

リニア通信

編集発行 『リニアを問う愛知市民ネット』

代表 小林 收
〒460-0022 名古屋市中区金山5-2-30
レックスマンション604号
電話 052-871-3484
FAX 052-881-6246



明けましておめでとうございます。

ストップ・リニア！訴訟を提訴してから3年目の新年を迎えました。これまでこの訴訟を支えて下さいました原告・サポーターのみなさんに、改めて御礼を申し上げます。

事業認可手続きへの対応に追われた年

昨年のリニア問題をめぐる動きには慌ただしいものがありました。まず、3月2日に国交大臣がJR東海に対して、工事実施計画「その2（電気設備工事関係）」の認可をしたため、それに対する審査請求申立を呼びかけ、5月29日に全国で486人が申立をしました。そして、工事実施計画「その1」の訴訟がすでに進行していることから、「その2」も続けて提訴して「その1」と併合することを目指しており、現在約70人の皆さんから「その2」に原告登録をいただいています。

また、3月20日には、JR東海が大深度地下使用許可申請をしたため、5月以降、申請書の縦覧と説明会への参加、許可申請への意見書の提出、公聴会での公述に追われました。しかし、10月17日には国交大臣が認可をしてしまったので、年末には、大深度地下トンネル沿線の住民を対象に、今年1月16日を期限とする審査請求の呼びかけをし、審査請求書を提出いただいているところです。

マスコミのリニア・キャンペーンに抗して今年も「ストップ・リニア！」を訴え続けます

その間に、東京地裁での工事実施計画「その1」の認可取消訴訟は、2〜3ヶ月に1回の割合で口頭弁論が開かれました。

また、JR名駅桜通口前での街宣活動も、概ね月1回のペースで継続しました。

愛知県・名古屋市へ

大深度地下の使用に関する「要望書」を提出

11月24日に開催した第10回市民講座には80名近い参加がありました。「リニア・破滅への超特急！」をタイトルとする、環境経済研究所代表・前交通権学会会長の上岡直見さんの講演でした。詳細については3ページで報告しますが、講演の趣旨は、国民のための鉄道交通はどうあるべきかを根幹に、JR東海は地域住民の生活に密着した通勤列車やローカル線の整備にこそ力を注ぐべきであって、採算性の見通しのないリニアへの博打的な投資はすべきではないという論点で、興味深い内容でした。

この講座の最後に、参加されたみなさんに次ページのような、大深度地下の使用に関する「要望書」への賛同を求めました。愛知県と名古屋市へのこの要望書は、リニア問題についての民主主義のあり方を問うものです。

次ページの要望書は、11月26日に愛知県と名古屋市へ提出し、回答を求めるための話し合いが1月18日に設定されています。その結果は次号で報告したいと思います。

工期の遅れがJR東海のアキレス腱

新年を迎えて、中日新聞やNHKなどが、リニア中央新幹線について、いずれも「今年にはいよいよ本格的な工事が始まる」といった調子の、JR東海の提灯持ち報道をしましたが、リニアの工事は決して順調には進んでいません。大鹿村をはじめとする長野県・岐阜県山間部でのトンネル工事からの排出土の処分先は半分ぐらいしか決まっておらず、大井川の減水問題も解決していません。また、名古屋駅周辺の再開発関係の用地買収も、すでに予定より1年進行が遅れています。

リニア中央新幹線事業は、安倍内閣による裏技的な3兆円の財政投融资がされたとはいえ、いわゆる「親方日の丸」の公共事業ではありません。根本においては、JR東海という一私企業の事業に過ぎませんから、工期の遅れは当然にコストの上昇になり、企業の営業成績に大きなダメージを与えます。このことが、私企業であることを売り物にして、都合よく立ち回ってきたJR東海のアキレス腱なのです。これからの時の経過が、工期の遅れに対するJR東海の焦りを加速度的に大きくしていくことは明らかです。

私たちは今年も、みなさんの協力をいただきつつ、私たちの力量が及ぶ範囲で、リニア問題の本質を一人でも多くの方に知っていただく活動を、決して諦めることなく続けていく覚悟です。（小林）



左奥の一角が由緒ある椿神社で、少しルートに掛かるため移動を余儀なくされている。手前は立退き後のJR東海管理地。元住民の皆さんはいずこへ？ 2019/1/8 撮影；島岡

