

(「ならの住民と自治」2011.7.10 No.220)

リニア中央新幹線・奈良通過計画

世界遺産平城宮跡・京跡に新たな危機 木簡等滅失のおそれ

奈良自治体問題研究所 理事長 小井修一

(高速道路から世界遺産平城京を守る会 事務局長)

はじめに

2011年(平成23年)5月27日、国土交通大臣は交通対策審議会の答申を受けて、JR東海に対しリニア中央新幹線の建設指示を出しました。これを受けJR東海はほぼ3年かけて環境影響評価を行い、2014年(平成26年)には工事に着工、2027年(平成39年)には東京～名古屋間を開業し、東京～大阪間は2045年(平成57年)開業としています。

具体的にどこを通るかという調査はこれからですが、調査対象としての主な地点名として、起点は東京都(品川駅)、終点は大阪市(新大阪駅)、そして主要な経過地として、甲府市附近、名古屋市附近、そして奈良市附近となっています。

奈良市の通過地点はまだ不明ですが、巷間で言われているのは、川上町・般若寺町を地下で通り、駅は平城山駅の地下駅とするとの説が流れています。環境影響調査の調査対象範囲図からみてもこの説は「当たらずとも遠からず」と言えそうです。

このルートは木簡等埋蔵文化財全滅の危機

これでは世界遺産平城宮や平城京域内の木簡等埋蔵文化財全滅の大危機になります。

京奈和自動車道は世界遺産平城宮の東側を北から南に向かって地下トンネルで通る計画になっていますが、地下トンネルを掘っても、地下水の流れは北から南へ地下トンネルの方向と同じだから、地下水位低下に影響を与えないという説明(言いわけ)を国交省がしています。

これから言えば「リニア」の地下トンネルはまさに地下水位の流れをストップさせる東から西に通る(地下水の流れと直角)ことになり、地下水位低下に大きな影響を与えることになります。

又、地下トンネルを高架橋に変更したとしても、高架橋の橋脚が20～30m間隔に林立し、基礎杭を打ち、更にフーチング(橋脚の基礎コンクリート部)により、地下水(第一耐水層)の流れを阻害し、地下水位低下が起こります。また、高架橋形式は景観上許されません。

このように、地下であれ高架であれ、木簡等埋蔵文化財を破壊するリニア中央新幹線の奈良県通過はいかなることがあっても許されないものです。

パブリックコメントでも反対が圧倒的

国土交通大臣がJR東海へ建設指示をだしたその根拠となっているのが、政府諮問機関である「交通政策審議会中央新幹線小委員会」が5月12日にだした最終答申です。ところがこの答申が問題です。最終答申に至るまでに3度行われているパブリックコメントの資料では、明らかに「反対・中止」を求める声が圧倒的なのに、そんな声などどこ吹く風で、「東日本大震災で、大動脈の二重系化でリスクに備える必要性が高まった」などとしています。

第1回のパブリックコメントは昨年7月～8月で「早期に整備すべき」と「整備に反対、計画を中止または再検討すべき」の比較は134：12でしたが、昨年12月～2011年1月には83：142に逆転し、さらに東日本大震災後の4月～5月には16：648と、劇的に変化しています。

第3回目は、震災後の今年5月、早期整備は16件にとどまった一方、反対・中止・再検討は、なんと648件！ハッキリと建設反対の結果が出ています。

しかも、1回目と2回目の反対意見の中身は、環境破壊が懸念されるとか、財政が心配などの理由でした。一方、震災後の3回目は、整備に費やされる経費や人的エネルギーを被災地復興にあてるべき、原発事故が収束しておらず電力供給が心配、などの声が多く出ています。

しかも、各都道府県に設置される駅は活断層の真上に位置していることが多く、「そんな危険なところを時速480キロで（最高設計速度505km/毎時）走って大丈夫か」という不安の声も出ています。

こうした国民の不安の声が、答申にはほとんど反映されず、逆に、こうした不安を逆手に取り、「震災で1本目（現新幹線）の背骨が折れたら、2本目が大事」などと建設推進を決めています。

加えて震災の打撃を受け、日本全体の経済や暮らしを立ち直らせるには、今後数年から十数年の歲月や、数10兆円という莫大なお金がかかるのに、更に10兆円の投資に多くの国民は心配しています

震災で節電要請、しかし現新幹線の3倍の電力消費

リニアの運行に係る消費電力について、新幹線の約3倍というのが定説になっています。最終答申では東京～名古屋間をピーク時に1時間あたり5本走らせたとすれば27万kW、東京～大阪間では1時間8本で74万kWと試算しています。一般世帯（2万5千世帯）が一日に使う電力量にほぼ相当します。

原発事故を受けて、地震列島に立地する原子力発電所の運転の停止・廃炉に対する世論が高まり、省エネへの取り組みが始まっている現状の中で、「CO2の排出量が他の交通機関に比べて少なく、地球環境保全に適したシステム」（JR東海）とは到底言えません。

