

ここが問題！リニア新幹線

第93号 2022年2月17日 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

JR東海/家屋調査対象の川崎市内リニアルートに5千5百の枚のチラシを配布、地質・地盤調査の徹底を！大深度工事の中止を！

昨年の大深度地下掘削のシールドマシンに関する安全・安心説明会でJR東海は、「大深度工事でも地上に影響がないとは言えない」として、市内ルートの中心から40メートルの区域で工事前の家屋調査を行うことを表明しました。東京外環道の調布市内の大深度地下工事で2020年10月に道路陥没が起き、その後3か所の空洞が見つかったため、事業主体のNEXCOが20戸の立ち退きを要請、工事も2年間の中断を余儀なくされる異常な事態となっています。このため、JR東海もこれまでのような「大深度工事は地上に影響がない。だから家屋調査もやらない」と言っていない状況に追い込まれたとみられます。

JR東海によれば川崎市内の家屋調査はルート周辺の3千戸が対象ですが、私たち東京・神奈川連絡会は左右40メートルという調査範囲は狭すぎると考え、JR東海には左右100～200メートルに配意を広げるよう求めています。また、説明会で示したJR東海の「川崎市内のルートには特殊地盤がない」とか「シールドマシンに影響する大きな石も存在しない」という見解には何も根拠となるデータはありません。市内のJR東海が実施した11本のボーリング調査のうち、ルート上で行ったのはたった2本に過ぎません。このような杜撰な調査をもとに大深度工事を行うことに対し市民は「外環道と同じ事故が起きるのではないか」と不安を高めています。

こうした状況を受けて、東京・神奈川連絡会は1月中～下旬に、家屋調査の対象となる地域を中心に5千5百枚のチラシのポスティング（各戸ポスト入れ）を行いました。このチラシにはJR東海が説明会で明らかにした各地域の家屋調査対象区域を示した地図を明記しました。このチラシを見た住民の方からは「うちの下にトンネルができることは知らなかった」（高津区）、「2か月ほど前にJR東海から家屋調査協力のチラシが来たが、古い家なので工事が原因と言い切れないと思ったので応じなかった」（宮前区）などの反応がありました。

JR東海からの家屋調査協力依頼のチラシ案内時期

●梶ヶ谷非常口⇒犬蔵非常口（2021年度＝令和3年度下期より順次案内）

（宮前区）梶ヶ谷、馬絹三・四・五丁目、馬絹一・二・六丁目

小台一・二丁目、土橋二・四丁目、鷺沼四丁目、犬蔵一・二・三丁目

●梶ヶ谷非常口⇒等々力非常口（2022年度＝令和4年度より順次案内）

（宮前区）野川本町一丁目

（高津区）梶ヶ谷五・六丁目、新作2丁目、千年、千年新町

（中原区）新城二・四丁目、新城新町、上小田中三・四・五・六丁目、宮内四丁目、等々力

●犬蔵非常口⇒東百合ヶ丘非常口（2024年＝令和6年度より順次案内）

（宮前区）水沢一・二丁目、潮見台

●東百合ヶ丘⇒片平非常口（2021年度＝令和3年度下期より順次案内）

（麻生区）東百合ヶ丘三丁目、王禅寺東一・二丁目、王禅寺西二・三・四丁目

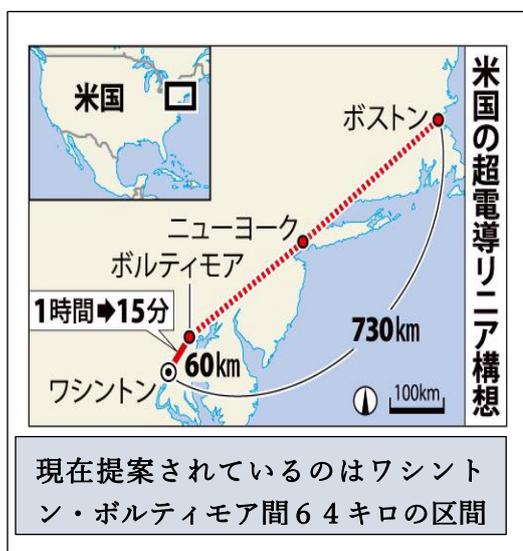
王禅寺西五・六丁目、上麻生四丁目、片平、片平一・二・五・六丁目、五力田一丁目

1月下旬、米国メリーランド州のリニア反対の市民運動と交流 「地域と周辺地域の生態系への影響を最小限に抑えながら、 地域のつながりを最大限に確保するシステム、地域のアクセシ 性と経済性を最大化する公共・民間の幅広いシステムが必要。 SC マグレブ※はその選択肢を持たない」～MCRTが指摘

