

リニアは夢の乗り物か？

ストップリニアニュース No.48

発行：2018.6.23 リニア新幹線を考える相模原連絡会 <http://sagami-hara-g.mond.jp/>

リニア工事实施計画（その2）認可取り消しを求め 審査請求486通を提出

5月29日、リニア新幹線沿線住民ネットワークが天野共同代表ら7人（相模原3人）が審査請求書486通を、国土交通省鉄道局施設部環境対策室の北出徹也室長に提出しました。

国交大臣は3月2日に、昨年9月25日付でJR東海が提出した「中央新幹線工事实施計画（その2）」を認可しました。その2は、変電設備、電気の供給、運行管理など設備面の工事となっています。

審査請求書提出後、環境対策室と1時間ほど質疑を行いました。

質問：2014年12月16日に提出した異議申し立ての審査はどうなっているのか。1年半も放置され、一方でJR東海がリニア工事を強行着工したため裁判を提起せざるを得なくなった。裁判にはお金がかかっている。現状を説明してほしい。

回答：審査はしている。これまで5千人もの異議申し立ては経験していない。また、私たちもこの審査だけやっているわけではないので…。

質問：行政不服審査法の改定で第三者機関が審査すると聞いているが、その1の審査が終わってからその2の審査に入るのか。

回答：第三者機関を設置してやるというのではなく、鉄道局のリニア関係職員だけではなく、無関係の職員を含めて審査に当るということになった。その1が終わってからその2の審査に入るのではなく、その2については別の職員が審査する。

質問：担当職員を増やして、住民の訴えを迅速に審査すべきではないか。

回答：要望はしているが…。

6月8日付で、国土交通省から配達証明で「その1」の口頭意見陳述実施のための日程調査表が送られてきました。6月22日（当日消印有効）で7月25日～9月7日までの期間で一人30分（非公開）というもの。5月29日の後、慌てて対応してきたのか？6月25日の口頭弁論から被告側（国土交通省）の陳述に合わせたのかはわかりませんが、「沿線ネットワーク」と相談しながら対応する予定です。（事務局：建部）

第10回公判とシンポジウムのお知らせ

ストップ・リニア！訴訟第10回口頭弁論

期日： 6月25日（月）

時間： 午後2時30分（開廷時間）

集合： 午後1時15分（東京地方裁判所前）

午後4時～ 裁判報告（衆議院第一議員会館 多目的ホール（1階））

午後4時30分～シンポジウム「フリー記者から見たリニア新幹線と反対運動」

相模原市内のリニア工事はどうなっている？ 進めめ工事の実態は？

〈市内トンネルは1ミリも掘ってません〉

市内のトンネル掘削に必要な約800人いる地上地権者との交渉は、土地の測量すら全て終わっていない状況。トンネル掘削の最初の工事は国道16号真下になる。請負業者は落札したというが、この16号をくぐる工事は難工事とJR東海も認めている。

〈橋本国道16号沿いの工事は一旦終了〉

この工事は、シールドマシーン発進基地の穴を掘る前に、必要な土止め壁を打ち込んだだけ。昨年5月から10ヵ月かけて今年3月終了した。

〈撤去を迫られたマンション住民よりも自社都合を優先させるJR東海〉

トンネルに杭がぶつかるため数年内の立ち退きを迫られた住民が、納得がいくまで説明会を求めたが断られた。本来、住民が納得いくまで繰り返し説明するのが筋。一方的な話だけして早急に個人交渉を進めていくJR東海の姿勢は、2027年開業に向けて急ぐあまり、住民対応に時間をかけていられないからだろうか？住民がJR東海の誠意ある対応を求めるのは当然のことだ。

〈旧津久井町・青山ではJR東海が説明もなく測量開始に地元自治会は不満〉

ここは深さ約46メートルの本線トンネルのほかに、鳥屋車輛基地と結ぶ回送線が2本。計3本ものトンネルが国道412号を横切るように地下に次々掘られる計画。心配な点は、①1本は地上からわずか12メートルの深さ、②国道は大型車などの交通量が多い、③断層が近くにある、④豊富な地下水がダメージを受ける・・・など。JR東海も難工事になると認めている。今業者の入札にかけているが本来なら始めに住民に説明すべきなのに、すでにボーリング調査や個人宅の測量など始めて地元自治会の不満を買っている。(桜井)

