

リニアと安倍政権

東京新聞 3月6日から10日までの5回連載「四強時代 リニア談合の底流」に注目。なかでも7日の「国策化」ゼネコン恩恵は、安倍首相と JR 東海の葛西敬之名誉会長の深い関係を知るうえでも興味深い。「もりかけ疑惑」だけでなく、リニアでも安倍晋三という政治家、安倍政権の「暗い影」を感じさせる。記憶をしっかりと記録するために、レポートしておきたい。

国鉄民営化から日も浅い 1988 年 10 月。JR 東海のリニア対策本部長だった葛西敬之名誉会長は、「中央リニアエクスプレスの実現に向けて」と題した大阪市内の財界の講演会で、こう訴えた。「リニアができると東海道新幹線は赤字になる。リニアの建設費の3分の1は国の金が必要ではないか。つまりナショナルプロジェクトとして推進しなくてはならない」まだ実用化のめどすら立っていなかった時代。国鉄民営化に尽力した葛西氏の頭には、既に国の支援によるリニア建設という構想が描かれていた。

28年後、その構想は現実のものとなる。2016年6月、安倍政権は骨太の方針の中で、リニア建設に国が低利で貸し出す財政投融資（財投）の活用検討を決めた。その投入規模は総工費9兆円の3分の1。JR東海も受け入れ、名古屋-大阪間の開業を45年から最大で8年間前倒しすることになった。

国の工事認可を受けた14年時点では、リニアはJR東海が自前で建設する計画だった。それが、財投によって公共事業的な性格を強めた。税金を支出しないもののリニア建設への財投投入は「すごい特別扱い」（国土交通省鉄道局）。3兆円という規模に加え、40年という貸付期間も前例がない。民間からの借り入れと比べ、5千億円ほど金利負担が減るといふ国の試算もある。JR東海の前元労組幹部は「自前でスタートを切って、それを呼び水に途中から国策に転換するというのが葛西の口癖だった。葛西の戦略通り、リニアは国策になった」と振り返る。



大阪早期開業へ政府支援を求める声は以前からあったが、潮目が変わったのは16年5月の伊勢志摩サミットだ。自民党議員は「インフラ整備の推進を世界にアピールしようと、政府がリニアへの財投活用に目を付けた」と語る。「財投は官邸主導だった」と明かす別の自民党議員は、「そこには葛西さんと安倍総理の信頼関係があったから」とも。葛西氏は安倍晋三首相の政治信条に共鳴し、首相を取り巻く財界人グループ「四季の会」の中心メンバーだ。

リニア早期開業を成長戦略の目玉にしたい安倍首相と、工費負担を抑えたい葛西氏。二人の思惑が一致し、財投活用による大阪開業前倒しの道筋が整った。都内で今年2月、取材に応じた葛西氏は「大阪まで早く行くことで経済発展も早まる。われわれも安い金利で済む。政府もこちらウインウィン」と振り返った。

リニアにとどまらず、公共事業に積極的な安倍政権は、ゼネコン業界には追い風となった。11年の東日本大震災後、政権に就いた安倍首相は、公共事業による財政出動をアベノミクスの柱に位置付けると、大規模災害に備える「国土強靱化」を打ち出した。業界の恩恵は、政治献金という形になって表れている。大手ゼネコン4社から自民党の政治資金団体「国民政治協会」への献金額は16年、1社1600万円の計6400万円。政権交代した12年からほぼ倍増した。

公共事業の拡大で、政治とゼネコン業界の蜜月が復活しようとしている。

(2018年3月15日)