



「リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会」
設立総会の様子



「リニア中央新幹線全線同時開業推進大会」の様子

官民一体でリニア中央新幹線全線同時開業へ

東京—大阪間を67分で結ぶリニア中央新幹線。2011年5月、国土交通大臣より東海旅客鉄道(JR東海)に対して建設指示が発令され、今年いよいよ東京—名古屋間の建設が始まろうとしている。一方で、関西として譲れないのは大阪までの全線同時開業。関経連では、2011年3月より「リニア中央新幹線研究会」を発足させ、シンポジウム開催等さまざまな取り組みを実施してきた。今年7月には官民一体となった協議会である「リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会」を設立。全線同時開業の実現に向け、一層取り組みを加速させていく。

「リニア中央新幹線」の概要

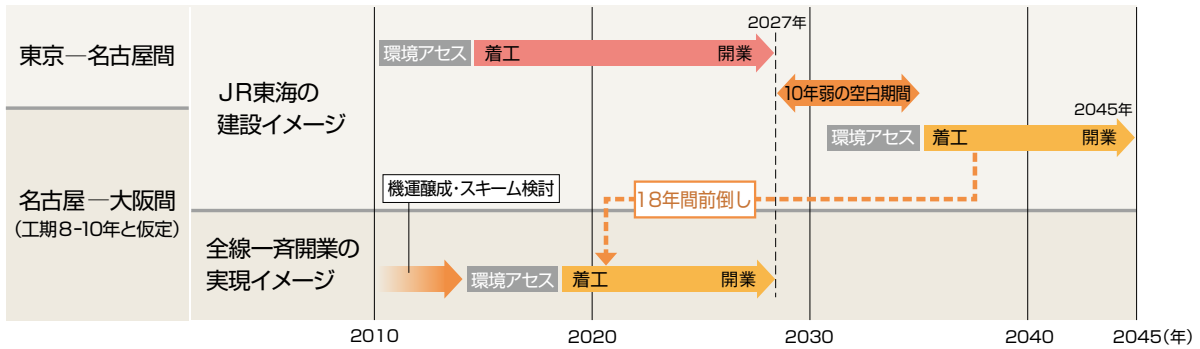
リニア中央新幹線の前身は、1973年に全国新幹線鉄道整備法に基づいて基本計画が策定された「中央新幹線」である。資金の用途がたたく、四半世紀以上にもわたって、整備新幹線への昇格が棚上げされていたが、2007年に、JR東海が自らのイニシアチブと自己負担を前提に整備を行う意思を示したことから事業化に向けた機運が高揚。2010年に設置された国土交通大臣の諮問機関「交通政策審議会中央新幹線小委員会」による事業者選定と整備計画の審議を経て、2011年5月、国土交通大臣よりJR東海に対して建設許可が発令され、事業が動き出した。

プロジェクトの最大の特徴は、JR東海独自の超電導リニアモーターカーによって東京—大阪間が67分で結ばれる点。東京—大阪間の東海道新幹線とリニア中央新幹線沿線の約7,000万人にも及ぶ居住者を内包する一大メガロポリスが形成されることによる社会的なインパクトは計りしれない。

一方、整備に向けた大きな課題となっているのが、総額9兆円を超えるといわれる巨大プロジェクトでありながらJR東海頼みとなっている点であり、このままでは2段階方式の整備を余儀なくされる(図)。

2027年の東京—名古屋間開業時には、JR東海の長期債務残高が約5兆円に膨れ上がる見込みであり、ある程度返済した後には名古屋—大阪

〈図 リニア中央新幹線の建設スケジュール〉



間を着工するとすれば、その開業は東京—名古屋間から実に18年遅れの2045年となる。大阪を玄関口とする関西や西日本にとっては、大幅な地盤沈下が懸念され、このスケジュールは容認しがたい。

官民一体での取り組みを

■ 関経連によるこれまでの取り組み

関経連では、2011年3月に「リニア中央新幹線研究会」を設置して以来、継続的に全線同時開業に向けた機運醸成活動を進めてきた。2012年5月に第1回の「リニア中央新幹線大阪開業早期化シンポジウム」を開催したのをはじめ、翌2013年2月には第2回シンポジウムを、同12月には大商、大阪府商工会議所連合会、関西経済同友会、関西広域連合とともに「リニア中央新幹線大阪同時開業決起大会」、さらに古屋圭司国土強靱化担当大臣(当時)や京都大学大学院の藤井聡教授らを招き「国土強靱化シンポジウム」を開催。関西からの声を中央に伝えるべく活動を続けている。

■ 「リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会」の設立

7月18日、関経連は大阪府等とともに、大阪で

は初めてとなる官民一体の組織「リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会(以下、協議会)」を設立した。

