

# ここが問題！リニア新幹線

リニア新幹線NEWS No. 24 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 2014. 9. 7 発行

HP:<http://web-asao.jp/hp/linear>

## JR 東海が補正評価書と工事实施計画を提出、工事認可申請

### 国交省は禍根を遺すリニア着工を認めるな

JR東海は8月26日、国交大臣に対し、補正評価書を作成したとしてリニア新幹線の工事实施計画を提出し、工事实施の認可を申請した。このあと1カ月間、関係市町村などで縦覧を行う。国交省はアセス手続きが適正に行われたと判断し、9月中に着工を認める方針。

準備書に対し、環境保全措置の具体化や計画の変更を求める知事意見に誠実に対応せず、僅か1カ月足らずで評価書を作成、その後の環境大臣意見や国交大臣意見に対して、補正と言っても、準備書の記述に多少加筆するだけで、環境保全措置を改善・強化するという変更も無い評価書となっている。手続きが法的に問題ないとしても、足掛け30年にわたる大規模事業の環境影響評価（アセスメント）がたった3年足らずで行われたことは、環境影響評価法や自治体の環境影響評価条例の趣旨を著しく毀損する。ましてやリニアは新しい(?)技術を採用し、南アルプスに大トンネルを掘り、延長246キロのトンネルと47カ所の立坑（非常口）工事による残土が6千万m<sup>3</sup>を超える未曾有の大土木事業である。工事による沿線住民への様々な影響、多様な生態系など国民遺産と言える大自然へのダメージなど計り知れない影響が予想される。

国会審議もほとんど無く、住民・自治体への丁寧な説明も無い現状では、拙速な着工は到底国民的理解を得られない。国交大臣がこのまま着工を認めれば、子々孫々に禍根を遺すことになる。この3年、JR東海の思惑通りに手続きが進められ、国交省はリニア計画がもたらす甚大な影響について何らチェックする機能を果たせず、推進役を務めて来た。「本事業は沿線住民の理解なしには到底実現できない」という環境大臣の意見を受け止め、国民的理解も無いリニア新幹線の着工にゴー・サインを出さないよう強く求める。

### 残土処理、地下水対策も出たところ勝負、ビオトープで救えない希少動植物の生態系

評価書では、諏訪湖を埋めるに等しい工事残土（建設発生土）の処理について、静岡県7か所、山梨県の4か所が処分先になるとされているほかは、最終処分先や運搬ルートが明らかにされていない。静岡県の大井川源流部にあたる南アルプスの山腹に残土置き場が設定されているが、これに対し、静岡県はじめ流域の自治体や専門家が強く計画の変更を求めている。評価書は変更の意思を示さず、地下水の噴出についてもポンプでくみ上げ上流に戻すという応急措置を変えていない。都市部の工事残土処理については、処分先はもとより、工事車両の走行ルートも一部しか明らかにされていない。

オオタカ、クマタカなどの猛禽類等希少動植物について、生態系保全のための措置も極めて不十分である。環境調査が文献調査に偏り、綿密な生息実態の調査も行わず、環境保護の団体や専門家の意見を取り入れて来なかった結果が評価書の環境保全措置に表れている。安全対策や事故対策、磁界や低周波音、騒音・振動など利用者や住民への影響を防止する措置のいい加減さは言うに及ばない。

JR東海が、「国民はリニアを必要としている」と考えているとも思えない。交通機関として広く国民の利便向上やそれによる収益増という事業性は破たんしており、国民は計画の撤回を求めている。

## 川崎市長意見と補正評価書(川崎)～川崎事務所、東百合丘工事車両の走行路など

### 「工事車両の走行ルートは工事が始まってから公表する」とは！

8月18日のJR東海評価書に対し、川崎市長意見に対する評価書はいつ出されるのかと追及していたが、8月26日の各都県知事あての(補正)評価書提出に合わせて、JR東海は川崎版の評価書を公表した。法対象条例準備書に対する市長意見は(補正)評価書にどのように反映されているのか検証した。

長期間の工事中、中原区内をはじめ市内各所で大規模事業が実施または予定されている。これらの事業と工期が重複するため工事車両の走行に伴い環境への影響が懸念される。他の事業者との連携・協力を図り、環境影響の低減に努めること。(川崎市)

#### <JR東海見解>

「工事実施の段階において、他の事業の状況を把握しながら、事業間で作業工程や資材及び機械の運搬に用いる車両の走行ルートの調整等を行うとともに、環境保全のための措置を確実に行う」。

工事開始前に、関係地域において工事説明等を行い、予測及び評価の内容や講じようとする環境保全措置等の内容について改めて周知を図ること。(川崎市)

#### <JR東海見解>

「工事実施認可を受けた後は、速やかに事業説明会を実施し、従来より小さい地区単位で行う。内容は、中央新幹線の目的、工事実施計画の内容、施設や工事の計画の概要、工事中及び供用後の環境保全の取り組み。スライドなどを用いてわかりやすく説明し、質問にも丁寧に答える。事業説明会の後、中心線測量、設計協議等の手続きを行い、工事の着手に先だって施工主も交えて工事説明会を行う」。

