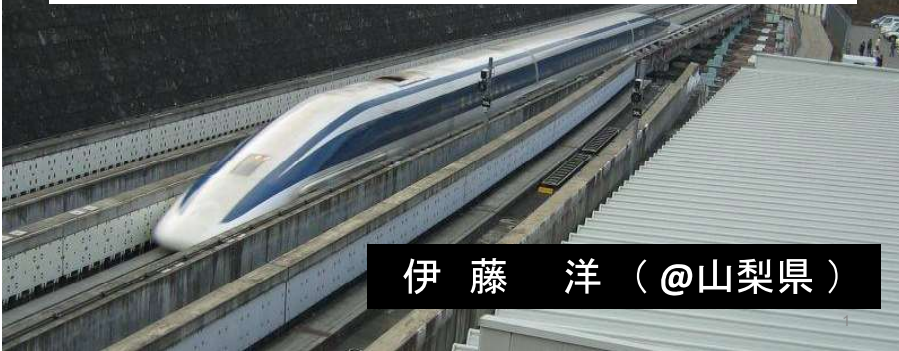


アラカン山脈にトンネルを掘る?!! JR東海リニア中央新幹線計画の問題点



伊藤 洋 (@山梨県)

元祖「仏・法・僧(三宝)」の住む アラカン(阿羅漢)山脈はどこにある?

ミャンマー南西部を南北に縦断する山脈。アラカン・ヨーマトも。全長380キロメートル。イラワジ川とベンガル湾東部との間を南下、ネグレス岬からベンガル湾に没し、延長部分はアンダマン諸島、ニコバル諸島に連なる。ヒマラヤ造山帯の一部をなし、北部ほど高く、スン山(1989メートル)、パウクサ山(1708メートル)など2000メートル級の山が連なる。夏の湿潤な南西季節風を受ける西斜面は降水量が多く(年間9000ミリ)熱帯森林に覆われ、チャンドウイン河は雨季には600メートルの川幅の濁流となる。これがために古くから東西交流の障害をなし、インド・パキスタン文化(南アジア)とビルマ文化(東南アジア)の境界をなした。



はじめに

「仏・法・僧？」も逃げ出すリニア新幹線工事



JR東海が(2018年7月)13日、リニア中央新幹線関連工事として上伊那郡中川村で新設中の「四徳渡(しとくわたり)トンネル」の工事を中断したことが分かった。(中略)地元の「ブッポウソウの里の会」によると、一帯は1990年以降、ブッポウソウが毎年営巣。今年も5月下旬に2組の営巣を確認したがひなは確認できず、6月20日ごろにはいなくなっていた。(中略)ブッポウソウは長野県版レッドデータブックで「絶滅危惧1A類」に指定されている。(信毎新聞 2018年7月14日)

インパール作戦とは

- 西太平洋での敗戦からの起死回生を狙った作戦。出動兵員9万人
- 牟田口廉也中将の熱意と、上官河辺正三中将&東条英機首相(陸大同期)の人間関係で始めた作戦
- 3週間で決着の予定で、1944年3月8日、作戦開始
- 兵糧は現地調達を主とし兵站専門家の意見を無視
- 予期に反し4月雨季に突入。600mの激流の渡河作戦で牛と兵員大量死
- アラカン山脈の長大な連峰縦走の消耗戦
- インパールに着く前に死者1万人
- 7月1日作戦中止。その間、東京では天皇への首相の勝利報告で止められず。作戦終結は1944年12月。牟田口・河辺は8月解任され帰国
- 死者32,000人。その3分の2は作戦中止後飢餓と溺死と敵軍追走による
- 帰還者6万人中傷病者40,000人の惨劇

インパール作戦とリニア計画の類似点

- ① しなくてよかった作戦 本講演の結論なのでおわりに！
- ② 強烈な個人の突出を容認: 第15軍第18師団 **牟田口廉也** 葛西敬之名誉会長という権力者
- ③ ビルマ攻略作戦の成功体験 かつて世界一高速だった栄光
- ④ ガ島・レイテ沖海戦敗戦からの起死回生 新幹線の成功体験
- ⑤ 長大山脈を縦走するという無謀計画

メランジェ層の水瓶
= 豆腐の横腹に穴を開けるという無謀さ!!

