

## リニア中央新幹線計画の現状と新たな課題

### — 開会挨拶と分科会設置趣旨説明をかねて —

長田 好弘、Osada Yoshihiro (JSA リニア中央新幹線問題研究連絡委員会)

#### 1. はじめに

私たちは、「リニア中央新幹線計画の撤回・中止を求める声明」（2014年7月15日、日本科学者会議）を公表し、さらにその後の経験・教訓をふまえてふたたび、『日本の科学者』リニア特集（2022年11月号）において「リニア中央新幹線計画（計画）の中止を求める」意志を明らかにしました。現時点での計画の重大な特徴は、アセスの不備、杜撰な計画、工事準備の稚拙、関連住民の関心・要求の無視・抑圧、科学的知見の排除などによって、工事は大幅に遅れ、開通時期の予測さえ不可能な事態にたち至っていることです。

他方、政府はそのような事態には素知らぬ顔で、「骨太方針 2023」では、リニア中央新幹線等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」を形成して地方活性化や国際競争力強化をはかるとし、「同 2024」でも、「財政投融資を踏まえ、建設主体の財務状況を厳格にモニタリングし、当初想定全線開業をふまえて適切に整備が進むよう指導と支援をおこなう」としています。

本分科会は、多彩な地域の要求や国策の高度な政治的課題を含む要求実現闘争を正しく発展させていく画期に開かれます。それゆえ、リニア計画の撤回・中止を求める意志をさらに具体的に広く国民に、三たび明らかにする機会でもあります。報告希望者大多数がその決意を新たにしています。活発なご議論をよろしくお願いいたします。

#### 2. 「骨太方針」に見られる政府・財界のリニア中央新幹線建設計画（計画）の政策的位置づけ

「骨太方針 2023」は、「デジタル田園都市国家構想と新時代に地域力をつなぐ国土」の実現として、中枢中核都市等を核とした広域圏の自立的発展と「全国的な回廊ネットワーク」の形成を通じた交流・連携の強化、（途中略）また、リニア

中央新幹線により三大都市圏（首都圏・中部圏・関西圏）を結び、地方活性化や国際競争力強化を推進する」と計画を位置づけている。

「骨太方針 2024」でも、「活力ある国土の形成と交通のり・デザイン」と称し、また我が国の国際競争力強化のため、高規格道路、整備新幹線、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用をはかるとし、「リニア中央新幹線については、財政投融資による支援を踏まえ、全線開業に係る現行の想定どおりに整備が進むよう、環境・水資源の状況や建設主体の財務状況を厳格にモニタリングし、必要な指導と技術的支援を行うとともに、名古屋以西について、駅の整備に関する検討の深度化など、整備効果が最大限発揮されるよう、沿線自治体と連携して駅周辺を含めたまちづくりを進める」としている。

中部経済連合会など財界も、世界に類を見ないひとつの巨大な経済集積地域の形成に寄与するものであるとし、中部圏の持続的な成長と発展を支えるものとして計画の実現に貢献する、と態度表明をしている。

#### 3. 問題の所在と今後の課題

計画は、当初、JR 東海による民営事業としてはじまったが、政府の財政投融資を受け、国家プロジェクト（国策民営化事業）へと変質した。政府は既述の如く、「新しい資本主義」を旗印に、デジタル技術で地方活性化を促そうと、「デジタル田園都市国家構想」を推進し、リニア中央新幹線をそのための物流・人流の高速交通ネットワークと位置づけている。それゆえ何が何でも、生活用水が涸れても、水位低下が生じて農業に重大な危機をまねいても、貴重な自然の破壊が起ころうが、そんなことはお構いなしに、杜撰無謀な計画が横行している。政治はまさに、「昔、大本営、

一億玉砕」、「今、何でもアメリカいいなり」の横暴、無節操ぶりである。

政府が計画の実態を国民に知らせず、マスコミが計画をバラ色に描くメガホンの役割を果たしている計画の当初から、私たちは国民に真実を知らせる論陣をはり、運動をつづけてきた。多くの国民が真実を知り、私たちと共に計画の白紙撤回を求め、リニア工事差し止めの訴訟をおこし、リニア中央新幹線そのものの賛否は別にして、計画強行に際して生じる人権侵害の阻止、生活要求実現の連帯・共同の輪が大きく広がってきている。

開通時期を予測できない現状では、これまで地域住民にあたえた被害をきっちり弁償し、計画を白紙に戻したらいかげなものだろうか。

#### 4. 「裁量権」という厚い壁をどう突破するか 「政治の貧困」の打破を

昨年の「第22回東京科学シンポジウム」での本分科会における「開会あいさつ」で、私は、行政訴訟の裁定では「裁量権」がはばをきかせ、科学は存在し得ないのか、と裁判への強い不信感を述べました。高度に発達した科学・技術社会にあってはならないことだとも述べました。

政府は、わが国の国際競争力強化のため、高規格道路、リニア中央新幹線、都市鉄道、港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、等々に注力し、国民の基本的な人権をないがしろにしてきている。

「裁量権」をどう考えて、今後どのように研究活動・社会的活動を進めていったらよいのか、考えてみたいと思います。以下の多くは、『人権宣言集』（高木八尺・末延三次・宮沢俊義編、岩波文庫、2016年）、『憲法読本』（上下、憲法問題研究会編、岩波新書、1977年）、高橋和之編『世界憲法集』（岩波文庫、2007年）などからの引用、受け売りです。

「裁判という手続は、その本質上、『事件』という形を前提とせざるを得ないし、また、合法性の審査には適するが合目的性（妥当性）の審査には適さない。さらに裁判というものも国家権力の

発動にほかならない以上、その国家権力の根本的な動きにまでそのコントロールを及ぼすことは実際に不可能でもある」、「裁判に期待できる範囲についての限界は、社会権（生存権、教育を受ける権利、勤労の権利、労働基本権など）を現実に保障する点についてとくに大きい」。

「自由権が主として国家権力の不作為を要請するのに対し、社会権はその作意を要請する機会が多いので、それだけ裁判からその要請の実現を期待することがむずかしくなる。社会権の実際の不備は、ひろく政治の貧困とでも呼ぶべき原因、すなわち政治機構ばかりでなく、それを運営する人間の心がまえまたは能力の根本に関連する複雑な原因にもとづくことが多いので、裁判のような多かれ少なかれ法律論理的な手続きだけで解決することは、非常にむずかしい。人権は結局において、それに価する努力によってのみ実現される、というべきである」。

日本国憲法はつぎのことを教えている。基本的な人権は人類の多年にわたる自由獲得の努力の成果であって、これらの権利は、過去幾多の試練に堪へ、現在及び将来の国民に対し、おかしことのできない永久の権利として信託されたものである（第97条基本的人権の本質）。憲法が国民に保障する自由及び権利は、国民の不断の努力によって、これを保持しなければならない（第12条自由・権利の保持の責任とその乱用の禁止）。

職場の自由と民主主義のための闘いにおける私たちの座右の銘は、「権利のための闘争は権利者の倫理的自己保存のための自分自身に対する義務である」「国民の力は国民の権利感覚の力にほかならない」（イェーリング著/村上淳一訳『権利のための闘争』岩波文庫1982年）でした。

#### 5. おわりに

「内心の声が、彼に対して、退いてはならない」と語りかける。かれにとって訴訟は、たんなる利害の問題から品格の問題に、つまり人格を主張するか放棄するかという問題になっているのだ。」  
（同上より）

# リニア新幹線—現状と課題

## —「2024年以後」をめぐるの総括—

川村晃生 (kawamura Teruo) リニア新幹線沿線住民ネットワーク共同代表

### 1. はじめに

リニア新幹線の工事の進行が、予想どおり大幅に遅れている。JR 東海も遅ればせながら完成を2034年以後に延期した。7年以上の延期である。およそ鉄道事業の計画としては、通常では考えられないような遅延である。JR 東海が着工して12年後の2027年の完成を目指していたことからすれば、誤算どころの話ではない。しかも「2034年以後」の以後が味噌である。つまり2034年を標榜しながら、実は完成がいつになるのかは分からない、と言っているのである。ここではこの大遅延が持つ意味と、そうなった原因、そしてそれが惹き起こした社会的変化などについて述べたい。

### 2 大遅延の原因は何か

いったいこの大遅延はなぜ起こったのか。その原因を JR 東海が静岡県への対応としていたのが誤りであることはもはや常識である。それではこの大遅延が起こったのはなぜか。

一般にその原因はアセスの杜撰さだとされる。確かにアセスは杜撰どころかやらなかったに等しいようなものであった。しかしその回答ではこの問題に決着を付けることはできない。最大の問題はアセスを僅か3年で片づけてしまったリニア構想そのものの問題として捉え返されなければならない。

もっとも重要な論点は、JR 東海が2027年の完成を目論んだ積算根拠である。実は2007年の発表時から、その20年の所要年数の積算根拠が明確な形でどこでも議論されなかったのである。JR 東海のそれも明らかにされなかった。誰もが「ああ2027年に完成するのか」と思ったにとどまったのである。

いま考えると、この無謀とも言える計画が20

年で完成に辿りつくはずがあるわけがなかった。助走期間が8年、工事期間が12年である。その短い助走期間の8年間にアセスを終えねばならなかった。アセスは諸手続きの一つとして3年しか時間がとれなかったのである。しかしこの難工事を抱えるリニアのアセスを3年で行うのは無理のはずだった。私が甲府市で行われたアセスの説明会で、アセスを3年でやるのは無理だと質問したら、JR 東海は、法に従ってやっていきますという回答だった。つまり JR 東海は、法律さえ守ればよい、アセスの内容は別だと考えていたということなのである。JR 東海は当初、東京～名古屋間を5.5兆円で建設すると公表した。いまになれば分かることだが、この建設額はぎりぎりの捻出額であったはずだ。JR 東海はできるだけ現状の無駄な出費を抑えて、リニアに金を回すという方策をとったと思われる。従ってアセスにかかる費用も縮小化に努めた。

つまり JR 東海は、アセスの内容は別にして2027年の開業を宣言してしまったために、アセスを3年できわめて杜撰にやらざるを得なかったのである。そしてそこには、アセスにかかる費用の最小化という問題も、大きくかかわっていたはずである。

