

「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. ^(ふりがな)氏名及び住所 (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>山本太三雄 〒216-0035 神奈川県川崎市宮前区馬絹3-2-8</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 090-8775-1879 FAX番号 044-854-5735 電子メール yama_tami123@yahoo.co.jp アドレス</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 B. 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 style="text-align: center;">B. 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) A. 6月29日(金) 13:00~19:30頃 B. 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="906 1160 1386 1335"> <tr> <td>第1希望</td> <td>記号</td> <td>A</td> </tr> <tr> <td></td> <td>時間帯</td> <td>15:30~16:00</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>11:00~11:30</td> </tr> </table>				第1希望	記号	A		時間帯	15:30~16:00	第2希望	記号	B		時間帯	11:00~11:30
第1希望	記号	A													
	時間帯	15:30~16:00													
第2希望	記号	B													
	時間帯	11:00~11:30													
<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></p> <p><質問></p> <p>① 米国や中国では駅で手荷物検査をやっているのに、JR東海がやらない理由は乗客の命よりコストを優先するからと考えていいのか？ JR東海の利益率は異常に高いのは乗客の命よりコストを優先にしているからではないのか？ JRの他社に比べ、安全性に対するコスト比較表の提出を求めます。私のそれぞれの質問にJR東海から回答がない場合は国交省が責任を持って、JR東海から回答を入手し公述人に回答すること、3兆円の財投を融資した国の責務である。また最近の新幹線の安全性とこれからのリニア新幹線の安全性に対する国交省の見解と安全性に対する認可基準の見解を求めます。</p> <p>② リニア推進教育に関して 3兆円の財投を融資しておりリニアの安全対策教育を国交省が指導する立場であると思いますが、国交省が指導の立場でない根拠を回答ください。</p>															

<意見>

1. 安全対策について 手荷物検査と警備員の各車両1名化 を求める

(1) 新幹線破損 異音 情報共有遅れ JR西「台車」教訓生かす

読売新聞朝刊社会面2018年6月16日(土)より

新幹線で6月9日に車内で殺傷事件が起きたばかりで、

国交省幹部は「東京5輪・パラリンピックが2年後に迫っており、鉄道の安全性に疑問の目をむけられないようにしなければ」と協調した。

JR西日本では安全対策の指針「鉄道安全考動計画」にも、今年2月の改訂で、「安全が確認できない時は、迷わず列車を止める」と初めて明記した。

向殿(むかいどの)政男・明治大名誉教授(安全学)は「教育体制の改善が途上にあったとはいえ、異音を報告するルールが守られなかったのは残念だ。実際に様々な音を聞いてどの音が異常か判断できるようにするなど、模擬訓練を繰り返し行って安全への意識を高めていく必要がある」と指摘する。

(2) 新幹線 揺らぐ安全 殺傷1週間 防犯用具なし・荷物検査困難

読売新聞朝刊社会面2018年6月17日(日)より

「安全の死角」が改めて浮かび上がった

手荷物検査 米国や中国の鉄道駅ではテロ対策で手荷物検査している

JR東海は多額のコストがかかり手荷物検査は利便性を損なうので困難としているが

乗客の命よりコスト優先でいいのか

乗客は手荷物検査した人が同乗していることが逆に安心感が生まれる

利便性より安全性を高める必要があります。

新幹線という密閉した車両の運行の全ての責任はJR東海と国交省にあり

リニア工事認可する前に安全性の教育訓練、事故時、地震、凶器を使った殺傷事件時の避難訓練など全ての安全性を確認して認可することが国交省の責務である。

2. リニア推進教育に関して リニア新幹線の安全対策教育を求める

5月29日リニア工事实施計画(その2)認可取消し求め審査請求書486通を国交省鉄道局環境対策室に提出した際の質疑応答で

Q 山梨では県が「リニアでかわるやまなしのすがた」というアニメ冊子を10万部作成し、全校に配布した。リニア推進の冊子であり、負の部分がかく欠落している。愛知ではJR東海がリニア出張授業への学校の応募を募集している。こうしたリニアありきの企画は中止すべきではないか。

A 国交省として指導するとか、そういう立場にはない。

とんでもない回答であり再度、回答を求める。

安全対策などを含めた教育を指導することは国交省の責務であり、指導する立場でなければ、認可する立場でもない、認可業務を放棄すべき、認可するのであれば、1,で述べたような安全教育を含め指導すべきである。3兆円の財投を融資した国の責務である。

※ 記入欄が不足する場合には、適宜、別紙を付けていただいて結構です。

※ 電子メールにより申出をされる方は、この様式の記載事項をもれなく記載していただければ上記様式による必要はありません。