リニア新幹線とは-JR東海の資料より-

- ✦事業者：ＪＲ東海（東海旅客鉄道株式会社）
- ✦工事認可：2014 年 10 月
- ✦開業予定：2027 年東京―名古屋（286㎞）
  （８６％にあたる２４６ｋｍがトンネル）
  2045 年東京―大　阪（438 ㎞）
- ✦走行方式：超電導磁気浮上方式
- ✦最高設計速度：505 ㎞/時
- ✦総事業費；９兆 1200 億円
- ✦到達時間：東京―名古屋間　40 分, 東京―大阪間　67 分
- ✦メイン駅は品川、名古屋、大阪
  中間駅は、相模原・甲府・飯田・中津川

ストップリニア訴訟原告団からのお願い

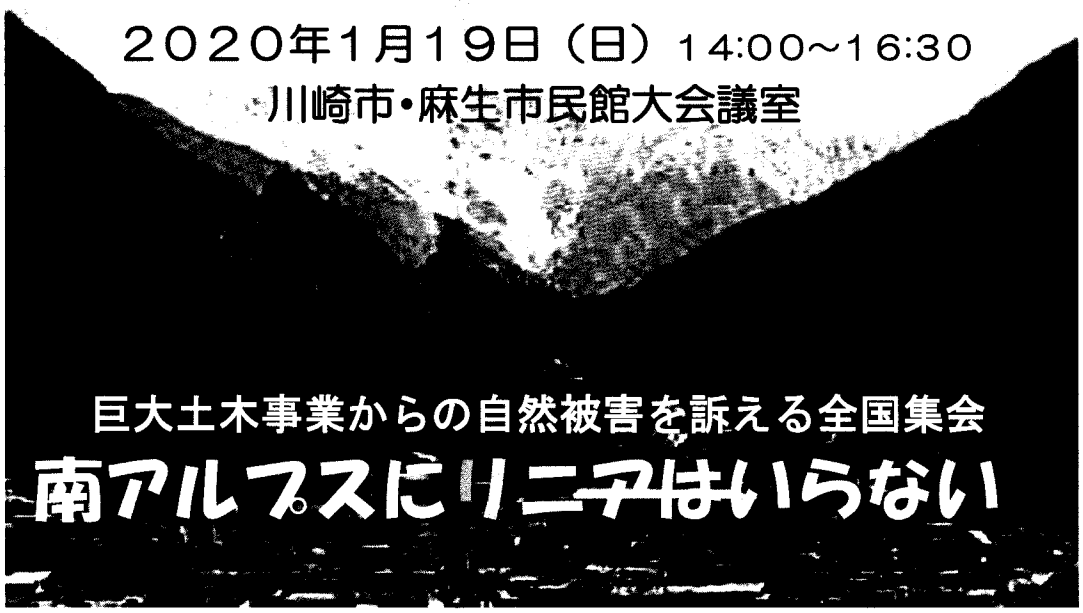
私たちは、国交省のリニア新幹線工事認可の取り消しを求めて市民 700 人余が、2015 年５月に住民訴訟を提起しましたストップ・リニア！訴訟原告団です。

訴訟維持のためカンパをお願いします

☆サポーター：1 年目２０００円（できれば複数口）
　　２年目以降１０００円（　〃　）
☆ 臨時カンパ：随時

振込先：

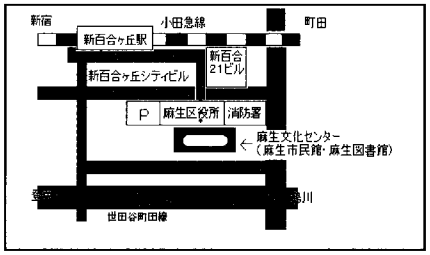
☆振替口座記号番号（郵便局）
　　00120−3−489093
☆口座名
　リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会



