

「夢の超特急」の暴走!?(中)

——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する活動を経験。国内外の社会問題、環境問題や人物ルポを手がける。著書に「新しい貯金」で幸せになる方法」など。

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。南アルプス貫通といった巨大土木工事など建設資金の財源はいままだ。また運行に必要とされる莫大な電力をまかなうのは原発を想定しているか？ JR東海による着工は来年に迫る。そもそも東京・大阪を六十七分で結ぶ必要はあるのだろうか。
 (文中敬称略)

二〇二二年十月二十二日の朝。リニア中央新幹線の始発駅となる東京のJR品川駅に市民団体「Generation Walk」(7世代ウォーク。以下7G)と支援者たちは集まった。

7Gは毎年一度、全国各地を一日三十キロ歩きながら、平和や環境保全を訴える活動を行なっている。二年三月十一日に沖縄県名護市を出発した今回のウォークでも、代表の山田俊尚は歩く仲間とリニア問題を話し合い、この日、JR東海東京本社との交渉が実現した。JR東海東京本社との交渉まであと五分。十数人のメンバーを前に山田が声を上げた。
 「この計画、ちょっと勉強すれば、誰が見ても変です」
 JR東海が主張してきたリニア推進の理由は、大雑把に書けば以下の三つだ。

①「東海道新幹線の輸送力の限界」。これ以上の客数は扱えないということである。

②「東海道新幹線の大改修の時期が迫っているので、バイパスが必要」。一九六四年開通の東海道新幹線は寿命七十年の設計だが、予想以上の運行の結果、二〇一八年からでも大改修が必要になっている。

③「移動時間の短縮」
 だが山田が言うとおり、「ちょっと勉強すれば」不可思議なことが分かってくる。

たとえばJR東海の「有価証券報告書」を見ると、東海道新幹線の座席利用率は〇三年度が六六・二%で一年度が五九・一%。「輸送力の限界」とは逆の事実が明記されている。これが気づかれてなのか、JR東海は、最近はこの理由を強調しなくなっている。

では、「バイパスが必要」はどのようなか？ JR東海との交渉の冒頭で、山田は次のように主張した。

「住民には『あるものを大事にしていきた

い』との思いがあります。東海道新幹線の老朽化対策などの工事でダイヤ変更が必要ならば、いくらでも協力します。これまで私たちは、JR東海と接点ないまま来てしまった反省点がある。未来を一緒に考えていきたい」

大改修が必要なことは分かっている。だが、だからなぜリニアなのか山田には分からない。

阪神淡路大震災のあとの山陽新幹線も、東日本大震災のあとの東北新幹線も補修のため何十日も止まったのに、文句を言った国民は皆無。だから二〇一八年に大改修が必要なら、国民に周知すれば東海道新幹線を何ヶ月か止めても理解は得られる。九兆円と三十一年間の工期は不要となり、JR東海も楽になれる。山田はそれを言いたかったのだ。

対するJR東海の実務所東京所長の回答はこうだった。「東海道新幹線はまもなく開業五十年。四〜五年で一気に建設しました。壊れるのも一気にきます。バイパスが必要です。また、太平洋側は災害の危険性が高い。耐震補強もやっているが、お客様の命を大切にしたい」

予想はしていたが、議論は平行線だった。



JR東海職員(左側)と7Gのメンバー。右端が山田俊尚さん。JR品川駅で