

リニアは夢の乗り物か？

ストップ！リニアニュース No. 57

発行：2020. 7. 01 リニア新幹線を考える相模原連絡会 <http://sagamihara-g.mond.jp/>

このコロナ禍、時代は分散型社会へ ～一極集中のリニアは逆行!?!～

「リニア新幹線を考える相模原連絡会」は5月23日付けで、本村賢太郎相模原市長と黒岩祐治神奈川県知事宛に「リニア開業を見据えた計画の見直しと用地取得事務等の中止を求める要請書」を郵送し、6月8日までに書面による見解を求めてきました。

「新型コロナウイルスの感染拡大で休業や外出自粛など、国民や企業は多くの経済的損失や生活の不自由さを余儀なくされています。収入の9割を東海道新幹線に頼るJR東海も、2020年3月期連結決算では10年ぶりに減収減益と報道されました。近年の豪雨災害やコロナで工事の中断もあり、リニア事業は困難を極めています。

実際的には地権者市民を追い立て、トンネル真上に住むことを強いられるいわゆる区分地上権者の苦悩を増幅させる用地取得事務は本来、市民の命とくらしを守るべき自治体行政のやるべきことではありません。

リニアに関係する予算を保健所・医療機関の充実、個人や中小事業者などへの経済支援、さらには新しい感染症も念頭に入れた長期的な感染症対策にこそ振り向けるべきです。」相模原市と神奈川県からの回答は、いずれも「JR東海の要請を受けて事務の受託をしている」というもので、「市民・県民の命を守る」という姿勢とは程遠いものです。（建部）

5月15日、リニア新幹線を考える相模原連絡会はJR東海神奈川工事事務所長宛に「3兆円もの財政投融資を返上、返済し、リニア工事を直ちに中止することを強く求めます。」の要請書を送付しました。

JR東海労働組合は5月25日に金子慎社長に対し「新型コロナウイルス感染拡大による経営への影響に関する申し入れ」をおこないました。

<申し入れ>（抜粋）

「新しい生活様式が定着し、人の移動がより少ない社会となれば「コロナ禍」以前の輸送量と同等レベルに回復することは困難。最大の投資であるリニア中央新幹線建設は中止すること。「コロナ禍」を口実とした社員の雇用や賃金などの労働条件の切り下げを一切行わないこと。

コロナを乗り越える 日本再生宣言

我々は、コロナを乗り越え「地域から日本を再生する」新たな時代を創っていかねばならない。

雇用の維持や確保、国と連携した観光・企業経営への支援などによる地域経済の活性化を通じて、日本の活力を復活させていく必要がある。

全国各地が感染症の脅威にも強くしなやかに対応し持続的に成長できる「新次元の分散型国土」を創出していかなければならない。（抜粋）

令和2年6月4日 全国知事会

リニア相模原連絡会

ブログ：<https://linearsagamihara.hatenablog.com/>
ツイッター：<https://twitter.com/tV8aD60PlgYXFFE>

2020年5月23日

相模原市長 本村賢太郎 様

リニア新幹線を考える相模原連絡会
代表 浅賀 きみ江
〒252-0144 相模原市緑区東橋本 2-6-2
電話:090-4378-9257

リニア開業を見据えた計画の見直しと用地取得事務等の措置の中止を求める要請書

新型コロナウイルスの感染拡大で、休業や外出自粛など、国民や企業は多くの経済的損失や生活の不自由さを余儀なくされています。世界的にみてもコロナ禍による経済の悪化は、リーマンショックをはるかに超えて大変深刻な状況に陥りました。コロナ禍の脱却には相当な年数がかかるとされ、世界的な経済回復の見通しは未だたっていません。規模の縮小や計画変更ばかりでなく倒産を余儀なくされる企業も出ています。

鉄道会社も例外ではありません。各新幹線の自由席利用客は90%以上減少し、いつまでこの状況が続くかは見えていません。収入の9割を東海新幹線に頼るJR東海も、2020年3月期連結決算では10年ぶりに減収減益と報道されました。もはや状況はリニア工事どころではありません。報道各紙も「計画の見直しへの懸念が高まっている」(産経)「コロナ危機台頭の今、こうした惰性によるプロジェクトを継続する余力はもはや残っていない」(JBpress)等、巨大な費用をかけるリニア事業に疑問を投げかける記事を掲載しています。既に大井川の水問題で一部着工不能となり、近年の豪雨災害やコロナで工事の中断もあり、リニア事業は困難を極めています。沿線自治体はこの事実をしっかりと見極めて市政に携わるべきです。

旧津久井郡のリニア計画地周辺では昨年10月未曾有の豪雨災害に見舞われました。大小の土砂崩壊が至る所に発生し、尊い人命が失われました。水、電気などの重要インフラ、とりわけ移動手段の道路は通行止めとなり、未だに本格的な復旧工事が終了していない所もあります。異常気象による災害が今後も起こり得るといわれている中、リニア工事が続けられ、市内各所で大きく自然に手を加えていけば、防災減災の実現どころか被害のリスクは一層高まります。私たち住民にとって大切なのは命であり、安心安全なくらしです。

