



遅れに遅れているリニア中央新幹線工事

前田定孝 (三重大学)

1. はじめに

2021年秋に一見勝之氏が三重県知事に就任して以来、三重県でのリニア中央新幹線推進の流れは強まっているかにみえる。就任直後の10月7日には、「リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会」の臨時総会で、今年2022年夏頃に、「三重県駅」の候補地を総会決議し、「JR東海に要望する」とした、また、2023年から2026年にかけて環境影響評価を実施し、2027年に国土交通大臣の事業認可処分、同年建設工事着手、そして最短で2037年に全線開業予定というスケジュールを示した。

この動きに対し、三重県内でも科学者と住民が、「リニア中央新幹線問題を考える三重県民連絡会」(リニアネット・みえ)を8月に結成した。リニアネット・みえは、この間、三重県、四日市市、桑名市、津市、亀山市、および国(国土交通省および同中部運輸局)に情報公開請求を実施した。そのなかで、国も地方自治体も、リニア事業を推進するに際してかなりの困難に陥っていることを垣間見ることができた。

公開された行政文書のうち、三重県のもものは、三重県駅の候補地の選定にあたっての調査業務委託に関する文書と「リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会」関連の文書が中心であり、国土交通省(本省)のものは、地下トンネル等の掘削工事の進捗に関するものである。そして、亀山市以外の市町の文書は、三重県から「取得」された文書と出張費関連だけのようである。

2. 三重県駅候補地選定に関する調査業務委託

目下の県民の関心は、亀山市内のどこに

「三重県駅」が設定されるのかであろう。三重県の文書によると、「『リニア中央新幹線県内駅の候補地における特性調査業務委託』の実施について」なる文書が、すでに2021年7月16日付けで決裁されている。この「特性調査業務」とは、「亀山市から提案されることとなっているリニア中央新幹線の県内駅候補地案の妥当性について検証するため、アクセス性及び利便性のほか地域特性等に関する効果や課題を調査・分析する」ものであり、履行期間は2022年2月28日まで、予算は2,010,536円、学校法人名城大学に研究委託されたものである。同様に、2022年2月2日付け「リニア三重県駅活用に関する調査業務委託」が、2023年3月20日を履行期限に実施されることになっていた。

そこで5月25日付けで情報公開請求したところ、上記「特性調査業務」の報告書は、「事務事業情報に該当する」として非公開決定とされた(現在審査請求中である)。対して後者の「三重県駅活用に関する調査業務委託」は、2022年3月4日付けで、「本入札を中止」された。

ところがその後4月28日、契約期間を2023年3月20日までとして「リニア三重県駅基礎調査業務委託契約」が締結されている。落札者はパシフィックコンサルタンツ株式会社であり、契約金額は、上記名城大学への研究委託の6倍以上の13,508,000円である。その内容は、「3候補地の時間圏域の比較評価」「3候補地の駅勢圏調査」および「リニアを活用した三重県の基本的な方向性の整理」といったものである。

さらに今年8月22日、パシフィックコンサ

ルタンツから変更契約協議書が提出された。上記3項目に加えて、「駅候補地ABCの位置において、リニア中央新幹線本線について、候補地の前後施設（鉄道、道路）を勘案し、リニア中間駅の高さを想定し、必要な駅広場等の面積を造成（切土、盛土）及びAs舗装等について、3候補地毎にその工事数量（土工・舗装量等）及び工事費を算出する」とする内容である。

このことから、第1に2023年までは調査業務が終了しないこと、および第2に鉄道や道路との接続や駅周辺施設等の条件整備を視野に入れ、かつ（おそらく駅位置が決まるに先行して）環境影響評価の着手を前提とした「特性調査業務」を実施する算段であることが推定される。

これに対して、亀山市が中央コンサルタンツ株式会社三重事務所に作成させた「2021年度リニア駅を生かした町づくりに関する可能性調査業務委託〔中間報告書〕」（2022年、委託料約2550万円）は、伊勢神宮や熊野古道へのアクセスについて、「伊勢自動車道や紀勢自動車道、JR紀勢本線が伸び、リニア開業時には首都圏から大幅な時間短縮が見込めるなど、「リニア中央新幹線開業後、鉄道利用より、自動車利用の方が亀山中間駅に優位圏が広がることを踏まえ、自動車でのアクセスを重視した検討が求められます」と、県とは方向性を異にする記載をする。

3. 「期成同盟会」という中央集権の隠れみの

気になるのは、「リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会」である。その役員には、県内の29の市町の長が並んでいる。そして事務局は、県の交通政策課に置かれている。また、「三重県期成同盟会」だけでなく、「全国同盟会」や各県の「期成同盟会」もそれぞれ組織されている。そしてそれぞれの期成同盟会ごとに国に対して要望書を毎年提出している。

そもそも期成同盟会とは、地方自治法上も憲法上も組織法上の根拠はなく、したがって

行政上の組織ではない、いわば〈民間団体〉である。ところが情報公開で出てきた文書を見ると、両組織の文書がシームレスに扱われている。

この民間団体の文書が、そのまま期成同盟会を通じて市町へと配布される。そして期成同盟会を通じてその加盟市町が、リニア推進業務を担う。憲法上、都道府県と市町村とは別の組織であり、「上意下達」でなく「対等協力」の関係である。ところが、市町長が期成同盟会の役員に就任することによって、国家的事業であるリニア中央新幹線事業を国、県、そして市町が、事実上一体的に、あるいは上意下達的に推進されているかのようである。

この方法が、〈地方自治〉という場合に健全な手法であるのかどうか、再検討が必要である。

4. ほんとうに工事は完了するのか

静岡新聞9月8日付けによると、川勝平太・静岡県知事は9月7日、リニア中央新幹線沿線の相模原市内のリニア工事現場を視察し、同市に建設予定の関東車両基地（緑区）の整備が遅れているとして、2027年の品川一名古屋間のリニア開業は困難との見解を示した。

そこで国土交通省（本省）に対して「地下区間の掘削工事の進捗状況」について公開請求したところ、10月4日、東京都、神奈川県、山梨県、静岡県、長野県、岐阜県、および愛知県のそれぞれの2021年度の「環境調査の結果等について」の文書（東海旅客鉄道株式会社から取得、いずれも2022年6月）が公開された。

そこでは、トンネルについては以下のように苦戦しているようである（本線のみ）。

東京 記載なし／神奈川 600m／山梨 12100m／静岡 記載なし／長野 6500m／岐阜 4100m／愛知 900m

合計すると本線のみで24.8km程度である。品川名古屋間のトンネル区間が246.6kmとされるところから、約1割終了したことになる。

しかしながら、その掘削された区間の多くは山間部であり、砂礫層が中心の都市部地下の大深度区間の掘削はほとんど進捗していない。

おわりに

以上、リニア中央新幹線事業の現状について情報公開された資料をもとに概観した。ここでは、三重県駅の位置の設定の問題とともに、肝心の都市部での大深度地下区間での工事が遅れていることが示唆されたと思われる。

問題は、このような事業が東海旅客鉄道という民間事業者によって実施されるといつつも、その実質は「期成同盟会」をバイパスとした国と地方自治体とが一体となって国策として推進されるという関係をどう考えるのかという地方自治をめぐる課題があることがわかる。

このことの詳細の検討は、別稿に委ねる。

玄関のピオラ



撮影者：羽間透