

日本ではどうだろうか。国土交通省の交通審議会の答申、JR東海に対する国土交通大臣の建設主体指名、環境影響評価の実施と行政手続が着々とすすめられています。審議会においては、「中央新幹線計画の妥当性」や、「なぜ新幹線方式でなくリニアなのか」についての質問や議論は一切なかったとのこと。

21世紀前半の最大のプロジェクトと言われるリニア中央新幹線について、公的機関でまともな議論がされていない、まして国権の最高機関である国会がまったくかかわっていないのは驚きです。

リニア新幹線計画が失敗し、JR東海が破たんしたらどうなるのでしょうか。JR東海は民間企業ですが、交通インフラを担う公共性の高い企業です。利用料金の値上げや国費投入、またしても私たち国民が負担させられることになるのではないのでしょうか。

(3) 橋山禮治朗 著 「必要か、リニア新幹線」
2011年 岩波書店

(4) 橋山禮治朗 著 「リニア新幹線 巨大プロジェクトの「真実」」 2014年 集英社

21世紀を展望したい

→鉄道は、環境負荷が少なく安全

リニア新幹線＝「時代錯誤」であることの象徴は、エネルギーの大消費です。今の新幹線の3倍。人によっては、4倍、5倍のエネルギーが必要だとの指摘もあります。

いかに環境負荷を低減するか。省エネを徹底するかが時代の要請です。気候変動、地球温暖化の進行問題は深刻です。これを放置したら、予測できない事態が発生するとIP

CCの科学者達は警告を発しています。スピードを出すだけのためにエネルギーをバカグイするリニア新幹線は、20世紀の遺物であり、時代錯誤の代物であると言わざるをえません。

エネルギー効率が良い鉄道は、本来21世紀型の乗り物です。都市空間での低床の路面電車が今、見直されています。鉄道を使った物流も見直されています。ただし国鉄分割民営化されたことによりネットワーク、全国の鉄道網が寸断され旅客優先の運営からJR貨物は苦戦しているようです。

巨大地震や津波、日本列島での営みは大変です。しかし緑の豊かな山河の恩恵を私たちは受けています。「南アルプスを世界遺産に」と運動が進んでいます。祖先から受け継いだこの豊かな自然を、「500キロのスピード」と引き換えに破壊してはいけません。

先日、神戸市博物館へ「ターナー展」を観に行きました。継続雇用の身には新幹線の料金は高いと、在来線の新快速を乗り継いで。「尾張国」からの旅はまず木曾川をこえ「美濃国」へ。岐阜駅からも沢山の乗客が乗り込んできて通勤電車なみの混雑に。在来線の利用者がこんなにいるのです。春うらの天気だったのですが、関が原への登りになって雪が舞い、冬の天気に戻り。「近江の国」米原で、JR西日本の姫路行きに乗り換え。ホームいっぱいの乗客で立っての移動となりました。車窓に広がる菜の花の黄色、山桜は素敵でした。乗客の話し言葉はいつしか関西弁。2時間少しでしたが旅を楽しめました。