

環境影響評価準備書への意見例（全体編）

【意見例1】川崎市民にとってリニアは迷惑施設

意見を述べたい地域：神奈川県

意見を述べたい項目：事業計画

リニア新幹線で川崎市民が受けるメリットは何でしょうか。工事期間中には騒音や粉じん、交通渋滞の発生という実害を受け、開通後には非常口近くの住民は磁界や騒音、振動、超低周波などへの不安に悩まされます。準備書ではこうした影響について基準をクリアしているという一言で切り捨てています。先日、麻生区の非常口予定地の近くで開かれた住民説明会に参加したところ、質疑応答で「我々のメリットは？」と聞かれたJR東海の担当者は、問いには答えずに「全体のことを考えてほしい」と切り出し、リニアの開通は国全体の交通網整備や国民経済の発展に貢献すると述べていました。あんまりです。自宅の真下にトンネルを掘られて補償も受けられず、国のために犠牲になれ、デメリットを甘んじて受け止めるというなら、それなりの提案の態度があるのではないでしょうか。いまのままではリニアは川崎市民にとって単なる「迷惑施設」にすぎません。

【意見例2】横浜・川崎市民は不便になる

地域：神奈川県

項目：事業計画

JR東海は、リニア新幹線は「のぞみ型」、東海道新幹線は「ひかり・こだま型」にするとしています。現在、名古屋や新大阪以遠の主要都市を直通で結ぶ東海道新幹線の「のぞみ」はほとんどすべてが新横浜駅に停車しています。しかし、リニア新幹線が開業すると、その5割～7割がリニアに移ることになり、名古屋までの直通で行く場合は始発の品川駅か橋本駅（リニアの神奈川県内中間駅、1時間に何本停車するかJR東海は明言していない）まで行かなければなりません。また、新大阪まで行くとなると、名古屋で東海道新幹線に乗り換えなければなりません。あるいは川崎や横浜からいったん品川まで行って、そこからリニア新幹線に乗らなければなりません。また、「のぞみ」が停まることで活性化した神奈川県の経済が低迷することも予想されます。リニア新幹線建設促進神奈川県期成同盟会（会長＝黒岩祐治知事）は「橋本駅が北の玄関口、新横浜駅が南の玄関口」などと、リニア中間駅に期待をかけていますが、事実は甘くはありません。リニアの橋本停車本数はせいぜい1時間に1本だという人もいます。JR東海が運行ダイヤを2027年開業時まで明かさないので、地元の期待をそれまでつなぎ止めるためではありませんか。

【意見例3】莫大な地元負担

地域：神奈川県

項目：事業計画

今年5月以降、沿線各都県で行われたJR東海のリニア新幹線の説明会では、中間駅のイメージが明らかにされ、中間駅には切符売り場も待合室も無く、営業職員も置かないという簡素な構造で、駅自体はJR東海が建設費を出してつくるが、取り付け道路や駅前広場、在来線との連絡通路などは全て地元負担となります。橋本駅の場合、建設予定地の県立相原高校（90年の歴史をもち、当時地主が無償で用地を提供して創立）の移転費200億円をはじめ、その他費用を含めると相模原市の負担額は700～1千億とも言われています。また、県や川崎、相模原市にはリニア新幹線担当職員が多数配置され、JR東海の指示に従って、用地買収やトンネル工事などの発生土処理の窓口の役割をさせられます。リニア計画のためすでに県民、市民の税金が使われているのです。特にデメリットばかり背負わされる川崎市民としてはとても納得できるものではありません。

【意見例4】脱原発社会に電力浪費のリニアはいらない

地域：神奈川県

項目：事業計画

JR東海によりますと、リニア新幹線の消費電力量は東京・名古屋間開業時で27万kw/時、東京・大阪間で74万kw/時とされ、東海道新幹線の3倍とされています。現在の東京電力、中部電力の余剰供給量で

