

「岐阜県リニア活用戦略(案)」の問題点

2014年3月

日本共産党岐阜県委員会

JR東海がすすめる「リニア中央新幹線

の2027年度開業(東京―名古屋間)

に向けて、岐阜県と県内42市町村、及び

観光・産業経済団体・有識者等からなる

「リニア中央新幹線活用戦略研究会」は

2月17日、「岐阜県リニア中央新幹線活

用戦略(案)」(以下、「活用戦略(案)」

なるものを公表した。そして、これに対

する県民の意見を、翌2月18日(火)か

ら3月19日(水)まで「募集」(パブリッ

クコメント)中である。

一方、県当局はこの3月県議会に提案

した新年度当初予算案でも、「リニア岐

阜駅へのアクセス道路としての濃飛横

断自動車道の整備費」を28億4千万円計

上したり、「着工を平成26年度に控え、

リニア活用戦略を踏まえて各部局が行う

計画の作成の支援・調整を行うため」と

して、都市建設部公共交通課内に「リニ

ア推進室」を新設することを打ち出した

りしている。だが、「活用戦略(案)」と

は果たして、県民に責任を負う自治体と

しての岐阜県が「踏まえる」べきものな

のだろうか。その中身をみれば、大いに

疑問と言わなくてはならない。

はじめに

「活用戦略(案)」とは

「活用戦略(案)」は、A4判で42ページあり、以下の六つの柱建てとなっている。

- I 戦略策定の背景と目的
- II 戦略の視点
- III 観光振興・まちづくり戦略
- IV 産業振興戦略
- V 基盤整備戦略
- VI 今後の進め方

冒頭の「I 戦略策定の背景と目的」で「活用戦略(案)」は、「岐阜県においても、これから本格的な人口減少社会、少子高齢化社会を迎える中で、新しい地域づくりの展開を可能にするリニア中央新幹線の開業は、県政発展にまたとないチャンスといえる」から「開業効果を県内全域に最大限に波及させるため、リニア中央新幹線を活用して、岐阜県の地域づくりを戦略的に進めることが必要」だと述べている。また「中部車両基地」が

建設予定とされることに對しても、それは「かねて岐阜県が設置を働きかけてきた結果実現したもので、唯一、整備工場が付帯。約65ヘクタールの敷地規模。約1500人とも推定される雇用だけでなく、広く地域経済へ活力を呼び込むものになると「期待」を述べている。

これに先立って岐阜県では、2009年7月、「リニア中央新幹線地域づくり研究会」なるものが、県と関係市町村、及び経済界、観光関係者、有識者といった構成で設置されて、「リニア開業後の目指す姿やリニアを活用した具体的な施策展開の方向性を検討」し、2011年5月には「リニア基本戦略」としてとりまとめ、それを公表してきた。そこでは、リニアを活かした「①観光交流人口の拡大、②新たな住まい方の実現、③産業活性化と地域づくりを支える基盤づくり」を掲げていた。

この「基本戦略」を「継承し、2014年予定の着工を前に、2013年度時点で、開業効果の波及が期待される『観光振興・まちづくり』、『産業振興』及び『基盤整備』の3分野において地域づくりの方向性を検討し、それぞれ活用

戦略とそれを実現するために展開する施策をまとめたもの」として、今度の「活用戦略(案)」を打ち出したと説明されている。

県当局はこれを「踏まえる」というのだが、それで本当にいいのだろうか。県は、住民を守ることを第一義とする地方自治体なのだが、この「活用戦略(案)」全体のどこを探しても、県民の声の反映はない。そのことを、県はどう説明するのだろうか。

昨・2013年9月にJR東海が「環境影響評価準備書」を公表して、リニア中央新幹線のルートや中間駅計画などが住民の前に明らかにされて以後、県民の中に広がってきた声の大半は「活用への期待」ではなく、「不安・懸念・心配」の数々だった。詳しくは後述するが、この県民の声の大勢は、いまも強まりこそすれ弱まる気配をみせず広がりに続けている。それは、リニア中央新幹線計画そのものに「反対」だという県民だけではなく、計画に「賛成」だとする立場の人々からも、共通して出されているものであり、「JR東海は横暴は許されない」「JR東海は『聞く耳』を持って真摯な対応をせよ」という一点に、ますます太く収斂されようとしている

