

リニア通信

編集発行
『リニアを
問う愛知
市民ネット』

代表 小林 收
〒460-0022
名古屋市中区金山5-2-30
レックスマンション604号
電話 052-871-3484
FAX 052-881-6246

一月二四日の弁論で、愛知は何を主張すべきか

リニア工事の進捗とともに

発生する深刻な被害

昨年五月の提訴でスタートした「ストップ・リニア! 訴訟」は、九月八日の第六回口頭弁論では、同封の「訴訟ニューズ」で報告されているように、静岡県の原告が、リニアトンネルの計画・工事による被害論を展開しました。パワーポイントを駆使した説得力ある内容でした。

次回の第七回口頭弁論では、いよいよ愛知県の原告の出番です。

ところが、愛知県のリニア建設は、開削工事が主体の名古屋駅を除けば、すべて地下四〇m以深の大深度地下トンネルとされています。そのためパワーポイント映像として、どこをどのように使ったらよいのか、弁護団ともども苦慮しているところです。

愛知県の原告からの被害論として、主として次の四点を検討しています。

一、名古屋駅の工事について地権者の立場から

名古屋駅の工事は、開削や浅深度の工事ですから、JR東海の所有地以外は用地買収や区分地上権の設定が必要となります。つまり、土地の権利者の同意がなければ工事はできません。

この地権者との交渉は、JR東海から名古屋市まちづくり公社に業務委託されていますが、そもそも事業説明会でのJR東海の横柄で不誠実な対応にはじまっ

て、名古屋駅周辺の将来構想や地権者となされるべき交渉内容の説明などについての情報提供が全く不十分なままです。

地権者、住民への権利侵害の問題として捉える必要があります。

二、春日井市の垂炭廃坑に及ぼす危険性

リニアの大深度地下トンネルが通過する春日井市には、随所にかつての垂炭鉱の廃坑跡があります。一昨年には、その一部が陥没して公園に穴が空くという事件がありました。そうした廃坑の下にトンネルが掘られると地上がどのような影響を受けるのか心配です。JR東海は、大深度地下だから心配ないと繰り返すだけで、その根拠の説明はしていません。

住民は、愛知県や春日井市に対して、リニアの工事が始まる前にキチンとした実態調査をして、リニアの工事中および完成後の影響の比較ができるように備えるべきだと要求してきましたが、行政は「それはJR東海の責任だ」と逃げるばかりです。しかし被害は起きてからでは取り返しがつきません。

三、西尾非常口周辺の美濃帯掘削による影響

春日井市で掘削予定の四箇所の非常口のうち、最も岐阜県に近い西尾非常口周辺には美濃帯という地層が分布しています。この美濃帯は、岐阜県の可児市から犬山市にかけて分布しており、一部春日井市にも及んでいます。

実は、この美濃帯は東海環状道トンネル工事で、可児市で重大な水質汚染問題を引き起こしているのです。美濃帯は土壌としてそのまま存在している限りにおいては何の問題もないのですが、掘り起こされて水と接触する

と、水を強度の酸性にします。その結果、可児市では稲作や動植物への甚大な被害を発生させました。

愛知県内における美濃帯に関する問題意識はJR東海には全くありません。しかし、可児市での悲しき前例があるのですから、この問題に触れていない環境アセスメントそのものが違法ではないでしょうか。

四、工事排出土の処理問題

愛知県内のリニア工事現場から搬出される排出土は六百数十万m³とされていますが、搬入先としてマスコミ報道がされている瀬戸市の採土跡地（「瀬戸のグラウンドキヤニオン」）には約一千万m³の受入容量があるといわれています。したがって、県内の排出土がここに集中することになれば、その周辺の住民は膨大なダンプカーの横行による騒音、粉塵、大気汚染、交通事故問題等の被害に悩まされることとなります。さらに、汚染土、汚染水の影響も危惧されます。（次ページへ）

リニア訴訟支援の署名運動にご協力ください!

