

ストップ・リニア！訴訟 原告・サポーターを求めます

私たち（リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会）は、リニア計画沿線の市民グループ（11団体）でつくるリニア新幹線沿線住民ネットワークの仲間とともに、2014年10月17日に国土交通大臣が認可したリニア新幹線の工事計画の承認取り消しを求めて、5千人余りが異議申し立てを行いました。しかし、審査庁である国交省は採決を引き延ばし、一方、JR東海は着工を急いでいます。

このため、私たちはリニア計画の見直しと着工中止を求めて、今般、行政訴訟に踏み切ることになりました。現在、提訴に備え、沿線各地で訴訟の原告とサポーターを募集しています。

昨年の異議申し立てに参加された方はすべて原告資格があります。そのほか、私たちの活動を支援しようという方は誰でもサポーターになれますので宜しくお願い致します。

訴訟維持のためカンパのお願い

(原告) 1年目5000円(できれば複数口)
2年目~3000円(//)
(サポーター) 1年目2000円(//)
2年目~1000円(//)

振込先:

☆振替口座記号番号(郵便局)

00120-3-489093

☆口座名

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

ストップ・リニア！訴訟 リニア新幹線計画の 見直しを求めます



みんなの声で
リニアを止めよう

日本を壊す
リニアは要らない



(写真=JR東海準備書あらし)

リニア新幹線の建設費は9兆円超！
JR東海の経営に影響し、国費の投入は避けられません。
3.11 東日本大震災、福島原発事故を教訓に脱原発社会を見据えるとき、在来新幹線の3倍の膨大な電力を消費するリニアはこれに逆行しています。
ずさんなアセスメントなのに、工事を認可した国の責任は重大です。
私たちは、沿線住民とともに、着工認可処分の取り消しを求め提訴します。

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

リニア新幹線とは？ (JR東海の資料より)

- ◆事業者：JR東海（東海旅客鉄道株式会社）
- ◆開業予定：2027年東京一名古屋（286km）
（86%にあたる246kmがトンネル）
2045年東京一大阪（438km）
- ◆走行方式：超電導磁気浮上方式
- ◆最高設計速度：505km/時
- ◆総事業費：9兆1200億円
- ◆到達時間：東京一名古屋間 40分
東京一大阪間 67分
- ◆メイン駅は品川、名古屋、大阪
中間駅は、相模原・甲府・飯田・中津川
名古屋一大阪間は2駅

計画から認可まで

- 1962年 リニア技術研究開始
- 1996年 山梨リニア実験線開設
- 2007年 JR東海が自費でリニア中央新幹線の建設を表明
- 2010年 国交大臣がリニア計画につき、交通政策審議会に諮問
- 2011年3月 東日本大震災、福島原発事故
5月 審議会がリニア計画を妥当とする答申。国交大臣がJR東海を指名、建設指示。
- 2013年 リニア沿線住民ネットワーク結成
- 2014年10月 国がリニア新幹線工事認可
12月 沿線住民等の5千人余りが工事認可取消し求め異議申し立て

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会
代表 天野捷一、矢沢美也、山本太三雄
電話 044-866-5785 (天野)
Eメール s-amano@v7.com
HP: <http://web-asao.jp/hp/linear>

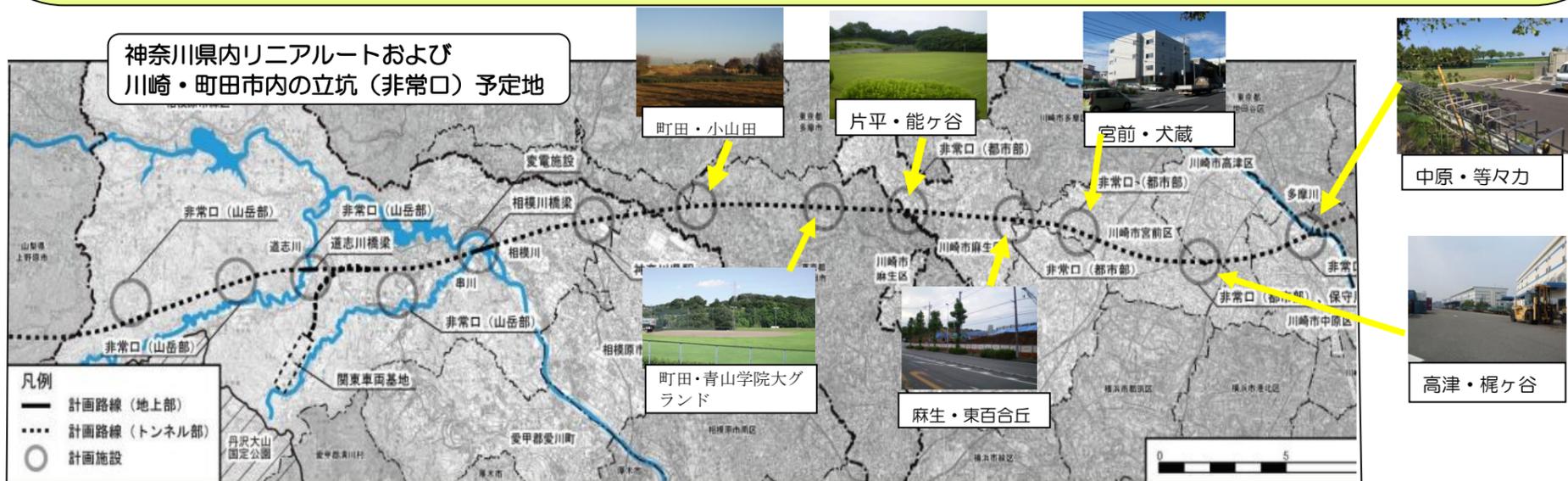
リニア計画はなぜ止めなければならないか



(名古屋-大阪間は想定)

