

リニア通信

編集発行者
『リニアを
問う 愛知
市民ネット』

代表 小林 収

〒460-0022
名古屋市中区金山5-2306004
TEL 052・871・3484
FAX 052・881・6246

JR東海と交通権 そしてリニア建設

私たちが普段に生活して行く上で、自由に移動する権利、交通権は重要なインフラである。交通権は、すべての公共交通に存在している。鉄道、バス、タクシー、飛行機、船舶など誰でも一定の料金を支払うことによって乗ることができ、誰もが公共交通であり、公共交通の役割は、誰もが「行きたいときに」「行きたいところに」「行くことができる」交通権を保障することである。交通権の憲法上での概念規定はないが、交通権は日本国憲法の第22条（居住・移転および職業選択の自由）、第25条（生存権）、第13条（幸福追求権）など関連する人権を集合した新しい人権である。「国民が自由に移動する権利」としての交通権は、現代社会においては通勤・財貨輸送などの生活交通はもちろん、物流・情報など生産関連交通、旅行などの文化的交通、さらに災害救助の交通など広範にわたり、国民が安心して豊かな生活と人生を享受するためには交通権の保障と行使がかかせないのである。もちろん交通権の行使には、交通事故や交通公害など他者の権利の侵害を伴う行為は含まれないし、長距離通勤などの苦役的移動を求める行為は含ま

れない。ゆえに新しい人権である交通権は、政府・自治体・交通事業者などによって積極的に保障され充実されていかなければならない。すでにフランスでは社会権の一つとして初めて交通権を明記した「国内交通基本法」（1982年）が制定され、アメリカでは交通上の差別を禁止した「障害をもつアメリカ人法（ADA）」（1990年）が制定されて、さまざまな権利侵害に歯止めがかけられている。わが国でも「福祉のまちづくり条例」の制定などによって交通面のバリア・フリーが少しずつ保障されつつある。また、交通に関する施策の基本理念や、国・自治体・事業者・国民の役割などを定めた法律が、2013年12月に「交通政策基本法」として成立・施行され、国民生活の安定向上、国民経済の健全な発展、国際競争力の強化、地域の活性化などを目的に進められている。国および自治体は、国民・住民の交通権を保障する義務を負うのだ。

JR東海の特別な 公共交通の使命

公共交通を担う鉄道運輸事業者に対して交通権の保障の責務は、重要な課題となっている。JR東海は、1987年に政府の民営化政策の下に、国鉄からJRへと移行発足した。JR東海は2006年4月に鉄

道建設運輸施設整備支援機構から株式を買い取り完全民営化され私企業となった。

私企業になったが、その生い立ちから公共交通の使命は特別重い。民営化時に国鉄から新幹線を除いて全ての運輸事業に必要な設備を無料で継承し東海4県の在来線の運営を移管されたという経緯がある。新幹線は国鉄の赤字解消のために借金して5兆円で買い取られた。こうした経緯からしてJR東海には東海4県の公共交通の使命を何よりも率先して果たす責務があるのである。

JR東海の2024年度決算の収入の大半は新幹線収入である。収入の内訳は、運輸業81%、流通業9%、不動産業3%、その他7%となっている。売上高1兆7104億円、営業利益6073億円、経常利益5469億円である。運輸収入の内、新幹線93%、在来線7%となっているが、同じく新幹線を抱えるJR三社では、東日本61%、西日本52%、九州33%が新幹線収入である。企業の儲けを示す利益率は東日本27.7%、西日本6.6%、九州9.6%、JR東海は25%と断トツである。数字が示す通りJR東海の財政構造は、東海道新幹線の大動脈輸送と異常に高い利用料金に支えられ莫大な利益を上げている。公共交通は、通勤、通学、買い物、通院、地域住民の日常生活で不可欠な移動手段としての役割はもとより、車を利用できない

学生生徒、高齢者の重要な移動手段を確保するものでなければならぬ。誰もが、低廉で安全に「行きたいときに」「行きたいところに」「行くことができる」移動の手段・足の確保であり交通権の保障がされなければならない。

誰もが利用できる 公共交通に

こうした観点から特別重い公共交通としての使命を持つJR東海の経営施策、収入構造は、交通権を保障する公共交通機関として相応しいのか検討が必要である。検討されるべき論点を列記する。

