

リニアは夢の乗り物か？

ストップリニアニュース No.50

発行：2018. 11. 24 リニア新幹線を考える相模原連絡会 <http://sagamihara-g.mond.jp/>

鳥屋トラスト地測量断固拒否「森カフェづくり」作業再開

リニア新幹線相模原連絡会では、リニア関東車両基地の建設予定地である鳥屋地区の車両基地建設予定地に、トラスト地権者さんの協力を得て「森カフェ」を作る運動を進めています。

10月13日の鳥屋の測量調査説明会ではトラスト地11人の地権者はJR東海に対し測量のための立ち入りを断固拒否する旨、書面で提出しました。

「11月3日の森カフェづくりに参加して」

木の伐採、木の皮むき、木の引き上げ作業などを、参加者各々が役割分担し、森カフェ(ステージ)の完成を目指して取り組んでいます。ヒノキの香りや鳥のさえずりに囲まれながらの作業は、とても贅沢で幸せな時間です。また、伐採や皮むき、引き上げ作業(とても重たいです)は、座学では決して実感できない経験です。植物の大切ないのちをいただくという思いもまた、座学だけでは湧き起こらないものです。

都会の喧騒から一時でも離れられる場所が、これからはずっと残ってほしいです。野山で遊ぶ・活動することは、昔は身近で、タダ同然のことだったのですが、今はお金がかかるものになってしまいつつあります。身近にあるはずの自然に、お金をかけないと入っていけないという矛盾に、私たちは気付くころに来ていると思います。これからは、森カフェづくりへの参加を通して、世の中の矛盾や人間と動植物の共生について考えていきたいです。

森カフェづくり参加者(20代)



トラスト地での作業の様子

みんなおいでよ「森カフェづくり」これからの予定

11月25日(日) 12月22日(土) 1月20日(日) 2月17日(日)

毎回 9時 鳥屋：渡戸自治会館前集合

主催：リニア新幹線を考える相模原連絡会

<申込み先> 042-689-2142(河内) 090-8116-8088(松本)

リニア相模原連絡会の ブログアドレス : <https://linearsagamihara.hatenablog.com/>

ツイッターアドレス : <https://twitter.com/tV8aD60PIgYXFFE>

ストップ・リニア! 訴訟(第2次) 提訴の準備中

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「中央新幹線工事実施計画(その2)」、変電設備、電気の供給、運行管理など設備面の工事を認可しました。

リニア新幹線沿線住民ネットワークは、5月29日、審査請求書486通を国土交通省鉄道局施設部環境対策室に提出しました。現在、「第2次訴訟」の準備中です。

国道 16 号交差点トンネル新設工事説明会開かれる — 16 号を真下で横断する難工事 橋本で始まる —

2021 年 1 月迄のこの工事は相模川方向のシールドトンネル発進基地になる。9 月 22/27 日の工事説明会は人口の多い地域の割には 100 人にも満たない少ない参加者だった。

★大工事なのに 500 枚しか配布しない JR 東海

国道真下の工事と知れば関心を持つ人は多いはず。しかし JR 東海はわずか 500 枚を近隣に配布しただけ。100m 先の人にもお知らせは届いていない。連絡会のチラシで知ったという住民からの怒りの声もあがった。

★工事車両は最大 300 台/日（往復） 宅地側道路の使用がメイン

去年 5 月～今年 3 月の準備工事は最大 200 台/日（往復）だったので 1.5 倍の車が行き交うことになる。「小・中学生の登校時間は走らせない」と言うが、下校と放課後の事故を心配する声も出た。

★わずか 15m 下にトンネル！ 隣接の戸建て・マンション住民から騒音・振動・家屋調査の質問

ここは工事現場すぐ隣が宅地。音や振動が大きい立坑掘削工事の後には、夜間も工事がある。夜中の工事は初めての住民にとって不安は大きいはず。

昼夜を問わず法律上、規制値を超えたら「即中止する」と JR は言ったが・・・

★その他

- ① 残土は八王子と厚木方面に運ぶ予定。
 - ② 16 号の西側店舗「かつや」は 4 か月間一時休業。
- その間、駐車場内を JR が借地し地盤改良工事をする。（桜井）



