

自然・生活環境破壊の リニア新幹線計画

2022年6月27日(月)

「リニア新幹線を考える相模原連絡会」

報告者：建部由美子

愛知県春日井市：亜炭鉱の採掘跡、トンネル工事で陥没の恐れ。

岐阜県：中津川に駅と巨大な車両基地、近くに貴重な湿地と日本最大のウラン鉱床。

長野県：飯田にリニア駅、大鹿村 狭い生活道路に1日1700台ものトラックが通行。

神奈川県：町田市：川崎の全ルートと町田のほとんどは大深度トンネル、神奈川県民の水源破壊。沿線最大の残土。

東京：品川ターミナル駅 東海道新幹線品川駅の下、地下40mに駅。
(乗り換えが不便)

愛知県：名古屋市ターミナル駅、JR名古屋駅に交差。地下30メートルに駅。
(乗り換えが不便)

山梨県：すでに水枯れ、振動、騒音、日照不足の被害発生。

静岡県：大井川が毎秒2トン減水で63万人に影響。南アルプス燕沢に360万立方メートルの残土置き場。





おそくはない！いま、ひきかえすとき—リニア計画

- 品川—名古屋間の86パーセントがトンネル。膨大な残土が発生する。
- 内径13メートルの巨大トンネルで、水枯れ、異常出水、水の汚染で自然や生活環境を破壊する。
- 残土を運ぶ多数の工事車両で生活が困難になるところも。騒音・振動・粉じん・CO2の増加はさけられない。
- 南アルプスを25キロのトンネルが貫く。しかし、ここには活断層がある。山には豊かな水がたたえられているが水脈はわかっていない。工事は湧水との戦いになるだろう。
- 時速500キロで走るリニアは、ひとたび事故がおこれば取り返しがつかない。ことに長大なトンネルからの避難は困難。
- 在来線との接続もない、物資も運べないリニアは災害時には役に立たない。
- 膨大な建設費や、あまい乗客見込みで事業は破綻し、結果として税金を投入することにならないか？
- 中間駅では切符が買えない。地元は駅周辺整備に膨大な負担がかかる。
- 東海道新幹線の3倍以上の電力を使う。時代は省エネで経済的、環境にやさしい交通手段を求めている。
- リニアの強力な電磁波は、乗客や住民の健康、周辺環境に未知の被害をもたらす可能性がある。

リニア中央新幹線計画の概要

計画主体	JR東海株式会社
路線	東京－名古屋（286Km）
	東京－大阪（438Km）
工事期間	東京－名古屋 着工 2014年 開業2027年
	東京－大阪 着工 2038年 開業2045年
工事費	東京－名古屋 5.4兆円
	東京－大阪 9兆円
駆動方式	超伝導磁気浮上方式（JRマグレブ方式）

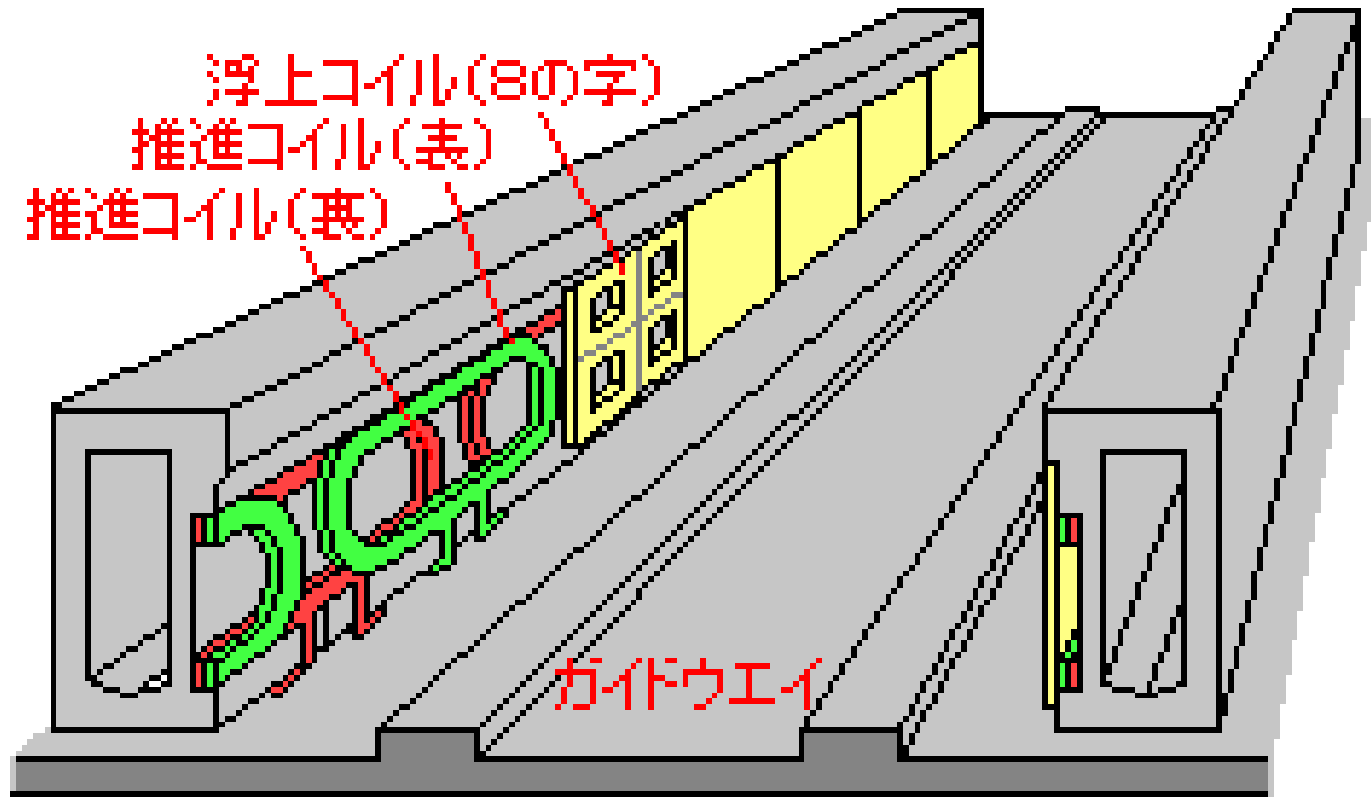
超伝導の問題点

常に -200°C 以下に冷却していないと超伝導状態とはならない



- そのため液体窒素、液体ヘリウムを使った大規模な冷却装置を電磁石に組み込む必要がある
- 超伝導の電磁石は電力の損失がない、しかし冷却装置のため大きな電力を消費する
- 突然超伝導状態の崩れる”クエンチ”現象が起こることがある — 高速走行中に起きたらどうなるか

