ここが問題！リニア新幹線

2014. 2. 1

リニア新幹線NEWS No. 17　　リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会発行
HP ： web-asao.jp/hp/linear

リニアに疑問と不安の声、準備書の出し直しを

川崎、相模原で公聴会開催、41人全員が安全対策、環境対策などの不備を指摘

ＪＲ東海が昨年１０月１８日に公表した環境影響評価準備書について、神奈川県と川崎市の首長意見に反映させるための資料となるリニア新幹線公聴会が、１月１２日、１３日、１８日、１９日の４日間、川崎市麻生区、宮前区と相模原市で開催された。前半２日は県主催の準備書公聴会であったが、県環境影響評価条例には事業者が出席する義務が無いため、公述人の一方的な意見表明だったが、後半の２日は川崎市環境影響評価に関する条例の規定に基づき、ＪＲ東海から中央新幹線推進本部の担当部長や神奈川保全事務所の所長のほか、環境影響調査を行ったパシフィック･コンサルタンツの関係者ら９人が出席し、公述者の質問に答えた。（上の写真は18日の麻生区役所公聴会、左側がJR東海関係者）

１２日の麻生市民館の公聴会には１０人が公述、１３日の相模原サンエーさがみはらでは１５人、１８日の麻生区役所では１０人、また１９日の宮前区の公聴会では６人が公述人として意見を表明した。併せて４１人の公述人は、リニアは必要性が無い、採算がとれないこと、大電力を使い電磁波を振りまくような技術は時代遅れであること、活断層の存在による地震被害対策や乗客の避難誘導に具体的説明が無いこと、さらに工事期間中沿線住民が大気汚染や騒音・振動などに苦しむことなどを訴えました。そして、準備書の基になった環境影響調査は通り一遍であり、調査個所も少なく、「工事をしても、リニアを強要しても環境や健康に与える影響はないかほとんど無いと予測・評価できる」という結論は実態を無視したものであり、準備書は出し直すべきだという意見が１００％だった。

（写真は13日の相模原での公聴会）

JR東海は具体的対策示さず、着工に向けて手続き先行の姿勢

環境影響評価審議会は2年前の轍を踏まないで、今度こそ県民・市民の声を答申に反映させよ

これまでも県民・市民意見を無視する中で作成され、方法書に対する知事意見や市長意見に答えていない準備書や見解書について、県と市のアセス審査会・審議会は県民・市民から寄せられた意見や公聴会での公述を十分吟味して、時間をかけて熟議し、県民・市民の声に応える首長意見のとりまとめを行うよう期待する。方法書の時のように市審議会は手続きだけの審議で終わらせることは許されない。準備書の出し直しを求める県民・市民の意見が圧倒的多数だ。県民・市民の安全で安寧な生活環境を守るという本来の役割を果たしてほしい。

2～3面で県の公聴会意見公述を特集

宮前市民館ホール
一月一二日(日)午前十時
準備書公聴会意見要旨

1. 天野(高津区)　なぜオールJRで取り組まないのか

「山梨実験線では適切な環境対策をとるので地下水への影響は少ないとしながら、実際はトンネル工事で漏水があり、周辺の集落の井戸が枯れた。今回も調査自体が信頼できない。リニアは決して新技術ではない。環境への負荷もある。9兆円もの大事業をなぜオールJRでやらないのか。黒岩知事はリニアはNOという意見書を出してほしい」

2. 小野(麻生区)　ヘリウムや窒素が漏れれば乗客は窒息する

「超電導磁石を液体ヘリウムで冷やすのは100年前の技術だ。平成28年までに高温常伝導技術を開発すると言うが、間に合うのか。強力な磁界をシールドで防ぐことはできない。車内の磁界はペースメーカーや脳血管クリップなど金属製の医療機器を埋め込んでいる乗客に影響する。現場で消磁することはムリで、事故からトンネル内に脱出した乗客は磁界にさらされる。また、ヘリウムや窒素が気化して漏れたら乗客は窒息死するおそれがある」

3. 西村(宮前区)　事業の計画段階からアセスすべきでは

「南アルプスのトンネル工事で一日1300台ものダンプが走行したら自然破壊は確実だ。JR東海は地下は地震に対して安全と説明するが、直下や断層地震に強いと言えない。ガイドウエイがねじれる可能性がある。南アルプス直下は活断層や特異な地質構造であることを考慮していない。アセスの手続きに問題がある。計画段階から対案を出したり、住民投票も出来るアメリカの法律を見習うべき。凍結・再検証を求める」

