

2月15日、山梨県のリニア先行投資に関する申し入れ

リニア・市民ネット山梨

数々の問題を抱え、リニア中央新幹線の開業時期がいよいよ不透明となっています。リニア・市民ネット山梨では、リニア計画は途中で頓挫する可能性が高いという結論に至っています。そこで去る15日、県庁を訪れ、「開通を断念する可能性が高いことも視野に入れ、リニア事業に県民の税金から多額の予算を投資するのは慎重かつ抑制的に行うべきだ」と申し入れました。申し入れ後、川村晃生代表は「開業時期は霧の中、全く見通しが立っていない。山梨県はリニア事業の危険性をどこまで把握できているのか、そのあたりをはっきりしてほしい」とコメントしました。この日県に提出した申し入れ書を以下に掲載します。

リニア新幹線への先行投資の危惧に関する申入書

近時 J R 東海は、当初予定していたリニア中央新幹線（以下、リニア）の 2027 年の開業は困難とし、またその上で開業予定がいつまで伸びるのかも明言できないまま、現在に至っています。

私たちは 2007 年の J R 東海のリニア構想の公表以後、多角的な観点からリニアが抱える様々な問題や課題を多くの識者から学んできました。それは南アルプス貫通ルート of 妥当性や過剰なエネルギー消費問題、沿線住民が蒙る多様な被害、さらにこのリニア計画に投じられる費用をめぐる問題等、多岐にわたっていますが、それらの問題を深く追求する中で、私たちはこのリニア計画は途中で頓挫せざるを得なくなる可能性が高いという結論に至っています。その理由は枚挙に遑がない程挙げられるかと思いますが、その中から大きな三つの理由を指摘して提示したいと思います。

(1) 南アルプストンネルの掘削は限りなく不可能に近いこと。

南アルプスの地質は、リニアが通過する辺りを初めとして、その多くが約 7000 万年ほど前に日本列島に付加体として加わった四万十帯の砂岩、泥岩が中心となっており、さらにそれにチャート、玄武岩、石灰岩、赤色頁岩などが混じって、個々の場所で見るとかなり複雑になっている点が最大の特徴です。この地層は秩父帯や美濃帯等約 2 億年余り前の地層から見るとかなり新しいものと言えますが、そうであるがゆえに南アルプスは約 100 万年前に隆起し始めて以来、まだ活動中で年間 4～5mm 程度の、日本では最大級と言ってよい隆起運動を現在も続けています。

このような地質の複雑性と隆起運動は、言うまでもなくトンネル掘削という人為的行為に全く逆行するものと言わざるを得ません。まず地質の複雑性はそのまま地質の脆弱性につながります。地質の不連続性は、当然のことながら連続する地質に比して圧倒的に弱いものにならざるを得ないことは、誰にも了解されることでしょう。或る識者によれば、このトンネルは豆腐に穴を開けるようなものだというのです。そしてその柔らかい地質に加えて、隆起運動を続けているのですから、多くの地質学者が口をそろえて言うように、南アルプスにトンネルを掘るなどということは、無謀で常識では考えられないことだと言わざるを得ないのです。

しかもこのような状況を前にして、J R 東海はボーリングによる地質調査を全くやっていないのです。つまり J R 東海は南アルプスのトンネル当該地の地質については、ほとんど無知なのであり、またこうした識者の忠告に対しても耳を貸そうとしないのです。いわばがむしゃらにかつ無鉄砲とも言うべき状態のままトンネル掘削に突き進んでいると言ってよいでしょう。