２０２７年のリニア開業にあせるＪＲ東海は、国の財政支援などのサポートを得て、沿線の自治体や住民に圧力をかけています。しかし、大井川の減水対策のいい加減さに静岡県が強く反発、南アルプストンネルの静岡工区の工事は始まっていません。さらに、長野工区でも残土処理場が決らず、トンネル工事が中断。工事中の非常口の出水や落盤事故に続いて山梨実験線で車両火災事故が起き、リニア開業のめどは不透明になっています。工事は今止めるべきです。

私たちは、世界に誇れる南アルプスの魅力と、リニア工事による不可逆的な自然破壊のおそれについて皆さんと共に考えます。（資料代５００円）

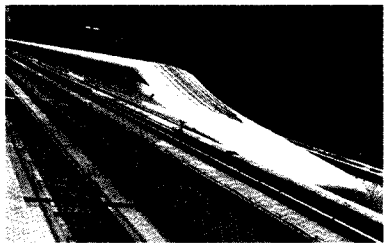
（発言者）
塩坂 邦雄氏（静岡県環境保全連絡会議委員）
辻村 千尋氏（前日本自然保護協会保護室長）
五十嵐敬喜氏（弁護士、法政大学名誉教授）
(進行)
川村晃生（ストップ・リニア！訴訟原告団長）



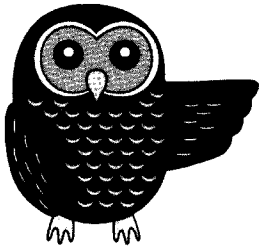
（小田急線新百合ヶ丘駅北口から徒歩３分）

リニア新幹線、今すぐ止めるこれだけの理由

リニア新幹線は、JR東海の私的事業であるにもかかわらず、品川・名古屋間5．5兆円、品川・大阪間9兆円以上という、これまで民間企業では聞いたことが無い巨額投資が行われようとしています。すでに3兆円の公的融資も行なわれ、総工費は今後さらに増加することも指摘されています。



リニアは、地下40メートル以深のトンネルの中を、超電導磁気浮上方式という強力な磁力によって時速500キロメートルで走らせるものです。しかし、途中乗り換えがあるため、東京・大阪間の時間短縮は、従来の東海道新幹線に比べても1時間に過ぎません。皆さんは、本当にこれだけの巨額の費用を投じて、こんな高速鉄道を必要としていますか？



最大の問題は“不測の危険”です。日本には、台風、水害、地震、土砂崩壊など特有の危険があります。加えて経営破綻という金銭上のリスクもあります。こうした危険を無視して、JR東海が新技術を試みようとすることに不安を禁じ得ません。JRが考えなおす勇気を持つことを強く望みます。

乗客の安全対策に最大の欠陥

★トンネル内での事故対応は？

災害大国日本、山岳や大深度トンネル内を走行中、大雨による洪水、巨大地震による停電、火災やトンネルの崩落が発生した場合どうなるのか？16輌1000人の乗客は真っ暗なトンネル内を2.5～5kmごとに設置された高さ40m～100mの非常口から地上まで無事に脱出できるのか？　JRの安全対策は「乗客が自分で歩いて脱出してください」と言うだけ。

★強力な磁気・電磁波の人体への影響は？　JRは、車体を磁気シールドで覆うというが安全性はいまだ検証されていません。

人口減の日本、事業破綻のツケは将来世代に回されるのか？

東海道新幹線の乗車率が今でも60%程度。今後人口減が確実で乗客増は考えられないのに、東海道とリニア、2つの新幹線の同時営業は無謀でしかない。貨物の運搬ができないため災害時には役立たず、既存鉄道網とのアクセスが悪いため、新駅へのインフラ整備を請け負う自治体は財政が悪化します。JR東海の社長が認めたように「リニアのみではペイしない」。

