

ここが問題！リニア新幹線

2013. 12. 14

リニア新幹線NEWS No. 16

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

JR東海「見解書」=準備書説明の繰り返し

リニア工事への県民・市民の疑問に答えず、計画の見直しも無し

<市民意見とJR東海の見解>

ケース①

「立坑建設により麻生区東百合丘3丁目の地形が大きく変わることについて」

東百合ヶ丘の非常口は法面の勾配を鉄道構造物設計標準同解説土地構造物」に示す基準に従う

どのような基準なのかも説明せず、住民が理解できるはずがない。全く誠意が無い。

ケース②

「地域交通の現状について調べていない。通学路などの交通安全について」

可能な限り、通学路や狭い道路を避ける。工事中は、必要に応じモニタリングを行い、必要な対策を実施する

可能な限り、必要に応じ、必要な場合はどんなばあい具体的な。

ケース③

「川崎市民は極めて深刻な被害を被る。どんなメリットがあるのか」

市内に中間駅はできないが、橋本や品川を利用することにより、名古屋や大阪への時間短縮が図られるので、首都圏の一角を担う川崎市にとっても大きなメリットがある。

名古屋開業まで13年、大阪開業まで20年、それまで工事中は我慢我慢

ケース④

「排出ガス基準、川崎市の目標値は0.04ppmそれを上回る予測をしている」

大気質の基準または目標との整合の評価にあたっては、国の環境基準を用いている。

大気汚染公害を教訓に、公害都市からの脱却をめざし基準を厳しくしてきた市民と行政の努力を踏みにじるもの。

ケース⑤

「川崎はどこを掘っても地下水が出てくる。地域の特性に合わせた調査をすべきだ」

大深度トンネル工事については水密工法であるシールド工法で実施するため、地下水への影響はないと考える。

シールド工法で掘っても漏水した事例はある。山梨実験線でも地下水が枯れている。

環境影響調査にあたって、JR東海は川崎市民の声を聴くことなく、市に対し助言やデータの提供をもとめることなく、市内の他の土木事業との調整も全く考慮することなく、リニア新幹線工事実施を急ごうとしている。準備書も市民には理解できない専門用語を使い、点ごとの調査結果や予測数字を並べて、面としての影響を調査していない、実態に合わない内容だ。私たちは、県や市の環境影響評価審査会・審議会では市民の声を十分反映し、環境影響調査の再実施も含めて、時間をかけ準備書を精査し、市民の安全と健康を守り、自然環境の保全するための答申を行うよう自治体に対し求めて行く。

公聴会開催について、黒岩知事と福田市長に申し入れ

私たち連絡会は12月13日、神奈川県環境農政局環境計画課に向き、黒岩祐治知事あてと、県環境影響評価審査会・益永茂樹会長あての要請書を提出した。また、川崎市環境局環境評価室を訪れ、福田紀彦川崎市長あてと市環境影響審議会・柳憲一郎会長あての要請を手交しました。川崎市議会浅野文直議長あて陳情書については、12月30日までに市議会局に提出する予定。県・市のリニア公聴会担当者とそれぞれ30分余り協議した中で、公聴会の内容に大きな違いがあることが判明した。



(飯田市で行われたリニア公聴会)

リニア事業の規模や工事の広範囲な影響からして、公述人の資格を制限するのは不当だ

知事・市長あての要請の趣旨は、宮前区で2回と重複しているが、これを調整のうえ、公聴会の開催回数を増やすこと、②公述人の資格として、川崎の4区や相模原市の一部地域の在住・在勤者としているのはおかしい、県の公聴会は全県民が、川崎市の場合は全市民がその資格を持つと考えるのが当然である。

③公聴会に事業主体(JR東海)を出席させ、公述人と質疑応答を行わせること、以上3点である。

また、環境影響審査会や審議会会長あての要請は、①県民意見、市民意見ではJR東海の環境影響調査をやり直すべきという意見がある。これを含めて、全項目にわたり時間をかけて準備書の精査を行うこと、②他の民間事業、公共事業とリニア工事は重なる。こうした多数の工事による複合的影響についても審議してほしい、③前回の方法書の際のような手続きだけで審議を終わらせることなく、県民、市民意見に応える答申を出してほしい、というもの。

