

# ここが問題！リニア新幹線

リニア新幹線ニュース No. 27  
2014.12.13発行

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会  
HP; [web-asao.jp/hp/linear](http://web-asao.jp/hp/linear)

## リニア事業説明会、工事の影響で市民の不安は増すばかり



11月11日のエポックなかはらホールを皮切りに川崎市内4会場で、JR東海による「中央新幹線事業説明会」が開催された。4回とも、JR東海の事業説明に対し15～16名の参加市民から、リニアの安全性や工事残土の運搬や処分による詳細な説明を求める質問が相次いだ。地震対策、避難対策については、新潟で活断層が動いて被災があったにもかかわらず、JR東海のリニア建設本部や神奈川保全事務所長は従来の対策を繰り返した。

また、残土の運搬ルートや運搬先については「まだ決まっていない。工事計画を説明する時期に明らかにしたい」と答え、この段階になっても肝心の残土処理計画が未定であることが明らかになった。(写真は11月日の宮前区民館での説明会)

## 「リニアは川崎市にメリット無い」～市が異例の発言

11月11日の事業説明会(於エポックなかはら)でJR東海が説明を終わり、司会から「川崎市から質問をしたいと申し出がありましたのでお願いします」と促され、リニア担当部局である川崎市まちづくり局交通政策室(交通政策担当)・蔵内政之課長が質問に立ち発言した。その内容は以下の通り。

- ①梶ヶ谷非常口から排出される建設発生土を貨物線で臨海部に運ぶと言うが、量と運搬先が明確でない。JR東海の対応は異常である。
- ②リニア新幹線は川崎にとってメリットが無い。私たちはJR東海が非常口周辺に市民が憩える場所をつくると考えていた。川崎市のメリットについて回答を。
- ③川崎市内に環境保全事務所を設置すると言っていたが、なぜ常駐も電話番号も無い神奈川工事事務所川崎分室になったのか。

説明会で、リニア計画のためJR東海に協力してきた自治体の担当部局幹部が公然とJR東海のいい加減な姿勢を質すのは極めて異例である。あきれたのはJR東海の不真面目な回答である。①については、「建設発生土の運搬ルートや運搬先については決まっておらず、工事の段階で明らかにする」。②は「川崎市民はリニアの実現で東京や名古屋が近くなる」。③は、「情報を神奈川環境保全事務所に一本化する。工事実施にあたり神奈川工事事務所を開設したので、川崎に分室を設けた。分室に行かれる場合は、あらかじめ、相模原の環境保全事務所と連絡して日時を調整してほしい」。市としては「やってられない」というのが回答を聞いた後の本音であろうし、私たちもJR東海の市民も自治体も見下した不誠実な態度に呆れ、憤るばかりだ。しかし、JR東海は自治体の思わぬ反抗と、それを生んだ川崎市民の着工をさせないという強い意志の前に、内情は複雑の要だ。4回目、11月28日の川崎市民プラザの説明会の翌日、市に対し「貨物線で建設発生土を市の臨海部に運びたいので、港について調査してほしい。費用は負担する」との要請があった。「港を探せ、カネは出す」。自分で探せと言いたい。

# 国交大臣のリニア着工認可に対し沿線住民ネットが異議申し立て 東京・神奈川連絡会集約分500名超、沿線全体で3000名超

太田昭宏国土交通相は10月17日、JR東海が8月26日に提出した中央新幹線工事実施計画について承認する処分を下した。沿線住民がこぞって計画の見直しを求め、また各県知事から具体的な説明や計画の変更を求める意見が寄せられる中で、計画を見直すよう求めずにJR東海の申請を丸呑みしたことは重大な瑕疵である。リニア新幹線沿線住民ネットワークは10月25日、長野県飯田市で運営委員会を開催し、国交相の認可処分に対し、行政不服審査法に基づき処分の取り消しを求める異議申し立てを行うことを決めた。以後、沿線各グループは賛同人を募集した結果多くの人が申し立てに参加した。異議申立書は12月16日、参議院議員会館で国交省鉄道局施設課に提出される。

異議申立ての理由（抜粋した概要）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

## (1) リニア中央新幹線は全国的な鉄道網の整備とは言えず、国民はその実現を求めている。

国土交通省の整備新幹線問題検討会議は平成21年12月の「整備新幹線の整備に関する基本方針」で、「整備新幹線は、我が国の交通体系にあって、基幹的な高速輸送体系を形成するものである」との認識を示すとともに、「地域活性化、少子高齢化、地域温暖化等諸問題への的確な対応が求められる時代において、厳しい財政の制約も考慮に入れながら、費用対効果、関係地域の取組等整備の意義を十分検証した上で、国民の理解を得ながら計画的に進める必要がある」としている。

