

# ここが問題！リニア新幹線 2013. 5. 11

リニア新幹線NEWS No. 7/リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会発行

[M L think-linear2@yahoogleroups.jp](mailto:MLthink-linear2@yahoogleroups.jp)

[HP web-asao.jp/hp/linear](http://web-asao.jp/hp/linear)

特集：リニア国会審議（①）2～3面）

## 「社内でもリニアについて声を上げて下さい！」

### ＝ JR東海社員向けに2回目のビラ450枚配布＝

### 新幹線大井車両基地行き品川駅バス停で



4月8日（月）午前7時10分から同8時40分まで、東京・JR品川駅のバス停で、JR東海と関連会社社員向けのリニア関連のビラ配布を行いました。内容は「沿線住民はリニア新幹線計画について、具体的内容の説明を受けていない」、「リニアの安全性は確保されず、事故の危険性が指摘されている」、「公共事業というなら、早急に住民や利用者に対し説明会を開くべきだ」、「リニア新幹線は採算がとれず、利用者がかえって不便になる」、「巨額の建設費が将来国民負担になる恐れがある」、「市街地の立坑工事や大深度トンネル工事が住民の生活や自然に影響を与える」、「JR東海社員の皆さんも、社内でリニアについて声を上げて下さい」というもの。

当日は早朝にもかかわらず、会員8人が参加、バス停付近でリニアの問題点を訴えるとともに、バスを待つ社員にビラ450枚を手渡しました。皆さんはバスを待ちながら、またバスの中で熱心にビラを読んでいました。進んでビラを受け取りに来る人もいました。

### 住民の声をJR東海も無視できなくなってきた。申し入れやビラ配布の継続が必要

今回は、JR東海が密かに進めた環境調査の写真や、立坑やトンネル工事残土の処理など具体的な問題を訴えましたが、今後も様々な角度から第2、第3の社員向けビラ配布を続ける予定です。JR東海は5月13日（甲府）、25日（中津川）などで、環境調査中間報告の名目で住民説明会を行います。2月10日結成されたリニア新幹線沿線住民ネットワークの活動が活発化し、JR東海もこうした動きを無視できなくなったとも言えます。東京・神奈川連絡会は13日の甲府での説明会に会員数名が参加する予定で、当日は実験線の延伸工事現場も視察することにしています。

## リニア安全性、採算性で国会審議～4月15日、衆議員予算委員会 第8分科会で

中央リニア新幹線について 質問＝日本共産党衆議院議員 佐々木憲昭氏

答弁＝国土交通大臣・太田昭宏氏、鉄道局長・竹内健蔵氏

**佐々木議員**「はじめに太田大臣に、基本的な点を確認したいと思いますが、鉄道会社というのは、日常生活にとって非常に大切な不可欠な交通サービスの提供者でございます。その意味で公共性・公益性・安全性これは最優先で守らなければならない社会的使命があると思いますが、その点確認しておきたいと思います」。

**太田国交大臣**「鉄道というのは、いわゆる営利というだけでなく公共的なもの、また明治以来鉄道というものが実に発展の心躍るものになってきている。ということも含めまして大いなる公共性をもっていると認識しております」。

**佐々木**「そこで今日は、リニア中央新幹線の問題についてお聞きしたいとおもいます。2007年4月JR東海は、リニア中央新幹線の建設構想の推進を社内決定いたしました。このリニア新幹線構想をどう受け止め判断すべきか、それを検討する政府ベースの審議が、2010年3月から、国土交通省交通政策審議会鉄道部会中央新幹線小委員会というところで開始をされたわけでありまして。2011年5月12日に、この小委員会が最終答申を発表いたしました。そして26日、国交省はJR東海にリニア中央新幹線の建設を指示したわけですが、こういう経過がありますが、JR東海はですね、国交省のゴーサインを受けまして来年に着工を予定しております。そういう作業を急いでいると聞いております。端的にお聞きしたいが、なぜ今リニア中央新幹線なのかと、国交省がJR東海に建設を指示した理由ですね、根拠をお示しいただきたいと思います」。

**太田**「中央新幹線の建設の指示にあたりましては、今ご指摘ありましたように、平成22年3月から23年5月まで交通政策審議会中央新幹線小委員会におきまして20回にわたり有識者の皆様に幅広くご論議をいただいたところでございます。またこの小委員会がJR東海より、自らの自己資金により中央新幹線の整備を行うとの意思が表明されたわけですが、この結果中央新幹線は、東京、名古屋、大阪の三大都市圏を高速かつ安定的にむすび国民生活・社会経済を支える大動脈の機能を強化するほか、東海道新幹線との二重化により災害へのリスクへの備えという答申をいただきました。このような答申を受けまして、平成23年5月に中央新幹線の整備計画の決定を行いまして、建設主体と営業主体としてJR東海を指名し、同社への建設の指示を行ったところでございます」。