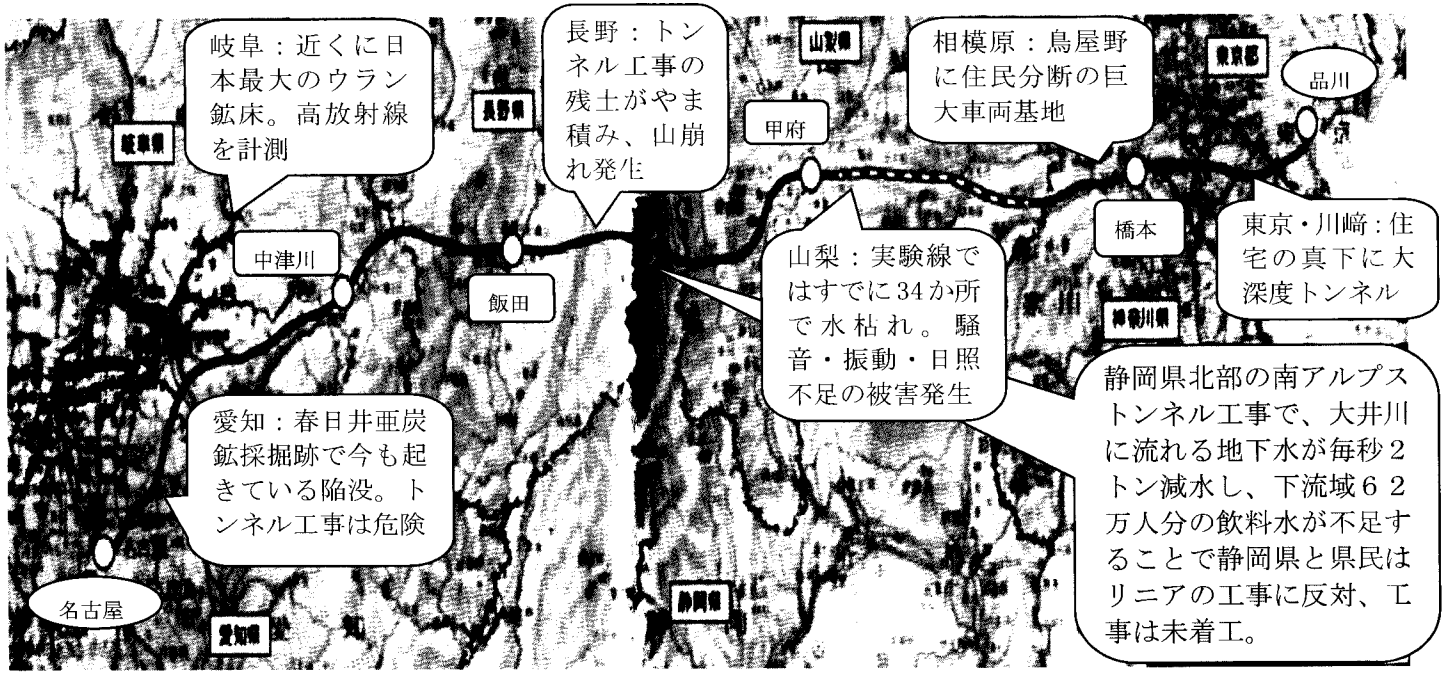
予想外の工事費の膨張や、開業後の乗客減で赤字が続き、リニア事業が破綻した場合、残された巨大トンネル、巨額の不良資産は誰が責任を負うのか？

自然の宝庫・南アルプスに、リニアはいらない

南アルプスは、列島造成時に由来する日本有数の活断層が集中する地帯であるとともに、エコパークに指定され、貴重な動植物が生息する自然の宝庫です。そこに25kmものトンネルを掘ってリニアが通る。山間に集積される工事残土や工作物の出現は、自然の景観や生態系を壊すだけでなく、巨大地震などの災害時には、トンネルの崩壊や地滑り、浸水などを招き、地域社会とリニアの乗客を危険にさらします。

