

「信州からリニア問題を考える」シンポに大勢の住民参加（1）

中野貞彦

3月8日（日）に長野県飯田市で開かれた「信州からリニア問題を考える」というシンポジウムに参加した。主催はJSA 関東甲信越地区会議で「どうなる日本 どうする日本」という連続シンポジウムの第4回にあたる。協賛・支援が『リニア強行建設まった！』の10万人有志」というちょっと変わった名称で、これは、野口俊邦 JSA 常幹（長野県）が開会挨拶で種明かしをした。氏が前年に長野県知事選に立候補し、“リニア建設反対”を訴えて得た票が10万6千票、「待て」という人はもっと多い、そこで有志という形で支援することにした、とのこと。

参加者は会場いっぱいの約150人、市民の方がほとんどであり、野口さんはまず科学者会議のことを紹介した。「全国で約4000名以上の学者・研究者と言われる方、それだけではなく市町村議会の議員さんや元学校の先生、お医者さん、弁護士、いわば現場の科学者たちが参加している日本で唯一の総合学会といわれるものです。学会はどんどん細分化した専門学会になっていますが、その中で唯一、あらゆる分野の科学者が集まったのが日本科学者会議です。しかもテレビに出てくる御用学者とはまったく違って、国民とまっとうに向きあいながら、生活向上のためにどんなふうに科学を応用したらいいのか、ということをや日夜研究・努力をしている集団であります。」と、明瞭簡潔な紹介で、後の討論で科学者会議に期待する声もありました。

＜長田氏の講演—重要な論点、わかりやすく—＞

最初の講演は、長田好弘氏（JSA リニア研究連絡委員会代表）。演題「リニア中央新幹線計画における諸問題」に、現地のみなさんと共に考えて行きたいとの思いで、「～これはおかしい！みんなで考え行動しよう～」というサブタイトルをつけ加えたと断って話し始めた。リニアの基本的な構造、計画路線などについて話したうえに、故郷の地を走る山梨実験線の実地調査のスライドを示し、水枯れや異常出水、騒音問題や補償問題など地元の人々の生の声を紹介しながら問題を説明した。なかでも「騒音は大きな問題、リニアを開発した鉄道総研の論文を読んでもみると、住民に納得してもらえるよう騒音を押さえた、70デシベルだと。しかしこれはうるさくてたまらないレベルです。研究者は実地に聞いてやっているわけではなく、書類上で判断したんでしょう。山梨実験線ではものすごい耳鳴りとか、ドーンと地鳴りみたいな音がして、とてもやっていけないということが起こっています」と紹介した。水枯れの川にJR東海が水を運んで流しているが、これは一定期間は補償するが、その先はわからない、ということも紹介した。