「ストップ・リニア! 訴訟」の原告団では、東京地裁の裁判官に対して、公正な審理を求める一〇万人署名運動を展開しています。

この署名運動の目的は大きく二つあります。一つは、文字通り裁判官に国民の関心の大きさを伝えて、原告の主張をキチンと聞いてもらうことです。二つ目は、「ストップ・リニア! 訴訟」の存在を通して、リニアは大きな問題を抱えている国家プロジェクトであることを広く訴えることです。愛知の目標は一万筆とされていますが、大きな組織のない市民運動ですので、少々大風呂敷を広げた感があり、大変焦っているのが正直なところです。

署名用紙と要請文を同封しますので、たとえ1〜2筆でも結構ですのでご返送をお願いします。なお、郵便切手代はカンパでお願いします。

リニア行政訴訟のむづかしさ

前述した各種の被害は、リニアの工事が具体化・進展するに連れて顕在化してきました。沿線の住民や地権者が被害を実感するようになるのは、こうした時期からであり、その実感は今後ますます酷く大きくなっていくと思います。

ところが、国交大臣のJR東海への工事認可の取消を求める行政訴訟の原告となるには、認可がされた時点（二〇一四年十月）で国交大臣に異議申立をしていなければなりません。二〇一四年十月時点で被害者となり得るといふ認識があつて異議申立をした人は、残念ながら極めて少数です。ここに被害論で行政訴訟を争うむづかしさがあります。

しかし、前述した被害があり、あるいは今後発生する蓋然性は極めて高いのですから、この訴訟で原告として発言できない住民や地権者の分まで、原告団が頑張らねばと思っています。

情報公開請求でわかったこと

・・・大深度地下法をめぐる・・・

愛知県内でのリニア工事は、名古屋駅を除けばトンネルはすべて大深度地下法によるとされています。大深度地下法によれば、原則地下四〇m以深には地上の土地所有者の所有権は及ばないとされています。つまり、トンネルのための用地買収は要らないということです。

こんな重大な法律ですから、当然のことながら、JR東海がこの法律による権利を行使するためには、大深度地下の使用許可を得ることが必要です。そのため、どのような手続きがされているのか分からないので、情報公開請求をしました。

請求は、愛知県知事に対して、「現在進められているリニアの工事について、大深度地下法に関する会議・連絡などの文書のすべて」の開示を求めました。提出

日は本年六月十六日です。

条例の期限日の六月三〇日付で振興部交通対策課と建設部建設企画課から文書があり、「第三者に意見書を提出する機会を付与する必要があるため」、七月二十八日まで待つてほしい、とのことでした。ここでの第三者がJR東海であることは言うまでもなく、県としては二つの課が関係していることが分かりました。

七月二十八日、交通対策課からは六つの文書につき、建設企画課から二つの文書に一部開示決定通知が届きました。そして、一部開示決定のばあいは、開示決定の日から少なくとも二週間を空けて開示を実施する必要があるのでは、しばらく待つてほしい、との注釈付きです。条例でこの注釈の根拠を調べると、第三者、つまりJR東海が開示に反対する意見書を提出していたことが分かりました。何でもできるだけ情報を隠そうとするJR東海の「面目躍如」です。

情報公開請求をした一番の動機は、JR東海が大深度地下の使用許可を得るためにどこまで準備を進めているかを知ることでしたが、残念ながらわかりませんでした。会議でのJR東海と県当局とのやりとりで、県側がタイムスケジュールを尋ねている箇所があるのですが、JR東海の間答箇所は真つ黒塗りでした。それでも知り得たことを報告します。

井戸調査について

大深度地下法は第十三条で、事業者が事業区域内の井戸調査を義務づけていますが、公開文書の中に「井戸等の物件調査へのご協力をお願い」というお知らせ文書（ポスティング用と郵送用）があり、調査期間を「平成二七年一月〜平成二八年二月頃」としていますので、大きな問題が発生していなければ、住民への井戸調査は、昨年前半には終わっていると思われる。

