

ここが問題！リニア新幹線

リニア新幹線NEWS No. 23
2014. 8. 9 発行

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会
HP : [www-web-asao.jp/hp/linear](http://www.web-asao.jp/hp/linear)

国交大臣意見、リニア推進の姿勢変わらず

7月18日、JR東海の「中央新幹線環境影響評価書」に対する太田昭宏国交大臣意見が出された。前文で大臣意見は、「リニアの実現によってこれまで人類が体験したことのない新たな輸送サービスを提供するものである」とその意義を強調し、さらに、「リニアは3大都市圏を一体化、中間駅の設置で地域の活性化が図られる」「リニアは我が国独自の新技术で、将来社会への大きな希望を与えられる」とまで述べている。



一方、6月5日の石原伸晃環境大臣意見で、「リニア新幹線事業は、その事業規模の大きさから、工事及び供用時に生じる環境影響は、最大限回避・低減するとしても、なお相当な環境負荷が生じることは否めない」、「技術の発展の歴史を俯瞰すれば、環境保全を内部化しない技術に未来は無い」、「リニア新幹線事業は地方自治体や住民の理解なしには実施することは不可能である」と指摘されたのを無視はできず、「事業者が地域住民の理解を得るため、評価書の補正の際は、可能な限り具体的なデータや情報を示すとともに、事業説明会や工事説明会を通して住民に丁寧な説明をすること」を求めた。また、「建設発生土（工事残土）の有効活用や河川等への影響回避のため関係自治体や関連地元機関との連携を図ること」などとしている。

環境大臣意見が前文を含め11ページに及んだのに対し、国交大臣意見はわずか3ページであり、それも環境大臣意見を概括的に述べたに過ぎず、1都6県分1万6千ページに及ぶJR東海の評価書を子細に検証・審査したとは到底考えられない。意見に環境大臣意見を添付したことから見て、JR東海が環境大臣意見を勘案して評価書を補正するよう求めたものと解釈する。しかし、環境大臣意見についてJR東海幹部は「事業の推進に大きく影響するものではない」と感想を述べており、知事意見や大臣意見はJR東海にとって適当に対応すればいいという程度なのだろう。国も自治体もJR東海の暴走を止められないとしたら、沿線住民は救われないことになる。

リニア新幹線を考える自治体議員懇談会が発足、立ち上がる地方議会議員

7月17日、参議院議員会館で、リニアを考える地方議員懇談会準備会が開かれ、東京、神奈川、山梨、長野、静岡から12名の議員が出席し、リニアを考える地方議員懇談会が組織としてスタートを切った。この日の会議には、社民党前党首の福島みずほ議員が参加し、「リニアの建設費はやがて国民が尻拭いすることになる。自治体、国に対し、皆さんと連携して問題を深めて行きたい」と挨拶した。川崎からは猪股美恵市議が懇談会に参加した。会議の後、国交省との交渉が行われ、事前に提出した「地方振興」「公費負担」「環境影響」「磁界」などについて国交省が回答したが残土・地下水などの対策に消極的だった



リニア沿線住民が初の全国交流集会、9グループなどから70名が参加



7月21日、静岡市で、リニア沿線住民ネットワーク主催のリニア沿線住民全国交流集会が開かれ、東京から名古屋までの沿線住民9グループから70人が参加した。開催挨拶に立った沿線ネット川村晃生共同代表は「リニア計画は工事開始に向け急ピッチで手続きがきが進められている。私たちはこの5年余り粘り強く闘い、最近の新聞報道も私たちの首長主張に近い記事を掲載するようになった。日弁連や日本科学者会議もリニアに

批判的立場を鮮明にしている。JR東海はこうした声をできるだけ小さく見せようとしている。これからが私たちの本当の闘いだ。次の世代までの大戦（おおいくさ）になる」と決意を述べた。

午前中の集会では、東京から名古屋までの各地域グループの代表が活動報告を行った。この中で、地元の南アルプス・リニア市民ネット静岡からは「県内には駅も出来ないのだからリニアに対する県民の関心が高いとは言えない。南アルプスのユネスコエコパーク登録に当っては、南アルプスの自然環境と住民生活の保全が絶対条件だった。私は登山家だが、南アルプスはもろい地形であり、2年に一度は林道に土石が崩れ通行禁止になるほどだ」と現状を報告し、大井川源流部での残土置き場も崩れて河川環境を壊すとして計画変更を求めました。

