

# 見解

## 巨大なムダづかいと環境破壊ストップ 東海道新幹線の地震・津波・老朽化対策、大震災の鉄道復旧こそ

# 大義なきリニア新幹線計画は撤回、誘致運動は中止に

2014年6月6日

日本共産党京都府委員会  
日本共産党京都府会議員団  
日本共産党京都市会議員団

超伝導磁石で浮上して、最高時速500キロで東京・名古屋・大阪をつなぐリニア新幹線計画。2010年代に入って推進にむけた動きがあわただしくすすめられようとしています。

JR東海は、東京―名古屋間を2027年、東京―大阪間を2045年の開業を目標に9兆円以上の資金を投入してリニア新幹線を建設するとしています。今年4月末には、環境影響評価書を国土交通省に提出し、今秋着工へ準備を加速しています。

これに対し、関西財界、関西広域連合、大阪府・市から「2027年同時開業」の要求が出され、自民党は4月24日、「東京―大阪間の同時開業」に向け、国がJR東海に対し、名古屋―大阪間の工事費全額（3兆6千億円）を無利子で貸し付ける案をまとめました。政府も、6月にまとめる新たな成長戦略に、「東京―名古屋、名古屋―大阪同時着工」「国の財政支援」を盛り込むといわれています。

京都では今年1月17日、財界、京都府、京都市などが「リニア新幹線の京都誘致に向けた決起大会」を開催、京都市には京都誘致推進本部が立ち上げられ、京都市役所正面には「リニア誘致」の看板がかかげられています。しかし、この計画はそもそも、国民、府民多数の支持を得ているものではありません。東日本大震災・東電福

島原発事故をうけた2011年の4月

から5月にかけておこなわれた、国の交通政策審議会・中央新幹線小委員会のパブリックコメントでは「整備に反対。計画中止、再検討すべき」との回答が全回答の73%に達し、「新たな大規模事業をすすめるような社会状況にならぬ」「整備の費用やエネルギーなどを震災復興にあてるべき」「現状の速度の向上の必要性を感じない」「環境破壊が懸念される」などの意見が続出しています。

日本共産党はすでに2012年5月17日に、「リニア新幹線の建設に反対する―東海道新幹線の地震・津波対策、大震災の鉄道復旧こそ」との見解を発表しています。

### (1) 問題山積、疑問だらけの「暴走」―リニア新幹線計画

#### 国民の納得のいく大義と確かな根拠はあるのか

JR東海は、リニア新幹線の必要性について、第1に、東海道新幹線の「能力不足」と「経年化」「老朽化」によるバイパス路線の必要性、第2に、東京・大阪間の移動時間の大幅短縮をあげています。

また交通政策審議会・中央新幹線小委員会の答申（2011年5月12日）

それから2年、メディアの中でも

「そんなに急いでいいのか」「リニア新幹線は本当に必要か。よくよく考えの選択か。今から問い直しても遅くない」（毎日）13年12月23日付）、「リニア新幹線：早めにブレーキを」（朝日）14年5月5日付）、「このまま突き進んでいいのか」（毎日）14年5月12日付）など批判的見解が出されるようになってきています。

日本共産党はいつそう明らかになった疑問と問題点を明確にし、あらためてリニア新幹線計画の撤回と「京都駅ルート誘致」運動の中止を求めるとともに、府民的討論をよびかけるものです。

は、在来新幹線の方が、安全性・信頼性・利便性・省エネ性・ネットワーク性・建設費用等ではリニア新幹線より優先していると認めつつ、高速性の点ではリニアの方が優先としてリニア新幹線を採用したとしています。

この理由に国民の納得のいく大義と確かな根拠があるでしょうか。東京―大阪間の輸送需要は現在も今

後も、大きいのびるという事情にはありません。東海道新幹線の年間輸送人

員はここ20年間横ばいで、座席稼働率も60%程度のみです。

JR東海は2045年リニア新幹線開業時の東京―大阪間の輸送需要を、並行する新幹線とあわせて現在の1.5倍から1.8倍になるとの予測をたてていますが、たいへん甘い過大な見通しといわざるをえないものです。

また、東海道新幹線の「経年化」「老朽化」問題でいえば、リニア新幹線に巨額な資金を投入することより、先ずやるべきは東海道新幹線の地震・津波対策の強化であり、保守・点検、改修工事を急ぐことです。リニア新幹線への巨額な資金の投入は、これら新幹線や在来線の安全対策を大きく遅らせることになりかねません。

さらに、「大幅な時間短縮」論でいえば、新幹線と飛行機が相当の頻度で運行している東京―大阪間で、大幅な時間短縮への国民の要望や社会的・経済的要請は大きなものではありません。推進の先頭にたっている京都府観光連盟会長自身が「確かに今は京都駅に『のぞみ』が停車し目立った不便はない」といっているほどです。

