

「リニア新幹線は、政治家の利権も絡んでくるのでは？」

平成 26 年 3 月 18 日

●小池佳恵さんからの質問

3月4日の予算委員会や、ch 桜でおっしゃっていたリニア新幹線ですが、JR 東海が自費で建設しようとしたのは、政治家に余計な口出しをされるのが嫌だからという話を聞きました。政府がお金を出すと色々利権が絡んでくると思うのですが、西田先生はどのようにお考えでしょうか。これからもお仕事頑張ってください。応援しています。

●西田昌司の答え

政府のやるべき仕事は、民間の様々な運輸業者の利害関係を調整して国全体の利益を最大化するよう国土軸計画をしっかりと打ち出すことにありますし、自社の利益を最大化するという企業のミクロ的な論理を超えて国全体のマクロ的な視点に立って考えるのが政治家や役人の仕事です。

リニア中央新幹線の運営者である JR 東海は元々は国有鉄道だったのですが、巨額な債務を抱えていたために 1987 年に国鉄は地域別の旅客鉄道会社に分割民営化され、JR 東海はその中の一つです。債務の多くは国鉄清算事業団（1998 年に解散）に負わせたのですが、黒字体質となった JR 東海は上場を果たして完全民営化（政府は JR 東海の株を保有していない）しました。

民間企業が国に口を出されることなく自社の利益が最大になるよう自由に経営したいと考えるのは当然ですが、しかし JR 各社の場合は債務を他の法人に負わせていますし、その上に北海道のような採算性の低い地域は JR 北海道という他の会社に背負わせて分離したからこそ JR 東海は資金余剰になっているのですから、JR 東海が純然たる民間企業ではないのは言うまで

もないことです。

JR 東日本・JR 東海・JR 西日本のように上場して完全民営化を果たした会社がある一方で、JR 北海道・JR 四国・JR 九州のように経営安定基金という形での国からの支援なしにはやっていけない会社もあります（JR 九州は上場・完全民営化の予定あり）。構造改革派の論者は「官から民へ」というキャッチフレーズの下で「小さな政府」「規制緩和」「民営化」といった政策を標榜しますが、これらの政策は（特にデフレ下では）地方を衰退させて都市部に富を集中させる結果にしかならないということを、我々は現在の JR 各社の実情から学ばなければなりません。

国土軸の計画は本来は政府の仕事なのですが、公共事業悪玉論がはびこって公共事業費がどんどん減らされたために 20 年近くにも渡るデフレからいまだに脱却できずにいますし、「地方のことは地方に任せるべき」といった誤った地方分権論の台頭によって政府が本来の仕事を怠ることがあたかも善であるかのように捉えられ、国全体を考える議論がなくなってしまったのは非常に残念です。

リニア中央新幹線のような巨大なプロジェクトは一民間企業だけで完成させられるはずありませんし、新幹線ネットワークの構築は国土軸そのものを作る話であってそこに政府が関与するのは当然です。リニア中央新幹線が開業して東京―大阪間が 1 時間で移動可能となると、鉄道というよりもトンネル内を飛ぶ航空機といった乗り物になりますし、既存の東京―大阪間の航空機路線に取って代わる移動手段として期待されます。

リニア中央新幹線の事業費は、莫大な利益を得ている JR 東海が負担することになっていますが、東京―大阪間を開通させようとするに 10 兆円近くの事業費が必要ですし、そこまでの多額の費用を一度には調達できないということでまずは 2027 年に東京―名古屋間を開業させ、その 18 年後の 2045 年に名古屋―大阪間を開業させるという現時点では 2 段階方式の計画となっています。しかし、今でも東京に大きく差をつけられている大阪が 18 年の

遅れを喫してしまえば大阪のさらなる地盤沈下は目に見えていますので、ここは何としても大阪同時開業にこぎ着けたいところです。

JR 東海が自己負担してもかまわないとは思いますが、政府が債務保証や利子補給をしたり、足らざる費用は建設国債を発行する等して資金面の最大限の援助をすべきです。そもそもこのような国家プロジェクトは政府の仕事なのですが、JR 東海が代わりにやってくれると思えばこのような政府負担は何の問題ありません。何よりも、リニア中央新幹線プロジェクトは次の世代に財産を残すという大きな意味があるのです。

私は、リニア中央新幹線を成田国際空港と関西国際空港とを結ぶ「成田—関空エクスプレス」にしたいと考えていますし、そうすれば関空と首都圏が1時間で結ばれるだけでなく関空と大阪市もほんの十数分で結ばれます。利用者の多い伊丹—羽田間の旅客はリニア中央新幹線が代わりに運び、関空の決定的欠点である大阪市からのアクセスの悪さをリニア中央新幹線によって解消すれば、周辺の市街化が進んで騒音問題を抱えている伊丹空港を廃港することも可能です。さらに伊丹空港の土地に中央省庁を移転させれば東京一極集中に歯止めがかかって近畿圏も甦るでしょう。24時間空港である関空が首都圏の空港としても機能するとなればその経済効果たるや計り知れませんし、投資した費用も十分回収が可能です。

本来、鉄道・航空機・高速道路の路線は国全体の利益を考えて最適化されなければなりませんし、その展望を示すことが政治の役目のはずなのですが、実際は運輸業界が互いに競合して反目しあうような状態になっていることについては政治家も反省しなければなりません。国土交通省の役人にしても、鉄道局・航空局・道路局がそれぞれの局に閉じこもった蝸壺的な議論が多すぎるように感じられます。リニア中央新幹線は非常に夢がありますし、上手く周りを巻き込んで前に進めれば日本を大きく変えるマジックとなるプロジェクトです。皆さんには是非とも応援をよろしくお願いいたします。

反訳：ウッキーさん

Copyright：週刊西田 <http://www.shukannishida.jp>