

日本の民主主義の危機が、リニア中央新幹線の問題にも現れている

<http://www.nikkeihyo.co.jp/critiques/view/209> (日本経済評論社のHP)
老川慶喜 「戦後 70 年目の鉄道 ——リニア中央新幹線と民主主義」 より

…民間会社が自己資金でやる事業だから、口をはさむ余地はないという雰囲気広がりが、2011 年 3 月には、東日本大震災の直後であるにもかかわらず、国土交通省の審議会は耐震性には問題がないとして建設計画を認める最終答申案をまとめ、同年 5 月に大畠章宏国土交通相は J R 東海に建設を指示した。しかし、リニア中央新幹線にはさまざまな疑念が提出されている。まず鉄道技術としては完成度が低く、環境にどれだけの影響があるのかもはっきりしていない。事故のさいの乗客の避難の仕方も明確ではない。掘り出された膨大な量にのぼる土砂をどう処理するのかも決まっていない。2011 年 3 月の東日本大震災における福島第一原子力発電所の事故を想起すれば、電力を通常の新幹線よりも三倍も消費するといわれる点も問題である。そして何よりも、人口減少社会に向かうなかで、なぜ東京と大阪を一時間で結ばなければならないのであろうか。

こうした疑念にまったくこたえることなく、事態は「前のめり」に進んでいる。それは、現政権の実質的な審議をしないで集団的自衛権を閣議決定し、日本国憲法をないがしろにしていく手法や、**沖縄の普天間米軍基地の移転先は辺野古沖しかないと決めつけ、沖縄県民の意見にまったく耳を貸さない態度とよく似ている**。民主主義とは、利害や価値観の異なる諸個人が時間をかけて議論し、合意を形成していく努力によってなりたつものであるとすれば、リニア中央新幹線についても、21 世紀にふさわしい鉄道網はどうあるべきか、国土や産業のあり方をふまえ、幅広く議論を展開していく必要があるように思われる。**戦後 70 年を迎えて、日本の民主主義の危機が、リニア中央新幹線の問題にも現れているといわざるをえないのは、まことに残念なことである。**

老川慶喜さんは『日本鉄道史 幕末・明治篇 蒸気車模型から鉄道国有化まで』(2014 年)、『日本鉄道史 大正・昭和戦前篇 (日露戦争後から敗戦まで)』(2016 年)、『日本鉄道史 昭和戦後・平成篇-国鉄の誕生から J R 7 社体制へ』(2019 年)の著者