

地震学の常識から憂慮されること (誰も言わないが)

**リニア中央新幹線は、南海トラフ巨大地震と
活断層地震で損壊する。**

乗客救出と復旧は非常に困難 (主としてトンネルだから)

南海トラフ巨大地震の際、
リニアが無傷で東海道新幹線の代替になるとは考えられない
むしろ、リニアがなければ起こりえない新たな災害を生み出し

**超広域大震災の救援・復旧・復興を著しく阻害する
(三重県も例外ではない)**

リニア自体、復旧不能で廃線となり、震災遺構になるかも

南海トラフ巨大地震はリニア供用中 (or建設中) にほぼ必ず起こると想定すべき
150余年前に近代文明に乗り換えた日本が、初めて超広域大震災に襲われる

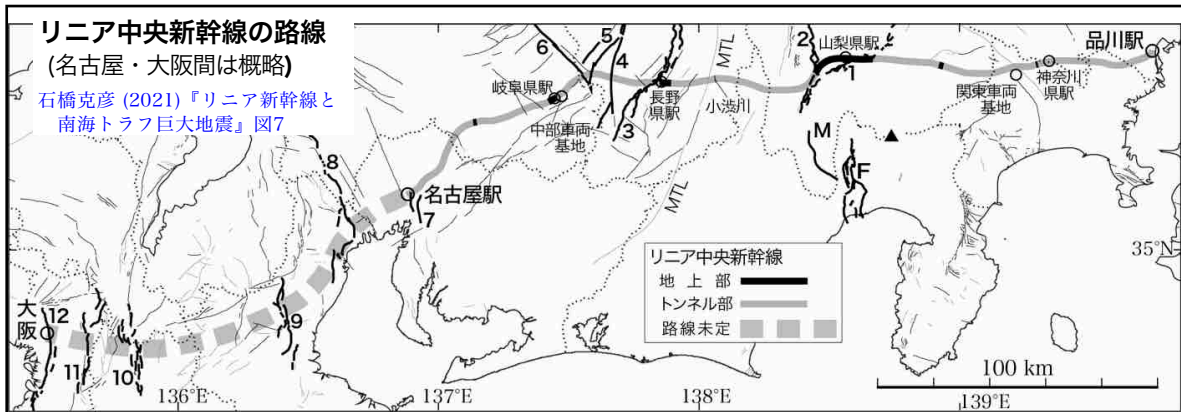
国土交通省・超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会 にも
交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会 にも
地震の専門家はおらず、**地震安全性は検討されなかった。**

1

リニア中央新幹線の問題点

- **目的と手段の妥当性・最適性を欠く**
経済性・技術的信頼性・環境適応性に多大の問題
- **計画決定過程の著しい欠陥**
民間が国策を乗っ取った形の「国策民営」
御用学者による杜撰な審議
- **事業主体 (JR東海) の国民・住民無視, 情報隠蔽**
- **環境影響評価の甚だしい不備**
自然環境・生活環境の破壊
杜撰な残土処理, 災害誘発の恐れ
- **メディアの偏向・責任放棄**
騙されている国民と苦悩する沿線住民
- **深刻な事故の懸念, 乗客・住民の健康被害の恐れ**

2



1~12の太実線は、路線と交差する主要活断層帯(表5, 6に対応)。F, 富士川河口断層帯; M, 身延断層。細実線, 『新編]日本の活断層』所収のA級・B級活断層; 薄い細実線, 同じくC級活断層。MTLは中央構造線。

品川-名古屋間 285.605km

超電導磁気浮上式方式, 最高設計速度505km/h, 最速40分程度,
 総工事費 (当初) 約5.52兆円 (車両費を含む, 山梨実験線を除く)
 トンネル 246.6km (約86%),
 高架橋 23.6km (約8%), 橋梁 11.3km (約4%), 路盤 4.1km (約2%)
 南アルプス隧道 25.019km, 中央アルプス隧道23.288 km,
 第一首都圏隧道 36.924km (約35km は大深度)
 第一中京圏隧道 34.210km (約20km は大深度)

3

「リニアは地震に強い」は本当か？

JR東海: U字型ガイドウェイの中で, 車載超電導磁石と地上の浮上・案内コイルの間の磁力が, 高速になるほど強くなる(磁気バネ).

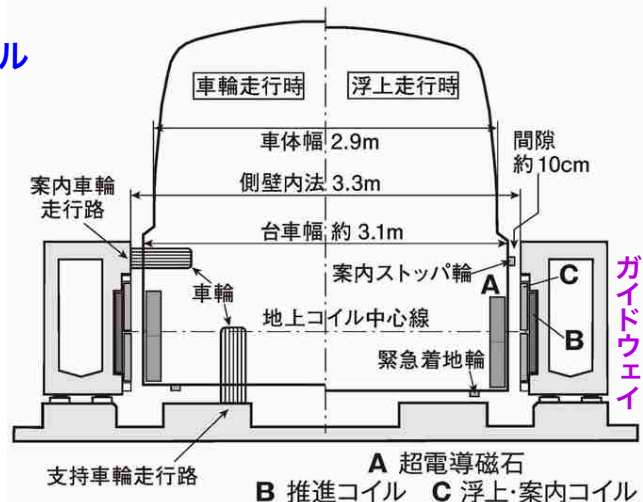
結果, 約10cm 浮上し, 車両は常にガイドウェイの左右中心に保たれる。

⇒ 地震時に車両が脱線することはない

車載超電導磁石と地上の推進コイル
 からなるリニアモーター
 給電・制御は推進コイルのみ

磁気バネが強いのは
 高速走行時(約150km/h以上)のみ。
 地震で緊急停止・急減速すると
 磁気バネは弱くなる。

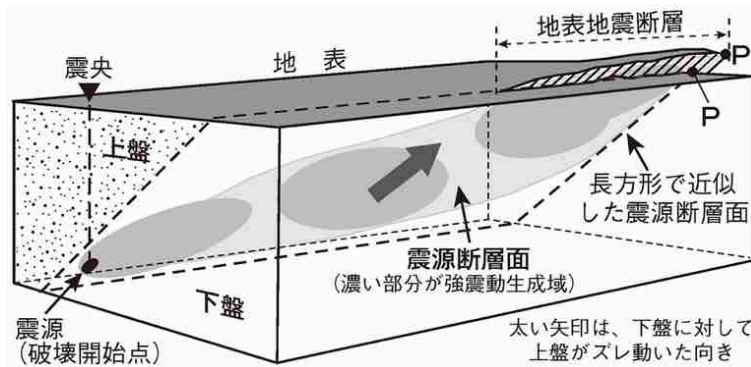
⇒ 車輪接地走行, 激震が直撃



図は, 石橋克彦 『リニア新幹線と南海トラフ巨大地震』 (集英社新書, 2021) より

4

地震＝地下の岩石破壊現象（面状にズレ破壊して地震波を放出）



石橋克彦
(集英社新書, 2021)

地震の本体＝地下のズレ破壊の面「震源断層面」(漠然と震源域)

地震の大きさ「マグニチュード M」～大雑把に震源断層面の規模

地震波による地面の揺れ「地震動」, ある地点の地震動の強さ「震度」

破壊は震源から始まり, 秒速3km弱で拡大, 破壊の先端から地震波を出し続ける
強震動生成域がパッチ状に分布

破壊開始から停止まで＝震源断層面形成時間＝地震波放出継続時間 (震源時間)

