

ここが問題！リニア新幹線

2014. 2. 25

リニア新幹線NEWS No. 18

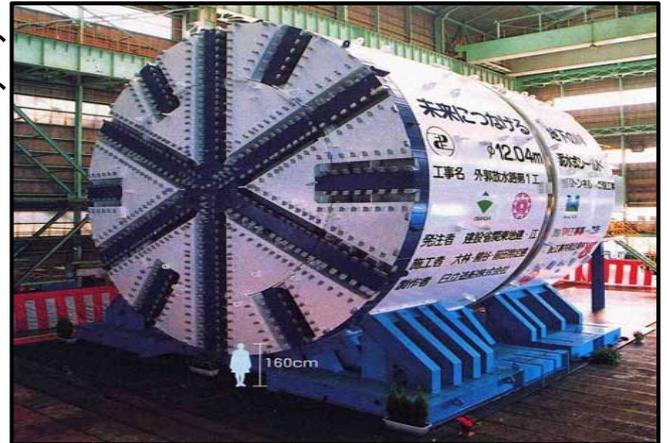
リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会発行

HP : web-asao.jp/hp/linear

月内に市長意見、川崎市の準備書アセスに失望

リニア推進派の相模原市長でさえ、92項目も注文をつけたのに

川崎市の環境影響評価審議会（柳憲一郎会長）は、1月14日、2月7日、同19日の3回にわたって、JR東海のリニア新幹線環境影響評価準備書について審議し、19日に市長意見の答申案の概要をまとめた。会長が修正し、委員の意見を聞いた後正式決定し、月内に市長意見として黒岩知事あてに提出される見通し。審議を傍聴した市民からは、委員の発言も少なく、余りにも通り一遍の進行に怒りのヤジが飛び交った。他の自治体に比べ厳しい環境影響評価に関する条例を持ち、意見募集や公聴会で多くの市民から、不安と疑問の声が出され、また準備書自体が不十分な調査により、具体性を欠いているにも拘わらず、準備書に対する鋭い切り込みも、具体的な問題点への指摘がない。他のリニア沿線自治体からはすでに、具体的な厳しい意見が出ている。私たち市民意見から、「環境保全事務所を川崎に設けること」、「麻生区東百合丘の非常口関連工事車両の走行ルートについて環境影響を晴らすよう検討すること」、「工事車両について他の大規模事業との調整協議を行うこと」などを取り込んでいるが、いずれも評価書で明らかにするよう要望しているに過ぎない。準備書の不備を指摘し、環境影響調査をやり直すことが、環境影響評価審議会に求められている。



直径12mのシールドマシン。リニアはもっと巨大。大深度でも振動や騒音は地上に伝わる。下の人像(160cm)と比べてみて下さい

市内のぜんそく患者急増は幹線道路の車両走行の増加が原因



市の幹線道路・尻手黒川線の宮前区犬蔵交差点付近。この近く非常口(立坑)が掘られ、ひっきりなしにダンプやミキサー車が入り出す。

JR東海の環境影響調査のうち、大気質に関する主要道路の調査地点は極めて少ない上、排ガスに含まれる汚染物質がすでに基準値を超えている地点については、「多少増えるが、影響は少ない」とし、国の基準をわずかでも下回っていれば「環境への影響はほとんど増えない」と予測している。しかし、市の公式データを見ても、市内の排ガスによる大気汚染がいかにかにひどいかは一目瞭然である。リニア工事に関わる市内の工事車両数は95万台になると見られる。5か所の非常口の工事ヤードのうち、麻生区東百合丘や宮前区犬蔵、梶ヶ谷では1時間に80台もの大型車両が尻手黒川線に出入りする。どうして、審議会は深刻に受けとめないのか。

「JR東海は環境保全に対し社会的責任を自覚せよ」、「準備書は方法書と同じで具体的

記述が無い」、「審査会を延長して審議を尽くすべきだ」（県審査会）

リニア新幹線準備書に関する知事意見をまとめる神奈川県環境影響評価審査会が1月17日波止場会館で、また2月5日産業貿易会館で開かれた。審査会は委員の質問にJR東海が回答し、さらに再質問する形で進められ、県内のリニア新幹線の問題点が明らかになった。

[片谷委員]トンネルは急こう配のところがあり、住民も懸念している。工事も10年以上にわたる。もっと、急こう配、急曲線のところで調査すべきだった。津久井の山間部、道路幅員が狭い。それを加味して調査してほしい。車両基地のボイラー、事業者もコンサルタント会社も条例に反するものを使おうとしていた。重大な問題だ。

