

参議院 国土交通委員会

平成 25 年 11 月 26 日

○委員長（藤本祐司君） ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

○委員長（藤本祐司君） 交通政策基本法案を議題とし、質疑を行います。
質疑のある方は順次御発言願います。

○太田房江君 自由民主党の太田房江でございます。

今日は当選後初めての質問の機会をいただきました。ありがとうございます。これまでは答弁側の経験しかございませんで、そういう意味でも本当の初質問でございますが、一応ぐるっと見回したところ紅一点でございますので、一応ですね、紅一点でございますので、どうぞよろしく、大臣を始めお願いを申し上げたいと存じます。

さて、今回の交通政策基本法案ですけれども、この法律案は我が国の総合交通体系を構築していく上でその基本的な視座となる諸点を与えるものでありまして、その意義は大変大きいと考えております。そしてまた、その基本理念として、豊かな国民生活や地域の活力の向上、あるいは大規模災害への対応と並びまして、国際競争力の向上ということが挙げられております。私は、この点を大いに評価させていただきたいと思っております。

私事で恐縮ですけれども、私は、実は旧通産省、現在の経済産業省で住宅産業課長というのを務めさせていただきました。その折に、旧建設省とも連携をいたしまして、低コストと言われる輸入住宅の導入促進という施策を行ったんですけれども、その際、住宅部材を運ぶ運賃、これはアメリカの西海岸から横浜港、横浜港から都内の建築現場ということですが、この二つの運賃が全く同額であると、ほぼ同額であるということが分かりまして、物づくりの競争力というのは、製造工程のみならず、物流の効率化というところに負うところが大きいということを痛感いたしました次第でございます。

言うまでもないことですが、こういう道路、港湾、鉄道、空港というようなインフラは、産業競争力の強化に大きな役割を果たします。日本再生が待ったなしの状況になっている折に交通基本法案でこういう点をうたっていたということは大変大きな意義があるというふうに申し上げましたけれども、この基本法に沿った具体的な取組を早く始めるということが喫緊の課題になっているというふうに思います。

今日は、それに関連して、女性ではありますけれども多少男性的な質問をさせていただきたいと思っておりますけれども、まず大臣にお伺いをさせていただきます。

大臣は、この法案の成立を受けて、今後、我が国産業の国際競争力の強化のためにどのような具体的な施策を進めていかれるおつもりでしょうか、お聞かせください。

○国務大臣（太田昭宏君） グローバル社会を生き抜いていく中で、今御指摘のありました我が国の産業競争力、また都市間競争を勝ち抜いていくということが極めて重要であり、国際交通ネットワークを形成することが必要不可欠だというふうに考えています。特に近年、アジア諸国の成長に比して、港湾にしても空港にしても、ハブが逃げて後れを取っているということもあります。国際都市間の競争に勝ち抜くために、この法案によって産業インフラの整備をしっかりと位置付けて国際的なネットワークを強化していきたいと考えています。

具体的には、国際コンテナ戦略港湾において、水深 16 メーター以上の大水深コンテナターミナルを 2016 年度までに 12 バース、現在 3 つしかありません、しかも全部横浜です。これを 12 バース整備して、海外トランシップ貨物を韓国等から奪還する。首都圏空港、成田、羽田、26 年度中の年間発着枠 75 万回化をし、それ以上の機能強化を目指す。あるいはまた、国際拠点港湾と日本各地の生産拠点を結ぶ国内物流網の形成促進などの施策を実施したいというふうに思っています。

地方においても、空港が直接海外と結ぶということもでき、また港においても直接船が就航するという、観光にもということがありまして、全国を挙げてそうした形を国際的な観点で取っていかなくてはならない局面だと思っております。

○太田房江君 ありがとうございます。

午前中の参考人質疑の際には地域公共交通、これについて大変多くの議論がございましたけれども、私は、総合的な交通体系の結節点として、あるいはグローバルな世界の中の日本の交通体系という意味において、日本に複数のハブ機能を持った拠点を、インフラを造っていくことは大変に大事ですし、またこれらのインフラを有効に連携させていくという発想もこれから大きな課題になってくるというふうに考えております。