今後協議会では、全線同時開業の経済効果や名古屋から大阪までの実効的かつ現実的な整備スキームなどについて調査・研究を行うほか、パンフレットをはじめとする啓発ツールの作成やシンポジウムの開催等を通じて、機運醸成に向けた活動を行っていく。

【協議会の概要】

〈協議会役員〉

共同代表：大阪府知事、関経連会長

副代表：大阪市長、大商会頭・大阪府商工会議所連合会会長、関西経済同友会代表幹事

〈設立趣意〉

国家プロジェクトとしてリニア中央新幹線を位置づけ、現行の整備計画ルート(奈良市附近)に基づき、名古屋以西の環境アセスメント等に早急に着手し、早期に東京—大阪間の全線同時開業を実現することが、わが国の経済成長と国土の強靱化に大きく寄与するものである。

われわれはこうした観点から、自治体・経済界が一致団結し、東京—大阪間の全線同時開業に向けた活動を強力に展開するため、ここにリニア中央新幹線全線同時開業推進協議会を設立する。

「リニア中央新幹線全線同時開業に関する要望」を政府に手交

8月6日、森詳介会長は大阪府の植田浩副知事、大阪市の田中清剛副市長、大商の倉持治夫副会長、関西経済同友会の更家悠介・小林洋一両常任幹事とともに、菅義偉官房長官、高木毅国土交通副大臣(当時)、自民党の高市早苗政務調査会長(当時)に対し、「リニア中央新幹線全線同時開業に関する要望」を手交した。

意見書では、①現行の整備計画に基づく、名古屋～奈良市附近～大阪間の整備促進手法について、交通政策審議会で示された「継続的に早期整備・開業のための具体策を検討すべき」との付帯意見をふまえ、早急に検討を進め、成案を得ること、②名古屋以西の環境影響評価に早急に着手することを提案した。



リニア中央新幹線全線同時開業推進大会 開催

「リニア中央新幹線全線同時開業推進協議会」は、設立総会に続けて「推進大会」を開催した。約400名が出席し、経済団体および沿線自治体が一体となって同時開業に向け全力で取り組むことを確認した。

挨拶および決意表明では、地元の機運を醸成する活動に加え、今後「奈良市附近」のルートを前提とした整備スキームを地元から示す必要性について指摘する声が多く出された。当会では引き続き、協議会の活動を通じて、全線同時開業の具体的な道筋を作っていく。

【来賓挨拶】

■ 自民党超電導リニア鉄道に関する特別委員会 委員長 竹本直一衆議院議員

名古屋までの暫定開業と大阪まで同時に開業した場合の経済効果を比較すると、既存の調査結果では6兆円程度の差があるとのことだが、実際のところ、その2~3倍にもなるのではないかと。

リニア中央新幹線が開通することで羽田空港—大阪国際空港のフライト利用者がリニア中央新幹線に振り向けられる分、フライトの枠が空けば、両空港では地方空港からの乗入れ希望に対応することができる。例えば、海外からの観光客を羽田経由で地方空港に運ぶといったことが可能になり、地方の活性化につなげることができる。

開通に向けた工事が進めば、2020年のオリンピック・パラリンピック開催後にも国内投資が継続される。このことが海外から投資を呼び込むことに繋がり、日本経済は強くなる。また、リニア技術は日本にしかないものであり、国外への輸出も狙える。われわれも大阪までの早期開通、同時開業をアベノミクスの中心の軸に置くべく、一所懸命動いている。

全線同時開業にあたってJR東海は、名古屋—大阪間の工事費3.5兆円をすべて借金で賅ったとして、最大2.5兆円の利子を抱え込むことになる。民間資金を活用したとしても、政府が何らかの形で工事を

応援しなければならない。一時的に国が立て替える、税制上の優遇を行う、または、J-REIT（上場不動産投資信託）のように新幹線を一つの事業体と考えて一般から投資を募るなど、知恵を絞って選択肢を研究している。

東京—大阪間が開通した場合のストロー効果を心配する声もあるが、1時間程度であればこうした効果は表れないとの国土交通省による研究結果がある。それよりも、東京—大阪間が開通することで約6,000万人を擁するメガリージョンが誕生し、世界からも注目される投資環境が生まれる。協議会には、ぜひ国家的な視点から同時開業を訴えてほしい。

■ 関西広域連合 井戸敏三連合長

大阪までの早期開通、できれば同時開通、これが関西広域連合の基本的な合意である。ルートへの立場が明確でないとの声があるが、連合長として推進大会で来賓挨拶を申し上げていることでご理解を賜りたい。