十分賄えると主張しています。しかし福島第一原発の事故以来、脱原発社会をめざし、国民は、省エネタイプの電気製品を購入したり、自宅の屋根に太陽光パネルを設置したりして節電に務めてきました。こうした努力に対し、膨大な量の電力を企業向けの安価な電気料金で浪費するリニア新幹線は、国民の努力に対する裏切り行為であり、時代錯誤の交通機関と言わざるをえません。

【意見例 5】 リニアと東海道新幹線で乗客の奪い合い 地域：神奈川県 項目：事業計画

日本の人口は1億2千人余りですが、少子化により、2050年には1億人を切り、2100年には4千万人程度に減少すると予測されています。また、現在の人口の25%が65歳以上、さらに少子高齢化が進めば、リニア新幹線があてにする就業者の人口は確実に減少します。SNSの普及などで、企業はビジネス出張を減らしています。東京・名古屋間の旅客輸送は東海道新幹線が独占していますから、リニア新幹線ができて航空機からの利用客の移行はゼロです。ですから、リニアの利用客は東海道新幹線からの移行です。つまり、同じJR東海が経営する東海道新幹線とリニア新幹線が利用客を奪い合うだけです。

【意見例 6】 やがて国費投入の恐れ 地域：神奈川県 項目：事業計画

道路や橋など多くの公共事業が甘い需要見通しで建設され、利用客が少なく赤字となり、国民負担となっている例は、中四国連絡橋、東京湾横断道路など枚挙に暇がありません。JR東海は「国や自治体の政治介入をさせないためにリニアを全額自己負担で建設する」としています。東京・名古屋間の工事費は5兆4300億円。東日本大震災の復興事業に加え、2020年の東京オリンピック関連施設や道路の建設工事も始まります。資材や作業員が不足し、リニアの建設費が膨らむことが考えられます。すでに、用地買収の際の不動産取得税の免除、JR東海の借入金の利子補給など、国による財政支援が既定のように報道されています。リニア工事が始まって工事費が膨らんだり、実現しても赤字になったら国費が投入される可能性があります。

【意見例 7】 東京オリンピック開催で計画見直しを 地域：神奈川県 項目：事業計画

準備書公表直前に2020年のオリンピック、パラリンピックの東京開催が決まりました。そのことがリニア新幹線建設工事にどのような影響を与えるのか、準備書に記載されていないのは仕方ありませんが、建設費や工事期間など、当然予想されるリニア建設への影響を検証して、計画の変更を検討すべきです。オリンピックを開催するためには、競技場などの施設の建設だけでなく、道路や鉄道など交通網の再整備が欠かせません。これらの工事に伴う運搬車両の増加対策、資材・作業要員の確保は最重要課題であり、同時期に進められるリニア新幹線工事計画にも大きな影響があります。オリンピック開催時に海外からの観光客誘致のため、すでに成田ー東京ー羽田間の直通高速鉄道の整備も取沙汰されています。もし、これが2020年までに完成すれば、都心から羽田・成田経由名古屋・大阪着の航空便の利便性が増し、リニア新幹線の需要予測は見直しが迫られます。とくに、リニア新幹線の東京・名古屋間の2027年度開業以降、大阪開業までの18年間は航空便が優位に立ち、リニア新幹線が「無用の長物」になりかねません。

【意見例 8】 乗客の安全を最優先に 地域：神奈川県 項目：事業計画

リニア新幹線は東京から名古屋まで数多くの活断層を横断します。「東京・名古屋間286キロの86%は地下だから、リニアは地震には強い」とJR東海は説明しています。確かに遠くの地震には一定程度地下は地表より安全とされています。しかし、直下型や断層型地震に対して地下の構造物が安全であることは実証されていません。地震の際、東海道新幹線並みの感知や安全対策を講じると言っていますが、時速500キロの高速列車は制動距離も長く簡単に停車できません。また、車両火災の時は「停車して消火作業はせず、そのまま最寄

