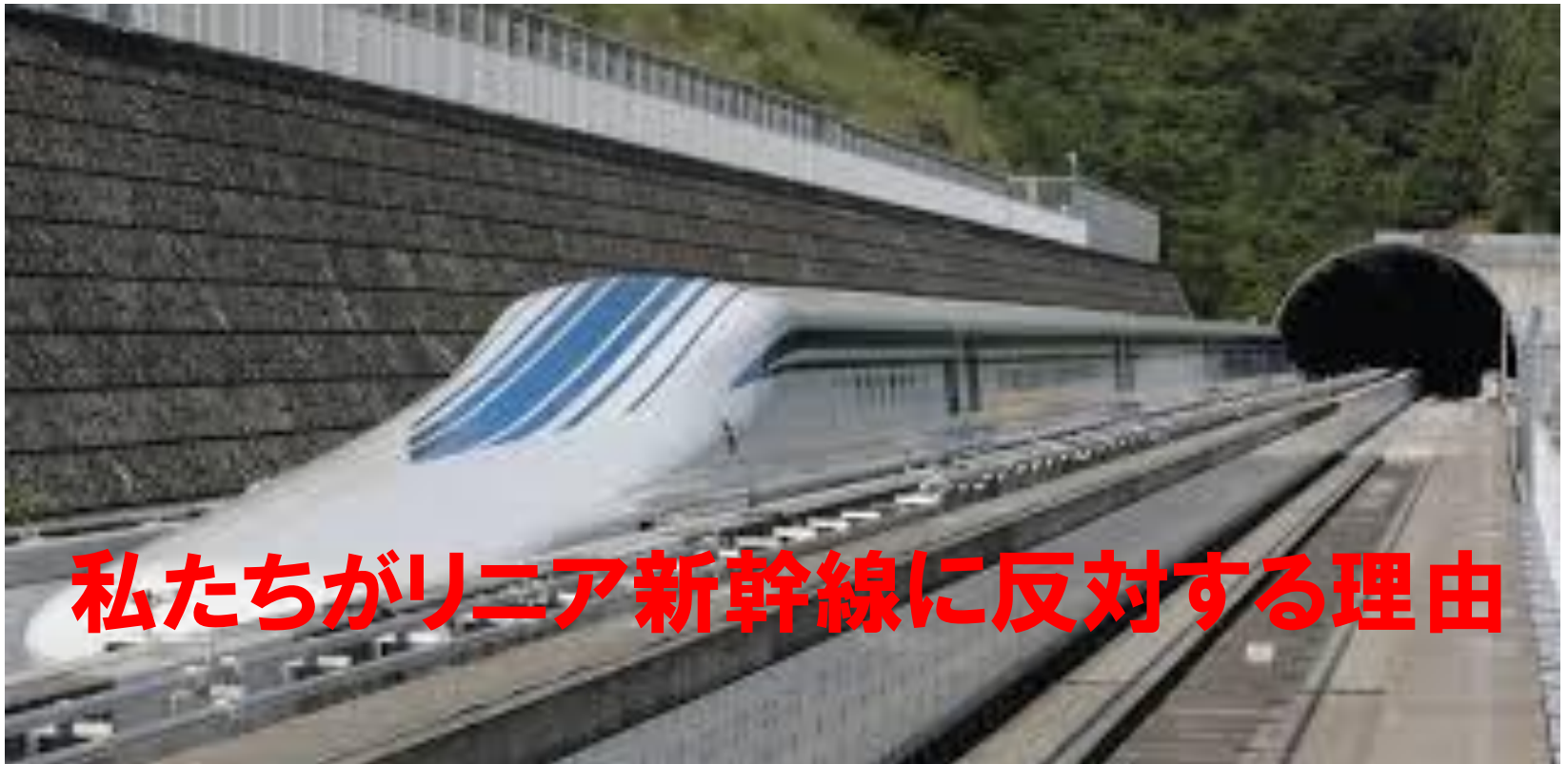


リニア計画の撤回を求めます



私たちがリニア新幹線に反対する理由

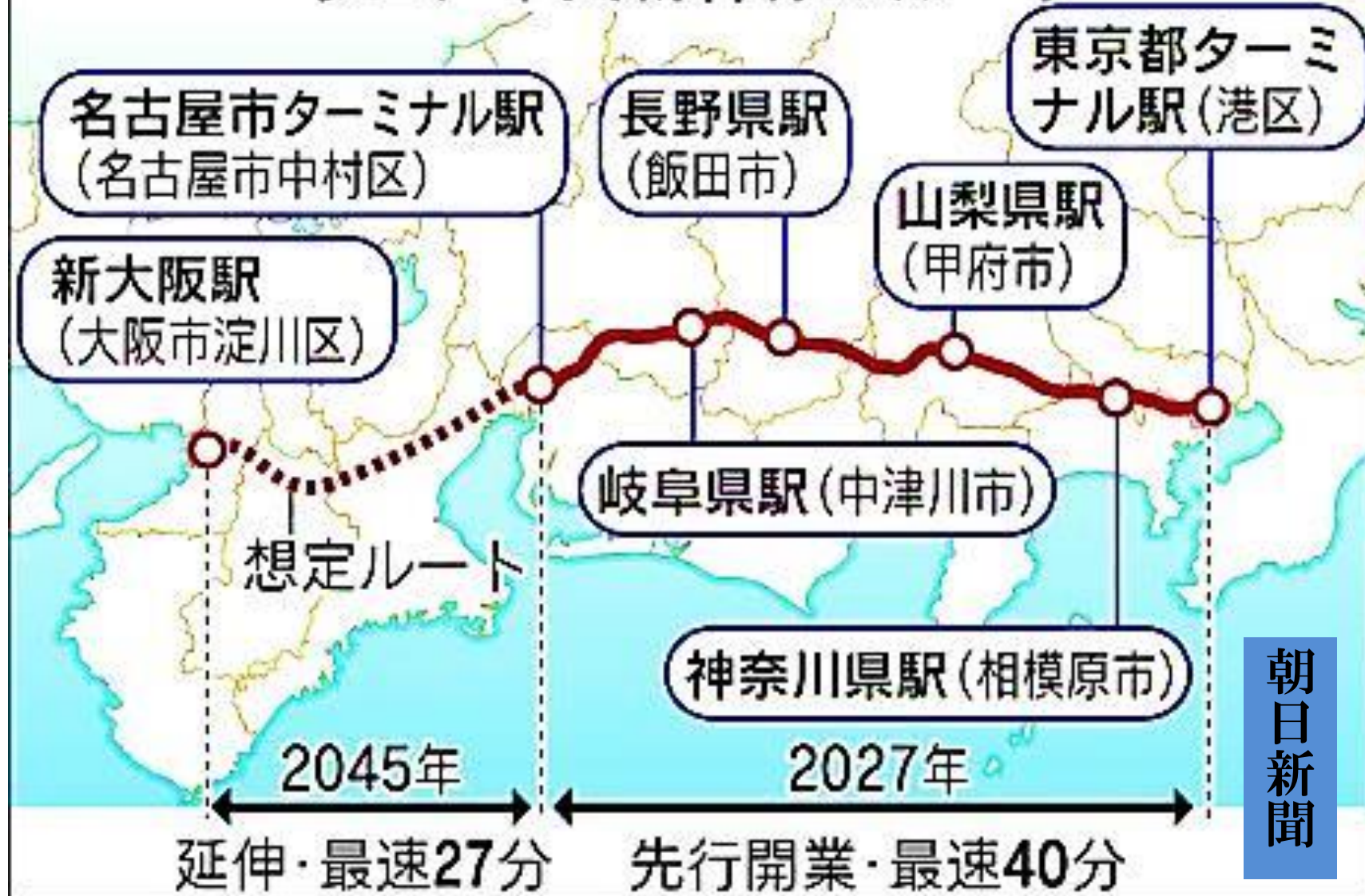
なぜリニア計画の撤回を求めるのか

- 国民にとって必要のない鉄道である。
鉄道利用者の利便性向上にならない。
- 日本最大の自然に対する最大の破壊行為。
強行したら回復不能なダメージが負の遺産。
- 将来、国費投入で国民に負担を強いる。
- 地方の負担、地方路線合理化、経済の疲弊。
- ずさんなアセスメントを元に進められている。
- 責任が不明確。(公共事業か民間事業か)

リニアは整備新幹線にあらず

- 国交省中央新幹線小委員会答申(2011・5)
 - 在来新幹線は、地震対策はじめ技術的に成熟。建設費用やエネルギー消費の面で利点がある。在来新幹線方式を採用した場合、約2千kmの新幹線ネットワークと接続可能。
 - 両走行方式とも優れた点はあるが、リニアは費用は高くなるが、時間短縮等による便益がより大きく、相対的に有利な選択肢である。

