先ほど例示させていただきましたようにいろいろなタイプがあるのですが、ただ、利用者が少なくなって定期運行ができないということで、デマンドにして予約があったときに走らせるというだけであれば、バス停まで行くのが時間がかかるとか、高齢の方が多くなるとバス停までもなかなか行けないということがあります。ただ、経費的には、定期運行しているのを予約があったときに運行することは経費の節減にもつながりますが、そのタイプではきめ細かく対応できないということで、県内でも先ほど14の市町村と言ったうちの13市町村で導入されているのですが、事前登録をしていただいた方については、一定のエリア内であればドア・ツー・ドアや、ある程度拠点が決められているとか、そういう自由な区域型の運行をされているところが多いです。ただ、この方式にしますと、事前登録をした当該自治体の住民しか利用できない。例えば観光客の方とか、たまたまそこに訪ねて来られた方は利用できないというような問題点があります。あとは、乗り合いタクシーもあるのですが、結局1人でも要望があればタクシーを動かすことになりますので、1人当たりにかかる行政コストは高くなる傾向にあります。利用者がそれをどんどん利用していただくことは行政としてありがたいですが、そのかわりに市町村の経費負担もどんどん膨らんでいきます。

もう一つは、利便性の向上で利用がどんどん広がってきて、その利用者を広範囲に認めると、既存の路線バスやコミュニティーバスなどの乗客がさらに少なくなってしまうということもあります。

このような状態で、さらにもう一つ言いますと、これは交通全体に言えますが、最近特にバスやタクシーの運転手が人手不足ですので、デマンド交通を便利な形にするほど、その人手もかかるという問題点もあります。

このようなさまざまな課題と行政としての経費がかかるということで、実際に市町村が導入されるに当たっては、市町村ごとの人口の分布や既存の公共交通がどのような体制になっているかなど、地域に見合った運行形態や運賃、利用対象者などをしっかり検討することが重要であると考えています。

**○大国委員** さまざまな課題があることは確かだと思います。お金がかかる、運転手の人員不足、さまざまに難しい課題はたくさんあるのですが、この交通インフラは県民生活を支える大きな大きな柱であると思います。人口が減っても、住み続けられる地域をつくっていく必要もあるでしょうし、都市部においてはまた違った問題もあります。市町村を越えて病院に行く交通手段がないことも出てくるでしょうし、県が音頭をとって広域的にそういう交通網もしっかりと検討していく必要があると思っています。新しい交通手段や交通体系も、国等で検討はされていますが、この奈良県に合う地域公共交通は、将来を見据えた上でどうあるべきかを、恐らく今、この地域公共交通基本計画について次期計画に向けての検討等もされていると思いますが、最後に折原県土マネジメント部理事から、改めて県内の公共交通の方向性についての所見があればお尋ねしたいと思います。

**○折原県土マネジメント部理事（地域交通担当）** ご指摘ありがとうございます。

大国委員おっしゃったとおり、公共交通が重要であるのは論をまたないところで、その中で、本日はデマンド交通についてお話しいただきました。県としてはデマンド交通ありきということではもちろんなくて、あくまでもその移動ニーズに合った交通サービスを提供していくことが重要だと。ですから、デマンド交通も含めて、そういったいろいろな交通サービスがきちんとその地域に合った形で選べるようにしていくことが重要だと考えてございます。

ですから、何で進まないのかというご指摘もありましたが、経緯を振り返ってみますと、県においては、路線バスを維持していくことが困難であるという奈良交通株式会社の問題提起をきっかけに、地域公共交通改善協議会を立ち上げて地域ごとに議論していく体制を

整えたのです。そういった中で県もこの移動ニーズが本当にあるのかどうかを客観的な診断指標を使って、エビデンスに基づいて判断していこうというシステムをつくり上げたところです。これに基づいて、毎年P D C Aサイクルを回して補助金を出すのが適切かどうかというところをしているのですが、その中で、本当に県だけではなくて市町村もお金を払ってその路線バスを維持していく必要があるのかどうかを毎年突きつけられながら考えていると。そういった中で本当に路線バスなのか、あるいはデマンドも含めたほかの交通サービスに切りかえていくのか、それをエリアごとに議論しているところで、最適な交通サービスを提供できる形に整えていくことが重要だと考えています。次期公共交通基本計画改定に向けて、しっかり検討していきたいと思いますので、委員のご指導をよろしくお願いしたいと思います。

