

タイトル	リニア中央新幹線と企業の社会的責任
著者	桜井， 徹； SAKURAI， Toru
引用	季刊北海学園大学経済論集， 66(4)： 1-25
発行日	2019-03-31

《特別寄稿》

リニア中央新幹線と企業の社会的責任

桜 井 徹

目 次

はじめに

1. リニア中央新幹線の性格：私企業による国家プロジェクトの包摂
 - (1) 出発点：全額自己負担による東海道新幹線バイパス事業
 - (2) JR 東海の経営戦略におけるリニア中央新幹線の位置
 - (3) 「国家的プロジェクト」への「昇格」と財投資金 3 兆円の投入
 - (4) 財投借入と民間プロジェクトの関係
2. 企業の社会的責任と公共事業の公共性
 - (1) ISO26000 における企業の社会的責任：社会・環境へのインパクトに対する責任
 - (2) 公共事業の公共性の基準と基本的人権
3. リニア中央新幹線における社会・環境へのプラスのインパクト
 - (1) プラスのインパクトとしての「総便益」
 - (2) 「利用者便益」：乗客の時間短縮効果
 - (3) 「供給者便益」：配当・利息・経営者報酬・内部留保
 - (4) 建設・工事受注者の利益と談合
4. リニア中央新幹線における社会・環境へのマイナスのインパクト
 - (1) 環境へのマイナスのインパクト：環境影響評価書に対する環境大臣意見
 - (2) 社会・環境へのマイナスのインパクトと責任（一）：建設発生土の処理と沿線住民の生活
 - (3) 社会・環境へのマイナスのインパクトと責任（二）：湧水と湧水問題

むすびに代えて

は じ め に

東日本大震災のほぼ 2 カ月後である 2011 年 5 月 12 日に交通政策審議会陸上交通分科会中央新幹線小委員会が提出した答申「中央新幹線の営業主体および建設主体の指名ならびに整備計画の決定について」を受けて、国土交通大臣は、全国新幹線整備法（全幹法）に基づく中央新幹線として、同年 5 月 26 日、超電導リニア方式による東京・名古屋・大阪を結ぶ中央新幹線の建設計画を認可するとともに、その営業主体および建設主体として東海旅客鉄道株式会社（JR 東海）を指定した。このリニア中央新幹線は、多くの反対運動にもかかわらず、一連の環境影響評価（環境アセス）を経て、2014 年 10 月 11 日工事が認可され、同年 12 月 17 日に着工された。

このリニア中央新幹線事業において、営業・建設主体であるJR東海は、企業の社会的責任(Corporate Social Responsibility: CSR)を果たしているのか否かを論じることが本稿の課題である。より正確に言えば、リニア中央新幹線事業の公共性を企業の社会的責任の観点から論じることにある。

リニア中央新幹線事業は全国新幹線整備法の一環であるという点からすると、社会資本ないしはインフラストラクチャー論の立場から論じたほうが良いかもしれない。しかしながら、リニア中央新幹線事業は、国家的プロジェクトであるという側面を有しつつも、基本的には、公益企業ではあるが、私企業である鉄道会社JR東海がその経営戦略の中核と位置づけ、推進している事業なのである。まさに、私企業による国家的プロジェクトの包摂と表現できる。

この事実が、企業の社会的責任からの分析を必要とさせるのである。

2010年に国際標準化機構(International Organization for Standardization: ISO)が公表した「ISO26000 社会的責任に関するガイダンス」によれば、企業の社会的責任¹は、「企業的意思決定や活動が社会・環境に与えるインパクト(imprints)に対して次のような透明で倫理的な行動を通じて企業が担う責任²」(ISO2010, p.3, 邦訳)と定義づけられている。インパクトにはプラスとマイナスがある。重視されるのは、ステークホルダー(利害関係者)に対するマイナスのインパクトを、ステークホルダーとの対話を通じて低減することが求められることである。そして、マイナスのインパクトを低減することが、企業活動の公共性にもつながるのではないと思われるのである。

それでは、リニア中央新幹線はどのようなプラスとマイナスのインパクトを社会と環境に与えているのか。とくに、マイナスのインパクトに対して、JR東海は責任を取っているのか。より、明確に言えば、プラスのインパクトでは、時間短縮の効果を享受する将来の乗客とともに、株主、債権者、建設受注者があり、マイナスのインパクトとしては将来の乗客の安全問題に加えて、環境破壊および沿線住民の生活環境の悪化が見られるのではないかと、その中での、JR東海のステークホルダーとの対話が重要になるのではないと思われるのである。

とはいえ、CSRについては、利益追求するために欺瞞的に環境配慮を企業が装うというgreenwashingであるという批判や、「公共性」は「効率性」の範囲内に限定されてしまうのではないかという批判がある。とりわけ、別稿でも指摘したように、今日の日本では「効率性」が株主資本利益率(Return on Equity: ROE)指標の重視に見られるような「資本的効率性」となり、「公共性」も、政府規制が緩和され、市民規制も弱体化する中での「公共性」であるという問題点がある(桜井2018a及び桜井2018b)。

逆に言えば、社会的責任からの分析によって、そうした問題点も浮かび上がるのではないとも思われるのである。

以下、次の順序で分析する。まず、1. においてリニア中央新幹線事業が私企業による国家的プロジェクトの包摂であることを、計画策定から着工に至る経緯を追うことによって述べる。次

¹ ISO26000は、企業だけでなく広く組織一般の社会的責任の定義を与えているが、ここでは組織の代わりに企業を置き換えて引用した。以下のISO26000からの引用訳は、基本的には邦訳を参照したが、引用者が独自に邦訳した箇所もある。なお、日本規格協会の邦訳はISO26000の原案に対する邦訳である。

² 「次のような」とは、「健康および社会の反映を含む持続可能な開発への貢献」「ステークホルダーの期待への配慮」「関連法令の遵守」「組織全体に取り入れられ、組織の関係の中で実践される行動」(ISO 2010, p.3, 邦訳 pp.3-4)である。

に、2. では、上で簡単に紹介した ISO26000 における社会的責任の基本原則と課題について、やや詳しく展開するとともに、プラスのインパクトを増加させ、マイナスのインパクトを低減させることが、基本的人権を重視する公共事業の公共性論と近似であることを述べ、その上で、ステークホルダーに対するプラスのインパクトを3. で、そしてマイナスのインパクトを4. で分析する。

1. リニア中央新幹線の性格：私企業による国家プロジェクトの包摂

(1) 出発点：全額自己負担による東海道新幹線バイパス事業

冒頭で、リニア中央新幹線計画は、2011 年の審議会答申を受けて、国土交通大臣が全幹法に基づき認可したと述べたが、実質的には、橋本禮次郎氏も言うように、JR 東海が「鉄道技術総合研究所の成果をベースにしながら」、2007 年 4 月「突如、自社独自でリニア鉄道を実用化する方針を発表した計画である」（橋本 2015, p.14）。

より具体的に言えば、1997 年に山梨リニア実験線の一部区間（18.7 km）で車両による実験が行われていたが、残りの 24.4 km が未着工のままであった。1999 年の時点では、運輸省の鉄道局長も JR 東海の社長も、実験線の延長の必要を認めていなかった（藤原 2017, pp.8-9）。

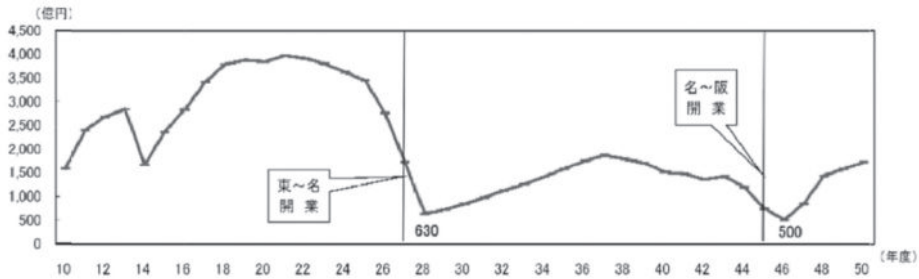
しかしながら、2007 年 4 月 26 日 JR 東海が東京・名古屋間を 40 分で結ぶリニア方式による中央新幹線を 2025 年度までに開業することを発表³（『毎日新聞』2007b）し、同年 12 月 25 日、取締役会で「自己負担を前提とした東海道新幹線のバイパス、すなわち中央新幹線の推進」（JR 東海 2007a）が決定されたのである。自己負担を前提と言うのは、民間プロジェクトとしてリニア中央新幹線を建設し、営業するという宣言である。その意味は、同じ日に国土交通省に照会した「法令手続適用事前確認手続き」に明確である。

同文書は「すべての過程において取締役会や株主総会の是認を受けて行かなければならない 100% 民営化された会社としてのルールに則ってプロジェクトを実現させていく」と述べ、その内容として「路線は全幹法の『基本計画』に記載されている主要な経過地を充足」し、「できる限りコストを安くするという観点及び工事技術面から、合理的で効率的なルート」とすること、「路線建設は民間会社である当社が一切の財源を負担して進め、当社が出す資金は直接当社の路線の建設に使用し、完成させた成果物は、調査に伴うものも含めて、当社の財産とします」（JR 東海 2007b）と、コストダウンの観点からの効率的ルートの設定と完成後の施設の私的所有権の確立を主張している。

以後の経緯は、取締役会の決定にそって、進んでいく。まず、私企業が全幹法に基づくプロジェクトを進めていくことに問題がないことについては、2009 年 1 月 23 日に「照会法令の対象となる」という回答を同省から得ている（JR 東海 2008a）。そして 2008 年 12 月の全幹法の調査指示に基づく調査について、鉄道・運輸機構と共同で行い（JR 東海 2008b）、その後、2009 年 12 月 24 日、3 つのルートについて、需要量、工事費、維持運営費に関して調査報告書を提出する。そこでは、在来新幹線との走行方式比較では、所要時間の大幅短縮による輸送需要の増加などの点からリニア方式が、そして、路線ルートとしては、木曽谷ルート、諏訪・伊那谷ルート、

³ その 1 カ月前の 3 月 20 日に同社の松本正之社長は、定例記者会見で、将来の課題としてリニアによる中央新幹線建設の必要性を訴えていた（『毎日新聞』2007a）。

図1. リニア中央新幹線開業に至る JR 東海の経常利益長期試算見通し



出所) JR 東海 (2010) p. 7.

