

# リニア通信

編集発行  
『リニアを  
問う愛知市民  
ネット』

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

代表 小林 収

## リニア計画の根幹を揺るがす

### 国の財政支援!

### こんな計画許しているの!

「リニアを問う愛知市民ネット」は、2016年10月19日、JR東海と3度目の交渉を行った。JR東海は交渉の参加人数は3人、交渉時間は1時間という制限をつけての対応であった。JR東海からは環境保全事務所の副所長ほか2名が対応した。

今回の交渉の目的は、安倍政権の経済成長戦略の一環として、リニア中央新幹線計画2045年大阪開業の前倒しを図るため国が財政投融資をJR東海へ行うと決め、JR東海の柘植社長がその支援策を受け入れた真意を確認すること。もう一つは世界で唯一の超電導磁気浮上方式を採用したリニア技術の安全性について、JR東海に「安全」を確認することであった。

リニア中央新幹線計画の前提は、JR東海の「自前の資金で、自前の工事」ということで、国会や国民的議論もほとんどされないで進められてきた。国からのJR東海への財政支援は、国のリニア中央新幹線計画工事の許可条件を根本から覆すものである。1987年の国鉄改革は「借金37兆円の国民への押し付け、地方ローカル線の廃止・第3セクター化による切り捨て、国鉄労働者の大量解雇、不当労働行為による労働組合潰し」という国民と国鉄労働者を犠牲にしたものであった。この苦い経験から2度と政治の介入をさせないはずであった。JR東海もリニア中央新幹線計画工事を進めるにあたって、全国新幹線鉄道整備法の路線とするが、国の「口出しは厳に断る」と国交省との間に一札まで取ってきたのだ。

しかし、国もJR東海も国民とのこの約束を反古にしてしまった。

### “国からの財政支援と大阪開業7年前倒し!”

「お金の借入先が変わるだけ」とJR東海は答弁した。市中銀行で借りるか、国から借入れるかの違いで済むなら、何も政治的な紐付きができるような国からの借入れは必要ない。財政投融資の借入れ利息と市中銀行の利息では大きな開きがあ

り、3兆円借入れて30年返済だと5000億円もの減額返済になるといわれている。JR東海が国からの財政投融資を受けることは国からの財政支援を受けることになり、JR東海のリニア建設計画の「自前の資金で」の根幹が揺らぎ本旨に反する。計画そのものの見直しが求められる重大問題である。また国鉄政策の失敗から二度と政治介入はしないと断行した国鉄改革法にも反する。安倍内閣の経済成長戦略によるJR東海への財政支援での政治介入は断じて許してはならない。当日のJR東海の交渉担当者は、平成採用社員で国鉄改革が何で実施されたかも良く分かっていないようで、国からの財政支援の受入れの重大さが分かっている。私たちとの議論は、制限された時間の中で、ついに噛み合わなかった。

### “リニア技術の『安全』について”

鉄道技術研究所が1962年にリニア開発に着手して55年を経過したが、リニア技術の研究開発は短期間で実証実験も短い。山梨実験線での走行試験は、実際の事故を想定した実験は行われず、机上シミュレーション的試験しかされておらず、リニア技術の安全性は確立されたものとはいえない。リニア中央新幹線は一編成1000名もの乗客を乗せ生命を預かる大量交通輸送機関である。その生命財産を預かるJR東海にリニア技術の安全性について明言を求めた。JR東海は、「国土交通省の技術評価委員会から、リニア技術は実用に