以下、重要な論点と感じたことをメモ的に書きます。

・リニアの計画は土地収用法とか不動産取得関係の法律は適用を受けますが、情報公開法とか一般競争入札法とか事業評価制度は適用を受けない。だから、秘密で

事を進める。そんなことをやっていい企業なのか、企業・事業の性格を検討して国民的な議論をする必要がある、そういうのをなしに実行することは許せない。

- ・日本科学者会議の声明で指摘した7つの問題点、わかりやすく書いたつもりです。経済性と採算性の欠如：社長がペイしないと公言しているのに、急きょ無理やりに始めた。経済学者も理由を上げて指摘しており、私どもももともとと思う。地震で東海道新幹線がダメになった時に予備として作ると JR 東海は言っているが、10年もかかって5兆円、9兆円かけて予備をつくるのが成り立つのか？だったら今ある新幹線で壊れそうな箇所を修理していく方法があるではないか、みなで議論をして決めるべきで、今すぐやるべきことではない。だからその計画は撤回中止してくれ、というのが私たちの意見だったのです。
- ・技術的信頼性、安全性の確保の欠如：これは率直に言って結構いい線まできている。例えば、車両の問題や超電導磁石などなど。しかしそれはあくまで山梨実験線での試験結果ですから、全部営業線に対して成り立つかどうか、まだなんとも言えない。日本の鉄道技術は、原発と違って相当伝統があり、技術が世界的に高い。すばらしい研究者が明治以来たくさんいる、今ある新幹線の成果をみても。私は信頼して、いいものを作っていると思うけれど、リニアに関しては長いトンネルを掘ってやるわけですから、そこでのマッチングをきちっととれていないと、いくら実験線でいいものができてもすぐに受け入れられるわけではない。
- ・鉄道総研の論文にかなり目を通しましたが、事故が起こった場合の救出の時のことを考えた設計にはなっていない、という不安を抱かざるをえない。そこは、安全性の確保の欠如ということを指摘せざるをえない。
- ・環境保全の欠如：環境保全についてはまったくダメですね。
- ・電磁波および騒音による障害対策の不備：先ほど風切り音のことを話しましたが、住民の生活環境をきちっと考えたうえで結論を出す。実験室での結論ではうまくない。そういう点ではまだ不合格です。データが70デシベルというのはうるさくて大変ですが、政府の公の規格では許されるので合格だ、という話になってきますので、もう少しきっちりしなければいけないと思っています。
- ・高速性、移動時間短縮の追求の問題点：速く走るには直線しかない、日本の国土は無理ですね。高速走行を前提に研究開発をするというのは、日本の国土では無理がある、そのことを研究者には押さえてもらいたい。我々同業の研究者としては言いたい。後で触れますが、リニア開発には他の意図があるのではないかと？
- ・JR 東海 1 企業の事業の問題ではない 国民的討論と合意が必要である：1 企業として進めているが、そういう性格のものではない。国民にツケが回ってくるのだから、これはやめるべきだというのが我々の態度です。
- ・科学的・技術的な裏付けがないものを、将来なんとかなるだろうということで事業を始めてはいけない。原発の場合、核のゴミ処理・保管を将来なんとかなるだろうと思った節がある。リニアの場合、それは絶対ゆるされない。

・リニアと原発は二人三脚である可能性がある。リニアはものすごく電力をくう。原発がないとリニアは動かせない、と JR 東海のトップは言っている。リニアを作ろうと大合唱し、それには原発を動かさないといけない、という形で肩を組んで安全神話を作り出す可能性がある。それを阻止するために国民と一緒に考えよう、というのが我々の姿勢です。

・科学と技術は社会の要請と科学者自身の内的欲求によって発展してきたのですが、いまは歪が生じ、不具合も事故も生じている。我々は分野を超えて研究者が協力をして直していかないといけない。そのためには国民の協力、連帯が必要です。ということの声明は基本にあります。声明を 31 の首長に送り、リニアの市民ネットワークの方々とも協力をしており、今日のシンポもその一環です。

・経済的にも成り立たず、環境を破壊し、百害あって一利もないのになぜ強引にすすめるのか？疑問ですね。私の考えでは、「この狭い日本での必要性、実用性というよりも、日本を実験台にしたインフラ技術の開発・輸出（＝アベノミクス・新成長戦略）の無謀な計画か？」と思ったりするのです。それと、原発再稼働・推進とリニア中央新幹線計画推進が政府文書に併記してある（「日本再興戦略」）。もう一つインフラ輸出政策を出しており、JR 東海一存の話ではないのです。

・そして、この計画が民需のみの問題として限定しているとはとても言えない。軍需産業の拡大とか、軍学産共同態勢の推進と合わせて進んでいる、と私どもの目から見るとそう見える。リニアを作っていく土木工事、地質調査、様々な技術、それを支える技師、昔の軍隊で言えば工兵隊とって相当の規模の軍隊になりますね。そういうことが目に浮かんでくると、相当危険なものだなと思える。

・この運動を進めていく場合、そこの地域の人たちの生活を守ることがいちばん大事であって、そのために私たちが科学的な知識をできるだけそろえて、共有していきたい。背景としていろんな大きな問題があり、またいろんな問題が今後起こってきます、例えば補償の問題。いろんな条件の下で、地域や住民によってそれぞれ対応が違ってくる。絶対許さないという箇所もあると思う。ですからこれはまず全国的な国民の共同の議論としていく、そしてそれぞれの所できちっと満足いくような解決の仕方を作り上げていく、そういうように考えています。

質問で、トンネルと立坑、避難路、微気圧、騒音の問題などがありました。長田さんは「事故の場合どうなるかなど、住民がどんどん要求していってください、技術者はそれに応えるよう良心はあるはずです。」と答えました。

＜松島氏の講演—南アルプスを知り尽くした地質学者の警告—＞

松島氏は『日本の科学者』2014年10月号のリニア特集で「南アルプスをリニア新幹線が貫くと」という論文の著者です。「南アルプス全容の地質を初めて解明。著作：『信州南部活断層地質図』ほか」とプロフィールに紹介されている。地元の方は手をあげてみてください、と地元高森町にお住まいの松島氏が声をかけると、

