

リニア中央新幹線は「夢の超特急」なのか

樫田秀樹（ジャーナリスト）

2015 年末、リニア中央新幹線計画での最初の起工式が山梨県早川町で執り行われた。今年の夏ころ、史上初めて南アルプスにトンネルが開けられるかもしれない。J R 東海は今後もいろいろな地域でのリニア着工を予定している。

もし、リニアが「今の時代に絶対に必要」で、かつ、「地域住民の合意」を得たものであるなら、この計画には一定の理がある。しかし、その片方が両方の条件を満たしていない場合、地域住民が計画に疑義を挟むのは当然だ。今、計画沿線で何が問題視され、住民はどう動こうとしているのか。

●私たちが相手にするのは、そんじょそこらの会社じゃない(★大阪府摂津市の事例から)



出典：摂津市公式ホームページより
2015年6月2日 参議院国土交通委員会 日本共産党 辰巳孝太郎

・摂津市の鳥飼地区には、J R 東海の新幹線車両基地がある。東海道新幹線開業の 1964 年から基地内で地下水をくみ上げ、車両の洗浄などに利用していた。

・一日に 2000~2500 トンの汲み上げで、最大約 50 センチの地盤沈下が発生。77 年、市は、旧国鉄と「基地内で地下水を汲み上げない」との環境保全協定を締結。

・だが 2014 年、J R 東海は基地内で井戸掘削を開始。車両基地は、その面積の 3% だけが、隣の自治体、茨木市に属していた。J R

東海は、「違う自治体の土地での掘削は協定違反にはならない」とそこで掘削を始めたのだ。

- ・市長の面談要望にも、J R 東海は「面談というシステムがありません」と話し合いを拒否。地下水が地下でつながっている以上、再び地盤沈下は起こる。協定は基地全般を対象としているので、違う自治体で掘ろうとも協定違反に当たると、協議が実現しない以上は、2014 年 11 月、摂津市は J R 東海を訴えた。
- ・公判はこれまで 8 回開催。J R 東海の主張は「締結した環境保全協定は『紳士協定』だ。半ば強権的に締結させられた」というもの。紳士協定には法的拘束力がない以上、どこで井戸を掘ろうと違法性がないとの主張だ。
- ・ちなみに、福岡県福岡市が産廃業者を「公害防止協定違反だ」と訴えた裁判がある。約束の期限を過ぎても産廃業者が埋立てを続行したために、市が提訴。結果として、最高裁が「公害防止協定には法的拘束力がある」と認め、市は勝訴。だからこそ、J R 東海は摂津市との協定を「紳士協定だ」と主張している？ 実際、J R 東海はリニア計画において、どこの市町村とも環境保全協定を締結しようとしないう。
- ・摂津市での裁判の勝訴を予感させるのは、市だけではなく、市民もまた真正面から反対の意を示し、人口 8 万 5000 人の街で 3 万 5000 筆以上の署名を集めているからだ。
- ・因みに、本当に地盤沈下が起こるかもしれないのに、J R 東海が井戸掘削を強行するのは、車両基地での年間の上水道費 1 億円強が地下水利用なら半分で済むから。市は「リニアのための経費削減」と見ている。

1. 私が知ったこと。知らせたいこと。

1-1. リニアの実験線で起きていること

リニアの本線は実質的には、7 分の 1 が完成している。その山梨県の実験線では以下の問題が起きた。

- A：水枯れ** 1997 年 4 月、山梨県でリニア走行実験が始まると、周辺の河川や沢が次々と枯れた。たとえば、
- 1999 年 9 月 大月市内朝日小沢地区の簡易水道の水源が枯れた。
 - 2009 年 笛吹市御坂町。2008 年に実験線の延伸工事が始まると、町の水源である一級河川「天川」(てがわ) が枯れた。トンネル内で異常出水が起これ、J R 東海はそれを天川に戻している。



- 2011年夏 上野原市無生野地区の簡易水道 棚の入沢。2004年 棚の入沢。2013年の水源である「棚の入沢(たなのいりさわ)」が枯れた。尺サイズのイワナやヤマメが泳いでいた沢だった。
- 笛吹市役所には、リニアのトンネル工事以後、「井戸が枯れた」との連絡が数十件あった。
- 補償は30年間のみ 建設主体の独立行政法人「鉄道建設・運輸施設整備支援機構」は「水脈を予想できなかったための水枯れ」と回答。もし、工事と水枯れとに因果関係が認められれば、JR東海、支援機構は「井戸掘削」、「代替水の補給」や「(水道補給にかかる電気代の) 金銭補償」などの補償をする。補償期間は国土交通省の通知に従い30年間だけ。31年目からは自前で水を補給するということだ。

