

山本義隆

# 『リニア中央新幹線をめぐって ——原発事故とコロナ・パンデミックから見直す』 をめぐって、考えたこと

(みすず書房、2021)

猪瀬 浩平 (PRIME 所員)

## 1、はじめに

2019年1月、大鹿の10年先を変える会（以下、変える会）に招かれ、長野県大鹿村を訪問した。大鹿村ではリニア中央新幹線の敷設のため、2017年4月に南アルプスを貫くトンネル（南アルプストンネル）の掘削工事が始まっていた。訪問した際も、南アルプスの荒川岳の麓にある人口千人に満たない静かな村には、建設残土を運ぶダンプカーが何台も何台も走っていた<sup>(1)</sup>。

変える会の宗像充さんに話を伺った。大鹿村には1961（昭和36）年の水害（三六水害）では甚大な被害が出た。行き場のない残土が村内各地に置かれている状況に、地元に住む変える会の関係者は、土砂災害を誘発しないかを心配していた。歴史的景観も破壊される（大鹿村には近代登山発祥の地の一つとも言える荒川岳登山道が走る。残土置き場や、リニアのための高圧線のために、登山道の景観は大きく壊される）。工事を進めるJR東海（東海旅客鉄道）は残土置き場について、地下水位が回復し、もっとも危険な時

期に突入すると予想される20～30年で管理を地元委ねる意向である。住民の反対や不安の声のなかで掘削の場所や、残土の置き場は二転三転し、工事用車両の通行ルートも変わった<sup>(2)</sup>。

静かな山村が、トンネル工事で文字通りに揺れている。そして、そのトンネルの中を走る線路は、品川駅まで伸びていく計画である。リニア中央新幹線が開通すれば、明治学院大学はターミナルである品川駅からもっとも近い大学の一つになる<sup>(3)</sup>。

国家的なプロジェクトが動くとき、気づけば自分の暮らしや仕事の場や営みそれ自体が、そこに取り込まれていく。東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会もまさにそうで、COVID-19の感染爆発が起きるなかでもオリンピックとパラリンピックは開催され、明治学院大学のキャンパスもそれに関連するプログラムの会場として利用された。如何に荒唐無稽に見えたとしても、走り出したプロジェクトはなかなか止まらない。そして、リニア中央新幹線はすでに工事が始まっている。そんななかで何を考えればいい

のか、何ができるのかを考えながら、この本を手取る。

## 2、本書の構成

山本義隆『リニア中央新幹線をめぐって——原発事故とコロナ・パンデミックから見直す』は、副題に示されているように、リニア中央新幹線の開発を、2011年3月の東京電力福島第一原発の事故と、2020年以降のコロナ禍による社会の変化のなかで考えたものである。同時に、リニア開発を日本の近代化のなかに位置づけ、東京集中と、経済成長主義がもたらす災禍から如何に脱却するのかを探る。一次資料にあたってリニア開発の問題を議論するというよりは、これまででてきた一般向けの書籍や、新聞・雑誌記事を参照しながら、多岐にわたる問題をわかりやすくまとめている。そして、コラムにおいて「エネルギーと熱の絶対温度」、「超電導と液体ヘリウム」、「残土の量」など、専門知識を平易な言葉で解説している。

「序章 なぜいまリニア新幹線を問うのか」は、リニアの開発計画のこれまでの経緯を踏まえながら、コロナ禍に直面する「いま」の視点でリニアの必要性を問う。

日本におけるリニアの研究は、1960年に始まった。研究が本格化するのには、1970年に国鉄の鉄道技術研究所が「磁気浮上鉄道」の開発に着手してからであった。1997年に山梨での実験線での走行実験がはじまった。しかし、バブル崩壊後の長期的不況のなかで次第に世間の関心は薄れていった。再びリニアが脚光を浴びたのは、2007年にJR東海が、リニア中央新幹線の事業化を行う方針を発表してからだ。2027年に東京（品川）と名古屋、2045年に名古屋と大阪（新大阪）が開通し、最終的に東京と大阪を1時間で結ぶ計画であり、総事業費5.1兆円（のちに9兆円）は、JR東海が自己負担する。JR東海は、2008年に全国新幹線鉄道整備法（全幹法）に基づき、国に計画の認可