内津川河川用地内での

ボーリング調査について

平成二五年一〇〜一一年の文書では、JR東海が県有地である春日井市の内津川河川用地内でのボーリング調査を求めたのに対し、県河川課が、「河川用地に異物を入れられては困る、というのが基本的なスタンスであり、他で検討されたい」と抵抗しているのが興味深いです。JR東海が国管理の矢田川、庄内川では認めてもらったと了解を求めたのに対し、河川課は、「内津川河川用地内でのボーリングが必要である理由を整理されたい」として、二度の交渉を終えています。結果としてどうなったかは確認していませんが、JR東海の言いなりになる県職員ばかりではないことが確認できた感じでした。

支持地盤の安全性をめぐる

公開された直近（平成二九年一月二〇日付）の文書に記載されているJR東海の発言です。

「現在、国交省都市局と調整している中で、支持地盤の広がりや面的に確認するよう指示が出ている。そのため、当社でもボーリング調査を実施しているが、沿線の自治体で行っている橋脚工事時のボーリングデータの提供をお願いしているところである」と。そして、県へもデータの提供を求めています。

支持地盤とは、通常の建築物の基礎ぐいを支持することができる地盤をいい、強固な支持地盤が存在することによって、更に深い大深度地下での工事が可能になります。JR東海は、支持地盤の広がりを面的に確認するために、県をはじめ沿線自治体からのデータの提供を求めていることが分かりますが、この作業が、大深度地下の使用許可を得るためのどの段階にあるのかは判断できません。

いずれにせよ国交大臣と愛知県知事に対してJR東海から提出される大深度地下の使用許可申請書は公告・縦覧に供されます。私たちは細心の注意を払ってJR東海の動きを監視していかなければなりません。

リニア名城非常口工事の現状と問題 土壌汚染は大丈夫なのか?

「事前調査では土壌汚染がないことを確認していません」と住民説明会で公言して、昨年からは「リニア名城非常口工事です。先号でも報告しましたが、改めてその概略を記し、その後と現在の問題点を提起したいと思います。」

昨年六月、非常口から「鉛汚染が基準値の1.8〜2.5倍で検出」との小さな「中日新聞」等の記事が出ました。着工直前の二か所サンプル調査によって、予想外の汚染土壌が発覚したのです。市環境対策課が記者クラブで発表したのは発覚の二週間後、それが先の新聞報道となったものです。



その後JR東海(以後JR)は工事用敷地全面の調査を鉛汚染に限定して行った結果、全体の1/3で汚染していることが判明します。最大が基準値の9倍、3倍以上が十一か所から検出されています。予想以上の汚染にJRは急遽、八月に「汚染拡散防止計画書」を作成・提出し、中旬に汚染ブロックの深度調査を行います。しかしこの調査は全ブロックではなく、非常口用地のみの約半分を対にしたものです。この結果は最も深い4mで3.1倍、2mで6か所から基準値以

上が発出されました。

九月末に「土壌汚染の除去」計画書によって、鉛汚染土壌を東海市のサンコーリサイクル(株)に搬出・処理することにし、この作業が年末まで続くこととなります。搬出に伴う汚染拡散防止の対策が種々とられるなか、ここが鉛汚染の区域であることを看板等で周知するとうたいますが、申し訳程度の小さな掲示が短期間貼られただけでした。名古屋市がこの地を「土壌汚染区域」と告示で指定したのは十一月十一日、汚染発覚の五か月後のことです。広範囲でかつ深部まで鉛汚染されていた事実は市政記者クラブで報道されることもなく、この告示で汚染の事態周知を終了することになってしまいました。結局、鉛汚染土壌1400mは名古屋市民が知らないうちに、東海市に送り出されていたわけです。

JRは歳が明けた今年から、土壌汚染の問題は片付いたかのように非常口工事を本格化しています。

非常口は直径40m、深さは90mに達します。これが名古屋市内唯一の非常口となり、次は春日井市の勝川となります。しかもこの非常口から南東に名古屋駅方面へ、北西には春日井に向けて地下70mのトンネル工事を進める拠点となります。

