



122

「陸のコンコルドリニア新幹線」

JR東日本⇨東日本旅客鉄道の社長、会長を務めた松田昌士氏が「日経ビジネス」2018年8月20日号「特集リニア新幹線夢か、悪夢か」で述懐しています。

岡構造線のフォッサマグナが横切る南アルプスの山頂から1600mも下を通過するリニアは地下水と活断層の水圧と土圧と高熱に、『万が一』の場合も耐え得るのか。更に遠隔操作の無人運転車両から停車時、1000人も乗客を如何に地上まで誘導するのか」と疑問を呈していた僕が、「中央新幹線が正式名称のリニアは『陸のコンコルド』と化していますね」と幾度か警咳に接した際に述べると彼は、「日経ビジネス」誌上と同じ科白で応じました。「歴代の技術屋トップと付き合ってきたが、みんな『リニアはダメだ』って言うんだ。やろうと言うのは、みんな事務屋なんだよ」と。

時速500km走行の消費電力は現行新幹線の4・5倍。走行距離・座席当たりの消費エネルギーも5・5倍。地上区間は僅か14%で訪日旅行者は富士山も浜名湖も楽しめず。ウラン鉱床を含む5680万m³もの建設残土は東京ドーム50個分。超伝導磁力で車体を地上10cmに浮上させる構造故に貨物列車が存在しない「レール無きリニア」は災害時ならぬ平常時でも物流機能を果たせません。

「俺はリニアは乗らない。だって、地下の深いところだから、死骸も出てこねえわな」と。

2014年3月号「VERDAD」連載Vol.11で「糸魚川―静岡」

★次号6月号の発行日は5月31日(金)です。

JR東海⇨東海旅客鉄道が掲げる皮算用は「航空機、長距離バス、自家用車からの転移利用客14%、リニア開通の新規誘発需要24%、東海道新幹線から乗換62%」。小学生でも判る「蝟の共喰い傾営」を、日本政策投資銀行の前身の日本開発銀行で調査部長を務めた橋山禮治郎氏は「疑似」収入計画は事業計画として論外」で「現行新幹線の大大幅減収減益で逆に会社は減益になるだけ」と喝破。

道路関係四公団民営化推進委員会の委員だった2002年に「週刊東洋経済」インタビューで「伸びゆく右肩上がりの日本ではない。企業も海外に出て行って労働力人口は減っている。今まで経験した事の無い社会。だから高度成長の時に立てた計画は全部破棄すべきしよう」と松田氏も看破。豈にやらんや今春の北陸新幹線延伸。在来線特急の敦賀駅乗換がネックで関西からの宿泊客が減少する北陸3県の温泉地。今から十年近く前に彼に提案の内容を想起。

「京都市営地下鉄東西線掘削時に先斗町や祇園の料理店が用いる良質な地下水が激減した苦い経験を忘れていない洛中の京都人の静かな反発もものかわ新大阪まで北陸新幹線を延伸するよりも米原を終点に計画変更し、最大1時間に17本運行可能な東京発の東海道新幹線を1時間に1本は米原から富山まで。逆に富山から米原経由で新大阪まで1時間に1本のダイヤ編成を敢行。上越妙高駅で運営主体がJR東日本からJR西日本へ移る北陸新幹線がJR東海の東海道新幹線と繋がってこそ、日本国有鉄道民営化『3人組』頭領に相応しき最後の英断」と。

「仰る通りだよ、田中さん」と彼は微苦笑し、「だけどね、そうした決断こそは、政治家の役目なんだ」と言葉を継ぎました。

実は信州・長野県知事就任2年前の冬季五輪開催直前に開業した長野行き新幹線に伴い、長野駅以北も並行在来線化するもドル箱の篠ノ井―長野間はJR東日本が所有、急勾配のAPT式で貨物輸送が不可能だった横川―軽井沢間も廃線、軽井沢―篠ノ井の線路・駅舎・車両を103億円で買う無体な要求を呑んだ前知事から引き継いだ「しなの鉄道」を全国自治体初の減損会計導入で再建した小生との懐かしき遣り取りです。