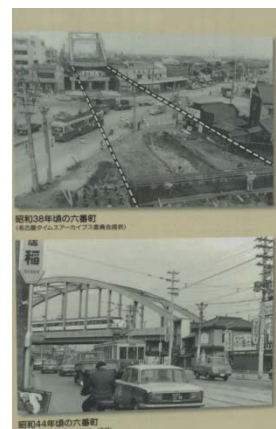


新幹線沿線を歩く

宮本憲一先生の大著『戦後日本公害史論』第5章「公共事業公害と裁判」の第4節は、東海道新幹線公害裁判である。「新幹線が生んだ社会問題で、最も深刻で長い紛争を生んだのは公害と環境破壊(とくに都市のアメニティとコミュニティの破壊)である。一私は大阪空港訴訟高裁に原告証人として出廷したが、同じく公共性について証言するために、新幹線訴訟名古屋高裁に出廷することになったが、その調査のために7キロ区間を歩いた。公害は現場に行かねば解らないが、原告の被害は想像以上であった。」

「公害は現場に行かねば解らない」という言葉が、とりわけ心に響く。写真は地下鉄「六番町駅」近くの「熱田区まちかど発見!」という案内板だ。上が昭和38年頃、下が44年頃の六番町である。東海道新幹線開業は39年なので、開業1年前と開業5年後あたりの写真である。中日新聞社『なごや新三百景』に「六番町鉄橋」付近の新幹線騒音監視のため49年に設置された測定機が載っていた。それを探すために、鉄橋周辺を歩いたが見つからなかった。また調べてみよう。鉄橋下を国道1号と江川線が通るが、車の多さに圧倒された。新幹線よりも、車の騒音が気になった。



その下の写真2枚は、現在の「六番町鉄橋」あたりだ。大きく変化したのは、鉄橋をまたいで真っすぐ伸びる名古屋都市高速道路だ。近くのマンションに行くと、上から鉄橋付近を写真に収めた。新幹線がちょうど通過しているが、それを圧倒する高速道路の高架だった。新幹線と高速道路が交差する風景を眺めながら、つい複雑な気持ちになった。都市の景観とアメニティは改善されるどころか、年とともに悪化しているのではないだろうか。



先に紹介した『静かさを返せ!』から。原告らの居住地は住居地域、準工業地域、近隣商業地域の混在する地域であり、町工場や店舗も点在するが、古くから名古屋の下町として庶民の生活の場となってきた地域である。小規模の住宅が密集する地域を新幹線の高架の幅だけ切り取って、そこへ高架をはめ込む形で新幹線が作られている。



とりあえず、六番町から名古屋駅の方に向かって、なるべく新幹線に沿って歩いた。マンションも目につき、当時とは街の様子が一変している。和解成立から30年、沿線に住む住民の声を聞いてみたいものだ。

(2016年8月2日)