南アルプスルートは3路線の内、建設費、維持運営費および設備更新費というコスト面で所要時間が最も短いことから、南アルプスルートが推奨された (JR 東海 2009)。南アルプスルートは、技術的困難があり、後に諏訪・伊那谷ルートを推す長野県との間で対立があったが、JR 東海の「経済合理性と株主への責任」を重視した結果と言えよう (藤原 2017, pp. 9-13)。

それに基づく、JR 東海の最終的な見解表明が、2010 年 5 月 10 日公表の「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」である。東海道新幹線のバイパス路線を実現することによる将来のリスク発生に備える必要と、日本経済社会全体に及ぼす波及効果が大きいのことを述べた上で、自己負担による事業遂行は、民間企業の経営原則の貫徹、すなわち、経営の自律性の確保と、健全経営の維持を前提とすることが主張されている。健全経営とは、安全安定輸送と競争力強化に必要な投資を行いつつ、安定配当を維持すること、長期債務残高を、開業時で 5 兆円以内にとどめることである。こうした観点から、東京・大阪間 (工事費約 9 兆円、後に 9.3 兆円) のうち、東京・名古屋間を 2025 年度 (後に 2027 年度) までに開業し、その後、経営体力の回復を待って、名古屋・大阪間の着工に取りかかり、2055 年度までに全線開業することとされた。

図 1 は、2010 年度～2050 年度までの同社の経常利益の予想である。この採算性に関しては、輸送需要量や工事費の見積などで楽観的ではないかとの批判 (橋山 2011, 橋山 2014, 国労 2014 [上岡直見氏担当執筆]) が存在するが、ここでは省略する。とはいえ、名古屋開業時において、経常利益の大幅低減は否定できない。

そして、2010 年 2 月 24 日の国土交通大臣からの諮問を受けて、陸上交通分科会部会の下に 3 月 3 日に設置された中央新幹線小委員会で審議され、本稿冒頭でも述べたように 2011 年 5 月 12 日に答申が提出されたのである。答申内容は、需要予測を別にすれば、基本的には、2009 年 12 月の調査報告書と同一である。

注目すべきは、小委員会が実施した 3 回のパブリックコメント (パブコメ) である。2010 年 7 月から 8 月にかけて実施されたパブコメは、総数 793 件で、うち早期に整備すべきが 134 件、反対・中止・再検討が 12 件であったが、2010 年 12 月から 2011 年 1 月実施のパブコメでは、早期に整備すべきが 83 件に対して、反対・中止・再検討が 142 件と、反対・中止・再検討が早期に整備を上回り、2011 年 4 月から 5 月に実施された 3 回目では、反対・中止・再検討が圧倒的に多数を占めるようになった (表 1, 参照)。にも関わらず、第 3 回目のパブコメの結果を反映することなく、5 月 12 日に小委員会は答申を決定・公表したのである。

表1 リニア中央新幹線小委員会答申(案)に対する3回のパブリックコメントの結果

	第1回 2010年7月-2010年8月	第2回 2010年12月-2011年1月	第3回 2011年4月-2011年5月
早期に整備すべき	134	83	16
反対、計画を中止・再検討	12	142	648
その他とも コメント総計	793	996	881

注) 第1回と第2回のコメント総計はそれぞれの「結果報告」から。
出所) 国土交通省鉄道局(2011)。

(2) JR 東海の経営戦略におけるリニア中央新幹線の位置

なぜ、JR 東海は、2007年4月に、バイパス事業として、つまり、東海道新幹線との一元的経営によるリニア中央新幹線事業を完全自己負担方式で建設・営業しようとしたのか。

時系列だけから言えば、完全民営化と関係しているように見える。1987年4月1日、日本国有鉄道の分割・民営化によって、国鉄清算事業団が全額出資する特殊会社として誕生した同社は、2001年6月の旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律により特殊会社ではなくなり、2006年4月までに国鉄清算事業団保有株式がすべて売却された結果、2006年6月に完全民営化され、私有公益企業⁴となった。したがって、2007年4月は、完全民営化後の最初の年度ということになる。

とはいえ、分割民営化当時、同社の取締役で企画本部長であり、2007年当時、同社の取締役社長であった葛西敬之氏によれば、その一元的経営の方針はすでに、分割・民営化時に設定していた同社の基本戦略、三正面作戦の一つであった(葛西 2017, p. 148, 葛西 2007, p. 257)。第一正面の作戦は、同社の営業収入と利益の過半を稼いでいた東海道新幹線の輸送力強化であり、第二正面作戦は、新幹線鉄道保有機構の解体⁵、そして第三正面作戦は中央新幹線の経営である。東海道新幹線の輸送力強化は、航空輸送との競争を念頭においたものである。東海道新幹線に品川駅を設置したのもその一環である。

第三正面作戦の東海道新幹線と中央新幹線の一元的経営については、次のように説明されている。「中央新幹線が国の手で建設され、JR 東海以外の経営主体が経営することにでもなれば、東海道新幹線の輸送量の五〇%以上が中央新幹線に移転し、JR 東海の経営基盤は根底から覆されてしまう」(葛西 2017, p. 156)。そのため、中央新幹線と東海道新幹線の一元的経営は、1988年

⁴ ここで JR 東海が公益企業であるという意味は、鉄道事業法、鉄道営業法、その他の法律などによって参入規制、料金規制(上限)や安全規制を受けるとともに、コモン・キャリア(公共運送人)としての運送引受義務を負うという意味である。ただし、周知のように、国鉄分割・民営化およびその後の一連の改革によって、鉄道事業が地方路線の廃止を促進するなど規制緩和が進行している。

⁵ 新幹線鉄道保有機構は、分割・民営化時に、JR 東海が経営する東海道新幹線、JR 西日本が経営する山陽新幹線、JR 東日本が経営する東北・上越新幹線の4新幹線間の収益調整措置として設定された機構である。収益力の高い東海道新幹線に対しては、相対的に高い貸付料が設定されたのであり、JR 東海としては、減価償却もできないことから経営負担になっており、JR 東海が解体を提唱し、1991年10月に、解体された(正確には鉄道整備基金、現、鉄道建設・運輸施設整備支援機構に改組)。

5月、山梨リニア実験線開始に向けて、当時の自民党有力政治家の金丸 信氏や三塚 博氏を交えた話し合いの中で部分的に、そして1990年6月当時の国鉄改革推進総括審議官と当時のJR東海社長との間で公文書確認が行われたという(葛西2017, p.192, p.224)。

以上から言えることは、三正面作戦はすべて、JR東海の経営基盤を強化するためであり、完全民営化後の最大の焦点は、東海道新幹線とリニア中央新幹線との競合を回避するための、自己負担での中央新幹線の一元的经营であったということになる。

この点について、橋山禮次郎氏は、整備新幹線が上下分離方式を採用しているので「リニア中央新幹線も整備新幹線として認可されれば、同じように上下分離方式になるかもしれない。しかし、もし上下分離方式を受け入れた場合、国がその施設を三〇年後に無償で譲渡してくれる確たる保証はない。JR東海は、そうしたリスクまで考慮した上で、国の思惑に左右されない長期的経営基盤を確実にしておかなければと考え」(橋山2014, p.58)たのであろうと推論している。そしてそれが、自己負担での中央新幹線建設・営業の真の目的であれば、問題だと言う。「鉄道は自社のためではなく、利用者のためのインフラである」(橋山2014, p.60)からである。

上記の葛西氏の説明と橋山氏の指摘は、上下分離方式の採用は別にしても、経営基盤の確立が自己負担による中央新幹線事業の建設・経営の目的であることは共通している。

(3) 「国家的プロジェクト」への「昇格」と財投資金3兆円の投入

しかしながら、リニア中央新幹線事業は、2014年「国家的プロジェクト」に昇格されるとともに、2016年に財投資金が鉄道整備機構を介して大阪・名古屋間の前倒しという名目でJR東海に貸し付けられる。

前者から簡単に述べる。

2014年7月、国土交通省は「国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～」を公表し、リニア中央新幹線を「三大都市圏を結び、スーパー・メガリージョンを構築」し、「その効果を他の地域にも広く波及させ、新たな価値を生み出す」ものであり、「その超高速性により国土構造の変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクト」(国土交通省2014, p.21)と位置づけた。

このスーパー・メガリージョン構築の中核的役割を担うものとしてのリニア中央新幹線の位置づけは、2015年8月14日の閣議決定「第二次国土形成計画(全国計画)」に継承され、さらに、現在、国土交通省内に設置されたスーパー・メガリージョン構想検討会で強化されつつある。これらの内容⁶を検討する余裕はないが、基本的には、JR東海がリニア中央新幹線の意義として述べた「日本経済社会全体に及ぼす波及効果」の延長線上にある。さらに言えば、東京、名古屋、大阪の三大都市圏を結ぶ中央国土軸設定の必要性和その中でのリニア中央新幹線の役割は、すでに中央新幹線沿線学会⁷が2001年にまとめた著書で言及されている。

⁶ 川瀬憲子氏によれば、対流促進型の国土形成の「特徴は、これまでの国土計画にあるような『均衡ある国土の発展』ではなく、経済のグローバル化、経済成長を最優先させ、国際競争力を高めるために、中央集権型・集約型の国土再編を進めることにある」(川瀬ほか2018, p.30)。東京・名古屋・大阪の三大都市圏への集約が重視されているのである。

⁷ 中央新幹線沿線学会は、「提唱者の天野公三(大阪産業大学学長)を代表に、中央新幹線沿線の九都府県(東京・神奈川・山梨・長野・岐阜・愛知・三重・奈良・大阪)の学識経験者によって、一九九二年」(中央新幹線沿線学会2001, p.18)に設立された。

こうした「国家的プロジェクト」への昇格とあいまって、リニア中央新幹線の大阪までの開業を前倒しするという圧力もあり、公的支援が財投資金の活用という形で決定されていく。

この背景の一つは、関西経済連合会をはじめとする関西の経済団体や地元自治体の動きである。関西経済連合・大阪商工会議所・大阪府商工会議所連合会・関西経済同友会の4経済団体と自治体の連合体である関西広域連合⁸は、2013年12月「リニア中央新幹線大阪同時開業決起大会」を開催し、「リニア中央新幹線の持つ国家的重要性に鑑み、国家プロジェクトと位置付け、政府として東京～大阪間の全線同時開業を推進すること」を要求している。

