

私たちの未来に リニアは必要ですか？



国が強力に後押しするリニア中央新幹線の建設。今、様々な問題が表面化してきています。南アルプストンネル静岡工区の着工を巡り、62万人が利用する大井川の減水問題の解決策が見いだされないことから、静岡県とJR東海の対話は膠着状態が続いています。また、リニアと同じ工法の東京外環道の大深度トンネル工事により調布市の住宅街で陥没事故が発生し、大深度地下の工事は地上に影響しないという前提が崩れました。工事が始まっている沿線各地ではすでに多くの影響がでていますが、これ以上の取り返しのつかない破壊を止めるために、今一度、リニア中央新幹線の必要性を問い直すべきではないでしょうか。

工事が始まってからは、環境影響評価に含まれていない施設の建設や、トンネル掘削による膨大な量の発生土(残土)の運搬や置き場が、周辺の自然生態系や住民生活を脅かす深刻な問題を引き起こしています。建設費の問題もあります。この事業計画はJR東海が建設費9.6兆円を全額自己資金で賄うことを前提として認可されていますが、2016年、安倍政権は突如、十分な検証もせず3兆円もの財政投融資を決定しました。「民間事業」として情報開示等はうやむやにしつつ、「公益事業」としての低金利の融資、不動産取得税の免除や地方自治体の税金を用いた推進事業や用地取得業務等、事業を実現させるために中立性に欠けた都合の良い「支援」が行われています。2018年にはリニア工事を巡る大手ゼネコン4社による談合事件が発覚、起訴されました。リニア事業は、JR東海、国、地方自治体、ゼネコンの関係性、そして認可や融資プロセスなど、事業全体が疑惑と闇に包まれています。

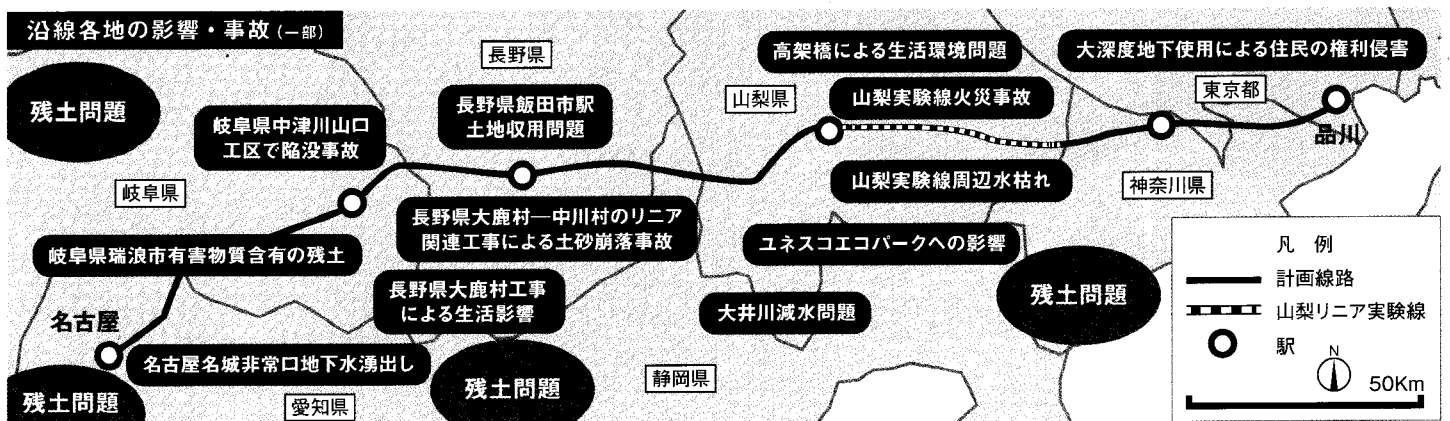
リニア中央新幹線の経緯と問題

リニア中央新幹線は、東京・名古屋・大阪を約1時間で結ぶことによる日本の大動脈輸送の二重系化と、巨大都市圏の構築による社会・経済活動の活性化を主な目的として1960年代から研究開発されてきました。この国内最大規模の開発事業は、東日本大震災と原発事故の混乱の最中の2011年5月、十分な議論もないまま整備計画が決定されました。環境影響評価では、品川―名古屋区間の86%で地下に巨大トンネルを掘り、地上部でも巨大な高架等の建造物や施設を設置するにもかかわらず、事業の調査期間は短く内容も不十分、必要な情報開示、対策もない、周辺住民への丁寧な説明がない等と批判されました。しかし、2014年には認可され着工しました。

現実のものとなった環境社会影響や事故

計画段階から様々な分野の専門家や沿線住民が、南アルプスの自然生態系を始め沿線地域への環境社会影響を指摘してきました。1990年代に山梨実験線の開発が始まると、水枯れや水の湧出し、騒音や日照権の侵害、車両火災等の事故まで、様々な懸念が現実になりました。

2014年から始まった静岡県以外での工事においても、土砂崩落、陥没、ヒ素やフッ素等有害物質含有の残土の発生、地下水の湧出し、ダンプの往来による交通影響、ダイナマイト発破による騒音被害等、次々と環境社会影響が生じています。

