

STOP!
リニア中央新幹線

ストップリニアニュース No.2

発行：リニア新幹線を考える相模原連絡会 2012.05.27

5月19日「リニア新幹線について考える学習会」が開かれました。

5月19日(土)橋本のソレイユさがみを会場に、学習会を持ちました。JR東海に働く立場から小林光昭さんが、また、電磁波や電力問題等については懸樋哲夫さん(リニア・市民ネット)がお話下さって、普段見えにくい問題について知ることができました。

JR東海労書記長・小林さんよりいくつかのポイントについて詳しいお話しがありました。

◎ リニア中央新幹線計画を押し進めようとしているJR東海とは、どういう会社なのか？

国鉄の分割・民営化により、継承債務5.5兆円を抱えて私企業として出発するが、ほとんどが東海道新幹線からの収入という財務体質です。

◎ なぜそんなに急いでリニア中央新幹線なのか？

国の基本計画(1973年11月)で出された「中央新幹線」が、他の会社によって運営されることになれば、ドル箱の東海道新幹線の客が奪われ、経営が危機に瀕することになります。そこで東海道新幹線を保持したままで、より優位性を持たせた中央新幹線をも受け持つことが、社是とされました。

国民からの要望と言うよりは会社の都合で建設計画を進めているのが実態です。

他社のみならず、飛行機とも対抗するために高速のリニアを採用するという構想です。それが、建設費5.1兆円を自己負担することで事業主体となるという、2007年の唐突な発表につながりました。

◎ これで、JR東海は、大丈夫なのか？

経済性、採算性だけをとってみても、不確実な要素ばかりである上、社員にも何も知らされていません。会社が破綻すれば、国民への負担ばかりか、社員もまた、雇用不安にさらされるのです。これがJR東海労働組合がリニア中央新幹線に反対する理由です。改革とは、国民にとって必要で、社員に明るい未来が約束されるものであるべきで、そして交通機関は、国民に信頼され愛されるもの、何よりも安全なものでなければならないと思います。 ※JR東海の最大の労組「JR東海ユニオン」は、リニア推進を表明しています。



基調講演をする小林光昭さん

リニア新幹線を考える学習会

7月1日(日)午後2時より

ルビサがみセミナールームI

(JR橋本駅前 スーパーイカ6F)

おはなし：辻村千尋さん

(日本自然保護協会)

「大規模開発と自然保護のあり方、リニア中央新幹線の場合は」

坂巻幸雄さん

(日本科学者会議災害問題研究委員会委員)

「地質と自然災害からみたリニア・システムの問題点」

主催：リニア新幹線を考える相模原連絡会

(資料代300円いただきます)

連絡先：浅賀(090-4378-9257) 中野渡(042-712-7077)

電磁波の健康への影響は

リニア・市民ネット事務局長/ガウスネット代表の懸樋さんより電磁波の危険性について詳しいお話がありました。

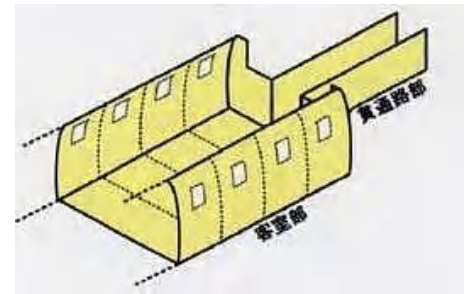
◎ 電磁界（電磁波）のリスクは十分議論されているのか？

JR東海には、情報を提供し市民の信頼を得ようという態度が見られません。数値をいっさい明らかにしない。自分で探し当てた資料には、90年頃公表された実験線の『車内磁場測定値』があり、これによると台車近くの座席の数値は遮蔽を行ってもなお規制値を大きく超えています。それ以後改良が行われたとしてもそれさえ明らかにせず、会社は「基準をクリアしています」というあいまいな言い方で、リスク論争を徹底して避けています。

◎ 国の規制値で本当に健康が守れるのか？

2003年、文科省の電磁波による健康リスク調査における国立環境研究所の報告（兜報告）が出され、4mGで小児白血病2倍、脳腫瘍10倍という内容で国際的にも注目されましたが、日本政府はその結果を無視しました。それでも、2007年WHOの勧告を受けるかたちで「1000mG」を基準値とする経産省ワーキンググループの報告が出されました。翌年「電磁界情報センター」が設立されたが、リスクの検証は行っていません。2010年「国際非電離放射線防護委員会」がガイドラインを改定して基準を「2000mG」としました。

昨年3月の震災原発事故の後、原発事故の処理問題で再三話題になる「原子力安全・保安院」が電磁波に関しても省令を改訂して「2000mG」規制値を制定し、施行されることとなりました。そして5月、国土交通省がリニア中央新幹線にG0サインを出しました。



車内の磁気シールドの概念図

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会
中央新幹線小委員会資料（第2回）

◎ 懸念される沿線住民の健康被害！

山梨実験線では、橋脚の真下に人家があるので心配です。長野県では、飯田に駅ができると地上に出たところでどうなるか、当然影響は出ます。また5~10キロにひとつ巨大な縦穴ができるので、そこから地上への電磁波の漏れは残土や騒音問題などと共に深刻な問題になります。さらに変電所は、少なくとも各駅につき1箇所設置ということですが高圧送電線の危険度も発ガン性との関連など無視できないものとなっています。

◎ 技術の進歩で、電磁波や電力消費の問題はクリアできるのか

リニアは電磁石のプラス・マイナスを高速で切り替えることによって推進力をもたせるので、当然強力な変動磁場が発生し、人体への影響も増します。電磁波を遮蔽をすることになっているがその効果のほどは明らかにされていません。JR東海は「磁気シールドにより磁界の影響を低減する」というが、シールドの材料が「鉄」ということ以外はわかっていません。

電磁波遮蔽の効果が出るよう鉄板を十分に厚くすると重量がかさみ、電力消費量が多くなります。

一方、電力消費を押しさえようとして車体を軽くするためシールドを薄くすれば磁界はより漏れ出すという矛盾を抱えます。JRはこの情報を隠し安全性に対する議論さえ封じようとしていると思われる。

☆気になるシリーズ

リニアへの疑問その ② 「夢の乗り物」の本当の意味はどこにあったのか。

「夢の乗り物と聞けば”早くて、クリーンで、かしこくて、みんなに愛される”と次々にイメージが湧いてきますが、その大前提は、一にも二にも安全であることではないでしょうか。

当たり前すぎてすぐには、条件として挙がらないほどですが、いのちを危険にさらしてまで獲得したい移動手段などばかりです。それが、単なるスピードの代償ではなく一企業の経営戦略に発するのでは、百年の恋もさめる気がします。今回の学習会では乗り越えられない電磁場の壁の存在を知りました。また利潤追求のため強引に建設を進める企業の論理もそれなりにわかりました。(O.A)

発行者： 浅賀きみ江 相模原市緑区東橋本2-6-2 (TEL:090-4378-9257)

編集責任：中野渡旬 相模原市緑区東橋本3-19-8-309(TEL, FAX:042-712-7077 mail:MHA01005@nifty.com)