り駅まで走行する」となっています。僅かな地表部分もコンクリート製フードで覆われるため、在来線のようにトンネルを出て、軌道外に避難することはできません。燃えたまま駅についても、中間駅にはわずかな人数の施設管理職員がいるだけ、かえって被害が拡大するおそれがあります。準備書ではなんらこうした不安に応える中身になっていません。安全を最優先にして計画を見直すべきです。

【意見例 9】 ずさんな避難対策

地域：神奈川県

項目：事業計画

リニア新幹線が何らかの事故でトンネル内に停車し、乗客が避難する場合、J R 東海は都市部の大深度トンネルでは、複数の乗務員の誘導でトンネル下部の避難通路に降りて最寄りの非常口まで歩き、非常口のエレベーターで地表に避難する、としています。一方、山岳トンネルには避難通路はないので、車両から軌道脇に降り、最寄りの斜杭（非常口）まで歩いて避難することになっています。大深度トンネルでは、避難通路から非常口まで最長 2.5 キロ歩かなければなりません。山岳トンネルでは斜杭にたどり着いても長距離の上り坂を山腹の出口まで歩かなければなりません。また、軌道脇を歩くわけで、強い電磁波を浴び続けるのではない心配です。高いガイドウェイ（磁気パネルを張った側壁）をどうやって乗り越え、下に降りるのかもあいまいです。高齢者や車椅子が必要な乗客が短時間で安全に避難できるとはとても思えません。

【意見例 10】 強力な磁力線をどう制御

地域：神奈川県

項目：磁界

準備書では、超電導磁石から出る磁力線について、シールドしているうえ、磁石との間に 40 メートル以上の間隔があるので問題はないとしています。これは何もトラブルがない場合のことです。原因は地震、テロ、整備ミス・操作ミスなどとにかくトラブルによってシールド状態が破たんして磁力線が漏れた場合のことがいっさい触れられていないのは問題です。磁石のすぐそばにいる乗客が強力な磁力線を直接浴びればどのような被害を受けるのか想像もつかない事態です。漏れた磁力線を感知し、磁力線を減衰させる対策を明らかにすべきではないでしょうか。感知装置を列車内や駅ホームにも設置し、J R 職員だけでなく、利用客も見えるようにしてもらいたい。事故がないことを前提にした設備計画など鉄道事業にはあってはならないことです。

【意見例 11】 省エネ技術の開発哲学がない

地域：神奈川県

項目：事業計画

リニア新幹線は車両の磁石を超電導状態に維持するため、液体ヘリウムと液体窒素でマイナス 269 度の状態で冷却し続けなければなりません。ヘリウムや窒素は低温で気化しやすい性質があります。何らかのトラブルでヘリウムや窒素が気化し、ガスが車内やトンネル内に充満した場合、どのような対策を講じるのか、これも一切説明されていません。消費電力を在来の新幹線並みにするとか、希少資源である液体ヘリウムを不要にするとか、そうしたリニア新幹線であってこそ、次代の交通機関であるといえますが、現状ではそうした省エネ技術を開発するより、時速 500 キロにこだわって実用化を急いでいるとしか思えません。鉄道技術は「経験工学」と言われるように、速度追求とともに、安全・安心、快適性等の実績を地道に積み上げて来ました。リニア新幹線にはその哲学がありません。

【意見例 12】 大深度トンネルは「財産権」の侵害だ

地域：神奈川県

項目：事業計画

リニア新幹線工事には「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」（2001 年施行）が適用されます。首都圏、中京圏、近畿圏の公共事業に限り、深さ 40 メートル以下、あるいは建造物の杭などの基底部から 10 メートル以下なら、住民への補償なく工事に使用できるという法律です。すでに、首都高や外環道工事に適用されていますが、そのほとんどは国道などの地下であり、市街地の深層地下で長区間トンネルを掘削したことは無く、工事期間中や鉄道開業時の騒音、振動などの地上への影響も実証されていません。確かに大江戸線

