

# なぜ、これほどの自然破壊や社会破壊が 懸念される事業をここまで強行するのか？



榎田 秀樹さん

長年、環境問題やリニア問題に取り組む  
フリーのルポライター

かなり前に本誌で熱帯雨林破壊についての記事を書いてもらった人がいる。又その後、八丈島に訪ねて来てもらったこともある。今回登場してもらったことになった榎田秀樹さんで、彼が『悪夢の超特急リニア中央新幹線』という本を書き、さいきんその増補版が出たという。リニアは経済的にペイしないと事業者自身が認めているにもかかわらず、安倍政権は積極的に後押しをしている。なにかうまい汁を吸おうとしている輩がいるのだろうか、一方で建設に伴って被害だけを受ける人たちがたくさんいるし環境が取り返しのつかないほど破壊される。それは原発・辺野古などの国策事業に共通した問題に思えるので、榎田さんにお話をうかがった。(あ)

## ●まずプロフィールを教えてください。

出身地は北海道で、北海道南部を何か所か引越しましたが、一番長かったのが苫小牧市です。

フリージャーナリストになったのは1989年。ちょうど30歳のときです。

大学を卒業したのが23歳。就職をしたのが翌年の24歳。初めの就職は、コンピュータのソフト制作会社でプログラマーをしていました。世の中がコンピュータ時代に突入していて、文系であろうと理系であろうと、とりあえず大学さえ出ていれば誰でも就職できた時代だと思います。

とはいえ、この就職も初めから「腰かけ」でした。

というのは、大学3年生のときに、前期を丸々休学し、西アフリカのサハラ砂漠を中心としたオートバイの旅をしていたのですが、これでアフリカにはまり、日本と全く異質の社会を経験してしまったことで、世界は広いな、世界は違うなとアフリカの毒にやられてしまい、いつかまたアフリカに戻ると決めました。

また大学を卒業した年に、私はいわゆる就職浪人をしました。アフリカを見たことで、このまま何も考えずに就職していいものかと考えてしまったのです。

そこで卒業した年の冬には、南半球なので

真夏のオーストラリアの砂漠をまたもオートバイで旅をしました。

その旅では、砂漠の居留区にとどまって生活している先住民のアボリジニーの方々に出会いました。さらに、アボリジニーの生活を支えるために、キリスト教の団体が慈善活動をしていたのですが、当時は勘違いをして「素晴らしい活動だ」と思ったことから、次にアフリカに行くときは、移動ではなくこういった定住での経験もいいかもしれないと思っていたのです。

## ●勘違いというのは？

本来は、先住民が先にこの地に住んでいたのだから、むしろ、アボリジニーの権利の復権や行動の自由を推進する活動こそが求められるべきなのに、善意の微笑みに根差してはいるけれど、彼らを居留区という一定範囲に押し込めるやり方の過ちに当時は気づかなかったのです。

## ●それでオーストラリアの旅をした後、日本に戻って就職したわけですね。それはどれくらい？

コンピュータの会社は1年半で退職しました。ちょうどそのころに、JVC(日本国際ボランティアセンター)というNPOの事

務所のボランティアなどをしていたのですが、あくまでも、アフリカに関する情報の情報収集が目的でした。しかし、その男性スタッフが、活動地のソマリア(東アフリカ)から一時帰国して、その彼と話し合ううちに、「じゃあ、君おいでよ」とスカウトされたことで、ソマリア行きが決まってしまいました。今だったら、こんな適当な人事は間違っても許されませんが、80年代は、ある意味、こんないい加減な(おおらかな)人事がまかり通っていたのです。

お陰で、技術もなく、NPOの経験もなく、英語も片言に毛の生えた程度しかできない私でも、1985年からソマリアで2年間の活動ができたのです。

ソマリアだけのことでも話は尽きないので、はしょりますが、この砂漠のなかの2年間の難民支援はとても勉強になりました。世の中には、絶対に理解し合えない文化があること、日本の常識が非常識であること、自分たちの思い込みで活動すべきではないこと等々。それこそ、アボリジニーの世界で見てきた「善意」がいかに胡散臭いかを身をもって学んだわけです。