**○荻田副委員長** 質問の予定をしていなかったのですが、1点だけ申し上げたいと思います。

先日、長らく自由民主党で超電導リニア鉄道に関する特別委員会委員長でありました竹本委員長が国務大臣に就任されて、奈良を訪れました。リニアに関して少しだけお聞きしておきたいと思います。今、2027年、名古屋までの開通を目指して急ピッチに事業が進捗しているところです。事業主体はあくまでもJR東海ですので、その推移を見ながら、2027年に何としても40分で開通をという思いが一層強まっているときであります。また、今、自由民主党は古屋圭司さんが担当されることになり、そういったこれからのスキーム、新大阪までの間、事業を進捗をしていく中で、2027年ですから、4年前までには環境影響評価にかからなければならないこともあります。そういった推移を見たときに、今、20キロメートル圏内で、もちろん奈良市附近と法律で明記されていますので、場所の特定をしなくてはならないことが一つあります。交通結節性の高いところが多いところあります。知事として、あるいはJR東海としてどの地域が一番いいのか、リニアというのは、できるだけ直線で行くほうが所要時間あるいは工事費等について較差が生じるのではないかと考えています。そういった状況で、6月補正予算のときにリニア中央新幹線の想定ルートに関する調査・検討、奈良市附近駅と関西国際空港を直結するリニア新支線に関する調査・検討ということで、2,500万円の予算計上をされていますが、この調査の目的と、どのような調査を行うとして2,500万円の予算を計上されたのか、折原県土マネジメント部理事、お答えいただけますか。

**○折原県土マネジメント部理事（地域交通担当）** 6月の補正予算でお認めいただきまし



たリニア中央新幹線、関西国際空港とリニア新幹線の奈良市附近駅を直結するリニアの新支線、これに関する調査の検討状況、進捗状況をお尋ねいただきました。

現在の状況は、リニア本線については荻田副委員長がおっしゃったとおり、名古屋より東の区間がいろいろ心配されるような事態も見受けられるのですが、他方で、奈良県としては西区間はしっかりと当初の予定どおりにやってほしいということ、先日の政府要望の際もお願いしてきたところです。それに向けてしっかりと準備を進めていくことが重要だと考えており、ご指摘いただいたとおり、今、県内で3つの市が中間駅の候補地として手を挙げており、奈良市は3つ候補地を挙げていますので、5カ所ございます。おっしゃったとおり、ルートは事業主体であるJR東海が決めるということですが、奈良県としてもJR東海の検討の準備が進むように協力していくことが重要だと考えています。今年度はその想定ルートに関して、将来の着工の判断に資するような項目について、調査・検討を進めることとしています。

また、関西国際空港とリニア新幹線を直結するリニア新支線については、国土交通省のスーパー・メガリージョン構想検討会で、2017年12月と2019年1月、この2回にわたり奈良県の構想案を知事から発表させていただいたところですので、こちらの構想案の具体化に向けた調査を行うことを想定しています。この調査項目としてどういったものを行うのか、この構想については奈良県だけでなく和歌山県も通るということで、和歌山県ともどんな調査をするのかということも調整を行ってきたところです。調査項目としては、どんな走行方式、奈良県の構想の中では常電導リニア方式を考えているのですが、そこからオプションとして、ほかに超電導リニア方式ですとか、在来型の新幹線方式、在来型の特急方式、こういったものも比較検討していこうと。また、ルートについても基本的な構想の中では、奈良市附近駅から大和高田市、御所市、五條市、橋本市、関西国際空港というルートを考えているのですが、これにオプションとして和歌山県が提案しております紀の川市を經由するルートについても調査・検討していく。また、事業スキームについても、基本構想の中で上下分離方式を提案させていただいているので、この上下分離方式の事業スキームについて調査・検討を行うことにしています。また、あわせて地元の意見もしっかり聞いていこうと考えています。こういった基本的な調査項目について検討を行い、本日公告をさせていただいたところです。今年度中に調査結果を取りまとめ、またご報告させていただきたいと思っております。

○荻田副委員長 折原県土マネジメント部理事から説明をいただきました。ともあれ東京

一名古屋間は恐らく2027年に、きっちりと竣工、開通できるものと思っています。こういった状況を見て、三重県あるいは奈良県、それから大阪府と連動して、それぞれのリニア中央新幹線建設促進期成同盟会での決議、また国への働きかけを一生懸命頑張っていることも承知しています。こういう状況の折に、県として知事は、事前調査あるいは予備調査的なものをやると答弁の中でも申し上げられていたと記憶しています。今、JR東海では、一つはこの奈良には五つの新駅の希望があると。しかし、南へ行くほど、新大阪と連結を、名古屋、亀山を通り直線で結びますと、できるだけこの奈良の駅は北に寄るほうがいいのではないかと。一つは工事の費用、そして、一番大切な所要時間、試算では、聞いている範囲ですが、5分ぐらいは違うのではないかとということも言われています。それから、工事費も1,000億円オーダーという話も聞いています。こういったことはJR東海が、それぞれのところでお話をされているように思います。こういった見地から、今既に知事としては任期中に何としても新駅を確定して、そして環境影響評価を進めていきたいという前段階の調査・研究だろうと思います。既に長野県では、駅周辺のそれぞれの結節性の高い、リニアと連動した新しいまちづくりに取り組んでいこうと、今、国土交通省でも進められているようにお聞きしています。2,500万円という予算を計上し、何をやっていくのかという、この本旨が見えてこないの、きょうあわせて質問させていただきました。これからしっかり、新駅誘致も含めて対応を頑張りたいと思います。要望にして終わりたいと思います。

○太田委員長 ほかにございませんか。よろしいですか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

ほかになれば、これをもちまして質問を終わります。

それでは、理事者の方々はご退室願います。

委員の方はしばらくお残り願います。

(理事者退室)

