

ここが問題！リニア新幹線

2015. 4. 18発行
NO. 31

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会
HP: web-asao.jp/hp/linear

青函トンネルで特急列車から煙、乗客124人が海底駅に避難



(乗客が避難した斜坑のケーブルカー)

4月3日午後5時15分ごろ、北海道と青森県を結ぶ青函トンネルで、函館発青森行き特急『スーパー白鳥34号』（6両編成）の5号車床下のモーター付近から煙が発生した。列車は旧竜飛海底駅から1キロ先のトンネル内で緊急停車した。乗客約124人は車外に出て、トンネル内を竜飛海底駅まで歩き、ケーブルカーで地上に脱出し、気分が悪くなった2人が病院に搬送された。事故時の乗務員は5人だった。

JR北海道によると、トンネル内に停車した列車から乗客が避難する事態は1988年3月のトンネル供用開始以降、初めて。

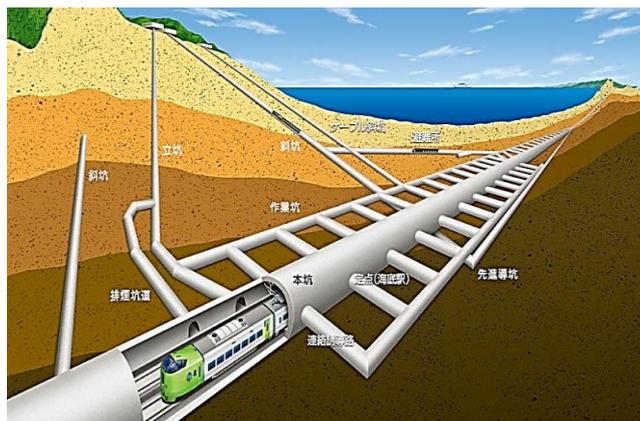
事故当時、車両内に煙が立ち込めたため、乗客は列車から降車し、異臭と煙が漂う中、トンネル内の軌道脇を1.2キロ歩いて、旧竜飛海底駅にたどり着き、駅からケーブルカーに誘導され、地表に避難した。避難について、2号車に乗車していた、さいたま市の男性（72）は次のように語っている。「充滿した白煙の中で1号車への避難を呼びかける車掌の声を聞き、逃げなければと思って12歳の孫娘の手を握った。1号車に移ると次々にほかの車両から乗客が集まってきた。車掌から降車指示があり、降りようとしたが、出口が一か所で前が詰まってなかなか進めなかった。トンネルでは年配の男性が率先してお年寄りの手を引いていた。みんなが数少ない懐中電灯を分け合い、声を掛け合いながら冷静に歩いた。偶然にも旧駅（旧竜飛海底駅）付近に停車したが、もっと離れたトンネルだったら、相当ダウンした人が出たでしょう。私もたぶん歩けなかったと思う。「JR側から、どこまで避難するのか、どのくらい待機するのか、報告はほぼ無かった」。「乗客は駅員に詰め寄ることも、騒ぐこともなかった。今後の模範となるような避難行動だった」。

(以上、東奥日報記事より)

JR北海道は、2011年5月27日に起きた石勝線トンネル内での特急列車炎上事故以来、トンネル内の事故防止に努めてきたが、結局その時の教訓は生かされなかった。また、今回の事故で乗客が無事避難できたのは、現場近くに旧駅が残されていて、斜坑のケーブルカーも残っていたという幸運と、そして乗客の冷静な助け合い行動があったからだ。長大トンネルが続く、リニアではそのような幸運はおそらく無いであろう。もし同じような事故がリニアの長大トンネルで起きた場合、避難する乗客は深刻な事態に直面することになるのでは。リニアの山岳部の深いトンネルでは地上まで長い斜坑が避難する乗客を待ち構えている。そこにはケーブルカーなどの移動設備は無い。