東京・神奈川連絡会からは環境にやさしいエコ・バスで12名が参加。集会では連絡会の麻生・多摩の会代表世話人の矢沢美也さんが報告を行い、「川崎市内には16.3kmのリニア大深度トンネル5か所の立坑が計画されている。市内で行われた準備書説明会や公聴会で発言した市民すべてがリニア計画の凍結を求める意見を表明した。しかし行政はそのことに消極的姿勢だ。立坑予定地周辺では、住民が工事車両の走行ルート変更を求め市議会に請願をするなど、徐々に私たちの活動や情報が伝わってきている」と述べ、手ごたえを感じていることを表明した。



(活動報告する矢沢さん)

.....

「クエンチが起きて車体が衝突すると乗客のからだはミンチ状態に」(日本科学者会議)

「JR東海は大井川の地下水調査に際し30年前のデータを使っている」(福島大・柴崎直明氏)

午後からは、佐藤博明・静岡大名誉教授の「リニアが南アルプスの自然にもたらす影響について」報告があり、そのあと、柴崎直明・福島大学教授が「南アルプスの地下水とJR東海の影響調査」について講演した。柴崎氏は講演の中で「大井川をめぐる地下水については1980年代のデータで出した可能性が大きい。新しいデータをとっていないのではないか。渇水期、豊水期の年があるので、10年分のデータを月ごとに計算し、モデルと合っているか検証することが必要」と述べ、JR東海の影響調査の杜撰さを指摘した。また、集会には日本科学者会議のメンバーが初めて参加し、午後の講演会の質疑の中で「山梨実験線でもクエンチは起きている。供用後、クエンチが原因で事故が起きれば、乗客の身体はミンチ状態になる」と警告した。



午後の報告と講演会には106名が参加し、熱心に聞き入り、質問の多く寄せられた。

午前中の全国交流集会の終わりに、次のアピールが参加者の全員が賛成して採択された。

国土交通省はリニア新幹線の工事を認めるな！

私たちリニア新幹線沿線住民は本日、静岡市で、「リニア新幹線沿線住民ネットワーク全国交流集会」を開催しました。

リニア新幹線環境影響評価準備書に対し、今年3月25日までに、関係する1都6県24自治体から知事、市町村長意見が提出されましたが、JR東海は、1カ月も経たない4月23日に環境影響評価書を国土交通省に提出し、それを受けて6月5日に環境大臣意見、さらに7月18日には国土交通大臣意見が示されました。評価書は知事意見をほとんど反映していないのに、リニア新幹線計画は着工に向けた手続きだけが拙速に進められています。

リニア新幹線についてこれまで、南アルプスの自然破壊、大井川の水量減少、工事による生活環境や生態系への深刻な影響、工事残土処理、そして国費の投入など数多くの問題が指摘されています。また、専門家からは、開業しても交通ネットワークの形成につながらないこと、採算がとれないこと、地震対策や避難対策が不備であること、そして大電力を消費し、利用者や住民が電磁波を浴びる危険があることなど、国民の利益や利便性にそぐわないことが指摘されています。にもかかわらず、自治体や沿線住民の切実な声を無視して、認可権者の国土交通省が建設促進に向けた手続きを急いでいることに、私たちは強い憤りを覚えます。

国交大臣は意見の中で、住民への丁寧な説明や関係自治体との連携の必要性を強調しています。これは、JR東海のこれまでの情報開示や説明が極めて不足していたことを示すものです。また、リニア計画は自治体に中間駅周辺の整備などに多額の経費を負担させ、工事にあたって、「連携」の名目のもとに、残土処理や用地取得などの業務を自治体に押し付けることが予想されます。

国交大臣はまた、リニア新幹線の意義について、「三大都市圏を一体化するとともに、中間駅の設置とその背後圏の開発により、地域の活性化が図られることが期待される」と述べていますが、都市圏だけに豊かな機能が集中し地方が衰退することは、人口の減少や都市への一極集中など、将来の日本社会の変容を見れば明らかです。

