

衆議院国交委員会が熟議せず J R 東海への財投支援を認める法律案を可決、J R 東海の主体性を侵害するなどの付帯決議のおまけまで。沿線の声無視する政治の迷走極まれり



10月26日(水)午前9時半から衆議院国土交通委員会が開かれ、政府提出の「鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の改正案」について一日だけの「集中審議」が行われた。この法律案は、同機構に融資機能を付与するもので、これにより機構を通じて3兆円の財政投融资をJ R 東海に対して行うことを可能にするもの。午前中は、自民、公明、民進、共産の四党が推薦した参考人の意見陳述があり、その後参考人に対する質疑が行われた。

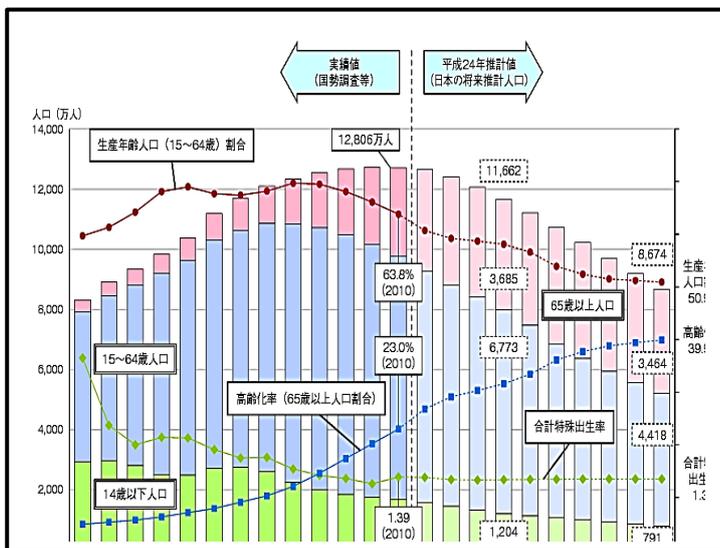
午後1時からは維新を含む五党の議員(委員)により、リニア事業や財投融资の是非等について政府に対する質疑が行われ、討論のあと採決に移り、改正案は与党と民進、維新の賛成多数で可決された。反対は共産党の本村、清水の両議員のみだった。

J R 東海という一民間企業に対し、融資とはいえ、リニア事業費9兆円の三分の一の巨費を国庫から支出するにもかかわらず、その決定過程が不透明な上、返済の可能性について十分な検討もせず、僅か一日の審議で重大な法律案を可決したことに強い憤りを覚えるとともに、沿線の悲痛な声に耳を貸さず、政府の説明に疑問を持たず唯々諾々と賛成する議員の不見識さを目の当たりにし、政治の迷走極まれりの感を強くした。

リニアの闇を看破した橋山禮治郎氏の説得力ある意見陳述

この日の委員会が招請した参考人は、政策研究大学院大学政策研究センター所長・森地茂(自民推薦)、京都大学大学院工学研究科教授・中川大(公明推薦)、東京女子大現代教養学部教授・竹内健蔵(民進推薦)、それにアラバマ大学名誉教授・橋山禮治郎(共産推薦)の四氏で、橋山氏を除く三氏はいずれもリニア推進、早期全線開業の立場で意見を陳述した。このうち森地氏は1990年代にJ R 東海の意向を受けて結成された「中央新幹線沿線学会」の初代会長で「リニアムラ」の学者の代表格。森地氏はJ R 東海や国交省が喧伝しているリニア効果を引用し「リニアの全線開業によって3大都市圏が1時間で結ばれ人口7千万人のスーパーメガリージョン(巨大都市圏)が形成され、国土構造が大きく変革し、成長力の全国への波及により日本経済を発展させる」と述べた。ほかのリニア推進の二氏も同様の意見陳述を行った。

これに対し橋山氏は、「初めにリニアありきで検討され、在来新幹線方式という別の選択肢が無かった」、「リニア新幹線が実現



しても東京一極集中を加速させる上、人口減、とくに生産年齢人口の大幅な減少する中で(上)

