

JR東海との交渉を終えて

コロナ禍 JR東海に質す

6月17日付けでJR東海に「新型コロナウイルス感染症拡大対策と今後の経営のあり方」について5項目の申し入れを行い、6月30日にリニア中央新幹線環境保全愛知事務所で、JR東海と交渉を行った。なお、この懇談はコロナ禍を理由として、参加人数は3人のみ、懇談は1時間という限定付きであった。已む無く、「リニアを考える愛知県連絡会」川本代表、「リニアを問う愛知市民ネット」小林代表とともに三人で参加した。

JR東海は、1987年の分割民営化で東海道新幹線と静岡、愛知、岐阜三重の在来線を国鉄から譲り受け、当初から東海道新幹線の高い利用料金と太平洋ベルト地帯の大動脈輸送に支えられ収益を順調に伸ばしてきた。最近では外国人観光客の増大、ビジネス客の増大で、ここ数年の年間の運輸収入は1兆3千億〜4千億円で経常利益は3千億〜4千億円と莫大な利益を上げてきた。リニア建設は、東海道新幹線が生み出す莫大な利益を原資として進められてきたことを忘れてはならない。

JR東海を襲うコロナ禍

コロナ禍で、JR東海の運輸収入は3月の売り上げは一千億円の減収、4、5、6月はさらに激減した。今後の予想は全く立てられない状況である。J

R東海の収入の8割を占める東海道新幹線の利用客は激減し収入減は避けられない。コロナ感染拡大による人の移動自粛で、テレワーク、在宅勤務の採用など新しい働き方が要請され、ビジネス客の利用減少は避けられず、旅行客も国内旅行客に加え外国人旅行客の減少が避けがたい。コロナの世界的パニックは今後どこまで続くのか予想もつかない。専門家によれば、コロナ禍の終息には2〜3年はかかると予想され、経済回復にはさらに長期間を要するといわれている。コロナ禍による運輸収入の激減は、JR東海の経済基盤を揺るがし健全経営ができなくなる、公共交通輸送の役割を果たせなくなる。このような「経営危機」のなか、リニア工事の継続はJR東海の命取りになる。

私たちは、JR東海にコロナ禍への対処と健全経営の確立、公共交通輸送の確保を求め交渉してきた。

私たちが申し入れた五項目（6頁に掲載）

- ① 新型コロナウイルス感染拡大防止策
- ② 人の移動制限による会社経営への影響
- ③ 長期債務の返済、長期計画工事への影響
- ④ 二大動脈輸送構想を改めてはどうか
- ⑤ 安全・安定輸送の確保と安心・安全対策

危機の『禍』中にある

JR東海への回答には人類的危機とも云うべきコロナ禍に、どう具体的に対処す

るのかという視点はなく、リニアの目的・必要性を延べるに留まり、工事の継続を強調しただけである。運輸収入の減収には、その必要な工事費用は財政投融资の借金3兆円を活用していくとして、コロナ禍は借金で賄い、リニア開業に委ねる経営方針を明らかにした。2027年名古屋開業に必要な工事費用は、今後毎年4千億円程度の資金が必要と言われ、この捻出は経営を脅かしかねない。

JR東海への回答

- 『コロナ禍ではあるが、
① 東海道新幹線が日本の大動脈輸送を担っている。
② 開業から50年以上経過し経年劣化してきている。
③ 予想される東南海地震などの大規模災害に備える。
④ 人口減少のなか、3大都市圏が日本の経済活性化に極めて重要である。
⑤ 沿線自治体関係方面から早期開業を期待されている。
⑥ リニア中央新幹線工事は健全な経営と安全配当を維持したうえで柔軟性を発揮しながら進めていく。』

今JR東海に求められているのはリニア建設の強行ではなく、経営の健全を確保し、公共交通輸送の役割を果たすことである。

リニア強行は断じて許されない！

(井戸)

