

ストップ・リニア訴訟の公正な審理を求める署名に協力を！

JR東海は沿線住民の疑問や不安を無視して、リニア新幹線工事を強行しています。

2016年5月に全国738人の原告が国交大臣によるリニア工事認可の取り消しを求めて提訴しました。春日井からは22名の原告が参加しています。

現在、東京地裁で審理が行われています。6月23日に第5回の審理が行われ、長野県の原告3人が意見陳述を行いました(添付訴訟ニュース)

今回は9月8日東京地裁にて第6回が2時30分から、静岡県原告が意見陳述を行います。リニア新幹線沿線住民ネットワークでは2017年12月までに「ストップ・リニア!訴訟の公正な審理を求める」署名10万人を目標に取り組むことを決め、愛知では「ストップ!リニア訴訟愛知」「リニアを問う愛知市民ネット」・「リニアを考える愛知県連絡会」が参加して1万人を目標に進めています。

◇ 裁判では何を訴えているのか

- ① リニア中央新幹線が日本国民にとって重要で便利であるのなら、国民的議論を重ねて国が進めないのか、9兆円を超える巨大な事業を民間企業であるJR東海にやらせるのか。
- ②品川・大阪間が開通するのは30年先、日本の人口は減少2045年には生産人口が5353万人になると予測されている状況で3大都市圏を67分で結んで7000万人の巨大都市圏が必要なのか
- ③リニアは70%がトンネルで南アルプスでは50キロのトンネルを掘り、建設発生土の処分・運搬車両の騒音・排気ガス・地下水の枯渇・河川の枯渇、地盤沈下で自然と生活環境の破壊を引き起こします。
- ④福島原発事故以来、消費電力の省力化が叫ばれている中で現行新幹線の3.5倍から4倍もの電力を消費する超電導磁気浮上・案内方式(リニア方式)を採用するのか?
- ⑤国交省とJR東海は東海地震・南海地震起きたとき現行新幹線の代替路線と主張するが、リニアルートは南アルプスには地震の巣となる断層があり、直下型地震が起きればリニアも走行不能に陥り、トンネル内に立ち往生、数千人の乗客が閉じ込められます。事故が起きたら安全に脱出できるのか明らかにしていません。

◇ リニア計画は乗客の安全や環境への影響など重大な問題を抱えている。

このような計画に国交大臣は2014年10月17日に工事実施計画を認可しました。

JR東海は国民に十分な工事計画を明らかにしないまま杜撰な環境影響評価で工事を進めています。

この認可は全国新幹線鉄道整備法(全幹法)および鉄道事業法(鉄道法)に違反しています。

全幹法は「新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展と国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資すること」となっています。

- リニアは現行新幹線との相互乗り入れができないため全国的な鉄道網となりえません。
鉄道法5条1項では1)計画が経営上適切なもの 2)計画が輸送の安全上適切なもの
3)事業の遂行上適切な計画である 4)事業を遂行するに足る能力を有すること
- 国は2兆円超の借金を抱えているJR東海に3兆円もの財政投融资を行いました。

- JR東海には事業を遂行するに足る能力を持っていないこととなります。

裁判を公正に進める上で全国から裁判所にたくさんの署名を届けることが重要になっています。

ぜひ一人でも多くの署名を広げてくださることをお願いします。

署名用紙を同封いたしました。書き終えた署名用紙は川本宛に手渡しまたは郵送でお願いします

リニア路線 愛知県内春日井市には4箇所 の非常口が作られます！

岐阜県境から内津峠⇒名古屋駅まで(27km)リニア建設工事で、10年にわたって365万台の工事車両が名古屋市、春日井市、瀬戸市周辺の幹線道路を走行して騒音と排気ガス・交通渋滞が起きます。