資するとの評価をいただいている」とこれまでと同じ答弁を繰り返した。

なぜ、JR東海が「リニアは安全です」と答えられないのかと求めたが「当事者が安全と言うより、第三者が安全と評価して頂いたほうが、手前みそではなく、正確な評価になる」と言うのである。リニアが速くて安全と安心の輸送機関と位置づけながら、不思議なことに、JR東海は自らの口から絶対にリニア技術は「安全」とは言わないのである。三度目の交渉でも「安全」という回答は聞けなかった。JR東海が自らの口で安全と言わないのは「訳」があるように思える。原発の「安全神話」が崩壊したことである。東電福島第一原発事故は「人災」だが、未だに国も東電も技術開発者の誰一人として事故の責任を取っていない。JR東海もリニア技術は「安全」と思いつつも、万が一にもリニア事故が発生した時の事を想定して責任逃れのための予防線を敷いているように見える。これでは利用者はたまったものではない。

### リニア産業に群がる利権集団の

### リニア中央新幹線計画を

許してはならない!!

(文責 井戸)

## リニア新幹線名城非常口の

### 「鉛汚染の判明経過」

#### JR環境アクセスの欺瞞がここでも明らかに

昨年6月、中日新聞等で小さく報じられた「名城非常口の鉛汚染」の報道をご存知でしょうか。同月23日、市環境局地域環境対策課から「土壤汚染の報告」として非常口工事用地の2か所から鉛及びその化合物が基準値(0.01mg/l)の1.8〜2.5倍で出土というものです。市の記者クラブ発表では市の対応として、「報告者(JR東海)に対し適切な土壤汚染対策をするよう指導を行います」とあるのみで、汚染区域指定等には触れられていません。その前後の三菱電機やJXエネルギーにおける汚染発表時には、汚染区域指定がされているにも関わらずです。そもそもJR東海(以下JRと表記)は非常口工事の住民説明会(6月2日)で、土壤汚染については「事前調査の段階で、ないことを確認しています」と公言したばかりでした。

その後の市対応がなかなか公にならないため、市への情報開示請求によって明らかになったことを以下に報告します。

JRの「自主調査結果報告書」(6月21日)によると、3月31日に形質変更届のため表土2か所(中央部と周辺部)の土壤調査を行うと予定してい

ますが、実際には5月30日に採掘調査をし、山梨の工又エス環境(株)から分析結果を6月9日に受け、この23日の発表になっています。

JRは7月に10センチ格子による工事全区域の調査を先の工又エスに委託し、7月11日に分析結果が判明しています。これによると全区域中22か所(全体の3分の1)から基準値以上の数値が出ています。最大が9.5倍、3倍以上の個所が11か所あります。それを受けてJRは8月3日「汚染拡散防止計画書」を提出し、汚染ブロックの深度調査や拡散防止処置、掲示板等による汚染状況等の周知をうたっています。しかしこの汚染状況の周知は全く行われていません。

この計画書に基づく汚染ブロックの深度調査は9月に出された工又エス環境(株)の報告書によると、8月中旬に行っていますがそれは汚染22全域ではなく、非常口用地内(公園の北半分)の12か所のみです。これによると、最も深い所4ヶ所3.1倍、2ヶ所6か所から基準値超えが見つかっています(図1)。

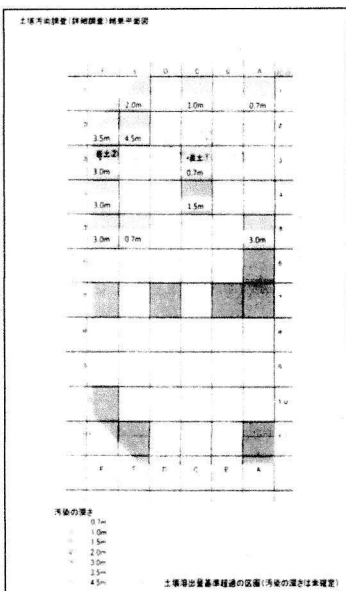


図1. 土壤汚染調査結果平面図

9月末にJRは「汚染拡散防止計画書(土壤汚染の除去)」によって、汚染土壤を東海市のサンコーリサイクル(株)に運送し汚染土壤処理をすることになります。ここでも運送車両による汚染拡散防止や車両への汚染土壌運送表示とともに、掲示板等による汚染状況の周知を謳っています

