

「リニア中央新幹線と交通権」

報告者 可児紀夫(愛知大学地域政策学センター)

【要旨】 自由論題では、交通権憲章からリニア中央新幹線について問題提起をする。一つは、リニア中央新幹線を中心にした交通体系と総合的な交通政策を国民に示さない国の行政不作為。二つは、民間事業としているにも関わらず、地方自治体は、職員や予算をリニア事業に費やすことによる地方自治への侵害。三つ目は、社会的責任を有する東海旅客株式会社の公共交通事業者としての責務についてである。以上、三つの問題点を指摘する。

【キーワード】 国の行政不作為・地方自治の侵害・公共交通事業者の社会的責任・交通権

はじめに

1. 国の行政不作為
2. 地方自治の侵害
3. 東海旅客鉄道株式会社の社会的責任

終わりに リニア中央新幹線と交通権

はじめに (リニア中央新幹線計画の開始)

リニア中央新幹線計画は、1962 (昭和 37) 年に日本国有鉄道がリニアモーターカーに関する研究を開始したのが端緒となって、1973 (昭和 48) 年に全国新幹線鉄道整備法に基づいた新幹線鉄道の路線を定める基本計画を決定した。

国土形成計画法に基づく最初の国土形成計画は、自由民主党政権下の 2008 年 7 月に閣議決定され、リニア中央新幹線を国際競争力を強化するためと位置づけ、交通ネットワークの形成が必要とした。

さらに、2016 年 6 月に安倍首相は、「新たな低利貸付制度で、リニア計画を前倒しする」と発表し、無担保で JR 東海に 3 兆円を貸し付け、30 年間返さない財政投融资の「リニア融資スキーム」を国民的な議論もなくつくりあげた。さらに、2024 年 7 月、

岸田前首相は、「早ければ 2037 年全面開業へ支援する」とリニア中央新幹線を推進することを表明した。

以上の経過を踏まえ、国、地方自治体、公共交通事業者の責務について問題提起をする。

1. 国の行政不作為

(1) リニア中央新幹線への国の対応

これまでの開発経過からもわかるように、国はリニア中央新幹線を国策として、交通ネットワークとして国土計画にも位置付けてきた。さらに、国は、リニア中央新幹線の開業により三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、「時間と場所からの解放による新たな価値創造を図り、人口減少にうちかつスーパー・メガリージョンを形成する。」とリニア開業の目的を示した。

(2) リニア中央新幹線と総合的な交通政策

国は、これまで総合的な交通政策を国土交通政策審議会において策定してきた。1981 (昭和 56) 年に「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向」、1990 (平成 2) 年に「21 世紀を展望した 90 年代の交通政策の基本的方向について」、1999 (平成 11) 年に「21 世紀初頭における総合的な交通政策の基本的方向について」と定期的に総合的な交通政策を国民に示してきた。

国は、リニア中央新幹線を重要な交通ネットワークとして位置づけるならば、総合的な交通政策の議論を国民に開かれた場で行うことが国の責務である。

また、交通政策基本法第八条 (国の責務) では、「交通に関する施策についての基本理念にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。」とある。

さらに、2014 年 10 月、国が工事実施計画の認可

をし、工事がすすめられているリニア中央新幹線建設事業において各地で地域住民の命と暮らしにかかわる重大な事故・被害が発生している。国には、工事実施計画を認可した責任がある。その責任を果たすためにも、工事の実態を調査し、被害状況や工事費の詳細などの情報公開をするとともに、事業再評価を実施すべきである。

以上のように、国は、長期的な総合交通政策の策定や事業計画認可に対しての責任を果たさないという行政不作為が指摘される。

2. 地方自治の侵害

2007 年 12 月、JR 東海が突如「大阪までの建設費 9 兆円を自費で工面して建設する」と民間事業であると公言したにも関わらず、3 兆円の貸付や用地買収など国や地方自治体の支援を受けている。

1979 年（昭和 54）年、9 都府県による「中央新幹線建設促進期成同盟会」を発足させ、2009 年（平成 21 年）には、現在の「リニア中央新幹線建設促進期成同盟会」を愛知県地域振興部交通対策課に事務局をおき、愛知県知事が会長を務めている。

用地買収事務などについては、全国新幹線鉄道整備法第 13 条第 4 項を根拠としている。岐阜県と JR 東海は、2015（平成 27）年 2 月、「中央新幹線（品川・名古屋間）に係る用地取得事務の委託に関する協定」を締結した。これに基づき、県は、沿線市町からも職員派遣を受け用地取得などの事務にあたっている。

それであるならば、地方自治体や JR 東海は工事に関する工事費、被害状況などの情報開示を行い、自治体の使命である住民の命と暮らしを守る責任を果たすべきである。ある時は、国の事業だとして推進に自治体が総動員され、それにより、地方自治本来の使命が侵害されている。

3. 東海旅客鉄道株式会社の社会的責任

リニア中央新幹線計画は、岐阜県内では中津川市や可児市など 5 市 1 町を走行し、可児市では、「大萱架道橋」建設の他に、火災事故に伴う「避難所」建設の具体案が 2024（令和 6）年 1 月 20 日に地元自

治会への JR 東海の説明で明らかになった。

それに伴う問題点は、①地上部走行に伴う健康被害、②トンネル残土処理、③トンネル工事に伴う水枯れ被害、④沿線の広域的な避難計画と防災対策があるにも関わらず、JR 東海は沿線自治体にその対応などの情報開示と協議がなされていない。

社会的な責任を持つ公共交通事業者には、工事の内容やそれに伴う被害状況を早く、広く情報公開をする責務を果たすことが求められる。沿線自治体においても、その責務を果たすよう JR 東海はもとより岐阜県、国に要請する責務がある。

終わりに リニア中央新幹線と交通権

以上、国、地方自治体、公共交通事業者の責務から 3 つの問題点を指摘した。これを踏まえ、交通権を実現するため、次のことを問題提起とする。

国は、総合的な交通政策と交通体系ネットワークを国民参加で議論をし、早急に策定すること。また、リニア工事が進捗するに伴う被害は、国の事業計画認可の下で発生したものであることから早急に国は、実態調査を実施し、国民に公表するとともにその対応を示す責務を果たすことを指摘する。

沿線自治体は、リニア工事を推進する業務から地域住民の命と暮らしを守る本来の業務に重きを置き、情報収集と公開を徹底し、早急に防災対策を国と県の責任のもと執り行うことを求めていくこと。

東海旅客鉄道は、国民の財産を引き継いで事業経営が行われていることを認識し、公企業として会議録の公開など情報提供を徹底し、すでに工事による被害が発生している事案について地域住民の命を守るという姿勢で国民に向かい合い、社会的な責任を果たすことを求める。また、国は、予算の執行を図っている立場から公共交通事業者への指導監督を徹底することも合わせて求める。

以上のことが成し得ない場合は、工事を中止し、それぞれの責務を検証することを求める。

また、交通権憲章は、国民に対しても交通権の実現と発展を責務としている。国民にも、監視するなど不断の努力が問われている。