工事による地盤沈下、井戸の枯渇、シデコブシ、ヒトツバタゴの希少種が生息する春日井東部丘陵地の湿地帯が喪失するのではと懸念されています。



北陸新幹線のトンネル工事で周辺住宅 180棟にゆがみや傾き



門の支柱と基礎石の間に隙間ができた、地面にひびが入ったりした
小内八幡神社=6月1日午後、長野県中野市

北陸新幹線長野-飯山駅間にある高丘トンネル(長野県中野市、延長6944メートル)の建設工事の影響で、周辺の住宅など少なくとも88世帯182棟にゆがみや傾きなどが生じていたことが1日、市などへの取材で分かった。建設主体の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構によると、トンネルは平成13年3月着工で24年3月に完成。

市によると、建物にゆがみや傾きが出たなどの苦情が住民から機構に寄せられた。機構は26年11月までに、182棟の88世帯に補償したと市に報告。減水や湧水が生じた井戸も14カ所で確認されたという。

中野市安源寺の市の有形文化財・小内八幡神社では門の柱がずれたりコンクリートに亀裂が入るなどの被害が出ました。

片山求宮司によりますとトンネル工事が始まった翌年の2002年頃に被害に気づき、建設主体の鉄道建設・運輸施設整備支援機構が調査を行って補償金が支払われました。

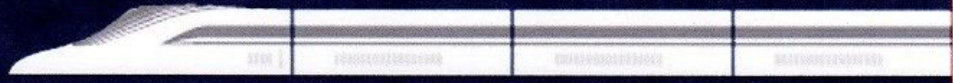
神社では今月から改修工事を行います、補償金の額は工事に必要なおよそ1500万円には及ばないということです。安源寺地区の近くには北陸新幹線の高丘トンネルがあり、宮司によりますと工事の影響は少なくとも30件ほどに上ります。機構は「トンネル工事で建物に影響が及ぶのは珍しいことではない。補償の詳細は住民のプライバシーもあり、明らかにできない」としている。

一口メモ 地盤沈下はなぜ起きる

通常、地上に降った雨は草木の根や岩石の間を縫って地下に浸透し、直下の帯水層に到達し高い所から低い所へと地中を流れ、川や海に出るまで数ヶ月～数百年、さらに地下数百メートル以深に存在する地下水はもっと長い時間かかります。これらの地下水を工業用ポンプで必要以上にくみ上げると地盤沈下が起きるため規制されています。山体や地下にトンネル構造物などが作られると地下水が行き場を失い滞留すると周辺の地層が削られて地盤沈下や液状化、流れの変化で枯渇して地盤沈下、減水、異常出水が起きやすくなります。(例 山梨実験線では河川枯渇、異常出水、博多駅前地下鉄工事による地盤陥没)

リニアでは南アルプスで地下1400mにトンネルが作られるためトンネル湧水で大井川に流れる水が減ってしまいます。そのため水路を作って川へ戻すのですが、山体のほうは急激に水が干上がって崩壊します。トンネル湧水は周辺の地下水を引き込むため遠く離れた所の湿地帯などにも枯渇の影響が出ます。

夢か悪夢かリニアが通る！



ラドンに向き合えるのか 小出裕章さんに聞く

岐阜県瑞浪市で昨年 12 月、県内初のリニア中央新幹線工事が始まりました。ところが直後に、基準を大幅に上回るヒ素などの有害物質が検出されたり、JR 東海の発注を受けた業者が、砂防指定地や地すべり防止区域を無許可で掘削したりするなど、住民が不信を抱く事態が続いています。

昨年 9&10 月号でお伝えしたウランを掘り出す危険性も解決していません。住民はどう向き合っているのか、長野県松本市に元・京都大学原子炉実験所助教の小出裕章さん(67)を訪ね、お話を聞きました。 ジャーナリスト・井澤宏明



「ラドン濃度のきめ細かい測定を JR 東海に求めるべき」と話す小出さん（今年 3 月）

小出裕章（こいで・ひろあき）

1949 年東京生まれ。原子力の平和利用を志し、1968 年に東北大学工学部原子核工学科に入学。原子力を学ぶことでその危険性に気づき、伊方原発裁判、人形峠のウラン残土問題、JCO 臨界事故などで、放射線被害を受ける住民の側に立って活動。原子力の専門家としての立場から、その危険性を訴え続けている。