4. 勝田(麻生区)　社会的制約無視は大東亜戦争と同じ

「リニアは昭和48年に計画され、今も当初計画のままつくろうとしている。メディアもリニアについて稀にしか報道してこなかった。圧力があったのではないか。私たち市民が知ったのも2年前だ。　東海道新幹線のバイパスというリニアの目的は噴飯ものだ。大電力を使い安全対策も不備、JR東海は中間駅にも冷淡だ。社会的な制約を無視して進めようとするのは大東亜戦争と同じ。知事は計画を認めず、期成同盟会から脱退をすべきである」

5. 伊藤清(麻生区)　トンネル事故の安全対策がないリニアの欠陥

リニアは鉄道ネットワーク上欠陥がある。自然破壊してまで直通ルートを求める意義が無い。東海道新幹線の3～4倍もの電力を将来にわたって浪費し続ける。断層帯を走行するし電磁波も出す。運転士がいない。トンネル内の高速走行で事故で車体の落下や側壁への激突など事故があるとがあると大惨事になる。中央線に在来型の新幹線を走らせればよい」

6. 松本(相模原市)　道志川水源への影響避けられぬ

「リニアが出来れば新横浜駅の『のぞみ』停車は3分の1になり、神奈川県の経済は沈没する。道志川水源地は横浜市の水道水の1割を供給している。そこに直径13m、長さ12kmのトンネルを掘れば、水位の低下や水質悪化は免れない。第2の水源である串川上流も車両基地で300万㎥の土砂を掘れば水質の悪化は避けられない。磁界も強力だ。昨年12月の実験線公開測定で、車内の磁界は半分だったというがなぜ簡単に実測値を変えられるのか。信頼できない」

7. 鈴木(宮前区)　振動調査地点少なすぎる、信頼できない

「立坑周辺、工事車両の走行路線、建設機械の稼働地点、供用時の振動の調査地点が少なすぎる。シールド工法だから振動は無いと言うが、横浜の西谷トンネル工事では広範な振動被害が出ている。土被りの少ない地点での調査をすべきだ。JR東海の調査は住民生活への配慮が無い。山梨実験線では新型のL0系を使って振動調査をやり直すべきだ」

8. 矢沢(麻生区)　採算とれず国民負担は確実

「リニア大阪開通予定2045年の人口は8千万人。控えめに見積もっても現在の収益の15％増の想定は甘すぎる。JR東海の葛西会長は25年前の講演で「リニアが出来れば東海道新幹線は大赤字になる、だからリニア建設は3分の1は国の負担で」と言っているし、山田社長も昨年秋に「リニが出来てもペイしない」と明言している。採算性に問題があり、国費投入が確実なリニア計画は第三者機関で再検討し、国会や国民が議論を尽くすべきだ」

9. 山本(宮前区)　2年前の審議と同じは許されない

「準備書は2年前の方法書と同じレベルだ。私はその時も市のアセス審議会を傍聴したが、市民意見を反映していないと指摘しながら審議会は方法書を通してしまった。今回も同じことになる恐れがある。県の11月25日の審査会を傍聴したが、ある委員は「準備書は県知事の意見に誠実に答えていない。要請した調査をしないのは法違反だ」と文書で指摘したが、そうならば準備書を突き返すべきだ。そうならない法的な根拠を示してほしい」

10. 門平(麻生区)　静岡の残土置き場が60万世帯の水に影響

「南アルプスの長大トンネル工事は日本最大の自然に対する最大の破壊行為。静岡県の斜坑からの建設発生土の捨て場は大井川の上流にあり、毎秒2トンの減水で島田市、掛川市流域など7市2町は影響を受けるので工事はダメという意見書を出した。リニアは採算性、安全性に問題。乗客の安全はJR東海の社会的責任だ。リニアではなく長い技術の積み重ねがある在来新幹線を考えるべきである」

県準備書公聴会（1月13日（月）10:00～　サン・エール相模原）　意見要旨

1．Ｉさん（男性／中央区）　怖い電磁波の影響

「各地で説明会や公聴会に参加したが、JR東海のリニア計画について不安の声ばかりだった。電磁波で公開測定もやったが、基準値を超えているところもあるのではないか。生態系への影響、電力な、地下水など問題が大きく、計画は見直すべきだ」

