

残念ながら、参議院国交委員会もJR東海への財投支援を可能にする改正案を可決。沿線住民の気持を訴えた川村原告団長の意見陳述が議員の心に響く。そして国交省の指導・監督を求める意見相次ぐ。



11月10日(木)午前10時から参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一部を改正する法律案」について、「集中審議」が行われた。既報の通り、この改正案は10月26日の衆議院国土交通委員会で可決され、参議院に送付されていた。法案の中味は、機構に融資機能を持たせるもので、目的はJR東海への3兆円の財政投融資を可能にすることである。この日も午前中は、自民・公明・民進推薦の参考人二人と、共産推薦の参考人一人の意見陳述と、

参考人に対する質疑が行われた。(委員会室写真は今のものではありません)

午後は自民、公明、民進、維新、共産、希望の会・自由・社民、無所属クラブ、日本のこころの7党、1会派の議員(委員)により、リニア事業や財政投融資の是非について政府に対する質疑が行われ、討論の後採決に移り、午後4時10分、自民、公明、民進、維新、無所属クラブ、日本のこころの賛成多数で、改正案は可決された。また、自・公・民・維四党の共同提案による、「融資にあたってJR東海の経営の主体性を損なうことが無いよう配慮する」付帯決議も賛成多数で採択された。共産党の山添拓委員と希望の会の青木愛子委員は、討論でリニア事業の見直し、経営支援の財投はすべきでないとの意見を述べ、改正案と付帯決議に反対した。

この日の質疑を単純に考えれば、26日の衆議院国交委員会同様の空疎な内容だったと見えるが、先の橋山禮治郎参考人がリニアに事業性は無いとの意見陳述に加え、この日の川村晃生参考人の山梨実験線で起きているリニアの弊害や、リニアというスピードの追求が人間性の限界を超えているという意見陳述が議員の心に響いたことは明らかである。その証拠に、リニア推進派の議員からも、「川村氏が言うようにリニアには多くの課題がある」、「川村氏の意見にあるように、JR東海が住民の理解を得るような説明をしていない。国交省は理解を得るよう丁寧な説明をするよう厳しく指導・監督すべき」との意見が相次いだ。最終的には、「多くの問題があるとしてもそれを克服してリニアを推進すべき」が大勢となったが、衆議院と違って、国交委員がリニアの影の部分に目を向けるようになったのは、沿線住民の切実な声を受けた橋山、川村両参考人の真摯な意見陳述によるものである。

残念ながら、JR東海への財政投融資は可能になってしまったが、今国会ではリニアについてこれまでには無かった長時間の議論が展開され、結果として、国民的議論につながる契機になったと言える。次の国会でもまたリニア新幹線に対する論議が深まるよう、私たちは与野党に対する働きかけをさらに強めていかなければならない。

「問題の根源は、優位性は新幹線にあるのにスピードだけでリニアを認めた審議会答申にある、初めにリニアありきで杜撰なアセス手続きが拙速に行われた」(川村氏)

意見陳述は、与党・民進推薦の杉山武彦（元一橋大学学長、交通経済学）、正司健一（神戸大学大学院教授、交通経済・都市交通）、共産推薦の川村晃生（慶應大学名誉教授、文学、景観、文明論）の順で、一人15分の持ち時間で行われた。以下、三人の参考人の陳述要旨を紹介する。

杉山武彦参考人「懸念があるからやめると言うのは角を矯めて牛を殺すに等しい」

リニアへの財投に賛成である。リニアによる三大都市圏と地域の発展は集中と分散の意思決定の面で全線開業の前倒しのための財政投融資は必要である。モビリティの向上で地方創生につなげるという、国土の均衡ある発展には選択的投資が必要だ。まず大都市圏をトップランナーにしてそれが周りをリードして行く。懸念があるからやめると言うのは「角を矯めて牛を殺す」ということである。

