

異議申立書

2014年(平成26年) 月 日

国土交通大臣殿

申立人

印

1. 異議申立人の氏名・年齢・住所

氏名：

年齢：

住所：

2. 異議申し立てに係る処分

国土交通省が行った、2014年(平成26年)10月17日付の国鉄施第75号、
全国新幹線鉄道整備法第9条第1項に基づき、平成26年8月26日付け第33号で
申請のあった中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その1)を認可した処分。

3. 異議申し立てに係る処分を知った日

2014年(平成26年)10月17日

4. 異議申し立ての趣旨

「2項の処分を取り消す」との決定を求める。

5. 異議申し立ての理由

(1) リニア中央新幹線は全国的な鉄道網の整備とは言えず、国民はその実現を求めている。

国土交通省の整備新幹線問題検討会議は平成21年12月の「整備新幹線の整備に関する基本方針」で、「整備新幹線は、我が国の交通体系にあって、基幹的な高速輸送体系を形成するものである」との認識を示すとともに、「地域活性化、

少子高齢化、地域温暖化等諸問題への的確な対応が求められる時代において、厳しい財政の制約も考慮に入れながら、費用対効果、関係地域の取組等整備の意義を十分検証した上で、国民の理解を得ながら計画的に進める必要がある」としている。

- イ. リニア中央新幹線は走行速度による移動時間短縮のみを目的にしたものであり、超電導磁気浮上方式という技術で走行するため、在来の新幹線との相互乗り入れができず、全国的な鉄道網の整備にはつながらず、国民の利便性向上に寄与しない。
- ロ. 中間駅の停車は1時間に1本であり、地域活性化につながらず、一方で大都市への人口流入を増大させ、地方経済の停滞をさらに進めることになる。
- ハ. リニア中央新幹線の事業主体である東海旅客鉄道株式会社（JR東海）の経営トップも「リニア新幹線だけでは採算がとれない」と明言している。採算がとれないことが明確なのに、国土交通大臣が着工を認めたことは、将来的に国益を損なうことになる。
- ニ. 東京・名古屋間の建設費は5兆4,300億円に新たに935億円が上乗せされている。建設中にこの費用が不足すれば政府による財政支援（税金の投入）の可能性がある。JR東海の「全額自己負担」の確証はなく、財政支援によって将来の世代に負の遺産を遺すことになる。
- ホ. 我が国の人口は2050年には1億人を切り、リニア中央新幹線が利用者として当てにしている生産年齢人口も大幅に減少する。そのような時代の到来が確実なのに、国民がリニア中央新幹線を必要としているとは到底考えられない。

(2) リニア中央新幹線は膨大な電力を消費する

リニア中央新幹線の消費電力量について、JR東海は、東海道新幹線の3倍になるとしている。一方で、4.5倍や7倍とする研究者もいる。これだけの大電力を消費しながらも、リニア中央新幹線の速度は東海道新幹線の倍にも満たない。つまり電気をムダに捨て続ける乗り物である。

- イ. JR東海というリニア新幹線の消費電力量27万kw（大阪まで開業時は74万kw）は、平均消費量であり、列車が起動し浮上する際の最大電力量ははるかに大きいはずである。そして、浮上案内コイルや推進コイル、客室灯などに常に電力が供給されなければ、リニアの交通・輸送機能は果たせない。問題は消費電力よりも供給電力の大きさである。
- ロ. 超電導リニアが大量の電力を必要とするのは、エネルギー効率が極めて悪いからであり、現在、世界のリニア鉄道技術の本流は常電導リニア方式である。
- ハ. 回転型モーターでは、高効率のものは磁石間距離が1mm以下なのに対し、

リニアモーターでは少なくとも2mm以上であり、超電導リニアになると10mmに広がり、これがエネルギー効率の低下の原因である。これが、膨大な電力を必要とする理由であり、そしてこの欠点は改善できない。

- 二. 2011年3月の東京電力福島第一原発事故以降、国民は脱原発社会をめざし、省エネ機器の購入や節電に努力してきた。また一方で、化石燃料に頼らない太陽光、風力など自然再生エネルギーの活用をめざしている。大電力を消費することについて、JR東海は「リニア中央新幹線は社会インフラの整備という国策事業であり、国として必要な電力を安定的に供給すべきだ」と表明している。また、「現在の東京電力と中部電力の供給量には余裕があり、リニアの電力も十分賄える」としている。電力料金が公共料金であるのは、それが国民の財産であることにほかならない。百万を超える自営業者が使っている電気と同じ量を、必要性のないリニア中央新幹線で浪費することは許されない。

(3) リニア中央新幹線の安全性に疑問

JR東海は環境影響評価書の「対象事業の目的」について、「東海道新幹線が開業から49年を経過し、将来の経年劣化への抜本的な備えが必要であると共に、大規模地震等、将来の大規模災害への抜本対策が必要であるとの観点から早期に整備するものである」と記している。