リニア中央新幹線のルート



リニア新幹線建設費・維持費

- 第一期 品川～名古屋 5兆5,235億円
- 第二期 名古屋～大阪 3兆6,000億円

計 9兆1,235億円

維持運営費 3,080億円(年) ※

設備更新費 1,210億円(〃) ※

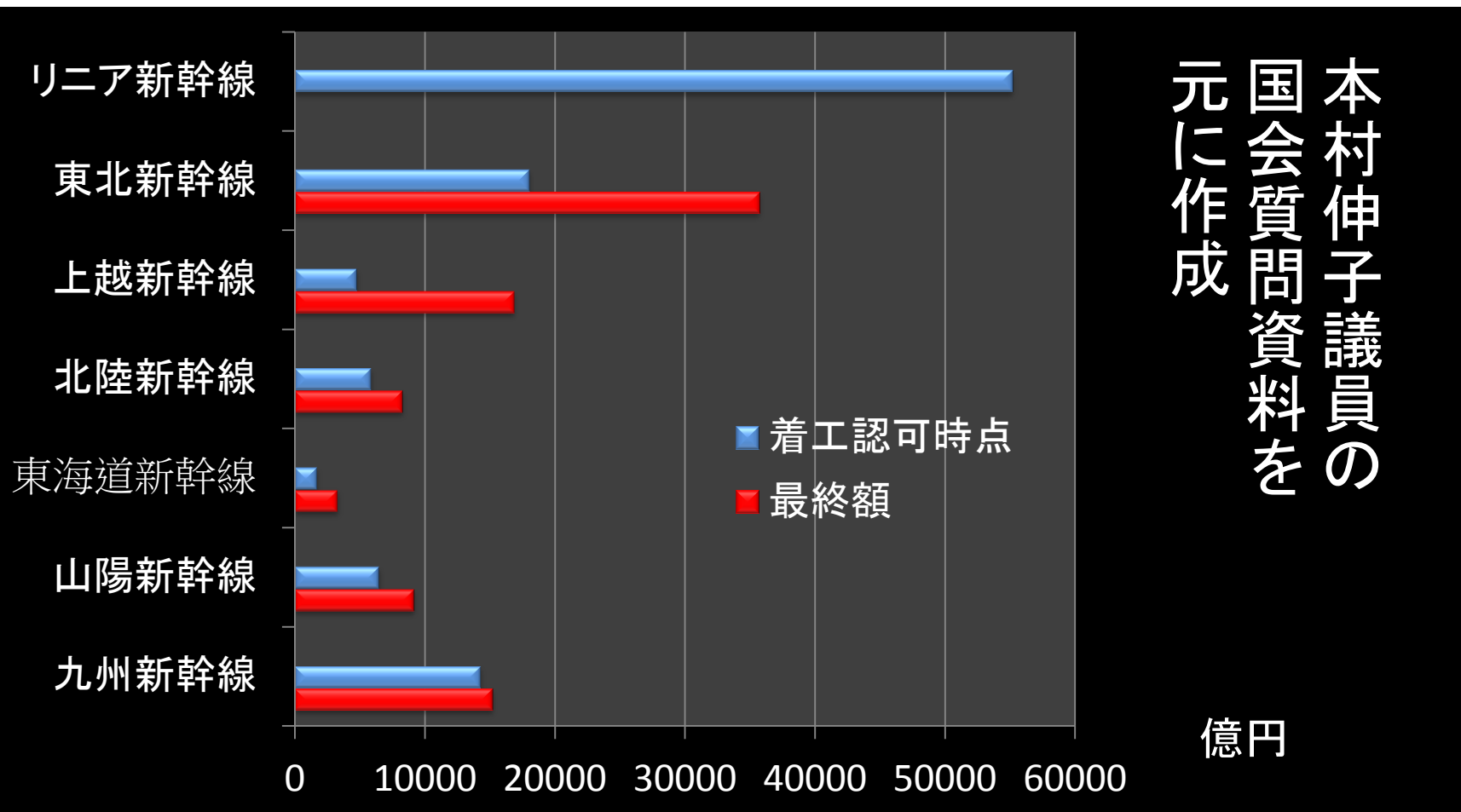
※名古屋大学柴原・加藤レポート

因みに、在来新幹線で建設した場合の建設費
6兆3,900億円(鉄道・運輸機構)

国費投入は避けられない

- ・ JR東海葛西敬之リニア本部長(1988.10)当時
「リニアを作れば東海道新幹線は赤字になる
ので、建設費の3分の1は国が出してほしい」。
- ・ JR東海山田佳臣社長(2013. 9)当時
「リニアが実現してもペイしない」、1ヶ月後に、
「リニアと東海道新幹線を合わせて健全経営
・安定配当が可能」。
- ・ リニアが中断したら、国は必ず財政支援する。

