

「リニア計画」に賛成の人も反対の人も

JRの身勝手を許さず地域と暮らしを守るために共同を ——「中央新幹線環境影響評価準備書」の公表にさいして——

2013年10月1日 日本共産党岐阜県委員会

JR東海は9月18日、「リニア中央新幹線」の建設計画にかんして、東京―名古屋間の「環境影響評価準備書」（以下、「準備書」）を公表し、この中で詳細な走行ルートと中間駅の位置を明らかにしました。これらはほぼ予想された内容で、岐阜県内に設置の中間駅は中津川市西部の「千旦林付近」（JR中央線・美乃坂本駅付近）とされています。JR東海は今後、「準備書の縦覧を初め路線が通る自治体や住民への説明など」「必要な手続き」を経た上で、建設工事の実施計画を国に申請し、予定通り2014年度からの着工へ進む計画です。日本共産党は、「リニア中央新幹線」建設に反対し「計画の中止・撤回」を求める立場をすでに明らかにしています（2012年5月）が、今回公表された「準備書」の内容は、私たちがこの間指摘してきた様々な問題点や住民の中に広がる懸念・不安について、ほとんど答えるものとはなっていません。その問題点を以下に指摘し、県民の中での問題検討に資するようになりたいと思います。

“掘ってみないとわからない” 不安置き去りの「環境…準備書」

「準備書」によれば、中央新幹線事業の東京―名古屋間は、東京・品川駅付近と名古屋駅付近を「できる限り直線に近い形」で直結し、超電動磁気浮上式のリニア・モーターカーを客車とも16両連結編成で走らせる計画で、その時速は505km/時。延長は約286kmで、そのうち86%を占める246kmが「トンネル内」というものです。起・終点間の通過県には中間駅を1駅ずつ計4駅設置するとし、「岐阜県駅」は中津川市・JR美乃坂本駅付近とされました。そ

の近くには「中部車両基地（工場）」も設置の予定とされています。

県内ルートは、長野県から入って「恵那山の北方を通過」し、中津川市、恵那市、瑞浪市、土岐市、多治見市、御嵩町、可児市、と6市1町を経て愛知県に至る約55km区間とされ、うち88%にあたる48・6km区間は「トンネル内」のため「緊急時の非常口」（後述）設置が7カ所に予定されています。この区間には「阿寺断層」など著名な活断層があり、全国有数とされるウランの鉱床があり、景観を誇る国定公園・自然公園があり、環境省の「日本の重要湿地」に指定されている重要湿地群があり、シデコブシ等の希少植物群生地もあり、オオタカなどの生息

地もあり……で、それだけにJR東海も「環境影響評価」に力を入れたかのようです。しかしその結果は、様々な問題点をかえって噴出させるものになっています。

例えば「中央アルプス南縁西部の阿寺断層と屏風山断層による恵那山周辺の脆い地質による影響を回避する」と言いながら、阿寺断層は真横に突き破るように走り、それを「できる限り短い距離で通過する」から「可」としていることです。活断層に振動等の負荷を与えることで懸念されるリスクは、「短距離なら免れる」などと言いきれるものでしょうか？瑞浪市周辺のウラン鉱床についてもJR側は、調査で鉱床の所在を把握したから「できる限り回避する」と言いますが、「できる限り」とはどこまでなのか。大規模な掘削工事の中で「掘り返した残土の中から放射性物質が見つかったらどうするのか」という住民の不安の声は当然と言えます。磁気を利用するリニア・カーが「床面で200ガウス、座席で20〜50ガウス」といわれる電磁波を発生することで人体への影響に不安が募っています。が、「準備書」は「国の基準である『国際的な（ICNIRPの）ガイドライン』以下なら磁界による健康への影響はなく、その『ガイドライン』以下に磁界を管理する」ので安心だ、というだけ。御嵩町には宅地の陥没などの被害を繰り返す亜炭鉱の採掘跡が点在しており、トンネル掘削による地盤への影響が懸念されますが、「準



山梨県の実験線を走るリニア・カー（中津川市ホームページから）

「準備書」は「影響はない」と一言で済ませています。騒音や振動についても法律に照らして「基準値以下と予測」したと言い、動・植物、生態系、文化財等への影響も「小さい」「環境は保全されると予測」するとしています。

