

# Point

J R 東海 大阪修繕車両所分会分会情報

No. 112 2011. 05. 23.

発行責任者 坂東 貞男

編集責任者 教 宣 部

## シリーズ『リニア中央新幹線ってどうなの?』⑩

### 中央新幹線小委員会最終答申案、やっぱり建設ありきだ!?

5月12日、国土交通省の交通政策審議会・中央新幹線小委員会は、中央新幹線について東京-名古屋間で最短の南アルプスルートを主張するJR東海の「リニア中央新幹線計画」を妥当とする最終答申を行いました。

この最終答申を受けJR東海は「1年2ヶ月に亘る関係者の皆様のご尽力に敬意を表します。東日本大震災によって、大動脈輸送の二重系化の重要性・緊急性をさらに強く感じており、早期実現に向け努力してまいります。」というコメントを発表し、18日には、中央新幹線(東京都・大阪市間)の営業・建設主体の指名に対して、同意することを回答しました。

今後は、今月中にも国土交通大臣が整備計画の決定を行い、建設指示を出し、JR東海は工事实施計画の申請・認可等を経て建設着工となる予定です。

JR東海の「東日本大震災によって、大動脈輸送の二重系化の重要性・緊急性・・・」という主張は、大震災から1ヶ月ほどしか経っておらず地震の詳細・被害の詳細が明らかになっていない段階(4月14日)で、JR東海が中央新幹線小委員会に対して、「リニア中央新幹線の耐震・防災対策を「東北新幹線と同等の基準で建設するリニア中央新幹線に追加的な投資は必要ない」と説明したことを中央新幹線小委員会が鵜呑みにし、想定外ばかりの大震災が発生したのに最終答申には何ら耐震・防災対策の拡充については書かれていません。まさに建設ありきの最終答申と言えます。

### 「輸送力の飽和」の建設目的がなくなっても、計画の再検討なし!?

JR東海は、中央新幹線の必要性について社内誌の「JR東海」1991年12月臨時増刊号で東海道新幹線の「①輸送力の飽和 ②老朽劣化 ③危険分散」をあげ、①長年「輸送力の飽和」を錦の旗のごとくかざしていましたが、ここ数年の需要動向からいつの間にかなくなっています。②「老朽劣化」つまり東海道新幹線の大改修のバイパスということですが、たとえ一時的にバイパスが必要になるといっても恒久的な中央新幹線を建設して経営が成り立つのか疑問です。③「危険分散」と言う意味では東海地震で交通の大動脈の寸断を避けるためとしておきながら、想定外ばかりであった東日本大震災を受けても耐震については追加策なしというのでは本当にリスク回避のためと言えるのか疑問です。

JR東海は、当初の中央新幹線建設の大きな目的であった「輸送力の飽和=限界」を変更せざるを得ない現状であるにもかかわらず、計画を再検討することなく、東日本大震災が起きると「大動脈輸送の二重系化・・・」をアピールすることでリスクの高いリニア中央新幹線建設に突き進むようとしているのです。

これまで本シリーズで取り上げてきたように、リニア中央新幹線には様々な問題が想定されています。また、東日本大震災以降の需要低迷、浜岡原発停止などのエネルギー問題、最終答申での中間駅の建設費問題、等々の新たな問題も出てきており、大変リスクの高いプロジェクトと言えます。だからこそ一度立ち止まって再度根本的なことから審議を尽くすべきです。