■ 三重県 石垣英一副知事（鈴木英敬知事からのメッセージ代読）

現在、東京—名古屋間においては、年内にも建設着工されようとしているが、リニア中央新幹線の効果をいかんなく発揮するには東京—大阪間の全線同時開業が不可欠である。

名古屋以西のルートについては、全国新幹線鉄道整備法に基づく1973年の基本計画や2011年の整備計画において、主な経過地を「奈良市附近」と定めている。これは、1990~2008年の間に実施された地形地質調査の結果や、国の交通政策審議会において20回もの審議を重ねて出された答申をふまえ、あらためて定められたものである。

このような経緯をふまえ、名古屋—大阪間のルートについては東海道新幹線のリダンダンシー機能をも備える三重・奈良ルートとすることが重要である。三重県では、今後、協議会とも連携をはかりつつ全線同時開業に向けて取り組んでまいりたい。

■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 川崎二郎衆議院議員

日本では今、少子化が大きな課題となっている。なかでも人口が集中する東京、大阪、名古屋の出生率が低い。人口数万人のふるさとをどう守るかも重要だが、国全体を見れば、東京、大阪、名古屋の3都市が将来に向けて人口を維持できるかどうかは大問題である。この14年で大阪までリニア中央新幹線を開通させなければ、日本の人口が9,000万人に落ち込んでしまう。すぐに行動しなければならぬ。

JR東海は、まず品川—名古屋間の整備を進めよとの発想だが、リニア中央新幹線を国家プロジェクトとし、かつ大阪も本気になるので一緒にやっぴこうというメッセージを出す必要がある。

残された時間はあまりない。大阪だけでなく、沿線の三重、奈良、そして関西経済界が力を合わせて、地元の本気度をしっかり見せていただきたい。われわれ国会議員も積極的に活動していく。

【決意表明】

■大阪市 橋下徹市長

同時開業が必要なことはだれが見ても明らかである。JR東海と国が難色を示している理由を分析し、彼らがノーと言えないようなスキームを提案することが、協議会の役割である。

JR東海に対しては、資産と債務を切り離す、オフバランスさせることが重要で、上下分離方式にすれば十分可能と考える。

国については、整備新幹線の整備スキームと重複しないよう、国土交通省予算の範囲外から資金を用意すればよい。そのためには特別目的会社(SPC)方式が最有力であると考えている。その上で、国に頼るだけでなく、地元自治体と地元経済界が覚悟をもって資金を集めることが重要である。

例えば、大阪市営地下鉄を民営化し市場価値を与えることにより、これを担保として資金を引き出すといった、大阪府・市がこれまで検討してきた資本の組換え策が考えられる。今後、市議会と議論していきたいが、地元が覚悟と決意を持って、一致団結して頑張っていきたい。

■大商 佐藤茂雄会頭

大商でリニア中央新幹線の研究会を立ち上げたのは1988年。それから26年、今日やっと協議会が設立され、「奈良市附近」を通るとする現行の整備計画ルートに基づき、同時開業をめざすことになった。大変喜ばしいことである。今後は、京都にもぜひ加わっていただき、関西一丸となって進めたい。

リニア中央新幹線に期待されるのは、経済効果だけではない。大災害に備える東海道新幹線のバイパスルートであり、当然、国家的プロジェクトである。JR東海も民間企業として株主への配当責任がある一方で、社会的な公共インフラ企業としては沿線の利便性向上も使命である。リニアは確かに巨大なプロジェクトだが、協議会で国土交通省や竹本先生のご指導を仰ぎつつ、スキームを提案していきたい。

■関経連国土・広域基盤委員会 辻卓史リニア担当委員長

このほど、アベノミクス「第3の矢」の成長戦略の中に、「リニア中央新幹線等の早期整備」という文言が織り込まれた。関経連では3年前から本格的な活動を進めてきたが、これが最初の、そして最大の関門であった。実現にあたっては、自民党近畿ブロック両院議員会の二階俊博会長、そして川崎二郎議員、竹本直一議員をはじめ、与野党国会議員の方々に多大なるご尽力を賜った。心からお礼を申し上げる。今後は国政レベルにおいて、与野党を問わず超党派で、ただ一点、「東京—大阪同時開業」の実現に向け、法律面の整備、資金調達、環境アセスメント等について一層一丸となって取り組んでいただきたい。

本日、協議会が設立されたが、いまだ乗り越えねばならない難問が山積している上、時間にも追われている。関西が一枚岩となって、法律により定められた現行の整備計画における「奈良市附近」を通るルートを前提に、活動を続けてまいりたい。最後の決め手は地元の熱意。われわれ経済団体は沿線自治体とともに、地元の理解を深め、機運の醸成に全力をあげて取り組んでまいりたい。

(地域連携部 中嶋淳)