しかし、これらはあくまで「予測」であり、かつて誰も経験のない「超電動リニアによる超高速交通システムの建設」であってみれば、JR東海の山田佳臣社長自身が「地質、地形も調査しているが、掘り返してみないと何とも言えない」（「中目」9・19付）と語るのとはある意味「正直」なところであり、「確実に安全で、影響はない」などとは言いきれないのが、むしろ当然だと言わねばなりません。こうして「環境面への影響」というだけでも、リニア新幹線計画が県民の不安を解消できず、むしろ増大させるものになっていることを、「準備書」は改めて浮き彫りにしました。

“安全・利便より効率性こそ” JRは利用者を置き去りにするのか

「準備書」の公表を受けて様々な「期待」が広がっていることを、メディアも大きく報じています。「超特急計画 夢見る街」「巨大都市圏貫く動脈に 経済効果10兆円超」（「中目」9・19付）などです。一方で「リニア哀歓」「リニア険しき道」「リニア成功三つの課題」などの報道も。リニア計画について「バラ色一色」ではなく「不安材料」も合わせて伝えざるをえないところに、この計画自体の「危うさ」が示されていると言えます。指摘されている問題の中では、先の「環境面でのマイ

ナス影響」にくわえて、やはり利用者となる国民への安全対策にかかわる不安が大きな比重を占めています。「準備書」で、例えば地震など自然災害から乗客を守る体制の万全な備えは打ち出されているのか？ 答えは「ノー」です。

この問題で私たちは2年前に『リニア中央新幹線』計画は一度立ち止まって見直しを」とする党岐阜県委員会の「見解」を明らかにし、とくに中間駅設置予定地とされた中津川市が今後30年間に87%という高率で発生が予想される東海地震の「対策強化地域」に指定されており、駅自体が破壊されるなどの震災に対してどこまで安全対策を確立できるのか、保証はないという問題を指摘しました。JR東海は当初から「リニアは構造上からも地震には強い」「脱線もしない」「ブレーキの力も強い」、だから地震時も安全と言いつつ、今回の「準備書」でも同じことを繰り返していますが、震災等災害時に乗客の安全をどのように保障するのか、確たる回答はありません。「準備書」にあるのは「火災時にやむを得ずトンネル内で停車した場合」の対応で、「まず、乗務員の誘導により保守用通路、避難通路に降車」する。「次に、風上に向かって移動し、非常口等から地上に避難」する、というだけです。

この「非常口」は県内に7カ所設置される予定で、長野県境の山口辺りから岐阜県駅までの間は、ほぼ4〜5kmおきに計3カ所。岐阜県駅からは、やはり4〜5kmおいて恵那市中野付近に1カ所設置され、次は14kmほど離れて瑞浪市の日吉付近、さらに14kmほど離れて可児市と多治見市の境目辺りまで非常口はありません。このどこかのトンネル内で緊急停車した場合、まずどうやって非常口

まで安全に到達するのか。高齢者や子どもを初め足腰に不安のある乗客は、果たして安全・迅速な移動が可能なのか。火災の場合には煙への対策が決定的だし、これが大地震などでトンネル自体がふさがれ、非常口も破壊されるというようなことになれば、一体どうなるのか。

そもそも、超高速走行に責任を持つ運転士が初めから乗車しておらず、乗客の安全確保に責任を持つ車内乗務員が一体何人いるのかも不明のまま、最大1千人に及ぶ乗客の「誘導」などができるのか。これら様々な不安に対して、今度の「準備書」では何の解決も得られないのが実態です。このまま「建設ゴー」でいいのか、

乗客の安全確保が至上命題の大量輸送機関事業者としてそれが許されるのか、厳しく問われます。同じことは中間駅についても指摘されねばなりません。「準備書」は、岐阜県駅の設置について「技術的に設置可能」「利便性が確保される」「環境への影響が少ない」「用地確保が可能」の4つの理由をあげて「JR中央本線美乃坂駅に近接する位置に計画した」と述べています。しかし、JRにそ



