

《もくじ》

- 特集:「未来への投資」が「破局への暴走」か
～リニア新幹線計画の実相～
2頁・夢か破局かリニア新幹線のゆくえ
……………川村 晃生(慶大名誉教授)
- 5頁・リニア新幹線建設と原発の相似形
……………石橋 浩治(編集委員)
- 11頁・歴史を直視する映画の大切さを認識
……………松浦 俊吉(脱原発わかやま)

《第19号》

- 発行
千曲川・信濃川復権の会
〒184-0012
東京都小金井市中町2-5-13
FAX・TEL 042-381-7770
- 発行人・市川 久芳(共同代表)
- 編集人・矢間秀次郎(正会員)
- 干振替・00120-0-710488

奔流

題字揮毫・梅原猛

大河の一滴 (19)

リニア新幹線開発の問題点

― 利潤追求で深刻な国土破壊は許されない ―

●沿線住民が国を相手に提訴

5月20日、東京、神奈川、山梨、静岡、長野、岐阜、愛知の1都6県の沿線住民738名は、国を被告にして、2014年10月17日に国土交通大臣がJR東海に行ったリニア中央新幹線の東京名古屋間の工事実施計画の認可は、違法であるとして、その認可の取り消しを求めて東京地裁に行政訴訟を提起した。

住民原告らは、リニア新幹線の工事計画は、乗客の安全の確保を定めた全国新幹線鉄道整備法や鉄道事業法に違反し、杜撰な環境影響評価手続きで、環境影響評価法に違反すると主張している。

●「夢の超特急」の幻想に9兆円

国やJR東海は、リニア新幹線は、超電導で地上10センチ浮上し、時速500kmで、東京・大阪間を約1時間で結び、東京・名古屋・大阪を通



勤圏とする約7000万人の巨大都市を誕生

関島 保雄(弁護士共同代表)

させ、世界と競争できる機能的大都市を実現する夢の超特急である、と大々的に宣伝している。

しかし、東京・名古屋間の完成は2027年と11年先であり、東京・大阪間の完成はさらに2045(平成57)年と30年も先のこと。現在約8000万人余とされている生産人口(15歳から64歳)は、2045年には約5000万人余に減少する。また乗客需要が減少する中で、JR東海は、リニア新幹線のために巨額な借金をして、9兆円を超える工事を投入するが、営業が成り立つのか。リニア新幹線は東海道新幹線の乗客が移動するに過ぎないため、JR東海は東海道新幹線の収入が減り、乗客需要の減少と相まって、巨額な工事費の回収は容易ではない。リニア新幹線計画はJR東海の経営を圧迫し、結局は国民の税金投入となる危険が大きい。既に政府は、国費3兆円を、超低金利の財政融資でJR東海に融資する方針を決めた。国会の審議抜きで税金を投入することは民主主義に反する。

●環境破壊・安全性を軽視した計画

リニア新幹線は、東京・名古屋間の86%がトンネル構造。南アルプスに約50kmの長大トンネルを掘る。このため大井川の水が毎秒2トン減少し、大井川源流に360m³のトンネル発生土が捨てられ、自然が破壊される。全体で東京ドーム51杯分の土がトンネル掘削で発生する。土の処分による自然破壊、運搬車両による騒音や排ガス振動等による沿線住民の健康や生活の被害、トンネル工事による地下水、河川の枯渇など、沿線の環境への影響は計り知れない。

リニア新幹線ルートは南アルプスは、中央構造線及び糸魚川静岡中央地溝帯が交差する。地震の巣が多数存在する。直下型の地震が起きれば、リニア新幹線は走行不能となり、乗客の安全も確保されない。特に大部分がトンネルであるため、万一の事故や地震発生の際の乗客の生命は危険にさらされる。

この巨大開発の工事を担うのはゼネコン企業。原発除染工事や津波対策でゼネコンは大きな利潤を得た。次はオリピック工事、その後はリニア新幹線工事。安倍内閣は景気対策と称して税金を投入しリニア新幹線を早期に完成させようと躍起になっている。その結果が国土の破壊と乗客の安全の放棄、国家財政の破綻である。(当会共同代表)