## ●善意の胡散臭さを見抜いたわけですね。

しかし、一方で、アフリカで起こっている問題は、結局はアフリカ人自身が解決しな

ればならない問題だとも意識するようになりまし。難民の発生にしても、根源的な部分では、宗教の違いや民族の違いに根差す差別が発端になる場合がとて多

い。また、気温が50度以上あり、湿度が10%あるかどうかの砂漠の2年間は、私に「緑」を渴望させました。

そこで芽生えた目標は、今度は緑豊かなアジアに行こう、そして、日本人の生活が原因ともなっているアジアの環境破壊の現場に行こうということです。

1987年の帰国後すぐにオーストラリアに飛び、そこでいろいろな環境問題のグループを訪ねたり、植林活動をしたり、そして20代最後のバカをやろうと、オーストラリアのナラボー平原を徒歩で横断したりと、今思えば、よくもあれだけ動けたなと思いますが、このオーストラリアで、「今、マレーシア・ボルネオ島の熱帯林が破壊の危機に直面している」との情報を知り、年末に帰国し、1988年になると、アルバイトをしながら資金をため、ボルネオ島に行く準備を進めました。

### ルポライターになる

そして1989年5月からボルネオ島の先住民のある村に数カ月住み込むのです。このとき、日本でもあらゆるメディアで「熱帯林破壊」をキーワードとして、連日連夜の報道が行われていましたが、その破壊の現場に身を置いてわかったのは、たまに会おう記者たちは現地に1泊か2泊だけして帰国するため、底の浅い記事しか書いてないということ

です。このボルネオ島には今でもかかわっていますが、最初の4カ月の滞在から帰国すると、現地で会った朝日新聞の週刊誌AERAの記者に帰国の挨拶に行ったんです。すると、その記者が「君、そんなに長くいたんなら、何か書いてみたら」と勧められたのが、フリージャーナリストになるきっかけでした。

実際、AERAに見開き2ページでカラー写真入りの記事を書くと、10万円のギャラが入り、「これはおいしい商売に違いない」と勘違いしたのがそもそもの始まりです。

週刊誌によってはギャラは3万円しかもらえないものもあるし、だいたい、企画を通すこと自体が難しいとはこのとき知らなかったのです。

### ●これまでに取り組んできたテーマは？

1990年前後は、まだ、日本のメディアも「熱帯林破壊」をテーマに扱ってくれたので、結構、それで食えた時代がありました。執筆、講演、マスコミのボルネオ現地案内、ボルネオへのスタディツアー等々の仕事は割とコ



ンスタントに入ってきました。

しかし、私の通うボルネオ島は、マレーシアのサラワク州が主ですが、サラワクはマレーシアの他の州からの出入りにパスポートを必要とする独特の出入国管理権をもっています。また、現地政府は、現地政府を批判する外国人の入州を嫌っていました。だから、日本の熱帯林保護グループや、それを支援する弁護士などはすべてサラワク州のブラックリストに載り、入州を拒まれる、はたまた、入州後に強制送還されることが繰り返されていました。

私も相当に気を付けてはいたのですが、現地の先住民に紛れていた当局側のスパイに「あいつが先住民の反政府運動を扇動している」というデマを飛ばされ、とうとう、1993年11月に現地で逮捕され、1週間留置所に入っていました。

ただし、デマはデマなので、叩いても埃は出るはずもなく、結局は当初1カ月はいなければならぬとの措置も1週間で強制送還という形で釈放されることになりました。

とはいえ、これで当分の間、サラワクには行けなくなりました。

つまり、これで、熱帯林に関する執筆、講演、ガイドなどの仕事がなくなるということです。明日からの生活をどうするのか。これは本当に悩みました。

その時に答えをくれたのは、サラワク先住民の生き方です。彼らは、政府の理不尽なやり方には、逮捕を覚悟で「間違っている」と声を上げ、時には丸太を満載するトラックを道路封鎖で通せんぼし、時には裁判で闘い、かといって、家族は家族できちんと大切にしている。

