

アメリカ東部のリニア計画

アメリカの東部、首都ワシントンからメリーランド州のボルチモア市間の約60kmの間に超電導リニアを走らせようという計画があります。もう、環境影響評価も行われたのですが、さて、上手くいっているのかいないのか？

結論は、「**上手くいっていない**」し「**上手くいかないだろう**」と、いうしかないと思います。

その理由は：

- ・ 連邦鉄道局が環境影響評価の手続きを 2021 年 8 月に停止
- ・ 公表予定 2022 年 1 月の最終版の評価書が公表されず、手続きが止まったまま
- ・ ボルチモア市、プリンス・ジョージ郡政府が建設反対を、グリーンベルト市が「検討」の中止を要求
- ・ ほかに自治体や政府機関が計画に批判的
- ・ 衰退した旅客鉄道網の再建が先決課題
- ・ 超電導リニアの発祥の地アメリカで、技術そのものの価値が見透かされている可能性が大
- ・ ボルチモア市内で駅用地の買収に失敗

JR 東海がアメリカでリニアを走らせようとしているのは東部の首都ワシントンとメリーランド州のボルチモアの間で、将来はニューヨークまで延ばすという構想。ワシントンとボルチモアの間は約 60km で、現在は複数の鉄道路線があって約 1 時間ほどでつながっています。

ワシントンとボルチモア間のリニア計画は、環境影響評価の対象で、12 通りの選択肢(オプション、計画案)と「建設しない」という選択肢の全部で 13 の選択肢について環境への影響を評価しました。評価をするのは事業者である「ボルチモア・ワシントン・ラピッド・レール社」(以降「BWRR」)ではなく、合州国連邦鉄道局とメリーランド州運輸局です。2021 年 1 月に環境影響評価書の草稿が公表されました。

車両基地の位置について 3 つ、ボルチモア市内の駅の位置について 2 つ、中間付近のルート位置について 2 つの、つまり 12 通りの「建設する場合の選択肢」と「建設しない」選択肢の全部で 13 の選択肢について評価しています。

環境影響評価書の草稿の一部を別に示します。自治体や市民などの間では、この草稿は不十分であると批判されていますが、評価項目の細かい点については、省きます。

この展示内容は、主に日米の新聞(電子版を含む)記事を参考資料としています。

アメリカへの売り込み

(2011～2016年ころ)

日本政府とJR東海の熱心な売り込みが、日本のテレビや新聞で盛んに報道されていたのが、2014年頃をピークに、2016年ころまででした。

○ 2011年、北東マグレブ社(ザ・ノースイースト・マグレブ社、ウエイン・ロジャー CEO)がJR東海の委託を受けロビー活動を開始。

○ 2013年2月22日、日米首脳会議で安倍首相がオバマ大統領に「リニア技術をアメリカに導入し、日米協力の象徴としたい」と述べる。

○ 2013年9月25日、安倍首相がニューヨーク証券取引所の講演で、日本の新幹線の鉄道技術の優位性を強調し「世界中から引き合いが」とし、さらに、超電導リニアは「日本では、今、東京と名古屋間で開業に向けた準備が進んでいます。その前に、まずは、ボルチモアとワシントンDCをつないでしましましょう。私から、すでにオバマ大統領にも提案しています」と述べる。

○ 2013年11月15日、来日した北東マグレブ社幹部に安倍首相は1兆円の建設費の半分を国際協力銀行から融資すると述べる。

○ 2014年4月12日、キャロライン・ケネディ駐日大使が安倍首相、葛西敬之 JR東海名誉会長とリニアに試乗。

○ 2014年4月12日、『日経』などが「東海旅客鉄道(JR東海)は米国への売り込みをめざしている超電導リニア新幹線で技術のライセンス料を求めない方針」と伝える。

ライセンス料を求めないといっても、超電導リニアの走行原理で基本的な部分の特許はアメリカが持っています。アメリカで、1970年台と1990年台に一時開発

が始まって結局立ち消えで終わっているのは、アメリカに技術力がなかったのではなく、開発する価値があるかどうか適正に判断できたからといえないこともなく、その点で、JR 東海の超電導リニアの技術が見透かされている可能性もあります。

