

ここが問題！リニア新幹線

2020.3.30 75号 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

新型コロナウイルスの感染拡大でリニア訴訟中間判決が延期に 次回期日は2か月後か

東京地裁は3月16日、ストップ・リニア！訴訟原告側代理人に、「3月30日の期日を延期する」と通知しました。新たな期日は追って連絡するとのことでした。

リニア訴訟を担当する古田孝夫裁判長は10月と12月の2期日で、口頭弁論の終了後、「原告適格について中間判決を出す」と表明し、12月20日の第17回口頭弁論では、3月30日という判決日を指定しました。

その後、中国の武漢市を発端に新型コロナウイルスが中国内だけでなく、日本や韓国、東南アジアまで感染者が拡大しました。3月に入るとヨーロッパやアメリカなどに感染が広がり、あっという間に感染者数は世界で50万人を超えました（3月26日現在）。今回の延期は感染防止を目的としたもので判決中止ではありません。



昨年十二月二十日のリニア訴訟第十七回口頭弁論集会

判決文を書き換える時間は十分ある。全原告の適格を保證する内容に改めよ

リニア新幹線の工事実施計画（その1、土木工事）の国交相認可（2014年10月17日）に対し、私たちリニア沿線ルート地域の住民やリニアに反対する5千人余りが行政不服審査法に基づき異議申し立てを実施（2014年12月17日）、しかし国交省がその審査を放置したため沿線住民を中心に718名（当初は738名）が2016年5月20日、東京地裁に工事実施計画（その1）の認可取り消しを求め提訴しました。これまで年4回のペースで口頭弁論が行われ、その数は17回に及びます。

また、国交省が2018年3月2日、JR 東海によるリニア工事実施計画（その2、電気設備）を認可したため、私たちは行政不服審査請求を行うとともに、2019年3月14日に認可取り消しを求め67名が行政訴訟を提起し、現在は2つの裁判の合併審査が行われています。

古田裁判長のこれまでの訴訟指揮を見ると、裁判の争点を絞るために原告の適格性を一定の基準で判断し、原告数を減らすことが中間判決の趣旨であることは明らかです。私たちは昨年11月以降、2回にわたって裁判長あてに中間判決を出さないよう求める要請はがき（3千枚）と中間判決で全原告の適格を認める判決を求める要請はがき（3千枚）をリニア沿線住民ネットワークが協力して送付しました。

今回の新型コロナウイルスの感染拡大は、多くの勤労者、国民生活に大きな打撃を与えています。鉄道会社にとっても、利用者の激減は各社の経営にも深刻な影響を及ぼしています。リニア建設は何の外的影響がないことを前提に9兆円もの巨費を投じて工事を実施しています。おまけに、3兆円もの国費が投入されているのです。3兆円はムダ金であり、工事認可の誤りは明らかです。

裁判長は、原告を削るような小手先な争点ずらしをやめて、中間判決を出さないか、あるいは出すとしても原告の正当な権利をも奪うような判決を出すべきではありません。

立ち退き強要、無茶な工事用道路計画～麻生・多摩の会が市議会に片平非常口用工事道路建設に関する陳情を申し立て

リニア新幹線を考える麻生・多摩の会は、川崎市麻生区片平に建設予定のリニア新幹線非常口に係る工事用道路の設置について、JR 東海がルートを変更して、片平川の富士見橋を使う計画に変更し、付近の住民に土地の借り受けや移転を必要に迫っていた問題を取り上げ活動してきました。JR 東海の一方向的な強要姿勢は限度を超えたことから、3月17日付で川崎市議会山崎直史議長あてに下記のような陳情を申し立てました。委員会審議が5月以降とみられます。

