

大阪市との協議議事録（録音資料より抜粋採録）

リニア市民ネット・大阪

日時 2020年11月11日（水）午後3：30～午後5：30

場所 大阪市役所 B1F 第一共通会議室

趣旨 「リニア中央新幹線事業の誘致・広報活動の停止等を求める要請書」への大阪市からの回答に対しての再質問と要望

出席者 (リニア市民ネット・大阪) 10名
(大阪市) 都市計画局 6名
※ 個人名は割愛しました

(リニア市民ネット・大阪 (以下、リニア・大阪))

・コロナにより日本は大変な状況にあり、世の中の仕組み事体をもう一度考え直さなくてはならない。リニア中央新幹線計画についても、コロナ後において必要なかどうかという論議も出ている。

・大阪市はリニア中央新幹線早期全線開業実現協議会に所属し、スーパーメガリージョン、人口7000万の巨大都市圏形成による経済効果を掲げ、推進一辺倒でやって来た。シンポジウムの内容もそうだった。これまでも質問書を提出したりして来たが、コロナの感染拡大を受け、リニアが本当に必要なのか、大阪まで延伸出来るのかと思い、(改めて)7月に要請書を提出したが、回答はコロナ以前と変わらない内容だった。

【質問1-1】

・平成27年、リニア中央新幹線の全線同時開業を求める意見書が提出されて、賛成多数で可決とあるが、現時点で世の中が大きく変わっている。

・当初は2027年に東京から名古屋まで開通する予定となっていたが、静岡県の水問題が長引くかもしれない。すでにその予定での全線同時開業は無理だ。JR東海もそう表明している。

・コロナの影響でJR東海の経営が大変厳しくなっている。お金がかかるリニア事業は、この情勢で大阪まで延伸できるのか。さらに、テレワーク等が普及されていく状況で、新幹線で移動するというビジネススタイルがなくなるのではないか。その中でリニアの必要性は疑問視されている。

・リニアのデメリットについて、環境破壊や電磁波の影響、経済効果、技術面の未熟さ等、様々な面から指摘され、本も出版されているが、大阪市はどのようにデメリットを考えているのか。

(大阪市)

・デメリットについては、地下のトンネル工事で騒音や振動が発生するが、これについては事業者であるJR東海が、環境アセスメントの中で調査・予測をし、問題があれば適切な対策をとることになり、アセスメント手続きの中で、周辺住民の縦覧や説明会もある。

・民地の下をリニアが通過することになるので、用地の補償手続き等が発生するが、いずれにしても、事

業者である J R 東海が事業実施段階で適切に対応し、解決できる事柄であると考えている。

(リニア・大阪)

・東京の外環道で大深度地下工事による地下陥没と地下空洞化が発生した。シールドマシンが原因か調査中だが、大深度地下だから安全だという前提が崩れている。

・新大阪のリニアの工事也大深度を通ると思うが、アセスメントを事業者である J R 東海に丸投げでいいのか。早期実現を掲げる前に、アセスメントやルートを徹底的に市で調査し、困難であると結果が出れば撤退してほしい。

(大阪市)

・環境アセスメントは法律に基づき、環境省や本市環境局が内容について問題がないかチェックすることになっている。

(リニア・大阪)

・大阪市も J R 東海を監視しなければならない。各地で今問題が起こっている。

・自治体によっては戦略的アセスメントが条例化されているところもある。大阪市には戦略的アセスメントを行う考えはないのか。大阪市がこの事業に対する評価やルートについて、コメントすることが大事だと思う。行政が先立って戦略的アセスメントを是非実施していただきたい。

(大阪市)

・まだ J R 東海からルートは示されていない。ルートについては、我々も早く示してほしいと思っている。また、新大阪に駅ができるということは決まったものではない。新大阪に来る前提で考えているが、法律上は大阪市に駅をつくと書いてあるだけで、新大阪につくるかは決まっていない。

(リニア・大阪)

・名古屋から新大阪へのルートは市民のために安全で効率のいいルートをアセスする必要がある。

(大阪市)

