

## リニア中央新幹線の建設の目的は？

まず、東京→名古屋間（開業予定・2027年）に、そして最終的には大阪まで延長して「リニア中央新幹線」を通す（開業予定・2045年）という話は、JR東海が、2007年4月に突然、独自でその建設・運営を行うと発表したときから、人々の関心を集めるところとなった。

その発表は、長びく不況の中で、リニア鉄道の実用化は話題にのぼることもなくなって久しかっただけに、誰にとっても「突然」で、なぜ今さらの感をぬぐえないものだった。特に、『以前、宮崎や山梨で行われたリニアモーターカーの実験報道があったなあ』程度の関心しかない一般市民にとっては「いきなり」やってきた情報だ。私たちが、この情報をキャッチしたのは昨年・2011年の9月だった。

多くの人にとってその全貌がまったく掴めていないリニア中央新幹線。JR東海はどのような目的を掲げてこの一大事業を行おうとしているのか、その必要性和妥当性をしっかり知る必要がある。関係する地域住民への十分な説明も行わず、2年後には着工するとしているJR東海の計画の根本的な問題点をきちんと探ってみよう。

JR東海が、当初示した目的は次の3つだった。

- ① 現行の東海道新幹線の輸送力が限界に近づいてきたため、輸送能力を高めるために、
- ② 施設の老朽化、東海地震に対処できるバイパスとするために
- ③ 東京→大阪間の大幅な時間短縮を図るために

3つの中で、①については、最近、東海道新幹線を利用する際、目にする空席の多さや、座席利用率の低下が示すように、「輸送力の限界に近づいている」とは、誰しも思わないし、この先少子高齢化の時代を迎えることを考えると、この目的には説得力がない。

東海道新幹線の座席利用率の推移

(橋山禮次郎「必要か、リニア新幹線」より)

年度	2003年	04	05	06	07	08	09
座席利用率	66.2%	64.3	62.6	63.2	64.7	61.2	55.6

お盆やお正月などの混雑時は、車両を増やしたり便数を多くすれば、「輸送力」は十分確保できる。ところが、JR東海は、2010年の5月に開かれた政府審議会で、①の目的を突然引っ込めた。しかも目的変更という一大事を、この審議会で何の審議もせずに。

②の目的にあげられている、いまの東海道新幹線の老朽化に伴って、そのバイパスとしてリニア新幹線を建設するという点についても、次の観点から必要性、妥当性に大いなる疑問がもたれる。

開業後すでに47年を経過した東海道新幹線は、確かに改修の必要な時期にきてはいるが、車両、レール、架線、信号などは日々の点検、管理で改修が行われており、問題となるトンネル、高架橋、橋梁などの改修は、膨大な費用と時間をかけてのリニアのバイパス建設でなくとも可能だと専門家は指摘する。それに、設備の老朽化を即、バイパス建設に結び付ける鉄道会社の話など聞いたこともない。

③の目的について、JR東海は、「時間短縮が国民の要望であり、それに応える必要がある」としているが、JR東海が国民の要望調査など行った形跡はない。「のぞみ」以上のスピード（東京→名古屋間40分、東京→大阪間67分）を歓迎する人もいるであろうが、料金、駅へのアクセス、便数が、「高い、遠い、少ない」を承知の上で、どれほどの人が、リニア新幹線にスピードを求めると疑問である。