

ここが問題！リニア新幹線 2013.7.13

リニア新幹線NEWS 号外 / リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会発行

ML : think-linear2@yahooogroups.jp

HP : web-asao.jp/hp/linear

JR東海へ「公開質問状」(全文裏面に) — 答えてください市民からの質問 —



(東京・大阪を独占する東海道新幹線)



(お盆の時期は混雑する新幹線東京駅)



(簡素過ぎるリニア中間駅のイメージ)

◆リニア建設費 = JR東海自社負担のまやかし ～ 実際は東海道新幹線利用者が負担する～

JR東海の2013年3月の営業収益は連結で1兆5520億円、利益は3830億円ですが、単体での収益は1兆2040億円、単体での営業利益は3570億円で、収入のほぼ9割が東海道新幹線からの営業収入となっています。東海道新幹線の利用者数は2008年の年間1億5千万人をピークに横ばいから減少に転じ、2012年は1億4300万人です。

JR東海はリニア新幹線計画にあたって、「国のお金でやると決定が遅れるし、計画実施に介入される」として、建設費9兆円余りを全額自己負担で事業を推進することで、事業主体・営業主体の指名をもらいましたが、前述のように、JR東海の経営は東海道新幹線が全てと言っても過言ではありません。旅客輸送では、東京・名古屋間を東海道新幹線がほぼ独占し、東京・大阪間でも83% (2009年) と高い占有率を誇っています。JR東海の利益率は29%という異常な数字であり、それは「高い運賃を払っても東海道新幹線を利用せざるを得ない人が多いこと」にその理由があります。

そして、リニア建設中も、開業以来50年経過した東海道新幹線は、場当たりの修理を受けるだけで動き続けます。つまり、リニア新幹線の建設はそのほとんどを東海道新幹線の利用者が負担し続けることになるのです。国交省中央新幹線小委員会の審議の中で、「リニアは東海道新幹線の収益でつくられるのだから、その利用者に説明し、理解を得なければならない」という意見がありました。JR東海はこうした原則的な事実に応えているとは言えません。

◆「リニア中央新幹線説明会」で市民の声をJR東海、行政へ
7月24日(水)19:00 麻生市民館、7月30日(火)19:00 町田市民ホール

2013年（平成25年）7月10日

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 山田佳臣殿

リニア新幹線を考える東京神奈川連絡会

リニア中央新幹線計画に関する公開質問状

貴社が計画中の中央新幹線事業につき、私たち計画沿線住民は、多くの疑問と大きな不安を抱いています。以下、私たちが問題とする課題についてお尋ねしますので、誠意をもって検討・考慮の上、来る7月24日の説明会（於麻生市民館ホール）までに文書をもって回答されるよう申し入れます。

1. 建設資金計画について

リニア中央新幹線（東京—大阪、全長438キロ）の建設費用は9兆300億円となっています。全幹法に基づく整備新幹線の建設は国費や自治体の支出で可能と考えますが、経営に圧迫を与える巨額な建設費を自己負担するのはなぜですか。また、9兆円もの建設資金の調達方法についてもお答えください。

2. 建設の必要性について

貴社はリニア中央新幹線建設の必要性について、①東京、名古屋、大阪の大都市圏を短時間で結んで経済効果を図る、②老朽化している東海道新幹線のバイパスをつくる、としています。いずれの理由も国民への説得力に欠けると思います。現在の東海道新幹線でも東京—大阪間の日帰り出張は可能であり、未曾有の自然破壊をしてまで、更なる時間短縮をする必要があるとは思えません。

また、発生が予測される東海・東南海の大地震による揺れや津波対策のため、東海道新幹線の大規模な改修工事が急がれます。貴社は、今後10年で東海道新幹線の改修を行うと公表しましたが、予算を1兆円から3割削減し、列車を止めずに行うというもので、本格的な対策とは思えません。「安全が第一」というなら、東海道新幹線の本格的な改修を優先すべきです。リニア中央新幹線の建設を急ぐ本当の理由は何ですか、お答えください。