る。

これは、「このことを無視したままではリニア中央新幹線計画自体が成り立たない」という根本問題を提起しているものである。

一私企業がやる事業で、その企業活動の自由は保障されているのだと仮定しても、現にそこで生きて暮らしている地域・住民の思いを無視したところで、企業の横暴・勝手だけをゴリ押ししていい道理はない。ところが「活用戦略(案)」は、その問題を完全に素通りして一顧だにせず、それらの重大問題がすべてクリアされリニア中央新幹線が実現したあと「岐阜県としての活用案」ばかりをあこれと並べるものとなっている。

こんな「問題の素通り」が、通用するだろうか。住民の納得も理解もないところで一私企業の計画がゴリ押しされた先に、住民のためのという「活用」があると言ふのだろうか。それでも「活用戦略」だけを喧伝するというなら、地方自治体としての県の対応は、はなはだ無責任とならざるをえないのではないか。そんな「活用戦略(案)」を振り回して住民を「先の期待」で煽ろうとするようなことは、自治体としてやるべきではない。岐阜県の各部署が「活用戦略(案)」を踏まえて計画策定を進めるといふのなら、県民が抱くさまざまな疑問・不安の声に県としてもこたえるべきである。少なくとも以下の4点について、県はどうかたえることができるだろうか。

①「活用」への県の「期待」とJR東海の企業意図との「隔絶」

——県は見誤っていないか？

第一は、企業としてのJR東海の「リニア中央新幹線」計画と、沿線自治体がそこに期待をかけたようとする事との間に、大きな、埋めがたい隔絶が存在しているという事実についてである。

「活用戦略(案)」は、リニア中央新幹線が岐阜県内を通ることを「県政発展にまたとないチャンス」だとして、「活用」プランを以下のようにあれこれと並べている。(P数字は「活用戦略(案)」のページ番号)

p12 リニア岐阜県駅50km圏域の集中的な観光振興。リニア岐阜県駅から東西南北への観光軸を新たに形成。中山道で新たな街道観光。リニア岐阜県駅周辺から県全体への観光振興へ。

p14 リニア中央新幹線は、首都圏の国際空港と短時間で結ぶことにも寄与。外国人観光客の沿線地域への誘客も期待。2020年東京オリンピック等で訪日する外国人に情報発信。

p15 観光から移住・定住人口の拡大へ。岐阜県の知名度向上で首都圏等からの移住・定住先の選択肢となる期待。
p17 空き家を活用したビジネス。

p18 人口流出抑制。岐阜県から住所を移さず東京本社で働くことも可能に。県内若年層の県外転出の抑制に効果。進学による人口流出を抑制。通学定期の補助などで県内からの通学を促進。

p18 南北観光軸・東美濃ふるさと街道。明智鉄道とリニア岐阜県駅を直結。明智鉄道に蒸気機関車走行。沿線の観光資源開発。下呂温泉への誘客のため国道257号沿線の新たな観光拠点として、道の駅リニールや新規整備、地歌舞伎芝居小屋の活用。マラソン大会など。首都圏で宣伝。

p18~19 東西観光軸・いにしえ街道。沿線市町村などで「岐阜いにしえ街道協議会」設置。中山道、東山道などを生かした街道観光を振興。長野県・妻籠宿と連携。街道の歴史・文化に加え、陶磁器産業など地場産業の要素を取り入れた観光資源の開発。中央線など在线上の時間短縮、本数増加、直通列車運行、高山線・太多線の輸送力強化。特急しなのの美乃坂本駅停車。

p22 海外誘客の推進。「清流の国ぎふ2020プロジェクト」と連携。東京オリンピック等に合わせ、飛騨御嶽高原高地トレーニングエリアへ直通バスの試行運転実施など。

おおよそ「何でも可能になる」かのようだが、「活用への期待」が並べられているのは、ほとんど

唯一「リニアが開業すれば、全国からも海外からも観光客を呼び込める」「リニアに乗って人が集まってくる」ということへの「期待」感である。だが、その見込みに果たして、どこまでの根拠があるのだろうか。この「戦略(案)」を「まとめた」という「活用戦略研究会」、そしてそれを「踏まえる」という県当局は、「リニアが通れば人が岐阜へやってくるようになる」と、本気で考えているのだろうか。