2. Sさん（女性／緑区）　大事業なのに一方的な説明しかない

「90年の歴史を持つ相原高校が移転すれば、市民に親しまれたコスモス畑もなくなる。周辺は緑多き所、しっかりした環境調査をしてほしい。トンネル工事で地下水がせき止められる。広域的な調査をしていない。説明も一方的である。南アルプスを大切にすべき」

3. Kさん（女性／緑区）　相原高校の移転に反対する

「相原高校は子どもたちが芋ほりをして親しんできた。門前で自分たちで育てた野菜を生徒が販売している。創立時地元が陳情、地主が土地を提供してくれた。県内から広く生徒が集まり、移転すると生徒は不便になる。リニア計画は凍結してもらいたい」

4. Aさん（女性／緑区）　第三者機関で計画の再検証を

「リニア事業の目的が全く分からない。雑誌『世界』12月号に橋山禮治郎が書いているように、在来新幹線は技術が蓄積されており国民の理解を得ている。時速300キロを出しており、リニアの必要性が無い。100％の信頼性が無く公共交通の資格がない」

5. Ｎさん（男性／緑区）　新駅工事は地下水の流れを止める

「準備書では新駅の深さは30m で地下水はその下だから影響ないと言うが、駅の基底部は深さ34mある。15～27mのところに砂礫層があり地下水が流れている。開削工事で土塁壁が出来ると地下水の流れが変わる。リニアは誘導集電方式採用というが、周波数は6～10kHz なのに、磁界について6kHz以上の記載がない。準備書になっていない」

6. Tさん（女性／旧城山町）　具体的な環境対策をまた先送り

「準備書は多少な影響は予測されるが、適切な環境保全対策を講じるので影響は無いとの記述ばかり。具体的対策の中味は先送りされている。鳥屋の車両基地用地は地域の分断だ。工事説明会には用地内や限られた住民しか参加できない。県審査会でも知事意見に誠実に応えていないとの指摘あった。欠陥事業は見直すべきだ」

7. Kさん（女性／中央区）　リニアは自然豊かな県土を破壊

「神奈川県は海、山、川に恵まれ温暖な土地。リニアはその自然を壊す。相模原市は親水都市と言われるほど。また隣の座間市は地下水を生活用水に使っている。12月23日のテレビ番組で実験線の工事による渇水を伝えていた。相模原市でも同じことが起る。福島復旧や東京五輪工事でリニア工事はずさんになるのでは」

8. Tさん（男性／旧藤野町）　今の新幹線で十分便利

「リニアは必要ない。今の新幹線で十分便利だ。金は老朽化した東海道新幹線の改修に使うべき。トンネル工事の残土運搬で一日900台が走行。すでに圏央道工事で一日500台走行している。緑区では地下水が6mも下がり給水車もでた。リニア計画は見直しを」

9. Sさん（女性／緑区）　ギフチョウ育むカンアオイが枯れる

「自然は強大な力を持つ。それでもトンネルは壊れないというのは驕り。直下型地震で被害が出たらJR東海は責任持てるのか。県知事、市長は安易な見解を出して欲しくない。生態系でなぜ鳥だけ調査したのか。ギフチョウの幼虫が食べるカンアオイが地下水の枯渇で影響受けるのに」

10. Gさん（女性／緑区）　生態系を壊すのは許されない

「カンアオイは乾燥に弱い。石老山にリニアのトンネルが出来ればその植生が危機にさらされる。分布調査をし、工事中は周辺の河川水系の常時観測を行い、問題があれば工事は中止すること」

11. Kさん（男性／緑区鳥屋）　立ち退きに断固反対する

「車両基地用地内に居住している。車両基地は環境保全地区にあるのと同じ。立ち退きは言語道断であり断固反対。狭い道を一日千台もの工事車両が走れば住民は命の危険にさらされる。景観に影響を与えないというのも勝手な言い分だ」

12. Tさん（男性／中央区）　地下水に必ず影響が出る

「座間市では8割以上が、また相模原市緑区、南区でも300戸が地下水を生活用水で使用。地下水への影響を再調査すべきだ。宮ヶ瀬湖や道志川は県民や横浜市民の命の水だ。影響はないと説明すればするほど不安は昂じる。小倉橋の景観も損なわれる」