・まずルートを決めないとアセスができない。名古屋から三重、奈良を通ってくるというふうに聞いているが、具体的なルートはわからない。

(リニア・大阪)

・アセスメントもしていない状態で、早期実現を掲げる根拠というものはあるのか。

・ルートを示されてから賛成するかどうか考えたらいいのではないか。

・J R 東海の事業計画がどういうものか確認してからするかどうか判断すべき。

(大阪市)

・大阪市としては、東京と大阪が短時間で結ばれ、SMR (スーパーメガリジョン) が形成されることにメリットを感じている。

(リニア・大阪)

・環境への影響があり、膨大な期間と巨額のお金が動く新大阪の再開発という巨大プロジェクトだから、住民も含めて議論しなければならないはずだ。

・市民は、大型開発 (万博、カジノ、I R、うめきた開発、リニア新幹線等) をやるのではなく、市民の暮らしに直結したことをやって欲しいと思っている。

・計画も具体的にも出てないのに、早期実現のために中身わからず、議会で決まったからやっていった形でされると困る。住民の声をもっと聞くべきだ。

(団体)

・リニアは直線だから、名古屋から新大阪だったら、おのずと、ルートは把握できると思う。

- ・磁力の反発で浮いているので、活断層のある日本アルプスを通るのは、地震のとき危険だ。
- ・静岡で問題になっているが、どのように減少する水量を確保するのか。大阪でも川の水が少なくなる可能性もある。JR東海に任せるのではなく、大阪市独自でも調査すべきだ。

(リニア・大阪)

- ・【質問1】で言いたかったことは、リニア新幹線が抱えているいろんなデメリットの面について、住民にもっと公表してほしい。ホームページ等にも公平を期すために、きちんと書くべき。どうお考えか。

(大阪市)

- ・このデメリットは工夫や技術で解決できる問題だと考える。

(リニア・大阪)

- ・今、東京で発生した大深度地下工事の問題を調査しているが、大深度地下の工事を大阪でもやると、同じことが起こる可能性があるから、調査しないといけない。

(大阪市)

- ・現時点でそのような調査を大阪市はしていない。

(リニア・大阪)

- ・どうしてしていないのか。大阪市民の生活破壊や地価の下落が起こる可能性がある。
- ・行政としてちゃんと見ないといけない。大阪市は調査をしなくていいのか。
- ・もし、道路陥没と大深度地下工事の因果関係があったら、工事が非常に困難だということになり、大阪のリニア誘致を見直さないといけない。

(大阪市)

- ・トンネルが原因かどうかも含めて調査中だと聞いている。原因がはっきり分かれば、当然対策する。

(リニア・大阪)

- ・脅かされる大阪市民について、なんとも思わないのか。

(大阪市)

- ・市民の生活を脅かすような工事を推進したいと思っていない。

(リニア・大阪)

- ・ならば、事前調査や東京の事故についても把握すべきである。

【質問1-2】

(リニア・大阪)

- ・コロナ感染症の影響によって、ものすごく社会のあり方が変化した。インバウンドもいつ戻るかわからない。JR東海の経営も厳しい。テレワークが拡大して、新幹線のような高速鉄道は不要ではないのか、こういう状況をどのように考えているか。

(大阪市)

- ・コロナの影響を踏まえて政府から出された骨太の方針の中では、東京一極集中型から多核連携型を目指すという内容がある。地方交流促進を支える新幹線は、ポストコロナにおいても必要だと考える。

(リニア・大阪)

- ・地方創生のために、リニア新幹線が必要と書いているが、これはまさに一極集中以外のなにものでもない。二極化にはならない。便利になったら地方が豊かになるというのは勘違いだ。
- ・デメリットについて、日本学術学会で問題になっている。リニアを肯定する論文は一つもない。早く行けること以外は全部デメリットだと書いている。日本学術学会の冊子を見て、参考にしてください。

・ドイツが日本より先にリニアを走らせているがやめた。超電導で強力な電磁波が生まれるがこれを防ぐのがとても難しい。西川榮一さんの「リニアに未来はあるか」という本を参考に見て、リニアを本当にするかどうかの判断材料にしてください。