B. 残土問題

JR東海は、住民説明会で、リニア工事の建設残土を①リニア建設で使う、②自治体の事業として処分する、③処分場を造ると3つの方法を説明する。

山梨県へのリニア実験線誘致が決まったのは89年。翌年、**県土地開発公社**は埋め立て地での「境川分譲宅地造成事業」を発足。39億円を投じ、98年までに144人の地権者から21.9haを購入。リニア残土で造成後、住宅365区画を分譲する計画に、旧境川村(現・笛吹市)は1000人の人口増を見込み幼稚園新設や下水道整備を構想。だが、実験線工事で排出された残土の160万立方メートルは笛吹市境川町(旧境川村)の谷を埋めたが、計画は頓挫。残土は豊かな自然を壊しただけだった。



かつて谷だった境川の埋立地。用途は未定

C. 日照権の阻害



11月9日撮影。あと10日で家は昼も暗くなる。

立ち退きは免れても、高架沿いの家屋は、11月中旬から1月中旬までは一条の光も入らない生活を送っている。これら家屋への補償もやはり30年間と決まっている。31年目からは自費で電気代、燃料代などを負担するということだ。

写真の家では、その激変に精神的についていけない60代女性が3カ所の円形脱毛症を発症。日陰となった池の錦鯉数十匹は全滅。道路には雪が氷となって残るため、その除去に苦勞している。

いいことは何もない。

1-2. これから起こる問題

- ▲13年9月、JR東海は、リニア沿線を環境アセスした結果を報告する「**環境影響評価準備書**」を公表。
- ▲14年4月、準備書への各都県知事からの意見を反映した「**環境影響評価書**」を公表。
- ▲14年8月、それに対して出された環境大臣意見と国土交通大臣意見を反映した「補正・評価書」を公表。だが、知事や大臣意見は反映されたとは言えず、「これは受け入れがたい」と表明する自治体もある。

A: 静岡県の水枯れと残土問題

(1) 大井川の流量が毎秒最大2トンも減る

静岡県では、リニアは県北部の無人の南アルプスを約11km通過するだけ。だが、トンネル工事で「**大井川の流量が毎秒最大2トン減る**」との準備書の記載に県南部の7市2町が焦った。水源のほぼすべてを大井川に頼るが、その水利権量はまさしく毎秒2トンだからだ。7市2町の生活用水や農工業用水はどうなるのか?

JR東海は、リニア沿線に位置しない**これら自治体は「関係市町村」ではない**から、準備書の送付も住民説明会も行っていない。1日最大1736台の工事用車両が走る**長野県中川村も同じ扱い**。

(2) 残土が南アルプスに捨てられる

県のトンネル工事が出る残土は約360万^m (東京ドーム約3杯分)。JR東海はこれを大井川源流部の河川部に6カ所置くと準備書で公表。どうやら、そのなかでもっとも広い「燕(つばくろ)沢」に集約される見込み。となると、**高さ50メートル、長さ1kmの土山ができる**が、そこは崩落地として知られている場所でもある。

B：神奈川県相模原市緑区鳥屋（とや）の地域分断

鳥屋には幅400m、長さ2Kmにもわたる車両基地が建設される。鳥屋の自治会の一つ「谷戸」ではそれにより「移転する人」と「しない人」とに分断される。移転しない人も、車両基地の高さ30mという壁に日照や景色を遮られ、近所付き合いを絶たれ暮らすことになる。同様の問題が、岐阜県中津川市など各地で起きる。

C：神奈川県の水源地はどうなる？ = 「環境影響評価書」の不備

私の住む神奈川県では、「リニア本線工事、リニア中間駅、鳥屋での車両基地、非常口9か所、変電所、保守用車留置施設」が建設される。相模原市以西の水源地、道志川や串川はどうなるのだろう？

JR東海の環境影響評価書には、上記大井川のような流量の減少予測は書かれていない。書かれているのは、

○地下水の水質 → 「影響はない」

- ★「湧水を抑止するための補助工法として薬液注入工法が想定され、地下水の水質への影響は小さいと予測する」
- ★「排水による公共用水域の水の汚れの影響は小さいものと予測する」
- ★「地下水が酸性化することはほとんどないと予測する」
- ★「地下水の水質への影響はないと予測する」