そうか。日本でも闘っている人たちを追えばいいんだと気づいたんです。

それ以来、テーマとしては、いろいろやっています。大雑把に言えば、環境問題と社会問題とに大別されますが、ざっと思いつくだけでも、吉野川河口堰問題、人形峠でのウラン残土の放置問題、奨学金問題、ハンセン病、NPOバンク、地域通貨、阪神・淡路大震災の県外避難者、公害問題、薬害ヤコブ病等々、相当にやっています。なかには、この名前のない新聞に登場した人に取材を申し込んだ事例もあります(アホウドリ保護に人生を賭

ける人、フロンガスを回収する青年など)。

### リニア問題との関わり

リニアに関わったのは1999年。今でもやっていますが、日曜日13時からTBSテレビで「噂の東京マガジン」という番組があります。このなかで「噂の現場」という視聴者からの取材依頼に応じて現場でレポートするコーナーがありますが、ここで初めてリニア問題を知りました。

それは、山梨県のリニア実験線は、地元の方々から桃畑を買収して建設され1997年から走行実験を繰り返しているものの、なかなか本線着工されない。

私たちは、県やJR東海から「国家プロジェクトのために土地を売ってください」とお百度を踏まれたからこそ土地を売ったのに、いつまでたっても大阪までの工事がされない以上は、自分たちは騙されたというほかない・・という、地元住民の怒りの声を紹介したものでした。

これに少しの関心をもった私は、土地を売った人、山梨県庁、JR東海などに取材をして記事を書いたのです。

そして今にして思えば、このとき、リニア問題を取材するメディアは、このTBSと、地元のテレビ局、山梨放送の他にはありませんでした。フリージャーナリストでもほとんどゼロだったと記憶しています。

### ●リニア問題というのはそもそもいつごろから始まった話して、その後の経緯は？

リニア計画は今から半世紀以上も前の1962年から実験が始まっています。つまり、あと2年後には東海道新幹線を走らせるために国が全力でその建設を急いでいるときに、早くも実験が始まっていました。

誰がどういう経緯でリニア計画を発案したかには諸説ありますが、当時の旧国鉄の技術者、川端俊夫さん(故人)が新幹線よりも高速の列車を走らせるためには車輪の摩擦をなくせばいい、つまり、浮かせばいいと発想したこともその一つです。実際に川端さんがその浮かぶ新幹線計画を論文として発表したところ、国立市の鉄道技術研究所(現在の鉄道技術総合研究所)の職員が川端さんのもとに飛んできて、その翌年には実験が開始されています。

はじめは室内実験、ついで野外での短いレールでの実験、1977年からは宮崎県での7キロの直線コースでの実験線、そして1997年からは、自然の地形のなかでの実験ということで、山梨県での実験線(42.8キロ)へと実験の場を移しています。

→ J R 東海による住民説明会は、質問の手が拳がっている、時間通りに閉会する。納得できない住民が詰め寄ることも。

山梨実験線の周辺地域では、じつは、走行実験開始前から住民による反対運動がありました。リニアから発生する強力な電磁波への不安、騒音や振動への不安、原発を電源にするのではないかと推測等々。

また、リニアだけの話ではありませんが、長大なトンネルを掘削するとどうしても地下水が湧出し、その分だけ、どこかで水枯れが起ります。実験線周辺でもいくつもの沢や川が枯れました。実験線は現在は42.8キロですが、その8割以上もがトンネルなのです。

実際、旧国鉄を退職した後、川端さんは勉強を続け、その結果「リニアの消費電力は新幹線の約40倍。こんな電力浪費の乗り物は許されない」と新聞に自説を発表しました。当初の推進者がこれを明らかにしたのは、自責の念があったからです。私の電話取材でも「私はこのままでは死にません」と何が何でもこの計画を止めたいとの意志を語ってくれました。