コロナ禍のJR東海株主総会

6月23日に開催された今年の株主総会。

これに先立って、株主に6月1日付けで送付された資料には「新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、書面の郵送やインターネットによる議決権行使もご検討いただきますようお願い申し上げます」なる書類が添付され、また総会直前にもハガキで同様のお願いが郵送されるという丁寧さで、「出席した株主は198人と昨年(604人)から7割減へ」「日本経済新聞」報道」とのことでした。

質問は、主に静岡工区の水資源問題で工事がストップしているリニア問題や新型コロナウイルスが事業に与える影響に集中したようですが、経営陣からは「リニアは日本にとって不可欠なプロジェクトだ」「経済活動の復調とともに客足は戻りつつある」「リニアの建設資金は財政投融资の借入れもあり問題はない」「損益分岐点については企業秘密で答えられないが、借入れれた3兆円は現在手付けていない」といった回答があったものの、大井川の水を戻す技術的な疑問や開業の遅れに伴う採算性の説明などはなかったということです。

総会後に街宣中の私たちのところへリニア建設反対の立場で大阪から参加された男性が顔を出して下さいました。何でも、「去年の半分の時間」57分と、昨年(1時間42分)より：へ「同上」報道で終わってしまったので、未だ皆さんがいるかと思って来てみた。会場はガラガラで質問も少なく盛り上がりならず、つまらなかつた」とガツカリした様子でした。聞けば、他にもリニア建設反対の立場の男性が参加して

おられたにも関わらず、質問内容が完全に一致し、「発言は他の株主と重複しないように」との議長からのお願いもあって、発言できなかったということでした。ただこの男性は、事前に「朝日新聞(声)」欄の小林収氏の意見に全く同感である。リニアは中止せよ」という趣旨の「発言・意見書」に「声欄(左下に掲載)」を貼付した上で署名・押印して持参し、担当者に手渡したとのこと。大株主の意見と違って、一般株主の発言は軽視されますから、せめて事前に発言内容を互いに調整するなどして臨むべきではないかと思わされたことでした。

一方、会場の外での街頭宣伝は、常連の参加者の顔が若干少なかったとは言え、昨年とほぼ同数の25名ほどの参加がありました。ただ、

穏やかな天候だったにもかかわらず、平日の9時半から11時という時間帯のためか、あるいはやはりコロナ禍の外出自粛が影響しているのか、月例(第1土曜日13時〜14時)の街宣時に比べて通行人も少なく、かつては株主総会時の街宣にはJR東海

職員がお出ましになつていたものが、我々の行動は人畜無害と悟られたようで、次第に警備員が申し訳程度に並んでいるだけという状況になり、今年は職員も…の期待もむなく、警備員すら昨年より少なかったのではないかという印象でした。

内も外も例年より静かな株主総会だったと言えそうです。(塚田)



リニア事業 今こそ見直して

2020年
6月16日

司法書士 小林 収

(愛知県 75)

新型コロナウイルスに対峙するために、新しい生活様式の確立が叫ばれるようになった。その典型的な事例が、移動自粛によりSNSでの意思伝達が増え、広がったこと、ビジネス界へのテレワークの普及である。特に遠距離出張の必要性は激減すると言われている。

こうした生活様式の変化の影響を直接的に被るのが、いまJR東海が鳴り物入りで進めているリニア中央新幹線事業である。社会が急速な人口減少へ向かうなか、ただでさえ採算が危惧されている。工事認可の際

にJR東海が示した採算見直しは、経済成長の持続と外国人旅行者の大幅増を当てにしたものだった。東京・名古屋・大阪間の高速移動だけを取りえとする事業に、これまでの間に国民の財産である財政投融资が3兆円つき込まれている。もはやJR東海1社の問題ではなくなりつつある。

私はリニア事業の是非を問う市民団体が活動している。国民全体がコロナ禍をどう克服するかという課題に直面している今こそ、新生活様式に適合した交通体系はどうあるべきかという観点から、リニア新幹線事業の冷静な見直しを希望したい。

朝日新聞

オピニオン 12

声 Voice

河村市長は「市民代表」としてJR工事の監視を!

