

リニア通信

編集発行
『リニアを
問う愛知
市民ネット』

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

「中間判決」を乗り越えて

ストップ・リニア!の闘いを

さらに前進させましょう!

新年を迎えて、昨年のストップ・リニア!の闘いを簡単に振り返ってみたいと思います。

静岡県で暴露された

JR東海の傲慢さと

不誠実



昨年のリニア問題の焦点は、何と言っても、大井川の水源問題をめぐる静岡県とJR東海との交渉でした。この交渉にあたって、静岡県が専門家を委員に加えて、科学的根拠を求める質問をしたのに対して、JR東海はまともな回答ができなかったことによって、暗礁に乗り上げています。

国交省が仲裁に乗り出しましたが、鉄道局長が静岡県職員に対して、上から目線で横柄な態度を取ったために、却って川勝・静岡県知事を怒らせてしまいました。

この事態の本質は、リニア工事計画に対するJR東海の事前の環境影響評価がずさんで、科学的根拠に基づくものではなかったことが露呈したものであり、静岡県だけの問題ではありません。

沿線の闘いでマスコミ報道にも変化が

前述の問題で、大村・愛知県知事が、「開通時期が遅れる」と大騒ぎしてくれたお陰で、マスコミも段々とリニア工事の問題に関心を向けるようになりました。

年末に、中日新聞は12月12日から朝刊で、25日からは夕刊で、それぞれ3回シリーズを、朝日新聞は12月23日から夕刊で、5回シリーズを組み、沿線各地で生じている問題を連載しました。少し前でしたら、考えられないことです。

これは単に静岡県知事の言動だけではなく、長野、岐阜を始めとして、沿線各地の住民が、工事の排出土の処理や用地買収などをめぐって様々な抵抗をしてきた成果だと思っています。

リニア新幹線の工事は、まさに「掘ってみなければ分からない」工事の連続です。今年は愛知県内で大深度地下工事が本格化するでしょう。JR東海にとつて不測の事態が発生することが十分に考えられます。動きを注視していかなばと思います。

中間判決を乗り越えて前進へ

しかし、一方で私たちは大きな問題に直面しています。

昨年11月末に、緊急のお便りとして、東京地裁への中間判決の中止要請八ガキの提出をお願い

し、多数のみなさんのご協力をいただきましたが、同封の「ストップ・リニア訴訟二ユー」第19号「でお知らせしていますように、東京地裁は、私たちの反対を押し切つて、原告をふるい落とすための中間判決を3月30日に言い渡すと通告しました。

中間判決の内容は予断を許しません。原告適格を否定された原告のみなさんには直ちに上訴することを呼びかけ、裁判所の判断とは関係なく「ストップ・リニア!訴訟」をさらに前進させるために共に闘ってきたいと思っています。

今年も、ご支援、ご協力を

よろしく願います。

(小林)

第18回口頭弁論

2020年3月30日(金)14:30~

東京地裁大法廷

傍聴席を埋め尽くし、中間判決の結果によって対応を決めましょう!

環境破壊 生活破壊
景観破壊 倫理破壊 時代錯誤

リニアはいらない!

JR東海は生き残れるのか?



愛知県内のリニア工事発生土の行方

愛知県内で着手されているリニアの工事からの発生土の量は、〈表1〉のとおりで、ＪＲ東海は概算650万立方メートルと言っている。愛知県内の発生土処分地としては、早くから、通称「瀬戸のグランドキャニオン」と呼ばれている愛知県桂砂鉱業協同組合の採掘跡地が話題になっている、その受け入れ容量が約1千万立方メートルあることを耳にして、私たちも、愛知県の排出土処分問題は基本的には解決済みと考えていました。ところが、その後の推移を見ると、今なおＪＲ東海がアチコチと処分先を模索していることが分かりました。記述は順不同になりますが、分かった範囲内で現状を報告します。

名城非常口

湧水事件で一昨年末以来11ヶ月工事が中断した名城非常口からの発生土は、当初は瀬戸へと説明されていましたが、着工前の土壌検査で基準以上の鉛が検出されて、その部分の土は、知多半島の処理業者へ運ばれました。