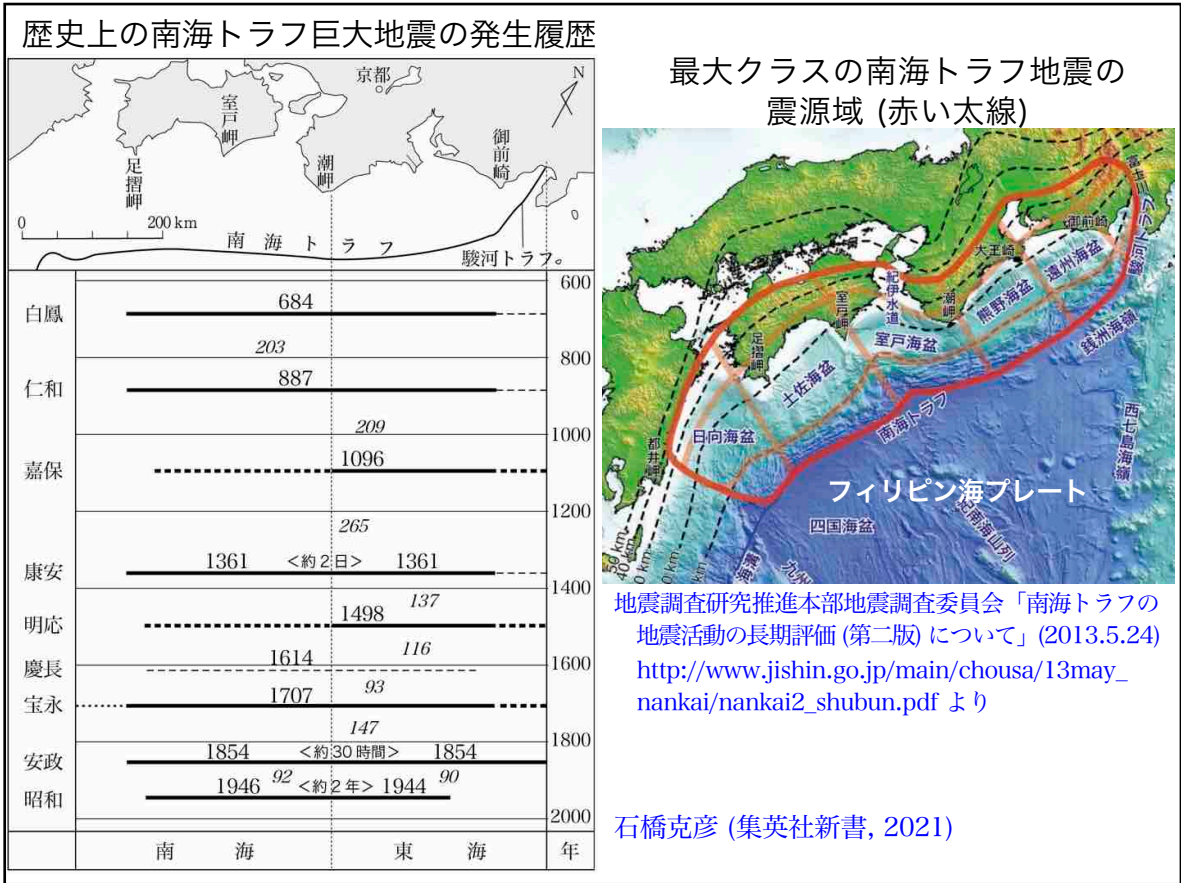
Mが大きいほど長時間地震波を放出し, 地表は長時間揺れ続ける

5

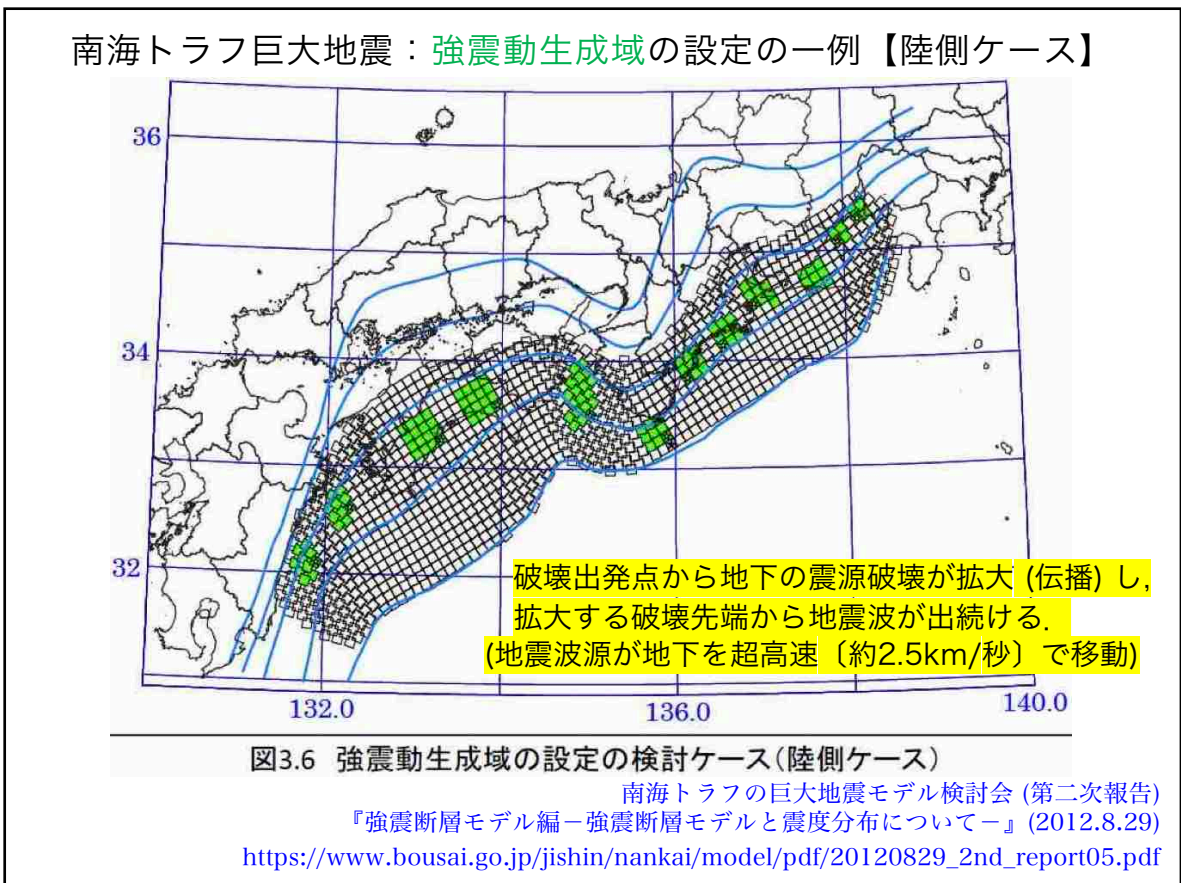
地震 (= 震源断層運動) がもたらす諸現象

- 岩盤のズレ (破断) の直撃
地表に達すれば地表地震断層の出現
- 地震波 (岩石の振動が伝わる波)
大地震ならば, 地球全域に届く
近地では強震動 (強い地震動)
- 広範囲で岩盤の歪 (変形) と応力 (力) が変化
近地では地殻変動 (隆起沈降, 水平移動),
海底で上下変動が起これば津波を発生
- 震源域が浅いと無数の余震
大余震, 誘発大地震もある, 直後から長期間続く