リニア新幹線計画は、2011年5月、国交大臣から事業主体、営業主体にJR東海が指名され、事実上のゴーサインが出されました。それまでに閣議決定もなく、その後の国会審議もほとんど行われませんでした。整備新幹線に格上げされた9兆円規模の巨大「公共事業」にもかかわらず、国会審議も国民への具体的な説明もないまま、環境影響評価の手続きが進められてきたのがこれまでの実態です。286キロのルートのうち86%はトンネル、そして47カ所の巨大な非常口、その掘削工事から排出される残土や産業廃棄物の量は6千万m³を超える膨大な量に上ります。

環境大臣は意見の前文で、「リニア事業は、関係する自治体と沿線住民の理解なしには実施することは不可能である」と述べています。理解できないどころか、リニア新幹線に対する自治体や住民の不安や疑問を訴える声は高まるばかりです。拙速に工事着工を認めることは、沿線住民を裏切るだけではなく、将来の世代に取り返しのつかない代償を負わせることとなります。

私たちは本日の集会の名のもとに、国土交通大臣がリニア新幹線の着工を認めないよう強く求め、アピールとします。

2014年7月21日

リニア新幹線沿線住民ネットワーク全国交流集会参加者一同

東百合ヶ丘住民のリニア陳情は全会一致で趣旨採択に（市議会審議）



8月1日、川崎市議会まちづくり委員会で、麻生区東百合ヶ丘3丁目の住民有志が浅野市議会議長あてに提出した陳情について審議が行われ、討論の後全会一致で趣旨採択となりました。趣旨採択は、陳情について、市議会として市に何らかの対応を求めたものです。

陳情の内容は、立坑予定地（元日本合成ゴム跡地、現在大成建設が所有）の北側敷地と既存市道との間（左写真の金網内側）に歩道を設置してほしいというもの。

現在の道路幅員は6mで、通学道路になっていますが、もし、リニアの立坑工事が始まれば工事車両の迂回路

になり、住民や児童・生徒の安全を脅かすのではないかとこの心配があります。委員会で最初に質問した佐野仁昭市議は「尻手黒川線が渋滞すると工事車両が当該道路を迂回するおそれがある。登校時間の朝7時半から9時までは車両の通行を禁止する手立てもある。JR東海や道路管理者(市)は住民に十分説明すべきだ」と求めました。また猪股美恵市議はJR東海の情報開示の無さと工事についての事前説明不足を指摘したうえで、「周囲では田園調布学園大の増築工事、『スーパーいなげや』の造成工事が行われており、など、リニア工事についても総合的な環境影響対策を講じるべき。JR東海は敷地の一部を歩道に提供してもらいたい」と述べました。これに対し市まちづくり局は「JR東海は工事説明会で住民に詳しく説明する。通学路の安全対策は市が通学路安全対策会議で検討しているが、当該道路はそこに挙がって来ていない。通学時間帯の交通規制は警察とも協議して考える。現在の道路は幅員が6mで、歩道を設置するのはムリ」などと、陳情に対し消極的姿勢。この後、各委員から、JR東海に検討を求める意見が相次ぎ、市も「できる限り皆さんの負担にならないようJR東海に対応を求めて行く」と回答、最後に委員会の総意で、説明会の開催と歩道の設置を求める陳情は全会一致で趣旨採択されました。

学習会：住民はリニアを止められるか

～高尾山天狗裁判から学ぶ～

8月30日(土)13:30～16:00

和光大学ポプリホール鶴川

講演：橋本良仁氏

(公共事業改革市民会議代表)

圏央道の高尾山トンネルを巡り、環境破壊や健康への影響、地下水の枯渇等工事の差し止



めを求めた圏央道訴訟（通称高尾山天狗裁判）の原告団事務局長を務めた橋本氏に、行政訴訟提起の理由、裁判で何を求めたのか。長期裁判で経験したことや得たものなどを報告してもらう。リニア訴訟を展望する上で重要な集会になります。主催はリニア新幹線沿線住民ネットワーク。問い合わせ～

042(565)7478 懸樋

講演とシンポジウム

アベノミクスと私たちの暮らし

～TPP、国家戦略特区、国土強靱化で

日本はどうなる！？～

8月28日(木)18:30～20:40

中原市民館・多目的ホール

講師：立教大学教授 郭洋春氏

まちづくりエンパワメント代表

奈須りえさん



※天野共同代表から、強靱化計画の柱であるリニア新幹線の報告あり

ここが問題！リニア新幹線 NEWS No23

発行：リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

発行人：天野捷一 044-866-5785

懸樋哲夫 042-565-7478