どうぞこの点を交通政策基本計画の中にしっかりと位置付けていただけるようお願いをしておきたいと存じます。

そして、具体的な施策の一つとして、リニア中央新幹線の問題があろうかと思えます。リニア中央新幹線は、皆様方御存じのように、東京—大阪間を僅か一時間 7 分で結ぶ、国民に大きな夢を抱かせる、まさに 21 世紀に入ってからの大変最大の大事業だと私は思っております。日本再興計画の象徴的プロジェクトともなり得るというものだと思っております。二大都市圏をつなぐ複眼構造を通じて国土強靱化にも資するものであることは言うまでもございません。

また私事になって恐縮ですが、私は 1964 年、東海道新幹線が開業を

いたしました年に、国鉄マンでございました父とともに広島県の呉市から愛知県豊橋市の方に移りました。そこで、偶然ですけれども、太田大臣と同じ高校を卒業することになったということがございますけれども、当時、東京オリンピックとこの新幹線というのは我が国の高度成長を支える二大プロジェクトであったと言っても過言ではないと思います。

一方、リニア中央新幹線の方ですけれども、こちらの方はJR東海さんが建設資金を全額自己負担されまして、東京―名古屋間を2027年、そして名古屋―大阪間は実に18年後、18年後の2045年に開業するとされておられますけれども、私は、日本再興を期して、アベノミクスを成功に導くためにも東京―大阪同時開業ということを実現すべきであると考えております。

リニア中央新幹線の大阪同時開業、これは名古屋までと分断するよりもずっと大きいと私は思うんですけれども、その効果や影響について、まず鉄道局長にお伺いをいたします。

○政府参考人（瀧口敬二君） リニア中央新幹線は、最速型で東京―名古屋を四十分、そしてまた、ただいま委員御指摘がございましたけれども、東京―大阪につきましては一時間強で結ぶというものでございます。

こういった三大都市圏の人の流れを劇的に変えるということ、そしてまた、東海道新幹線との二重系化により災害リスクへの備えにもなるということを考えますと、国民生活や経済活動にも大きなインパクトをもたらす、御指摘のとおり重要なプロジェクトであるというふうに考えております。

大阪同時開業に関する効果や影響について、私どもの方で数値的に分析をしたというものは別段ございませんが、言うまでもなく首都圏と中京圏がリニア中央新幹線で結ばれ、さらには関西圏まで延伸されるということにより、リニア中央新幹線の本来の機能が十分に発揮されるということになるだろうというふうに考えております。

委員御指摘のように、本事業につきましては、平成の19年の12月にJR東海が全額自己負担で整備をするという意向を示したところでございます。これを受けまして、私どもの交通政策審議会の中央新幹線小委員会を計20回開催いたしまして、有識者の皆様に幅広く御議論いただいたところでございます。その結果、23年の5月に建設及び営業主体の指名、また整備計画の決定、建設の指示といった手続を行ったところでございます。

その中で、JR東海は、民間企業としての経営の自由や投資の自主性の確保が大原則であるという前提を示しておりまして、このJR東海の財務や現場の工事の見通しというものを踏まえまして、委員御指摘のように、東京―名古屋間につきましては2027年を、また大阪までにつきましては2045年をそれぞれ開業期間として設定をしております。

早期に開業すべきであるという御要望があることについては重々承知をいた

しておりますが、建設主体でもあります J R 東海の考え方もよく踏まえて対応していく必要があるというふうに考えているところでございます。

○太田房江君 ただいま経済効果については具体的な言及はございませんでしたけれども、あるシンクタンクの試算によりますと、東京—大阪同時開業の場合は日本全国に及ぼす影響 16.8 兆円、それに対して、東京—名古屋間でとどめた場合は 10.7 兆円ということで、この二つの間には約 6 兆円の大きな差がございます。

今、税調等を含めまして何とか日本の経済を元気にしたいという議論が続いているわけですが、アベノミクスというのは中長期の経済成長をより確かなものにするという成長戦略であると思います。国土の基軸となるリニア中央新幹線、これがこういう成長戦略の中で東京、大阪をつなぐのが 2045 年ということでは、私は多くの国民の期待に沿わないものになるのではないかと、こういうふうに思っております。

