

ここが問題！リニア新幹線

第79号 2020年9月1日 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

リニア工事、住民の声を聞かないJR東海と住民側に立たない川崎市の姿勢 麻生・多摩の会が市長、市議会、まちづくり局に抗議の申し入れ書を提出

川崎市議会まちづくり委員会は7月30日、リニア新幹線を考える麻生・多摩の会の陳情『リニア片平立坑掘削に伴う工事用道路建設について』を審議しましたが、賛成多数で不採択を決めました。

陳情をした理由は以下の通りです。2018年6月に麻生区片平の住民が提出した請願が趣旨採択されたにもかかわらず、JR東海が立ち退き強要し、昨年4月にまちづくり局にJR東海への指導を依頼しました。まちづくり局もこの申し入れを受けて局長名で要請書を提出しましたが、昨年7月12日のJR東海の回答は「適切に対応する」などわずか5行の文書回答を行っただけでした。そして昨年12月21日の「片平非常口工事用道路に関する住民説明会」でも、参加した住民から計画の変更や工事反対の声が続出したにもかかわらず、今年2月、JR東海は片平川にかかる富士見橋わきに人道橋をつくる工事を始めました。富士見橋を工事用車両道路にするための措置ですが、市がこの工事認否の権限を持っているにもかかわらず橋の強化工事を認めてしまったのが問題です。

JR東海は道路工事については2020年春に説明会を開催すると約束していましたが、今回の陳情が審議される7月30日のまちづくり委員会前に、「コロナの感染拡大を防止するため」という理由でJR東海は説明会を中止し、道路工事現場の住民のみに資料を配っただけでした。このようにJR東海は進め、川崎市もこれを黙認してきた経過もあり、今年3月に提出した陳情が審議されたものです。

7月30日のまちづくり委員会では、多くの委員が、このようなJR東海の不誠実な対応に異議をさしはさむことなく、住民の切実な訴えをきちんと受け止めず、工事自体を認める発言を行いました。陳情の趣旨を理解し採択すべきとする意見を述べた委員もいましたが、残念ながら陳情は賛成多数で不採択とされました。また、委員会審議でまちづくり局は「JR東海の工事着工までの進め方に誤りがない」と述べ、環境局も「工事現場の環境影響調査をしなかったと言うが、アセスの法律上問題はない」と答えるなど、市民の生活環境を守らなければならないという基本線を逸脱する姿勢を示しました。

請願の採択を無視する決定は許されない

7月30日の市議会まちづくり委員会で片平非常口道路工事の陳情が不採択とされたことに抗議して、リニア新幹線を考える麻生・多摩の会は8月31日、川崎市役所を訪ね、福田紀彦市長、川崎市議会議長、まちづくり委員会、まちづくり局長あてに、陳情を不採択とした委員会の議決に抗議し、JR東海が住民の意思を無視し、説明会も開催しないことについて、市として毅然とした姿勢で対応するよう強く求める要請書を提出しました。

要請書の趣旨は、①片平非常口について関係地域全体を対象に説明会を開催すること、②工事による交通渋滞や大気環境の悪化を招かない対策をとること、③住民の合意がない工事強行や立ち退きの強要をしないことの3点を市として指導することです。

私たちの強い申し入れに対しまちづくり局交通政策室の北村課長はJR東海やまちづくり局のこれまでの工事対応に誤りないとして、引き続きJR東海に住民への丁寧な説明を求める考えを述べました。このような事業者よりの市の対応は住民の生活と安全を守る自治体として傍観的であり、責任ある対応ではないことを指摘し、JR東海にまともな説明会の開催を求めるよう北村課長に求めました。

川崎市長あてにリニア工事の中止と事業見直しを求め申入れ

リニア新幹線沿線ネットワークが8月24日にJR東海社長と国交大臣に、リニア工事の中止と事業の見直しを求め申入れを行いました。東京・神奈川連絡会は8月31日、これを受け、リニア事業の推進に協力する川崎市に対し、「川崎版」として同趣旨の申し入れ書を提出しました。