昨年12月の工事再開時には、愛西市にある愛知県の広域防災拠点施設の造成工事と、大府市北

発生工事場所	発生土量
春日井市 西尾非常口	130
春日井市 坂下非常口	100
春日井市 神領非常口	99
春日井市 勝川非常口	11
名古屋市 名城非常口	120
名古屋市 変電施設	14
名古屋市 名古屋駅	170
合計(単位1万m ³)	644

山特定土地区画整理事業の宅地造成工事とに、いずれもＪＲ東海が搬入費用を負担して活用するとの報道がありました。

坂下非常口

最も早く瀬戸への搬入が明らかになった工事箇所です。ＪＲ東海と瀬戸市自治会連合会交通安全環境衛生部会との間で一定の約束事項があるようです。しかし、現在は搬入が止まっています。「春日井リニアを問う会」の川本正彦さんによれば、ニューマチックケーソン工法の機械の故障のようだと言っています。

西尾非常口

ここからの発生土は、美濃帯という水や空気に触れると化学変化を起こす土を含む可能性があります。そこで、ＪＲ東海は当初、多治見市内の民間業者がもつ処分場への搬入と説明しましたが、昨年5月に突然、瀬戸市に搬入するとの回覧が回されました。ＪＲ東海に変更理由をたてましたが、民間業者との交渉が不調になったというだけで、その内容は民々の交渉だから言えないという返事でした。ところが、川本さんの調査では、春日井市の民間業者の処分地に運ばれている形跡があつて、瀬戸がどの程度使われているか分からないということです。

名古屋駅の工事

ＪＲ東海との交渉で、三河湾明海地区の埋立用に搬入していることが分かりました。埋立ができる根拠となる公文書の公開請求をしたところ、(株)総合開発機構が愛知県知事に提出した平成28年3月10日付の公有水面埋立免許願書一式が提示されました。それによれば、輸入完成自動車用保管施設用地を造成するために、11、5ヘクタールを公共残土、浚渫土砂、購入山土で埋め立てるとされ、この公共残土に名古屋駅工事の発生土が含まれると説明されました。

搬入量や土質について問うと、ＪＲ東海と(株)総合開発機構との民々契約でされていることなどで、県は関知しないとのこと。愛知県情報公開条例によれば、県の出資額が25%以上の法人は公開対象となりますが、(株)総合開発機構への県出資は8%なので対象外です。

名古屋駅工事の発生土に関するやり取りで分かったことは、土壌に含まれている重金属類等の許可基準が内陸部と海洋では異なっていて、海洋埋立の方が基準が緩やかということです(表2)。

重金属類	土壌汚染対策法	海洋埋立基準
水銀及び化合物	0.0005以下	0.005以下
カドミウム及び化合物	0.01以下	0.1以下
鉛及び化合物	0.01以下	0.1以下
六価クロム化合物	0.05以下	0.5以下
シアン化合物	検出されない	1以下
フッ化物	0.8以下	15以下

“秘密にされる民々契約”

工事発生土の処分先がこのように変わるのには、ＪＲ東海と受け入れ先との金銭を含めた搬入条件にあると思います。ＪＲ東海と愛知県桂砂鉱業協同組合および(株)総合開発機構との契約内容が分かれば、ＪＲ東海の考え方の根拠が分かるのです。しかも、愛知県当局が、ＪＲ東海の言いなりになって「民々契約」だとして、県民に対してＪＲ東海の秘密を守るために懸命になっていることは断じて許すことができません。(小林)

リニアの名城非常口工事は大丈夫か？

下掲の文章は昨年12月23日、朝日新聞へ投稿したものの採用されなかった拙文です。先に朝日の社会部に対し、工事再開の問題点を取材してはと要請したのですが、記事化の様子がなくことか

ら投稿したといういきさつです。（ここには文中の湧水の原因だとJR東海が説明した今回の住民回覧用図と4年前の工事前住民説明会の図を比較できるように下部に提示してあります。）