(リニア・大阪)

・今現在ある東海道新幹線についても、必ずしも大阪に発展だけをもたらしたわけではないという指摘もされている。結果的に企業の本社が東京にいくというストロー効果で、大阪が衰退していく一因にもなったと言われている。

・新幹線を整備して大阪市にストロー効果が生まれるかどうか、議論・検討するのが当然だ。

・九州では新幹線、高速等がすべて繋がっており、福岡に人口集中がうまれた。交通を整備したら中枢となるところに人口が集中するのは当然。

・これまでリニアを推進しているにもかかわらず、デメリットの側面の検討・予測を一切していない。

(大阪市)

・ストロー効果は起きないものと考えている。

(リニア・大阪)

・希望的観測だ。負の側面を検討すべき。

(大阪市)

・1時間で繋がると、必要なとき行きたいときに東京に行けるようになる。

(リニア・大阪)

・大阪市民の中でそれが必要な人の割合は限られている。

(大阪市)

・企業の社員は結構いると思う。

(リニア・大阪)

・市民は企業だけでない。新幹線に乗らない人もいる。環境破壊等のデメリットの面の方が大きい。

(リニア・大阪)

・1の要請項目：協議会退会、不要不急の誘致広報活動を停止することというのが要望とそれに対する回答は、平成27年10月議会での決議に基づいているというような回答であった。その後、コロナの問題が起これ、過去の決議があるからという考えは違うんじゃないかと言った。あと、都構想の投票で否決という意味をどう思うかと聞いた。私達は一方的な推進を改めるべきだという主張をしている。

・先程言われた答えのポイントは、政府が骨太の方針の中にリニアを位置付けています、とこれしか言われてない。決議があったからこうするというのは見なおすべきじゃないかに対する答えとしては、政府が骨太の方針でもリニアを位置付けていますと答えた。根拠としているものは、これだけですか。

(大阪市)

・政府の骨太の方針を紹介したのは、コロナ禍の中で、テレワークとか地方に住むというのが方向性として出るだろうという中において、地方を便利にしていく、東京にすぐ行けるようにするという風にとらえている。大阪市は、ポストコロナになったから、リニアは不要とは全く思っていない。

(リニア・大阪)

・ポストコロナでも、この方向性は合致しているということですね。

・この答えは、大阪市都市計画局交通政策課としての検討結果として、このリニア新幹線計画がコロナ禍の中であっても必要だという評価を持っています、という回答だったということですね。

(大阪市)

・そうです。

(リニア・大阪)

・JR東海が現実問題として経営が悪化し、インバウンド、新幹線に乗る人も減少しているという状況についてはどうお考えか。

(大阪市)

・現状は確かにそうだが、コロナ後、いずれ乗客は戻るだろうと思っている。テレワークが推奨されて100に戻るかどうか分からないが、今のような状態が、今後何十年も続くとは思っていない。

(リニア・大阪)

・新たな感染症が出て来る可能性もある。これだけコロナの影響が続いたら、インバウンドに頼りきったやり方というのを見直していく世の中の仕組みになっていくのではないか。

・コロナ前には戻らないのではないか。コロナで変わってしまったという状況があり、単純にコロナが収束したらコロナ前に戻るというのは違うのではないか。

(大阪市)

・インバウンドにすべて頼りきるのはよくないと思うが、全く戻らないということもないかと思う。

(リニア・大阪)

・それは違う。LCCがつぶれてしまい、インバウンドは戻らない。インバウンドはLCCで支えられていた。インバウンドに大ダメージが与えられたというのは、どこの予測でも書かれていて、その予測さえこの大阪市は一切やってないってということがわかった。

・どうしてやっていないのか。今後の経済的ダメージについて予測し直し、本当にリニア誘致が必要かをやっていない。コロナでどんな影響があり、リニア誘致が妥当かどうかの再検討をやってない。数値的に、経済的にどんなダメージがあって、リニアの採算性にどういう影響があるかとかいう議論をしていない。