①利用者の80%をビジネス客が占める東海道新幹線輸送への依存の経営は正常なのか。②もう一つの大動脈輸送として建設されているリニアが必要なのか。三大都市圏によるメガリージョン構想と速達性を目的とするリニアは、リニアが通る沿線市町村にとって利便性があるのか。③異常に高い収益率、莫大な経常利益をもたらしている東海道新幹線の利用料金は適正価格なのか、なぜなら利用料金は収入から必要経費を差し引いたうえで経営に必要な料金が定められるのが運賃制度であるからである。

こうした交通権からみた公共交通として、特別重い使命を持つJR東海の経営施策や収入構造の検討がされなければ、リニア建設などは全く交通権を無視した施策の推進としか言いようがない。

人権とも云うべき交通権を考慮した施策への転換が必要である。（井戸）

第49回 いっせい行動 参加報告

一九七七年から続く「健康と環境を守れ!愛知の住民いっせい行動(略称・いっせい行動)」が、本年も一六の市民団体が参加して実施されました。

事前に愛知県、名古屋市中に要請書を送って回答を得た上で再度要請書を送り、七月三〇日に愛知県、八月一日に名古屋市と、直接対面で話し合いを行いました。その報告です。

愛知県の対応

“県環境局の環境影響評価制度理解に呆れてびつくり!”

大村知事への5項目要請

行政の職員との質疑応答に先だって、知事へいっせい行動実行委員会としての要請行動がありました。

今年の知事への要請項目は、

1. カーボンニュートラルについて、
 2. リニア中央新幹線について、
 3. 設楽ダムについて、
 4. P F A S 問題 (豊山町)、
 5. 学校の断熱化について、でした。
- 残念ながら知事の回答は、すべてについて、国の意向を従うというもので、特筆すべき内容はありませんでした。

われわれ「リニアを問う会」の要請項目

昨年までの「いっせい行動」報告(ほとんどの読者はご記憶にないとは思いますが)で再三述べたように、愛知県は

「リニアはJR東海の事業であって、県が関与することではない」という態度の一点張り、で、「いっせい行動」で得られたことはありませんが、それでも諦めず次の5点を要請項目にしました。

1. リニアの環境影響評価書に対して、知事は55項目の意見を述べているが、その意見の取り扱いについての検証がされていないので、愛知県環境影響評価審査会に諮問して審議されたい。

2. 春日井市議会で問題となった同市明知町での井戸水や湧き水の減水問題について、愛知県としてどう対処されたのか。

3. 知事がリニアの建設期成同盟会長を引き受けている愛知県として、JR東海に品川〜名古屋間の開通時期の明確化を要請されたい。

4. いよいよ春日井市内でシールド工法による地下トンネル掘削工事が始まるうとしており、春日井市民が垂炭廃坑に関連する陥没に怯えているので、県として有識者会議をもち、対応策を検討されたい。

5. 名城非常口から北への調査掘進につき、工事遅れの原因や地上への影響などを明らかにされたい。

以上の回答については、県は、「JR東海に丁寧な対応を求めた」「JR東海はこう言っている」旨を繰り返すのみでしたので、紙面の都合もあって

割愛しますが、一点だけ

上記1. のやり取りで、悪い意味で県の態度が明らかになったので報告します。



“県民の健康と環境に役立たない環境影響評価制度”

リニア問題について最近マスコミ報道されるのが、瑞浪市大湫町の水涸れ、地盤沈下問題です。これが報道されるのは、この問題が岐阜県環境影響評価審査会の議題となっていて、審査会の開催の度に委員からJR東海の対応のまずさを指摘されるからです。また、長野県では昨年1年間長野県環境影響評価審査会で、JR東海の要対策土処分問題が審議され、これまた委員の厳しい指摘を「信濃毎日新聞」などが報道しました。

ところが、リニア事業が認可されて以降、愛知県ではリニアに関する環境影響評価審査会は一度も開かれていません。私たちは、その理由を「県内では岐阜県や長野県に匹敵するような重大な事象が起こっていないためではないか」と考えてきましたが、今年の「いっせい行動」で、そもそも県環境局が環境影響評価審査会を開催する気が全くないことが、はっきり分かりました。