川崎市主催公聴会は、持ち時間一人20分で質疑応答もありで、パワーポイント使用も可

神奈川県主催の公聴会は準備書公聴会と呼ばれ、県環境影響評価条例の施行規則に依拠して開催され、意見公述の対象範囲はリニア新幹線事業そのものを含め、準備書(県版)にある広範囲の項目が含まれる。これに対して川崎市の公聴会は市の環境影響評価に関する条例の施行規則に則り開かれるもので、法公聴会と呼ばれ、意見公述の範囲は準備書(川崎版)にある「自然との触れ合い活動の場」と「大気環境、水環境、生態系、景観、廃棄物、恩師多雨効果ガスの予測評価となっている。

県公聴会は公述人の人数は明記されていないが、1回あたり30名程度との感触を得た。持ち時間は7分、公述人が五十音順で順次意見を述べ、県担当部局が録音して終わり。事業主体の出席については県条例では「知事は出席を求めることができる」となっているが、おそらく事業主体は出席しないのではと危惧している。一方、川崎市の法対象公聴会は、県に比べ格段に進んだ内容だ。事業主体の出席については、やむを得ざる事情以外は出席しなければならないと市の条例は決められており、公聴会ではまず、JR東海が見解を述べた後、公述人が五十音順で10分ずつ、意見や疑問点を公述し、そのあとJR東海が回答し、これに対し再び公述人が5分ずつ質問や意見を述べ、さらにJR東海が答え、最後に公述人が3度目の意見を5分ずつ述べる3ラウンド方式で進行するそうである。また、パワーポイントのスクリーン(パソコンは公述人持参)も用意され、意見表明の際に必要な写真や資料を張ることも可能という。川崎市の公聴会で、公述人の人数は1回あたり15人程度と見られ、持ち時間は3回の発言時間を合わせると1人20分となる。いずれにせよ、公聴会の内容は記録され、審査会や審議会の資料となることから、私たちは改めて準備書のいい加減さと、住民生活や自然環境への配慮の無さをとことん公聴会で追及して行きたい。リニア新幹線の必要性がないことももちろん公述して行く。

町田市で初のリニア講演会～12月1日和光大学ポプリホール鶴川

物理学者・阿部修治さん

「リニアは大電力を消費する時代遅れの乗り物」



12月1日（日）午後1時半から、東京・町田市の和光大学ポプリホール鶴川で、リニア沿線住民ネットとリニア東京・神奈川連絡会の共催で講演会「エネルギー問題としてのリニア新幹線～脱原発社会にリニアは必要か」が開かれ、81名の市民が参加した。

第一部の講演会で、物理学者で産業技術総合研究所首席評価役・阿部修治さんは、リニア新幹線は500km走行時、東海道新幹線が250キロ走行時と比較して7倍程度の電力を消費するという解析結果を紹介、膨大な量の電力を浪費するリニアは時代遅れの乗り物

と指摘した。阿部さんは講演の中で、「主に地下を走行することでトンネル内の空気抵抗や車体を浮上させるためのコイルに磁気による抗力などの抵抗で余計に電力を必要。また推進力に変換されないエネルギーの損失もおおきい」として、「JR自身が省エネ化を推進してきたはず。それと矛盾するばかりか、がん発事故後の節電という社会的要請の流れに反する」と説明した。講演の後発言を求められた、交通政策に詳しい千葉商科大学院客員教授の橋山禮治郎さんは、「10月の記者会見でJR東海の山田社長自らがリニアだけでは採算がとれないと言明したが、赤字とわかって事業を進めることに對し株主訴訟が起きてもおかしくない」と批判し、この問題を再検証するために国会を動かすことが重要だと述べた。また、慶應大学名誉教授でリニア・市民ネット代表・川村晃生さんは「高速追求の生活に私たちが望む幸福があるのかといえ、リニアにはそれが欠落している」と発言。講演会には25人の町田市民が参加したが、「目からウロコの話ばかりで、リニア新幹線の問題に関心を強めた」などの感想が寄せられた。

メディアも次第に、リニア新幹線に批判的論調になっている

「20年五輪で土建国家へ～56年前と状況違うのに、経団連会長がリニアに期待」(9/12東京新聞)

「リニアありきに異論～甘い見込みに破たん芽」(9/19橋山禮治郎氏、神奈川新聞論説・特報欄)