が、申し訳程度「土壌汚染対策工事をを行っています」との小さな掲示が出たのが10月下旬、しかも早々に撤去されます。(図2警備員背後の小掲示)



図2. 非常口工事現場を示す掲示板

11月にJRの「汚染拡散防止措置中間報告書」に合わせるように、同月11日、名古屋市は市告示第622号として名城非常口を《土壌汚染区域》に指定します。しかし同地の形質は既に大幅に変更された後であり、汚染土壤は大半が運送されている時期になり、12月末には運送終了となります。

以上が市への情報開示請求で得た今回の土壤汚染問題の経過ですが、入手した大量の文書を十分に消化できていない現状のなかで、以下のような点だけは指摘しておきたいと思います。

1. この地は「地歴上汚染のおそれがない土地」であるが、表土調査の結果から汚染のおそれが比較的多い土地」と工又工又の報告では判断されている。この一帯が明治以来の陸軍砲兵隊の拠点であったことは地歴上の考慮対象にしないでよいことなのか。

2. この鉛汚染の由来が自然のものか人工由来かを市は公表していないが、工又工又の報告では自然由来として分析を行っている。もし上記のように砲兵隊による人工物由来の可能性があるならば、調査方法・分析はこのままでよいのか。

3. 全体表層調査、特定地の深度調査いずれも鉛関係のみの調査であり、その他の重金属関係の汚染については調査されていない。従って現在は鉛汚染土壤の一部区域での撤去であって、他の汚染状況は明確でないこと、ましてや90mに及ぶ立坑はどのような状況か知る由もありません。

4. 市の環境対策課は非常口の鉛汚染を極力小さく扱い、しかもJRと常に調整の下で事実の公表を遅らせて来ている(8月の深層調査の結果が判明したのは今年1月)。6月記者

発表の「2か所から1:8〜2:5倍の鉛汚染」が報じられているのみでそれ以後の発表はありません。従ってマスコミにもこの広範な汚染土壤の事実は知られていないまま今日に至っています。

名古屋市の市民のための環境行政をしているのか、JRの使い走りに精出しているのか改めて問う必要があります。

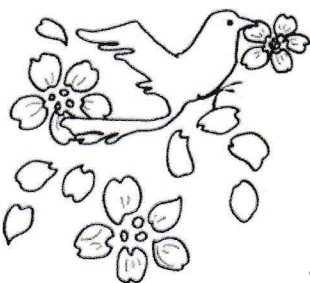
(文責 島岡)

【お詫びして、訂正します。】

【リニア通信】第4号(2)頁の「リニア沿線東濃地区放射線量測定ツアー参加報告」末尾の…ちなみに原子力規制庁が公表している全国放射線量測定マップの2016年3月3日の値は、名古屋市で毎時0.040マイクロシーベルト、『福島市では毎時13.5マイクロシーベルト』

でした…につき、福島市での値が不適切であることが判明しましたので『          』部分を削除させていただきます。

混乱とご迷惑をお掛けしたことを、お詫び申し上げます。



**市民に危険と生活破壊のみをもたらす  
リニア中央新幹線建設**

・・・リニア新幹線建設が始まっている。昨年11月1日には最難関とされる「南アルプストンネル(長野県大鹿村)」工事が、11月7日には愛知県内で初となった「名城非常口(名古屋市中区)」で、さらに12月19日には「名古屋駅」で安全祈願・起工式が開催された。そして岐阜県でも、県内初となる「日吉トンネル(瑞浪市)」工事が12月13日に始まった。地元住民の反対を押し切り、解決できていない、解決のめども立たない数々の危険を抱えたまま建設工事が強行されている。世界でも初めて、人類が経験したことのない超電導推進の乗り物が、10年後に実用化されることになるのか?・・・

