

う滑走路並みのリニア車両基地が建設予定で、谷戸の約五〇世帯を収用する。

鳥屋の住民が建設計画を知ったのは、二〇一三年九月。JR東海の準備書の概要を報道した新聞記事からだった。

住民が驚いたのは、車両基地で谷戸が三つに分断されることだ。集落中心部の二十数世帯は立ち退き対象となるが、その両脇の家屋は立ち退き対象外となり、取り残される。

住民の一人は「寝耳に水でした。こんなこと、区長すら知らなかった」とJR東海の対応を厳しく批判。谷戸自治会もすぐに話し合いをもち、住民アンケート調査も実施し、谷戸自治会館の前に「車両基地絶対反対」の看板を立てた。

だが、時間の経過とともに、「相手が大きすぎて抗えない」との意見が多数を占めるようになった。結局、自治会はコミュニティ維持のため、「全戸移転」を条件にJR東海と交渉し、JR東海もその方針を受け入れた。

だが、集団移転の候補地の選定はこれからだ。現在の家屋や田畑と同じ広さの不動産を所有できる補償か、単に時価で不動産評価する金銭補償なのかも決まっていない。今も移転を受け入れることのできない日さん(女性)は不安を隠さない。

「本当に、私たちはどこに移住して、どんな家に住むのでしょうか。本来、それが決まってからの決定ではないでしょうか」

立ち木トラストと土地トラスト

一方で、個人でも収用に抗う動きがある。その最初が中央市での立ち木トラスト運動だ。

立ち木トラスト運動とは、その土地に生育する樹木を買い取ったオーナーの名札を取り付けることで「立ち木権」を主張し、開発行為を阻止する運動のことだ。開発業者は、オーナーの同意なしに樹木の伐採等ができないため、一人ひとりとの交渉が必要となり、開発にブレーキがかかる。実際、立ち木トラスト運動は日本各地でゴルフ場開発などを阻止してきた実績がある。

立ち木トラスト運動を始めたのは市内に住む農業者の内田学さんだ。

JR東海の計画によれば、リニア本線およびリニア保守基地への引き込み線の両方が、内田さん所有の桑畑を地上三〇メートルの高架で通過する。その建設のために桑畑の約八〇〇m²が収用され、収用を免れる区画にしても、高架が作る日陰が桑の生育を阻害するのだ。

内田さんは桑畑を守ると同時に、リニア計画の見直しを世間に訴えたいと思った。JR東海の住民説明会は具体的説明に乏しく、内田さんの住む地区でも富士川町と同様、突然の「中心線測量実施」の通知が投函されるなど、とても民主的手続きを踏んでいるとは思えなかったからだ。

内田さんは、二〇一五年五月、「中央市リニア対策市民の会」を結成し、JR東海の環境保全事務所に測量反対の抗議書を提出した。さらに、より戦略的な運動として立ち木トラストを考えた。

それを知った市民団体「リニア市民・ネット山梨」(川村昂生代表。以下、ネット山梨は、二〇一五年五月から、立ち木のオーナーを一本一〇〇〇円で募る取り組みを開始。全国から申し出が相次ぎ、四〇五本はすぐ完売した(その後、約六〇〇本に増えている)。二〇一五年七月二九日にはオ

「ナ」を示す名札かけも行なわれた。

この日、ネット山梨の川村代表は名札かけを手伝いながら、地元メディアの取材にこう話した。「今後、土地収用を担当する山梨県は全国にいる全オーナーと個別交渉しなければならず、リニア工事に少しでもブレイキをかけられるはず。こういった闘いを各地で展開したい」

果たして翌二〇一六年四月二二日、前出の相模原市鳥屋でも土地トラスト運動が始まった。

車両基地は谷戸地区だけではなく、鳥屋の他の地区も少数ながら収用対象としているが、鳥屋の渡戸地区では、栗原歳さん(七〇)が所有する山林の地下を車両基地への引き込み線が通る。栗原さんは黙っていられなかった。

「リニアは鳥屋になんのメリットももたらしません。地域を分断し、小学校前の道を一日最大五〇〇台以上もダンプが走り、騒音、振動、排気ガス、粉塵を引き起こし、小川も山も潰す。私にできることを考えたとき、これしかありませんでした」

栗原さんは、鳥屋に何度も通って住民とリニア情報を共有してきた市民団体「リニア新幹線を考える相模原連絡会」(浅賀きみ江代表)や弁護士と話し合い、連絡会のメンバー一人が約四〇〇〇㎡の山地に借地権を設定する登記を完了させた。

現在、収用を担当する山梨県からも神奈川県からも、両トラスト地への働きかけなどはない。だが、JR東海と県がこれを傍観するはずもなく、いつかは強制収用や行政代執行があるかもしれない。確実に言えるのは、県職員のオーナーへの交渉、そして、収用委員会が設立されてもその審理には合わせて年単位の時間がかかるであろうことだ。

難問 4 乗客の安全確保

電磁波

リニアは、強力な超電導磁石で車体を地上から一〇センチ浮上させ、最高時速五〇〇キロで地表を「飛ぶ」。

JR東海も認めているが、同距離の走行で、リニアは新幹線の三倍以上の電力を消費する。

超電導とは、極低温状態で電気抵抗がゼロになり、電流が回路内を永久に流れる現象をいうが、リニアはその実現のため、各車両に四つ設置する冷凍庫を液体ヘリウムでマイナス二六九度まで冷却し、超電導磁石を格納する。そして、リニアが走る両脇にある壁(ガイドウェイ)に設置したコイルに電流を流すとコイルが電磁石となり、車両の超電導磁石との間で吸引と反発が同時に起こり、車両が動くのだ。

強力な電磁石を使う以上、心配されるのが電磁波の発生だ。

「どの程度の強さの電磁波が発生するのか？」

これはほとんどすべての住民説明会で出された質問だ。電磁波の専門知識はなくても、強く浴びるとガンになる可能性があるといった認識ならほとんどの人がもっている。

だがJR東海は、この質問に、「ICNIRP(国際非電離放射線防護委員会)のガイドライン(静