X年後の国土交通大臣:「国は本計画を主導したことは一度も無い！」

戦後の言い訳

- 服部卓四郎大佐(大本営作戦課長): インド侵攻という点では大本営はどのような時点であれ一度も、いかなる計画も立案したことはなかった!
- 牟田口廉也中将: インパールはすべて上層部の指示だった!

X年後のJRR東海社長:
当時の会長とその取り巻きの責任です!?

日本の阿羅漢トンネルの位置



<https://trafficnews.jp/post/47465/>

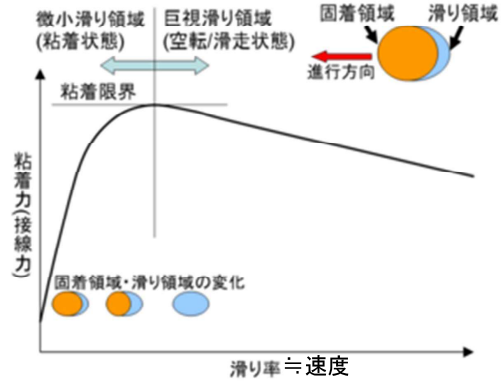
成長を続けるアラカン山脈

深田久弥日本百名山 (1964年刊)	国土地理院データ (2014年改訂)
① 富士山 3776m	① 富士山 3776m
② 北岳 3193m	② 北岳 3193m
③ 穂高岳 3190m	③ 間ノ岳 3190m
④ 間ノ岳 3189m	④ 穂高岳 3190m
⑤ 槍ヶ岳 3180m	⑤ 槍ヶ岳 3180m
⑥	⑥

こういう山にトンネルを掘る無謀さ!

リニアモーターカーの必要性？

- 車輪とレールの間の粘着力の限界を超える夢
- 古くはその限界が百数十km/h程度とみなされていた！
- しかし、フランス TGVが574.8km/hを実現(2007年4月3日)

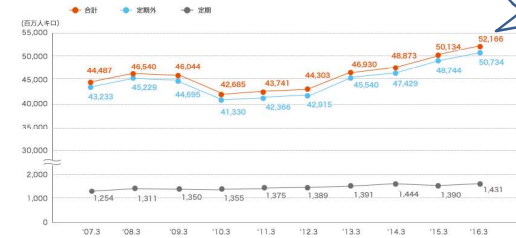


本当に必要か？

- 東海道新幹線の二重化・保守時の代替機能
- 2020年に583億人キロを予測。新幹線のみでは最大433億人キロで頭打ちになる??

- なぜ保守時の代替機能が東海道新幹線だけに必要？ 他社は??
- 「北陸新幹線」の米原経由で可能では？
- 人口減少と経済成長率の鈍化による需要縮減

すでに433億人キロ超 521億人



そんなに急いでどこ行くの？

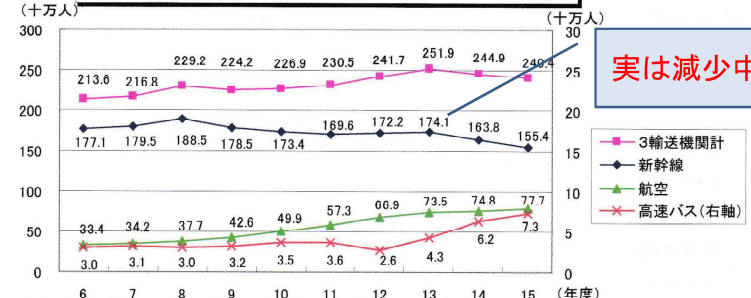
「時は金也」とは、時間の長短によって価値が変わる場合であって、...

- 東京・大阪間を2時間かけても、1時間で着いても車中で居眠りしている限り付加価値は付かない！
- ビジネス需要の観点からは、「速い！」とは今やマイクロ秒(μSec)であって、HoursやMinutesではない！
- ネットワークとITソリューションの変化は、悲しいことにマンツーマンの必要性を徹底的に無化するであろう！

唐衣着つっ慣れにし妻しあれば
はるばる来ぬる旅をしぞ思ふ
名鉄線八ツ橋(知立)