### 3 JR 東海の財務への不安

では JR 東海は、この杜撰なアセスによって、何を招き寄せたのかと言えば、大深度トンネルの工事や岐阜県大湫町の水枯れ問題による遅延と、またこれから起こるであろう南アルプストンネルの工事(遅延か中止)の問題である。本分科会でいずれもそれぞれの立場からの発言があるだろうが、一言で言えばこれらは JR 東海自らが惹き起こした「自業自得」にはほかならない。いずれもリニア工事の命運を左右するような問題ばかりだ。これらは JR 東海をますます苦境に立たせていくにち

がない。

そして実は、そのことが JR 東海にもう一つの苦難を強いることになる。JR 東海の財政については別途報告があるのでそちらに譲るが、JR 東海のリニア投資額は、遅れば遅れるほどますます増えていく。JR 東海は財投 3 兆円がなければ、東海道新幹線の利益をベースにこのリニア工事を行うことになっていた。従って、その収支状況次第で、リニア工事は遅れること、或いは凍結することもありうるとしていたのである。

そうだとすれば、もともと 2027 年の完成などは、一つの単なる目標であったにすぎず、JR 東海からすれば、2034 年以後にずれ込むことも想定の中に入っていたことになる。つまり、住民も自治体もメディアもそして国も 2027 年にただ振り回されていたようなものだと言ってよいだろう。

#### 4 メディアは変わるか

以上のとおり、2034 年以後の開業は、JR 東海としては織り込み済みであったとも言え、また工事の進捗状況を観察していた住民運動側においてもさして驚くに値しない問題ではあったが、それにしても、部外者においてはショックであったことは確かな事実であるようだ。リニアをあてに地方の活性化を目論んでいた自治体や商工会、リニアが来て便利になると期待していた住民などのほかに、実はこの開業遅延ではじめてリニアの一つの真実に気付いたように見えるのがメディアである。

この開業遅延でリニアはどうなるのか。地域住民はどうなるのか。そしていとも簡単に 7 年以上も遅延すると公表した JR 東海とはどういう企業体質なのか、ということにメディアが注目し始めるようになった。メディアについても他に発言があるので、僅かに所感を述べるにとどめるが、本年 6 月 14 日地方紙 12 社の編集長が挙ってリニア見学センター（山梨県都留市）を訪ね、そのあと実験線の被害現場を見学、私と 1 時間ほどリニアの問題点について懇談した。リニア沿線でもない地方紙を含む 12 社が、このような形でリニア

に関心を持ち取材を始めたことは、これまで頼かむりしていたリニアに、開業遅延問題を契機としてはじめて強い興味を持ち始めたということの意味していよう。そしてそれに続いて、たとえば 7 月には沿線 5 紙が連携して「リニアはいま」という連載を各紙に共同掲載し、また本年 9 月には毎日新聞が「夢と現実と リニア中間駅を歩く」という連載を行っている。これらに特徴的なのは、これまで主として JR 東海側の視線に立ってリニアを見ていたメディアが、住民側が抱える問題に視点を移していることである。これはきわめて重要な転換である。メディアが JR 東海やリニアの報道の姿勢に新たな視点を加える可能性を持ち始めたのだ。そこには大湫町の水涸れ発表隠しも影を落としていようが、これは重要な転換と言っていい。

#### 5 おわりに

総じて言えば、ついにリニアが JR 東海の思惑通りにいかない、一つの大きな転換点を迎えたということであり、それが社会の共通認識になったということである。要点を列記すれば（1）リニア工事はとてつもない多くの難問を孕んでおり、それが現実になったこと（大湫に続いて北品川非常口の目黒川の気泡問題が発生した）（2）JR 東海には工事状況のみならず、財務問題がのしかかること（3）JR 東海の隠蔽体質が明るみに出始めたこと（4）それに応じてメディアがリニアの別の側面に気付かされ始めたこと、などである。

私たち住民運動側は、このような好機をしっかりと認識し、さらけ出された多くのリニアの弱点を衝いていかねばならない。当てにならない日本の司法（裁判）もふくめて、私たちはあらゆる機会を使って、JR 東海とリニアを追い詰めていく努力が必要となっていく。

# リニア新幹線工事計画認可取消請求訴訟の現状と課題

関島保雄、Sekijima Yasuo（弁護士）

## 1. リニア新幹線計画の概要

リニア中央新幹線（以下「リニア新幹線」という）は、超電導磁気浮上式で、時速 505km、東京・名古屋間約 40 分、東京大阪間約 67 分で走行する。南アルプスを横断し、東京-名古屋間は 86%が、東京-大阪間は約 70%がトンネルである。

JR 東海は、地震で東海道新幹線が被害を受けた場合のバイパスとして必要であること、東京-名古屋-大阪を約 1 時間で結ぶことで巨大都市が形成され、日本経済が活性化する等を主張している。しかし、少子高齢化の日本で巨大都市の必要性がないこと、東海・南海地震では、リニア新幹線ルートも被害を受けバイパス機能を果たさないこと、むしろトンネル内の事故や地震の際の乗客の安全が確保されていないこと、南アルプス等の自然破壊によるマイナスが指摘されている。

## 2. 工事計画の認可と工事の停滞状況

2014 年 10 月 17 日、JR 東海は、国土交通大臣から東京名古屋間の工事計画の認可を受けた。東京-名古屋間を 2027 年までに完成させ、名古屋-大阪間完成は 2045 年の予定で始まった。その後、国から JR 東海に財政投融資 3 兆円が投入され、大阪までの完成計画を 8 年早め 2037 年とした。しかし、トンネル工事により毎秒 2 トンが大井川からトンネルに漏水するという問題を解決できないことから、静岡県知事は工事の着手を認めず、その他沿線地域も残土置場等が確保できずトンネル掘削が進まない状況が続いている。このため 2027 年の名古屋開業は延期せざるを得なくなった。少なくとも 10 年以上工事が遅れていることは明らかで、その後の大阪までいつ完成するのか、完成時期を明確にする事が出来ない状況である。

工事費は 9 兆 300 億円の計画で始まったが、既に 2021 年 4 月段階で 1 兆 5000 億円が追加となると認めた。今後工事費は益々増加する。一方、JR

東海は、新型コロナ感染の拡大で 2020 年と 2021 年は乗客の大幅減少により、2000 億円を超える莫大な経常赤字となった。コロナ感染が終息してもリモートワークの拡大で乗客減少が経営を圧迫し、財政的にリニア新幹線工事どころではない。

## 3. 工事が進まない状況

静岡県川勝知事は、大井川の減水について、下流域住民 62 万人の飲料水、農業用水、工業用水を確保することを優先し、全量の復水が確保されない限り、県内の工事を許可しない姿勢を続けてきた。国は有識者会議を設置し、工事の進行を打開しようとしたが、かえって、環境影響調査の杜撰さが明らかになった。川勝知事は本年 5 月知事を辞職し、リニア推進派の鈴木知事が誕生した。しかし、大井川の水確保の基本方針は県民や下流域自治体の意向からも変更できない状況である。東京電力の協力を得て田代ダムの取水制限等により工事を進めようとしているが、新たな難題が出てきた。山梨県と静岡県との境界付近に幅 800 メートルを超える巨大な畑薙山断層があり、ボーリング調査や先進工事トンネルで掘削すれば大量の漏水が予想される。又大井川上流の燕沢に 360 万 m<sup>3</sup>の巨大な残土置場を設置する計画であるが、残土置場直下に断層が存在していることを JR 東海は今年になって認めた。これらの新たな事態を受けて、大井川の漏水問題をはじめとする南アルプスの環境の保全及び残土置場の安全性の問題が解決しない限り静岡工区の工事は進められない状況である。

## 4. 訴訟の提起とこれまでの裁判の経緯

2016 年 5 月 20 日、リニア新幹線予定地沿線住民を中心とする 759 名が、国を被告にして、リニア新幹線の東京-名古屋間の工事実施計画の認可取り消しを求める行政訴訟を東京地裁に提訴し、

その後、2019年3月13日原告67名で追加提訴し原告数781名として東京地裁民事3部で審理されてきた。

原告らは、リニア新幹線計画が、殆どトンネルであることから地震・事故等による乗客の安全性が確保されていないこと、南アルプスの自然の破壊及び沿線住民への騒音、振動、大気汚染等や残土運搬車及びリニア新幹線走行による騒音等公害被害等を防止するための環境影響の調査及び保全対策が不十分で、全幹法及び鉄道事業法並びに環境影響評価法に違反しているとして、工事計画の取り消しを求めた。

## 5. 原告適格を巡る中間判決とその問題点

東京地裁は、2020年12月1日、不当にも最終判決の前に原告適格（訴える資格）に関する中間判決を言い渡し、781名の原告の内、約7割に相当する532名の原告適格を否定し訴えを却下し訴訟から排除した。

却下理由は、輸送の安全性は輸送開始前の段階では公益の主張であるとし、南アルプスをはじめ自然環境の保全の主張や残土運搬車両の増加による交通混雑や景観阻害は、公益に属する利益として原告適格を否定した。

また、工事予定地に私的な物権的権利がある原告に関しても、直ちに権利に制限が加えられるものではないとして原告適格を否定した。

一方、建設機械や車両の運行、列車の走行、鉄道施設の設置等に起因する大気汚染、水質汚濁、騒音、振動、地盤沈下、日照阻害、飲料水被害等により、健康又は生活環境に係る著しい被害を受けるおそれのある沿線住民に対しては、原告適格を認めた。但し、発生土運搬車両による騒音等の被害を訴える原告に対しては、運行経路等が明らかでない段階では、被害を受けるおそれのある地域に居住しているか否かを認定することができないとして原告適格を否定した。

原告適格を否定された原告らは、東京高裁に控訴したが、2023年11月28日控訴審裁判所は一審と同様の理由で控訴を棄却した。但し、神奈川

県民36名は相模川の飲料水を使用しているとして原告適格を認め、愛知県の2名は残土運搬道路附近に住んでいるとして原告適格が認められ、一審判決を取消して東京地方裁判所に差し戻した。従って、この38名は現在東京地裁に戻され審理が続くことになった。

控訴審判決で原告適格が否定された原告らは、輸送の安全性や南アルプスの自然保護などの権利の保護を求める権利を否定するのは裁判を受ける権利を保障した憲法32条に違反するとして最高裁に上告し、現在最高裁判所第3小法廷に係属している。