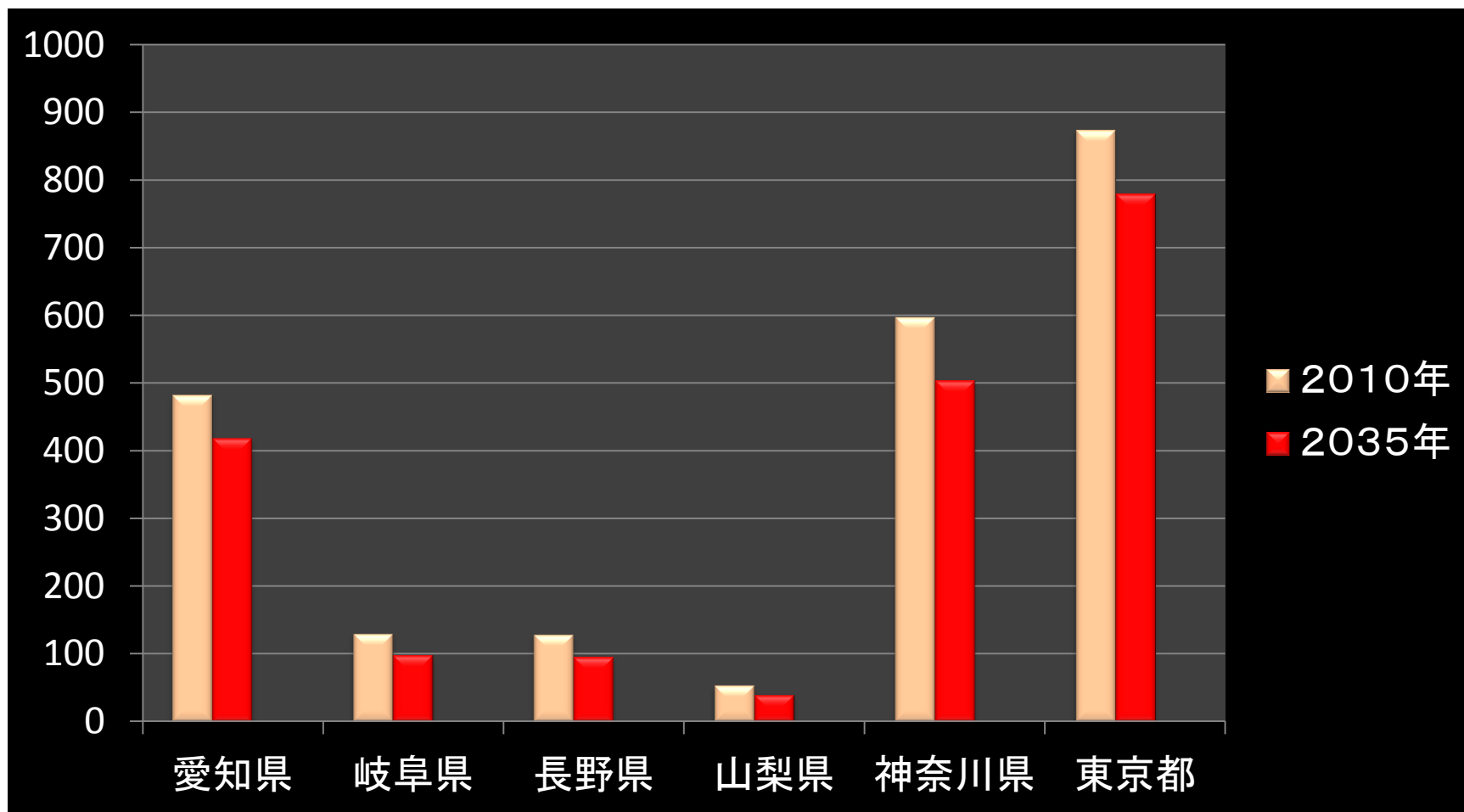
リニアと整備新幹線の建設費



国民・時代もリニアを求めてない

- 採算がとれないとJR東海も認めている……
人口減とくに生産年齢人口の激減
格安航空、高速バス等道路輸送の需要増
- 東日本大震災、原発事故があったのに……
リニアは物資輸送ができない
東南海地震でリニアも被災する可能性
- 新幹線ネットワークの拡大にならない……
「のぞみ」激減で新幹線利用者に不利益

リニア沿線都県の人口は17%減

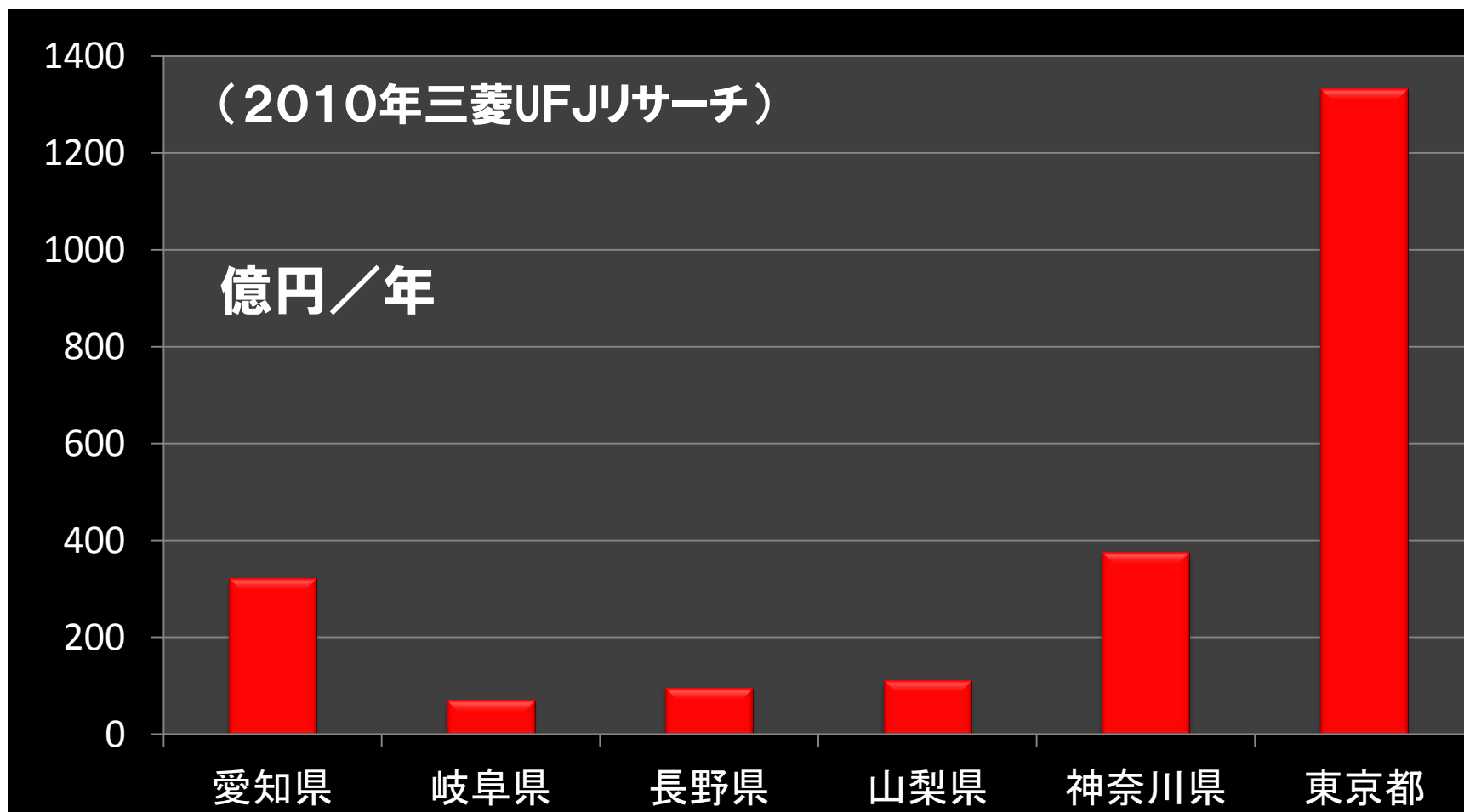


リニアの目的と効果(JR東海)