3. 代替案提示について

改正環境影響評価法は、計画段階配慮事業として、適切な複数案の設定を求めています。貴社はそれを無視し、当初からリニア方式の新幹線に絞って環境影響評価を実施しています。リニア中央新幹線は、自然破壊の大きさ、膨大な消費電力、巨額な建設費用、沿線住民の便益性の悪さ、電磁波の影響など、大きな問題を孕んでいます。なぜ、複数の代替案を国民に提示できないのか、なぜ中央新幹線がリニアでなければならないのか、理由をお答えください。

4. 採算性予測について

現在の東海道新幹線の座席利用率は60%に至らず、少子高齢化による人口減や、格安航空会社の相次ぐ就航、第二東名道路の開通もあって、今後大幅な利用客の増加は見込めません。現に、東京—名古屋間の旅客輸送では東海道新幹線が独占しています。従って、東京—大阪間が開通する2045年には既存の新幹線と併せて輸送需要が1.5倍～1.8倍に増えるという貴社の需要予測は非現実的であり、リニア中央新幹線の採算性が危ぶまれます。

瀬戸内海連絡橋、東京湾アクアラインなど、見込み違いで建設費の償還期間が大幅に延長され、国民に負担を与えています。貴社の需要予測の根拠についてお答え下さい。

5. 電力源について

リニア中央新幹線の走行について、貴社も在来新幹線の3倍の電力を消費することを明らかにしています。貴社は「リニア新幹線に必要な電力は東京電力、中部電力の余剰な電力で十分賄える」としていますが、他方、貴社の葛西敬之会長は新聞報道などで、「リスクがあっても原発を再稼働すべき」などと発言しています。リニア新幹線の運行は原発再稼働が前提なのか、お答えください。

6. トンネル、立坑工事の排出土砂について

リニア中央新幹線の東京—名古屋間286キロの9割近くが地下、山中トンネルと聞いています。川崎市内約20kmの大深度トンネル工事で排出される土砂の量はどのくらいですか。トンネルの掘削方法と工期、立坑の規模と建設方法、工期、またトンネル工事残土の搬出・保管・処理方法についてお答え下さい。

7. 電磁波対策について

中国の常伝導リニア建設にあたって、軌道から最低50mの余裕を確保することになっていましたが、それでも沿線住民の電磁波への不安が大きく、その計画は中断されています。民家のすぐそばや真下を走るリニア中央新幹線について、住民の多くが電磁波の健康への影響を心配しています。

駅構内や乗降口、車両内に嚴重な磁気シールドが張られることは、電磁波の影響を危惧しての対策と考えます。リニア中央新幹線の電磁波について、車両内と地表への影響、あかり部分走行時の沿線住民への影響と対策についてお聞かせください。

8. 地震、事故対策について

計画沿線周辺には中央構造線をはじめ多くの活断層が存在します。また、発生が近いとされる首都圏直下型大地震では、川崎市など神奈川県内でも震度7の揺れが想定されています。

こうした地震、富士山や箱根などの火山噴火、トンネル崩落、または人為的な運行管理ミスなどにより、リニア新幹線がトンネルの中で急停車した場合、16両編成1300人も乗客をどのように地表まで避難させるのですか。斜坑や立坑を使って避難すると説明されていますが、そこまで最低でも数キロの距離があります。老人や子どもなど体力のない乗客をどうやって避難させるのか、具体的な対策をお答えください。

9. 大深度法の適用について

リニア中央新幹線建設事業は、「大深度の公共的使用に関する特別措置法」の適用を受け、工事が進められると想定されています。トンネル工事や立坑工事の際、地表で生活している住民に対し、貴社はどのような配慮をする考えですか。また、山梨県の実験線延伸工事で発生している水枯れや湧水の問題は川崎でも発生する可能性があります。トンネル沿線の不動産価格の下落も予測されます。

このような住民の不利益について、貴社はどのような対応を考えていますか、お答えください。

以 上