

「リニア中央新幹線」計画は 一度立ち止まって見直しを

2011年8月30日

日本共産党岐阜県委員会

リニア中央新幹線の建設計画が加速しようとしています。

もともと「中央新幹線」構想とは、東海道新幹線のバイパス的性格を強く持つて東京・大阪間に直線的ルートを敷き、500km毎時超の高速走行が可能な「超電導磁気浮上式リニアモーターカー」を走らせて、東京・名古屋間は最速40分、東京・大阪間は最速67分で結ぼうというもので「研究開始は1962年。50年近くを経て、第二の新幹線『リニア中央新幹線』は、もうすぐそこまでやってきている」「リニア中央新幹線促進期成同盟会のホームページ内『FOR KIDS』（子ども向け解説ページ）から」などと喧伝されています。

国土交通大臣は今年（2011年）5月20日、国交省交通政策審議会・中央新幹線小委員会の最終答申（案）「2011・4・21付」を受けて、JR東海を中央新幹線の営業主体及び建設主体に指名するとともに、同月27日にはJR東海に中央新幹線建設を指示しました。これによりJR東海は、まず東京・名古屋間を2027年には先行開業することをめざして、2014年にも着工する計画を明らかにしました。また6月7日には、東京・名古屋間のルートと駅位置のその時点での計画を発表しました。その中で「各県1駅」の岐阜県内中間駅が「中津川市西部に設置」と明記されたことで、地元・

中津川市では「光栄だ。岐阜県の新たな玄関口としてリニアの効果を活かした広域の拠点づくりに取り組みたい。プロジェクトが円滑に進むよう、JR東海に積極的に協力していく」（市長のコメント・同市ホームページから）と歓迎の声があがっています。岐阜県も、もともとこの計画の推進へ「県期成同盟会」を1978年1月に設立（県と12市9町村が加盟）しており、その現会長の古田知事は「東濃地域だけでなく岐阜県全体の発展にもつながる大きなきっかけになるのでは、と大いに期待したい」と述べていました（2010年2月22日知事記者会見）。

しかし、こうした「手放しの期待」だけで済ませておけるでしょうか。

とりわけ「3・11東日本大震災」と「福島原発事故」を経て「国難とも言わべき事態に国を挙げて立ち向かうべきときに、巨額の投資を伴う巨大事業をそのまま進めていいのか」と問い直す声が、県民の中からも強く出されているときです。日本共産党岐阜県委員会では、県民の声に真摯に耳を傾けた慎重な対応を求める立場から、現時点で考えるべきいくつかの問題点を率直に指摘して、広範な県民的討論を起こしていくことを心から呼びかけたいと思います。

①財政面で

展望はあるのか？

JR東海は2007年12月25日、東京・名古屋間のリニア新幹線約290km区間、総事業費5兆1千億円を「全額自己負担で建設する」が、「地元の要望」で建設される途中駅は地元建設費用の負担を求めることを明らかにしていました。この「中間駅建設費」についてJR東海は2009年12月11日、「1駅あたり地上駅は350億円、地下駅は2200億円」との試算を公表し「全額地元負担」を重ねて要求しています。

岐阜県の中間駅として名前があがった「中津川市西部」についてJR東海は「JR中央線と並行する形で約20mの高さの地上駅で計画可能」としており、「地上駅ならば350億円」が岐阜県の「地元負担」ということとなります。こんな巨額の負担が、いまの岐阜県と関係自治体に可能なのか、懸念の声が広がっています。

さらに、「リニア開通」に「大いに期待」するという岐阜県の「リニア中央新幹線地域づくり研究会」（県と関係市町村、産業経済界・観光の関係者、有識者で構成。2009年7月21日設立）が2011年5月にまとめた「リニア基本戦略」では「県内各地とリニア駅間を円滑にアクセスできる多様な交通体系の整備」とか「岐阜県の『東の玄関口』にふさわしい、リニア駅を核としたまちづくり」がうたわれていますが、これらに要する費用は計り知れません。自治体の財政難が言われるも、その財政負担に耐えられるのか、心配

