

中央新幹線計画の凍結・再検証を求める要請書

謹啓

私たちは、東京都、神奈川県に在住する中央新幹線予定ルート周辺を中心に結成した、リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会です。

2011年5月に、国土交通大臣から東海旅客鉄道株式会社（以下、JR 東海）に対し事業認可された中央新幹線（以下、リニア新幹線）計画は、現在、想定沿線の1都6県で環境影響評価準備書に対する環境影響評価審議、審査が行われ、本年3月下旬に知事意見が示される予定です。計画認可から二年半の間、予定沿線各地で説明会や意見募集、公聴会が行われましたが、これらに参加したほとんどの都民・県民から、この計画が実施されれば、長期にわたる工事中も供用後も、国民生活や自然環境に重大な影響を及ぼすとして、計画の見直しを求める声が上がりました。私たちは、以下の事由で、リニア新幹線計画の凍結と再検証を政府に求めます。

1. リニア新幹線は東京から名古屋まで延長286kmのうち86%にあたる256kmがトンネル区間です。また、5kmおきに設けられる非常口（立坑）の建設を含めれば、少なくとも諏訪湖を埋めるに足る約7千万 m^3 の建設残土が発生し、それを運搬する1千数百万台もの工事車両が、豊かな自然や市街地の中を走行することになり、広範囲の地域で大気質の悪化や、動植物の生態系へのダメージをもたらすこととなります。
2. 日本は超高齢化社会を迎えようとしており、就労人口も確実に減少します。人口は、2050年には1億人を割るとみられます。スピードや効率だけを追求するリニア新幹線がそのような将来社会で主体的な交通機関として役割を果たすことは期待できません。また、建設主体・営業主体であるJR東海の山田佳臣社長が自ら認めたように、リニア新幹線は開業しても採算がとれないのです。東京・大阪間の建設費9兆300億円はJR東海が全額自己負担する事業ですが、一方、国費を投入して大阪まで同時着工すべきだという声が与党内にあるとも聞いています。JR東海は経営状況によっては工事を中断することがあると言っており、もし建設中あるいは開業後、JR東海の経営収支が赤字になった場合、国費が投入されるのではないかと懸念が強まっています。
3. リニア新幹線は、整備新幹線の一環として建設される計画ですが、全国新幹線整備法によると整備新幹線の目的は全国的な交通ネットワークの形成であり、それによって、国民の利便性が確保されることにあると理解されます。ところが、リニア新幹線はこれまでにない「超電導磁気浮上式」という方式によってつくられるため、在来線との交通ネットワークの形成にはつながりません。また、その技術自体が開発途上にあり、長距離の営業運転に耐えうる水準に達しているとは思えません。
4. いうまでもなく、鉄道会社の最大の使命は乗客の安全確保ですが、リニア新幹線の安全対策は欠陥だらけです。超電導磁石は電流を流すと浮上や進行のための磁石との作用で強い磁界が発

生します。それを防ぐために客室や駅構内は嚴重にシールドされますが、強い磁界の疫学的な影響が検証されているとは思えません。また、トンネル内で何らかの事故が発生した場合、3人程度の乗務員が千人もの乗客を何^{*}も歩かせ無事避難させることは到底不可能です。時速500kmで走る車両が事故を起したら、これまでにない大惨事になる恐れがあり、想定外も含め万全の事故対策や避難対策を講じるべきですが、リニア新幹線にはそれが著しく欠落しています。技術神話や安全神話がいかにもろいものかは、3年前の福島第一原発事故で示されたではありませんか。

5. JR東海は、政府の干渉を受けずに早期実現を図るため、リニア新幹線を自己資金で建設すると明言しています。そして、整備新幹線の一環としてJR東海が建設主体営業主体として指名されたことで、他の整備新幹線と同様に、事業の推進に当たって、全幹法や大深度法などの法律を適用することができそれを楯にして、自治体首長や住民意見を軽視して、工事の早期着工を強行しようとしています。国の介入を避けるということは、政府による事業の管理・監督を排除するということであり、そのことは、情報開示が極めて少ないことや、環境影響調査の杜撰さに如実に表れています。
6. ご承知の通り、「超電導磁気浮上式鉄道」を実現しようとしているのは日本だけです。ドイツでは巨額な開発経費や在来線と相互乗り入れができないこと、さらに実験線での悲惨な事故を理由に研究・開発をあきらめ、ドイツの技術を採用し、上海万博に合わせて短区間の常電導リニアを実現した中国では、それが赤字続きの状況が続いています。また、上海・杭州間の長距離リニアの建設も、住民の反対で現在工事が中断されています。中国国内では、在来の新幹線が時速300km以上で走行でき、もはやリニアは必要ないということで政府も実現に消極的と伝えられています。このような状況の中で、しかもクルマ社会のアメリカが巨額の建設費が必要なうえ、利用者や環境にやさしくないリニア新幹線を導入するとは思えません。だからこそ総理はアメリカ政府に対し、5千億円もの資金融資を提案したのではありませんか。これは、国費の一民間鉄道会社への投入にほかなりません。
7. リニア新幹線建設に当たり私たち首都圏の沿線住民は長期間の工事により、日常生活や環境への深刻な影響に苦しめられます。大深度とはいえ、真下に巨大なトンネルが掘られれば、その影響は実証されておらず、また土地価格は下落します。これは明らかに財産権の侵害です。

今後の日本社会の姿を見据えたとき、国民がリニア新幹線を必要としていないことは明らかです。リニア新幹線計画を一旦凍結し、在来型新幹線という選択も視野に入れ、改めて中央新幹線のあり方を再検証するよう強く要請します。

2014年（平成26年）2月24日

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

共同代表 天野捷一、懸樋哲夫

連絡先：神奈川県川崎市高津区新作5-22-1-103（天野）