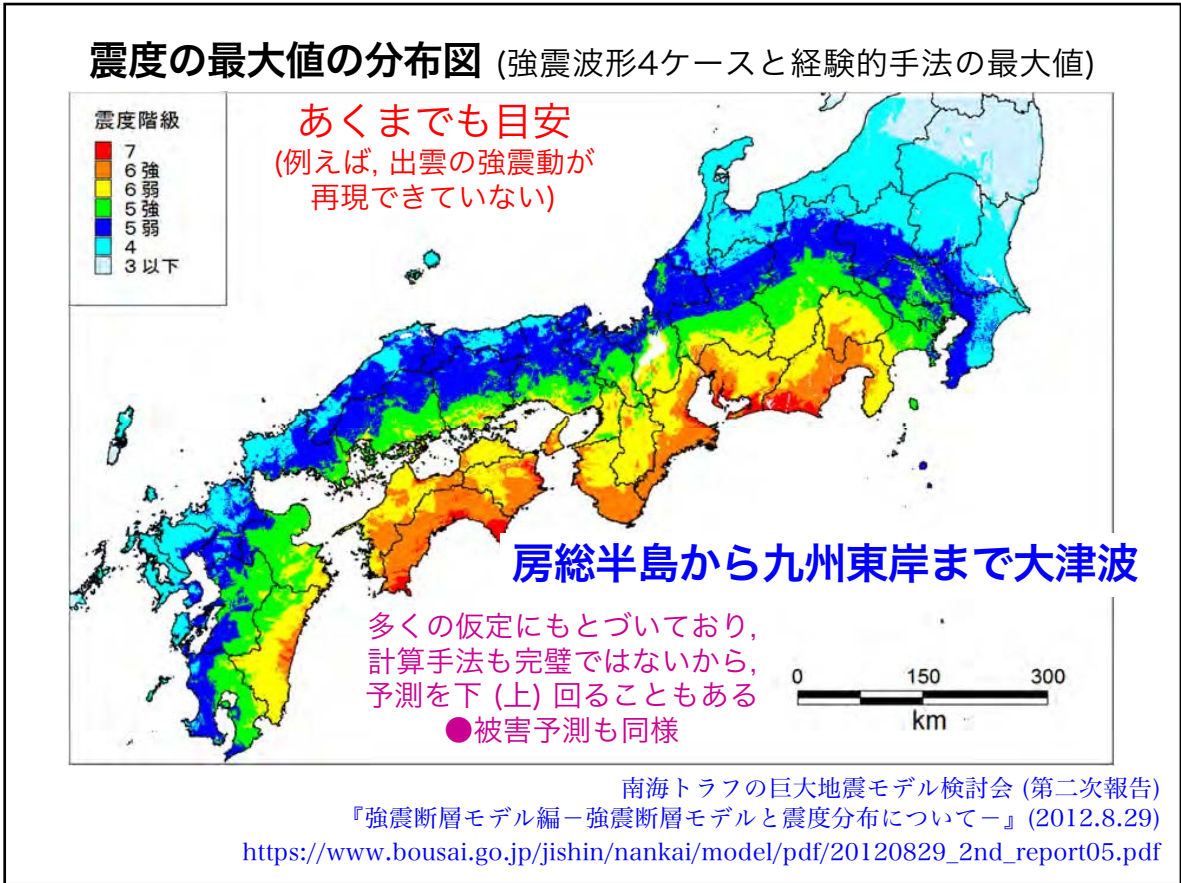
6



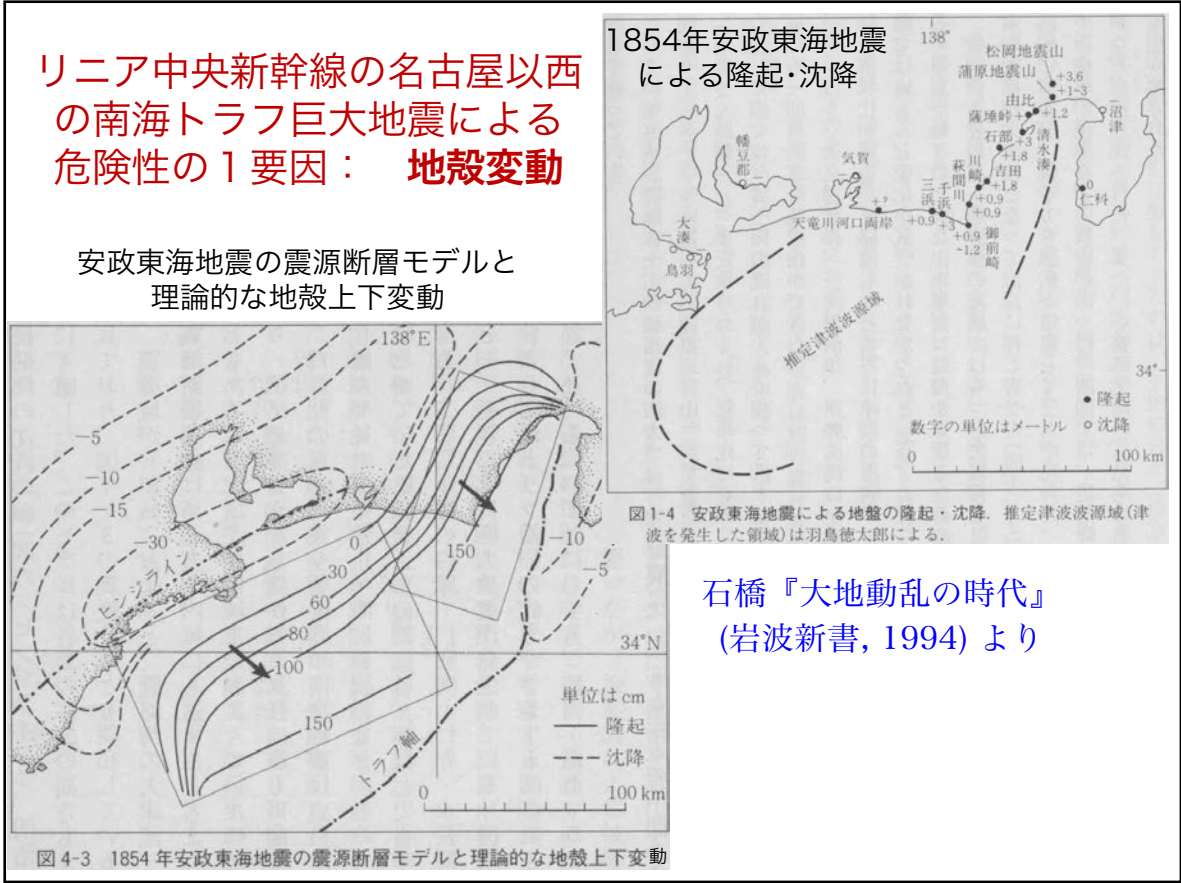
7



8



9



10

どんな被害と災害が起こるか？ (季節・曜日・時間・天候などに依存)

南海トラフ巨大地震災害＝超広域複合大震災 (首都圏にも大きな影響), 長びく後遺症

1. 地震動災害： 激しい揺れによる直接被害, 長時間の揺れ, 長周期強震動。
土木・建築構造物, 屋内外の転倒物・落下物, 火災を惹起, 市街地延焼火災の消火困難。
超高層ビル・大型オイルタンクなどにも悪影響。

2. 地盤災害 (揺れによるのだが) :
地割れ, 液状化・側方流動・地盤崩壊, 土砂崩れ, 地滑り,
斜面崩壊, 山体崩壊, 堤防・ダム決壊, 堰止め湖, 地震水害。
3. 地殻変動災害： 隆起・沈降, 干上がり・浸水・滞水。
4. 津波災害： 浸水, 破壊, 津波火災, etc.
5. 時間差攻撃による被害・災害。
6. 余震による被害： 上記の再来, 堰止め湖の決壊。

ライフライン災害,
エネルギー逼迫,
食料・水・物資・燃料不足,
帰宅困難,
地下水汚染,
集落孤立,
経済的混乱, 等々

日本の衰亡, 世界の混乱
巨大都市・大都市圏, 中・小都市, 村落, 過疎地, 限界集落, それぞれ様相が異なる

複合災害 = 上記とは異なる原因による災害 (下記) が重畳するもの。

1. 地震前後の台風, 暴風・豪雨, 突風・竜巻。
2. 地震後の高潮災害。
3. 地震前後の大雪, 雪害, 雪崩。
4. 別の地震 (先行・誘発・続発地震) による災害。
5. 誘発・連動ないし時間的に近接した火山噴火による災害 (1707年, 49日後に富士山大噴火)
6. 原発・原子力施設の事故による放射能災害。

例えば, 上海でも被害・混乱
中国の原発事故

異常時対策について

JR東海の主張

Q.3 走行中に大地震が発生した場合、脱線など、こういった危険が考えられますか。

A. リニア中央新幹線の東京、名古屋、大阪のターミナル駅および路線の大半はトンネルや地下構造とする予定であり、一般に地下空間は地震時の揺れが小さく、災害に強いという特性があります。また、土木構造物については、国の最新の基準を踏まえて十分な耐震性を有するように設計しています。東日本大震災、熊本地震の際も、この基準等を踏まえて建設や補強された新幹線構造物には大きな被害は生じなかったと承知しています。

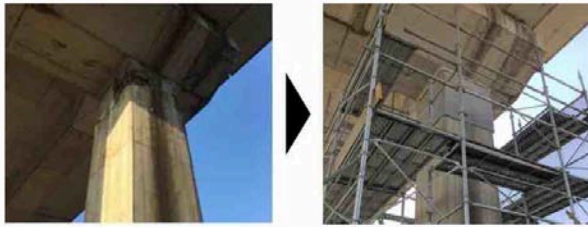
また、超電導リニア車両はU字型のガイドウェイに囲まれた内側を約10cm 浮上して非接触で走行するとともに、浮上・案内コイルの磁力の作用により、車両を常にガイドウェイの上下左右の中心に位置させようとする力が働くことから、地震時に車両が脱線することはありません。

