

リニアって、どうなっているの？(レジメ)

2023年8月6日 高森自由大学第20回 報告・春日昌夫

○リニアの工事の進み具合は？

認可後9年、開業まで残り4年。長野県リニア整備推進局作成の「リニア中央新幹線の工事の状況 県内工事の概要」(2020年11月30日時点)は「契約状況 工事契約率 ※延長ベースで96.9%(51.3km/52.9km)」としているが、3カ所の工事未契約のうち、小渋川橋梁は評価書で工期7年とされるのに、認可後の事業説明会で「具体的な橋梁の施工については検討中」と説明している。工事申請時点で2027年を目指せるような計画があったのだろうか？

○南アルプストンネル

JR東海は、小渋川非常口と釜沢非常口の間を貫通さ2022年1月から工事車両が通行している。

2020年7月の大雨で、県道と釜沢集落に通じる村道の両方が地滑りの被害を受けた。県道は2021年1月半ばまで大型車が通行できなかった。除山非常口ヤードや付近でも被害があった。

除山非常口ヤードの対岸の斜面も崩れた。この崩落は上部では、釜沢集落の少し先で林道の路肩が欠ける被害があって、6月時点でも通行不可。ハザードマップによれば除山非常口の背後の山の斜面は土砂災害特別警戒区域に指定されている。

長野工区で掘削距離最長は除山斜坑と本坑部分の6810m。この区間の工事期間が長野工区の工期の目安になる。評価書資料編の工事計画によれば、この区間を約10年で工事することになっている。1か月あたり57mのペースで掘り進めばよい。しかし、斜坑(1870m)部分の掘削ペースの実績は月平均35mだった。JR東海は2026年11月までに掘削を終えたいとしている。その場合1か月あたり約93mで掘り進めることになる。先進坑の現在(2020年はじめ)の約54mのペースなら、残り約4.5kmの掘削に7年7か月半ほどかかる。2027年の開業は困難といえる。

除山工事ヤードと釜沢工事ヤードの排水口が見えるが、どちらも常に水が流出している。環境調査の年次報告でもトンネル湧水が続いて流出していることが分かる。

○風越山トンネルをめぐる問題

- (1) 地下のトンネル工事について、地方では土地所有者の権利を都市部に比べ軽視されている
- (2) JR東海が主張する区分地上権設定の区切りの30mに法的な根拠はない
- (3) 補償と関係なく土地所有者個々に工事の許可を得ることが必要
- (4) 深い場所のトンネル工事でも地上に影響が出る可能性はある
- (5) 深い地中の大きな直径のシールドトンネル工事技術はまだ十分なものでない
- (6) 都市部のリニアのシールドトンネル工事が順調に進んでいない
- (7) 同じ工事内容なのに工事期間が短縮されているがその期間でも2027年開業は無理
- (8) NATM工法からシールド工法への変更は、環境アセスメント段階の調査の不十分さを示す
- (9) 約200m間隔のボーリング調査で地中の巨石の存在の把握ができるだろうか

参考：

- ・民法 第206条 所有者は、法令の制限内において、自由にその所有物の使用、収益及び処分をする権利を有する。
- ・民法 第207条 土地の所有権は、法令の制限内において、その土地の上下に及ぶ。

・大審院判決 昭和 11 年 7 月 10 日 「所有者に無断で発電所地下送水トンネルを掘削した事例」について、『土地所有権の侵害』『損害賠償請求権が発生』と判示した判例」

○ トンネル上部の土地について JR 東海の説明

(1) 5m より浅い部分は土地を取得

(2) 5m～30m は区分地上権を設定し補償する

(3) 30m より深いところについては、地域ごとの工事説明会で説明する

・30m より深い部分でも所有者の工事の許可が必要はなはずだが、許可する文書を作成するのかと質問しても(1)～(3)を繰り返すのみ。

・JR 東海のいう 30m に法的な根拠はない。

○ 大深度法(大深度地下の公共利用に関する特別措置法)は、都市部で地下の開発を容易にするためにつくられた法律。国交省のパンフレットによれば「大深度地価は通常利用されない空間なので、公共の利益となる事業のために使用権を設定しても、通常は、補償すべき損失が発生しません。このため、今回施行された法律では事前に補償を行うことなく大深度地下に使用権を設定できることとし、例外的に補償の必要性がある場合は、使用権設定後に、補償が必要と考える土地所有者等からの請求を待って補償を行います」