正司健一参考人「交通インフラ整備は地域の生活水準の向上につながる」

交通政策審議会の答申の付帯意見として、大阪までの早期開業をすべきとあり、今回の財投決定はそれに資するものであり賛成。EUは一体となって、道路や鉄道のインフラ整備をトランスヨーロッパで進めている。交通インフラの整備は、経済面だけでなく地域の生活水準の向上につながる。留学生に「日本にはなぜ全国規模の鉄道の整備がないのか」とよく聞かれる。鉄道整備を利用料により進めるのか、税金を使ってやるのか、日本は利用料だけではすぐ整備は出来ない。機構を使って政府が関与するほうがいい。前倒ししても、名古屋まで開業と大阪まで開業に10年の間隔がある。この問題をもっと議論してもいいのではないか。民間の判断力を活かしながら、日本全体として更新や新たな整備を進める議論が必要だ。

川村晃生参考人「ユネスコエコパークの南アルプスを壊すことになる」

山梨実験線開始以来リニアに関心を持ってきた。その中でリニアに否定的立場をとるようになった。まず、人間にとってリニアとは何か、専門の景観、文明論、技術的問題、社会経済論からリニアを考える。もう一つは市民運動家としての立場から考える。様々な立場で考えるとリニアについて否定的にならざるを得ない。

まず、エネルギー問題。消費電力が東海道新幹線の3.5倍のリニアはガソリンを振りまきながら走るクルマのようだ。原発と同じである。次に事故リスクが高いことである。青函トンネル事故では140人の乗客を地上に避難させるのに5時間半もかかった。南アルプスのトンネルでリニアが止まったら、千人の老若男女や身体的弱者を無事避難させるのは無理だ。更に採算性の問題である。人口減少でペイしない。JR東海の前社長も明言している。大きな問題は南アルプスの自然破壊だ。実験線でも地下水の流出・枯渇があちこちで起きている。286kmのリニアではそこら中で同じことが起きる。南アルプスは雨が多い。山が大量の水を貯え、それが地元の生活や生態系に恵みを与えている。工事によって地下水が流出・枯渇すれば被害は甚大だ。

残土問題も深刻だ。75%の処分先が決まっていない。

こうした問題があるのにアセスがずさんだ。山梨実験線では地下水の流出・枯渇が起きた。この間の住民説明会でのJR東海の姿勢は傲慢だ。説明会は住民のために行うのに、質問は3問だけ、再質問は認めない、手が上がっているのに時間が来て一方的に閉会する。これは丁寧な説明をせよという国交省の指導に逆行するものである。こうして沿線住民の不満が渦巻き行政訴訟につながった。ただ推進だけの議論でいいのかと思う。

問題の根源はリニアにゴー・サインを出した交通政策審議会中央新幹線小委員会の答申にある。答申はリニア採用の理由として、「在来型新幹線は安全性、信頼性、ネットワーク性、エネルギー消費の面で利点があるが、リニアは高速性が優れている。両走行方式とも優れた点があるが、超電導リニアは費用は高くなるものの時間短縮等による便益がより大きくなり、費用効果の面で相対的に有利な選択肢となっている」としている。これは日本語になっていない。日本語としては「リニアは高速性だけが優位であり費用は高くつく。一方、在来型新幹線は安全性、信頼性、ネットワーク性、エネルギー消費などほとんどの点で優れているから、在来新幹線が相対的に有利な選択肢である」とするのが正しい。このように初めにリニアありきでアセスや推進論が進められた。

