

リニア通信

編集発行
『リニアを知ろう』
問う愛知
市民ネット

〒460-0022
名古屋市中区金山5-1-2130
レックスマンション604号
電話 052-871-3484
FAX 052-881-6246

代表 小林 收

国の介入を許さない

JR東海のリニア建設!

『当社は、【全幹法】の適用により設備資金の自主性や経営の自由など民間企業としての原則が阻害されることがないことを確認するため、法律の適用にかかる基本的な事項を国土交通省に照会し、2008年1月にその旨の回答を得ています』。

これは、JR東海がリニア中央新幹線建設にあたって【全幹法】の適用を受け、建設主体・営業主体の指名を得るために建設資金（9兆300億円）を負担することを表明するとともに、かつての国鉄が政治の介入により財政破綻をさせられた苦い経験から、私企業であるJR東海の進めるリニア建設に国の介入を戒めることを、国からお墨付きを得たものとして、JR東海がホームページに掲載し全国に配布してきたものです。

一民間企業が【全幹法】の適用を受けながら「国（国民の代表）の介入、意見、口出しは許しません。一切聞きません。」とは、何と不遜で横柄な企業態度でしょうか。これが公共交通の大動脈輸送を担う企業の態度なのでしょうか。JR東海のこうした企業体質が、大規模公共工事を進めていくうえで住民との軋轢を生じさせ、

予想もしない事故を引き起こしています。



横暴極まりないJR東海! 不断の反対運動と裁判闘争で、ストップ・リニア!

遅れるリニア建設工事!

愛知県の姿勢は圧力推進団体へ!

杜撰ずさんな環境アセスの結果として、予想もしない陥没事故や大量の湧水発生が起き、大井川水系の減水問題での静岡県との要望と疑問にまともに対応しようとならないJR東海の不誠実な対応によって、南アルプストンネル工事着工が遅れ、2027年営業開始に支障が生じ兼ねない事態に追い込まれています。リニア中央新幹線建設促進期成同盟会の会長である大村愛知県知事は、「国策であるから遅れるという事があつてはならない。静岡県はリニアに反対しているようだ。国交省は静岡県を説得すべきだ」などと発言をしています。

私たちは愛知県に対して「私企業を理由に情報公開を拒み続けているJR東海に誠実に対応するよう要望してほしい」と要求してきました。県は、「全幹法に基づいて協力しているに過ぎず、JR東海は私企業だからそれ以上のことは出来ない」と答えてきました。JR東海の杜撰な環境アセスと不誠実な対応によって、2027年営業開始が遅れるような事態が発生したことを棚に上げて、愛知はこれまでの法に従った協力団体の姿勢から一転。強力な推進圧力団体に变身しました。

ご都合主義な私企業の使い分けJR東海!

リニア中央新幹線建設にあたって、JR東海は、大動脈を担う公共交通企業であることを最大限に利用して、国や地方公共団体から様々な恩恵を受けています。最大の恩恵は大深度地下利用です。首都圏

（33km）及び中京圏（22km）の大深度地下の無料使用では、用地購入での地方公共団体の協力、加えて土地など提供の便宜及び低廉な価格での買取、残土廃棄置き場での便宜、停車駅周辺整備、道路整備など最大限の便宜を引き出しています。

さらに、2045年の大阪営業開始の前倒しのために、国の財投資金から3兆円支出が2016年に安倍政権のもとで決められ、当時の柘植社長は「ありがたいこと」だとして2016年1・5兆円、2017年1・5兆円を借り受け、これによって大阪開業が2038年に早められることになりました。国の税金を投入したJR東海への直接的な援助ではありませんが、大阪開業前倒しで5000億円（利息益）もの財政支援が行われました。JR東海は、自前の資金での建設を大前提にして、国や政治の介入を許さないとしてきたものを、臆面もなくJR東海の経営の根幹に係わる大きな方針転換をしました。葛西名誉会長が安倍首相と強い友達関係で、お友達からの財政支援だから受けることが許されるのでしょうか。

リニア中央新幹線計画には、国を支える公共交通大動脈を理由に、JR東海への国や地方公共団体からの財政支援は計り知れないものがあります。

私企業・民間企業を理由に

情報公開を拒み続けるJR東海!