[河野委員]地下水の透水係数は重要な部分で間違っており、JR東海の回答について信じていいのかという気持ちだ。文献では細かく係数があるが、実測値を一つだけ基にして計算しているように思える。広域的には影響少ないというが、局地的な地下水への影響が回答書からは出てきていない。

[有本委員]動植物の注目種についての予測・評価は回答が理解できない文章。具体的な鉄道施設を予測しているが、具体的な鉄道施設が準備書に無い。①非常口、車両基地など施設の違いによって影響も変わる。②殆んどのところで生息環境が保全されるというのは現実的でなく、誤解を与えるので記述に大幅な改善が必要である。評価書の段階で直してほしい。

[藤倉委員]建設発生土の受け入れ先について相変わらず自治体任せにしている。建設発生土の90%を再利用するというが、その内容を県民が分かるように説明してほしい。建設発生土から有害物質が出ることを前提に対応してもらえと思うが、どのようにして二重三重にチェックして行くのか。県内のどこに発生土の受け入れ先があるのか、JR東海は県に任せるのではなく自分で受け入れ先やその受入れ容量を調べるべきだ。

[有本委員]建設残土は懸念している。外環道の工事もあり、全体の量を処分できるのか。膨大な量を管内で処理するのは難しい。処理場がいっぱいだからだ。これについて何ら回答のないまま進めていいと言うのは難しい。

[藤倉委員]民間の受入れ容量をなぜ調べないのか。直接聞かないのか。

[片谷委員]準備書は適切な環境保全措置を実施するという表現ばかりが目立つ。法令、指針などは最低限守らねばならないものであって、守っていればいいということではない。一流企業の環境対策関係者にはできるだけのことはやるという意気込みを感じる。JR東海も一流企業なのだから、もっと環境対策で前向きな姿勢を示してほしい。

[河野委員]

地盤沈下は起きないと思うが、地下に空間ができると、地下水脈などで逆に地面が浮き上がることもある。そういうことが軟弱基盤で起きたことがあるのか。神奈川県のようにいい地盤のところでも起きる可能性があるのか。

[JR東海]川崎市内は岩盤がしっかりしているので浮き上がる心配ない。(1月17日審査会メモ)

「動植物の移植は成功例が少ない。最低5年以上の事後調査が必要」

「残土は全量県内処理はムリ。処分方法や処分先が分からない」

「JR 東海は車両基地で地域を变形するのではなく、地元のまちづくりに協力する姿勢を」

[益永委員長]湖沼の水質保全の基準を適用すること。車両基地の排水設備、処理の条件を追加せよ。津久井湖の富栄養化につながるリン、窒素の排水における調査と評価が必要。

[JR東海]リン、窒素については法令の基準を遵守する。津久井湖周辺の取り組みを参考に予測したい。

[清宮委員]川崎市内に浮き上がる恐れがある地層が無いということは理解した。

[中村委員]希少動植物の重要種の移植の事後調査。どの程度の期間やるのか回答が無い。生物は命がけで生活している。5年までは移植されてもなんとか頑張る。だから、事後調査も最低5年はしてもらいたい。生物共同体はその場所の環境との間でエネルギーのやり取りが行われる。移植した場合、その場所の環境保全が必要。合わなければもう一度移植するか、その環境を変えるか二者択一しかない。

[JR東海]重要種については移植した場所の環境が重要と理解している。スタディーをしたうえで移植を考えて行きたい。

[中村委員]近くの場所に移植しても、その今の個体以上に増やすことはできない。移植は難しい。成功例は非常に少ない。丁寧な移植をして下さい。

[齊藤委員]（コメント）小倉橋のリニア橋梁とデザインを決めた理由を評価書に記載して下さい。

[藤倉委員]準備書では車両基地など相模原の建設発生土1,140万 m^3 をどのようにリサイクルするか決められていない。その20%は当該工事で使うと回答があったが、リサイクル率は30%程度で7割は処分場に持っていかざるを得ない。民間処分場の受け入れ容量はリニアだけのものではない。民間処分場で最大量の437万 m^3 を受け入れるとしても、300万 m^3 以上が処分できない。建設発生土の処理、処分方法を評価書で明記してほしい。300万 m^3 は県内では処分できない。県外に出て行くことになる。300万 m^3 万土砂は5mの高さにすると20haの土地が必要。どのような規模になるのか、いつ周辺住民に説明するのか。そこについては自主的なアセスをしてほしい。工事車両の走行による地域分断も問題がある。

