

ここが問題！リニア新幹線

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 2018. 9. 22 号外
<http://web-asao.jp/hp/linear>

環境を破壊し、巨額な負債を未来に残すリニア工事はただちに中止を！

■騒音・大気汚染・地価下落など、住民にはリニア工事は迷惑なだけでメリット無し

川崎市内5か所に建設予定のリニア立坑（非常口）は、東百合丘、梶ヶ谷、等々力の3か所で工事が始まりました。

立て坑を結ぶ18kmの大深度トンネル工事を含めると、住民は10年の長期にわたって工事車両による騒音・大気汚染・交通渋滞などの環境悪化を強いられます。麻生区片平では工事用道路建設のためにJR東海から立ち退きを要求された住民が、署名を集めて川崎市議会に「道路建設の中止」を求めて請願しました（請願は趣旨採択）。



■大深度地下トンネル工事は何が起きるか不安

—東京外環道シールドトンネル工事では「酸欠ガス」が地下から噴出—
公聴会などの住民の意見を無視して進める大深度地下トンネル工事に不安が高まっています。リニアと同様、シールドマシンを駆動している東名JCTシールドトンネル工事で、川面に「気泡」が発生。シールドマシンが原因の、人体に致命的な「酸欠ガス」と判明しました。

川崎市内を縦断する大深度トンネル工事でも同様な問題が発生する危険があります。



私たち住民はなぜリニアに反対するのか

JR 東海の大深度地下使用に関する住民説明会が今年 5 月に川崎市内 4 か所で開催され、また 6 月には公聴会も行われ、住民からリニア工事の中止を求める多くの意見が出されました。以下、主な意見を列挙し、リニアの問題点をあらためて考えてみましょう。

● リニアは既存の鉄道網にアクセスできず、「速いけど、早くない」

強力な磁力によって地上から浮上し最高時速 505 km で、品川—名古屋間 40 分、品川—新大阪間 67 分で走行するリニアは確かに速いが、本当に「早い」のか？ リニアは、従来の新幹線と連結できず、このため品川駅や名古屋・新大阪駅での乗り換えに多くの時間を要します。更に、いま問題となっている車内事故を未然に防ぐためのセキュリティチェックを実施すれば、現在の東海道新幹線のぞみの所用時間（東京・名古屋 100 分、東京・新大阪 150 分）と殆ど変わらない、という試算があり、リニアに 9 兆円ものお金を使う価値はあるのでしょうか？

● リニアは採算がとれない、事業が赤字になったらどうなるのか

JR 東海は、東京—大阪間が開通する 2037 年には（東海道新幹線+リニア）の乗客が現在より 26% 増えるとしていますが、明らかに需要の過大予測です。公的な予測でも、2037 年頃の人口は 10% 以上減少すると言われ、JR 東海の前社長も「リニアはペイしない」と断言しています。すでに、リニアには財投融資という公的資金が 3 兆円も投入されていますが、工事費用が予測を上回り、更に将来の需要が増えず、事業が不採算になった場合どうするのか？ 3 兆円は返済不能の不良資産となり、それ以上の膨大な負担が国民に課せられるのでしょうか？

● 環境を破壊し、安全対策も不十分なリニアは必要なのか？

南アルプスに長大トンネルを掘ることによって、貴重な自然遺産が失われるとともに、巨大地震に連動した断層の発生などによる大事故が危惧されます。東京ドーム 50 杯分という、地下トンネルから掘り出される膨大な量の残土はほとんどが処分先未定で、山間の谷間に放置されて自然を破壊する恐れがあります。また、JR 東海は、事故時にリニアから乗客が避難する場合はトンネル内の避難路から地上に脱出するとしていますが、年寄・子供を含めた 1000 人も乗客が、わずか数名の乗務員の誘導で 2~5 km ものトンネル内を歩いて地上まで避難できるのか、安全対策はきわめてお粗末。このようなリニアに乗客の命をあずけることは出来ません。



(2018 年 1 月 東京地裁前)