大半の手があがった。そうでなければ、と賛意を表して話を始めた。松島氏はカーテンを開けて^{かなえ}鼎文化センターから窓越しに見える山を指して、あれが飯田の象徴になっている^{かざこし}風越山です、その西の稜線の切れた松川谷のところを橋で通過する、その上に松川ダムがあり、その下をリニアが通って南木曾町の方に行く、とリニア新幹線のルートを説明。以下、松島氏の講演の要点を記します。

・「夢のリニア」というカラーの下敷きを商工会が全ての小学校に配布、校長は拒否できない仕組み。鬼畜米英の戦前の教育を受けた私たちの経験からすると、同じようなスタイルが形こそ変わっても現在の社会にうち満ちている。リニア新幹線も同じ社会現象です。

・私の研究テーマは地質です。中学高校時代何より山が好き、山に行ってくると体育教師がレポートを出しなさい、優をやるよと、いう時代でした。旧制中学校が軍需工場になり、複雑な思春期の精神状態で、山に行って憂さ晴らしをした。父が持っていた古い地形図があったので持って行ったが細かいことはわからない。自分の感覚で歩いた。頼りになるのは獣道で、どんな危ない峡谷の断崖でもなんとか通過できた。1年に一回調査したからと発表すると、専門の学会の先生から反論がない、そういう人は行っていないからです。

・日本は北の方から山脈がだんだんに太平洋に向かって西から東へ並んでいますね。簡単にいうと飛騨山脈、木曾山脈、赤石山脈というように太平洋に向かって順々に新しくなっているのです。これはリニアに対して重要です。古い山脈はトンネルが掘りやすい。黒部もそうです。新しくなるということは難しくなる。楡形山は一番新しい、日本列島でいちばん最後にできた、世界でもいちばん上昇力のある山脈と見てもいいですね。リニアの路線を見てください。楡形山の中心部を通っていません。ちょっと周り道をしている。しかし周り道をしているから安全に掘れると思っていたら、間違いだと思ふ。何故かというと、東海地震が発生した時の今までの歴史を見てもみますと、楡形山の斜面は地滑りだらけ、そういう所を通るのです。

・もう一つ避けた所があります。西の方向に恵那山がありますね。そこを中央道のトンネルが通っている。その工事の時に私の友人が声を掛けてくれて中に入った。掘削機が動かない、トンネルがつぶれたのです、盤ぶくれといいます。天井だけではなく地面も浮き上がってくる、じわじわと。逃げることはできます。H鋼が飴のように曲がってくるのです。その対策は、地山を凍らせるためにボーリングをして薬剤を注入する。しかしその時の薬注は時間がかかって、また掘り直すために3ヶ月かかりました。リニアのルートは飯田から恵那山トンネルを北側に避けて、^{せいな}清内路トンネルの南木曾町側の出口を通過して南木曾町を貫いて木曾川へ出ます。

・清内路トンネルをこちらから入った所に、路盤の凹凸に注意してください、という看板があります。昨年2回目通った時、車がばんばんとはねたが、3回目に通っ

た時はそこを削って平らにし新しいアスファルトになっていました。盤ぶくれが起きているのです。ですから清内路トンネルの出口あたりを通るリニアはただではすまないだろうと思う。

・しかし、肝心の赤石の中軸部は回避できないのです。最短の場所を通過しなければならぬ。それが問題である。断面図を見てください。多くの破碎帯があって図の右側が赤石の全域を表し、天竜川の所で伊那谷を通過してそこは明かりになっている、中央アルプスの所は、清内路峠から南木曾町を通過して木曾川まで行っています。そのなかにもいくつも縦の斜めの線が引いてありますが、全部断層または破碎帯です。一つひとつ名前がついていて信州側の名前はだいたい私が付けたもので、静岡側は静岡大学の先生が付けた。この中でトンネル工事でまずいと思われるのは大鹿村でいいますと小渋断層というのがあり、そこを JR 東海は橋で通すという。そこは断崖絶壁で鳶ヶ巣峡と言われている、そこを調査する時に赤石で有名なイヌワシを何回か見ました。日本最大の猛禽類がゆうゆうと谷の中を滑空している。その谷は一見固い岩石なのです、一見固いけれど崩れる時はすごい。同じ所の三峰川で国交省がダムを計画したが、大きく崩れました。谷の左岸は垂直の岸壁、そこに断層が通っている。地元の人、あんな所に橋を架けないでください、何が起きるかわからない、と要望している。