・長野県内では大深度法は適用できない。

・三大都市圏の指定地域、国交大臣の認可が必要。

・大深度法が適用されても土地の所有権は消滅しない

・調布市内の陥没事故で、地下深くの工事は地表に影響を及ぼさないという、大深度法の前提が崩れた。JR 東海は都市部で、本来不要なはずの工事前の家屋調査を行っている。都市部とほぼ同じ条件下でシールド工法で掘る風越山トンネルについては家屋調査は希望者を対象としている。

○ 都市部のシールドトンネル工事は進んでいない

・北品川工区 2021 年 10 月、調査掘進を開始。50m 掘削して 2022 年 3 月停止。

2023 年 3 月掘削再開。7 月 19 日時点で 124m 掘削。

・小野路工区 2023 年 7 月 25 日、調査掘進を開始。8 月 2 日現在約 1m 掘削。

・梶ヶ谷工区 2023 年 3 月 27 日、調査掘進を開始。8 月 2 日現在約 45m 掘削。

・東百合丘工区 2023 年 3 月 31 日、調査掘進を開始。8 月 2 日現在約 36m 掘削。

・坂下西工区 2022 年 8 月 9 日、掘進工事の準備中。

・広島高速 5 号線の二葉山トンネルのシールド工事はトラブルが続いている

・東京外環道では陥没事故の他にもトラブルが起きている

・シールドマシンはカッター以外に全長が約 100m。全体が地下に入るまでを初期掘進という。

○ 残土問題

・処分先確定は 3 割(『信毎』7 月 28 日)～4 割(JR 東海)

・ボツになった候補地の受け入れ量は 692 万 m³(発生全量の約 7 割)

・本山(130 万 m³)の置き場を巡る問題

・主な動機は道路改良(生田、龍江なども)

・違法に近い工事決定前の移植作業(環境政策上も林務政策上も問題)

・地権者の組織運営の問題

- ・書類が揃えば許可(安定計算の評価はしない／できない)
- ・活断層の存在を無視
- ・保安林指定解除の理由がハテナ
(もともと残土処分地は地権者に返す方針なのに「鉄道用地」とするためとは?)
- ・下から埋める計画 ⇒ 実際は上から埋めるしかない…
- ・人里離れた場所
- ・残土置き場に危険溪流などの指定
 - ・候補地の災害の危険指定を説明しなかった(クララ沢)
⇒ 説明会で住民は確認の質問をしたが、JR 東海は村のハザードマップにないと説明
 - ・情報が知っていたら住民が拒否する可能性があった(小園の例)
- ・専門家の見立て
 - ・谷や沢は削れてできた場所だから、盛土するのは自然の摂理に反する
 - ・現地をみて思わず「こんなところに置くんですか?」
 - ・最悪のことを考えてやってほしい
 - ・現状より盛り土したほうが安全という専門家

○アメリカのリニア計画

- ・アセスメント草稿への意見集約後、手続きが停止(2021年8月25日)
- ・自治体、政府機関などが計画に批判的
- ・駅候補地が居住地区開発目的で先に買収される
- ・衰退した旅客鉄道の再建が先決課題
- ・環境に対する意識も制度も日本とちがうアメリカ
- ・12の建設案と建設しない案の13の代替案を評価
- ・「建設しない no build option」もあり得る
- ・構造物の詳細部分まで再現したフォトモンタージュが評価書草稿に示されている
- ・市民の意識も日本とは違う
- ・リニアの技術が見透かされている可能性も

△『ワシントンポスト』2021年5月7日

- ・「ワシントン地域の連邦所有地開発を監督する担当者たちは、土地への悪影響を挙げ、リニアの実現可能性と利点に疑問を投げかけている。」
- ・「コロンビア特別区の議会議長であるアーリントン・ディクソン氏は、リニアに試乗して、ワシントン地域へ導入する構想にワクワクした。しかし、彼はこの計画についての懸念を指摘し、既存の鉄道インフラに投資することが最善の選択肢だと述べた。…『リニアにもワクワクするのだけれど、もっと多くのことが私たちがワクワクさせるんじゃないか。リニアが私たちの土地や地域へ侵入(intrusion)することを、わたしたちは本当に望んでいるのだろうか?』」

