

(「ならの住民と自治」2015.2.15 No.263)

2015年 第16回総会開催記念講演 2015.2.7

# 古都奈良にリニア中央新幹線が必要か

## — 公害満載「土管列車」はお断り —

講師 上岡 直見 氏 (環境経済研究所代表、法政大学非常勤講師)

### 問題点はいっぱい 動き出した悪夢の超特急

2011年5月国交省がJR東海をリニアの事業主体・建設主体に指名、アセスメントの実施、14年10月品川〜名古屋間の工事实施計画の認可……。なぜか東日本大震災直後から急ピッチで進められ、JR東海はアセスに不安を持つ市民団体とまともに話をしないで、一方的に首都圏で工事を始めました。

上岡先生は、全線の8割以上がトンネルである「土管列車」の問題点を次のように話されました。

### 生活環境の破壊

- 地下50m以上の大深度地下は地上の所有権者の了解を得なくても掘ることはできるが、地上には建築制限がかかる。
- 地下水への影響はないのか。想定外の水涸れが起こらないか。掘った土には重金属や微生物が混じっていないのか。諏訪湖まるごと埋め尽くす残土が発生する。約5km毎に必要な換気筒に1haの用地が必要。10数年間も続く工事の騒音、振動、汚水、粉塵、工事車両の出入り。
- 電磁波の人体への影響はないのか。鉄道会社は優先座席付近での携帯電話電源オフを呼びかけているではないか。リニアを浮かび上げて動かすエネルギーは携帯電話とは桁違いの強さである。
- リニアの電力消費は新幹線の3倍程度とされている。「航空機より省エネ」ではなく、各分野で節電の取り組みが行われているときに多大な電力を消費するリニアの必然性はない。なお、リニアのために原発は必要だとの宣伝はあるが、電力の全消費量に占める鉄道の比率は低いので、原発再稼働のための宣伝ではないか。

### 技術的な不確実性 安全性に不安あり

- 軌道方式の鉄道では、軌道外からの支障物（飛来物、動物の進入等）に対しての経験があるが、リニアでの経験はなく、支障物に対しての実験は不明である。
- 異常停止時のブレーキシステム、（飛行機のような）支持車輪、（コロのような）緊急着地輪が500km/hで走行している高荷重を受け止められるのか。安全に着地できるのか。実験不足だ。
- 故障やトラブルによる停止時、全線がほとんどトンネルであるのに安全に乗客が地上に避難できるのか。

## 経済的・財政的な負担大

- 新幹線は既に320km/hで営業運転しており、試験的には440km/hの実績を得ている。莫大な費用を投資してリニアを建設する合理性がない。
- 実際の所要時間は「駅と駅の間」ではなく、前後のアクセスを加える必要がある。他の新幹線や在来線との接続、乗り換えを考えると、それほどの時間短縮にならない。利便性は向上しない。
- JR東海の経営予測でも、需要予測が下ぶれした場合、金利が上昇した場合、工事費が増大した場合、JR東海は経営破綻の危機に陥る。
- 中間駅には1時間に1本しか停車しない。それで観光、地域振興に寄与するのか。駅はJR東海がつくったとしても、アクセス等は地方自治体がつくることになる。過大な夢を描いて過大な公共投資をすべきでない。新幹線の米原駅、岐阜羽島駅では駅前開発は成功していないし、新横浜駅、新大阪駅ですら地域の拠点になっていない。
- JR東海は新幹線の利益をつぎ込んでリニアを建設しようとしている。リニア建設よりも新幹線を安くする方が大事ではないか。また、飛行機利用者をシフトさせるというなら、今でも新幹線を値引きすればシフトできる。

## 質問意見に答えて

講演に続いて、50人の参加者からたくさんの質問意見が出されました。主な質問意見、上岡先生の回答は次のとおりです。

- 武器を運ぶため、空爆されないトンネルの多いリニアをつくっているのでは、に対して先生は、「橋の部分もあるのでそこを攻められたらリニアは動かない。武器を運ぶためというものではない」。
- 中間駅を呼び込もうと税金をつぎ込んでいる自治体があるが、「それは都合の良い過大な予測を立てて関連事業をするための口実ではないか。岐阜羽島や米原は栄えているか」。
- 東京、名古屋、大阪を一つの都市圏にするということは、「他を捨てるということではないか」。
- リニアのために原発は必要だとの宣伝は「誤りだ。鉄道の電力使用量は全体から見れば小さいので原発は不要だ。原発再稼働のために利用しているのではないか」。

- 中間駅を誘致しようとしている各首長はリニアのマイナスの情報は知らない。短期的な経済振興しか考えていない。どうしたらいいのかとの質問に対して先生は、「基地問題と同じように自治体の姿勢が重要だ。住民が声、力を合わせる事が大切だ」。
- リニア新幹線のルートには、フォッサマグマ、たくさんの断層が走って危険 との意見。
- 「長野県大鹿村では、1日1700台のダンプが10年間走ることになる。工事で住めなくなる。生活破壊、自然破壊だ」。
- 何故リニアか「技術の過信がある。リニアは飛行機と列車の両方の機能を持った初めてのものだ。検証されていない。福島原発でも過信があったのと同じだ」。
- 議会は観光だけの話をしている。地域、子孫がどうなるか考えていない。自分でできる範囲で頑張るしかない との意見。
- 北陸新幹線開通に伴い在来線は県単位で分割される。リニアができれば新幹線、在来線は切り捨てられるのかの質問に対して先生は、「リニアは中央新幹線であり東海道新幹線等を今は切り捨てることはない」。
- 奈良県や大阪府は同時開通せよと言っているがについて先生は、「JR東海の自主単独では同時開通できない。公費を投入しない限りできない」。
- 猛スピードは観光にあわないから需要は増えないのではの意見について先生は、「業務理由もあるので時間短縮すれば需要は増える」。
- 「リニアは巨大な費用がかかる技術的未完成な事業だ。ドイツでは住民の意見を聞いてリニアの中止を決めた」。
- 第二阪奈道路のトンネル工事では水漏れが起こった。京阪奈新線では奈良県が鉄道を造って近鉄に貸しているが返済が遅れている。リニアも同じ経過を辿るのではないかとの意見。
- 「金利が上昇したらJR東海が破綻することは分かっている。何かあったら公費を投入前提で造っているのではないか」。

たくさんの質問意見に対して上岡先生はていねいに応えられました。知れば知るほどリニア新幹線の問題が浮かび上がりました。ただ、経営破綻の危険を冒してまでなぜJR東海はリニアを建設するのか、原発村と同じようにリニア村があるのかなと思いました。

(文責：事務局J)