リニア工事による春日井市明知町での井戸水が涸れる、湧き水がなくなる、事務所建物のひびが入った等の被害を把握している「リニアを考える愛知県連絡会」も環境影響評価審査会の開催を強く求めましたが、県職員の回答に驚きました。曰く、「環境影響評価制度とは、事業に着手する前に事業者が環境を保全する計画を策定する各段階で知事意見を求めるものであって、事業開始後の問題を審議するものではありません」と。

「リニアを考える愛知県連絡会」の発

言の前に、私は2つの質問をしました。一つは、工事によって起きた問題について県が学識経験者等に意見を求める機関は環境影響評価審査会のほかにあるのか、二つ目は、岐阜県がやっていることをどうして愛知県はできないのか、でした。答えは、前者については、「回答を持ち合わせていない」、後者については、「岐阜県の審査会は法や条例に基づき開催されているものではないと理解している」というものでした。

つまり、今回明確になった県の見解は、環境影響評価書に対して、55項目の知事意見をまとめた時点で環境影響評価審査会の任務は終了しているから、その余に審査会を開くつもりはないというものです。

これでは愛知県の環境影響評価制度が、県民の健康と環境を守るために機能することはありません。(小林)

名古屋市の対応

名古屋市役所大会議室で行われた名古屋市に対する要請行動は、市民運動の16団体が参加しての行動のため、1団体の持ち時間は5分という制限のなかでした。

リニア関係は今年も「リニアを考える愛知県連絡会」の問題提起・追及がありましたが本稿では割愛します。

当市民ネットが提起したのは以下の4点です。

1) リニア名城非常口からの準備掘進工事の結果・報告について

2) リニアと密接な名古屋中央雨水調

整池工事の公表について

3 JR 東海折衝で参考にするべき難波静岡市長の発言の受け止めについて

4 「JR 東海に不利益となる」として情報開示をしない、市の姿勢について

いっせいで行動事務局を通じた文書での提起から担当部署の回答、それへの再質問を経ての今回の再回答の場となったわけですが、

まず1) についての具体的な質問は、工事が住宅地に掛かる前の準備掘進の現在、直近にある庁舎としての影響の把握の重要性。市は工事当事者 JR 東海からの報告を待つだけでなく、市民への責任者としての姿勢が問われている。西庁舎及び合同庁舎での工事影響（振動、騒音、地下水等）の調査方法とその結果を求め、さらに最も大きく工事影響を受ける隣の合同庁舎での調査体制も問いました。

それへの環境局の回答は、シールドトンネル工事による環境影響については、事業者において適切に把握されるものと考えていること、3 年に1度提出される工事中の事後調査結果中間報告書や毎年1回事業者から自主的に提出される環境調査結果等において確認しているとのこと。

これへの【再質問】はリニア工事では全国で様々な問題が噴出し、JR 東海の事前・事後対応の杜撰さが指摘されているにもかかわらず、名古屋市においては JR 東海を全面的に信頼・委任しているため、行政として関わる必要はないとの姿勢と理解せざるをえない。今回の準備掘進での振動等のデータも JR 東海からの提出は不必要との判断なのか。

2) の名古屋中央雨水調整池工事について

いは、2016 年から始まった大事業ですが、その工事報告書は予定されていないと聞く。上記のようにリニアとの類似性や近接の関係からも、そしてこれから本格化するリニア工事への対応のためにも活用すべき報告書が必要だと思われ、報告書作成・公表の要望に対し、

上下水道局の回答は、名古屋中央雨水調整池については、雨水を流入させるための施設など、現在も工事を進めている。工事の状況等についてこれまでもホームページ等で報告を行っており、今後も必要な情報発信を行いながら、引き続き安全かつ着実に工事を進めてまいります。

【再質問】公開されている簡単な動画ではこの大工事の実態を知るには極めて不十分であり、初期の陥没事故や地下水での長期の工事中断、地表への影響評価調査など工事報告として公表されるべき事項が多々あると、最新の広報と併せて詳細な報告書の公開を再度要請した。