さらに、東海道新幹線で実績のある早期地震警報システム (テラス) を導入し、地震発生時には早期に列車を減速・停止することができます。詳しくは [こちら](#)

JR東海「リニア中央新幹線」のFAQより
<https://linear-chuo-shinkansen.jr-central.co.jp/faq/>

2021.2.13福島県沖地震(M7.3)で
 東北新幹線の土木設備にかなりの被害
 (震度5強程度)

■高架橋等の被害



福島～白石蔵王間 高架橋柱損傷



福島～白石蔵王間
 高架橋柱損傷

福島～白石蔵王間
 高架橋サイドブロック損傷

JR東日本「福島県沖地震に伴う東北新幹線の被害と復旧状況等について」

(2021.2.26, https://www.jreast.co.jp/press/2020/20210226_ho05.pdf)

2021 令和3年4月27日
 会社名 東海旅客鉄道株式会社

中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に
 関するお知らせ

<中略>

総工事費が「中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画(その2)の認可申請について」(平成29年9月25日)でお知らせした金額を上回る見通しとなりましたので、お知らせ致します。

1. 総工事費(品川・名古屋間)の見通し
 7.04兆円
 ※工事実施計画(その2)時の見込み額(5.52兆円)に比べ約**1.5兆円増**。
2. 工事費増の理由
 ・難工事への対応、**地震対策の充実**、発生土の活用先確保等

<後略>

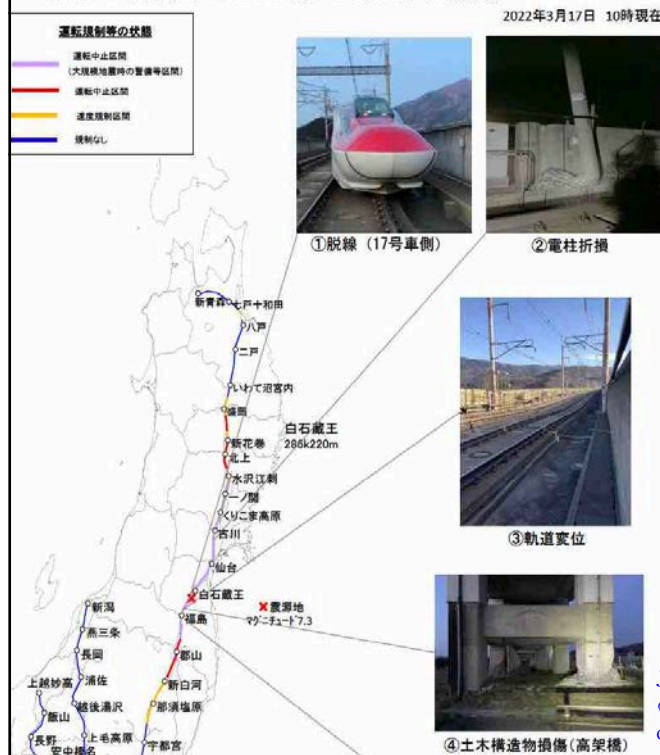
別紙

工事費の主な増加理由

- (2) **地震対策の充実(+0.6兆円)**
 ・明かり区間の構造物について<中略>
 地震への更なる備えとして構造物全体を強化する必要

2022.3.16福島県沖地震(M7.4)で再び東北新幹線の土木施設に被害発生

2022年3月16日福島県沖で発生した地震による被災状況(新幹線)



そもそも工学技術は、物を造ろうとする意欲や必要性を原動力として、その時点での限られた人知で無限の大自然に挑むものである。したがって、技術の適用範囲が広がるにつれて未知の自然が姿を現わし、人知の限界が露呈するのは宿命的なことで、それを克服することをくり返しながら技術は進歩する。問題なのは、現代日本社会が、このような技術の限界をわきまえず、**大自然にたいする畏怖を喪失**して、**経済至上主義で節度のない大規模開発**を推し進めていることであろう。

石橋克彦『大地動乱の時代』(岩波新書, 1994)

南海トラフ巨大地震に対し、**リニア新幹線の土木構造物が確実に安全とは言えない**

JR東日本「福島県沖で発生した地震による東北新幹線の被災状況について」(2022.3.17, https://www.jreast.co.jp/press/2021/20220317_ho01.pdf)

山岳トンネルは地震に強い？

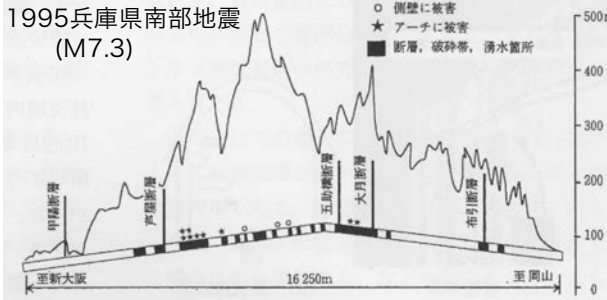


図-6 六甲トンネル縦断面図と被災箇所¹⁾
 (大被害は難工事区間と一致する。また)

朝倉俊弘 (2012) 「地震とトンネル」

JR東海「異常時への対応のポイント」

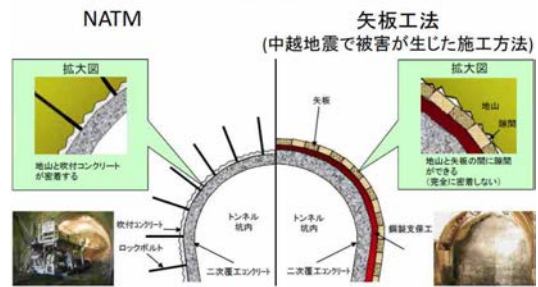
NATMIはトンネル覆工背面に空隙のできない工法です

2004新潟県中越地震 (M6.8)



写真-3 地質不良区間での被害例 (魚沼トンネル)

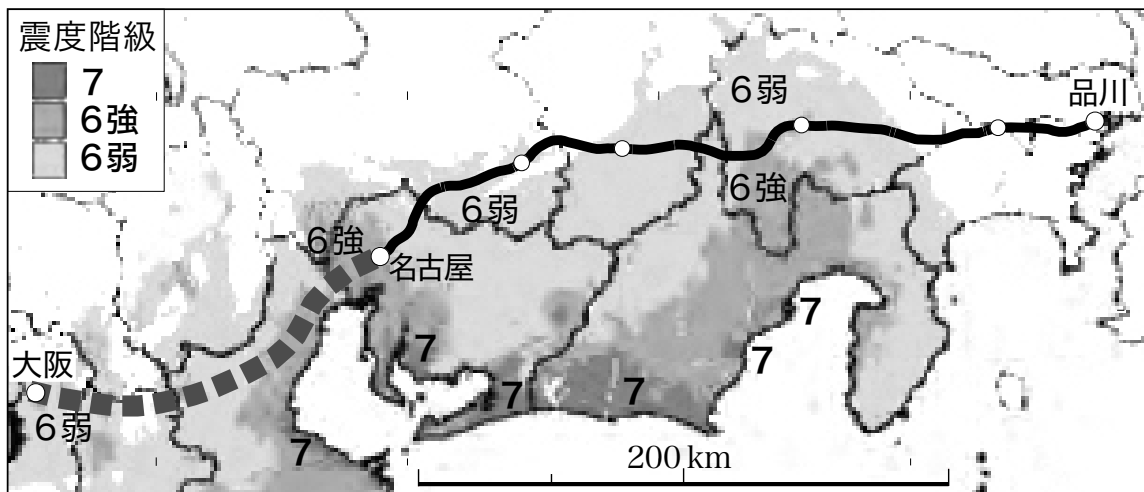
野城一栄・他 (2009) 「地質不良区間における山岳トンネルの地震被害メカニズム」



覆工の剥落などが起きたところに列車が来れば、大惨事になりかねない

リニア新幹線は震度6弱～7の激震地帯を疾走する！ (地球上で一番危険)

最大クラスの南海トラフ地震の推計震度の最大値の分布とリニア中央新幹線



石橋克彦『リニア新幹線と南海トラフ巨大地震』(集英社新書, 2021) の図13にもとづく

名古屋以西の強震動・地盤沈降は品川・名古屋間より深刻

東海道新幹線よりリスクが大きい

運行中に南海トラフ巨大地震発生！ 約10秒以内に早期地震警報システム作動

全列車が全ブレーキを使用して緊急停止に入る： 500km/hから70~90秒で停止。
リニア路線には、震源破壊開始後30~60秒以内からS波(主要動)が順次到達。

