

飯田リニア「通信」No.1

2012年3月11日 発行

この数年間、「リニア中央新幹線計画」が、伊那谷の住民の間で、大きな話題になっています。リニアとは、何でしょうか。何が、問題なのでしょう。

「リニア」とは、「直線=line」を意味する英語であり、強力な磁石を用いて、車体を浮かせ、時速505キロのスピードで走らせます。

路線は、東京(品川)ー神奈川(相模原)ー山梨(甲府南 IC 付近)ー長野(高森・座光寺)ー岐阜(中津川)ー愛知(名古屋)ー奈良ー大阪と計画されています。

次にリニアの様々な問題点を取りあげます。

環境、トンネル、財源、地震、残土、安全、エネルギー、電磁波の

8点について検討してみました。



(トンネル出口の大鹿村 ↑)

1. 自然環境を破壊する！

南アルプス(赤石山脈)、伊那山地、中央アルプス南部を貫き、かけがえのない自然環境や豊かな生態系を破壊します。中央構造線や糸魚川静岡構造線という大断層があり、当地には伊那谷活断層帯があります。路線の80%余はトンネルで貫きますので、地下水が涸れるなどの生活環境への異変が発生し、永続する恐れがあります。

2、リニア新幹線は80%余をトンネルで掘りぬきます。

ルート地質についておおくの問題点があります。

南アルプスには我国最大級の中央構造線・糸魚川静岡構造線、さらに、何本もの軟弱な破碎帯に直面します。

伊那谷通過の際は浅いトンネルで軟弱な風化岩盤や伊那谷活断層帯を掘りぬきます。

盆地内の集落が分断され、地下水に影響します。

中央アルプス南部の長大トンネルには火山岩体(濃飛流紋岩)での熱水変質や山間地の河川水や地下水が問題になります。

3. 財源は大丈夫か！



JR 東海は、全額自己負担で建設すると表明しました。その予算は、東京・名古屋間 5.1兆円(2027年開業)、東京大阪間 8.44兆円(2045年開業)と試算されています。JR 東海は、まだ3兆円の借金を抱えています。この会社のドル箱は、東海道新幹線ですが、その利用客は年々減少しています。

高い料金のリニア新幹線ができれば、二つの新幹線が共倒れになって、やがては国民の税金が投入されるのではないのでしょうか。

裏に続く



4. 想定「東海地震」のバイパスにはならない！

必ず起きるとされる東海地震で、リニア新幹線が東海道新幹線のバイパスになると宣伝されております。最近の調査では、甲府盆地・南アルプス・飯田地方でも、震度6強～7の被害が心配されています。山は大きく崩れ、天竜川を渡る高架橋も倒壊するでしょう。

5. 困難な残土処理！

路線の80%余のトンネル掘削から出る残土は、膨大です。残土は、法規に照らして有効利用しなければなりませんので、水田地帯や谷が埋められてしまいます。さらに、残土は変化して重金属(砒素など)汚染が発生し、地震時には液状化する恐れがあります。

6. 安全対策への不安！

東京・名古屋・大阪では、地下40Mにトンネルを開ける大深度法が適用されます。南アルプスや中央アルプスは、長さ20キロをこすトンネルになります。事故発生時には、それぞれの地下から脱出しなければなりません。車体から火事が発生したらどうなるのでしょうか。十分な安全対策など可能でしょうか。

7. エネルギーはどうするのか！ (既存新幹線の3～5倍の電力消費)

東京・大阪間で16本のリニアが同時に動くとする、その電力使用量は、480万KW/時となり、これは原発5基分の電力に相当します。JR東海のトップは、東海地震が心配されているのに、浜岡原発や柏崎刈羽原発の再稼働を強く迫っております。

(浜岡原発⇒)



8. 電磁波は身体に悪影響！

リニアは、強力な磁気力で走行するため、乗客のいる車内にも、強い磁場が生じます。電磁波防護のためのシールドを用いても、乗車中や乗降時の乗客や、沿線住民への電磁波被害を完全に防護することは、不可能です。

いろいろなご意見があると思います。みなさまのご意見を下記にいただければ幸いです。

連絡先 ◇片桐 晴夫 飯田市 高羽町 3-4-9 Tel. 0265-24-5604

◇宮崎 太郎 松川町元大島 5447-8 Tel. 090-7266-1418

発行：飯田リニアを考える会(代表 片桐晴夫)