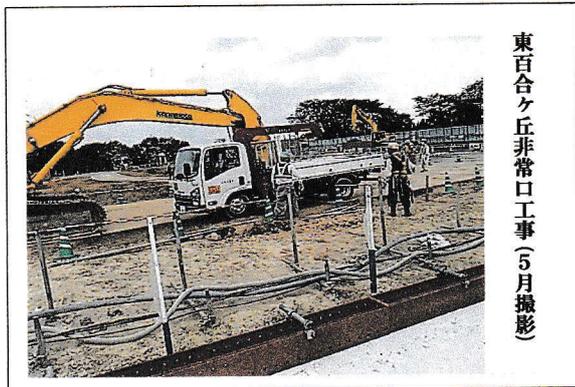


ここが問題！リニア新幹線

2017. 5. 27発行 NO. 54 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

計画の全容が見えないのにJR東海が川崎市内の非常口工事を強行



東百合ヶ丘非常口工事(5月撮影)

1月に行われた川崎市麻生区東百合ヶ丘のリニア新幹線非常口工事説明会で、地域住民など多くの参加者から工事について強い不安と疑問の声が上ったにも関わらず、JR東海は着工を強行しました。先日、東京・神奈川連絡会が工事ヤードやその周辺を視察したところ、月～土曜日の日中、35台の工事車両が3交代で工事ヤードに入りしていました。往復で計算すると一日あたり210台が尻手黒川線を走行していることとなります。周囲は高い隔壁で囲まれ、住民が工事現場の様子を外から見ることはできません。

上の写真は高い場所から現場内を撮ったものですが、本格的な掘削工事はこれからと思われま。工事が進むとどうなるのか、先行して工事が進められている名古屋市名城非常口の写真を紹介します。東百合ヶ丘非常口工事もこれからこのような状況になり、様々な建設機械が稼働するでしょう。

東百合ヶ丘の工事ヤードには「騒音計」「振動計」が設置され住民に数字で知らせています。(単位はdB、デシベル)。市街地の騒音・振動の規制基準について、川崎市は公害防止条例で別表のように規定しています。東百合ヶ丘非常口の工事ヤードは「準住居地域」、北側の住宅は「第二種高層住居専用地域」にあたりとされていますが、本格工事になれば、騒音・振動レベルは簡単に市の環境基準を超えるものと想定できます。今後現場に出入りする工事車両は徐々に増加、3年後のピーク時には1時間に80台を超えるダンプカーなどが出入りすることで、周辺の環境を更に悪化させることが避けられません。JR東海は工事に関する苦情や問い合わせは神奈川工事事務所川崎分室に電話をとっていますが、市としてもJR東海に対応を任せっきりにする事なく、安全で健康な市民生活に負荷を与える工事について日常的に監督・指導する責任があります。



名古屋名城非常口工事(川本正彦氏撮影、5月)

<川崎市の騒音・振動規制基準>

(川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例、単位dB)

用途地域	騒音(昼間/夜間)		振動(昼間/夜間)	
	昼間	夜間	昼間	夜間
第一種低層住居専用地域				
第二種低層住居専用地域	50	45	60	55
第一種中高層住居専用地域				
第二種中高層住居専用地域				
第一種住居地域				
第二種住居地域	55	50	65	55
準住居地域				



東百合ヶ丘の騒音・振動表示

騒音・振動の目安について早わかり講座

騒音、振動の大きさはdB(デシベル)で表されます。騒音については、健康な人が聞こえる一番弱い音を0dBとし、その10倍を10dB、100倍を20dB、1000倍を30dBとしています。また、振動については、健康な人が感じる一番弱い振動を55dBとしています。問題は、騒音や振動が瞬間的ではなく、長時間継続することです。また、人により感じ方は違いますし、住宅の構造によっては被害も拡大します。