(大阪市)

・それはJR東海がすべきことである。

(リニア・大阪)

・コロナで市民の生活大変なのに、7月リニア新幹線を国への最重要要望にしている。

(大阪市)

・コロナはコロナで要望しているはずだ。

(リニア・大阪)

・それはあるが、あなたたちはリニア中央新幹線、北陸新幹線広域幹線鉄道充実と書いている。

(大阪市)

・都市計画局で書いている。

(リニア・大阪)

・予測しなすべき。JR東海800億円の赤字でしょう。以前、平成27年の時点で、大阪市会の要望書で、JR東海という一民間事業主にはこんなリスクもあり、不安定な巨大プロジェクトをやる状況は本当にありえないから、国はもっと予算面で支援するようと大阪市会で書いているわけです。その前提条件が大きく変わっているのに、検討し直さないのはありえない。

(リニア・大阪)

・JR東海が減収減益により、2000億円もあった利益から、リニア事業の費用に回す予定が狂うと、ま

た我々の税金を使わざるをえなくなる可能性もある。

・電磁波の問題など、リスクの公開もしてほしい。J R 東海がアセスをした電磁波のデータがあるが、一番影響のないところをはかっている。だから、J R 東海のデータを鵜呑みにせず、どうしてもリニアをつくることになったら、どこにどれだけの電磁波が生まれるか調べてほしい。

<後半>

(リニア・大阪)

・静岡県工区については、水問題で工期延期が確実になり、工期は伸びれば伸びるほど工費がかさんでいく。これからますます工費かさんでくると、こういう事業進めるべきじゃなかったとならないか。その辺についてはどうか。

(大阪市)

・静岡工区についての問題の解決は静岡県と J R と国でつけてもらうしかない。工期で、事業費がかさむかどうか、事業計画については J R 東海が考える。

(リニア・大阪)

・静岡県の J R 東海の判断、例えば事業の中止などによっては、大阪市の計画は何だったのだとなるわけですか。

(大阪市)

・今、法律では国から建設の指示が J R 東海に出ているので、やめますっていうことができるかどうかわかりませんが、もしそれができるのであればそういうこともあるかもしれない。

(リニア・大阪)

・回答 1 番は、要するに大阪市はリニア事業を推進していきますという立場ですので、我々（団体側）がいろいろ問題あると言ったけど、このリニア事業はコロナ後も必要だという考えは変わらないと。しかし、そのコロナの影響についての具体的、影響の予測とか、そういうことについてはしていない、していないけれどもこの姿勢は変えていない、というのが回答だということですよ。

・これは、根本的におかしいので、考え直して欲しいというのがこちらの主張だ。

【質問 2】

(リニア・大阪)

・質問 2 番について、質問に対する大阪市と大阪府の回答が微妙に違っている。
・国交省の地方再生回廊中央駅構想とかいろいろ出されている中で、リニア延伸前提にした再開発計画はないというのは、どういうことか。

(リニア・大阪)

・リニア中央新幹線大阪延伸を前提とした新大阪駅周辺の再開発事業はない、この回答の趣旨ですが、新大阪駅の将来の検討で、新大阪駅周辺地域においては、平成 30 年 8 月に都市再生緊急整備地域の候補となる地域に、いわゆる候補地に指定されている。これを受けて、平成 31 年 1 月、新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会というものを設置した。この協議会の中で、将来のまちづくりに関してコンセプトを中間的に取りまとめ、令和 2 年 3 月に、まちづくり方針の骨格という名前で公表をした。今、検討している部分はコンセプトです。現時点ではリニアの駅位置が新大阪というのは決定もしていないので、具体的なインフラ、ゾーニング、それからもちろん、具体的なその再開発事業計画というものは無いといった趣旨です。

・今検討しているのは、新大阪周辺地域にこういった機能を持つてくるのが、役割としてよいのか、そういった、大きなコンセプトです。

(リニア・大阪)