もちろん、リニア中央新幹線の建設には、おっしゃったように 9 兆 3 百億円という巨額の費用が掛かるわけでございますし、大阪同時開業を一民間企業である J R 東海だけに背負わせるのは大変難しいと、こういうふうに考えます。現在の新幹線と同時運用をいたしましても、財政面で大きなリスクを負うことは J R 東海が自ら明言されておられるところでありまして、大阪同時開業を実現しようとするれば、このプロジェクトの在り方をいま一度検証すべきではないかと思料いたします。

すなわち、我が国の成長戦略に不可欠であるということ、それから国土強靱化と国の安全保障にとって極めて重要であるということに鑑みまして、リニア中央新幹線を国家プロジェクトとしてしっかり位置付け、国が何らかの支援を行ってはどうかと、このように考えるわけですが、鉄道局長のお考えをお伺いいたします。

○政府参考人（瀧口敬二君） リニア中央新幹線の整備につきましては、東京—大阪間を直結することで初めてそのリニア中央新幹線というものが持ちます機能が十分発揮されるというふうに考えておるところでございます。

一方で、本事業につきましては、J R 東海が民間企業としての経営の自由や投資の自主性の確保が大原則であるという前提の下、全額自己負担で整備するという意向を示したことにより初めて動き出しました。そういった意向が示されましたので、私どもの先ほど申し上げた審議会で、整備計画であるとか、そういった具体的なステップを進める作業というものが進められてきたわけでございます。こういったような意向が示されたことを前提として、J R 東海が建設主体、そしてまた営業主体として指名され、建設の指示というものが出されておりました、現在アセスメントが進んでおると、こういったような状況でございます。

この J R 東海自身が、現時点において、先ほど申し上げたような開業の目標

年次を設定しているところでございます。したがって、現時点におきましては、早期に開業すべきという御意見があることについては十分承知しておりますが、まずJR東海が自分の負担でやるということでこのプロジェクトが始まったということを考えますと、JR東海の方針というものを十分踏まえて対応していく必要があるというふうに考えております。

○太田房江君 そういうお答えであろうということは想像できたわけですが、私は、この日本再興戦略ということの中で、本当にこの象徴的なプロジェクトというものが見当たらない中、しっかりとこれを国家プロジェクトとして位置付けるということは決して国土交通省にとっても、何というんでしょうか、マイナスにならない大変大事なことだと思っておりますので、どうかこれから関西経済界のみならず国民の声に耳を傾けていただいて、このプロジェクトの在り方についてお考えいただくようお願いを申し上げます。鉄道の次は空港について伺います。

関空についてでございますけれども、関西国際空港は御承知のように平成六年に開港いたしました。そして、19年に第二滑走路が供用開始となりまして、来年で二十周年を迎えようとしております。この関西国際空港は、元々は国際ハブ空港として建設をするというコンセンサスの下に建設が始まったわけですが、今の時点でもこの国の基幹インフラとしての位置付けは変わっていないと、こういうふうに考えております。

この国際ハブ空港としての初期の役割を十全に発揮していくということのためにはより一層の機能強化が必要だと思っておりますけれども、このところ、これは港湾も同じでございますけれども、アジアの諸空港の躍進ぶりが大変著しい。そういう中で、成長するアジアのゲートウェイとして高いポテンシャルを要する関西のみならず、我が国全体の成長戦略にも大きく資するものとして関西のハブ化を一層進めていただくことは東日本大震災の教訓に鑑みた国土強靱化にもかなうものであると、こういうふうに考えております。

私は、平成19年に第二滑走路を供用開始したときの大阪府知事でございますけれども、第二滑走路によって空港の24時間化が実現されまして、その後の企業誘致等に大きな力をいただきました。

関空は、先ほども申し上げましたように、これからも重要性は変わらないと思っておりますけれども、残念ながら羽田と成田という首都圏空港と関空との国際空港としての力の差は年を追うごとに広がっていると言わざるを得ません。数字を何を挙げたらいいのかなと思つたんですけれども、例えば日本人出国者の空港別利用割合のシェアというのが少しずつ動いておりまして、関空は御承知のようにLCCの活動が大変活発なわけですが、それでも2006年22%あったものが2012年には20%、代わりに3%首都圏空港が伸びているわけで、首都圏空港の吸引力というものは大変大きなものがあるというふうに思っております。