2014年1月6日の年頭記者会見で、安倍首相はリニア中央新幹線について「国家的プロジェクトと言ってよい。政府としても様々な形でできることはバックアップしていきたい」と述べ、公的支援の可能性に言及し(『毎日新聞』2014)、同3月7日には自民党「超電導特別委員会」(竹本直一委員長)が名古屋・大阪間の早期開業に向けて、財政的な支援を検討する作業部会「財務問題ワーキングチーム」(仮称)を設置し(『読売新聞』2014a)、同4月25日には同委員会は、建設費の公的支援を決議する(『読売新聞』2014b)。とはいえ、そこでは建設費に対する無利子貸付案やJR東海が資金調達した場合の利子補給案などが提案されていたが、公的支援は確定的ではなかった。

財政投融资の活用による公的支援が本格化するのには、安倍首相が2016年6月1日に記者会見で名古屋・大阪間の工期の前倒しを表明し(『読売新聞』2016)、翌日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針」(骨太の方針)において、「広域的な高速交通ネットワークの早期整備・活用を通じた内外の人流や物流の拡大を図る」という文章の注記54で「なお、リニア中央新幹線全線については、建設主体の整備を更に促進するため、財政投融资の活用等を検討する」(閣議決定2016a, p.19)という文章が入ってからである⁹。この後、8月2日に「未来への投資を実現する経済対策」(閣議決定2016b, p.11)でも前倒しが挿入され、財政投融资から鉄道建設・運輸施設整備支援機構が資金を借り入れ、同機構がJR東海に貸し付けることを内容とする法案(「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律案」)が9月26日に国会に上程され、11月11日に法案は成立した¹⁰。

この法案に基づいて、総額3兆円の貸付が、2016年11月29日の第1回から翌年の7月1日の第5回にわたって実行された。いずれも、ほぼ30年間固定・低利(0.8%から1.0%)で、そ

⁸ 関西広域連合は、大阪・京都・徳島・鳥取・奈良・兵庫・和歌山の7府県知事と大阪・神戸・京都・堺の4市長で構成されている。同連合は、2013年11月29日に自民党本部704号室に自民党超電導リニア鉄道に関する特別委員会を訪ね、「リニア中央新幹線全線同時開業に関する要請」を行っている(<http://www.kouiki-kan-sai.jp/material/files/group/3/1388029473.pdf>)。藤井 聡氏は2016年5月出版の著書で、東京・名古屋・大阪の三大都市圏の一体化とその経済効果からリニア中央新幹線の東京・名古屋間と名古屋・大阪間の同時開業をする必要を主張し、そのために財投債による資金援助を提案している(藤井2016, pp.74-86)。

⁹ 骨太の方針に上述のような注記が、なぜ入ったのかについては国会でも質問されている(「第192回国会衆議院 予算委員会議録第7号」2018年2月7日, pp.40-41)。その時の回答は自民党政調全体会議での指摘を受けたからだとされている(同上, p.41)。『日経ビジネス』(2018, p.36)は、安倍首相と葛西敬之氏との関係があったのではないかと葛西氏に質問しているが、葛西氏は直接の関係を否定している。なお、2016年5月24日付の『日本経済新聞』は、財投活用による大阪延伸の前倒しを政府・JR東海が調整中だと伝えている。

¹⁰ 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の付則11条(業務の特例)1項4号「中央新幹線(略)の速やかな建設を図るため、……建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付けること」が新設された。

表2 JR東海の財投借入の条件

	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回
借入額	5,000億円	5,000億円	5,000億円	7,500億円	7,500億円
利率	0.6%	0.8%	0.9%	0.9%	1.0%
	全期間固定				
借入 実行日	平成28(2016)年 11月29日	平成29(2017)年 1月16日	平成29(2017)年 3月10日	平成29(2017)年 5月17日	平成29(2017)年 7月12日
弁済期限	平成67(2055)年 11月29日	平成68(2056)年 1月16日	平成68(2056)年 3月10日	平成67(2055)年 11月17日	平成68(2056)年 1月12日
返済方法	平成58(2046)年 5月まで据置	平成58(2046)年 7月まで据置	平成58(2046)年 9月まで据置	平成58(2046)年 5月まで据置	平成58(2046)年 7月まで据置
	以降、元金均等返済				
担保	無担保				

出所) JR 東海「財政投融资を活用した長期借入金について」(同社 HP)

の後10年をかけて元金均等返済するので、返済期限は約40年後ということになる。しかも、無担保である(表2, 参照)。『日経ビジネス』(2018, p. 31)の言葉を借りれば、まさに「破格の融資スキーム」であることは間違いない。

検討したいのは、次の2点である。第1は、財投借入によって、リニア中央新幹線は、全額自己負担という民間プロジェクトの性格を失ったのかどうか。第2は、財投借入が、現実のJR東海の経営に果たした役割は何か。

(4) 財投借入と民間プロジェクトの関係

財投資金は、通常は、国の特別会計や地方公共団体、政府関係機関、独立行政法人、特殊法人などが対象¹¹なので、財投借入は、リニア中央新幹線が資金面からも国家プロジェクトになっているのではないかと考えられる。このことが、リニア中央新幹線から民間プロジェクトの性格を喪失させたと言われる根拠となっている。

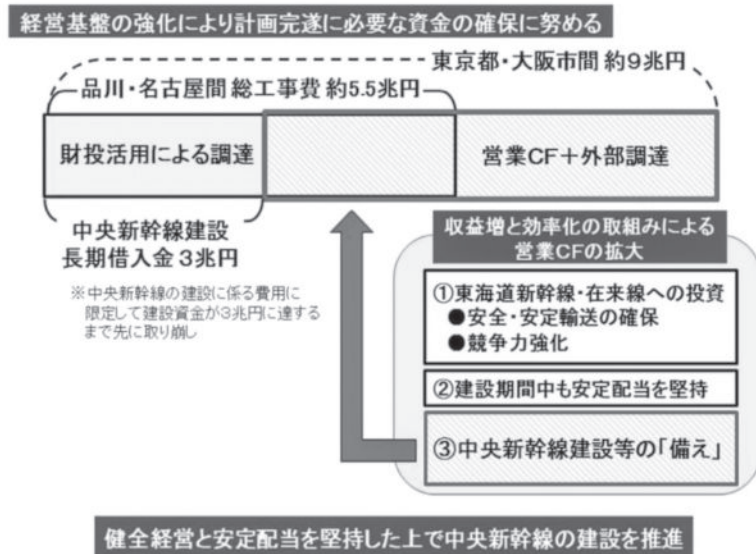
それでも、依然として、リニア中央新幹線は民間企業による民間プロジェクトであるという立場を、JR東海は堅持している。

インタビューで金子現 JR 東海社長は、財投資金が投入されたことについて次のように答えている。「いや、財投から借りたわけじゃありません。／財投を活用して、鉄道・運輸機構から借りたんです。民間会社としてやるんだから、政府からお借りするのはダメです。民間の金融機関から借りるのと同じ条件で借りたいと思います」(『日経ビジネス』2018, p. 31)。民間銀行と同じ条件だったかは問わないが、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は政府ではないので、民間企業としてのプロジェクトだと考えていることは確かである。

また、2016年8月3日の記者会見で、当時のJR東海社長は「当社としては経営の自由であり

¹¹ 財務省のウェブサイトでは「財政投融资とは、税負担に拠ることなく、国債の一種である財投債の発行などにより調達した資金を財源として、政策的な必要性があるものの、民間では対応が困難な長期・低利の資金供給や大規模・超長期プロジェクトの実施を可能とするための投融资活動です」と説明されている (<https://www.mof.go.jp/filp/>)。

図2 リニア中央新幹線の資金調達と財投借入



出所) JR 東海「2018年3月期決算説明会資料」(同社 HP)

ますとか、投資の自主性、これを確保いただけるということでもありますので、健全経営と安定配当を堅持しつつ、長期、そして固定、かつ低利の財投からの融資によって経営リスクを低減、これを生かして、名古屋開業後、連続して大阪への工事に速やかに着手し、最大8年間前倒しに向け、全力を挙げてまいりたいというふうに考えております」(国土交通省2016, p.13)と述べている。

それでは、この3兆円の借入は、全額自己負担でのリニア中央新幹線建設と主張してきたJR東海にとってどのような意味があるのか。

図2は、リニア中央新幹線の資金調達と財投借入の関係を表したものである。財投借入の3兆円は、東京・大阪間の工事費総額9.0兆円のうちの3分の1、東京・名古屋間に限って言えば、5.5兆円の内の過半、54.5%に相当する。しかも、財投借入は2017年7月12日までに全額、JR東海の資金口座に振り込まれているので、全額、現在、着工されている東京・名古屋間の工事費用に充当されているのである。

この財投借入がJR東海の経営に与えた影響を長期債務の場合に見ると、次のようになる。中央新幹線関連投資額は、2014年度に50億円であったが、2015年度321億円、2016年度1,029億円、2017年度1,342億円、そして2018年度には2,500億円(計画値)となっている。このうち、財投借入資金からの充当額がしめるかを計算してみよう。「投資活動によるキャッシュフロー表」によれば、中央新幹線建設資金管理信託の解約による収入は2016年度272億円、2017年度1,318億円になる。したがって、中央新幹線投資額に占める財投借入資金の割合は2016年度27%、17年度は98%となる(表3)。2016年度が低いのは、財投借入の最初の実行が2016年11月であったからである。もし財投借入がなかったとすれば、内部留保資金から調達するか、社債や長期借入金によることになる。

表3 JR東海の財務指標(単体)の推移

(単位:10億円)

	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
営業収益(A)	1,306	1,357	1,380	1,427	1,112
東海道新幹線運輸収入(B)	1,143	1,192	1,211	1,253	982
(B)/(A)	88%	88%	88%	88%	88%
経常利益	397	490	541	547	510
当期純利益	260	328	381	384	358
一株あたり配当額(円)	120	125	135	140	—
長期債務合計	2,136	1,916	3,369	4,856	4,879
社債	767	646	724	734	773
長期借入金	639	638	591	573	559
鉄道施設購入長期未払金	730	632	554	549	546
中央新幹線建設長期借入金	—	—	1,500	3,000	3,000
資金調達額	260	196	1,640	1,595	—
支払利息	72	65	60	79	—
設備投資	257	259	330	384	495
安全関連投資	173	173	181	167	185
中央新幹線関連投資(C)	5	32	102	134	250
その他	79	54	47	83	60
中央新幹線建設資金管理信託の 解約による収入(D)	—	—	27	131	170
(D)/(C)	—	—	26%	98%	—

注) 2018年度の数値のうち、設備投資の数値は推計値であり、その他の数値は第3四半期までの累計値。
中央新幹線資金管理信託の解約による収入は、流動資産の2018年度第3四半期と2017年度末の差異額。

