

ここが問題！リニア新幹線

2015. 7. 25発行 NO. 34 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

東海道新幹線で焼身自殺、煙を吸って女性が死亡、26人が負傷

難燃材も燃える？排煙設備なし～リニアの安全対策は大丈夫か？



<救助作業＝東京新聞>

事件があったのぞみ225号にはおよそ800人の乗客がいた。運転士は緊急停止をさせたが、乗客は後部車両に避難、逃げ遅れた女性が死亡し、煙を吸った乗客26人が重軽傷を負った。朝日新聞によれば、東海道新幹線では、一部の車両を除き、火災をただちに乗務員に伝える手段が無いという。車内には排煙装置が無く、空気は下から天井に流れるようになっているため煙の逃げ場が無く、それも短時間に広がったため、多くの被害者が出たと見られる。また、天井は不燃性、床や座席は難燃性の素材を使用しているが、火災の高温にずっと耐えられるのか疑問だ。

過去にも、中央西線で今回同様の焼身自殺があり(2003年8月30日)、JR石勝線特急列車脱線火災事故(2011年5月27日)、青函トンネル事故(2015年4月12日)など火災や煙に関係した鉄道事故が相次いでいる。東海道新幹線の今回の事件で明らかになったのは、①乗客の放火など外部要因により思いもよらない惨事につながる可能性があること、②高速鉄道では乗務員や運転士が火災の発生に気づくのが遅れ、停車させるまでに時間がかかり、避難が遅れるおそれがあること、③対策として防犯カメラの設置、制服姿の警備員による巡回も行なわれていたが、それが防止策にならなかったことなどが挙げられる。東海道新幹線の倍のスピードで走行するリニア新幹線の安全対策を見ると、「乗客の安全は鉄道会社の最大の使命」ということが虚ろに聞こえる。運転士はいない、車掌は3人程度でどうやって事故発生を感知し安全に停車できるのか。中央管制室で事故状況を直ちに判断して安全な措置がとれるとは思えない。これまでの説明会でJR東海は、「一人の死者も出していない東海道新幹線の安全技術を踏襲するので、事故は起きない」とし、万が一、トンネル内での車両火災が起きた場合には、その場で消火せず最寄りの駅まで走行し、乗客を避難させると言っている。車両が止まった場合には車外に出て風上の非常口まで歩いて避難するとJR東海は説明していた。もしリニアが、外部要因を含め、トンネル内で火災事故を起こした場合、1000人の乗客の助け合いに頼るような避難対策では防げないことは明らかだ。英仏海峡をくぐるユーロスターやスペインのAVEなどヨーロッパの高速鉄道ではX線による手荷物検査を実施している。中間駅に駅員もいないリニアはテロなどの「悪意」を防げないだろう。

6月30日午前11時半ごろ、新横浜—小田原間を走行していた東海道新幹線下りの先頭車両最前部で、男が焼身自殺をはかり、男は死亡、逃げようとした女性も煙に巻き込まれ亡くなった。多数の乗客を巻き込むおそれが強いにもかかわらず、床に油をまいて身勝手な行為に及んだ男は許せないが、今回の事件は高速鉄道の安全問題について多くの課題を突き付ける結果となった。リニアの安全性に疑問を持つ利用者にも教訓とすべき点を含んでいる。



<2003年2月の韓国地下鉄放火事件では、197人が死亡する惨事に>

リニアが大赤字の場合、税金投入するんスカ？ 不足するヘリウム対策は？

== 2015年7月2日 参議院内閣委員会 質問者・山本太郎議員、答弁・経産省、国交省 ==

山本:厚労省にうかがいます。ヘリウムガスが枯渇したら困りますか？

厚労省:議員、ご指摘のように、超電導磁石を用いる高機能なMRI装置につきましては、製造段階、それから定期的なメンテナンスにおきましてヘリウムガスが必要でございます。ご指摘のように、ヘリウムガスが補給できなければ、MRIの利用が現場でできなくなるということを懸念されております。

