

# ここが問題！リニア新幹線

2016. 4. 23発行 NO. 42 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear  
リニア残土処理や用地交渉など、神奈川県と交渉（4／14）  
県当局「工事車両の走行ルートについてはJR東海から聞いていない」

4月14日午前、「全国公害総行動神奈川共同行動」に参加した東京・神奈川連絡会は相模原連絡会と共同で、神奈川県県土整備局都市共生部交通企画室リニアチームと県庁内で交渉を行った。3月末に両連絡会の連名で黒岩祐治知事あてに提出した10項目の質問に対し回答を求めた。これに対しリニアチームの横山リーダーは「文書回答は間に合わない。4月中に回答する」と述べ、この日は県内のリニア工事や残土処理などについて参加者が県の対応を聞く形で交渉が進められた。

まず、リニア工事により県内で発生する1140万㎡の残土のうち、鳥屋車両基地の造成に使うとされる360万㎡以外の残土はどのように運び、どう処分するのかと質問した。県は「工事車両の走行ルートや処分先についてはJR東海から聞いていない」と回答した。なぜ聞かないのか不可思議だ。

次に、橋本駅周辺や鳥屋車両基地予定地で進められている用地交渉の現況を質したのに対し、県は「JR東海と県は3月に用地業務契約を結び、厚木南駐在事務所を開設し、JR東海とともに地権者との用地交渉に当たっている」と回答した。また、藤野地域では「公共事業の建設残土置き場として使いたいのを土地を売ってほしい」と地権者に売却を迫る土地ブローカーが暗躍しているが、県はこの事実を把握しているのか、そして業者を指導しているのかと聞くと、県は「情報は把握していない」と答えた。この件については、県が業者に対し通達を出して指導していることが分かっている。リニア工事の前提として進められている中心線測量については「まだ済んでいない」と話し、川崎市内の井戸調査については「聞いていない」と答えた。車両基地の正確な位置や道志川橋梁の施工方法については「事業者ではないので細かいことは分からない」と述べた。相原高校の移転問題で、相模原連絡会から「今月新生が入学し卒業まで3年間はリニア工事を止めるべき」との声が上った。

東京・神奈川連絡会からは「川崎市麻生区の東百合ヶ丘3丁目の立坑について工事契約の締結が行なわれたが、周囲の住宅街は工事車両の走行で排ガス、騒音、振動の被害を受ける。住民に対し具体的説明がない。工事強行は住民の理解は得られない」と意見が出された。県は「具体的な工事内容は工事説明会で行うとされている。ただ、県としては沿線の方々の不安を解消するための丁寧な説明を行うよう、JR東海に文書で何度も求めている」と答えた。県のリニア建設促進期成同盟会はパンフの中で、リニア橋本駅に1時間に5本のリニアが停まり莫大な経済効果があると宣伝しているが、JR東海も国交省も停まるのは1時間に1本である。ありもしないことを前提に過大な経済効果を謳うのは県民をミスリードするものだ」と追及。県は「今はその記載は止めている」と、これまでの過ちを認めた。

終わりに両連絡会は文書回答があった段階でまた話し合いたいと提案し、交渉は40分あまりで終了。



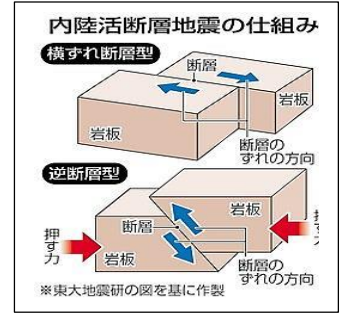
横浜地裁前スタート

交渉には東京・神奈川連絡会から、天野・山本両共同代表のほか山本まち子さん、伊藤清美さん、相模原連絡会からは浅賀代表ほか6人が参加した。参加者は11時から開港記念会館で行われた全体集會に参加、昼からは、共同行動参加者300人が、横浜地裁前→ベイスターズ通り→東京電力神奈川支社→県庁のコースで、「公害を無くそう」「リニアは要らない」などをコールしながらパレードした。

# 熊本地方の断層地震を教訓とし、リニア計画を見直すべきだ



4月14日午後9時26分、熊本地方を震源とするM6.5の地震が発生し、同県益城町で震度7の大きな揺れで、大きな被害が出た。その後、気象庁から「震度6弱程度の余震に注意」という警戒情報が出された。ところが、翌日の16日午前1時25分、同じ熊本地方を震源とするM7.3の規模としては兵庫県南部地震