## 6. 工事計画認可取消請求訴訟の進行状況

原告適格が認められた原告に対して、東京地裁は、2023年7月18日判決を言い渡し、原告らの請求を全て棄却した。

請求を棄却した理由は、交通政策問題に関しては国土交通大臣に大幅な裁量権が認められており、環境アセスに関しても裁量権の逸脱や濫用は無いとし、南アルプスの自然破壊や乗客の安全輸送の問題については、原告適格がない論点であり審理の対象ではない等と不当極まりない判決であった。原告らはこの判決に対し控訴し、現東京高等裁判所で審理が続いている。

## 7. JR東海の環境アセスの杜撰さの新たな発覚

この間、東京外郭環状道路工事に伴う大深度地下工事による地盤の沈没事故等で、トンネル工事や大深度工事の問題点も明らかになってきた。さらに今年5月には岐阜県瑞浪市大湫町でリニア新幹線工事を原因とする地下水位の低下による井戸やため池枯れ、地盤沈下が発覚し、JR東海は工事中断に追い込まれた。今年2月に井戸枯れ等が発生したにもかかわらず工事を優先し、5月になって地元自治体へ連絡するなど、環境保全を無視し工事を優先する姿勢が非難されている。これらの事故は事前の環境アセスの杜撰さを示すものである。

## 「リニア中央新幹線建設目的と JR 東海の経営」

### ： 開業延期と国策民営事業

桜井 徹、Toru Sakurai（日本大学名誉教授）

#### 1. はじめに

リニア中央新幹線品川一名古屋間の工事完了・開業は当初予定されていた 2027 年から早くても 2034 年以降に延期されることになった。

工事遅延は、基本的には杜撰な環境影響評価に基づいて難工事の静岡工区のルートを選択し、各地での環境破壊や頻発する事故に原因があるのと言うまでもない。

本報告では、この工事遅延は、リニア中央新幹線が国策民営事業の矛盾の結果でもあることを示すことにある。矛盾とは、国策事業の観点からは工事の早期進展を期待するが、民営事業の観点からは、「健全経営と(株主への)安定配当<sup>1)</sup>」の維持という枠の中で、工事を進行させる必要があるという矛盾である。

まず、民営事業としてのリニア中央新幹線の企業目的から議論を進めていこう。

#### 2. リニア中央新幹線建設・経営の企業目的: 東海道新幹線の保護:

リニア中央新幹線を建設・経営する理由は、公式には、東海道新幹線のバイパスとしての役割、旅客輸送時間の短縮、日本経済社会全体に及ぼす波及効果などがあげられているが、実質的な企業目的は次の 2 点である。

一つは、東海道新幹線とリニア中央新幹線を一元的に経営し、自らの経営基盤を強固にすることである。

JR 東海が東海道新幹線との一元的経営を前提に全額自己負担での建設を表明した 2007 年 4 月当時、JR 東海会長であった葛西敬之氏は、「中央新幹線が国の手で建設され、JR 東海以外の经营主体が経営することになれば、東海道新幹線の輸送量の 50%以上が中央新幹線に移転し、JR 東海の経営基盤は根底から覆されてしまう」と述

べている<sup>2)</sup>。東海道新幹線を保護するために競合する中央新幹線を一元的に経営すること、ここにリニア中央新幹線を建設し経営する企業目的があるというのである。橋山氏も、JR 東海の目的として「もう一本の新幹線を建設し、その施設所有権と運営権を自社のものとして永遠に固定化した<sup>3)</sup>」(p. 57)ことをあげている。

リニア建設と経営が東海道新幹線の経営を保護することにあるとすれば、国土交通大臣が 2011 年 5 月 26 日に東京—大阪間のリニア中央新幹線建設計画を認可し、その営業主体及び建設主体として JR 東海を指定した段階で、JR 東海の企業目的は達成されたとも言えるのである。従って、今日までの工事延期は、その限りでは、JR 東海にとっては容認されるのではないだろうか。

もう一つの企業目的は、技術の海外輸出であるが、米国でのリニア建設事業は今日まで中断されたことを指摘するにとどめる。

#### 3. リニア中央新幹線の国策民営事業の象徴としての財投 3 兆円とその役割

リニア中央新幹線計画は、品川一名古屋間を 2027 年までに開業、その後、大阪までは 2045 年の開業を見込んでいた。だが、2013 年 12 月には関西の 4 経済団体と関西広域連合が「リニア中央新幹線同時開業決起大会」を開催するなど、大阪までの早期開業の政治圧力が高まり、2014 年 1 月には安倍首相がリニア中央新幹線を国家的プロジェクトであるとし、早期開業のための公的支援に動いた。

その現れが。政策面では 2014 年 7 月の国土交通省によるスーパー・メガリージョン構想であり資金面では、大阪までの工事完了を 8 年前倒し、2037 年開業を条件とした財投活用資金 3 兆円の融資である。低利・無担保・長期返済という破格

の融資条件は国策と民営とを妥協させようとするものである。

#### 4. 工事費増加と緩慢な工事費支出

しかしながら、この3兆円では工期が短縮されなかった。むしろ工期が遅れているのである。最大の理由は、冒頭で述べたとおりであるが、財務面では、2021年4月に工事費の増加(5.52兆円から7.04兆円)が明白になったからである。コロナ禍での経営悪化とあいまって、工事費増加は資金調達問題を引き起こすこととなった。この点は、筆者が幾つかの論考で述べてきたところである。

コロナ後の輸送需要の回復とともに、この問題は一部解決しつつあるが、それでも、工事は年度計画とも大きく乖離したままである。

JR東海が2018年度分から公表している設備投資計画額に対する実際の投資額の割合は、2018年度の91.2%から2019年度82.3%、2020年度71.1%、2021年度62.3%、2022年度61.1%、2023年度76.2%であった。

この結果、2014年度から2023年度までの10年間のリニア中央新幹線関連の設備投資累計額は1兆7820億円で、それは全工事費予定額7.04兆円の約4分の1に過ぎない。2027年度に工事完了するのに毎年度必要となる投資額は1.31兆円であり、これは2023年度の設備投資額3400億円の約3倍に相当する。2035年度までだと、毎年4300億円となり、JR東海は財務上、可能な数字と判断しているのであろう。

事実、開業延期後の資金調達についてJR東海は工事費が増加する可能性もあるとしつつも、延期した分、キャッシュフローも増えるので心配ないと意見表明している<sup>4)</sup>。

#### 5. JR東海の「健全経営と安定配当」の現状

だが、それでも、冒頭で指摘したように「健全経営と安定配当」が工事進捗の足かせになる可能性がある。最後に、この点を見てみよう。

まず健全経営について。その指標はいくつかあるが、総資産営業利益率(連結)を見よう(図省略)。

リニア中央新幹線工事が開始された年の翌年の2015年度の11.0%を頂点に低下し、コロナ禍で

急落する。その後回復するとはいえ、2023年度は6.1%である。コロナ禍前の比較の基準とされる2018年度は7.8%である。

株主への「安定配当」はどうか。二つの指標に注目する。純利益に対する株主への配当額の割合を示す配当性向と、純資産(株主資本)に対する配当額の割合を示す純資産配当率である(図1)。

双方の数値とも全体として低下傾向である。とくに、株主還元度合いの数値として注目されている純資産配当率は2023年度も0.7のままである。JR東海は配当額からみれば安定配当と主張するが、株主は還元率からすれば低水準だと認識する可能性もある<sup>5)</sup>。

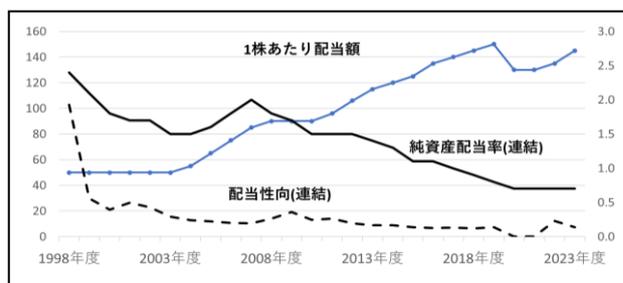


図1 JR東海の株主還元の推移

注) 1株あたりの配当額(2023年度は株式分割前の基準に換算)と配当性向は左目盛り。

出所) JR東海「ファクトシート2023」「決算短信」(2024年3月期)から作成。

#### 6. むすびに代えて

リニア中央新幹線の工事遅延は、早期実現という国策性かせは問題があるが、「健全経営と安定配当」を堅持しつつ工事を進めるといった民営事業の原則からすれば、また、東海道新幹線の経営保護という、その建設・経営の目的からしてもJR東海にとっては困らないのかもしれない。とはいえ、工事継続が生活・環境破壊を進行という事態は、国民にとっては大いに困るのである。

(参考文献等は報告時に補足します)

<sup>1)</sup> JR東海『有価証券報告書』(2024年3月期)15頁。

<sup>2)</sup> 葛西敬之(217)『飛躍への挑戦 東海道新幹線から超伝導リニアへ』ワック、2017年、156頁。

<sup>3)</sup> 橋山禮治郎『リニア中央新幹線 巨大プロジェクトの「真実」』集英社、2017年、57頁。

<sup>4)</sup> JR東海「決算説明会、主なQ&A」2024年5月2日、3頁、参照。

<sup>5)</sup> 「同上」5-6頁、参照。

# 安全が担保されないリニアの技術開発は未熟開発

大塚 正幸 OHTUSUKA Masayuki (東京支部)

## 1. 新幹線と次元を異にするリニアの安全

「安全は輸送業務最大の使命である」これは鉄道各社が掲げる安全綱領である。開業以来死亡事故ゼロを続ける新幹線であるが、生みの親と言われる島秀雄は、計画当時スピードのギャップを危惧する国民に(新幹線は)“新しい技術は何も使っていないから絶対安全である”と胸を張った。新幹線開業 60 年の安全は、従前 90 年の鉄道が積重ねた過酷な事故(衝突・脱線・火災等)からの教訓と、改良技術の積重ねの上に成り立っていることを忘れてはならない。翻ってリニアは、走行機能も運転制御方式も全く経験の無い輸送システムである。超電導がいかに卓抜した技術であっても、これを輸送手段として適用するにあたっては、第一に安全、そして社会投資の効果を勘案しなければならない。ところが民営国策事業として強引に進められてきたリニアプロジェクトは、国民の合意形成を得るための公開原則に幾多の問題がある。本稿では、公開が極めて不十分なリニア実用上の安全に絞って、筆者が抱く違和感と危惧について述べる。

