

検証なきリニア中央新幹線計画

——自治体が住民を苦しめていないか——

フリージャーナリスト

檜田秀樹

「リニア中央新幹線」「難民・入管問題」など、大手マスコミが積極的に報道しないテーマで孤軍奮闘している。ボルネオ島の熱帯林と先住民族がライフワーク

JR東海が東京（品川）と名古屋との間で二〇二七年開業を目指すリニア中央新幹線。

私はかれこれ十年以上、この計画を追いかけている。名古屋までで約七兆円、その後の大阪延伸も入れると総額十兆五千億円という（おそらくそれ以上になる）史上最大の鉄道事業は、さまざまな環境問題や社会問題を引き起こすだろう。それらを懸念する住民と真摯に対峙しないJR東海の姿勢に、ずっと疑問を覚えてきたからだ。

思考停止の自治体

しかしいま私は、この計画をもう一つの視点で見始

一方で、JR東海の計画を真剣に検証せず、思考停止したかのようになだ推進の立場に立つ自治体は、ほとんど何の批判も受けていない。

私は近々、リニア計画における、というか、もしかしたら、日本という風土での大規模事業における自治体の姿勢こそが住民を苦しめていることに着目し、その実態についての取材を開始するつもりだ。

リニア取材の中で、自治体が住民を苦しめる構図には幾度も出合ってきた。今回、不完全ながらも、私がかれまで知りえた自治体の役回りについての概要を書いてみたい。

二〇二二年九月七日。川勝平太・静岡県知事が、JR東海が神奈川県で建設中のリニア施設を視察した。あらかじめメディアに伝えられていた視察先は二カ所。大洞非常口（斜坑。相模原市緑区）とリニア神奈川県駅だ。この両方で川勝知事はJR東海職員による工事概要や進捗に関する説明を受けた。

私たち記者は、視察後に相模原市役所で開催された記者会見で、川勝知事が予定外の行動をとっていたことを知る。川勝知事を乗せた静岡県の車は、大洞非常

めている。

住民を守るはずの自治体が、リニア計画を推進するために、住民を苦しめていることだ。

本誌ですでに書いたが、リニア計画に正面から対峙する自治体は、リニア推進の立場ではあるが、県民の水源地である大井川が減流するとの危機感から、減流対策を講じるのが先決だとして、JR東海に着工を許可しない静岡県だけである。その静岡県に対し、ネットメディアやネットユーザーたちは「静岡がリニア計画を邪魔している」「川勝知事はごねている」といったバッシングを続け、既存のメディアも「静岡問題があるので」を枕詞に「リニア開業は遅れる」と繰り返すだけである。

口からリニア神奈川県駅まで移動中、同じ緑区の鳥屋地区にある「関東車両基地」建設予定地に立ち寄ったというのだ。

川勝知事はこう説明した。

「建設予定地で車を降りると、移転対象の家がまだ多く残っていた。工事に十一年かかるのに着工されていない。仮に来年着工したとしても、竣工は二〇三四年になる。それを今日初めて知って、たいへんショックを受けた。つまり二〇二七年開業はないと思った」

九月九日。神奈川県土木整備局都市部交通企画課は、川勝発言への反論ともとれる、黒岩祐治・神奈川県知事のコメントを公表した（概要）。

建設予定地の用地取得は、本県がJR東海から受託し、約五割の土地を収用した。JR東海の子社長は「静岡県の工事に着手できておらず、二〇二七年開業が難しい」とする一方で、「関東車両基地は、用地取得した箇所から工事をすすめる、（五年後の）二〇二七年までの整備を目指す」としており、スケジュールに影響を及ぼさないと考える。

本心から、工期十一年の工事が五年で完成すると信じているのだろうか。