愛知県知事 大村 秀章 様
名古屋市長 河村 たかし 様

【要望書】

リニア中央新幹線の大深度地下使用についての政策決定過程を明らかにすることを求めます。

2027年のリニア中央新幹線品川・名古屋間営業開始を目指し、建設工事が進められています。JR東海のリニア建設計画は、2014年に国土交通省から建設工事（その1）が認可され、2017年に（その2）が認可されました。その結果、リニア建設工事は大深度地下トンネル以外の工事が着々と進められてきました。最後に残された認可工事、首都圏・中京圏の大深度地下トンネル工事の認可申請を、JR東海は本年3月国土交通省にしました。そして、国土交通省は僅か7ヶ月という短期日で、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」（以下、「特措法」という）の「第16条各号の要件を全て充足すると判断される」として、10月17日に大深度地下使用を認可しました。

「特措法」の「第16条使用の認可の要件」とは、事業が「公益目的」に合致していること（3号要件）、事業遂行の意思と能力があること（4号要件）、事業計画と基本方針との整合性（5号要件）、設置される施設がその地上に通常の建築物が建築されても支障がない耐力を有すること（6号要件）、事業区域内にあって移転を余儀なくされる物件の移転が困難ではないこと（7号要件）などですが、国土交通省は、JR東海の申請書をそのまま鵜呑みにして認可してしまいました。名古屋市防災危機管理局が心配しているリニア路線と交差する断層の存在についても、国土交通省は、JR東海から「事業区域内に断層は達していないと判断した」という回答があったその日に、その回答の内容を検討することもなく認可したのです。

7月に名古屋で開催された「公聴会」で、多数の陳述者がリニア建設について問題を提起し、大深度地下使用について反対の意見を述べました。残念ながら国土交通省の決定に、こうした意見陳述はどこにも生かされていません。こうして、私たち、利用者、県民、土地所有者に情報が明らかにされず、殆んど何も知らされないなかで大深度地下トンネルが掘られようとしています。

特に今回私たちが問題としたいのは、8月24日に開催された「中部圏大深度地下使用協議会」での、愛知県と名古屋市の発言です。この協議会は、国土交通省が関係する地方自治体からの意見聴取のため、首都圏と中部圏とで開催されましたが、そこで積極的な賛成意見を述べたのは愛知県と名古屋市だけです。とりわけ、愛知県は「早期実現」の一点張りであり、名古屋市も断層問題には全く触れず、認可に同意と述べました。因みに、首都圏の会議では、東京都は発言せず、川崎市は市民への説明を強く求めたのにも拘わらずです。

大深度地下使用の大規模使用例が殆んど無いなかで、どんな問題が生じ、どんな事態になるかも全く分からない大問題にも関わらず、「中部圏大深度地下使用協議会」における国土交通省の意見聴取に対して、県と市が何の疑義も問題も提起しないでリニア中央新幹線開業の早期実現を、県民・市民の総意であるかのように発言したことは到底理解できません。

そこで、私たちは、リニア中央新幹線の大深度地下使用に関して愛知県と名古屋市に次のことを求めます。

- (1) 大深度地下使用の県、市としての政策決定過程を明らかにしてください。
- (2) 大深度地下使用について、何の問題も疑念もないのですか。見解を明らかにしてください。
- (3) リニア建設計画について県民・市民との話し合いの場を設けてください。

2018年11月24日

「リニアを問う 愛知市民ネット」市民講座PART10 参加者一同

【報告-1】「リニア市民講座」PART10 上岡直見さん講演「リニア・破滅への超特急」

2018年11月24日労働会館(金山)における環境経済研究所代表・前交通権学会会長の講演より〔要旨抜粋〕

動き出した“悪、夢の超特急 その問題点とは？

直近まで交通権学会会長を務めておられた上岡さんは、2013年10月に公共事業改革市民会議がまとめた「リニア新幹線へのQ&A」資料によって、15項目にわたるリニアの問題点を指摘され、リニアについての基本的な疑問点(既報；ここでは省略)を共有した上で、交通権を人権と考える具体的な立証に移りました。

オリジナル資料として、名古屋市を中心とする中部圏の人口分布、鉄道・バスの交通網、各種のトリップ調査の現況図を示し、これらを基に、人口密度が低い地域で交通網がいかに貧弱なまま放置されているか、さらに障がい者や高齢者などの外出困難者の交通権が保障されているとは全く言えないと力説されました。特に、JR東海の駅の実情は、飯田線ではほぼすべてが、中央線でも岐阜・長野県の駅はほとんどが無人駅か委託駅になっており、これでは車椅子利用者が一人で鉄道を利用することは不可能だと指摘しました。