・大阪市廃止に関わる話の中で、ハコモノを府と市で二つ作る二重行政がマイナスだと何度も聞いたが、それは府市が仲悪いからではなく、両方市民のために作ったものではないからだ。

・リニアは健康被害が配だ。たとえ1時間で東京に行けるかどうかよりも、命の方が大事だというのが市民感覚です。市民の命とか市民の生活にどう直結するか、というのは話を聞いていて感じられない。

・地下を掘ることで自然も破壊されるし、害が出るという前提で進めるのは、市民の命と安全と財産を守る自治体として正しいのか。

(大阪市)

・健康被害の話に関して人体への危険性があるという調査データがあると仰っている方がいるのかもしれませんが、JR東海が発表するには人体への影響はないという。

(リニア・大阪)

・それはJR東海のアセスデータなので信用できない。

・日本学術学会で否定されている。信頼度の高い神戸大学の西川先生も否定している。

・ドイツがリニアを中止したのも危険性があるからだ。

・日本の新幹線でも、技術があがり400~450キロ/時ぐらいで走れるので、東京から1時間30分で来れるようになる。リニアだと地下に40m降りねばならず、合計1時間20分かかる。今の新幹線方式だと電磁波の問題もなく安全で、10兆円もかからない。その5分の1くらいのお金で建設できる。

・事故のときの対策も何もしていない。トンネル内で、何かあったら5キロ間隔の穴から脱出しないといけない。救出する列車もない。JR東海も救出する電車を行けるように、すべきじゃないか。安全面でもいい加減だ。大阪市はそういう安全面や危険性を把握していない。

(リニア・大阪)

・一方で、早期実現を掲げリニアを大阪に呼ぼうとし、都市再生緊急整備地域候補になり、まちづくり方針骨格も出ているし、地方創生回廊中央駅構想も国策として公表している。そうでありながら、具体的な新大阪の開発計画はないというのがちょっとわからない。

(大阪市)

・まちづくりの方針の骨格の概要ですが、コンセプトとして、どういう機能を新大阪にもって来るべきなのかを2、30年後の将来のまちづくりに向けて検討している。

(リニア・大阪)

・コンセプトだけということか。

(大阪市)

・今あるのはこのレベルのものしかない。

(リニア・大阪)

・こういう考え方で進めていくという方向性だけで、実際そういうことができるかどうかわからないということか。財政的な裏付けはないのか。

(大阪市)

・今の段階ではそうでございます。あるべき姿というものを、皆さんで検討していただいたものを取りまとめたものです。

(リニア・大阪)

・まちづくりって要するに再開発のことではないか。2019年の東洋経済新聞で、十三駅、淡路駅、新大阪含めて広大なエリアの再開発を考えていると報道されており、特に新大阪周辺、未利用の市有地、民有地が結構広がっている。それを含め、容積率緩和策を国に要望して、民間の高層建築を市も補助金出して立てようとしているのではないか。再開発に向けて今話し合いが始まっているという構造ではないか。

・まだ再開発計画が完全決まってないから計画はないというのはごまかしだ。リニア中央新幹線地下ホームの設置も含めて、再開発考えているのではないか。ちょっと一方的なんじゃないか。

(リニア・大阪)

・このコンセプトは再開発事業計画とは言えないということなのか。

(大阪市)

・コンセプトを中間的に取りまとめたものです。

(リニア・大阪)

・コンセプトだから、再開発事業計画というわけではないという回答か。

(大阪市)

・書きながら、こういったものがございますよということも併せてお示ししている。

(リニア・大阪)

・大阪府の回答では、この「まちづくり方針の骨格の説明について、リニア中央新幹線等の結節により広域鉄道のネットワークの一大ハブ拠点となることが期待される新大阪駅周辺地域については、国において都市再生緊急整備地域の候補地として公表された。」要するに、明らかにリニア中央新幹線が新大阪に来て、一大ハブ拠点となるから、そういうふうに進めています。だからコンセプトとして、まちづくり方針の骨格を公表して進めていますと書いているわけですが、これは間違いじゃない。こういう認識に相違はないか。

