

① リニア中央新幹線建設工事に関する大深度地下の使用許可についての公述を行います。川崎市の西村です。

② 大深度法の適用は「公共の利益となる事業である」ことが前提としてあります。私はリニア新幹線の建設は「公共の利益となる」どころか、「公共の利益に反する」と考えますので、大深度法の適用に反対です。以下、反対する立場から、その理由を公述します。

③ リニア中央新幹線は、全国新幹線整備法（全幹法）に基づいて認可されました。全幹法の最大の目的は、全国的な新幹線網を整備することです。

この地図をご覧ください。白と黒の線は既存の新幹線、青は整備新幹線で開業した区間、赤はまだできていない区間です。国はこの赤い区間の整備を先にするつもりだった。それを、J R東海は自前でやるからと言って強引に格上げさせ、認めさせたのです。

ところが、リニアは他の新幹線と全く違う走法で運行されます。両脇を磁石で埋められた空洞のなかを浮上して走る。在来新幹線との相互乗り入れはできず、また乗換すら非常に不便です。新幹線網の整備どころか、新幹線網を分断し、日本列島の真ん中に空洞のループを新しくつくるだけなのです。

④ ドイツでは連邦議会が何度も真剣に議論して、リニアの開発を中止しました。理由は、建設費が高すぎる、在来線との相互乗り入れ・連結が不可能、環境破壊等です。特に建設費がこれだけ高いと外国への輸出は困難だとして完全に撤退しました。日本では民間企業がやるからとともに国会で議論されずに事業認可されてしまいました。

下の記事は、ドイツで起こった事故の記事です。23人が死亡する大事故です。ドイツから輸出した上海でも火災事故を起こしています。これらの事故が原因でドイツが開発を止めたものではありませんが、J R東海は事故など起こるはずがないという態度をやめて、真剣に事故対策を考えるべきです。

⑤ J R東海は東海地方に大震災がおきたとき代替輸送ができることを建設の理由の1つにしていますが、リニアは浮上して超特急で走行するという特性から重さに制限があって、多くの物資は運べません。また余震等の恐れから長いトンネルの中の走行は危険が大きいのです。

⑥ これからの人口減少時代、SNSの発達で人の移動が減少する時代に、ただ速いというのが取り柄のリニア中央新幹線の必要性はごくわずかです。代替の乗り物もあります。

私の友だちも、ほとんどは要らないと言いますが、たまに「1度は乗ってみたい」という人もいます。「じゃあ2度目は？」と聞くと、「あんなトンネルの多いもぐら列車ではねえ」と言います。リニアは、いわば、遊園地のジェットコースターのようなものなんです。大人のおもちゃみたいなものなんです。

そんなものに、なぜ9兆円以上の膨大な金をかけて建設するのか？2013年、当時JR東海の社長だった山田佳臣さんも「リニアはペイしない」と言っています。

⑦ 中央新幹線については、国交省 交通政策審議会 鉄道部会 中央新幹線小委員会で審議しております。2011年5月にだした答申では、「高速性でリニアが適当」と結論付けたわけですが、「安全性、信頼性、利便性、ネットワーク性、建設費用等では在来線幹線が優れている」としています。みなさんもどうぞお読みください。

⑧ 中央新幹線はリニア方式でやる必要性はなかったのに、リニア方式を選んだがために大変な自然破壊を招くことになってしまいました。リニアは出来るだけ真っ直ぐに走らなければならない、リニアの高速性を生かすために最短距離を選びたいということで、南アルプスルートが決定されました。

リニア建設による自然破壊は大規模で復元不可能です。3000m級の山が連なる南アルプスは白神山地と並ぶ原始からの自然が残っていましたが、トンネルを掘ることによって荒らされています。トンネルを掘るためにダンプカーの通る道をつくるというだけで自然は破壊されていくのです。

「日本で最も美しい村」連盟に名を連ねている大鹿村では、発生土を運ぶために1日最大1736台のダンプカーが走ります。子どもたちは危険と埃をかぶって大きくなることになり、観光も大打撃です。この記事をご覧ください。すでに、この1年ほどの間にリニア工事の発破（ダイナマイトの発破です）によって4回の落石や土砂崩れが起こっているとあります。大鹿村は中央構造線の断層で山は崩れやすいんです。今後も発生危険性は非常に高いと言えます。