この名古屋リニア工事の拠点となる非常口本体の掘削工事を始める前に、それを取り囲む地中連続壁の工事が今年から進められているのです。予定は来年三月までといわれています。2.8m x 1.4mの鉄筋籠46本を地下130mまで埋め込む作業です(上段写真)。この工法では安定液を注入しながらの掘削となるため「セメント系改良材が添加された土壌、安定液を含んだ含水比の高い汚泥」が大量に発生するとJRは届け出ています。そしてこの大量の土砂・汚泥は一般の建設汚泥として処理するとしています。

しかし忘れてならないことは、先の汚染土壌調査は鉛に限定した調査だったことです。先行調査で鉛が1.8〜3.5倍と出た時も、ヒ素や水銀が基準値以上の数値で



写真; 敷地南部の処理プラントで排出された汚染水。湧出地下水等の工事排水は濁水処理後に下水道に排出されています。

出ています。

この時点で市がこれを問題にしなかった理由を明らかにしません。これら鉛以外の重金属汚染の可能性は当然考慮されるべきことです。しかし現状は、JRも市当局もこれを問題にする姿勢は全くありません。

昨年十月市議会に出されたJRの「環境保全について」において、発生土に含まれる重金属等の有無の確認をするを謳っています。これは現在の連続壁工事においても速やかに実行すべきことです。

なお鉛汚染についても、搬送処理されたのは全体の半分にすぎず、残る汚染土の上で、現在も作業が進められていることを忘れてはなりません。

(文責 島岡)

【新刊紹介】

プロブレムQ&A

総点検・リニア新幹線

問題点を徹底究明』リニア・市民ネット編
緑風出版 定価一四〇〇円 A5版一八〇頁



徳竹真人さん講演(2017年6月24日)

「リニア新幹線工事で私たちの暮らし・環境はどうなる？」

6月24日に「ストップ・リニア! 訴訟」1周年記念「リニア新幹線市民講座in名古屋」PART9が愛知県職業訓練会館で開催されました。前回までの市民講座はリニアを問う愛知市民ネットが開催してきましたが今回は、中村・リニアを考える会、西区リニアを考える会との共催でした。

開会の挨拶で、リニアを問う愛知市民ネットの小林收さんは、「この3者がお互いに培ってきた運動を引き続き発展させながら、連帯して運動を高めていく意味で今回共催したところです。リニア問題はもう沿線住民だけの問題ではなく、3兆円の財政投融資に見られるように全国民の問題になってきています。私たちは今訴訟を起こしています、裁判闘争と地域に根ざした運動を融合させ、裁判の勝利に向けて頑張ってください。」と述べました。

続いて弁護団の**樽井弁護士から提訴からの経緯**として、「国土交通大臣を被告に訴訟を行っています、東京地裁で第5回口頭弁論が行われました。毎回傍聴は抽選となり、運動は高まってきています。私たちは鉄道事業法・全国新幹線鉄道整備法、環境影響評価法（通称：環境アセス）に照らして、この計画は違法であると主張しています。裁判長の『国土交通省はJR東海が造ろうとしている何について許可したのか』と言う問いに、被告の国側が言葉に窮する場面もあり、裁判長は私たちの意見に耳を傾けている。」と述べられました。

このような情勢の中で、「リニア新幹線工事で私たちの暮らし・環境はどうなる」かを学習することは運動の発展に不可欠と考え、3団体は徳竹真人さん(環境地盤研究所)に講演をお願いしました。(文責 水野)