県内の「非常口」は7カ所予定（上図○の位置）—「準備書」より

莫大な電力確保は原発だのみ？ 「リニア計画」に国民的大義なし

そもそも「乗客の利便性の確保という考え方」そのものがあるのかどうか、大いに疑わしいと言わなくてはなりません。それは例えば「中間駅には切符売場も待合室も設けない」ことに端的です。JR東海が今年7月24日付で出した「中間駅（地下）のイメージについて」という文書（同社ホームページ）では、「従来の形にとらわれず、営業専任要員は配置しない等、運用面を含めて大胆に効率性と機能性を徹底して追求したコンパクトな駅」を指すと明記。「建設費ばかりでなく、開業後の運営費についても圧縮する」ため、「新たな販売システム（検討中）」を導入し「駅には切符を販売するスペースを設けていません」「全車指定席として自由席は設けず、すべて事前に座席を予約していただく方式を考えています」と述べています。

「全車指定席」で「すべて事前予約」というのをされて、利用者は誰もが混乱なく「事前予約」できるのか。JR東海は「駅で切符の提供はできないのに（販売の）窓口だけ設けても仕方ない」（山田社長の会見での発言）と言い、「（事前予約した客だけに駅へ）発車時刻を目安に来ていただくので待合室をつくる必要はない」（中央新幹線推進本部・岩田副本部長）という態度だと報じられますが、それですべてのリニア利用希望者のニーズにこたえられるのでしょうか。「乗客の利便性の確保」よりも「収益のための効率優先」というJR東海のホンネが透けて見えているのではないのでしょうか。安全面での不安が払しょくされないままの「建設ゴー」には、やはり「待った」と言わなくてはならないと、日本共産党は考えます。

私たちは2012年5月に、志位和夫委員長が会見して「リニア新幹線に反対し計画中止を求め」とする日本共産党の「見解」をあらためて明らかにしました。ここでは「リニア計画」自体について、

①リニア建設には「大義」がない——国民的な要望も、必要性もない。②国民への多大な負担と犠牲の押し付けがおきる危険性がある。③東海道新幹線などの地震・津波対策を優先させるべき。④使用電力は新幹線の3倍以上——エネルギー浪費型の社会を推進するのか。⑤安全性への大きな不安を置き去りにする建設は容認できない。

の5つの角度から「計画中止」の必要性・妥当性を主張しました。「準備書」の、以上みてきた問題点に照らしても、1年以上前の私たちの指摘が合理性を持つていたことは明らかだと思います。

いま改めて、例えば④の「使用電力」の問題はどうでしょうか。「準備書」でも従来通り、リニアの使用電力を「ピーク時・時間当たり上下5本が40分で走行する」として約27万kWと「見込む」と述べています。これは、一般の住宅2万5千世帯の1日間の電力使用量に相当する莫大なものとされ、現行の東海道新幹線の3倍という規模です。「3・11東日本大震災」を経て国民全体が、エネルギー浪費型の社会のあり様を見直し「節電・省エネ社会への転換」へと探究・努力を強めようとしているとき、「電力たれ流し」のようなりニア

の計画をそのまま進めるのは、社会への逆行になるのではないのでしょうか。

しかも、この莫大な電力をどう賄うのかというときに「原発からの供給が前提になっているのでは」という懸念は、この間県民の間からも厳しく突き出されてきた問題です。そして、案の定と言うべきか、JR東海からは「原発再稼働待望」ととれる発言がなされています。9・18会見で、原発が止まっている現状下でリニアの多大の電力をいかに賄うのか問われた山田社長が（「日本が」）このまま電力のない状態で衰退していくとは思っていない（「リニアは」）電力がない状態のシナリオに基づいていない。日本が立ち直るための手段が講じられるはず」と述べた、と報じられている問題です。「日本が立ち直るための手段」として「原発再稼働」を想定すると言うなら、リニアの電力確保のために国民多数の思いを無視しようというもので、きわめて重大な発言です。「フクシマ」の現実、とりわけ放射能汚染水をめぐる惨状は、人類がいまだ原発をコントロールできず、その再稼働など論外であることを深刻・鮮明に立証し続けています。その「原発再稼働」を当然のように見込んで、自社の利益追求のみに血道を上げ、エネルギー浪費型社会への逆行に先鞭