リニア新幹線の片平建更掘削に伴う工事用道路建設に関する陳情

<陳情理由>

JR 東海は、麻生区の片平立坑（非常口）の掘削のための工事用道路の一部として、片平川富士見橋の脇の人道橋設置工事を住民の懸念・反対を押し切って本年2月に着工しました。この工事に関しては昨年12月21日に片平小学校で JR 東海による住民説明会が実施されましたが、住民から懸念や反対の意見がだされており、今回の着工は一方向的、形式的な手続きによる強行です。2018年6月に片平の住民から提出された請願第45号で「住民の合意がない工事の強行、道路拡幅による住居の立ち退き強要等は絶対に行わないこと」は、審議委員の全会一致で趣旨採択となりました。実際にはその後1年以上にわたる JR 東海の執拗な「説明会」と言う名の強要に住民は悩み、既にルート沿線の2軒が転居に追い込まれる事態となっています。

2018年の市議会での趣旨採択の結果に沿って住民の生活と権利、安全を守るために JR 東海に計画変更等の措置を取らせるよう以下の点を陳情いたします。

<陳情内容>

1. 市議会および市の関係部局の皆さんに、片平地域（柿生交差点から富士見橋に至るダンプカー、重機の運行ルートを含む）の現地を視察していただき住民の声を聞いてください。
2. 世田谷町田線から県道上麻生蓮光寺線に入る柿生交差点近くは、道路幅が極めて狭く交通渋滞が慢性的であり、リニアの工事用車両が運行するには不適です。ここの通行を禁止し、別のルートに変更するよう、JR 東海に働きかけてください。

立坑掘削残土運搬用ダンプカーの運行、立坑完成後のトンネル内設置の構造物の搬入などは長期にわたって行われます。柿生交差点近くには、柿生小学校、高齢者介護施設、その隣には道路を挟んで幼稚園があり、朝・夕の時間帯は園児やお年寄りの送迎、小学生の登下校に重なり、ダンプカーや重機が長期間にわたって運行すべきところではありません。特に4月からは新園児、新一年生が入ってきます。JR 東海の説明会でもお母さんから子供が危険だから通らないようにとの意見が出されています。保育園、小学校の父母・学校側および近隣住民にも説明なく JR の交通指導員の配置で済む問題ではありません。

3. 片平川にかかる富士見橋の住宅道路は残土搬出ダンプカーが9時から17時までの間に往復で約320台（1時間に往復57台）の運行が計画されています。この地域は幼稚園に通う園児がマイクロバスに乗降する場所でもあり、交通事故等の懸念が父母から出されています。生活環境悪化のためかすでに2軒が転居を余儀なくされ、今後も続く恐れがあります。したがって、工事用車両の運行数を減らすために、工事用道路の複線化や、往復を別ルートにする等、計画の見直しを行うよう JR 東海に働きかけてください。
4. 現在、人道橋建設を始めた工事用道路のルートは、環境影響評価段階の計画ルートとは異なっています。従って、改めて環境影響評価を JR 東海はやり直す必要があります。それまでは工事に実施を中止するよう JR 東海に働きかけてください。
5. 工事用道路建設（特に前記3項の富士見橋周辺）にかかわる住民の生活環境悪化、精神的苦痛に対しては、計画変更をも含め住民の要望に反映した十分な補償を行うよう JR 東海に働きかけてください。 以上

甲府でリニアデモ、JR東海山梨工事事務所に 工事中止を求める～2月24日、参加者110人



2月24日、山梨県甲府市でリニア新幹線の工事中止と事業見直しを求めるリニアデモが行われました。好天に恵まれ山梨県民を中心に沿線の各地からのサポーターを含め110人が参加し大きな盛り上がりを見せました。

午前10時半から甲府市総合市民館近くで集会が持たれ、主催者のリニア・市民ネット山梨をはじめ、県内のリニア関連住民団体、政党の皆さんがストップ・リニア！訴訟の中間判決や県内のリニア工事や供用後の被害について報告や挨拶がありました。