出所) JR東海『有価証券報告書』(2017年度版)、同「平成30年度第3四半期連結決算概要」、同『ファクトシート2018』から作成。

社債や長期借入金による調達は、高い金利¹²の場合には支払利息の増加と長期債務の増加につながる可能性が高くなり、健全な経営に影響を及ぼすこととなる。逆に、内部留保資金からの調達は、配当金の制限につながる可能性が生じるのである。

3兆円の財投借入は、同社の基本方針である「健全経営と安定配当」の維持に大いに貢献したと言えよう。

最後に、JR東日本やJR西日本と比較した、JR東海の財務評価とCSR評価について見ておこう。表4は『CSR企業総覧 ESG編』2019年版に掲載されている指標と点数をまとめたものである。財務評価ではJR西日本との比較では言うに及ばず、JR東日本に比較しても高い。東海道新幹線の高業績が起因していることは言うまでもない。それに対して、CSR評価は低い。もちろん、これは、次に検討するリニア中央新幹線事業におけるJR東海の社会的責任の評価と直

¹² JR東海の2018年3月期の『有価証券報告書』では、最近、発行された社債の金利は0.1%と財投金利よりも低い、しかし、その償還期限は3年である。

表4 JR 東日本, JR 西日本と比較した JR 東海の財務評価と CSR 評価

		JR 東海	JR 東日本	JR 西日本
財務評価	成長性	81.1	71.7	73.8
	収益性	80.2	77.5	76.5
	安全性	89.1	76.9	77.8
CSR 評価	人材活用	56.7	80.4	87.6
	環境	77.0	86.5	85.1
	企業統治	—	94.8	80.2
	社会性	56.8	93.8	85.2
CSR 基本評価		52.4	83.3	78.6

出所) 東洋経済新報社(2018)から作成。

接の関連はない。また、この CSR の評価基準が正しいかどうかの検討はここではしない。しかし、JR 東海は、JR 東日本や JR 西日本に比較して社会に対して開かれていないのではないかという疑念を人々に持たせることになる。

2. 企業の社会的責任と公共事業の公共性

(1) ISO26000 における企業の社会的責任：社会・環境へのインパクトに対する責任

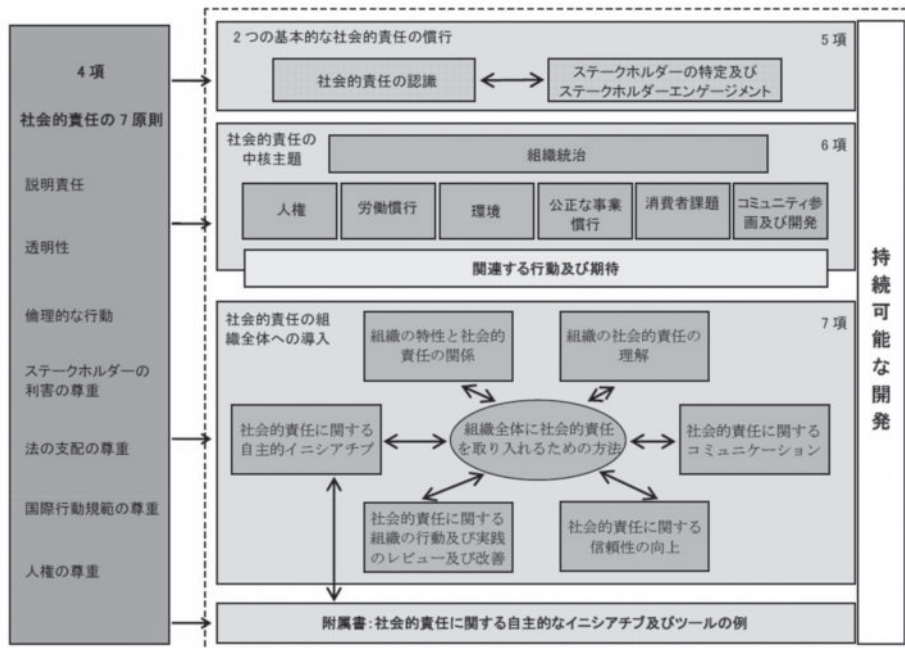
本稿の「はじめに」で ISO26000「社会的責任に関するガイダンス」の定義を簡単に紹介した。

この定義の意味をさらに敷衍したのが、社会的責任の7つの原則（説明責任、透明性、倫理的行動、ステークホルダーの利害の尊重、法の支配の尊重、国際行動規範の尊重、人権の尊重）と7つの中核主題（組織ガバナンス、人権、労働慣行、生態環境、公正な事業慣行、消費者課題、コミュニティの参画と開発）である。そして、7つの原則と7つの中核主題をつなぐ概念が、社会的責任の基本的実践における二つの問題、すなわち①社会的責任の認識の問題と②ステークホルダーの特定及びそのエンゲージメント（対話・約束）である（図3、参照）。

この定義、原則および中核主題から、社会と環境に組織の意思決定や活動が与えるインパクト（人権、労働慣行、生態環境、公正な事業慣行、消費者課題、コミュニティの参画と開発）に対して、企業が説明責任と透明性を持って、ステークホルダーの利害、法の支配、国際行動規範及び人権を尊重し、持続可能な社会の構築に貢献していくことが、ISO26000 のいう社会的責任であると要約できる。

注目したいのが、人権の尊重とステークホルダーの尊重である。とくに、人権は原則と中核主題の双方に登場する。ISO26000 は、人権を次のように説明している。「人権はすべての人間に与えられている基本的権利（basic rights）である。大きく二つのカテゴリーに分かれる。第1のカテゴリーは、市民的・政治的権利に関わり、生存と自由の権利、法の下での平等、および表現の自由を含んでいる。第2のカテゴリーは経済的・社会的・文化的権利に関わり、働く権利（the right to work）、食料を受け取る権利（the right to food）、達成可能最高水準の健康を得る権利（the right to the highest attainable standard of health）、教育を受ける権利（the right to education）、および社会保障を受ける権利（the right to social security）を含む」（ISO 2010, p. 23）。

図3 ISO26000 社会的責任ガイドラインの構造



出所) ISO2010, p.ix (邦訳, p.ix)。

さらに続けてISO26000は、人権の重要性は1948年の人権宣言などで強調されてきたことを指摘し、「たいていの人権は国家と個人の関係にかかわるが、非国家組織が個々人の人権に影響を与え、それゆえ、それらを尊重する責任を有する」(ISO 2010, p.23)として、注記でRuggieの「ビジネスと人権に関する指導原則¹³⁾」(UN 2008)を挙げている。この人権に対する企業の責任は、どのような人権であっても、当然ながら、企業活動が与える人権侵害に対する問題、即ち、マイナスのインパクトを軽減し防止することである。

次に、ステークホルダーに、ISO26000が目し、重視するのは、インパクトの関係において、ステークホルダーのエンゲージメント(対話・約束)が果たす役割である。エンゲージメント(対話・約束)には多様な形態がある。ISO26000では、「個人的な会合、会議、ワークショップ、公聴会、円卓会議、諮問委員会、定期的かつ組織的な情報提供・諮問手続き、団体交渉、インターネット上での討論会」(ISO 2010, p.18)などが例示されているが、その本質は双方向のコミュニケーションである。

このエンゲージメントが、企業の社会的責任を高めるのに大いに貢献するのである。

インパクトは、すでに述べたように、プラスとマイナスの双方がある。企業の社会的責任は、プラスのインパクトを増加させ、マイナスのインパクトを軽減させることにあるが、その役割を担うのが、法令遵守に表現される政府規制であるとともに、ステークホルダーのエンゲージメントなのである。ISO26000は、エンゲージメントが役立つ様々な理由の一つに「組織の決定及び活動の有益な影響をできる限り増大させ、マイナスの影響を減らすにはどうするのが最もよい

¹³⁾ この指導原則の内容に関してはRuggie(2013)を参照。

かを究明する」(ISO2010, p. 18) ことを掲げている。

ISO26000 が人権を重視し、ステークホルダーとの双方向的なコミュニケーションを重視していることは、以上で確認できる。

(2) 公共事業の公共性の基準と基本的人権

ここで、筆者に想起させるのは、公共事業の公共性の判断として、宮本憲一氏が大阪空港騒音訴訟に関わる裁判から演繹した次の4つの基準である。

- ①「公共施設がその存立する社会の生産や生活の一般的共同条件を保証する」こと
- ②「特定の私人や私企業に占有されたり、利潤原理によって運営されるのではなく、すべての国民に平等に安易に利用されるか、社会的公平のために建設されること」
- ③「その建設・改造・管理・運営にあたっては、周辺住民の基本的人権を侵害せず」
- ④「かりに必要不可欠の施設であっても、できうるかぎり周辺住民の福祉を増進することを条件とし、その設置・改良の可否については、住民の同意あるいはすすんで参加管理をもとめうような民主的手続が保証されていること」(宮本 1982, p. 47)

①と②がプラスのインパクト、社会的便益であり、③がマイナスのインパクトであり、④がステークホルダーのエンゲージメントということになる¹⁴。

宮本氏は、基本的人権の侵害や民主主義的手続きの欠如は、①や②の社会的便益に優先されるべきだと判断しているのである。

小坂直人氏は、熊本県小国町におけるダム建設に関する「蜂の巣城事件」と、北海道における二風谷ダム建設を事例に、「公共性」や「公益性」は基本的人権に優先されるべきかという問題に対して、次の点を指摘している。

「蜂の巣城事件」では、「公共性」や「公益性」の内容を明確にすることなく、基本的人権は公共の福祉によって制約されうるという論理が主張されたが、それは問題であり、基本的人権をまずは不可侵なものとし、ダム建設から直接・間接に生じる具体的利益を対置すべきであるとされる。そのことは、二風谷ダム訴訟の判決に見られたのである。二風谷ダム訴訟とは、苫小牧東部開発の前提として国によって計画されたダム建設工事に関連して北海道収容委員会が行った土地収容裁決と明渡裁決について、アイヌの文化を考慮していないことから、アイヌ民族の原告が裁決の取り消しを求めた訴訟である。

その判決(札幌地方裁判所 2007 年 3 月 27 日)では、公共の利益と基本的人権について次のように述べている。

「土地収用法 20 条 3 号所定の要件は事業計画の達成によって得られる公共の利益と事業計画により失われる公共ないし私的利益を比較衡量し、前者が後者に優越すると認められた場合をいう。／得られる公共の利益は……洪水調節……正常な流水を維持、かんがい用水を供給……水道用水を供給……工業用水を配給……発電所による水を供給……公共性が高いものである。……失われ