その「期待」と、企業であるJR東海の事業意図との間には、大きな隔絶があると言わなくてはならない。例えば、JRとは別のある大手鉄道会社の幹部は昨年、JR東海の「環境影響評価準備書」公表にさいして次のように語っていた。

——「乗客の少ない中間駅に停車すれば、せつかくのリニアが遅くなる。(それでも)中間駅をつくるのは(リニアを通すことに)地元の協力を得るためであり、(中間駅の)設備を簡単にして運営コストを下げるのは(企業なら)当然だ」(朝日)2013年9月19日付。

これは、リニア岐阜県駅などの中間駅が、切符売り場も待合室もない簡素な構造で「大胆な効率性と機能性」を追求した「新モデル」とされることに関してのコメントだが、東京―名古屋を40分という超高速のリニアであってみれば、中間の4駅に全部止まると1駅に8分ずつで計32分、合わせて72分とほぼ倍の時間がかかる予定となり、それでは「せつかくのリニアが遅くなる」から「1時間に上下各5本」のうち各駅停車はわずか1本

だけにし、あとはノンストップ、という

のがJR東海のもともとの基本計画である。それでこそ「リニアの超高速性を踏まえ、できる限り直線に近い形を基本にしてルートをおく」意味もあるというものだが、この状態で「リニア岐阜県駅に降り立つ全国・海外の観光客」というものをいったい、どれだけ見込むことができるか、というのだろうか。

さらに、JRが設置する「中間駅」の役割と当該自治体との関係について、それが必ずしも観光客を呼び込むものとはならないとする、次のような指摘もなされていた。

——「もともと中間駅の役割は地震などの緊急時に停車して乗客を安全に避難させるというもの。在来線や高速道路とのアクセスを整備すれば周辺の観光地へ誘客するにはプラスだろうが、新たなまちづくりにまで乗り出すのは無謀かもしれない」「現状の『のぞみ』は朝夕のラッシュ時には1時間に最大9本運行している。リニアもより間隔を詰めた運転を求められる可能性が高いが、その場合に各駅停車の存在がお荷物になってくる。各駅停車の運行は、お昼前後のダイヤがまばらな時間帯に限定せざるをえなくなるかもしれないし、利用者が少ない中間駅については『原則通過』もありうる」「自治体側は中間駅周辺に企業を誘致するなどして街づくりをしようと思気込むだろうが、『原則通過』となれば空振りに終わる」。〔週刊東洋経済〕2012年2月

25日号)

東京―名古屋―大阪という3大都市間をなるべく短時間で直結したいという「リニア中央新幹線計画」を押し通そうとするJR東海に対して、「活用戦略(案)」は、「JR東海に公式に要望活動を求める(p19~20)」と言って、「要望」の内容をこう述べている。

——「中部車両基地内の見学施設整備。常設見学コース設置、など。リニア中央新幹線を活用した産業観光ルートの開発、商品造成。関係者の視察旅行(エクスカーション)、名古屋からの一区間体験乗車を含む商品開発。シンボルキャラクターなどによる情報発信。リニアの走行する姿や車両基地へ回送される姿を見ることができれば、大きな集客が望めるのでは、と期待できる。体験乗車する旅行者、自国の交通インフラに導入をと視察に訪れる海外からの訪問者も予想される。このため、ルート沿いのビューポイント整備、車両基地の一般公開をJR東海に働きかけていく必要がある」。

要は「人を呼ぶ観光資源」として活用できるように、JR東海にお願いしてこういうわけである。これにJR側はどうこたえるか。地元の要望を「拝聴はするが、うちの事業計画や意図とは違うので」と断ってきたら、どうするのだろうか。「お願いしたけど無理でした」ということで、これだけ大仰な「活用戦略(案)」を喧伝し県民に「期待感」を煽り立てた