超電導磁石を列車に応用して浮上走行させるアイデアは、米エネルギー省のブルックヘブン国立研究所の研究者、ゴードン・ダンビーとジェームズ・パウエルによるもので、1967 年に論文が発表され、1968 年には特許を取得していました。

○ 2014 年 9 月、北東マグレブ社は新たに設立する新会社(「BWRR」)にたいして、休眠状態の「ワシントン・ボルチモア・アンド・アナポリス電鉄」の営業権を取得できるようメリーランド州政府に申請(『日経』2015 年 4 月 25 日)。

○ 2015 年 4 月 25 日、JR 東海は、北東マグレブ社の幹部が「BWRR」を設立したと発表。

○ 2015 年 5 月 6 日、メリーランド州知事(ラリー・ホーガン)とウエイン・ロジャーが山梨実験線でリニアに試乗。

○ 2015 年 11 月 8 日、アンソニー・フォックス米国運輸長官がリニアに試乗。

○ 2015 年 11 月 9 日、アンソニー・フォックス米国運輸長官は菅官房長官、石井国交大臣と会談し、リニア導入の「計画立案や設計分析、環境影響調査のために連邦補助金 2780 万ドル(約 34 億円※)を承認した」と述べる。菅官房長官はあらゆる支援をしたいと述べる。※ 日本 2016 年予算案にメリーランド州のマグレブ調査費用として 8 億円を計上。

○ 2015 年 11 月 17 日、メリーランド州公益事業委員会は「BWRR」、1935 年に旅客輸送を止めていた「ワシントン・ボルチモア・アンド・アナポリス電鉄」が持っていた路線営業権付与を認める。

○ 2016 年 8 月 24 日、アナポリスで佐々江賢一郎駐米大使とホーガン知事が「経済及び貿易関係に関する協力覚書書」に署名。

○ 2016 年、「BWRR」がリニア計画をメリーランド州に申請。

○ 2016 年 11 月、連邦鉄道局とメリーランド州運輸局がワシントン-ボルチモア間のリニア計画について環境影響評価を開始。

このあたりまでは、日本のテレビや新聞でも報道されていました。

○ 2021年2月16日に、『日本経済新聞』が「JR東海支援の米リニア計画 バイデン政権、追い風に 鉄道好き/公共投資重視/脱炭素 30年ごろ開業に前進」という記事を掲載。「JR東海が支援し、米主要都市をリニア技術で結ぶ『北東回廊プロジェクト』が前進した。米連邦鉄道局（FRA）が2021年1月、**環境影響評価書の準備書（草案）を公開した**。22年初めにも最終的な評価書をまとめる。鉄道好きで知られるバイデン米大統領の就任も追い風とみられ、必要な手続きや資金、地元の合意を得られれば、30年ごろの開業が見えてくる。」と書きました。

『日経』はバイデンは鉄道好きだからリニアに追い風と書いてます。しかし、民主党が鉄道好きで共和党が自動車と飛行機好きということがあって、その鉄道というのは、ネットワーク性の高い従来の鉄輪とレールの鉄道のことだということを忘れちゃダメですね。つまり、省エネルギーなど環境特性が優れているというところに重点があるわけで、スピードのためならエネルギー浪費型でも、**飛行機に比べたら省エネですなんていってる JR東海の超電導リニアはそもそも相手にされない**（『東洋経済オンライン』2015年11月16日、冷泉彰彦 "米国が「リニア構想」進展に傾き出したワケ" が書いている事実の部分にもとづけば）。