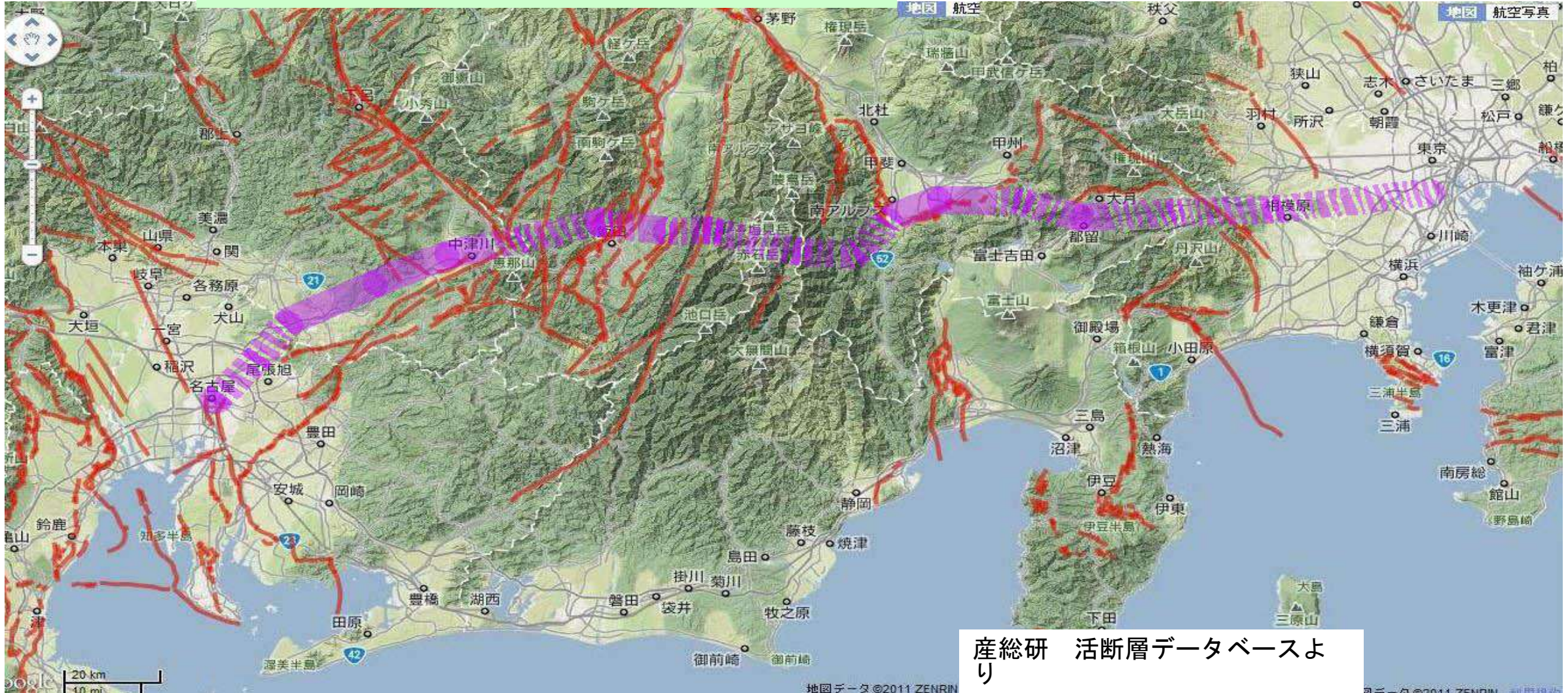
ガイドウェイに埋め込まれたコイル で浮上、走行する (JRマグレブ方式)