さらにご存知のように南アルプスには西のふちに中央構造線、東のふちに糸魚川—静岡構造線という日本の最大級の構造線（すなわち断層）をはじめとして、仏像構造線などの数多くの構造線や断層が走っています。そのため基盤岩の破碎が進み、南アルプスは日本列島の中で最も脆弱で不安定な地域になっているのです。南アルプスに多く見られる巨大な崩壊地はそれをよく示していると言えるでしょう。この断層とトンネルとの危険な関係は、その典型を東海道本線の丹那トンネル工事に見ることができます。丹那トンネルの断層破碎帯と断層粘土層の厚さは、それぞれ 6m と 18m ということですが、3 本の断層帯にトンネルを開削するだけで、7 年余りの歳月を要し、また芦ノ湖 3 杯分という膨大な出水があったために、丹那盆地地下に蓄えられた水

はすべてなくなり該地の稲作やわさび栽培はまったく不可能になって、酪農への転換を余儀なくされたのでした。

そして南アルプスは上記のとおりこの丹那断層をはるかに超える比較にならないような大きな構造線や断層をいくつも抱えているのですから、南アルプスのトンネル開削は確かに無知による無謀な行為と言わざるを得ません。

しかもこの丹那トンネル掘削時に、すなわち 1930 年 11 月 26 日に丹那盆地を震源とするマグニチュード 7.3 のかなり大きな地震が襲いました。震度は 6、死者は 272 名でトンネル自体は北向きで 2.1m の横ずれ断層が生じトンネルは閉塞されてしまいました。神戸大学名誉教授の石橋克彦氏が言われるように、21 世紀に入って我国は「大地動乱の時代」を迎えています。この南アルプストンネル掘削時に、或いは万一完成したとしてその開削後、たとえばリニア走行時に南アルプスを大地震が襲わないという保証はまったくありません。そうなったとき J R 東海のリニアに対する安全対策など、まったく何の役にも立たないことは明らかです。

以上のような状況に鑑みて言えば、南アルプスのトンネル開削はほぼ不可能と言え、仮に可能になるとしても考えられないような膨大な年数と費用が、ひょっとすると国家予算の何分の 1 ほどのそれが必要になること必定です。そう考えた場合、J R 東海の南アルプスのトンネル掘削は失敗に終る可能性を十分に考慮しなければならないという覚悟をしておくことが重要です。

(2) 静岡県の大井川の水量減少問題について、解決がきわめて困難なこと。

静岡県のほぼ中央部を流れる大井川は、南アルプスを源流とし、古来水量の多い河川として知られてきました。それは江戸時代の馬子唄の「箱根八里は馬でも越すが、越すに越されぬ大井川」という一節によっても知られるとおり、一たび大雨で水量が増えれば旅人は足止めを余儀なくされる東海道の難所だったのです。

ところが戦後、この大井川およびその支流部にはたくさんのダムが造られ、水量が大幅に減少するに至りました。そういう状況の中で地元住民による「水返せ運動」が起りましたが、そういう歴史からも分るように、大井川の水は流域住民 62 万人の命の水として他に代えることのできない貴重な財産となっています。

さて J R 東海は、環境影響評価書においてリニア新幹線の南アルプスのトンネル掘削によって、大井川の水量が毎秒 2 t (現流量の 16% に相当) 減少することを明らかにしました。しかしその減少水量の予測が必ずしも正確なものではなく、それ以上の水量減少にならないという保証がないことを、J R 東海も認めているのですから、住民の不安は募るばかりです。もしそのような事態になれば、渇水時には深刻な住民への影響が生じることはまちがいないでしょう。

こうした事態を受けて、静岡県は J R 東海に湧水の「全量戻し」を求めたところ、J R 東海は一旦、2018 年 10 月に「全量戻し」に合意したものの、2019 年 8 月に「全量戻し」はできないとして合意を覆しました。もしこのような手法で工事の着手に至るのであれば、アセス評価書に付された国交大臣意見の「地元の了解を得ること」に反するものと言わざるを得ません。

J R 東海がこの「全量戻し」の合意を覆した背景には、全量を戻すことの技術的困難さが重くのしかかっており、それを不可能にしているのは、一言で言えば当該地域における、垂直ボーリングをはじめとする地質や断層の調査や研究不足に尽きるのです。しかもそれが分かった