## (2) リニア中央新幹線は膨大な電力を消費する

リニア中央新幹線の消費電力量について、JR東海は、東海道新幹線の3倍になるとしている。一方で、4.5倍～7倍とする研究者もいる。これだけの電力を消費しながらも、リニア中央新幹線の速度は東海道新幹線の倍にも満たない。つまり電気をムダに捨て続ける乗り物である。

## (3) リニア中央新幹線の安全性に疑問

JR東海は環境影響評価書の「対象事業の目的」について、「東海道新幹線が開業から49年を経過し、将来の経年劣化への抜本的な備えが必要であると共、大規模地震等、将来の大規模災害への抜本対策が必要であるとの観点から早期に整備するものである」と記している。

## (4) 南アルプスの自然破壊は必至である

南アルプスは我が国に残された唯一の最大規模の自然であり、一部は国立公園にも指定されている。南アルプスに延長23キロをはじめ多くの山岳トンネルや非常口を設けることは、その工事により、自然環境が回復不可能なダメージを受け、また静穏な環境に暮らす沿線住民の生活にも大きな影響を与える。6月5日の環境大臣意見は、「本事業は、その規模の大きさから、本事業の工事及び供用時に生じる環境影響を、最大限、回避、低減するとしても、なお、相当な環境負荷が生じることは否めない」と述べている。リニア中央新幹線の山梨、長野、静岡のルートや、非常口建設予定地はユネスコエコパークに登録された移行地域である。その地域で、非常口や工事ヤード、工事残土置き場などが設置され、残土や建設資材を運ぶ膨大な数の工事車両が走行することは、エコパーク登録の目的や意義を損なう。

## (5) 地下水の噴出・枯渇の可能性が高い

リニア中央新幹線のトンネル工事に係る地下水脈の現状や水位、流出について、JR東海は環境調査の過程で「3次元透水流解析」を基に、工事による地下水の流出や枯渇は、最新の工事技術を用いるのでその可能性は少ない旨説明している。しかし、地下水の専門家からは、JR東海の解析は30年前の手法を基にして、非定常の現象を定常扱いしており、現状を把握したものではないと指摘されている。リニア新幹線山梨実験線では、延伸のためのトンネル工事で地下水が噴出したため、JR東海が認めているだけでも沿線3カ所の集落の井戸水が枯渇し、また沢水も消失したことが明らかになっている。都市部でも地下水の汲み上げ規制の厳正化で、水位が大幅に上昇し、地下トンネル工事にも影響が出て

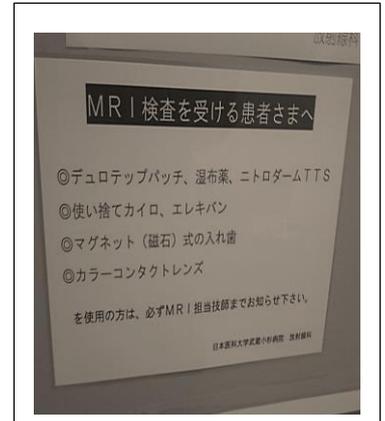
いる。沿線には、地下水を生活用水や農業用水に使用している住民のほか、病院や事業所（温泉、工場）も多く、地下水の枯渇は重大な問題である。にもかかわらず、実態調査や、工事中の対策は極めて不十分である。

#### (6) 工事残土の管理・処理方法が不明である

JR東海は、リニア中央新幹線に係る工事で発生する残土（建設発生土）はおよそ6,300万m<sup>3</sup>であると明らかにしている。その残土処理の方法について、他の公共工事や自社事業、農地や宅地の造成などの措置を行うとしているが、その量は少ないと予想される。ほとんどは、非常口周辺の残土置き場に蓄積されるものと予測される。前述のように、その残土置き場が土砂の流出などで周辺の自然、生活環境に影響を与える。

#### (7) 磁界、微気圧波、低周波音について

JR東海は環境影響評価書で、磁界や低周波の人体への影響について疫学的な検証を行っていない。磁界について、山梨実験線での測定データを公表し、車内や軌道脇、軌道下での実測値はICNIRP（国際非電離放射線防護委員会）のガイドラインを大幅に下回っているとし、安全性を強調している。リニア中央新幹線の客室内や駅構内、乗降口は磁界の影響を防止するため厳重にシールドされる。そこまで防護措置を講じなければならぬほど、磁界のレベルは猛烈に高い。