ことの重い責任をとれると、本気で考えているのだろうか。

私たちは2年前の2012年5月17日付で、「リニア新幹線の建設に反対する

——東海道新幹線の地震・津波対策、大震災の鉄道復旧こそ」と題する「見解」を発表した。そこでは「自治体のあるべき姿勢」を指摘して、「リニアに過大な夢を託してアクセスのための大きな投資をすると、それがまちを押しつぶすことになり『夢の超特急』どころか『悪夢』になりかねない」と述べ、とくに自治体の役割を考えるべきで、「公共投資だけでなく、住民や地元業者にリニアへの過大な期待をかせぎさせて、結果が『見込み違い』ということになれば、自治体が住民を大きくミス・リードすることになり、地方自治体と地方政治の見識が問われる」ことになるという問題を率直に提起した。いま改めてこの「自治体のあり方」が問われている。

「活用戦略(案)」は、ほぼ全編が「リニア中央新幹線でひらける素晴らしい未来」というトーンで貫かれ、「懸念」としてはただ一カ所、「地域の活性化をもたらす可能性のある一方、『さらなる東京一極集中を招く可能性』の指摘もある」(p10)として、いわゆる「ストロー現象」への懸念を述べているだけである。こういう「活用戦略(案)」には、「住民をミス・リードする」という危険性が色濃く表れていると、言わなければならない。

こういうものを「踏まえる」と言う県当局は、この問題にどうこたえるのか。県民の納得のゆくような説明の用意があ

ると、言えるのだろうか。

② 「活用戦略(案)」の自己矛盾と、自治体としての重い責任

——県はどう考えるのか？

「活用戦略(案)」は、「岐阜県の資源活用でも、リニア中央新幹線開業による知名度の高まりを活かし、岐阜県独自の資源活用で他地域との差別化を図ることができる。窯業・土石製品など」と述べ、「東西観光軸・いにしえ街道」構想(p18~19)では、「陶磁器産業など地場産業の要素を取り入れた観光資源の開発」を打ち出している。「岐阜県独自の資源」とか「陶磁器産業など地場産業の要素」などは、県民にとって貴重なものだが、それをまさに破壊しようというのがリニア中央新幹線計画であり、その無謀さに県民の批判が沸き起こっている。このことを、県当局は考えないのだろうか。

例えば、「岐阜県環境影響評価審査会」の2013年12月24日会合・議事録(概要版)によれば、「可児市・大萱の窯跡」問題が取り上げられ、貴重な歴史遺産である同所の古窯跡を保全するため地元市が行政も経済等諸団体も住民もほとんど一致して、JR東海にリニア中央新幹線の路線計画変更を求め、古窯跡を通るルートを計画の高架式から地下トンネル式に変更するよう求めている問題で、この地元の要望に沿うよう求める委員と、言を

左右して地元要望を聞こうとしないJR東海の態度とが、克明に記録されている。

地元の要望は明瞭で、歴史遺産としての古窯跡群を保全せよという一点である。人間国宝の荒川豊蔵が、志野や黄瀬戸、瀬戸黒を同所の「牟田洞古窯跡」や「窯下古窯跡」で発見し、それらが、瀬戸（愛知県・瀬戸市）で焼かれた」という定説を覆して窯業史を塗り替えたのは、昭和5年（1930年）だった。豊蔵はその後、

同地に住居と陶房を構え、谷の環境保全のため自ら土地を取得して志野や瀬戸黒の復元にとりくみ、その功績で昭和30年（1955年）には人間国宝に指定され、文化勲章を受章。文化功労者にも選ばれた。この地は、現在の美濃焼の世界における象徴的な場所であり「美濃桃山陶の聖地」ともいえる場所となっている。（以上、可児市の県への意見添付資料より）

リニア中央新幹線が計画通りにつくられると、古窯跡群のまざにど真ん中を貫いて高架式の巨大構造物が建設され、古窯跡群は保全されなくなるから、トンネル式に変えてこれを守れという声は、意見書のかたちですでに県にも届けられている。その地元の声を、県も「活用戦略研究会」も、まともに聞かないのだから。

「活用戦略（案）」で「岐阜県独自の資源活用」をうたい、「街道観光」の振興に「街道の歴史・文化に加え陶磁器産業など地場産業の要素を取り入れ」といくと言ふのなら、その前に、歴史的な古窯跡群を破壊する危険が明らかに指摘されているリニア中央新幹線計画に対し、ま