車体側面に超伝導の電磁石コイルを設置、壁面の側面に設置したコイルとの相互作用により浮上、推進する。推進するための電力は車体ではなく壁面のコイルに供給する。

リニア中央新幹線のルート内には多くの活断層がある 大地震が起きたらどうなるの！？

リニア新幹線は8割がトンネルの中を走る

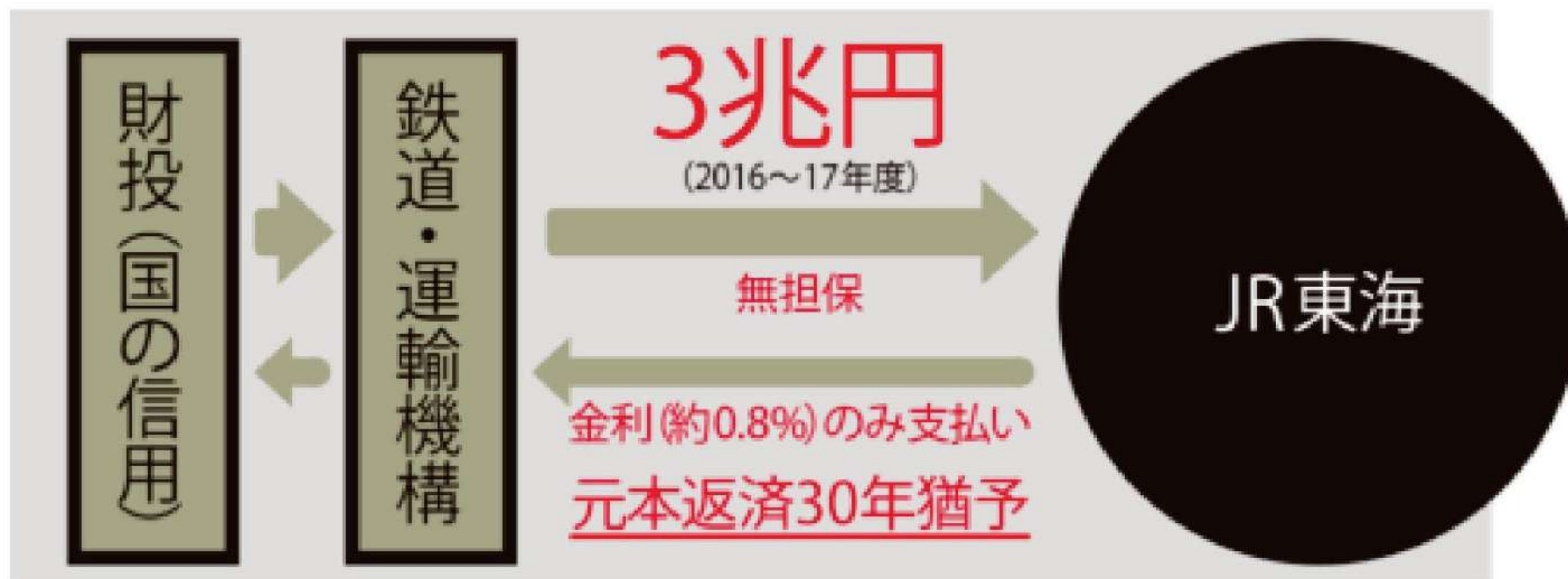


●トンネル工事の予算と実績



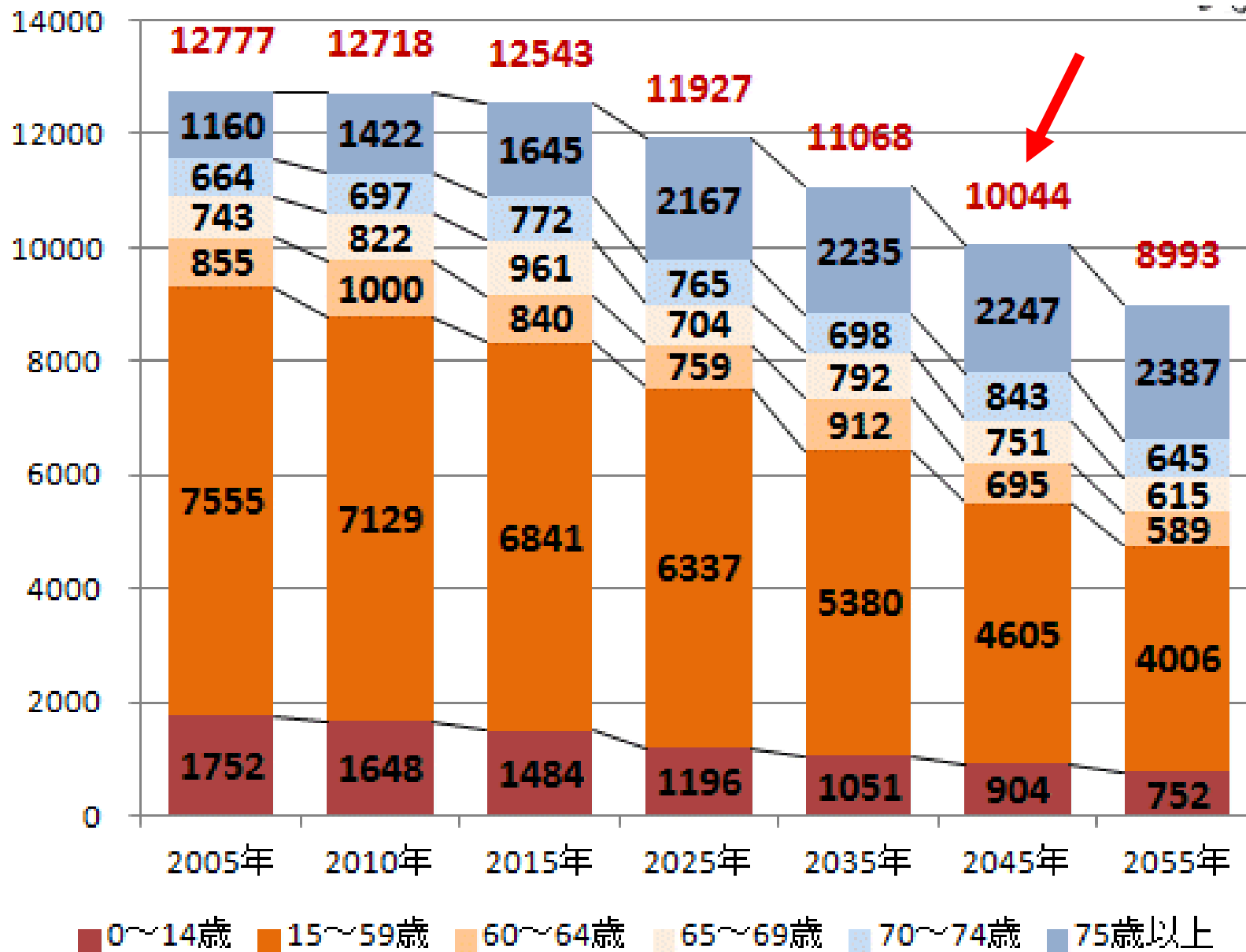
無担保で3兆円を借り、30年間返さない

●財政投融资のリニア融資スキーム

