

審査請求書

2018（平成30年） 月 日

国土交通大臣殿

請求人

印

1. 請求人の氏名・年齢・住所

氏名：

年齢：

住所：

2. 請求に係る処分

国土交通省が行った、2018年（平成30年）3月2日付の、平成29年9月25日付で申請のあった中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その2)を認可した処分。

3. 請求に係る処分を知った日

2018年（平成30年）3月2日

4. 請求の趣旨

「2項の処分を取り消す」との決定を求める。

5. 請求の理由

- (1) リニア中央新幹線は全国的な鉄道網の整備とは言えず、国民はその実現を求めている。国土交通省の整備新幹線問題検討会議は平成21年12月の「整備新幹線の整備に関する基本方針」で、「整備新幹線は、我が国の交通体系にあって、基幹的な高速輸送体系を形成するものである」との認識を示すとともに、「地域活性化、少子高齢化、地域温暖化等諸問題への的確な対応が求められる

時代において、厳しい財政の制約も考慮に入れながら、費用対効果、関係地域の取組等整備の意義を十分検証した上で、国民の理解を得ながら計画的に進める必要がある」としているが、リニア中央新幹線は以下の諸点においてその趣旨にそぐわない。

- イ. リニア中央新幹線は走行速度による移動時間短縮のみを目的にしたものであり、超電導磁気浮上方式という技術で走行するため、在来の新幹線との相互乗り入れができず、全国的な鉄道網の整備にはつながらず、国民の利便性向上に寄与しない。
- ロ. 中間駅の停車は1時間に1本であり、地域活性化につながらず、一方で大都市への人口流入を増大させ、地方経済の停滞をさらに進めることになる。中央新幹線が開業すれば、東海旅客鉄道株式会社（JR東海）の地域路線が廃止ないし合理化されることは必至であり、沿線住民は二重の被害を受けることになる。
- ハ. リニア中央新幹線の事業主体（JR東海）の経営トップも「リニア新幹線だけでは採算がとれない」と明言している。採算がとれないことが明確なのに、国土交通大臣が（その1）の着工を認めたことは、将来的に国益を損なうことになる。今回の（その2）の認可は国民に対する背信行為を重ねることになる。
- ニ. 平成28年11月、鉄道建設・運輸施設整備支援機構法が改正され、その後JR東海に対し3兆円の財政投融資が実施された。整備新幹線という公共交通の整備計画にもかかわらず、国交省もJR東海も「民間事業」と言いながら、工事が着工されてから、将来の経営見通しの厳格な審査もしないで巨額の財政支援を行うことは、将来世代に負の遺産を遺すことになる。
- ホ. 平成23年3月の福島第一原発事故では全電源を喪失し核燃料を冷却できず放射性物質を大量に拡散させる重大事故となった。工事実施計画（その2）には供用時の全電源喪失など乗客を死の危険にさらす重大事態への対応策が記されていない。
- ヘ. 工事実施計画（その2）は電力設備（変電所、電気ケーブル）、運行管理システムに関する電気関係設備が中心であるが、変電所の正確な位置や立体図について具体的表記が無い。また、電気設備の稼働に必要な電力をどのように調達するかについて不明である。変電所施設の環境影響評価はされておらず、建設に伴う騒音、振動被害や供用後の電磁波の影響評価も行なわれていない。認可を撤回し、改めて環境影響評価を行うのが妥当である。

(2) リニア中央新幹線は膨大な電力を消費する

リニア中央新幹線の消費電力量について、JR 東海は、東海道新幹線の 3 倍になるとしている。一方で、4.5 倍あるいは 7 倍になるとする研究者もいる。これだけの大電力を消費しながらも、リニア中央新幹線の速度は東海道新幹線の倍にも満たない。つまり電気をムダに捨て続ける乗り物である。

- イ. JR 東海のいうリニア新幹線の消費電力量 27 万 kw（大阪まで開業時は 74 万 kw）は、平均消費量であり、列車が起動し浮上する際の最大電力量ははるかに大きいはずである。そして、浮上案内コイルや推進コイル、客室灯などに常に電力が供給されなければ、リニアの交通・輸送機能は果たせない。問題は消費電力よりも供給電力の大きさである。
 - ロ. 超電導リニアが大量の電力を必要とするのは、エネルギー効率が極めて悪いからであり、現在、世界のリニア鉄道技術の本流は常電導リニア方式である。
 - ハ. 回転型モーターでは、高効率のものは磁石間距離が 1 ミリ以下なのに対し、リニアモーターでは少なくとも 2 ミリ以上であり、超電導リニアになると 100 ミリに広がり、これがエネルギー効率の低下の原因である。これが、膨大な電力を必要とする理由であり、そしてこの欠点は改善できない。
- 二. 2011 年 3 月の東京電力福島第一原発事故以降、国民は脱原発社会をめざし、省エネ機器の購入や節電に努力してきた。また一方で、化石燃料に頼らない太陽光、風力など自然再生エネルギーの活用をめざしている。大電力を消費することについて、JR 東海は「リニア中央新幹線は社会インフラの整備という国策事業であり、国として必要な電力を安定的に供給すべきだ」と表明している。また、「現在の東京電力と中部電力の供給量には余裕があり、リニアの電力も十分賄える」としている。電力料金が公共料金であるのは、それが国民の財産であることにほかならない。百万を超える自営業者が使っている電気と同じ量を、必要性のないリニア中央新幹線で浪費することは許されない。

