

## リニア中央新幹線と地域

藤原真史（山梨大学）

### はじめに

2014年10月17日、太田昭宏国土交通大臣は全国新幹線鉄道整備法（全幹法）第9条に基づき、同年8月に東海旅客鉄道株式会社（JR 東海）が認可申請を行った「中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その1）」を認可した。27年開業を目指して、同年12月17日には品川駅と名古屋駅で起工式が開かれ、15年12月には最初の本線工事である「南アルプストーンネル」山梨工区が、16年1月には品川駅が、16年11月には同トンネル長野工区が、翌12月には名古屋駅が、それぞれ着工された。

安倍晋三内閣総理大臣は、16年1月の施政方針演説<sup>1</sup>や同年9月の所信表明演説<sup>2</sup>において、リニア中央新幹線<sup>3</sup>を「地方創生回廊」の中軸に位置づけた。同年末には、その建設、とりわけ45年に予定されてきた大阪までの全線開業の最大8年前倒しを狙い、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄建・運輸機構）を通じてJR 東海に財政融資資金の貸付けを行うための措置が講じられた。

リニア中央新幹線については、全幹法に基づき事業が推進されており、財投資金も投入されるようになったことから、安倍首相が漏らしたように「一種の…（中略）…国家プロジェクトと言ってもいいと思います<sup>4</sup>」との捉え方がされることも多い。営業主体・建設主体であるJR 東海にしても、不当な介入を受けるおそれがなく自律的な事業実施を維持できる限りは、中央新幹線を「国家的プロジェクト」と称することがある。

とは言え、長らく「整備新幹線の次」と考えられてきたリニア中央新幹線の構想を前に進めた原動力は何よりも、品川・名古屋間で約5.5兆円、品川・大阪間で約9兆円とされる事業費を全額自己負担することにした、JR 東海の決断にあった。そういう意味では、かつて

---

<sup>1</sup> 「…リニア中央新幹線が本格着工しました。東京と大阪を一時間で結ぶ夢の超特急。最先端技術の結晶です。…（中略）…大阪や東京が大きなハブとなって、北から南まで、地方と地方をつないでいく。『地方創生回廊』を創り上げ、全国を一つの経済圏に統合することで、地方に成長のチャンスを生み出してまいります…」。

<sup>2</sup> 「…財政投融資を活用し、リニア中央新幹線の全線開業を最大8年間前倒しします。整備新幹線の建設も加速し、東京と大阪を大きなハブとしながら、全国を一つの経済圏に統合する『地方創生回廊』を整えます…」。

<sup>3</sup> 全幹法の手続上は「中央新幹線」であるが、本稿では基本的により一般的に用いられる「リニア中央新幹線」を用いる。

<sup>4</sup> 安倍内閣総理大臣年頭記者会見（2014年1月6日）。

山梨リニア実験線の未着工区間の建設問題に関して堀内光雄代議士が明かした「実験線は国家的プロジェクトでなく民間主導の事業だ」との構図は、本線事業化段階でも変わっていない<sup>5</sup>。

本稿では、整備新幹線と同様に全幹法に基づきつつもその建設費用は JR 東海という一私企業が全額自己負担するリニア中央新幹線について、その特異な事業形態が沿線地域にどのような影響を与えいかなる対応を迫ったのか、新実験線の誘致過程と品川・名古屋間事業化の過程を跡づけることにより明らかにしたい。

## 1. 宮崎実験線の時代

リニアモーター推進浮上式鉄道（リニア）の研究は、日本国有鉄道（国鉄）の鉄道技術研究所（鉄道技研）で 1962 年に本格着手された。70 年に磯崎叡国鉄総裁がリニアによる第 2 東海道新幹線の構想を明らかにしたり、運輸省が磁気浮上方式の開発に本腰を入れる方針を公表したりする動きも出る中、72 年には鉄道技研構内の実験路線で実験車が磁気浮上走行に成功する。

国鉄は、35 億円を投じて延長 7km の実験線の建設に 72 年中に着手する計画を明らかにしたが、新幹線公害に対する批判の高まりや直線 7km という適地確保の問題などで遅れ、74 年 6 月になってようやく、宮崎県日向市・都農町での実験線建設を決定した。宮崎県が選ばれた決め手は、開発陣が東京から離れた土地を希望したこと、年間を通じて走行実験ができる気候であること、地元の協力が得られることを絶対条件としたこと、予定地に国鉄用地があり買収の手間が少なかったこと、にあったという<sup>6</sup>。

浮上式鉄道宮崎実験センター（宮崎実験線）は 77 年 4 月に開設され、無人走行で世界最高速度 517km/h を記録（79 年）、有人走行で 400.8km/h を記録（87 年）するなど一定の成果を上げた。87 年には宮崎実験線の高木肇センター長が「1、2 年ですべての技術を提供できる<sup>7</sup>」との見通しを示す一方で、宮崎実験線の限界も意識されるようになっていた<sup>8</sup>。こ

---

<sup>5</sup> 「早くトンネルを掘るように運輸省や JR 東海に話をしたが、なかなか進まない。それで 6 月に宮沢喜一蔵相を訪ねたら、唐突だが、国家的プロジェクトではないと言われた。国が民間の投資を肩代わりするのは適当でないという。未着工区間も、JR 東海の投資判断にゆだねられていることを知った。計画には当初から、『国家的プロジェクト』という言葉は一言もなかった」（『朝日新聞』1999 年 12 月 21 日付朝刊（山梨面））。

<sup>6</sup> 久野万太郎『リニア新幹線物語』同友館、1992 年、29～30 頁、日経産業新聞（編）『リニア翔ぶ』日本経済新聞社、1989 年、158 頁。