トラストの森カフェづくり

デッキの一部と天幕の屋根が完成

簷立つ二本の杉の大木に吊るした滑車のロープをゆっくりと引きながら天幕を上げてゆく。約3mほどの高さに上げて、四方のバランスがほどよく取れたところで固定をすると拍手と歓声が上がった。「森のカフェ」を覆う天幕が架けられたところである。天幕はさながら、森の中に迷い降りたシラサギのように白く映えて美しい・・・

4月8日(日)、今シーズン第6回目のトラストの森のカフェづくりの作業が行われた。そろそろヤマビルも出てくる時期になるので、シーズン最後の作業である。この日は、前回までの作業で製作してきた板材を、同じくこの間の作業で組み上げてきた根太の上にインパクトドライバで張って行く作業から始めた。2時間ほどの作業で12枚の板材を張り、約13㎡の面積のデッキが出来上がった。次に50㎡ほどの大きさに縫い上げた天幕に竹のフレームを括り付ける作業を行った後、滑車を使って、デッキを覆うように張り上げた。今シーズンの作業の終了である。

この後、棟上げ式よろしく、ノンアルコールビールで乾杯をし、この間の作業の感想などを出し合って、今シーズンの作業の締めとした。この日は市内や秦野、八王子などから27名が参加した。また、某新聞社の支局の記者も終日付き合ってくれて、後日作業の様子を大きく紹介してくれた。昨シーズンから始めた「森のカフェ」づくりも2年を経て、ようやく計画の三分の一の面積のデッキと屋根が出来上がった。計画のほぼ半ばまで来たところである。来シーズンはこの10月からスタートさせる予定となっている。(河内)



土砂災害、洪水警戒区域にリニア車両基地・・・

“市長さん、住民の生命、財産は大丈夫でしょうか？”

リニア新幹線を考える相模原連絡会が、加山俊夫相模原市長に対して、鳥屋車両基地計画の再検討を求め、以下の公開質問書を6月13日に提出。6月末日までに文書で回答するよう申し入れを行いました。

リニア新幹線に関する公開質問状

リニア車両基地の予定地の神奈川県相模原市緑区鳥屋は、神奈川県、相模原市の[a:]土砂災害特別区域、土砂災害警戒区域、串川氾濫区域に指定されており、リニア車両基地の大規模開発は、鳥屋地域住民、また串川沿川住民の、生命または身体に重大な危害が生じる恐れがあることは明らかであり、車両基地建設計画は、再検討する事。

1. リニア基地建設計画は計画地が、災害警戒区域であり、標高300m以上の急峻な山林を500,000平方メートル崩し、360万トン余の残土を取る、開発期間10年間であり、土砂災害、土石流災害、串川洪水の危険が極めて大きい相模原市の見解を問う。
2. リニア基地建設計画は計画地が、土砂災害特別区域、土砂災害警戒区域、串川氾濫区域で、土砂災害防止法第6.第8条で、「住民の生命または身体に危害が生じる恐れがある区域」とされているが、施設の安全性、全体の設計など住民に説明がない。住民の安全を守る行政機関として、相模原市は、リニア基地建設計画の施設の安全性について、どのような検証（設計図の安全の確認、検査等）をしているのか。
3. 相模原市として、広大な面積のリニア基地建設計画を土砂災害特別区域、土砂災害警戒区域、串川氾濫区域で行うことについて、住民の生命、財産を守る責任があるが安全性をどう保障するのか。
4. 地質学者、土砂災害の学識経験者の専門家を含めた現地調査を行い、計画の再検討を行う事。