はつきしないのが実です。

県期成同盟会は2011年3月22日、会長の古田知事を先頭に役員がJR東海本社（名古屋）を訪ねて「6項目の要望」をしています。その2番目には「県内駅建設費用の軽減」が掲げられました。

岐阜県は「過去の借金のツケ払い」から「深刻な財政難」にあるとして、職員給与や県民の暮らし・福祉にかかわる財政支出を削減して費用を捻出するという「アクション・プラン」を進めている最中ですから、地元負担軽減をさすがに口にせざるを得ません。知事自身も「単純に地元負担ですということだけでは、正直に申し上げまして、財政状況も考えますと私どもの対応が大変難しい」（2010年2月23日の記者会見）と発言していました。

ところが一方で知事は、「リニア」そのものが「広域的に活用していくもの」だから「地元負担金」も「バランスよく負担していく必要がある」として、ルートが通る東濃地方や駅建設自治体以外にも負担を広げる考えを述べたり（2011年5月30日の記者会見）、いまや実現可能性がほとんど消えてしまっている「首都機能移転」構想なるものをまたぞろ引っ張り出して「リニア中間駅があるのは強み。リニアを動脈に首都機能移転を（東濃へ）という議論も出てきているなどと根拠のない「期待」を振りまいたりもしています（2011年7月1日の県議会知事答弁）。こういうことでは、「財政難」を大看板とする県の暮らし・福祉削減の大ナタにガマンを強いられている県民が、真剣に「大丈夫なのか」と声を上げている「リニア中間駅建設の巨額地元負担」への不安に、まともに応える姿勢があるとは言いがたいのではないでしょう

か。

さらに、岐阜県自身も県促進期成同盟会（県と21市町村加盟）も触れていませんが、いまの「元東海で果たして「採算性」は大丈夫なのかという心配があります。

「長期債務」が3兆円を超えるJR東海（2011年3月で3兆453億円）の新たな債務負担限度は3兆円とされ、その場合の支払利息は1260億円になると言います。しかしJR東海の利益は1260億5200万円（2009年3月期。2011年3月期は1338億700万円）であり、これでは利子も出ない行き詰まり状態が懸念されると指摘されています。

国土交通省交通政策審議会・中央新幹線小委員会の答申（2011年4月21日）は「……今後仮に一般の東日本大震災のような不測の事態が発生し、一時的な収入の低下や設備投資費用の増大などの事態が生じたとしても……東海道新幹線の安定的な収益力を踏まえれば、債務残高を一定の水準に抑制しつつ投資のタイミングを適切に判断することにより、経営の安定性を維持しながら事業を遂行することは可能」として建設ゴーサインを出しています。しかし樂觀し過ぎではないでしょうか。「第二の国鉄」のような経営破綻や、そのあげくの過酷な国民負担の押し付けなどの事態が、起こらないという保証はありません。

2 安全性の保障について 問題が多く残っている

リニア中央新幹線は、南アルプスの直下に長大

トンネルを貫くというルート設定が本決まりとなったもとので、大規模地震等でトンネルの出入り口がふさがれる事態などへの懸念が長野県などからは強く出されています。

そして、今後30年間に87%という高い確率で発生が予測されている東海地震に対して、岐阜県内では唯一中津川市が、その影響を深刻に受けるであろう警戒区域として指定されています。まさにその「中津川市（西部）」に建設されるというリニア中央新幹線・岐阜県内唯一中間駅に、どういう安全性の保障があるのでしょうか？

阪神淡路大震災直後の衝撃的な映像が、地面に突き刺さるようにポツキリと折れ曲がった高速道路・高架軌道の惨状を映し出していました。地上20mの高さにつくられる中津川市西部予定中間駅は、東海地震など大規模地震に最後まで耐えぬいて原型を保つと言い切れるのでしょうか？

この疑問・不安に対して驚くべきことに、今回の国交省・小委員会答申では、「3・11」のあのすさまじい体験を経たというのに、リニア新幹線の耐震・安全性に関して4月14日にたった1日議論しただけで、最終答申案に何らの追加対策も「必要ない」として、4月21日には「建設ゴーサイン」を出しているのです。