イ. 東京・名古屋・大阪を結ぶ大動脈の二重系化は、巨額の費用をかけなくても、上越新幹線と、北陸新幹線（2015年3月）の開業により、在来新幹線を使えば十分である。また、災害時の人員・物資の輸送は船舶、航空機や東名、第二東名などの道路が代替機能を十分果たせる。そもそも、リニア中央新幹線は物資輸送に適さない鉄道である。

ロ. リニア中央新幹線の東京・名古屋間286キロの86%は地下トンネルであり、直下型地震の原因となる活断層を数多く横切ることになる。横断距離が長かろうと短かかろうと、活断層の動きが地下構造物に危険な影響を与えることは否めない。ずれを起す可能性のある一つの活断層を1時間に16本もの列車が通過する危険性をどのように認識しているか不明である。

ハ. リニア中央新幹線の安全性について、JR東海は、「50年の新幹線技術を踏襲するので事故の可能性は無い」としている。しかし、走行方式が違うこと、走行速度が2倍であることを考えれば、リニア中央新幹線の安全性が担保されているとは言えない。在来の新幹線でも脱線事故は起きている。

二. トンネル内の事故時の対応についても不安だらけである。車両火災の場合は、在来線のマニュアルでは、その場で消火作業はせず、トンネル外まで走行するとことになっているが、リニア中央新幹線ではトンネル内を最寄

駅まで走行する想定であり、乗客にとっても駅構内の待機客にとっても危険極まりない。また、車両が停止した場合、乗客は車外に避難し、都市部では軌道下の保守用通路を、山岳部では軌道脇の狭い空間を共に徒歩で非常口まで歩くことになる。わずか3人程度の乗務員が千人もの乗客を無事避難誘導することは不可能ではないか。さらにガイドウェイ脇を歩いた場合、車体やガイドウェイからの電磁波の影響をまともに受けることになる。

(4) 南アルプスの自然破壊は必至である

南アルプスは我が国に残された唯一の最大規模の自然であり、一部は国立公園にも指定されている。南アルプスに延長23キロをはじめ多くの山岳トンネルや非常口を設けることは、その工事により、自然環境が回復不可能なダメージを受け、また静穏な環境に暮らす沿線住民の生活にも大きな影響を与える。6月5日の環境大臣意見は、「本事業は、その規模の大きさから、本事業の工事及び供用時に生じる環境影響を、最大限、回避、低減するとしても、なお、相当な環境負荷が生じることは否めない」と述べている。

- イ. リニア中央新幹線の山梨、長野、静岡のルートや、非常口建設予定地はユネスコエコパークに登録された移行地域である。その地域で、非常口や工事ヤード、工事残土置き場などが設置され、残土や建設資材を運ぶ膨大な数の工事車両が走行することは、エコパーク登録の目的や意義を損なう。
- ロ. 静岡県大井川源流の山岳部に、非常口（山岳部）工事により排出された残土の置き場が7か所予定されている。一部予定地では山体崩壊が起きており、残土置き場の建設は、さらにそれに拍車をかけるおそれがある。また、非常口と残土置き場の工事により、大井川の水量が毎秒2トン減量することが明らかとなっている。この減水によって流域60万県民の上水や農業用水が不足する。その対策について、JR東海は評価書で「ポンプで流出水をくみ上げて源流部に戻す」と対策を記載しているが、効果は望めない。静岡市議会など自治体や県民は残土置き場の計画変更を求めているが、JR東海の工事実施計画は変更を明記していない。
- ハ. 長野県大鹿村は南アルプスの山腹に位置する自然豊かな山村である。その静かな村の狭隘な生活道路をリニア中央新幹線の工事車両が1日1,700台余り走行する計画である。また、小渋川に橋梁を建設すると土砂崩れを招く可能性が高いとして、村からは、計画の変更を求める切実な要請が出されている。JR東海の工事実施計画では計画の変更を行っていない。
- ニ. 希少動植物の生態系への影響は取り返しのつかないほど深刻になる。南アルプスのリニア中央新幹線沿線地域はクマタカ、オオタカをはじめ希少動植物の生息地である。地下トンネル工事や非常口工事により希少動植

物の生育、営巣、繁殖が脅かされることは必至である。JR東海の影響評価書は、その保全対策として最新の建設機械や工事車両の導入により、騒音・振動、排気ガスの低減を図り、生息地が失われる動植物についてはビオトープを創設することなどを環境保全措置として採用するとしているが、工事が長期にわたるうえ、新たな生息地の創設は知見に乏しく、環境影響評価書の対策は、現在と同じような生態系の保全には程遠いものである。

