

リニア計画を巡る現状

○トンネル工事の困難

- ・トンネルを掘れば、地上に影響がある(水問題、陥没、地盤沈下)
- ・6月12日と30日に相鉄東急直通線のトンネル掘削工事により陥没事故。10月18日に東京調布市で外環道の道路トンネル工事で陥没。東京・愛知などでリニア工事で適用される大深度地下を事前の補償なしで行えるという「大深度地下使用法」の前提(大深度なら安全)が崩れた。東京でリニアへの適用について訴訟予定。上郷黒田地区なども市街地の地下を通るトンネルで影響が心配です。
- ・南アルプストンネル工事のペースは、本坑部分の先進坑では、長野工区では1か月あたり33m程度、山梨工区でも41m程度。予定の60～70mには及ばず、地質の難しさを示している。工事期間は1.5倍から2倍以上かかる可能性が非常に高い。2027年の開業など到底無理。最近工事業者が決まった風越山トンネルなどは工事期間5年5か月の予定で、坑口付近の用地買収も進んでおらず、2027年の開業は無理。

○静岡県の大井川の減水問題の解決の目途がたっていない

- ・河川使用許可権限を持つ静岡県知事は5月20日、県議会臨時会の所信表明で、リニア中央新幹線工事に伴う大井川の流量減少問題を巡り、国土交通省専門家会議が4月に示した中間報告案について「JR東海の金子慎社長が明言した約束『トンネル湧水の全量は大井川水系に戻すこと』をたがえるもので到底納得できない」と批判。

○コロナ感染拡大で新幹線利用者数が激減

- ・コロナ感染拡大で東海道新幹線の利用客が激減、JR東海は3月期の連結決算は、最終損益が2015億円の赤字に。最終赤字は1987年の国鉄分割民営化で同社が発足して以来初めて。
- ・リニア計画の当初から、IT技術の利用の傾向があったものが、コロナで一気に普及。改めて出張の必要性が見直された結果、今後、以前のように乗客がもどる可能性は低い。
- ・JR東日本の副社長、会長を歴任した山之内秀一郎は、「赤字経営に悩まされ続けて、ついに分割民営化した国鉄時代の苦い教訓からすると、鉄道事業において、公共事業みたいに巨額の設備投資による借金を抱えつつの経営は企業を倒産に追い込んでしまう」といっていますが、コロナ禍で、鉄道各社が苦境に陥ったことからして、JR東海だけが関係ないとはいえません。
- ・認可申請当時の山田社長は、リニアだけでは採算は採れないと発言している。当時、事業説明会の質問に、JR東海の社員は、そういう発言は知らないと言っていた。

○トンネル残土の処分先はいまだに不十分

・100万立米を超える大規模な量を一か所で処分できる見込みはほとんどない。今後は公共事業への活用が中心でせいぜい最大20～30万立米程度。また運搬先が各地になって効率が下がる。谷埋め処分や川岸への積み上げは危険なことは変わらない。堤防内の嵩上げ活用(中川村小和田60万、松川町前河原・福与70万)は流域治水の点で河川事務所がどう考えるかという問題がある。確定した処分量より、住民の声で没になった処分量の方が多い。

○リニアを巡る訴訟

・大鹿村の住民が工事禁止を求める仮処分申請(名古屋地裁、2016年10月)、国交省の認可取り消しを求める訴訟(東京地裁、2016年5月、2021年1月原告適格の中間判決に対して東京高裁に控訴、地裁・高裁で並行審理中)、山梨県南アルプス市で工事差し止め訴訟(甲府地裁、2019年5月)、静岡県で工事差し止め訴訟(静岡地裁、2020年10月)、リニアまんが訴訟(甲府地裁、2018年7月)、大深度地下適用認可についての訴訟(準備中)。

リニアの問題点(信頼性の低い、孤立した技術)

○鉄道の車輪は、(1)列車の重さを支え(支持)、(2)進行方向を定め(案内)、(3)列車を推進させる(推進)という3つの役割があります。超電導リニアでこの3つの役割をするのが、超電導磁石ですが、鉄の車輪のような信頼性がないので、リニアのような大量高速輸送機関に使うべきでないという専門家の意見が以前からありました。従来の鉄道方式比べ電力の使用の効率が悪いこと(後藤市議が3月議会で指摘)、速度を上げるほど空気抵抗でエネルギー消費が増えます。温暖化ガス対策が重要な課題の現在、ヨーロッパでは、既に高速列車の最高速度などより、環境影響の少ない車両が求められ、最新の列車の最高速度は250kmどまりです。時速500kmで走る常電導のリニアは20年以上前に実用化していますが、すでに磁気浮上式鉄道は世界的には「過去の人」といえると思います。実際、いち早くリニアモーターカーの営業路線を設置した中国(上海のリニアモーターカーが2004年から営業)でも、3万キロにおよぼうとする高速鉄道網はすべて従来の鉄道方式です。超電導磁石を用いる磁気浮上方式(誘導反発方式)は、米、独も開発を手がけましたが中断。国鉄～JR東海だけがこだわり続けた技術です。広がりを持たない孤立した技術は「筋の良い技術」とは評価されません。

・もともと、経営的にも、技術的にも疑問のあった計画が座礁しかかっています。

[2021年5月24日 飯田リニアを考える会・事務局(文責：春日)]