リニア中央新幹線計画は、大規模公共工事であり、建設工事をすすめるJR東海に対して、様々な領域から意見や要望が出されるのは当然なこと



図

ストップ・リニア! 訴訟 大鹿 サポーターズ

であります。電磁波が生態系に及ぼす影響、莫大なエネルギーの浪費、ウラン鉱・重金属含有残土処理、残土置き場と置き場での2次被害防止策、残土処理運送用車両の騒音等交通被害、トンネル工事による水脈変化と水枯れ、自然環境破壊と自然との共生社会の崩壊、借入金と財政運営、建設工事の適正価格と安全確保、JR東海はこれらに対して事業者として誠実に答える義務があります。

工事の事前説明会や、利用者市民からの要望で開催する交渉の場のJR東海の不誠実さは極まります。根拠が不確かでない加減なアセスを指摘すれば、「掘ってみなければ分からない」「掘り進めながら対処する」などと聞き直り、事前にボウリングなどを行って正確な情報を掴み対処方針を示そうともしません。

リニア工事をめぐる談合問題ではトンネル工事優先で、犯罪である談合を許しています。リニア工事の安全性の担保である適格性の開示要求に対しては、民間企業であることを理由に契約の開示を拒否しています。

横暴極まりないJR東海!

国や地方自治体から莫大な援助を受けながらも、利用者市民からの意見や要望には耳を貸さない・聞かない。JR東海のこんな姿勢が許されていいはずがありません。安倍内閣の数の力で押し切る政権運営を見ているようです。時速505kmの超スピードも必要ありません。前述の通り、リニアは「百害あって一利なし」で「夢の乗り物」でもありません。

濃尾平野の水郷地帯での大深度地下トンネル工事が本格化します。難工事で様々な問題が生じることが予測されます。

利用者市民の、リニア反対運動と裁判闘争を結合させた闘いで、リニア中央新幹線建設にストップをかけましょう。

(井戸)

「大村知事に申入れ」 静岡県知事を見習って、 環境保全会議を設置せよ

JR東海の金子社長が、5月30日の定例記者会見で、「静岡県の同意が得られないので開業年が遅れるかも知れない」という発言をして以来、大村愛知県知事は、「2027年の開業が遅れることは到底受け入れることはできない」「リニアは国家的事業だから、国が積極的に静岡県を説得すべきである」「静岡県の主張には科学的な根拠がない」等々との発言を繰り返しています。

愛知県知事は宛職として、「リニア中央新幹線建設促進期成同盟会」の会長を務めていて、「とにかくリニアが順調に完成しさえすればよい」と考えていることは推量できますが、今回のこの言動は、まともな県政の担い手として許されるものではありません。

そこで、「リニアを問う愛知市民ネット」は「リニアを考える愛知県連絡会」と合同で、大村知事宛の申入書を送付して、お盆明けの8月19日、県リニア事業推進室との意見交換をしました。申入書はこの件についての大村知事の発言の間違いを事実に沿って指摘して、6項目の質問に回答を求めたものですが、ことは知事の個人としての資質に関わる問題ですので、応対した森田リニア事業推進室長補佐の任を超えるものでした。

意見交換のやり取りは、我々はどうしたら知事の見解を知ることができるのか、ということから始まりました。「知事と会える機会を設けよ」「それがだめなら、文書で知事見解を用意されたい」という我々の要求に対して、森田補佐は、「その旨上司には伝えるが約束はできない」と繰り返すのに止

まりました。

当日の参加者は両団体から7名と「いっせい行動」大羽事務局長の計8名でしたが、全員の思いは同じでした。すなわち、県内におけるリニアの工事の進行に当たって、事業に関連して不安や疑問を抱いた住民や市民が相談できる窓口が県の組織の中に全くないというのは、まさに異常ではないかということです。「リニア事業推進室」はJR東海にヨイシヨをしていくだけでないのかと、批判が集中しました。

最後は、愛知県も、静岡県を見習ってリニア対策のための環境保全会議（後掲の松谷報告を参照）を是非とも設置されたいと懇請して、時間切れとなりました。

(小林)

今年もJR東海株主総会時に 工事の中止を訴えました



JR東海名古屋本社前での街頭宣伝 (2019.6.21)

6月21日(土)
10時から始まったJR東海の株主総会。私たちは9時半からJR東海名古屋本社前で、いい加減な環境影響評価を基に遂行されてトラブル続きのリニア工事を中止するよう、株主の皆さんおよび通行中の皆さんに訴えました。(次頁へ)