全列車一斉緊急停止開始後20~50秒以内くらいから、
リニア路線の広範囲を激しい主要動が順次襲い始め、各地で1分前後激震動継続。

その後10分以上、長周期強震動が継続 さらにM7超大余震の続発もある。

支持車輪で着地減速中の16両編成・全長400m弱の列車は
上下・左右・前後3方向の強震動に襲われ続ける。

ガイドウェイとの揺れ方の違い： 何10秒かの間には、案内車輪やストッパ輪が破壊、
ガイドウェイ側壁(間隙10cm以下)と激しく擦れあう可能性。

コスト低減・設置省力化のために軽量化した側壁が損壊したり、
車両に押し倒されたりして、列車がガイドウェイ外に飛び出すことも？

震度6強以上の地域では、高架橋や橋梁の損傷や液状化被害の懸念もある。

隆起している赤石山地の沈降、V字谷の大規模斜面崩壊、リニア列車・路線の埋没。

大深度地下トンネルと非常口(立坑)も、深部・浅部の液状化や損傷がありうる。

送電線・電力変換所・車両基地なども被害発生の可能性あり。

ガイドウェイ沿い・トンネル壁の情報ケーブル類の健全性は大丈夫か？

品川・名古屋駅(+他の駅)でも、地下~地表間で被害やトラブル発生、混乱。

大陸大地震と大きく違う点は、被害や故障がほぼ路線全域で同時多発すること。

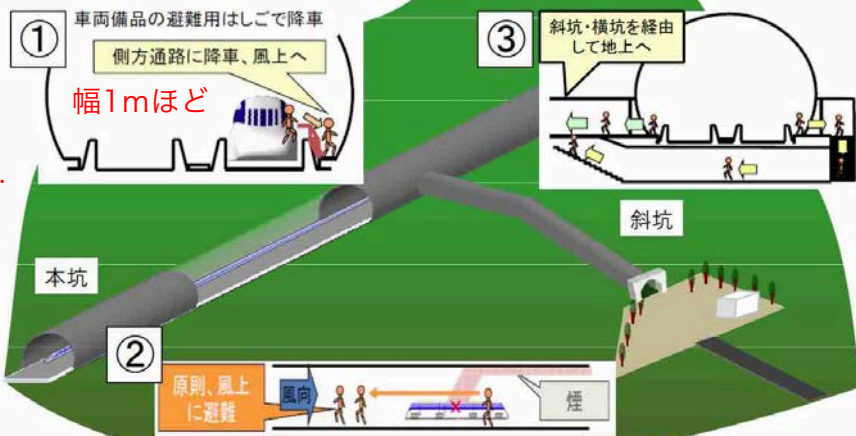
17

(運行時間帯に)南海トラフ巨大地震が起これば、全列車が緊急停止
広域停電の可能性大。運転再開の見込みは低いから**全乗客が地上へ避難**
一番怖いのは南アルプストンネル中央に停止した場合だが(停止位置は選べない)、
長い山岳トンネルは似たり寄ったり

乗務員が複数いるが、
JR東海は乗客の助け
合いを期待

超電導磁石の消磁が
できないと避難時に
強力磁界に晒される。

・トンネル内で停車した場合には、保守用通路、斜坑等
を通り避難します。



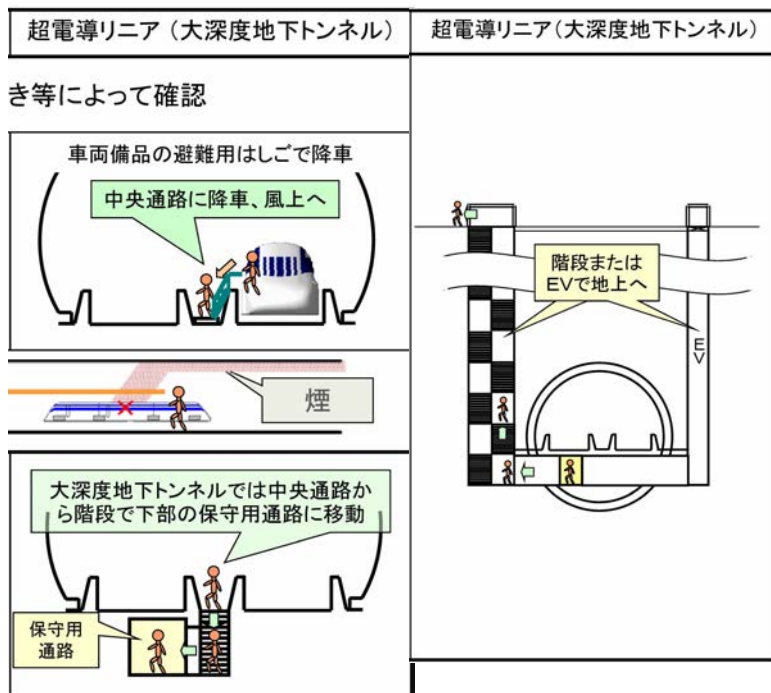
出典：交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会資料に一部加筆

JR東海「異常時への対応のポイント」より

https://company.jr-central.co.jp/chuoshinkansen/efforts/briefing_materials/library/_pdf/lib11.pdf

18

大深度地下トンネルからの避難も大変だろう



非常口の立坑、元々トンネル掘削用のシールドマシンを降ろすために約5km毎に掘削
 東京都・神奈川県に9カ所、愛知県に4カ所
 非常灯はあるのだろうが、何kmか歩かねばならない
 地震でエレベーターが故障すれば40m程度の階段を昇る
 激震動では、浅い部分ほど表層地盤に関する損壊の懸念
 余震が続くなかで大きな混乱が予想される
 最悪地点では全員が地下に閉じ込められる恐れ
 だが、地上も凄まじい超広域大震災、救出は容易ではない

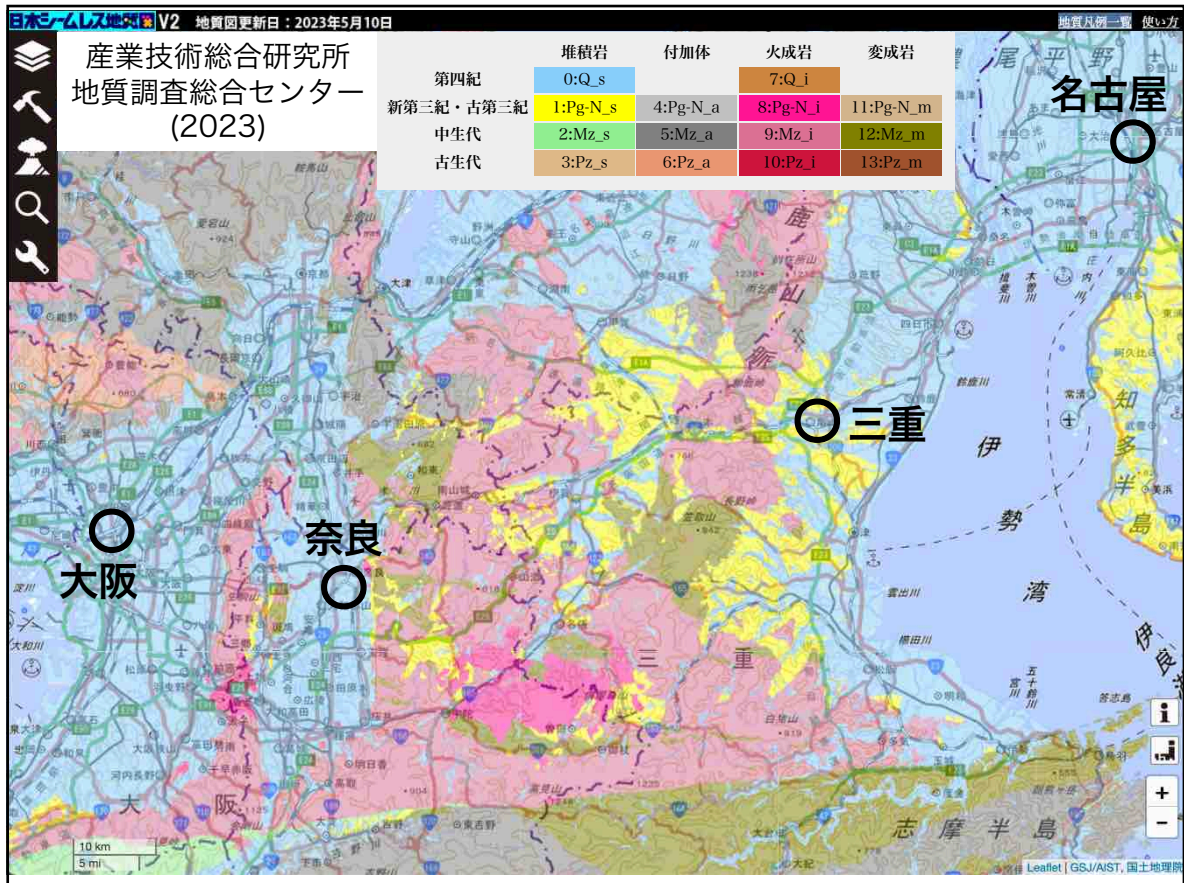
国土交通省鉄道局「技術事項に関する検討について」(第2回中央新幹線小委員会, 資料1-1) より
<https://www.mlit.go.jp/common/000112485.pdf>