騒音の目安		振動の目安	
120	飛行機のエンジン近く	110上	山崩れ、地割れ、断層のずれ、家屋の倒壊など (震度7相当)
110	自動車の警笛(前方2m)	105~ 110	多くの人は立ってられない (震度6相当)
100	電車が通る時のガード下	105~ 95	壁に割れ目が入り、墓石、石垣などが倒壊。 (震度5相当)
90	騒々しい工場内、大声による独唱、犬の鳴き声(正面5m)	95~ 85	座りが悪い花瓶が転倒、歩行者も揺れを体感する (震度4相当)
80	地下鉄の車内(窓が開いた状態)、ピアノバイエル104番(正面1m)	85~ 75	戸や障子がガタガタと音を立て、電灯など吊り下げ物が揺れる (震度3相当)
70	騒々しい街頭、事務所。掃除機、電車のベル、ステレオ(正面1m)	75~ 65	大勢の人が感じる程度。戸や障子がわずかに動くのがわかる (震度2相当)
60	静かな乗用車、普通の会話	65~ 55	静止している人や特別に地震に注意深い人だけ感じる (震度1相当)
50	静かな事務所	55下	人体には感じないで地震計に記録される程度 (震度0)
40	深夜の市内、図書館、静かな住宅地の昼	(出典：東京環境測定センターほか) 	
30	郊外の深夜、鳴き声		
20	木の葉の触れ合う音		

騒音、振動以外にも東百合ヶ丘非常口工事の問題点は数多くある

- 工期の短縮による工事密度が濃くなり、環境負荷が高まる～
工事説明会で工期が計画より1年短縮していることを指摘され、JR東海は工事計画書を訂正した。
- 非常口が直径30mの予定が39mに。工事規模は格段に拡大している。改めてアセスが必要。
- 建設発生土(工事残土)の一部処分先は平塚としているが、全量かどうかや運搬ルートが不明。
- JSR(旧日本合成ゴム)研究所跡地が工事ヤードになっており、工事残土の土壌汚染が心配。
- 非常口工事ヤード近くに潮見台浄水場への導水管があり、リニア工事の影響は無いのか調査必要。
- 工事ヤード周辺(東西北側)は生活道路、通学路で、工事車両が進入するおそれがある。

(次号では梶ヶ谷非常口の問題点を紹介します)

ストップ・リニア！訴訟で、裁判所に公正な審理を求める署名活動がスタート

第一次集約は12月末、全国目標は10万筆、東京・神奈川連絡会は1万5千筆が目標
署名の趣旨は以下の通りです。署名用紙は東京・神奈川連絡会のHPからプリントアウトできます。

東京地方裁判所民事第3部裁判官殿

リニア中央新幹線訴訟の公正な審理を求める署名

リニア中央新幹線は、2011年5月に事業認可され、僅か3年の拙速な環境影響評価(アセスメント)を経て、2014年10月、国交大臣から工事实施計画の認可を受けました。東海旅客鉄道株式会社(JR東海)は、国民の理解が得られないまま工事を進めようとしています。また、リニア中央新幹線の建設費用を全て自己資金で賄うと公言し、国交省も「リニアはJR東海の単独事業であり、財政支援を行う考えはない。」と言い続けてきました。ところが政府は2016年秋、名古屋以西の開業を最大8年前倒するという理由で、鉄道建設・運輸施設整備支援機構法を一部改正することで、JR東海に対し3兆円の財政投融資を行うことを決めました。国民をだましたに等しいと言わざるを得ません。

リニア中央新幹線については、名古屋までのルートほとんどがトンネルであり、工事による地下水の噴出や枯渇、膨大な量の建設発生土の処分、夥しい数の工事車両の走行による住民生活や自然環境の影響など数々の問題が指摘されています。さらに、供用後の地震対策、乗客の安全や避難対策の不備も問題です。

このままでは沿線住民の生活や自然環境が壊されてしまうとして、工事認可後にその取消しを求め、2014年12月、5千人を超える人々が行政不服審査法に基づき異議申し立てを行いました。国交省は一切の審査を行っていません。それ故、私たちは、リニア沿線住民を中心として、ストップ・リニア！訴訟＝平成28年(行ウ)第211号を起しました。

私たちは、リニア中央新幹線は全国新幹線鉄道整備法、鉄道事業法、環境影響評価法に違反していると考えます。

貴担当裁判官におかれましては、今回の訴訟進行の中でリニア中央新幹線について沿線住民の切実な声に耳を傾け、公正な審理を行われるよう要請します。

ストップ・リニア！訴訟原告団

6月23日(金)第5回口頭弁論、南アルプス山麓の大鹿村の原告らが意見陳述

そのあと午後4時から訴訟1周年記念シンポジウム開催(衆院第一議員会館)