<sup>7</sup> 『朝日新聞』1987 年 2 月 6 日付朝刊。

<sup>8</sup> JR 発足に伴い鉄道技研が発展的に改組した財団法人鉄道総合技術研究所の尾関雅則理事長はこの時期、「いまの実験線は単線なので、すれ違いができませんし、トンネルの中でどうなるか。いずれも時速 500 キロで走った場合、大変な衝撃波が起こるはずですが…」との認識を示していた（『朝日新聞』1987 年 12 月 23 日付朝刊）。

うした中で急浮上したのが、リニア新実験線の建設構想である。

## 2. リニア新実験線の誘致と地域

1987年11月6日に発足した竹下内閣で運輸大臣に任命された石原慎太郎は、就任直後からリニアの必要性を強調し、翌12月14日に宮崎実験線でリニアに試乗した。試乗後の記者会見で「50キロなり、100キロなりの（リニアモーターカーの）実験線など、実用化に向けた予算措置をする時期に来ているのではないか」と語り、88年度予算案にリニア関係の調査費などを盛り込む方針を明らかにするとともに、従来「整備新幹線の次」と目されてきたリニアの早期実用化に強い意欲を見せた<sup>9</sup>。

石原運輸相の発言の背景には、この数年前から各地でリニアへの関心が高まりを見せていたことがある。たとえば、最終的に実験線の誘致に成功する山梨県は、中央新幹線の予定ルート上へのリニアモデル実験線の建設を、85年6月にまとめた翌年度の国の施策・予算に関する要望に盛り込んでいた。同県はさらに、86年2月にリニアモーターカー対策室を設置したり、モデル線建設推進期成同盟会を設立したりと、他地域に先んじて活発な動きを見せていた。また、山梨県とともに有力候補とされた北海道も、当初こそ整備新幹線の札幌延伸が優先でリニアへの反応は悪かったとされるが、85年の国鉄北海道総局による道内主要路線へのリニア導入を提唱するパンフレット制作などを契機に誘致の動きが広がり、87年末には運輸族の実力者の三塚博を宮城県選出にも関わらず会長に迎え、建設促進議員連盟を結成した。その他の地域もリニアに関心を示しており、石原が運輸相に就任する前月に国土庁が公表したリニア導入に関する都道府県アンケート結果によると、15道府県が長期構想に盛り込んだり期成同盟会を設立したりしていた<sup>10</sup>。

各地のリニア熱を煽った一因は、「第4次全国総合開発計画」（87年6月30日閣議決定）にあった。4全総そのものは「…磁気浮上式鉄道など新しい技術の開発や建設コスト低減のための既存技術の高度化を進め、質の高い鉄道システムの実現を目指す…」、「交通体系の整備に当たっては、既存の手段に加え、磁気浮上式鉄道…（中略）…等の様々な手段を地域の特性に応じて選択的に導入」と述べるだけであったが、その「交流ネットワーク構想」の推進手段としてリニアが注目されたのである<sup>11</sup>。ふるさと創生を唱える竹下内閣への期待に加え石原発言も後押しし、88年度予算編成過程では、北海道、山梨県、宮崎県などがリ

<sup>9</sup> 『朝日新聞』1987年12月14日付夕刊。

<sup>10</sup> この時期に路線の構想があったのは、①札幌—千歳空港（北海道）、②大宮—成田空港（埼玉県、茨城県、千葉県）、③小千谷—柏崎—上越（新潟県）、④東京—名古屋—大阪（東京都、山梨県、長野県、岐阜県、愛知県、三重県、奈良県、大阪府）、⑤北九州—宮崎—鹿児島（福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県）の5ルートであり、東京都、千葉県以外の沿線15道府県が積極姿勢を見せていた。

<sup>11</sup> 日経産業新聞（編）、前掲書、86～87頁。

ニア誘致に力を入れた。また、国鉄分割民営化によって同年4月1日に発足したJR東海は、早くも7月20日にリニア対策本部を設置し、中央新幹線の沿線8都府県でつくる中央新幹線建設促進期成同盟会（79年設立）や中央新幹線建設促進議員連盟（78年設立、87年にリニア中央エクスプレス建設促進議員連盟に改称）の総会に出席するなど、関係各所への根回しを始めていた。同社の狙いは、リニアの実用化を主導すること、中央新幹線の経営主体として確認され東海道新幹線との一元経営を獲得すること、にあった<sup>12</sup>。

こうした中での石原発言は、自民党内でのリニア論議に火を付けた。竹下内閣の前の第3次中曽根内閣で副総理を務めた金丸信は、12月8日の講演において「2年で5億円の調査費を計上すべき」と石原発言を側面支援するとともに、月末には経世会内でリニアに関する勉強会を立ち上げることを決めた<sup>13</sup>。金丸は、自民党の首都機能移転に関する調査会長の立場から翌88年6月の講演で「首都機能移転とリニアモーターカー（磁気浮上式鉄道）による中央新幹線建設とは絡めて考えるべき」と話し、中央新幹線の建設を目指し超党派の国会議員連盟を発足させることを明らかにするなど<sup>14</sup>、地元山梨県への誘致実現に向けて精力的に動いた。金丸の素早い動きの背景には、自民党幹事長の座にあった85年頃から、実用化タイプの実験線を目論む国鉄サイドやポスト「かいじ国体（86年）」の目玉をリニアに定めた山梨県などの働きかけを受けていたことがあった<sup>15</sup>。経世会に対して、運輸族が多く「安倍派四天王」の一人である三塚が北海道に担ぎ出されていた清和会は、北海道への実験線誘致を後押ししていた。同派出身の石原運輸相も、欧州でのリニア開発状況の視察から帰国した88年1月の記者会見で、「ブタ小屋とトリ小屋の間を走っているような状況では、日本のリニアの技術を世界に印象付けられない」と宮崎実験線をこき下ろしつつ、北海道の札幌・千歳空港間や東京・山梨間での実験線建設に前向きな姿勢を示した<sup>16</sup>。