(前頁からのつづき)

『株主総会時に街頭宣伝しました』

通行中の皆さんの反応は、同じ場所での月例(第1土曜日14時~)の街頭宣伝活動よりは好意的な印象で、チラシの受取りも若干良かったのですが、果たして何人の株主の手に渡ったのか、また、例年はJR東海の制服組が敷地ぎりぎりにズラリと並んで警戒に当たるのですが、何故か今年はお出ましがなく、結果的にチラシをJR側に手渡すチャンスもチラシと単語を交わす機会もなくて、拍子抜けでした。

この日、JR東海の株主総会についてメディアが一斉に取り上げました。株主から「静岡との関係を心配する」との声を拾うばかりで私たちの活動に触れるところはありませんでしたが、CBCとYoutubeが株主へのインタビュー中に街頭宣伝のスピーカーからの音声を拾っていました。株主の耳に私たちの声が少なからず達していたようです。

いずれ彼らも、リニアがいかに理も利もない建設計画であるかを思い知らされることになるでしょう。

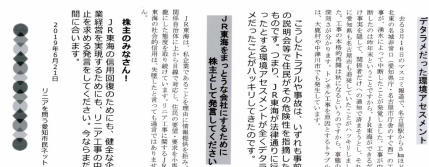
(塚田)

＜当日配布したチラシ＞

不可逆的な環境破壊をもたらす前に
リニア工事を中止せよ！



トラブル続きのリニア工事、
事態は深刻です



【報告】リニア新幹線市民講座in名古屋 PART11 “リニア建設 現地からの告発”

6月29日(土)午後 労働会館東館ホールにおいて、大鹿村と静岡市から講師を迎え、現状を聞きました

1.「南アルプスからのSOS」講演概要

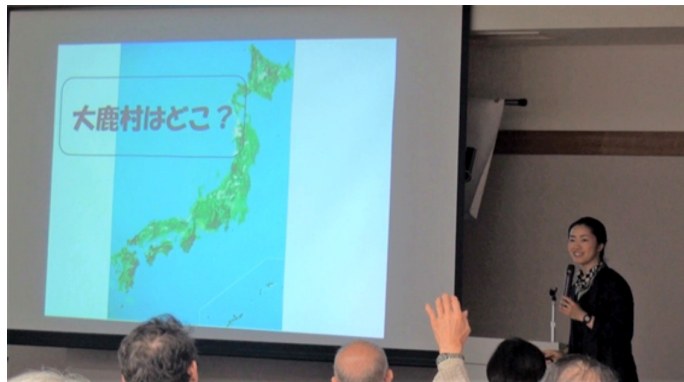
当日は、「大鹿村の10年先を変える会」の前島久美さんが、信州大鹿村から車とJRを乗り継いで遠路5時間かけて、金山の会場まで足を運んでくれました。

約30分のスライドでの説明に続いて会場からの質疑応答まで、終始笑顔を絶やすことなくソフトな語りで、大鹿村が直面しているさまざまな問題をわかりやすく説明してくれました。

講演は、まず、大鹿村の生活を写真で紹介する絵ハガキセットの説明から始まり

講演会参加者(68名)が想定以上の人数だったため、準備してきた絵ハガキセットが足らず、中身を半分に分けて配ることになったことを笑顔まじりで詫言いました。

続いて、スライドを使って、赤石岳を望む大鹿村大河原地区とリニア新幹線ルート俯瞰する全景写真、42名の方が犠牲となった大西山大崩落の跡地と大西グラウンド、足利時代から続く釜沢集落とその残土置き場、青木川地区の道路拡幅工事予定地などの様子を丁寧に解説して



くれました。そして、2017年12月15日に起きた県道小洪線のリニア関連トンネル崩壊事故は、JR東海がコストと納期に迫られた結果生じた事故であることが後で明らかになったこと、リニアの工事が始まってからは親類との交流機会や医療福祉の受診も制限され、普段の買い物にも支障が出ていることなど住民が被っている「リニア公害」の実態を紹介してくれました。

