

<リニア中央新幹線>

～ 各地で問題が発生・そしてコロナ禍の影響 ～

高速輸送を目的としているため、直線的なルートで、最高設計速度 505 km/h の高速走行が可能な超電導磁気浮上式リニアモーターカー「超電導リニア」により建設される。2011 年 5 月 26 日に整備計画が決定され、営業主体および建設主体に指名されていた東海旅客鉄道（JR 東海）が建設すべきことが同年 5 月 27 日に定められた。

首都圏・中京圏間の 2027 年の先行開業を目指しており、2014 年 12 月 17 日に同区間の起工式が行われた。完成後は東京（品川駅）・名古屋駅間を最速で 40 分で結ぶ予定。東京都・大阪市の全線開業は最短で 2037 年の予定で、東京・大阪間を最速 67 分で結ぶと試算されている。

東京都・大阪市の間をほぼ直線で結んだ建設ルートが予定され、整備計画によると経由地は甲府市附近、赤石山脈中南部、名古屋市附近、奈良市附近とされており、東海道新幹線のバイパス路線としての性格を強く持つ。

国鉄は 1972 年からリニアモーターカー（後の超電導リニア）の開発に着手した。当初、リニアモーターカーによる超高速新幹線として第二東海道新幹線が構想されていたが、中央新幹線の計画と統合され、このため中央新幹線はリニア方式で建設され、リニアモーターカーは中央新幹線で実用化されるものとしてセットで考えられてきた。なお、新幹線の基本計画路線であり、2011 年 5 月には整備計画も決定されたが、整備新幹線には含まれない。

●2008 年 1 月 23 日には、共同通信社によって JR 東海の松本正之社長（当時）へのインタビューが行われた。このインタビューの中で松本社長は、中央新幹線の開業後は、既存の東海道新幹線の停車駅数を増やすことで、生活密着型の鉄道路線として、中央新幹線との差別化を図る考えを示した。中央新幹線を都市間の超高速専用線と位置づけ、現在の「のぞみ」の役割を中央新幹線が担うことで、停車駅を増やすことができるようになり、沿線の利便性の向上が見込めるとの指摘である。

●路線距離（実キロ）：285.6km(東京・名古屋間)。

リニア（中央）新幹線は、同じ 1 名の乗客が同じ距離を移動するのに、従来の鉄軌道の新幹線の 3 倍ほどの電気を消費すると推算される（リニア新幹線：90 - 100Wh / 座席・km）



●リニア中央新幹線建設促進期成同盟会

1979年、9都府県により「中央新幹線建設促進期成同盟会」が発足（参加自治体は東京都、神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県、愛知県、三重県、奈良県、大阪府）。その後、1988年に「リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟会」、2009年に現在の「リニア中央新幹線建設促進期成同盟会」に改称した。早期実現に向けて広報啓発・調査・要望活動などを積極的に行い、年に1回「リニア中央新幹線建設促進期成同盟会総会」を開催している。事務局は愛知県地域振興部交通対策課にあり、愛知県知事の大村秀章が会長を務めている。

●工事前提条件 東京-大阪間

工期は7年から10年。

全ルート約500km、そのうちトンネルは約60%、東京圏・名古屋圏・大阪圏の約100km区間は大深度地下を使用。

沿線9都府県（東京、神奈川、山梨、長野、岐阜、愛知、三重、奈良、大阪）にそれぞれ1駅ずつ、計9駅を設置。

1km当りの建設コストは約170億から180億円。

全体の建設コストは約7兆7000億から9兆2000億円。

リニア車両1両約8億円。1時間当たり10往復運転。必要車両約800から900両。全体の車両コストは約6400億から7200億円。

静岡県との対立

●リニア中央新幹線南アルプストンネル工事における大井川の水資源減少問題について

（静岡県公式HPより）<http://www.pref.shizuoka.jp/kankyoku/ka-020.html>



環境影響評価法に基づく一連の手続きの中で、2013年9月に事業者である東海旅客鉄道株式会社が、中央新幹線の南アルプストンネル工事により大井川の河川流量が多いところで毎秒約2トン減少するとの推定を示しました。毎秒2トン分の水の量は、約60万人の生活用水に相当し※、対策を取らなかった場合、大井川の水利用に大きな影響を及ぼす恐れがあります。