そして午前11時すぎにデモ行進に出発し、ゴールの南甲府駅まで1時間を歩き通しました。

休日であり、デモ行進のルートには住民の姿も少なか

ったきらいはありましたが、「環境破壊のリニアはいらない!」、「JR東海は税金を食い物にするな!」などのシュプレヒコールが元気よく通りに響き渡りました。

また、先導車からは、東京・神奈川連絡会の天野捷一共同代表や中部自動車道を考える会の佐々木さんからの連帯の発言がありました。



ゴール地点のJR東海の南甲府駅前、抗議集会が行われ、隣りの山梨工事事務所に向かって、抗議の声明が読み上げられました。



この日のリニアデモはこれまでで最大の規模となり、沿線各地での活動に大きな励みになるイベントになりました。

(報告：リニア東京・神奈川連絡会)

東京外環道大深度地下訴訟は5月27日(水)午後2時に延期

3月24日に行われる予定だった東京外環道大深度地下使用認可取り消し確認訴訟は、東京地裁からの連絡で5月27日に延期されました。

原告団事務局からの情報では、現在実施している裁判の場合、法廷での傍聴は2席置きに座るように指示して、前の席も空けるよう指示しているということです。

2020年度のリニア計画への投資は3,800億円に増額 JR東海の金子社長「コロナ感染拡大は工事見直しに影響なし」

JR東海の金子侑社長は3月26日の記者会見で、リニア中央新幹線計画への20年度の設備投資を過去最大だった19年度を700億円(22.6%)上回る3,800億円とする方針を明らかにした。新型コロナウイルスの感染拡大がリニア計画に与える影響については「現時点で事業計画を見直す必要があるとは考えていない」との認識を示した。

20年度の計画で単体ベースの設備投資額は19年度を18%上回る6880億円。リニア投資額は全体の55.2%を占め、3年連続で既存の在来線と新幹線への投資額を上回る。

20年度は引き続き沿線の建設工事や南アルプストネルの掘削工事などを進めるほか、山梨県富士川町内のあかり部分に架かる高架橋約76mの建設工事に着手する。(以上山梨日日新聞)

今回の新型コロナウイルスの流行は、イタリアやアメリカではパンデミック(爆発的感染拡大)となっており、両国感染者数、死者数は毎日急増しています。よし悪しは別にして、交通手段の多様化、高速化、人口の都市集中が新型コロナウイルスの蔓延につながっていることは確かです。日本では検査の制限があり、潜在する感染者がこれから増えて行くことが心配です。

また、今回は企業活動や移動制限(強制的、自粛の如何を問わず)により、国民経済や家計にも大きなダメージを与えています。鉄道会社の損失も目に見えて大きくなっており、事態の推移に従って経営基盤にも大きな影響を及ぼすことが予想されます。

JR東海は、沿線各地の自然や住民生活被害、工事事故、そしてリニア談合事件に関し何も反省や懸念を示さないままに工事を続けてきました。国もそれを積極的に支援してきました。

新型コロナウイルスの世界的流行は、政府にとっても企業にとって、国民の健康や安全に最大限の配慮をし、そのための理念を施策に反映させることを求めている警鐘でもあります。

2027年の開業にこだわり、リニア工事に膨大な金を注ぎ込むJR東海の姿勢は異常としか思えません。工事は直ちに中止すべきです。

東京外環道大深度地下工事で、再び野川の水面に気泡噴出(外環道ネット)確認

大深度地下使用認可取り消しを求めて提訴している東京外環道ネットワークからの情報によりますと、3月に入って東京世田谷区の野川に気泡が噴出していることが確認され、東京外環ネットも工事事業者による調査を見守り、また現地で気泡・大気を採集し分析をしました。

採取場所は谷戸橋上流の3か所で、1カ所からは酸素濃度1.4%以下の致死レベルの数値が検出され、外の箇所も昏睡から死亡という危険レベルでした。

外環ネットは大深度工事の中止と7日からの酸欠気泡発生の試験結果の公表とその説明の場を事業者に求めています。



東京外環道大深度工事(酸欠気泡の発生?)
(写真は3/25外環プロジェクトHPから)

ここが問題! リニア新幹線NEWS No. 75

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

web-asao.jp/hp/linear

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