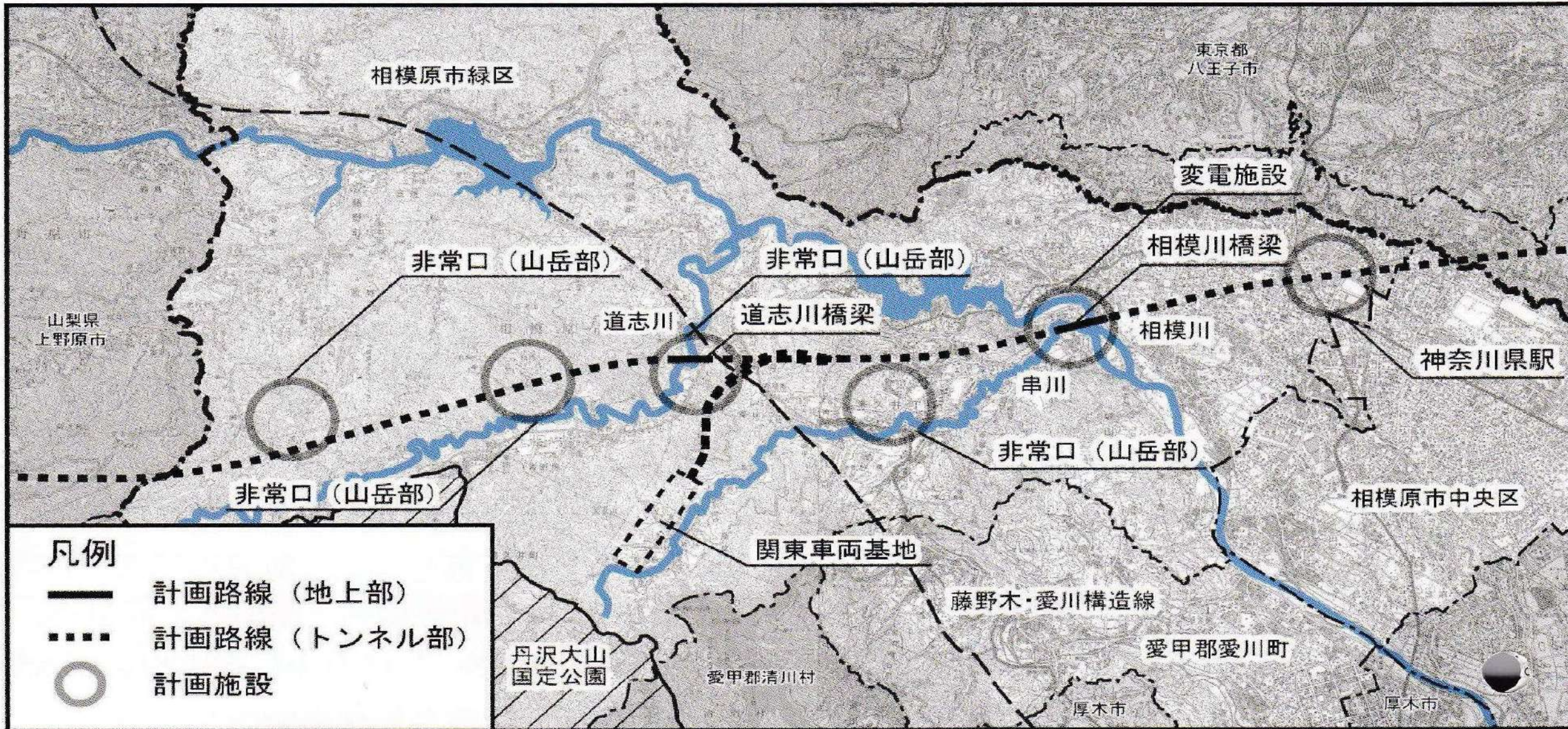


財務省、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の資料を基に編集部が作成。数字は一部概数

2045年には労働人口は5300万に



相模原市内のルート



相模原市でのリニア建設による影響

1. 神奈川中間駅がJR橋本駅南口に

1. 駅前の相原高校が移転を余儀なくされる
2. 周辺には学校、病院、井戸水を使用する事業所多数
3. 駅周辺はトンネルが浅く多くの市民に影響

2. 関東車両基地が旧津久井鳥屋地区に

