

私は大阪維新の会 大阪市議員団を代表いたしまして、ただいま上程されました 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」に賛成の討論をさせていただきます。

リニア中央新幹線に関して、その計画は東京―名古屋間が平成39年開業、その後 大阪までは なんと18年遅れの平成57年ということであります。18年もの遅れは本市のみならず関西経済、引いては日本経済においてもその発展を遅らせるものであり、大阪の経済団体からも要望が出ているように看過できない状況であります。

関西全体の希望であり、将来の日本経済の大動脈となるリニア中央新幹線は、ぜひとも東京―大阪間の同時開業を望むものであります。国においては、日本全体を考慮に入れ、ぜひとも支援策を講じていただきたい。

しかしながらこれは同時に関連自治体の覚悟を示すときでもあります。先ほどから申し上げている通り関西経済全体にも影響も及ぼすこの計画は国やJR東海に任せれば終わりというのではなく、財源を含めオール大阪で積極的に乗り出さなければ達成できるものではありません。

たとえば、整備新幹線の費用負担については、全国新幹線鉄道整備法に規定されており、営業主体であるJRの負担分以外については、国が2/3、当該新幹線の存する都道府県が1/3を負担することとなっています。

大阪の地においては、大阪モノレールの延伸事業について、国の補助制度においてモノレールの橋脚や桁といったインフラ部分は、道路管理者である大阪市が整備することとなっており、1.2km分の事業費・約53億円のうち地方費約24億円に関して、大阪府は大阪市に対して全額の負担を求めてきたことから、事務方では合意に至らず、知事・市長が直接話をまとめ大筋の合意に至った経緯があります。

こうしたことを踏まえると、リニア中央新幹線の整備実現のためには、府市において、財政的な費用負担と都市計画決定は首長に大きな責任と決断が必要になります。その決定までの事務的な調整は極めて多くの課題を有し、そして、決定し実現することが困難であることは言うまでもありません。議会としても国に対して意見書を提出するだけでなく、各首長が府市一体となった財政的な費用負担・都市計画権限についても前に進める行政対応を構築していくことへの協力は不可欠です。

我が会派としては賛成される各派には、このような覚悟を持っていただく必要があることを申し上げ賛成討論とさせていただきます。

ご清聴ありがとうございました。