- 東海道新幹線の経年劣化。
- 将来予想される大地震に備え、東京・名古屋・大阪を結ぶ大動脈の二重系化必要。

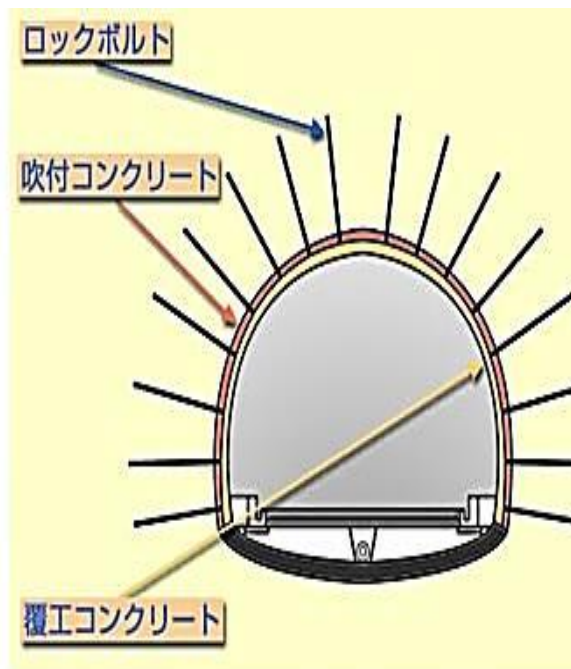
-
- 3大都市圏を短時間で直結することで、人口7千万の巨大都市ベルト(スーパーメガリージョン)が生まれ、11兆円の経済効果が見込まれる。
 - 観光を中心に地方経済の活性化。
 - リニアの産業分野としての拡大と、世界に誇れる技術であるから、海外輸出が期待できる 。

リニア開業後の沿線便益



決定的な安全対策の不備

- ・「地下トンネルは地震に強い」(JR東海)
山岳トンネルは最新のNATM工法を採用



南アルプスの地下は活断層だらけ



作成

中央構造線博物館
河本和朗氏

「短く活断層を横切るから大丈夫」

質問 「活断層を横切ることが心配です」……………

回答 （以下JR東海HPより）

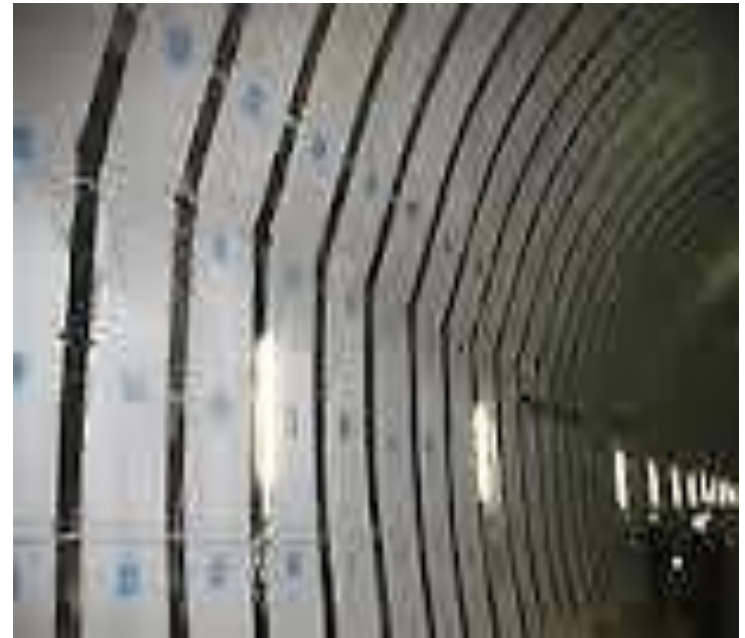
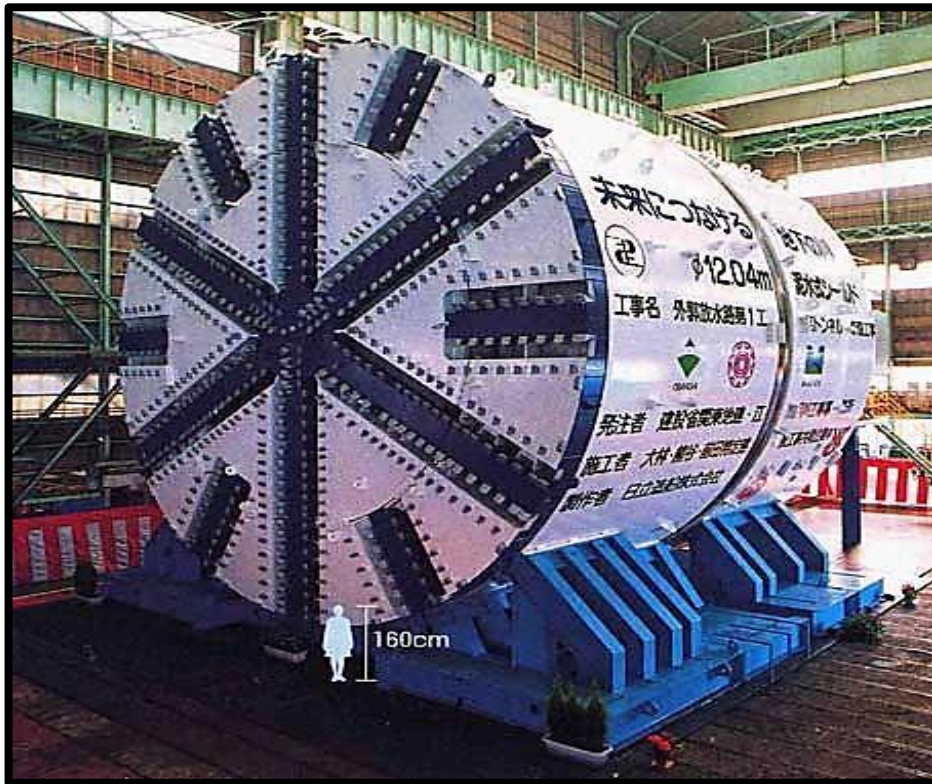
長期間・広範囲のボーリング調査で関係地域の
活断層は把握している。