からと言って、湧水量をすべて大井川に戻すこと、たとえば静岡県内の山梨工区の山梨県側に流れる水を静岡県側に変えることなどできるはずがないでしょう。JR東海はこれまで湧水をポンプアップし、導水路トンネルを作って大井川に送るといった計画を公表してきましたが、それでも回復量はほぼ70%程度にしかすぎず、「全量戻し」を要求する静岡県の意向には添えないのです。

昨年国交省がこの静岡問題の解決のために設置した「リニア中央新幹線静岡工区有識者会議」においても、JR東海は地元に対して説得力のある方法を提示することができず、静岡県が設置した「中央新幹線環境保全連絡会議」が提示するさまざまな疑問に対して、明快な回答を提出することができない状況がずっと続いています。

またこの他にも、エコパークに登録された南アルプスの地下水の減少や枯渇による生態系や景観の変化や、大井川源流部の河川敷に積み上げられる大量のトンネル掘削による発生土(360万 m^3)の処理方法など、リニア新幹線の工事によって生じる静岡県の被害は甚大なのです。

くわえて静岡県はリニアが通ることによって何の得るところもないことも考慮しなくてはなりません。受けるのは被害だけ、それも命の水の喪失、南アルプスの自然破壊、残土処理によって生じる危険性など重大なものばかりですから、静岡県がそれに納得することはほぼ不可能と言わざるを得ません。その証拠に本年6月に行われた静岡県知事選挙において、上記の静岡県の意志を表明し続けてきた川勝平太氏が、国交副大臣をつとめた相手候補に圧勝しています。おそらく静岡県において逆転の政変でも起らない限り、JR東海は静岡県側のリニア工事に着手することはできないでしょう。本年10月4日にも、岸田内閣の発足を受けて、川勝知事は「政府として工事を行わないようJR東海に求めている」「工事中の湧水を全量戻せないとしたJR東海の方針では、住民の理解は得られないことが明確になった」として、着工のメドはまったく立っていないのです。

そうなれば、さまざまな悪条件を克服して、仮にリニアが開通するとしても、途方もない年数の遅れを招来することはまちがいありません。リニアの開通が遅れれば遅れるほど、次に述べるJR東海の財務状況は厳しくなり、リニアは実現不可能にならざるを得ないのです。国交省を巻き込んだJR東海の対静岡工作もまた、これまでの経緯が示すとおり、南アルプスのトンネル掘削と同様に失敗に終るにちがいありません。

(3) JR東海はリニア建設の上で財務上の困難が生じる可能性が高いこと。

2007年4月、JR東海がリニア構想を発表した時、それが民間の企業の単独事業であることも相俟って、人々に大きな驚きを以て迎えられました。確かに当時のJR東海の財務上の状況から見れば、東海道新幹線と言うドル箱路線を自社の所有の財産としているJR東海にとっては、リニアが可能であるという見通しはあったかもしれません。

しかしながらその当時のおいてさえ、リニアがJR東海の収益にプラスをもたらすという確たる知見よりも、そうした財務上の問題を度外視してもそれが呼び込む国益(「7000万人によって構成されるスーパーメガリージョン」がその代表的な考え方)への魅力に引きずられていたようにも思われます。現に、当初JR東海はリニアの大きな収益によって東海道新幹線の既往債務の返済が容易になると言明していたにも関わらず、2013年4月—と云えばリニア構想を発表した

わずか6年後ですが一、当時のJR東海社長 山田佳臣氏がリニアは「絶対ペイしない。東海道新幹線の収入でリニア中央新幹線建設費を賄って、なんとかやっつけていける」と公言して憚らなかったのです。つまりリニアはすでにこの時、JR東海にとって「お荷物」になりはじめていたと言えるでしょう。リニアがJR東海の財務上の体質を侵食し始めていたと言い変えることもできます。