¹⁴ この宮本氏の公共事業の公共性を判断する4つの基準は、より抽象的な公共性一般レベルに対応させると次のようになる。①の公共性は「国家に関係する」ことを表す official としての公共性、②の公共性は「すべての人々に関係する」ことを表す common としての公共性、④の公共性は「誰に対しても開かれている」ことを表す open としての公共性の3つの意味(齋藤 2002, pp. viii-ix)に対応している。基本的人権の侵害を防ぐ③の公共性は、justice(正義)としての公共性と言えるのではないかと考えられる。この点はアダム・スミスの正義を市民的公共性と指摘した桜井(2018b, p. 67)を参照。

る利益ないし価値として、本件収容対象地付近はアイヌ民族にとっていわば聖地……神聖な地である。両者の比較衡量を試みる場合は……後者の利益がB規約27条及び憲法13条で保障される人権……環境的・民族的・文化的・歴史的・宗教的に重要な諸価値を有している……最大限の配慮……必要な調査、研究の手続きを怠り……違法がある」(田畑2017, p.85)。

「事業達成によって得られる公共の利益」と「事業計画により失われる公共ないし私的利益」の比較衡量において、「形式的、間接的に後者が前者に優越すると判断したことになる」(小坂1999, p.12)。形式的・間接的というのは、すでにダム建設が実現されているという事情判決が行われ、「事業計画により失われる公共ないし私的利益」が回復されなかったからである。

それ以上に問題であるのは、やはり比較衡量という考え方であり、基本的人権は「公共ないし私的利益」であるというとらえ方である。小坂氏が述べているように、「基本的人権はまずは不可侵であることを前提にした上で法理が組み立てられるべき性質のもの」(小坂1999, p.10)なのである。

3. リニア中央新幹線における社会・環境へのプラスのインパクト

(1) プラスのインパクトとしての「総便益」

以上をリニア中央新幹線事業に当てはめると、どのようなになるだろうか。

問題になるのは、どのようなステークホルダーに対して、どのようなプラスのインパクトとマイナスのインパクトがあり、JR東海が、そのインパクトにどのように責任を有しているかである。そして、とくに、マイナスのインパクトに対して、減少するためにエンゲージメント(対話・約束)を行っているかである。

前者の問題から検討しよう。

ステークホルダーとして、株主と債権者、従業員、建設業者、自治体、沿線住民、乗客が挙げられる。資料の関係上、従業員へのインパクトは、ここでは省略する。

プラスのインパクトは、一般的には、開業後の便益や経済効果として、小委員会や三菱UFJリサーチ・コンサルティング(加藤2018)によって予測的に算出されている。小委員会答申では沿線地域等にもたらす経済効果¹⁵も算出しているが、それらは、「費用対効果分析の補完的な位置づけ」であるので、本稿では、小委員会の費用対効果(費用便益)分析の算出例(小委員会2010)を見ておこう。

小委員会はいくつかの前提(経済成長率、高速道路料金、航空輸送との競合関係)を置いて、

¹⁵ 小委員会答申で算出された沿線地域等にもたらす経済効果は「空間的応用一般均衡分析結果」として、2045年時点、価格年次は2000年の前提で、便益と生産額変化を算出している。便益の全国合計(以下、いずれも南アルプスルートのみ記載)は7,100億円/年、その内訳は、東京圏2,600億円/年、沿線他県800億円/年、名古屋圏1,400億円/年、大阪圏1,600億円/年、その他600億円/年であり、生産額変化の全国合計は8,700億円/年、その内訳は東京都4,000億円/年、沿線他県300億円/年、名古屋圏1,800億円/年、大阪圏2,300億円/年、その他300億円/年である。とくに、生産額の変化では、東京圏が全国合計の45.9%を占めているのに対し、沿線他県(山梨・長野県)は3.4%でしかない(小委員会2011, 参考資料p.14)。なお、この点に関連してリニア岐阜県駅(仮称)が設置される中津川市とその隣の恵那市の住民を対象に、リニア開業による地域への影響やその効果についてアンケート調査を行った研究では、「地域の景色や町の雰囲気」「地域内における雇用の機会」などに7項目ではプラスの評価が高かったのに対して、「暮らしの安心や安全」ではマイナスの評価が高かったことが報告されている(三井・栄2017)。

表5 リニア中央新幹線の費用と便益の内訳（基本ケース）

項目	南アルプスルート
総便益（B）	8.4 兆円
利用者便益	5.0 兆円
供給者便益	3.2 兆円
環境等改善便益	0.0 兆円 (11 億円)
残存価値	0.1 兆円
総費用（C）	5.5 兆円
費用便益比	1.51 ^{ママ}

- 注）1. 評価時点：2010 年，評価期間：事業期間+50 年間（全線開業後）。
 2. 利用者便益（利用者の所要時間短縮などの利便性向上を貨幣換算），供給者便益（鉄道事業者の収益変化），環境等改善便益（CO₂排出量，NO_x 排出量，道路交通事故の変化），残存価値（評価期間の最後に残る資産の価値）。
 3. 「基本ケース」の前提は，2045 年開業，近畿圏開業，経済成長率 1%，高速道路料金による影響は現状。
 4. 社会的割引率（年 4%）で現在価値換算をしている。
 出所）小委員会（2010）p.25 などから作成。

南アルプスルートの全線開業後 50 年間の総便益（基本ケース，割引率 4%で現在価値に換算）を 8.4 兆円とし，その内訳は，利用者便益 5.0 兆円，供給者便益 3.2 兆円，環境等改善便益 0.0 兆円（11 億円），残存価値 0.1 兆円である。総費用は 5.5 兆円なので，費用便益比は 1.51 になる。利用者便益と供給者便益の合計 8.2 兆円は全便益 8.9 兆円の 92%に当たる（表 5，参照）。

(2) 「利用者便益」：乗客の時間短縮効果

利用者便益とは，「利用者の所要時間短縮などの利便性向上を貨幣換算」と言われる。リニア中央新幹線の予測旅客輸送量（105 百万人/年）は，①東海道新幹線からの移転（61 百万人/年），②他機関からの転換（19 百万人/年，内訳：自動車 32%，航空 30%，その他の鉄道 28%，バス 10%）および③誘発（25 百万人/年，内訳：目的地変更 70%，純誘発 30%）から構成されるとしている。しかしながら，②では，格安航空（LCC）の影響の過小評価の問題や③では新規誘発の問題（橋山 2014，p.98）など，推定に問題があるとされている。

(3) 「供給者便益」：配当・利息・経営者報酬・内部留保

次に，供給者便益は，「鉄道事業者の収益変化」であり，その内訳は明確ではないが，JR 東海の利益額が大半と見て良い。この利益を享受する者は，株主（配当）と金融機関（利息），経営者（経営者報酬）および会社（内部留保）である¹⁶。この推計に関しても経済性ないしは採算性

¹⁶「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」（2012 年改訂版）によれば，供給者便益は鉄道整備がある場合の各年の利益総額から鉄道整備が無い場合の各年の利益総額を引いたものであるが，各々の利益総額は消費税率除外済みの実質価格で計上した営業収入から営業支出を引いた値である。営業支出に含まれるものは，損益計算書に対応させると，営業費のうちの運送費等と諸税（印紙税，固定資産税，都市計画税等），そして税金（法人税，県民税等）である。したがって，減価償却費や営業外収益と営業外費用は営業支出から除かれている（国土交通省鉄道局 2012，pp.117-118）。

批判がある。しかしながら、1. で見たように、財投資金3兆円の投入は、供給者便益のうち、株主や金融機関などの利益を維持させたいと言うべきではないだろうか。

まさに、リニア中央新幹線はJR東海の営業基盤を強化させ、「健全経営と安定配当」を実現するものである。その意味では、宮本氏の基準の②からすれば「公共性」の程度は低いことになる。

(4) 建設・工事受注者の利益と談合

最後に、開業後の総便益には含まれないが、リニア中央新幹線の工事に含まれるゼネコンをはじめとする建設業者が享受する利益がある。

工事の内、受注業者が決定している22工区は、大手ゼネコン中心で契約が進んでいると報道されている。22のうち19工区についてはJR東海が、3工区については鉄道建設・運輸施設整備支援機構がJR東海の委託を受けて工事を発注している（『週刊東洋経済』2018a, p. 31）。

その中で、大林組、鹿島、清水建設、大成建設の4社は、品川駅新設（北工区）、品川駅新設（南工区）及び名古屋駅新設（中央工区）の各工事について、談合の上、受注したとして、2018年3月23日に公正取引委員会から告発され、同日、東京地検特捜部に起訴された。その後、大林組と清水建設は談合を認め、大成建設と鹿島は公判中である。この談合事件では、JR東海が採用した入札方式である「公募競争見積もり方式」は「一般競争入札とは異なり、受発注者間の交渉が絡むため選定プロセスが不透明になりやすい」（『週刊東洋経済』2018b, p. 95）とされており、本来は談合事件の被害者であるにも関わらずJR東海も加害者であるという意見が多い¹⁷。

このことに関連して、次の2点においてJR東海の姿勢が問われている。一つは、「被害者」であるJR東海が工事契約額をはじめ発注内容を公表しないでいることである。JR東海の柘植社長（当時）は、コストダウンにつながらないと工事契約額の開示を拒否している。しかしながら、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が担当する3工区については、「透明性を高める観点から」一般競争入札終了後に契約金額を公表している（『毎日新聞』2017）。工事費が財投借入によって行われていることを考えると、「公共工事」に準じて公表すべきであるという質問に関して、国土交通大臣は、JR東海は民間企業なので、財投資金が投入されていても、情報公開は義務づけられない旨を答弁している¹⁸。まさに、私企業による国家的プロジェクトの包摂の問題の一つが、ここに現れている。

JR東海に問われている、もう一つの問題は、多くの自治体が大林組、鹿島、清水建設、大成建設の4社を指名停止にしている中で、JR東海は、判決終了を待って決定するとして、指名停

¹⁷ 日経コンストラクションのウェブサイトのメール会員を対象に2018年1月18日～28日にかけてインターネットで行ったアンケート（回答629人、複数回答）では、「加害者は誰だと思うか」について、大手建設会社4社が58%、JR東海が48%、国が30%と続いている。被害者については、国民（JR線利用者、納税者）が58%、建設業従事者42%、準大手・中堅建設会社32%、JR東海26%と続いている（『日経コンストラクション』2018, p. 37）。