19

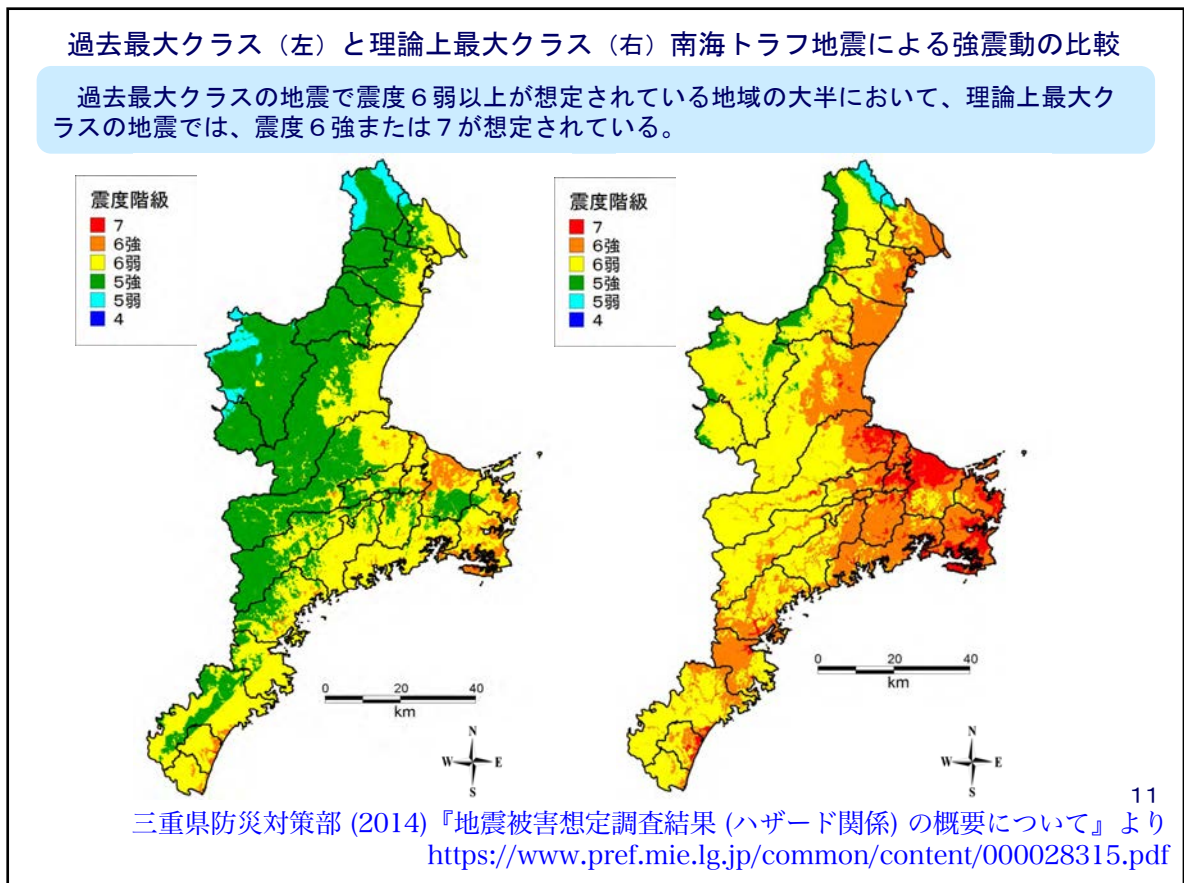
南海トラフ大震災のとき、リニア沿線自治体は、住民救助を犠牲にせずにリニア乗客の救出ができるか？

- 全般的に、リニア以前の問題として、各県の「地域防災計画」において、「地震災害対策計画」と「大規模事故災害対策計画」が遊離しているのではないかと
 三重県の場合、「地震・津波対策編」と「風水害等対策編」第6部1章「重大事故等対策」.
 - 南海トラフ巨大地震災害の際には、2005年JR福知山線列車脱線事故のような大規模事故災害(責任事業者が存在する)が各地で多発すると思われる(在来新幹線, 在来鉄道, 高速道路など).
 - これに加えてリニア中央新幹線の地震被害が発生すれば、乗客救出が在来施設にくらべて異次元的に困難である場合が多いことから、災害対応の第一次的責務を負わされる沿線自治体にとっては、**地元住民に対する震災対応が著しく阻害される。**
 - したがってリニア中央新幹線については、JR東海に基本的責任を十分負わせるとともに、「防災基本計画(中央防災会議)一地域防災計画」の内容を抜本的に見直すべきであろう。
 - この問題に関して、**政府には、南海トラフ巨大地震災害の被害最小化と、リニア乗客の安全確保の両面において、重大な責任がある。**
- リニア中央新幹線は全路線の大部分がトンネルであることから、大事故の際、とくに南海トラフ地震および活断層地震による大事故の際、乗客の救出がほかの陸上交通施設にくらべて著しく困難な場合が多いと予見される。よって、乗客を把握するために、乗客名簿の作成・保管を義務づけるべき。(そもそもリニアは全幹法の趣旨に違背しており、新種の交通施設とみなすべき；地下を飛ぶ飛行機)
- 各駅の搭乗口付近に旅行保険の自動販売機を設置することを推奨べき。

20



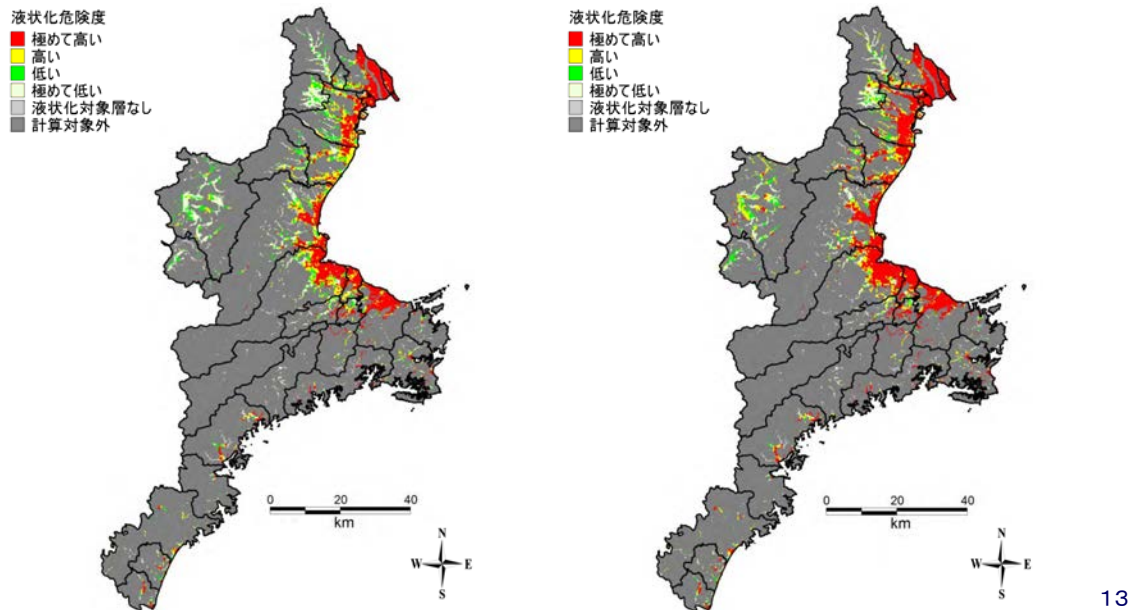
21



22

過去最大クラス (左) と理論上最大クラス (右) 南海トラフ地震による液状化の比較

いずれのクラスの地震でも、液状化危険度が極めて高い範囲の県内の分布傾向はほとんど変わらない。液状化危険度が極めて高い範囲は、新しい時代の堆積物が厚く堆積している伊勢平野内の伊勢湾沿岸部に集中している。