(大阪市)

・リニア中央新幹線などのインパクトに備えた準備を進めるということで、こちらの検討はしている。

(リニア・大阪)

・そうならば、「リニア中央新幹線延伸を前提にした計画はございません。」というのはおかしくないか。少なくとも期待して進めているわけですから、この表現は明らかにごまかしにしか見えない。

(大阪市)

・今あるのはこれだという回答をした。その点ご理解頂けませんか。

(リニア・大阪)

・そういう曖昧なもので、早期実現、例えば都構想のパンフレットも新大阪の成長、リニア誘致、新大阪地域のまちづくり、成長戦略に載っていた。そういう曖昧な、言うならば図面だけのコンセプトだけで、早期実現など考えられているわけですか。

(大阪市)

・今回はそういう位置付けのもので、今後そういったものを目指して、検討を進めていく。

(リニア・大阪)

・民間事業者が決めるからと何の予測もせず、放り投げといて、JR東海がどうなるのかわからないのに、リニアの延伸を前提に、まちづくりのコンセプトとかを話し合っただけでそれを準備着々と進めているのはおかしい。主体的に、ポストコロナの状況でこんなまちづくりで良いのか、本当は検討し直さないといけなはずだ。公金をつぎ込むのだから、その見直しが必須ではないかと新聞報道されている。

(大阪市)

・どちらにしてもJR東海が考えること。

(リニア・大阪)

・それが大阪市に多大な影響を及ぼすかもしれないという前提で勝手にまちづくり決めている。自分たちで一回見直しすべきだ。一民間企業で極めて経営リスクがあるといったことを大阪市会の決議にも書いている。このようなあやふやな状況、かつ経済が激変するなかでリニア事業を進めてはいけない。

(リニア・大阪)

・【質問2-1】については、計画はございませんというのと、計画じゃなくてコンセプトについては作っていますという話で説明されました。

・【質問2-2】についてまだ答えていただけてない。前の回答の中に「引き続きPR活動や国、東海旅客鉄道会社に働きかけを行っています。」とあるが、大阪市として具体的にどのように計画に関わり働きかけるのかということについて答えてください。

(大阪市)

・質問2に関して、リニアに関しては国土交通大臣が全国新幹線整備法に基づき、JR東海に建設の指示をしているものになるので、リニア新幹線の建設に関しては環境アセスメントも含めて、整備主体であるJR東海が、住民説明等をして実施していくものと認識している。新大阪の再開発計画に関しては、先ほど申したとおり、コンセプトまで作ったところなので、府、市、経済団体、民間事業者と協議会の中で検討していく。

(リニア・大阪)

・一日も早い着工全線開業を行うように働きかけを行っていきますと書いてある。どんな働きかけか。

(大阪市)

・早期の開業に向けて国もしくはJR東海に要望する。

(リニア・大阪)

・国やJR東海に早くやってくださいという要望書を出しますっていうのが働きかけの内容ですね。

・そのあとの、また「大阪市としてどのように計画に関わり」に関しては、全部JR東海の問題だから、内容的に計画に関わることはありません、ということか。新大阪周辺にリニアが来るだろうということを希望的予測しながらまちづくりは進めています、そういう回答であっているか。

・計画の中身についてはJR東海の問題だから、市からは何も言えないということか。

・東京名古屋間が遅れているから、先に名古屋大阪間を作って欲しいという要望をしていますね。

・JR東海はあくまで民間だ。国が認可しているから、国策と勘違いしている人が多い。あくまでも民間企業であるから、静岡県知事が反対している限りつくれる。どうなるかわからないリニア延伸に対して希望的な観測をするよりも、人口減少が始まっているから、魅力あるような大阪を作ってほしい。交通インフラでそれを実現するというのは幻想だ。逆に過疎になるのが当たり前。

(リニア・大阪)

・報道によると、6月か7月くらいに名古屋までの工事止まっても、大阪名古屋間の工事を先にやれという要望をしたと報道があったということだが、具体的にいつどんな要望したというのを聞かせていただきたい。

(大阪市)

