

「中央新幹線品川・名古屋間建設工事」における公述人の申出書

<p>1. 氏名及び住所 <small>(ふりがな)</small> (法人にあつてはその名称及び代表者又は代理人の氏名並びに所在地) (複数の者が共同して申し出る場合には、その全員の氏名及び住所)</p>	<p>川崎市高津区新作5-22-1-103 天野捷一</p>														
<p>2. 電話番号又は電子メールアドレス (複数の者が共同して申し出る場合には、代表者の氏名及び電話番号又は電子メールアドレス) なお、FAXをお持ちの方はFAX番号もご記入下さい。</p>	<p>(代表者名) 電話番号 044-866-5785 FAX番号 同上 電子メールアドレス s-amano@v7.com</p>														
<p>3. 希望される公述の方法 (いずれか希望される方法に○をつけてください。) A. 専らご自分の意見を述べていただく方法 ②. ご自分の意見を述べるのと併せて、事業者に質問をする方法</p>															
<p>4. プロジェクターの使用の有無</p>	<p>② . 無</p>														
<p>5. 希望される公述の時間帯 (第1希望及び第2希望の記号及び時間帯を右下の欄にご記入下さい。) (首都圏開催) ①. 6月29日(金) 13:00~19:30頃 ②. 6月30日(土) 10:00~17:00頃 (中部圏開催) C. 7月 6日(金) 13:00~19:30頃 D. 7月 7日(土) 10:00~17:00頃</p> <table border="1" data-bbox="901 1243 1385 1417"> <tr> <td>第1希望</td> <td>記号</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td></td> <td>時間帯</td> <td>15:00~15:30</td> </tr> <tr> <td>第2希望</td> <td>記号</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td></td> <td>時間帯</td> <td>11:30~12:00</td> </tr> </table>				第1希望	記号	A		時間帯	15:00~15:30	第2希望	記号	B		時間帯	11:30~12:00
第1希望	記号	A													
	時間帯	15:00~15:30													
第2希望	記号	B													
	時間帯	11:30~12:00													
<p>6. 意見の要旨 (自らの意見の陳述に併せて事業者に質問をすることを希望する場合は、意見及び質問の要旨) ※ 意見・質問につきましては、「本件事業の公益性」や「本件事業の環境問題」といった項目のみの記載ではなく、その趣旨及び内容が明らかとなるよう可能な限り詳細に記述してください。 なお、<u>本件事業についての使用の認可の審査にあたって勘案すべき事項と無関係な意見陳述及び質問はできないことにご留意願います。</u> <質問> ①首都圏の大深度トンネルルートと非常口位置をどのような理由で決めたのか。 ②大深度トンネル掘削工事及び供用貴志後、騒音・振動は地表に影響を与えない根拠は何か。 ③大深度法施行時に示された「基本方針」、「安全確保指針」、「環境保全指針」を今回の申請にどのように反映させたのか。 ④大深度トンネル掘削工事にあたって家屋調査を行わない理由は何か ⑤大深度地下トンネル掘削工事による不動産被害や地価の下落について補償を行わないのはなぜか。 大規模事業を遂行する企業として法律の枠内だけでは理解も信頼も得られないのでは?</p>															

<意見>

1. 安全対策の不備について

時速500キロで走行中、トンネル内に崩落した岩石があり衝突した場合、どのような衝撃があるのか。速度が増すごとに危険は増大する。

トンネル内の異常について、監視カメラや事前走行によるチェックでは不安。

地下は閉塞空間であり、事故・事件があった場合、安全確保、避難、救助が困難な場合が多い。特に電源が喪失したり、煙が充満したりしてパニックも置きやすい。東海道新幹線では焼身自殺や凶器を使った殺傷事件が起きている。車内の監視カメラの増設や警備の強化では、このような事件は防げない。申請書では「危険物持ち込みも抑制」を安全対策として挙げているが、中国やユーロスターなどでの手荷物検査やセキュリティーチェックを行うべきではないか。新たに造るリニアならそれは可能ではないか。

2. 避難対策の不備について

リニア新幹線は可燃物も搭載しておらず、また新幹線の50年にわたって死者を出していない安全技術を導入するので事故や火災の危険は無いという「安全神話」がまかりと通っており、申請書にある避難、誘導、救助方法には「大丈夫」という安心感は覚えない。

まず、事故の検知システム、運行管制所と事故車両との情報交換のシステム、乗務員に対する指示方法が明確でない。通信が途絶した場合わずかな人数の乗務員が多くの乗客を非難・誘導することは不可能だ。

申請書では、これまでの説明とは違って避難と救助が別ルートで行われる。非常口エレベーターも避難用と救助用の2台を設置することになっている。かえって現場が混乱する。避難通路を緊急車両が走行できるようにすべきである。

3. 地震対策の不備について

新幹線が現在採用している「早期地震検知システム」は断層型地震には全く実効性が無い。熊本地震での九州新幹線の脱線事故がそのことを示している。地震の場合も電磁誘導システムでリニアの車両はガイドウェイの中心に浮上状態を保持できるとされているが、側壁との接触を避ける補助ストッパーが装備されていることから、車体とガイドウェイが接触する事態が起これ得るとしているからだ。新幹線では脱輪防止装置の装備が拡大している。地下だから地震に強いというが、地下だから一旦地震による被害を受けた場合、対応がかえって困難になる。阪神淡路大震災、東日本大震災のような大きな地震が発生した場合、また断層型地震に見舞われた場合の防災・減災対策がリニアには不備であることは明らかである。

4. トンネル工事による建設発生土等の処分について

現在工事が行われている都市部の非常口工事による排出土の搬送先や経路、利用目的等が明確でない。大深度トンネル掘削工事により膨大な排出土が発生する。その処分に当たっては新たな環境被害が発生するおそれがある。

また、発生する排出土の汚染調査など土壌対策も不安である。都市部の土壌には自然由来だけでなく、工場での重金属、化学物質の土壌汚染が見られる。工事を急ぐあまり住民への説明が極めておろそかになっている。

以上

(2枚のうち2枚目)