・しかし一切聞く耳をもたない、JR 東海だけでなく後押ししている安倍政権そのものです。要するに、一切不可能なことはない、という前提でやるわけです。もし事故を起こしたらどうなりますか、という、絶対トンネルの中で事故はありえないと言う。それはトンネルは潰れないということでしょう、でも潰れることだってある、破碎帯で起きる。

・赤石の大井川流域は国立公園でなく私有地なので認可の前から工事を始めている。大成建設です。友人から聞いたのですが大成建設は、福島第一原発で汚染水が海に流れており、政府がすごいお金を出して、どういう密約かわかりませんが、地盤を凍らせて壁を作って汚染水が海で出ないように、ということで、薬注をやっている。そのことについて聞いても誰ひとり話してくれない。リニアのトンネル掘削には薬注が必死だ。薬注というのは、ただ温度を下げて凍らせるという問題じゃなく、生態系には有害でしょう。何かあると思っています。その薬注をやったとしても、突然に水が天井から突発してくるとか、予測できない落盤を避けることはできません、四万十帯や古第三紀の新しい山脈になればなるほど。

・活断層の問題で質問すると、JR 東海は活断層が動く周期は 1 万年に 1 度くらいであって心配ないと言う。しかし 1 万年くらい前に動いた断層は、今すぐにも動く可能性がある。それを JR 東海は心配ない、という。「ああ言えばこう言う」というような知恵だけは発達している。東南海地震が起きてトンネルが崩れたら、助からないですよ。

・赤石のことを全然わかっていない。わかってもしゃないし、全ての新聞報道も言

わない。赤石というのはナウマンが付けた名称なんです、ナウマンは富士川から天竜川までの山岳地帯を赤石楔状地と呼んでいます。リニアはその最短距離を計画している、それを正直に言わない。早川から小渋峡までの間を 25 km としているが、そうではなくて赤石楔状地は 50km あるのです。そのうち比較的容易にトンネル工事ができるのは伊那山脈だけです。後はやってみなければわからない。

・2027 年、後 12 年、本格的に今年掘り始めたとしても、大成建設が大井川の方面で掘削しているとしても、全域のトンネルを、ゼネコンのトンネル屋を動員できるのですかね？トンネル屋でもいやがりますよ。それを 2027 年開通を錦の御旗にしてやるなら、殺人トンネルになってしまう。まともな手法でできるトンネルではない。破碎帯では天井の上張りだけでなく下もアンカー工事をやらないと通れない。アンカーを入れても時間の節約は難しい。微妙な変形を見てどういう対策工事をするか時間がかかる。さらにトンネルは開通しても仕上げ工事に、素人の推測でも 2 年くらいかかるんじゃないですか、試運転をして使えるまでするには。そんな短期間に出来っこないことを出来るということは、彼らは何を画策しているのか？

・もう一つ、トンネル工事は残土問題が片付かないと進められないのに、当地で何にも解決していないのに、やっつけられるのか？どうして解決していないかといえば、この地域の山の中の谷を残土で埋めるという、それは、新しい土石流災害を自分で作るようなものなんです。山梨実験線の場合は断層でできた谷を埋めている。日本でも有名な断層帯ですね。赤石も木曽もこんな急峻な谷は日本広しといえどもないのです。私たち、地元の人たちは見慣れているけれど、中津川から恵那市に行ってごらんささい、谷は平坦なんです、丘なんです。JR 東海は窪地に埋めると言っているけど、ここは窪地ではなく谷で水が流れています。堰堤を作ったりしなければならぬ。そのコンクリートの上を新しい川が流れる。大水がでたらどうなるか？周囲をどんどん浸食をするだろうから、将来、何が起きるかわからない。水枯れが起きた場合、その補償は 30 年と決まっています。リニアの場合、30 年以降何が起ころうとも JR 東海に責任はなく、地元の責任になってしまう。この問題は、朝日新聞が報じているものの地元では問題にしていない。わが国でもっとも急峻な谷を埋めようとしている。

【約 1 時間の地元の方々との総合討論は内容豊富であり、次号で紹介する。】