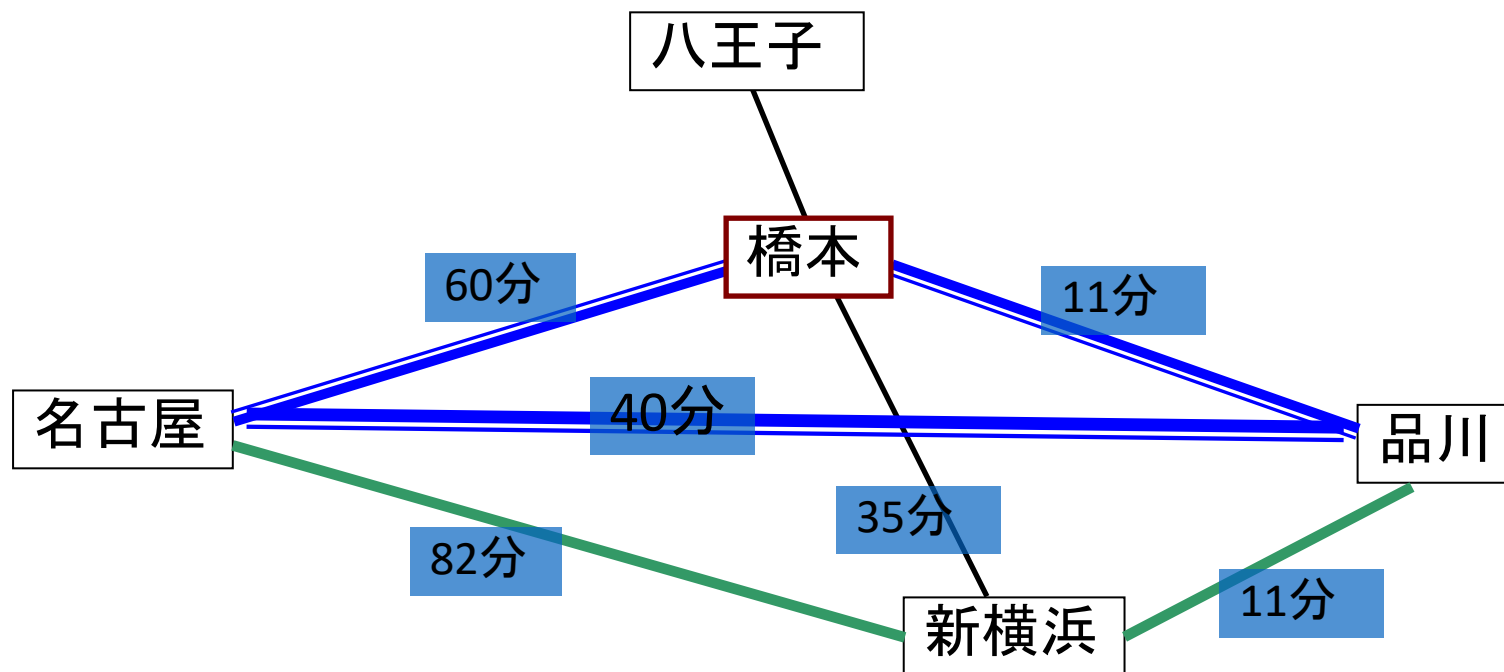
- 広大な車両基地、鳥屋の環境に大きな影響

3. 変電施設が相模川沿いに

リニア相模原連絡会の活動

- メール配信の会員、約400人
- 定期的に「STOPリニアニュース」を発行
- 1都6県で「ストップ・リニア訴訟」に取り組む
- JR東海と直接話し合い、県・市・教育委員会などに申し入れや公開質問状を提出
- 地質、環境、電磁波、安全工学などの専門家の先生をお呼びして多くの学習講演会の開催
- 橋本、城山、津久井、鳥屋などで地域住民との懇談会や森カフェづくりの作業など

