

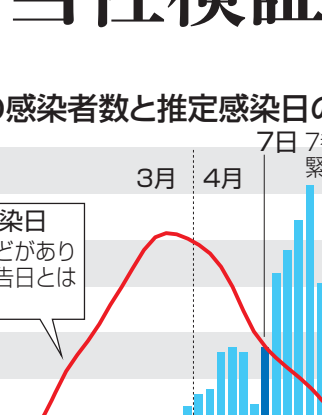
新型コロナ 知って備える

緊急事態宣言

新型コロナウイルスの感染爆発が現実味を帯びた4月、政府は7日に緊急事態宣言を発令して「接触8割削減」を掲げ、外出自粛や休業要請を推し進めてきた。人との接触を8割減らせば、短期間で感染が収束するとの専門家の試算に基づくが、宣言前に減少に転じていたことが後に判明。接触削減をしなくても収束したのではないかとの異論も登場した。政府は対策を検証する会議を立ち上げ、流行の第2波に備える。

え、宣言以前に減少に向かっていた。中野教授は「推移を見る限り、(宣言の前後で)感染の収束スピードは一定で、日本では自然に減ったとみるのが妥当だ」とみる。

試算の妥当性検証へ



「接触8割削減」に異論も



神戸大名誉教授 石橋 克彦氏

いしばし・かつひこ 1944年神奈川県生まれ。東京大卒。専門は地震学。1997年以来「原発震災」を警告、2011年の福島第1原発事故で現実のものとなった。著書に「南海トラフ巨大地震」など。

時代錯誤のリア 再考を

新型コロナウイルスの大流行により、世界中で社会経済様式が大きく変わろうとしている。経済成長を至上として効率・集積・大規模化が追求されてきたが、それが感染症拡大を激化させたから、ゆとり・分散・小規模が重視されつつある。

コロナ終息後(ポストコロナ)の日本では、大震災への根本的対策も不可欠である。南海トラフ巨大地震と首都直下地震の発生が懸念されるからだ。

これらの地震により、首都圏から九州までが史上空前の大震災を被るだろう。さらに、被災地が広大なために救援が行き渡らない恐れが強いが、都市も地方も食料や日用品の自給体制がとくに消滅しているから、膨大な被災者が長期間困窮する。

だから今後は、東京一極集中や大都市圏の過密と地方の過疎を解消し、エネルギーや食料を域内で自給できる分散型社会を目指すべきだろう。これは新たな感染症への備えにもなる。

超高層ビルに密集するオフィスなどの従来の常識が見直されているなかで、2027年の品川―名古屋間の開通をめざしてJR東海が工事中のリア中央新幹線も、再考してみるべきではないだろうか。

これは当初から必要性が疑問だったが、オンライン会議の普及などで利用が伸びない可能性がある。大阪まで全通すると人口6千万人の巨大都市圏が生まれるといわれるが、ポストコロナでは時代錯誤であり、過密を助長して日本の弱体化要因になる。大電力を消費することも、地球温暖化でエネルギー節約が大事な時代に逆行している。そして、新たな感染症が流行すれば真っ先に敬遠されるだろう。

東海道新幹線が南海トラフ地震で被災した際の代替として必要だともいわれるが、実はリア新幹線自体が大被害を受ける恐れが強い。甲府盆地や名古屋周辺の長時間の激しい揺れ、赤石山地の急峻(きゅうしゅん)なV字谷の斜面崩壊による路線や列車の埋没などが大きな懸念材料である。

また、赤石山地一帯は最近約100年間に40センチもの急速な隆起を続けており、南海トラフ地震の際に急激に沈降して大被害を与える恐れがある。

さらに、名古屋までに日本有数の活断層を何本も貫くし、大阪まで延伸する場合はさらに数本の大活断層を横切る。これらの活断層で大地震が発生してズレが路線を直撃すれば、列車走行中ならば大惨事になるし、それを免れたとしても路線は完全に破壊される。南海トラフ地震の前後にそのような大地震が起る可能性は低くないし、糸魚川―静岡構造線(糸静線)断層帯は南海トラフ地震と同時にズレ動くかもしれない。

要するに、リア新幹線は地球上でもっとも危険な地帯に建設されている。ところが、そのことが十分検討されないまま、2011年5月に国土交通大臣の建設指示が出された。

南アルプスの長大トンネル工事は、工事用道路・施設を含めて地形を変え、大量の残土を排出し、ユネスコエコパークの環境を悪化させるとともに、地震や豪雨の際の山地災害を激化させると懸念される。大井川の水が減ることは、人間が森林破壊でウイルスを引き出した忌まわしい歴史を思い出させる。

最悪の場合は地震被害を復旧できず、廃線が、不透明な公的資金(3兆円の財政投融資)とJR東海の赤字の尻ぬぐいとともに、将来世代への負の遺産になりかねない。「夢のエネルギー」としてズルズル推進され、福島事故を起こした原子力発電と同じである。

文明の転換ともいえるポストコロナを機に工事を中止し、あらためて国民的再検討を尽くすことが強く求められる。

視標

変わる社会経済様式