

東海地方の浮沈にもかかわる超伝導リニア中央新幹線 先手必勝「そうだ奈良にも、行こう。」：JR東海の〈この一手〉を今、進化生態学的に深掘りする（第2論考）

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2022-11-14 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 戸田, 三津夫 メールアドレス: 所属:
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10297/00029179">http://hdl.handle.net/10297/00029179</a>

## 東海地方の浮沈にもかかわる超伝導リニア中央新幹線

## 先手必勝 「そうだ奈良にも、行こう。」

— JR 東海の〈この一手〉を今、進化生態学的に深掘りする—

「そうだ京都、行こう。」の長期キャンペーンで知られる JR 東海は、8年後の2027年のリニア中央新幹線開業に向け建設を加速させている。これに連動して名古屋市も名古屋駅周辺の再開発事業で一般市民から「名古屋の玄関」となる同駅広場などをどう再構築するか、先月からそのアイデアと意見の募集を始めた。東海道新幹線が開業して55年、JR 東海を含め東海地方の浮沈もかかる超伝導リニア建設(JR 東海は「超電導」と表記)。今、何が起きているのか。これまでの〈この一手〉と今後の巧妙な秘策〈次の一手〉、そこに隠された真実と関係者たちの思惑について、鉄道愛好家の戸田三津夫氏(静岡大工学部)に進化生態学的に深掘りしてもらった。第2弾の次号7月号では「リニアは名古屋に本当にやってくるか」をお届けします。写真右上 = リニア計画パネルに見入る市民=先月、JR 浜松駅で < 編集部 >



## お知らせ 連載④ 私が提案する佐鳴湖&lt;次期行動5カ年計画&gt; 6面

JR 東海が、中央新幹線として“磁気浮上型超伝導リニア新幹線”を2027年の開業を目指して建設中です。この事業については、様々な指摘や反対意見があり、東海道新幹線のような成功はしないとする人も多くいます。[1] 私は、リニア方式に賛成ではありませんが、JR 東海がなぜこの決断に至ったのか、“生態学的”に考えてみました。

## ● 深謀遠慮、山梨実験線という布石

金丸信氏の影響がどの程度だったかについてはわかりませんが、1996年、山梨にリニア実験線が建設されています。国鉄時代は宮崎実験線でリニア研究が行われましたが、次の実験場として宮崎、北海道、山梨の中から、山梨が選ばれています。そして、山梨実験線が中央新幹線の一部になります。果たして、これは偶然でしょうか。1996年時点ですでに、計画路線がシナリオとして書かれていたとしか考えられません。

遡ることその約10年前の1987年、国鉄は分割民営化されました。この時、それまでは一つだった国鉄が、路線こそ地域分割されましたが、裏を返せば、これは分割各社同士が制約なしに、食うか食われるかの下克上の戦国競争のできる環境が整ったともいえます。JR 東海は、営業エリアが比較的狭く在来線数も少なく、日本で最も収益性の高い東海道新幹線を手中にしたのです。

その収益率は40%を超え、同社の鉄道収益の9割以上を稼ぎ出しているといわれます。これ

は、圧倒的有利に見えますが、一つの路線への依存度が大きすぎ、決してバランスは良くありません。仮にJR 西日本と東日本の共同事業として、何らかの中央新幹線建設計画が動けば、義経の「一ノ谷の戦い」のごとく、形勢は一挙に逆転します。

## ● 分割民営化後、リニアに傾斜

さらに、東海道新幹線は1964年の開業から今55年を迎えようとしており、抜本的な改修工事が必要で、曲率半径500mの急カーブ区間、津波被害が想定される区間もあり、高速化や災害対策上のテコ入れも望まれます。山陽新幹線が阪神淡路大震災で被災して運行停止になった経験もあり、地震対策も今後、いや喫緊に必要です。このように、少なくとも中央新幹線計画は JR 東海にとって必然のように思えます。

国鉄が民営化されたころ、興味深いことに JR 東海はすでに中央新幹線建設を想定して1987



年7月に社内にリニア対策本部を設置しています。その後、国鉄時代のリニア

鉄道の開発研究部門を継承、自己負担で山梨実験線を建設し、JR の中で唯一リニア開発に傾斜してゆきます。1990年には運輸大臣が JR 東海および日本鉄道建設公団に、中央新幹線の整備計画決定

に向けての調査を行うよう指示するに及び、中央新幹線建設は JR 東海が担うことが決まります(全体計画概要は上のパネル写真)。

### ● 民営化、一人勝ちの JR 東海、次の思惑

東海道新幹線は、高度成長期に限界がみえてきた東海道線の増強を目的に、1950 年代から当時の国鉄総裁十河信二が主導し、世界銀行からの借款により、世界初の高速鉄道として建設されました。そのころ、国鉄は大赤字と重大事故の多発などで国民の信用を失い、新幹線計画は「世紀のバカ事業」という批判さえ浴びたようです。

しかし、今振り返ると、毎日上下合わせて 360 本余りの定時運行により 40 万人以上を運ぶ輸送力、速達力は在来線、高速道路や航空機の輸送能力をはるかに超え、もし新幹線がなかったらと考えると恐ろしいくらいです。結果的に、「世紀の偉大な事業」になりました。さて、中央リニア新幹線が、どのような結果になるか、言い当てることは困難ですが、アルプスを掘抜きリニアを走らせるという選択はともかく、東京～名古屋間に新たな高速鉄道を建設すること自体は、割の悪い事業ではないように思えます。