2021年1月からのアメリカのリニアを巡る動きは日本ではほとんど報道されませんでした。

○ 2021年1月、米連邦鉄道局(FRA)が環境影響評価書の草稿(承認日=1月13日、日本の制度では準備書に近い)を発表。

○ 2021年3月8日(頃)、環境影響評価書の草稿にたいする自治体や政府機関や市民からのパブリックコメントの締め切りが延長される。

○ 2021年4月22日、コロナ流行により、環境影響評価書の草稿にたいするパブリックコメントの締め切りが再延長される。

○ 2021年4月29日、「シエラクラブ」のメリーランド支部がワシントン・ボルチモア間のリニア計画に対する声明を公表。

その要点は：

・ **シエラクラブは「ボルチモア・ワシントンDCリニア・プロジェクト」への反対を表明し、プロジェクトの根本的な不公平さ、その不可逆的な悪影響が、考えられ**

るいかなる利益よりもはるかに大きいとして、環境影響報告書草案の「建設しないオプション」(No-Build option)を支持する予定である。

・シエラクラブは、以下の理由によって、磁気浮上式鉄道ではなくて、北東回廊の高速鉄道計画を支持する

・ルートの中にはBWI 空港以外に駅がなく、建設と運行で影響を受ける人々に恩恵がなく不平等である。沿線の住民の7割が有色人種で13%が低所得層。約8割の土地が環境正義コミュニティ内にある。推定運賃の60ドルは既存のMARC鉄道の8ドル、アムトラックの46ドルより高く、富裕層のみが利用できるもので多くの人々には手の届かないもの。

・既存の公共交通機関の改良への投資を危機にさらす。シエラクラブは遠距離の自動車旅行の鉄道利用への転換を支持しているが、リニアが自動車旅行に重大な影響(減少させる)を与える明確な証拠がない。アセス草稿によれば、ペン・カムデン線のMARC年間乗客数の約32%がリニアに移行するとされる。

・州および連邦の保護地域に対する影響の規模が重大。公有地、特にパタクセント研究保護区とベルツビル農業研究センター、そしてボルチモア・ワシントン・パークウェイ沿いの国立公園地とグリーンベルト森林に及ぼす取り返しのつかない悪影響の規模を大いに懸念している。アセス草稿によれば、リニア計画により輸送エネルギーの正味消費量は約3兆Btus(英熱量単位)増加するが、自動車、バス、鉄道交通をリニアに転用することでエネルギー消費の減少は増える分を相殺できると予測していない。

"Sierra Club Statement on the Proposed Baltimore - Washington DC Maglev Project"

○ 2021年5月7日、『ワシントンポスト』が「連邦委員会の委員たちはワシントン・ボルチモア間の高速磁気浮上鉄道について疑問を投げかけている」と報じる。

記事の要点は：

・ワシントン地域の連邦所有地開発を監督する担当者たちは、土地への悪影響をあげ、リニアの実現可能性と利点に疑問を投げかけている。

・アセスメントは最終段階で、FRA(連邦鉄道局)は、優先ルートを選び、2022年にはじめに最終勧告を発行するが、FRAが許可しても、さらに連邦、州、地方の許可が必要。

・委員会の報告は、リニアは多くの部分で連邦所有地を通過するが、利用者が少数である営利行為と結論。

・コロンビア特別区の議会議長であるアーリントン。ディクソン氏は、(山梨実験線で)リニアに試乗して、ワシントン地域へ導入する構想にワクワクした。しかし、

彼はこの計画についての懸念を指摘し、既存の鉄道インフラに投資することが最善の選択肢だと述べた。…「**リニアにもワクワクするのだけれど、私たちをワクワクさせることはほかにもっと多くあるはず。リニアが私たちの土地や地域へ侵入 (intrusion) することを、私たちは本当に望んでるのだろうか？」**と語った。

・『Washington Post』 May 7, 2021, "Federal panel sows doubts about high-speed D.C.-to-Baltimore maglev train"

○ 2021年5月6日、アムトラック(全米鉄道旅客公社)のウィリアム・フリン最高経営責任者が連邦議会下院の公聴会で「『「**リニアの建設は高速鉄道を新たに建設したり、既存鉄道路線を高速化したりするよりはるかに費用がかかる**』と問題点を指摘。また、メリーランド州でリニア建設による環境破壊を批判し、反対の署名を集めている住民グループがいることなどを背景に『**人口密集地域を通るリニアの建設もはるかに環境を破壊するだろう**』との見解を示し、『**リニアはアムトラックの列車ほどエネルギー効率が良くない**』として超電導リニアよりもアムトラックに投資することの優位性を訴えた。」(『RISVEL』2021年8月13日、大塚圭一郎、"米国版リニア中央新幹線への“隠し球”!? 米国屈指の犯罪都市ボルティモア【12】")