リニア事故、千人の乗客は無事避難できない

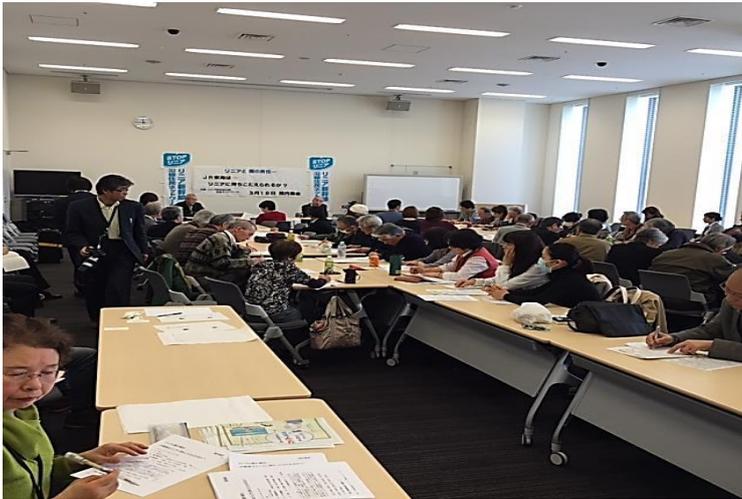
今回の事故で、5人の乗務員が124人の乗客に対し、出口まで避難誘導できたとは言えない。事故の状況について乗務員から具体的指示がないまま、乗客は助け合って自主避難した。様々な幸運もあった。リニアでは3人程度の乗務員が千人を無事避難させるのはムリだ。



旧竜飛海底駅構造(JR北海道)

超党派議員の呼びかけでリニア院内集会開催 3月18日参院議員会館

国会でのリニア新幹線計画の検証と、必要性について国民的議論を！



リニア新幹線沿線住民ネットワークは、阿部知子さん(民主)、小池 晃氏、穀田恵二氏、辰巳孝太郎氏、田村智子さん、畑野君枝さん(以上共産)、福島みずほさん(社民)、本村伸子さん(共産)、山本太郎氏(生活の党と山本太郎と仲間たち)の9人の国会議員の呼びかけで、3月18日午前11時から参議院議員会館B107会議室で、院内集会『リニアと国の責任～JR東海はリニアに持ちこたえられるか』を開催した。集会には沿線ネット加盟グループを中心に80人が参加した。

初めにリニア・市民ネット東京、リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会、同相模原連絡会、リニア・市民ネット山梨、静岡の南アルプス・リニア市民ネット静岡から活動報告が行われた。共通していたのは、説明会でのJR東海の回答は丁寧でも正確でもないものばかりで、決して沿線住民の理解が得られていないということだった。この後、「リニアと国の責任」のテーマで、法政大学名誉教授・弁護士の五十嵐敬喜氏が、さらに「JR東海はリニアに持ちこたえられるか？」のタイトルで千葉商科大学院客員教授の橋山禮治郎氏が講演を行った。集会に参加された穀田氏、小池氏、本村さん、畑野さん、辰巳氏、福島さん、それに島津幸広氏の各議員も挨拶に立ち、国会でのリニア質疑を報告し、さらなる国会審議の深化と、沿線住民に共鳴した超党派の議員の結集を呼び掛けた。

国交省との質疑～異議申し立てから3か月経つのに「いまだ審査中」、 「JR東海は説明会で丁寧な説明に努めていると考える」と無責任な回答

午後1時半から、集会が行われた会議室で国土交通省からリニア担当部局の職員を招き、沿線ネットがあらかじめ提出した3項目に対する回答を求めた。出席したのは国交省鉄道局車両工業企画室長で施設課の中谷誠志氏と、同局施設課の専門官水野寿洋氏の二人。質問と回答は以下の通り。

