

## リニア第1回期日意見陳述（全幹線法および鉄道事業法違反・和泉）

本件工事実施計画の認可処分は、全国新幹線整備法に違反します。

リニアの工事について国土交通省の交通政策審議会で議論がなされたとき、委員が最初に行った質問が、なぜ全国新幹線整備法を適用するのかという問いでした。一民間企業である JR 東海が行う鉄道工事について、国策として行う新幹線網の整備を想定して制定された全国新幹線整備法の目的が合致するのか、審議会の委員自身が疑問に思ったという事実自体が、本件工事の法的矛盾を象徴しています。

具体的に説明しますと、全国新幹線整備法第1条は、同法の目的を「新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資すること」と規定し、同法第3条は、新幹線鉄道の路線について、「全国的な幹線鉄道網を形成するに足るもの」でなければならないと規定しています。しかしながら、リニア方式の鉄道は他の鉄道と相互乗り入れができず、貨物を運ぶことも出来ません。これでは全国的な新幹線網を構築するという法の目的に合致しません。さらには、リニア中央新幹線は東京大阪間を2時間で移動できることが最大のアピールポイントですが、そのためには可能な限りルートを直線に近いものとし、中間駅の停車を極力少なくする必要があります。その結果、中間駅の選択が各地の地域振興策とは無関係に決定され、なおかつ、選択された中間駅においてどのような地域振興が期待できるか十分な検討も行われませんでした。これらの点から見ても、本件工事実施計画は全国新幹線鉄道整備法第1条および第3条に違反します。

次に、鉄道事業法違反について述べます。

鉄道事業法は、鉄道事業一般を行うにあたっての認可基準等を定めた法律であり、全国新幹線鉄道整備法の母法にあたります。したがって、リニア中央新幹線の工事について全国新幹線鉄道整備法が適用されるとしても、鉄道事業法

の規定に違反することは許されません。リニア中央新幹線は経済的合理性を欠く点で鉄道事業法第3条1項1号および4号に違反し、安全性に問題がある点で同法第3条1項2号に違反し、環境面での配慮を欠く点で同法第3条1項3号に違反します。以下では、リニア中央新幹線の経済的合理性について述べます。

まず、需要予測の不合理性について述べます。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口によると、わが国における生産年齢人口は、2011（平成23）年時点の8130万人が、2045（平成57）年には5253万人まで減少すると予測されています。生産年齢人口がおよそ35%減少している年において中央新幹線と東海道線の品川・名古屋・大阪間の総輸送需用量を529億人/kmと122%の大幅増で予測していること自体、需要予測として余りにも甘いと言わざるを得ません。また、飛行機利用者の需要見積もりも過大です。そして、このような過大な需要予測に基づいてに合わせた供給輸送力は、当然過剰であり、結局収支予測におおきな狂いを生じさせることとなります。

次に、工事費用の過大性について述べます。中央新幹線計画（品川・大阪間）は、1980年代末にはおよそ3兆円でしたが、1990年代末には5兆円、2007（平成19）年には9兆円と20年間で3倍にまで膨らみました。また、工事実施計画の段階では当初の予測よりも935億円の増額となっています。過去の大規模インフラプロジェクトで実際の支出総額が当初計画を下回ったことはまずなく、本件工事においても完成までに当初予算の2～3倍の資金を投入される可能性は十分あり得ます。加えて、JR東海の予測では、工事着工後当初20年間の物価上昇を5%しか見込んでいない点、建設中の金利負担分が未だに工事費に計上されていない点、5600億円程度とされている中間駅工事費増額分も計上しないまま収支予測を行っている点から見ても、JR東海の社長が述べているとおり、「絶対にペイしない。」可能性が極めて高いと言えます。このような事業は経営上適切性を欠くものであり、また、JR東海に本件工事の事業者とし

ての適格性が認められるとは到底いえませんから鉄道事業法第1条1項1号および4号に違反します。