○ 2021年5月18日、プリンス・ジョージ郡政府の環境影響評価書草稿への意見書出される。

要点は：

われわれは、ブティージェッジ運輸長官を強く支持し、プリンス・ジョージ郡の交通政策の最優先課題を無視するような交通手段に基金を浪費するよりは、連邦政府の既存の鉄道インフラを強化する投資を強く支持するものである。**"NO BUILD option"**(「**建設しない**」代替案)を選択されることを強く推奨する。

○ 2021年5月24日、環境影響評価書の草稿にたいするパブリックコメントの締め切り。

○ 2021年6月、「ストーンウォールキャピタル(不動産開発業)」が1300戸分のアパートやタウンハウスなどを建設するためにボルチモア市内、ウエスト・ポート近くの43エーカーの土地を買収。この土地は「BWRR」のリニア計画でボルチモアの駅の候補地の一つ。

○ 2021年6月23・24日、『ボルチモア・サン』や『キャピタル・ガゼット』、『ワシントンポスト』が**ボルチモア市が、超電導リニアの計画について、環境影響評価書草稿への意見書で建設の反対を勧告している**と報道。また、『ワシントン・ポスト』は、グリーンベルト市が評価書草案への意見書の中で「計画の財政的実行可能性があるのか、地域社会への利益がないことをあげ、富裕層には高速移動の利便性を、そうでない人たちにはマイナスの影響がある二層構造のシステムを生み出すと」とのべており、**これ以上の調査で税金の無駄遣いをしないように**求めている、カレッジパーク市とランドオーバーヒルズ市もグリーンベルト市の意見を支持していると伝える。

記事によるボルチモア市の勧告の要点：

公平性、環境的正義(environmental justice)、そして地域社会への影響に関連して

- ・ **ボルチモア市の意見は建設反対である**
- ・ リニアは現在進行中の既存の鉄道インフラ整備の方向に沿うものでない
- ・ ボルチモア市内の駅(2候補)が環境に悪い影響を与える可能性がある
- ・ 他の一般市民が利用しやすい既存の交通手段の運営に影響を与える
- ・ **沿線の多くの地域と住民はリニアを利用できないのに建設工事の影響を受ける**
- ・ **交通における平等と、市内と地域内で住民が信頼できる交通手段を利用できることが重要**

・ 『Baltimore Sun』 Jun 23, 2021 at 3:57 pm "Baltimore City recommends against building proposed \$10 billion high-speed Maglev train to Washington"

・ 『Capital Gazette』 Sun Jun 23, 2021 "Baltimore City recommends against building proposed \$10 billion high-speed Maglev train to Washington"

・ 『Washington Post』 June 24, 2021, "Baltimore cites 'equity, environmental justice' in saying no to high-speed maglev train project"

(参考)グリーンベルト市の意見書の結論部分

FRAが行ったアセスメントの手続きの過程には広範な欠陥があるので、以下に記述する意見について、優先的にFRAが行うことを要求します。

1.この計画についてのこれ以上の検討は税金の無駄遣いだから中止すること。

2. そうしない場合は、適切な目的と必要性があるかどうか、まともな科学的検討、そして、すべての情報を公開した上での意見募集と独立した機関による評価に基づ

いた合理的な代替案について評価するために、国家環境政策法の手続きを再度はじめからやり直すことであり、その後、新たなアセスメントの草稿が議題となるだろう。または

3. 少なくとも、公表されたアセスの草稿について意見募集期間を再開することと、FRA が検討したり草稿が依拠した情報について参照元が適切に公表されること。FRA が最後の2つの代替案に行き着くとすれば、国家環境政策法についての運輸省の規制と指針が運輸省にたいして、最終のアセスメントが決定の記録とは別に公表されることと、政府機関や国民一般に最終のアセスメントについて意見を述べる機会を設けることを求めていることに注意すべきだが、もし、運輸省が好ましい代替案を特定しなかったり(Code of Federal Regulations, Title 23, §771.123)、あるいは存在した場合でも、好ましい代替案についてはかなりの程度の論争がある。

