

リニア中央新幹線大阪同時開業決起大会等の報告について

1 自民党超電導リニア鉄道に関する特別委員会への要請

- (1) 日 時 平成25年11月29日(金) 12:00～13:00
- (2) 場 所 自民党本部704号室
- (3) 要請先 自民党超電導リニア鉄道に関する特別委員会
堀内参与、竹本委員長、今村副委員長兼事務局長ほか
- (4) 要請者 関西広域連合 仁坂副広域連合長
- (5) 提出資料
リニア中央新幹線全線同時開業に関する要請・・・・・・・・別添1

2 「リニア中央新幹線大阪同時開業決起大会」の開催

- (1) 日 時 平成25年12月13日(金) 17:00～18:00
- (2) 場 所 ハイアットリージェンシー大阪 ボールルームC
- (3) 主 催 関西経済連合会、大阪商工会議所、大阪府商工会議所連合会、
関西経済同友会、関西広域連合
- (4) 後 援 リニア中央新幹線建設促進経済団体連合会
- (5) 参加者 国会議員、連合議員、経済界、行政関係者等 210名
- (6) 次 第
- ①開会挨拶 関西経済連合会 辻リニア担当委員長
- ②来賓挨拶
大阪-名古屋-東京間リニア中央新幹線同時実現を目指す議員連盟会長 川崎二郎議員
自民党超電導リニア鉄道に関する特別委員会委員長 竹本直一議員
- ③要請 関西広域連合 仁坂副広域連合長
関西経済連合会 辻リニア担当委員長
- ④大会決議 関西経済同友会 更家常任幹事・・・・・・・・別添2
- ⑤閉会挨拶 大阪商工会議所 尾崎副会頭

リニア中央新幹線全線同時開業に関する要請

リニア中央新幹線は、三大都市圏間を1時間で結ぶことにより、我が国の経済の活性化や国際競争力の向上に大きく資するものであり、さらに、東海道新幹線の代替機能を果たし、災害に強い国土づくりを進める国土強靱化の観点からも極めて重要な社会基盤である。

リニア中央新幹線については、平成23年5月に全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画が決定され、東海旅客鉄道株式会社に対して建設指示が出された。本年9月18日には、東京都・名古屋市間について、駅位置や詳細なルートなどを盛り込んだ環境影響評価準備書が沿線自治体に提出されたところである。

東海旅客鉄道株式会社は、東京・名古屋間を2027（平成39）年、東京・大阪間をその18年後の2045（平成57）年、の二段階で開業する方針を示している。

しかしながら、平成23年5月の交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会の答申において、リニア中央新幹線の整備は、「東京・大阪間を直結することで初めてその機能を十分に発揮し、効果を得ることが出来る事業」であると指摘されていることから、その整備効果を最大限発揮させるためには、大阪までの全線同時開業が不可欠である。

ついては、以下の事項を強く要請するとともに、関西広域連合と十分協議されたい。

- 1 国家プロジェクトとして、大阪までの乗り入れを推進すること
- 2 東京・大阪間の全線同時開業を実現すること

平成 25 年 11 月 29 日

関西広域連合

連合長	兵庫県知事	井戸敏三
副連合長	和歌山県知事	仁坂吉伸
委員	滋賀県知事	嘉田由紀子
委員	京都府知事	山田啓二
委員	大阪府知事	松井伸郎
委員	鳥取県知事	平井伸治
委員	徳島県知事	飯泉嘉門
委員	京都市長	門川大作
委員	大阪市長	橋下徹
委員	堺市長	竹山修
委員	神戸市長	久元喜造

リニア中央新幹線大阪同時開業決起大会

決議

リニア中央新幹線は、東京～大阪間の時間距離を大幅に短縮し、首都圏・中部・関西の各地域間の交流・連携を一層強化するものであり、我が国の新たな国土の大動脈として、国土軸の多重性の確保、国力の活性化と新たな発展につながる極めて重要な社会基盤である。

また、国土強靱化の観点より、東西分断の回避、過度な東京一極集中の是正や、我が国産業の国際競争力を強化する上でも、極めて重要なプロジェクトである。

しかしながら、2011年5月の交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会において、リニア中央新幹線の整備は、「東京・大阪間を直結することで、初めてその機能を十分に発揮し、効果を得ることができる事業である」と指摘されているにもかかわらず、建設・営業主体である東海旅客鉄道株式会社は、民間企業として健全な財務体質を維持する必要性から、東京～大阪間の全線開業は2段階方式を採り、東京～名古屋間を2027年、そして名古屋～大阪間は、その18年後の2045年としている。

我々は、18年の遅れが、今後起こり得る国家的リスクに備えた国土の複眼型構造の形成を妨げ、関西ひいては西日本の地域経済・社会の発展に大きく影響し、次世代に大きなハンディを残すことを懸念している。

