

◇この議事速報は、正規の会議録が発行されるまでの間、審議の参考に供するための未定稿版で、一般への公開用ではありません。

◇後刻速記録を調査して処置することとされた発言、理事会で協議することとされた発言等は、原発言のまま掲載しています。

◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますので、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と受け取られることのないようお願いいたします。

○松本（文）主査 これにて武村展英君の質疑は終了いたしました。

次に、西岡新君。

○西岡分科員 日本維新の会の西岡新でございます。ラストバッターということで、時間をきっちり守りながら、質問をさせていただきたいと思っております。

きょうは、決算行政監視委員会の第四分科会の質問という機会をいただきました、まことにありがとうございます。

今国会も会期末もあとわずかとなっておりますので、この分科会も時間を大幅に短縮しての開催ということでありませう。この委員会も、締めくくり総括質疑までは、やはり日程的にもかなり厳しいのかなというようにも思います。しかしながら、三年分の決算審議がたまっているという現状もあります。秋の臨時国会には二十四年度の決

算も出てまいる予定でございますので、こういった問題については、ちよつと国の仕組みについてもやはり考えないといけないと思っております。例えば、衆議院は、やはり解散があるということと、どうしても予算重視になりがちであります。一方で、参議院は六年の任期があつて、しかも半数のみの改選ということでもあります。我が党も一部主張をしておりますが、予算の衆議院、決算の参議院というふうなすみ分けによつてこの二院を有効に活用していくというふうなことも、今後決算審議のあり方として必要だと私自身も思っております。

今回は、分科会ということでもありますので、国土交通行政に関する質問をさせていただきたいと思っております。

まず、四国新幹線についてですが、四国四県とJR四国が一千万円の費用を負担して、今月から新幹線導入に向けた基礎調査を実施することになりまして、来年三月までにこの調査結果を取りまとめるということでありませう。

四国新幹線は、御承知のように、国が昭和四十八年に基本計画として決定してから、大阪から徳島、高松、そして松山付近を通つて、海底トンネルを通りながら九州の大分まで行く四国新幹線と、岡山―高知間の四国横断新幹線の二つが基本路線ということですが、整備計画に格上げされることなく、平成二十年に調査が打ち切られていくというふうな状況であります。

昭和四十九年度より三十四年間にわたつて調査費がつけられてきましたが、この調査の打ち切り

に当たつては、どのような経緯で判断されたのか。また、調査費の総額はどれぐらいであり、それまでの長い年月をかけて資金を投入して得た調査結果というものはどういふものがあるのか。お聞かせいただければと思ひます。

○瀧口政府参考人 ただいま委員御指摘のように、四国新幹線については、全国新幹線鉄道整備法第五条に基づく調査指示が行われております。

大きく二つの調査が行われておまして、一つが、松山市付近と大分市付近、いわゆる豊予海峡のトンネル部に係る地形、地質等の調査、もう一つが本州と淡路島間における同様の調査というものの指示が行われているところでございます。

このうち、松山市付近―大分市間につきましては、四十九年度に指示が行われ、昭和六十三年度に調査結果が取りまとめられておまして、あくまでもこれは技術的な観点ということでございませうが、技術的には青函トンネルで開発した海底トンネルの施工技術を活用すれば、豊予海峡トンネルの建設は可能との調査結果が取りまとめられております。

一方、本州―淡路島間につきましては、昭和五十八年度に調査指示が行われておりましたが、その後、平成十九年度まで調査を行つていたものの、当面早期に四国新幹線着工の見込みがなく、直ちに調査の進捗を図る必要が薄いということで、平成二十年に調査が中断されておることになっております。

なお、それまでの調査費でございますが、二つの調査を合わせて総額で約四十億円、こういうふ

うになっております。

○西岡分科員 ありがとうございます。

四十億円の調査の結果が今後どうなるかということもございませし、一方で、今、建設中の北陸新幹線の建設目的の一つとして、日本経済の大動脈である東海道新幹線の代替機能を果たすという意味合いを持っているということでありませし、先月、徳島県による国への要望に合わせて、徳島県知事が山陽新幹線の代替機能としての四国新幹線の重要性について言及されていませし。山陽新幹線の代替機能として想定される四国新幹線の役割というのは、国はどのように考えているのか。

