

どうなるリニア新幹線

写真はジャーナリスト・榎田秀樹著の岩波ブックレット近刊。表紙裏から一東京と関西を1時間で結ぶ超特急、リニア中央新幹線。さまざまな宣伝文句とともに、事業費10兆円を超す巨大大業が動き出した。だが、容易に解決のつかない多くの問題が、工事の前に横たわっている。この超巨大大業は、とてつもない負の遺産となって後世に遺されるかもしれない。リニア問題を追及してきたジャーナリストが、現場に足を運んでつぶさに検証し、7つの課題として整理する。(表紙裏写真は長大トンネルが計画されている南アルプス)

「はじめに」から一工事の本丸であるトンネル掘削はほとんど行なわれていない。いや、できないのだ。たとえば、ルート全体で発生する約5700万 m^3 という膨大な残土の処分にしても、いまだその約8割の処分先が未定だ。大井川の水量も毎秒最大2トン減流すると予測されながら、その具体的対応策は現在も静岡県との合意を得ていない。掘りたくても掘れないトンネル。リニアの2027年竣工は可能なのだろうか。……リニアはいったい何を実現するのか。何を壊すのか。一人でも多くの人にそれを理解してもらうことが本書の目的である。

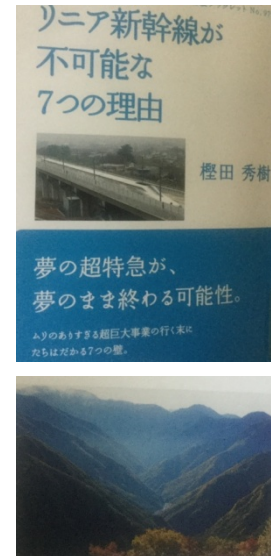
筆者の榎田秀樹さんは『“悪夢の超特急”リニア中央新幹線』で、ずさんなリニア・アセスメントなどを厳しく批判していた。この本は第58回日本ジャーナリスト会議(JCJ)賞を2015年度に受賞。本書では、リニア新幹線の難問として、次の7つをあげる。1 膨大な残土、2 水涸れ、3 住民立ち退き、4 乗客の安全確保、5 ウラン鉱床、6 ずさんなアセスと、住民の反対運動、7 難工事と採算性。これらの難問について、現地調査などを踏まえて問題提起している。

「おわりに」から一リニア計画と対峙する市民団体や住民組織はある意味、四面楚歌のなかで闘ってきた。たとえば、住民が大規模なデモを行なっても、マスメディアは報道しない。JR東海という大スポンサーへの配慮を露骨に口にするマスコミ関係者もいる。国会も無関心だ。

リニア計画の沿線住民にすれば、自分たちの声を届け、JR東海と直接対峙できるのは行政訴訟しかなかったのは当然の流れだった。

本格着工されれば、各地の水源は涸れ、多くの家屋や田畑が収用される。そういう事態を防ぐために、本来は、事業者と住民との十分な討議があるべきだった。

『必要か、リニア新幹線』などの著書がある橋山禮次郎氏は、リニア計画には賛成でも反対でもない。事業の成功に必要な「環境」「経済性」「技術」の三つの課題がクリアされれば推進に反対する理由はないとの立場だ。だがそれら課題に関し、住民が納得するまでの検証を重ねた経緯が見当たらないことに落胆を隠さない。



橋山氏の助言は貴重だ。「必要なのは、一つ一つの課題を、JR 東海、国、自治体、沿線住民、有識者が、最悪の場合を想定して、真剣に話し合う国民的検証です。そうすれば必ずミスは小さくなるのです」

その検証は、現在、裁判という場に委ねられることになったが、裁判の勝敗ではなく、計画の本質が一人でも多くの国民に周知され、同時に、今後の大型開発事業では裁判に頼ることなく、住民と事業者との真摯な話し合いでその方向性を位置付けることが定着するような礎となる闘いになることを願うばかりだ。

(2017年11月8日)