3) の難波静岡市長が昨年の5月23日、静岡第1テレビで東海地区のマスコミに対しリニア工事の水問題解説を行っていることに、これを名古屋の担当部署は把握しているか、その中で難波市長は愛知県環境影響評価審査会委員を経験され、リニア問題での交省有識者会議委員でもある大同大・大東名誉教授の言として、環境評価対策の様々な面で「名古屋は「静岡と比べると」レベルが違う」とその立ち遅れを指摘している。この指摘をどのように認識し、対応しようとしているかとの質問に、

環境局の回答は、環境影響評価では、事業者が、対象事業の特性及び地域の環境の特性等を考慮して、必要な水準の調査、予測及び評価の手法等を検討するもの。

本市と静岡県ではトンネル掘削工事で採用される工法が異なる。・・・本市と静岡県では、それぞれの事業の特性を考慮して、必要な水準で地下水の環境影響評価が実施されたものと認識しています云々。

【再質問】この回答はリニア工事への一般的説明にすぎず、難波静岡市長の地下水への解説会見や大東・環境評価委員の市の環境評価姿勢への率直なコメントは名古屋の担当部署では把握していないと理解してよろしいか。

4) この難波市長は昨年7月1日の中日新聞においても、JR 東海の杜撰な環境評価の手法や認識に対して静岡県が対決してきたこと、これらの経験をリニア関係の各自自治体で活用して欲しいとの願望のようです。それに対し名古屋市はリニア工事に伴う地下水問題（名城非常口での異常出水や名駅西口工事における大量排水問題）での資料開示要求に対し、「JR 東海に迷惑をかける」との理由で開示していません。このような姿勢で JR 東海に対応し、市民の大切な水資源・地下水を守るのと考えているのか。

上下水道局・環境局の回答は、行政文書公開請求につきましては、名古屋市情報公開条例に則り、公開・非公開を判断しております。云々

【再質問】「JR 東海に迷惑をかける」との理由で非公開が許されるなら、現在発生している各地での問題は露見しなかったはず。静岡は県の要望を粘り強く JR 東

海と交渉を進めたといえます。その経験を関係自治体で生かして欲しいとの難波市長の提言は大変貴重です。

「水の文化を市民とともに育む」との名古屋市の理念を空文にしないためにも、大東委員のコメントの再検討を要望します。

これらへの市の担当部署の再回答は以下の通りです。正確な聞き取り文を記すのは困難ですので、簡略にまとめます。

1) への再回答

@ JR 東海が本日と明日掘進の結果を住民説明会で報告すると聞いている。

@ その結果や資料は JR 東海の HP でも公表されると聞いている。

@ 工事の振動等は基準に従い行われており、事業者が適切に対応しその結果を報告書等で受けている。

2) への再回答

@ 今後も適宜従来通り HP 等で広報する。

3) への再回答

@ 難波市長の講演は把握している。
@ 工事は本市の環境特性のもとで行われている。

4) への再回答は時間切れでなし。

後日送られた文書によると、市の情報公開条例によって非公開にしている。又事業特性等を考慮し必要な水準で実施している。

以上が簡単な報告ですが、ご覧の通りまともな回答は全くありません。

これらの問題提起と追及姿勢の甘さもあり、名古屋市の JR 東海に対する対応の杜撰さや行政の無責任さをより白日の下にさらす必要を感じたものです。（島岡）

春日井市内非常口工事 状況報告

8月15日に開催されたアラスカでの米口首脳会談が真に『平和を追求する』ためであり、単に『権力誇示のセレモニー』ではなかったことを願いつつ、酷暑が続く盆明けに春日井市内非常口工事現場の定点観測をしてきましたので報告します。

市内4つの「非常口工事施工ヤード」のうち名古屋駅に最も近い「勝川非常口」の様子は、前回5月報告時と同様ヤード内に人影はまったくなく状況に変化はありませんでしたので、写真は省略します。

