

# JR東海労ニュース

No. 1560

2011年4月29日

JR東海労働組合

**国交省がリニア中央新幹線最終答申（案）への意見を募集中!**

**パブリックコメントへ多くの反対意見を!**

4月21日にリニア中央新幹線建設に向けた最終答申（案）が公表され、リニアに反対する意見の審議が不十分なまま、リニア中央新幹線建設にGOサインが出されようとしています。国交省では最終答申（案）について国民から意見（パブリックコメント）を募集しています。いまこそ反対意見を結集するためパブリックコメントを提出しましょう！公表された最終答申（案）の主な内容と、私たちが問題視する主張点は以下の通りです。

## 1. 中央新幹線の意義とは？

最終答申（案）では中央新幹線の意義を、三大都市圏の速達化にはリニア方式、大動脈の二重系化、沿線地域の振興に寄与としています。

「のぞみ」は東京～名古屋間を1時間40分で走行しています。巨額の建設費用をかけて、これ以上のスピードアップが必要でしょうか？大動脈の二重系化は少子化で利用客の増が見込めなければJR東海の経営を圧迫することは明らかです。過去の新幹線建設で街が発展した例はまれです。地方都市から大都市への人口流出が止まらない現実をどう見るのでしょうか？

## 2. 走行方式は？

リニア方式は新幹線方式よりも高速走行性能等に優れている。地震時はガイドウェイにより脱線を阻止できる。新幹線方式より費用は高いが費用対効果ではリニアが有利。磁界の影響は磁気シールドで低減できる。地震などの異常時の安全確保は対応方針が示されているとして、リニア方式が適当であるとしています。

リニアは高速であるが故に危険性も増します。大地震でガイドウェイが崩壊しない保証はありません。まして東日本大震災を受けて耐震補強はしないとする姿勢は、災害に対する謙虚さが見えません。人体への磁界の影響も不安が残ります。異常時の乗客の安全確保にも具体的な避難・誘導体制などが示されていません。また原発が危険視されている電力事情にも全く触れられていません。

## 3. ルートは？

伊那谷ルートと南アルプスルートを候補に比較した結果、南アルプスルートの方が路線延長が短い、速達性に優れる、建設費用が低い、長大トンネルの掘削は技術的に可能として、南アルプスルートが適当であるとしています。

南アルプス貫く長大トンネルは、中央構造線など多くの活断層を通るため大地震の発生が懸念されています。また長野側の脆弱な地盤や残土の処理、水源の枯渇問題にも触れられていません。

## 4. 営業主体・建設主体は？

JR東海が自己負担で整備を行う意思を表明。財務的観点からは、JR東海の長期試算見通しを小委員会が必要予測で検証した結果、経営の安定性を維持しながら事業を遂行できるとして、営業・建設主体にJR東海を指名することが適当としています。

最終答申（案）は甘い需要予測に基づいているといわざるを得ません。JR東海が現在抱えている長期債務に加え、5兆1千億円もの建設費を拠出した場合、JR東海の経営が破綻する恐れがあります。また建設費が超過した場合の対応策も明記されていません。

**パブリックコメントはこちらから <http://www.mlit.go.jp/common/000142529.pdf>  
締め切りは5月5日必着です！**