を申請し、国土交通省は2省内の交通政策審議会の鉄道部会・中央新幹線小委員会に建設の妥当性を諮問した。小委員会は計画の中止・再検討の反対意見を無視し、計画の妥当性を答申した。これをうけて、国は2011年の5月にリニア中央新幹線計画を整備計画として決定し、建設・営業主体としてJR東日本を指名した。2014年に国交省はJR東海にリニア中央新幹線の着工を認可した。2016年に安倍晋三首相が大阪開通の2037年への前倒しを表明するとともに、総工費の3兆円を低金利の財政投融资でJR東海に融資することを決めた。2017年には、南アルプストンネル含む巨額の開発プロジェクトについて、ゼネコン大手4社による談合が明るみになった。着工されてからも異常出水や崩落事故が起きている。2016年5月には沿線一都六県の住民が国交省に対して着工認可取り消しを求める訴訟が東京地裁に、2020年10月には大井川の流量減少と南アルプスの自然破壊を危惧する静岡県の住民が、JR東海に対して工事の差し止めを求める訴訟を静岡地裁に、それぞれ起している。2020年になって、コロナ・パンデミックが起きた。度重なる緊急事態宣言による移動の自粛が政府や地方自治体から求められるとともに、リモートワークもこれまでにない進展をみせた。さらに、海外からの観光客もほとんどこなくなった。そんななかで、長距離を高速で移動することの意味すら問われる状況になっている。

「第一章 リニアは原子力発電を必要とする」は、リニア鉄道の技術的問題について取り上げている。磁気浮上式鉄道であるリニア中央新幹線は、新幹線を凌駕する速さで走行可能である一方で、新幹線と比べて5倍とも40倍ともいうエネルギーが必要である。また、リニアは、従来の鉄道と違い、車上のコイルと地上部のガイドウェイに固定したコイルが一体の構造をもち、推進機構の改良・進歩が不可能であるとともに、ほかの鉄道路線の乗り入れもできない。超電導の技術には不安定性があり、また冷却用のヘリウムの輸入にも制約がある。そして74万キロワットという膨大

な電力をまかなうため、原発の稼働が必要とされると、山本は説く<sup>(4)</sup>。

「第二章 6000万人メガロポリスの虚妄」は、リニア開発が東京集中を加速させることを主張する。戦後の国土開発は、国土の地域間格差の是正をもくろみながら、結果的に東京の一極集中と地方の衰退を進めた。東京と名古屋を40分、東京と大阪を60分で結ぶリニア中央新幹線は、中京、阪神の都市圏を首都圏に統合する。結果的に日本は、人口と社会機能のほとんどが東京に集められ、災害とパンデミックに対する脆弱性を高める一方で、エネルギーや食料その他の生活必需物資の供給の多くを地方あるいは外国に依存する構造になる。1969年の新全国総合開発計画（新全総）においても、「日本列島の軸を形成する新幹線を含む高速交通施設の整備」によって地域間格差の解消が図られたが、結果的に交通のストロー効果によって、東京と新幹線で結ばれた都市は衰退した。リニア中央新幹線も、沿線各県に駅はつくられているが、リニアは超高速ゆえ急カーブが難しく、名古屋への最短距離に近づけるため、できる限り直線的に線路がつくられているため、県内でアクセスが不便な位置にあるとする<sup>(5)</sup>。

「第三章 リニアをめぐるいくつかの問題」は、リニアをめぐる問題を整理する。すでにふれたようにリニアは南アルプスの下に山梨・静岡・長野25メートルにわたる南アルプストンネルを掘る。これによって、大井川の源流域を掘削で生じる流量の減少によって、下流域にあたる静岡県農産物の農業や暮らしに打撃を与えることや、南アルプスの植生に対する影響も危惧される<sup>(6)</sup>。またトンネル工事によって発生する大量の残土の処理の問題もある<sup>(7)</sup>。

2000年に成立した「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（大深度法）」により、首都圏・中部圏・関西圏の①40m以深の地下、②基準杭の支持地盤上面から10m以深の地下を、地上の地権者の許可なく利用が可能になった。リニア中央新幹線における最長のトンネルである第一首都

圏トンネルは、品川区から大田区・世田谷区、川崎市を、町田市、相模原市に至る37kmを結ぶ<sup>(8)</sup>。国土省は2018年、このトンネルへの大深度法の適用を認可した。これに対して住民の一部はリニアが通過することでの振動、騒音、地盤沈下、陥没、強力な電磁波を危惧し、行政不服審査法にもとづき国土省への調査を申請している。地震や、トンネル内での火災・事故・停電発生時の避難の安全性についても不安がある。