（1995年、阪淡大震災）クラスの大地震が発生、家屋の倒壊や道路の崩壊、大規模な山崩れなど被害は拡大し、犠牲者や負傷者の数は一気に増えた。これは、最初の地震で避難していた人が一旦家に戻って、16日未明の地震（後にこれが本震とされた）により家屋の下敷きで犠牲になったと報じられている。そして、余震の数も20日現在で700回を超え、震源も北東や南西方面に広がっていることが明らかになった。専門家の調査・分析によると、今回の地震は断層が左右に2m程度（地表）ずれた横ずれ型の断層地震であると指摘された。（左上写真は時事通信、右イラストは東京新聞）



今回の地震は、布田川断層と日奈久断層周辺で群発発生している。この二つの活断層は中央構造線帯（フォッサマグナ）の南端近くに当たっている。関連は不明だが、最初の地震の際、飯田市や山梨県で震度2が観測されている。また、断層に沿ってドミノ的に地震が誘発されると見る研究者もあり、事実、今回も断層に沿って震源は熊本県から大分県へと広がっている。（左図赤線が中央構造線帯）震源はいずれも深さ10kmと浅い。

亡くなられた方々のご冥福を祈り、避難されている皆さんに心からお見舞いを申し上げます。

## 九州の交通網に甚大な被害、新幹線回送車両が全輪脱線

14日夜のM6.5の前震以降、震度1以上の地震は700回を超え、47人が死亡、エコノミークラス症候群など関連死は11人、熊本・大分両県の避難者は約9万6千人に上る。（数字は4月20日現在）局所的にせよ直下型活断層地震の怖さを示す数字だ。

最初の地震の際、時速80kmで走行中の九州新幹線の回送車両6両の48の車輪が全て脱線し一部は20日に復旧したが全面復旧にはかなりの時間を要するという。高速道路、幹線道路も熊本県内を中心に各所で崩落したりゆがんだりして通行不能となっている。また、熊本空港もロビーの天井が落下したりガラスが割れたりして空港が運用不能になって欠航が相次いだ。



脱線した九州新幹線回送車両  
（時事通信社）

九州新幹線には早期地震検知システムが設置されており、地震を検知すると列車が自動的に減速停止できることになっていたが、今回の脱線事故について国交省は「震源が近すぎて間に合わなかった可能性がある」と言う。（産経新聞）これまで新幹線の脱線事故は3回起きている。今回を含めて4回のうち3回は地震

によるものだ。阪神・淡路大震災の時は発生が始発前の早朝であり、他も試運転中や回送中又は震源から離れたところを走行中など、偶然にも惨事を免れたケースと言える。

これまでの新幹線の脱線事故	
昭和48年	大阪運転所構内で分岐器のミスで1両脱線
平成16年	新潟中越地震で上越新幹線の8両が脱線
平成23年	東本大震災で試運転中の東北新幹線の1両



# 「リニアは活断層を短く横切るから」は地震対策ではない



現在日本には6千もの活断層が存在するというのが地質学者の常識である。しかし所在が分かっているのはそのうちの3分の1の2千に過ぎないと言われている。リニアは品川・名古屋間286kmのルートが多く活断層を横断する。糸魚川・静岡構造線や中央構造線など、分かっているだけで60もの活断層を横断すると見られる。とくに山梨県～静岡県～長野県にかけて(南アルプストンネル区間に)活断層が集中している。平成24年～25年にかけての

説明会で出された活断層に関する質問に対し、JR東海は右のような見解をHP上に掲載した。

何か所でどのような調査をしたかを明らかにせず、「十分」、「適切」、「注意深く」など曖昧な言葉で「心配は要らない」という印象を持たせる表現法はリニアの環境影響評価書のそこかしこに見られるJR東海特有の手法だ。短い距離で横切るから安全だとは言えない。活断層の動きは予測できない。存在するだけで原発は廃炉になる。リニアには断層原を突っ切るような危険がある。

リニアの地震対策には限界がある。鉄道は大量輸送機関であり。リニアのような千人の乗客を乗せた時速500kmの高速列車がまともに被災したらどうなるのか、「震源が近くて地震検知が間に合わなかった」では済まされない大惨事となる。