○ 2021年6月25日、『メリーランド・マターズ』が「ボルチモア市当局者のリニア拒否は、リニア計画の打撃に」を掲載。

『MARYLAND MATTERS (Nonprofit. Nonpartisan. News you can trust.)』 June 25, 2021 "Baltimore Officials' Rejection of Maglev is Latest Blow for Proposed High-Speed Rail"

この記事は、「ボルチモアとワシントンD.C.間の高速鉄道計画の支持者らは、このプロジェクトが両都市とメリーランド州経済に恩恵をもたらすと宣伝している」が、ボルチモア市のブランドン・M・スコット市政はそのようには考えておらず、「スコット氏のチームの上級メンバー2人は、メリーランド州計画局に宛てた5月14日付の書簡で、州と連邦の運輸当局に対し、このプロジェクトを拒否するよう促した。」としています。

そして、元ワシントンDC議会議員のジャック・エヴァンス氏は、日本でリニアに試乗してリニアの仕組みや利点についてよく知っていて、実現可能なものだが、**ボルチモア市の建設反対の決定は、「反対を克服するのに苦労してきたこの計画にとってさらなる打撃であることを認めた」と書いています。**

○ 2021年8月25日、連邦鉄道局が環境影響評価の手続きを停止すると公表。

○ 2021年8月30日、巡回裁判所が、ボルチモア市内の駅候補地の取得の権利確認についての「WBRR」の訴えを却下。

・『Baltimore Sun』 Aug 30, 2021, "Judge dismisses Baltimore-Washington maglev rail operator's lawsuit to condemn Westport developer's land"

ここまでの動きは日本ではほとんど報道されませんでした。そして、突然、今年の2月になって

○ 2023年2月23日、ニューヨークで行われた超電導リニアのPRイベントでJR東海の柘植康英会長が講演。『読売』(23日)は米の計画について「計画は、環境影響評価といった当局の認可に時間がかかっている。数兆円かかるとみられる工事費の工面も課題だ。」と書く。

2021年8月25日に環境影響評価の手続きが停止して以降、向こうでは、実は、なにも進展がなかったのです。

ボルチモア市 やグリーンベルト市などの意見の中で、ようするに、衰退した中長距離の旅客鉄道を復活させるとか、もっとほかにやるべきことがあるよという点は日本でも実は同じ。「適切な目的と必要性があるかどうか、まともな科学的検討、そして、すべての情報を公開した上での意見募集と独立した機関による評価に基づいた合理的な代替案について評価する」(グリーンベルト市)なんてのは、日本でもやるべきことであるし、一部は制度になっているのに無視されている部分もあるかもしれないけれど、このような点で適切に検討されたところがないという指摘はされなければならないし、事業を進める側や、本来は規制する立場もあって当然のはずの国や、そして裁判所も、そういう指摘をきちんと取り上げなくてはならないはずなのに、リニアについては、そういうことが行われてこなかった。開業の遅れる一番の原因はそこにあると思います。このままだと、**駅はできたが電車は来ない**ことになるのは明らか。

なお、入手しやすいアメリカのリニア計画について書かれたものとしては『世界』2022年7月にジャーナリストの檜田秀樹さんの記事があります。

じつは、長野県内のルートは、方法書で示された3km幅のルートの中心線にたいして、準備書で公表された現在のルートは南側に大きくずれていました。飯田市長が熱心だったことは明らかですが、どんないきさつがあったのか詳しくは知られていません。しかし、高森町南部から、南へ南へとずらしていったことがわかります。その結果、飯田下伊那では人口が密集した地域を通過することになりました。

駅のできる北条では、移転対象となった方の中には、どういう経緯でルートが北条に来たのかということについて、用地交渉にあたる飯田市職員が説明できない、これでは納得できないという方がおられました。最初は高森町のほうを通ると言っていたのが、何の相談もないままに、だんだん南に動いてきた。突然移転対象となった時は赤紙が来たようなものと思った。経済や社会でも100年に一度というような大変な出来事が毎年おこるような状況だが、はたしてリニアが本当にできるのかどうかと思う。なのに失敗した時に責任をだれもとらないように思える。太平洋戦争で赤紙で招集された父親が戦死して、残された家族が苦労したが、リニアのような公共事業も戦争のようなものだという人もいました。