ずは「待った」と言うべきではないだろうか。そうせずに、一方でJR東海が地域歴史遺産の無謀な破壊計画を勝手に進めようとするのをそのままにし、一方ではそれら「岐阜県独自の資源」の活用を言うというのは、自己矛盾も甚だしい。泉下の豊蔵も首をかしげ、嘆き、怒っているのではないか。

地元・可児市の要望は、いわば「市ぐるみ」でJR東海に突き付けられている。JR側は、それを考慮して計画全体の見直しを検討するのだろうか。それは「飲めない」と突つ張るなら、残る道は「私企業が一地方自治体ぐるみの要望を踏みにじって我を通す」「強行」に走るしかなく、地域とともに成り立っていくべき企業の倫理を自ら投げ捨てることになるほかはない。県は、それを一私企業と当該の自治体との間の問題として何らの手だても講じず、ただ黙視して素通りし、そのはるか先にしかない「開業後」の「活用戦略」だけを、あれこれと喧伝していろいろいいと考えるのだろうか。県もまた、市と同様に住民と地域を守る立場に立つべき地方自治体であり、その見識と住民への責任ある対応が問われているのではないか。



③地域で噴出する「不安」「懸念」の声を、県もまた「聞く耳持たず」なのか？

昨・2013年9月にJR東海が「環境影響評価準備書」を公表し、リニア中央新幹線のルートと途中駅の計画が明らかになって半年となる。この間、JR側による「地元説明会」なるものが開かれ、住民からも様々に意見・要望がJR側へ届けられている。

ここでは、リニア計画に対して「賛成」「歓迎」という声に比して、「心配」「不安」「疑問」「懸念」などをJRにぶつけ、真摯で丁寧な説明・解答を求めるものが圧倒的多数を占めている。人を載せた車両が「超電動式」という方法で運転手なしで時速500kmの高速走行をするという「未体験」の問題。それに伴う安全性や周囲に及ぼす様々な影響の問題。その路線の大半が地下、またはトンネル内を通ることに伴う諸問題。その残土や出水、地下水脈・地殻等への影響の問題。住環境や自然環境・生物界に及ぼす未知の影響をめぐる問題、などが、住民の「不安」「懸念」の中心である。

例えば、リニア岐阜県駅の建設が予定される中津川市の坂本地域でJRが開いた「説明会」では、次のように「不安」「疑問」の声が続出した。

○男性：生活者の声を知れ。美乃坂本駅の北側に4反ほどの田を持つ。将来

も守っていききたい。「3・11」で、原発で栄える街を標ぼうしていた町が壊滅状態になるのを経験した。そこから自分はJRに協力して土地を手放すことが必ずしもみんなの為になることではないと学んだ。土地を守りきることがやがてはみんなの為になる。地元も手放して喜ぶのでなく、今ならまだ間に合う。リニアは未完の技術であり、名誉ある撤退を。新駅の高さが30メートルで延々1キロ続く。その北側の住人、あるいは農地はどうなっていくのか。終日、日照を遮られて景観も奪われ作物も育たず、冬場は特有の「凍みる」気象で水道管もよく破裂する。駅裏は東海・東南海地震で液状化の可能性がきわめて高いと市の防災マップでも指摘。地域の生活基盤を壊してまでなぜ3階の駅舎建設にこだわるのか。

○男性：車両基地予定区域内で民家8戸が引つかかる。生活道路も走っている交通の要衝もある。そこが潰されることの、地域生活への影響、立ち退き保障などどうするのか。トンネルを掘れば必ず水が出るが、どういう処理方法をとるのか。フツ素などへの対策はどうするのか。電力はいまの新幹線の3倍必要だと言ふが、どこから確保してくるのか。

○女性：JR東海の葛西会長はしきりにメディアで「原発再稼働の必要」をぶっている。説明では、東電や中電から「足りている」電気の提供を受けるといふが、足りているならなぜ「原発再稼働」という必要があるのか。会長が言っ