概要（これまでの経緯）

リニア中央新幹線は、国民生活及び経済社会を支える大動脈となるとともに、大規模災害時における防災力の強化に大きく寄与するものです。しかし、地質構造が複雑で、大井川の源流となる南アルプスにおける、大深度での大規模トンネル工事は、水資源や自然環境への深刻な影響を与えるおそれがあり、多くの県民から不安の声が寄せられています。このため、静岡県では、環境影響評価における環境保全措置の内容等を検証する「中央新幹線環境保全連絡会議」を設置しました。「中央新幹線環境保全連絡会議」では、有識者等を委員とする2つの専門部会を設け、科学的根拠に基づき、大井川水系の水資源の確保及び自然環境の

保全等に関して JR 東海と対話を行ってきました。

2018 年 12 月 28 日、県から JR 東海に対し、専門部会委員をはじめ利害関係者や関係市町等の質問事項をまとめた「水資源の確保及び自然環境の保全等に関する質問書」を提出いたしました。その後、質問事項に対する JR 東海の回答について、専門部会を 8 回開催するなどして、JR 東海との対話を行ってきました。

2019 年 4 月末をもって、質問事項に関する議論が一巡したことから、環境へのリスク評価や保全措置が不明確又は内容が十分ではない点について、県は 6 月 6 日に、「中央新幹線建設工事における大井川水系の水資源の確保及び水質の保全等に関する中間意見書」を取りまとめ、JR 東海に発出しました。

JR 東海の回答が 9 月 6 日に提出されたため、9 月 12 日、13 日、専門部会合同会議を開催し、国土交通省立会の下で科学的見地に立った対話を行いました。この対話を踏まえ、未だ検討が不十分である 47 項目を「引き続き対話を要する事項」として取りまとめ、9 月 30 日に JR 東海に送付いたしました。

今後は、「引き続き対話を要する事項」について、県民の皆様の不安が払拭されるよう、専門部会において、JR 東海との対話を進めてまいります。

IT media ビジネス online

JR 東海の環境影響評価準備書を良く読むと、「最大で毎秒 2t 減水と予測」とあり、それも「覆工コンクリート等がない条件」というただし書きがある。

「覆工コンクリート等」とは、トンネルを掘削する際に、壁面を覆工コンクリートや防水シート、薬液注入などによって湧水を極力低減させる技術で、リニアのトンネル工事には施設される。これらの工法は、国内各地のトンネル工事でも湧水を防ぐ効果をあげている。「覆工コンクリート等」の対策を施すことを考慮すれば、毎秒 2t は減水しないものと考えられる。JR 東海はトンネル開通後、トンネル湧水は全て大井川へ流すと明言しているため、川勝知事が言うところの「命の水」は減らないはずなのだ

静岡県知事と JR 東海の泥仕合の様相 ---国交省が仲裁

最も問題視しているのは金子社長の「あまりに高い要求を課して、それが達成できなければリニアの着工も認められないというのは法律の趣旨に反する扱いなのではないか」との発言。抗議文は「流域住民の不安に真摯（しんし）に応えることなく、事業を進めようとするところこそ『法律の趣旨に反する扱い』だ」と反論。「地域の人々の思いや行動、不安を軽視している。認識を改めてもらいたい」と改善を求めた。

コロナで JR 東海の主要な収入源の東海道新幹線の売り上げが減少し、厳しい情勢に。

リニア中央新幹線「来月準備入れないと開業難しく」JR 東海社長

2020 年 5 月 29 日 17 時 52 分

静岡県が着工を認めていないリニア中央新幹線の工事をめぐって、JR 東海の金子慎社長は 29 日の会見で、来月中に本格的な工事に向けた準備作業を始めなければ、2027 年の開業は難しくなるという認識を示しました。リニア中央新幹線は、2027 年の東京・名古屋間の開業を目指して JR 東海が各地で工事を進めていますが、静岡県内のトンネル工事は水資源への影響に対する懸念から県が着工を認めず、協議が難航しています。

これについて、JR 東海の金子社長は「静岡工区は非常に切迫した状況で一日も早く工事の準備を再開する必要がある。6 月中に準備作業に入れないと 2027 年の開業は難しくなる」と述べ、本格的な工事に入る前の準備作業を来月中に始めなければ、開業時期が遅れるおそれがあるという認識を示しました。

一方、この問題をめぐっては国が設置した専門家会議で水資源への影響の課題解決に向けた議論が進められていますが、先月の初会合で金子社長が着工を認めない静岡県の姿勢を批判し、県側が抗議しました。