## 2. 隠され続けるリニアの安全

### (1) 不誠実に尽きる一般むけ安全の公開

2013 年から山梨実験線の運用が開始された。未経験の新輸送システムの安全を検索すると、JR 東海の“成果”を誇る公式サイトに誘導される。そこには(当然)事故やトラブルの改善経過も記述されない。実験線で具体的にどのような不具合が判明し、それぞれいかなる対応がとられたのか、納得できる結果の公表はされていない。

リニアの安全を審査する監督組織として国交省内に審査機関が設けられているが、実務は全て JR 東海に仕切られ、第三者機関の役割を果たしていない。このことは章を改めて記す。

### (2) 実験線や研究施設における検証の限界

実験線で再現実験ができない衝突・脱線・火災・

地震等の過酷な事故については、理論計算シミュレーションや試験装置による検証で補われるが、問題は実験の内容である。“安全の確認試験”がいかなる条件で進められたかについては、内部資料を追及することができない。

過酷事故は偶発的、悪条件の複合の下で発生(例えば地震動+電源遮断、回復運転時のシステム障害等)するものである。然るべくセットされた個別事故の模擬実験では効果的な再現は期待できない。

### (3) 制約されている? 専門誌への投稿

リニアの関連する学会誌、協会誌(鉄道総研研究報告、電気学会、土木学会、トンネルと地下誌など)はどうか。専門学会誌に基本構造として超電導輸送の安全の解説は見られるが、“リニア新幹線”実用時の安全を担保するに足る検証記事は皆無に等しい。また、最難工事が予想されるトンネルの地質や、建設中の事故情報に関する協会誌等への投稿も極端に少なく、外部への“漏洩”を恐れて投稿が抑制されている疑いがある。

## 3. リニアの技術開発はいつの間に完了した?

### (1) 実用技術評価委員会は開店休業中

1997 年国交省はリニア開発基本計画に則り『超伝導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会』を設置した。国交省の HP で公開された委員会の審議記録は我々が入手できる唯一の開発情報である。議事内容や開催日程の一部を欠くなど情報の不備で、全容を知るには程遠いが、判明する範囲で委員会の開催経緯と審議概要を示した。表-1

2009 年 7 月開催の第 18 回委員会では、実用技術の詳細な審議内容とともに、多くの「今後の課題」が挙げられている。それらの課題のうち「誘導集電」に関してだけは“必要な技術が確立した”と第 19 回委員会(2011 年 9 月)にて承認された。

その後 5 年半委員会は開かれず、2017 年 2 月の第 20 回委員会は、空白期間を埋める実用技術の内容の審査の形跡が見えないまま、今後の技術

**表-1 実用技術評価委員会の経緯と審議概要【筆者編集】**

1990年 運輸省リニアに関する技術開発基本計画を策定  
 1997年1月上記に基づき国交省はリニア実用技術評価委員会を公設  
 【委員会は非公開(規約不明) 国交省のHP等により編集】  
 委員会記録【1-3, 6-11, 15回)は開催記録HPから検索不能】  
 第4回委員会(2000年3月)「**実用化の技術の目途が立った**」  
 第5回委員会(2003年4月)「**初期の技術開発目標達成へ進捗**」  
 第12回委員会(2005年3月)「**実用化の基盤技術が確立した**」  
 第13回委員会(2006年3月)「**山梨実験線、長期耐久性等検証継続**」  
 第14回委員会(2006年12月)「**コスト低減技術開発の見通しを得た**」  
 第16回委員会(2009年4月)「**改良車両による走行試験状況等**」  
 第17回委員会(2009年6月)「**前回の検討課題についての報告**」  
 第18回委員会(2009年7月)  
 【62頁に及ぶ配布資料掲載；⇒審議内容詳細が見える貴重な資料】  
**審議事項**：①長期耐久性の検証 ②コスト低減③設備仕様  
 ③環境対策④異常時対応 ⑤保守に関する検討状況  
**今後の課題**：高温超電導磁石、励磁下検査、誘導集電・車両設備、  
 異常時対応、保守運用体系、営業線仕様、技術基準、運営指針等  
**「営業に必要な技術が網羅的、体系的に整備され、営業線仕様や  
 技術基準策定の具体化が可能になった」**  
 第19回委員会(2011年9月)  
**「誘導集電による車上電源に必要な技術が確立している」**  
 第20回委員会(2017年2月) **技術評価に関する公式記録無し**  
 【「別添資料」に(今後の技術開発について)開発基本計画策定期日  
 の延伸(2023年度まで)を提示  
 当該年度を期限とする技術開発基本計画策定期日を**6年間延伸**】  
 第21回委員会(2023年3月) **技術評価に関する記録無し**  
 基本計画を**3年間延伸**(2025年度末まで)  
 【「別添資料」「営業線に必要な技術開発は完了している中・・・云々」】  
 参照：[https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_fr1\\_000011.html](https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000011.html)

**「第20回超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会の開催結果について【抄】** 平成29年2月17日

…現行の技術開発基本計画における開発期間が平成28年度をもって終了することから、本日、JR東海と鉄道総研より、今後の技術開発の方向性等について」に報告され、審議・了承されましたので、お知らせします。(別添資料参照)

出典：[https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_fr7\\_000017.html](https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000017.html)

**「超電導磁気浮上式鉄道技術開発基本計画」の変更承認について**

【抄】平成29年3月22日【鉄道局技術企画課名でpress発表】

現行の技術開発基本計画に基づき、営業線に必要な技術開発が完了しました。今後は、既に確立している実用技術について、より一層の保守の効率化や快適性の向上等を目指し、技術開発を進めます。

…このたび、より一層の保守の効率化や快適性の向上等のための技術開発を推進するため、3月15日付で鉄道総研から技術開発基本計画の変更承認申請があり、内容を審査したところ適当と認められたことから、本日、承認しました。

○主な変更内容(詳細は別添資料参照)

現行の技術開発基本計画に基づき、営業線に必要な技術開発が完了しました。今後は、既に確立している実用技術について、より一層の保守の効率化や快適性の向上等を目指し、技術開発を進める。

1. 今後の重点開発課題(1)低コストかつ効率的な保守体系の検証  
 (2)高温超電導磁石の長期耐久性の検証 (3)快適性の向上 2. 技術開発期間の延長(平成29年度～34年度)

なお、本件については、本年2月17日に開催された実用技術評価委員会において、審議・了承されています。

出典 [https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo07\\_hh\\_000129.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo07_hh_000129.html)

※(別添資料) <https://www.mlit.go.jp/common/001172949.pdf>



開発の方向と6年間の開発期限延伸が建議された。直近の委員会は2023年度末開催の第21回であるが、ここでも開発技術の審査は無く、さらに三年間の再延長方針が提示された。このように委員会は2011年以来実質、休眠状況が続いている。

**(2) JR 東海の姑息な陰謀に乗せられた国交省**

苟もリニアに関心を抱く者にとって、リニアは開発中の輸送システムである。ところが JR 東海のQ&Aの回答には驚愕を禁じ得ない。……曰く「超超電導リニア技術はすでに**実用技術として完成**しています」と、国民の実態感とは乖離している。国交省がかかる重要な宣言をしたはずは無い。

委員会の記録を精読したところ、第20回の添付資料に巧妙仕込まれた仕掛けを発見した。表-1を見比べてほしい。右欄は第20回委員会の開催報告、下欄は評価委員会の上位機関に開発本画の変更認可通達の開示記録である。

仕掛けのタネは「別添資料」に隠されていた。紙面の都合で一部しか掲げられないが、資料は鉄道総研とJR東海連名の『超電導リニアに関する今後の技術開発について』と題された表紙付き6枚のペーパーで、3項目の重点課題と開発期間延長を説明する資料である。ところがその頭に平成(2009)年

以来の開発経緯を説明する図がさりげなく潜りこませてあり、【ここがパテント師の真骨頂といえるが】上掲の如く「**営業線に必要な技術開発は完了**」の字句が勝手に挿入された。同様の添付資料は2023年にも添付され、評価委員会の審議を経ないで開発完了の怪解釈の独り歩きを許している。

**3. 事故を起こさない安全 と 起こした後の安全**

日本の安全な新幹線システムが欧米に直輸出できない裏には安全に対する観念の相違がある。前者は、ともすれば原発や大深度地下事故のような安全神話を生む素でもある。我々がリニアの安全を危惧する根底には「起こらないだろう」という安直な楽観、技術への盲目的な過信がある。実験線では過酷な地震にも遭遇していない。新システムの“想定外”事故にたいする想像力も疑わしい。高速行き違い試験はトンネル内で実施されたか？誘導集電電子コイルの敷設実績は？莫大な走行案内コイルのメンテは？U型側壁で囲まれた走行装置の故障点検・現地補修は？旅客の救援は？南アルプストンネルから如何に脱出するか？時間は？JRが答えを示さない心配の種は尽きない！嗚呼。

## 「静岡県知事選におけるリニア政策の展開と今後の運動課題」

林 克（リニア新幹線を考える静岡県民ネットワーク 共同代表）

### 1. はじめに

2020 年に金子 JR 東海前社長が静岡県庁を訪れ、県との合意にないヤード工事を持ち出して工事を迫りました。川勝知事に拒否されるや記者会見で「2027 年開業ができないのは静岡県のせい」と発言し、ネットを中心に静岡バッシングが起きました。それ以降ことあるごとにそれを連発し、2023 年 12 月、JR 東海がリニア認可申請文書の品川一名古屋間の開業時期を「2027 年」から「2027 年以降」に変更を申請するときも、丹羽新社長は「静岡工区のみめどが立たず開業が遅れている」と述べました。この JR 東海の戦略がボディーブローのように効くこととなります。

静岡バッシングの特徴は、他にも遅れた工区があるにもかかわらずそれを伏せたかたちで「開業が遅れるのは静岡県のせい」と強調し、そのたびにバッシングが起きることです。それはネットだけでなく、一部の文筆家、自民党リニア部会、県議会自民党、そして一部の流域首長まで巻き込むこととなります。染谷島田市長は「大井川の流量は年間 19 億トン、山梨県に流出するのは最大でも 500 万トンと微々たるもの」「利水協の一定の役割は終わった」「(知事に対して) 分をわきまて」という事実でないこと、不適切なことまで飛び出しましたが、それらの多くは国交省や JR 東海との流域首長に対する非公開の説明会の後でした。また「御殿場コシヒカリ」発言に代表されるよう