この点について同小委員会の家田委員長（東大大学院教授）は「今回の大震災で東北新幹線が受けた被害がより深刻であればもっとじっくり議論しただろう」と述べました。海岸部ではなく内陸部にある東北新幹線の被害が「比較的軽かった」として、リニア中央新幹線の地震など異常時における安全確保の対応方針にもとくに支障はない、と結論づけたというわけです。

こうして、とくに大動脈である東海道新幹線の

「バイパス・補完ルート」としての機能が重視されたかたちで、リニア中央新幹線の「着工ゴーサイン」となりました。これでいいのでしょうか？ 先の期成同盟会「FOR KIDS」のページには、子ども向けにこういう説明があります。

——「もし大きな地震や災害でいまの『東海道新幹線』が止まったら、日本の経済や産業に大きな打撃を与えます。リニア中央新幹線は、東京と大阪間の新幹線を二重の線にすることで、万が一の災害のときにさまざまな危険を分散することができます」。

しかし近い将来のこととして、東海・東南海・南海の3海域で同時に、あるいは連動して巨大地震が発生する危険性が指摘されており、その発生時に「東海道新幹線は動けなくなったが、バイパスとしてのリニア中央新幹線は無事で機能し続ける」という事態は、考えにくいのではないのでしょうか。

JR東海は、災害時に「停電が起きても電磁力で浮上走行状態を維持、車体は安定保持される」「大規模地震が起きても、磁気コイルを埋め込んだ側壁に挟まれて走行する構造のため脱線（線路からの逸脱）は防げる」「最高速度500km毎時超だがブレーキ力は在来新幹線の2倍だから安全性は高い」と「安全性」をアピールしています。しかしこれらはいずれも「リニアだけは無事に残った」場合のことであり、「磁気コイルを埋め込んだ側壁」そのものや「地上高20mにある駅舎」、あるいは軌道自体が破壊されれば成り立たない「安全保障」だと言っしかありません。

加えてリニア・カーは「無人走行」です。異常発生時に何よりも乗客の安全最優先で働くべき乗務員が、リニア新幹線にはいないのです。その運転・走行はすべて地上の指令室が統括管理します。

それで災害時にどう対処するかは「只今検討中」だと言いますが、密閉したリニア車両内に乗客のみが取り残され、頼みの地上指令室も地震で破壊されたというような事態をどうするのか。国民の懸念への確たる答えは、まだ出されていません。

利益を追求する民間大企業の「2014年着工」先にありきではなく、今回の「3・11」という痛切な国民的体験と教訓を真剣に生かして、予測しうるあらゆるリスクとそれへの個別・具体的対処方法を厳密に検討しつくしてからの「着工」でも、決して遅すぎることはないのではないのでしょうか。

リニア・カーから生じる強力な磁場（床面で200ガウス、座席で20～50ガウスと言われる）が、例えば心臓疾患でペースメーカーを装着しているような方々を初めとして人間の健康にどのような影響を及ぼすのか、さらなる研究が必要だという指摘にも耳を傾けるべきです。

③「3・11」を経て

考えるべきことがある

5月12日に国交省・中央新幹線小委員会の第20回会合が開かれて、同小委員会が4月から実施した「小委員会答申（案）」に関するパブリックコメント」の結果が公表されました。

同「パブリックコメント」は、国がこの間、①2010年9月29日、②2011年2月1日、③2011年5月12日、と3回公表してきたもので、「3・11」を経た第3回目とそれ以前とでは、国民の意識・意見に顕著な違いが生じていることが

明瞭に示されています。すなわち――。

リニア中央新幹線について「早期に整備すべき」「大阪までを早期に開業すべき」という賛成意見と、「反対」「計画中止・再検討」という反対意見との差は、①143対12、②300対142、③42対648、と回を追って劇的な変化を見せています。とくに「3・11」後の③では、「東日本大震災の影響が収まっておらず新たな大規模事業を進めるような社会的状況ではない」「中央新幹線の整備にかかる費用、エネルギー、人的資源などはまず被災地の復興にあてるべき」「今後の電力供給が不透明だから」という「計画反対・中止・見直し」の意見が強く出されるに至っています。ここには、被災地の現状を他人事とはしないで真剣にこの国のありようを考えようとしている国民の、誠実な思いがハッキリと示されているのではないのでしょうか。