ここで鍵を握っているのは、東海道新幹線の収益が、今後どうなるかという問題です。かりに社会的に何の変化が起らなくても、日本の人口が減少の一途を辿り始めているという事実は揺るがすことができません。人口が減少すれば、当然わが国の全ての産業は縮小の方向に向わねばならず、当然JR東海の鉄道事業も全般にわたってその波に飲み込まれざるを得なくなるのであって、東海道新幹線もまたその例に洩れないことは言うを俟ちません。つまり高度経済成長からバブル期に向かっていったような経済的状況が再現されることはあり得ず、常識的に言えば東海道新幹線の利用乗客は減っていくとしか考えられないのです。そしてこれだけでもかなり大きな（JR東海にとっては）負の要因であるにも関わらず、そこにもって来て新型コロナウイルスの感染拡大という大問題が生じてしまいました。このコロナ禍と言われる状況は人々に行動の自粛を強制し、一気に産業の停滞を招来せしめることになったのです。そしてそれによって、JR東海は大打撃を蒙ることになりました。ここでしばらくJR東海の収益の状況を検討してみましょう。

JR東海の近年における最大の営業収益は、第32期決算（2019年3月）に見られる連結で18,781億円（単体では14,648億円）で、翌第33期もほぼそれに近い収益を上げていましたが、コロナ禍が始まった2020年春以降は急激な収益の減少を示して、第34期（2021年3月）は連結で8,235億円（第32期に比して10,546億円の減少、-56%）、単体で5,417億円（9,231億円の減少、-63%）という落ち込みを見せています。これはJR東海が民営化されて以後、初めての2015億円の赤字決算とされています。この成績を見る限り、実情として言えばJR東海は今やリニアどころではなく、もはや会社の存続に関わる問題さえ起り始めているということになるのではないかと思います。しかも実はさらにそこに、リニア工事費の増額という問題が発生しました。リニアは当初、品川一名古屋間の工事費は5.52兆円と見込んでいました。ところが昨年突如として、約1.5兆円の工事費の増額を発表したのです。リニア工事費がなぜこんなにも増額したのかについて、JR東海は（1）難工事への対応（+0.5兆円）、（2）地震対策の充実（+0.6兆円）、（3）発生土の活用先確保（+0.3兆円）の三つの要素を挙げています。いずれももっともな理由ではありますが、裏を返せば何のことはない、ただ当初の見込みが余りに甘かったという一言に尽きるでしょう。もともと難工事はわかっていたことですし、地震にしてもこれから頻発すると思われる地震への対処は当然ですし、残土処分に難渋するであろうことも早くから予想されていたことです。

ではなぜこのような見込みの甘さという事態に立ち至ったのか、と言えば、結局はアセスのいい加減さに拠っていることは明らかです。アセス史上最も杜撰なアセスの一つに数えられるこのリニアアセスは、着工を急ぐあまりにわずか3年という時間しかとれなかった、言い換えれば速く着工したいために形式的にアセスの手続きを踏んだにすぎない、そのアセスのためにJR東海はいまそのしっぺ返しを食っていると言うことができます。

現在は国からの財政投融資3兆円のうち、残っている約2兆円でそれを賄うことは可能です

が、上記のようなアセスである以上、同じようなことがくり返されていくことは十分に予想されることです。その時、JR東海はどうするのでしょうか。また国からの借金に頼るのでしょうか。それともJR東海の体質改善（簡単に言えば合理化）でこれを凌ごうと言うのでしょうか。すでにJR東海の社員の中にはそれを心配する声が上がっています。

しかしそれにも関わらず、JR東海はコロナ禍終息の後は明るい見通しであるという立場をとっており、きわめて楽観的な発言をくり返しています。例えば2022年度の業績予想は営業収益（連結）を12,340億円とし、2020年度実績の8,235億円の約150%増としています。これに対して、社員の側から「想定が甘くないか」と言う質問に、「甘いかもしれないし、そうでないかもしれない。コロナの先行きが読みづらいため予想することが難しい」と答えています。なんとも無責任な回答ですが、JR東海はこうした1～2年先の短期的な見通しさえも、甘い認識を通すことに何の抵抗も感じない体質であると言えるようで、そうだとすれば長期的な見通しにおいてはもっと楽観的に見ていると考えてもよいのではないかと思います。