に、度重なった知事の不適切発言について、それ自体は反省すべきことですが必要以上に大きく取り上げられ、県政初の辞職勧告決議がされるなど、重層的なものだったと言えます。リニア関係 8 団体はこれを重視し、リニアの取り組みに確信を持ちバッシングに負けないよう「平太がんばれキャンペーン」を毎月 1 回実施して宣伝をしてきました。

### 2. 川勝知事辞職を表明

川勝知事は 4 月 1 日、新採職員への訓示で職業差別とも受け止められかねない不適切発言をするやいなや発言についての批判の電話が鳴り止まず、翌日 2 日夕方辞職の意向を明らかにしました。翌日の記者会見で川勝知事は、①リニア問題に一つの区切りがついたこと、②不適切な発言を辞職の理由としました。

それに先立つ 3 月、国のリニア工事に関するモニタリング会議が開かれ、重ねて丹羽 JR 東海社長は「2027 年開業を断念して 2034 年以降となる」「静岡工区のようなところは他にはなく、名古屋での開業の遅れに直結している」と表明しました。しかし川勝辞職表明を受けたかのように、JR 東海の澤田常務が静岡まで来て山梨や長野で遅れが出ていると念入りに記者会見しました。これ以降リニア工事の遅れは静岡だけではないという報道が全国的に取り上げられるようになりました。

知事選に向けて、まず川勝知事が指名したもととれる立憲の代議士、渡辺周氏の名前があがり、元副知事・元総務省キャリア官僚で大村慎一氏、前浜松市長の鈴木康友氏が意欲を示しました。大村・鈴木両氏は自らをリニア推進派と位置づけ、大村氏は「川勝知事の手法を抜本的に見直す」、鈴木氏は「ゼロベースで見直す」と述べ川勝知事のリニアの取り組みの全否定に近い姿勢である一方、静岡のリニアの問題点を国会で取り上げてきた渡辺氏が「国政に専念したい」と辞退をする中で、リニアは知事選の争点にならない恐れが強まりました。

### 3. 住民運動の動き

4 月 12 日は静岡県内のリニア関連 8 団体で、川勝辞任についての声明を発し、「リニアより水

と環境を優先」とした川勝リニア政策の評価した上、現在2つの専門部会で行われている47課題のうち30の工事の影響(当時)についての議論を存続発展させるべきだとしました。そして選挙中候補者に公開質問状を実施するとしました。

大村、鈴木両氏はともに「オール静岡」を名乗り、自民党や共産党を除く野党各党、連合にそれぞれ推薦依頼しました。その中で鈴木氏の推薦の立憲の決定が、原発、リニアをめぐるとりわけ難航しましたが、4団体(立憲、国民、ふじのくに県議団、連合)で足並みをそろえることとなり、大村氏は自民が推薦することとなりました。

静岡県市民連合は、立憲野党との懇談の中で静岡県知事選についても意見交換し、このままではリニア、原発の県民の選択肢が失われることの懸念、論戦ができる無所属候補が必要との認識を示しました。前回県知事選で、川勝氏のリニア対応を評価して自主支援を決めた「憲法をくらしにいかす県政をつくるみんなの会」についても、市民連合と意見交換して無所属候補擁立を目指しましたが、時間切れ寸前で断念。25日共産党県委員会がリニア反対、浜岡再稼働反対を明確にした森大介県委員長を擁立しました。マスコミは「リニア論戦に(中日)」という見出しを振り、「リニア建設工事」「浜岡原発の再稼働」「県西部県営野球場の建設」の是非などを主な争点としてたたかわれことになりました。全国的に注目度が高く、「与野党対決」とも報じられましたが、県中部と西部の財界の思惑が色濃く表れた選挙となりました。

8団体の中には川勝知事への再出馬を要請する署名を取り組んだところもありました。

#### 4. 県知事選の論戦

5月2日に青年会議所の候補者公開討論会が開催され、大村、鈴木、森3氏の舌戦が行われる中で、鈴木氏は初めて「川勝知事のリニア議論について敬意を表する」と表明、一方大村氏は「1年以内に結論を出す」と拙速な発言、森氏は水や環境の問題などからリニアに反対姿勢を示しました。

また大村、鈴木両氏は「静岡県へのメリット」を要求していくことを述べました。

論戦の中で鈴木氏の川勝県政全否定の姿勢から、リニアにおいてはこれまでの静岡県の取り組みを尊重していくことが明らかになってきましたが、それが明確に現れたのがリニア関係8団体の実施した公開質問状への回答でした。川勝知事のリニアの取り組み「川勝知事であったからこそ、ここまで静岡県の諸問題が議論された」、2つの専門部会「基本的には尊重する」、工事許可しないことはあり得る? 「決定的事案が生じた際は工事の許可を認めない」と答えました。

また選挙中に岐阜県瑞浪市の水枯れ問題が全国で大々的に報道されたことでも鈴木氏の変化を加速しました。

南アルプスのトンネルにおいてもこの方法が提示されていますが、高圧の被圧地下水が噴出する、より条件が困難な場所で止水できるのかが問われることとなります。

#### おわりに

投票の結果、鈴木康友氏が72万票余りを得て当選しました。当選後の記者会見で鈴木知事は、静岡工区の着工許可については「課題への解決策の各主体の合意、流域市町の不安解消」と“条件”を挙げ、納得されるよう努力することを前提に「最後は政治決断も必要」とも述べました。各方面に不安が広がっています。

また県境付近のボーリングについて、静岡県、山梨県、JR東海の三者合意が行われましたが、マスコミは鈴木知事の「スピード感」と関わらせて報道しましたが、実際は川勝知事時代の静岡県側の提案が実現したものです。これまでではじめて断層破碎帯で湧水圧試験を実施して透水係数を算出する画期的なものです。

今後田代ダムでほんとうに水が失われることの代替となるのか、南アルプスの生態系や景観が守っていきけるのかが大きな争点となります。

# 長野県、神奈川県内における残土処分地計画撤回への経過と課題

桂川雅信 Katsuragawa Masanobu (長野支部)

## 1. はじめに

長野県下伊那郡の飯田・下伊那地域ではリニアの残土処分量が約 950 万 m<sup>3</sup>。JR 東海はそのほとんどを「窪地」と称して周辺山地の谷に埋め立てる計画である。神奈川県内のトンネル工事で排出される土砂量は約 1140 万 m<sup>3</sup>と想定されている。そのうち、約 3 割の約 360 万立方メートルを関東車両基地内（相模原市緑区鳥屋）で利用する計画である。

## 2. 豊丘村：最初の処分地撤回

下伊那郡豊丘村では 2016 年 4 月 14 日「リニア残土 NO！小園の会」が発足。署名を開始して 10 日間で谷埋め盛土予定地下流域住民の約 70%を集めて、村長と JR 東海に申し入れた。地域住民からは「家族で話し合った」、「熟慮した」、「雨が降るたびにこれ以上不安になるのは御免だ」等、真剣な声が聞かれた。

JR 東海は「なぜ反対されるのかわからない」などと言いながら裏では切り崩し工作をはじめていたが、住民の固い結束を見て 6 月 8 日、「地権者の同意が得られない」としてこの地での計画を断念すると発表。「村からの中止要請とは全く関係ない」と強弁。筆者はこの署名運動が始まる前まで、3 回の学習会に出席し、「リニアへの賛否」とは関係なく、谷埋め盛土の危険性について繰り返し説明した。<sup>1) 2)</sup>

JR 東海が長野県内で計画しているリニア新幹線工事の準備過程で、部分的にでも計画を断念したのはこの豊丘村小園地区が初めてである。威圧的な県と JR の姿勢を突き破ったのは、地元住民の「谷埋め盛土で被害を受けるのはゴメンだ」という強い気持ちと団結力であり、それを支えた谷埋め盛土の危険性を解明した科学の力である。

## 3. 松川町：最大規模の処分地が白紙撤回

豊丘村と同時期に自治体が県に盛土処分地として提案した松川町の寺沢川上流域には、合計 620 万 m<sup>3</sup>の残土が谷埋め盛土として処分される計画だった。(図 1)

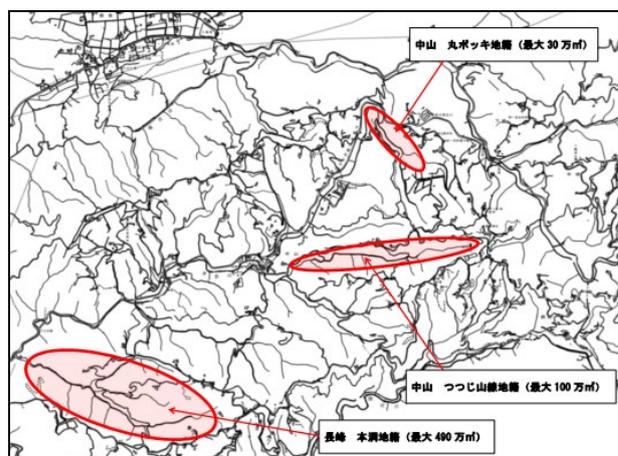


図 1 松川町の残土処分計画<sup>注 1)</sup>

この計画に対して、盛土の下流域にあたる福与地区は「リニア工事対策委員会」を設置して学習会を何度も開催し、そこで筆者は以下の点を強調した。

- ① 本洞の盛土については直下に集落があり、土砂流出の危険を考えれば絶対に認められない。
- ② つつじ山線の盛土は直下に集落があり、認められない。三六災害ではこの地域の土砂流出により、下流域の福与地区も被災したことを考えれば、盛土による寺沢川への土砂流出は認められない。
- ③ 丸ボッキの田面復元は斜面盛土の脆弱性を高めるものであり認められない。また、盛土内部の永続的な地下水監視と盛土の危機管理について JR が責任を負わない限り盛土は認められない。

