

■ 財源は大丈夫？

—たくさんの借金を抱えるJR東海—

JR 東海が単独事業としてリニア中央新幹線計画をすすめています。その予算は東京—名古屋間 **5.1兆円で 2025 年開業**、東京—大阪間**8.44兆円で 2045 年開業を目指しています**。しかしその金額の根拠や内訳は明らかにされていません。

こうした大規模事業は**当初の数倍のお金**がかかるのが普通です。

たとえば本四架橋(神戸～鳴門)は **4.7 倍**に、東京湾アクアラインは約 **3 倍**に膨らんでいます。

そのツケは今度も国民の税金にまわってくるのではないのでしょうか。JR が国鉄から民間に移行した時、その借金の多くは、国民が負担しました。そしてJR 東海はまだ **3 兆円余りの借金**を抱えています。そのJR 東海が、在来型新幹線よりも建設費のかかるリニアを、さらに5.1兆円の借金をして造るというのです。

JR 東海は第二のJALになるのではないのでしょうか。

採算は採れるのか？

リニア中央新幹線は、東海道新幹線のバイパスとして計画されています。しかし東海道新幹線の**利用客が横バイ**なのに、割高な料金を払ってリニアを利用する人が、そんなにいるとは考えられません。在来線とのアクセスも無いことですし・・・。

採算をとろうと高い料金設定にすればさらに利用客が減り東京湾横断道路のようになりかねません。高くても早く走ることを乗客は求めているのでしょうか。

しかも**日本の人口は減っていきます**。とすれば、東海道新幹線もリニア中央新幹線も、共倒れになるのではないのでしょうか。

■ 自然環境を破壊する

リニア中央新幹線は、長野県と山梨県の県境である**南アルプスをトンネルで貫く**可能性が大了。

南アルプス一帯は**世界自然遺産**の指定を目指しているほど、**自然環境**や**生態系**が豊かなところです。そこに20kmものトンネルを掘れば、大きな自然破壊はまぬがれません。09年10月、山梨リニア実験線のトンネル工事によって笛吹市御坂町で**水源が枯渇**し、住民は「**先祖伝来の大切な水を返して!**」と訴えています。

また南アルプスには**中央構造線**や**糸魚川静岡構造線**などの大断層があり、さらに長野県側でトンネル試掘をした大鹿村一帯の地質は、岩石の崩壊を起こし易いので今でも**地すべり**が見られます。こんな危険な所に何度も路線が露出することになる長大なトンネルを掘るのは無謀です。

それでも「リニアは環境に優しく、地域振興になる」と言えるのでしょうか。



リニアが通ると思われる長野県大鹿村釜沢地区の崩落地
手前のコンクリートがリニアのトンネル調査の試掘跡。

■ 技術に不安はないか

—いくつもトラブルが予想される構造—

1991年10月3日に、宮崎実験線で車両が全焼する事故が起きました。そのため車両を強化プラスチックから金属に変えましたが、**ガイドウェイの中に車両を納める**という構造は変わっていません。

ほとんどがトンネルの中を走行するリニアは、もし何らかの故障や事故が起こった場合、指令所では**位置確認できない可能性**すらあり、**乗客の救出のための脱出口がどれほど設けられるかも不明で、不安は増すばかりです**。

一方地震の時など、ガイドウェイに破損、故障があった場合、**簡単に修理ができず**、復旧に長期間を要します。複数の列車が止まった場合は、車両の牽引さえできないこととなります。大深度地下利用が計画されていますが、地質は深いほど岩質が硬くてもろく危険性が増す、との指摘もあります。

何と言っても**運転手のいない無人の乗り物**は、いろいろな点で不安です。

エネルギーはどうするの？

JR 東海は、リニア中央新幹線に使う電力量を明らかにしていません。仮にドイツのトランスラピッドを例に試算してみると、東海道新幹線とほぼ同じだけ走らせた場合、その電力使用量は **544 万kW/日**となり、**原発5基分**が必要という計算ができます。

リニアは在来の**新幹線の 3~5 倍の電力**を必要とします。また**ぼう大なエネルギー**を使う飛行機を比較対象にしてその半分だから環境によい、などとPRすべきではありません。過剰なエネルギーを使う乗り物は21世紀型ではないのです。

■ 電磁波は身体に影響する

リニアは磁気之力により走行するため、乗客のいる車内の空間にも強い磁場が生じる乗り物です。報告によれば、実験線の場合床上で6000~40000ミリガウス(国立環境研究所、平成17年)にもなりません。

高圧線など電力設備の電磁場については、4ミリガウスの居住環境で小児白血病が2倍とする報告が日本でも出されており、海外でも繰り返し同様の報告がされています。

リニアの磁場はその1万倍にもなる強さだということになります。経済産業省で検討されている磁場の規制値は、1000ミリガウスあたりを予定していて、これも非常に甘い数値ですが、リニアはこの数値さえも大幅に上回ってしまうことになるのです。

乗車中や乗降時の電磁波被害を完全に防護することは不可能です。

しかしJR東海は「基準に適合している」として実際の電磁場強度を明らかにしないまま公開の議論を避け、計画を押し進めています。



■ 地域が振興せず、衰退する

リニアで地域が活性化するとされています。しかしこれまでにこうした大規模なプロジェクトで、全国津々浦々の道路や空港、本四架橋や東京湾アクアライン、また新幹線を全国に走らせた結果、地域や地方が活性化したでしょうか。いまその赤字の解消も出来ず、破綻状態のものが大半です。

むしろいわゆるスロー効果により東京や大阪などの大都市に人口が集中し人をとられた地方はますます衰退の一途です。高速道路、高速鉄道は、地域振興ではなく、むしろ地域衰退を招いています。

リニア 年表

- 1962年 国鉄がリニア開発の研究をスタート
- 1972年 磁気浮上に成功
- 1977年 宮崎実験センター開設
- 1978年 500km/h 達成
- 1990年 山梨実験線に着手
- 1991年 宮崎実験線で車両炎上事故
- 1997年 山梨実験線で走行試験開始
- 2003年 581km/h を達成(世界最高)
- 2005年 「実用化の基盤技術が確立」と評価
- 2007年 JR東海が2025年開業を表明

連絡先

- [山梨]400-0014 山梨県甲府市古府中町 984-2
[TEL]055-252-0288 (川村)
- [長野]383-0033 長野県中野市間山 719
[TEL]0269-23-0124 (小林)
- [東京]207-0016 東京都東大和市仲原 3-10-1, C-201
[TEL]042-565-7478 (懸樋)

郵便振替口座：00220-3-116284

口座名：リニア・市民ネット

活動は市民のカンパで維持しています。ぜひご協力を！

リニアは 夢の乗りものか



リニア中央新幹線計画を問い直す

リニア・市民ネット

「リニア・市民ネット」は、リニアについて検証し、それを問い直す市民団体として2009年3月に発足しました。東京、神奈川、山梨、長野、千葉など計画沿線の人たちが参加しています。

みなさまぜひご参加ください。

代表：川村 晃生

JR 東海さま

南アルプスにトンネルを掘らないでください。
そしてリニアの情報を公開してください。