座光寺では飯田市が分譲した住宅団地が約30年足らずで、飯田市がルートについて無理を通した結果、約25戸のうち約20戸が移転対象になりました。飯田市には安心して家を立てれる場所がないことになる。この団地のある方は、「JR東海はお殿様だ、そこのけそこのけお馬が通るでしかたない」といっておられました。

簡単にいえば、アメリカでは「市」や地方自治体が、住民に利益がないのに迷惑を受けるから建設反対だというけれど、日本では、「市」が**リニアに対する幻想に固執して住民を蹴散らした**といえるでしょう。

地方自治の目的から大きく外れています。

リニア建設の目的としてJR東海が主張するものも、そして、外部の人たちがJR東海は本当はこんなことを考えているんじゃないかと推測するものにも、合理的なものがありません。本当に納得できるようなものはありませんね。「**最後の帝国官僚**」(『ZAITEN』2020年2月号)といわれるJR東海の名誉会長だった、去年5月に亡くなった葛西敬之さんがJR東海の「天皇」として独断で決めたことであれば、一人できめたことですから、客観的には不合理があっても不思議はないはず。そういう計画がまかり通るのは、日本の政治や制度や国民の態度が、それ向きになっているからじゃないか。

JR東海の初代社長だった須田寛さんは「**世界でこれだけリニアに投資できる決断が可能となるところは、これまでの段階では日本の東海道地域しかなかった…**」(須田寛著『私の鉄道人生"半世紀"』イースト新書Q、2019年3月、p177)といっています。アメリカの東海岸も経済活動が活発なところですから、経済的な条件はそれほど違いはないけれど、どうも上手くいきそうにない。

合理性がない事業でもできてしまうという点が日米の大きなちがいだと思います。また、いったん始めたことは、とんでもない結末を迎えるまでは、途中で止めることができないというのも日本の得意技。**戦争が終ってもう78年。いつまでたっても昔のまんまじゃ困るんだけど…。**

そんな、日本でも、**静岡県**は県民に迷惑がかかると、また環境保全の立場から、納得できる説明があるまでは理解できないと、着工を許さないし、西九州新幹線がリレー方式で開通したのは、**佐賀県**が地元利益がないと協力的でなかったから。

ボルチモア市の意見書の「沿線の多くの地域と住民はリニアを利用できないのに建設工事の影響を受ける」というのは、当地についていえば、大鹿や喬木や清内路や南木曾に駅があれば、飯田下伊那地域にとって、とっても便利ですが、そうじゃないのに、水枯れや危険な残土置き場や工事車両の通行で迷惑を受けたり、土地や家を取られたりするということ。

JRの在来線や新幹線の並行在来線で第3セクター化した区間は、ローカル線で、高校生の通学とか高齢者の通院など地域ごとに地域内での移動に役立つもの(昔はもっと役に立っていたもの)です。これが、遠方まで続いているので、地域ごと地域内で便利で、さらにより広い地域から見ても便利。こういう便利さを公共性といいかえると、地域ごとに公共性があるって、路線全体としても公共性がある。

地域に公共性のない路線なのに、国策だとか準国策だとかいって「公共性(公益)」の名のものに田舎の住民を移転や残土置場の危険性などにさらすリニア計画について、戦争に似ているという感想が出てくることは不思議はないでしょう。

2021年4月にJR東海はリニアの名古屋までの工事費がこれまでの見込みの1兆5千億円増しの7兆400億円になる見通しと発表しました。

2037年開業予定の大阪までの工事費は約9兆300億円といわれます。6年間で1兆5千億円増えたのですから、あと約4兆円の増加、工期は延びていますから、大阪まで全部で20兆円はかかるだろうともいわれます。それだけのお金を使ってまで建設する必要があるのかないのか、考えた方がよいのではないか、所詮、**リニアは優等列車のなれの果て** だと思っています。

[2023年10月16日(月)~21日(土) 高森町公民館文化祭で展示]
南信リニア通信・リニア学習会