

沿線に広がるリニア運動の輪

全沿線 【ストップ・リニア！訴訟】 全国の738名が原告となり、リニア事業の認可取り消しを求めて国土交通省を提訴（2016年～）

HP <https://linearstop.wixsite.com/mysite>

山梨県中央市 【立木トラスト運動】 リニア通過予定地の桑の木を全国の有志が購入（2016年～）

神奈川県相模原市 【鳥屋トラスト運動】 リニア車両基地予定地で「森カフェ」を開催（2016年～）

東京・神奈川・愛知 【大深度地下利用に対し異議申し立て】 首都圏・中京圏の住民が大深度地下の利用認可取り消しを求め審査請求提出（2019年1月）

*その他沿線各地で団体が立ち上がり、勉強会やイベントを開催しています。

リニア問題に関する書籍

- ・西川榮一著 『リニア中央新幹線に未来はあるか』 自治体研究社 2016発行
- ・櫻田秀樹著 『リニア新幹線が不可能な7つの理由』 岩波ブックレット 2017年発行
- ・丸山重威著 『住宅の真下に巨大トンネルはいらない』 あけび書房 2018年発行
- ・リニア市民ネット編 『プロブレムQ&A総点検・リニア新幹線』 緑風出版 2017年発行

リニア市民ネット・大阪とは

2014年12月リニア中央新幹線工事がスタートしました。沿線各地の自然環境が大規模に破壊されています。リニアは問題山積です。将来世代の負の遺産になります。メディア報道はリニア中央新幹線事業の現状を正確に伝えていません。JR東海のリニア中央新幹線は中止すべきです。

大阪の市民が集まり、2015年2月の勉強会で「リニア市民ネット・大阪」を立ち上げました。「リニア市民ネット・大阪」は、沿線各地と連携（現地視察・住民交流・情報交換）、勉強会・カフェ実施、大阪ストップリニア通信の発行、イベント・街頭宣伝活動、署名活動、ミーティングなどを行っています。

【連絡先】 リニア市民ネット・大阪（代表）春日直樹

Email: naoki.kasuga.46@ceres.ocn.ne.jp



ホームページ



Facebook

定例ミーティングやってます！お気軽にご参加を！
毎月第2水曜

（作成2022年7月16日）

リニア中央新幹線は ほんとに夢の超特急？

リニア中央新幹線とは

- ・JR東海の単独事業として2014年10月に国土交通省が認可し同年12月工事着工
- ・最高速度 時速505⁺
- ・従来の回転型モーターでなく、超伝導磁気浮上式駆動方式で進む
- ・東京～大阪 【総走行距離】 438⁺。【所用時間】 67分

第一期工事 東京(品川)～名古屋 2027年開業は暗雲(工事中の事故発生)
距離286キロ トンネル区間246キロ(86%) 都市部では前代未聞の大深度地下トンネルを掘削。建設工事費が5.5兆円が7兆円超えに。

第二期工事 名古屋～大阪2037年開業予定 ルート未定(2022年6月末)
距離152キロ トンネル区間110キロ(71%)
2045年開業を8年早めるために国が3兆円の融資
2023年JR東海による環境影響評価が始まる。(予定)
2027年から大阪延伸工事始まる。(予定)
中間駅の停車は一時間に一本、駅前整備は各自治体と地元が負担
都市部では民家の真下(地下40m以深)に巨大なトンネルを掘削。
(大深度法を活用して掘削工事)～地権者の工事承諾なしで工事可能。

リニア新幹線のルート



名古屋以西のルートは未定です



こんなに問題
かかてるのに

このまま進めて大丈夫？ リニア中央新幹線



ぼう大なエネルギーを消費

リニアは未完成の技術でまだ、多くの困難を抱えています。時速 500 キロのリニアは超伝導磁気方式で 10 センチ浮上してガイドウェイを走行します。いわば超伝導を保つための冷凍庫を積んだ重い車体を浮き上がらせるために、膨大なエネルギーを必要とします。在来新幹線の 3.5 倍と言われていますが、それでは済まないと言う識者もいます。