山本:そうなんですよ。困らないはずはないと、それはそうですよね。我が国など先進国だけでなく、アジアで急速に発展している国々でもMRIの需要は急速に広がっている。普及率は、100万人当たり中国で3台、インドでは1台と言われている。MRIの年平均の成長率は、中国は28%、インドは24%に達すると。特に中国市場は2018年ごろに、現在1位のアメリカを抜き、世界最大のMRIの数にもなると言われております。続いて経産省にお聞きします。ヘリウムは、光ファイバーの生産の際にも必要と聞きます。ヘリウムが枯渇したら困りますか？

経産省:ヘリウムガスは、光ファイバーの製造プロセスで代替の効かないガスとして使用されているものと承知しております。ヘリウムガスの供給が滞った場合、現状の製造方式では光ファイバーの製造に影響が生じることが懸念されます。光ファイバーメーカーにおきましては、使用量削減や代替ガスの開発を行っているものの、現状では完全に代替技術が確立していないものと聞いています。

山本:昨年3月に、経産省による委託事業により、三菱UFGRサーチ・コンサルティングによってヘリウムを含有する天然ガスに関する調査報告書が出されています。経産省、調査を委託した理由、お聞かせください。

経産省:世界のヘリウムの多くは米国から供給されており、平成24年には我が国国内需要の約98%は米国からの輸入に依存しておりました。その一方で、短期的には、米国エクソンモービルのヘリウム生産施設の老朽化等による生産量の低下や、長期的な視点で見た場合、米国の供給力低下予測などにより、平成25年ごろにはヘリウム供給の不安定化が確認されておりました。こうした状況を踏まえ、経済産業省といたしましては、我が国産業への影響について検討を行う観点から、平成25年度のヘリウムの生産量及び世界的な需要等について調査を行ったところでございます。平成26年度も引き続き調査を行っておりますが、需給の均衡を取り戻しているものの新興国におけるMRIの導入台数の大幅な増加や光ファイバーの生産増などが続けば、2010年代後半には再び需給が逼迫する可能性があるかと認識しております。

山本:国交省にお聞きしたいと思います。国交省が管轄する事業でヘリウムが枯渇すると困る事業、何かありますか？

国交省:飛行船とかあるいは特殊な気象観測用のゾンデ、こういった浮揚のためのガスとして使われております。それから、溶接用のシールドガス、いわゆる不活性ガス、その他大深度の海中工事等における窒素中毒防止のための混合ガスとして使われております。それから、液体ヘリウムとして使われておりますのは、いわゆる冷媒としての超電導リニアにおける液体ヘリウムの使用、これは国交省分野で使われているヘリウムの使用でございます。

山本:リニアで使うヘリウムの必要量、どれくらいなんですか？

国交省:まだ確定的な数字はございませんが、JR東海によりますと、我が国のヘリウムの年間輸入量1,100万m³の1%にも満たな量であるというふうにかがっております。

山本:ちょっとしか使わないんだと。でも、たとえば抜けてしまったりすることも怒り得るんですよね？
回収できるんですか？

国交省:超電導リニアに必要な液体ヘリウムは、密閉した容器の中で循環使用するというところでございますので、走行により消費するということはありません。

山本:リニアの実験線は何両編成ですか？超電導磁石はどれくらいついているんですか、これ実際に運行したら何両編成になるんですか。2014年2月10日、読売新聞の連載、「宙を駆ける リニア開発の歴史」の最終回で「リニアでは超電導磁石一組で液体ヘリウムが数十リットル必要という。」というふうにかがれているんですよ。

国交省：ヘリウムの必要量については、現在、車両を含めまして今開発途上のところもございまして、具体的にいくらという所を確定的にまだ申し上げるところまで来ていないというふうにかがっております。