いることだからハッキリさせてほしい。山梨では、実験線建設で出た採掘土を県が買い取ったというが、今後も自治体に土を買わせて処理するつもりなのか。

これらに対しJR東海側は、次のように「答え」ていた。

●未完の技術というが、すでに実験線もあり長年の研究で確立されているのがリニアの技術だ。誤解なきように。

●地震に備え第二の新幹線を、と会社として意思決定した。駅舎の高さは車両基地との関係で回送線をつくる必要から30mと高くなる。JRは鉄道会社ですでに中央線を営業しているから、このあたりの気象などよく理解している。液状化については岩盤まで基礎を打つので起こらない。

●葛西会長の「原発再稼働」発言は、会社見解ではなく葛西が個人で言っていること。私も葛西ではないので、これ以上言えることはない。採掘による発生土の処理で、山梨県にそれを売りJRが何か利益を得たということはない。「活用してもらえればありがたい」と言い、山梨県が谷地の埋め立てなどに活用された。利益は得ていない。自治体へ売ることほしくない。

これでは、住民の不安にまともに対応しているとは思えない「回答」であり、「私は葛西ではない」などは、住民を見下したような「木で鼻を括る」式の無責任回答の典型である。住民の「不安」や「疑問」の切実な声を、このよう

に乱雑に扱うままにして、リニア計画を「予定通り」に推進することなどは許されないと、県は考えないのだろうか。

「活用戦略(案)」では、「観光誘客と連携した移住・定住人口拡大」(p.22)策を並べる中で、「リニア中央新幹線開業により大きく発展が予測される名古屋駅周辺立地企業の従業員の定住促進へ、リニア岐阜駅周辺の住宅地開発を調査検討」する、などと述べている。いったい、どうするのだろうか。

その「リニア岐阜駅周辺」の地元では、先に見たように「3・11を経験し：自分は、JRに協力して土地を手放すことが必ずしもみんなの為になることではないと学んだ。土地を守りきることがやがてはみんなの為になる」という真剣な声が上がられている。そこにあふれる誠実な思いを県は、「岐阜県の発展のために土地を手放し住宅地開発に」などと説得でもしようと言っているのだろうか。

県民が声をあげて「不安」や「疑問」を訴えている問題について、まともに向き合おうともしないJRに一言の批判もせず、「活用戦略(案)」でも県民の不安の声にまったく触れることもせずに、それらの問題点が「解決したあと」にしかありえないはずの「開業後」の「活用」だけを喧伝するなら、県もまた、JR東海と同等に「聞く耳を持たない」ものとして、いまと後世の歴史の厳しい審判を免れることはできないだろう。その覚悟が、県にはあるのだろうか。

4 リニア中央新幹線計画 そのものの「危うさ」を 県は考えないのか？

「活用戦略(案)」は最後に「今後の進め方」と題して、「開業までの計画や社会経済状況の変化に対応して随時見直す。各分野で施策推進体制を整備・実施。本社機能誘致、行政中枢機能の一部移転に関する、さらに詳細な調査を経たうえで具体的な施策の展開を図る」と述べる。いまだに「首都機能移転」という言葉が出てくることにも驚かされるが、「開業までの計画や社会経済状況の変化」で「見直し」が迫られるような事態を、県はどこまで真剣に考えているのだろうか。「活用戦略(案)」には、その言及がまったくない。

「今後の見直し」にかかわって、JR東海の経営状態はどうなのか？例えば次のような指摘がある。

—— JR東海の台所事情は苦しい。2013年3月期の純利益は1999億円で最高益を記録し、今期も2期連続で最高益を更新しそうな勢いだ。だが、柱の東海道新幹線はすでにフル回転状態で、増発の余裕はない。景気が上向いても、新幹線の運賃収入増には限界がある。一方で、今後は完成したりリニア実験線の減価償却費や新幹線の大規模修繕費が業績の足かせとなる。来季に着工となれば借入金も増

える。JR東海はピーク時の負債総額を5兆円と試算している。景気回復で金利が上昇すれば利払い額の増加というリスクもはらむ。もし金利が1%上昇すれば、利払い額は年間500億円膨らむ。今後の収入急拡大が見通せない中で、費用は確実に膨らんでくる。(『週刊東洋経済』2013年10月5日号)