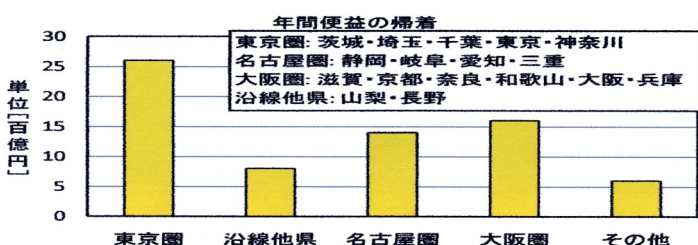
こうした現状を踏まえて、交通政策としての急務は、交通弱者が円滑に日常生活ができるための地域交通網の整備であって、それなくしては交通弱者の人権＝交通権が保障されることはない。この観点からすると、リニア新幹線の交通政策としての優先度ははるかに低いものになると論断されました。

① リニアの費用便益分析

上岡さんは、リニア新幹線を全国新幹線鉄道整備法(全幹法)で建設することの不適合性を指摘しました。

全幹法は整備新幹線の建設システムを定めた法律であり、整備新幹線は本来沿線の開発を目的にしているため、都道府県の関与と役割を定めているが、リニア中央新幹線計画には、最初から東京～名古屋～大阪の直結の位置づけしかなく、JR東海には沿線をどうするという考えがない。したがって、全幹法でリニア中央新幹線を論じることは疑問であるという指摘でした。

よって、リニアが開通したときの年間便益をGDPで示した国交省の分析でも、便益は東京圏、大阪圏、名古屋圏に集中していて、沿線他県の便益は極小に過ぎない。また、費用便益分析については、リニアにお墨付きを与えた国交省交政審中央新幹線小委員会で提示された数字があるが、そのモデルによる分析では、インプットする数字の入れ方で結果に10倍ぐらいの誤差が発生するというのが専門家では常識になっていて、一つの数字だけで納得することはできないという話でした。



② リニア建設の経済効果

講師は、リニア建設の原資は現東海道新幹線からの収益なのだから、その収益をリニア建設に回さずに、現新幹線の運賃を50%値下げして乗客の手元に止めたら、どんな社会的経済効果あるかを、計画通りリニア建設をした場合との経済的効果の比較をしました。その結果、リニア建設をした場合と新幹線値下げの場合とで生み出されるGDPは、後者の方が大であると算出されたということです。その内容を見ると、前者の場合のGDPのほとんどが製造業と土木建設業から生まれるのに対して、後者の場合は、特に沿線の商業が果たす役割が大きくて、広く薄くGDPが産出され、社会的なトータルでは、前者を上回る結果になったのです。

交通政策のあり方を、鉄道会社の視点だけではなく、広く社会全体の問題として考える上で、極めて示唆に富んだ報告でした。

③ 汚される愛知の大気

上岡さんは、名古屋での講演の資料として、JR東海のリニア新幹線環境影響評価書から工事期間中の工事車両の走行台数の分析をされ、工事期間中の総走行距離は愛知県だけで約3億km、地球を約7,600回回る距離となり、発生するNO_xは年間424t、PMも年間13tに昇るとされました。この大気汚染物質による県民への具体的な健康被害の因果関係の立証は難しいかも知れないが、併行する騒音被害を加えると、愛知県民の健康に悪影響を与えることは間違いないとの評価でした。

④ リニアの採算性分析—JR東海は「第2の国鉄」へ

リニア新幹線の財務見通しについてJR東海自身が出している経常利益予測でも、多大な工事費を使った東京～名古屋間開通時点では、株主への配当可能ラインすれすれになっています。もし今後、金利の上昇があれば、配当ができなくなります。

また、JR東海は、リニアがペイできる理由に、航空機からの利用者の移動を挙げていますが、航空関係者から予測が甘いとの指摘があります。交通機関の分担率を推定する「ロジットモデル」を使って推計すると、航空会社が格安運賃をもって競争してきた場合には、リニアからの運賃収入は年間で、JR東海の見通しに比べて、比較的運賃の多寡に拘らない業務目的利用者においても数百億円、運賃に拘る観光などの非業務目的利用者では1千億円近い減収になると指摘されました。

そして、安倍政権は、これを知ったうえでJR東海へ3兆円、30年据置き、無担保、金利0.8%という破格の条件での財政投融资をしたのであろうが、真に国民のためになる金の使い方をしていない現状からみると、リニア新幹線事業が、最終的に17.8兆円の債務を国民の税金で負担させた国鉄の二の舞いになる危険性が大であると言わざるを得ないと看破されました。(小林)

【報告-2】リニア学習会「リニア中央新幹線の大深度地下トンネルの問題点」

2018年12月15日 北区生涯学習センターにおける ストップ・リニア！訴訟弁護団 樽井直樹弁護士の講演（概要）

I. リニア中央新幹線大深度地下トンネルの問題点

① 愛知県におけるリニア中央新幹線の特徴

- ・全線が地下である(大部分が大深度地下法の適用対象)
- ・名古屋駅周辺では大規模な開削工事を行う
- ・地下水、地盤沈下などの被害発生のおそれ
- ・大量の残土の運搬、処分による生活環境への影響
- ・残土に含まれる物質(美濃帯由来や重金属等)が環境に放出されることによる環境被害の危険性