（扶桑社新書「原発のウソ」より）

吸い込むと肺から出ない

小出さんは岡山・鳥取県境の人形峠で、1950 年代から 60 年代に掘り出されたウラン残土による住民の健康被害を目の当たりにしてきました。瑞浪市のある東濃地方には、国内最大の埋蔵量といわれるウラン鉱床群があり、採掘が行われていました。

JR 東海は「(リニア) 中央新幹線はウラン鉱床を回避している」「トンネル掘削中にウラン鉱床のようなウラン濃度が高い土を掘削する可能性は低い」と説明していますが、小出さんはそんなふうには割り切れるものでないと指摘します。

「ここまでがウラン鉱床で、ここからは違うということではないんです。ウラン濃度の高い所から低い所が連続的にあるわけで、トンネルを掘ってみたら濃度の高いところにぶつかることはあるかもしれない。そうなれば避けることができずに、掘り出すしかないわけです」

ウランは放射線を出してトリウム、ラジウムなどに姿を変え、ラドンという気体になり空気中に逃げ出します。

小出さんは人形峠で、放置されたウラン残土からラドンが染み出し、集落に流れ込んでいることを突き止めました。「鳥取県側の方面（かたも）という集落の人たちは、親族がみんながんで死んでいるっていうんですよ、肺がんで。日本人はラドン温泉やラジウム温泉を喜ぶという習性があるが愚かなことです。ラドンは放射線を出しながらポロニウムなどになって細かいちり状で分散しています。それが危険の正体。吸い込むと肺から出なくなってしまう」

掘らないのが一番いい

JR 東海は、7.4 キロのトンネルを掘った残土約 85 万立方メートルを、非常口から約 2 キロ離れた谷治いの埋め立てに使う予定です。万が一、ウラン濃度の高い土を掘り出した場合、最終処分方法が決まるまで、遮水シートや土で覆って工事現場で保管するといいます。

「掘らないのが一番いい。掘ってしまったら、ちゃんとラドンが出ないようにお守りをするしかありません。（ウランを含んだ）土がある限り、ラドンは次から次へと出てきてしまいます。結局、埋めるしかないと思います」

「掘らないのが一番いい。掘ってしまったら、ちゃんとラドンが出ないようにお守りをするしかありません。（ウランを含んだ）土がある限り、ラドンは次から次へと出てきてしまいます。結局、埋めるしかないと思います」建設に携わる人たちの健康も心配です。

「トンネルで働く人が一番ひどいでしょうね。ラドンから身を守ろうと思ったら、逃げるしかありません。フィルターもマスクも全く意味がない。ですから、ウラン鉱山でも労働者を守るためには換気が一番大切。でも換気するってことは、ラドンガスを外にほっぽり出すってことです」東濃地方の工事で、ウラン残土が問題にならなかったのはなぜなのでしょう。

「これまでの工事も問題だったんだと思います。誰も気が付かなかったから、何もしないまま来てしまった。でも、リニアの工事は他とは比べることができないほど巨大なので、リスクもそれなりに大きくなるだろうと心配することは正しいと思います」

市民団体の調査で、ウラン鉱床を避けているはずのリニアルート上で高い放射線量が観測されました。JR 東海はこの原因として、花こう岩が地表に露出していることを挙げ、「花こう岩中のウラン濃度はウラン鉱床よりもかなり低いことが分かっている」と説明しています。小出さんは JR 東海にきっちりとした測定を求めるよう地元の住民に助言した上でこう言います。

「花こう岩という岩石は、泥岩、砂岩に比べると、ウラン、トリウム含有量が高いのでラドンの放出率は高い。地底に埋まっているところを地表に掘り出してくるわけですから危険を伴いますよ。そんなことまでしてリニアをつくる価値があるんでしょうか」

小出さんの問いかけに、JR 東海はどう答えるのでしょうか。



瑞浪市のリニア非常口周辺。厳重な警備の中、起工式が行われた