16 号交差点トンネル、工事の様子

神奈川県駅 ^{かんたい} 土木函体工事、入札にかけられる

相原高校の移転が来年 3 月に迫る中、神奈川県駅・駅舎の工事が入札にかけられている。申し込みは来年 1 月 8 日まで、見積書の提出は 4 月 5 日となっている。相原高校の敷地全体が工事ヤードとなる予定で、工期はリニア開業予定の 2027 年 3 月 31 日！まで。函体とは土木用語で、四角い箱状の構造物を指す言葉。駅部の露天掘り（開削工法）も行い、駅の壁、床、柱などコンクリート構造物をつくる。今回は内部のエスカレーターや電気工事などは含まれていない。まだ地権者との契約がすべて終了しているわけではない。計画通りに進むかどうかは不明だ。相原高校の移転も、大変な作業になると思われる。引っ越し用のトラックの通行、続いて 10 年も続く巨大工事が始まるとなれば多数の車両が橋本の街を行き交い住環境は悪化する。想像してみてほしい。

神奈川県駅・工事のあらまし 下記参照

<http://company.jr-central.co.jp/company/others/pdf/construction181012-1-01.pdf>

コスタリカ・世界に学ぶ（～環境編～）講演会

12 月 23 日（日）14:00～16:30 サンエールさがみはら 2 階第 1 研修室

講演 伊藤千尋さん（フリー国際ジャーナリスト）

- ・”リニアは最大の環境破壊” 相模原の環境活動報告として、リニア新幹線計画による立退きや自然生活環境への影響についても報告します。

*参加費：大人 500 円 学生 300 円 *定員 100 名 予約優先

主催：映画「コスタリカの奇跡」をシェアする会

<申込み> 建部 yumiko_tatebe@tbb.t-com.ne.jp *TEL090-2404-0597

リニア津久井トンネルほか新設工事（西工区）落札される — 今後の「工事説明会」に注目 —

津久井地域で初めてのリニア工事が落札された。落札したのは(株)竹中土木と佐藤工業(株)。工期は2026年6月30日まで。リニア本線は約2.9kmの長さを道志川橋梁まで、そして本線から分かれ鳥屋の車両基地へ向かう上下回送線も工事する。非常口の斜坑は、まだ契約が終わっていないため、契約終了後に「工事説明会」を開催するという。

通行量の多い国道412号の下を、狭い範囲でリニア本線と回送線2本、合計3本のトンネルが通る。これらのトンネルはまた、藤野木-愛川構造線（断層）も通るが、幅の広い破碎帯があり、かなりむずかしい工事になりそうだ。

トンネルは山岳トンネルのため、形はかまぼこ型で、火薬を使い掘り進む。また回送線には単線と複線の部分があるという。

「工事説明会」は工事前の最後の説明会。JR東海は、狭い範囲にしかお知らせしない可能性があるため、案内に注意し、ぜひ多くの方に参加してほしいと思う。（河村）

リニア新幹線は本当に必要？ 鉄道の旅の楽しさとは無縁

先日、家族が出張で鹿児島に出掛けた。往路は羽田から飛行機、復路は砂風呂で有名な温泉地を通るローカル線に乗り、最南端の駅で開聞岳をバックに記念撮影をするなど、鉄道ファンの家族らしい旅を堪能したようだ。

16時ごろ、九州新幹線鹿児島中央駅から「これから帰路につく」とのメールを受けた。今から鹿児島を出て今日中に帰ってこられるのか？ その後も博多駅到着や関門トンネル通過など、九州新幹線みずほ号終点の新大阪まで暇つぶしメールが続々着信した。

新大阪で1時間弱の夕食時間を取り、「間もなく新大阪を発車する」とのメールを受けたのが20時少し前。新横浜には定刻通り23時少し前に到着した。桜島が見えるまち、鹿児島を出発して約6時間後には新横浜到着とはビックリ。

家族の話によると、九州新幹線は防音壁に囲まれていて景色は見え、旅情とは無縁だったとのこと。ずいぶん前だが、職場の長期休暇を使って九州を訪れた時に乗車した鹿児島本線（九州新幹線のルート）の車窓には、透明度の高い海が線路際まで広がっていた。かつて恐ろしい公害が発生した海とは想像もつかないほどだった。防音壁のためにあの美しい海が見られなかったとは大変残念だ。（リニアはほとんどがトンネル）