(※リニア新幹線は日本国内だけの呼称、世界では超電導浮上式鉄道を SCMaglev と表現)

リニア新幹線実現を進める JR 東海は当初からアメリカへのリニア技術輸出を基本的な方針に決め、葛西敬之会長(当時)自らがアメリカ議会でのロビー活動を積極的に行ってきました。そして、2013年9月にアメリカ政府に対しワシントン・ボルティモア間のリニア建設を提案し、実現するために技術の無償供与と5千億円の融資を行うことを表明しました。国内でも、安倍首相は2014年4月12日にキャロライン・ケネディ駐日大使を山梨リニア実験線に招き、葛西会長とともにリニア実験線に試乗しました。さらに、2015年6月にはボルティモア市を州都にするメリーランド州のラリー・ホーガン知事も実験線に試乗させました。そして、2016年に州が政府に対しリニア建設のための連邦補助金2800万ドル(約34億円)の支出を要請しました。

JR 東海や日本政府の後押しを受けてボルティモア・ワシントン高速鉄道(BWRR)が設立され、リニア建設計画が具体化し建設計画に対する環境影響評価と住民説明会が実施されました。このリニア計画に反対する人たちが中心になって2021年1月にMCRT(Maryland Coalition for Responsible Transit、責任ある交通のためのメリーランド連合)を設立しました。



今回梨の木アカデミーと FoE ジャパンの尽力で実施されたリニアセミナーの最終回で日本のリニア市民団体と MCRT の交流が実現したものです。当日日本時間の午後8時からの交流セミナーにはアメリカ側から10人、日本側からも10数人の市民がリモート参加し、3時間以上にわたって双方の活動報告や質疑が行われました。以下はそのあらましです。MCRT のシニアエグゼクティブボードメンバーで元会長のダン・ウーマーさんは「この MCRT は地方議会への積極的なロビー活動を行い、活動に同調してくれる人が多くいることがわかり、さらに州議会への働きかけもしてきた。さらに様々な団体との共闘を進め、政治的な高まりをどう作って行くことを目指して進んできた」と話しました。

活動資金については、議会への働きかけの中で結構な金額をカンパしてくれ、また二つの環境団体(メリーランドシーラクラブ、全米米自然保護協会)のファンドから資金援助を得ているということです。

今回 BWRR が示したルート案は、64 km のルートの70%は深さ24~46メートルのトンネルで、地上部分はいくつかの森林保護区を通過する、ボルティモアに駅が1つできるだけとしており、MCRT としては、大きな川の下を通過するため水道水を供給している帯水層への影響や、チェサピーク湾の汚染も心配しています。

SC マグレブに対する市民の懸念は日本と同様であり、予備的環境アセスは政府機関などからの反対が多く現在中断されており、環境アセスのやり直しを求められています。交流セミナーの最後に、改めて情報交換や交流を深めようということになりました。MCRT でアクセスすればホームページにつながりますので、皆さんもチャレンジしてみてください。

アメリカと日本の環境影響制度、手続きの違いは ……

～日本では事業決定後のアセスであり、事業を進めるかやめるかその選択を問う予備的な手続きがないことが問題

今西純一大阪府立大教授の論文「環境影響評価法の日米比較と法施行における環境訴訟に与える影響について」（2000年12月）から

『アメリカでは1969年に国家環境対策法（National Environment Policy ACT、NEPA）が公布、1970年にはカリフォルニア環境対策法が公布された。日本でも平成5年11月に環境基本法が公布・施行、平成9年6月には環境影響評価法が公布、平成11年6月に施工された。日米どちらも環境影響評価の実施、準備書、評価書、準備書までの段階で市民意見を募集する、そして省庁による事業の認可に関する審査という大きな流れは同様。

しかし日本では、事業の許認可の対象となる評価書については市民が縦覧できるが意見を述べる機会が設定されていない。一方アメリカでは、環境保護庁が受け取った意見やあらゆる下敷きとなった書類を情報公開法に従い住民に公開する必要があるとなっており、環境庁作成の告知、スコーピング作成のための公聴会、住民の意見を提出するための期間等に意見を出すことが可能となっている。（右上の写真は環境保護庁本部）



日本の環境影響評価法は事業者に自立的な環境への配慮させることが目的であるものの、環境情報を公開し、市民の意見を反映させるシステムとして法制化されたことに意義がある。