そして、この川端さんの自説に対して、J R 側の幹部が「40倍ではない。3倍だ」と反論したのです。少なくとも、J R 側が「3倍」と言ったことは真実味があり、これは今でも J R 東海が認めている数字です。

そして、地元の市民団体は東京電力から直に「山梨県に実験線を誘致するので、原発を増設する」と説明されたこともあり、実際に実験線の完成に合わせて、新潟県の刈羽柏崎原発では原発が2基増設され、実験線近くに設置された新しい変電所まで50万ボルトという、日本初の超高圧電流を送ったのは覚えてもいいかと思えます。

また、90年代には、リニアを東京から大阪まで建設した場合の建設費は約5兆円と見積もられていましたが、心ある研究者たちは、「それで済むはずがない」と警鐘を鳴らしていました。

じつはこの巨額の建設費こそが、リニアを実験走行だけで立ち止まらせていた原因です。すなわち、国にカネを出してほしい J R 東海と「これは民間事業です」と技術支援以外にカネを出そうとしない国との主張が平行線をたどっていました。もっとも、国にすれば、あらかじめ計画していた「整備新幹線」(国と自治体とが予算を出し合い建設する新幹線。北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線など。完成後に J R が返済を始める)を優先するため、私は国の言い分に理があると思えました。

ともあれ、この実験だけを繰り返すリニア計画に対して、「リニアは大阪まで走らない」との推測が漂い、推進運動も反対運動もしばらくして、私もこの1999年だけで取材をやめました。



## リニア計画の再燃

驚いたのが、2007年末に突然、J R 東海が「自己資金だけで東京から大阪まで9兆円をかけてリニアを建設する」と公表したことです。予算も90年代の5兆円から倍増しているし、そもそも、当時3兆円の借金(主に、1987年の国鉄民営化のときに国から5兆円で東海道新幹線を買取ったときの借金)がある J R 東海に建設ができるのかと疑う声が起こるのは当然でした。リニア計画は80年代は3兆円で、90年代は5兆円で試算されていたのに、このときには9兆円に膨れ上がっていました。

そして、整備新幹線の事例を見ても、東北新幹線なら当初予算の約2倍、上越新幹線なら3倍半で竣工し、新幹線だけではなく、東京湾横断道路も本州四国連絡橋も、大型公共事業はすべて当初予算で上がった試しがありません。つまり、市民団体の多くは「リニアは9兆円では完成できない。その倍も3倍もかかる。そうなったときには、間違いなく国税を投入するはずだ」と読んでいました。

もっとも、これは J R 東海の社内でも会社がつぶれないかとの不安があったようで、そこで J R 東海はまず東京都の品川駅から名古屋駅までを5兆5000億円かけて建設して2027年に開通し、その後8年間は、借金を返しながら会社の財務基盤を回復させ、2035年から名古屋・大阪間の建設を始めて2045年に開通するというスケジュールを立てたのです。

つまり、民営化のときに東海道新幹線を5兆円も借金して買い取りましたが、それを返済しながら、少しずつ債務残高を減らしているという経験から、J R 東海は5兆円までなら借金しても大丈夫と読んだということです。

●かなり無理がある計画に聞こえますが、それでも進められてきたわけですね。

詳しい話ははしりますが、結局、J R 東海のこの計画に対して国土交通省は「J R 東海は自己資金で建設できる」と判断して2011年に環境アセスに入るよう指示しま

す。J R 東海は環境影響評価法に基づき、各地で住民説明会を開催しますが、どこでも「東海道新幹線の乗客と合わせ、東京・大阪間の乗客数は1・5倍になる」との根拠なき数字を出してきました。