国会は行政機関の追認者ではない。国会は国会として議論を尽くし、その上で財政投融资の是非について判断していただきたい。

以上三人の意見陳述の後、参考人に対する質疑が行われた。川村参考人に質問する与党議員も複数いたが、自民党委員がリニアの経済効果について質問したのに対し、川村氏は「リニアによって中央が栄えて地方は衰退するだけだ」と答え、東京一極集中については「短時間で結ぶことで、名古屋は名古屋でなくなり、東京になる」と述べた。また、「リニアのプラス面は」と聞かれた川村氏は少し考えた後、「強いて挙げれば速さだけ」と回答。共産党の山添議員の「なぜ裁判に至ったのか」という問いかけには、「沿線住民に対し、リニアが必要かどうかを考えてもらうための一つ。二つには、南アルプスの自然を破壊してまでリニアが必要なのか、合理的な説明を国やJR東海にさせて、その上で司法判断を求めるため」と述べ、加えて「さまざまな矛盾を抱えていながら工事になるのは不幸である。国民的議論が無いまま、傲慢・不誠実なJR東海の対応に住民の不満は爆発している」と、提訴に至った背景に言及した。

JR東海の意向に沿う国交大臣答弁、リニア推進を図る官僚の作文を読むだけ

午後1時から国交委員が国交大臣に質問する形で質疑が行われた。私たちが関心を持つ事項についての石井啓一国交大臣や国交省・奥田哲也鉄道局長の答弁を紹介する。

■リニア新幹線全線開業の経済効果について、

「首相の所信表明演説にあったように、全線が開業されれば、三大都市圏が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され、成長力の全国への波及により日本経済全体を発展させていく」。

■JR東海の経営能力とリニアの採算性について

「JR東海はリニア新幹線が開業してもその収入だけでは建設費を賄えない。東海道新幹線と一体経営することで、建設費を負担し更に収益が名古屋開業時に1.2倍、全線開業時に1.5倍になる」。

- 不採算のリニアができる、東海道新幹線も赤字になり共倒れになるのではないか。
「リニアについても、東海道新幹線についてもリニアが出来た時のそれぞれの収支見通しについて単体の財務分析は出来ないのではないか」。
- JR東海に対し追加の財政投融資はあるのか
「JR東海はその時の経営状況によっては工事を一時中断し体力の回復に努めるとしており、今のところ追加融資の考えはない」。
- 財政投融資はJR東海に対する経営支援ではないのか
「現在の低金利環境を生かした財政投融資の活用によって、大阪までの全線開業を8年間前倒ししてその経済効果を早期に発現するためであり、国家的プロジェクトの早期実現の融資であり経営支援ではない」。
- 財政投融資はどちらが言い出したのか
「・・・・・・・・」
- かつての国鉄に対する財投の失敗の轍を踏むことにならないか
「融資側の機構と受ける側のJR東海が一定の緊張関係を持つようにしたい。そのため、融資の使い道などを定期的に報告させ、適正に使われているかをチェックする」。
- リニアによって地方創生になるのか
「リニアができるから地方がそれだけで活性化するわけではない。リニアを活用して地元がどのような振興策を考えるのか、そうした自主的な努力が相まって効果が地方に及ぶ」。
- 環境大臣意見は「大規模事業ゆえにたとえ万全な対策を講じてもなお相当な環境負荷が生じる」と述べ、それを受けて国交大臣も「JR東海が環境大臣意見の指摘を実現するために万全の環境保全対策を取るよう指導・監督する」、「事業の実現のためには住民の理解が不可欠であり、丁寧な説明をするよう指導する」と述べているが、それをどう徹底させるのか
「引き続きJR東海に対しては大臣意見で指摘されたことを徹底するよう厳しく指導・監督して行く」。
- 先日の読売新聞でJR東海の葛西（敬之）名誉会長が今回の財政投融資について所感を書いている。それを読んで、とんでもないと思った。「財投は建設費の三分の一の前借りだ」と、まさに「借りてやるんだ」という傲慢な態度だ。彼は30年もJR東海で君臨している。JR東海にはほかにも優秀な経営者がいるはずだ。いい加減に「代表取締役」の肩書は返上すべきだ。「財政投融資について、JR東海は大変ありがたいと言っている」。
(質問者は、あれはありがたいという態度ではないよと返していた・・・)

以上

・・

10日の参議院国交委員会は、事務局の橋本、西村、天野のほか、懸樋さんと関島弁護士が傍聴し、この報告は天野がまとめました。