— 名城非常口・出水事故、その後 —

最近になり新聞各紙の投書欄や社説で、リニアが取り上げられるようになって来ました。それも静岡県の大井川・水問題で、川勝知事が県民を代表してJRにモノ申しをしている結果、リニアの開業時期が遅れそうだということからです。

静岡県では過去に何度も大規模事業によって水

問題に苦しんだ歴史があります。大井川も中部電力のダムによる河原砂漠に直面し、＜水返せ＞運動を展開しました。これらの歴史を知ると川勝知事の今回の対応は当然のことと言えます。しかし、リニアの水問題は静岡だけではない、名古屋の課題でもあることをこの名城非常口・出水から報告したいと思います。

この問題は、前号で不採用になった新聞投書を中心に書きましたが、その後を含めた経緯は次の通りです。工事再開を受けて、今回の出水の原因や出水の実態の情報公開を求めたのが11月末。それに対し、市当局が渋々応じたのが「地域のみなさまへ」というJRの回覧文書のみで、出水の実態を知るための下水道への排出量の記録は数字が消された黒ノリの月報でした。この非公開部分を公表すること、それは水道行政上からも必要だと審査請求を提出したのが1月下旬。それに対して市当局は、黒塗りの理由は数字を出すことがJRの事業運営に支障をきたすこと、また市の水道行政に特段の影響はなかったとの弁明書で回答しました。4月に情報公開審査会へそれへの反論意見書を提出しましたが、この審議が1年先になるかどうか分からない状態です。

以下にこの反論意見書の眼目だけを引用してみます。

Ⅱ. 下水道行政への影響とは

- 1) そもそも、今回出水の地下水の取り扱い、水循環基本法にあるように市民生活の重要な水資源の一環として、尊重されることが謳われている。その為にも、事業者は適正な利用と健全な水循環への配慮が義務付けられている。
- 2) 名古屋市は＜水の環境復活・戦略＞で、水循環基本法を先取りした政策を行っている。そこでは地下水を有効に活用し、堀川の浄化や公園のビオトープへの活用など市民への還元を実行している。今回のように、事業者から下水道への

排出量の報告を受けるだけでそれを非公開として済ませる問題ではない。

- 3) 下水道法には、管理者は下水量を台帳に記載し、それを必要に応じ閲覧に供すると記している。また、市の下水道条例においても管理者は積極的に事業者に適正な対策を求め、事業者はそれに従うようにしている。このように、市の管理者は事業者に対し積極的に下水道行政・水の環政策を指導する立場にあるはずである。

小川、堀、溜池の名古屋

現在の名古屋は西側に濁った堀川が南北に1本だけ流れる都市のイメージです。しかし明治23年の『名古屋明細図』を見ると、中心部に小堀が東西に走り、東部には3本の小川、周りには幾つもの溜池が散在しています。小川橋、流河町、清流女学校などの名前が見え、いかに水や小川が身近な存在だったかが分かります。その街の変化は国鉄中央線（JR前身）の開通の頃を境に、小川などの消失として顕著になって来ます。

現在、名古屋駅前の地下50mを堀川に沿う形で巨大な中央雨水処理幹線の工事が進められています。水害対策が進む一方で、＜水＞はますます見えにくい存在になっています。今回の名城非常口の出水は勿論JRによる工事事故ですが、アスファルトに覆われた都市の地下水がその存在を忘れるなど自己主張をしているようです。

(島岡)



リニア「非常口」工事 地下水で掘削作業中断 名古屋・中区

中京テレビより



下床版構築にかかっている現状

春日井市内非常口の工事状況報告

ムラ社会日本の同調圧力にめげず静岡県知事が頑張っています。新聞やテレビの報道では開業が遅れた場合の経済的損失ばかりが大々的に取り扱われ、大井川流域住民の命の水を守るた

