

リニアプロジェクトの前途を問う

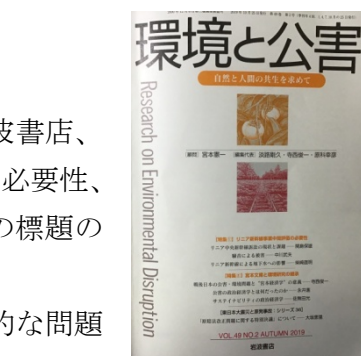
写真は 40 数年にわたり愛読している『環境と公害』岩波書店、2019 年 10 月。特集①はリニア中央新幹線事業中間評価の必要性、特集②は宮本文庫と環境研究の継承。今回は特集①のなかの橋山禮治郎論文を取りあげたい。

本件リニア鉄道計画の性格の曖昧さが、この計画の本質的な問題点を表している。リニア鉄道が国のプロジェクトか、民間プロジェクトかという問題である。政府は当初から「民間企業のやる事業だから指示や介入はしない。資金が不足したら、会社自身が工期を伸ばせばいい」と公言してきた。また JR 東海も、自主プロジェクトであり、政府の介入はお断りだと主張してきた。

ところが、事業主体たる JR 東海は、認可 5 年後の 2016 年 11 月に、突如国からの財投資金 3 兆円を、鉄道建設支援機構経由で受け入れた。計画当初から国の資金援助は拒否すると明言してきた同社が、融資を受けた理由は必ずしも明らかでない。しかし、工事費総額の 3 分の 1 に相当する巨額な財政資金を、同社限定でかつ破格の優遇条件で受け入れたことは、「自主プロジェクト」の公約を自ら放棄したことを意味することは明白である。このような大規模財政投融資を受入にあたり、国交省は鉄道事業法に基づく計画変更手続きを求める必要がある。同社が計画変更書を政府に提出したか。政府は大幅な計画変更を認可したのか明確にしていない。巨額の財政融資を必要としたのは、政府、JR 東海のいずれか明らかにされていない。いずれにしても国家財政の投入という重大な計画変更によって、同社の公共的責任と政府の行政責任が一段と重くなったことは明らかである。

2045 年全線開通予定を 8 年繰り上げるための措置として財政投融資資金の貸付を可能とする法改正まで行ったが、現状で判断する限り、大幅な工期短縮は実現しておらず、逆に全線開通の更なる遅延さえ懸念されている。事業内容や外部に与える影響を考えれば、本件プロジェクトは純民間ではなく、準国策公共プロジェクトと位置づけられるべきであり、政府の責任も明確化されるべきである。即ち本件プロジェクトには、建設工事中・開業後を問わず、福島原発に準ずる大事故の発生、リニア計画が完成できないこと、又は開業後の経営実績が想定以上に低迷する等の重大なリスクがある。このようなリスクが顕在化した場合の国の対処の仕方は、JR 東海のみならず、他の JR6 社を始め現在および将来の国民と地域社会に、決定的な影響を与えることは必至である。

写真下は日経ビジネス 2018 年 8 月 20 日号の特集「リニア新幹線 夢か、悪夢か」。橋山論文を読んでいて、昨年 10 月 6 日レポートで紹介した、安倍首相と「お友だち」葛西敬之 JR 東海名誉会長の写真を思い出した。



(2019 年 10 月 30 日)