また、リニア工事を行うJR東海に対して、政府は財政投融資による3兆円の融資を行っているが、30年間元本返済の猶予、および0.8%という低金利という条件である。にもかかわらず、返済可能性についての審査は不十分である。すでに名古屋、大阪と東京を結ぶ交通は、飛行機とともに、JR東海自身が抱える東海道新幹線がある。東海道新幹線から、リニア中央新幹線への乗り換えによって生まれる黒字は、新幹線の赤字に相殺される。人口減少のなかで鉄道の総需要の増加も見込めない<sup>(9)</sup>。

鉄道輸送力には余力があり、東海道新幹線の老朽化や東海沖地震への対応であれば、既に確立した新幹線の技術で足りる。にもかかわらず、世界一速い鉄道を目指してリニア開発がなされることに、山本は原武史や橋山禮治郎の議論によりながら、「世界一速い鉄道を実現し、世界の鉄道界をリードしたい」、「鉄道技術で中国に追い抜かれてしまう、追い抜かれたくない」というナショナリズムの影を見出す（原2011; 橋山2014）。

「第四章 ポスト福島、ポスト・コロナ」は本書の特徴が最も現れた章であり、リニア開発をめぐる議論の射程を、近代国家の形成期から、コロナ禍に直面する現代にまで拡張させる。山本は、近代以降の日本における国内開発の特徴を大都市集中、中央集権、経済成長至上主義と整理する<sup>(10)</sup>。そして、アーロン・S・モーアや、山本自身のこれまでの議論を参照しながら、日本の高度経済成長が、冷戦構造の恩恵（そのもっとも顕著な例が朝鮮戦争やベトナム戦争の特需である）を

受け、戦前の総力戦体制——工業生産設備・技術、官僚組織、労働力——を引き継ぐ形で実現したとする（モーア2019; 山本2018）。その背後で、朝鮮半島やベトナムは戦場となり、国内でも環境破壊による公害が起り、交通事故が多発した。1980年代に冷戦が終結に向かう中で、新自由主義が日本でも力を持ち始めた。新自由主義は、効率性と能力主義、そして競争原理を重視し、落伍したものを自己責任とする。しかし、この自己責任は国策を担った大企業には適用されない。事実、原発事故を起こした東京電力は国の支援により救済され、また原発関連産業も手厚く保護されてきた。そしてリニアの開発計画は、大都市集中、経済成長主義という高度成長期の論理の延長で計画される一方で、現代において原発開発と同じようなリスクを持ちながら、事故や問題が起きた場合のツケを国が背負う構造を持っている。これに対し、山本は広井良典、金子勝、水野和夫、斎藤幸平らの議論を参照しながら、地方分散、地域内循環、脱成長と定常型社会の実現の必要性を説く（広井2015; 金子2019; 水野2014; 斎藤2020）。

### 3、本書が提起する課題

以上の様に内容を整理したが、それでは本書を私たちはどのように読むべきであろうか。

本書は二次資料にもとづいて議論がなされており、一次資料からの検討がなされていない点を批判することは可能であろう。しかし、読者自身が自らの暮らす場から、その空白を埋めるべきだと、私は考える。それはまた、本書第四章で紹介される広井らの社会構想をリニアの問題と直結させず、まずは自分の目で問題を見定めることを意味する。

リニア中央新幹線をめぐる資料は、JR東海が公開するものを含め、オンラインでアクセス可能であり、関連書籍も様々に出ている<sup>(11)</sup>。たとえば、JR東海が開設したリニア中央新幹線のホームページを見ながら、FAQの中から本書の主張と対

立する論点を抜き出し、どちらが妥当であるのかを考えること、そこで描かれる「リニア中央新幹線と日本の未来」が、原発事故とコロナ禍を経た今、自分自身が求める未来であるのかを問うことは、リニア開発を自分事として考える上で重要である<sup>(12)</sup>。

白金校舎からそれほど遠くない北品川工区での工事も、2021年10月14日から始まっている<sup>(13)</sup>。品川駅がリニア中央新幹線のターミナルとなったとき、そこに近接した場所にキャンパスを持つ明治学院大学はその受益者となるはずだ。であればこそ、この開発がはらむリスクや、この開発がもたらす恩恵が、中央と地方のいびつな関係の中で再生産されることについて真摯に考えるべき立場にあると、私は考える。まずは、目の前で起こっている開発の当事者／目撃者として自覚し、そのうえで大鹿村のように、リニア建設工事の影響をうける地域の問題を地続きに捉える。それは、国土の周辺に立地する軍事施設や核エネルギー利用に関わる施設の問題を、如何に地続きのものに考えるのか、その思考を研ぎ澄ますことにもつながるはずだ。