新幹線や高速道路といった幹線網は、広域、
長距離に及ぶので、全ての活断層を回避する
ことは不可能。

従って中央新幹線のルート選定については、活
断層をできる限り短距離で通過するようにする。

都市部大深度トンネルはシールド工法

東京／川崎／町田／春日井／名古屋の55km



シールドマシンと
コンクリートセグメント

青函トンネル事故、地上避難まで5時間半

4月3日 乗客124人乗務員4人



乗客は2.4キロ歩き、駅から
ケーブルカーで地上に脱出

駅のケーブルカーで地表へ脱出



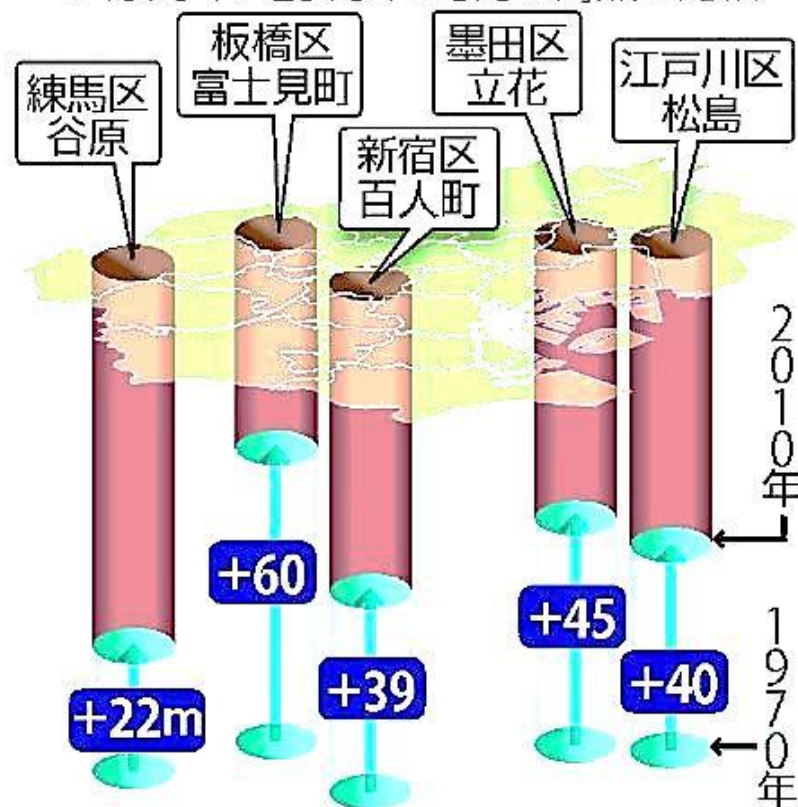
青函トンネル旧竜飛海底駅
斜坑のケーブルカー。これで
地表に避難。リニアの山岳部
非常口からの斜坑には、この
ような設備はない。

