

リニア建設 中断し説明と再検証を

巨大プロジェクト「リニア中央新幹線」については、写真の本などで問題点が指摘されてきた。昨日 5 日の朝日社説では、表題のようにリニア建設「中断」を求めている。注目すべき社説なので紹介する。

いつ開業できるのかわからない。コロナ禍で需要の見通しも怪しくなった。いったん工事を中断し、地元への説明や採算面の検証を優先すべきではないか。JR 東海が進めるリニア中央新幹線（東京・品川—名古屋）の建設である。

6 月の静岡県知事選で、川勝平太氏が 4 選した。川勝氏はこれまで、河川の水量が減る恐れなどを理由に、静岡工区(8.9 ㎞)の着工に対する河川法に基づく同意を見送っており、選挙戦でも反対を訴えた。選挙結果は、地元の民意として重く受け止める必要がある。

南アルプスの地下最大 1400 ㍎を、静岡県を貫通するように掘るトンネルは、前例の無い難工事だ。不確実性が高く、環境への影響を正確に予測できるとは限らない。住民が懸念を抱くのは当然で、理解を得ることが事業を進める前提のはずだ。

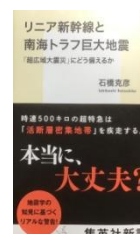
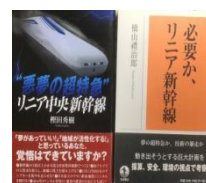
川勝氏は、静岡県を迂回するようルート変更を求めることも辞さない構えだが、JR 東海は「あり得ない」としている。変更すれば遠回りになり、高速移動という利点がそがれることを嫌っているのだろう。予定している 2027 年開業は絶望的だが、沿線自治体には早期開業への期待もあり、JR 東海は静岡県外の工事は続ける方針だ。だが、今のままでは完成を迎えるのは難しい。

静岡県以外でも、大深度工事や残土の処分をめぐる不安の声が住民からは聞こえる。既成事実を積み上げるように工事を強行するのでは、関係者の納得は得られまい。環境や地域住民に及ぼす影響を検証し、具体的なデータをもとに説明を尽くすことが先決だ。採算面も見通せない。コロナ禍でウェブ会議が普及し、リニアや新幹線の利用客は想定を下回る可能性が指摘されている。収益力が低下した場合、大阪延伸を含めた工期にどう影響するのか。JR 東海は事業計画を練り直すことを考えるべきだ。

リニアには、政府も 3 兆円を超低利で貸し付けている。融資が焦げ付いて国民負担が生じないよう、国土交通省も計画を精査する責務がある。

新幹線の 3 倍の電気を消費するリニアは、二酸化炭素の排出量を増やすとみられる。高速化と省エネのバランスも、改めて議論しなければならない。

リニアをめぐる社会経済の環境は、政府が 14 年に計画を認可したときから大きく変わった、名古屋までの総事業費 7 兆円のうち、昨年度までに使われたのは 1 兆円にとどまる。まだ遅くはない。JR 東海と国交省はいったん立ち止まって事業の是非を再検討し、地元と真摯に対話することが求められる。



(2021 年 7 月 7 日)