

「夢の超特急」の暴走!?(上)

——リニアモーターカーは必要なのか——

ジャーナリスト
檜田秀樹

●かしだ・ひでき 1959年北海道生まれ。ボルネオ島熱帯林の先住民に関わる活動を経験。国内外の社会問題、環境問題や人物ルポを手がける。

総事業費九兆円に上る世界最大の鉄道事業、リニア中央新幹線。JR東海による着工は二〇一四年に迫る。その中で計画沿線とされる各地で「反対」「見直しを」の声が上がっている。東京・大阪を六十七分で結ぶというリニア計画に何が起きているのか——。

JR品川駅からJR名古屋駅を直線で結ぶと、東京都、神奈川県、山梨県、岐阜県、愛知県が一つの線で結ばれる。昨年、この線上に住む各地の住民が、示し合わせたわけではないのに、いっせいに「新聞」の発行を始めた。

東京都の「ストップリニア通信」、長野県飯田市の「飯田リニア通信」、長野県大鹿村の「リニアを考える

新聞」、神奈川県相模原市の「ストップリニアニュース」、岐阜県中津川市の「東濃リニア通信」等々。発行間隔は、月刊あり不定期刊ありでさまざまだが、新聞名から分かるように、住民たちは「リニア」(JR東海が二〇一四年に着工予定のリニア中央新幹線)の問題を周知しようとしている。

実現すれば、東京・大阪間は一時間強で結ばれる——リニアに関して多くの国民が知っているのはその程度だ。総事業費九兆円という世界最大の鉄道事業の概要や課題を、国もJR東海もマスコミも周知しないにもかかわらずリニア着工はもう二年後に迫っている。各地の「新聞」は、私たちが知るべきことを伝えようとしている。

このままではズルズル着工される

「夢の超特急」とも呼ばれるリニア中央新幹線。旧国鉄が五十年前の一九六二年に研究と実験を開始し、八年の国鉄民営化後はJR東海が開発を引き継ぎ、七年からは山梨県で走行実験を重ねてきた。

リニアは、強力な超電導磁石で車体を地上から十センチ浮上させ、最高時速五百キロで地表を飛ぶ。その加減速は遠隔操作され、運転士はいない。東京から名古屋までを四十分(現在は一時間三十三分)、大阪までを一時間七分(同一時間二十六分)で結ぶ。それぞれ二〇二七年と二〇四五年に開通予定だ。



リニアに異を唱える各紙

JR東海は、〇七年末、この九兆円を「自費負担する」と発表した。九七年に山梨県の大月市と都留市間の約十八キロで短距離のリニア走行実験が始まったが、当時からJR東海は「これは国家事業。国が整備新幹線として金を出すべき」、国土交通省は「民間事業だ。国は実験線

に補助金を出すだけ」と、この超巨大事業に双方とも金を出す気がなかったのだが、JR東海がしびれを切らしたのだ。ともあれ、この「自費建設」発表に、計画沿線上の自治体や経済界はいっせいに沸いた。たとえば一県に一駅とされるリニア中間駅が設置予定の山梨県甲府市では、「特急あずさ」で一時間半かかる都心への移動がリニアなら二十分前後ですむ。市内の観光業者はこう語った。

「日帰り客が増えます。また、地元の若者も卒業後ここから都心への通勤が可能になる。地域が活性化するかもしれません。リニアには強く期待します」

地域活性化が交通網だけで実現するとは思えないが、地域の活性化と復興をリニアにかける思いは強い。

だが、昨春秋、その計画沿線上でほぼ同時に「本当に夢の乗り物なのか？」との疑問の声が上がった。

リニア建設に国が最終許可を出すには、計画沿線上の自治体を対象に、JR東海がまず「環境影響評価方法書」(大雑把な計画書)を縦覧し、説明会開催という法的手続きを踏む必要がある。つまり、多くの住民が、そこで初めてリニア計画の概要を知ったのだ。

方法書では、リニアのルートが幅三キロで明かされ