**リニアを問う「市民講座in名古屋」**

**PART8 橋本講演を終えて**

より深くリニアについて理解するために恒例となった市民講座も回を重ね、第8回が11月20日、名古屋市内において開催されました。冒頭、当市民ネット代表の小林さんから、5月20日に738名の原告が国交大臣を相手取り、事業認可の取り消しを求める「ストップ・リニア!訴訟」を提起したこと、

愛知においても2つの市民団体(当市民ネットとリニアを考える愛知県連絡会)が独自の運動を今後も連携して展開するため、「ストップ・リニア訴訟 愛知」を結成したことの報告がありました。

代表挨拶の後、講演に立たれた橋本良仁よしひとさんは、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の1984年の計画発表に対して立ち上がり、「高尾山の自然をまもる市民の会」を結成して、考えつくあらゆる運動を展開し、2000年10月1061名の原告、6つの自然保護団体とともに「高尾山天狗裁判」を提起したが、2012年、高尾山トンネルは残念ながら開通したことを、豊富な事例を交えて話されました。



図. 講演中の橋本良仁さん

橋本さんの言葉の中で強く感銘を受けたものがあります。それは、今までわかっているつもりだった「誰かにおねだりしてはいけない、人に頼らない」「勉強をなさい、知識なくして運動は作れない」「力のない正義は画餅である」と。まるで私を指名して言われた言葉のようで恥ずかしい思いがしました。また「圏央道は2.5kmのアセス(環境影響評価)に7年かかった。リニアは286kmに3年。アセスメントが非科学的でアワセメントだ。うまくいくはずはない。」には深く頷くしかありませんでした。そし

て、「COP21に参加し、パリ周辺の自治体の市長や市民と交流した経験や、日本では知られていないオーパス条約(環境問題における市民の権利(情報アクセス・市民参画・司法アクセス)を保障した条約)から、フランスとの民主主義醸成度の違いを実感する。」の話にも強い感銘を覚えました。

私達に多くの問題提起と運動するときの心構えを述べられ、これまでの経験に裏付けられた橋本さんの言葉には重みがあり、私たちにとって勇気をいただいた講演でした。

現在、この30年の市民運動から得られた成果と教訓をこれからのリニア中央新幹線反対に生かしたいと、「ストップ・リニア!訴訟」原告団事務局次長として活動に深く関わっておられます。



図. 熱心に講演を聞く参加者

環境問題後進国の日本で、リニア建設をきっかけに、裁判闘争と現行の運動を連動させ、みなさんの知恵を一つにして着実に反対運動を強め、次世代に禍根を残さないようにしていきましょう。

長く苦難の道なのですが自信を持ち、堂々と闘い続けましょう。

(文責 水野)

## 「中央新幹線坂下非常口新設工事説明会」参加報告

JR 東海は「坂下非常口新設工事説明会」に先行する形で、昨年 11 月 6 日に「坂下非常口仮設工事用道路設置説明会」を「春日井市上野公民館」で開催し、工事ヤード東側の県道 508 号に限定されている車両の出入口に加えて、ヤード西側に国道 19 号からも直接出入できるように仮設の道路を設置すると説明しました。ここは私有地にあり、現在は人や自転車が通り抜けできる地元の人の生活道路になっています。

また、同 11 月 22 日、28 日には「瀬戸市水野地域交流センター」で JR 東海「坂下非常口新設工事からの発生土搬入に関する説明会」が開催され、「坂下非常口新設工事」での発生土が瀬戸市上陣屋町にある「愛知県珪砂鉱業協同組合」の敷地（通称：瀬戸グランドキャニオン）に搬入されることが説明されました。瀬戸市中水野町や穴田町などの住民は、工事車両運行ルートになる県道 201 号（中水野品野線）沿線上には郵便局・保育園・小学校・中学校・高校があることをあげ、安全確保について強い懸念を示しました。特に児童の通学時の安全確保について心配する声が多数出されましたが、これに対して、JR 側は運転手への安全教育と誘導員の配置で安全を確保できると説明しました。また、他の住民からはこの県道 201 号（中水野品野線）を通らない市民公園ルート案も出されましたが、JR 側は、今回の運行ルートが一番安全と考えており、愛知県の紹介でもあることを何度も強調しました。さらに、「坂下非常口」以外の発生土搬入の可能性について確認する質問がありましたが、JR 側は否定しないばかりか「名城非常口」からの発生土搬入の候補地でもあると明言しました。