東京-大阪間 輸送機関別旅客輸送人数

図9 東京-大阪間の輸送機関別旅客輸送人数の推移

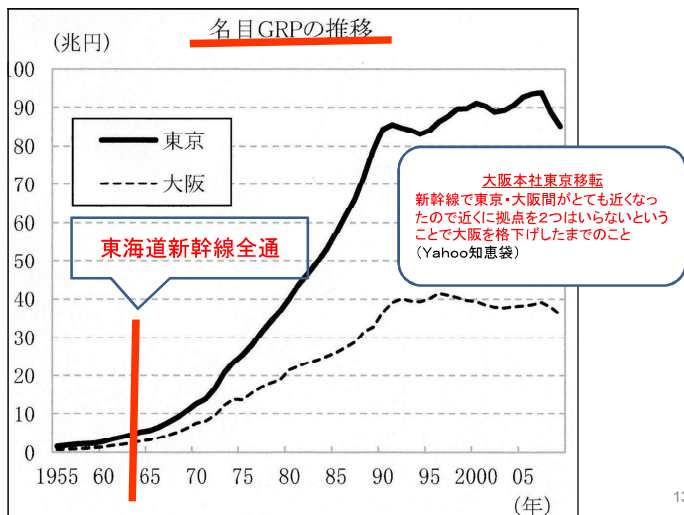


実は減少中！

(注)1 東京-大阪間の1日旅客数(定期外)はほぼ新幹線の利用者と考えられるため、新幹線の輸送人数としている。
(注)2 航空は羽田-伊丹、羽田-関西の合計値。
資料)国土交通省「旅客地域流動調査」

最近10年間の公共交通機関の旅客輸送の動向
(国土交通省資料)
http://www.mlit.go.jp/toukeijouhou/toukei05/geturei/07/geturei05_075.pdf

二都物語～二眼レフから一眼レフカメラへ



13

インパール(大阪)よりも コヒマ(名古屋)へ着けるのか？

- 2007年: JR東海、自己負担で「リニア中央新幹線」(東京～名古屋)間290kmを建設すると発表
- 営業運転開始: 2025年(2027年に訂正)
- 建設費見積もり: 5兆4000億円
- 全通は2045年(2035年着工)。3兆6000億円
- 中間駅: ホームと屋根と切符自販機程度(地元負担は上記予算に含まず)



- 産業構造の変化
- 新市場への不適合

- ◆ 計画時中部経済はバブル絶頂期⇒製造業の衰退の予兆
- ◆ 人口減少: 8%(名古屋2027年?)、23%(大阪2045年)

14

建設コスト5兆1,000億円で済む？

- 5兆1千億円の積算根拠は不明
- 丹那トンネル: 予算=118万円 決算=770万円(1918～34)
- 本四架橋神戸・鳴門ルート: 予算の4.7倍
- 東京湾アクアライン: 予算=5千億 決算1兆4千億 3倍
- 長良川河口堰: 6.35倍
- 学研都市住宅市街地開発事業: 3.84倍……

昨年の秋、会計検査院は、本州と四国にかけられた三本の本四架橋で、工事費は当初見込みを大きく上回り、神戸・鳴門ルートでは4.7倍、一兆三千四百八十七億円にも達した(和歌山県議会H12年2月定例議会第5号報告)

「公共事業とは、当初見積もり予算の平均3倍を要して完成する事業」のこと

15

東京・名古屋間開通できても？

- 東京・名古屋間1時間40分を50分に短縮する価値があるか？
- 大深度地下品川駅と東京駅の心理的違和感は？
- 名古屋で新幹線に乗り換える客は居ない！(リニア線に東京・大阪間利用客不在)
- リニア新幹線利用者数=品川・名古屋間の客に局限=その何割が利用するか？
- 既存新幹線との互換性不在が最大欠点!!(狭軌・広軌問題の再燃)

16

インパール作戦の戦後総括

- 服部卓四郎(大本営作戦課長): インド侵攻という点では大本営はどの時点であれ一度もいかなる計画も立案したことは無い。
- 牟田口廉也中将: インパールはすべて上司の指示だった。

さて、中央リニア新幹線が失敗した後で、関係者はなんと発言するだろう?!

21

おわりに

- ◆ アラカン山脈にトンネルが開けられるとして雨季の来る前(2027年)か後か?
- ◆ 雨季に入ってからだと「金利」という「蛭」が容赦なくJR東海の土台を食い荒らすであろう!
- ◆ リニア計画は、人間関係を過度に重視した情緒主義や強烈な個人の突出を許容したインパール作戦に酷似
- ◆ 「国鉄分割民営化」に起因する不幸で、東海道新幹線の利益は、JR北海道・UR四国の赤字補てんに使うべき?

ご清聴、ありがとうございました

22