「トンネル工事の最大の敵」は地下水

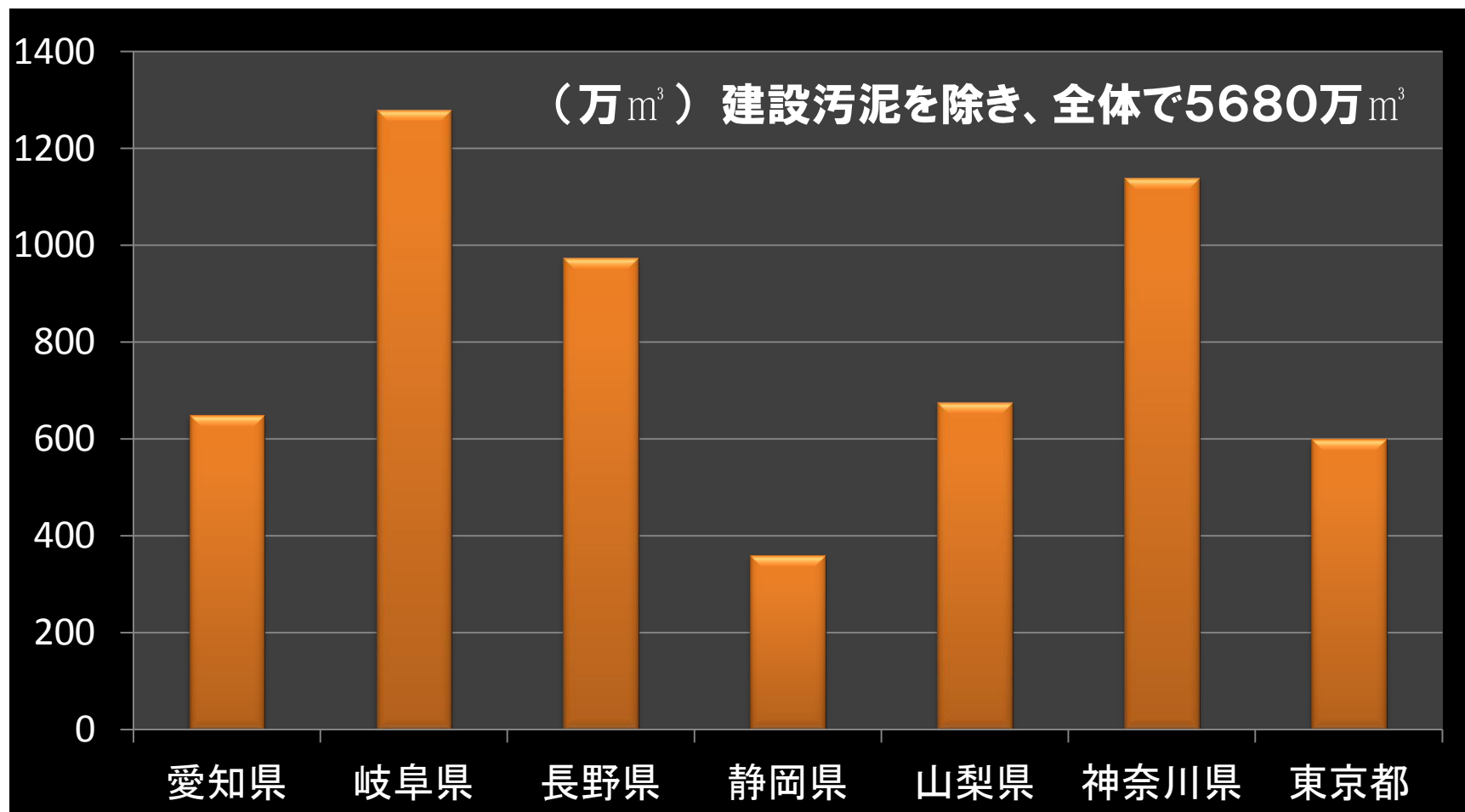


山梨実験線の地下水湧出

都心の地下水位の上昇値(都まとめ)
※1970年と2010年の5月の時点で比較



諏訪湖埋め立てられるリニア残土

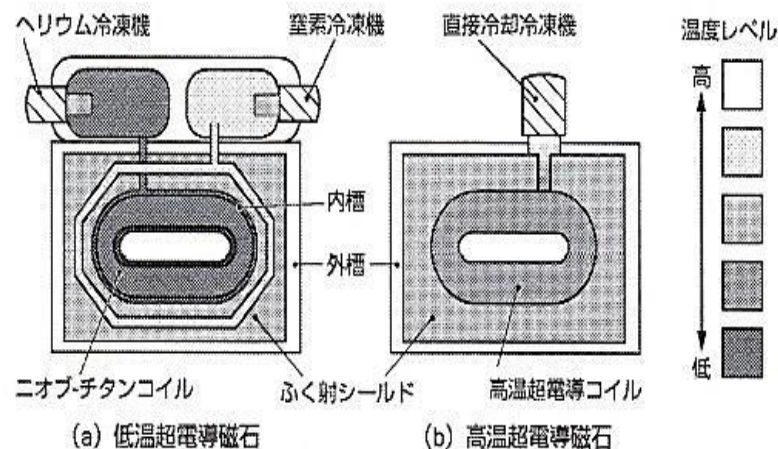
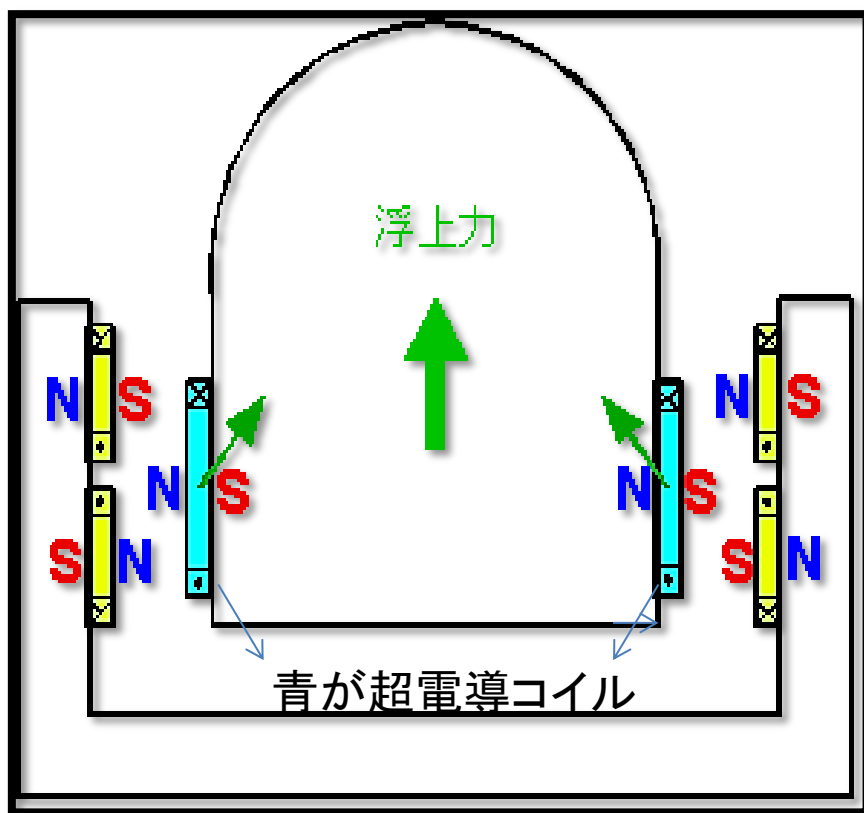


沿線各地に仮置き場ができる



リニア山梨実験線の残土置き場
すぐには再利用できない

液体ヘリウムで冷却し超電導に



資料提供：東海旅客鉄道(株)