「国家的プロジェクト」と言いながら、4年前、大震災と原発事故直後の混乱にまぎれ、国民の大半が知らないうちに、国がゴーサイン。民意不在で、環境アセスも形ばかり

- 不要不急の事業であり、国民にとってのメリットは少ない—既存の鉄道ネットワークとの接続性が悪く不便であり、災害対策にもならず、JR東海の負担とはいえ、9兆円超のお金を使うだけの価値はあるのか。
- 採算性が悪く、事業破綻した場合に税金投入の可能性が高い—東海道新幹線と同時営業するため乗客の大幅増加を見込んでいるが、リニアを利用する生産年齢人口が大幅に減少することから、需要予測は極めて不確かである。
- 大深度トンネル工事により、大気汚染や水枯れ、残土問題、地価下落など生活環境が悪化する—川崎や町田市民にとって、リニアは地下を通過するだけの迷惑施設であり、新横浜駅停車の「のぞみ」が大幅に減らされるなど、メリットは極めて少ない。
- 「超電導磁気浮上方式」による走行のため、強力な磁力線の影響や、膨大な電力消費、事故発生時の乗客の安全確保など、安全面で国民が納得する十分な説明がされていない。
- 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る。



「東京 - 大阪1時間」 実は「2時間」の疑い

リニア計画最大のウリは何といってもスピードです。

時速505キロ。「東京 - 大阪間67分」のインパクトは強烈でした。東海道新幹線では、東京駅と新大阪駅間は2時間半もかかりますから、今でもこの計画を肯定的に受け入れている人は多いと思います。しかし、厳密にいえば事実ではありません。

67分は、「リニア品川駅」を出発してから「リニアの大阪市駅」（JR東海は新大阪駅を希望）に停車するまでの時間です。この中にJRの東京駅からJR品川駅までの移動時間9分は含まれていません。

ここから「リニア品川駅」までの移動時間（13分～17分）も入っていません。リニア駅は地下深いので時間がかかるのです。同じく「リニア大阪市駅」からJR新大阪駅までの移動時間（品川と同様13分～17分とします）も入っていません。

サバ読み時間を合わせると35分～43分。計1時間42分～50分です。そのうえ、リニア独特の不便さが総時間を増やします。全席予約制で自由席なし。立って乗ることもできませんから、遅れた場合を考えると余裕時間が必要になるのです。

余裕時間を仮に15分とします。トータルで1時間57分～2時間5分。結局「東京 - 大阪間」は「約1時間」どころか、「約2時間」になりました。

時間倍増、魅力半減。

「リニアは速いが、早くない」のです。

東京 - 名古屋 - 大阪 さらなる多重化は必要なのか

リニアの2番目のウリは「東海道新幹線の二重化」です。この看板も魅力半減の代物です。

二重化は、コンピューターのように、データを失えば取り返しがつかないという分野では必須の対策ですが、鉄道の場合は違います。別の手法で緊急事態を凌げればいいのです。

それはすでに整っています。空路、高速道路網、新幹線網、そして在来のJR線・民間鉄道網です。いったん事があれば、これらがフル回転しますし、今後さらに機能は強化されるでしょう。

さらにリニアには、人しか運ばないという、バックアップとしては根本的な欠陥があります。大災害時、復旧には物資の搬送が緊急課題ですが、リニアは役に立たないのです。

JR東海は当初、老朽化が進む東海道新幹線の改修工事がリニアの開業によってスムーズにできるとしていました。しかし、開業はずっと先のことで、その前に対策をとることが求められ、今では老朽化対策の看板は下ろしています。

必要性の根拠はいよいよ薄弱になりました。

リニアは巨大な屋上屋を設けようとする計画です。人口減少への危惧が叫ばれ、大阪開業時までに北陸新幹線が大阪までつながるかといわれる時に、「ないより、あるほうがいい」というような発想で、今から9兆円もかけて大屋根を作る値打ちが、どこにあるのでしょうか。

長大トンネル内の事故 安全対策は万全か

スピードと二重化の両看板が色あせたとしても、安全性の面で従来新幹線より優れているなら許されるかもしれません。しかし実際は逆です。

2015年6月、東海道新幹線車内で、乗客がガソリンで焼身自殺を図り、28人が死傷する事件がありました。もしリニアの長大トンネルで同じ事件が起きたら大惨事になったことでしょう。