(3) リニア中央新幹線の安全性に大きな疑問がある

JR 東海は環境影響評価書の「対象事業の目的」について、「東海道新幹線が開業から 50 年を経過し、将来の経年劣化への抜本的な備えが必要であると共に、大規模地震等、将来の大規模災害への抜本対策が必要であるとの観点から早期に整備するものである」と記しているが、次の点から疑問である。

- イ. 東京・名古屋・大阪を結ぶ大動脈の二重系化は、巨額の費用をかけなくても、上越新幹線と、北陸新幹線（敦賀まで 2022 年開業予定）により、在来新幹線を使えば十分である。また、災害時の人員・物資の輸送は船舶、航空機や東名、

第二東名などの道路が代替機能を十分果たせる。そもそも、リニア中央新幹線は物資輸送に適さない鉄道である。

- ロ. リニア中央新幹線の東京・名古屋間 286 キロの 86%は地下トンネルであり、直下型地震の原因となる活断層を数多く横切ることになる。活断層の横断距離の長短に関わらず、活断層の動きが地下構造物に危険な影響を与えることは否めない。ずれを起す可能性のある一つの活断層を1時間に16本もの列車が通過する危険性をどのように認識しているか不明である。
- ハ. リニア中央新幹線の安全性について、JR 東海は、「50年の新幹線技術を踏襲するので事故の可能性は無い」としている。しかし、走行方式が違うこと、走行速度が2倍であることを考えれば、リニア中央新幹線の安全性が担保されているとは言えない。在来の新幹線でも脱線事故は起きている。
- ニ. トンネル内の事故時の対応についても不安だらけである。車両火災の場合は、在来線のマニュアルでは、その場で消火作業はせず、トンネル外まで走行することになっているが、リニア中央新幹線ではトンネル内を最寄り駅まで走行する想定であり、乗客にとっても駅構内の待機客にとっても危険極まりない。また、車両が停止した場合、乗客は車外に避難し、都市部では軌道下の保守用通路を、山岳部では軌道脇の換気口や明かり窓のない狭い空間を共に徒歩で非常口まで歩くことになる。わずか3人程度の乗務員が千人もの乗客を無事避難誘導することは不可能である。さらにガイドウェイ脇を歩いた場合、車体やガイドウェイからの電磁波の影響をまともに受けることになる。

(4) 磁界、微気圧波、低周波音の危険性についての認識が誤っている

JR 東海は環境影響評価書で、磁界や低周波の人体への影響について疫学的な検証を行っていない。磁界について、山梨実験線での測定データを公表し、車内や軌道脇、軌道下での実測値は ICNIRP (国際非電離放射線防護委員会) のガイドラインを大幅に下回っているとし、安全性を強調しているが、次の点から認識が誤っていると言わざるを得ない。

- イ. JR 東海による山梨実験線での実測データは周波数が 6Hz までの値しか明らかにしていない。ICNIRP のガイドラインは周波数が高くなれば基準値も低く(厳しく)なる。高い周波数帯での実測データが開示されていない。
- ロ. リニア中央新幹線の客室内や駅構内、乗降口は磁界の影響を防止するため厳重にシールドされる。そこまで防護措置を講じなければならぬほど、磁界のレベルは猛烈に高い。シールドが何らかの原因で損傷するなどの事態も想定

される。また、トンネル内で避難する場合、どの程度の電磁波を受けるのか不明である。ペースメーカーやインプラント、脳内血管クリップなど磁界に反応する金属器具を体内に持つ利用者への安全確保はどのようになるのか明確でない。

- ハ. 供用後の微気圧波について、JR 東海は環境影響評価書で山梨実験線のトンネル出入り口付近で実測した数値を挙げ、緩衝口や非常口に多孔板を設置すれば低減され、基準値との整合性が図れるとしている。しかしそのピーク値は基準値に近い数値を示している。
- 二. 換気施設の低周波音について、JR 東海の環境影響評価書は音圧レベルとG特性のグラフを示し「供用後は環境対策型施設の採用」や「消音装置の設置により、環境影響の低減が図れる」と予測しているが、静穏な住宅地の非常口予定地周辺の予測結果では、最高 80dB に達しており、周辺への影響は否めない。

(5) その他

口頭での意見陳述を 申し出る 申し出ない

以 上