車窓の自然を楽しむこともなく、ただ速いだけの乗り物、南アルプスにリニアは要りません。

品川から名古屋まで、各地で事故が多発ーリニアの工事は即中止を！



＜工事開始したら
各地で事故が多発＞

名古屋の名城非常口で地下水が噴出し工事が中断、岐阜県中津川市の非常口斜坑工事で地盤が崩落、山梨のリニア実験線では車両火災が発生し３人が負傷。

他にも工事用トンネル工事で崖崩れが起きており、長野などでは河原や谷を埋める大量の残土が二次災害の危険が出ています。こうした事故や過失のためリニア工事は大幅に遅れています。

東京・名古屋・大阪の三大都市圏を高速で結ぶと、東京一極集中と沿線地域の過疎化を促す

★生産年齢人口（１５から６５才）の減少は止まらない
★ネット社会で情報交換、テレビ会議も可能で出張の必要が無くなる
★品川ー名古屋間２８６キロのほとんどはトンネル
→車窓の景色も見えず、旅の楽しみがない
★９兆円の建設費の自前調達は困難で早くも国が３兆円の財政投融資、赤字が続けばさらに税金投入も
★リニアはレールがなく、既存高速網とのアクセスができなく、乗り換えに想定外の時間も

公費も使って工事残土の処分？

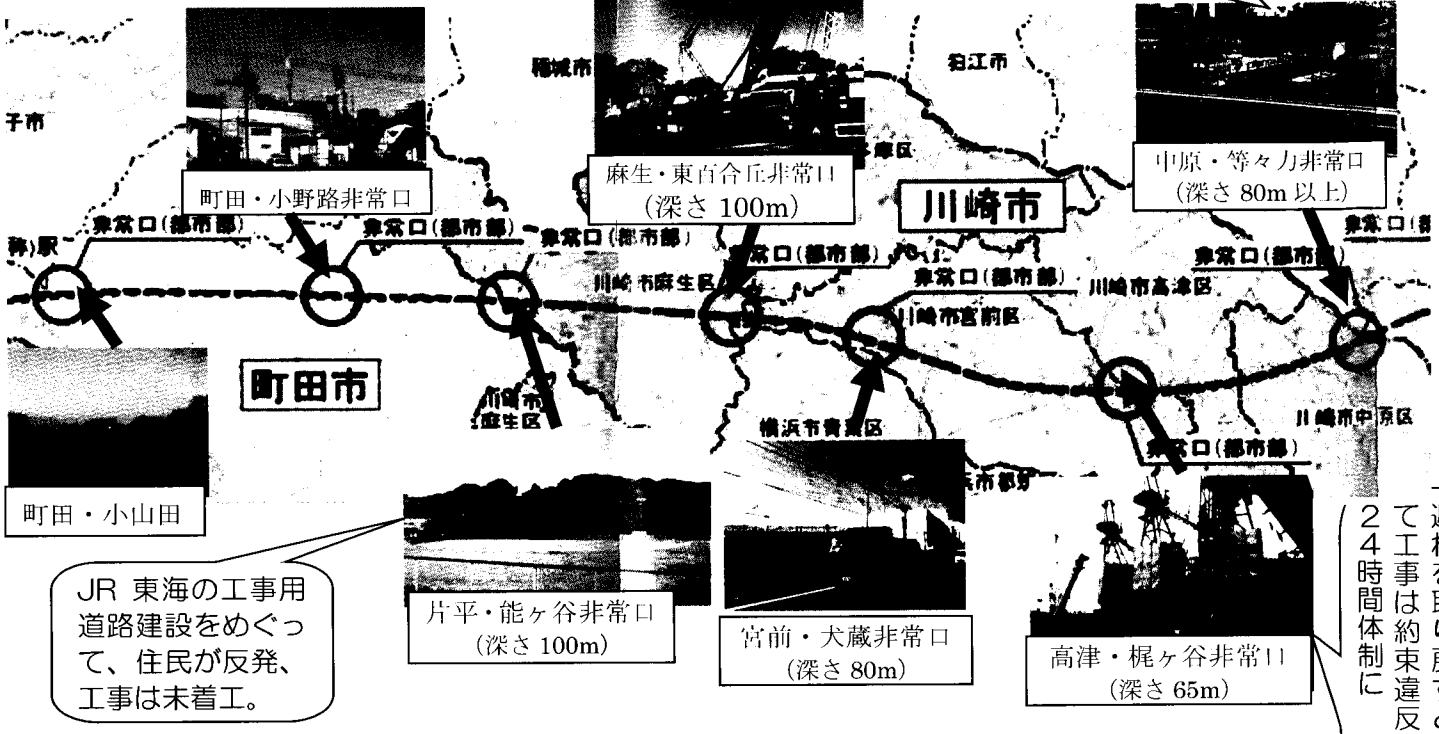
トンネル工事から排出される膨大な残土の処分がJR東海にとってネックでしたが、政府から３兆円もの融資を受けてから、金に糸目をつけない残土処分を急いでいます。川崎市が進める港湾埋め立て工事に２００億円、横浜市の港湾埋め立て工事にも６００億円を支払って、神奈川県や東京都から排出されるリニア残土の処分先を自治体と契約しました。また、愛知でも残土を名古屋港に持ち込むとの情報もあります。これらの背後には国交省の動きも見え隠れし、リニアは国策として民意不在で進められています。