これについて、金子社長は「静岡県知事には、書面などでおわびと発言の撤回をしたが、地元の市町や関係者の皆様にも同じ趣旨でおわびします」と謝罪したうえで、「今後は、地元との信頼関係を大切にし、有識者会議の議論にも真摯（しんし）に対応して問題解決を図りたい」と述べました。

大鹿村

- ・ you tube 「リニアという夢と現実」
- ・ you tube 「長野県・大鹿村 リニア中央新幹線工事現場」 れいわ新選組 辻村ちひろ
- ・ 2019年1月18日(金)

リニア工事車両5倍化 長野 JR提示に大鹿村民怒り

本村議員調査

日本共産党の本村伸子衆院議員は16日、JR東海がリニア中央新幹線工事を強引に進めている長野県大鹿村を訪れ、住民の要望を聞きました。山口のりひさ県議、水野ちかあき県議予定候補、北島千良穂村議が同行しました。

大鹿村では、リニア南アルプストネルの2カ所の作業用トンネル(非常口)の掘削工事が進められています。JRは村との確認書に基づき、工事車両が村民の生活道路である国道152号を通行するのを避けるため迂回(うかい)路を整備中です。JR側は、現在暫定的に国道を通過している1日最大68台を、3月以降は約5倍の314台にしたいと住民に提示しています。

住民は本村議員らに「314台に増えるというのは約束と違う」「そもそも(迂回路の)地権者の同意も得ず、確認書を作ったことが問題」「いったん工事は中止するべきだ」などと語りました。

岐阜・瑞浪

2019年4月2日(火) しんぶん赤旗

リニア トンネル工事の残土 有害物質検出58回

●「膨大な量」 処分先は非公表 岐阜・瑞浪

JR東海が進めるリニア中央新幹線建設工事の日吉トンネル南垣外工区(岐阜県瑞浪=みづなみ=市)で、環境基準を超える有害物質のヒ素やフッ素を含む残土が58回発生していたことが同市への取材で分かりました。JR東海から報告を受けている岐阜県は有害物質の検出を、これまで1回しか公表していません。有害残土は通常の埋め立て処分ができないため、住民から不安の声が上がっています。(丹田智之)

(写真)有害残土の仮置き場が整備される予定となっている市有地の状況を説明する日本共産党の舘林辰郎市議=岐阜県瑞浪市(写真)高い塀に囲われた南垣外工区の工事ヤード=岐阜県瑞浪市

リニア中央新幹線(品川一名古屋間)の総事業費は5兆4300億円。安倍晋三・自公政権は、リニア建設を成長戦略に盛り込み、建設費3兆円を公的資金(財政投融资)で貸し付けるなど熱心に推進しています。

岐阜県が瑞浪市内で環境基準の最大3.9倍のヒ素と1.01倍のフッ素を検出したと発表したのは2018年3月26日。2回目以降の57回を公表していない理由については「回数をまとめていない」(県環境管理課)としています。

ある工事関係者は有害残土について「とにかく膨大な量で、毎日のように出ることもある。運搬・処理の費用が増え、このままでは予定の工事費に収まらない」と懸念しています。JR東海は「行政の認可を受けた専門業者に依頼して適切に処理している」と説明しますが、運搬先や処分方法は明らかにしていません。

●対応より工期優先

リニアは品川一名古屋間の286キロのうち86%の246キロがトンネル区間です。JR東海によると、全線の工事で発生する残土量は約5680万立方メートル。このうち最も多い岐阜県内の発生土量は約1280万立方メートルと見込んでいます。

トンネル残土の処分に関わる別の工事関係者は「1日1回の検査を行い、基準値を超えた有害残土は県外の処分場にトラックで搬出している」といいます。岐阜県環境管理課の担当者は「今後も工事が進む中でさまざまな有害物質が発生することが想定される」との見通しを示しています。

岐阜県内でトンネル工事をしたことがある準大手ゼネコンの元幹部は「自然由来のヒ素などが出る。リニアの工事でもかなりの量が出るのでは」といいます。

別のゼネコン元幹部は「基準を超える有害残土は産業廃棄物だ。処分場などで処理する」と説明します。発生量が増えると処分が追い付かず、長期間にわたり仮置きされる可能性も指摘されています。

リニアを考える岐阜県民ネットワークの庄司善哉代表（秋田大学名誉教授）は「周辺の地層に含まれるウランが出る可能性もあり、そうなったときの対応についての説明もない。工期ありきで掘削を進めるのはやめるべきだ」と語ります。