〔講演内容要約 抜粋〕

- ・愛知県内のリニア路線計画地の地盤は 500万～100万年前ごろまでは「古東海湖」という巨大な湖だった。
- ・砂礫が多く地下水も豊かな地盤なので、トンネル掘削時に地盤を固めるための補助工法が必須。そのために使用される薬品が地下水を汚染し、また汚れた土が残土処分場(業界用語では「土(ど)捨て場」という)に搬出される可能性が大きい。
- ・春日井市北東部の亜炭層では、亜炭層から水が奪われ、亜炭層が収縮して地盤沈下が生じる。
- ・トンネル掘削で地盤が沈下するなどの影響が出る可能性がある箇所は、品川からの距離が264.2～267.6 kmの西尾～坂下非常口および269.2 kmの神領非常口以南である。
- ・文献によると庄内川以南の名古屋駅側では採炭跡は存在していないようではあるが、採炭跡地がどこにあるのか把握し切れていない。
- ・工事後に採炭跡地の天頂が落盤しても、深い深度の場合はずくには地表に影響がでる事は少ない。時間が経ってから地表が陥没する可能性が大きく、「リニアトンネル工事との因果関係は不明」となるだろう。
- ・トンネル掘削による地下水への推定影響範囲は、丘陵地帯ではトンネルから少なくとも左右に1 km程。山岳地帯では1山越えた先の山までが影響圏になるとされてきた。4.8km 離れて影響がでた報告もある。
- ・春日井～名古屋での地下水変化については、西尾～坂下非常口付近では沢水の枯渇、水田の水がなくなる、揚水不能。坂下～神領非常口付近では湿地の乾燥化、内津川の水無川化、広域地盤沈下。神領～名古屋駅では極端な被害は少ないが、地盤の沈下は間違いなく起こるであろう。不均等に沈下すると家が傾くこともあり、2mm傾くと生活しにくくなる。

- ・トンネル湧水量を実績で見ると、73%のトンネル工事で、トンネル長1kmあたり毎秒5トン。非排水工法でも水枯れを止められなかった例もある。径が一般トンネルの約1.7倍、断面積では2.6倍のリニアでは？
- ・地盤が沈下する範囲は、①トンネル直上付近では、トンネルが地表から浅い名古屋駅直近が該当する。また②沈下の影響を受ける可能性が大きいトンネル中心からの距離については、代表例としてトンネル中心から27.2m (=トンネル半径(外形の1/2); 6.8+外径の1.5倍; 13.6×1.5で20.4mほど)の範囲。しかしJRが補償するのはトンネル外径真上の13.6mの範囲だけである。

まとめとして

- ・通常のトンネル工事では、計画路線を地形図に書き込む→まずは計画地選定→既往文献調査、空中写真判読、問題と思われる場所を踏査→問題の有無と程度を調査確認。また、1～3次の地質調査と地下水を含む環境調査→問題点の抽出と費用の算定をする。地下水関連の調査は最低3年、できる限り5年間はデータをとる。動植物調査も3年程度以上はデータを取る。同時に概略設計から詳細設計へ進み、施工。施工中に問題点が明らかになれば問題点を解明して、解決法を見つけて完成させている。しかし、JR東海は文献調査と空中写真の判読が主で、ボーリング調査は箇所数が少なすぎる。いきなり工事している。
- ・JR東海はリニアができたならケタ違いにいいことがあるように言うが、環境調査がデタラメ。特に自然の調査は普通3年かかって、平年はどうかということ標準偏差でとるが、JRは1年未満で詐欺的である。(次ページへ)



〔質疑応答要約 抜粋〕

水質：5mより薄い粘土層では水が通っている。資料によれば、名古屋では粘土層に連続性がなく5m以上ある粘土層もない。名古屋・濃尾平野では地下水が上下にツーツーに動いている。JRの言う「トンネル工事によってトンネルの上側は乾燥し下側では水が滞留する」はあり得ない。

- ・補助工法で使用する化学物質はほとんどが水ガラスかセメントで一応安全ということになっているが、メーカーによって種々の添加物を使い、添加物についてはブラックボックス。国の使用許可は取っているのだろうが公表されていない。何が使われてどう危険なのかは、具体的には分からない。