リニア新幹線は本当に早いか —新横浜からは不便—



新横浜—橋本—（リニア各停）—名古屋：35 + 60 = 95分

新横浜—（のぞみ）—名古屋：82分

神奈川中間駅は人口密集地に





移転前：県立相原高校正門前のクスノキ（樹齢100年）

相原高校跡地の
クスノキ

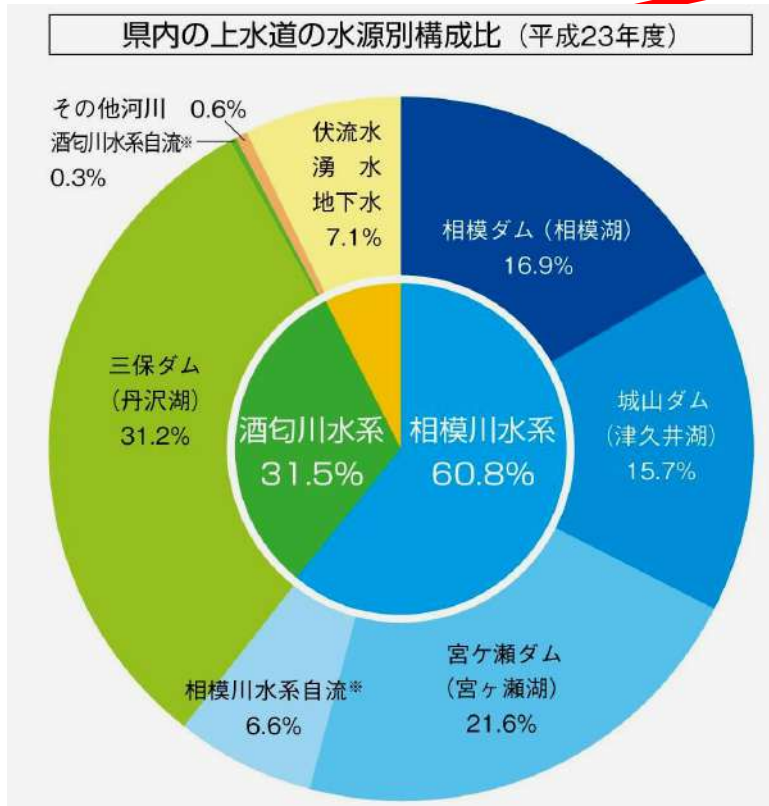


旧相原高校跡地の
リニア駅工事ヤード

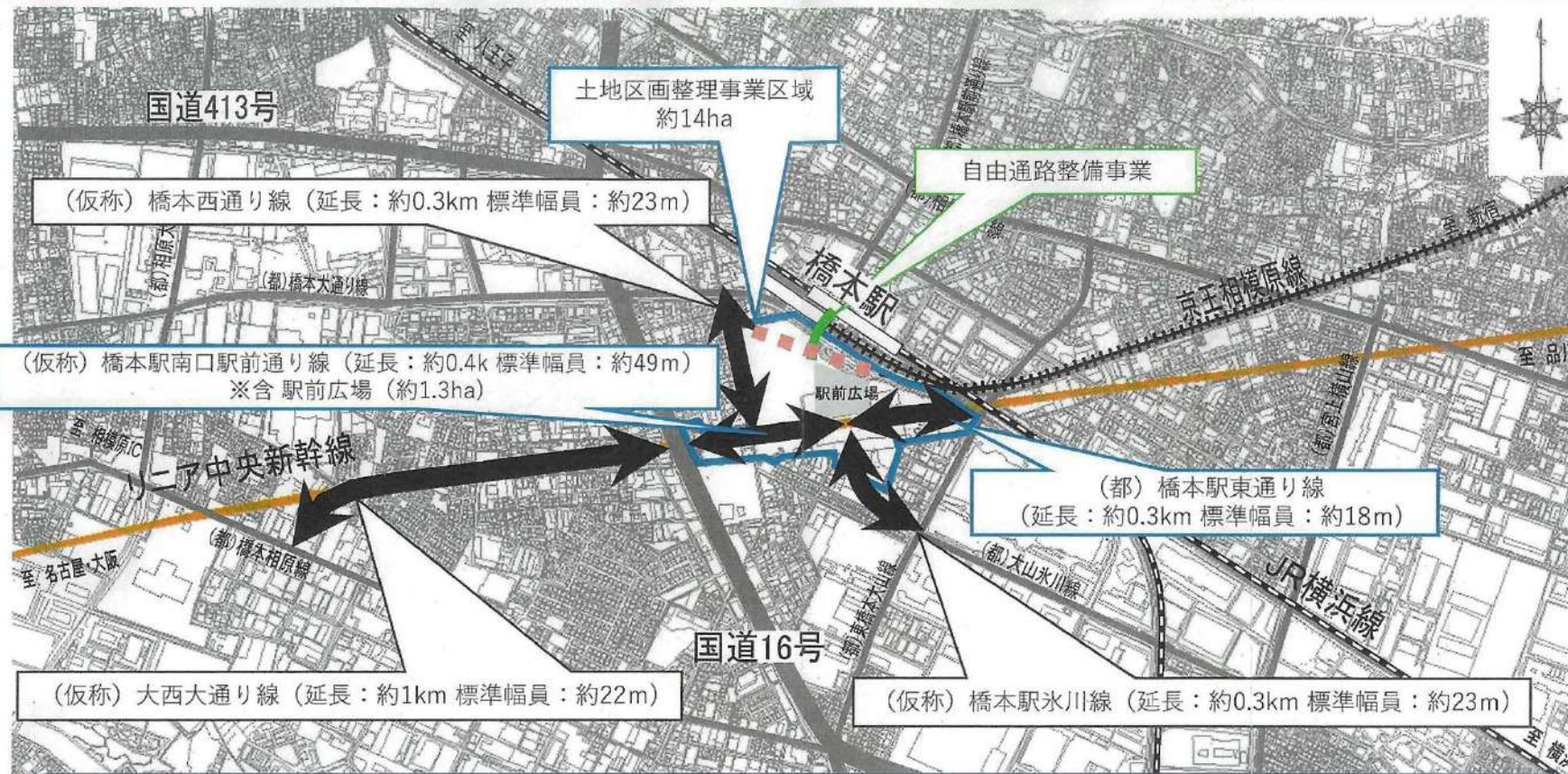


相模川水系は神奈川県の水源地

道志ダムは、戦後の都市人口の増大と産業振興による水需要・電力需要の急増に対応するため、道志川の水を相模ダムに導水し、導水の落差で水力発電を行う目的で建設された。現在では宮ヶ瀬ダムとも道志導水路により結ばれて、相模・城山・宮ヶ瀬の3ダムが連携した総合運用が行われている。



橋本駅周辺整備推進事業の概要と位置図



【事業概要】

○土地区画整理事業

高校跡地を中心とした未利用地を対象として区画整理区域に設定をする。区画整理の換地や公共減歩により、リニア駅の函体上の道路（橋本駅南口駅前通り線、橋本駅東通り線）や区域内的の道路、駅前広場を創出する。