や南北線などの特定駅だけは 40m以下につくられましたが、その工事前、工事中、工事後の地表への振動、騒音などの影響がどうだったのか、数値をもって、準備書で示すべきです。山梨実験線の山岳トンネルの際のデータを出し、それを大深度に当てはめるのは欺瞞です。実際、土地などの不動産取引の場合、物件の説明書に重要説明事項として「この土地の地下 40 メートルに直径 13 メートルのリニア新幹線のトンネルがある」と明示しなければなりません。正当な価格で取引されるとは考えられず、これは私たちが保障されている「財産権」の侵害になると考えます。とにかく、「大深度だから影響は無いから補償も必要無い」では、沿線住民の理解も納得も得られません。

【意見例 13】 南アルプスを破壊して平気なのか 地域：神奈川県 項目：事業計画

リニア新幹線工事で、甲府市から飯田市に抜ける途中、南アルプスの山腹を貫く延長 25k mの長大トンネルが掘られます。工事により大量の発生土があり、それを運ぶための道路がつくられ、大量のダンプカーが走り回ります。「リニア新幹線は白神山地と並ぶ日本最大の自然に対する最大の破壊行為である」（作家＝本多勝一氏）。さらに、山梨実験線ではその延伸工事で地下水が枯渇し、J R 東海が認めているだけで地下水を生活用水と利用している 3 集落で地下水が枯れ、市の上水道をつなぐという緊急事態も起きています。日本は地上も地下も豊富な水に恵まれています。水は自然の一部です。トンネル建設の専門家は「トンネル工事の最大の敵は地下水だ」と言います。こうした技術者の思い上がった姿勢がリニア計画のそこかしこに感じられます。

【意見例 14】 改めて駅や非常口予定地で環境調査を 地域：神奈川県 項目：事業計画

一昨年秋の環境影響評価方法書（計画の概要を記載）とその説明会、意見募集（パブコメ）を経て神奈川県や川崎市の環境影響評価審議会で審議され、その答申を受けて知事意見、市長意見が J R 東海に提出されました。意見は「路線、車両基地などの位置・規模が確定されていない。環境影響が及ぶ対象や地域が不確定であり、調査項目・調査手法・及び調査地点が不明瞭であり、現時点で審議すべき事項について、十分検討ができていない」とし、さらに調査にあたっては県や市と綿密な協議を行うよう求めています。実際は、県や市が J R 東海から調査地点について詳細に知らされておらず、また、調査は J R 東海の系列会社が主体となって行われており、「市と県と綿密に協議して」という知事や市長求めに反するもので、調査の透明性も確保されていません。路線や中間駅、非常口（立坑）位置が特定されたわけですから、改めてその周辺に地域において詳細な環境影響調査を行い、準備書の訂正版を提出すべきです。

【意見例 15】 計画実施の手続きだけを先行させるな 地域：神奈川県 項目：事業計画

リニア新幹線は所要の手続きを急ぎ、来年度中に着工するとされています。工事は 13 年の長きにわたります。また、J R 東海は経営が悪化すれば工事は一時中断すると言っています。長大で巨大な地下トンネルを建設するという大工事で、市民生活や自然環境に長期間影響を与えるのは必至です。しかし、J R 東海は工事着工に向けて、説明会や意見募集、環境影響審議などの手続きを先行させています。準備書は千数百ページにわたる分厚いもので短期間で読みこなせるものではありません。今回、県民・市民にとって、突然路線や非常口（立坑）などの場所を知らされ、来年度から工事が始まるというのは「晴天の霹靂」です。原点に戻り、県民・市民にリニア計画を理解してもらうために十分時間をかけて説明し、その声を真摯に受け止めるよう努力し、決して着工のための手続きだけを急ぐことはすべきではありません。