

# リニア新幹線は、 このままでは「負の遺産」になる

6月22日、語り合う会を開催



←  
2014/6/22  
名古屋市  
本山  
生協生活セ  
ンターにて

CANは消費者革新懇との共催で、6月22日、本山の生協生活センターにおいて「新幹線問題について語り合う会」を開催しました。会場には、30名近くの市民が参加しそれぞれの思いを語り合いました。

最初に柘植新さん（名古屋大学名誉教授）が問題提起。柘植さんは科学者の立場から「リニア新幹線の開発の経緯と諸問題」を分かりやすく語り、このままでは「負の遺産」を増やすことになる問題提起。進行役の田辺準也さんは「私たちの生活に本当に必要か」と問いかけ、参加者がそれぞれの立場から語りあいました。手続きが進められ今年の秋にもと着工されよう

としているリニア新幹線。語り合いの中でとんでもないプロジェクトであることが明らかになりました。

[ 柘植新さんが指摘したりニア新幹線の諸問題 ]

リニア新幹線は、  
エネルギーを大量消費する。

在来新幹線と比較して、乗客一人当たり 3.5 倍のエネルギーを消費する。100 万 kWh クラスの原発 2 ~ 3 基を必要とする。「原発ありき」のプロジェクトだ。



「夢ノリニア」どころか「負の遺産」になりかねないと柘植新さん

### 技術的にまだ開発途上

リニア新幹線は超伝導リニア方式を採用している。ドイツで開発され中国の上海で走っているのは常温伝導磁石を用いたリニア。常温伝導方式では車体を1cm程度浮上させる。超伝導方式では10cm浮上させる。高速を可能にするためだ。超伝導方式では、車両中で常に超伝導を保持し続ける電磁石（超伝導磁石）を積載する必要がある。超伝導磁石にもちいられるニオブチタン Nb-Ti 系のコイルは、現在医療分野の磁気共鳴画像検査 (MRI) でも実績があるが希少でとても高価だ。冷却剤として液体ヘリウムを多量に使う必要があるがこれもまた高価だ。他を用いる研究も進められているが開発途上の段階だ。この問題が「リニア新幹線」の桎梏の一つになる可能性がある。

### 深刻な環境破壊をもたらす

南アルプスを貫通する大トンネルの工事は深刻な環境破壊をもたらす。地下水脈の切断、膨大な残土をどうするのか。南アルプスは、ユネスコのエコパークに認定されたばかりだ。地下40mの大深度にトンネルを掘る方式なので地権者との交渉も補償金も支払不要としている。どのような環境への影響が発生するのか十分な調査検討が行われないまま工事が始められようとしている。環境アセスメントも手続きの一つにしかっていない。凍結し多くの専門家を交えて検討しなおすべきだ。

### [ 語り合いから ]

- ・安全性の点で電磁波が心配だ 発生する電磁波から人体を守るための遮蔽版を強化すれば車体は重くなるという矛盾がある。日本は電磁波の安全基準が欧米に比べて緩くなっている。人体への電磁波の影響の研究もまだ不十分だ。電磁波のリスクについて考える必要がある。
- ・リニア新幹線で事故がおきたら トンネルの中を10cm浮上して時速400km以上のスピードで移動する飛翔体。少しでも接触事故がおきれば「ミンチ」になる。
- ・採算の見通しがたたない 利用者の見通しが甘だ。現在の東海道新幹線の採算割れもおきかねない。9兆円超のお金が使われ、採算が合わなければ、利用者や国民が負担させられることになる。JR東海の単独事業としながら、結果的には国民負担となりかねない。
- ・凍結し見直しを ドイツでは、常温リニアの計画があったが連邦議会が調査を指示し結果として中止した。日本においては、国会審議すら行われていない。
- ・バイパスが必要なら、リニアではなく在来型の新幹線でもよいのではないか・・・。
- ・「負の遺産」を増やしてはいけな - い。

( can レポーター 大村昌宏 )