88年6月には、JR東海の須田寛社長が踏み込んだ発言を重ねた。まず22日の記者会見で、中央リニア新幹線を実現させるために山梨県から三重県あたりの山間部に実験線をつくり、20世紀中の全線開通に繋げたいとの考えを明らかにした。次いで24日の記者会見で、東京・大阪間に飛行機並みの運賃を設定すれば自前でも中央リニア新幹線を建設できるとする独自試算を公表した。JR東海の積極姿勢には、東海道新幹線の際に神奈川県綾瀬市・小田原市鴨宮付近にモデル線を建設して実用線に転用したように、国の資金を当てにしないで中央新幹線の山梨県部分に実験線を建設すれば全線着工の突破口になる、という判

---

<sup>12</sup> 葛西敬之『国鉄改革の真実 「宮廷革命」と「啓蒙運動」』中央公論新社、2007年、270～275頁。

<sup>13</sup> 『朝日新聞』1987年12月23日付朝刊。

<sup>14</sup> 『朝日新聞』1988年6月3日付朝刊。

<sup>15</sup> 「人間 金丸信の生涯」刊行記念会（編）『昭和の信玄 「人間 金丸信の生涯」』山梨新報社、2010年、450～451頁。

<sup>16</sup> 『朝日新聞』1988年1月22日付朝刊。石原発言の背景には、前年末に三塚が金丸と会い、「札幌と山梨で一緒にやろうということにしたんだ」と合意したこと（『日経産業新聞』1988年6月6日付）があると思われる。

断があった<sup>17</sup>。

88年7月19日の記者会見で石原運輸相は、「リニアの実用化にはトンネルの走行実験などが残されている。札幌―千歳間は（トンネルなどもなく）今のJR総研の技術で実用化が可能。実験線予定地からは切り離し、民活で独立プロジェクトにすべきだ」と述べ、山梨県や宮崎県なども含め実用線に転用できる場所を早期に決めたいとの意向を示した<sup>18</sup>。先の宮崎実験線に対する認識を踏まえると、事実上、山梨県を有力視する発言であった。JR東海の積極的な働きかけが功を奏し、この発言直後の25日には運輸省首脳が金丸、三塚と会談し、①東海道新幹線の代替交通機関として21世紀初頭にリニアを実用化する、②本格的な実験線を早期に建設するため89年秋には位置決定する、③決定までの間、JR東海などが建設に必要な調査を行う、④財源フレームが決定されるまでの間、暫定的にJR東海などが実験線の一部を先行的に建設することを検討する、の4点について約束を交わすに至っていた<sup>19</sup>。この頃には、三塚すら「金丸さんが山梨県というならそうだろう」と認めるように、自党内には山梨県でやむなしとのコンセンサスができていたとされる<sup>20</sup>。

8月には、中央新幹線建設促進期成同盟会が「リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟会」への改称を決め、予定ルート上に実用実験線を建設し、リニア新幹線の早期実現に向けて運動を展開する方針を総会で決議した。9月には、7月の金丸、三塚会談を踏まえての発言と思われるが、JR東海の須田寛社長が記者会見で、実験線建設に1,000億円程度を出し、一部を独自建設する用意があると明らかにした<sup>21</sup>。実験線の誘致運動が過熱する一方で肝心の財源の手当の見通しが立たない中、山梨県への建設には大きなスポンサーが付くことが鮮明になった<sup>22</sup>。

そうした中、10月には運輸省が超電導磁気浮上式鉄道検討委員会を設置し、実験線の候補地選定が本格化する。とは言え、既に山梨県が最有力視される中での検討であり、翌89年3月に北海道、山梨県、宮崎県の3カ所に候補地が絞り込まれた時には、他の2地域に決まる可能性は低いと広く見なされるようになっていた。同年8月に検討委員会は、傾斜地など地形的に最適で将来実用線に転用できるといった理由を挙げて、山梨県に新実験線を建設するとの結論を出した。先送りされてきた財源については、総事業費3,500億円（用地買収・工事費2,600億円、実験・開発費900億円）、うちJR東海が1,500億円、財団法人

---

<sup>17</sup> 葛西敬之、前掲書、285頁。

<sup>18</sup> 『朝日新聞』1988年7月20日付朝刊。

<sup>19</sup> 葛西、前掲書、286頁。

<sup>20</sup> 『日本経済新聞』1988年8月8日付朝刊。

<sup>21</sup> JR東海の積極姿勢は「リニア時期尚早論」をとるJR東日本をはじめ他のJR各社との間に溝を生むことになるが、新幹線鉄道保有機構の新幹線リース料見直しに際して89年3月にJR東海、JR東日本、JR西日本が協議した結果、リニア新幹線はJR東海が主体となって運営するとの合意に達し、関係修復が図られた。

<sup>22</sup> 財源問題が先送りされたのは、旧国鉄の長期債務問題を抱える中で、赤字国債発行ゼロを目指す大蔵省がリニアに対して厳しい姿勢をとっていたことが大きい（日経産業新聞（編）、前掲書、86～87頁、『朝日新聞』1988年7月18日付朝刊）。

人鉄道総合技術研究所（鉄道総研）を通じて JR 各社が 600 億円、国庫補助 300 億円、残りは財政投融资、地元負担とされた<sup>23</sup>。

金丸とともにリニアに深く関わった堀内が「金丸さんの力で実験線を山梨に持ってきたのは確かだ」と認めるように、新実験線の山梨県誘致成功に金丸が果たした役割は大きい。だが、他方、堀内は「金丸さんは、JR 東海など周りの人の話を直裁に聞いて、そのままやったのだろう」とも推測する<sup>24</sup>。実際、JR 東海の総合企画本部長としてリニア対策室を率いた葛西敬之は、JR 東海が持ち出した国の資金に頼らず中央新幹線の山梨県部分に実験線を建設するプランが、「金丸氏を本気にさせ、事態は急展開した」と当時を振り返る<sup>25</sup>。