ラフの青色部分、出典総務省)、リニア自体の採算性が成り立たないので経済効果は見込めない」と指摘。また「事業評価はリニア単体で厳正に行うべきで、東海道新幹線とリニアの一体経営で黒字にするから認可するというのはまやかしである」と述べ、「在来新幹線の方が建設費や安全性、省エネ性、環境対策上優位なのに、高速性だけでリニアを認可すべきとした交通政策審議会の答申は誤りであった」と批判した。橋山氏は更に、今支援すべきはJR東海ではなく、苦境にあるJR四国やJR北海道ではないかと述べた。そして最後に橋山氏は「これだけ問題が多いリニア事業について現段階で一旦推進を中断し、一年くらいをかけて国会や利用者を含め、リニアでいいのかについてじっくりと検討すべきだ」と提案した。

最大野党が「カネは出してもいいが口は出さな」の共同提案にびっくり

午後の質疑は自民、公明、民進、共産、維新の順で行われ、共産党を除く四党はリニア推進の立場で意見を述べ、石井啓一国交相に対しても、大阪まで8年と言わず早期に前倒し開業を実現するよう求めた。こうした推進派の議員はいずれもリニア新幹線について採算性や安全性、環境対策などについて勉強不足で、民進の一委員を除き、沿線にどのような影響を与えるかの調査もせず、それゆえ沿線住民の切実な声を聞いていないことが良く分かった。

山梨が地元の与党議員は、「2020年の東京オリンピックまでに品川・甲府間だけでも先行開業できないか。実現すれば選手たちが甲府で降りて富士山を見ることができる」と質問。石井国交相は「品川地下駅の工事だけでも12年かかる。先行開業は不可能」と答弁。また、ある野党議員は、「リニア需要を増やすために、運行時間を6時—24時ではなく、5時—25時に拡大したらどうか」と質問し、石井国交相は「整備新幹線は午前0時から6時までは保守や安全点検のため運行できないことになっている」と答弁、国交委員会に属しながらこの議員が全幹法を理解していないことが明らかになった。

共産党は、「財投融資の規模がこれまでにない巨額なのに、財投審は持ち回りで融資を決めるなど決定過程が不透明であり、返済が可能かどうかJR東海の財務状況を子細に検討していない。長期、低利融資を急いで決めた。今回の融資はJR東海への補助金供与に等しい」と追及、また山梨実験線や長野県大鹿村など沿線各地で受けた住民の悲痛な声を紹介した上で、「トンネル工事による南アルプスの自然破壊や、騒音・振動・残土などで住民生活を苦しめることになるリニア事業は中止すべき」と強く求めた。法律案の採決後、共産党を除く四党共同提案の「付帯決議」が採択された。環境への配慮や住民への丁寧な説明を求める内容だと思ったら、実は「財政投融資をするに当たって、JR東海の経営の主体性を損なうことが無いように」というもので驚いた。守るべきはJR東海の主体性ではなく、利用者の安全、自然環境と住民の生活である。

一日だけの「リニア集中審議」だったが、そもそもこうした審議は計画が明らかになった時から継続して国会でやるべきであった。そうしていれば、一民間鉄道会社に「国土を変革する」大規模事業を丸投げする国の無責任さは許されなかつたらろうし、橋山氏が指摘したように「失敗したらだれが責任を取るのか明確ではない」状況にはならなかつたらろう。

JR東海への財投投入に当って国交省は、金利0.6%で金融機関から借り入れた場合との比較検討を行ったことを明らかにした。その結果は、財投による長期・低金利(0.3%)の融資によって、JR東海の負債額は5千億円の圧縮になるという。これは明らかに国によるJR東海の経営支援にほかならない。また、融資を行う鉄道運輸・運輸機構にはJR東海の財務を分析、チェックする専門職員がいないこと、ここ2年間だけで17人ものJR東海社員が出向していることも、共産党の質問で明らかになった。

以上

(傍聴には訴訟事務局の橋本、西村、天野が参加、報告は天野がまとめました)