

2021年4月14日

東海旅客鉄道株式会社(JR東海)
代表取締役社長 金子慎様

リニア市民ネット・大阪
代表 春日直樹

リニア中央新幹線大阪延伸等についての質問書

日本の中核である三大都市圏を結ぶ日々の業務、またコロナ渦においてはその対策に苦心し、公共交通を担う企業としてその責務を全うするべく努力されている事、敬意を表します。

私達「リニア市民ネット・大阪」は、大阪府市の住民を中心に、6年前に結成された市民運動のグループです。貴社が推進されているリニア中央新幹線事業について、環境問題を始めとする様々な面から考え、検証する為に学習会を開催したり、沿線現地を訪れる等の活動を行って来ました。

さて、今なお続くコロナの感染拡大と、東京外かく環状道路上で発生した道路陥没事故、静岡県の水問題によって、リニア中央新幹線事業を取り巻く状況は大きく変化したと私達は考えます。そこで、貴社に対し、現在も進められているリニア中央新幹線事業について、以下の質問を行いたいと思います。昨年11月の大阪都構想住民投票(大阪市を廃止し特別区を設置することについての投票)では、大阪市が発行した説明パンフレットにリニア中央新幹線事業が成長戦略として掲げられていました。大阪の未来に深く関わる巨大プロジェクトである為、この事業の成否については、大阪府市民も高い関心を持っています。

ご繁忙の折柄、恐縮ではございますが、公共交通の支柱を担う貴社として、以下の質問に対して速やかに文書による御回答をお願いします。(回答送付先: 〒540-0038 大阪府中央区内淡路町 1-3-11 シティコープ 上町 402 号室 市民共同オフィス SORA 気付 リニア市民ネット・大阪)

1. 昨年発生した新型コロナウイルス感染症は日本社会にも甚大な影響を及ぼしました。インバウンドの盛況は止み、そこに依拠した観光・宿泊・飲食・運輸業等では多くの失業者が生まれ、今も経済は立ち直れないでいます。貴社も2021年3月期の損益が、2,340億円という民営化後初の大幅な赤字となる事を予想されています。また、自粛要請下でテレワークやオンライン会議の普及が進み、ビジネスにおいて高速鉄道による頻繁な移動はもはや必要とされなくなりつつあります。感染症発生時には、都市圏への過度な人口集中は危機管理上のリスクがある事も明らかとなりました。リニア中央新幹線建設の理由の一つとして掲げられているスーパーメガレージョンの形成は見直されなくてはなりません。

【質問①】

コロナによって社会の状況が大きく変わってしまった今、それでもリニア中央新幹線事業計画をこのまま進める事には意義があるとお考えでしょうか？ あるとすれば、その理由をお聴かせ下さい。

【質問②】

厳しい経営状況の下にある貴社に、この巨額の建設費を必要とする大事業を、最後まで貫徹させる事は可能なのでしょうか？ この機に事業自体を見直す、または中止するお考えはないのでしょうか？

2. 昨年10月、東京都調布市において東京外かく環状道路建設現場上の道路陥没事故が発生し、その後も付近に三ヶ所の地中空洞化が確認されました。東日本高速道路は工事との因果関係を認めて謝罪し、住民へ

の補償を行うと表明しています。今後2年間、工事は凍結されるとの方針も発表されました。東京外かく環状道路にはリニア中央新幹線事業と同じく、大深度地下使用法が適用されています。地下40m以深は地表に影響を与えないというのが大深度地下使用法の前提条件ですが、事故によってそれは覆されました。今春には大深度地下使用法そのものの違法性を問う住民訴訟も予定されています。

【質問③】

大深度地下使用法が適用された東京外かく環状道路建設現場上の事故とその原因について、貴社の見解をお聴かせ下さい。

また、この事故が今後のリニア中央新幹線事業に与える影響について、貴社の見解をお聴かせ下さい。

3. 大阪では現在、北陸新幹線とリニア中央新幹線の将来の開通を見据え、新大阪周辺の再開発計画が発表されています。新大阪駅周辺は都市再生緊急整備地域候補となり、国土交通省も新大阪駅を拠点とする地方創生回廊中央駅構想を打ち出しています。また大阪府市と関西の経済界を中心にリニア中央新幹線早期全線開業実現協議会が結成され、シンポジウムを開催する等の活動が展開されています。しかし、今もって名古屋以西のリニア中央新幹線のルートも正式には発表されていません。かつては海の下であった大阪平野は地盤の脆さが予想され、大深度地下使用法が適用されるリニア中央新幹線の工事には、周到的環境アセスメントが不可欠です。それがなければ、生活・産業基盤を揺るがしかねない水枯れや東京都調布市での事例を繰り返す事になるでしょう。

【質問④】

名古屋以西、大阪までのリニア中央新幹線のルートと、大阪でのリニア中央新幹線の駅位置はいつ頃決定され、公表されるのでしょうか？現在の進捗状況と、貴社の見解をお答え下さい。

【質問⑤】

大阪において、リニア中央新幹線工事の環境アセスメントは、いつ頃どのような方法によって始められ、住民の理解はどのようにして求められるのでしょうか？貴社のお考えをお聴かせ下さい。

4. 2016年、安倍政権は大阪までのリニア中央新幹線延伸を、最大8年間前倒しする為として3兆円の財政投融資を決定しました。その後、鉄道運輸機構を通じて、貴社への融資はすでに完了しています。しかし、静岡県では大井川の水量問題を巡って交渉が長期化し、工期の延長はもはや避けられない状況となっています。貴社は東京～名古屋間の工事に財政投融資3兆円を既に順次投入されていますが、今後予測される工費のさらなる増大によって、それだけでは足りなくなる可能性があります。そもそも当初、このリニア中央新幹線事業は貴社が自己負担で行う事が前提でした。公金が投入された以上、貴社には融資金の用途について説明責任があります。

【質問⑥】

大阪までの延伸前倒しが本来の名目である財政投融資3兆円を、東京～名古屋間の工事費に当てるのは、融資目的に沿った資金運用であると貴社はお考えでしょうか？

【質問⑦】

大阪までの延伸前倒しが到底不可能であると判明した場合、貴社は財政投融資3兆円を速やかに返還するお考えはあるのでしょうか？

以上