・要望はしていない。大阪府知事が、記者会見でそういう発言したそう。行政の文章でそういうのを提出したわけではない。

(リニア・大阪)

- ・大阪市が直接にやったわけじゃなく、会見での知事の発言ということか。
- ・さっきの働きかけを行っていきますについて、具体的にやったことってというのは何があるのか。
(大阪市)
- ・協議会や期成同盟会の一員として、国やJRに対して、早期全線開業や位置ルートの早期の確定を要望していく。
(リニア・大阪)
- ・松井市長は何をどういう立場でそういう発言されたのですか。
(大阪市)
- ・吉村府知事が発言された。
(リニア・大阪)
- ・どういう立場で、そういう検討がなされて、それを反映して発言したのか。それとも、個人の発言なのかどちらなのですか。
(大阪市)
- ・府の職員がそういう説明をしたかどうか、そういう細かいところは私どももわからない。
(リニア・大阪)
- ・知事が勝手に、そういうことを要請したのか。
(大阪市)
- ・それは把握しておりません。

(リニア・大阪)
- ・訂正しなくていいのか。
(大阪市)
- ・それは大阪府の問題であって、推進協議会の立場で言ったわけではない。
(リニア・大阪)
- ・どういう意図でそういうことを言われているのか。無関係ではないはず。全く何の影響も受けないわけではない。ちゃんと把握して市民に、説明をしていただきたい。
(大阪市)
- ・それはできない。
(リニア・大阪)
- ・どうしてできないのか。
(大阪市)
- ・それは大阪府の問題ですので、大阪市からそれを求めたりするような立場にない、
(リニア・大阪)
- ・知事が言っていることは別に大阪市としては関知してないということか。
(大阪市)
- ・関知していない。別に言えと行ったわけではない。
(リニア・大阪)
- ・大阪市にも影響してくるから協議会メンバーとして聞かなければならない。市民のことも考えて。

【質問3】

(リニア・大阪)

・新大阪の開発や誘致活動の関連予算は今どれくらい計上されているのか。どこを見ればわかるか。

(大阪市)

・まちづくりの検討調査に関しては、予算上は昨年度 1000 万円、今年度も 1000 万円。府、市で一つの調査としてそれぞれから 500 万円ずつの予算。

・誘致に関しては協議会、同盟会の方に分担金として、合わせて 240 万円。

(リニア・大阪)

・要望の 3 番について、この差し迫ったときにリニア事業よりコロナの補償にまわしたほうがいいんじゃないかという質問に対し、回答が食い違っているなど思う。

(大阪市)

・私どもの考えとしては、ポストコロナ時代においてもリニアの早期建設が必要だと考えている。なので、早期全線開業目指して取り組んで参ります、という回答をした。

(リニア・大阪)

・コロナは関係ないということか。

(大阪市)

・コロナ後においてもリニア事業は必要だと考える。

(リニア・大阪)

・コロナの補償に関わる予算は十分なのか。不確定なリニア計画に対する誘致活動に予算を使うより、コロナの補償金にあてなくていいのか、について答えて欲しかった。ポストコロナにおいても必要だという話ではなくて、今必要なのはどっちなのかという点で回答いただきたいかった。

(大阪市)

・コロナの生活保障とか、そのような予算については、別途確保している。

(リニア・大阪)

・十分だということか。

(大阪市)

・担当部署ではないので、コロナ対策費が十分かどうかは答えかねる。リニア事業は必要だと思うので、必要なものに必要な予算が配当されている。

(リニア・大阪)

・コロナの担当部署は、どういう内容で予算要求したか、また内示を得たかといった状況などを教えていただきたい。

(大阪市)

・担当部署にお問い合わせください。

(リニア・大阪)

・コロナの営業規制で補償が足りない店がある。財政的に仕方がないみたいなのは納得いかない。

・回答にある国際競争力の強化や国土構造の変革について説明いただけますか。

(大阪市)

