

「JR 東海 VS 静岡県のリニア対立が泥沼化！元々鉄道事業はインフラ国策。国鉄民営化の見直しを行う必要あり」

令和4年5月5日

●緋色の弾丸さんからの質問

静岡のリニア新幹線問題について、ジャーナリストの有本香氏は、28日、虎ノ門ニュースに出演し、「遅れている一つの障害となっているのが静岡の川勝知事を含めた静岡県民のなかにも、大井川の水が無くなってしまいうじゃないかという誤解があるわけですよ。かつての東海道新幹線というのは、国策でしたけど、これは民間会社が何から何までやるというので、国の援助を一切受けていないわけですよ。独自した精神は、素晴らしいと思いましたが、世界で唯一持っている技術ですから、守っていかないといけませんね。今まで東海道新幹線で一番駅が多かったのは、静岡県だったわけですよ。静岡にしてみれば、静岡は素通りで場所だけ貸してきて自分たちが割を食うみたいな感じにいるけど、そういう狭い根性だと駄目ですよ。これは、未来の人類に対する挑戦みたいなもんですから、静岡県をなんとかして通し、大井川への負担を最小限にしていくプランをJR東海が出しているの、これを飲んでいただきたいと思いますし、静岡県民からしてみれば、のぞみが静岡県に止まらないから一駅でも良いから、何本か一本か停めるという事で、折り合わない静岡がブレーキをかけているみたいな話になりますからね。」と述べておられました。私も、西九州新幹線の問題で佐賀県がフリーゲージトレインで、最初に運行するはずだったじゃないかという話と、佐賀は停まらないのになんでまた新幹線を新たに作るという事で、佐賀から福岡までの区間が出来ていない状況があります。また、リニア新幹線は超伝導リニアとも呼ばれており、この技術を子供でも知ってもらおうと名探偵コナン・緋色の弾丸のなかで正確に説明がされています。こうした新幹線を巡る、佐賀県の問題、静岡県の問題をどのようにお考えか西田先生にお聞きいたします。

●西田昌司の答え

リニア中央新幹線の所有者・運営者は JR 東海ですが、国鉄時代からの技術の積み重ねがベースにあります。昭和 62 年に国鉄分割民営化（6 つの地域別の「旅客鉄道会社」と 1 つの「貨物鉄道会社」）がなされて以降、JR 東海は新幹線に重点を置く営業をしてきました。その結果、便数が増えて新しい車両がどんどんと投入され、私も京都と東京間を往復する際に大変にお世話になっています。JR 東海は、東海道新幹線に留まらず、さらにはリニア中央新幹線と活気付いています。

リニア中央新幹線は、東京と大阪間を 1 時間ちょっとで結ぶという、飛行機並みの速度を誇ります。空港は町中から外れた場所にありますから、飛行機で移動する場合、空港に降り立っても町中に出ようとするとそこから時間がかかりますが、リニア中央新幹線は町中と町中を直接結ぶので、トータルで考えると飛行機を凌駕して、飛行機が不要な世界の到来です。ですから、JR 東海はドル箱と踏んでいるのです。

JR 東海は、国の支援に頼らずに自力でリニア中央新幹線を通すとの構えを見せていますが、しかし、そもそも国鉄時代からの技術の積み重ねをベースとしているのですから、JR 東海が独力でやれたのではないことは理解してもらわなければなりません。

リニア中央新幹線は、中央線の代替路線の機能がありますし、長野県の塩尻辺りを通るルートも考えられましたが、最終的なルートは、品川と名古屋をなるべく最短で結ぶルートとなり、その一部が静岡県の南部を通ります。

大井川の水源地をリニア中央新幹線が通ることで大井川の流量が減少する懸念があり、静岡の川勝知事はこのことを理由にリニア中央新幹線に猛反対しているので、当初の予定だった 2027 年の（東京-名古屋間）開通は絶望的になっています。

のぞみは、静岡県にある東海道新幹線の6駅（熱海、三島、新富士、静岡、掛川、浜松）には停まりませんし、6駅の中でひかりの一部が停まるのは4駅（熱海、三島、静岡、浜松）であり、2駅（新富士、掛川）にはこだましか停まりません。1時間に2本程度のこだましか利用できない静岡県民からすると、路線はあってもさほど利便性は感じられないのでしょうか。

東海道新幹線は静岡空港の直下を走っており、川勝知事はJR東海に静岡空港駅の設置を求めてきましたが、掛川駅と約16kmしか離れておらず、運行効率などを理由にJR東海は難色を示してきました。国鉄時代は、国策に沿っての地域振興が使命でしたが、民営化後は利益を上げることが第一の目的となりますし、ですから静岡空港駅は作られないのです。川勝知事がリニア中央新幹線に猛反対なのは、このことに対する怒りも手伝っているのでしょうか。川勝知事は個性の強い方ですし、川勝知事にも問題はあるのかもしれませんが、そもそも民営化自体に問題があったのです。

佐賀県が西九州新幹線に反対しているのも、民営化が招いたと言えます。博多と長崎を結ぶ特急かもめは佐賀を通りますし、佐賀県からすると西九州新幹線のメリットは大きくはありません。にもかかわらず、西九州新幹線の費用の半分を佐賀県が負担するのはおかしいと佐賀県知事が訴えており、その主張は理解できます。

当初、佐賀県の既存の路線上でフリーゲージトレインを走らせる予定であり、その場合は佐賀県の負担は問題になりませんでした。しかし、フリーゲージトレインが技術的に不可能という話になり、新たに路線を作らなければならなくなったのです。

新幹線事業は国策であり、（地方公共団体の視点ではなく）国全体を考える視点が必要です。しかし、民営化をした上に、地方公共団体に費用の半分を負担させるといった間違っただり方が、様々な問題を発生させるのです。本来は、国の予算で全てを賄わなければなりません。

私は全国を張り巡らす新幹線ネットワークを提唱していますが、それらの路線の多くは人口の少ない地域を通ります。路線を通らせる地方公共団体の多くは財政力が弱く、今のやり方ではいつまで経ってもネットワークは出来上がりません。

国鉄民営化の見直しが是非とも必要です。

反訳：ウッキーさん

Copyright：週刊西田 <http://www.shukannishida.jp>