右上は病院のMRI検査室掲示、金属埋め込みの注意書

#### (8) 景観維持や文化財の保護がなされない

リニア中央新幹線のあかり（地上）部分は蒲鉾型のコンクリート製フードで覆われる。また河川部の橋梁部分も高い遮音壁が設置される。山梨実験線ではすでにあかり部分が完成しているが、景観が台無しとなっている。JR東海は、専門家の検討を経て橋梁部のデザイン等を決め、景観学者からも意見を聴いて決定したと言うが、検討の経過や内容は明らかにされていない。山梨実験線で見られる平野部や山間部のフードは、「まるで土管列車だ」と言われるほど異様な構造物である。また、実験線ではすでに、フード付き橋梁により農地への日照被害や、風の流れを阻害して霜害などの実害が出ている。

岐阜県可児市では貴重な歴史遺産、産業遺産である大菅地区の古窯跡をまたぐ形でリニア中央新幹線の橋梁が建設される計画である。岐阜県知事や可児市長から「橋梁部分を地下トンネルに計画変更してほしい」との要望が出されたが、JR東海の工事実施計画は計画の変更を示していない。

## JR東海, 今月16日から地域事業説明会を実施 参加資格を沿線自治会・町内会会員のみに制限

JR東海は川崎市内4カ所の事業説明会後に沿線の自治会・町内会単位で事業説明会を行うことを明らかにしていたが、今週初め、年内は2カ所で開催することを市に伝えた。日時・場所は以下の通り。

■12月16日(火)18:30～川崎市立梶ヶ谷小学校体育館(高津区梶ヶ谷4-2)  
対象～梶が谷町内会、新作第一町内会

■12月23日(火)14:00～川崎市立野川小学校体育館(宮前区野川1269)  
対象～野川町内会、梶が谷金山町内会

参加資格を限定するのは問題点を隠すものであり、平日の日中に開催するのは、できるだけ多くの住民に参加してもらい説明するという事業者の責任を放棄するもので、市としてきちんと指導すべきだ。

# 市議会あてにリニア意見書要請と新たな陳情を提出

東京・神奈川連絡会は12月8日、川崎市議会に対し、市議会としてJR東海に対し意見書の採択を求める要望書を提出した。11月25日には、JR東海が市内の交通至便な場所に環境保全事務所を設置するよう求める陳情を提出した。要望書の趣旨は「4回の事業説明会でも、市民の理解を得られる説明や回答はなく、工事残土の置き場や工事車両の走行ルートも明確にされなかった。JR東海は丁寧で具体的な説明を怠っており、市民の不安はつねのばかり。自治会、町内会単位の説明会の前に、市議会として明確な説明をJR東海に求める意見書を採択していただきたい」という内容。意見書の採択は議員が事務局と協議して案文を作成し、議会運営委員会で議案として承認した上、本会議に議員提案で上程され決議されるという手続きが必要で、いきなりの総選挙の影響もあって12月定例会には間に合わず、来年の2月定例会での上程・採決を目指すことになった。一方の陳情は「市長意見でも川崎市内に環境対応の事務所をつくることを要望し、JR東海も工事計画の認可に合わせて対応すると答えていた。工事事務所を求めていたのではない。工事事務所とは市内5カ所に非常口工事現場近くに設けるものだ。明らかに、市と市民に対する約束違反である。市議会として、JR東海が武蔵小杉、溝の口、新百合ヶ丘など交通至便な駅前に環境保全事務所を開設するよう督促していただきたい」というもの。この陳情審議も来年1月下旬から開催の2月定例会で審議される。まちづくり委員会に付託される見通し。



(残土を運ぶJR貨物車が谷ターミナル～HPから)



## 着工認可取り消し異議申立て書

**12月16日(火)午後3時半提出**

午後2時半～打ち合わせ

午後3時半～国交省鉄道局施設課に提出

場所は参議院議員会館102会議室

午後3時から一般用に通行証をお渡し。

提出後午後4時から同じ場所で記者会見。

## 17日起工式抗議行動～品川駅

**12月17日(水)午前7時～**

品川駅JR東海社員バス乗り場チラシ配布

午後9時半より、品川駅港南口デッキで、

リニア起工式に抗議するサイレント・デモを

行います。

## リニア新幹線の歌②「村のリニヤ」

1. しばしも休まず 岩打つ響き

飛び散る岩肌 溢れる湯水

抗議の声をも無視して進む

工事で迷惑 村のリニヤ

2. レールは要らぬが 電気は浪費

かかるは9兆 やがては国費

だあれも乗らないリニヤのために

輸出に精出す どこかの総理 <村の鍛冶屋>



元歌は、1912年(大正12年)の尋常小学校唱歌。

作者は不明である。昭和60年以降全ての小学校の音楽教科書から姿を消した。

長野県大鹿村ではリニアのトンネル、橋梁工事の残土を運ぶため、幹線道路を一日に1735台もの工事車両が走行し環境と生活に重大な影響が。

## ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO. 27

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

矢沢美也(麻生・多摩)090-6108-6568

山本太三雄(宮前) 090-8775-1879