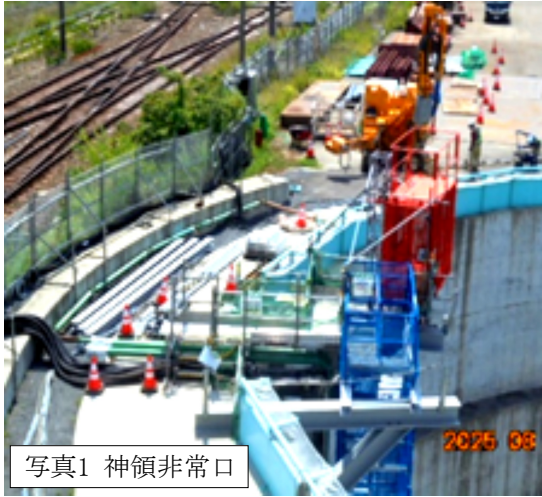


写真1 神領非常口

写真2は、同じヤード内で行われていたボーリング工事の様子です。シールドマ

シン掘削工事のための事前準備が着々と進行しています。



写真2 神領非常口地質調査ボーリング作業

写真3は、「坂下非常口工事施工ヤード」の『西出入口（国道19号側）』から撮った写真です。立て坑上部には騒音対策としての『防音ハウス』が完成しており、前回確認することができた送泥・排泥管



写真3 坂下非常口

立て坑上部の防音ハウスとダンプカー

ダクトや昇降機類は全く外から見えなくなりまりました。また、発生土運搬ダンプトラックの出入りも確認できました。シールドマシン掘削工事は粛々と進んでいるようです。

写真4は、「坂下非常口工事施工ヤード」の『東出入口（県道508号側）』から『防音ハウス』内を覗いた写真です。この7月に本格稼働を開始したシールドマシン掘削工事で排出される掘削土は『掘削土処理プラント』で処理され、一度この『防音ハウス』内に積み上げられます。その後、前述のダンプトラックにより『西出入口』から国道19号を通過して瀬戸市の処分場等に向かいます。



写真4 坂下非常口

防音ハウス内の土砂仮置き

写真5は、「西尾非常口工事施工ヤード」の『非常口トンネル（斜坑）』に繋がる土砂運搬ベルトコンベアと土砂ピットの様子です。今回はベルトコンベアがガラガラと音を響かせながら土砂（礫）をピット（仮置き場）に積み上げている様子が確認できました。また、南隣に位置する『保

守基地線トンネル』からも土砂（礫）を搬出するダンプトラックが頻繁に出入りしていました。『本線トンネル』掘削工事が佳境に入っているように感じました。



写真5 西尾非常口(斜坑)

土砂運搬コンベヤーと土砂仮置き

なお、6月にJR東海が公表した報告書「2024年度における環境調査の結果等について」（愛知県）では「西尾非常口工事施工ヤードのトンネル湧水等の状況」の内容が更新されました。報告書によると2024年3月に『一日当たりの月平均値が約2700m³/日』を越えた湧水量は2025年3月には『約3000m³/日』を記録しました。この月平均値は岐阜県大湫町で地盤沈下を誘発している「南垣外非常口施工ヤード」のトンネル湧水量『約1600m³/日（2024年3月）』の2倍にせまる数値です。既に『近隣の事業所で井戸水の濁水化による被害が発生している』との報告も出ています。今後さらなる被害拡大が懸念されます。（大塚）

リニア通信

編集発行者
『リニアを
問う 愛知
市民ネット』

代表 小林 収

〒460-0022
名古屋市中区金山5-23-0604
TEL 052・871・3484
FAX 052・881・6246

JR東海 2024年度期末決算から ——リニアは遅れて、利益は最大——

インバウンド頼り の営業へ

JR東海は、去る4月30日、2024年度期末決算を発表しました。それによれば、2025年3月連結決算で、営業収益が1兆8,318億円で、最終利益は前期比19.3%増の4,584億円、6期ぶりに過去最高を更新したとのこと。つまり、これまでの最高時であったコロナ前の2018年度を超えた

ということ。その原因は、言うまでもなく円安が続く中でのインバウンド収入の増加です。インバウンド収入は年間1,170億円、初めて1,000億円を超え、運輸収入に占める割合は約8%になっています。

【表1】東海道新幹線運輸収入（単位 億円%）

	2024年度	前期からの増	前期比	2018年度との比
全体	1兆3,312	832	105.7	103.0
定期	146	6	105.0	80.6
定期外	1兆3,165	825	106.7	103.4

2024年度期末決算補足説明資料より

営業収益のうち、東海道新幹線からの収益は1兆3,312億円で、全体の73%を占めています。JR東海の屋台骨は東海道新幹線であることを示す数値ですが、決算説明会用資料には、「ビジネス利用中心の平日よりも、観光利用中心の土休日が好調な傾向が続く」とされています。そのことを裏打ちするのが【表1】です。