図 3-4-2 対象事業実施区域
県内ルートの概要図（「準備書」から）

をつけようとするリニア中央新幹線計画には国民的大義がない——このことはますます明らかではないでしょうか。

あまりにも巨大で困難な工事を伴い、事業全体がいくれ立ち行かなくなるのでは、という懸念もますます大きなものとなっています。延長286kmのうち86%が地下トンネルで最大深度は40mと言いい、南アルプスは25km区間をトンネルでぶち抜くという大工事。アルプスの地盤は崩れやすく出水も多いとされており、かつて経験のない難工事になるうとする中で、JR東海は「技術面については工事を始めてみないとわからない」（山田社長の会見）けれど着工を急ぐという態度です。この難工事で工期が延びていけば、総額9兆円という費用がどこまで膨らむことになるのか。まして、リニアが運用を開始してもその収益では「絶対にペイしない」と山田社長も認めています。「10年で収入は10%増という堅い見込み。東海道新幹線の収入で建設費を賄って、何とかやっていける」（9・18会見）というわけです。東海道新幹線もJR東海の「ドル箱」とは言え利用者数はこの20年来「横ばい」状態であり、今以上の収益増を見込めないとすれば、リニアが重くのしかかりJR東海の経営が行き詰まる事態も皆無とはいえません。そのときに「第二の国鉄」のように国民の税金投入による「救済」となるのか。「ツケは国民に」という安易なやり方では国民を犠牲にするだけであり、リニア計画の大義のなさをますます浮き彫りにするだけです。

JRに「地域活性化」の考え無し 地元の期待は「リニア」に届かず

「岐阜県駅」設置予定の地元・中津川市を初め隣接の恵那市、また岐阜県自身もこの間、「リニアが来る」ことを地域の活性化につなげる「起爆剤」にしたいと様々にとりくみを進めてきています。その中間駅とルートの全体像がほぼ公表されたことで、「リニアによるまちづくり」の動きがいよいよ本格化していくことになります。

これまで地元では、「リニア新幹線は地域活性化の千載一遇のチャンス」だとして、リニアの駅ができれば「人が来る」「地域の活性化へ起爆剤になる」という「歓迎論」が中心でした。中でも主要な中身を占めてきたのは「東海道新幹線の1日20万人利用客の多くがリニア中央新幹線へシフトして沿線地域に大きな人の流れが生まれ、本市はその大動脈の一部。ビジネスや市民の暮らしに大きな可能性が見込める」（中津川市ホームページ）というように「リニアが人を運んでくるだろう」という「期待」感です。「人口減少・少子高齢化の時代潮流のなか、過疎化の波を押し返し人の流れでにぎわう活き活きたまちづくりへ——そこに込められた期待は切実です。それだけに地元でも、例えば商工会議所の幹部が会見で「リニア駅自体に（地域の）発展を託すのは的外れではないか」と安易な「地域活性化論」を戒め、「岐阜県駅には観光におけるハブ機能を期待」「飛騨方面：などへの観光ルートのカナメになってほしい」「市の健全な発展の契機にしたい」と発言した」と報じられているように、「駅さえ来れば地域活

性化」だと安易に流れてはいけなさと自らを戒め、中間駅設置への「手放し歓迎」ではなく「市の健全な発展の契機に」と、ある種の「慎重論」が出されていることは注目されます。

ただ、それでも「期待の中心」は「リニアが人を運んでくる」ところに引き続き置かれています。この「地元の切実な思い」は、JR東海の巨大プロジェクトに果たして届くのでしょうか。それは、「届く・届かない」というよりも、JR側にそもそも「リニア事業を地域の活性化に役立てよう」という視点そのものがないために初めからすれ違ってしまうのだと、率直に言わなければなりません。JR側には「岐阜県駅に多くの人を来させる」という考えも姿勢も、カケラすらない。このことが、今度の「準備書」でよりハッキリしてきたと言えます。その一つは、すでに指摘した「中間駅の作り方における利用者不在の姿勢」です。

切符売場も待合室もなく「発車時刻までに駅へ来た事前予約客だけを乗せる」という「新販売モデル」を開発して、あくまで追求するのは「大胆な効率性と機能性」です。なぜこんな「新モデル」にするのか。別の大手鉄道会社の幹部が「乗客の少ない中間駅に停車すれば、せっかくのリニアが遅くなる。（それでも）中間駅をつくるのは（リニアを通すことに）地元の協力を得るためであり、（中間駅の）設備を簡単にして運営コストを下げるのは（企業なら）当然だ」と発言（「朝日」9・19付）していますが、「言い得て妙」です。東京―名古屋を40分という超高速のリニアですが、中間の4駅に全部止まると1駅に8分ずつで計32分、合わせて72分とほぼ倍の時間がかかる予定です。それでは「せっかくのリニアが遅くなる」から「1時