それでは、本日の委員会を受けまして、委員間討議を行いたいと思います。委員間討議もインターネット中継を使っておりますので、マイクを使って発言願います。

まず、当委員会では所管事項であります地域公共交通対策等に関する調査・審査することとされています。本日お配りした資料は、地域公共交通対策等の課題、取り組みの方向を踏まえて、初度委員会、県内調査、9月の委員会に出された意見等について整理したものです。これまでに委員各位から出された意見、要望をはじめ、また地域公共交通

対策等に係る課題についての意見の交換をしていただきたいと思います。

それでは、ご発言を願います。

**○田尻委員** この委員会の中で、議論の一つの大きな課題でもありますリニアの件、先ほど荻田副委員長も申し上げられましたが、いろいろな情報やお話を聞くところですが、正確な情報がなかなか入ってこないように現実的には把握しています。ところがちまたでは、これは未確認情報ですが、例えばJR東海の関係者の皆さんがひそかに奈良入りをされていたり、奈良での拠点の場所を探しておられたり、いろいろな情報を得るところです。確かかどうかはわかりませんので、年数は申し上げませんが、私どもが知り得ているところでは2000何十年に奈良の予定地を決めるという話も聞いております。その辺の情報の正確さというか、発表があるまで待つて、そうですかでは、我々の対応は遅いのではないかなど。ある意味では、皆さん方の媒体や人脈等を使って、いち早く正確なものを持ち寄って、そしてそれが多ければ正確度が高いと思うのです。県全体も何かぼやけてたり、委員会でもその議論が知りたいけれどわからないとなってくると、先、先を考えて政治をしていかななくてはならないのですが、もう少しお互い協力しながら、より早く、よりニアな感じで情報を得られるように、皆さんと協力体制をとったり、例えば県の上層部が知り得ている話があったとしても、未確認というか決定していないから、もちろん公表できないのもあるでしょう。しかし、それに近い形で議会としても、やはり独自の情報等々も含めて入手していかななくてはならないという強い思いを持っておりますので、皆さんと意見の共有ができればよりよいかなど、このように思っています。感想でございますが、申し上げたいと思います。

**○荻田副委員長** 私も先日竹本大臣といろいろ話していたのですが、一つは事業主体がJR東海ですから、JR東海が決めた期日に対応していくことは当然のことと思います。それだけ2045年を、国費を投入することによって2037年に8年間前倒しすることになりました。これは国としての熱き思い、やはり大震災等が多いですから、新幹線が途中で途絶えてしまえば、代替ルートとして東海道新幹線からより遠い地域に離れた形でのルートを昭和48年に新谷運輸大臣によって閣議決定をしていただいたものです。

こういった状況を踏まえて、今、田尻委員からもお話ございましたように、JR東海そのものは非常にかた過ぎます。しかし、裏ではいろいろなことを事前にやっていることは、僕らはもうわかっているところです。さりとて、今一番の問題点は、2027年に名古屋まで開通すると、しかし、その先は2037年に新大阪までの間、名古屋開通と同時に西

へ着手しようとするれば、環境影響評価は4年間ぐらいかかるようです。2023年ぐらいには、もう既にこの環境影響評価はJR東海でやってもらってスタートを切ってもらわなくてはならない、そんな時期です。今、僕が申し上げた6月補正予算で2,500万円という調査費を組んだ、しかしながら、どういうことで、どういう内容になっているのかを聞いたかったのですが、関西国際空港との連動も含めての話でルートを決めるということなども入っているようです。いささかりニアについては、スピーディーに頑張りたい、10年かかるところを5年、6年、7年ぐらいでスピーディーに完成させたいという国の思いもあると思います。しかし、何せJR東海ですので、着実に余裕を持って確実に工事を完成させたいという思いで、そういった2027年の名古屋、あるいは2037年の新大阪があるように見受けられます。今、田尻委員がおっしゃるように、皆さんの中にもいろいろな問題意識とともに、知事も新駅の設置について早期に決めなくてはならないと言われているところだろうと思います。本当に皆さんで時期やルートの決定なども含めて、今は見守っていかなくてはならないということしか言いようがないと思うのです。僕らの知り得る限りは自由民主党の超電導リニア鉄道に関する特別委員会で行っている内容については、つぶさに皆、話は聞いているのですが、何せJR東海が事業を進めていく中で、はっきりとした、いつまでどうだこうだという話をなかなかできないと思いますね。

**○太田委員長** ほか、ご意見ございますでしょうか。

なかなか情報が開示されないということで、全体として事業主体がJR東海ということで、行政としてどこまで踏み込んで情報を開示できるかという問題があるかと思います。先ほど、特にリニアの問題でご意見が出されましたが、ほかはよろしいでしょうか。

そうしましたら、先ほど皆さんに見ていただきました委員間の取りまとめ、それから、田尻委員と荻田副委員長から出された意見なども踏まえまして、今後の協議を進めてまいりたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

それでは、そのようにさせていただきます。

これをもちまして委員間討議を終わります。

本日の委員会はこれで終了させていただきます。