【表2】JR本州3社2025年3月期連結決算（単位 億円）

	売上高 (A)	最終利益 (B)	B/A (%)
東日本	2兆8875	2242	7.76
東海	1兆8318	4584	25.02
西日本	1兆7070	1139	6.67

読売新聞オンラインより

6%に止まっていることが分かります。コロナ禍に対処するための生活様式の変化であるテレワークや在宅勤務の急増定着が、従来のようなビジネスマンの新幹線利用を再現させないことが明らかになってきました。従って4月30日の記者会見での丹羽俊介社長の「海外に強い旅行代理店と連携を強化したい」という発言になるのです。ここで、JR本州3社の決算数値を並べた【表2】をご覧ください。

紙上の数字を基に、3社の売上高に対する最終利益比を求めると、

決算から見る

2024年度の

リニア事業

JR東海の数値がずば抜けて大きいことが分かります。東海道新幹線依存のJR東海の体質がいかに営業上有利であるのか、端的に言えば新幹線の運賃が高過ぎることの証明でもあります。

この「順調な決算の中で、リニア事業はどうなったのでしょうか。

昨年のこの時期に示された2024年度のリニア建設への投資予定額は3,500億円でした。

この予定額がどのように使われたのか。決算説明会用資料に付記された一節を引用します。

「シールドトンネルでは、第一中京圏トンネル坂下西工区等、一部の工区で本格的な掘進の開始に至らなかったこと、また、山岳トンネルでは、地質の状況等を踏まえ慎重に工事を進めたこと等により、2024年度の中央新幹線の設備投資の実績は2,431億円となり、計画を下回りました。この結果、2014年度からの設備投資の累計は、2兆294億円となりました。」

つまり、大深度地下工区の坂下

非常口からの試掘発進が、シールドマシンの相次ぐトラブルで大幅遅れになったことや、ナトム工法工区の瑞浪市大湫町の地下水位低下や地盤沈下などのため、思うように事が運ばなかったということ。そもそも品川・名古屋間の総事業費は7兆500億円とされています。3割未満の状態は、開通時期を口にできる段階に至っていないということです。

財投3兆円は

どう使われたのか

発表された決算短信によれば、財投から借りた3兆円のうち1兆908億円が管理信託口座に残っています。つまり、すでに1兆9,092億円がリニア建設に使われました。よって、JR東海がこれまでにリニア建設に使った自己資金は、わずかに2兆294円―1兆9,092億円―1020億円の過ぎません。

そもそも財投貸し付けの大義名分は、JR東海が自己資金だけで建設する場合の資金計画では、2027年に品川・名古屋間を開通した後、資金体力を補充するための休止期間を経て、2045年の名

古屋・大阪間の開通を目指すものでしたが、3兆円の財投によって休止期間を8年間短縮して大阪までの到達を2037年にすることにありました。

しかし、コロナ禍がJR東海を直撃し、それまでは毎年4,000億円前後だった純利益が2020年度には2000億円余の赤字に陥ります。前述のような財投の使用われ方からは、3兆円の大部分はコロナ禍におけるリニア建設費に重点的に使われたと推測できます。この財投資金がなかったら2020年度にはリニア事業は、一時的にせよ中断を余儀なくされていたと考えられます。

完成期不明の

「国家的事業」に

終止符を!

3兆円の財投は安倍晋三首相と葛西敬之JR東海名誉会長（いずれも当時）の「お友達関係」で決まったと言われていますが、事情がどうであれ先述したように、リニアの品川・大阪間の開通を早めるという大義名分があったはずで

その後のリニア事業の展開は、山岳部であれ都市部であれ、トン

ネルを掘るたびに問題を発生させ、事業者であるJR東海の責任で大井川問題とは無縁なところで工事が遅れに遅れ、品川・名古屋間の開通すらメドが立たなくなっています。にも関わらずJR東海は、2024年度決算で過去最高の利益を誇っています。これは何かおかしいと感じるのが普通ではないでしょうか。

財投資金は税金ではありませんが、国会で承認された公金支出であることに違いはありません。その公金の大部分が一民間企業であるJR東海の急場を凌ぐために使われたのは、「国家的事業」を利用した一種の横領行為とも言えます。国がJR東海に事業の完成期を定めて貸し付けた資金について、完成期が守られないことが明らかにしたのですから、貸付金の返還を求めるのか、事業の抜本的見直

しを求めるのが当然です。私たちは、公金がJR東海の純利益増大のために漫然と使われていることを許すことができません。一刻も早いリニア事業の中止を訴え続けます。
(小林)

お知らせ

JR東海 定期株主総会

日時；6月25日(水)10時～

場所；名古屋マリオットアソシアホテル

街宣行動

JR東海の株主総会に向けて、今年も街宣行動を実施します。ご参加を!