また興味深いことに、日本鉄道建設公団（鉄建公団）で理事を務めた峯本守は、80 年代初頭の名古屋オリンピック誘致の際に詰めた愛知県と三重県にまたがる案が宮崎実験線に替わる新実験線の本命であり、ソウルに敗退（81 年）した後に「…実験線は『東京に近く富士山も見える。山あり谷あり川もある場所、山梨が適地』として急浮上した」と証言する。どのように山梨県を切り出すか悩んだ末、新実験線建設構想を東京事務所職員が掴んだ山梨県幹部との接触もあり、金丸が世話するかたちで 85 年 5 月に金丸、清和会の三塚、加藤六月、藤尾正行、国鉄の岡田浩技師長が会合を開いたという<sup>26</sup>。となると、石原発言の時点で山梨県での建設は既定路線であったとも言え<sup>27</sup>、金丸が実験線を引っ張ってきたと言うよりは、他地域の反発を抑え消極的にせよ緩やかな同意を取り付けるのに金丸は貢献した、と見ることもできよう。

さらに、石原運輸相が新実験線建設を提唱したのが国鉄分割民営化後であったことも、山梨県の優位性を高めたと考えられる。大蔵省が「JR グループは民営化したのだから、もう国に頼る必要はあるまい…自分たちでやり通すのが筋<sup>28</sup>」との立場を崩さない以上、実験線を建設する場合に地元 JR は相応の出費を迫られることが予想された。投資余力があるのは本州会社の中でも JR 東日本と JR 東海であり、前者が「リニア時期尚早論」である以上、JR 東海の意向は無視できないものとなる。

山梨実験線は、金丸の政治力だけではなく、JR 東海の熱意、石原運輸相の野心、沿線自治体の時宜に適った働きかけ、国鉄分割民営化直後というタイミングが複雑に共鳴し合い、

---

<sup>23</sup> 負担割合は後に、JR 東海が 2,000 億円、JR 各社が 700 億円、国庫補助 500 億円、山梨県などの地元協力金 300 億円となった。山梨県では実験線に関して、県が関連公共施設整備に約 180 億円と鉄道総研に無利子貸付を約 134 億円、市町村が約 20 億円を負担した。

<sup>24</sup> 『朝日新聞』1999 年 12 月 21 日付朝刊（山梨面）。

<sup>25</sup> 葛西、前掲書、285～286 頁。

<sup>26</sup> 「人間 金丸信の生涯」刊行記念会（編）、前掲書、447～450 頁。

<sup>27</sup> 1979 年の時点で、国鉄常務理事の高橋浩二は「リニアモーターカーも実用化すれば、中央新幹線が最も効果的だろう」と述べている（『朝日新聞』1979 年 11 月 8 日付朝刊）。また、宮崎実験センターで所長を務めた上西寛一郎も、「リニア実用化は東京一大阪間が旧国鉄時代からの前提」と明かす（『日経産業新聞』1988 年 6 月 10 日付）。

<sup>28</sup> 田谷広明主計官（運輸・郵政担当）の発言（『日経産業新聞』1988 年 12 月 20 日）。

実現したのである。

### 3. リニア中央新幹線の整備と地域

#### (1) 中央新幹線構想の浮上から山梨実験線（先行区間）の完成・実験開始まで

中央新幹線の構想は、1960年代後半に国鉄が示した第2東海道新幹線に遡る。この構想は「新全国総合開発計画」（69年5月30日閣議決定）にも盛り込まれ、田中角栄は72年に出版した『日本列島改造論』において、リニアモーターの開発に国家プロジェクトとして取り組み、「少なくとも第2東海道新幹線などはリニアモーター方式で走らせてほしい」と訴えた<sup>29</sup>。

議員立法により70年5月に全幹法が成立し、さまざまな路線構想が乱立する中、73年11月15日の運輸省告示第466号によって、建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画路線に中央新幹線（起点：東京都、終点：大阪市、主要な経過地：甲府市附近・名古屋市附近・奈良市附近）が位置づけられた。運輸省は翌74年3月に、東海道新幹線のバイパスとして中央新幹線を80年頃に開業させる方針を固め、同年7月に徳永正利運輸大臣が甲府市・名古屋市間の山岳トンネル部の地形・地質調査を国鉄に指示した。

高度経済成長が終焉を迎え、開発基調からの転換を図った「第3次全国総合開発計画」（77年11月4日閣議決定）は、全幹法に基づく「整備計画5線については、環境等を含め徹底的な調査を行い、国鉄財政再建の成果、経済社会情勢の推移等を見極め、順次その建設を図る」とする一方で、中央新幹線については「中央新幹線等の調査を進める」と記すに止めた。

64年に赤字転落してから悪化する一方の国鉄の経営問題や75年以降の赤字国債の発行常態化もあって中央新幹線構想が視界不良に陥る中、74年の中央新幹線建設促進飯伊期成同盟会を先駆けに予定ルートに沿線各地で期成同盟会の設立が進み、79年11月の沿線8都府県による中央新幹線建設促進期成同盟会の設立につながった<sup>30</sup>。設立総会で同盟会は、リニア方式による中央新幹線の早期実現を目指して運動を展開していくことを決議した。また、これに先立つ78年3月には、自民党の国会議員が中央新幹線建設促進議員連盟を結成している。

78年10月には国鉄が、74年に指示された地形・地質調査について、技術的に難易度が高いルートを含む3路線（A：木曾谷ルート、B：諏訪・伊那谷ルート、C：南アルプス貫通直線ルート）を候補として示す中間報告を取りまとめた。運輸省はこの頃にまでに、中央新

