

一つの例——リニア中央新幹線

二年程前に談合事件で新聞に出て以降、マスコミはあまり取り上げなくなりましたが、リニア中央新幹線というのがあります。談合事件は、その計画が大手建設会社にとって金のなる木であることを垣間見せたのですが、それは、まさにその手のプロジェクトーの典型だと思います。

これまで山体に手が加えられたことのないかけがえない自然が残る南アルプスの深部を貫通するトンネルを掘るといふことは、そこから搬出される膨大な土砂の投棄もふくめて、甚大な自然破壊であり、そのことが中部日本の地下水脈にど

のような影響を与えるのかは、誰にもわかりません。しかし、戦後七〇年間の「開発」の経験から学んだように、自然環境の破壊は、結果がわかったときには手遅れなのです。

そしてまた、東京・大阪間、遠隔操作の無人運転ということで計画が進められています。事故が起こった際にどう対応するのか、納得のゆく説明はありません。事故が起こったときになって、またまた「想定外でした」ということで責任逃れをするのでしょうか。「絶対安全」というような専門家のお墨付は、福島の事故以来、効力も信用も失っています。大深度地下で事故が起こったときに生じるであろう乗客のパニックを想像すると、背筋の寒いものがあります。そもそもこれまでの新幹

線の何倍かとも言われている膨大な電力を必要とする計画は、それ自体、省エネに向かう時代に逆行しています。問題はそれだけではありません。

品川・名古屋間二〇二七年開通、名古屋大阪間はその後二〇四五年開通とされていますが、品川・大阪間全通までの一八年間、はたして人は、名古屋までリニア新幹線に乗り、そこで在来の新幹線に乗り換えて大阪までゆく、というような面倒なことをするのでしょうか。品川・名古屋間四〇分といっても、それは列車が品川ホームを出てから名古屋のホームに着くまでの時間であり、乗客は荷物を持って地下数十メートルの品川駅のホームまで降り、名古屋駅ホームからまた荷物を持って地上まで数十メートル

登り、そこで在来の新幹線に乗り換えるとなると、東京・大阪間で見るとそれほど時間が短縮されるわけではないでしょう。そうになると、一度くらいは話の種に利用したとしても、結局、東京・大阪間の移動は在来の東海道新幹線か空路ということになるのではないのでしょうか。そもそも人口減少で、利

用人口も減少が予想されます。それに会議など、現地にはゆかなくともできる時代なのです。外国からの観光客が増加するといっても、観光客にとっては、日本の田園地帯や河川をつぎつぎ通過する車窓風景も旅行の楽しみの一部なのです。私は以前、台湾か中国の団体客と新幹線で一緒になったことがあります。やはり富士山が大きく見えたときには皆さ

んお喜びで写真を撮っておられました。名古屋までゆくのに一時間ほど早く着くからといって、旅情もなにもない殺風景な地下鉄のごとき列車に数十分も乗る方を積極的に選ぶのでしょうか。旅行者はスピードだけを望んでいるのではないのです。

とすれば、名古屋・大阪間の開通以前に赤字になる公算は大きいと思われるが、そうなるもまた国庫が尻拭いをするのでしょうか。

いずれにせよ、新幹線利用人口の減少が見込まれる二一世紀の中期に、単一の電鉄会社・JR東海が東京・名古屋間、名古屋・大阪間に競合する二つの新幹線路線を持つということ、経済的合理性の観点からも大きな疑問符がつきます。

結論——「啓蒙」より「批判」を

これは一例ですが、ともあれ、中央官庁と大企業とがいつしよになって科学技術のもたらす「明るい未来」を語るのではなく、そういった宣伝の背後にある問題を発き出すこと、「啓蒙」ではなく、「批判」を中心とすること、このこそが科学ジャーナリズムの役割であり、使命だと思えます。そういうことを言いたくて私は『近代日本一五〇年』を書いたのですから。

（『図書』2019.9 より抜粋）