<低温及び高温超電導磁石の構造比較>

高温超電導磁石は冷凍機への直接接触によりコイルを冷却するので、液体ヘリウムや液体窒素の冷媒が不要となり、構造の簡素化が可能。

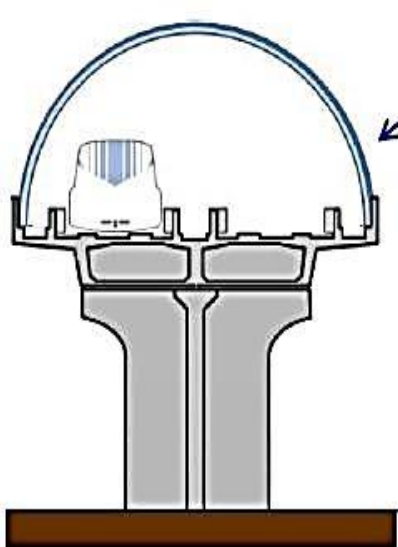
超電導リニアモーター

液体ヘリウムは希少な天然資源、将来不足し医療機関にも影響が出る

ドイツリニアの緩衝帯は300m

ドイツ常電導リニア計画では、軌道幅は300m
中国のリニアでは100～200m。

電磁波、騒音、振動の影響を考えてだが、
リニア新幹線には緩衝帯が設けられていない。



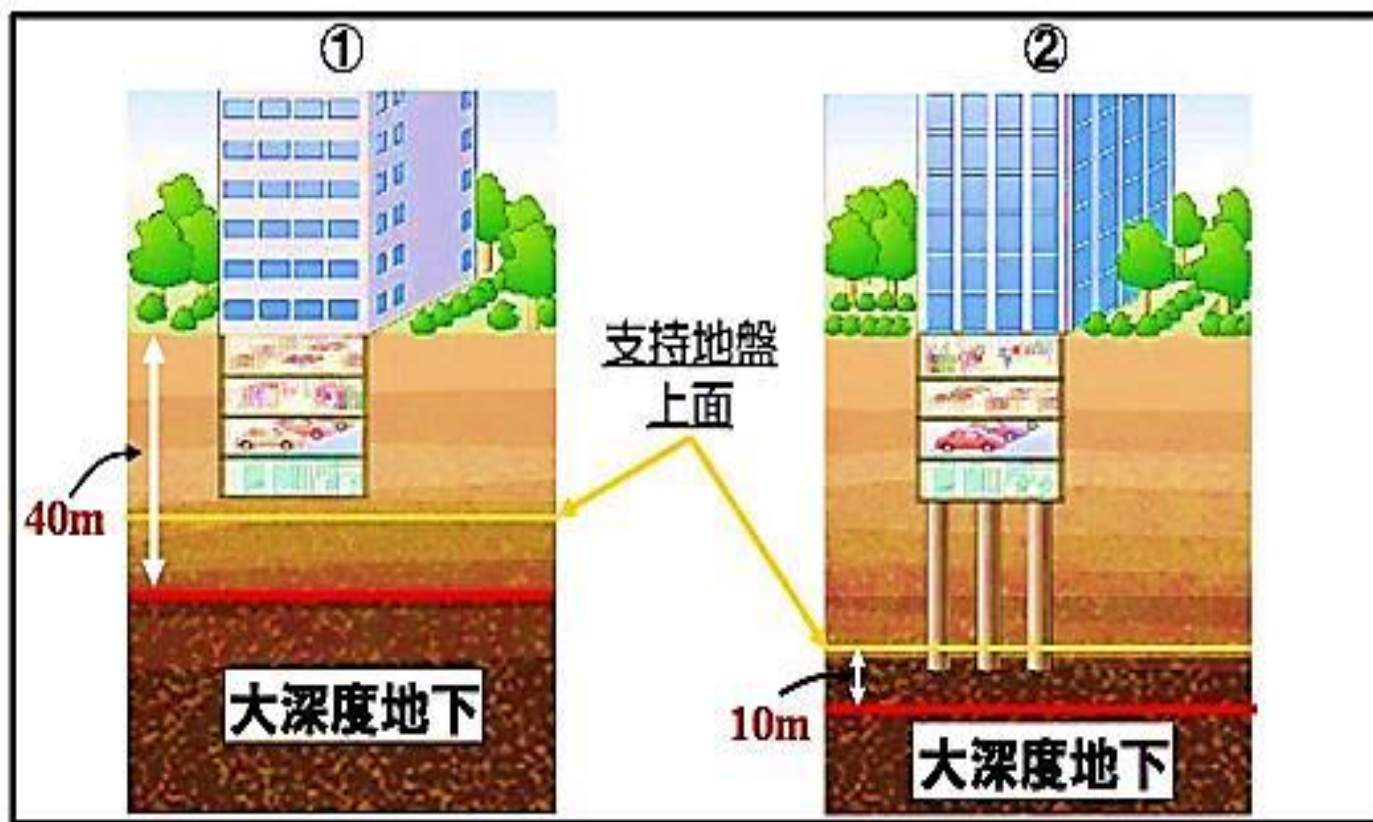
防音防災
フード

JR東海説明資料より



大深度地下トンネルの問題点

大深度地下とは・・・



財産権を侵害する大深度法

大深度地下の公共的使用に関する

特別措置法（2011年4月施行）

- 大深度地下は通常使用されていない空間であり、三大都市圏の公共的事業に限り使用权を設定しても、通常は補償すべき損失は発生しない。
- 地権者の所有権は大深度地下に及ぶが、法律により使用权が優先する。（JR東海）

リニアは国民の理解を得ていない

- 調査データや対策の有効性について非公開
- 説明会や住民対応での傲慢な姿勢。
質問時間の制限、メディアの締め出し、
録音を採らせない、文書回答拒否。
- 圧倒的に不足するJR東海の説明。
- 実験線に体験乗車させる安全軽視の姿勢。

ムリ、ムダなりニア事業は直ちに中止を！