<sup>29</sup> 田中角栄『日本列島改造論』日刊工業新聞社、1972年、120～121頁。

<sup>30</sup> 当初は東京・大阪間の沿線8都府県で構成しており、1990年になって「リニア中央エクスプレス建設促進神奈川県期成同盟会」が設立された神奈川県は、それ以降の参加となった。

幹線をリニアモーターカーで整備する方針を固めていたとされる。

82年9月に鈴木内閣が整備新幹線計画の凍結を閣議決定したため、「整備新幹線の次」とされてきた中央新幹線も足踏み状態を余儀なくされた。が、バブル景気の時代に突入する87年1月に中曽根内閣が整備新幹線の着工凍結を閣議決定で解除する頃には、前節で詳述したように、リニア実験線の誘致による中央新幹線実現への期待が高まりを見せるようになっていた。

山梨県での実験線建設が正式決定した89年前後に、“リニアフィーバー”は最高潮に達した。時はバブル景気の真ただ中でもあり、国内外の投機資金が流入し、同県は国土利用計画法に基づく監視区域の指定など対策に迫られた。

90年2月には、江藤隆美運輸大臣がJR東海と鉄建公団に対し、中央新幹線全線の地形・地質調査を指示した。74年の調査指示とは異なり全線を対象とする調査指示は、沿線自治体の中央新幹線全線開通への期待を高めるものとなった。90年6月には、区間の8割がトンネルとなる秋山村・境川村間の42.8kmが山梨実験線のルートに決まった。同月には運輸省が、実験線で多額の費用を負担するJR東海に対し、同社が中央新幹線と東海道新幹線の経営を一元的に行うとの見解を示した。

90年末には着工式に漕ぎ着けたが、翌91年には早くも、将来の営業運転を見越した設備仕様の変更などで建設費が当初予定を大幅に超過しそうなことが判明し、計画された42.8kmの実験線の半減の可能性が取りざたされるようになった。同年10月3日に宮崎実験線で発生した実験車両全焼事故が地権者に動揺を与えたこともあり、用地買収に遅れも目立つようになった。結局、運輸省は92年7月に、実験線を大月市と都留市にまたがる18.4kmで先行して建設し、94年に実験開始、97年に実用化のめどをつける方針を公表した。その後も延期が繰り返され、ようやく96年7月に山梨実験線（先行区間の18.8km）は完成し、97年から実験を開始した。だが、事業費のうち2,500億円ほどを先行区間で使ってしまったっており、残る一般区間（24.4km）着工のめどは全く立っていなかった。この頃には、一般区間の西端に位置する境川村の幹部が語るように、「一時のリニアブームは完全に冷めている。今は、土地を手放した人たちも本当にできるのだろうか、と考え始めている<sup>31</sup>」との見方が広がっていた。

“リニアフィーバー”が過去のものとなる中、98年10月に閣議決定された「21世紀の国土のグランドデザイン」（5全総）は、「中央新幹線について調査を進めるほか、科学技術創造立国にふさわしく、超電導磁気浮上式鉄道の実用化に向けた技術開発を推進し、21世紀の革新的高速鉄道システムの早期実現を目指す」と沿線地域の期待をつないだ。前年に伊藤公介国土庁長官が中央新幹線計画を次期全総の目玉の一つにしたいと発言したのを受けて、中央新幹線建設促進期成同盟会がリニア中央新幹線の21世紀初頭の整備の推進を明記するよう国に働きかけた成果であった。だが、相変わらず未着工の一般区間実現のめどは立っておらず、99年4月には運輸省の小幡政人鉄道局長が「当面の試験には未着工区間は必要な

<sup>31</sup> 『朝日新聞』1997年4月5日付朝刊（山梨面）。



い」との見解を示し、翌5月にはJR東海の葛西社長も「新たな資本投下は今のところ必要ない。現在区間で十分技術開発できる」との見解を示すなど<sup>32</sup>、全線建設はおろか実験線の延長すらも見通しが立たない状態が続く。とは言え、実験そのものは先行区間において、有人走行で世界最高速度581km/hを達成（2003年）、山梨リニア実験線累積走行距離50万km達成（2006年）と進展を見せた。

## (2) JR東海の自己負担による中央新幹線建設表明から工事実施計画認可まで

2006年に入り、にわかには事態が動き始める。JR東海は4月に実験線延伸の方針を示し<sup>33</sup>、3,550億円を投じて実験線を延長（一般区間を建設）し、2013年度末に走行試験を開始することを9月25日に正式決定した。翌2007年、事態はさらに大きく動いた。4月に東京・名古屋間でのリニア中央新幹線の開業目標が2025年であると表明したJR東海が、全幹法による東海道新幹線バイパス（中央新幹線）の建設を自己負担で行うことを12月25日の取締役会で決定したのである。

JR東海の発表は、予定ルートと目される沿線自治体から驚きとともに期待の声をもって迎えられた。とは言え、中間駅については地元負担としていたことには、多くの自治体が難色を示した。また、経済合理性を理由に南アルプス貫通直線ルート（Cルート）を想定するJR東海の姿勢は、同ルートが技術的に困難と考えられていた89年に諏訪・伊那谷ルート（Bルート）に一本化していた長野県の反発を招いた。全幹法が「地域の振興に資することを目的と」していることと整備計画への格上げを決める国への影響力や国土交通大臣による建設指示後の用地買収・土地収用への協力等を強みとする沿線自治体と、2006年4月に完全民営化を果たしたことから株主への責任や経済合理性を前面に押し出すJR東海の駆け引きが始まった。