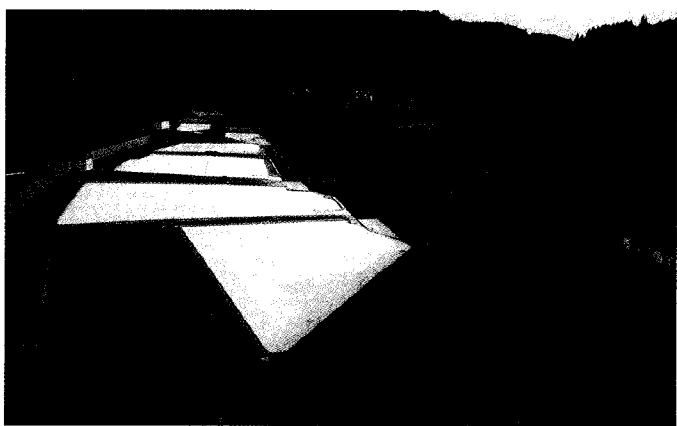


今後も立ち退き問題、岐阜のウラン鉱床の掘削等、大きな問題が待ち受けています。また、これら工事の影響に関するJR東海の住民への対応も、説明が不十分であったり、説明会への参加者を制限したりするなど、誠意が見られません。

今、リニア問題で特に注目されるのは静岡の水問題と都市部の大深度地下問題です。大井川の減水問題を巡り、「トンネル掘削による湧水を導水路トンネルによって戻すが一定期間（工事期間中）は戻すことが出来ない」というJR東海に対し、静岡県は全量を戻すこと、中下流域の地下水への影響回避、上流域の生物多様性保全を求めています。環境影響評価以来続く議論ですが、話し合いがこじれた背景には、南アルプスの特異な地質と影響予測の不確実性と共に、JR東海側が必要な資料を提示しなかったことや、曖昧な回答しかしなかったこと等、不誠実な対応を行ってきた経緯もあります。川勝知事は、12月31日に菅総理に対してリニア事業の凍結を求めた書簡を送付しました。

東京、神奈川、愛知の都市部では、大深度地下の使用認可が下りており、事業の円滑な遂行のためとして地上の住民の同意を得ずとも、地下のトンネル掘削が行われることとなります。大深度地下対象地では住民への周知や説明も十分に行われてはおらず、最近になって自宅の地下にリニアが通ることを知ったという住民も少なくありません。しかし、昨年10月の東京外環道のトンネル工事による陥没事故を受けて、都市部住民のリニア工事に対する危機意識が高まり、大深度使用認可の取り消しや大深度法自体の問題点も提起されています。

この二つに加え、沿線各地で工事が大幅に遅れていること、発生土置き場が確保できていないこと、コロナ禍によるJR東海の減収も重なり、リニア事業の実現可能性は怪しくなっていると考えられます。



木曽川沿いに要対策土（重金属等含む）の仮置き場

時代に逆行

新型コロナウイルスの世界的な感染拡大により、新たな働き方やライフスタイルが生まれ、より持続可能でレジリエンスな社会が求められるようになりました。そのなかで、政府の掲げるリニア事業を核とする巨大都市圏構築というスーパー・メ

ガリージョン構想は時代に逆行しています。新幹線の2倍、原発1基分もの大量のエネルギーを必要とし、異常気象が増加する中で災害リスクを助長させる大規模開発はこれからの時代にそぐわない事業であることは明白です。交通機関としての安全性も、地震等の災害時の対応にも、電磁波のリスクにも十分な対策や明確な説明がなく、誰もが安全に安心して移動できる社会が求められるなか、不安要素しかありません。

リニア中央新幹線は、日本の交通体系や大都市と地方の経済発展の方向性、エネルギー利用等、今後の社会のあり方に大きく関わる問題として、社会全体での議論と事業計画自体の見直しが必要です。

FoE Japanでは、静岡の大学生と協力して、より多くの市民にリニア問題を知ってもらい、声をあげてもらおう署名「リニアによって私たちの未来を犠牲にたくありません!」を実施しています。

(柳井真結子)

●署名はこちらから▶



住民の声を聞いて社会全体で向き合おう!

リニア事業は国家的事業として進められ、特に地方では工事への不安や本音を話すことのできない空気が作られてきました。声をあげれば「反対派」のレッテルを貼られ、コミュニティが分断されます。「昨日まで仲良く暮らしてきたご近所さんと話ができなくなる」「豊かな子育て環境が工事によって10年間も失われる」「リニア関連工事で道路が整備されるから反対の声は封じられる」等、一部の人々の利権や利便性のために犠牲にされる住民はやりきれない思いを抱えています。

しかし、沿線の住民たちは勉強会や情報発信、着工後は工事の監視、JR東海との交渉などの活動を地道に続けてきました。ルート上には未だに説明会を拒否し続けている集落や、移転を断固拒否する住民がいます。

また、各地で訴訟や署名運動も実施されています。沿線住民のネットワークで提訴したストップ・リニア訴訟や、山梨のリニアまんが訴訟、南アルプス市住民によるリニア工事差し止め訴訟、昨年11月には静岡県民によるリニア工事差し止め訴訟が始まり、大深度地下対象地の住民を中心に行政審査請求を行っています。

国や自治体を後ろ盾とする巨大な事業を相手に、暮らしを守る、地域を守るという住民の強い思いが長期にわたる反対運動を継続させています。しかし、リニア問題は決して沿線周辺住民だけの問題ではありません。

私たち市民一人一人がしっかりと住民の思いを受け止め、影響に目を向け、これからの日本の社会にリニアが本当に必要かどうかを考え、声をあげていかなくてはなりません。