¹⁸ 石井国土交通大臣は「リニア中央新幹線につきましては、民間企業であるJR東海が建設主体でありまして、JR東海が発注する工事につきましては、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の適用はないことから、契約等に関する情報の公表は義務付けられていないところでございます。なお、この点は公的資金を受けているか否かに関わらない」（「第196回国会参議院 国土交通委員会会議録第3号」2018年3月23日, p. 12）と答弁している。

止をしないという問題である。指名停止による工期延期を回避し、工期を優先するという JR 東海の姿勢が見て取れる(須藤 2018, p. 52)。須藤 晋氏は、過去の上越新幹線中山トンネルや東北新幹線御徒町トンネル工事の実例¹⁹の考察を踏まえて、「過剰なまでの工期優先の姿勢が、リニア新幹線トンネル工事において予期せぬ事態を招き、そのためにかえって開業が遅れることがないことを期待したい」(須藤 2018, p. 52)と述べている。

4. リニア中央新幹線における社会・環境へのマイナスのインパクト

(1) 環境へのマイナスのインパクト：環境影響評価書に対する環境大臣意見

マイナスのインパクトとして、乗客に対しては、開業後、電磁波が人体に与える健康問題や事故の場合における避難問題、さらに列車走行に関わる安全問題が指摘されている(樫田 2016, 樫田 2017)。

開業に至る工事期間中のマイナスのインパクトを受けるのは、沿線住民と環境(自然環境)である。高速交通機関としての新幹線は、東海道新幹線や東北・上越新幹線などでも、騒音・振動問題を引き起こしてきた。しかし、リニア中央新幹線は、東京・名古屋間 285.6 km のうち、86%に当たる 246.6 km がトンネル区間であるため、インパクトがさらに大きいのである。

自然環境へのマイナスのインパクトについて、2014 年 5 月に公表された環境影響評価(環境アセス)に対する環境大臣意見はその前文において「本事業は、その事業規模の大きさから、本事業の工事及び供用時に生じる環境影響を、最大限、回避、低減するとしても、なお、相当な環境負荷が生じることは否めない」としている。「相当な環境負荷」とは何か。同意見書の前文は続けて、①トンネル工事に伴い発生する湧き水による地下水の低下、河川流量の減少ないしは枯渇、及びそれらが生態系に及ぼす不可逆的影響の可能性、南アルプス国立公園やユネスコエコパークなどの自然環境への影響、②リニア中央新幹線の大量のエネルギー消費(27 万 kW)が地球温暖化対策から見た問題を指摘し、「この他にも、トンネルの掘削に伴い多量に発生する発生土の適正な処理、希少動植物の生息地・生育地の保護、工事の実施に伴う大気汚染、騒音・振動対策等、本事業の実施に伴う環境影響は枚挙に遑がない」(環境省 2014)。

ここまで環境大臣が、リニア中央新幹線による自然環境へのマイナスのインパクトを指摘している。にもかかわらず、環境アセスを経て、工事が認可されたのである。

これらの、マイナスのインパクトは、その自然環境の中で暮らす人々の生活環境にも大きなマイナスのインパクトであることは容易に想像できる。しかも、これらは、開業前に関わっている問題であり、すでに顕在化しつつある。

¹⁹ 上越新幹線中山トンネルは延長 14.875 km の長大トンネルであるが、その工事において、3 回の異常出水事故が発生し、計画通りのルートでトンネルが掘削できなくなり、結果として、工費が膨張するとともに、竣工時期も予定より遅れた。その原因は地質調査が不十分であったとされている。御徒町トンネルは、上野地下駅から上野 6 丁目の繁華街・春日通り・JR 高架橋の直下を経て、御徒町南口の開削トンネルに至る外径 12.5 m、延長 495 km のシールドトンネルで、工事中の 1990 年 1 月 22 日、JR 御徒町高架橋下の春日通りが陥没し、トンネル内部から圧縮空気が噴出し、約 300 m³ の土砂が飛散した。工事請負業者であった熊谷組による薬剤注入の手抜きがこの事故の原因とされているが、工期を死守する焦りもあったと報道されている(以上、須藤 2018 による)。

そもそも環境影響評価が十分ではなかったという意見²⁰がある。準備書の段階から、環境影響評価に疑問の声²¹が提出されていたが、国土交通大臣も、環境大臣の意見を受け、河川水の利用への影響の回避と災害発生防止及び河川環境への影響の回避、建設発生土の有効利用と運搬時の環境負荷低減を、さらに注目すべきは、「地域住民等への丁寧な説明」を求めていることである。

ここでは、トンネルの掘削に伴い大量に発生する発生土の処理に関わる問題と河川流量の減少ないしは枯渇問題を取り上げる。

(2) 社会・環境へのマイナスのインパクトと責任 (一)：建設発生土の処理と沿線住民の生活

リニア中央新幹線は、すでに述べたように、トンネル区間が全体の86%を占めるために、掘削に伴う大量の建設発生土が予想されている。JR東海が2014年8月に提出した「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価書(平成26年8月)」によれば、建設発生土は全体で5,680万 m^3 (東京ドーム約45個分²²)とされている。

建設発生土の最終処分地(搬入先)が決定されているのは、上記の環境影響評価書では最大で1,469.1万 m^3 と、全体の25.9%でしかない²³。最新(2019年2月3日)の非公式の情報²⁴でも、2,624.5万 m^3 ないしは2,924.5万 m^3 で46.2%ないしは51.5%と推定されるが、半分以上が未選定である。

すでに搬入先が決定している所では、静岡県や長野県の場合、谷を埋めることによる、地滑りなどの土砂災害や景観の破壊などが危惧されている。

静岡県の建設発生土はすべて大井川上流の燕沢に搬入され、「高さ65 m 、幅300 m 、長さ500 m もの『盛り土』を作る計画」(川瀬ほか2018, p.31)となっている。だが、「燕沢付近は、千枚岳からなる千枚崩れの裾にあたり、自然の崖崩れが起こっている地形である」(川瀬ほか2018, p.31)。それだけでなく、盛り土によって、カラマツ林が完全に埋まってしまう、自然景観も大いに破壊される可能性が高いと言われる(川瀬ほか2018, p.31)。

長野県では、建設発生土の仮置き場における土砂災害の危険性と、建設発生土の運搬をはじめとする工事車両の通行による生活環境の悪化が危惧されている。大鹿村と阿智村の場合を取り上げる。

大鹿村は、同村のウェブサイトによれば、「日本で最も美しい村」連合に加盟しており、大鹿

²⁰ 川村晃生氏(慶応義塾大学名誉教授)は「識者の多くが、史上最悪のアセスだ。こんなアセスは見たこともないと。何せ二百六十八キロのアセスを僅か三年間でやるのですから無理があるに決まっています。私が長い間関わっている地域高規格道路は僅か十五キロに七年掛けています」と述べ、リニア中央新幹線の環境影響評価が短期間に行われたことを指摘している(「第192回国会参議院 国土交通委員会会議録第4号」2016年11月10日, p.5)。

²¹ そのいくつかは、以下で述べる建設発生土処理や大井川流量の減量の問題を含めて『Green Report』(2013)に掲載されている。

²² 東京ドームの容積は、同HPによれば、約124万 m^3 である。

²³ 都県別の建設発生土量と搬入量を記すと、東京都(600万 m^3 , 無), 神奈川県(1,140万 m^3 , 約360万 m^3), 山梨県(約676万 m^3 , 最大449.1万 m^3), 静岡県(360万 m^3 , 360万 m^3), 長野県(974万 m^3 , 無), 岐阜県(1,280万 m^3 , 約300万 m^3), 愛知県(650万 m^3 , 無)となっている(「衆議院議員北神圭朗君提出リニア中央新幹線建設に伴うトンネル残土等に関する質問に対する答弁書」2017年6月27日, 参照)。

²⁴ 「リニア中央新幹線 沿線各地の発生土取扱情報についてのリンク集」(<http://park.geocities.jp/jigiu8eurao4/hasseidookiba.html>)

歌舞伎でも有名で、人口は2018年9月末現在1,019人である。

大鹿村では、建設発生土は398万 m^3 と算定されている(JR東海2014, 長野県, 評価書資料編)。その置き場として、旧荒川荘(約3万 m^3)が、活用先として、村歴史資料館前の敷地造成(約0.5万 m^3)と村総合グラウンド整備(約10万 m^3)が予定されている。旧荒川荘について、長野県環境評価技術委員会でのJR東海の説明に対して、委員は次のように質問し、土砂災害発生の可能性を指摘している。

「資料1の環4-1-5の地質平面図がありますが、こういう大きな盛土を行う場合は、もっと広い範囲の地質断面図が無いと、盛土だけの安定を見ても、基盤の地質の安定性がどうかということもあります。なぜかということとは基本的には地すべり地ですよ。地形から見ても地すべり地の一部なんですけど、先ほど説明の中で、地すべりの末端部だから抑制効果によって今よりも安全になるとおっしゃっていましたが、これが地すべり地の末端なのか、中ほどなのかによって、それは危険側にもなりますので、……図面としてしっかり示していただきたいと思います²⁵」。

すでに述べたように、大鹿村での建設発生土300万 m^3 のうち13.5万 m^3 しか村内で処分されないで、松川町などの隣町に建設発生土は搬出されることになる。

この搬出車両をはじめとする工事車両の騒音・振動については、2013年11月1日の環境評価書準備書に対する意見において、大鹿村は、「本村の静寂な環境では予想以上に環境と住民生活に及ぼす影響が大きい」と述べ、騒音・振動基準の見直しを含めて、保全措置を講じることを訴えていた(大鹿村2013)。2016年2月に、工事用車両の通行に関して大鹿村はJR東海と協定書を締結したが、その主内容は、通行ルート(国道のルートに加えて迂回ルートの設置)、安全対策(交通誘導員の配置)、車両通行時間の問題であり、通行台数については明記されていない。騒音・振動及び大気汚染等の調査は年2回である(『信濃毎日新聞』2016)。

迂回ルートの一つである左岸ルートは、JR東海と温泉旅館の経営者である地権者の間で合意に至っていない。JR東海の提案のうち、通行台数(1,080台/日)と通行時間帯(午前7時～午後7時)および休工日(日曜)について変更を求め、長野県に公害調停を申請した(『中日新聞』2018b)。別の迂回ルートでは、通行台数は2019年2月2日現在、1日68台であるが、JR東海は2月末から1日最大314台に増加する予定としている²⁶。