2008年10月にJR東海と鉄建・運輸機構は、90年に指示された中央新幹線全線の地形・地質調査について、南アルプス貫通直線ルート（Cルート）を含む全3ルートとも建設は可能とする報告書を提出した。3ルートとも可能とは言え、JR東海はこの後もCルートが最善とする姿勢を一貫して堅持する。同年12月、金子一義国土交通大臣は全幹法に基づく追加調査<sup>34</sup>をJR東海と鉄建・運輸機構に指示し、調査の前提としてルートや中間駅に関し地域と調整するよう求めた。国交相の指示を受け、JR東海と地元自治体との調整が本格化する。

ルートを巡っては、Bルートを推す長野県とCルートが最善とするJR東海が対立した。Bルートになった場合は山梨県のルートも大きな影響を受けるが、同県の横内正明知事は、ルートはJR東海と国交省が決定する話との姿勢を見せていた。長野県内も、一枚岩とは言

<sup>32</sup> 『朝日新聞』1999年5月12日付朝刊（山梨面）

<sup>33</sup> この方針について、国土交通省幹部は「全くの事前の擦り合わせがない」とする（『日本経済新聞』2007年4月27日付朝刊）。

<sup>34</sup> 調査項目は、輸送需要量に対応する供給輸送力等に関する事項、施設及び車両の技術の開発に関する事項、建設に要する費用に関する事項、その他必要な事項である。

えない状況であった。たとえば、何れのルートでも沿線となり、BルートよりもCルートの方が近隣への中間駅設置が望めそうな飯田市選出の県議からは、リニア中央新幹線早期実現のためにはCルートでもよいとの声が出始めていた。

中間駅を巡っては、調整が本格化した2009年2月の時点で、対象となる4県において9地域が名乗りを上げていた。神奈川県（相模原市）と岐阜県（東濃5市）については1市または共同歩調を取るエリア内での調整なので、当初から絞り込みは容易と考えられていた。焦点となるのは、郡内（都留市、富士吉田市、大月市など12市町村）、峡東（笛吹市など3市）、峡中（甲府市など4市町）、峡南（鵜沢町など6町）の4地域が名乗りを上げていた山梨県と、諏訪（諏訪市、茅野市、岡谷市など6市町村）、上伊那（伊那市、駒ヶ根市など8市町村）、飯田・下伊那（飯田市など15市町村）の3地域が名乗りを上げていた長野県であった。

2009年6月にJR東海は、ルートや中間駅の調整に影響する発表を立て続けに行った。まず中間駅については8日、1県に1駅の設置が適当とする考えを正式表明した。次いでルートについては18日までに、BルートはCルートより建設費が6,400億円高くなるとの試算を自民党や沿線自治体に伝えた。この時期には長野県内での足並みの乱れが鮮明になっており、上伊那地域のリニア中央新幹線建設促進期成同盟会が中間駅誘致の可能性が残るBルートを、飯田・下伊那地域の経済・商工団体などでつくるリニア中央新幹線飯田駅設置推進協議会がCルートを推す決議を採択するなど、対立を深めていた。ただし、飯田市の牧野光郎市長は翌年にルートが決まるまで、飯田駅は実現したいがルートについては言及しないとの姿勢を保っていた<sup>35</sup>。同年9月16日に発足した民主党の鳩山政権では、同党長野県連代表でもありBルート・2駅設置（諏訪地域、飯田・下伊那地域）を求めている北沢俊美が防衛大臣として入閣した。だが、前年4月に発足した同党のリニア中央新幹線推進議員連盟の会長でもあった鳩山は、政治力ではなく科学的にルートを決めるべきだとの立場をとっていた。

2009年12月11日には、地上駅（山梨県、長野県、岐阜県、三重県）で350億円、地下駅（神奈川県、奈良県）で2,200億円というリニア中央新幹線の中間駅建設費用の試算をJR東海が公表した。同社はなお、全額地元負担の構えを崩さなかった。結局、全幹法に基づく追加調査の段階では決着せず、JR東海は同月24日、3ルートに優劣の判断を付けずリニアと在来型新幹線の両方式について所要時間・輸送需要量・建設費・維持費・設備更新費をまとめ、ルートや駅について引き続き調整を求める意見が沿線自治体から寄せられたとする調査報告書を、前原誠司国土交通大臣へ提出した。

2010年2月、前原国交相は交通政策審議会に対し、中央新幹線の営業・建設主体の指名、

---

<sup>35</sup> 牧野市長の姿勢の背景には、「不用意な発言で県のメンツをつぶし、（350億円と見込む）駅建設の費用を考えると不興を買いたくない。黙ってても直線で決まる」（同市幹部）との判断があったようである（『朝日新聞』2010年10月29日付朝刊）。

整備計画の決定について諮問した<sup>36</sup>。同審議会の小委員会で審議が本格化する中、JR 東海は 4 月に、景気低迷で東海道新幹線の収入が減少したことを理由に、リニア中央新幹線の開業時期を 2027 年に延期すると発表した。

同年 6 月 4 日の委員会で、ルートを巡って大きな動きがあった。この日は、沿線自治体である神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県の各知事のヒアリングが行われた。まず、これまでルートに関する見解を示してこなかった山梨県の横内知事が、「用地取得の問題、環境の問題、文化財保全という観点から本県としては C ルートが最善」とする意見を表明した。次いで発言した長野県の村井仁知事は、「JR 東海が南アルプスルートで自主財源による建設を表明されて以来、地域による考え方の違いが表面化してきて」おり、「県内の各地域が、ルート問題によって分断され、亀裂が生じるということは避けたい」ので、「小委員会において科学的見地のもとに、中立公正のお立場から十分にご審議をいただきまして、ルートについて結論をお出しになる際には、県民をはじめ関係者が納得できるご説明を賜りたいと、委員会にルート選択を一任した<sup>37</sup>。10 月 20 日の委員会において、南アルプスルート（C ルート）の経済効果が最も高いという試算が出され、この段階でルートについては事実上決着の見通しとなった。