<6月23日行動予定>

13:15～東京地裁前集会

14:00～傍聴券抽選

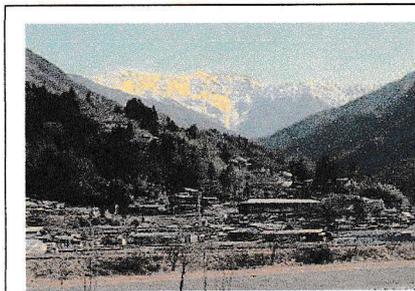
14:30～開廷

15:00～衆院第一議員会館1Fロビーで入館証配布

16:00～斎藤貴男氏講演とパネルディスカッション



斎藤貴男氏



長野県・大鹿村

リニアは市民の便益向上に寄与しない

上岡直見・環境経済研究所代表が明言

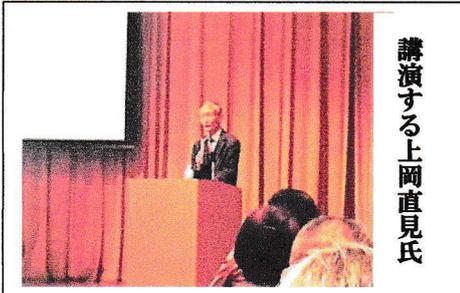
5月23日夜、川崎市多摩市民館で、小田急線複々線化・地下二層化を進める会(代表:大村新一郎氏)主催の「小田急の開かずの踏切を解消し混雑をなくすために市民の声を集める大集会」が開かれ、およそ50人が参加しました。

進める会は、小田急線の複々線化計画に関して新百合ヶ丘・向ヶ丘遊園間を地下で二層にするよう求めて活動しています。

会の報告によりますと、危険な踏切は全国で527カ所あり、多摩区内の小田急線の踏切は全てこの中に入っています。中でも、向ヶ丘遊園駅近くの踏切は、ラッシュ時に1時間に40分も閉まったままということがあるそうです。

このような踏切は事故の危険も大きいので、進める会では小田急や川崎市などと粘り強く早期の複々線化・地下二層化を求め交渉を続けるとともに、その実現を要請する署名活動もスタートさせました。

集会では、交通権の専門家環境経済研究所代表の上岡



直見氏が「市民の生活の質を守る交通とは」と題して講演し、「川崎市民と多摩区民がどのような目的でどのような手段を使って移動しているかの詳細な調査した結果、市内・区内の移動が多い。市民や区民の生活の質を重視する身近な交通を整備すべき」と訴えました。

上岡氏は講演の後半で「リニアは理に合わん」として、川崎市民の交通便益がリニアの開業によってどうなるのかについて、様々なデータを基に解説しました。上岡氏は「リニアの実現で新横浜駅停車の「のぞみ」が大幅に減らされ、また、人口の少ない県西部の住民はリニア橋本駅を利用しやすくなるが、人口が圧倒的に多い川崎市など県東部の市民は著しく不便になり、これまでの交通便益が大きく失われる」と述べました。

新百合ヶ丘駅でリニアの問題点をアピール

5月23日午後3時から、東京・神奈川連絡会は5月定例活動として、小田急線新百合ヶ丘駅南口デッキで、「川崎市内で本格着工されようとしている非常口工事について麻生区民をはじめ市民の生活に重大な影響がある。工事の中止を求め」と市民に訴えました。また、6月23日に行われるストップ・リニア！訴訟1周年記念シンポジウム「絶対にリニア新幹線はつくらせない！」の案内チラシおよそ200枚を配布しました。

川崎市議会委員会の構成が変わりました

<まちづくり委員会>

(敬称略)

委員長	山崎直史	(自民・麻生区)
副委員長	田村伸一郎	(公明・宮前区)
委員	青木功雄	(自民・高津区)
	矢沢孝雄	(自民・宮前区)
	沼沢和明	(公明・幸区)
	井口真美	(共産・多摩区)
	大庭裕子	(共産・中原区)
	堀添 健	(進みらい・高津区)
	林 敏夫	(進みらい・川崎区)
	小田理恵子	(無所属・幸区)
	月本琢也	(無所属・麻生区)

<環境委員会>

(敬称略)

委員長	押本吉司	(進みらい・中原区)
副委員長	末永 直	(自民・中原区)
委員	坂本 茂	(自民・川崎区)
	廣田健一	(自民・多摩区)
	山田晴彦	(公明・宮前区)
	かわの忠正	(公明・幸区)
	斉藤隆司	(共産・多摩)
	石川建二	(共産・宮前区)
	山田益男	(進みらい・幸区)
	三宅隆介	(無所属・多摩区)
	添田 勝	(無所属・宮前区)

ここが問題！リニア新幹線 NEWS NO. 54

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