

議員提出議案第23号

リニア中央新幹線の全線同時開業を求める意見書案

本案を別紙のとおり提出する。

平成27年10月23日

大阪市会議長 東 貴之様

提出者

大内啓治	竹下隆	岡崎太	角谷庄一
飯田哲史	片山一步	伊藤良夏	杉村幸太郎
荒木肇	山本長助	黒田當士	加藤仁子
西徳人	明石直樹	高山仁	

(別紙)

平成27年10月 日

衆議院議長	参議院議長	各あて
内閣総理大臣	総務大臣	
財務大臣	国土交通大臣	

大阪市会議長 東 貴之

リニア中央新幹線の全線同時開業を求める意見書

リニア中央新幹線は、日本の大動脈を二重化し、国土の強靱化に資するとともに、東京・名古屋・大阪の時間距離を大幅に短縮することで、世界に類を見ないスーパー・メガリージョンの成立を支える国土政策上、極めて重要な社会基盤である。

このような今世紀最大の国家プロジェクトをJR東海が単一企業の力で実現しようとする英断に敬意を表するとともに、企業として健全経営を維持するために、二段階開業をせざるを得ない事情について、一定理解をするところである。

全線同時開業と名古屋暫定開業における経済効果の差は全国で年間6,700億円となり、日本のGDPを0.14%引き上げる国内最大規模のプロジェクトとなる。経済効果が波及する地域は、直接的な効果が生じる首都圏、中部圏、関西圏のみならず、中国、九州地方など全国に及び、地域創生を支える重要な交通基盤となる。しかし、全線開業と名古屋暫定開業との間に、18年もの空白期間を生じることは、日本にとって、またとない成長機会を逸することになる。

さらに、現在、東海道新幹線を最も利用しているのは、大阪圏～東京圏の利用者であり（名古屋圏～東京圏に対して大阪圏～東京圏の利用者は1.6倍）、その最大の利用者が、莫大なりニア中央新幹線建設費を負担するにもかかわらず、名古屋開業の18年後でなければ、その恩恵を受けることができないことも問題である。

国土軸を新たに形成する、こうした国家的事業は、本来、日本の成長を考える立場から、また一民間企業では負いきれない負担やリスクが予想される。

よって国におかれては、建設時に重大な影響を与えかねない金利リスクを緩和する観点から、財政投融資などの枠組みを用いた無利子資金や低利資金、あるいは政府保証など政府による必要な金融支援策を講じられるよう要望する。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出する。