日時；6月25日(水)9時30分～11時

場所；JR名古屋駅桜通口交番前

工事延長の波及

by じゅんじ

石破さん
お借りしている
田んぼ
もう1年延長
できませんか



キッ

リニアの工事が
遅れているので
もう1年だけ
なんとかお願いし
ます

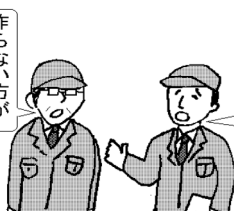


ニ

わかりました
じやあ5年延長つて
ことをお願いします



作らない方が
儲かるつてこと
もあるんだよ



いま米が高いの
に作りたくない
みたいですね

春日井市内非常口工事状況報告

トランプ大統領は関税政策で中国・習近平国家主席の報復措置を受けて大幅な譲歩を余儀なくされました。ウクライナ戦争終結に向けた動きもロシア・プーチン大統領の抵抗に合い、先が見えない混沌とした世界情勢はまだしばらく続きそうです。

新緑5月連休明け、春日井市内非常口工事現場の定点観測をしてきました。

市内4つの「非常口工事施行ヤード」のうち名古屋駅に最も近い「勝川非常口」は前回2月報告時と同様、ヤード内に人影はなく状況に変化はありませんでした（写真1）。



写真1 勝川非常口

一つ東京駅寄りの「神領非常口」では新しい動きがありました。ヤード内でトンネル「セグメント」がトレーラーから移載・仮置きされる様子が確認されまし

た（写真2）。



写真2 神領非常口

「神領非常口」を通過して「勝川非常口」に向かう予定の「シールドマシン」はまだ「坂下非常口」付近で待機して、到着は1年近く先になります。なお、「セグメント」をトンネル内に搬入するための「昇降用エレベーター」などの設置工事はまだ始まっていません。



写真3 坂下非常口

写真3は前回2月報告時から大きく変わった「坂下非常口」の様子です。「立

て坑」の上部には、「セグメント」をトンネル内に搬入するための「天井クレーン」と「昇降用エレベーター」が新たに設置されていました。また「掘削土処理プラント」に連結する送泥・排泥管ダクトらしき構造物も隣接する位置に確認できました。さらにこれらの設備を囲う「防音ハウス」の工事も行われていました。

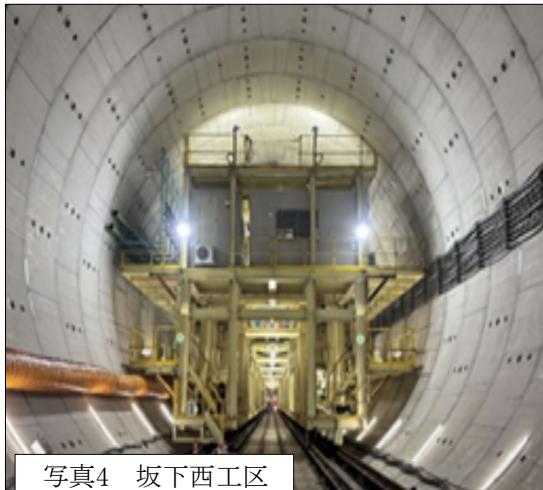


写真4 坂下西工区

写真4は「リニア中央新幹線JR東海」WEBSITEに掲載された「シールドマシン後部接続台車」の写真です。「坂下非常口」付近で待機しているこの「シールドマシン」は間もなく「神領非常口」に向けて掘進工事を始めます。

写真5は「西尾非常口施工ヤード」に新たに設置されたベルトコンベアです。従前からある非常口トンネルに直結したベルトコンベアはそのまま残っています。「JR東海」がWEBSITEに掲載している「西尾工区名古屋方面導坑掘削工事」の