三重県防災対策部 (2014) 『地震被害想定調査結果 (ハザード関係) の概要について』より
<https://www.pref.mie.lg.jp/common/content/000028315.pdf>

23

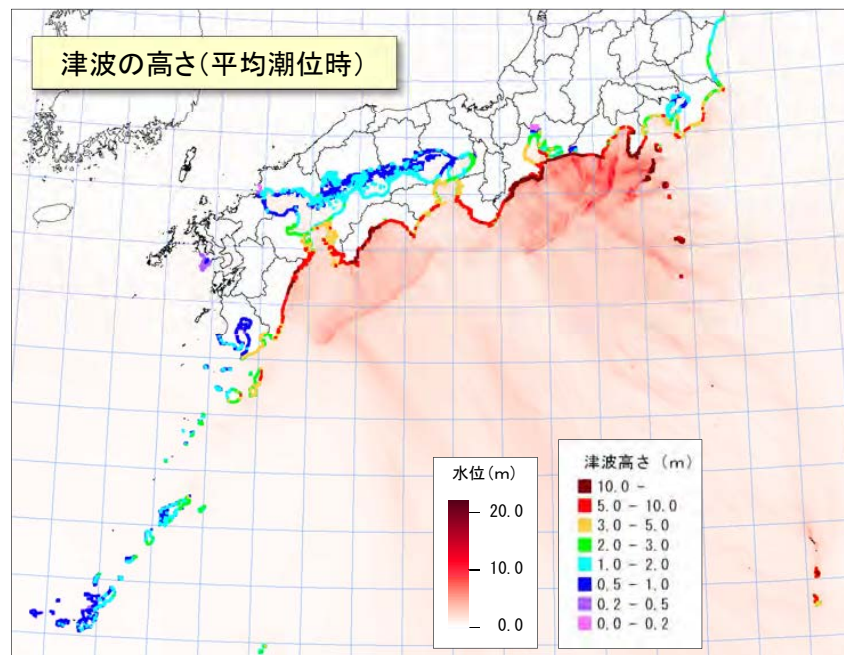


図4.6.3 津波の高さ (平均潮位時)
 【ケース① 「駿河湾～紀伊半島沖」に大すべり域を設定】

南海トラフの巨大地震モデル検討会 (2012.3.31)
 『南海トラフの巨大地震による震度分布・津波高について』 (第一次報告) 巻末資料
https://www.bousai.go.jp/jishin/nankai/model/pdf/kanmatsu_shiryou.pdf

24

三重県防災対策部 (2014) 『地震被害想定調査結果 (リスク関係) の概要について』

<https://www.pref.mie.lg.jp/common/content/000950294.pdf>

1. 1 建物被害

- 三重県 (過去最大クラス) の場合、前回の三重県被害想定と比較して、揺れに起因する被害数量が減少している。
- 三重県 (理論上最大クラス) の場合の全壊・焼失棟数は、内閣府 (2012) と比較して、総数ベースでは、ほぼ同様の数値となり、津波による全壊棟数は増加している。
- 理論上最大の場合、県内の建物の約4分の1が「全壊・焼失」し、半壊まで含めると、約2分の1が被害を受ける想定となっている。

項目	全壊・焼失棟数			
	内閣府 (2012)	三重県 南海トラフ 過去最大)	三重県 南海トラフ 理論上最大)	三重県 (2005)
揺れ	約163,000	約23,000	約170,000	約39,000
液状化	約6,500	約5,900	約6,200	約10,800
津波	約24,000	約38,000	約37,000	約10,000
急傾斜地等	約800	約700	約1,100	約3,400
火災	約45,000	約2,100	約34,000	約2,900
計	約239,000	約70,000	約248,000	約66,100

冬の夕方発災の場合で比較

内閣府 (2012) は、津波ケース①の場合

三重県南海トラフ (理論上最大) は、津波ケース⑦の場合

三重県 (2005) の津波による建物被害は、「防潮堤等の施設を考慮した場合」

2

25

三重県防災対策部 (2014) 『地震被害想定調査結果 (リスク関係) の概要について』

<https://www.pref.mie.lg.jp/common/content/000950294.pdf>

2. 1 人的被害 (死者)

- 三重県 (過去最大クラス) の場合、前回の三重県被害想定と比較して、揺れに起因する死者については大きな変動はないものの、津波による死者については10倍以上の大幅な増加となっている。
- 三重県 (理論上最大クラス) の場合の死者数は、内閣府 (2012) と比較して、津波以外ではほぼ同様の数値となり、津波による死者数は約1万人増加している。

項目	死者数 (人)			
	内閣府 (2012)	三重県 南海トラフ 過去最大)	三重県 南海トラフ 理論上最大)	三重県 (2005)
建物倒壊	約9,800	約1,400	約9,700	約1,700
うち家具転倒等	約600	約70	約500	
津波	約32,000	約32,000	約42,000	約3,100
うち自力脱出困難		約700	約5,400	
うち逃げ遅れ		約31,000	約37,000	
急傾斜地等	約60	約60	約100	地震動の内数
火災	約900	—	約900	
計	約43,000	約34,000	約53,000	

冬の深夜発災、津波からの早期避難率が低い場合で比較

内閣府 (2012) は、津波ケース①の場合

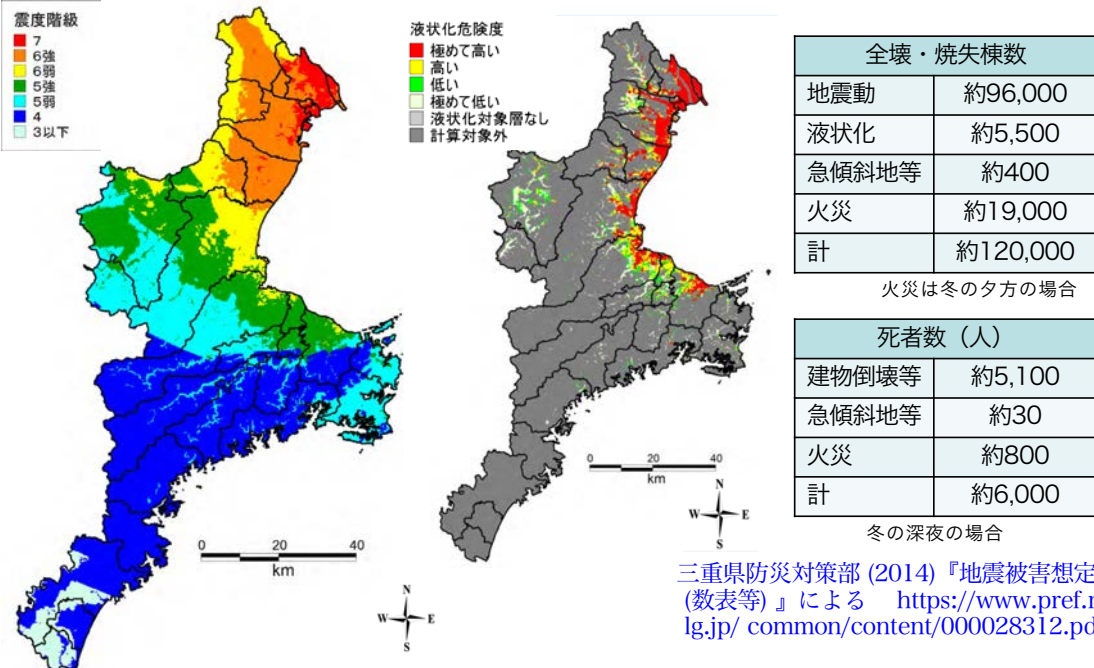
三重県南海トラフ (理論上最大) は、津波ケース⑥の場合

三重県 (2005) の津波による死者は、防潮堤等の施設を考慮した場合」

8

26

養老一桑名一四日市断層帯(西側隆起の逆断層)の地震(M約7.7?)による震災
 リニア新幹線の列車が走行中なら、切断され、車両の一部は地山に啞え込まれる



三重県防災対策部(2014)『地震被害想定調査結果(ハザード関係)の概要について』より <https://www.pref.mie.lg.jp/common/content/000028315.pdf>