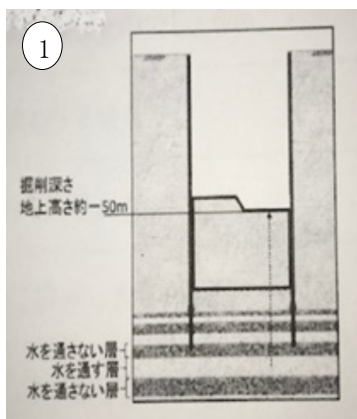
リニア名城非常口工事が再開されたという。しかしJR東海からもマスコミ報道でもそれを知ることができない。それは異常出水で工事を中断していたことを3か月も公にしなかった去年暮れのとくと同様である。

JR東海は工事再開に備え1月中旬、地域住民へ「止水工事の完了云々」の資料を回覧したようだ。そこでは今回の異常出水（湧水）の原因を複雑な地層で水の通り道ができたためとしている。しかもその説明図には3年前の住民説明会で使用した図とは違うものを使っているばかりか、予想外の地層と説明するための新たなボーリング調査はしていないという。果たして納得しうる説明だろうか。

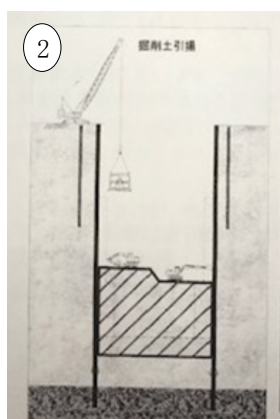
現在名古屋市の事業として、名駅前菊井付近の地下を中央雨水調整幹線の工事が進められている（縮小版リニアトンネルかのように）。この出発地押切は特段の異常もなく地下60mを掘削し、トンネル工事に掛かっている。そのため、事前調査にボーリングを20数本打ち、その結果を公表している。それに対してJR東海の前調査は極めて杜撰なばかりか、その公表すら不十分といわざるをえない。

先日のNHK「体感首都直下地震」のなかで全ての地下鉄が水没する様子が描かれていた。

南海トラフ巨大地震時の名古屋地下70mのリニアがどうなっているかと、想いを馳せたものである。



図① 今回の回覧説明図



図② 四年前の住民説明会資料の図

この投稿の直後に朝日新聞夕刊社会面で5回にわたり「リニア予定地を歩く」とのレポートを掲載しています。名古屋は駅東の街の変貌の様子を住職の眼を通しての報告でした。残念ながら名城非常口の問題はまだ取り上げられてはいません。しかし最近の中日新聞の連載「考えるリニア着工」や静岡新聞での水問題の追及、毎日新聞の記事等でようやくリニアの問題がマスコミに取り上げられる状況になりつつあります。

リニアの愛知工区（名古屋・春日井）の拠点となる名城非常口です。様々な問題を露呈しながらも平然と工事が進められている現状を、なんとか変えたいものだと思う新年です。（島岡）

「ストップ・リニア！訴訟」 「年会費納入のお願い」

新しい年になりました。旧年中はストップ・リニア！訴訟をご支援いただき、まことにありがとうございました。何かと出費の多かった年末年始。早々に恐縮ですが、20年度年会費の納入をお願い申し上げます。

ストップ・リニア！訴訟は、愛知では当「リニアを問う愛知市民ネット」と「リニアを考える愛知県連絡会」が「訴訟愛知」として連携して会計処理をしています。「訴訟愛知」の会計は、前回お届けしました訴訟事務局の会計報告にあります通り、皆さんからご送金いただきました年会費等は一旦訴訟事務局へ送金し、後日訴訟事務局から振込まれる還付金および篤志家からのカンパで何とか賄われています。ただ、昨年4月1日以降のゆうちょ銀行の振込手数料と郵送料の高騰で非常に厳しい状況にあります。

さらに、3月30日の中間判決内容によつては、改めて上訴費用やカンパをお願いせざるを得ないことも考えられます。

まずは同封の振込用紙で「ストップ・リニア！訴訟」年会費を納入して下さいますよう、よろしくお願ひ申し上げます。

「訴訟愛知」会計 塚田



報告 「神領非常口工事状況」

春日井市内では、西尾、坂下、神領、勝川の4か所の非常口工事がそれぞれ進んでいます。今回は最も住宅地に近接している「神領非常口工事」の状況を報告します。

「神領非常口」工事の様子は県道213号線（篠木尾張旭線）の熊野陸橋の上から手にとるようにみとれます。昨年末の12月28日、いわゆる「ニューマチック・ケーソン工法」の「ケーソン（函）」の底「落とし蓋」部分へのコンクリート打設作業が一日がかりで行われました（イラスト・写真参照）。この日に投入されたコンクリートの量はミキサー車約400台と推測されています。写真画面内の左側にはJR東海神領車両基地が、奥には住宅が見えます。この住宅地の先、「神領非常口」から北方約100mには内津川が流れていて、「非常口（立て坑）」を掘り進めば大量の地下水が出てくる可能性があります。