また、全国でも、四国は二百キロ以上の高速鉄道インフラが欠けているという現状もございませし、このままだと、四国は日本の国土軸から外れて、都市部の成長から取り残されるのではないかとというような意見もございませし。

私自身は、無理をして高速化を進めず、区別をしていくというのも一つの方向性だというふうにしておりませし、国として、国土の均衡的発展という観点から、その課題に対して、この点についての御見解もあわせてお伺いできればと思ひませし。

○瀧口政府参考人 委員御指摘のように、こういった高速鉄道ネットワークにつきましては、いわゆるリダンダンシーといったものを考えるべきではないかという議論があることは承知しておりませし。

一方、山陽新幹線と四国新幹線ということとを並べてみたときに、いずれも瀬戸内海に面する形で

つくられるというようなことが想定されませし。それは、御案内のように、今の計画では淡路島をいずれにしても通るといふようなことになっておりませし、こういった面から、いわゆる大規模な地震等を考えたときに、どのようなリダンダンシーとしての機能があるかについては、いろいろな意見があるのではないかと思ひておりませし。

一方、高速鉄道のネットワーク自体については、もちろん我が国の国土の発展ということとを考えた場合に、そういったネットワークの拡充を進めていくことについては原則的には必要であるといふふうにして考えておりませし、一方で、それぞれ整備をするという段階になりましたら、建設費が一体どうなるかということも十分考えながら、あるいは需要がどうなるかということも十分考えながら検討を進める必要があるだろうと思ひておりませし。こういった点から申し上げますと、先ほど委員御指摘のように、現在は全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画路線として四国新幹線は位置づけられているところでございませし、これを整備計画に格上げするということになる際には、交通政策審議会においてその整備の必要性につきませし、多角的に議論を行っていく必要があるわけでございませし。

この際、特に建設費については、先ほど地形等の調査を行っていふことを申し上げませしが、豊予海峡等二つの大きな海峡トンネルをつくらなきやならぬということ、莫大な建設費がかかるんじゃないかといったような点もございませし、こういった点も踏まえながら考えていく必

要があるだろうというふうにして考えておりませし。

それからもう一点、現在、私どもといたしましは、新幹線ネットワークに關しましては、北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線の長崎ルートという、いわゆる三区間の新規着工路線というものを昨年着工したばかりでございませし。まず、新幹線ネットワークという観点につきませしは、これらの区間についてしっかりと着実な整備を進めていく必要があるだろう、このように考えていふところでございませし。

○西岡分科員 九州新幹線についてですが、平成二十三年に九州新幹線の鹿児島ルートが全線開業してから、このルートに關しての総事業費及び開業以降の収支、そして開業前に試算されていた利用者予測と実際の利用者実数について、それはどのような数字であつて、しかも、仮に四国新幹線が実現した場合に効果はどういうものを想定しているのか。現時点では難しいと思ひませし、国としてのデータがあればお答えいただければと思ひませし。

○瀧口政府参考人 まず、九州新幹線の現在の開業しておりませし鹿児島ルートでございませし、鹿児島ルートの建設費の総額、ちよつと手元に数字がございませし。申しわけございませし。

一方、輸送需要の動向でございませし、御案内のように、鹿児島ルートにつきませしは、新八代と鹿児島中央間、そしてまた博多と新八代間と、実は段階的に施工したということもございませし、利用予測も実は別個に行われておりませし。これをまとめて換算したということですから、一つの目

安ということでお聞きいただきたいと思えます。

鹿児島ルート全体として、総需要、これは輸送密度でお答えを申し上げますが、約一万五千人と見込んでいたところでございます。一方、実績でございしますが、実績もJR九州が発表しているものを輸送密度の方に換算をいたしまして御報告申し上げますが、開業一年後の平成二十三年の実績というのは約一万七千人ということでございます。これは、当然のことながら、開業一年目の誘発効果などがあつたものだというふうに考えております。なお、平成二十四年度の実績は一万六千九百人程度ということになっておるところでございます。

なお、四国新幹線の効果についてのどのように考えるかということでございますが、現在までのところ、四国新幹線につきましては、先ほど御説明を申し上げます、地形、地質等に関する調査を行っておりますけれども、それ以上の輸送需要等々といった開発効果等についての調査は行っておりませんので、現時点について特段御説明を申し上げることはできません。