年が明けて 2 月、坂下非常口地元住民対象の JR 東海「坂下非常口新設工事説明会」が春日井市坂下区公会堂で 11 日午前中に、また上野公民館で 12 日午前中に開催されました。そして同 12 日(日)夜、市民からの強い要望で市の HP でも公開された同上説明会が坂下公民館において開催され、ここには春日井市全域から約 250~300 名ほど（JR 発表-資料配布数：上記 3 回の説明会の合計 320 部）が参加しました。

最初に JR 東海と工事施工者である前田建設工業株式会社が配布した資料に沿って、平成 31 年 3 月までにニューマチックケーソン工法を採用して外形 40m・深さ 85m の非常口（立抗）を新設することや発生土運搬車両のルートと安全対策などを説明しました。

質疑応答は今回も質問は 1 人 3 問に限定され、報道陣の取材は拒否されました。

住民からの質問は多岐にわたりましたが、主な点についての JR 側の回答を下記のようにまとめました。

**工事排水**について、JR 側は、雨水も含めて 1 分間に最大 420 ㍓の工事排水を、処理装置により基準値に適合する形で処理後、内津川に排水する。また、採用するニューマチックケーソン工法では圧縮空気で水の侵入を防ぐので脱水ケーキは発生しないと説明しました。

**工事騒音とリニア走行時の騒音**について、工事騒音は昼間 70~80 dB、夜間は 40~50 dB、リニア走行時の騒音は消音設備・開閉装置で 23 dB に抑えられる。**振動**については、大深度地下 40m 以下では体感で感じない、排水貯留施設の影響がありうるかも知れないので、家屋調査を実施すると回答しました。

**工事車両台数および車両標識**について、発生土運搬車両は 1 日最大 100 台、平均 60 台で、その他の資材運搬車両は 40 台で毎日ではない。また発生土運搬車両にはオレンジ色の車両標識を明示すると説明しました。

「ストップ・リニア! 訴訟」  
第 4 回 口頭弁論 於、東京地裁  
4 月 28 日(金) 午後 2 時半から  
この後の予定は 第 5 回 6 月 23 日  
以下 9 月 8 日、11 月 24 日です。

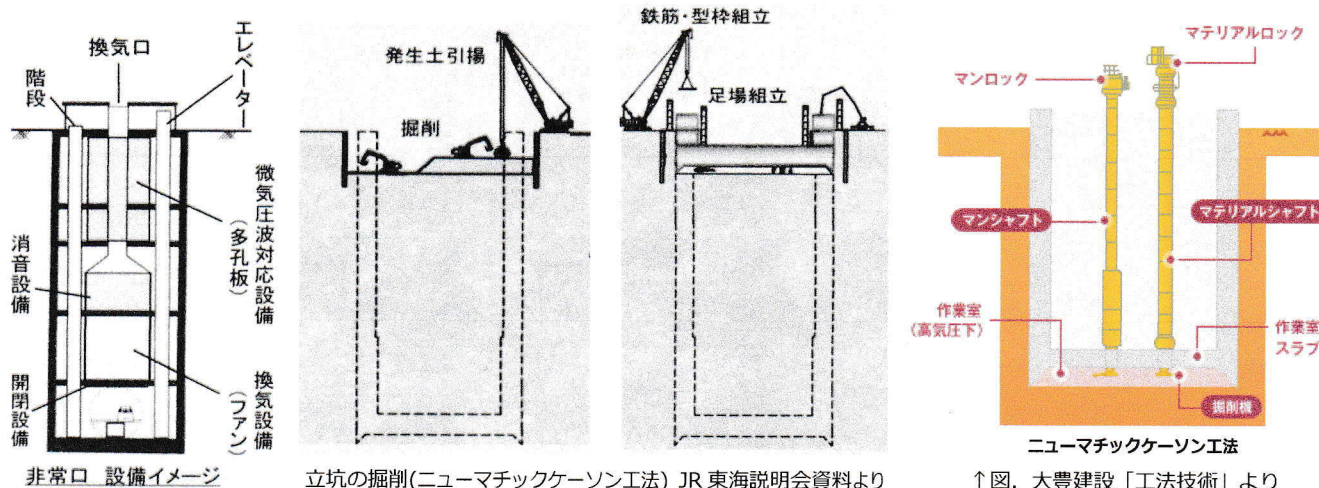
“是非ご参加下さい!”