山本：今後、人口が減少して行くんですね。移動の需要は確実に減っていく。JR東海の当時社長だった山田さんが2013年9月に、リニアだけでは絶対にペイしないと言っているんですね。その後も採算とれないと言っている。

JR東海単体だけの事業で済むはずはないことは明白です。だから国家的プロジェクトでやっていくんだという話だと思うんですが、トンネルをぶち抜きどんどん作っていったが、これエネルギーが足りなくては知れなくなったら大赤字ですよ。今までの銀行とかJALのように税金でカバーすることあり得ますよね？

石破茂内閣府特命大臣：リニアというものは、たとえば東海道新幹線というものに対するまた別の、災害に強い鉄道としての意味合いをもっているものでございます。これは、公共交通機関としての維持がどうしても必要であるということであるとするならば、それは国庫による助成というものは可能性としては否定できないものと私は考えております。
(以上は、当日の質疑の抜粋です)

リニア残土処理、川崎市は主体者としての自覚を持つ

＝2015年7月8日 川崎市議会本会議 質問者・佐野仁昭議員(共)、答弁者・金子 督まちづくり局長＝

佐野：リニア新幹線についてうかがいます。麻生区片平の非常口ですが、麻生総合高校横に立坑を造る際、資材の搬入や残土の排出のための道路がいまだに明らかになっていないため、住民の不安が広がっています。また、この立坑については、東京都町田市と川崎市での説明会では、土砂搬出の有無について、それぞれ異なる説明がされていることに驚きの声が上がりました。町田市側には、土砂は搬出しないと明言し、川崎市側には、町田市への土砂搬出はあると説明しています。なぜ、このような異なった説明が行われているのかうかがいます。市としては、どのようなルートで通り、残土の運送が行われると把握しているのでしょうか。非常口予定地の梶ヶ谷についてです。市内の非常口の立坑から排出される建設発生土、建設汚泥の総量は407万㎡です。そのうち宮前区梶ヶ谷から排出される土量は、249万㎡で市内の61%に上ります。JR東海は「車両走行による交通への影響の軽減を図る」ために、貨物列車による臨海部への輸送を検討しています。昨年12月に行われた住民への説明会で、JR東海は「できるだけ貨物列車で運ぶ」「貨物は夜も走らせる」「残土の運搬は土曜・祭日もやる」と住民に説明し、住民からは「今でも、操車場の騒音に悩まされている」「これ以上の騒音を増やさないでほしい」と、鉄道利用であっても、地域環境を悪化させることになる懸念する声が多く出されました。現在でも、梶ヶ谷貨物ターミナルは24時間絶えることなく上下130本以上の貨物が行き来し、ターミナル内では、貨車の連結作業が明け方から夜12時近くまで続けられています。市は、このような梶ヶ谷貨物ターミナルの利用状況、周辺の騒音・煤塵被害について、どのように把握しているのかうかがいます。周辺環境の改善のための取り組みについてもうかがいます。また、今回梶ヶ谷から発生する土量のうち、どのくらいの量を鉄道輸送でまかなうのか、どのような想定がされているのか、うかがいます。

金子：JR東海に確認したところ、川崎市側の事業説明会においては、土砂搬出ではなく資機材搬入出を念頭に置き、作業内容及び状況に応じて、町田市側の道路を使用する場合もあるとの説明を行ったとのことでございます。次に、発生土の運搬ルートでございますが、環境影響評価書において、片平の非常口計画地に入る工事用車両の走行ルートについては、世田谷町田線を北上し、柿生交差点を左折して県道上麻生連光寺線を走行する想定となっております。また、同計画地を出る工事用車両の走行ルートについては、県道上麻生連光寺線を黒川方面に向かい、黒川交差点を右折し、県道町田調付簗を北上する想定となっております。なお、県道上麻生連光寺線と同計画地を結ぶルートについては、工事用道路を設置する計画となっております。JR東海によりますと、その位置はまだ決定していないとのことでございますので、本市といたしましては、同社に対し、工事用道路の具体的な位置について、早期に明らかにするよう、求めているところでございます。次に、鉄道輸送につきましては、まだ具体的な計画は決定していないとのことでございますので、関係者との協議調整を進め、早期に計画を具体化するよう、引き続き要請してまいります。