最後に、今後ダンプ車両数の増加(1300台?)による生活環境の破壊、田畑と日々の生活を潤してきた湧水と地下水の枯渇、美しい山里の景観の破壊が予想される中、また、さらなる大鹿村村内での村民間の軋轢の中で、あえて「リニア絶対反対」の姿勢を崩すことなく、「人と自然の良い関係」を守るために、「リニア新幹線早期失敗の実現」に向けて活動が続けてゆく決意を述べてくれました。

なお、続いて行われた質疑応答でも、前島さんは大鹿村の姿勢や工事に伴う汚染水などに関する質問に対して、一つ一つ丁寧に答えてくれました。(大塚)

いっせい行動
決起と交流の集会

10月5日(土)13:30~16:30

第1部 14:00~15:45

記念講演と質疑

第2部 15:45~16:30

地域団体の活動報告

講師 塩坂 邦雄氏

「南アルプストンネル工事と
水資源問題-リニア中央新幹
線工事の問題点を考える」

愛知県保険医協会伏見会議室
(中区錦1-13-26 スクエアビル9F)

2. 「横柄なJR東海に 対峙する静岡県」 講演概要

静岡市議であり、「南アルプスとリニア新幹線」を考える市民ネットワーク共同代表である講師の松谷清さんが自ら選ばれたテーマは、「南アルプスとリニア新幹線トンネル工事」でした。

まず、松谷さんは、2014年2月静岡市議会で、リニア工事地区選出の自民党議員の主導で、「リニア中央新幹線建設事業に関する決議」が採択され、その中で「リニアの工事と南アルプスの自然環境の保全、ユネスコエコパークとの整合を図ることは絶対の条件である」との認識が示され、静岡市は2015年以降、独自の予算を計上して、JR東海の環境アセスメントを検証する環境調査を行っている」と報告しました。

ところが、田辺静岡市長は、2018年6月20日、市中心部からリニア工事現場近くに通じる県道にJR東海が140億円を負担してトンネル整備をすること条件に、JR東海と基本合意をしてしまったのです。これは、環境重視を掲げてきた市政への裏切り行為であり、何よりも、大井川減水の影響を受ける8市2町の意向を受けて、JR東海と厳しい交渉を重ねてきた静岡県にとって怒り心頭に発するものでした。



静岡県は大井川減水問題に対処するために、学識経験者や利害関係者で構成する静岡県中央新幹線環境保全連絡会議を設置し、自然環境部会と水資源部会の2つの専門部会を設けて、JR東海に63項目の公開質問状を提出するなどして意見交換をしてきました。JR東海の環境アセスメントでは、リニアの工事によって大井川の水量が毎秒2トン減るという結論が記されているだけですが、水資源部会では、大井川の実際の水量はいくらか、その水の源はどこか、地下水は南アルプストンネル工事でもどのように影響を受けるのか、そもそもJR東海が依拠している高橋水文学的手法が時代遅れの理論ではないのか、等々の疑問が出されました。JR東海の回答は、つまるところ「やってみなければ分からない」というもので、「やってみなければ分からない」ことから予期されるリスクをどう考えるかという、哲学的な議論にまで及んでいるということです。

川勝静岡県知事は、保守的な学者出身でリニア反対論者ではありませんが、筋を通すという姿勢は強固でよく頑張ってくれています。

しかし、松谷さんは、川勝知事が本当に最後まで頑張ってくれると期待するには限界があるので、県民の力によってリニア反対の世論を構築しなければならぬと看破しました。そのために静岡県民として考えられるのは、やはり南アルプスを軸にした反対運動の結集だろう、

沿線各地の反対、抵抗運動はすべて貴重で欠かせないものだが、それらの人々が、南アルプス

南アルプスに巨大トンネル?!

南アルプス(赤石山脈)は年平均4mm隆起
南アルプスはユネスコエコパークに登録

大井川減水、取返しの付かない破壊行為



図 ストップ・リニア! 訴訟 大鹿サポーターズ

を守れの一点で一大結集できるような運動を模索していきたいというのが、松谷さんの結論であつたように感じました。

(小林)

へ年会費未納の皆様にお願ひ
ストップ・リニア! 訴訟は、皆様からの年会費とカンパで活動を支えていただいています。
19年度の年会費未納の皆様には払込票を同封させていただきます。お振込み下さいませよう、何卒よろしくお願ひ申し上げます。

第16回口頭弁論

2019年10月11日(金)14:30~

東京地裁大法院

『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