写真では、このあと、間口を本トンネルの大きさまで広げるための掘削工事が続くものと思われます。



写真5 西尾非常口

ところで「JR東海」は「坂下西工区」における「シールドトンネル工事」開始にあたり地域住民向け「オープンハウス型説明会」を4月18日（金）、19日（土）に上野公民館で開催しました。18日、私たち「愛知市民ネット」は「リニアを考える愛知県連絡会」と連携して公民館前でプラカードを掲げ、リニア中央新幹線反対を訴えました。取材要請に応じた新聞社は翌日、新聞記事として取り上げてくれました。

6月から春日井市内でいよいよ本格的「シールドトンネル工事」が始まります。今後、昼夜24時間稼働する「シールドマシン」からの振動や掘削土処理プラントコンプレッサからの騒音・低周波音による被害が懸念されます。（大塚）

南海トラフ巨大地震とリニア

マグニチュード9級の南海トラフ巨大地震が発生した場合の被害想定を、内閣府中央防災会議の識者会議（作業部会）が3月31日に発表しました。報道によれば想定は、震度6弱以上高さ3メートル以上の津波が襲うのが31都府県で死者数は最大29万8千人。津波も、中部地方では最大31メートル（静岡県下田市）が想定されています。南海トラフ巨大地震は、海底に延びる溝状の地形（トラフ）に沿って発生する地震で、おおむね1000～1500年間隔で起きると言われています。いまこの巨大地震が30年以内に起きる確率は、80%程度とされており早急な対策が求められています。もし南海トラフ巨大地震が起きた場合に、2034年開業を目指すというリニアはどうなる

のでしょうか？。想定される被害はリニア沿線にもおよび、40メートル以上の地下を時速500キロで走行するリニアが何らかの影響を受けることは間違いありません。一編成1000人余りを載せて走行するリニアは、揺れや断層のずれ、亀裂、津波や地面の液化化などで安心・安全な走行ができるとは考えられません。電源喪失や断水、道路等の崩壊などインフラ面で被害が起きれば、乗客の命にかかわる重大事態が想定されます。

福島原発事故の

被害を繰り返すな！

2011年3月に福島第一原子力発電所は、マグニチュード9.0の巨大地震に見舞われ、高さ約15メートルの津波に襲われて水素爆発を起こして放射性物質を大量に放出するという重大事故を起こしました。

この福島原発事故によって16万人（家屋倒壊避難も含む）を超える住民が避難を余儀なくされ、放射性汚染で故郷を失い被ばくで命も蝕まれ、精神的にも経済的にも多大な苦しみを負い続けています。その責任は、東京電力は当然のこととして、安全を確保することな

真の文明は
山を荒らさず
川を荒らさず
村を破らさず
人を殺さざるべし

田中正造の格言

く原子力利用を推進してきた国にもあります。しかし、裁判では結局「原発事故の予測は不可能だから、国や事業者は事故原因について責任を負う必要はない」と免罪するところでもない判決が出されています。

想定外で済まされぬ

リニア事故対応

リニアが万が一事故に遭遇したなら、「予測不可能、想定外だった」では済まされません。想定される南海トラフ巨大地震などに対して安全確保のために何したのか、どのように努力したのか、その責

任が社会的に問われるでしょう。

しかし、そうした安全対策に、JR東海は後ろ向きです。そもそも86%がトンネルで深い地下空間を500キロという未知の速度で突っ走るリニアに、巨大地震に備えた安全対策などできるのでしょうか？ 仮にやるとすれば、それに対応する設備工事など予防措置的費用は、莫大なものになるでしょう。工事が延びていつ開業できるのかわからない中で、建設費用はかさみ続け不安が増していくリニア事業。福島原発事故のような悲惨な事故を二度と起こさないためにも、人命尊厳の視点に立ってリニア建設の中止を求めます。

【この文章は5月3日リニア街宣で配布したチラシからの引用です。】

尋ね人

本年3月4日に電信振替で1000円を振込んで下さった

「リニア訴訟のサポーター様」
住所・氏名が分からず、領収証が発行できません。至急ご連絡下さいませよう、お願い申し上げます。
(訴訟愛知・会計)