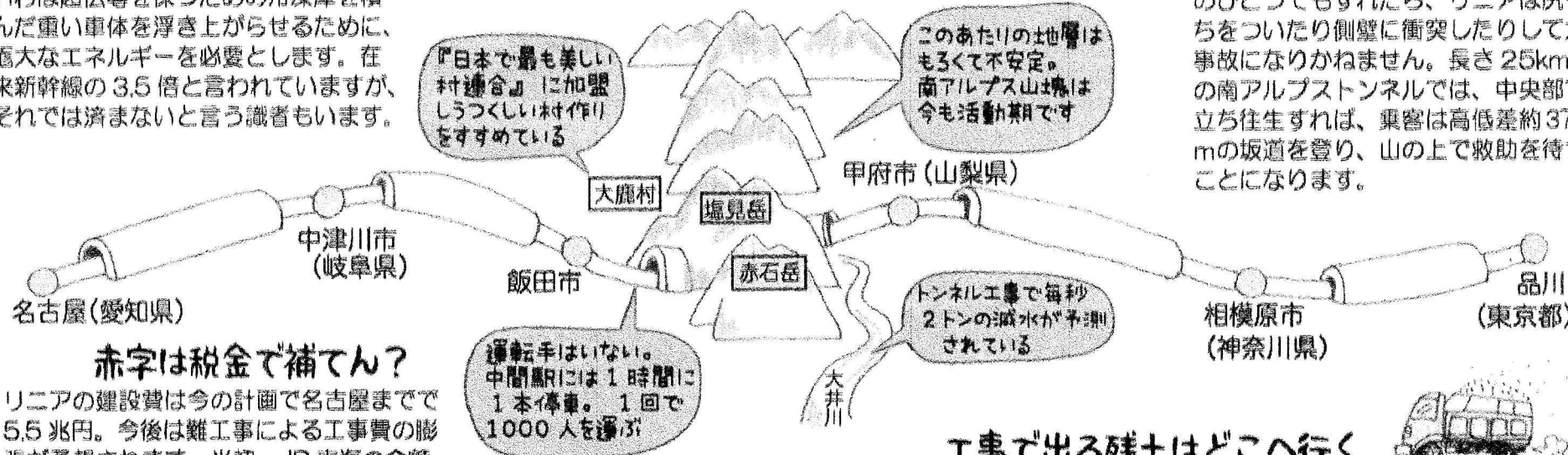
南アルプスの破壊と地下水の枯渇

リニアは 86% がトンネルで南アルプスの塩見岳付近の直下を貫通します。トンネルを掘れば地下水に影響が生じ、枯渇や異常出水が発生します。南アルプスには合わせて 25 キロのトンネルが掘られます。一帯は豊かな森に育まれた水がめです。そこに穴をあければ生態系は大きな打撃を受けるでしょう。影響は計り知れません。

安全性と事故時のリスク



リニアは多くの活断層をまたぎます。そのうちのひとつでもずれたら、リニアは尻もちをついたり側壁に衝突したりして大事故になりかねません。長さ 25km の南アルプストンネルでは、中央部で立ち往生すれば、乗客は高低差約 370 m の坂道を登り、山の上で救助を待つことになります。



赤字は税金で補てん？

リニアの建設費は今の計画で名古屋までで 5.5 兆円。今後は難工事による工事費の膨張が予想されます。当初、JR 東海の全額自己負担が前提でした。しかし 2016 年 10 月政府は 3 兆円の資金融資を決めました。



地方は潤うのか

東京・名古屋・大阪を結ぶリニアは中間駅の振興に繋がるか。むしろストロー現象が加速され、地方から人も物も東京へ向かう一極集中が懸念されます。

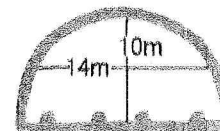
電磁波の乗客への影響は

リニアは磁力の吸引と反発のくり返す力によって走行するため強い磁界が車両の周囲に発生します。電磁波による人体への影響が心配されます。

工事で出る残土はどこへ行く



リニアのトンネル掘削工事による残土の量は膨大なもので、5680 万 m³。これをどう処理するかはまだ決まっていません。残土処理で沢や谷が埋められることが懸念され、生態系への影響や災害の発生などを引き起こしかねません。また、それを運ぶダンプカーは近隣の町を毎日ひんぱんに通ることになります。工事の始まる長野県大鹿村では 1 日 1700 台のダンプカーの通行が 10 年も続きます。



トンネルの大きさ