

リニア入札不透明

写真は中日新聞 2017 年 12 月 20 日朝刊。写真下がリニア「入札疑惑」発端となった名古屋名城非常口の工事現場。後方が名古屋駅の高層ビル群。真中右には、「奥田さん不当逮捕事件」で 2 月 13 日に判決が下される名古屋地方裁判所が見える。

標題は東京新聞 1 月 5 日朝刊。リードから一リニア中央新幹線工事を巡る入札談合事件で、東京地検特捜部などは入札の全容解明に向けて捜査を進めている。大手ゼネコンに入札の公平性、透明性をゆがめたとの

疑惑が向く一方、JR 東海は発注した工事の契約金額などを公表していない。同社は「民間企業としての経営判断」を強調するが、専門家は「不透明な入札は不正の温床になりかねない。公的側面の強い事業だけに国民への説明責任が求められる」と指摘する。

総工費 9 兆円の巨大プロジェクトのリニア工事は、24 件が契約済み。発注元は 21 件が JR 東海で、3 件は「鉄道建設・運輸施設整備支援機構」に委託している。

JR 東海は発注に際し、施工方法や価格などを総合的に評価して契約を決める「競争見積方式」と、随意契約で業者を選定。いずれも公表しているのは受注業者名だけで、契約金額や入札参加業者、入札額などは明らかにしていない。

一方、機構は 3 件とも一般競争入札を行い、ホームページに入札結果を公表している。機構は、世界貿易機関（WTO）の政府調達協定の対象機関で、透明性向上のため建設工事での公開入札が義務付けられているためだ。

JR 東海も 3 年前までは対象機関だったが、完全民営化されたことで対象外となった。同社によると、それ以降、リニア工事に限らず、個々の契約金額は公表していない。広報担当者は「契約プロセスを詳細に開示することにより、その後の価格協議に悪影響を及ぼし、工事費の高止まりのリスクがある」と説明する。

公共工事では入札経過や結果を公表するのは一般的だ。JR 東海は「弊社は民間企業であり、どんな入札方法を取るかは弊社の経営判断」と主張する。

「完全に民衆の契約なら公表する必要はないが、国策で始まったリニアを百パーセント民間の事業と言い切れるのか」。楠茂樹・上智大教授は疑問を投げ掛ける。

リニア計画は東海道新幹線開業前の 1962 年までさかのぼる。当時の国鉄で研究が始



リニア中央新幹線名城非常口の工事現場で。後方は名古屋駅前の高層ビル群。名古屋市中区で、本社へ「おめでとう」から

まり、87年の国鉄民営化でJR東海が引き継いだ。2011年に国が整備計画を決定し、14年10月に品川―名古屋間の着工を認可した。

さらに総工費9兆円のうち3兆円は、国が低利子で資金を貸し出す財政投融资で賄われる。

入札制度に詳しい福井秀夫・政策研究大学院大教授は「後で返済するといっても国の仕組みを使った優遇措置であり、公的資金を投入しているようなもの。国並みの入札の透明性が求められる」と話す。

事件では、24件の工事のうち15件を大林組、大成建設、鹿島、清水建設の大手ゼネコン4社がほぼ均等に受注し、受注調整が疑われている。

JR東海が公表していない受注の経緯は、今後の捜査の焦点でもある。同社の柘植康英社長は昨年12月の記者会見で、入札方法について「現在の手続きより公正性を高めるような形があれば見直したい」とする一方、「金額の公表は考えていない」と語った。

(2018年1月12日)