通行台数そのものを規制していく必要があるように思われる。リニア中央新幹線工事が大鹿村の住民生活や景観を損なうという危惧については、宗像(2018)が詳しい。

こうした建設発生土の運搬を含む工事用車両が生活に及ぼす影響は、さらに、阿智村でも論議されている。阿智村は、同村のウェブサイトによると「日本一の星空と花桃といで湯の郷」と表現されている。人口は2017年度で6,580人である。

阿智村では、「発生土の運搬が住民生活や観光事業へ及ぼす影響に特化し調査及び評価をする目的」(阿智村社会環境アセスメント委員会2016, p.4)で2015年2月4日に阿智村社会環境ア

²⁵「平成29年度第11回長野県環境影響評価技術委員会会議録」2018年3月9日, pp.19-20. 同会議で、委員長は、「特にこの大鹿村という地域特性を考えると、通常のアセス予測評価よりもかなり高いレベルの厳しい評価をする姿勢が必要だと思います」(同上, p.20)と、JR東海の姿勢に注文を付けている。

²⁶これについては、村民有志が、通行台数を増加しないことを求める要請文をJR東海、長野県と大鹿村に提出した(『信濃毎日新聞』2019)。

セスメント委員会が設置された。その背景には、JR 東海の影響評価が不十分であったとの認識があることは言うまでもない²⁷。

同委員会は、交通関係調査、花桃の里と昼神温泉宿泊客、および阿智村住民アンケート、さらには国道と村道の沿線住民及び昼神温泉経営者・国道沿線事業者を対象としたヒアリング調査を実施した。その結果、「発生土運搬で危惧される諸課題があらためて裏付けられることになった」と結論し、「発生土運搬車両それ自体」の大幅削減をはじめとする 11 項目に関して、JR 東海と協議することを提案している。

阿智村では、建設発生土は 10 年間で 71 万 m^3 (JR 東海 2014, 長野県, 評価書資料編) にのぼるが、運搬する大型ダンプの通行量は 1 日あたり 920 台と推定される。工事開始後は、現状 (300 台から 500 台) に対して 2.5 倍から 3.5 倍に通行量が増加する。この通行量の増加が、花桃の里というイベント、温泉宿泊者や住民などに与える影響を調査したのである。たとえば、阿智村の住民アンケートでは大型ダンプの通行が村の将来に与える影響 ($n=2829$) について、自然環境の破壊が 43.9%, 居住環境の悪化が 31.5%, 人口流出・減少が 15.9% などであり、大型ダンプの通行による日常の暮らしへの心配 ($n=3094$) については、ダンプの騒音・振動 38.4%, 交通事故の増加 14.8%, 交通渋滞の増加 12.9%, 大気汚染 7.0% などであった (阿智村社会環境アセスメント委員会 2016, p.9)。

こうした結果をも踏まえ、阿智村リニア対策委員会は、これまで、3 回の質問書を JR 東海に行ない、発生土運搬の量を低減することを要請し、同社も検討を約束しているが、住民からは「スケジュール優先ではなく、地元最優先でやってほしい」という意見も出されている (『信濃毎日新聞』2018)。

(3) 社会・環境へのマイナスのインパクトと責任 (二): 湧水と渇水問題

環境アセスに対する環境大臣意見前文で、リニア中央新幹線工事にともなう「著しい環境負荷」の冒頭に挙げられていたのがトンネル工事に伴い発生する湧き水による地下水の低下、河川流量の減少ないしは枯渇である。この問題は、とくに、南アルプスを貫通するトンネル工事では、上記の建設発生土処理の問題と並んで、場合によっては、それ以上に生活環境と自然環境に大きなマイナスのインパクトを与える問題として浮上している。とりわけ、建設発生土問題にも見られたように、環境アセスにおける不十分さと、JR 東海の態度が、問題を深刻にしている。この典型は、静岡県における南アルプストンネル工事に伴う大井川とその支流で発生する可能性がある河川流量の減少ないしは渇水問題である。

なぜ大井川の水量の低下が問題か。それは、大井川の水が静岡市をはじめとする 7 市、60 万人の生活用水、農工水として利用されているだけでなく、現在も、大井川の水量が減少し、渇水問題が発生し、市民は節水を余儀なくさせられているのに、さらに、リニア中央新幹線のトンネル工事が、大井川の水量を減少させるからである。

JR 東海は、2017 年 1 月の「導水路トンネルに関する事後調査報告書」において、トンネル工事による大井川流量の減少量は約 $2 \text{ m}^3/\text{秒}$ と推定し、その内、約 $1.3 \text{ m}^3/\text{秒}$ を導水路取付によって、約 $0.7 \text{ m}^3/\text{秒}$ は「必要に応じて」ポンプアップで戻すとした (静岡県 2018a) が、同年 4 月 3 日の全量回復を要請する知事意見を JR 東海に提出した。これに対して、同年 4 月 27 日の JR

²⁷ 以下の引用を含めて、阿智村社会環境アセスメント委員会 (2016) および鈴木 (2016) を参照。

東海の回答は「影響の程度をできる限り低減していく」とどまっていた（『静岡新聞』2017）。だが、その後の交渉で2018年10月、全量回復をJR東海は回答する（静岡県2018b, 『中日新聞』2018a）。

とはいえ、問題は解決していない。大井川流量の減少量に関するJR東海の試算が正しいのかという問題に加えて、湧水の量も掘ってみなければ分からないというJR東海の発言に対して、静岡県側からは、自然環境への影響を含めたリスク管理の観点からの問題があるなどの意見が提出されている（『静岡新聞』2019）。今日に至るまでJR東海と静岡県の間の議論は平行線であり、静岡県内のトンネル工事の目処は立っていない。

こうした状況に至っているのは、JR東海側の問題点、すなわち、環境アセスの結果を堅持している面とデータの公開や住民説明会などが十分でなかった面に加えて、リスク管理についての静岡県とJR東海との間の姿勢の違いがあると思われる。そのことは、大井川利水関係協議会が2018年9月20日付けでJR東海に提出した①「中央新幹線建設工事における大井川水系の水資源の確保及び水質の保全等に関する意見・質問書」とそれに対する②JR東海の回答、及び同年11月21日に開催された第8回静岡県中央新幹線環境保全連絡会議における③静岡県中央新幹線対策本部長（静岡県副知事）の説明「今後のJR東海との協議方針について」（以上は、いずれも静岡県2018bに所収）から理解できる。

住民説明会の開催に対しては、①では、「これまで何度も地域住民に対する説明会の開催をお願いしてきましたが、検討する旨の返答を繰り返すのみで、一向に開催される様子はありません。地域の方々の不安・心配は増大しているため」開催すべきではないかという質問に対して、②の回答は、大井川水利調整協議会や関係自治体の首長および関係議員等に説明したとするのみで、住民説明会を開催するとは約束していないのである。

環境アセスの堅持という点では、上記の会議で「基本的には環境影響評価書で書いてあることについてお話をすることになります」（静岡県2017b, 「会議録」p.36）と述べている²⁸。

このことは、リスク管理の姿勢の差に関連している。③において、対策本部長の説明を筆者なりに要約すれば、大井川流量の減少量の全量回復というJR東海的意思決定は、静岡県との対話からすれば、それは必要条件であって、十分条件ではない。というのは、減少量の前提となる湧水量の算定とその影響についてはなお、不確実性＝リスクがあり、その解消のために対話を深め、リスクを低減することが重要であるが、その前提はJR東海の説明責任にある。しかし、注28でも記したように、JR東海は2014年の環境影響評価結果から大きく逸れようとはしないのである。

それではなぜ固執するのか、やはり工事の遅れを気にしているのだろうか。

²⁸ 2019年1月25日開催の静岡県中央新幹線環境保全連絡会議で委員の一人は「JRからは5年前に出された環境評価書以外の新しい説明は何もなかった」と語っている（『中日新聞』2019a）。また、5日後に開催された同会議の冒頭で、JR東海の環境保全統括部担当部長は流量減少に対する再計算などを求める県側の「提案は『当社に環境影響評価（アセスメント）のやり直しや追加措置を求めるもので、環境影響評価法の趣旨に反する』と批判した」（『中日新聞』2019b）。

むすびに代えて

本稿の課題は、リニア中央新幹線事業においてJR東海は企業の社会的責任を果たしているかについて、ISO26000の社会的責任のガイダンスに依拠しつつ、プラスのインパクトとマイナスのインパクト、そしてマイナスのインパクトを低減させるためのステークホルダーとの対話・提携を進めているかを分析することを通じて、検討することであった。

たしかにプラスのインパクトもあるが、乗客を別にすれば、JR東海の利益が大きい。

しかも、公共事業の部分で述べたように、マイナスのインパクトは環境悪化の問題とともに、基本的人権にかかわるものであるとの認識からすれば、プラスのインパクトよりもマイナスのインパクトの低減を重視すべきではないか。そうした点から、リニア中央新幹線工事が残土処理問題や河川流量の減少・渇水問題などの沿線住民に与えている、ないしは与えることが確実視されているマイナスのインパクトを低減するJR東海の努力は、住民や自治体との話し合いの中でも、十分とは言えないように思われる。

ここまで述べてきたときに、多くの人々は疑問を持つ。マイナスのインパクトを低減させるために国土交通省をはじめとする政府の果たす役割は大きいのではないかと。政府は、むしろ、1.で述べたように、JR東海が自らの経営基盤を確立するという経営戦略の一環で、民間プロジェクトとしてリニア中央新幹線を計画してきた、そうした姿勢を援助し、促進したのである。そして、ここにこそ、この問題を単に企業の社会的責任としてのみ追求すべきではない理由も浮かび上がってくるのである。

参考文献

- ISO (2010), ISO 26000: Guidance on Social Responsibility (邦訳, 日本規格協会「国際標準化機構 社会的責任に関する手引き」).
- Ruggie, John Gerard (2013), *Just Business: Multinational Corporations and Human Rights*, W. W. Norton & Company (邦訳ジョン・ジェラルド・ラギー『正しいビジネス 世界が取り組む「多国籍企業と人権」の課題』岩波書店, 2014年).
- United Nations Human Rights Council (UN 2008), Protect, Respect and Remedy: a Framework for Business and Human Rights Report of the Special Representative of the Secretary-General on the issue of human rights and transnational corporations and other business enterprises, John Ruggie.
- 阿智村社会環境アセスメント委員会 (2016)「阿智村社会環境委員会報告書」2016年2月4日.
- 池波正敏・中川 大 (2012)「全国新幹線鉄道整備法に基づく幹線鉄道政策の今日的課題に関する考察」『土木学会論文集 D3 (土木計画学)』Vol. 68, No. 5, pp. I_1045-I_1060.
- 大鹿村 (2013)「中央新幹線 (東京都・名古屋間) 環境影響評価書準備書に対する意見」2013年11月1日 (<http://www.vill.ooshika.nagano.jp/wp-content/uploads/2018/05/jyunnbiiakensyo.pdf>).
- 閣議決定 (2016a)「経済財政運営と改革の基本方針 2016～600兆円経済への道筋～」2016年6月2日.
- 閣議決定 (2016b)「未来への投資を実現する経済対策に」2016年8月2日.
- 葛西敬之 (2007)『国鉄改革の真実 「宮廷革命」と「啓蒙運動」』中央公論社.
- 葛西敬之 (2017)『飛躍への挑戦 東海道新幹線から超電導リニアへ』ワック.
- 樫田秀樹 (2016)『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.
- 樫田秀樹 (2017)『リニア新幹線が不可能な7つの理由』岩波書店.