各地の市民団体は国土交通省と何度も折衝を続けていますが、「建設途中で資金がショートしたら国税を投入するのか」との質問に対しての国交省の回答はあいまいです。ただし、あるときは、「現時点では何ともいえません」、あるときは「あり得るともありえないともいえません」と国税投入に含みを持たせています。

市民団体が驚いたのが、J R 東海の山田社長が2013年秋に「リニアはペイしない」と発言したことです。この発言をとらえて、市民団体が国交省の見解をたずねると、国交省の役人ですら「リニアはどこまでいっても赤字です」と認めています。

彼らにすれば、東海道新幹線と合わせればペイするという説明なのですが、それを信じる人は少数だと思います。だって、当初予算で竣工するかも怪しいし、人口減に入った日本で、リニアと東海道新幹線とで従来の1・5倍の乗客が集まるのは非現実的だからです。

リニア事業そのものは、2014年10月に国交省が事業認可しました。その後も J R 東海は各地で工事説明会や測量などを開始していますが、本格的な着工(トンネル工事など)は今年の秋以降とも言われています。私たちは国税投入がいつの時点で、どういう形で行われるのかに注視していましたが、だからこそ今年6月上旬の安倍首相の突然の表明に驚いたのです。

安倍首相は「財政投融资」(財投)を活用して、リニア建設を促進し、名古屋・大阪間の竣工を前倒しすると表明したのです。

財投とは簡単に書けば、財務省が「財投債」と呼ばれる国債を発行して調達した資金を、「財投機関」(政府系の特殊法人。35組織)に融資する制度です。

だが、この財投機関に J R 東海はいません。で、どうするのか? 財投機関には従来の新幹線を建設してきた「独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構」があります。でも、この支援機構は受け取った資金を他機関に融資することはできません。ところが、今秋の臨時国会で自民党は支援機構に融資機能をもたせるべく法改正をしようというのです。

まさかこんな裏技で来るとは思ってもいませんでした。

「財投」ならば「国税」ではないから厳しい批判を浴びることはないし、担保も不要で利子も安いので J R 東海にとってはありがたい話です。もっとも、「国税」ではないにせよ「公的資金」であることは間違いなく、その公

→その棚の入沢は、リニア実験線のトンネル工事の影響で地下水脈が絶たれ、2011年夏に枯渇。今、一滴の水も流れない。

的資金を受け入れることで、政府から「カネも出せば口も出す」ことにもなりかねないので、そのあたりをJR東海がどう読んでいるのかはまだわかりません。

しかし、そもそもリニア計画は、JR東海が「自己資金で建設する」ことを前提に事業認可されたのに、いざ本格着工が迫ると、3兆円ものカネを財投を使って品川・名古屋間の建設に投入するのだから、約束違反と取られても仕方ありません。秋の臨時国会での野党との応酬に注視したいです。

### 様々なリニアの問題

私は2014年に「悪夢の超特急」というリニアの問題点をあぶり出す本を出版しましたが、ここでは問題点は出しても、リニアについて賛成だとか反対だとかの自分の意見は出していません。私が最大の問題と思うのは、JR東海が民意を恐ろしいまでに軽視するそのやり方です。

たとえば、同社が各地で開催してきた住民説明会にしても「質問は一人3問まで」「同時に発言しなければならず」「回答があってもそれをただ聞くだけで再質問ができない」。さらに、住民の質問に対するJR東海への回答は、大規模トンネル工事による水資源への影響、騒音や振動、景観の変化などに対してハンで押したように「影響は小さいと予測します」と回答するだけで、5700万立米という膨大に発生する残土の処分については、「都県を窓口で調整します」と回答するだけで処分先は未だに決まっています。

各地の説明会では「これはJR東海のアリバイつくりなのか！」との怒号が飛び交っていました。

特に工事が始まると間違いなく生活破壊が起こるひとつは、長野県大鹿村です。ここでは、一日の工事用車両が最大1736台通過すると予測されています。つまり1分に3台、大型車両が、軽自動車ですらすれ違えない村の道を走るということです。騒音、振動、土埃、泥はね、排気ガス、そして子どもたちへの交通事故の危険性に今後10年間も住民はおびえることとなります。

