

1. リニア新幹線とは

東京～名古屋間 285.6km (トンネル 86%) で 500km/h で走行。当初 2027 年開業が、2034 年以降と変更された。さらに大阪まで延伸する計画で、2045 年開業予定とされている。全国新幹線鉄道整備法に基づく国家的プロジェクトと言われるが、民間事業 JR 東海の単独事業。総工費は当初 5.52 兆円であったが、2023 年 12 月に 7.04 兆円に、大阪までは 9 兆円とされている。電力消費量は 1 列車あたりは在来新幹線の約 4 倍、東京～大阪で 74 万 kw と公表。東海道新幹線は、開業から 60 年以上が経過し、全線にわたって耐震補強などを進めてきていますが、将来の経年劣化や南海トラフ巨大地震などの大規模災害に対する抜本的な備えを考えなければなりません。このため東海道新幹線と一元的に経営していくこととしています。(JR 東海 HP から)

2. 事業計画の経緯

- 2008.1 JR 東海、全幹法の適用で経営の自由や投資の自主性等、民間企業としての原則が阻害されることがないことを確認するため、法律の適用にかかる基本的な事項を国土交通省に照会。
- 2010.2.24 国土交通大臣が交通政策審議会にリニア計画諮問
- 2011.5.12 上記に係る答申
- 2011.5.20 国土交通大臣が JR 東海を営業主体、建設主体に指名
- 2013.9.18 JR 東海の社長 当時 山田佳臣が「リニアは絶対にペイしない」発言
- 2014.10.17 国土交通大臣が東京 品川～名古屋間の工事認可
- 2014.12.17 品川～名古屋間着工
- 2016.06.01 安倍晋三の肝いりでリニア事業に財政投融资閣議決定
- 2016.11.29 財政投融资 5000 億円を融資、その後引き続いて計 3 兆円 (30 年間据え置き破格条件)

3. 環境影響票の手続きの経緯

- 中央新幹線 (東京都・名古屋市間) 計画段階環境配慮書 (平成 23 年 8 月) 2011
- 中央新幹線 (東京都・名古屋市間) 環境影響評価方法書 (平成 23 年 9 月) 2011
- 中央新幹線 (東京都・名古屋市間) 環境影響評価準備書 (平成 25 年 9 月) 2013
- 20140219 準備書への名古屋市長意見
- 20140325 準備書への愛知県知事意見
- 20140325 準備書への岐阜県知事意見
- 中央新幹線 (東京都・名古屋市間) 環境影響評価書 (平成 26 年 4 月) 2014
- 2014.06.05 リニア中央新幹線に係る環境影響評価書に対する環境大臣意見
- 2014.07.18 リニア中央新幹線に係る環境影響評価書に対する国交大臣意見
- 中央新幹線 (東京都・名古屋市間) 環境影響評価書 (補正後) (平成 26 年 8 月) 2014

これだけの大規模な事業にしては極めて短時間に環境影響評価が行われた。

名古屋市長意見

大深度地下トンネルはシールド工法で建設される計画であるが、大量の建設発生土、建設汚泥の処理、地下水への影響も懸念される。

しかしながら、「中央新幹線」計画は、全国新幹線鉄道整備法に基づく工事実施計画の認可時点で、まず本線や駅の位置が決定され、その後に詳細な事業計画・工事計画が策定されるため、環境影響評価準備書の段階では環境に及ぼす影響を把握するために必要な予測条件が十分に示されず、環境保全措置の内容やその効果も具体的に記載されていない。

愛知県知事意見

(1) 全般的事項

ア 中央新幹線 (東京都・名古屋市間) 環境影響評価方法書 (以下「方法書」という。) では、路線を概ね 3 km 幅で、駅位置を概ね直径 5 km の円で示し、立坑・斜坑、換気施設等の付帯施設の位置・規模等や、現地調査の地点及び範囲が具体的に示されていないことから、今後、路線やその他の付帯施設の位置・規模が明らかになった段階で、具体的な調査地点を広く情報提供し、寄せられた意見に

配慮した上で、適切な調査、予測及び評価を行うこと。

岐阜県知事意見

県としては、次の観点を中心として準備書に対する環境保全の見地からの知事意見書を提出する。

- ① 準備書の段階では明らかにされていない事項について、今後更なる取組を進めるとともに可能な限り環境影響評価書（以下「評価書」という。）への記載を求めること。
- ② 評価書公告から着工までの間に、計画の熟度に応じて措置すべき事項について、更に必要な対応を求めること。
- ③ 着工後の環境保全措置、事後調査・モニタリング等について、適切な実施を求めること。
⇒要するに必要な調査、環境保全措置についての記述が不十分
環境大臣意見、国交大臣意見にはこうした視点が不十分

4. リニア計画の問題点

- ① 海道新幹線の輸送力は限界に近付いているのか。人口減などの検証がない。（梶山弁護士作成）
- ② 老朽化、経年劣化なら、将来既設東海道新幹線は廃止するのか。
- ④ 採算はあるのか。当初の社長発言。2013年の記者会見でJR東海の山田佳臣社長（現会長）が、リニアは「絶対にペイしない（採算がとれない）」と公言。
- ⑤ 大量の電力使用。
- ⑥ 事故時の乗客の救出は
- ⑦ 大地震による断層のずれのトンネルへの影響はないのか。
- ⑧ 明かり区間の騒音の沿線への環境影響は
- ⑨ などなど。

5. 環境保全からどう考えるか

①環境アセスメントとは

環境省のパンフレットから

「いくら必要な開発事業であっても、環境に重大な影響を与えていいはずはありません。」「開発事業の内容を決めるに当たってそれが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価を行い」「安全性・必要性・採算性などいろいろな観点から検討」
⇒これらが全く不十分にしか行われていない。

- ② 環境省は、「環境大臣意見はすべて国交大臣意見に含まれており、JRの指導は国交大臣である」
国交省は：本事業は首都圏及び中部圏の大都市圏を大深度地下で、南アルプス等を長大山岳トンネルで通過する計画となっており、これらトンネルの掘削に伴う建設発生土量が多いことやその運搬に伴う地域住民の生活環境や自然環境への影響、事業に伴う水資源への影響等、多岐にわたる分野での影響が懸念されており、本事業の実施に当たっては、環境保全に十分な配慮が必要である。
そして、総論として（1）地域住民等への丁寧な説明、（2）関係地方公共団体や地方整備局・地方運輸局との連携による事業の円滑な実施、（3）最新技術の導入による環境影響の低減
各論では（1）河川水の利用への影響の回避、（2）災害の発生防止及び河川環境への影響の回避、（3）建設発生土の有効利用、（4）建設発生土の運搬時の環境負荷低減、（5）磁界に関する丁寧な説明 としているが、具体的な指導は何もなされていない。

③愛知県・岐阜県・名古屋市の対応は

愛知県：「事後調査報告書」を受けても何もしていない。

知事意見を無視し続けている。

名古屋市：アセス審査委員会に報告し議題にはしているが、特に対応はしていない

名古屋市長意見を放置している。

岐阜県：報告を受け、審査会で議論し、JR東海へ意見を述べている。

瑞浪市大湫の地下水位低下と地盤沈下については、現在も委員会が開催されている。

この違いは何なのだろうか。