(5) 地下水の噴出・枯渇の可能性が高い

リニア中央新幹線のトンネル工事に係る地下水脈の現状や水位、流出について、JR東海は環境調査の過程で「3次元透水流解析」を基に、工事による地下水の流出や枯渇は、最新の工事技術を用いるのでその可能性は少ない旨説明している。しかし、地下水の専門家からは、JR東海の解析は30年前の手法を基にして、非定常の現象を定常扱いしており、現状を把握したものではないと指摘されている。リニア新幹線山梨実験線では、延伸のためのトンネル工事で地下水が噴出したため、JR東海が認めているだけでも沿線3カ所の集落の井戸水が枯渇し、また沢水も消失したことが明らかになっている。都市部でも地下水の汲み上げ規制の厳正化で、水位が大幅に上昇し、地下トンネル工事にも影響が出ている。沿線には、地下水を生活用水や農業用水に使用している住民のほか、病院や事業所（温泉、工場）も多く、地下水の枯渇は重大な問題である。にもかかわらず、実態調査や、工事中の対策は極めて不十分である。

(6) 工事残土の管理・処理方法が不明である

JR東海は、リニア中央新幹線に係る工事で発生する残土（建設発生土）はおよそ6,300万 m^3 であると明らかにしている。その残土処理の方法について、他の公共工事や自社事業、農地や宅地の造成などの措置を行うとしているが、その量は少ないと予想される。ほとんどは、非常口周辺の残土置き場に蓄積されるものと予測される。前述のように、その残土置き場が土砂の流出などで周辺の自然、生活環境の悪化を招く恐れがある。

イ. 残土の処理方法、処分先が明確でないのは、原発の使用済み核燃料と同じで、リニア中央新幹線も「トイレなきマンション」である。これまでも残土処理について地方自治体との協議が行われず、その結果具体性の無い「廃棄物対策」が提起されている。残土処理についてJR東海には自らの責任で管理、処分するという姿勢は見られず、「工事を進める中で考える」ようでは、住民は納得できないし、不安が昂じている。

- ロ. 工事残土の運搬ルートについても、非常口から途中の幹線道路までしか示されておらず、最終運搬先へのルートが示されていない。
- ハ. 残土置き場が確定しないため、事前の環境調査も実施できず、環境影響評価も進められない。また、残土置き場が明確になった時点で、各県、政令市の環境影響評価条例に基づき、新たに環境影響評価の手続きを進めるべきだが、JR東海の環境影響評価書はそのことに触れていない。

(7) 磁界、微気圧波、低周波音について

- JR東海は環境影響評価書で、磁界や低周波の人体への影響について疫学的な検証を行っていない。磁界について、山梨実験線での測定データを公表し、車内や軌道脇、軌道下での実測値はICNIRP（国際非電離放射線防護委員会）のガイドラインを大幅に下回っているとし、安全性を強調している。
- イ. JR東海による山梨実験線での実測データは周波数が6 Hzまでの値しか明らかにしていない。ICNIRPのガイドラインは周波数が高くなれば基準値も低く（厳しく）なる。高い周波数帯での実測データが開示されていない。
 - ロ. リニア中央新幹線の客室内や駅構内、乗降口は磁界の影響を防止するため厳重にシールドされる。そこまで防護措置を講じなければならないほど、磁界のレベルは猛烈に高い。シールドが何らかの原因で損傷するなどの事態も想定される。また、トンネル内で避難する場合、どの程度の電磁波を受けるのか不明である。ペースメーカーやインプラント、脳内血管クリップなど磁界に反応する金属器具を体内に持つ利用者への安全確保はどのようになるのか明確でない。
 - ハ. 供用後の微気圧波について、JR東海は環境影響評価書で山梨実験線のトンネル出入り口付近で実測した数値を挙げ、緩衝口や非常口に多孔板を設置すれば低減され、基準値との整合性が図れるとしている。しかしそのピーク値は基準値に近い数値を示している。
 - ニ. 換気施設の低周波音について、JR東海の環境影響評価書は音圧レベルとG特性のグラフを示し「供用後は環境対策型施設の採用」や「消音装置の設置により、環境影響の低減が図れると予測している。静穏な住宅地の非常口予定地周辺の予測結果では、最高80 dBに達しており、周辺への影響は否めない。

(8) 景観維持や文化財の保護がなされない

- イ. リニア中央新幹線のあかり（地上）部分は蒲鉾型のコンクリート製フードで覆われる。また河川部の橋梁部分も高い遮音壁が設置される。山梨実験

線ではすでにあかり部分が完成しているが、景観が台無しとなっている。
JR 東海は、専門家の検討を経て橋梁部のデザイン等を決め、景観学者からも意見を聴いて決定したと言うが、検討の経過や内容は明らかにされていない。山梨実験線で見られる平野部や山間部のフードは、「まるで土管列車だ」と言われるほど異様な構造物である。また、実験線ではすでに、フード付き橋梁により農地への日照被害や、風の流れを阻害して霜害などの実害が出ている。

- ロ. 岐阜県可児市では貴重な歴史遺産、産業遺産である大萱地区の古窯跡をまたぐ形でリニア中央新幹線の橋梁が建設される計画である。岐阜県知事や可児市長から「橋梁部分を地下トンネルに計画変更してほしい」との要望が出されたが、JR 東海の工事实施計画は計画の変更を示していない。

(9) その他

6. 処分庁の教示：なし

7. その他

口頭での意見陳述を 申し出る 申し出ない

以 上