- 加藤義人（2018）「リニア時代の国土創生」『季刊 政策・経営研究』48号, pp.1-9.
- 川瀬憲子ほか（2018）「大規模開発・リニア中央新幹線開発を問う—静岡県に及ぼす影響を中心に—」『住民と自治』661号, pp.28-32.
- 川辺謙一（2018）『日本の鉄道は世界で戦えるのか 国際比較で見えてくる理想と現実』草思社.
- 環境省（2014）「中央新幹線（東京都・名古屋市間）に係る環境影響評価書に対する環境大臣意見」2014年6月5日.
- 関西経済連合会「官民一体でリニア中央新幹線全線同時開業へ」『関経連 NOW』2014年10月号 (http://www.kankeiren.or.jp/keizaijin/14-10_now.pdf).
- 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（小委員会2010）「費用対効果分析等の調査結果について」（第9回委員会配布資料）2010年10月20日.
- 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（小委員会2011）「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並に整備計画の決定について」2011年5月12日.
- 国鉄労働組合リニア問題検討委員会（2014）『リニア中央新幹線の検証—国民的議論を、今こそ—』.
- 国土交通省（2014）「国土のグランドデザイン 2050—対流促進型国土の形成—」.
- 国土交通省（2016）「財政制度審議会 財政投融资分科会 説明資料」2016年11月11日.
- 国土交通省鉄道局（2011）『「中央新幹線小委員会答申（案）に関するパブリックコメント」結果報告』2011年5月12日.
- 国土交通省鉄道局（2012）「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）」.
- 小坂直人（1999）『第三セクターと公益事業 公益と私益のはざま』日本経済評論社.
- 小坂直人（2013）『経済学にとって公共性とは何か 公益事業とインフラの経済学』日本経済評論社.
- 齋藤純一（2002）『公共性』岩波書店.
- 桜井 徹（2018a）「『効率性』による『公共性』包摂としてのCSR経営とその限界—企業不祥事に関連して—」『経営学論集』88集, 千倉書房, pp.62-64.
- 桜井 徹（2018b）「企業不祥事分析とCSR批判—福知山線列車事故と福島原発事故における『効率性』と『公共性』—」『同志社商学』69巻5号, pp.65-85.
- JR 東海（2007a）「自己負担を前提とした東海道新幹線バイパス, 即ち中央新幹線の推進について」2007年12月25日.
- JR 東海（2007b）「法令適用事前確認手続（照会書）」2007年12月25日.
- JR 東海（2008a）「鉄道局施設課長 法令適用事前確認手続き回答書」2008年1月23日.
- JR 東海（2008b）「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構・東海旅客鉄道株式会社 中央新幹線（東京都・大阪市間）地形・地質等調査報告書 概要」2008年10月22日.
- JR 東海（2009）「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構・東海旅客鉄道株式会社 中央新幹線（東京都・大阪市間）調査報告書の提出について」（2009年12月24日）.
- JR 東海（2010）「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」2010年5月10日.
- JR 東海（2014）「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境評価書」評価書本編および評価書資料編.
- 静岡県（2018a）「リニア中央新幹線整備に係る大井川の水資源減少問題の概要」(<https://www.pref.shizuoka.jp/kankyoku/ka-060/documents/linear-mizugenshou.pdf>).
- 静岡県（2018b）「静岡県中央新幹線環境保全連絡会議」第8回配布資料（2018年11月21日）及び会議録 (<http://www.pref.shizuoka.jp/kankyoku/ka-050/assess/rinia/kaigi.html>).
- 鈴木 誠（2016）「開発不利益と地域自治政策—長野県阿智村社会環境アセスメントの事例—」『地域政策学ジャーナル』6巻1号, pp.1-16.
- 須藤 晋（2018）「リニア新幹線の整備促進の課題—トンネル工事が抱える遅延リスク—」『レファレンス』813号, pp.31-52.
- 田畑巧己（2016）『公共事業裁判の研究 需要予測論と比較衡量論』日本評論社.

- 中央新幹線沿線学会会議 (2001) 『リニア中央新幹線で日本は変わる』PHP 研究所.
- 東洋経済新報社 (2018) 『週刊東洋経済臨時増刊 CSR 企業総覧 ESG 編』(2019 年版) 同社.
- 西川榮一 (2016) 『リニア中央新幹線に未来はあるか鉄道的高速化を考える』自治体研究社.
- 三井 栄 (2017) 「リニア中央新幹線岐阜県駅周辺整備に関する考察: 中津川市民・恵那市民のアンケート調査結果より」『岐阜大学地域科学部研究報告』40 号, pp. 1-21.
- 橋山禮次郎 (2011) 『必要か, リニア新幹線』岩波書店.
- 橋山禮次郎 (2014) 『リニア新幹線 巨大プロジェクトの「真実」』集英社.
- 橋山禮次郎 (2015) 「リニア計画に対するアセスメントの必要性」『環境と公害』45 巻 1 号, pp. 13-18.
- 藤井 聡 (2016) 『「スーパー新幹線」が日本を救う』文藝春秋.
- 藤原真史 (2017) 「リニア中央新幹線と地域」日本地方政治学会・日本地域政治学会, 2017 年度東京大会報告.
- 宮本憲一 (1982) 「社会資本論の今日的意義」宮本憲一・山田 明編『公共事業と現代資本主義』垣内出版, pp. 13-53.
- 宮本憲一 (2014) 『戦後日本公害史論』岩波書店.
- 宗像 充 (2018) 『南アルプスの未来にリニアはいらない』大鹿の 10 年先を考える会.

[新聞・雑誌]

- 『Green Report』(2013) 「『リニア』環境アセスへの地元の声」2013 年 12 月号, pp. 9-23.
- 『静岡新聞』(2017) 「全回復の早期表明を リニア工事大井川流量 知事意見提出」2017 年 4 月 4 日朝刊, p. 28.
- 『静岡新聞』(2019) 「リスク管理 改めて要望 知事, リニア工事巡り JR に」2019 年 2 月 6 日朝刊, p. 4.
- 『信濃毎日新聞』(2016) 「リニア長野工区来月着手方針 大鹿村と JR 東海が結んだ確認書抜粋」2016 年 10 月 20 日朝刊, p. 4.
- 『信濃毎日新聞』(2018) 「動き出す信州リニア 阿智村道, 大規模工事回避 JR, 村対策委で考え示す」2018 年 9 月 20 日朝刊, p. 23.
- 『信濃毎日新聞』(2019) 「動き出す信州リニア 大鹿の迂回路巡り, 村民ら要請文提出 JR 東海と村, 県に」2019 年 2 月 2 日朝刊, p. 28.
- 『週刊東洋経済』(2018a) 「変容する構造問題」2018 年 2 月 17 日, pp. 30-33.
- 『週刊東洋経済』(2018b) 「混迷極めるリニア問題 問われる JR 東海の責任」2018 年 4 月 7 日, pp. 94-95.
- 『中日新聞』(2018a) 「JR 東海『湧水全量戻す』リニア工事 大井川, 静岡県に譲歩」2018 年 10 月 18 日朝刊, p. 3.
- 『中日新聞』(2018b) 「JR と車両通行で隔たり 地権者, 県に公害調停申請」2018 年 12 月 20 日朝刊, p. 16.
- 『中日新聞』(2019a) 「リニア工事 県と JR 審議進まず」2019 年 1 月 26 日朝刊, p. 28.
- 『中日新聞』(2019b) 「生態系影響 認識に隔たり リニア水対策 JR の批判, 県が反論」2019 年 1 月 31 日朝刊, p. 14.
- 『日経コンストラクション』(2018) 「リニア談合 悪いのは誰か」2018 年 2 月 26 日, pp. 36-51.
- 『日経ビジネス』(2018) 「リニア新幹線 夢か, 悪夢か」No.1954, 2018 年 8 月 20 日, pp. 20-40.
- 『日本経済新聞』(2016) 「リニア大阪延伸前倒し 政府・JR 東海調整」2016 年 5 月 26 日.
- 『毎日新聞』(2007a) 「JR 東海社長: 回顧 JR グループ, 来月で発足 20 年」2007 年 3 月 21 日中部朝刊, p. 10.
- 『毎日新聞』(2007b) 「リニア: JR 東海『25 年に開業』まず東京-名古屋, 40 分で」2007 年 4 月 27 日東京朝刊, p. 1.
- 『毎日新聞』(2014) 「リニア中央新幹線: 首相会見, 政府支援も」2014 年 1 月 7 日中部朝刊, p. 8.
- 『毎日新聞』(2017) 「リニア中央新幹線談合: 工事に国が 3 兆円融資 契約額非公表, なぜ 専門家『公共性高いのに』× JR『費用カット妨げる』」2017 年 12 月 25 日東京朝刊, p. 29.
- 『読売新聞』(2014a) 「リニア作業部会を設置 自民特別委 大阪延伸の支援検討」2014 年 3 月 6 日大阪夕刊, p. 3.

『読売新聞』(2014b)「リニア建設費支援決議 自民特別委 全線同時開業目指し」2014年4月25日東京朝刊, p.10.

『読売新聞』(2016)「首相, リニア延伸前倒し表明」2016年6月2日, 大阪朝刊, p.8.

(JR 東海の文書は, 同社のウェブサイトで公表されている。また多くの PDF ファイルをダウンロードしているが, 検索困難なものを除き URL は示さなかった。URL の最終確認日はいずれも 2019 年 3 月 5 日である。新聞・雑誌は一部を除き G サーチを利用した。)

