

## ☆☆ リニア新幹線が通る街 ☆☆

あなたの自宅の地面の下を、トンネルでリニア新幹線が時速500キロで通過するとしたらどう思いますか？ 走行による振動や騒音、電磁波は大丈夫か、トンネル火災が発生した場合はどうなる？ という心配をするだろう。

そんな声を反映して、リニア中央新幹線のルート予定地に当たる川崎市麻生区・宮前区、東京都町田市の住民団体が、その建設凍結運動を行っている。

9月下旬、JR東海よりリニア中央新幹線の計画ルートが公表された。

<http://www.chunichi.co.jp/ee/feature/chuo/>

リニア中央新幹線は、東京の品川駅から名古屋駅まで2027年の開業を目指して建設される予定で、品川駅の次の駅となる神奈川駅（橋本駅）までは、地下40メートル以上の大深度地下利用法によるトンネルとなり、その区間では4～5キロごとに非常口を兼ねた排気口が建設されるという。

大深度地下利用法は、公共使用の場合に適用されると地下40メートル以上であれば地上の用地買収や、地権者に事前補償する必要がなくなるので、工事をスムーズに実施できる。この内容は少々曲者（くせもの）であり、自分たちが何も知らなければ、「ある日突然、自分の家の下をリニア新幹線が通ってビックリした！」ということもあり得るのだ。

新百合ヶ丘（シンユリ）は、品川駅から橋本駅の直線上に位置するため、以前からリニア新幹線のルート候補地であった。今回公表されたルートでは、品川 → 田園調布 → 多摩川・等々力地区 → 東名高速川崎インター → ヨネッティ（王禅寺清掃場） → 小田急線・新百合ヶ丘駅と柿生駅の間地 → 片平地区を抜けて橋本駅まで全て地下トンネルとなる。

先日、地元でリニアを考えるシンポジウムが開かれたので、情報収集として参加した。その時の主な内容は、以下の通り。

1. JR東海社長が、「リニアは単独では絶対採算はとれない。新幹線とトータルでペイさせる」と発言済。通常会社は、最初から赤字と見込まれる事業には乗り出さない。
2. JR東海は、建設費9兆円超を単独で負担するが、南アルプストンネルなどの難工事により更に建設費がかかったり、開業後に採算が取れなければ、それはJR東海の大きな負債となり、JAL再建のような税金投入のリスクとなる。
3. リニアは東海道・山陽新幹線と乗り入れできないため、名古屋や大阪では地下ホームから乗り換えの不便がある。EU諸国の新幹線は各国のレール幅を統一した相互乗り入れにより利便性が向上したが、リニアはその逆である。
4. 消費電力は新幹線の3倍であり、電磁波の人体への影響にも不安がある。
5. 南アルプスや都市部の地下トンネルに伴う地下水への影響やその工事による環境悪化は大

きい。今の山梨県の実験線区間では、小川の水枯が発生しているという。

6. 安全性や採算性、利用価値を考えると、中央本線沿いの主要都市を結んだ新幹線方式が望ましい。

ルート予定地の住民は、トンネル建設による地下水系の変化やトンネルの土砂運搬による環境悪化、電磁波、トンネル火災、リニア通過に伴う振動や騒音、排気口付近の強風（例として、地下鉄の駅などで電車が通るときに発生する強風）などの不安を抱いている。

一部の自治体では、「リニアが来る」ということで町おこしや観光化への期待が報じられ、リニア新幹線という新しい技術への期待もあるが、今回は改めてその課題や問題点を考えさせられた。

当日、最も印象に残ったのは、JR東海においてリニア反対を唱えている労働組合があり、その組合代表者による発言であった。

「リニアが今の子供たちにとって本当に必要な交通かどうか、立ち止まって考えることです。高速交通のあり方を再考し、理不尽なものには「おかしいよ」という声をあげていくことが大切ではありませんか」。

2013年11月30日

麻生区・市嶋