リニア開発を歴史的に捉える本書の問題意識の延長で、リニア建設工事やそれに関連する開発と国や東京都の計画との関係も検討できる。

リニア中央新幹線は、2015年8月14日に閣議決定された第二次国土形成計画において、首都圏、中京圏、関西圏を一時間で結び、ヒト、モノ、カネ、情報を引きつけ、世界を先導する「スーパー・メガリージョン」を形成する主体として位置付けられている。一方、品川は、東京都が2017年9月に策定した「都市づくりのグランドデザイン」において、東京が「世界をリードする国際ビジネス交流都市を持続するため」の代表的なビジネス・交流拠点として、丸の内や新宿、渋谷、六本木・虎ノ門と並んで位置付けられている。品川の特徴は「国際化が進む羽田空港との近接性」とともに、「リニア中央新幹線の始発駅など広域交通の利便性の高さ」とされる。このグランドデザ

インをもとに2020年に改定された「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン」では、品川駅・田町駅周辺地域の将来像は「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」とされ、具体的に「国内外のビジネスパーソンの活力にあふれる最も進んだビジネスのまち」、「世界の人々が集い交わる文化・知の交流のまち」、「世界に向けた次世代型の環境都市づくりを実現するまち」という3つの将来像が示されている。

「国際交流」や、「文化・知の交流」といった言葉に注目すれば、開発地域に隣接する明治学院大学自身が国内外のヒト、モノ、カネ、情報を動員するスーパー・メガリージョンを実現する役割の一部を積極的に担う事態も起こりえる。リニア中央新幹線の開通を見越して品川の開発が進む傍らで、私たちの大学の歴史もつくられていることを十分に意識し、いま描かれるバラ色の未来をうのみにせず、批判的な思考を続けられるかが、私たちに問われている。

本書はその糸口になるはずだ。

## 註

- (1) 長野県毎月人口異動調査によれば、2019年1月1日現在の大鹿村の人口は966人である。
- (2) 詳細については、大鹿村の10年先を変える会のメンバーでもある、宗像充の著作を参照されたい(宗像2018)。
- (3) マピオン電話帳 (<https://www.mapion.co.jp/phonebook/M11001/13103/ST22709/> 2021年9月6日閲覧)によれば、品川駅からの距離の近い順に、東京海洋大学品川キャンパス(894メートル)、清泉女子大学(938メートル)、東海大学高輪キャンパス(1120メートル)、東京医療保健大学五反田キャンパス(1160メートル)につづいて、明治学院大学の白金校舎がある。
- (4) 2011年5月24日、JR東海会長(当時)の葛西敬之は、『産経新聞』の取材に応じて電力の安定供給を堅持するため、稼働できる原発のすべてを稼働させる方針を政府にもとめていることを、山本は紹介している(山本2021:48)。  
JR東海のリニア中央新幹線のホームページにあるFAQ (<https://linear-chuo-shinkansen.jr-central.co.jp/faq/> 2021年