間に上下各5本」のうち各駅停車はわずか1本だけにし、あとはノンストップ。それでこそ「リニアの超高速性を踏まえ、できる限り直線に近い形を基本」にしてルートを敷く意味もあるというもので、だからこそ中間駅もできるだけ簡素なものにして効率性を追求するのが、JRにしてみれば当然ということになります。

この姿勢はJRに初めから一貫していて、当初は中間駅の建設費用（地上駅で350億円）を「地元負担で」と言い、それでは事業の進捗に齟齬が出るため「全額JR負担」と方針を変更。しかし、つくるのは駅舎だけで駅周辺やアクセス道路等の整備はすべて地元任せ。その中間駅舎もできるだけ簡素にし、何か設備が必要と思うなら地元でという態度です。「中間駅を、JRとしては不要だが地元がほしいと言うならつくるだけはおつてやる。ただし、駅周辺や駅舎内の設備等までは関知しない」というJRの姿勢が、ここには透けて見えます。こういう中間駅で、果たしてどれほどの利用が見込めるのか。東京―名古屋間ノンストップの超高速移動がそもそも目的のリニア新幹線で、「途中の岐阜県駅まで」という利用客がどれほど見込めるのか。確たる保障は何もなく、JRの思惑と地元の期待とは大きくズレるばかりです。

中間駅の設置が、決して「地元の活性化」を願ったものではなく、JR側の都合によるものだという点については、すでに次のような指摘がありました。

「もともと中間駅の役割は地震などの緊急時に停車して乗客を安全に避難させるというもの。在来線や高速道路とのアクセスを整備すれば周辺の観光地へ誘客するにはプラスだろうが、新たなま

ちづくりにまで乗り出すのは無謀かもしれない」

「現状の『のぞみ』は朝夕のラッシュ時には1時間に最大9本運行している。リニアもより間隔を詰めた運転を求められる可能性が高いが、その場合に各駅停車の存在がお荷物になってくる。各駅停車の運行は、お昼前後のダイヤがまばらな時間帯に限定せざるをえなくなるかもしれないし、利用者が少ない中間駅については『原則通過』もありうる」「自治体側は中間駅周辺に企業を誘致するなどして街づくりをしようと意気込むだろうが、『原則通過』となれば空振りに終わる」。（『週刊東洋経済』2012年2月25日号）

私たちは2012年5月に発表した「見解」で、「リニアに過大な夢を託してアクセスのための大きな投資をすると、それがまちを押しつぶすことになり『夢の超特急』どころか『悪夢』にならない」とし、とくに自治体の役割を考えるべきで、「公共投資だけでなく、住民や地元業者にリニアへの過大な期待をかけさせて、結果が『見込み違い』ということになれば、自治体が住民を大きくミス・リードすることになり、地方自治体と地方政治の見識が問われる」ことになるという問題を率直に提起しました。「市の健全な発展の契機に」という地元商工会議所幹部の発言は、その意味で重要です。

JR側は、地元の切実な思いにいわば「肩すかし」を食わせてとにかく着工へまい進する――この懸念が、今度の「準備書」でもますます強まっているだけに、「市の健全な発展」へのより本腰を入れたとりくみと構えが必要になります。JR東海という私企業の、身勝手な事業計画による自治体と住民の暮らしの破壊を、そのまま許してはなりません。

せん。

人材や様々な都市機能がより大規模な都市部へ吸い上げられていく「ストロー現象」への懸念、巨大工事で排出される巨大量の残土の問題、など未解明の問題は、ほかにも山積しています。これから未解明の問題を残したままの建設一本やりを、国民として黙過していいのかどうか引き続き問われます。

とくに安全面と公的資金投入につながる危険。そして、地元がどれだけ切実に「期待」を寄せ「協力」を打ち出しても、JR東海の狙いは別のところであり、大都市間直結輸送こそがテーマであつて、「中間駅設置で地域の活性化」という概念・考えは力ケラもないこと。私企業だからこれはなおさらであり、地元の「期待」は片思い・肩すかしに終わる危険性が非常に強いことを、繰り返し指摘しなければなりません。

