

## リニア中央新幹線と持続可能なまちづくり

写真の冊子に表題のテーマを 6000 字にまとめ寄稿した。最近まで「リニア」について考え、レポートしてきたことを整理したものだ。

構成は次のとおり。

- 1 リニア事業の変質
- 2 「悪夢の超特急」リニア
- 3 リニアと地元自治体
- 4 リニアと名古屋のまちづくり
- 5 これから、どうする！

参考まで、拙稿の最初と最後だけ掲載しておきたい。

安倍政権は参院選勝利のあと、大規模経済対策の柱にリニア支援を据えました。国が財政投融资制度を使い市場から資金を調達し、独立行政法人「鉄道建設・運輸施設整備支援機構」を通じ、JR 東海に長期・低金利の 3 兆円の資金を貸し付けるものです。本年度と来年度に各 1 兆 5 千億円ずつ、返済期間 40 年で融資する予定です。JR 東海はこの 3 兆円を東京―名古屋間の建設に投入し、債務負担を抑えたうえで、その後の工事中断期間を短縮します。それにより名古屋―大阪間も速やかに着工し、東京―大阪間の全線開業を当初計画の 2045 年から 2037 年に、最大 8 年間前倒しするとしています。政府によるリニア支援は、JR 東海によるリニア事業の性格を根本から変質させます。毎日新聞 7 月 25 日社説「公費の投入は話が違う」も次のように厳しく指摘します。― 建設が始まった今になって、やはり国が支援、というのは明らかな約束違反だ。どうしても、というのなら、事業の採算性や国全体として見た費用対効果など、今からでも国民的議論を尽くすべきである。「もう後戻りできない」となる前に、徹底論議が求められる。

リニア事業は変質を遂げながらも、2027 年開業に向けて、沿線住民の不安をよそに動き始めました。いま大切なのは、過去からの教訓に学ぶこと。リニア頼りの開発優先のまちづくりでよいのか、持続可能なまちづくりの方向をさぐることです。かつての「空港頼み」の再現、「リニアこけたら、みなこける」の図式にならない、足もとからの地道なまちづくりです。とりわけリニア事業に焦りは禁物であることを力説しておきたい。駅西地区では用地取得にむけて動き始めています。JR 東海の意向により強引に事業を進めることは避けるべきです。はじめにリニアありき、それも「2027 年開業ありき」で突っ走るのは、将来の持続可能なまちづくりに禍根を残すことになりかねません。宮本憲一『戦後日本公害史論』の第 5 章は「公共事業公害と裁判」です。そのなかで、名古屋を舞台にした東海道新幹線公害裁判も取り上げています。「新幹線が生んだ社会問題で、最も深刻で長い紛争を生んだのは公害と環境破壊(とくに都市のアメニティとコミュニティの破壊)である」と。そして「公共事業公害の教訓は、予防こそが公害・環境政策の基本であり、それなしに進められた事業は多くの犠牲を払い、経済的にも大きな負担を生むことを明らかにした」と指摘しています。国を揺るがす世紀の「国策民営プロジェクト」リニア中央新幹線にこそ、この教訓を生かしてもらいたい。まだ時間は残されています。

(2016 年 12 月 30 日)