地下水：トンネル工事による影響は、通常は、地下水は1000mまで掘っても出てくる。潮の満ち干と同じ干満もある。トンネル湧水として出てきた時には鉱物なども含まれている。空気に触れると体積が10倍~40倍に膨れたり、即座に酸化されて酸性水になる。一般的には、その湧水を中性化し、地下水は温度が低いので水田などで日光で暖めてから放流する。

工法：名古屋のように礫が多いところでは、BH工法という杭を縦方向に次々と並べて何本も重なり合わせて、それに横方向のH杭を溶接して強度をあげ、30mの深さになったらセメントを流して固める。これを広範囲に広げて全体として壁にするという方法をとるのではないか。

陥没事故の心配：博多の陥没事故は花崗岩の地盤の上に新しい地層が分布している所で起きた。名古屋とは地盤が違うので同じ事故の心配はない。しかし、名古屋では地盤が弱くトンネル掘削中に前面がドンドン崩れてくる可能性が大なので、別のパターンの事故の可能性は大いにある。

大深度による影響：については、PCによる数値解析をするが、どのようなデータを使いどのようなメッシュを使用するかで欲しい結果を出すことができ、JR東海は独自の調査をほとんどやっていないので、架空のデータ、架空のメッシュを入れて、好きな結果を出しているかも知れない。しかし事故を起こしたらえらいことなので、JRは自分たちの身を守るためにはやっているだろう。乗客のためには？

4mm上昇している。JRは年に4回設定をやり直すのだろうか？さらに、活断層がいっぱいあって、どこにあるか幾つあるか、いつ動くか分かっていない。

- ・南アルプストンネルは土被り1400mという世界で最初の大工事。断層も多い。そこをこれだけの土被りで掘っていると、山跳ねといって突然爆発するように岩石が飛び出してくる現象が起こる可能性もある。酸欠を呼び起こすガス、酸性水、多量の湧水が出るかも知れない。新幹線工事では、中山トンネルでは質が全然わからなくてルート変更した。リニアではカーブできないし、ほとんど調査していないし調査できないから、ルート変更できず開通させられない可能性もある。

トンネル工事による地上への影響圏：については、トンネルの深さがトンネルの外径の1.5倍よりも浅いと影響が出る可能性がある。セグメント厚を0.3mと仮定すると外径は13.6m、土被りが13.6~20.4mだと影響を受けやすい。シールド側面および前面から45度上の範囲(図)。図の土被り20mの例では、中心から27m、全幅54mが影響圏となる。

実際にはいろんな条件があって、一概には言えない。

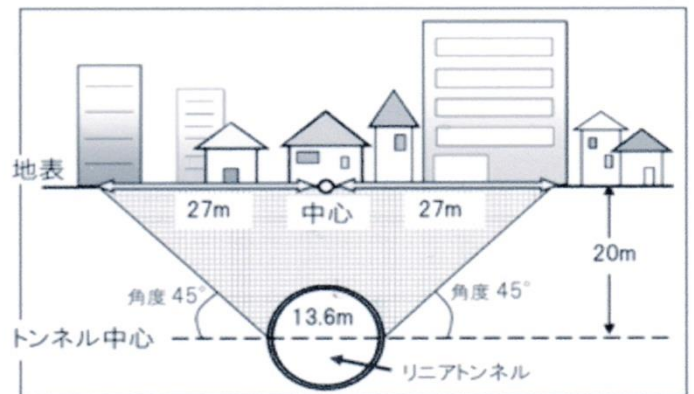


図. 地上への影響範囲

※図はシールド中心が地表から20m地点の例
※図は「リニア新幹線を考える相模原連絡会」作成
(「アゴラ:季刊 相模原 市民がつくる総合雑誌」No. 79より)

家屋等がトンネル工事の影響を直接受ける可能性がある場合の準備：工事前に家の土台やコンクリートなど硬くて平らな部分の現状、ヒビが入っていればヒビを、なければないということの日付入り写真と文章で記録し、内容証明郵便を自分宛出しておく。工事後に亀裂など見つかったら、これを証拠にJR東海に求めれば、保証するであろう。