小委員会は同年 12 月に、中央新幹線の走行方式として超電導リニア方式を採用すること、ルートとして南アルプスルートを採用すること、東京・大阪間の営業主体・建設主体として JR 東海を指名すること、がそれぞれ適当であるとする「中間とりまとめ」を公表した。「今後、合理的な負担のあり方の検討方法について調整が行われることが望まれる」との意見が付いた中間駅の建設費用については、知事ヒアリングでも全額地元負担への強い反発が示されていたが、この段階ではなお JR 東海との溝は埋まっていなかった。

交通政策審議会の小委員会は「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」と題する答申をまとめ、2011 年 5 月に大畠章宏国土交通大臣へ提出した。ルートや営業・建設主体については前年の「中間取りまとめ」同様であるが、付帯意見で、駅の位置については「建設主体が案を提示して沿線地域と調整することが適当な事項であるが、国は事業の進行管理の観点から必要と認められる場合は、両者による調整を支援すべきである」とし、駅の建設費用負担については「建設主体が…（中略）…自らの考え方を示すべきである。仮に、その考え方では関係者間で合意が得られない場合、合理的な負担のあり方について、その検討への国の関わり方も含めて、調整が行われることが望まれる」とした。答申を受けて大畠国交相は、同月 20 日に JR 東海を中央新幹線の営業・建設主体に指名、26 日に中央新幹線の整備計画を決定、27 日に中央新幹線の建設を JR 東海に指示した。運輸省告示から 40 年近い歳月を経て、中央新幹線構想が実現に向けて大きく動き出

<sup>36</sup> 実際の検討は、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会（家田仁委員長）が担当し、2010 年 3 月 3 日の第 1 回会合から 2011 年 5 月 12 日の第 20 回会合まで議論を重ねた。

<sup>37</sup> 横内、村井両知事の発言は、「交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会（第 4 回）議事録」による。

したのである。

建設指示を受けた JR 東海は、工事実施計画の認可申請に向けて、環境影響評価の手続を踏んでいく<sup>38</sup>。それと並行して、ルートや中間駅の調整も進められた。

2011 年 6 月 7 日に JR 東海は、具体的な想定ルートを 3km 幅で、沿線各県に設置する中間駅の概略位置を直径 5km 円で公表した。中間駅の候補地は、神奈川県が相模原市内、山梨県が甲府市など甲府盆地南部（甲府市、中央市、昭和町）、岐阜県が中津川市西部とされた。長野県については、ルート問題から地元自治体との調整が遅れていることを理由に先送りされ、8 月 5 日に候補地として高森町・飯田市北部が示された。概略位置の公表により、神奈川県については相模原市内の相模原駅周辺と橋本駅周辺の何れにするかが、山梨県については県内 4 地域が名乗りを上げていたが選に漏れた地域からも JR 東海の方針に異論は出なかったため甲府盆地南部のどこにするかが<sup>39</sup>、長野県については具体的な駅の設置場所によってはルートが飯田市の遺跡や水源域に重なってしまうことへの懸念が、次なる検討課題となった。また、国が財政難を理由に深入りを避けたこともあって相変わらず中間駅建設費用の負担については歩み寄りが見られず、各県内では負担の分配を巡って意見対立も見られた。

費用問題が進展しない中でも駅の候補地の選定は進められ、当初から絞り込みが容易と考えられていた神奈川県、岐阜県よりも早く、2011 年 10 月に山梨県が甲府市大津町を地元の要望として JR 東海へ伝えることを決定した。概略位置が示された当初より、同県は 5km 円の中に大学や大型商業施設があることから立地の選択肢は限られていると見ており、また宮島雅展甲府市長も新設予定の中央道スマート IC との関係から位置は自ずと決まるとの認識を示していた。9 月には甲府市など甲府圏域 4 市町が 5km 円内の 2 カ所に候補を絞った上で県に決定を委ね、県内各地からのアクセスの良さや住宅の少なさから甲府市大津町が選ばれたのである。駅の候補地が決まったとは言え、懸案の費用負担に関しては、広く県内市町村に負担を求めたい県と、県内でも固定資産税収など直接的な恩恵が期待できない市町村との温度差が大きかった。しかしながらそうした悩みは、直後の JR 東海の意見表明によって解消する。同年 11 月 21 日に JR 東海は、中間駅の建設費用を全額地元負担とする従来の方針を転換し、コンパクトな駅を目指すという前提で同社が負担する方針を明らかにした。膠着状態にあった費用問題が今後の事業の進捗に影響しかねない、と判断しての決定であった。JR 東海と沿線自治体との最大の対立点は、JR の大幅譲歩によって解消し

---

<sup>38</sup> JR 東海は、2011 年 6 月に「計画段階環境配慮書」を公表、同年 9 月に「環境影響評価方法書」を公表、2013 年 9 月に「環境影響評価準備書」を公表、2014 年 4 月に「環境影響評価書」を国交相に送付、同年 8 月に「補正後の環境影響評価書」を国交相に送付した。

<sup>39</sup> 異論が出なかった背景には、2009 年 9 月の JR 東海による地元説明会で示された駅の設置条件（直線・水平区間、高い利便性、駅と駅の間隔、長さ 1km・幅 45m 程度）を満たすのは 4 地域のうち峡中と峡南の 2 地域のみとの認識が広がっていたこと、常識的には県庁所在市の甲府市を含む峡中が最有力と考えられていたこと、が大きい。

たのである<sup>40</sup>。ただし、JR 東海が 2013 年 5 月に公表した中間駅のイメージは、切符売り場や待合室なしというコンパクトな駅の徹底ぶりゆえ、沿線自治体の不満と反発を再燃させることになる。