首都圏一極集中では真の日本再生は果たせないというふうに考えております

けれども、国としてこの関空の機能強化について現時点でどのように考えておられるのか、航空局長にお伺いをいたします。

○政府参考人（田村明比古君） お答え申し上げます。

関西国際空港は完全二十四時間運用でございまして、関西の国際・国内ネットワークの拠点空港として機能しております。関西圏の経済、それから国民生活を支える重要な基盤施設であるというふうに考えております。

一方で、関空は、海上空港の特殊性ということで、その整備に要した非常に巨額の整備費というのがありまして、約 1.2 兆円もの負債を抱えております。その負債ゆえに、なかなか戦略的な経営、あるいは前向きの投資の実行というのが困難な状況になっておりました。このため、関西の国際拠点空港としての再生強化、それから関空・伊丹両空港の適切かつ有効な活用によりまして、関西の航空需要の拡大を目的といたしまして、昨年七月に新関空会社の下で関空は伊丹空港と経営統合され、一体的に運用されているところでございます。

また、現在、関空はコンセッションの前段階でありまして、この実現に向けまして、LCCの拠点化、それから、いわゆるフルサービスキャリア、従来型の航空会社のネットワーク拡充等による旅客ネットワークの拡大、それから、貨物ハブ空港戦略など、全体としてその事業価値増大のための施策を積極的に進めているところでございます。

国交省としては、これらの取組により、関空の国際ハブ空港としての機能が再生、強化されるということ強く期待しているところでございます。

○太田房江君 ありがとうございます。

ただいま、コンセッションということへの言及がございました。このコンセッションというのは事業運営権の譲渡を意味しておりますけれども、国土交通省では、本年に入って、民間活力を有効に活用して様々な交通手段の効率化を図るということが積極的に行われておりまして、航空行政の分野でも民活空港運営法あるいは改正PFI法等が成立いたしております。

今後は、恐らくコンセッションのような民間活力を生かした空港運営へと大きくかじを切られる、これまで国が責任を持って空港を運営してきたところから、民間活力を大きく利用するという、活用するというところにかじを切られることになると思いますが、私は、そういう中であっても国が一定の役割を果たしながら空港運営の効率化を目指していただきたいと、このように考えている者の一人です。そういう中で、関西国際空港はその先鞭を着けることになるわけですから、是非コンセッションを成功させていただきまして空港の機能強化を実現していただきたいと、このように考えております。

恐縮でございますが、航空局長から、いま一度その御決意、お考えをお聞かせいただければ幸いです。

○政府参考人（田村明比古君） お答えいたします。

先生ただいま御指摘のとおり、関空それから伊丹のコンセッションというのは、民間活力の活用の拡大ということで日本再興戦略にも位置付けられた重要な施策でございます。現在、関空、伊丹、先ほど申し上げましたように、コンセッションの前段階にあるわけでございますけれども、新関空会社は両空港の事業価値の拡大、増大を図りまして、できる限り速やかに、早ければ平成 26 年度中にもコンセッションを実現することを目指しているところでございます。

コンセッションが実現すれば、民間の柔軟な経営判断や創意工夫がより一層発揮され、関空の国際拠点空港としての再生、強化、それから債務の円滑な償還が期待されるところでございます。したがって、国交省といたしましても、関空のコンセッションの成功に向けまして、新関空会社の経営判断を最大限尊重しつつ、その早期かつ円滑な実現のために可能な限り支援、協力をしてまいりたいというふうに考えているところでございます。