9月8日閲覧)によれば、試算されるピーク時の消費電力(瞬間値)約74万kwは、電力会社の供給余力の範囲内で十分に賄えるとしている。

- (5) 神奈川県駅はJR・京王の橋本駅付近、山梨県駅は甲府市大津町、長野県駅は飯田市上郷飯沼、岐阜県駅は中津川市千旦林に建設が計画されている。
- (6) 2020年6月26日、静岡県川の川勝平太知事は、JR東海の金子慎社長と会談し、大井川の水問題を理由に南アルプストーン掘削の準備工事の着工を認めなかった(「リニア着工、譲れぬ主張 水の全量保全、姿勢の違い 知事・JR東海社長怪談/静岡県」『朝日新聞』2020年6月27日静岡全県版)。同年7月10日、川勝知事は、JR東海の準備工事を認めるように求めた国土交通省の要求も、大井川の水資源に悪影響を及ぼす可能性があり、準備工事は本体工事と一体として拒否している(「国交省提案を拒否、静岡県知事、リニア工事巡り」『朝日新聞』2020年7月11日静岡全県版)。
- (7) 山本は、東京新聞の試算によりながら、リニア工事全体で発生する量を沿線7都県で約5680万m<sup>3</sup>、榎田秀樹によりながらそのうち利用先が決まっているのは2割であるとする(本書93頁;『東京新聞』2016年5月17日;榎田2017)。
- (8) 本書97頁には、品川区から町田市までとしているが、JR東海の発表資料によれば、第一首都圏トンネルの間は港区港南から、相模原市緑区橋本である(<https://linear-chuo-shinkansen.jr-central.co.jp/plan/> 2021年9月8日閲覧)。
- (9) JR東海のリニア中央新幹線のホームページ内のFAQ (<https://linear-chuo-shinkansen.jr-central.co.jp/faq/> 2021年9月8日閲覧)によれば、リニア中央新幹線は、「日本の大動脈輸送をより力強く担うという当社の使命を果たしていくための不可欠な計画」とした上で、「健全経営と安定配当を堅持できないと想定される場合には、工事のペースを調整し十分に経営体力を回復することで、計画の完遂を目指す」としている。
- (10) 山本は対抗論理として、地域分散、定常型・循環型社会の実現を示す。
- (11) JR東海のリニア中央新幹線のホームページは<https://linear-chuo-shinkansen.jr-central.co.jp/>。2021年9月8日時点では、超電導リニアの技術についての説明、リニア中央新幹線の工事計画の詳細、リニア中央新幹線によってもたらされるとされる日本の変化、そしてFAQなどによって構成されている。JR東海会長としてリニア開発を推進した葛西敬之、山本によって批判の対象となる川島令三、東京集中・広域化を肯定する市川宏雄らの著書が刊行されている(葛西2017; 川島2012; 市川2013)。一方、リニア開発に反対する立場からも様々

日本の技術とイデオロギー』(塚原東吾訳)人文書院  
水野和夫2014『資本主義の終焉と歴史の危機』集英社  
山本義隆2018『近代日本一五〇年——科学技術総力戦体制の  
破綻』岩波書店

な本が出るとともに、建設に反対する住民運動のホームページもある。市民の立場からリニア開発の問題を問い直す団体のうち、リニア・市民ネット東京、リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会、リニア新幹線を考える相模原連絡会、南アルプスとリニアを考える市民ネットワーク・静岡、No!リニア連絡会、飯田リニアを考える会、東濃リニアを考える会、日本自然保護協会などがホームページ、ブログ、Facebookを開設している。また、リニア問題について長年取材してきた榎田秀樹氏のブログ<http://shuzaikoara.blog39.fc2.com/>もリニア開発に関わる国内外の情報を発信している。

- (12) たとえば、リニア中央新幹線のホームページにある「リニア中央新幹線と日本の未来 暮らしの変化を映像で見る」(2021年10月27日閲覧)では、リニア中央新幹線の駅が設置される甲府、飯田、中津川、名古屋に暮らす3人と甲府に滞在する1人(外国人ビジネスパーソン)、リニアの開通によってこだまとひかりが増発されて利便性があがるとされる静岡の1人の仮想の暮らしが実写映像で描かれている。5人全員がリニアや新幹線を利用し、大都市へ定期的に移動(通勤/出張)しながら働き、高速移動によって家族や自然、文化と触れ合う時間を享受する様子が描かれている。運賃がどの値段になるのか(それによって、実際この生活を実現できる人の範囲は変わるだろう)、リニアと新幹線双方の沿線にならない地域はどうなるのかなどの言及はない。
- (13) JR東海の発表によれば、2021年度中に本掘削のための調査掘削が行われている。

## 参考文献

- 葛西敬之2017『飛躍への挑戦——東海道新幹線から超電導リニアへ』ワック
- 金子勝2019『平成経済 衰退の本質』岩波新書
- 榎田秀樹2017『リニア新幹線が不可能な7つの理由』岩波書店
- 川島令三2012『リニア中央新幹線のすべて——徹底解説』廣済堂出版
- 斎藤幸平2020『人新世の「資本論」』集英社
- 橋山禮治郎2014『リニア新幹線 兄弟プロジェクトの「真実」』集英社
- 原武史2011『震災と鉄道』朝日新聞出版
- 広井良典2015『ポスト資本主義 科学・人間・社会の未来』岩波新書
- 宗像充2018『南アルプスの未来にリニアはいらない』大鹿の10年先を変える会
- モーア、アーロン・S 2019『「大東亜」を建設する——帝国