**佐々木**「今言われたように、リニア新幹線というのは、JR東海が建設主体となって建設費用の全額を負担すると、その一方国は建設の指示を出すというだけになっているわけですね。しかし、この計画は実質的に大動脈と言われましたが、大規模な公共事業でございます。いわば国家的プロジェクトといわれるようなものですね。国会審議など公的関与が及ばない異例な形で進められてきているわけです。私が非常に驚いたのは、JR東海の社長が審議会・小委員会の場で、自己負担でプロジェクトを完遂するので経営の自由、投資の自主性の確保、民間企業としての原則を貫徹すると断言しているところでございます。こうなりますと、総額9兆円以上の巨額の資金が投入されるプロジェクトであります。公共交通システムに関する問題なのに、国はJR東海の主張をただ追認するだけになってしまう。そういうことになるのでしょうか」。

**竹内鉄道局長**「委員ご案内のように、この中央新幹線の整備でございますが、全国新幹線鉄道整備法という法律に基づいて、国土交通大臣が整備計画を定める、あるいは営業主体・建設主体を指名する、あるいは建設指示をするという事を行ったところでございます。決してJR東海が勝手にやるということではなくて、全国新幹線鉄道整備法に基づく手続きに従って進めているところでございます」。

**佐々木**「そういうふうにも言われても、内容をどれだけ真剣に国として検討して進めているのか、これが問われるわけでありまして。リニアが果たして必要なのかという議論もあります。JR東海は当初、輸送力の限界を打破すると、こういうことを考えていました。しかし、国交省審議会のヒヤリングではですね、このことについてJR

東海は触れておりません。輸送能力の限界と輸送実績はどうなっているか。これが重要だと思います。この点紹介していただけますか」。

**竹内**「東海道新幹線の輸送実績につきましては、景気動向などによりまして多少の変化はございますけれども、基本的に右肩上がりです。具体的には、昭和62年度が年間321億人キロであったのに対して、20年後の平成19年度は年間465億人キロを達成しております。その後2年間は景気の低迷などに加え新型インフルエンザなどの社会情勢などの影響を受け一旦減少いたしました。平成22年度以降再び増加傾向に転じ、平成23年度時点の輸送量は443億人キロということになっております。また、列車の運行本数について見てみますと、平成23年度において、1日当たりの列車本数は最大で約400本、1時間当たりは最大で14本と過密なダイヤ設定となっているところでございます」。

**佐々木**「今、右肩上がりとか言われましたが、実際の利用率をみますとね、年間を通してみると、最近数年間約10%低下しているわけです。普段は座席の35%から45%が空席であります。年末年始あるいはお盆の時期の混雑率は120%と言われてはいますが、これは自由席なんです。こういう混雑は年間10日間くらいでありまして、空席が3割4割という状況をみて、なんでこれが輸送能力の限界なのかというふうに思うわけでございます。他方ですね、老朽化するからもう一本必要であると、バイパスが必要だとも言われてはいますが、これも理屈が薄弱で、老朽化対策というのは、やらなければなりません。大規模改修はすでに全幹法によって定められておまして、JR東海も改修を予定しております。老朽化がバイパスを必要とする理由にはならないと思う。次は震災へのリスクに備えるということが言われてはいますが、大臣にお聞きしますが、近い将来予想される、東海、東南海、南海の三海域で、巨大地震が発生した場合に、リニア中央新幹線果たして耐えられるのか大臣の考えをお聞かせいただきたい」。

**太田**「中央新幹線などの鉄道構造物の地震対策、これいうまでもなく鉄道の安全・安定輸送のために、極めて重要です。耐震工学の専門家を交えて、この件については科学的、工学的見地から検討を進めてきているところでございます。具体的な検討の結果につきましてはかなり詳細な事項が含まれるので、鉄道局長から答弁させていただきますが、どこまでも、このルートをとりますと、大深度に入るところもありますし、中央構造線を通るところもあれば、トンネルが多いということもある、それぞれのところで科学的・工学的な見地ということから判断しなくてはならないと同時に東海道新幹線が津波が起きたという場合、東海・東南海そうした地震に、非常に近接しているという危険性を持っているということは、委員も同じ認識だとも思っております」。