リニア中央新幹線の「採算性」については、JR東海自身が、その収益では「絶対にペイしない」と認めており、当時の山田社長もこう語っていた。

——「10年で収入は10%増という堅い見込み。東海道新幹線の収入で建設費を賄って、何とかやっていける」。

(2013年9月18日会見での発言)
その「頼みの綱」である東海道新幹線の利用者数は、この20年来「横ばい」状態であり、今以上の収益増を見込めないということが、すでに広く指摘されている。となれば、リニアが、建設段階の9兆円とも言われる費用支出だけでなく、開業後の運用収益でも負担の方が重くのしかかって、あげくにJR東海の経営を行き詰まらせていく事態も、皆無とはいえない。そのときに「第二の国鉄」のように国民の税金投入による「救済」となるなら、県民の暮らしを守る県として黙視しただ「活用」と言っているわけにはいかないのではないかと。

「そもそもリニア中央新幹線が最初に提案されたのは、1973年で高度成長真っ盛りの時代であった。それより40年たった少子高齢化・人口減少と社会が大きな変化を迎えているのにもかかわら

ず、相変わらず高度成長時代の夢を追い

かけようという『リニアな(単純な発想の)』

プロジェクトであることに啞然とする。

現在の東海道新幹線に比べ、乗客数は1・

3倍に増え、運賃は1000円プラスす

るだけで済むと楽観している。建設コス

トが9兆円もかかるというのに、誰がそ

れを信じられるだろうか」との指摘もあ

り(池内了・総合研究大学院大教授「中日」

2013年10月23日朝刊)、大規模な自然破

壊と住生活への悪影響が深刻に懸念され

て「疑問」「不安」の声がますます広が

るリニア中央新幹線計画には、計画途中

での破綻の危険さえ指摘されている。

それは、リニア計画なるものの無謀さ

を、ますます浮き彫りにするものではない

だろうか。そういう事業の「活用戦略

(案)」なるものを喧伝して、県当局もそ

べている。

「本州の中央を走る幹線を代替でつ

くつておくべきだという論に、私は反対

しない。しかし、それがリニア中央新幹

線になるべきだという必然性はなく、鉄

道技術としてほぼ完成に近い時速200

(300キロ程度の新幹線で十分であ

る。これまでのリニア実験線を観光施設

として活かすことにとどめ、無謀なりニ

ア中央新幹線計画は中止すべき」(同前)

その「無謀さ」について予定沿線地域

の住民からは「将来設計で土地を買って、

このたび退職してそこに家を建てたら、

リニアが通るのでそこをどけと、何の挨拶

もなく(ルートが)世間に公表された。

こんな理不尽な話はない」との声も挙げ

られている。

岐阜県は、地方自治体の本旨に立って、

とではなく、老朽化した社会資本設備の

維持管理、更新にこそ力を入れるべきだ

ということである。

知事は、東京オリンピック・パラリン

ピック開催と東海環状自動車道全線開通

の2020年度を、岐阜県の「中期戦略」

のカナメに据えている。そこに向けて新

年度予算案では、①「清流の国ぎふ」づ

くり、②新たな「成長・雇用戦略」の展開、

③確かな安全・安心の社会づくり、の政

策課題を積極的に展開する、としている。

そこに「リニア中央新幹線」を活用し

ていこうという「戦略」を描くのだが、

ではリニア計画は、岐阜県や日本の希望

ある将来像にどのように寄与できるのだ

ろうか。

これまで私たちが指摘してきた4つの

大問題について、「活用戦略(案)」に

て、地元業者による仕事を増やし、介護

などの雇用を増大させ、お金が地域を回

ることによる住民本位の活性化を展望で

きるようにもなる。岐阜県が、「これか

ら本格的な人口減少社会、少子高齢化社

会を迎える中で、新しい地域づくりの展

開(「活用戦略(案)」のI)ということをも

本気で考えるというのであれば、「リニ

ア活用戦略(案)」を踏まえたりするの

ではなく、県民のために地方自治体らし

く頑張ることを、日本共産党は強く求め

たいと考える。

5 「JRの身勝手を許さない」の一点で共同を