

視界不良のリニア計画

写真は朝日新聞 3 月 30 日「記者解説」から。名古屋在住の頃から、「リニア計画」という巨大開発を注視してきた。JR 東海の説明会に参加し、杜撰な計画や環境アセスメントなどをレポートしてきた。

リニア計画は世紀の巨大開発であり、環境への影響が絶大だ。象徴的な環境破壊が南アルプスを貫くトンネルであり、大井川の水問題である。環境問題とともに、記者解説で注目したのがコロナ禍の JR 東海の業績悪化、リニア計画に及ぼす影響だ。抜粋して紹介したい。

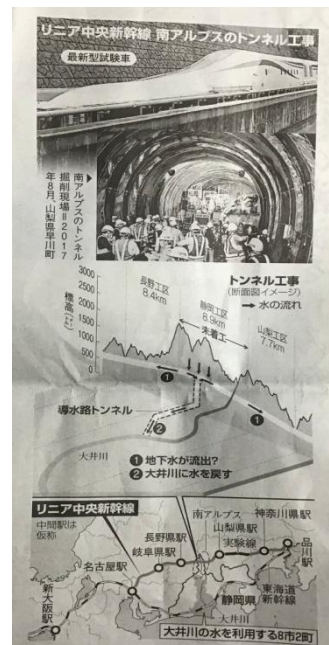
リニア中央新幹線は、目標とする 2027 年開業の遅れが決定的となっている。問題になっているのが、水源の南アルプスでのトンネル工事によって大井川の水量が減る、山梨リニア実験線の西に位置する静岡工区 (8.9 ㌔)。山梨、静岡、長野の 3 県にまたがる南アルプストンネル(25 ㌔)の中間部分だが、川勝平太・静岡県知事が河川法に基づく工事の許可を出していない。

静岡工区の問題と合わせて「二重苦」(JR 東海幹部)となっているのがコロナ禍による業績悪化だ。売上高の 7 割を占める東海道新幹線の乗客が激減。21 年 3 月期の最終的な損益は 2340 億円の赤字 (前年は 3978 億円の黒字) を見込む。赤字決算は会社発足後初めてだ。

東京一名古屋間で 5.5 兆円、東京一大阪間 (最速 67 分) なら 9 兆円となるリニア建設費は全額を JR 東海が負担する。うち 3 兆円は、国の財政投融資で確保済みで昨年末までに 8505 億円を使った。当面の資金で困ることはない。とはいえ残る費用は東海道新幹線の利益でまかなう計画だった。今後の業績次第では支障が出かねない。

10 年に示した試算では、リニアの東京一名古屋間の開業後に同社の収入が 5~10%、大阪まで延伸すればさらに 15%増えると見込んだ。飛行機の客がリニアへ移るなどが前提で、試算はその後更新されていない。コロナ禍はウェブ活用の普及を促し、移動のニーズを減らしている。JR 東海は新幹線の利用はいずれ回復するとの立場だが、「1 割はもう戻ってこない」(JR 西日本の長谷川一明社長)などと、恒久的な減少を前提に考え始めたところもある。

それだけではない。リニア建設では、東京都調布市で起きた東日本高速道路の工事と同じ、大深度の地下を活用した区間が首都圏と中京圏で計 50.3 ㌔ある。首都圏では今年春にも工事を始める計画だったが、事故を受けて慎重に進める考えだ。建設残土の処分地探しなどとともに、未確定要因となっている。安全性の検証、需要や収益の見直しを含め、計画の丁寧な説明が JR 東海に求められている。



(2021年4月1日)