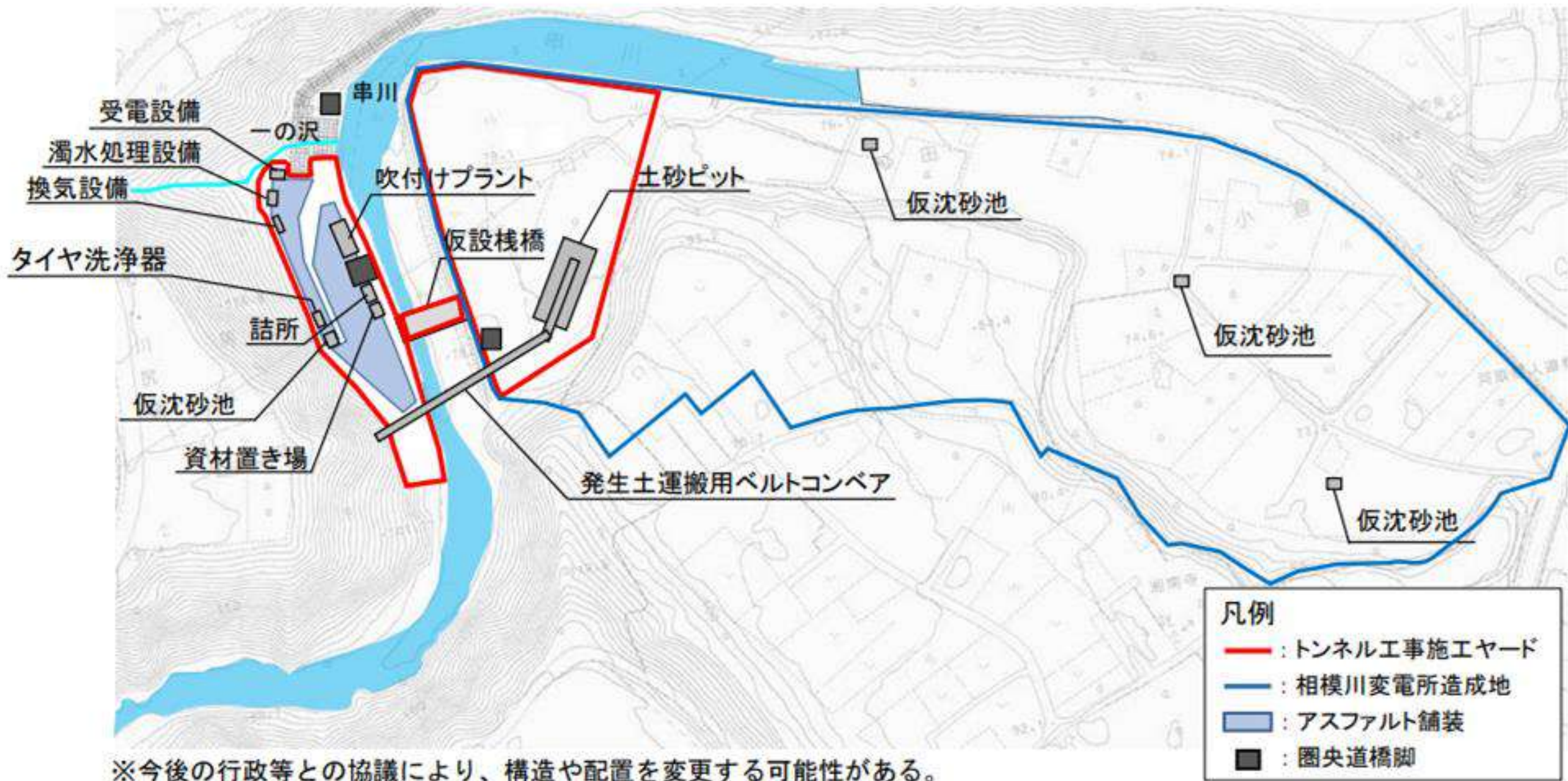
○街路事業

骨格となる既存道路から、橋本駅南口地区にアクセスする道路として、圏央道相模原IC方面からの広域連携軸（大西大通り線）、相模原駅周辺との連携を図る新都心連携軸（橋本駅氷川線）、橋本駅周辺に集積している都市機能を結びつける地区間交流軸（橋本西通り線・橋本駅東通り線）の整備を行う。

○自由通路整備事業

駅南北の回遊性、鉄道の乗換利便性の向上や駅周辺地区の賑わい形成を図るため自由通路整備を行う。

※この計画図は現時点での検討案であり、今後変更が生じることがあります。



※今後の行政等との協議により、構造や配置を変更する可能性がある。



圈央道橋脚

小倉変電所予定地



セブンイレブン駐車場から
串川対岸の変電所予定地を眺望



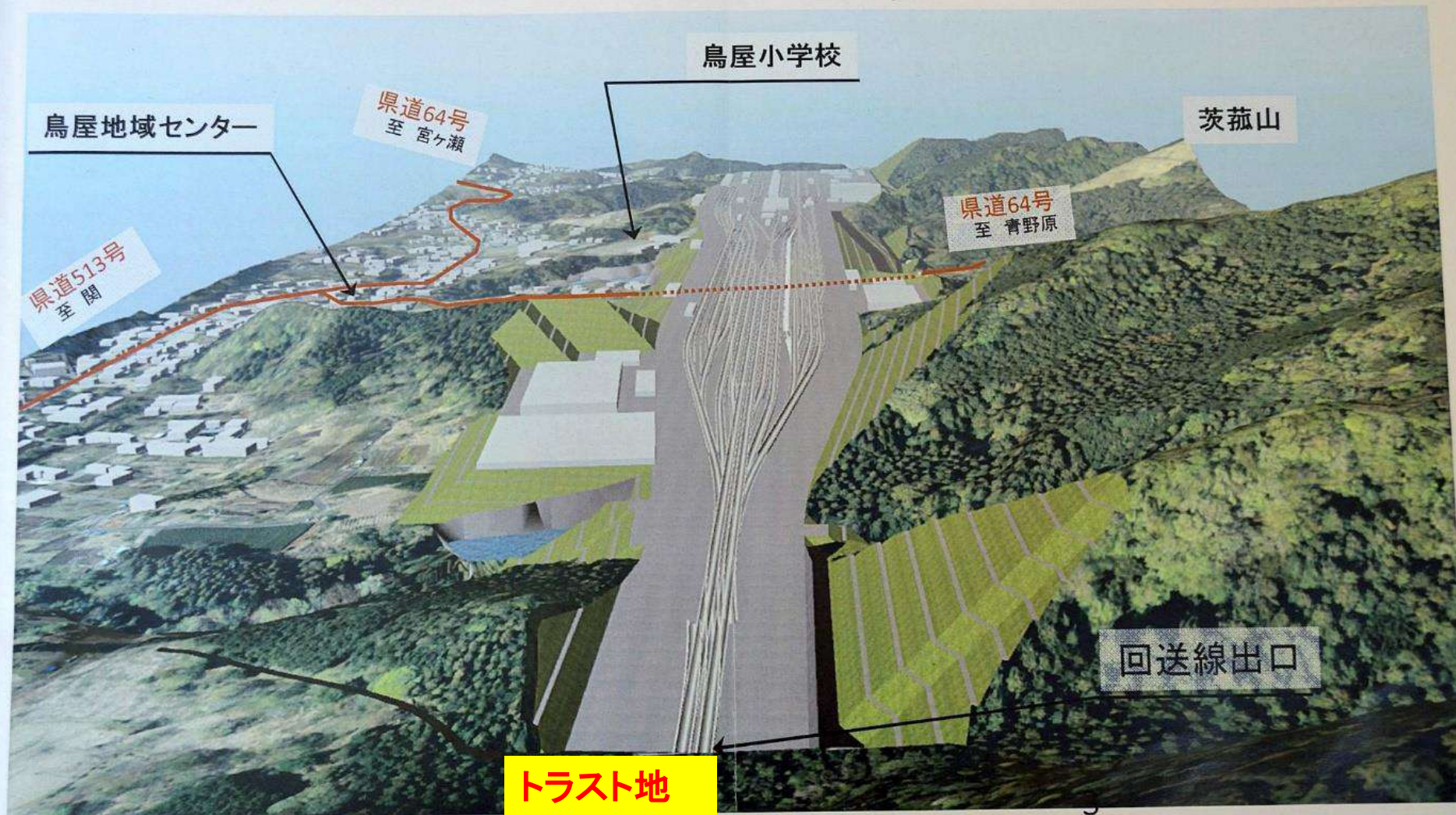
リニア橋脚予定地



鳥屋車両基地予定地
高台からの眺望

車両基地 鳥瞰図(全景①)

全景① (仙洞寺山方面より望む)



現時点のイメージ図であり、詳細については今後検討を進めていきます。
正確な範囲の確定は地質調査、測量、行政協議等の実施後となります。



ランバーマーカーで丸太の板引き作業



デッキの上で記念撮影(子どもたちも多数参加)