△『Capital Gazette Maryland News』2021年6月23日によればボルチモア市の意見書は：

公平性、環境正義(enviromental justice)、地域社会への影響の観点から

- (1) 建設に反対である
- (2) リニアは現在進行中の鉄道インフラ整備の方向性に沿うものでない
- (3) 市内の駅(2候補)は環境に悪い影響を与える可能性
- (4) 他の一般市民が利用しやすい既存の交通手段の運営に影響を与える

- (5) 沿線の多くの地域と住民はリニアを利用できないのに建設工事の影響を受ける
- (6) 交通における平等と、市内と地域内で住民が信頼できる交通手段を利用できることが重要

・「日本でなければ」実現不可能な日本独特のリニア。JR 東海、元会長須田寛氏のジョーク?? 「世界でこれだけリニアに投資できる決断が可能なところは、これまでの段階では日本の東海道地域鹿なかつた…」(『私の鉄道人生“半世紀”』2019年3月、p177)

○下市田ガイドウェイ製作保管ヤード

- ・実質的に残土置き場なのに環境調査をしなかった(喬木は実施)
- ・ヤードと隣合わせの「親水公園」や河川敷はアセスメントの対象。近くを工事車両が通行しないので影響は少ないという評価。工事車両がすぐそばを通行する。アセスとの整合性は?
- ・造成に使われた残土は、「基準値以下の重金属類を含む残土」。
- ・残土搬入路、町道 7290 号は工事の設計ミスで騒音。工事のやり直し(町事業)。
- ・ダンプの騒音と振動。ブルドーザのキャタピラの発生する騒音。砂埃。

○リニアをめぐる裁判

- ・2015年8月27日 大鹿村民15人が、JR 東海に対し、工事の中止を求める仮処分を名古屋地裁に申し立て
- ・2016年5月20日 国交大臣のリニア工事認可の取り消しを求める行政訴訟提訴(東京地裁)。
- ・2018年7月9日 「子どもを巻きこむな! リニアまんが訴訟」提訴(甲府地裁)。
- ・2020年10月30日 「静岡県リニア工事差止訴訟の会」が静岡県内区間(10.7キロメートル)の工事差し止めを求め静岡地裁に提訴
- ・2021年7月19日 「田園調布リニア工事差し止め訴訟」提訴

参考:

- ・『信毎』2021年8月31日 “阿部知事支持率 84.1% 県民世論調査 県内経済 「活がない」依然6割超”によれば、長野県世論調査協会が実施した県民世論調査で、リニア新幹線に「期待する」が28%(南信33%)、「期待しない」が68%。
- ・『日経』2023年1月29日 “新幹線、移ろう誘致熱 整備計画50年、開業へ地元の壁 4路線の工事遅れ目立つ” 「整備計画が決まったのは73年。時間短縮や観光メリットが脚光を浴びたが、近年は新幹線開業による負の側面に地元が難色を示すケースも目立ってきた」
- ・『中日』2023年2月8日1面 “JR 東海 鉄道依存脱却へ 収益多角化目指し10年計画”、7面 “新幹線頼み タガ外そう JR 東海 中村副社長に聞く 不動産に力 駅ビル生活密着”。「ウェブ会議の普及など生活様式の変化で完全な回復は見通せない。新幹線に依存してきた従来のビジネスモデルからの転換は不可避となった」JR 東海は、グループ全体として鉄道事業以外の事業の収益力を強化する10年計画の長期ビジョンをまとめ、鉄道依存からの脱却を目指す方針という。「新幹線の高い収益性に依存してきた社員の意識改革を促し、非鉄道事業の利益をコロナ前から倍増すると掲げる」。
- ・『毎日』2023年7月6日 “トンネル技術の信頼取り戻せ=谷本親伯・大阪大名誉教授”。「公共の安全を保証できない公共事業が認められないのは当然である。」

○ 計画の目的が合理的でなくても、実行に移せる不思議を考えるべきだと思います…