地下湧水は「非常口（立て坑）」を掘り進むうえで最大の阻害要因になります。この地下湧水を防ぐために、「ケーソン」の底（落とし蓋部分）の下側に相応の「圧縮空気（ニューマチック）」を送りながら

立て坑を掘り進めることになります。また、「ケーソン」の底の落とし蓋部分には掘削した土砂を搬出するため鉄管製の「マテリアルシャフト」と、人が出入りするための「マンシャフト」が垂直に取り付けられています。これらのシャフトの中を、土砂や人を運ぶ「バケット」が上下することになりますが、出入りの度に圧縮空気を開放することになり、その騒音が近隣住民の生活に悪影響を及ぼしかねません。

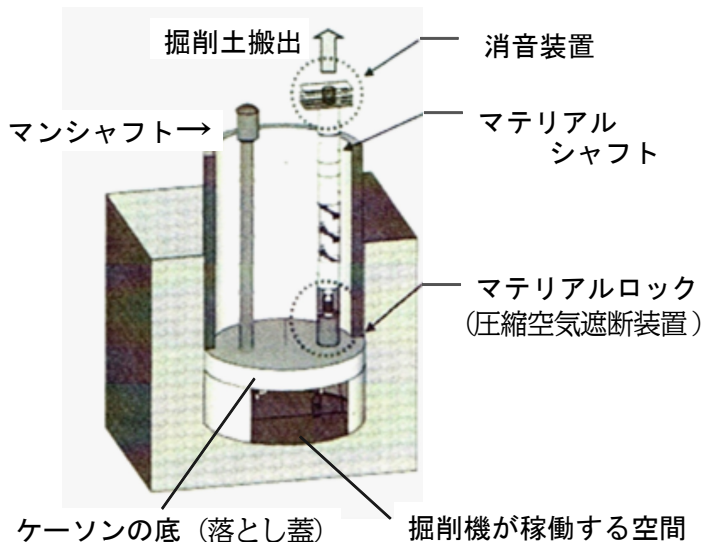
また、圧縮空気をつくるコンプレッサーは昼夜連続稼働することになり、コンプレッサー由来の低周波音による睡眠障害も心配されています。「落とし蓋」の下に土砂を掘削し一定の深さまで掘り進むと「落とし蓋」を下にずり落とし、その上にコンクリート壁をリング状に鑄込み「円筒型のケーソン（高さ約7.5m）」をかたち作っていきます。一度に流し込むコンクリートの量はミキサー車約400台分で、月1回の頻度で約2年続くことになっています。ミキサー車の出入り口になる県道75号線関田踏切周辺には篠原小学校もあり、交通事故や環境汚染が心配です。なお、今回のコンクリート打設作業は土曜日に行われ、混乱なく終わったようです。（大塚）



↑
工事現場全景

白線の囲み
部分を拡大→

手前の円筒の中
にハシゴが
見えます→



新聞以外に目をやれば、「令和の大事業になるはずだったリニア新幹線だったが、現状ではどうやら令和のお荷物になりつつあるらしい【リニア】」……全く二重に時代錯誤であり、技術論的には『穴だらけ』で乗客・乗員の命を守るのかどうかも疑わしい未成熟なレベルで……今年の『こんなものやらない』リストの筆頭がこれである【MAGNETS 1/15】と。願わくばこの認識がメジャーになる日も遠からじ」と冬の最中に。（塚田）

『リニア通信』編集発行：リニアを問う愛知市民ネット

「ストップ・リニア！訴訟」の原告・サポーターの皆様
年会費の納入は、同封の振込用紙でお願い致します。