この工事車両の問題は大鹿に限った話ではなく、各地で起こります。

また、品川・名古屋は286キロですが、じつはリニア実験線(約43キロ)は将来の営業本線も兼ねるため、リニアは7分の1は完成していると言えますが、実験線で大問題になっているのが、頻発する水枯れです。長大なトンネル工事をすることで、どこかで異常出水する分、どこかで水枯れが起こります。

山梨県上野原市には棚の入沢(たなのいりさわ)という、かつてはヤマメやイワナのメッカでもあり、集落の簡易水道の水源でもあ



った沢があったのですが、実験線のトンネル工事が始まった数年後、完璧に枯れました。冗談抜きで一滴の水も流れていません。ここを案内してくれた20代の青年は「この水は本当においしかったんです。JR東海は代替井戸を掘り、そこから水をくみ上げる電気代の30年分を一括して集落に支払うことで補償措置をしましたが、僕はあの水を返してほしい」と訴えていました。

この話に出てきた30年間とは、国交省の「通知」に従い、公共事業の工事で水枯れが起こったときは30年分の補償をしなければならないということです。ということは、31年目からは自分たちで何とかしろということです。実験線では早いところでは1999年に水枯れが起こっているのに、そういった集落は2030年から自前で水を確保しなければなりません。

そして、環境アセスではほとんどが「環境への影響は小さいと予測する」と書かれているのですが、なかには正直に書かれている記載もあり、その一つが、静岡県南アルプスを貫くトンネル工事で、大井川の流量が毎秒最大2トン減るという予測です。毎秒2トン。これは、大井川だけをほぼ水源とする下流の7市63万人分の水利権量と一致するほどの量で、これはシャレでは済まない話です。その大井川ではトンネル工事で発生する300万立米という残土を大井川の河川区域に野積みする計画になっており、その規模、高さ70メートル(20階建てビルに相当)、幅300メートル、長さ1キロという、およそ非現実的なもので、今年の6月も静岡市主催で有識者とJR東海とが協議する会議で、有識者の一人が「人口構築物を作るときは、豪雨にも洪水にも絶対に崩れないという姿勢で作るべき。そういった説明がないのはおかしい」とかみついたところ、JR東海は「どんな災害にも絶対に壊れないという考えは非科学的」と返しました。この残土の山については、いまだに具体的な安全策は提示されていません。

●日本列島は地震の活動期に入っていて近々必ず関東直下や南海トラフなどの大震災が起きると言われていますが、大丈夫？

国交省がJR東海に環境アセスの実施を指示したのは2011年5月ですが、そこに至るには「交通政策審議会・鉄道小委員会」という、有識者からなる専門委員会の20回に及ぶ審議を経ていますが、リニアの耐震性について話し合われたのはわずかに15分。新幹線でも耐震性は証明されているからという理屈で、あの3.11直後に、ろくすっぽ審議を深めずにリニアの耐震性にはお墨付きがついたのです。

日本は各地に活断層があるので、リニアだけが危ないとは言えません。だが、リニアの場合は時速500キロ走行をするので、すぐには止まれないということです。地震で活断層が動いているときでも走り続けなければならない。しかし、JR東海からは、その場合、どう安全が担保されるかのシミュレーションが一切示されていません。

またある説明会で、私は「不測の事態でリニアがトンネルのなかで緊急停止した場合、乗客のなかの高齢者、障害者、こどもたちはどう救出されるのですか」と質問したことがあります。JR東海はこう回答しました。「お客様同士で助け合ってくださいませ」。ここに会社の体質が現れています。