「JR東海県内で説明会～リニア開業揺れる住民、不安や疑問点続々」(10/11神奈川新聞 ”)

「リニア計画慎重に～利用客は新幹線からの振り替えて、収支メリットは疑問」(10/13毎日新聞投書)

「自然破壊の無謀な計画～これまでのリニア実験線を観光施設として活かすこととどめ、無謀なりニア中央新幹線計画は中止すべきではないだろうか」(総合研究大学院・池内了教授、10/23中日新聞)

「JR東海社長が絶対ペイしないと仰天発言、リニア実現には多くの疑問と不安～夏目漱石は小説『草枕』で『汽車ほど個性を軽蔑したものはない』と書き文明の利器やスピードが人間性を疎外することに警鐘を鳴らしていたと川村晃生さんから聞いた。また交通ジャーナリストの梅原淳さんは、南アルプスのトンネル工事は難工事が予想され、2017年の開業に間に合うのか」(10/30毎日新聞特集ワイド) など。

福田紀彦川崎市長あての要請書(12月13日)

麻生・多摩の会世話人代表・矢沢美也、宮前の会代表・山本太三雄、中原・高津の会代表・天野捷一3名の連記による市長あての要請書を12月13日提出しました。現在秘書室に市長との面談を要請している

中央新幹線環境影響評価準備書に係る条例公聴会開催の改善を求める要請書

中央新幹線(以下リニア新幹線)環境影響評価準備書(以下準備書)に係る条例公聴会開催につき、市民として以下3点につき、改善を行うよう強く要請します。

その理由は、市内5カ所に予定されているリニア新幹線の立坑(非常口)建設とその後の延長16.3kmの大深度地下トンネル掘削工事により、市民生活や自然環境に重大な影響が予想されます。工事車両の通行による交通弱者の事故、運搬車両の排ガスの増加、重量物積載による震動、粉じん、騒音の発生が予測され、さらに建設残土の処分先、工事による地下水流への影響は沿線4区のみならず市全体に波及する心配があるためです。

1. 公聴会の回数を増やすこと

市によると、準備書公聴会は来年1月18日(麻生区)、19日(宮前区)の2回開催されますが、意見表明の対象は「国策」とされているリニア新幹線建設という大規模な事業計画であり、川崎市民に今なお不安や疑問が解消されていない状況を鑑み、市内全区で開催すべきであると考えます。

2. 公述人の資格・条件を限定しないこと

市環境影響評価に関する条例施行規則には、公述人の資格について何ら規定はありません。前述のように、リニア新幹線事業は市民全体の問題です。中原・高津・宮前・麻生の4区在住・在勤に資格・条件を制限するのは、この問題に対する市民の発言の機会を奪うものです。市民の誰もが公述人として発言できるよう改善すべきであると考えます。

3. 公聴会へ事業主体を出席させること

市環境影響評価に関する条例施行規則第23条3項には「指定開発行為者は、市長の求めに応じ、条例公聴会に出席し、見解を述べなければならない」とあります。リニア新幹線の事業主体である東海旅客鉄道株式会社の担当者が出席し、公述人との質疑応答の機会を設けることが、公聴会を開催する意義であると考えます。

以上

署名活動の本格的な再開を!

今年6月7日のNO!リニアデーで、国交省に対して沿線各地のリニア計画凍結・再検証を求める署名1万9千筆余りを提出しましたが、いままたちの活動に共鳴する市民から署名が寄せられています。立坑が建設予定の麻生区東百合丘の女性Oさんは、個人で470筆の署名を集めてくれたと聞きました。ともすれば、私たちは団体を回って集めるほうが多く集まると考えがちですが、私たち以上に、リニア問題に重大な関心を持つ市民がいて、積極的に活動していることに感動するとともに、今一度初心を忘れず署名活動に取り組まなければと身が引き締まる思いです。同時に、まだまだリニアが川崎の大深度地下に巨大なリニアのトンネルが掘られることを知らない市民がいることも忘れてはならないと思います。(編集部)

ここが問題!リニア新幹線
NEWS NO. 16
リニア新幹線を考える
東京・神奈川連絡会発行
<発行責任者>
天野捷一
044-855-5785
懸樋哲夫
042-565-7478
ただ今、会員募集中!
年会費1,000円です