

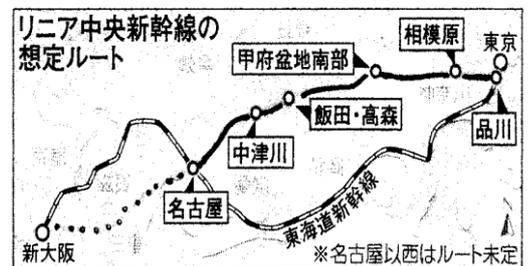
—JR東海の「中央新幹線計画」説明会で明らかになったことは？— **安全性、採算性、環境影響～解消されない疑問や不安 リニア新幹線計画は凍結・再検証を！**

東京・神奈川の沿線住民の声に押され、JR東海は7月24日（麻生市民館）および30日（町田市民ホール）で「中央新幹線（以下“リニア新幹線”）説明会」を開催しました。

大深度地下のトンネルが20kmに亘って横断する川崎市では、昨年夏から市内数箇所ボーリングによる地質・水質調査等の環境影響評価調査が行われ、5kmごとに作られる直径30mの立坑の位置などを想定し住民の間に不安が広がっています。

川崎や相模原などの沿線住民は、この巨大な公共事業がまともな国会審議も無く、計画の詳細が明らかにされないまま進行していることを危惧し、昨年からJR東海に対し説明会を開催することを要求してきました。

川崎市議会も今年5月住民からの陳情書を採択するなど、住民の声はかつてなく高まり、今回の説明会開催となりました。



質問状や説明会での質疑応答で何が明らかになったか？！

沿線住民は7月11日にJR東海に対し公開質問状を出し文書による回答を要求しましたが、JR東海は7月25日文書回答を拒否、全て口頭で回答しました。以下、公開質問状および2回の説明会でのJR東海からの回答から明らかになった要約です。

■ 「国の資金をあてにしない」と言うが、あまい需要予測で事業が破綻した場合、その約束はどうなるの？

★JR東海は、「まず名古屋まで建設し、さらに経営体力を回復した後、大阪まで建設するという二段階方式なら国の支援に頼らず自己負担で建設することが可能」として9兆円もの建設資金を全額自己負担としているが、将来ともその約束の保証は無い。すでに国交省は、不動産取得税などリニア建設に伴いJR東海が支払うべき税の免除を25年度税制改正要望に盛り込んだと聞く。これこそ「全額自己負担」論の破綻→《負担は国民へ》の先取ではないのか！

■ 「三大都市圏が1時間で結ばれ・地域の活性化、国際競争力の発展をもたらす」と言うが、既存の新幹線でも東京—大阪の日帰り旅行は十分可能。更なる時間短縮はいったい誰が望んでいるのか？

★ JR東海は、利用客へのアンケート調査さえ実施せず、どれだけの国民がリニアを望んでいるかは不明。地域活性化と言うが、むしろ一部都市圏への人口と富の集中、地方の過疎化・疲弊というこれまでの悪しき経済成長路線を極端に進めるだけではないだろうか

リニア新幹線計画の凍結を求めるシンポジウム

とき：11月9日（土）18:00～20:30

ところ：麻生市民館大会議室（小田急新百合ヶ丘駅徒歩5分）

講演：橋山禮治郎さん（千葉商科大学大学院客員教授）他

主催：リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会/リニア新幹線を考える麻生・多摩の会

■ 「東海地震のような大規模災害の備えとして、日本の大動脈輸送を二重系化する」と言うが、南アルプスなどの活断層が動いたらトンネルはどうなるのか？危険なリニアをつくるより、東海道新幹線の大規模改修による地震・津波対策こそ優先すべき。

建設に30年以上も要するリニア新幹線を災害時のためのバイパスにするというのは理由にならない。リニアの完成まで南海トラフ地震の発生は無いと断言できるのか？「大規模災害の備え」を言うなら、東海道新幹線の総点検と大規模改修工事が先だろう。

■ 非常時に、乗客は「トンネルの避難通路を2.5km 歩き、エレベーターで地上に避難する」と言うが、老人や子供を含む 1000 人もの乗客をわずかな乗務員でどうやって地上まで誘導するのか？ JR 東海は、「車椅子を用意する」「お客様のご協力」を繰り返すのみで具体性無し。安全対策は極めてずさん。