地域住民の暮らし・福祉の充実、安定こそが地方自治体の本来の役割と責任です。そのもとで、「リニア新幹線計画」に反対・賛成という立場の違いを越え、『市の健全な発展』をめざし何よりも住民のいのち・暮らし・福祉を守る」という一点で、住民も自治体も力を合わせていくことが求められます。私たちは、国民の暮らしを守ることに責任を負う政党として、「リニア計画の中止・撤回」を求める立場から、ともに考え、議論し、共同を広げていくため力をつくす所存です。みなさんのご意見をぜひ、お寄せ下さい。

以上

リニア新幹線の建設に反対する

東海道新幹線の地震・津波対策、

大震災の鉄道復旧こそ

2012年5月17日 日本共産党

日本共産党の志位和夫委員長が、2012年5月17日に記者会見で発表した「リニア政策」は以下の通りです。

JR東海は、東京―名古屋間を2027年に、東京―大阪間を2045年の開業を目標に、9兆円以上の資金をかけて、リニア新幹線を建設としている。2011年5月には国土交通大臣が、交通政策審議会の答申を受けてJR東海に「建設指示」を出し、現在、環境影響評価がすすんでいる。

しかし、巨額の資金を投入して、リニア新幹線を建設する必要があるのか、何のためにいまリニア新幹線建設をすすめるのか、国民的な意義はどこにあるのか。大きな疑問が寄せられている。JR東海は重要な公共交通機関であり、リニア新幹線による経営の悪化は、国民負担やサービスダウンなど国民生活と経済に深刻な影響を及ぼす。ところが建設費はJR東海が全額負担としているために、需要予測が適正なのか、建設費負担にJR東海の経営が耐えられるのかなど、計画の基本に関

する国民的な検証・検討はほとんど行われていない。なぜ、9兆円を超える巨額の投資を行ってまでリニア新幹線を建設しなければならないのか、という根本問題で、JR東海からも「建設指示」を出した政府からもまともな説明がない。このような巨大プロジェクトが、まともな国民的議論もなくすすめられようとしていることは重大である。

1、リニア新幹線の建設に反対し、計画の撤回を求める

日本共産党は以下の理由で、リニア新幹線の建設に反対し建設計画を撤回することを求める。

①リニア建設には「大義」がない——国民的な要望も必要性もない

東京―大阪間の輸送需要が今後、大きく伸びて東海道新幹線がひっ迫するという事情はない。東海道新幹線の年間輸送人員は、この20年間でほとんど横ばいの状態である。第二東海道新幹線の建設を必要とする事情はまったくない。新幹線と飛行機が頻繁に運行している東京―大阪間で、1時間半程度の「時間短縮」への国民の強い要望や経済的社会的要請はない。まさに建設の「大義」がないのがリニア新幹線である。

JR東海や国交省が「地震・津波対策」としての「パイプスの役割」などと言いつつ出したことも、この計画に「大義」がないことの裏返しである。東海道新幹線の地震・津波対策こそリニア新幹線より緊急に行うべき重要課題である。リニア建設のため

に巨額の資金を今後30年以上にわたって投入することは、東海道新幹線の地震・津波対策、老朽化対策の大きな障害にならざるを得ない。

②国民への多大な負担と犠牲の押しつけが起る危険性——「JR東海」民間企業まかせ」ではすまない

JR東海は公共交通機関であり「新事業に失敗したから倒産」とすることはできない。「穴埋め」のための公的資金投入＝国民負担や、リニアの需要が予測通りに伸びないツケが、東海道新幹線の保守・点検、改修の手抜きや在来線の廃止など、リストラによる利用者へのサービスダウンにしか寄せられる危険がある。

JR東海は2045年、リニア開通時の東京―大阪間の輸送需要は並行する東海道新幹線と合わせて現在の1.5～1.8倍になるとし、国土交通省の交通政策審議会もそれを追認している。このような「甘い見通し」で9兆円ものプロジェクトを動かすのは無謀としか言いようがない。

工事費も、着工すれば工事費が膨れ上がるといふのがこの種の建設計画の常であるが、とくにリニア新幹線は、路線の約8割がトンネルで、その大部分が大深度地下（地下40m以深）、南アルプスの下を20kmのトンネルを掘り抜くなど難工事も予想されている。建設計画推進は「JR東海まかせ」、うまくいかなかったらツケは国民に、ということでは許されない。

