

NO! リニア

国交省はリニア建設の認可を待て! 『毎日新聞』が社説で警鐘乱打!

9月6日付『毎日新聞』社説は、リニア中央新幹線建設について「本当にこのまま突き進んでよいのか、と改めて問いたい」と訴えています。JR東海が環境影響評価関係の報告書を発表するたびに、疑問はますます増加傾向にあります。

社説では主に、①巨額な建設費に加え、935億円の事業費の上方修正、さらに山田

前社長の「ペイしない」見解において、経営が成り立つのかが疑問、②国民的議論がないまま、国土交通省はゴーサイン（認可）をすべきではない、③大規模災害時、東海道新幹線の代替ルートは北陸新幹線でまかなえる、と問題提起をしています。

この間の住民説明会や労使協議をみれば明らかなように、JR東海に、このような問題を提起しても、真摯に応える姿勢などないでしょう。

JR東海労は、沿線住民の仲間と共に、リニア建設着工反対のための闘いを強力に推し進めていきます。

リニア建設

JR東海が国土交通相に着工の認可を申請したことで、リニア中央新幹線がいよいよ現実味を帯びてきた。認可が下れば、国による基本計画決定から41年を経て、巨大プロジェクトが動き出すことになる。

だが、本当にこのまま突き進んでよいのか、と改めて問いたい。

2027年の品川―名古屋開業、

しかねない。

それなのに、国会で包括的な審議がなされることも、国民的議論が盛り上がることもなかった。ここが一番問題だ。国交省は、計画ありきでゴーサインを出すべきではない。

リニア中央新幹線には、限界に近い付いた東海道新幹線の輸送能力を補うことや移動時間の短縮に加え、東海地震に備えた代替ルートの確保、東海道新幹線の老朽化対応という狙

想定外の費用増がなくてもこの事業に採算性がないことをJR東海自身が認めている。昨年9月、山田佳

臣社長（当時）は、「リニアだけでは絶対にペイしない（帳尻が合わない）」と記者会見で明言した。東海道新幹線のもうけで穴埋めする考えのようだが、人口減少と高齢化が進む中、需要の増加どころか現状維持さえ確かとは言い難い。新大阪までの工事が完了するとされる31

本当に進めて大丈夫か

45年の品川―新大阪開業を目指すリニア中央新幹線計画は、総事業費が約9兆円に上る異例のスケールだ。JR東海が全費用をまかなうというが、採算面で大きな不安を抱えたまま、踏み出そうとしている。

万一、経営を揺るがす事態になれば、JR東海だけの問題ではすまなくなるだろう。日本の大動脈を独占的に担う、極めて公共性の高い企業であり、税金を使った救済にも発展

いがある。だが、経済性、環境面、安全性の観点などから、多くの疑問や懸念が指摘されている。

南アルプスを貫くトンネルの工事は特に難航が予想され、大幅な長期化もあり得る。JR東海は名古屋までの工事について、5年前に発表した事業費を935億円の上方修正した。しかし、工期、資材価格や人件費、借金の金利など不確実性は多く、大幅な追加もないとはいえない。

膨らんだという事例は少なくない。

例えば本州四国連絡道路では3・8倍に跳ね上がった。甘い需要見通しで突っ走った過去の失敗に学ぶべきではないか。

東海地震の際の代替ルートというのであれば、リニアでなくてもよいし、北陸新幹線の活用もある。まさに国全体に関わる話として検討すべきテーマである。今から本気で議論をしても、遅すぎない。