

# 「リニア中央新幹線計画」の凍結を求めます

## －国土交通大臣への請願署名にご協力を！

### ご存知ですか？麻生区の真下をリニアが通ることを

JR東海は、品川・名古屋間286kmの「リニア中央新幹線」の建設を計画しています。超電導技術を導入し、時速500キロで40メートルの「大深度地下」をまるで航空機のように疾走します。

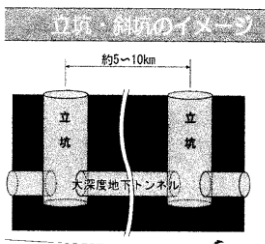
川崎市内は、中原から高津・宮前・多摩そして麻生各区の地下を3km幅、全長20kmの想定ルートで通過します。5-10km毎に地上と地下を繋ぐ直径30mもの巨大な立坑を建設する必要があり、このためJR東海は2012年7月より市内各地で地質・水位や動植物などの環境影響調査を開始し、麻生区でも王禅寺や東百合丘、片平周辺でボーリングなどの調査が行われ、住民の不安の声が高まっています。

田園調布学園大学（東百合丘）でボーリング（水位・地質）調査



片平隣接の町田市でボーリング（水位・地質）調査

王禅寺3箇所：源左衛門谷・日吉谷・東特別緑地保全地区 動植物調査



大深度地下トンネルのために、相当規模の立坑及び施工マッド（数千～10万m程度）が必要。立坑は、約5～10km間隔で設置される。

### リニア新幹線って何なの？

リニア新幹線とは超電導磁気浮上方式で走る列車のことで、レールも架線も無く、電磁石の反発力と吸引力で地上10センチに浮上して走行します。運転は変電所からの遠隔操作で行われ、運転手はいない。ドイツでは別種の常電導磁気浮上式リニア鉄道が開発されたが、実験の過程で大事故が起き、2008年に計画は断念。中国上海ではドイツ方式で実用化されたが、電磁波問題など沿線住民からの反対の声で計画は頓挫した。

### 問題だらけの計画はまず凍結し、再検証を

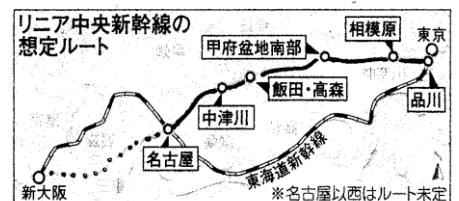
JR東海は、2011年5月に国交省より単独事業者指定され、2014年の工事着工を目指して計画を推進しています。2011年秋と2012年夏に沿線住民への説明会を行ったが、多くの参加者からの質問や懸念の声に具体的に答えることなく、いずれも形だけの説明に終始し、あとは「2013年秋に予定する準備書を待て」という態度でした。このため麻生区では、9月と10月に市民が自主的に企画した集会に200名を超える住民が集まり、「説明会を早急に開け」との要請文を採択しJR東海や川崎市に要請しました。

リニア新幹線計画は、その内容を知れば知るほど計画の杜撰さやそのあり方が国民の願いと逆行することが明らかになりました。

**私達は、問題だらけのこの計画はまず凍結し、問題点を再検証するまで工事の着工は行わないことを要求します。**

#### ＜リニア中央新幹線計画とは＞

- ◆事業者：JR東海
- ◆路線概要：延長286km  
(山梨リニア実験線 全体42.8km)
- ◆最高設計速度：505km
- ◆総事業費：9兆300億円
- ◆計画予定  
2014年度：工事計画認可・着工  
2027年：東京―名古屋間 開業  
2045年：大阪まで全線開業



## リニア新幹線計画—なぜ凍結・再検証を求めるか

JR東海はリニア中央新幹線の建設目的を、①将来の大規模災害に備えて東海道新幹線との交通の二重化を図る、②首都圏、名古屋、大阪の3大都市圏のアクセスを飛躍的に便利にするとしています。果たしてそうでしょうか？

### ■ 大規模災害時のバイパスにはならない

リニア新幹線が完成するのは東京—名古屋間は 2027 年、東京—大阪間は 2045 年です。その間に、東海地震や津波などの大規模災害が起きないという保障は無く、JR東海の「災害時のバイパス(二重化)にする」という理由は成り立ちません。むしろ、老朽化している東海道新幹線の地震・津波対策こそ早急に実施しなければなりません。

### ■ 在来線とのアクセス悪く、便利とは言えない

JRと東海は、時速 500km走行で東京—名古屋間40分、東京—大阪間67分で従来の新幹線と比較し飛躍的に便利になるとしているが果たしてそうか？乗車時間は短くても、在来路線との乗り換えなどに時間がかかり、例えば 2027 年東京—名古屋間にリニアが開通した時点では、東京—名古屋間はリニアを利用しても、大阪までは従来の新幹線に乗り換えなければならず、結局 2 時間以上かかり、東京—大阪間を“のぞみ”で行ったのに対し僅か数10分しか短縮できないとの試算もあります。ましてや、全線の80%がトンネルの中では外の景色を楽しむこともできず、旅の風情もありません。むしろ速さや効率だけを求める従来型経済成長のパターンこそ見直す時期ではないでしょうか？

### ■ 9兆円もの建設費、事業失敗の負担は国民に

東海道新幹線の座席利用率は 2009 年で55%。大阪までの開業予定の 2045 年には日本の人口が今より 2500 万人減少するという予測にもかかわらず、東京—大阪間の航空便を全廃にするなど非現実的な条件を重ねて過大な需要予測を立て、従来の新幹線との二重化を進めようとしています。3兆円の借金を抱えたJR東海が 9 兆円もの新たな建設費を自力で捻出するというのですが、需要予測が外れた場合や工事費が予定額を超えた場合、一体誰がこれを負担するのでしょうか？これまでの例でみると、これほどの国家的事業が失敗した場合、結局、国民にツケが回されるのは明らかです。

### ■ 南アルプスにトンネル—安全性無視・自然環境破壊の計画

大小の活断層や集中し、ウラン鉱床もあると言われる南アルプスにトンネルを掘ってリニアを通す—JR東海は「活断層は最短距離を通す」と言いますが、活断層を貫通することには変わり無く、地震発生による断層ずれの誘発が懸念されます。また、山梨などで既に発生している水枯れや南アルプスの貴重な自然資源の破壊なども危惧されます。

### ■ 直下型地震や火災の非常時に安全に避難できるか？

避難のための立坑は5~10km毎に建設され、非常時に列車がトンネルの中で急停車した時など乗客はこのトンネルの中を数時間歩き、40mもの地下から地上に出るには階段を登らなければなりません。高齢者や幼児、障害のある人などどう避難するのか、JR東海の説明は「乗客相互の助け合いをお願いする」と言うのみです。

### ■ 膨大な電力消費、電磁波、工事中の騒音・振動・残土処理など問題山積

従来新幹線の 3 倍以上と言われる電力消費や電磁波の発生、工事期間中の環境への影響など、問題が山積しており、これらに対してもJR東海は真摯な説明責任があります。