樫田秀樹さんの『“悪夢の超特急” リニア中央新幹線』がJCJ賞受賞

フリージャーナリストの樫田秀樹さんの著書『“悪夢の超特急” リニア中央新幹線』（旬報社）が2015年度の日本ジャーナリスト会議[JCJ賞]に選ばれました。



樫田さんは1990年代からリニア計画を取材、4年前に国交大臣から事業認可を受けてからは、沿線各地を精力的に取材し、住民の声を聴き取り、リニア新幹線の問題点を追及してきました。住民の立場に立った取材姿勢によりJR東海から取材拒否に遭いましたがめげずに、『SPA』、『週刊プレイボーイ』、『世界』などで鋭い筆致のリニア批判を続けてきました。そして、昨年、これまでの取材活動で得た内容を著作としてT社から出版直前まで行きましたが、理由不明で出版中止と止となり、その後原稿を持ち込んだ旬報社が内容を評価して出版された経緯があります。JCJ賞は60年近くづくメディア界の伝統と権威ある賞で、毎年優れた活動を続けた個人や団体や

その作品に贈られます。樫田さんは第二弾を考えているということで、今回の受賞に対し、私たちは心から敬意を表するとともに、今後の活躍を期待しています。表彰式は8月15日午後、東京・日比谷の日本プレスセンターで行われます。

川崎市が地下鉄計画を断念、ついでにリニアも拒否を

川崎市内の新百合ヶ丘駅—川崎間で計画されていた川崎高速縦貫鉄道(市営地下鉄)について、市が国の審議会への事業提案を見送ったことが16日、分かった。来年度から30年間の市の総合計画にも盛りこまない方針。市は「休止」と説明するが、事実上の計画断念となる。市内を走る地下鉄の建設は50年以上前に構想され、2000年に国が「2015年までに開業すべき路線」と答申。01年には一部事業認可も出た。(以上朝日新聞7月17日朝刊)。市営地下鉄の建設には数千億円が必要であり、計画の実現性は薄かったものの、新総合都市交通計画には明記されていました。川崎市では高速大深度地下鉄のリニア新幹線が計画されています。市営地下鉄のように一旦事業認可を受けた事業に対し、市民から反対の運動が起き、莫大な費用が必要ということで断念するにいたりました。川崎市にとって何のメリットも無いリニアに至っては市民も実現すべきだと思いません。市としてリニア計画について「メリット無いが仕方ない」では許されませんし、市民の反発を強めるだけです。

ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO. 34

発行：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

リニアの自然破壊に抗議、若者が音楽CD

長野県の伊那谷の若者たちが、南アルプスの自然を壊すリニア計画に抗議する音楽CD『夢のリニア超特急』を制作しました。

制作プロデューサーの森田修史さんは、「もともと必要のないもの、採算がとれないとわかっている事業、たかだか数十分早く移動したいためだけに、国全体での議論がなされないまま、私たちみな宝物であるこれだけの自然の恵み

を破壊し、たくさんの人が泣く意味があるのだろうか」と言う。

CDは1枚1,000円、20枚以上売ればこのうち1枚につき250円が販売者の手数料になります。音楽アーティストとして立ち上がった若者の意気に応えるべく皆さん売りましょう！

東京・神奈川連絡会では第一次として50枚を販売中。問い合わせは天野捷一までどうぞ。団体で注文する場合は、

sasagerecords@yahoo.co.jp または

FAX 0265-48-0378へ、氏名・電話、住所、希望枚数を書いて注文して下さい。

CDジャケット



大鹿村の鹿をイメージ