2012 年に入ると、山梨県以外でも駅の候補地の選定が進んだ。神奈川県は 2 月に、アクセス面の有利さや移転可能な用地の存在を理由に、当初より有力視されていた橋本駅周辺に絞り込んだ。岐阜県は 3 月から 4 月にかけて、5km 円の中心にあり当初より本命視されていた美乃坂本駅（JR 中央本線）に併設か近接させる新駅設置を、要望としてまとめた。長野県は、概略位置での飯田駅（JR 飯田線）併設案が採用されなかったことへの不満が残る中、遺跡や水源域の保護を重視するよう JR 東海へ要望するに止まった。

2013 年 9 月、JR 東海は「環境影響評価準備書」を公表し、詳細なルートと中間駅の位置を示した。神奈川県、山梨県、岐阜県については要望に沿う立地となったこともあり、歓迎ムードで迎えられた。長野県については、同年 6 月の説明会で示唆されていたものの、遺跡や水源域の保護を優先した結果、地元で想定していたより南寄りの立地となったことから驚きをもって迎えられた。立地地区のまちづくり構想の練り直しや、飯田駅との接続問題など、課題を残すこととなった。

こうして、2007 年の JR 東海の表明から足かけ 6 年近くに及んだルートと中間駅を巡る攻防は、一つの区切りの時を迎えた。環境影響評価の一連の手続が完了した 2014 年 8 月 26 日、JR 東海は国土交通大臣に中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画の認可申請を行い、同年 10 月 17 日に認可を受けたのである。

本節で検討してきた工事実施計画の認可までの過程で際立つのは、基本線は譲らないという JR 東海の強い意志である。悲願であった東海道新幹線と中央新幹線との一元経営の公認にこぎ着け、当初から唯一の選択肢と考えていた南アルプスルート（C ルート）への了解を取りつけることに成功した。同社の戦略が成功を収めたのは、国鉄が「分割」民営化されたことと、JR 東海が「完全」民営化されたことと無縁ではない。他方、これほどの巨大プロジェクトでありながら、国の影は薄い。誘致合戦こそ過熱した新実験線にしても、先行区間で 2,000 億円、一般区間で 3,550 億円を JR 東海が負担しなければ、建設は進み得なかった。品川・名古屋間事業化の段階でも、沿線自治体が最も気にかけて中間駅の設置費用問題に端的に見られるように、事態の打開は国による調整ではなく、5,800 億円を負担するという JR 東海の方針転換によってもたらされた。地方自治体に目を転じると、県内の地域間対立が激しい問題における県の調整能力の限界をさらけ出した。典型的なのは B ルートと C ルートで県内の足並みが乱れた長野県で、最終的に同県は審議会の「科学的見地」に決定を委ねたのである。山梨県にしても、早い段階から落とし所が見えていた具体的な駅の絞り込

---

<sup>40</sup> この方針転換については、国交省幹部が「中間駅の建設費ぐらい出せる会社。初めから自己負担を表明すると、駅建設の要望がとめどないことが予想されたので、反対の姿勢で牽制していた」（『朝日新聞』2011 年 11 月 22 日）とするように、意外なものではないとする見方もある。

みこそ順調であったが、4地域が中間駅誘致に名乗りを上げていた段階では、中立的立場を維持し様子見を続けざるを得なかった。2009年の段階で4地域のうち少なくとも2地域は条件的に厳しいことが伝わっていたものの、同県は誘致合戦を静観し、2011年のJR東海による概略位置の公表を待ったのである。

## おわりに

ここまで見てきたようにリニア中央新幹線は、少なくとも新実験線の誘致から工事実施計画の認可までの過程においては、JR東海の積極的な攻勢と受け身に回りがちな国や自治体という構図を軸に展開してきた。ゆえにそこでは、経済合理性、株主への責任、科学的見地といった要素が、時に政治的配慮あるいは地域への配慮に優越する場面も見られた。全幹法に基づくJR東海プロジェクトという特異な事業形態は、巨額の費用分担の重みから国と地方自治体を解放したが、一定の対価は支払わざるを得なかったのである。

本稿では紙幅の都合もあり、環境影響評価を巡るJR東海と地域の攻防、位置が確定した中間駅とその周辺地域の整備を巡るJR東海と地域の交渉状況や地域内での検討状況、工事実施計画認可後の動向といった種々の重要な論点については検討していない。今後、こうした論点を含めより総合的な観点から、この特異な事業形態の地域への影響を探っていく必要がある。

## 主な参考文献

- ・葛西敬之『国鉄改革の真実 「宮廷革命」と「啓蒙運動」』中央公論新社、2007年。
- ・樫田秀樹『増補 “悪夢の超特急” リニア中央新幹線 建設中止を求めて訴訟へ』旬報社、2016年。
- ・久野万太郎『リニア新幹線物語』同友館、1992年。
- ・田中角榮『日本列島改造論』日刊工業新聞社、1972年。
- ・西川榮一『リニア中央新幹線に未来はあるか 鉄道の高速度を考える』自治体研究社、2016年。
- ・日経産業新聞（編）『リニア翔ぶ』日本経済新聞社、1989年。
- ・「人間 金丸信の生涯」刊行記念会（編）『昭和の信玄 「人間 金丸信の生涯」』山梨新報社、2010年。
- ・橋山禮次郎『リニア中央新幹線 巨大プロジェクトの「真実」』集英社、2014年。
- ・藤井聡『「スーパー新幹線」が日本を救う』文藝春秋、2016年。
- ・『朝日新聞』、『読売新聞』、『日本経済新聞』、『山梨日日新聞』縮刷版・データベース（紙幅の都合上、インタビューや記者の分析ではなく事実を報じた記事については一部を除き典拠を省略した）。