朝日新聞が3千人対象におこなった読者アンケート（2013年10月26日付）でも、「東京―大阪間の理想的な移動時間は」という質問に、「3時間以上」3%、「3時間程度」31%、「2時間半程度」17%、「2時間程度」30

%と2時間以上が81%にのぼったのに対し、「1時間程度」は16%にとどまっています。そして「リニア新幹線は必要か」との問いに「必要」10%と「どちらかといえば必要」27%の合計37%に対し、「不要」18%と「どちらかといえば不要」36%の合計は54%にのぼっています。

#### 新幹線の3倍の使用電力、環境への影響―騒音、振動、電磁波、大量の残土

JR東海は4月末に、環境影響評価書を提出しましたが、沿線7都県知事の意見を受けてからわずか1カ月足らずという異例の早さで、東京ドーム51杯分にも及ぶ残土の処理をはじめ、出されている疑問や不安にまともに答えたとはいえないものです。

さらにリニア新幹線計画の重大な問題点は、膨大なエネルギーを消費し、今日求められる省エネルギー社会にまったく逆行する点です。

使用電力は、JR東海の試算でも、新幹線の約3倍以上とされており、勾配などによっていつその電力消費が予想されています。

先にふれた交通政策審議会・中央新幹線小委員会の答申では、使用電力は東京―名古屋間を1時間あたり5本の走行で27万キロワット、東京―大阪間では1時間最大8本で74万キロワットと試算されています。原発事故を契機に、省エネルギー社会へのとりくみこそが求められているなかで、このようなエネルギー浪費型の交通機関を導入していいのでしょうか。

また、強力な電磁波の影響、騒音・振動被害、トンネルを掘ることによる浸水と異常出水問題、山林の大規模な破壊など解決すべき課題への対策もな



## ■安全性への大きな不安と未 完成・未熟な技術「ドイツ ではすでに撤退

リニア新幹線計画では、8割がトンネルでしかもかなり深いところ（大深度地下）を、運転手は乗車せず、遠隔操縦の運行となります。事故や火災、地震などの災害時に出口までの誘導道の確保をはじめ、安全がどう確保されるのか、まったく示されていません。そもそも超伝導磁気浮上技術の実用化は、世界的にも未確立の分野です。研究者の中からも「日本の大動脈をこの未熟な技術にいきなり委ねようとするもので極めてハイリスクな計画」

（阿部修治氏『科学』2013年VOL.83・NO.11号）、「現在リニアに関心を持つている国は日本以外にはない」「超伝導磁気浮上技術は、物体の高速移動性は確かに高いが、個人の生活や人間社会に有用な技術として身近に使われる場合に求められる安全性、信頼性、柔軟性、利便性、経済性、省工本性、環境保全などの技術特性に欠けている」「あまりに制御が容易でなく、人間の近くでは使いにくい」「再考されるべきリニア新幹線計画」（橋山禮治郎千葉商科大学院客員教授。『世界』2013年12月号）と厳しい批判が出されています。

「リニア事業」に先に着手したドイツでは、実験中に試乗者23人の犠牲者をだす大事故などをへて、2008年には撤退しています。その主要な理由は、未熟な技術、安全性の不安、建設費の高さ、採算性が見込めないこと、さらには在来鉄道、国際列車との相互乗り入れ・連結が不可能なことなどでした。これらの教訓は、日本においていつぞう深刻なものがありません。日本の場合、地下空間・トンネルを中心とする計画のため、工事自体と安全確保の両面で特別の困難さがあり、そのため建

設費もドイツの数倍にはねあがり、他の鉄道との連結の欠如も重大です。

## ■採算性の見通しなく、国民への負担と犠牲押しつけの危険

重大なことは、このような大義のない計画に9兆円をこえる資金を投入するとともに、採算性の見通しもたっていないことです。

JR東海は多数の国民を輸送する公共交通機関であり、「民間企業のやることだから」ではすまない問題です。財政破綻に陥れば、公共交通機関としての機能とサービスの低下を招くとともに、公的資金の投入しすなわち国民負担の危険性もあります。

計画では、路線の8割がトンネルで、南アルプスの下を20キロにわたってトンネルを相当深く掘り抜くものになっており、難工事が予想されます。総事業費自体が、当初予定を大幅に超過する可能性も小さくありません。

JR東海の需要想定では、リニアの需要の62%を東海道新幹線利用者か

## (2) 無謀な計画に京都のまちづくり、 京都経済の将来をかけたのか

このような無謀な計画を、ルートを変更しても京都に誘致しようという運動が財界、京都府、京都市、自民党などを中心に広げられています。

## ■疑問や問題点にフタを したまま

「このままでは京都に駅ができないことになる。はたして、京都は国際観光都市として発展し続けることができるのだろうか」「リニアのルートは京都の未来を左右しかねない」。