・スーパーメガリージョンとかの説明をさせてもらった、東京と大阪が一時間で結ばれれば、一つの圏域ととらえることができるので、一つの大きな圏域の中で、日本なり関西が成長し、経済活動が活性化していくというもの。

(リニア・大阪)

・もう一度一から安全性に対して公的責任において、事業者の責任にしないで、技術が進歩するとか甘いことっていないで考え直してほしい。

(大阪市)

・安全性に関してはJ R東海がアセスメントを実施していく。

(リニア・大阪)

・特別区設置の住民投票のパンフレットにはリニアの成長戦略のことも書かれており、なぜ大阪市を廃止して四つの特別区にするのか、の理由の中に、リニア等を位置付けて、だから特別区設置が必要だと書かれていた。しかし、住民投票の結果、否決だった。

(大阪市)

・パンフレットに書いてあるのは、リニアとかの戦略については、広域である大阪府に一元化して推進していくという内容だ。住民投票は大阪市廃止して特別区を設置するということに対する住民投票で、リニアが否定されたわけではない。

(リニア・大阪)

・住民投票の結果を重く受け止めるべきだ。10年かけて半数の賛成得られなかった構想は、全部白紙にして大阪市のあり方を一緒に議論したらどうなのか。トップダウンのやり方が、今回否決された。

【質問4】

(リニア・大阪)

・3兆円の財政投融资についての質問に対して、J R東海に意見を言う立場にないという回答だが、回答1にあるように大阪市からの要望を受ける形で、3兆円は融資されている。なので、大阪市にもこの融資された3兆円の使い道の監督責任があると思う。J R東海の経営悪化が続けば、J R東海の損害のために3兆円使われるのではないかと心配している。リニア事業が困難であれば、早急に3兆円を回収しコロナの保障に充てるべきではないか、大阪市は大変関係あるのではないかという質問だ。

(大阪市)

・財政投融资の使途については中央新幹線の速やかな建設のために融資されているものになる。本市が建設を要望したということにかかわらず、財政融資資金の使途については、融資元の行政法人鉄道運輸機構が指導する内容だ。当事者でない大阪市が、法的に何かいえる立場にない。

(リニア・大阪)

・大阪市が働きかけたから融資されたのではないか。

(大阪市)

・働きかけはしたが、国の判断で融資が行われている。

(リニア・大阪)

・財政投融资という形になっているが、国民の税金ではないか。

(大阪市)

・財政投融资は税金が原資ではなくて、国債が原資だ。その返済はJ R東海が行う。仕組みとしては、税負担はない。リスクとしては、J R東海が返せなくなったときに国が負うというそういうことはある。

(リニア・大阪)

・現実問題として、8年前倒しは大変難しい状況。そのあたりはどう考えるか。

(大阪市)

・少しでも前倒しがされるように、我々は、求めていく。

(リニア・大阪)

- ・こういう状態が続けば当初の 2045 年全線開業自体もおぼつかないのではないか。工期が伸びると、工費が重み、その補償に国民の税金が投入される可能性もある。
- ・プロジェクト自体を考え直さなきゃいけない。今、考え直さないと、工費が膨らんでいく。今回、コロナのこともあり、今がターニングポイントだと考える。

(リニア・大阪)

- ・都構想が否決されたということで、何も広域行政を大阪府に遠慮することはないと思う。大阪府の方針と、市民からの利益が相反することは、きちっと府とやり合っ欲しいと思う。きちっと市民にもわかるようなデータを作り、JR東海にデータ提供する或いは、独自に戦略的アセスメントをしてください。

(リニア・大阪)

- ・まちづくり方針の骨格を見たが、なぜ淡路・十三という下町の地域まで広範に、まちづくりコンセプトに向けて議論されて、ビジネス交流を促進すると書かれているのか。
- ・あと今回、地価が新大阪だけ上昇している。再開発を見込んで、先行投資が起きている淡路・十三に借家で住んでいる住民がいる。なぜ巻き込むのか。

(大阪市)

- ・リニアの全線開業した際には、鉄道の交通結節点になるので、それに備えて十三・淡路を含めて検討の対象として今回は取りまとめている。