○地下水の水位 → 「一部、影響を及ぼす」

「山岳部において、トンネル区間全般としては小さいものの、破碎帯等の周辺の一部においては、地下水の推移へ影響を及ぼす可能性があるものと予測する」と一部影響を認めている。だが、どの水源か特定しない。

○川（地表水） → 「環境影響の提言が図られている」

「一部の地域において影響があると予測したものの、環境保全措置を確実に実施することから、水資源に係る環境影響の低減が図られていると評価する」

D：長野県大鹿村と中川村の生活破壊 一日1736台もの工事用車両が通る。

大鹿村では、南アルプスからの建設残土が約300万立方メートル排出。軽自動車同士もすれ違えない山道も含め、残土や資材を運ぶ工事用車両が一日最大1736台（1分に3台以上）走る。騒音・振動・排気ガス・泥はね・土埃に、道も渡れない、洗濯物も干せない、通学への不安…が10年間続く。道路脇にある保育園では園庭遊びが無理になる。同様の問題は長野県南木曾町《妻籠宿を擁する観光地》、そして、沿線各地で起きる。だがJR東海は、「騒音は環境基準70デシベルを下回る69デシベルだから影響は少ない」と回答する。車両は隣の**中川村**も通るが、静岡県の7市2町と同様に、「関係市町村ではない」から、準備書説明会もなかった。

冒頭の**山梨県早川町**でも、一日に930台。だが、それだけの数の大型車両が走るのに、道路の拡幅が未着手。このままでは生活破壊と温泉施設への観光破壊が必至。

ちなみに、東京都でも。**町田市—多摩市**では・・・

▲町田市小野路町（青山学院大学グラウンドに隣接する林）に非常口が作られ、東京都で発生する600万㎡の4割以上の250万㎡の残土が発生する。工事車両は多摩市側からこの非常口を往復するが、工事開始から8年後には都道18号線（鎌倉街道）を一日788台の大型工事車両が走行すると予測されている。24時間稼働が前提。加えて、どのルートを通って残土をどこに運ぶかは未定。市民生活にどう影響するだろうか？

E：ウラン残土は県外に出す？

リニアは日本最大のウラン鉱床がある**岐阜県東濃地域**を通る。

リニアの特性上、トンネルはまっすぐ掘るため、ウラン鉱床にぶつかると避けられない。

昭和30年代、人形峠（岡山県・鳥取県）でのウラン採掘でウラン残土が発生すると、そこからは常時、肺がんを引き起こすラドンガスが放出。採掘労働者や近隣集落で死者を出した。リニア工事でウラン残土が発生したら？

だがJR東海は、「**ウランは出てこないとの前提で事業を進めている**」



として、一部地域を除き、ウラン有無を確認するボーリング調査をしないと表明している。

2016年2月16日、愛知県の市民団体が東濃のリニアルート上で放射線測定を実施。最大で**毎時0.341マイクロシーベルトを計測（年3ミリシーベルト強）**した。もしウラン残土が出てきた場合の処分方法もまったくの未定



人形峠残る20前後のウラン残土の山の一つ。採掘から50年たっても放射線を出し続ける。

F：増える無人駅

JR東海はリニアで経済活性といいながら、12年8月以降、20以上の駅の『簡易委託化』と『無人化』を決定。長野県では、飯田線の12の有人駅のうち9駅が13年度からの無人化を通達された。このなかには、リニア計画に賛同をし、あるいは期待をしていた自治体もあった。たとえば、

○南木曽駅（南木曽町）

中央線でも、特急が停まり、人気の観光地・妻籠宿への入り口、南木曽駅も無人化が簡易委託化が打ち出された。JR東海に無人化の撤回を要求したが覆らず、街は今、街の予算数百万円で駅員を配置している。

G：消費電力と電磁波

JR東海が認めている数値でも、**リニアは従来の新幹線の3倍の電力を消費**する。

心配される一つが強力な電磁波だ。電磁波は、「リニア車内の値」と「超高压線近くの値」で注視したい。



大阪府門真市の古川橋変電所には15万ボルトの高压送電線が集まっている（写真左）。大西勇（故人）さんは、町内約250人のうち、亡くなった人の家を地図上にマークすると、**高压線群を中心に直径150mの範囲で、過去10年で18人の白血病死亡者がいた**。死亡年齢は7～72歳。大阪府平均の白血病死亡率の120倍以上だ。