以下が申し入れ書の趣旨です。

リニア新幹線事業の中止を強く求めます

いま、新型コロナウイルスが世界各地に拡大しています。世界の感染者数は8月下旬に2400万人を超え、死者も80万人を突破しました。日本でも一時小康状態だったものが、7月以降は感染者数が第一波を超えるペースで急増を続けています。

政府をはじめ行政は、国民に対し、自宅での業務や三密状態を避けるなど、アフターコロナの新生活様式を呼びかけています。また、今回のコロナ陽性者が東京都と近県で増加する中で、東京への一極集中を転換すべきだという声が国民から上がっています。

今回のコロナ禍で重大な被害を受けたのは鉄道、航空、旅行関係などの交通関連産業です。コロナを克服しても交通産業の需要が元通りに回復することがむずかしいとの見方が強まっています。こうした社会状況の変化を考え、私たちは以下の点を強く求めます。

1. 政府はリニア新幹線工事の実施計画の認可を取り消し、工事の中止を勧告すること。
2. 政党関係者は国会や地方議会の場でリニア事業の現実的な問題を取り上げ、沿線での影響を考慮し、見直しを含めた審議を尽くすこと。
3. リニア事業の主体であるJR東海は環境保全対策の欠陥や財務計画の破綻を認め、直ちにリニア工事を中止すること。
4. リニア沿線の都道府県知事や主要都市の首長は地元住民の声に耳を傾け、県民・市民の生活や自然環境への影響を重視し、リニア工事の中止をJR東海に求めること。

リニア新幹線の品川・名古屋間は東京、神奈川、山梨、静岡、長野、岐阜それに愛知の1都6県がルートに設定されています。静岡県以外は、リニア中央新幹線建設促進期成同盟会を作り、知事が会長となってリニア建設に協力しています。そして、中間駅が予定されている橋本、甲府、飯田、中津川周辺では整備事業には多額の費用が必要となり、地元の負担も莫大な金額になります。各県が訴えてきた「リニアが地方経済に大きな効果をもたらす」ことには具体的な実証データや根拠がありません。それどころか、リニア開業時には各県の人口が大幅に減ることに加え、東京などへの人口流出が増えるためリニアの経済効果は生まれず、逆に地方創生の足を引っ張ることになることが確実となっています。

川崎市内は16.3kmの大深度トンネルが掘られ、5つもの巨大な非常口が掘られるだけでリニア事業が市民に何のメリットがないことを市も認めています。10年間の工事により市民の生活環境に多大の影響を及ぼすことについて、市がJR東海という一民間鉄道会社に何も指導や監督の権限を発揮しないことは責任ある姿勢ではありません。また、リニア工事の情報について積極的な公開を求めていることも市民の知る権利を損ねています。

これまで申し述べたようにリニア新幹線が将来社会で有効な交通手段になることは極めて難しくなっています。転換点を迎えた今こそ私たち市民は、長大なトンネル工事を行う前の今こそ、川崎市長がリニア工事の中止とリニア事業を根本的に見直させることを求めることを強く要請するものです。

JR東海も国交省も「何があってもリニア推進は進める」

コロナ影響あってもリニアの意義は損なわれないとの見解～8月24日申し入れ行動に

リニア新幹線沿線住民ネットワークと公共事業改革市民会議は8月24日、JR東海金子社長と赤羽一嘉国交相に対し、リニア工事の中止と廃止を含めた見直しを行うよう文書でも申し入れました。JR東海と国交省の担当者はともに、「開業の遅れや新型コロナウイルスによる新生活様式が求められているが、三大都市圏を短時間で結ぶことによってリニアは大きな経済効果をもたらす意義は損なわれない」と述べ、計画通りリニア建設を進める方針を示し、国交省もこれに協力することを強調しました。



(国交省鉄道局に申し入れ)

「リニア新幹線計画を見直すことは考えていない」(JR東海)

この日の午前中、リニア沿線ネットの川村晃生、天野捷一両共同代表と公共事業改革市民会議の橋本良仁代表が、東京・品川区のJR東海東京工事・環境事務所を訪れ、副長に金子慎社長あての申し入れ書を手渡し、JR側の3人と一時間にわたって質疑を交わしました。

