

リニア始動

JR 東海が品川—名古屋間で 2027 年開業をめざすリニア中央新幹線について、太田国土交通相は 17 日、建設計画を認可した(写真は朝日 17 日夕刊)。JR 東海は直ちに用地交渉に入り、年明けに工事を始める方針。総工費約 9 兆円にのぼる空前の巨大事業は、国の基本計画決定から 40 年余りを経て建設段階に入る。

名古屋から新幹線で約 100 分かかる東京とは 40 分で結ばれ、リニアに期待する声も多い。名古屋や品川駅周辺では再開発がすでに動き出している。リニア「願望」や開発ラッシュの一方で、深刻な問題点も少なくない。巨大プロジェクト特有のリスクが横たわる。



第 1 に、「人口減少時代」のもとで、新幹線「代替」としてリニアがふさわしいかである。日本開発銀行(現日本政策投資銀行)調査部長などを務めた橋山禮治郎氏が『必要か、リニア新幹線』岩波書店、2011 年などで鋭く主張してきた問題である。中長期的な国土政策のあり方についての議論もほとんどなされず、「はじめにリニアありき」の姿勢であった。2020 年東京五輪とあいまって、東京一極集中という国土構造のゆがみ拡大が懸念される。リニアは技術面でまだ未知数のところも多いといわれる。

第 2 に、環境での課題である。消費電力は列車 1 本あたり東海道新幹線の 3 倍で、大阪延伸時のピーク時は 74 万キロワット。川内原発 1 基分(89 万キロワット)に匹敵。環境相は「これほどのエネルギー需要の増加は看過できない」と意見を出したが、国交省は「開業時までに車両や施設の省エネが進む」と判断(朝日 18 日)。甘すぎる判断だ。空前の巨大開発なのに、環境アセスメントが有効に機能せず、地元住民の声を無視して工事が着工されようとしており、こんなことが許されてよいのか。

第 3 に、安全面での課題である。心配されるのがトンネル内の事故だ。品川—名古屋間 286 キロの 86%がトンネルで、首都圏には最長の 37 キロがある。5~8 キロごとの非常口まで歩いて逃げるが、南アルプスでは最大 1400 メートルの深さを通り、非常口から地上に出る手段は階段だけだ。審査した国交省鉄道局の江口施設課長は「どう避難するかは運用の話。これから聞く」(同上)というが、順序が逆ではないのか。

第 4 に、採算性の問題である。事業費は品川—名古屋間で約 5 兆 5 千億円とされ、JR 東海が負担する。この 8 月にも人件費高騰などにより、約 900 億円を上乗せした。東京五輪による開発ラッシュや人手不足、難工事によるコスト上昇などにより、事業費をさらに押し上げる可能性も高い。建設途中で市場金利が上昇し、借金の利払いが膨らむリスクもある。巨額の資金負担は JR 東海の経営にも重くのしかかるであろう。

(2014 年 10 月 21 日)