

国土交通大臣 太田昭宏殿

## 改めて中央新幹線計画の凍結・再検証を求めます

東海旅客鉄道株式会社（以下JR東海）は約2年前の中央新幹線環境影響評価方法書に対する関係自治体の首長意見を踏まえ、これまで2年近く沿線地域で環境影響調査を実施し、その結果を集約した環境影響評価準備書を公表しました。JR東海は9月18日の公表以降、中央新幹線（以下リニア新幹線）想定沿線各地で92回にわたる準備書説明会を実施しましたが、リニア新幹線の必要性や採算性、地震対策、安全対策、避難方法、工事实施に伴う生活環境、自然環境への影響などについて、住民から疑問や不安の声が数多く上がりました。

こうした声を受け私たちは、大臣がリニア新幹線の事業計画をいったん凍結し、広く国民の声を聴き、交通政策審議会や国会での審議を通じて再検証するよう強く要請します。

以下、その理由を述べますので真摯に検討されるよう求めます。

### 1. リニア新幹線は最大の自然に対する最大の自然破壊～

世界自然遺産の白神山地に匹敵する南アルプスをリニア新幹線は25kmのトンネルで貫通します。トンネルから長い斜坑が山腹まで掘られ、そこから大量の工事発生土が排出されます。新しく工事中道路がつくられ、大量の工事車両が行き交います。世界に誇るべき大自然を壊してでもリニア新幹線を建設する必要性は全くありません。

### 2. リニア新幹線は地方の切り捨てになる～

JR東海は、リニア新幹線の目的として、東京、名古屋、大阪の3大都市圏を結ぶ東海道新幹線が経年劣化しており、また将来の大規模災害への抜本対策としてリニア新幹線の実現で大動脈の二重化をはかるためと説明しています。しかし、リニア新幹線が開業すれば、「ストロー現象」「スポイト現象」によって、人や企業が東京などの大都市に集中し、地方経済の減衰や地域の過疎化につながることは明らかです。

### 3. リニア新幹線は採算がとれず、赤字が国民負担になる可能性が高い～

JR東海は、リニア新幹線の建設費約9兆円を全額自己負担でまかなうと言い続けています。しかし、この巨額の投資をして開業にこぎつけたとしても、採算がとれる見通しはありません。現在、東京・名古屋間の旅客輸送は東海道新幹線がほぼ独占しています。JR東海はリニアの利用客の大半は東海道新幹線からの移行であると説明しています。東海道新幹線の旅客数は横ばいであり、リニアに移行した利用客の穴埋めができるとは到底思えず、営業赤字の穴埋めが国民負担となる可能性が大きいと言えます。また、建設費が一部でも国民負担となれば、リニア計画を白紙に戻すのが当然です。

### 4. リニア新幹線は利用客の安全を確保できない～

「地下は地震に強い」とJR東海は強調しています。遠距離を震源とする巨大地震については「比較的」安全かもしれませんが、直下型巨大地震や活断層がずれて起きる直下型地震に対して、リニア新幹線が安全とはだれも信じません。また、トンネル内の事故等で列車が停止

した場合、「複数の乗務員が乗客をトンネルの下部避難通路を歩いて案内し、最寄りの非常口から避難させる」と、JR東海は説明していますが、2、3人の乗務員が千人もの乗客を無事に避難誘導できるとは思えません。

#### 5. リニア新幹線の磁界データは方法書と同じで、正確ではない～

準備書の磁界の影響の説明は明確ではありません。盛んに、国際非電離放射線防護委員会（ICNIRP）のガイドラインを引合いに出して、「リニアの磁界はそれ以下で、人体に与える影響は無い」と力説しています。しかし、周波数が大きくなればガイドラインも厳しくなりますが、専門家の解析では周波数の最高値は、JR東海の言う12Hzではなく、100Hzを超えるとされています。リニア実験線の車両内での磁界のデータも公表されていません。

#### 6. リニア新幹線は電力の使い過ぎである～

リニア新幹線は東海道新幹線の3倍もの電力を使うことはJR東海も認めています。その電力27万kwは、東京電力と中部電力の余剰電力で十分賄えるとしています。そして、飲食店が使う190万kwに比べても十分少ないと説明しています。しかし、説明する際に、飲食店の数には触れていません。このように、省エネ時代に膨大な電力を使い、電磁波から乗客を防護するためにシールドだらけのシェルター車両を走らせるリニア新幹線は、明らかに、これからの時代に逆行した乗り物と言わざるを得ません。

#### 7. リニア新幹線への大深度法の適用認可は不当である～

都市部での大深度トンネルについて、今回の調査で、地上への振動、微気圧波、電磁波などの影響の有無は実証されていません。さらに、トンネル周辺住民は11年間も工事に悩まされるうえ、工事中、供用後も財産権を侵害されます。「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」により、住民への通知も補償も必要ないとJR東海は説明していますが、宅地価格が下落する要因になります。法律を国民のためにあるもので、宅地の大深度に巨大なトンネルを掘ることは不当であり、大臣は使用を許可すべきではありません。

以上

### リニア新幹線沿線住民ネットワーク

事務局：東京都東大和市仲原3-10-1-C-201（懸樋哲夫方）

共同代表	天野捷一	同	川村晃生
同	片桐晴夫	同	原重雄