② 土地の所有権の効力が及ぶ範囲(民法207条との違い)

- ・地下トンネルを建設するためには何らかの使用権限を得る必要があるにも拘らず、2000年に「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」(以下「大深度地下法」という。)が制定され、土地所有者等による「通常の利用が行われない地下空間であるという前提のもと「公益性をもつ事業の円滑化」を建前として、事前の補償を行わず(事後的に被害が発生した場合に補償)また土地収用法に基づく煩雑な手続を経ることなく、土地利用権を設定するという、事業者サイドに立った土地収用法の特別法という性質を持っている。

③ 大深度地下法の問題点

- ・大深度地下とは、a.地下40mとb.支持地盤+10mのいずれか深い方以上の深さの地下であるが、aは明確だが、bは必ずしも明らかではない。しかも 地下の地質状態はボーリングをしなければ詳細は分からない。
- ・現状(井戸その他の大深度地下の使用により影響を受けるもの)の調査が十分になされているか。
- ・これらの調査が適正になされているか。
- ・ほんとうに土地所有者の権利を侵害しないのか。損害が発生しないことを前提とした発想であり、地下水への影響など、被害の発生をいつ認識できるか。
- ・事業区域に隣接する土地の権利者等に対する影響はトンネルの真上だけの影響に留まらないのではないか。
- ・環境対策として、地下水、地下施設設置による地盤変位、化学反応、掘削土の処理、その他の項目が上げられているにすぎない。

④ 大深度地下使用の具体的なケースとその問題点

2000年に大深度地下使用法が制定されて以降、国土交通省が公表している適用事例は、神戸市大容量送水管整備事業、東京外郭環状道路(東京外環道:関越道~東名高速)、30年10月認可の中央新幹線(東京~名古屋)他2件の計5件にすぎない。

・東京外環道については、住民が、大深度地下使用認可無効確認訴訟を提起している。平成30年5月、東京JCTそばの野川の水面に気泡が発生していることが確認され、低酸素濃度の気体であることが判明。「大深度地下だから地上への影響はない」という保障はない。

・春日井市においては、リニア建設予定地に垂炭鉱跡地が含まれており、現在でも陥没事故が発生している。ここに地下トンネルを建設することで、地下水が抜けて、陥没事故が発生する可能性が高まるのが懸念される。陥没事故後工事と陥没との因果関係の認定が困難。さらに補償の対象となるのかも不明。土地利用に制限が発生しないか、事業地域以外の住民にも被害が発生する可能性があるのではないか、安全面での事前調査がどこまでできているのか、そもそも、住民にリニアが地下を通るということが知られていない。等々 丁寧に解説されました。



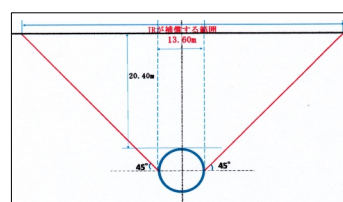
II. 質疑応答(抜粋)

この後、参加者がリニア真上または沿線の皆さんであるだけに、真剣な質疑応答、意見交換がなされました。

土地の所有権は団地ではどうなるのか？名古屋駅に向かって地盤は軟弱である。大丈夫か？国交省相手に工事認可取消しを求めるとともに、JR東海に損害賠償を求めるとはできないか？電磁波の影響は？電磁波・低周波過敏症の人への影響は？いい水が出るところに何でリニアが通ることになったのか？大電力が必要なので地上にも付随する変電施設とかも建設される。どうなるのか？採算性は？世論はどうなのか？働きかけは？などなど。

ここでは「地下トンネルの影響はどこまで及ぶか？」について、2017年6月の地質学の専門家の講演から、通説と言われている範囲を紹介します。(図は当日資料から)

図が不鮮明ですが、トンネルから仰角45度の範囲。



地表面では中心線から【土被りの深さ+トンネルの半径】の範囲ということになります。例えば、土被り(地表面からの深さ)50mの地点では(50+6.8)m = 56.8m(全幅で114m)となります。ただし、実際には地質等で一概には言えないため、諸説あるとのこと。また、土被りが浅い名古屋駅直近は影響を受けやすいとも。(塚田)

第13回口頭弁論

2019年2月8日(金)14:30~

東京地裁大法廷

『リニア通信』編集発行；リニアを問う愛知市民ネット

カンパのお願い；御協力のほど お願い申し上げます。

振込先【郵便振替】口座番号；00840-0-152961