[清宮委員]どのくらいのトラックで土砂を運ぶのか、県民は気にかけている。JR東海の回答は一般論で答えになっていない。今のままでは土砂を神奈川県内だけで処分するのはムリ。どう工夫するのか見えない。

[JR東海]梶ヶ谷の非常口からでる建設発生土はなるべく貨物列車で運ぶよう努力する。

[室田委員]（コメント）車両基地工事は地域に与える影響が大きい。JR東海の説明では、地元の学校や通学路とどういう関係にあるのかわかりにくい。地域社会のミクロな関係が出てこないと対策も立てにくい。地元住民が対策について判断できる資料を提供すべきだ。JR東海は大きなインパクトの原因者なのだから、地域を大きく変えるのではなく、地元のよりよいまちづくりにつながるよう協力する姿勢を示してほしい。（以上は2月5日審査会メモ）

安倍首相あてに、リニア計画の凍結、再検証を求める要請書提出 リニア関連で初めての申し入れ



東京・神奈川連絡会は24日午前、天野共同代表、矢沢・麻生多摩の会代表世話人、山本・宮前の会代表が内閣府を訪れ、リニア新幹線計画の凍結と再検証を求める安倍晋三首相あての要請書を提出した。

その趣旨は、計画発表以来審議会や市長意見、JR東海の説明会、意見募集、公聴会を通じて、国民が計画の問題点を指摘しながら、計画自体を見直すことなく、手続きを急ごうとしていることは許されない。工事着工されれば沿線の住民生活や自然環境は長期間にわたって深刻な影響を受ける。計画を見直し、改めて国交省、国会で審議を尽くすべきというもの。具体的な項目は次の通り。

1. 膨大な量の残土運ぶ車両が環境にダメージ。
 2. リニアは需要ない。国費投入は確実。
 3. 交通ネットワークの形成につながらない。
 4. 地震・事故対策、安全対策が欠落している。
 5. JR東海丸投げで国は責任を果さない構造。
 6. リニア推進は日本だけ。輸出はJR東海支援。
 7. 大深度トンネルは地価の下落。財産権の侵害。
- 申し入れに対し、内閣府の佐野氏は必ず、内閣に渡すと約束した。

国会議員にもリニア審議を要請

この日の午後、三枝、西村、伊藤清、伊藤貴の会員とともに、参議院、衆議院の議員会館を回り、神奈川選出の議員に、首相あて要請書、26日の院内集会への案内を渡し国会審議を要請した。

ジャーナリストの樫田秀樹さんが新著出版 『リニアに乗って日本を壊そう』

フリージャーナリストの樫田秀樹さんの上記のような過激な？タイトルの著書を東海出版会から発売される。東海と言っても、JR東海ではなく、東海大学の出版社。樫田さんは、リニアについては綿密な取材の上に、企業の社会的責任を追及する優れたルポを「週刊プレーボーイ」、「世界」、「週刊金曜日」などに寄稿し、多くの情報や示唆を与えてくれている。

3月19日には待望の橋山禮治郎新著が

名著『リニア新幹線は必要か』（岩波書店）で知られる千葉商科大学院客員教授橋山禮治郎さんのリニア新著が集英社新書として発刊される。私たちの運動にとって理論的な支柱になっている橋山さんは雑誌「世界」に名論文を寄稿し、リニア問題を世に広める上で大きな役割を果たされている。発売が楽しみ。

東日本大震災から3年を迎え、9日と16日に

集会・デモがあります。ぜひ、参加を！

死者・行方不明者2万人という大惨事となった東日本大震災から間もなく3年目を迎える。そして、福島第一原発事故は3年経過しても収束が全く見えず、かえって放射能汚染を拡大する事態となっている。そして、原発再稼働の声も出ている。浜岡の安全審査申請も行われる。リニアは原発と無関係ではない。

■ 3月9日(日) 13:00～反原発集会とデモ
場所：日比谷公園野外音楽堂→国会・東電

■ 3月16日(日) 10:30～原発ゼロ・COUNTDOWN Inかわさき

場所：中原区平和公園

リニアのアピールもあります

ここが問題！リニア新幹線 news no.18

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 044(866)5785

懸樋哲夫 042(565)7478