関係住民の問合せ等の窓口として、市内に環境保全対応の事務所を速やかに実施すること。(川崎市)

#### <JR東海の見解>

「川崎市内の窓口については、工事実施計画の認可に合わせて設置したいと考えている」。

具体的な工事車両の走行計画にあたっては、地域の状況に応じて、教育機関、福祉施設等の管理者や、バス事業者等とも協議を行うこと。特に、東百合丘非常口周辺では、ごみ焼却場及び市民利用施設(ヨネッティー)が存在することから、これらの施設の管理者とも協議の上、適切な走行計画を策定すること。(川崎市)

#### <JR東海の見解>

「車両の走行計画の策定に当たっては、できる限り混雑時間帯を回避し、交通流への影響を極力規制する。交通管理者、道路管理者と協議し、適切な走行計画を策定する」。

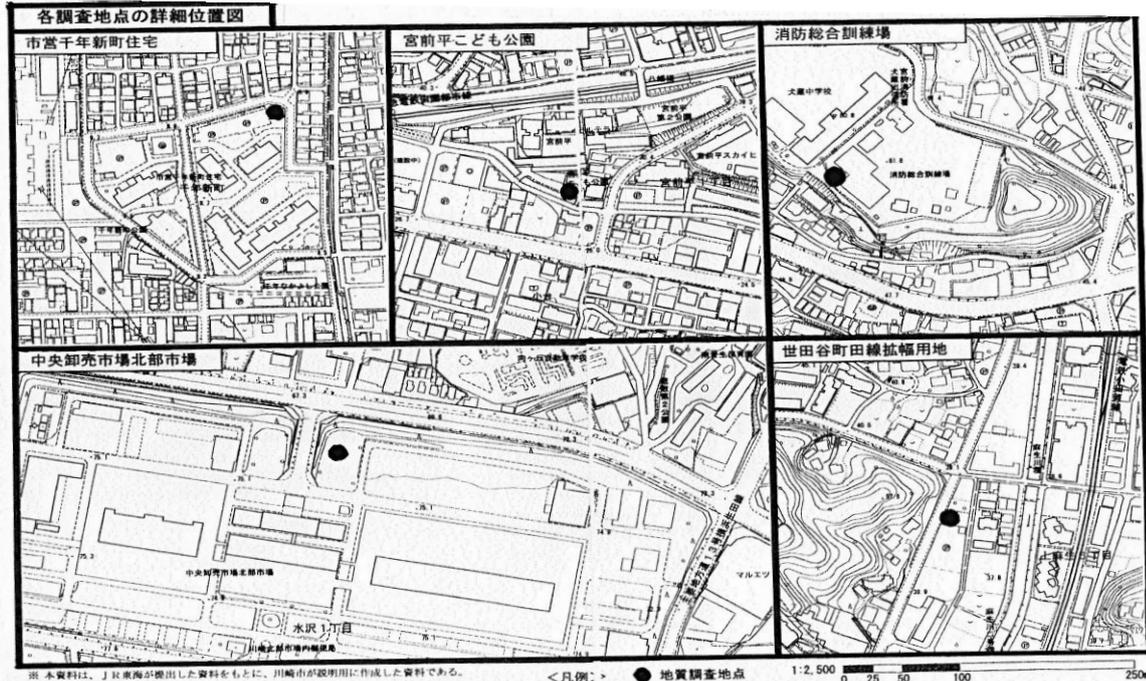
東百合ヶ丘非常口の工事に使用する市道王禅寺35号は、大型車両の通行が規制されている生活道路であり、周辺の小学校の通学路にも指定されている。当該道路の走行を回避するよう、交通管理者、道路管理者等と十分な協議を行い、工事で使用する道路を選定すること。また、新たに選定した道路については、地域交通の予測及び評価の地点を設定し、影響の程度、環境保全措置等を評価書等で明らかにすること。(川崎市)

#### <JR東海の見解>

「環境保全のための措置として市道王禅寺35号の走行を回避するとともに、麻生区東百合丘非常口付近の市道尻手黒川線中央部の導流帯(ゼブラゾーン)を利用して直接右折で工事ヤードに入る進入路をできるだけ早く整備活用することで、大型車両走行による影響の低減を図る。このための環境保全措置は評価書の5-2-28及び6-2に記載した。また、資材及び機械の運搬に用いる車両の主要な走行ルートは、工事期間中のモニタリングを実施し、結果について公表する」。