JR東海においても、日本の人口減少やアフターコロナのリモートワークを初めとする社会的変化については認識しているようですが、それへの対応がたとえば2021年4月28日の、決算説明会での金子社長の発言に見られるような、たとえば「合理性のあるものは残る」「変化に対して当社自身が適応する努力をする」などという何とも常識の範囲を越える抽象的なものなのです。

そしてこうした体質がリニアにも通底するものだとすれば、リニアに対しての将来的な見通しもこうした甘い見方に基いているというふうには受け止めざるを得ません。何より人口減少やリモート等による利用客の減少という厳しい現実には、きちんと向いているとは思えないのです。

JR東海は、リニアに関しては、「健全経営と安定配当を堅持できないと想定される場合には、工事のペースを調整し、十分に経営体力を回復することで、工事の完遂を目指す。」としています。従ってJR東海は経営状況によってはリニアは凍結することもあり得ることを明言していると言えるのであり、上記に示したいくつもの悲観的状況に照らせば、それはかなり現実味を帯びたものであるということになります。そしてそうした事態はリニア事業の中止という決定の一步前の段階であることを認識すべきでしょう。県ははたしてこうしたJR東海の厳しい財政的状況に想いを巡らせているのでしょうか。

以上三点にわたって詳述してきましたが、(3)において述べたリニア工事費増額の問題は、現状にとどまる可能性は少ないと思われ、トンネル掘削、地震対策、残土処理については、さらに資金投入の必要性が、増してくるものと考えます。そしてそれはJR東海の財政状況を圧迫し続け、結局はリニアを断念せざるを得なくなる可能性がかなり高いと思います。

従って当初構想していた東京～大阪間の開通など夢のまた夢に終り、東京～名古屋間すら実現不可能になることも十分にあり得ると思われ、山梨県としては、それに基いて、とまでは言わずとも、少なくともそれを想定範囲に入れて今後のリニア事業の政策立案を行うべきであり、リニアの開通は確実という前提をもとに事業をすすめるべきではありません。

現に山梨県はすでにきわめて多額の予算をリニア事業に投じています。たとえば直近の2年間を見ても、2019年度には、担当職員給与を含めれば一般財源から約3億1600万円（職員給与を除いても）約1億5000万円が支出されており、2020年度においても前者は約3億2900万円、

後者は 6900 万円が支出されています。しかも 1989 年から 1997 年まで、山梨県がリニアの研究開発という目的で鉄道総合研究所に貸し付けた 160 億円（ただし境川の残土処理場への残土持込みで 26 億円が JR 東海との間で相殺され、実質は 134 億円）は無利子、無担保で貸し付けたまま返済されていません。「営業線開始後 20 年で償還」という返済条件は、あまりにも JR 東海にとって都合よく、かりにリニアが開通しなかった場合は返済されないかもしれないのです。こうした不確実性の中で 160 億円もの投資を行い、しかも毎年 3 億円余のリニア関連事業に県民の税金を投入しているわけですから、やはりリニア事業はきわめて慎重かつ抑制的に行うべきだと考えます。

なお以上の私たちの提案は、かりに山梨県がこの提案に従うことがなかったとしても、いずれリニア事業の中止や完全撤退という事態に立ち至った時、県民から投じられたこうした一石があることを記録に残しておくべきであるという考えもあって行われるものです。リニア事業が中止された時、私たちはこれを証拠の一つとして、県の責任を問うことになるでしょう。

山梨県におかれては、よろしくご斟酌いただきますようお願い申し上げます。

山梨県知事 長崎幸太郎 殿

2022 年 2 月 15 日

リニア・市民ネット代表

川 村 晃 生

(T/F) 055-252-0288