めの主張は矮小化されているように感じられます。コロナ禍でも粛々と進んでいる春日井市内、西尾(さいお)、坂下、神領、勝川の4か所の非常口工事状況を報告します。

写真1は最も岐阜県側に位置する西尾非常口「保守基地線トンネル」坑口部付近の様子です。当初計画では「保守基地線トンネル」掘削工事は今年3月までには完了し、今は「本線トンネル」掘削工事に移行しているはずですがその報道はなく定かではありません。トンネルからダンプカーで搬出された土砂は一度ピットに仮置きされ、その後、別のダンプカーでヤードの外に搬出されていきました。双眼鏡で観察した限りでは、排出されている土砂の色は白または灰色で水の滴りは見えませんでした。

写真2は一つ名古屋寄りの坂下非常口の様子です。外観は一年前と殆ど変わっていません。排土バケット(図中 □で囲み)から排出される土砂の色は茶色で水の滴りは確認できませんでした。隣接する住宅地で確認したところ、心配されていたニューマチック・ケーソン工法に伴うコンプレッサーによる騒音は識別できるレベルではありませんでした。昨年11月から今年3月まで掘削設備の不具合で工事が中断されていた影響もあって工事は当初予定より1年以上は遅れていると思われます。

写真3は神領非常口の7月3日の様子です。円筒型非常口の底(直径約40m)の部分に鉄筋が組み込まれたところです。この写真では排土バケットが出入りすることになるマテリアルシャフトの基礎部分4箇所(図中 ○で囲み)が認識できます。円弧状の鉄筋構造物は本トンネルとの接続部分(厚さは5m以上?)でリニア車両が通過する部分と思われます。

写真4は神領非常口で7月18日に行われたコンクリート打設作業の様子です。当日はコンクリートミキサー車がひっきりなしに出入りし、4台の生コンポンプ車を使って50名を超える作業員が組まれた鉄筋の間に生コンクリートを流し込んでいました。ここも坂下非常口と同様にニューマチック・ケーソン工法で、「だるまおとし」のごとく現在地上にある構造物を少しずつ地下へずり落としてゆきます。ケーソン下の地下で掘削作業が始まると、これから組み立てられる予定のマテリアルシャフトを通して排土バケットにより土砂が排出されます。

写真 1



西尾非常口 保守基地線トンネル

写真 2



坂下非常口

写真 3



↑ ↓ともに神領非常口

写真 4



写真5は国道19号線勝川橋沿いから撮影した勝川非常口の様子です。本格的工事は始まったばかりで、円筒型非常口外周（直径約40m）の土留壁工事が進んでいるところです。春日井市内では最も工事ヤードが狭い非常口です。真南約80mには庄内川が流れ、地下掘削時の湧水が春日井市内で最も心配されます。（大塚）

写真5



勝川非常口→



コロナ禍における リニア反対運動 〓ご報告とお詫び〓



読者の皆さまには、「リニア通信第15号」をお届けした1月21日以来のご無沙汰になってしまいました。その最大の理由はコロナ禍によるものですが、それにしても怠慢の責は免れません。

塩坂講演会中止についてのお詫び

4月18日に「中部の環境を考える会」との共催で予定しました塩坂邦雄氏の講演会につきましては、中止のお知らせが不徹底になり、ご迷惑をお掛けした方にはお詫びいたします。

塩坂氏は、静岡県中央新幹線環境保全連絡会議の専門委員です。静岡県とJR東海、国交省とのやり取りから知られるように「命の水に対する思い、南アルプスの自然の保全への思い」を信条にした静岡県の姿勢を支える重要な一翼を担ってこられました。今後の市民講座の講師の一人と考えています。またの機会にご参加下さいますよう宜しくお願いします。

問題の中間判決は9月以降に

「ストップ・リニア!訴訟」については、3月30日に原告適格をめぐる中間判決があることを、危機感をもって再三お伝えしましたが、幸か不幸か、コロナ禍によって判決日が延期となり、日程の提示は9月以降になりそうです。

危機的な事態は全く変わっていません。法廷も大幅な傍聴人数制限がされると思います。集会や抗議行動が辛い状態が続くと思いますが、情報の提供には心がけていきますので、ご注目下さい。