13. Sさん（男性／緑区）　審査会委員は想像力を高めて

「新駅工事は自宅と勤務地近くで行われる。審査会の委員は自宅近くで大規模工事が行われたらという想像力を高めてほしい。駅位置は明確でない。JR東海は正確な駅位置を示し地域住民の意見を聞くべきだ。環境影響評価項目は1つではなく総合的な判断を」

14. Oさん（女性／緑区）　東日本大震災の教訓を生かさず

「原発は夢のエネルギーと考えてきたが、福島事故で目が覚めた。リニアの電力について確保の方法が記されていない。相模原市の経済効果もない。準備書は問題なしの記述がやたらと多い。福島原発事故も起きた。準備書を差し戻し再検討を」

15. Hさん（女性／緑区）インフラ整備は地元負担

「駅の周辺整備は地元負担。莫大な費用で福祉が削られる。10年以上も工事が続く。県はリニアは国策だから仕方ないと言うが、原発も同じ。結局は国費が投入された。審査会は住民の声を聴け」

「東海道新幹線も計画段階で反対多かったが、できたらみんなが利用、だからリニアも」

～期成同盟会の講演会で家田仁氏（元中央新幹線小委員会委員長）がリニア推進論～

（講演する家田氏＝樫田秀樹氏撮影）

阪神淡路大震災から１９年目の１月１７日午後、茅ケ崎市でリニア新幹線建設促進、東海道新幹線新駅誘致、相模線複線化実現の県内３期成同盟会共催による『近未来の広域的交通ネットワークの姿と神奈川県域の地域ポテンシャル』と題する講演会が開かれた。講演者があのリニア計画認可の基になった国交省交通政策審議会中央新幹線小委員会の委員長だった家田仁東大教授ということもあり、東京・神奈川連絡会と相模原連絡会から６人が参加した。会場は空席が目立ち、推進にも関心が低いようであった。

初めに３同盟会の活動状況の報告があったが、どれも、実現すれば県にとって大変な経済効果と移動の利便性が図れると宣伝するばかり、まさに「絵に描いた餅」であった。東海道新幹線新駅については、すでに静岡県に１か所設けられることが決まっているのに、県内のそれについては進展なし。相模線複線化については、利用客の減少でＪＲ東日本に全くその気の無いことが明らかになっている。唯一リニアの新駅が相模原市橋本に出来ることになったが、駅は簡素な構造であり、停車本数も１時間１本が常識的な見方である。３同盟会が騒げば騒ぐほどお寒い現状が県民の知るところになっている。

リニア肯定の県民世論を喚起しようと家田氏の講演会が企画されたのだろう。家田氏こそ、２０１１年３月１１日の東日本大震災直後の４月２１日、当初の計画を手直しすることも無くそのまま答申として認めてしまった張本人である。案の定、講演の中で家田氏は「リニアは東海道新幹線の第二バージョンであるが、決定的な違いはリニアの中間駅近くを圏央道、中央高速、東名高速道路が横断しており、中間駅はリニアとクルマをつなぐスーパートランジット・ハブの役割を果たす」、「リニア実現で東海道新幹線の逆襲が始まる。『のぞみ』の運行で『こだま』はひどい目に合っていたが、各駅型の増加で神奈川や静岡に大きなメリットが生まれる」など、無茶な筋立てでリニア推進の持論を展開した。あきれたのは、会場質問に答えて、「東海道新幹線も出来る前は反対が強かったが、出来てみるとみんなが利用した。リニアもそうなる」と答えたことだ。リニアには新幹線のように、実用化された技術の蓄積が全くないことを無視した暴論だ。小委員会で異論があったのにほとんど目を向けず、東日本大震災に関する審議も１５分、それで答申案をまとめてしまった家田氏は「リニアムラ」学者の代表格である。

茅ヶ崎駅前でリニアチラシを配布

家田講演会を前に、茅ヶ崎駅北口デッキで連絡会はリニアチラシ３００枚を配布した。

アセス審議会開催日、傍聴しよう

☆2月5日（水）県環境影響評価審査会
午後4時半～　産業貿易会館（横浜・中区）

☆2月7日（金）市環境影響審議会
午後6時～　第4庁舎（旧砂子会館）

ここが問題！リニア新幹線　NEWS　NO. 17
発行：リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会
発行責任者：天野捷一、懸樋哲夫