住宅の真下に巨大トンネルはいらない！

工事中の交通渋滞、大気汚染、騒音・振動、地価下落は耐えられない

川崎・町田市内で７か所の非常口工事が開始または予定。2020年度からは大深度トンネル工事の一部開始も。

＜工事による排出残土＞　４０７万立方メートル（東京ドーム３杯分）
＜工事車両＞１４０万台
＜工期＞非常口＝２０１７年～２０２０年、トンネル掘削＝２０２０年から２０２７年まで

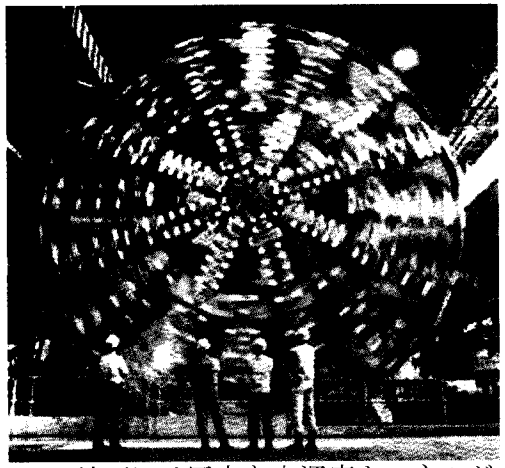


台風により多摩川が氾濫し、非常口工事があわや浸水の危険に

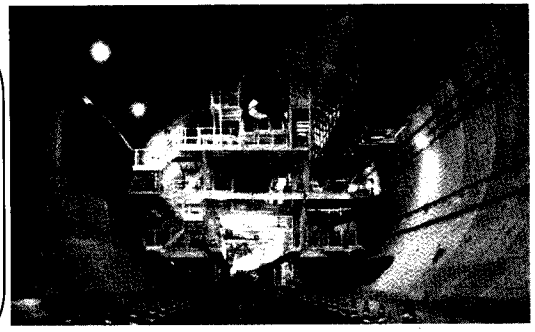
JR 東海の工事用道路建設をめぐって、住民が反発、工事は未着工。

遅れを取り戻すとして工事は約束違反の２４時間体制に

トンネルを掘るシールドマシン



地下には巨大な大深度トンネルが（東京外環道工事から）



駅ができるわけではなく、川崎・町田市民にとってリニアは何のメリットもありません。それだけでなく、10年も続く工事期間中は、工事車両による交通渋滞、大気汚染・騒音・振動、大深度トンネル周辺の地価の下落などの生活環境悪化、東京外環道工事に見られるシールドマシン工事による「致死性気泡」の発生など命にかかわる問題の発生さえ危惧されます。