③リニア建設でなく、東海道新幹線の地震・津波対策、東日本大震災からの鉄道網の復

旧などを行うべきである

東日本大震災を受けてJR東海として、あるいはJRグループ、日本の鉄道事業全体として優先させるべきことはリニア建設ではなく、東海道新幹線をはじめとした地震・津波対策である。とくに最近の南海トラフ地震予測が発表され、津波の高さや浸水域、震度6強になる地域など、従来の想定を大きく超える津波や地震が襲う可能性が指摘された。これへの対応こそ、緊急に行うべきである。同時に、東日本大震災で被災した鉄道の復旧も復興の国家的事業である。震災復旧はJR東日本、JR東海はリニアで良いのか。

JR発足時に旧国鉄の債務を24兆円も国民が「肩代わり」している。毎年、数千億円程度税金で穴埋めされているが、今も19兆円が「国の借金」になっている。9兆円もかけてリニア新幹線をつくる余裕があるなら、その利益の一部を国庫に入れ「国民に返す」ことを考えるべきであり、それを東日本大震災で被災した鉄道の復旧に充てるべきである。

④エネルギー浪費型の社会、交通体系にするのか―使用電力は新幹線の3倍以上

JR東海の試算でも、使用電力は新幹線の3倍以上とされている。実際に完成する路線の勾配（こうばい）などで、より多くの電力使用も指摘されている。原発事故も契機にして、省エネ社会へのとりくみこそ求められている。こうしたエネルギー浪費型の交通体系を導入することにも、道理はない。

⑤安全性への大きな不安を“置き去り”にする建設は容認できない

8割がトンネルで大深度地下を走行するが、運転手は乗車せずに遠隔操縦での運行になる。事故や火災、地震などの災害から安全を確保できるのか、大きな不安がある。さらに、協力的な電磁波が人体に与える影響の不安もある。

2、リニアに「まちづくり」の将来をかけていいのか―「過大な期待による過大な投資」は地域経済をおしつぶす

中間駅の建設予定地などでは、リニアを地域経済の活性化の「起爆剤」として開発計画を立てようとしている。リニアを口実に大型開発を推進しようという動きが、すでに始まっている。これまでの空港や高速道路などを口実にした大型開発の失敗と自治体財政の危機、住民サービスの切捨てという、全国のおちこちでそれこそ山のように起きた過去の過ちを繰り返すのか、問われている。しかもリニア新幹線は、東京―名古屋―大阪間の1時間〜1時間30分程度の時間短縮だけを目的としたものである。従来の新幹線計画、整備新幹線よりもはるかに極端な大都市間輸送中心の交通システムである。

中間駅の建設予定地は、地域経済の疲弊や人口の減少、過疎と高齢化などの問題に悩むところも多い。それだけに、リニアにかける期待、何とか

すがりたいという気分も生まれる。しかし、中間駅の主要目的は旅客輸送ではなく運行上の都合、緊急用の避難場所としてつくられる。地方都市から東京や大阪への旅客は相手にしていないために、在来線の駅との接続は眼中になく、まちづくりの計画とも無関係である。その結果、中間駅は地方都市の中心からも離れた不便な場所につくられ、「駅まで1時間、東京まで30分」などと言われる。

アクセスのための道路や鉄道整備が地元自治体の負担になれば、もともと財政力の弱い自治体を圧迫する。リニアに過大な夢を託し、アクセスのための大きな投資がまちを押し潰すことになれば、リニアは「夢の超特急」どころか「悪夢」になりかねない。

過大な期待で過大な投資をすれば、そのしわ寄せが地域経済に押し付けられる。とくに、自治体や地方政治の役割として考えなければならぬのは、公共投資だけでなく、住民や地元業者にリニアに過大な期待をかけさせることへの責任もある。公共だけでなく民間の投資もリニアに合わせやすく、結果が「見込み違い」となれば、住民を大きくミスリードすることになる。地方自治体と地方政治の見識が問われている。

新幹線開通後の地方経済をみると、「効果」だけでなく「ストロー現象」の影響も慎重な検討が必要である。リニアにまちづくりの将来をかけていいのか、リニアだのみの活性化はきわめて危険である。