立坑の側壁の構築および中埋めするための生コンの打設は 計 19 回を予定しており、月に 1 回、1 日最大 600 台の生コン車が運行する。また生コン車は待機場所としてヤード内に 10~15 台の駐車場を確保するので、路上駐車はないとして、多くの発言者からの車両標識の明示要求を頑なに拒否しました。

**工事車両の安全運行と工事車両ルートの渋滞**について、安全マップによる運転手教育や各小学校への説明、さらに通学時間帯を考慮して朝 7 時半から 8 時までの間はヤードへの発生土運搬車両の出入りを止める。また県道 199 号・国道 19 号・県道 508 号の朝夕の渋滞状況は確認した。155 号線大泉寺付近の調査結果から工事車両の車両交通量に対する寄与率は 2%に過ぎず、影響は少ないと説明しました。

なお、今回初めて説明のあった**ニューマチックケーソン**(Pneumatic:空気の caisson:潜函)工法について、JR 側の資料には次のように解説されています。

外径 40mの非常口（立坑）底部コンクリート盤裏面に作られる作業室には地下水の侵入を防ぐために常時圧縮空気が送り込まれ、掘削はこの密封された空間の中で行われます。また、底部コンクリート盤を貫通するマテリアルシャフト（下右図のマテリアルロック下部の土砂バケットが通過する立坑）の開口部から掘削土砂が排出されるたびに圧縮空気が消音装置を介して大気中に開放されます。この圧縮空気を送りこむためのコンプレッサーは 24 時間/日、休むことなく稼働します。



立坑の掘削(ニューマチックケーソン工法) JR 東海説明会資料より

↑図、大豊建設「工法技術」より

**ニューマチックケーソン工法と夜間工事の実施を突然聞かされた住民には衝撃が走りました。**

近隣住民にとって、毎日午前 3 時までマテリアルシャフトから出る騒音やケーソン全体を沈下させる時に生ずる振動は最大の懸念事項です。さらに休みなく稼働するコンプレッサーからの低周波音による睡眠障害も予想され、また圧縮された空気が周辺の地層に漏れ出し、近隣井戸へ影響することも憂慮されます。

これに対して JR 側は、夜間工事については環境基準の 45 dB 以下に抑えれば問題はないはず、何かあったら一報願いたいと繰り返すだけ。参加者からの重ねての質問に、夜間工事の理由は 施工計画の認可申請通り 2027 年に完成させるためと明言。説明会は予定を 30 分延長して午後 8 時に終了しました。

なお、上記説明会の「質疑応答の記録:7P」や「質疑応答概要:3 p」を送らせていただきます。ご請求下さい。また、JR 東海が今年 3 月に発表した「中央新幹線坂下非常口新設工事における環境保全について」もご覧下さい。  
[http://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/efforts/aichi/\\_pdf/sakashita-exit.pdf](http://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/efforts/aichi/_pdf/sakashita-exit.pdf) (文責 大塚、塚田)

『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@aioros.ocn.ne.jp

カンパのお願い：ご協力のほど なにとぞ宜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