地盤に建てられるガイドウェイが壊れたら、リニアは暴走するのでは。リニアの地震対策、安全対策を検証すべきだと熊本地震は教えている。

## 「活断層を横切ることが心配です」に対するJR東海の見解(HPより)

「昭和49年から当時の国鉄が、また平成2年からは当社と鉄道建設公団が地形、地質調査を行っており、これまで長期間、広範囲にわたるボウリング調査等を実施し、関係地域の活断層の状況について十分把握しています。日本の国土軸を形成する新幹線や高速道路といった幹線交通網は、広域に及ぶ長距離路線という性格から、すべての活断層を回避することは現実的ではありません。したがって、中央新幹線のルートの選定にあたっては、これまでの調査に基づき、活断層はなるべく回避する、通過する場合は活断層をできる限り短い距離で通過するようにし、さらに活断層の形状等を十分に調査したうえで、通過の態様に見合った適切な補強を行っていくなど、注意深く配慮して工事計画を策定してい

**リニア工事中止求めて国土交通省に抗議（4月5日）**  
**「公共事業の暴走ストップ！人権侵害、環境破壊、自治権剥奪を許さない」行動に参加**

4月5日午後0時半から午後2時過ぎにかけて、公共事業改革市民会議（橋本良仁代表）による、ムリムダな公共事業の中止を求める抗議行動が行なわれました。

行動には石木ダム建設絶対反対同盟や有明海漁民・市民ネットワーク、江戸川スーパー堤防を考える協議会、横浜環状道路（圏央道）連絡対策協議会、東京外環ネット、辺野古・高江を守ろう！NGOネットワーク、リニア新幹線沿線ネットワークの7団体が参加し、それぞれの課題に合わせて、厚生労働省、農林水産省、国交省前で集会を開き、抗議文を各省に提出しました。リニア新幹線については国交省に対し、行政不服審査法に基づきリニア工事計画承認処分の取消しを求める異議申し立てを早急に審査することや、沿線住民のみならず国民にも理解されていないリニア計画の撤回と工事の中止を求め、この内容を含む、安倍首相と石井大臣宛の抗議文を国交省職員に手渡しました。



集会で挨拶する公共事業  
チェック議員の会・初鹿明博氏

午後3時半からは、衆議院議員会館で「公共事業の暴走ストップ院内集会」が開かれ、各団体から各公共事業の問題点が報告されました。リニア沿線ネットからは天野共同代表が、リニアの安全対策の欠陥や残土処理の不透明性、工事による住民生活や自然環境への深刻な影響について報告し、国会議員の皆さんもリニア見直しの議員連盟をつくって、住民を支援してほしいと訴えました。このあと、それぞれの報告に対し、ゲストの金子勝・慶大教授がコメントしました。リニアについて金子氏は「リニアのような10兆円規模の大規模事業は旧来の経済界とゼネコンを潤すだけのものであり、日本を取り戻すというより日本を使い古しにするものだ」と強く批判しました。集会には160名が参加、他に衆参の国会議員10人が出席し連帯の挨拶をしました。

**ストップ！リニア訴訟の論点は何か**

5月7日(土)18:30~20:30

麻生市民館第一会議室で緊急学習集会

講師:リニア訴訟弁護団事務局長

横山 聡弁護士

ストップ！リニア訴訟に向け準備が進んでいますが、どのような内容で提訴し、どのような課題について訴訟を進めるのか、弁護団から解説を聞き、参加者の皆さんの質問や意見を出してもらい、一致して裁判に取り組む決意を固めたいと思います。多くの皆さん、とくに原告、サポーターの皆さんの参加をお願いします。参加費500円。

**新百合ヶ丘駅でリニア訴訟支援を訴え**

4月18日午後、東京・神奈川連絡会は麻生区の小田急新百合ヶ丘駅前、ストップ！リニア訴訟のサポーター参加を呼びかけるチラシを配布し、矢沢共同代表がマイクで、川崎を大深度で通過するリニア新幹線の工事で大量の残土が排出され、大量のダンプカーの走行で大気汚染が進み、市民生活に重大な影響があるなど問題点を挙げ、工事取消を求める訴訟支援を訴えました。東京・神奈川連絡会は今回を契機に毎月1回のペースで街頭行動を行う予定。

**沿線各地でも集会や学習会開催**

4月16日 名古屋新幹線訴訟から学ぶ

10時~12時 春日井市総合福祉C

高木輝雄弁護士

4月30日 リニアと大規模開発

1時半~4時半 相模大野

ユニコムプラザセミナールーム

小川太一郎氏（元朝日新聞記者）

和泉貴士弁護士

**ここが問題！リニア新幹線ニュースNO. 42**

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