盛土上部の客土などの復元対策をするつもりがあるならば、谷埋め盛土以外の候補地はほかに存在する。

県と JR による激しい切り崩し工作や懐柔策にも負けることなく、「福与地区リニア工事対策委

員会」は 2016 年、2017 年の 2 回にわたって町長宛に「残土受け入れ計画の撤回」を申し入れた。

2020 年にはこの計画を推進してきた最上流の生東区が残土問題に関与しないと表明したことで、寺沢川流域での谷埋め盛土処分計画は全面的に白紙撤回となった。これにより大鹿村から発生する大量のトンネル残土を近隣で処分することが不可能となり、下流域の安全が確保された。

#### 4. 龍江地区：飯田市内で初の処分計画頓挫

長野県下でリニア工事の拠点となっている飯田市内では、残土問題への意見は出しにくい状況が続いていたが、龍江地区の清水沢川に計画されていた 40 万 m<sup>3</sup> の「川埋め盛土」計画に対して、2019 年に下流域の住民が「龍江の盛土を考える会」を結成し、学習会と旺盛な宣伝・署名・アンケート活動などを展開した。

この会の学習会は「川埋め盛土」の崩壊によって甚大な土石流災害を引き起こす可能性に強く警鐘を鳴らしたことで、下流域住民を中心に会員が拡大し、定期的に地域防災に関する学習会が開催されることとなった。

2021 年 3 月、この「川埋め盛土」を県に提案した「龍江地域づくり委員会」（自治会のこと：筆者注）に対して「龍江の盛土を考える会」は 3 年間の検討結果として候補地の取り下げの提言を行った。この提言は JR 東海の主張を詳細に検討した内容を添付し、その「おわりに」で以下の要に述べている。

「この結論は、地域住民が主体的に検討したリスクコミュニケーションの大きな成果であり、「住民自治の在り方」や「残土問題の課題」などを改めて考える機会にもなりました。

龍江地域づくり委員会は、当会の検討結果や提言、アンケート結果等を民意として尊重し、将来に禍根を残さない大局的な判断を下すことを期待します。」

JR 東海、県と飯田市、「龍江地域づくり委員会」はこの提言の後、前年まで頻繁に行っていた説明会を停止してしまい、地権者の反対者が増加

したこともあって龍江地区の「川埋め盛土計画」は頓挫することとなった。

#### 5. 相模原市：葦尾根地区牧場計画を撤回

相模原市の葦尾根（にろうね）地区では 2016 年から環境影響評価の審査に「（仮称）津久井農場計画」という怪しげな事業の申請があり、内容は葦尾根地区の谷に 100 万 m<sup>3</sup> の残土を投入して牧場を造成するというものであった。地元の葦尾根自治会は意見書の提出などを通して反対の意思表示をしていたが、環境影響評価審査は「牧場計画の是非」に終始して、谷埋め盛土の危険性については議論が全くなされていなかった。

筆者らは葦尾根自治会とともに環境影響評価審査会に谷埋め盛土の危険性を訴えるとともに、盛土の崩壊によって甚大な被害を受ける下流域の愛川町民にも呼びかけ、相模原市としての対応を迫ってきた。

この環境影響評価の審査は 2020 年 3 月に準備書市長意見書が出された後、代表者を替えながらこれまで推移してきたが、2024 年 7 月になって、事業者から「対象事業を実施しないこととしたため」との理由で事業廃止届が出され、谷埋め盛土計画自体が撤回された。神奈川県内では谷埋め盛土に反対する地域住民の最初の勝利となった。

#### 6. おわりに

リニア関連工事の残土による谷埋め盛土に筆者が関わるようになって 10 年となる。これまでに調査を行ったどの地域も JR 東海は表に出ることなく、県と自治体を介して残土処分地を提供させる悪質な手法で進めてきている。谷埋め盛土は未来に重大な危険を押しつける最悪の工法であることは熱海土石流事件で明白であるにもかかわらず、「盛土規制法」のザルの目を利用して今日も続けられている。下流域住民の命がけの闘いはこれからも続く。

#### <引用文献>

1) 松川町リニア中央新幹線建設工事対策委員会資料（第 1 回：平成 28 年 2 月 22 日）より抜粋。

# 岐阜県・長野県の県境におけるリニア工事の状況

坂本 満、Sakamoto Mituru (岐阜支部)・庄司 善哉、Syouji Zenya (岐阜支部)

## 1. はじめに

岐阜県・長野県境でリニアトンネル工事（山口工区、尾越工区など）が行われている。この地域は阿寺断層帯、木曾山脈西縁断層帯などの活断層が通過し地質構造が複雑な箇所である。また中山道の木曾谷への入口でもあり馬籠宿、妻籠宿などの町並みがあり、環境への影響には関心が高い。

リニアトンネルの直上に分布する水道水源への影響や、山岳地での発生土の処分の工事後を含む対応など不安が付きにくい状況にある(図 1)。

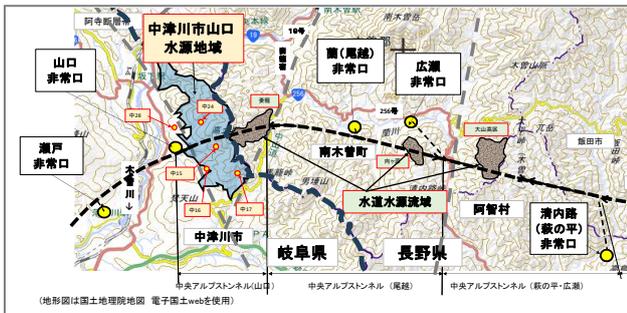


図 1 岐阜県と長野県境付近のリニア路線と水源地域

県境の工事などの実態を JR 東海の資料などから読み解き、「環境影響評価書」(文献 1：以下では「評価書」とする)がどう履行されているかを検証していくことは、住民だけでなく、関係する自治体への有用な情報提供となるだけでなく、環境保全への問題提起ともなる。

## 2. 県境付近のリニア工事による環境変化

### 1) 水資源への影響

岐阜県山口工区においては県条例により「水源地域」が指定され「評価書」に記載がある。山口非常口からの掘削が行われ現在県境付近に達している。

JR 東海の報告(文献 2、3 など)ではトンネル直上の観測点 (N104) の水位低下の記載しかないが、同じ資料により作成した経年変化図では、

(N104) の他にも (N112) の基底流量などの低下傾向が認められる(図 2)。2023 年度後半には山口非常口からの湧水量が毎分 2 立米以上に急増し

影響が懸念されている。

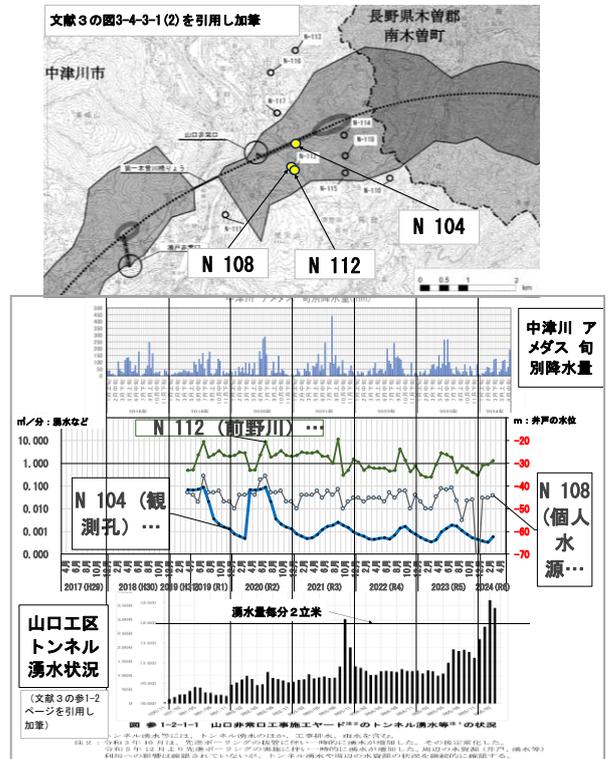


図 2 山口工区の湧水と水資源観測の経年変化(文献 3 などから作成)

このトンネル工事は長野県側まで達するため、長野県側の南木曾町でも山口工区での湧水の影響を懸念している。南木曾町では「水道水源保全条例」指定地の直下を通過し、条例に基づく審議で県知事の工事への同意条件が示された(2017 年 7 月)。工事に先立ち町は「予備的措置」などを確認しているが、水資源の補償期間 30 年という旧建設省の要綱など、不十分な内容も含まれている。

### 2) 発生土処理による影響

#### ①発生土置き場と維持管理

「評価書」では発生土置き場について「第三者が最終的管理を行うこととなる場合には」JR 東海の作成した「管理計画を引き継ぎ・・・」と謳われている(文献 1：3-44 ページ)。

山間地では地元の地権者から管理などへの不安から候補地が断念されてきた経緯があり、現状では発生土置き場を JR 東海が購入して管理あるい

は、維持管理はJR東海が恒久的に行う条件で地権者に了解を得るような状況がある。

盛土に関する公的な基準等では、設計・施工でめざした性能はその後の管理で維持されることを前提に構成されている。しかし、リニア工事の盛土は設計・施工では公的な基準等に依拠しながら、維持管理は別の問題として議論されている。“恒久的管理”というが、内容は曖昧なままで白紙委任的に大規模盛土が行なわれている。

また、国の法律や県レベルでの盛土条例により、リニア工事のような民間の盛土施工についてはかなり監視ができるが、施工後の維持管理は事業者あるいは地権者任せになっている。

南木曾町でのトンネル掘削は、発生土置き場が確保できた分ずつ行われる取り決めである。掘削を止めないために近接する町外、県外など他所への土砂搬出が行われており、受入側の自治体も含めた環境影響への検証が求められる。

## ② 工事車両と土砂量

工事車両台数は発生土量に関する。「評価書」資料編の工事計画には発生土量と工事車両台数が示されている。

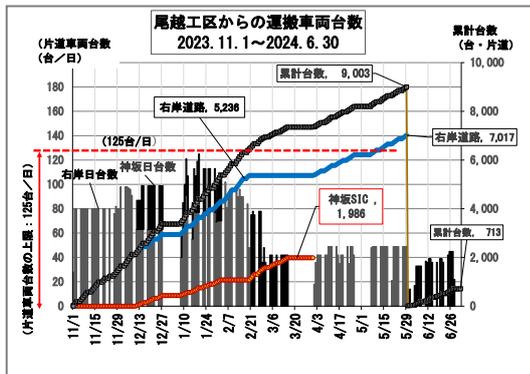


図3 発生土の運搬状況の例。棒グラフは1日の車両台数(片道)。折れ線は累計台数。

進行中の工事による発生土の移動実態を確認することは、リニア工事の実態と環境への影響を検証する基本の事項であるが、JR東海の報告でも詳細はほとんどわからない(文献3)。