27

まとめ 南海トラフ巨大地震はリニア供用中に必ず起こると想定すべき。

運行中に発生すれば、全路線で多種多様な大被害～軽微被害が同時多発する。
 山岳トンネル・高架橋・橋梁の損壊、V字谷での路線・列車埋没、地殻・地盤変動による路線の変形、
 各種施設の損壊、大深度地下トンネル・立坑の震害・周辺の液状化、駅の被害・混乱、などなど。

全列車が緊急停止するが、高速接地走行中に激震動に襲われる列車もある。

磁気バネは動かないので、列車と側壁の激突、側壁倒壊、列車逸脱も起こる？

全乗客が避難：山岳トンネル・大深度地下トンネルの場所によっては避難困難。

超広域大震災のさなか、最悪、地下の乗客を何日も救出できない箇所が複数発生。

同時に、沿線の震災自治体に乗客救出の莫大な負担を負わせ、住民の救出・救援を著しく阻害。

トンネル内の被害や坑口の山体崩壊などで列車を引き出せないという事態も。

リニア新幹線の救助・復旧が大きな問題になるが、在来型新幹線や在来線も被害甚大、
 資金・労働力・資機材が不足する中、リニア以外の復旧が優先されるだろう。

被害程度によっては、廃線やむなしの判断もありうる？ 国土破壊の震災遺構に。

掘削残土の崩落、急峻箇所での工事用道路・ヤードの崩壊などの二次災害を誘発。

財政投融資の焦げ付き、後始末への税金投入、経済的・環境的に莫大な負の遺産。

少なくとも一旦工事を中止し、安全性・必要性・環境負荷等を国民的に徹底再考すべき。

まして、名古屋・大阪間は計画を凍結すべき。

その際、JR東海は技術的情報を詳細に公開し、質問に誠実に答えるべき。

リニアは、哲学なき科学技術が社会に災厄をもたらす事例の一つ

28

南海トラフ巨大地震にどう備えるか？

「人命・財産を守る」だけでなく、被災者・被災地の早急な安定化が極めて重要

次の南海トラフ巨大地震は過去とは根本的に異なる

明治維新以来の近・現代日本が初めて超広域複合大震災に襲われる

日常生活を地球規模で“外部”に依存する“超便利社会”が

日本列島の半分で一瞬にして“近代以前”の生活環境に転落

被災地が膨大すぎて救援が困難 → 被災地は自力で生き延びるしかない

厳しい条件：人口減少, 人手不足, 前後に内陸大地震・首都圏大地震も, 過酷気象災害

自給自足的な生活環境は既に崩壊している

日々の暮らし (食, エネルギー, 仕事, …) が自立した地域社会の創造が不可欠

域内経済循環, 小規模分散型エネルギー自給, 食の地産地消, ワーカーズコープ, 等々

国際分業・自由貿易至上主義, 大都市・大企業中心 → 地方・地場産業・農林水産業重視

真の震災軽減は, 私たちの社会と暮らし方を根本的に振り返ること

大地震は人々の考え方・社会の在り方に影響してきた

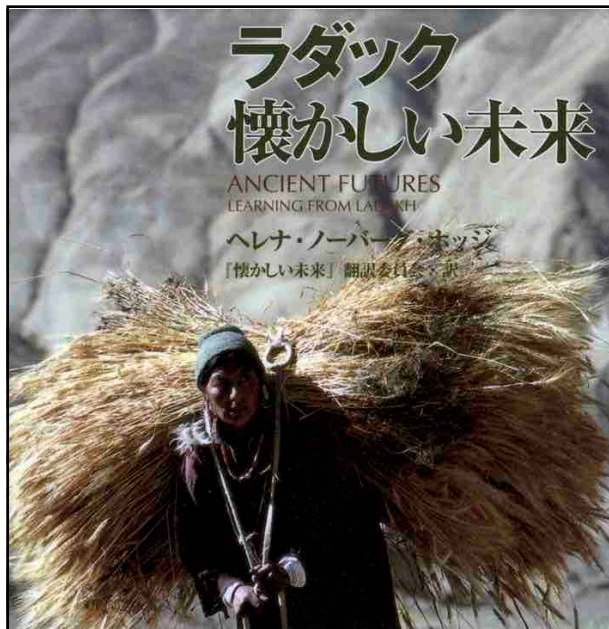
次の南海トラフ地震は, 地震の前に私達が変わらないと, 日本社会が衰亡？

根元的な地震対策は, 人間活動の地球規模の問題点の改善につながる

ポストコロナ, ポストプーチン侵略戦争の人類の在り方 キーワードは脱成長

リニア中央新幹線は, 賢明な南海トラフ巨大地震対策の対極にある

29



押し寄せる近代化と開発の波の中で
ヒマラヤの辺境はどこへ向かうのか
ラダックに学ぶ環境と地域社会の未来

世界40カ国で翻訳された話題の書

山と溪谷社 定価：「本体1600円」＋税

GDP 至上主義から 2015.6.20 / 河合塾

(Gross Domestic Product : 国内総生産)

例えば、GPI や

(Genuine Progress Indicator : 真の進歩指標)

GNH

(Gross National Happiness : 国民総幸福度)

の視点へ

時代のキーワードは,

脱成長時代, 縮小社会

西欧近代文明が生んだ

「科学技術」万能,

富国のための経済学,

経済成長・自由貿易至上主義

などは問い直される必要がある。

調和, 適正規模, 節度, が大切

エネルギー過剰消費の抑制

Helena Norberg-Hodge

First published in USA in 1991

日本語版 in 2003 (スウェーデン, 言語人類学者)

30

コロナ禍で私たちが学んだ大切なことは、未知の感染症の再来襲のほか、地球規模の自然災害（例えば、異常気象や大規模火山噴火による世界的な急性気候変化と凶作）、海外の原発大事故、テロ、戦争などの不測の出来事で世界の生産・物流が大混乱することを想定して、そういう事態に強い暮らし方に転換すべきことであったと思う。それは、領土や主権に対する脅威に軍事力で対抗する「伝統的安全保障」とは別の、「非伝統的安全保障」と呼ばれることの一種であろう。大震災に対する根本的備えに通じるものである。

石橋克彦『リニア新幹線と南海トラフ巨大地震』（2021）pp.175-176.

「リニア中央新幹線」の社会観は、上記の指摘の対極にある。

31

演者の著作など

石橋克彦『リニア新幹線と南海トラフ巨大地震 「超広域大震災」にどう備えるか』（集英社新書, 2021）

石橋克彦 ウェブサイト「私の考え『リニア中央新幹線は地震に耐えられない』」
https://historical.seismology.jp/ishibashi/opinion/linear_chuo_shinkansen.html

いくつかの書籍

鉄道総合技術研究所（編）『ここまで来た！超電導リニアモーターカー』（交通新聞社, 2006）

橋山禮治郎『リニア新幹線 巨大プロジェクトの「真実」』（集英社新書, 2014）

樫田秀樹『“悪夢の超特急”リニア中央新幹線』（旬報社, 2014）

樫田秀樹『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）

西川榮一『リニア中央新幹線に未来はあるか—鉄道の高速化を考える』（自治体研究社, 2016）

リニア・市民ネット（編著）『危ないリニア新幹線』（緑風出版, 2013）

リニア・市民ネット（編著）『プロブレムQ&A 総点検・リニア新幹線』（緑風出版, 2017）

「ストップ・リニア！ 訴訟原告団」南アルプス調査委員会（編著）『リニアが壊す南アルプス—エコパークはどうなる』（緑風出版, 2021）

川辺謙一『超電導リニアの不都合な真実』（草思社, 2020）

山本義隆『リニア中央新幹線をめぐって 原発事故とコロナ・パンデミックから見直す』（みすず書房, 2021）

川村晃生（編）『リニアはなぜ失敗したか』（緑風出版, 2023）

32