●リニアは原発とリンクしているという話を聞きます。どうしてリニアはそんなに電力を必要とするのでしょうか？

市民団体のなかにはリニアは必ず原発稼働と結びつくと断言するひとが少なくありません。確かに山梨実験線ではそうでした。しかし、刈羽柏崎原発が停止中の今も走行実験は続いています。短絡的に「リニアと原発はセット」とは言えません。しかし、JR東海の葛西敬之名誉会長は新聞に「すべての原発の再稼働をしなければ日本の将来はない。日本国民は覚悟すべきだ」と発言しているだけに、その可能性については頭の片隅にとどめておいていいと思います。

リニアは車両に超電導コイルを搭載しています。これがマイナス269度にまで冷却したヘリウムガスを詰めた箱に格納されているのですが、理論上、絶対ゼロ度(マイナス273度)に近い温度に電流を流すと電気抵抗がなくなるので電気が半永久的にそこを流れるのですが、しかし、そもそも絶対ゼロ度近くまで温度を下げてキープするにはやはり電気がいる。また、いったん浮上した後は慣性力も働きますが、時速100キロを超えるまではリニアはタイヤ走行をして、定員で1000人もの乗客が乗る車両を磁力だけで浮上させるのに莫大なエネルギーを必要とします。

●電磁波の問題も心配されてますね。

→今年5月20日、738人の原告団が、国交省のリニア事業認可の取り消しを求めて行政訴訟を起こした。その入廷行動。

リニアについて、ある程度心配されているのは電磁波です。これには二つの問題がある、

一つが車内。JR東海は一応は、車内で9300ミリガウスという、心臓ペースメーカーに影響が出る1万ミリガウスを下回る値を公表しています。もちろん、その測定場所が車内の端だったり、乗客の頭の位置で測定していないので、どこまで信用していいのかわかりません。

しかし、電磁波についての疫学調査で、WHO(世界保健機関)が評価した数値は、0.3から0.4ミリガウスで小児白血病の発生率は高くなるという数値です。ここで考えるべきは、それは常に電磁波にさらされている場合です。しかし、リニアでは品川・名古屋はわずかに40分間の乗車時間なので、9300ミリガウスという大きな値でも問題なしと見るべきか、それとも40分だけの乗車時間だが、9300ミリガウスは大きな数字だとみるべきか。議論が必要です。

そして、もう一つの問題は、リニアに電気を供給するために、どの発電所からどの変電所、そしてリニアのための鉄道変電所へと高圧線が敷かれるかです。というのは、仮に100万ボルトという超高圧で電気を流した場合、高圧線の半径100メートル以内では、常時0.3ミリシーベルトを超える値の電磁波が発生するという事です。つまり、在宅時間の長い高齢者や乳幼児が心配になります。しかし、どの発電所からどの変電所までリニアのための高圧線を敷くのかは未だに公表されておられません。

電磁波のことは、当然、各地の住民説明会でも質問されますが、JR東海の回答はいつも同じー「国際基準をクリアしております。問題ないと考えます」

**●国はリニアを強引に推進してるように思えますが、その理由は何だと思えますか？ 原発と似た構造があるようにも思えてきます。**

これは何ともわかりません。伝え聞くところでは、結局は、JR東海の内部でもこのリニア計画には無理があると思う社員は少



なくない。しかし、葛西名誉会長には誰も逆らえないため、彼の「野望」にNOと言えないということです。

また、一説には、結局、JR東海としては、これをアメリカなどに売り込みたい。そのためにはリニアがちゃんと長距離を問題なく走行していることを証明したい。品川・名古屋の走行はその見本市としての立場なのではとの推測もあります。本当のところはわかりません。

私はリニア問題を中途半端にしたくないので、今もこれを取材していますが、つくづく思うのは、マスコミはスポンサーであるJR東海の顔色を窺い、リニアの問題点を記事にせず、かといって、私のようなフリージャーナリストでも、これを断続的に取材しているのは私を入れて3人だけ。実際、企画に出しても「JR東海はウチのスポンサーなんだよね」と雑誌に企画を通すのはまず難しい。それにしても3人は少なすぎる。おそらく、近い将来、リニアが何かしらの事故を起こしたら、マスコミもフリーもそのときに初めて動きまわります。それこそ原発のように。原発だって事故が起きる前は、熱心な市民団体がどれだけ動いてもマスコミもフリーもほぼ無関心でした。事故が起きたから、その後原発関連では数百冊の本が出ているわけです。

