

どうなる？リニア中央新幹線

6月11日(土)、表題のシンポジウムがJR岐阜駅直近の「ハートフルスクエアG大研修室」で開催された。朝早く出かけ、問屋街など駅周辺を歩いてから参加した。主催は日本科学者会議2016年度東海地区シンポジウム実行委員会である。

「リニア中央新幹線 その必要性、採算性、安全性を科学の目で考える」と題したシンポジウムは5人の報告と質疑などで構成。報告タイトルは問題提起「リニア計画の意義と問題点を事前評価する」「新ターゲット・ポリシーとインフラ輸出—安倍政権の経済政策の検討」「南アルプスの自然とリニア新幹線」「トンネル掘削による地下水の湧出量—リニア新幹線用に南アルプス地下にトンネルを掘ると」「ストップ・リニア！ 訴訟のゆくえ」。

報告や質疑を聞いて、あらためてリニア中央新幹線計画の杜撰さ、南アルプスをはじめ環境への深刻な影響、危険性などを再確認できた。とりわけ印象に残ったのは、リニア計画の変質、事業・経営「主体」をめぐる問題だ。シンポジウムの前日、10日の日経新聞朝刊に「リニアに3兆円支援」という大きな見出しの記事が載った。— JR東海は2045年としていた名古屋—大阪間の延伸を最大8年前倒しする。延伸には3.6兆円が必要と試算する。国交省と財務省、JR東海、鉄道建設・運輸施設整備支援機構などは月内にも事務レベルで国の支援策の協議に入る。資金面では民間だけで手掛けにくい事業に政府が投融資する「財政投融資」を使う。鉄道機構は現在、整備新幹線の建設などを手がけているが、財投資金を活用した融資機能を追加する。早ければ秋の臨時国会に鉄道機構法の改正案を提出する。リニア向け融資では数年で3兆円規模とする方向。現在の市場動向が続けば貸出金利を0.4%前後、期間を30年程度とする案がある。

リニア中央新幹線は、JR東海が全額負担する事業として、国が工事实施計画を認可した。JR東海という民間企業が国費を使わず行う事業として、国会でもほとんど議論されなかった。リニアに3兆円の政府支援、「政府マネー」が使われることになり、リニア計画の性格が資金面で一変することになる。現在の工事实施計画は、品川—名古屋間であり、JR東海が全額負担する。名古屋—大阪間は別のスキームになるのだろうか。リニア中央新幹線の「一体性」は保たれるのであろうか。

そもそもJR東海という民間企業による事業と言いながら、残土の処理は地元自治体任せのようだ。面倒な地元との交渉、環境対策なども、地元自治体が主体になっていることが多い。先にレポートしたように、リニア名古屋駅建設のための用地買収は、JR東海から委託を受けた名古屋市の外郭団体「名古屋まちづくり公社」が行っている。「地上げ」まがいのことを、名古屋市の外郭団体が。リニア事業とは何かが問われている。



(2016年6月13日)