世界的な評価を受けた、カロリンスカ研究所が出した危険レベルは**3ミリガウス**。日本の国立環境研究所の兜真徳研究員（故人）が中心となった疫学研究でも、「**4ミリガウス以上の電磁波被曝で小児白血病の発病率が2.73倍、小児脳腫瘍は10.6倍になる**」との報告は、WHO（世界保健機関）から高評価を得た。

100万ボルトの超高压線なら、200m離れてもその磁界値は4ミリガウス。リニア実験線近くの変電所には荻羽柏崎原発から50万ボルトの超高压電流が送られた。**リニア本線のための高压線がどこを走るかは押さえない**。

H：国費投入はあるか？

リニアは、2027年に品川・名古屋開通。45年に大阪まで開通。建設費約9兆円をJR東海が自費負担する計画だ。だが、超巨大事業で当初の予算で上がったためしがないからだ。市民団体との交渉の席で、国交省は、「**国費**

投入は、あり得るともあり得ないとも言えない」と可能性を匂わせる。

山本太郎議員（生活）の参議院内閣委員会での「建設費が途中で尽きたら国費投入はあるのか」との質問に、石破地方創生大臣は「その可能性は否定できない」と回答している。

自民党は党内の「超電導リニア鉄道に関する特別委員会」で、名古屋・大阪間の3兆6000億円はJR東海に国費で無利子融資すべきと決議。関西の経済界も大阪同時開通のために「国費投入」をとの決議を出している。

★某・準ゼネコンの話——「当社はリニア事業には参画しません」

「当社はリニア事業には参画しません。ペイしないからです。ゼネコンを含め、誰もリニア工費が名古屋まで5兆5000億円で上がるとは信じていません。2倍、3倍はかかります。現代の建設工事は「総価請負方式」と言っていて、請負報酬を一定の金額に定めて工事契約を行うのですが、特に、リニアは、「JR東海の自費でまかなう」＝「国費が投入されない」ことが前提なので、それが徹底されます。さらに、工事で発生する水枯れへの補償や、出水した水をPH調整や不純物除去して河川に戻す施設の運営も私たちの仕事になり、とてもでないけどペイしません。だから今、ゼネコンが国に働きかけて、国費投入を引き出そうとしていると私は見えています」

2. 住民運動の現状

地域を超えた住民運動——いわゆる市民運動——は下記の（1）のような活動を展開している。

だが一方で、町会や自治会レベルでは、多くの人が、リニア計画を「迷惑」と捉え、懸念は表明するが、「反対」や「納得できない」などの声を正面からは上げない。いくつかの理由がある。

- ▲「他の都県で賛成しているのに（誤認識）、うちらだけで反対はしきれない」
- ▲「国策には逆らえない」
- ▲「地域のボスが怖い」
- ▲「反対を言ったら近所付き合いがしんどくなる」等々。

本当に地域住民にできることはないのか。

（1）「リニア新幹線沿線住民ネットワーク」など市民団体が行ってきたこと

- ★集会や署名活動、機関誌の発行などの周知活動。
- ★影響を受ける地域の現地調査（非常口建設予定地など）
- ★2013年に「リニア新幹線沿線住民ネットワーク」として国土交通省と交渉。以後、幾度も省庁交渉を展開。
- ★14年12月16日、国交大臣が10月16日にリニア計画を認可した承認処分についての「処分取り消し」を求める異議申立書を全国から集める。予想以上に集まった5048通を国交省に提出。
- ★15年7月29日、「リニア・市民ネット山梨」は、建設予定地で立木トラスト実施（県内外から約500人が賛同）を公表。
- ★16年春、事業認可取消を求める「ストップ・リニア！訴訟」予定。

（2）動き出した自治会レベルでの運動

町会や自治会レベルでも動きが起きている。

★事例1：山梨県富士川町小林地区 「戸別訪問は受けない」

- ・2015年2月、リニアが通る予定の小林地区に突如、「中心線測量をやります」との回覧版が回ってきた。住民は驚き、緊急集会を開催。
- ・決まったのは、「JR東海や県職員の戸別訪問は受けない」。「窓口を一個人に一本化する」。その窓口に83歳の有泉實（みのる）さんが就いた。戸別訪問で、「特別に補償を上積みします」などの話をされると、折れる住民もいるからだ。
- ・有泉さんは地域でリニア反対の署名を集め、直接JR東海に手渡した。自分だけが窓口であることをJR東海に伝えると、現在、測量は始まっていない。
- ・「戸別訪問を受けない」と決めたのは、他にも同県中央市の布施第5自治会、岐阜県の某自治会などがある。