また住民に対して「影響はない」「問題ない」といい加減な話しかしないのも同じだし、そのいい加減案対応に省庁が指導しないのも同じ。

だけど私は事故など待ってられません。問題の本質が見えている今のうちにと行動しています。

**●そもそも「狭い日本、そんなに急いでどこ**

へ行く?」という気もします。

リニアは品川・名古屋間を40分で結びますが、それはノンストップ便の話で、それ以外にも、1時間に1本は神奈川県相模原市、山梨県甲府市、長野県飯田市、そして岐阜県中津川市に設置する中間駅に停車します。おそらく、駅近くに住む住民にすれば、それまで1時間単位の移動だった上京が数十分で可能になるのは大きな魅力ではあります。しかし、新聞社な

どが計画沿線上で取った住民アンケートでは「別に時速500キロの必要はない」との回答が多いのも事実です。つまり、リニアは住民からの「もっと早く」との要望に応じて出てきた交通機関ではなく、JR東海の「野望」にすぎません。私も今の新幹線でもう十分だし、早く移動したければ飛行機に乗ればいいし、なぜ、これほどの自然破壊や社会破壊が懸念される事業をここまで強行するのかわかりません。実際、従来の新幹線方式の中央新幹線ならば、環境破壊も社会破壊もその度合いが格段と低いはずだ、それなら賛成できるとの有識者もけっこういます。

おそらく、最初の2、3年は物珍しさや興味からリニアにはそこそこの乗客が乗るでしょう。しかし、それを過ぎた後に、リニアがペイしなくなる、あるいはJR東海自体がペイしなくなるとしたら、そこでも多額の、それこそ国投があるかもしれません。でもその時に騒いでも遅い。

今後、リニア計画で最も懸念されるべき問題は「強制立ち退き」です。今、品川・名古屋間には約5000人の地権者がいます。おそらくその9割以上は用地交渉に応じますが、少数の1割未満は徹底して闘うはず。そのときに、強制収用、そして行政代執行までやるとしたら、JR東海や行政代執行を行う自治体の汚点になるのは間違いない。

今年5月20日、738人が原告となり、国交省に対してリニア計画の事業認可取り消しを訴える行政訴訟を起こしました。このなかには、上記地権者のうち200人以上がいます。

これらの人々がどう闘い抜くのかを注視しながら、リニアの取材を続けていきます。

**リニア情報**

- 梶田さんのブログ「記事の裏だって伝えたい」  
<http://shuzaikoara.blog39.fc2.com/>
- 「梶田秀樹の記録部屋」今まで書いた記事を整理したHP  
<http://homepage2.nifty.com/kasida/>
- 「ストップ リニア! 訴訟原告団 & リニア新幹線沿線住民ネットワーク」  
<http://linearstop.wixsite.com/mysite>
- 「リニアで南アルプスを壊さないで〜登山者大集合」  
<http://minamialps.mygarden.jp/>
- \* 賛同用紙やリーフレットをダウンロードできる

- 「リニア新幹線を考える登山者の会」  
<http://tozansyarinia.seesaa.net/>
- 「リニア・市民ネット」立木トラストも  
<http://www.gsn.jp/linear/>
- 「リニア市民ネットブログ」  
<http://d.hatena.ne.jp/stoplinear/>
- 「NO! リニア連絡会」(大鹿村から)  
<http://tobigas.wixsite.com/nolinear>
- リニア中央新幹線の情報  
<http://ictkofu.sblo.jp/>

●梶田さんの本「悪夢の超特急」増補版の紹介は11頁のほかにソフトに載せていますので御覧下さい。