発生土運搬車両台数の稼働状況の一例を図3に示す。南木曾町が一日最大台数をチェックするために事業者から入手しているデータに基づいている。車両の積載可能重量からおおよその盛土の土

砂量が推定でき、工事の実態を示すデータとなる。

## 3. 調査データの精度と解析方法の問題

水涸れのあった瑞浪市大湫の観測データの経年変化を図4に示す。観測点(M107)は2022年秋頃から水位低下があり、その後の変動パターンが以前と異なる。また(M106)では井戸の最低、最高水位が2022年あたりから下がる傾向にある。



図4 瑞浪市大湫の井戸水位経年変化(文献3などから作成)

環境変化の状況を適切に可視化し情報提供を行うことがJR東海には求められるが、これまでの報告書は一次的な解析にとどまり、加えて月1回の観測データでは降水の影響などで、工事による水位変化などを見落としている可能性がある。

## 4. まとめと課題

- ① JR東海が「異常が生じた」と発したときに既に問題が深刻化している場合がある。環境保全への「丁寧な説明」ができないのは、予兆を認識できていないか無視していることになる。
- ② 県、自治体による「評価書」の検証が求められるが、事業者の説明を聞くに留まっている。計画の杜撰さを工事实態から指摘するため、様々な立場から各種資料を総合的に解析・可視化し、問題点を明確化することは、住民だけでなく、関係する自治体への有用な情報提供ともなっている。
- ③ リニアの開業時期は不透明な状況で、計画そのものの見直しが必要である。同時に、進行中の工事の危うさへの実態説明も重要となっている。

## 引用文献

- 文献1: 「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価書【岐阜県】平成26年8月」  
 文献2: 「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価書【岐阜県】平成26年8月」に基づく事後調査報告書、各年度  
 文献3: 「令和5年度における環境調査の結果等について【岐阜県】」他各年度

## 「三重県リニア基本戦略」についてのパブリックコメントと説明責任

前田定孝 MAEDA Sadataka (三重支部)

### 1. はじめに

「日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、東海道新幹線とともに三大都市圏を結ぶ大動脈の二重系化をもたらし、さらに高規格道路ネットワーク等とつなげることで、高速交通ネットワークの多重性・代替性が強化され、巨大災害リスクに対するリダンダンシーの確保に資する国家的プロジェクトです。／本戦略は、リニアがもたらす効果を県全体に波及・発展させるために、リニアとともに本県が歩む将来の『めざす三重の姿』を明らかにするとともに、それを実現するための取組の方向性を示すビジョンです。／名古屋・大阪間のルートや駅位置などについては、今後、JR 東海による現境影響評価の手続の中で示されることとなります。リニアの整備にあたっては、駅をはじめとした施設全体の巨大災害リスクに対する強じん性を高めることなどを、事業主体である JR 東海に求めるとともに、災害に備えた取組を検討してまいります」

去る 2023 年 12 月 15 日から、年をまたいで 2024 年 1 月 22 日までの間、「三重県リニア基本戦略（仮称）」中間案に対するパブリックコメントが実施された。対して 52 人から 90 の意見が寄せられ、三重県のパブコメのなかでは異例に多いとされる。上記は、このパブコメに寄せられた意見に対する三重県側の回答の「パターン」の 1 つである。この「パターン」は、実に 56 件に及ぶ。三重県は、県民意見の 6 割に対して、このようなコピペを返しているのである。

### 2. 出された意見の分布

三重県から開示された情報公開文書によると、この寄せられた意見のうち、①最終案に意見や提案内容を反映させていただくもの、28 件、②意

見や提案内容が既に反映されているもの、2 件、③今後の取組に意見や提案内容を参考にさせていただくもの、57 件、そして④反映または参考にすることが難しい、3 件となっている。

そして上記の回答パターンは、このうち「③今後の取組に意見や提案内容を参考にさせていただくもの」の、そのほとんどすべてに対する「回答」である。つまり「今後の取組に」対する「参考」であり、すなわち当分この意見は取り入れる気がないということである。

それでは、このように「当分取り入れる気がない」意見とは、どういうものであろうか。たとえば次のような意見が見られる。

○「南海トラフの想定震源域と三重県のリニアルートがほぼ重なり、『巨大災害リスク』が大きくこの事業はやるべきではないことは明らか」

○「人口減少と高齢化に対するには、より高速で移動する交通手段の建設が課題解決になるのではなく、社会の変化や情勢にみあった地域内での公共交通機関、交通手段の整備こそが課題」

○「南海トラフ地震が発生してリニアがトンネル内に閉じ込められた場合には、救出活動は地元自治体が担うこととなりますが、大地震発生後の地元自治体は地元住民の救助活動で手いっぱいとなり、リニア乗客の救出が大幅に遅れることは確実です。名古屋－大阪間のリニア建設は三重県と沿線自治体にとって『防災力を強化する』どころか、逆に大きな負担になってしまいます」

○「災害および環境保全対策についての言及・指摘が希薄なのは、〈まずはこの計画を交通政策として確定し、あともどりのできない状態にしたうえで、その後の「できるかぎりでの」災害・環境保全対策を講じる〉という姿勢の帰結である。…このようなやり方は、結局のところは県民にとって最も重要な、災害・環境保全対策を後回しに

してしまうことに直結する」

このような対応は、何を意味するのか。

### 3. 後もどりできない事業推進の意思決定過程

上記の県民意見とは、「リニア中央新幹線を考える三重県民連絡会」（リニアみえネット）が、当該期間にその構成員に呼びかけて、提出してもらった意見である。要するに、「人口減のなかで地域内での交通機関になりうるのか」、「この開発パターンは昔のオワコン（終わったコンテンツ）ではないのか」、「災害対策はほんとうに大丈夫か」というものであり、この最後のものは、「環境・災害対策を万全にする前に交通政策のレベルで決定して、その後に環境・災害上の問題が発生した段階で後もどりできないような推進をするな」というものである。

この間、三重県および県内の市の、環境および災害対策担当の部署を指定して情報公開請求したところ、驚くことに出てきた文書はわずか2枚。1件は上記「三重県リニア基本戦略」策定にあたって防災対策部から示されたものである。そして生活環境部からは、文書不存在で返ってきた。

南海トラフ地震の震源域にあるとともに、盆地と山地の間に並ぶ震源となりうる活断層をまともに横切るリニア中央新幹線、とくにそのトンネル区間（平地部を含む）で発生した地震災害に対して、地方自治体、とくに市町がどのように対応するのか、あるいはできるのか。現段階では一切検討されていないのである。

### 4. 環境影響評価は「配慮書」がポイント

さて、三重県でのリニア問題でのとりくみの次の段階は、「県民誰もが納得いくようなアセスメントをもとに住民の合意できるところを探る」ということである。「合意できる」とはいつでも、ただちにリニア計画に合意するというわけではない。

元来環境影響評価とは、「持続可能な社会の構築という目的達成のために、人間環境及び地球環境に影響を及ぼすおそれのある行為について、複数の代替案を比較検討し、環境への効果及び影響に関して

衆知を集めて予測・評価し、それを公表し、検討する中で、環境への影響を十分に考慮した最良の案を事業者が選択するためのツールである」（柳憲一郎『環境アセスメントに関する総合的研究』（清文社、2011年）p.40.）。そしてそのような過程があってはじめて、住民も事業計画等に対して「何を予測してほしいか」を要求しつつ、「予測結果を受忍できるかどうか」を表明することができる。本件についてもそもそも環境影響があることが予想されるために環境影響評価の対象となっているのであり、そこで示される環境影響評価書についても、その影響の内容をできるだけわかりやすく、住民が意見を主張できるタイミングで示されなければならないのである（参照、柳憲一郎・浦郷昭子『環境アセスメント読本』（ぎょうせい、2002年）p.6.〔浦郷昭子〕）。

このように環境影響評価とは、事業者が住民に対してその施設の設置条件およびその選択肢を示すことで、住民に選択肢を与えるものである。

それでは、リニア中央新幹線の環境影響評価はどのようにすすめられると予想されるのか。

そこで今後の課題は、東京品川間の事業計画において実施された環境影響評価の水準に上乘せして、県民から出されるべき環境配慮や災害対策などに関する項目を知事意見として追加させることである。

### 5. おわりに

「リニアがもたらす防災上の効果を最大限に発揮させるため、災害時の支援拠点として防災拠点機能の補完・強化や効率的なエネルギーの運用などによる災害に強いまちづくりを検討していきます」——先のパブコメを受けて、この3月に策定された「三重県リニア基本戦略」も追加された一文である。このようなまじない文で三重県民のいのちとくらしが守れるのか。

リニア中央新幹線の計画およびその工事は、少なくとも、県民の方を向いているのではなさそうである。（環境・防災面で納得いかない計画は受容できない）との一点で、県民および国民的なとりくみを進めていきたい。

## 岐阜県瑞浪市大湫町の水枯れ現場から

井澤宏明 Izawa Hiroaki (ジャーナリスト)

### 1. 「天王様の井戸」も枯れた

リニア中央新幹線のトンネル掘削工事によって岐阜県瑞浪市大湫町の共同水源や井戸、ため池で水枯れや水位低下が起きていることが今年 5 月 15 日、中日新聞や岐阜新聞で報じられた。山梨実験線 (42.8 キロメートル) で起きた「悪夢」が繰り返されてしまった。

大湫町は中山道の宿場町として栄えた 300 人余りが暮らす小さな集落だ。被害が起きた当時、旧宿場町西側の地下約 110~150 メートルのところまで「日吉トンネル」(全長約 14.5 キロメートル) の掘削が進んでいた。JR 東海は被害が工事の影響だったと認めている。

リニア工事では 1990 年代からの山梨実験線建設工事で、簡易水道の水源やモモなどの果樹の水やり、農薬散布に使っていた沢の水が枯れる被害が続発した。実験線以外で大規模な被害が明らかになったのは今回が初めてだ。