Q1. 昨年12月16日に提出したリニア工事計画の承認処分取り消しの現状について。

A 「現在、鉄道局で鋭意審査中であり、いつ結論が出るのか言えない。申立は受理し、申立人の適格を含め理由などについて国交省として審査している」。

Q2. JR東海の説明は粗略で丁寧ではない。国交省はどのように考えているか。

A 「場所によっては4時間も説明している。JR東海は丁寧な説明に努めていると考える」。

Q3. 3月2日、衆院予算委で藤田鉄道局長はJR東海に丁寧な説明をするよう指導して行くと答弁しているが、どのように指導しているのか。

A 「説明会は今後も行なわれる。そこでも丁寧な説明が行われると思う。国交省の姿勢は変わらない。しっかり指導して行く」。

会場からは、「JR東海は丁寧どころか虚偽、又は誤った説明をしている」、「国交省も説明会に立ち合ったら実態がわかる」などの声が出たが、国交省は「説明会はJR東海の実力でやるべきだ」と傍観者的回答に終始した。整備新幹線に格上げし、国の法律を提供しながら、JR東海の裁量で環境や地域対応を行わせ、住民の意見を聞かない国交省の姿勢はあまりにも無責任ではないか。

「人工化は、人間の生命感覚を喪失し、人間を破壊する」

『失われた日本の景観』（浅見和彦・川村晃生著、緑風出版）

読後感想 三枝 豪



「豊かな自然は、人間を豊かにし、その向こうに幸福と平穏をもたらす」。

「人工化は、人間の生命感覚を喪失し、人間を破壊する」。これが、この書物の底流にある。

今や私たちは社会の人工化、すなわち科学技術の進歩のレベルが、人間そのものを時代遅れの生物とし、或いは又、絶滅危惧種のリストに登録されてしまっているとされている。このように人間そのものが、役に立たない時代に突入したと言われる。恐ろしい言説である。このような時代であるからこそ、人間と自然の関わりを、事例を上げながら、景観の持つ意味と力を問い直そうというわけである。

読むにしたがい、同意反復語のように「景観」の語が、次々に連鎖し始める。もちろん個々の言語の意味は異なっているが、広がり混乱を生じさせる。相当な誤りはあるが、強引に分別すると、次のようである。

風景・景色・風土 →→→ 古里・集落 →→→ 情感・皮膚感覚 →→→ 文化
景観・自然・環境 →→→ 故郷・地域 →→→ 概念・訳語・官僚 →→→ 文明

このように並び立てると「景観」の位置の重要性を知らされる。景観がその人にとって原風景であれば、その原風景が、その後の生き方を決定づけてしまう、そんな例は多くのドラマが語っている。この書物に関する「景観」は造化（神がつくった自然、その神が受容してくれる範囲内での景観）であり、古代からの日本のあり方であり、その前提は常に美しくなければならない、と言われる。1950～60年代に保守の思想家・福田恒存は「生き方としての文化のその根底にあるのは美意識である」、明確ではないがそう記憶している。現在の私たちは、神威性を伴った美学ではなく、あえて言うならば「市民の権利としての美意識」を持っている。美の追求ではなく、歯止めの追求、“触るな、変えるな、壊すな”であろう。美意識は神威性の文化から権利と文化へ移行した。ありようが変化したととらえるべきであろう。厄介なのは、個々の美意識の価値は究極の個人差で成り立っているが、共通の美意識を共有することは十分に可能であり、それで十分ではないか。景観はその場所で生活することと一体である

南アルプスの山々の美しさを否定する者はいない。このことから、私の魂を揺さぶったのは「景観としての防潮堤と光景としてのでんでんこ」である。東日本大震災からの復興の切り札とも称された「防潮堤」、なんとこれを廃止しようとする動きが三陸海岸沿いのいくつかの地帯で上がっている。何故、安全の生命線とも言うべき防潮堤を拒否するのか。ある漁師の一言が印象的である。「海が見えないのは耐えられない」と。高さ10m以上、長さ1000メートルもの巨大な薄型テレビのような外壁の出現は、単に神経的に耐えられないのではない。彼にとっての景観・風景は、この場所で生活することと一体であり、美意識にもなっているのであろう。言ってみれば、この景観が存在する全てを超えて、彼が生きる根源的な根拠になると言えるのではないか。この漁師には腹の据わった凄みさえ感じる。

