

2017年2月20日  
筒井哲郎・奈良本英佑

## 片思いする山梨県

去る1月26日(木)、プラント技術者の会の仲間4人(川井・森田・奈良本・筒井)で山梨県都留市にある「山梨県立リニア見学センター」を見にいった。

各自電車で大月駅まで来て、11:20発の富士急行バスに乗ろうという約束にした。わたしは立川で南武線から中央線に乗り換え、家を出てから2時間ほどで大月駅に着いてしまった。待ち時間が45分もあって、駅前をぶらぶら見学した。1月下旬の山間地の寒さを心配していたが、当日は晴天で日向は心地よく、駅前通りを一回り散歩した。地方中核都市の駅前がいつでもそのような、耐久消費材の店はシャッターを下ろして、飲食店だけが元気という感じであった。

県立リニア見学センターへ行くバスは2時間に1本で、この駅からセンターまで乗客はわれわれ4人だけであった。10分ほど富士吉田方面への道をたどり、中央高速道路の北側に並行してリニア実験線が敷かれており、その線を見下ろす丘の上に3階建の見学センターが建っていた。入ると、受付で「11:30から始まったリニア新幹線の車体浮上原理の説明に間に合うから、すぐ2階へ行ってください」と言われて、急いで2階へ上がった。鉄道模型と同様のループ状のレールに磁石が貼りつけてあり、ジェットコースターのように蛇行し、その上を低温超電導磁石が浮上して1周するという様子を中年の女性が説明してくれた。一緒に見ていた客はもうひと組4人であったから、この季節の平日1時間当たりの入場者数は10人程度ではないかと思われる。2階はそのほかに電磁石による駆動装置の原理説明用展示などがあつた。3階には映写室があり、座席がリニア新幹線車両に乗っているのと同様の振動と音を感じるように揺れ、画面にはトンネル走行実況中継のような画像と解説が流される。このときは、品川駅を出発してじょじょに加速して行き、130km/hまでは車輪走行し、その後は磁気浮上するという過程を体験させてくれた。わたしの聞き間違いでなければ、速度が500km/hになるのは山梨県境を越えてからのようである。



この日持参した解説書によると、事業主体であるJR東海は、東京・名古屋・大阪の3大

都市の交通便益のみを目的として、途中の各県に設ける駅は可能な限り簡素にしてコスト削減をめざしているという（注1）。つまり、途中駅で乗り降りする顧客には500 km/hという高速度を体験する機会もまずないのが実情である。

1階には、初期の試験用車両1両を展示してあって中へ入ることができるが、各座席は現在の新幹線より少し狭く、それらが3列と通路といった車幅であった。線路の90%近くがトンネル内だということも考え合わせると、快適な旅とは言い難い。

この建物内の見学は1時間ほどで終わった。造りとしては各地の原発のショールームに似ていた。



見学センターから見下ろす実験線の写真（注6）

この隣に、やはり3階建ての山梨県物産館があって、特産のワインや菓子類などのお土産を陳列していた。3階の展望台から周囲の盆地を見下ろして早々に失礼した。

すでに時刻は1時近くで、丘を下りた道路沿いの「道の駅」で昼食をとろうと移動した。「せっかく山梨県へ来たのだからほうとうを食べよう」と言い交わしながら向かったのだが、この食堂にほうとうはなかった。「じゃ、大月駅前まで帰ろう」という訳で、13:18のバスに乗って大月駅前へ帰った。駅の目の前に、ほうとうを売り物にした店があった。

リニア新幹線を果たして建設すべき意義があるかという問題についてはすでに多くの識者が問題を指摘している。わたしも、エネルギー消費率が過大であること（現新幹線に比べて、人・km当たり3.7倍）、建設費が莫大であること（9兆円）、工事期間が長いこと（現在の企業化計画によると、東京―名古屋間開通が2026年、名古屋―大阪間開通が2046年）（注2）、その上に、地震のリスクや電磁波の人体に対する障害が懸念されることなど、不合理的な点が多い（注3）。

すでに、ごく一部の区間で工事は始まっているが、これに起因する異常な出水、川の水枯れ、大量の残土置き場問題の未解決、そして住環境の破壊といった被害が起こっている。これらは、工事が大規模化した場合に予想される被害のごく一部に過ぎない。そもそも、リニア新幹線を通す予定の地下構造について、十分な調査が行われておらず、フォッサマグナ線を突き切るトンネル工事が日本列島に何をもちたらずか、誰にもわかっていない(注4)。

それでも、現在のJR東海の経営者は意欲満々で投資しようとしている。実は同社は東海道新幹線で大いにもうけていて、各鉄道会社の中でもっとも資金力がある。JR東海の営業収益に対する営業費の比率は67.7%で、そのうち新幹線の占める比率が91.5%である(注5)。つまり、リニア新幹線をやめるか、あるいは、バイパス用として現行と同モデルの中央新幹線を建設するかを選べば、現在の東海道新幹線運賃を大幅に安くすることができるし、将来の新幹線のコストも大幅に節約できる。独占インフラ事業者は、言い値でサービスを売ることができる。決して値下げをせず、広く集めた金を顔の見えるインサイダーたちにばらまくことによって権力を誇示できる。現在の経営者は10年もすれば現役から引退する。その間に会社の金をばらまいて業界の名声をほしいままに享受する道を選ぶのであろう。政治家にしろ、経済人にしろ、今だけ景気を煽って、そのつけを子孫に回すことを躊躇しない人々が好まれる世の中なのである。

それにしても、山梨県の人々が気の毒になった。この「見学センター」が、事業者のJR東海のものでなくて「山梨県立」なのはなぜなのだろうか。おそらく、「ぜひ山梨県に通してほしい」「ぜひ山梨県に立派な駅を作って波及効果を与えてほしい」という行政当局の願いなのであろう。けれども、事業者のJR東海は、山梨県の駅を利用する客はほとんどないと思っている。東京や相模原からの距離から考えれば、東海道新幹線こだま号と同じような速度しか出せない。むしろ、在来線型新幹線を短工期で安く作って頻繁に走らせた方が利用客も増えるはずだ。中間駅をもつどの県も、便益は少なく公害被害は多く負担することになる。それでも、「県立リニア見学センター」を設けているのは、片思いに終わるのではないだろうか。

注1.西川栄一『リニア中央新幹線に未来はあるか』自治体研究社、2016年

注2.西川栄一、前掲書、p.63

注3.「リニア新幹線とコンコルド」『筒井新聞』第266号

<https://sites.google.com/site/tsutsuishinbun/2014/266/linear-shinkansen-to-concorde-to-genpatsu>

注4. ストップリニア原告団訴状(2016年5月20日)第5章の第2、第3、第5

注5.西川栄一、前掲書、p.58

注6.山梨県立リニア見学センターによる。

<http://www.linear-museum.pref.yamanashi.jp/gallery/photo/index.html>