

はじめに

●リニア中央新幹線が、2014年度に事業着手で、品川—名古屋間の2027年の開業まであと13年間とされています。しかも2020年のオリンピックにあわせて山梨県駅の開業まで求められ始めました。

●このような民間の大型プロジェクトに対してはメリットだけではなく特にデメリットをしっかりと調査・分析し、リスクへの対応が必要です。しかし、JR東海や国だけでなく、リニア実験線のある山梨県行政は、メリットを強調し「夢の期待」を、極めて大きく膨らませて県民と市町村自治体を「歴史的な転機をむかえた」で「リニアにともなう大公共事業をやらねば、乗り遅れると」に引っ張っているだけです。

●リニアへの不安は、様々に指摘され始めています。電磁波などの安全性問題、トンネル工事・残土処理などにともなう自然環境のさまざまな問題、振動・騒音などの生活環境の問題、地震などの防災上の問題、原発を必要するほどの膨大な電力消費の問題、公共交通としての経営上の採算問題などなど—いずれも「夢の高速」などと言っていない事態を示しています。

●超電導のリニアの技術は、まったく新しいものだけに、未知の危険性が伴っています。未知のあたらしい科学技術や新しい機械は、新しいから安全ということではありません。まったく新しいからこそ未知の危険性があるのです。それを無視するのなら人体実験と等しいものとなってしまいます。

もし、開業したリニアにしっかりしたニーズがあったとしても、県のリニア効果の「過剰な予測」通りに乗降客の人々で埋まったとしても、人の生命と健康への危険性が明らかとなれば、その時点で、そのニーズは、たちどころに失われ、すべてがマイナスに転じてしまいます。

●この最重要な安全性についても、自治体独自の調査分析もないままに、民間のJR東海の調査と報告まかせでいいとは思われません。これでは原発の安全を電力会社の見解と対応のみに任せてきたことと同じです。

●そしてリニアの問題は周辺地域住民の問題にとどまりません。当該する自治体の住民にさまざまな影響を及ぼします。しかも、もし仮に「リニア自体の絶対的安全性」が確保されたとしても、膨大な公共事業とそのための公的財政の投下は、これからの住民生活にさまざまな弊害をもたらしていきます。

ここでは、主に自治体における市民生活の立場から、「レポートの①」として公共交通としてのニーズ・防災・公共事業・財政などにおける諸問題を考えてみました。