○太田房江君 ありがとうございます。

実は港湾についてもお伺いしようと思っておったんですけれども、時間がなくなってまいりましたのでお願いだけ申し上げたいと思います。

国際コンテナ戦略港湾政策ということの加速については、その必要性は十分御理解いただいていると思います。これも、アジアの主要港湾とコンテナ取扱貨物量がどんどん差ができていくと、こういうことの中で日本の産業は立ち直っていかなくてはならないと、こういう時点でございます。大臣の所信的御挨拶の中では選択と集中ということがはっきり述べられておりますが、この国際コンテナ戦略港湾政策こそ、この選択と集中ということが最も求められている分野ではないかというふうに思います。しっかりとその原則を堅持しながら、大型船対応といったハード面、それからコスト削減といったソフト面で様々な対策を早急に講じていただきたいと、こう考えております。

そして、一つ、大臣のふるさとでもいらっしゃいます三河港の整備、これは、今申し上げた港湾のランクはもう少し下がりますけれども、それでも、完成自動車の国際海上輸送のハブ港として大変大きな期待が掛かっております。この関係で国交省にお願いを申し上げておりますので、よろしくお願いを申し上げます。

インフラシステムの世界展開について、一つだけお伺いをしておきたいと思います。

成長戦略の中にも大きく登場いたしましたこのインフラ輸出、日本には交通システムにも世界に誇る、あるいは国際競争力が十分にあるシステム技術がたくさんございます。例えば従来型の新幹線、これは数百キロの路線をほぼ定刻どおりに運行して、開業後半世紀にわたって死亡事故が発生しておりません。また、大都市圏の都市交通、これは世界に例を見ないほどの大量輸送を数分間隔で日々実施しているオペレーションシステムであります。これも世界に類を見ないシステム技術であると思います。こういうような高い技術を持つ交通

インフラをシステムとして世界に展開していくということは、我が国の産業の発信力を強めるという意味からも大変重要だと思っておりますし、安倍総理自らがそのことをトップセールスで展開しておられるのは御承知のとおりでございます。

こうした交通インフラの海外輸出について、今後、どのように取り組まれていかれるおつもりか、国際統括官にお伺いをしたいと思います。

○政府参考人（稲葉一雄君） お答え申し上げます。

今後の交通インフラ海外輸出への取組についてお尋ねがございました。

先生御指摘のとおり、インフラシステム輸出の推進は日本再興戦略にも掲げられております政府の大変重要な政策の一つであります。国土交通省としても、従来に引き続き、交通インフラシステムの輸出推進に取り組んでまいりたいと考えております。

具体的には、まず第一に、ハードとソフトが一体となって高い機能を発揮するシステム。委員も御指摘のありました日本の強みをトップセールス等の機会に積極的にアピールしてまいりたいと考えております。第二に、相手国が本当に必要とするものを提供する。これが重要でありますけれども、そのために相手国の経済、社会等の実情や相手国のニーズに即した提案を行うと、このようにして受注につなげていきたいと考えております。第三に、日本の技術規格の国際標準化、あるいは事業リスクを軽減するための方策を講ずる。このような方法によって現地に進出しようとする日本の企業を支援する、このような措置を講じてまいりたいと考えております。

以上申し上げましたような取組を積極的に推進することによって、交通インフラシステムの海外輸出を支援してまいりたい、このように考えてございます。

○太田房江君 ありがとうございます。

ただいま規格の標準化の問題について言及がございました。こういうインフラ輸出の場合にも、例えば日本と米国との間には技術基準の大きな違いがございます。トップセールスも進めていただく一方で、こうした環境整備、技術基準の面でのグローバルスタンダードの設定ということについても適切に対応をしていただければ幸いです。

最後に、JR北海道への支援についてお願いを申し上げておきたいと存じます。

JR北海道に対しましては、現在、国土交通省によります無期限の特別監査が実施されております。そういう中ではございますけれども、JR北海道の老朽設備の更新は、北海道のみならず、鉄道に対する国民の信頼、安全、安心を取り戻すために待ったなしの状況となっております。

先日の国土交通委員会で江島委員から提案をされました、木の枕木からPC枕木への交換、それから旧国鉄時代からの気動車の更新、これらに必要な合計約四百億円の財政支援、これを私からも強くお願いを申し上げたいと存じます。

遅くなればなるほど費用がかさみますので、どうかこの面について御配慮を賜りますよう私からも強くお願いを申し上げて、質問を終わります。
どうもありがとうございました。