300 年以上の歴史を持つといわれる「天王様の井戸」も枯れた。筆者が 5 月 16 日に大湫町を訪れると、「花の森ため池」の底に痛々しいひび割れの跡がハッキリと見えた。近所の女性によると、いったん枯れた後、雨水が溜まったという。女性は「ウシガエルの季節なのに鳴き声が聞こえなかったので池をのぞきに行ったら、カラカラに乾いていて、オタマジャクシがカピカピになっていた。枯れたのは初めて」と驚いていた。

母親の介護のため毎週里帰りしている三輪均さん (73) 宅では 50 年以上枯れたことのない井戸が枯れた。井戸水は生活用水に使ってきた。トイレに使っている水道「東濃用水」を井戸水の管につなぐ JR 東海側の応急工事で急場をしのいだが、「井戸水は年中、一定の温度なので夏場は冷たく感じる。使えるようになったら使いたいけど、何年先になるか」と不安を隠せない。

### 2. 後手後手、JR 東海の対応

今回明らかになったのは JR 東海の後手後手の対応だ。

今年 2 月 20 日、JR 東海が設置した 3 つの観測用井戸で水位低下を確認。同月 26 日には 5 つの共同水源のうち「清水水源」が枯れていることが分かり瑞浪市に報告した。4 月下旬には計 14 か所 (後に 17 か所) の井戸、共同水源、ため池の水が枯れたり減ったりしていることを確認し、応急措置として上水道への接続工事を開始。ところが、県への報告は 5 月 1 日。住民説明会が行われたのは同月 13 日のことだ。

日吉トンネル掘削工事現場では今年 2 月中旬に発生した湧水が、9 月になっても止まっていない。湧水量は毎秒 20 リットル、1 日 1728 トンで、25 メートルプール約 4 杯分。ところが、減水や止水効果があるという「薬液注入」を JR 東海が始めたのは、5 月 20 日になってからだった。

JR 東海の対応のお粗末さはこれにとどまらない。被害が次々と明らかになり住民から工事の中断を求められても工事を続けたのだ。丹羽俊介社長が 5 月 16 日の記者会見で「中断」を発表したが、集落の手前まで 200 メートル掘り進めてからだという。瑞浪市の水野光二市長から「即時中断」を求められるなどして、翌 17 日に中断するドタバタぶりだった。

もし「薬液注入」が成功してトンネルの湧水が減ったり止まったりしたとしても、地下水が回復するかどうかは未知数だ。県審査会で JR 東海の担当者は「湧水を止めることで地下水が少しでも回復することを期待しているが、必ずしもそうならない可能性があると考えている」と認めている。

8 月 27 日の県審査会で JR 東海は、大湫町で最大 2.4 センチの「地盤沈下」が起きていることを明らかにした。被害は今も進行中だ。



## リニア計画におけるメディアと自治体の責任

榎田秀樹 KASHIDA Hideki (フリージャーナリスト)

### 1. 報道しないメディア

リニア中央新幹線（以下、リニア）の開業が、当初予定の 2027 年ではなく「2034 年以降」になると JR 東海が発表したのは 2024 年 3 月末。メディアはこれをいっせいに報道した。

だが、2027 年開業が無理なことは 2020 年には知りえたことだった。そこに複雑な計算は要らない。必要なのは小学校低学年で習った引き算だ。

JR 東海が 2014 年 8 月に公表した「環境影響評価書」（以下、「評価書」）や、その後の「環境保全の計画」（工事計画書）、住民説明会で配布する工程表には工事工程が明記されている。私は、リニアが通る 1 都 6 県（東京、神奈川、山梨、静岡、長野、岐阜、愛知）での工事の進捗を調べ、そこから JR 東海の公開資料に明記された数字を比べ、それぞれの現場が何年遅れかを導き出した。

一例を挙げよう。

神奈川県相模原市緑区に計画された「関東車両基地」は「評価書」では工期 11 年。ところが、車両基地は 2023 年 9 月にやっと工事契約がなされ、しかも用地買収が未完のため未着工だ。仮に 2024 年から工事を始めても完成は 2035 年。

そして、リニア計画では施設の完成後も、電気調整試験やリニア車両を品川から名古屋まで走らせる走行実験などに 2 年を費やす。

すると、 $2035+2=2037$ 。

そして、 $2037-2027=10$  と「10 年遅れ」との結果が算出できる。だがメディアはこの基本情報を検証することがなかった。

### 2. 静岡悪者論

メディアが 2027 年リニア開業が無理との情報に接しながら、無視したのは少なくとも 3 回ある。

最初は 2020 年 6 月 26 日。

JR 東海の金子慎社長（当時）が川勝平太静岡県知事（当時）と静岡県庁で対談をしたとき、金

子社長は「この 6 月に県内での着工許可がもらえれば、2027 年開業に間に合う」と、1 都 6 県のなかで唯一本線工事が始まっていない静岡県での着工許可を求めた。

川勝知事はこう答えた。

「なぜ静岡だけが 2027 年開業の足を引っ張っているとされるのか。1 都 6 県で工事は遅れている。たとえば、長野県大鹿村の除山非常口での斜坑工事は 1 年遅れで、岐阜県では斜坑（山口非常口）のトンネルが崩壊し、名古屋市の立坑は水没して工事が一年止まった。これら工事の遅れが 2027 年開業を難しくしている」

金子社長は「静岡の工事が一番時間がかかるので」と答え、他県での遅れに言及しなかった。

だが翌日の新聞各紙は「（静岡が着工許可を出さないので）リニア 2027 年開業延期へ」と横並び報道するも、川勝知事の他県での工事の遅れについては一言も触れられていなかった。

私の記憶では、この日から各メディアは「静岡が着工を許可しないので」との枕詞をつけて「2027 年開業延期へ」と報道し、ネットの世界では「川勝がリニアの邪魔をする」「静岡はいちやもんつけている」との静岡バッシングが始まった。

もしこのとき、メディアが川勝発言を機に他県での工事の遅れを取材し、報道したら、今のような静岡バッシングは起きず、むしろ、2027 年開通が無理なことが広く周知され、JR 東海の全体スケジュールの見直しにもつながったはずだ。

2 回目の事例はその数か月後。国土交通省は 2020 年 4 月から、リニアの静岡問題を話し合うための「有識者会議」を開催したが、私は閉会後の記者会見で宇野護 JR 東海副社長に、工事の遅れの具体例を複数あげて「2027 年開業は無理ですね」と質問したが、宇野副社長は「静岡以外は 2027 年に向けて努力している」と答えるだけだった。このとき、私の質問に「それ詳しく教えてく

ださい」と食いついてくる記者は皆無だった。

3回目の事例は、2022年9月7日。

川勝知事は神奈川県相模原市でのリニア工事の進捗を確認するため、大洞非常口（斜坑）、リニア神奈川県駅、そして関東車両基地予定地を視察。直後の相模原市役所での記者会見でこう発言した。

「車両基地予定地は、用地買収も未完で未着工。仮に来年に着工しても、工期11年だから完成は2034年だ。こういう工事の遅れは各都県で起きているのに、知事たちはそれを知ろうとしない。私はそういう『不都合な真実』を知らせたい」

この発言もメディアは取り上げなかった。いや取り上げても「川勝知事の持論」として流されただけだった。

なぜ、メディアはリニア問題を避けるのか。

基本的に、リニアに限らず、日本のメディアは「事故待ちジャーナリズム」だ。誰かが死ぬ、大事故が起きる。その時に初めて報道する。

実際、メディア、特にマスコミがいつせいリニア問題を報道をしたのは、2021年10月の岐阜県でのトンネル崩落事故で作業員が死亡したときや2024年5月に岐阜県瑞浪市大湫町で水源が広範囲に減濁水した時などに限られる。

また、JR東海がスポンサーである以上、メディアは事故がない限りはリニアの検証報道を避ける。さらに、そもそも熱意のない記者が多く、記者に熱意があってもデスクや局長が記事を止めるなど、日本のメディアは絶望的な状況にあると言っても過言ではない。

### 3. 自治体の責任

リニア計画には3つの責任がある。JR東海の責任、メディアの責任、そして自治体の責任だ。

この3つのうちどれか一つでも機能していれば、リニア問題はここまで錯綜しなかった。この点で、住民の人生を大きく変えたのが長野県飯田市だ。

飯田市では2022年12月12日にリニア長野県駅の起工式が催された。だがJR東海の「環境保全の計画」によると、駅本体の工程表は2024年9月時点でも出ていない。

つまり、2027年開業が無理なことはどうに知りえたことだった。ところが、市はリニア駅前開発のため、県はアクセス道路の拡幅のため、約190世帯と約100の事業所を「2027年にリニア開業しますから」と信じ込ませて立ち退かせた。

2023年の春。立ち退きをぎりぎり免れた地区の住民は「俺はリニア反対。でも、多くの人が泣く泣く立ち退いた。そうであれば、何が何でも2027年開業してもらわないと彼らが報われません」と怒りを込めて伝えてくれた

だがフタを開ければ開業は「2034年以降」。

私は市にも県にも「2027年開業が間に合わないことを調べなかったのか」と尋ねたが、両者とも「JRからは何も説明を受けていない」と自らの調査をしなかったことを認め、「立ち退いた住民への申し訳なさはいいのか」との質問には「反省しています。だから、リニア開発というよりも町おこしとして駅前開発は続ける」と結局は開発を進める姿勢を崩さなかった。

2027年開業が無理だと調べていれば、立ち退きが必要だとしても、ゆっくりと住民と話し合い、納得のいく転居地探しや賠償の話もできたはずだ。急かされるように立ち退いた住民のなかには、知人が一人もいない転居地で寂しく暮らし、立ち退きを後悔している人も少なくない。

リニアは民間事業ではあるが、国家「的」プロジェクトでもある。その御旗の下では、メディアはいつの日かの「夢のリニア」開通を礼賛し、住民を幸せにするのが仕事であるはずの自治体は、逆に住民を追い立てている。

だが一方で、長野県の信濃毎日新聞や静岡県の静岡新聞など数少ないメディアがリニアの検証報道を続け、静岡県はリニア工事で失われる大井川の水の全量戻しをJR東海に求めるための協議を10年以上も続け、長野県南木曾町ではリニア工事で失われる地下水の代替水源の確保をJR東海に約束させるなど、自治体が尽力する事例もある。

私の役割は、これら信念のあるメディアと連携し、また信念のある自治体の情報を積極的に発信し続けることだと肝に銘じている。