

い建設費用と厳しい需要が見込めないと連邦議会が否決、中止しています。

- * 鉄の線路に鉄の車輪の高速鉄道は、当初は250キロが限度と思われていたが、技術革新により300キロ台での運行(フランス)が可能になり、テストでは486キロの走行が記録(中国)されている。

あえて実績のないリニア方式を選択する必要性がなくなってきました。

安全性においてリニア新幹線の一番の危惧は、発生する強い電磁波の人体への影響です。(2)電磁波の人体被ばくのリスクに関しては、研究がまだ充分なされていないとは言えません。しかも中央リニア新幹線は、ほとんどトンネルを走行します。東京～名古屋間 86%、東京～大阪間 71%。事故や災害への対策は大丈夫かでしょうか。

(2)電磁波のリスク 野見也さん『危ないリニア新幹線』(リニア・市民ネットワーク編著 2013年 緑風出版)

×リニア新幹線は、金がかかりすぎ、需要予測は大甘で「失敗」する

リニア新幹線に対し「計画の段階ですでに失敗している」と計画の見直しを求めてきたのが橋山禮治朗さんです。『必要か、リニア新幹線』(3)。着工を目前に「将来の国民に有用な鉄道として広く利用されるために何をすべきか」「(リニア新幹線を)この時代に導入するのは国家百年の愚策」と強く警告しています。『リニア新幹線 巨大プロジェクトの「真実」』(4)以下、橋山さんの警告です。まず工事費がかかりすぎると指摘しています。最初1980年代末には3兆円、90年代末には5兆円、2007年には9兆円と3倍にまで膨らんでいる。いかにドル箱の東海道新幹

線を抱えているJR東海でも、崖っぷちの大勝負となる。東京～名古屋間が開通して、10年後に名古屋～大阪間に着工する計画をみてもJR東海の負担がいかに大きいかわかる。

需要予測も大甘だ。人口が減少し高齢化していくこの日本で利用者が15%増えると予測している。しかも、並行して走る現在の東海道新幹線からの転移需要が62%としている。下手をしたらリニア新幹線どころか、東海道新幹線も赤字になりかねない。

「地域振興」というが、現在の計画では途中駅に停車するのは1時間に1本。不便な途中駅にまでわざわざ出かけてリニア新幹線を利用する方がどれだけいるのだろうか。リニア新幹線はスピードが命であり、構造上も途中駅はできるだけ避けたいのが本音なのだ。

着工前になってJR東海の山田社長自身が「リニアは、絶対にペイしない」と言い出した。そして米国等への輸出で穴埋めするという。

橋山さんは提案しています。「東海道新幹線のバイパスが必要なら、現在の新幹線方式で別ルートを作ればよい。350キロではだめなのだろうか。」

×「破たん」したら また利用者負担、国民負担に

ドイツでもリニア方式の高速鉄道計画がありました。日本とは違う常伝導方式によるものですが1994年にベルリン～ハンブルク間の計画が提出され、閣議決定されました。しかし連邦議会は、需要見通しが甘いと1996年特別立法で「確実な需要予測の作成と提出」を求め、2000年リニア計画の中止を決定された経緯があります。ネットワーク性と経済性に問題ありとされたのです。