

2011 / 4

祝！開業「九州新幹線」

JRのCMなどでも「九州直結、新幹線」と大きく取り上げられている九州新幹線。関西圏から九州までの移動が格段に便利になり、九州への観光もこれまで以上に身近になりました。実はこの新幹線、計画からこの開通まで半世紀近い年月が費やされていることをご存じでしょうか？

1967年に国鉄が発表した「全国新幹線網構想」をルーツに持っています。これは1964年に開業した東海道新幹線の成功の影響を受けて作られた構想で、1969年には「全国新幹線網構想」などの影響を受け全国の交通ネットワークの整備・工場地帯の整備などを目的にした「新全国総合開発計画」が政府から発表されました。この「新全国総合開発計画」を元に全国の新幹線の江尾を目的とする「全国新幹線整備法」が1970年に作られました。この整備法をうけて4回にわたって「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」が発表されました。

この基本計画の中には「成田新幹線」「山陰新幹線」などの様々な新幹線が含まれていましたが、実際に現地調査・採算性などの調査を行い1973年11月13日に「新幹線整備計画」を決定しました。その整備計画に含まれていた新幹線には「東北新幹線」（東京～新青森）「北陸新幹線」（東京～金沢～新大阪）「北海道新幹線」（新青森～札幌）そし

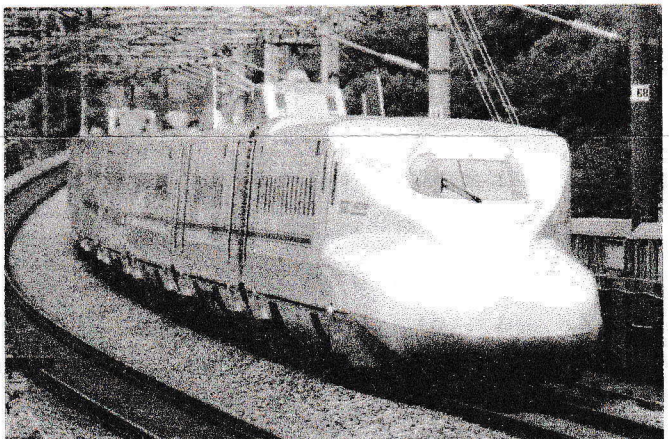
て「九州新幹線」（鹿児島ルート：博多～鹿児島中央、長崎ルート：博多～長崎）の5つがあります。

東北新幹線は皆さんもご存じのように2010年12月4日に、九州新幹線（鹿児島ルート）は2011年3月12日に全線開業しました。残りの2つ北陸新幹線と北海道新幹線はあまり聞いたことが無いかもしれませんが、実は、北陸新幹線は一部が「長野新幹線」として既に開業していて、長野から先の金沢まではあと3年後2014年の開業が予定されています。また、北海道新幹線は2015年に函館までの部分開業が予定されています。

さてと、九州新幹線の話に戻ります。1973年の整備計画をうけて、さあ建設という段階にまでいったのですが、国鉄の慢性的な赤字による資金難の影響で1982年に建設が凍結されます。この事態が大きく動いたのが1987年です。1月には凍結解除が決定され4月には国鉄分割民営化でJRグループが誕生しました。そして1989年には難工事を予想される区間から順に工事が開始されました。1991年に鹿児島中央～新八代で本格的な工事が開始され、1998年に新八代～船小屋、2001年に船小屋～博多でも本格的な工事が開始されました。そして2004年に鹿児島中央～新八代が開業し、2011年、残りの新八代～博多が開業し、全線開業となりました。

九州新幹線の開業によって在来線だけでは3時間40分かかっていた博多～鹿児島中央が2時間20分短縮され1時間20分となりずっと九州が近くなりました。

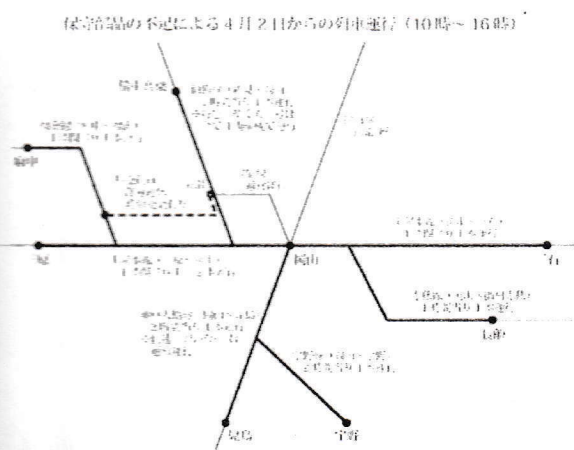
九州にはSLをはじめ独自色豊かな特急列車や観光列車、さらには九州を横断する豪華寝台列車も計画されています。車での移動もいいですが、たまには列車を使ってのんびりと旅行に出てみるのもいかがでしょうか。



東日本大震災に伴う車両保守部品の不足による列車の運休

この度の地震で被災された皆様に謹んでお見舞い申し上げます。この地震により車両の保守部品を製造している工場が被災、また計画停電により部品調達が困難になっております。出来る限りの運行を確保するため4月2日からデertime（10時～16時）において列車の減便が行われます。なお部品調達に目処が立たない場合さらなる減便も行われますので、ご注意ください。

- ・デertime（10時～16時）の運転割合
  - 山陽本線（三原～岡山）60%、山陽本線（岡山～三石）60%
  - 宇野線（茶屋町～宇野）50%、瀬戸大橋線（岡山～児島）90%
  - ※快速『マリンライナー』は通常運行
  - 赤穂線（岡山～長船）50%、伯備線（備中高梁～岡山）50%
  - 福塩線（府中～福山）50%



