

リニア中央新幹線への財政投融資の活用に関する質問主意書
右の質問主意書を国会法第七十四条によつて提出する。

平成二十八年八月二日

福島みずほ

参議院議長 伊達忠一殿

リニア中央新幹線への財政投融資の活用に関する質問主意書

リニア中央新幹線は二〇四五年に東京―大阪間の全線開業を目指す、東京―名古屋間の工事費約五兆五千億円、名古屋―大阪間の工事費約三兆六千億円、合計九兆円を超える巨大事業だが、国土交通省交通政策審議会の中央新幹線小委員会でも一貫して、東海旅客鉄道株式会社（以下「JR東海」という。）が自前の資金で建設する前提で議論が進み、国会の関与もなく事業認可が下りた。

ところが、本年七月十一日の記者会見で安倍総理はリニア中央新幹線の全線開業を最大八年間前倒しすると表明し、政府は二〇一七年から三年間にわたり三兆円規模の財政投融資を行うこととした。

JR東海の自前での資金調達方針から一転し、政府による財政投融資が投入されることになれば国会の関与の必要性はより高まると考える。

そこで以下、質問する。

一 リニア中央新幹線に対する財政投融資の活用方針はどのような経緯で決定されたのか。JR東海からの財政投融資活用の要請の有無も含め、明らかにされたい。

二 JR東海は一貫して、自己資金で建設し、健全経営と安定配当は確保出来る、税金は使わないとし、国

土交通省交通政策審議会中央新幹線小委員会も、十分慎重な財務的見通しにたった事業計画であると判断した。JR東海が従来掲げてきた、自前で事業を実施するとの主張は、財政投融资を活用する方針に明確に反すると考えるが、政府の見解を示されたい。

三 リニア中央新幹線整備の総工事費の三分の一に達する資金調達に政府が関与するとなれば、計画そのものの見直しが必要ではないか、政府の見解を示されたい。

四 リニア中央新幹線はJR東海が資金を自己負担して建設するとの前提だったため、巨額の工事費にもかかわらず、国会での突き詰めた議論は行われなかった。しかし、リニア中央新幹線の工事はほとんどがトンネルであり、工事費の増大や工期の長期化の可能性が指摘されている。品川―名古屋間の二〇二七年までの工事完了が、総工費約五兆五千億円で可能だと考えているのか、政府の見解を示されたい。

右質問する。