

あらためてリニア中央新幹線計画の 撤回・中止を求める

長田好弘

日本科学者会議（JSA）は、2014年7月15日、「リニア中央新幹線計画の撤回・中止を求める声明」を発表し、東京一名古屋間の関連する1都6県31自治体および関係諸団体へ本声明を送付、JSAの基本的見解を伝えた。また大阪までの延長計画を見越して、東京—大阪間10都府県のJSA支部代表者交流学习会を開催して本計画の重大な問題点の周知に努めた。各地で生じる‘リニア災難’の苦情や要求を取りあげた大小種々のシンポジウム・学習会へ参加するとともに、地域住民運動や「ストップ・リニア！訴訟」との協働を進めてきた。

「声明」の眼目はなにか。具体的には、JR東海が主張するリニア新幹線建設目的の不合理性と虚偽性の解明である。JR東海は建設の目的として、①輸送力限界のための増強手段、②東海大地震による東海道新幹線不通時のバイパスの建設、③東京—大阪間走行の時間短縮を挙げている。①に関しては、東海道新幹線の座席利用減や将来の人口減少を理由にJR東海自身がこれを取り下げた。②に関しては、リニア新幹線の予定ルートは日本列島第1級の活断層（中央構造線など）と関連する副断層を貫き、これらの活断層は南海トラフ巨大地震とほぼ同時か前後に大地震を起こす可能性があるため、リニア新幹線も東海道新幹線と同様に多大な被害を受ける可能性が大きく、そのバイパスの機能は果たしえないことを指摘した。③については、自然との調和を追求し、在来線の機能向上と相互乗り入れの利便性を図りつつ、日本の将来に望ましい鉄道網の構築を目指すことを提案した。

本声明はあわせて環境保全、電磁波・騒音障害、技術的信頼性・安全性の確保の問題点に関し本質的な解明を要望している。「声明」の指摘と危惧は工事の強行とともに露わとなった。

「声明」のもう一つの眼目は、本計画の撤回・中止を求めつつも諸活動においては、地域住民の具体的な要求の解決を最優先にした国民的議論と協働を重視する姿勢を根本にすえたことである。その理由は、諸要求の科学的解明が合法的にリニア新幹線の是非の問題へと行きつくからである。

JSAは「声明」発表後、さまざまな機会をとらえて本計画が国民生活破壊の巨大な凶器（たとえば大深度地下使用法の違法性とその運用による陥没被害や土石流に見られる残土の野放図な処分など）となりうると国民の関心を喚起してきた。

本計画をめぐる議論に大きな変化が生じているとはいえ、先の参議院選挙では、自民党、公明党、立憲民主党は「早期整備を図る」と公約に明記し、共産党、れいわ新選組、社民党は、「中止や見直しを求める」とし、他の政党は記載なしである（『東京新聞』2022年7月7日朝刊）。科学的で創意に富んだ、幅広くいっそうねばり強い撤回・中止に向けた活動が必要とされている。

本特集は、第一線で活躍している方々に、「声明」以降の諸活動の成果にもとづく論考をお願いした。快く執筆をお引受けいただいたことに感謝と敬意を表す。

さて、本特集が扱う専門分野と住民運動は多

岐にわたるが、実はリニア新幹線問題を考えるために重要な関わりをもつ以下の4つのキーワードを記しておきたい。

総合知の創出・活用

2020年、「科学技術基本法」が「科学技術・イノベーション基本法」に改定され、「人文科学に係わるもの」および「イノベーションの創出」が基本法の対象に加えられたのち、一部有識者の間で、「文理融合による総合知の活用」といった文言が飛びかっている。

政府は、人文・社会科学系を含む他分野の研究者、研究機関等が関係府省と連携して政策を立案し推進するための司令塔の仕組みを強めている。改定の際に、「人文・社会科学をも政財界の忠実なしもべとして取り込む狙いがあるのではないか」などの意見・危惧が表明されたが、巨大都市の誕生、これによる日本の大きな成長力の出現、希望に満ちた国民生活の変化などの美化論に接し、またリニア新幹線計画の時代錯誤的、科学軽視（敵視）の暴走を直視すると、その危惧は現実のものとなっているように思える。

気候危機

気象や気候の極端現象は人間の影響による証拠はますます強まっている。日本でも大洪水被害や猛暑がかつてなく脅威となっている。気象庁は、二酸化炭素の放出がこのままつづけば2100年の東京の最高気温は43.3℃に達すると警告している。脱炭素の取り組みは待ったなしである。多くの識者は、雇用拡大・貧困克服の手立てをつくしながら再生エネルギーの活用を図って、脱炭素社会を達成することは可能であると主張している。

リニア新幹線の電力消費による二酸化炭素放出量は乗客1人あたり従来新幹線の数倍になると指摘されている。その意味でも、リニア新幹

線計画は時代の要請に逆行している。

分散型国づくり・格差是正

「経済財政運営と改革の基本方針2022（骨太方針2022）」（2022年6月閣議決定）は、分散型国づくりの方針を掲げながら、それとは正反対のリニア中央新幹線計画推進を掲げている。

都道府県別最低賃金は、最高1041円から最低820円と地域間格差を示している。貧困と地域間格差の是正には全国一律最低賃金制の確立や分散型国づくりが必須条件であり、リニア中央新幹線計画はこの国民的喫緊課題にも背を向けるものである。

リニア中央新幹線計画は、キャッシュレス化やマイナンバーカード普及などとあわせて、「資本主義をバージョンアップ」する財界本位の国づくり計画（監視・統制国家づくり）と深く結びついていることがうかがわれる。

災害時の交通基盤の役割

大規模な自然災害の経験から、災害を防ぐ「防災」から災害を最小限に抑える「減災」へと考え方の変化が生じた。災害時の交通基盤の役割を考えると、まずは地域の分断・孤立化を最小限に抑えることである。そのための広域的な代替性・多重性のすぐれた交通ネットワークの構築を重視した計画を立てなければならない。

リニア新幹線のルートは、東京—大阪間約500km、トンネル部がそのうち約60%、大深度地下使用が約100km、南アルプス山中のトンネルの土被り（どかぶり、地表からトンネルまでの深さ）は最大1400mに達する。在来線との整合性や、車両自体の事故時の乗客救出・救援の方策も未定である。

（おさだ・よしひろ：日本科学者会議
リニア中央新幹線問題研究連絡委員会代表）