これは、京都財界、京都府、京都市による「京都駅ルート誘致」をすすめる「明日の京都の高速鉄道検討委員会」の委員長を務めた柏原康夫氏（京

ら、14%を長距離バス・自家用車からの転移に、また、リニア開通による新たな利用者を24%と見込んでいます。仮に東海道新幹線からの利用者をそのように見込むなら、東海道新幹線は客数が激減、財政的にも大幅減収になることは必至です。しかも、これらの需要予測自身、たいへんずさんで根拠に欠けるものです。

JR東海の社長も自ら「リニアプロジェクトは絶対ペイしない。それでも新幹線の収入で建設費を賄っていただんとかやっつけていける」と発言（2013年9月18日会見）しており、二重、三重に、無責任で見通しのない計画であることが明らかになってい

ます。しかも税金投入となれば、地元自治体負担の問題も浮上します。以上のように、リニア新幹線計画は大義なく、解決すべき問題が噴出しています。これらの問題点を直視せず、一路推進の大キャンペーンは、将来に取り返しのつかない禍根を残す「暴走」といべきものです。

都銀行協会会長、府観光連盟会長の発言（『京都』12年5月25日付）です。推進勢力はこのような危機感をあおることに躍起です。

推進勢力はこのよう危機感をあおるつつ、リニア新幹線計画をもっぱらバリエーションとしていますが、その主張の最大の問題点は、先に述べてきたリニア新幹線計画の疑問と問題点について回答不能、なんらまともな説明もできていないことです。

## ■京都経済の活性化や京都観 光に役立たず

京都財界、京都府・京都市はいま、アベノミクス「成長戦略」にそって、

また「都市間競争に勝つ」ことをかかげ、新たな都市開発、海外からの富裕層観光と高級ホテル誘致などをすすめるようとしています。リニア新幹線計画をその起爆剤にしようというのが一番の狙いです。

すでにアンケート結果がはっきり示しているように、多くの国民は輸送時間のより大幅な短縮を望んでいるわけではありません。

このような外国資本・大手資本のみ、開発型・誘致型の手法は、府民の生活と経済をどう高めるかという、本来の経済政策を横におくもので、これでは、見掛けの「華やかさ」とは逆に京都経済の力はそがれ、その低迷はいっそう加速されることとなります。京都の地場の観光関連業や旅館・ホテルなどを切りすていくことにもなります。

## ■無謀な計画の問題点と矛盾 をいっそう拡大する「京都 駅ルート誘致」運動

しかも、重大なことは「京都駅ルート誘致」計画はリニア新幹線計画の問題点をいっそう拡大することです。

財政問題一つをとっても、JR東海は東京、名古屋、大阪以外の「中間駅」をつくる場合、「地元負担による1県1駅」との考え方を示し、「中間駅」の建設費として「地上駅」は約350億円、「地下駅」なら約2200億円との試算を発表しています。

東京―名古屋間については「建設を急ぐ」という理由から、JR東海の負担（ただし駅周辺整備は自治体負担、しかもJR東海の負担は階段とエスカレーター、改札口とトイレだけ）となりましたが、名古屋―大阪間の負担はまだ明らかにされていません。ルートの変更を求めることもありません。

「京都駅」となれば、多額の地元負担が予想されます。安全性と環境の点でもいっそうの不

安が拡大します。

さらに「京都駅ルートなら、首都圏から年間1200万人の利用者が見込まれる」としていますが、1時間に1〜2本の停車とされている「中間駅」で1本1000人の乗客すべてが京都に降車するという見込みにも無理があります。

リニア新幹線と京都誘致に、いわば「一発勝負」で賭けるようなやり方は、京都の今後のまちづくりの基本方向をゆがめるものです。そして「リニアのみ」で、リニアにともなう開発に偏重し、住民や地元業者に過大な期待と幻想をもたせることは、たいへん危ういものです。

## ■いまこそ、計画の撤回、誘致 運動の中止に舵をきる時

リニア新幹線計画と京都駅ルート誘致はこのように問題が山積しており、今後の京都のまちづくりにとっても大きな禍根を残す計画です。

「一度始めたなら、突き進むだけ」。日本の大型公共事業の悪しき経験です。いままた、「国土強靱化」のかけ声のもと、新たな開発計画がもくろまれています。この動きに沿うように、原発再稼働の動きも強められてきています。

東電福島原発事故、大震災から3年。原発ゼロ、震災復興と震災・防災対策、住民とともに歩む地域づくりこそ、重視すべきです。

いまこそ、リニア新幹線計画の撤回、京都駅ルート誘致運動の中止に舵をきる時ではないでしょうか。

日本共産党は、国民、府民のみならずとも、国、JR、京都府、京都市にたいし、計画の撤回、「京都駅ルート」誘致運動の中止を強く求めています。