以上4点について、市長の見解を問う。

（松本）

鳥屋の民話・歴史にふれて

” つどい ” に大人28人子ども4人が参加！

「新緑の鳥屋でリニアの集まりがあるから行かない?!」って石川さんに誘われ、初めて参加しました。

鳥屋車両基地予定地の小島さん宅の庭園は、緑に囲まれ広々とした気持ちのいいお庭、と言っても1,200~1,300坪はあるらしい…。子供たちが遊具でのびのびと遊んでいました。

浅賀さんの挨拶、園山さんのギター演奏に続き、小島さんが挨拶。「この自然を子供や孫の世代まで守り続けることが私の使命」と語られました。

お待ちかねのランチタイムは、手作りの桜エビご飯、豚汁、サラダ等々、どれもおいしく、生姜醤油でいただいた生桜エビは絶品!! ごちそう様でした。

鳥屋の民話の大きな紙芝居、鳥屋中生徒が書いた絵はどれも素敵でした。吉岡さんの語りが物語をさらに引き立ててくれました。栗原さんは、膨大な資料を使って鳥屋の歴史を熱く語ってくれましたが時間が足りず、また別の機会にお聞きしたいです。河村さんが、リニア車両基地の概要を話してくれました。

参加者の自己紹介の後、籠島さんのリニアの替え歌「利益求めて談合 談合 競争なくして談合談合 談合四兄弟」で大いに盛り上がりました。

自然を壊し、人の生活を奪い、子や孫の代まで借金を残して何もいいことのないリニア新幹線、多くの人に知ってもらいたいですね。

小さな力ですが私達も頑張ります。

（こもればの森九条の会 奥平加代子）



リニア「試験走行立ち合い」に参加して 狭い、揺れる、うるさい！

5月15日にリニア実験線の「試験走行立ち合い」に参加した。

私はリニア新幹線については、百パーセント反対というスタンスは取っていない。革新的な技術であるならそれは社会に役立てれば良いし、「超電導」という響きだって童心をくすぐる部分がありワクワクする。ただ反面、環境面でのリスクが多岐にあり解決策が提示されていないという現状も聞く。特に私の住む地域はほぼ直下といえる場所にトンネルが通るため、水枯れが懸念されている。きれいな沢が流れ、豊かな里山環境が好きで住んでいるのに、それが失われるのであれば、とても受け入れられるものではない。

リニア乗車に話を戻すと、駅に到着し中に入るとまず荷物チェック。その後大部屋で短時間のプレゼンテーション映像。リニア技術をアピールする内容だったが、今回の趣旨は一体何？と首を傾げてしまった。もっと伝えるべき事はあるだろうに。

車内は新幹線より大分狭い。騒音と電磁波を防ぐためにかなり壁を厚くしていると聞いたがその影響か、実験車両ということでの割り切りかは分からない。走りだすと、想像していたよりは揺れが大きく乗り心地は新幹線が勝ると感じた。500km/hに到達し、モニタにスピードが表示されるが、残念なのはトンネルの中故かスピード感が感じられない。外の景色もほぼ見えず、正直なところ乗っていて楽しくない。名古屋までの経路もほぼトンネルと聞くが、このままの状態では営業するのだとしたら狭い、揺れる、うるさいだけで人気が出ないのではないだろうか。

同乗者は気持ち悪い、疲れたとこぼしていたし。新幹線だって大阪、名古屋には日帰りで出張できるのだから、スピードを売りにしたところでビジネスのニーズは限定的だろう。観光目的の利用者をどれだけ掴むかが鍵だと思うのだが、正直厳しいのではという感想を抱いた。

JR東海がこれを環境面でのリスクを負ってまで推進すべきと考えているのなら、ちょっと盲目的になっているのではと思う。 (緑区 Y・S)



山梨実験線を試験走行するリニア新幹線 JR東海HPより



リニア新幹線の車内 livedoor news より

お願い

★ 活動はみなさまのカンパで維持しています、ぜひご協力をお願いします。
郵便振替口座：00240-7-71305 口座名：リニア新幹線を考える相模原連絡会

発行者：代表 浅賀きみ江 相模原市緑区東橋本 2-6-2 携帯 090-4378-9257