大深度地下法の審査請求に関する

弁明書と反論書について

リニア工事の大深度地下法での国土交通大臣認可に対して、処分を不服として審査請求した人（全国で約740名、愛知で160人余）に、6月中旬に国交省から「弁明書」なるものが送られてきました。

その趣旨は、「大深度地下法は事業区域内に権利を有しない者の個別的利益を保護するものではない」として、上記の原告適格問題と同じく、審査請求人を選別、切り捨てようとするものです。当然のことながら、弁明書には反論書をもって応えたいと思います。

審査請求人の方には、8月中には具体的なお願いのお知らせをしますので、ご協力をお願いいたします。（小林）

会計からのお願い

本年1月21日以降に「訴訟」年会費をお振込みいただいた皆様には、大変遅れですが、領収書を、未納の皆様には払込取扱票を同封させていただきました。これ以前にお振込みいただいた皆様には、先に同封させていただきましたので今回は何も入っていません。

ご確認下さいますようお願い申し上げます。

『リニア通信』編集発行；リニアを問う愛知市民ネット Email; toukai-jnc@aiores.ocn.ne.jp

カンパのお願い；御協力のほど なにとぞよろしくお願い申し上げます。

振込先【郵便振替】口座番号；00840-0-152961 口座名；リニアを問う 愛知市民ネット

〔 JR東海への申し入れ書 〕

2020年 6月 17日

J R 東海（東海旅客鉄道株式会社） 御中

リニアを問う愛知市民ネット	代表 小林 収
リニアを考える愛知県連絡会	代表 川本 正彦
春日井リニアを問う会	代表 石原 好美
西区リニアを考える会	代表 小川 輝夫
リニア新幹線を考える守山の会	代表 臼井 泰紀
中村・リニアを考える会	事務局 鳥居 勝
瀬戸リニアを考える会	花田 英夫

新型コロナ感染拡大対策及び今後の経営のあり方について申し入れ

貴社は、コロナ禍で運輸収入の8割を占める東海道新幹線の収入が激減しています。そこで、貴社は今回のコロナ禍をどのように分析しておられるか、終息への見通しと、貴社の経営への影響および今後の対応策についてお伺いします。

また、貴社には、私企業とはいえ市民生活に不可欠な公共交通機関としてその責務を果たすことが求められています。地震、集中豪雨等への対応策についてお伺いします。

記

- 1、専門家は新型コロナ感染は第2波、第3波の恐れがあると警鐘を鳴らしています。貴社はこうした指摘についてどのように受け止めておられますか。感染拡大防止策への 考えをお示しください。
- 2、緊急事態宣言のもとで、人の移動が制限され貴社の4月の収入は1100億円の減収と発表されましたが、貴社の経営に支障をきたし、会社運営に影響はありませんか。
- 3、また、第2波、第3波のコロナ禍が来た場合、貴社の経営に大きな影響が出ると思いますが、長期債務の返済、長期計画工事への影響はありませんか。
- 4、コロナ禍で人の移動が制限・自粛が求められ、テレワークや在宅勤務が推奨され働き方が根本的に変わりました。また、オンラインによる会議や講義の活用も一気に加速し、新幹線利用は漸次減少することが想定されます。これまでのように貴社の増収増益の右肩上がりの経営が続くとは考えにくく、このコロナ禍を機に、リニア鉄道と在来新幹線の二大動脈輸送構想を、改めてはどうですか。
- 5、貴社は気象を評価して列車のダイヤに反映する指標を約48年ぶりに改訂し、土石流の評価システムを導入して、安全・安定輸送を確保するとしています。昨今の異常気象対策として、他社に先駆けた取組みを大いに評価するとともに、老朽化対策や地震対策、駅ホーム落下防止柵の全線設置等、安心・安全のための対応策は、公共交通機関の責務としてどのように計画されているか、具体的にお示しください。

一握りの乗客の利便性優先のリニア中央新幹線建設から、安全・安心・安定・快適を最優先する、地域密着の公共交通輸送へと経営方針を変えてはいかがですか？

以 上