赤坂憲雄（民俗学）の言う、「防潮堤は、自然を人間の側に引きずり込んだ！」と激しく叩いた。今や自然など、人間がいか程でも自由自在に料理し使いこなせる。征服と服従であり、まるで傍若無人の傲慢な扱いになってしまった。デカルト以降の人間中心主義を超える困難さは、まず「力の限界を超えた新しい倫理の発見」（最首悟「環境学」）から始めるしかないのであろう。（会員・多摩区在住）

.....
.....
.....

『失われた日本の景観』のほか、「ニッポン景観論」（アレックス・カー著、集英社新書）もおすすめてです。

リニア沿線情報

＜JR東海が南アルプストンネル工事の入札手続き開始＞

JR東海は3月13日、「中央新幹線南アルプストンネル新設（山梨工区）」（約7.7km）建設工事に関わる手続きの開始を発表した。工事場所は山梨県南巨摩郡早川町で、工期は契約締結の翌日から平成37年10月31日までとしている。また、留意点として、「本工事は、南アルプスを施工区域とし、最大土被りが1,000m以上の区間を含む、主に四万十層群の地層におけるトンネル工事であり、高度な施工技術を必要とするとともに、関係する地域との連携を密にしながら、工事の安全、及び環境影響評価法に基づく『中央新幹線環境影響評価書』を踏まえ、環境の保全に十分配慮して実施する工事である」と記している。次に、契約手続きの方式について、「施工技術提案を受け付け、価格以外の要素と価格を総合的に評価し、その評価が高い者から順に価格協議順位を決定し、順位一位の者と価格協議を行い、協議が成立した場合に、その者と契約を締結する方式（公募競争見積方式）である」と説明している。入札参加の締め切りは今年6月10日、見積書の提出日時は8月12日が期限となっている。



（山梨実験線トンネル工事での出水）

全国公害者総行動

「4.23神奈川共同行動」に参加しよう！

大気汚染公害、薬害、アスベストなど全国公害被害者が1976年以来、問題解決をめざし、全国的な行動を重ねて来て、今回が40回目となります。リニア新幹線についても、工事により建設機械の稼働や大量のダンプカーの走行で、川崎市内中・北部の大気環境に重大な負荷を与えることが懸念されます。6月の全国行動を前に神奈川県内でも、大気汚染や道路問題などで4月23日総行動を行い、私たちも参加することになりました。当日は現場見学や川崎市、神奈川県への申し入れも行ないます。

＜4月23日(木)の行動スケジュール＞

AM9:00 南武線「中野島駅」集合、バス乗車

☆生田浄水場見学

☆リニア等々力非常口予定地見学」

☆川崎市申し入れ

横浜へ

PM0:30 横浜地裁前集会

2:00 アスベスト訴訟傍聴

2:45 支援集会(開港記念会館)

リニア着工を許さない～沿線住民・怒りの集会

日時：5月17日(日) 13:30～16:30

場所：ぴゅあ総合

(男女共同参画推進センター)

2F大研修室

住所：甲府市朝氣1-2-2

電話：055(235)4171

集会内容：

基調講演 榎田秀樹氏

(フリージャーナリスト)

『住民運動とリニア』

コント 大鹿村の皆さん

沿線各地リニアグループからの報告

主催：リニア新幹線沿線住民ネットワーク

リニア中央新幹線研究会

リニア新幹線沿線住民懇話会

集会には、クルマ分乗で参加する予定です。

ここが問題！リニア新幹線 No.31

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

天野捷一(中原・高津)090(3910)8173

山本太三雄(宮前) 090(8775)1879

矢沢美也(麻生・多摩)090(6108)6568