初めに、時代はもはやリニア新幹線を求めている。それでもリニアによる経済効果や利便性を信じ事業を進めるのかと聞いたのに対し、「高速鉄道の二重系化による経営基盤の強化や三大都市圏の短時間移動による利便性と経済効果は大きい。この事業をやめる考えはないし、コロナ禍による経営状況への影響についても、「収支への影響はあるが、リモート化が進んでも、それによって計画を見直すことは考えていない。安定配当・健全経営を確保していく」と答えました。

「コロナ禍がリニアの事業へ与える影響については見極めていく」(国交省)

午後の国交省への申し入れには、川村、天野のほか、公共事業改革市民会議から遠藤保男、陣内隆之、長谷川茂雄、比留間哲生、籠谷清の各氏が参加しました。対応したのは国土交通省鉄道局幹線鉄道課と施設課の4名の職員でした。

鉄道業界を取り巻く厳しい経営状況や工事中に起きている様々な事故、過失などを考えればリニア新幹線は必要ないのではないかについて質しました。初めに私たちから、申し入れたリニア工事中止と事業の中止の理由について以下のように説明しました。「リニアの実現により東京への一極集中をうながし、静岡県の南アルプス工事により地下水の枯渇が進み、大井川の水を利用する県民に重大な影響を及ぼすこと、静岡以外の山間部でも工事残土の処理先が決まっていないこと、工事により非常口の地下水噴出や地盤崩落、実験線車両基地での火災など様々な事故が起きていることであり、2027年開業という目論見はとっくに破綻しています」。

国交省鉄道局はこれに対し、「リニア新幹線の実現によって三大都市圏の利便性が高まり、三大都市圏へのアクセスが飛躍的に向上し、地域の活性化、地方創生に貢献する」という利点を強調しました

一方で、国民世論は、「リニアは見直すべき」、「国民的な議論や国会での質疑をすべき」との声が強まっており、この声に抗い続ける国とJR東海の主張は世間離れしています。JR東海も国交省もリニア事業の遂行について責任を重く受け止め、工事の中止と事業の中止を決断すべきです。



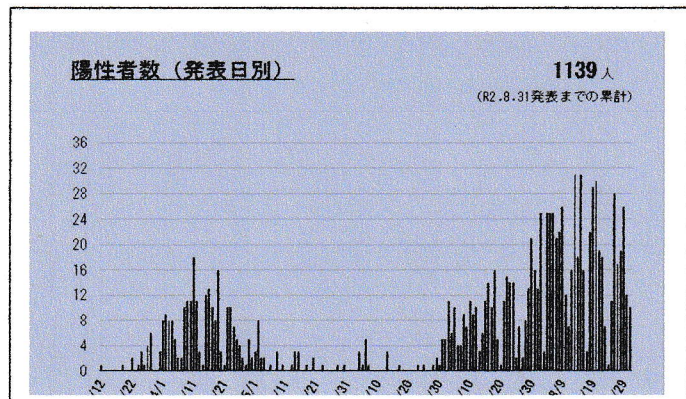
(国交省での記者会見)

リニア訴訟中間判決は12月1日

東京地裁は9月2日、ストップ・リニア！訴訟に関して、3月30日から延期してきた期日を12月1日（火）午前11時から103号法廷で開くことを原告側弁護団に連絡してきました。