※補正評価書(神奈川)、法対象条例評価書(川崎)は区役所等で縦覧中、JR東海のHPでも閲覧可能。

## リニア・ボーリング調査のためJR東海が新たに川崎市内5カ所の市有地使用申請 ～高津区千年新町、宮前区子ども公園、消防総合訓練場、北部市場、麻生区上麻生～



JR東海は9月1日、川崎市に対し、リニア工事に関して地質及び地盤の性状を把握することを目的として、地質調査の市有地での実施に伴う許可申請書を提出。独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の連名となっている。申請した市有地は上の地図の黒〇である。上段左は、高津区の市営千年新町住宅北東側敷地、上段中は田園都市線に近い宮前平1丁目の宮前平子ども公園、上段右は宮前区犬蔵の川崎市消防総合訓練場の犬蔵中学校に隣接した敷地、下段左は、尻手黒川線・清水台交差点に近い中央卸売市場北部市場の尻手黒川線側敷地、下段右は麻生区上麻生6丁目の世田谷町田線拡幅用地である。

以上5カ所で土質ボーリングを100mまで掘り下げる。調査のための作業範囲は10m×12m。作業期間は3か月を予定しているという。前回の調査同様、市有地の使用申請で調査箇所は5カ所だけ判明したが、企業用地、学校などで別個に調査が行われるものとみられ、今後監視が必要だ。梶ヶ谷の立坑予定地や町田の予定地ではすでにボーリング調査が行われている。

### 許されぬ、山梨実験線での体験乗車

JR東海は8月28日、今年11月と12月に各4日間のリニア体験乗車を山梨実験線で実施すると発表した。リニアは実験の最中であり、一般の人を実験台にすることは危険であり許されない。リニアの大敵であるクエンチ（極低温の冷却が止まり、超電導状態が喪失する）現象により、車両の落下などの事故が起きる可能性はゼロではない。「山梨実験線ではクエンチは一度も起きていない」とJR東海は豪語していたが、1994年8月5日に冷却用の液体ヘリウムを送るステンレス管に亀裂が入り、磁力が低下、車輪走行に切り替えたトラブルがあり、JR東海は1カ月遅れで国交省に報告した。リニアPRのため、実験段階である車両に関係者以外の人間を載せることは極めて危険であり、体験乗車の中止を求める。



(実験線のL0系リニア～朝日新聞)

# リニア問題を契機に大井川の再生を

## ～リニア残土置き場見学ツアー参加報告～

三枝 豪(会員、川崎市多摩区在住)

7月22日、南アルプス・市民ネット静岡が主催した：源流部のリニア工事残土置き場計画地の見学ツアーに参加した。上流に向かうほど、リニア単位の問題ではなく、それを取り巻く環境そのものの重要性を痛感させられた。次の4点に要約する。



- (1) 「大井川はもはや死んでいる」。クルマからの川の景観、ダムにより干し上がった川底中央に小川程度の流れ、「生命・自然・科学技術」を考えさせられる。
- (2) 残土置き場（7か所）、何ら衝撃度（怒り）は起きない。既にダム建設での残土置き場を利用。V字地形ではなく、堆積されたグラウンド状である。
- (3) エコパーク3条件（核心地帯・緩衝地帯・移行地域）は、環境の保全と開発のバランスの上で成立している。日本におけるサステイナブル・ディベロップメントは無限の成長がその実体であり、自然との共生ではない。しかもリニアが手をつけてはならない核心地帯である。
- (4) 大井川の水量減による流域63万人の市民生活に不安材料を与えているが、もはやリニアだけで捉えることはできない。大井川そのものの大掛かりな再生・復活が必要になっているのではないか。

### 私たちがリニア情報を地域に伝える機会～

#### 麻生区、中原区でリニア住民集会開催

JR東海も準備書の説明会以降、沿線地域に対し工事の内容や周辺への影響について一切説明をしていない。東京や川崎市内の沿線や非常口予定地周辺では、いまだに計画自体を知らない住民も多く、あらましを理解している人たちも不安を訴えている。JR東海のように具体性を欠いた一方的な説明ではなく、私たちがこの3年間に得た様々なリニアをめぐる具体的な情報を住民の皆さんに伝え、自らの問題として考える契機としていただくことが目的。

★9月20日(土)13:30～15:30

リニア新幹線麻生住民集会「片平立坑を考える」

場所：片平会館2階ホール(五月台駅徒歩8分)

★9月27日(土)14:00～16:30

市民による市民のためのリニア説明会

場所：中原区川崎市民ミュージアム研修室3

※いずれも参加費は無料です。

### リニア新幹線の歌① 「赤石山脈」

1. 若く明るい 歌はなく  
笑顔が消える 花も散る  
赤石山脈 ぶち抜くトンネル  
地の果てに  
今日もわれらの 怒りを呼ぶ
2. 古い利権よ さようなら  
群がるゼネコン さようなら  
赤石山脈 手つかずの自然を  
破壊する  
無駄な事業に 鳥も泣く



映画「青い山脈」

主演原節子(1949)

.....(写真はウィキペディア).....

元歌は1949年の映画「青い山脈」の同名の主題歌である。作詞は西条八十、作曲は服部良一。最初の歌手は藤山一郎と奈良光枝で、その後美空ひばりや桑田佳祐もカバーした。今回は川崎市宮前区在住の会員、籠島氏がリニアの自然破壊に憤り新たに作詞した。

ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO. 24

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

矢沢美也(麻生・多摩)090-6108-6568

山本太三雄(宮前) 090-8775-1879