○西岡分科員 九州新幹線の好調もあって、四国での新幹線についての機運が盛り上がってきたという現状もございます。しかしながら、先ほど局長の方からおっしゃるように、やはり海底トンネルを通さないといけないとかそういったことを考えると、私は非現実的であるのではないかとこのように思っております。

もし国交省が、四国新幹線をつくった場合の建設費用というのは大体どれぐらいかというのが手

元に数字がおりであれば、お教えいただければと思えます。

○瀧口政府参考人 まだ、建設費等の推計などを行っておりませんので、そういった数字はございません。

○西岡分科員 それともう一つ、調査費が復活するということとは考えられるのでしょうか。

○瀧口政府参考人 先ほど御説明いたしましたように、当面の早期の着工の見込みはないということ、それから、そういったことから直ちに調査の進捗を図る必要性は薄いということから、二十年度以降調査を行われていないわけでございます。一方、新幹線のネットワークにつきましては、先ほどの新規着工三路線を着実に進めるといったことが必要だろうと考えております。

こういった中で、直ちに調査の再開をすべき状況にはないというふうに認識しているところでございます。

○西岡分科員 ありがとうございます。

これはJR四国と四国四県が今基礎調査をやっているようですから、その調査結果を受けていろいろな御相談をさせていただければと思っております。

新幹線とあわせて、フリーゲージトレインというのも四国ではかなり言われておりまして、その実用化をした場合に、JR四国によると、新大阪から愛媛県の松山の間で従来三時間三十九分の所要時間がかかっていたものが二時間一分と大幅に時間が短縮されるという試算をJR四国は出しているんですね。

ことしも愛媛の松山から香川の多度津間でのフリーゲージトレインの試験走行をするなど、こちらの方が実現性はより高いというふうに思いますが、まだ在来線のレールの整備を初め、さまざまな課題があると思えます。

今年度も、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対して二十八億円の予算が投じられてフリーゲージトレインの実用化に向けて取り組まれておられますが、この実用化のめどというのは立っているのか。また、四国でフリーゲージトレインを仮に導入するに当たって、残されている問題というものはどのようなものがあるのか。お教えいただければと思えます。

○瀧口政府参考人 ただいま委員御指摘のように、フリーゲージトレインにつきましては実用化に向けた技術開発が進んでいるところでございます。今念頭にございますのは、三十四年度を予定いたしております九州・長崎ルートの開業に向けて、この長崎ルートというのはフリーゲージトレインを活用することになっておりますので、それに向けて現在技術開発が進められております。

技術上の課題といたしましては四つございまして、安全な軌間変換ができること、それから新幹線区間では、時速二百七十キロで安全、安定走行ができること、それから在来線区間では、直線部で時速百三十キロ、また曲線部は現行特急車両並みの速度で安全、安定に走行できること、そして耐久性の分析、検証、こういった四点の目標がございします。

既にこれまでも専門家から成る技術評価委員会

で審議をしていただいております。ただいま申し上げた四つのうち、最後の四番目、耐久性の分析、検証以外はクリアできるといことになっております。

そこで、耐久性の分析、検証を行うための走り込みが必要なわけでございまして、委員御指摘の現在 J R 四国予讃線で在来線区間としての試験走行を行っている、こういったような状況でございしますが、二十六年程度からは、九州新幹線の新八代駅近傍で、新幹線そしてまた軌間を変換して在来線という、いわゆる三つの軌間、三つのモードを通して走り込みを行う試験というものを開始する予定でございします。

こういったことを行うことにより、着実にフリーゲージトレインの開発を進めてまいりたいと思っております。

一方、このフリーゲージトレインを四国に導入する場合、一体どういう問題があるのかという御指摘でございます。

当然のことながら、新幹線から在来線にかわる際にアプローチ部分というものの建設が必要となります。新幹線というのは大体高架が非常に多うございしますので、高架部分から在来線、これは大体平場においておりますが、多分四国の場合には岡山駅あたりにそういったような工夫をする必要がございますが、このアプローチ線の部分の整備が必要でございします。