内容は、古田裁判長が決めた原告適格に関する中間判決で、それを新裁判長が読み上げる見通しです。

増える川崎市内の新型コロナウイルス陽性者

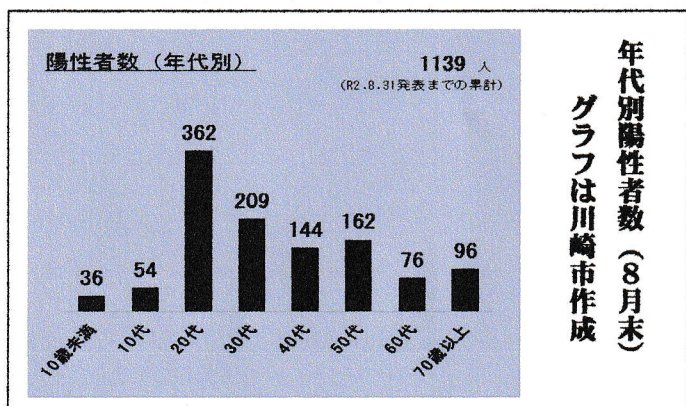
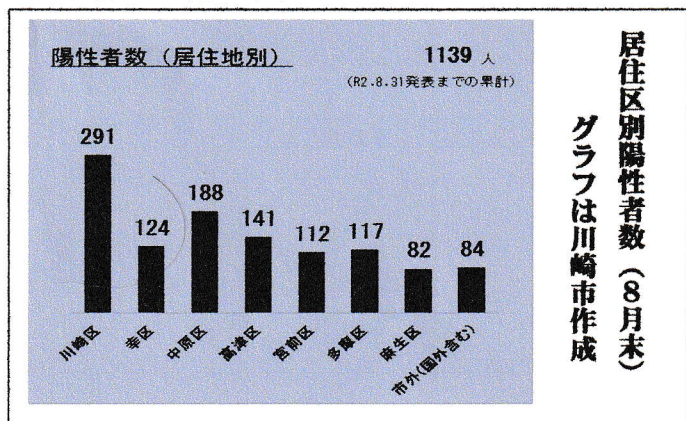


8月31日までの陽性者数は1139人、PCR検査数

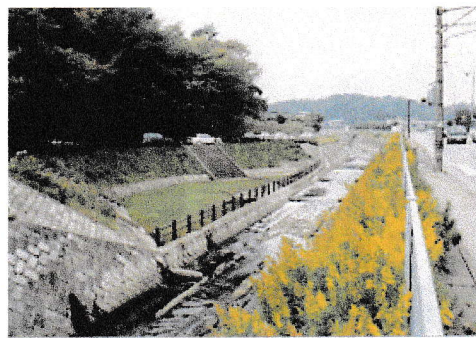
川崎市健康安全研究所 9,396件

民間検査機関等 13,412件

入院者=38人、自宅療養者=93人、宿泊施設=30人、通院=225人、療養終了者=648人、死亡=31人、その他74人



平瀬川流域住民がJR東海と流水調査



一級河川・平瀬川

8月21日付の「タウンニュース」は、リニア新幹線の市内大深度地下工事により、宮前区水沢の湧水が減り平瀬川の流量が減水するかどうか調査するため、7月30日、宮前区4丁目の蔵敷親水広場付近で流量調査を行いました。雨の後で増水していたが、特異点はなかったということです。この調査は、平瀬川流域まちづくり協議会とJR東海が昨年1月から年2回実施しているもので、住民からは着工後に影響が出るのではないかと心配する声も出ているそうです。

公害病団体への川崎市アセス委員の依頼中止 9月10日に市内の環境保護団体が抗議へ

リニア新幹線についても審議をし、市長意見の元を作った川崎市の環境影響評価審議会の委員選任について、川崎市はこれまで公害病患者の関係団体に依頼して来た推進を取りやめ、推薦者5人を学識経験者に切り替えることを決め、7月末に公害をなくす会や川崎公害病患者と家屋の会に説明しました。団体は「約束を一方向的に破棄するもので、これを許せば市民意見を聞かない行政が進行する」と反発し、8月12日、市長内で撤回を求めて記者会見しました。

アセス審議会は学識経験者が中心であることは理解できますが、公害被害を受けた市民の声が反映されることが重要で、川崎では公害をなくす会の委員選任が当然です。市内の環境保護や都市開発について活動する団体が9月10日に市に今回の方針の撤回を求める予定です。

ここが問題！リニア新幹線NEWS NO. 79

発行：リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

天野捷一(中原・高津)090-3910-8173

山本太三雄(宮前) 090-8775-1879

矢沢美也(麻生・多摩)090-6108-6568