よって、関西の総意として「東京—名古屋—大阪同時開業」に向けて、関係各位が一致団結して、強力な活動を展開することを決議すると共に、以下要望する。

1. リニア中央新幹線の持つ国家的重要性に鑑み、国家プロジェクトと位置付け、政府として東京～大阪間の全線同時開業を推進すること。
2. そのため、名古屋～大阪間の整備については、国費投入を含め、国としてその整備促進手法について、主体的に検討すること。

2013年12月13日

関西経済連合会
大阪商工会議所
大阪府商工会議所連合会
関西経済同友会
関西広域連合

リニア中央新幹線大阪同時開業決起大会開催概要

1. **開催日時** 2013年12月13日(金) 17時～18時
2. **開催場所** ハイアットリージェンシー大阪 ボールルームC
3. **主催** 関西経済連合会 大阪商工会議所 大阪府商工会議所連合会
関西経済同友会 関西広域連合
4. **参加人数** 国会議員、連合議員、経済界、行政関係者等 210名

5. 要 旨

(1) 開催挨拶

<関西経済連合会 辻リニア担当委員長>

- ・ 21世紀最大の国家的プロジェクトというべきリニア中央新幹線建設計画がスタート。しかし、二段階の整備方針は重大かつ憂慮すべき問題。
- ・ 国家の安全保障と均衡ある国の発展を左右するような重大な問題は一民間企業の経営判断に委ねるのではなく、国として対応を考えるべき。
- ・ 是非とも国家的見地からこの問題を採上げ、同時開業が関西地域住民と、自治体、並びに経済界の総意であると理解いただき、その実現をお願いしたい。

(2) 来賓挨拶

<川崎二郎議員>

- ・ 税調の議論では、リニアも、他の整備新幹線等同様、国として税制で支援して建設すべき、また、地方の方々も応援すべきという立場に至ったことは前進。
- ・ リニア中央新幹線は国土軸の問題であり、自己資金による建設だといってJR東海の主張をそのまま受け止める訳にはいかない。
- ・ 今、国土交通省国土政策局では、新たな国土のグランドデザインを策定中。
- ・ その中で、一企業が9兆円もの借金をするから、国が債務に対して責任を持つべき、さらには利子補給の問題にも踏み込む必要がある。また、各自治体の応援の仕方も議論して進めるべきと整理しているところ。

<竹本直一議員>

- ・ JR東海は、リニア中央新幹線を自己資金による建設を提案したとき、国の財源に頼らないかわりに、民間事業に口を出さないでほしいとの主張だったが、最近その主張に変化。
- ・ その一つが来年度の税制改正要望(不動産取得税、登録免許税の非課税措置の創設)。国が造る他の新幹線と同様、国として不可欠の公共事業だという論理で議論を進め、与党税制改正大綱で決定。
- ・ このことにより、リニア中央新幹線の位置づけについて、民間企業の建設から公共事業に変わったことが共通認識に。
- ・ JR東海との協議では、全線同時開業に向けた課題として、政府保証も一案であったが1企業が10兆円の債務を抱えることは非常に危険な対応とのことで、今は無利子融資で検討中。
- ・ リニア中央新幹線は国内投資を促進するすばらしい事業であり、アベノミクスの究極の第3の矢(成長戦略)である。つまり、民間企業の事業でなく、リニアを公共

事業として進めることが日本経済の活性化に資することを確信。

- ・ J R 東海は、リニア技術をアメリカに売り込み中。それが実現すれば、他国への輸出の可能性が高まり、日本の成長産業になることを予想。
- ・ 名古屋・大阪間は、東京・名古屋間に比べ距離が短いから、工期も資金も少なく同時開業はまだ可能。
- ・ J R 東海に国費で環境影響調査の実施と無利子融資での建設を提案するなど、全線同時開業の実現に向けて全力でがんばりたい。

(3) 要請

< 関西広域連合 仁坂副連合長 >

- ・ リニア中央新幹線は、関西広域連合にとって大変重要な、関西の死命を制するかもしれないようなプロジェクトだと認識。
- ・ J R 東海の二段階の整備方針であれば、国土の双眼構造への転換は夢物語で、東京一極集中が固定化。
- ・ リニア中央新幹線は、東海道新幹線のバイパスの位置づけとリダンダンシー確保の観点からも、大阪まで同時開業して意義のあるプロジェクト。
- ・ 決起大会を第一歩として、関西が一丸となって全線同時開業の実現に向けて取り組んでいく。

< 関西経済連合会 辻リニア担当委員長 >

- ・ 自然災害などの様々な国家的リスクに備えるため、東京への一極集中を是正し、関西が双発エンジンの片方の役割を果たす必要があり、東京と大阪の2大都市圏が太いパイプでつながることが必要。
- ・ J R 東海の二段階方式の整備計画で、大阪までの整備が18年も遅れることとなり、いびつで脆弱な国家となることが必定。
- ・ このため、リニア中央新幹線建設は、民間企業の事業と捉えるのではなく、我が国の安全保障と強靱化といった国家戦略の観点から検証すべき。
- ・ J R 東海が全線同時開業は民間企業として無理というなら、東京・名古屋間と名古屋・大阪間を分割し、名古屋・大阪間に国費を投入し建設することを要請したい。
- ・ 今後とも関西経済界及び自治体は総力を結集し、同時開業の実現に向け様々な課題を克服し取り組む所存。