### ● JR 東海、西日本エリア進出の切り札

というのも、少し前の 2012 年度のデータですが、新幹線各線の 1 旅客 1 キロあたり旅客収入は 20.7～27.9 円で大差ありません。ところが旅客収入は、東海道：10,690、山陽：3,570、東北：3,504、上越：1,193、北陸(当時長野どまり)：222、九州：483 億円と、圧倒的な旅客数を背景に東海道新幹線が群を抜いています。[2]

2018 年 3 月期の JR 本州 3 社の単体営業収益は、JR 東日本 3,951 億円、JR 西日本 1,507 億円、JR 東海は 6,252 億円で、まさに東海道新幹線を抱える JR 東海の一人勝ちです。今後、東海道新幹線への集中依存を脱し、将来に向けて経営基盤を安定させていくための路線新設を考えたとき、中央新幹線を首都圏～名古屋～大阪に通すこと以外に取る策はないといえます。

おまけに、新線は奈良市中央部を通ります。JR 西日本エリアの奈良へ、JR 東海の新幹線が乗り入れることとなります。**有名な JR 東海のロングラン・キャンペーン「そうだ京都、行こう。」から、「そうだ奈良にも、行こう。」に発展するのは必至です。**その意味でも、中央新幹線直線ルートは、よく考えられた一石二鳥作戦です。万葉集のふるさと、奈良というこれからの「令和」の時代を考えると、一石三鳥ともなるかもしれない(次頁の看板写真参照)。

### ● 整備新幹線計画待たず、「GO !」の真意

中央新幹線建設にあたり、JR 東海は、整備新幹線(全国新幹線鉄道整備法に基づく国の事業)としてではなく、自己資金での建設を選択しました。整備新幹線として進めれば、優先順位待ちなど長い時間がかかるのが常ですが、民間事業であれば進捗も早く、また自由度も高くなります。その後、この JR 東海の選択は、鉄道・運輸機構から総額 3 兆円の財政投融资を受け入れ、国が低金利で資金を融通して、計画の前倒しを促した形につながりました。

つまり、国主導の整備新幹線ではないので、並行在来線(中央線)の第三セクター化も必要ありません。また、公共事業ではなく民間事業なので、情報開示や合意形成のプロセスも臨機応変に対応しやすい。実際、住民からは説明会の機会不足、情報開示に関する不満などが出ています。

### ● 高速道路との事業費比較では

事業費を考えるために、少々荒っぽい計算を試みましょう。リニア中央新幹線の事業費は、東京～名古屋間が約 5 兆円とされています。一方、新東名高速道路は、道路としては破格の高規格のため、御殿場～三ヶ日間(172km ほど)で 2 兆 5000 億円(キロあたり 145 億円)、海老名～豊田東間(262km ほど)で 4 兆 4000 億円(キロあたり 167 億円)といわれています。

一方、2015 年に金沢まで伸びた北陸新幹線は長野～金沢間(228km)が 1 兆 7800 億円(キロあたり 78 億円)、中央リニア新幹線は、品川～名古屋間(285km)を 5 兆円とすると、キロあたり 175 億円、品川～大阪間 9 兆円とすると(438km)でキロあたり 205 億円/km と概算されます。新東名は新幹線の 2 倍程度のキロ単価であることがわかります。一方、リニア新幹線のキロ単価は、鉄道としては破格ですが、それでも新東名と同程度です。

公共事業の事業費は、隠されているかと思うくらい表に出てきません。ですから、以上は、マスコミ報道や、ネット上に流れている断片的な情報からの試算ですが、大きく外れてはいないでしょう。大きな金額が出てくると考えられなくなる人がいますが、ちょっとした道路で 100 m が 1～10 億円、普通に走っている電車 1 両が約 1 億円、新幹線車両なら 3 億円します。特に軍事装備でなくとも、これがインフラ価格です。社会の共有資本なので冷静で客観的な感覚で、その価値を考えてみたいものです。

### ● <まとめ>として

以上、勘案すると、私としては今置かれている状況の中で、**JR 東海がとりうる経営戦略として中央新幹線の建設の“決断”は至極当然**に思えます。

社会に与える影響の大きさは違うでしょうが、かつて日本航空が国際線を独占していた時代に、



新参の全日空が海外に打って出た“決断”、あるいは、マツダ(東洋工業)や本田技研が四輪自動車を販売する“決断”にも似たものを感じます。

しかし、営業実績のない超伝導リニアについては、郵便、鉄道、飛行機、自動車、携帯電話、コンピュータなどが初めて世に登場したときのように、不安が感じられるというのはもっともです(写真上=奈良市「リニア新駅を奈良市に」と大看板。リニア時代は奈良時代とも = 2015年10月、奈良市内で筆者撮影)。

そこで次号では、ルート選択、土かぶり 1,000 m を超えるアルプスを穿つ工事と、磁気浮上超伝導リニアという選択が抱える問題点に言及し、リニアに対する **“JR 東海のある隠された思惑、** **について、一鉄道愛好家として私の邪推を大胆**に紹介したいと思います。

#### < 参考資料 >

[1]日本科学者会議 <http://www.jsa.gr.jp/>掲載の JSA e マガジン No.22「どうなる？リニア中央新幹線—その必要性、採算性、安全性を科学の目で考える」、その他書籍などが多数ある。

[2] 洋泉社 MOOK、「新幹線ビジネス 成功の秘密」、2014年。

月刊さなるこ新聞デジタル 2019年6月号