最後に閉会の挨拶の中で、中村・リニアを考える会の鳥居勝さんから「リニア新幹線訴訟の公正な審理を求める署名」への協力の呼び掛けがありました。(文責 塚田)



リニア工事の問題点と開通の可否：リニアでは、ガイドウェイが1mmズレたらきちんと走行できない。南アルプスは、稜線ではなく山麓部の飯田で計って、1年間に



春日井市内のリニア新幹線非常口工事の現状 (報告)



春日井市内非常口工事関係の状況を報告します。

春日井市内には岐阜県側から順に、西尾、坂下、神領、勝川の4つの非常口が建設される予定です。

このうち、もっとも工事が進んでいるのは「坂下非常口」です。下図のように非常口建設敷地(工事ヤード)では整地が完了して、非常口の円形土留壁が出来上がり、その中でショベルカーによる掘削工事が始まっています。また、掘り出した発生土を搬出するトラックやコンクリートミキサー車が入り出すための工事ヤードと国道19号線をつなぐ工事用道路建設もつい最近始まりました。



また、非常口から約2km北に位置する神屋町の県道交差点では、中部電力(株)の工事が始まりました。工事関係者の話によると、リニア新幹線工事に必要な電力を供給するため「坂下非常口」付近まで電力線を埋設、新幹線工事後は撤去される予定とのことでした。



次に進んでいるのが「西尾(さいお)非常口」です。JR東海は9月5日、柘植社長の定例記者会見で、「中央新幹線中京圏トンネル新設(西尾工区)工事」の契約を、大成建設を代表とする共同企業体に発注したと発表しました。公表されている「工事のあらまし」によると、この工事には非常口(斜坑)のほか本線トンネル(約4.7km)、保守基地連絡坑等を含むことになっていて、2024年まで続く大々的な工事になります。なお、工事説明会はまだ開催されておらず工事も着工されていません。西尾を含む春日井市東部丘陵はオオタカの営巣が確認された地域であり、環境保全の視点でも工事の影響が心配されるところです。

「勝川非常口」については、10月5日に「中央新幹線勝川非常口新設工事のあらまし」が公表され、契約手続きが始まりました。プリント基板を製造していた工場の設備はまだ敷地内に残ったままです。汚染された土壌が発生土として搬出される可能性が十分あります。

最後に残った四つ目の「神領非常口」には、過去にボーリング調査のための櫓が立っていましたが今は撤去されたままです。その後の具体的な動きはまだありません。

(文責 大塚)

【訂正】通信第6号6頁で、ニューマテックケーソン工法を図の説明でNew Mケーソン工法と表示していますが、正しくはPneumatic(空気の) Caisson(潜函)です。お詫びして訂正します。

【編集後記】
▼リニアで東京、名古屋、大阪7000万人巨大都市圏構想。
▼地方の一層の過疎化進展、地方の疲弊により国土の荒廃。
▼過疎化で鉄道の利用者減少、地方ローカル線廃止。
▼「鉄道」の果たす役割「国民の足」民営化どこへやら。
▼リニア建設で太平洋ベルト地帯二本の幹線鉄道、人口減少・利用者減少、リニア採算とれず国民負担。
▼大阪開業前倒しでJR東海 国から3兆円の借り入れ。当初の自前資金・建設工事はどこへやら。
▼リニア「百害あって一利なし」 本当。(井戸)

ストップリニア! 訴訟
第7回口頭弁論(愛知の陳述)
11月24日(金)ご参加ください
13:15 「東京地方裁判所」前集合・集会
14:00 傍聴券抽選
14:30 第7回口頭弁論(103号法廷)
16:00 報告集会&シンポジウム
(衆議院第一議員会館地下1階大会議室)

『リニア通信』編集発行; リニアを問う愛知市民ネット Email; toukai-jnc@aiores.dcn.ne.jp
カンパのお願い; 御協力のほど なにとぞよろしく願いいたします。
振込先【郵便振替】口座番号; 00840-0-152961 口座名; リニアを問う 愛知市民ネット