岐阜県の「リニア基本戦略」に対しても「3・11」後は、「リニアは新幹線の3倍の電気を使う」と言われる。これ以上電気を使う社会に進んでしまっていないのか」と計画再検討を求める意見が寄せられています。計画推進側は「基本戦略は修正しない」として見直し意見を聞き流す態度ですが、こんなことでいいのでしょうか？

リニア中央新幹線が多くの電気を使用する問題で、5月12日の国交省・第20回小委員会ではその資料が初めて公表され、東京・名古屋間を2027年に開業した時の想定として、最大ピーク時に片道5本を所要時間40分で運行するとして消費電力は約27万kwになるという試算が示されました。これは約2万5千世帯の1日使用電力量に匹敵する、とされています。

「福島原発事故」を受けて原発依存社会の抜本

的見直し・自然エネルギーへの本格的転換が求められ始め、国民個々も節電に努力して「省エネ社会」への真剣な模索と探究が進められようとしているときに、在来新幹線の3倍・2万5千世帯分の電気を一気に消費して「東濃から東京へ今より2時間ほど早く移動できるようにする」という暮らしと世の中の有り様が、いったいどこまで必要なものなのか、一度立ち止まっただけの真剣な見直し・再検討が必要ではないでしょうか？

とくに地方行政は、そこに住む人々の安全・安心な暮らしを守る仕事こそ責務であり、税金を使う優先順位も、その立場に立てば自ずと明らかになるはずだ。

「東濃・東京が30分で結ばれれば岐阜県も首都圏の仲間入り」とか「リニアが通る地域ということとで工事段階からマスコミの話題・評判になる。そのアナウンス効果で東濃の知名度が上がり首都圏から観光客や移住・定住者を呼び込める」とか、県の「リニア基本戦略」は「バラ色の未来図」を描いてみせています。しかし、どんなに都市間の移動が高速化し人々の往来が大量化・活発化するとしても、岐阜県での人々の暮らしのおおもとに安全・安心の保障がなければ、岐阜県の活性化はありえません。

その意味で、「促進期成同盟会」の「FOR KDS」のページにある「リニアが運ぶ未来」との以下の記述などは、事態を正しく伝えているとは言えないものではないでしょうか。

——「リニア中央新幹線なら東京～大阪間は約1時間、新幹線『のぞみ』の半分以下の時間で、これまでの鉄道の常識をくつがえす高速化が実現します。例えば、学校が終わった後に、ナイターの野球観戦や大都市にあるテーマパークを楽しみ、その日のう

ちに帰ってくるができます。日本中のあちこちに速く、自由に、快適に移動できるのです」。

放課後に東京や大阪を往復してナイター観戦……という「自由で快適な移動」をその子どもたちに保障するのは、「鉄道の常識をくつがえす高速化」もさることながら、何よりも、その子らの家計の安定、両親と家族の健康な暮らしへの保障であって、それら基本条件を欠いたところに「自由で快適な移動」は成り立たないのではないのでしょうか。

この角度からも、中間駅1つだけで地元負担350億円、周辺整備など含めれば関連費用がどこまで膨らむか計り知れないという巨大事業を「いま」急がなければならぬのかどうか、真剣な県民的討論が必要だと考えます。

そして、県民の大切な税金をいま急いで投入すべきは、例えば県民の個人住宅の耐震補強のためであり、国平均を8%も下回って71%しかない岐阜県の個人住宅耐震化率を抜本的に高め、年にわずか1億円しかない県の耐震化補助予算を大幅に増額する（共産党・大須賀しずか県議の2011年6月議会質問）。こういうことこそ、行政が「いま」急いで進めるべき仕事ではないでしょうか。

みなさんのご意見をぜひ、お聞かせください。

《以上》