また、在来線区間につきましては、当然のことながら電化されているということが前提になるとともに、フリーゲージトレインの効果を生かす一

定のスピードで走行するためにはロングレール化や急曲線の改良といったことが必要となるといふように考えております。

個別の問題については今後検討してまいりたいと思っております。

○西岡分科員 ありがとうございます。

耐久性の問題というのでも確かにあると思います。が、そもそもフリーゲージトレインを導入した場合に、これは在来線と同じような扱いになるというふうにお聞きしております。そういった場合に費用に関しては J R 四国や利用者が負担をすることになるということでありましょうが、そうなれば、そちらの方が手が出にくくなるというふうなおそれがあるのではないかと思っております。この点、国の財政支援スキームというか、そういったものというのはどういものがあるのか。もし、詳しくわかればお教えいただきたいと思っております。

○瀧口政府参考人 現在でも、いわゆる幹線鉄道の活性化というようなことは助成制度がございしますが、必ずしも十分な助成制度ではないというふうにも考えております。したがって、こういった在来線の活性化につきましては、今後、いろいろな御意見を伺いながら、検討してまいりたいと思っております。

○西岡分科員 ありがとうございます。

時間も、委員長は早くしろということでありますので、急ぎながら質問させていただきたいと思っております。

次に、本州四国連絡高速道路についてでありま

すが、これは一昨年の高速道路のあり方検討有識者委員会によって、中間取りまとめの中で、全国共通料金化が示され、平成二十六年からの導入を目指すというようなことになりましたが、その結論が平成二十四年度末までに出すというような話でありましたが、まだ結論が出ていないというような状況であります。この結論については、一体いつぐらいに出るような予定なんでしょうか。

○前川政府参考人 お答え申し上げます。

本四高速の料金の取り扱いにつきましては、平成二十四年の二月に、関係する地方自治体とも調整を行いまして、基本方針を取りまとめたところでございます。

この基本方針の中では、本四高速の料金について、全国共通の水準とすることを基本といたしまして、二十六年から導入を目指すとしております。スケジュールにつきましては、具体的な実施方針を平成二十四年度末を目途に取りまとめるよう検討を進めるとされたところでございます。

このため、昨年の十一月から、この本四高速料金を含めました今後の料金制度のあり方について、寺島実郎氏に部会長をお願いしております。国土幹線道路部会において、これまで十回にわたる丁寧な議論を重ねてきたところでございます。二十四年度末からは三カ月ほどおくりしておりますが、今年、六月七日に中間答申の案が示されまして、現在、この案をとって、中間答申に向けまして、部会長に最終的な確認をいただいているところでございます。

国土交通省といたしましては、この答申をいた

だいた後、具体的な検討を進めまして、新たな料金の周知等に必要な期間もございませので、二十六年度からの導入に支障が生じないよう取りまためてまいりたいと考えております。

○西岡分科員 その料金について、少し危惧しておりますのは割引制度でありまして、これは今現在でも、休日や時間帯、早朝や深夜において割引制度が導入されていますが、その恩恵で物流コストの低減や観光振興など大きく寄与していただいておりますので、全国料金制度によってこの割引制度がどうなるかというのが一つ知りたいところでもあります。

巷間聞くところによると、海峡部の中で一番料金が安い伊勢湾岸道路を目安として考えるということも聞いておりますので、それだと、しまなみ海道を今治から尾道まで渡ると大体二千七百円というふうに言われております。

そうなれば、現在の割引制度で、最大で二千三百五十円というところが三百五十円割高になるというようなことも考えられますが、この点については大丈夫なんでしょうか。

○前川政府参考人 お答え申し上げます。

六月七日に、先ほど中間答申案と申し上げましたが、その中におきましては、整備重視の料金から利用重視の料金に軸足を移すということで、高速道路の料金体系を、普通区間と大都市近郊区間さらに海峡部等特別区間の三つの料金水準に整理するというところにされたところでございます。

本四高速の料金水準については、陸上部はNEXCOの普通区間と同等とし、海峡部は、海峡部

等特別区間でございますが、普通区間に比べて大きな差とならない料金水準とすることといたし、具体的な水準については、フェリーの運賃などと比較することにより定めるとされたところでございます。

