

## 山梨で市民集会（2月28日）

山梨県中央市で住民やリニア住民運動団体の関係者が約200名参加して、熱気の溢れた集会となりました。

松島信幸先生は南アルプス山岳地帯の地質地形の脆さを強調され、「山岳トンネル工事は様々な問題があり、JR東海の事業を認可した国の判断は間違っている」と講演されました。川村晃生氏、和泉貴士弁護士はストッパーリニア訴訟に至る経過と論点を紹介。活動報告は山梨県中央市の立ち木トラスト運動、甲府市市議、中間駅の相模原や飯田や中津川から発言がありました。「巨大なモンスターが動き始めた。リニアは魔性」と話されたことが印象に残りました。地域住民はリニアの賛否を問われるのと重荷になる。リニアを止めるには大阪や東京の都市圏の利用者の「リニアは要らない」という声が必要です。（春日）

## さよなら原発集會にブース参加

3月13日、さよなら原発関西アクションのプレ企画として行われた、大阪市中央公会堂前水上ステージでのコンサート会場にブース出展しました。

先立つ10日には再稼働した高浜原発が運転差し止めの仮処分を受けて停止、そのせいか会場には心もちほっとしたような空気が流れていました。多彩なミュージシャンの演奏を楽しみながら訪れた方々と交流の時を持つことが出来ました。また、現在基地工事が中断されている沖縄・辺野古から座り込みリーダーの山城博治さんがステージに飛び入り参加、力強いアピールに会場が沸き大きく盛り上がりました。私たちも、莫大な電力を消費し、再稼働の口実とされかねないリニアをストップさせるためにがんばっていかうと改めて思いました。（K）



## ほんとに夢の超特急？

問題点がいつぱいのリニア、今回はリニアが使う電力の問題を解説します。

### 消費エネルギーはジェット機なみ？

#### リニアの電力問題

リニアの最大の特徴である時速500キロは、車体を地上から浮かせて走行する「超電動磁気浮上式」によって実現しています。大量の電流を流して発生させた、強力な磁力の反発力をつかってあの重い車体を地上から10センチ浮かせ上げて走行するわけですから膨大な電力が必要で、在来新幹線と比べるとその3倍とも4倍ともいわれます。

“輸送エネルギー性能（1人の人を1キロ移動させるのに必要なエネルギーの値）”の比較では、リニアに必要なエネルギーは在来新幹線の約3.7倍。発電所から送電線を経て供給されるまでに失われるエネルギーなどを加算すると、なんと大型旅客のジェット機と同じくらいの消費エネルギーになるという試算も。南アルプスの自然を壊し、大量の電力を消費するリニアは、将来世代の人たちに重い荷物を背負わせることになります。（U）



走行条件		所要電力 (kw)	輸送エネルギー性能 (wh/座*km)
在来型新幹線		10700	27
リニア中央新幹線	300km/h	16200	54
	500km/h	49400	99

## そのことば、どういう意味？

### アセス、環境アセス

道路や鉄道や港湾など、大規模開発計画の段階で、環境にどのような影響が起こるのか、事前に調査し、事業計画の診断と判断を行います。これを環境影響評価環境アセスメント、略して環境アセスと言います。環境影響評価の一連の手続きを国の法律で定めています。環境影響評価法と言います。（99年6月施行）

環境アセスは調査の結果次第で、計画の変更や中止も可能になり、大規模な環境破壊や住民の健康被害を未然に防ぐ事に成ります。

アセス調査は事業の実施を前提として行います。開発計画に支障のない調査報告になります。リニア新幹線のアセスは僅か3年でまとめた杜撰なものです。環境保護団体や自然研究家は皮肉を込めて「環境アワフメント」と酷評しています。

ホームページ  
<http://linear-shimin-net-oosaka.jimdo.com>

-----連絡先-----  
リニア市民ネット・大阪  
（代表）春日直樹  
090-5640-0396  
naoki.kasuga.46  
@ceres.ocn.ne.jp