★エレベーターの定員は明らかにされず。ストレッチャーが入る大きさというので最大20名程度か。千人が避難する場合は50回上下する。非常口で1回の上下に5分かかるとしたら、250分～4時間はかかる。全く非現実的。

■ 消費電力は「原発再稼働が無いことを前提としている」、電磁波レベルも「国際的なガイドラインを下回っており地表への影響は無い」との回答だが、疑問はいぜん解消しない

★ リニア新幹線の消費電力は東海道新幹線の3倍と言うが、そのように膨大な電力を消費する乗り物が今の時代に相応しいのか？電磁波も車内のデータは明らかにされていなく、そもそも国際基準が甘いという専門家の指摘もある。嚴重にシールドされていることこそ強い磁界が発生している証拠では？

「リニア新幹線計画とは」

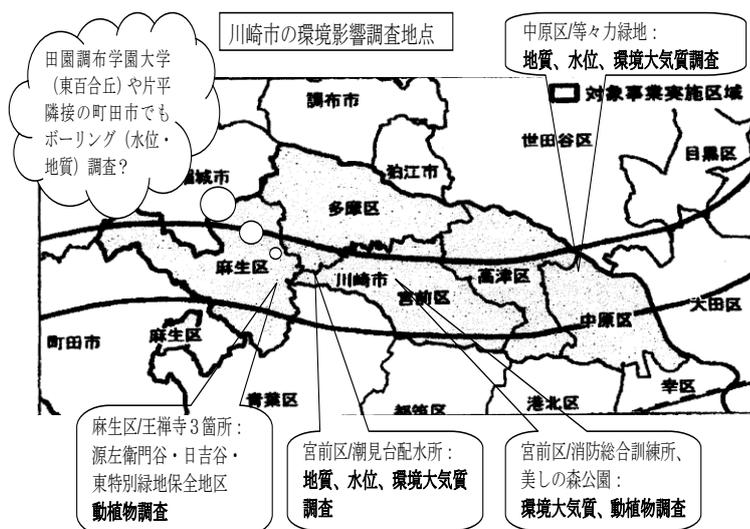
- ◆ 事業者： JR 東海
- ◆ 開業計画： 2014 年度 工事計画認可・着工
 - 2027 年 東京—名古屋間 (286 km) 開業
 - 2045 年 東京—大阪間 (438 km) 開業
- ◆ 最高設計速度： 505 km/時
- ◆ 総事業費： 9 兆 300 億円
- ◆ 到達時間： 東京—名古屋間 40 分
東京—大阪間 67 分
- ◆ 停車駅： メイン駅は品川、名古屋、大阪
中間駅は各県 1 ヶ所
- ◆ 全行程の 8 割がトンネル。都市部は地下 40m より深い大深度トンネル、5～10 km 毎に直径 30m の巨大立坑

■ 工事中の水枯れや湧水、騒音や振動、不動産価格の下落など、沿線住民の不利益については「シールドトンネルなので、工事の地表への影響は無い」「トンネル走行時の騒音・振動レベルは基準を大幅に下回っており、地表への影響は無い」と言うのみで実証はされない。

★水枯れや湧水は山梨実験線工事で既に発生し、川崎では地下貨物線で騒音問題も発生した。JR 東海はこれら住民の不安に応えようとする姿勢が全く感じられない

■ 川崎市内20km のトンネルや立坑工事で排出される残土は、「まず自社事業に転用、次に他の公共事業や民間事業に」と言うが、どれだけの量になるかも回答せず、適切な処分先があるのか不明。

★ 三保ダムでは土砂が流入し、火山灰を含む土砂なのでコンクリートには使えず、しゅんせつした土砂を1トン5千円で処理業者に引き取って



◎ 公開質問状に対する JR 東海の回答や川崎・町田両市での説明会質疑応答全文は小冊子『リニア新幹線計画—川崎、町田説明会全記録』(300円)にまとめてあります。ご要望の方は矢沢 (yazawa57747@yahoo.co.jp もしくは 090-6108-6568) まで