また、委員御指摘のように、料金割引、本四高速についても多額の料金割引が入っておりますけれども、これは、緊急経済対策のため導入された利便増進事業による割引でございまして、これが平成二十五年度末に終了するため、今後は、民営化時の割引の範囲内を基本として見直すべきとされたところでございます。特に本四高速につきましても、他の交通機関への影響などから、現行の割引の縮小を図るなど、割引を含めた実質の料金水準に留意すべきとされたところでございます。

具体的な料金水準については、中間答申を踏まえまして、国土交通省と本四高速会社等で調整を進めていきますので、現時点で、現在の水準から上がるのか下がるのかというところはまだ決まっております。今後検討させていただきたいと思っております。

○西岡分科員 わかりました。

もちろん、そういった背景は理解しているつもりでありますし、一方で、これまで地方が建設費として多額の出資を行ってきたという実績も考慮していただいて、ぜひ、割引との兼ね合いについても、さらに御検討いただければと思っております。

最後に、本四架橋の一つでありますしまなみ海道について、関連して大臣に御質問させていただきます。

ければと思いません。

このしまなみ海道は、世界でも珍しい、自転車でも走ることができる、海の上のサイクリングを体感できるサイクリングコースでもあります。

自転車は、もともと環境や健康、交通、そして経済の面からも非常にすぐれた交通手段でもあります。私も、あした、このしまなみ海道で仲間とともにサイクリングをやる予定でありまして、来年には、広島と愛媛、両県主催で、瀬戸内しま博覧会、瀬戸内しまのわ二〇一四と題したイベントを開催する予定となっております。

その際にも、世界的サイクリング大会を予定しておりますので、ことしの十月二十日にはそのプレ大会も実施されます。こうしたイベントを一過性に終わらせるわけではなく、しっかりと実にしななければいけないというふうにも思っております。

今、愛媛県は、このしまなみ海道を中心として、愛媛マルゴト自転車道という、県を挙げて自転車を活用した地域の活性化に取り組んでおりまして、例えば、西日本一高い石鎚山の山岳コースや、日本一長い佐田岬半島のメロデーラインのサイクリングコースとか、中級、上級者向けに十一のコース、そしてファミリー向けに十五のコースを設けておりまして、総延長は約千三百キロというサイクリングコースを設定しております。

それに関連して、現在、サイクルトレインやサイクルバス、そして観光案内板とか休憩所の周辺整備を進めておりまして、また、ブルーラインと呼ばれるものがありまして、これはしまなみ海道で車道の左側に設置する幅二十センチの青色のピ

クトグラム、目印であります。このブルーラインを引くことよって、自転車の安全な運転や、自動車ドライバーへの注意喚起などの効果もあって、安全確保に努めているところでもあります。

これについては、県道や市道などでは当然整備を進めていくわけですが、特に、海岸線を守る、景色がいい国道百九十六号線とか、そういった国管理の国道でもぜひ御協力をお願いしたいところがあります。

そして、何より先般の国土交通委員会でも大臣に質問をさせていただきましたが、しまなみ海道の自転車の無料化、これについては、料金徴収の費用のコストとか、無料化によって得られる経済効果などを考慮しますと、無料化により、より多くの観光客を取り込めるというような可能性も考えられます。

もう既に地元の自治体を初め、各方面から要望が大臣のもとにもいつておると思いますが、地元も応分の負担をしなければならぬというふうに覚悟しておりますが、改めて大臣の御所見をお伺いできればと思います。

○太田国務大臣 いろいろ御努力されていたのでありますが、

しまなみ海道の自転車の無料化につきましては、各方面から要望を伺っております。私も大変関心を寄せています。地方自治体から、観光振興のためのサイクリングイベントの開催、あるいは費用負担などの具体的な提案というものがあれば、本四会社を含めて、国土交通省としてもよく検討してまいりたい、このように考えております。

○西岡分科員 ぜひよろしくお願いします。

本日に、自転車は健康にも非常にいいですし、どうぞ皆さんもよろしければ自転車をやっていたらいい、その際には、しまなみ海道にお越しただければ、私が御案内をさせていただきますので、その際には御連絡をいただければと思います。

委員長の仰せのとおり、時間どおり終わらせていただきますので、私の質問はこれで終わらせていただきます。ありがとうございました。

○松本主査 これにて西岡新君の質疑は終了いたしました。