新大阪から乗車した東海道新幹線では人員削減のため、車内販売のワゴンが一台しか稼働しておらず、全車両をまわり切れずに美味しいと評判のスジャータのアイスが食べられなかったと愚痴をこぼした。（リニアは無人営業につき車内販売はナシ）

家族は仕事や趣味の関係で、あの鉄道会社には知人や友人がいる。日頃はリニア関連での環境破壊や、電力を賄うための原発などを非難しながらも、趣味としてリニアには一度は乗ってみたいと言う。リニアに対する家族の考えはよくわからないが、今回のことで益々リニアは不要だと思った。一度乗ってみたい程度の物のために巨額の税金をつぎ込み、環境破壊する必要がどこにあるのかと。



匿名（橋本駅徒歩圏在住）

鳥屋で測量調査説明会

トラスト地は車両基地の敷地の中に入ることを確認

10月13日（土）に鳥屋地域センターで「リニア建設に係る測量調査説明会」が開催されました。当日の参加者はトラストの土地共有者7名を含めて10名でした。

説明会は説明15分程度、質疑30分程度で、写真撮影、録音禁止も告げられました。JR東海の説明の内容も、用地交渉の一環であり、土地への立ち入りの承諾を書面で求めているにも関わらず、「今回は立ち入って仮杭を打つだけ、用地承諾ではない」ことを盛んに強調し、重要な事柄ではないかのような印象操作に終始するものでした。質疑でも、車両基地予定地は土砂災害区域で、そこに50haにわたって350万立米もの残土を埋め立てる危険性についての質問には「構造物は県・市の指導に基づきで適正に対応していく。残土も一度に動かすものではないので」と木で鼻を括ったような答弁でした。また、トラストの土地共有者からの勝手に入らないことの約束と同意がない場合はどうするつもりかの質問には「引き続き同意が得られるようお願いしていく」との答弁でした。しかし、他の質問者への答弁では、土地収用法の対象事業であることをはっきりと答えており、トラスト運動への牽制もしっかり行っていました。参加者も少なく、限られた時間の中、消化不良気味に終わった説明会でしたがそれでも重要な事柄が明らかになりました。

JR東海は「区分地上権の対象は30mまで。トンネルの保護層5mが加わる」と説明し、30mプラス5mが交渉の範囲であるとししました。また、入り口に掲示されていた拡大図でJR東海の職員に確認したところ、トラスト地は車両基地予定地の敷地の中に確実に位置していることが分かりました。私どもが進めるトラスト地での活動も3年目を迎えるところですが、その場所が車両基地の敷地の中に入ることで、彼我の対抗関係がより明確になった中、ここでの活動の意義と重要性を改めて感じているところです。なお、トラスト地共有者11名は、土地への立ち入りを拒否する旨を書面で回答したことを付け加えておきます。（河内）

リニア実験線の試乗体験記

ただ速いだけで快適性は無し！

10月17日に、自治会の動員で、リニアの試乗会に参加した。牧野地域からは大型バス2台で80名ほどが参加した。事前に貰った通知には、「本人確認の書類」、「飲食制限」、「持ち込み禁止物」等、事細かな禁止事項が書かれていた。実験駅に入ると手荷物検査と金属探知機による物々しいチェックを受ける。営業運転では速達性を重視して、手荷物検査等は行わず、監視の強化で対応するようであるが、先の禁止事項と合わせて、この落差は何なのか。次にガイダンスが行われたがリニア技術のPRのみ。走行時の安全対策、事故対応、電磁波対策等には一切触れず、質問時間も設けなかった。



実験線は上野原市秋山から笛吹市境川町までの42.8km。時速150kmまではタイヤ走行で、それ以上で浮上走行になる。徐々にスピードを上げ1～2分はモニタが500kmを表示する。笛吹市到着後は後ろ向きのまま都留駅に向かう。途中、ここでも500km走行を行う。乗車時間は往復で20分ほどであった。

車内は狭い。走りだすと振動が激しく騒音も大きい。500km体験もトンネルの中故かスピード感を感じられない。窓からはトンネル内の明かりが一本の線になって過ぎていくだけ。景色も見えず、快適性もなく、ただ速いだけの乗り物である。後ろ向きでの500kmのためか、乗り物酔いの不快な気分が長く続く試乗であった。（河内）



★ 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