2か月後、山陽新幹線トンネル内で、外れた床下カバーが、風圧で舞い上がり乗客1人がけがをしました。風圧は時速の2乗に比例しますから、高速のリニアならとてもこの程度では済まないでしょう。

トンネル内では、事故時に超電導磁石から放射され続ける強力な磁力線を、いかに速やかに、かつ確実に消せるのか、という問題も重要です。

乗客はこの磁石の近くを歩いて逃げるのですが、消せないと、磁力線に反応するペースメーカーや脳動脈瘤クリップを埋め込んでいる人は車外に出られません。胎児への影響が心配される妊婦もそうです。

JR東海は認可前、「一瞬で」車内からでも車外からでも消せる、と豪語していました。しかし今では消す時間を「即座に」というあいまいな表現に変更、車外操作も確約できない、と言い出しました。

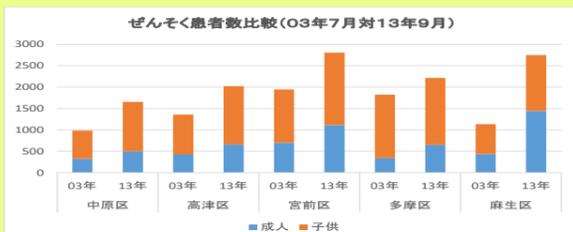
JR東海は、消えたかどうかの確認方法、消せなかった場合の対策などについては明らかにしません。これでは「命を預けてくれ」というのと同じです。不誠実すぎるのではないのでしょうか。

10年を超える期間中、工事車両等による沿線住民の生活環境への影響は

交通渋滞や大気汚染への影響は？

11年間もの工事期間中、トンネルから掘り出す残土や工事機械を運搬するための工事車両が走り回ります。そのため、交通渋滞による保育園や幼稚園、小学校などの通学路の安全確保や、介護施設の運営などに支障が出る恐れがあります。また、大気汚染の深刻化も心配され、川崎市の北部では、現在も急増するぜんそく患者の一層の増加が危惧されます。

JR東海の影響評価では、二酸化窒素の年平均濃度の予測最大値は0.049ppmで基準値(0.06ppm)以下であるとしていますが、川崎市の環境目標値0.04ppmは超えています。



大深度地下は地上権が及ばない？—トンネル工事による地下水の枯渇や地価下落の恐れが

大深度トンネル

品川から川崎・町田を抜けて、直径13m(5階建ての建物に相当)のトンネルが地下40m以深に掘られます。都市部では大深度法(大深度地下の公共的使用に関する特別措置法)によって地権者の了解もいらぬし、補償をする必要もないとしているからです。しかし不動産取引では重要説明事項に該当し、業界では地価が下がるおそれがあると言われ、「財産権の侵害」との指摘もあります。

地下水の水枯れは？

地下に大トンネルを掘ることによって地下水の流れが変わってしまいます。川崎にも町田にも谷戸があり、そこにはホトケドジョウなどの希少生物が生息しています。地下水脈が分断されることでこれらの谷戸の水が涸れ、私たちの貴重な自然が壊される恐れがあります。また、災害時のために指定された井戸もあり、トンネル工事によってこれらの重要な井戸の水枯れも危惧されます。

工事費が予算を大幅超過し、乗客が増えずに事業が破綻した場合、その負債処理はどのようにするのか

JR東海はリニア建設にあたり、「健全経営」を維持するために長期債務残高を5兆円以内と定め、経費増のリスクに対しては「工事のペースを調整する」としています。簡単に言うと、建設費が膨張し続ければ工事は中断し、債務が減らなければ再開しないということです。その結果、開業が大幅に遅れるようなことになったら、国が税金を投入して事業を引き継ぐのでしょうか。労賃や資材価格の高騰が続き、また、誰も経験したことが無い全線80%以上の地下トンネル掘削という難工事を考えれば十分ありうることです。

首都圏のリニア沿線住民にとって最悪の事態は、大深度トンネルの工事が始まり、地中深くに巨大な空洞ができた後で、事業そのものが破たんし、後戻りもできず放置されることです。長い間には地下の構造物は劣化し、崩落事故を引き起こします。それでも巨大事業を潰せないとして、国民の税金が湯水の如く投入されるのは悪夢そのものでしょう。

リニア事業では、あらゆるリスクに対して誰がどのようにして責任を負うのか、肝心なことは何一つ明らかにされていません。新国立競技場のように、いったん全てを白紙に戻して再検討すべきです。

東京ドーム3・5杯分(ダンプカー95万台)の膨大な残土のゆくえは？

川崎の5ヶ所の立坑から出る工事残土は、407万m³の膨大な量に達します。この残土処理についてJR東海は「公共工事等で有効に活用していただくため都・県を窓口として調整している」と言っていますが、処分先は未定です。最終的には消化されるとしても、長い間、仮置き場に置かなければならず、仮置き場の環境アセスメントも実施しないまま、工事着工を急ぐのは大問題です。

リニア新幹線の詳しい情報は、会のホームページ <http://web-asao.jp/hp/linear> をご覧ください。