## 原発に頼らないシナリオを描こう

1997年の岡山での路面電車サミットは、京都議定書の年で地球温暖化対策の元年だった。当時私は原子力の平和利用という原発の存在に何ら疑問を持っていなかった。

しかしこの年、私はドイツが原発を全廃しようとしていることを知った。第二次世界大戦が石油を巡る中東争奪戦だった反省、チェルノブイリ原発事故への反省から、原子力、石油に出来る限り頼らない社会を作るために、路面電車や公共交通を重視する政策を強化していたのだ。

岡山の超低床路面電車 MOMO の技術は、ドイツのものである。だから私は路面電車推進を通じて、原発廃止を考えた。だが残念ながら既に福島原発50km以内では、チェルノブイリ以上の土壤汚染が起こっており、人は住めない可能性がある。

けれどまずは東海地震の震源域にある浜岡原発を止めるべきだ。我々日本は世界に原爆以上の放射能を撒き散らしてしまったのだから大胆なエネルギー転換をする義務がある。

そういう使命感をもとに、我々は「おいでんせえ岡山」設立に参加した。放射能汚染地域の市民農民を、せめて岡山や西日本に迎え入れたいと思う。

福島第一原発の廃炉は、事実上不可避だ。しかし一方で、中国電力の社長はあいかわらず、建設中の上関原発を多少遅れても、建設すると発表している。「計画停電なんかになったら、困りますよ、だから原発はいる。」というわけだ。東海地震の震源域に近い浜岡原発は即時停止させなければならないが、新規原発建設や再稼働に反対するなら、国民全員が納得する、経済にも配慮した綿密なシナリオが必要である。

今国会では「交通基本法」の上程がなされ、来月には審議がはじまる。この法律は、単に高齢化や温暖化対策というだけでなく、エネルギー政策転換にも重要である。その具体的提案のひとつが吉備線LRT化なのだ。

### 1. 公共交通重視で全国の自動車のガソリン消費量大幅削減

電車バスなどの公共交通の分担率は岡山では現在5%だが、それを15%に引き上げ、自動車分担率を70%から50%に引き下げ、自転車利用を5%増加させるため、国交省に働きかけて、自転車道の整備促進を図っている。これを10年でやる。

日本全体でガソリンの消費量が30%減少。その分の費用をLNGの輸入にあてて、火力発電を拡大し(LNG発電は出てくるのは水で環境にやさしい)、原発を順次廃止していく。20年かかる大事業だ。しかし子供たちのため、やらなくてはいけない。それには、母親たちの力が必要。日本の女性たちよ、今こそ立ち上がろう。

### 2. 電気自動車の普及と、自動車の小型化

地方都市では、自動車の分担率は50%以下にはできない。そこで自動車自体の省エネ化が必要。まず電気自動車の緊急の実用化が必要。ベネッセの福武会長のかかわる「シムドライブ」では300km以上の航続距離を達成したと先般報道されたが、1回の充電で航続距離の300km以上が一つの目安だ。

さらに大事なのは自動車の小型化。大型自動車には税金をかけて購入を小型車に向かわせる必要がある。高齢化時代に向けて、自転車道を走れる新モビリティの実用化も必要。電動のセグウェイを改良したような、電動車椅子とシニアカーの小型版も必要。

もちろん自転車や電動アシスト自転車の活用で自動車利用を減らすことも必要。

### 3. 代替エネルギーの緊急開発

今まで日本では電力会社の力が強すぎて、それが原子力政策の誤り、エネルギー政策の誤りを生んだ。資源のなくしかも狭い日本が、石油と放射性残量物の処理も満足できない原発に頼るのは愚の骨頂だった。数年前、せっかく増加していた太陽光発電の電力買取を電力会社の圧力で政府がやめていたのだが、政権交代でようやく復活した。その間の遅れを取り戻すべく、各家庭や企業の太陽光発電に大規模投資が必要だ。

また地熱などあらゆる発電のオプションを作る必要がある。各家庭では、できる限り太陽光発電の電気を自前で蓄電する必要がある。クーラーの使用ができなくても暮らせる住宅の開発も大事。昔ながらの日本家屋が見直されるだろう。

### 4. 緊急対策

とはいうものの、この夏の関東での電力不足は深刻だ。この際まずできるのは、計画停電しなくてもいいよう、各生産企業は週休3日制をとって、計画的に減産することだ。月曜日から金曜日まで、順番に休みを取る。そうすればまず生産企業の電力需要が80%になる。さらに夜間操業できる体制を整えて、交代制を敷き、夜間電力を利用するという手段もある。原発事故にもっとも責任がある経済産業省は、至急検討に入るべきだ。

コンビニなども、夜間営業は交代制にする。夜間のネオンは全面禁止。クーラーがなければ生活できないマンションなども多いので、かなりの省エネをやらないといけない。今夏は熱中症の膨大な発生が予測される。とりあえず関東から関西への100万人単位の移住、あるいは避暑という選択も必要。元気な高齢者や子供たちなど、関西の温泉地などに移ってもらい、関東のクーラー需要を減少させる。いわば「計画的電気疎開」が必要ということだ。またこうすれば関西の観光地に宿泊需要ができて、経済の拡大につながる。みなさん、アイデアを出そうではないか。

(文責・RACDA理事長 岡将男)