(4) 大会決議

< 関西経済同友会 更家常任幹事 >

大会決議・・・別添2

(5) 閉会挨拶

< 大阪商工会議所 尾崎副会頭 >

- ・ リニア中央新幹線全線同時開業の必要性を以下の3点から訴えたい。
 - ① リニア中央新幹線は、50年前に東京・大阪間を1時間で結ぶという目標を掲げた、「技術大国日本」の威信をかけた壮大な国家プロジェクトであったはず。
 - ② J R 東海は、リニア中央新幹線の建設費を東海道新幹線の収入で賄うとしており、東海道新幹線の利用の6割は東京・大阪間の利用客であり、その収入で東京・名古屋間を先行開業するのは、関西人として黙認できない。
 - ③ 東京・名古屋間の開通では、関西や関西以西の人はリニア中央新幹線を利用しない。部分開業では、東海道新幹線との顧客の奪い合いになるだけ。
- ・ 全線同時開業の実現に向け、官と民が一体となって粘り強く訴えてまいりたい。

国土強靱化シンポジウム（結果概要）

○日時：平成25年12月18日（水）14:00～17:00

○場所：経団連会館2階 経団連ホール

○主催：（公社）関西経済連合会 ○後援：関西広域連合等

○プログラム：

①特別講演「国土強靱化の推進に向けて」

国土強靱化担当大臣・内閣府特命担当大臣（防災） 古屋 圭司 氏

②基調講演「国土強靱化（ナショナル・レジリエンス）の動向と今後の展望」

京都大学大学院教授・内閣官房参与

ナショナル・レジリエンス（防災・減災）懇談会座長 藤井 聡 氏

③パネルディスカッション

【パネリスト】 関西広域連合長・兵庫県知事 井戸 敏三 氏

内閣官房国土強靱化推進室次長 北村 隆志 氏

日本政策投資銀行常務執行役員 橋本 哲実 氏

関西連広域基盤委員会リニア担当委員長 辻 卓史 氏

震災復興対策特別委員会副委員長

【モデレーター】 藤井 聡 氏

○リニア中央新幹線に関連する主な発言

（古屋大臣）

- ・国土強靱化は、ハード、ソフト連携したオールジャパンの取組。
- ・リニア中央新幹線は、12/17 決定の国土強靱化政策大綱に具体的に特出しする形で国家的プロジェクトとして推進すべき旨を記載。
- ・東海道新幹線の代替性確保、経済成長戦略の視点から、民間資金の活用も含めリニア中央新幹線の整備をしっかりと位置づけ。

（藤井教授）

- ・成長し続ける日本を実現するためには、災害等の危機を突破する強靱性（レジリエンス）を日本全体で手に入れることが必要。国土強靱化のためには複眼型国土構造の構築は重要。
- ・リニアの大阪までの開業が東京・名古屋間開通から18年も空くと、さらに一極集中が進み、国土の脆弱性が増し、危険性が高まる。大綱に具体的に記載されたことは大きな一歩。

（井戸連合長）

- ・国家の危機管理の観点からバックアップ拠点の具体化に向け、関西の位置づけを明確にした検討や枠組みづくりが必要。また、首都圏とのアクセス確保及びネットワーク形成の観点から、ミッシングリンクの解消や高速鉄道網の整備も必要。
- ・リニアは、同時開業した方が関西の利用者を取り込め、JR東海の経営基盤もより安定。
- ・南海トラフ巨大地震や首都直下地震に対し、国民の安全・安心をどう確保するかが重要、国家プロジェクトとして総合的な対策の推進が必要。

（北村次長）

- ・過去の災害、南海トラフ巨大地震等の被害想定に鑑み、ナショナル・レジリエンスは必要であり、今回成立した国土強靱化基本法の下、取組を推進。
- ・国土強靱化政策大綱には、国家的プロジェクトとしてリニア中央新幹線を位置づけ。
- ・国の厳しい財政状況から、リニアに関する費用を国費に頼るのは困難。

（橋本常務）

- ・国の産業競争力は成長と危機管理で評価される時代で、企業や地域の危機管理の強化は重要
- ・インフラの強靱化においては民間の貢献が有効であり、積極的な活用が必要。

（辻委員長）

- ・東日本大震災の教訓から、一極集中体制を見直し、複眼型国土構造の構築を実現するため、交通物流インフラの整備が必要。
- ・リニア中央新幹線は強靱な国土構造に資する基幹インフラとして重要。大阪までの全線同時開業の実現に向け、法律の整備や予算の獲得について国政レベルで議論をお願いしたい。