財政的にも問題と懸念

さらに、採算性への不安もあります。JR東海はリニア新幹線の開通に伴って東海道新幹線の利用者の74%がシフトし、リニア新幹線の座席利用率は80%程度と見込んでいます。しかし、GDPがマイナス成長となる中で、景気の低迷や雇用環境の悪化が深刻な状況であり、さらに、国立社会保障・人口問題研究所のデータによると15～64歳の生産年齢人口は2010年の8128万人から2025年は7096万人と13%のマイナスになります。将来的にリニア新幹線の利用者は減ると見た方が現実的であり、東京～名古屋の開業効果、航空機からの乗り換えやアップ分もあり収入増10%というJRの見込みは過大なものではないかという疑問の声が出ています。

JR東海は完全自費で建設すると言っていますが、長期債務を3兆2,000億円も抱え、負担は3兆円が限界との指摘もあります。3兆円を借入すれば支払利息は開業年度で1,260億円になるといいます。（橋山礼治郎明星大学名誉教授）

平成21年度のJR東海の利益は720億円の見込みなので、行き詰まりが懸念されます。旧国鉄は新幹線建設などで28兆円の債務を抱え、経営破綻し、国民の血税を投入して処理するスキーム（計画・仕組み）を作ってなお、利子や年金負担などで長期債務が71兆円に膨らみ、その殆どが国民負担に押し付けられてきました。リニアが第2の国鉄にならないか心配との声も出ています。

奈良県民約3千億円の負担も大問題

JR東海は、東京～大阪間の建設費9兆300億円（東京～名古屋間5兆1,000億円）は、全額自己資金でまかなうとしながら、東京・大阪・名古屋以外の中間駅（各県に1駅）の建設費（地下駅は2,200億円、地上駅は350億円）は地元負担としています。当然、駅の設置には建設費だけでなく、駐車場や広場、周辺整備など多額の予算が必要となります。

荒井奈良県知事は、こういった試算も明らかにせず、やみくもに奈良市内へのリニア中央新幹線の誘致を明言しています。地下駅にすれば約3000億円近くの巨額の金が奈良県民の負担になります。

健康も心配・・・（安全神話では）

さらに、リニアは磁気力によって浮き上がらせ、走行する乗り物であり、強い磁場が生じます。床面200 Gauss、座席で20～50 Gaussとの事ですが、ペースメーカーを装着している方を含め、健康への影響は心配ないのか、さらに研究を進めていく必要があるといえます。

このように、建設費、用地取得費、維持運営費、設備更新日、時間短縮効果、輸送需要量の全てにおいて最も優れていると、民間大企業の論理のみを振りかざし、貴重な自然を大規模に壊して環境を悪化させ、安全性・妥当性も十分検証されないまま推進しようとする事には疑問があり、もっと慎重であるべきではないか、安全神話に浸る原発の二の舞はごめんです。

ドイツでは原発の前に中止決定

ドイツでは 1966 年に開発に着手、1996 年に実用化を決定したものの、2000 年に連邦議会が
① 需要予測が過大すぎる ② 建設コストが高すぎる ③ 既存の鉄道網と連携出来ず利便性が低いとの
理由で中止を決定、2006 年には実証実験中に大事故が発生し、23人が死亡、中止となりました。

< 資料 > リニア中央新幹線の計画概要

○ 路線経路 : 東京～名古屋 286km (トンネル区間80%) 2027年 (平成39年) 開業

(南アルプスルート トンネル部分20km)

: 東京～大阪 438km 2045年 (平成57年) 開業

○ 駆動方式 : 超伝導磁気浮上方式・・・超伝導現象による強力な電磁石の磁力を利用して車両を10

センチ浮上させて走行させる方式

○ 最高設計速度 : 505km/毎時

○ 所要時間 : 東京～名古屋 : 40分、東京～大阪 : 67分

*運転手は不在で司令塔からの遠隔操作で運行する

○ 工事費 : 東京～名古屋 5兆1,000億円 (利子は含まず) *全額JR負担

: 東京～大阪 9兆300億円 (利子は含まず) *全額JR負担

○ 駅1県1駅 : 地元負担 地上駅 : 350億円、地下駅 : 2,200億円

○ 供給輸送力 : 1日平均260本 (上下計)、1時間あたり片道最大20万人

1両4列×15席=60人、16両編成、1日最大20万人

○ 消費電力 : 東京～名古屋 ピーク時 5本/時間 27万kw

東京～大阪 ピーク時 8本/時間 74万kw

○ 建設単価 : 176億円/km (1,760万円/m)

○ 運賃設定 : 東海道新幹線の運賃+700～1,000円

○ ダイヤ : 1時間あたり片道 直行4本 各駅停車1本