- ・南アルプス市のある自治会では、JR東海の丁寧ではない説明会に対して「この説明会はなかったことにしてほしい」と告げ、以後、説明会自体を拒否している。

★事例2：山梨県中央市 「立ち木トラスト」

- ・今年5月、中央市極楽寺の高橋地区に突如、「中心線測量をやります」との回覧版が回ってきた。事前に何の連絡もなかったと住民たちは抗議書をJR東海に直接手渡す。以後、測量は開始されていない。
- ・さらに、住民の一人は、自身の桑畑をリニアが通る、つまり土地収用の対象となるため、15年7月下旬、市民団体「中央市リニア対策市民の会」と「リニア市民・ネット山梨」の協力を仰ぎ、405本の桑の木で「立ち木トラスト」を始めた（現在約500本）。同様の運動は神奈川県相模原市緑区でも始まる。



★事例3：相模原市緑区寸沢嵐 工事用車両を通さない

- ・工事が始まれば、場所によっては、残土を積んだダンプが自宅前を一日に800台も通り過ぎる。ある町会が「受け入れられない」との意志を固めそれをJRに伝えた。今後のJR東海と市とのやりとりに注視したい。
「自宅前にそれだけのダンプが通るのは嫌だ。他地域が賛成か否かは関係ない。俺が嫌なんだ」
(ある住民)

まだまだ事例はあるが、課題もある。同じ問題が起こるのに、地理的に距離が遠いと自治会や住民組織とが連携をもたないことだ。住民同士をつなぐコーディネーターが必要だ。同じ問題をもつ者同士が知り合うことで「他の地域でも、計画に賛同していない住民がいた」と実感できるのは心強い。

3. 外国の事例

諸外国で浮上式リニア鉄道を本気で導入しようと考えている国はほぼ皆無だ。

①ドイツ

ドイツでは常電導方式で地上1センチに浮上してのリニア事業が計画されていた。ミュンヘン市内とミュンヘン空港との37キロを、最高時速450キロで約10分で結ぶ予定だった。

日本との共通点は、このリニア事業が民間企業（3社による共同企業体）のプロジェクトであったこと。需要予測が同区間の4倍になるとバラ色の想定をしていたこと。

この過大な需要予測に、ドイツ連邦議会は96年、「磁気浮上鉄道需要法」を制定し、確実な需要予測の連邦会議への提出を義務付けた。だが、3社はそれに応えられなかった。つまり過大な予測であることを認めたということだ。

加えて06年、リニア実験線で、走行中のリニアが停止していた工事用車両と衝突し、試乗者23人が死亡。さらに、当初の事業費約2900億円が、倍近い約5500億円に膨張するに至り、2008年、ドイツ政府は開発中止を決定。

②中国

そのドイツが、リニアを売り込んでいたのが中国の上海だ。

上海では、空港から市の中心部に向かって30キロ地点までをリニアが7分半で走る。乗車した私の知人も「速かった」と言っていたが、同時に「不便だ」とも言った。というのは、市内に行くにはリニア終点からバスに乗り換えなくてはならないからだ。08年1月、リニアが発生させる強力な電磁波による健康被害を恐れた数千人もの上海市民が、「リニア反対」と連呼し、プラカードなどを掲げて大規模なデモを展開した。その結果、当局が延伸中止を決めた。

③アメリカ

安倍首相は訪米のたびに「リニアやりませんか？」とセールスをしている。ルートは、ワシントンDCとメリーランド州のボルティモア間の60キロ。リニアで約15分。総工費1兆円以上。技術料は無料で提供。建設費の半額、約5000億円も融資するという条件を示している。

建設の前提となる調査費は3475万ドル。米連邦政府は、メリーランド州に対し、その4分の3にあたる補助金2780万ドルの交付を認めた。そして、同州は残る4分の1の695万ドル（約8億円）の負担を日本政府に求め、日本政府はこれに応じた。今後、私たちの税金年2億円が4回、アメリカのリニア調査費に回される。

だが、兆単位の事業にアメリカがどう乗り出すのかはまったくの不透明。

- JR東海への質問は、「中央新幹線工事事務所」まで（平日9時～17時）
東京都港区高輪3-24-16 ISAビル3階（JR品川駅高輪口 徒歩5分） 電話 03-6847-3701
直接訪問には要事前連絡。訪問できるのは3人まで。