リニア取り消し求め提訴

沿線住民ら738人「技術未熟」

JR東海が二〇二七年に品川（東京）―名古屋間で開業を目指し建設中のリニア中央新幹線は安全性が確保されておらず、自然環境への悪影響が大きいとして、沿線の一都六県の住民を中心とする七百二十八人が二十日、国に工事実施計画の認可を取り消すよう求める行政訴訟を東京地裁に起こした。

リニアの工事実施計画は一四年十月、国土交通相が認可した。

訴状では、リニア技術は未熟で、時速五百キロ走行には問題があると指摘。断層



リニア中央新幹線の認可取り消しを求めるため東京地裁に入る原告ら＝20日、東京都千代田区で

帯である中央構造線が走る山岳地帯を通ることは危険

な上、全長の八割以上を占めるトンネル内で地震や火災が起きた場合の避難も難しいなど安全性が確保されていないと主張している。

また、工事による南アルプスの自然破壊や地下水脈への影響、トンネル掘削で発生する土の処分先の確保といった問題点があるのに、JR東海は環境影響評価（アセスメント）で十分

な検討をしていないと批判している。

提訴後、東京都内で記者会見した原告団長の川村晃生（晃生）は「JRの説明会で問題点を指摘してきたが、十分な回答が得られなかった。訴訟を通じて情報を入手し、反対運動をさらに進めたい」と話した。

国交省は「訴状を受け取っていないので、コメントは差し控える」としている。

必要か?! 
リニア中央新幹線



リニア新幹線を考える相模原連絡会

ストップ
リニア
危ない

リニア新幹線
る目録会

新宿 日本橋
Shinjuku Nishi-Shinjuku
半蔵門 日比谷
Hanzonmon Hibiya
← 200m →
この先200m

リニア訴訟控訴審第1回口頭弁論

中間判決の差し戻し求め、川村原告団長が意見陳述

期日：6月30日(木)

時間：午後2時～

(東京高裁)

集合：午後1時15分

(東京地方裁判所前)



2021年12月2日の中間判決抗議の記者会見

2021年1月28日、167名の原告が控訴したストップ・リニア訴訟中間判決の取り消しを求める裁判は、2022年1月13日に進行協議が行われ、実質的な弁論は今回が初めてとなります。工事車両の走行ルート周辺の原告、水道水・地下水を日常的に使う原告、そして借地トラスや立ち木トラスに参加する原告が受けるリニア工事や供用による被害影響や権利の阻害を実害として認めない中間判決を許すわけにはいきません。

6月30日の口頭弁論では、川村晃生原告団長が地裁への差し戻しを求めて陳述を行います。高裁は1回で結審してしまうこともあります。沿線からも傍聴に参加していただくようお願いします。

<6月30日の行動予定>

- 13:15 東京地裁(高裁)前集会
- 13:30 傍聴券抽選(予定)
- 14:00 開廷(101号法廷)
- 15:30 院内報告集会
(衆議院第二議員会館
地下1階多目的会議室)
 - ①裁判報告(弁護団他)
 - ②リニア学習会
「行政訴訟における
原告適格」
東京経済大学名誉教授
磯野弥生さん
- 17:00 終了予定



入館証は15:00から衆議院第二議員会館
1Fロビーで配布します。

ストップ・リニア！訴訟原告団事務局：問合せ 080-6545-8784 橋本

(沿線の動きと問題)

沿線の人々皆で
ストップリア訴訟

静岡

リア南アルプストンネル工事阻止
静岡県民の会

長野

残土処分はごめん!
県内各地の工事現場No.1声かけ

反対しているのは
知事だけではない
みんなの意見が
あふれています。

豊丘村 リニア残土NO! 小集の会
土石流危険渓流の上流に残土。計画は中止になる。
飯岡町 「福寿地区リニア対策委員会」
町を挙げて残土埋立て計画に反対。
麻本町 沢田への遺土は危険!
再検討を申し入れる。
阿智村 リニア対策委員会を自治会として、
再検討を求める。

山梨

南アルプス市の住民
日陰になる生活被害になると工事差し止め訴訟

岐阜長野

JR東海 事故多発
トンネル掘削工事の事故4回も!

JR東海は
賠償金い
びる

- 1回目 2017年12月 長野中川村 普通線の橋脚
掘削作業中のトンネルで崩落の危険が懸念
- 2回目 2019年4月 岐阜山崎村
非常口掘削現場 地上に陥没穴
- 3回目 2021年10月 岐阜瀬戸非常口掘削現場
44歳男性死亡 1人欠ケガ
- 4回目 2021年11月 長野豊丘村 削削現場
50歳男性 軽傷

すべて山梨建設現場では
大変きらいな状態

住民の神
心か
工期の遅れや
手抜きは
ないのか?

東京

田園調布の住民

JR東海
の被害
は?

家の勝手トンネル掘削は
「リアから住環境を守る田園調布住民の会」
が工事差し止め訴訟

コロナ禍のなか
リアは本当に必要ですか?
JR東海の経営は赤字続きですよ。
クズ1キヨリ

リニア工事で市民のくらし、自然は守れるか!

地上最大のCO2排出 地球温暖化ストップに逆行

リニア建設の4倍のCO2排出
トンネル掘削現場のCO2排出量比較

トンネル掘削現場のCO2排出量は、他の建設現場に比べて約4倍に達する。これは、掘削作業に大量の電力を消費するためである。

リニアは安全な乗物、1人1行かですか?
南アルプストンネル、地100m脱炭素は?

JR東海
の被害
は?

南アルプストンネル 断面図
お経はリニア路線ルートです。

JR東海
の被害
は?

リニアは16面輸送、上り下り線に65年の
16年が約6000人の乗客を乗せ、地
を走行している。安全時に安全に

水源は大丈夫か? リニア藤野トンネル 土砂災害の危険は?

大洞非常口

採石場を去年末に廃止 今年から
大洞非常口の残土を受け入れている

新戸非常口

新戸非常口の工事の進捗状況

私たちが地権者は、JR東海に対し
トラスト地内の掘削立ち入りを拒否しています

リニア新幹線を考える相模原連絡会

自由にお取り下さい

トンネル