⑨ 大井川の水は最大毎秒2トン減量するとアセスで報告されました。流域63万人に影響があります。静岡県では自治体を先頭に「白紙撤回だ」と反対の声があがっています。

⑩ 相模原の鳥屋は本当にきれいな山間の村落だったのですが、車両基地建設のため山林を破壊し、地域を分断すると怒りの声があがっています。先祖代々の墓地を捨てて移転するのか、きれいな自然に惹かれて大枚はたいて引っ越してきた人がどうすればいいのか、追い詰められています。空港のような大きな基地は、310mの高さで圧迫感があり、立ち退きをまぬがれた人が、残るのも地獄なのです。

⑪ ただ「高速で走る乗り物」を造るために、沿線で1500件もの立ち退きを迫り、生存権・生活権を否定し、精神的に追い詰めることは、許されるのでしょうか？

そのうえ、J R 東海の住民に対する態度は高飛車で傲慢でした。説明会では質問しても、毎回同じ答えが返ってくるだけ。住民の意見や要望を聞いて計画を練り直そうという態度は一切ないのです。アメリカでは住民の意見を聞いて計画を変更したり、取り止めたりすることもあります。それがアセスなのです。

また、「民間で自前の費用でやる」と説明会で繰り返しましたが、3兆円の財政投融资を受けています。3兆円ですよ。国の防衛費の半額より高いのです。法律を変えてまで一民間事業に貸すなんて、J R 東海のトップが安倍さんのお友達だからかなと思ってしまいます。さらに税金の減免、土地収用に自治体の役人を駆り出すなど、とうてい許されることはありません。

以上、リニア建設は「公共の利益になる」どころか「公共の利益に反する」と私が考える理由を述べました。

⑫ 大深度法の核心は所有権と使用权の関係にあります。日本では所有権は保護されるべきものであるとして法体系がつくられてきました。特に土地の所有権は安心して生活できるという点で生存権と密接な関係にあります。

川崎市で行われた大深度法の説明会でいろいろと質問しましたが、納得いく答えが得られなかったので、私の意見を述べます。

⑬ 大深度の地下の使用は最大限少なくして認めるべきです。

大深度法では地表面から40m以上の地下でありその土地の支持地盤面より10m以上深い地下の使用権を公共の利益になる事業に限って認めています。今までも鉄道や道路建設で大深度法の適用はありましたが、できるだけ家屋の下は避けてきたと聞いています。リニアは真っ直ぐに走るために人がすむ家屋の下を通ることを前提に計画されています。言語道断です。

⑭ たとえ使用权が許されたとしても、上に居住する人の所有権は消えていません。

J R 東海は、ルート上の居住者に1人1人「使わせてください」と挨拶にいくべきであるのに行っていません。

⑮ 家屋の損傷がおこってもトンネル工事との因果関係は J R 東海側が地表面の計測で判断するという返答でした。J R 東海は工事前に地表面の計測を〇mごとにやるから、家屋の因果関係の判断は J R 東海側がやるというんです。

でも、実際は家屋のある所は避けて空き地や公園でやるんですって。加害者でしょと言われている人が因果関係を判断するなんて、おかしくないですか？

これではリニアの工事が影響したかどうか正確に判断されないこともあるでしょう。ルート上の全ての家屋の事前調査を行うべきです。

⑩ 家屋の下をリニアのトンネルが通れば地価が2%くらい下落するというのが不動産業界で言われています。JR東海は補償しないといますが、実際に損害がでれば補償すべきです。

⑪ リニアが走らなくなったら、トンネルはどうなるのでしょうか？ それが何か月後、何年後、何10年後のことであっても、持ち主は不安なのです。処理方針がはっきりしない限り、トンネルは掘らせないのが国の立場であるべきです。

⑫ 家を広くしたいと自宅の地下を掘っていったら、地下鉄の上に乗っかっていたというコマーシャルが流れていました。自宅の下をリニアが走るということは、居住者にこのような不安を常に抱かせるということなのです。JR東海は、居住者のこのような不安への配慮が足りません。振動、騒音、電磁波等の影響を居住者が質問しても、大深度だから身体に感じないと切り捨てます。「そのけ、そのけ、リニアが通る」と言わんばかりです。国民の所有権を尊重しないJR東海に、使用权を認めるのは、恐ろしいことになるのではないのでしょうか。