**竹内**「大臣のほうから基本的な考え方について、ご説明申し上げました。中央新幹線の先行しております、東京～名古屋間で行われております環境影響評価を前提としているルートは全長で約286キロでございます。内トンネル区間というものは256キロということでトンネル区間が多くなっていることは事実でございます。トンネル区間について見てみますと、品川駅付近から神奈川県西部の約40km区間は、いわゆる大深度法に基づき、深さ40m以上の大深度地下に構造物が設置されることになっております。また他方、南アルプスの山岳区間これは約50キロでございますが、こういう山岳区間があるわけでございます。地下深く走行するといっても走行する地盤の条件は実は異なるわけでございます。一般的に構造物というのは、地上の構造物に比べまして耐震性が高いものの地層が安定時には地盤そのものが揺れにくい、そういった性質がございます。他方、沖積層が厚く堆積致しました首都圏や名古屋市付近では構造物に影響を与えるような地盤変異が想定されます。構造物の耐震対策につきましては地盤の固さ、地盤条件を踏まえて科学的な知見に基づき確実に検討する必要があります。このため中央新幹線を含む鉄道構造物の耐震対策につきましては、平成17年から鉄道総合技術研究所に委託して、京大名誉教授の佐藤忠信氏をはじめとする耐震工学の権威に、お集まりいただきまして委員会を開催し鉄道構造物の耐震設計に対して徹底した議論を行ったところでございます。その結果、設計仕様を定められてはいますが、これによりまして南海トラフ巨大地震や首都直下地震などによる地震動が想定される区間におかれましては、構造物建設される地点で想定される最大級の地震いわゆるL2地震動に対して安全性を確保することといたしております」。

（なお、以上は傍聴記録であり、正式な議事録ではありません。続きは次号で紹介）

# リニアの問題点をさらに広め、浸透させよう

JR東海は、この秋にリニア新幹線計画について準備書を出し、来年度中の着工をめざして、沿線自治体の環境影響評価を受け、国交省に工事認可を申請します。合わせて首都圏と中京圏の関係自治体（都、県）に大深度地下の使用認可申請を行う予定です。また、中間駅立地県で期成同盟会と協力し、「環境調査中間報告」の名目で説明会を開催し、環境影響調査の内容に加え、中間駅の構造について明らかにすると見られます。現状は、JR東海が情報開示を行わないために私たちの声が十分に伝わらず、住民・市民の理解がまだまだ深まっていないのが実情です。秋をめざして、私たちは改めてリニアについて、下記の学習会を中心に、広範な市民を結集し、問題点を明らかにして行きましょう。夏までのリニア関連の集会、学習会、講演会は以下の通りです。

## ■リニア新幹線と日本の公共事業

5月26日（日）14：00～相模原市橋本「ソレイユさがみ」

講演者は橋本良仁氏（公共事業改革市民会議代表）

## ■第27回かわさき環境・公害・まちづくりフェスタ

5月26日（日）11：00～溝の口駅デッキ

リニアパネル展示、署名活動、12：30～西村光子さんの「リニア紙芝居」上演。

## ■菅生分館まつり

6月 1日（土）14：00～川崎市宮前区菅生分館

講演会「足下のリニア新幹線」講師＝上田昌文氏（NPO法人市民科学研究室代表）

## ■リニア問題で国会周辺集中行動

6月 7日（金）昼～夕、国交省・議員会館

リニア計画の凍結を求め、国会でのリニア審議を推進させるための1日行動。主催はリニア新幹線沿線住民ネットワークで、午後国交省申し入れ行動で署名を提出し、院内集会を開く。院内集会では沿線住民ネットの川村晃生共同代表と地質学者の松島信幸氏がスピーチ。

## ■リニアは必要か、講演会

6月23日（日）14：00～相模原大野「ユニコムプラザ」

橋山禮治郎氏（千葉商科大学院客員教授）の講演と意見交換。相模原と東京・神奈川連絡会の共催。

## ■「原発とリニア」広瀬隆さん講演会

6月30日（日）13：30～国分寺労政会館

「リニアと原発」というテーマで、科学ジャーナリストの広瀬隆さんが講演。主催はリニア・市民ネットとガウスネット、東京・神奈川連絡会が共催。

## ■リニアシンポジウム in 中津川

7月28日（土）13：30～東美濃ふれあいセンター・歌舞伎ホール

リニア沿線住民ネットワーク主催のシンポジウムで、広瀬隆さんが「脱原発社会にリニアは必要か」、地質学者の糸井川淳二氏が「リニアと地元植物群・ウラン鉱床」というテーマで講演、そのあとパネルディスカッションを行う。

## ■あなたの真下をリニアが通る（仮）

8月10日（土）午後～川崎総合自治会館（予定）

東京・神奈川の大深度地下工事の問題点や採算性・利便性から見たリニア計画の矛盾を明らかにする。

詳細は今後実行委員会にて検討する。

=====  
ここが問題！リニア新幹線～NEWS NO.7

発行：リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

発行責任者：天野捷一 044-866-5785

懸樋哲夫 042-565-7478  
=====