ただ、代替案の作成、評価について環境庁はより明確に代替案を作成し評価することを法律の中で規定しようとしたが、結局は他省庁や与党、産業界との妥協の産物として代替案の作成という表現ではなく「環境のための保全措置（当該措置を講じることに至った検討の状況を含む）」というあいまいな表現になった。環境アセスメントに法的拘束力がないこと、判決が出るまでに時間がかかることが理由で、環境保護団体は訴訟を利用したいにもかかわらず、有効な手段として裁判を利用できない。日本では環境影響評価法の対象になる事業が限られていること、実行可能な範囲で最も良い代替案を選ぶ機会がない、住民参加の規定が不十分であり、法改正の必要がある。

日本では伝統的に内部調整としがちな社会があり、アメリカには情報公開をしたうえで議論を行うという社会がある。内部調整を行うとしても、情報を公開しクリーンが議論を深めていく必要がある』。

桜井徹日本大学名誉教授は「米国の環境影響評価から多くを学ぶべき」と強調

桜井氏は昨年11月に行われた日本科学者会議の東京科学シンポジウムで「米国におけるリニア建設計画の現段階」というテーマで報告し、「我が国の場合、環境影響評価は結論ありきの内容になっているのに対し米国の場合は環境影響評価草案は優先案を特定しなかったと述べ、「次のステップとして環境影響評価草案に対する意見を取り入れ最終環境影響評価書を作成するとしており、リニア建設の結論を出していない」、「JR東海の技術輸出戦略としてのアメリカのリニア建設計画は、日本の支援の下で行われたこと、環境影響評価制度の日米間の著しい相違を明らかになるとともに、現段階は日本に比べ混とんとしている。米国から多くのことを学ぶことができる」と強調しています。

リニアトンネルと川崎市導水隧道の接近問題で上下水道局と話し合い～1月20日

1月20日午後、川崎市上下水道局経営管理・危機管理室とリニア工事について話し合いを持ちました。

川崎市内、町田市内、相模原市内の5か所で川崎市の2本の導水隧道に接近してリニアトンネルが建設予定であり、導水隧道に工事の影響が及ぶことが心配されています。相模原市西橋本では二つのトンネルがわずか4メートルの距離で交差する予定で、しかも円径15メートル近いリニアトンネルが円径3.5メートルの上部に掘られることになっており、導水隧道の安全性が守られるのか、JR東海も上下水道局も安全だという確証を示していません。

この日の話し合いの中でも上下水道局はJR東海との事前協議を進めていることは認めましたが、具体的な詰め協議はこれからだと言って、明確な情報を明らかにしませんでした。

水道水のほとんどを頼る導水隧道が安全かどうかは川崎市民にとって極めて重要な問題です。市としてもJR東海に対し工事の影響がないという証拠を早く提出させ、市民に対して説明をさせるべきです。

話し合いには、かわさきの安全でおいしい水道水を守る会の町井代表と、東京・神奈川連絡会の天野、山本共同代表が参加しました。

長沢浄水場見学会に参加しませんか



3月11日(金)
実施

集合：午前9時小田急線生田駅バスターミナル
申し込み先：

川崎の安全でおいしい水道水を守る会
090-7944-5636 (町井さん)

3月10日(木)ストップ・リニア！訴訟 第22回口頭弁論 (午後2時から東京地裁)

集合：午後1時10分 東京地裁前
集会・傍聴券抽選

弁論：午後2時から103号法廷
報告集会：

午後3時30分～

衆議院第二議員会館多目的会議室

弁護団報告

工事中止などを求める民事訴訟報告

東京：三木一彦さん(田園調布)

山梨：志村一郎さん(南アルプス市)

静岡：芳賀直哉さん(大井川原告)

文藝春秋が『リニアはなぜ必要か？』掲載

文藝春秋3月号は『リニアはなぜ必要か？』のタイトルでリニア実現を進める3人の鼎談を掲載しています。

発言者はJR東海の葛西敬之名誉会長、元国交省超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員長の森地茂氏、南アルプスを未来につなぐ会理事の松井孝典氏。肩書からしてリニアは安全とか、南アルプスの自然を保全するという発言があると思いましたが、実際は超電導リニアが最新の技術であり、アメリカでも導入に向けて動きが進んでいる、山梨実験線で多くの人が試乗し安全性は担保されている、大井川の減水については国交省の有識者会議で解決に向けて議論が進められている、人口減少が進んでいるが人と人の対面の大切さはこれから重要であるなど、リニア実現で未来が開けるというリニア礼賛の内容となっています。工事による沿線への影響や数々の事故、膨大な建設費用、残土処理、電力浪費などについては言及無し。またリニア運賃について、葛西名誉会長は建設費の拡大を挙げて、正式には決められていないと述べています。

ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO.93

発行：リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

天野捷一(中原・高津)090-3910-8173

山本太三雄(宮前) 090-8775-1879

矢沢美也(麻生・多摩)090-6108-6568