これからは“コロナ禍”への様々な対策に伴う相模原市としての予算措置が重要ではないでしょうか？リニアに関係する予算を、保健所・医療機関の充実、個人や中小事業者などへの経済支援、さらには新しい感染症も念頭に入れた長期的な感染症対策にこそ振り向けるべきです。

現在相模原市はリニア駅を誘致した前市政を引き継いでいますが、私たちはもはやリニア開業を見据えた計画を見直すべきだと考えます。そして感染症対策や災害対策に力を注ぎ市民の日々のくらしと命を守ることを最優先に考え、不要不急かつ完成の見通せないリニア事業対策は中止して頂きたいと切に願います。JR東海の委託業務が合法的とはいえ、実際的には地権者市民を追い立て、トンネル真上に住むことを強いられるいわゆる区分地上権者の苦悩を増幅させる用地取得事務は本来、市民の命とくらしを守るべき自治体行政のやるべきことではありません。

市はリニア開業を見据えた計画を見直し、リニア建設のための土地取得事務、その他必要な措置を中止することを強く求めます。

以上

なお、6月8日までに見解を書面にくださいますよう宜しくお願いいたします

新戸採石場-残土搬入の根拠は不明確 -計画管理は業者まかせ-



新戸採石場

旧相模湖町の新戸採石場には、リニア残土を含む大量の残土を搬入し、巨大な谷埋め盛土が計画されています。この新しい採石計画が5月1日に認可されました。認可期間は2025年までの5年間で、期間中の採石量は1.3万 m^3 、残土処分量は127.5万 m^3 となっています。

「リニア新幹線を考える相模原連絡会」では新しい採石計画の審査が行われる時期を前後して、相模原市に質問状を提出し、問題点等を質してきました。以下が、市からの回答と質疑等で明らかになった問題点です。

盛土の根拠が不明確—緑化に名を借りた残土処分？

第一は残土搬入、盛土の根拠が不明確なことです。残土の搬入と盛土は「採取場跡地の森林復元及び岩石採取のための作業路として認可した」とのことです。しかし、採石法や採石事業の技術的な事項についての審査基準である「採石技術指導基準書」（以下採石法等）には残土の搬入や盛土の規定はありません。採石法等には採石終了時の措置として順次緑化することが定められています。森林復元とはこの緑化のことと思われます。求められているのは樹木を植栽するために必要な客土用の土砂であり、その量も安全性を配慮すれば、最低限必要な範囲のものであるはずですが、緑化を理由に127万 m^3 もの残土を搬入し、60mもの高さに積み上げるとすれば、緑化に名を借りた残土処分と言わざるを得ません。

盛土の適切な場所のチェックは無視

第二は残土の搬入と盛土を行う、適切な場所のチェックが無視されていることです。採石法等では、盛土に関連する規定は、採石に関わって発生する廃土、廃石の堆積場の設置に関する規定しかありません。「事前に周辺の地形、物件等を調査して適切な位置を選定する」として、近くに人家、構造物等が存在しない、河川を避ける等の7つのチェック項目が挙げられています。しかし市は「堆積場設置の事前措置については審査の項目にしていない」とのことです。

砕石事業から出た廃土・廃石ですら7項目により、適切な位置を選定することになっているのに、大量の残土の搬入と盛土の適切な場所の選定がなぜ無視されるのでしょうか。廃土、廃石であれ、外からの残土であれ適切な場所の判断の实质は変わるものではないはずですが、ここは直下には新戸の集落が在り、県道518号線が通り、道志川が流れています。牧馬・煤ヶ谷構造線も走っているところです。適切な場所のチェックの無視は許されません。

残土処分だけが延々と？

第三は採石が無くても残土処分が続けられることです。

新戸採石場はほぼ採石を終えた採石場で、計画申請のたびに採石量は減少し、残土の処分量が増大しています。2020年新しい採石計画では採石1.3万 m^3 、残土処分127万 m^3 となっています。これではだれが見ても、採石場ではなく、残土処分場であると言わざるを得ません。市は「長期的な事業計画のもとで行われるため・・・当該期間の数量のみで認否の判断はしていない」とのことです。この理屈からすれば、採石が無くても、127万 m^3 が埋まるまで、残土処分は延々と続けられることになり、ここでも処分場ありきです。

事業者まかせで認可権者としての役割が果たせるのか

第四は市は認可権者でありながら、計画の進捗状況の管理をほとんど行っていないことです。認可権者への採石量、盛土量の報告義務は無く、5年ごとの計画認可時の申請書への記載事項で確認することです。パトロールも年に2回だけで、現地で事業者から口頭での報告、目視、図面との照合等の内容のことです。定期的な量の報告もなく、年2回の現地での立会だけで適正な計画管理・監督ができるのでしょうか。ほとんど事業者まかせの手ぬるさです。

リニア連絡会ではこうした採石場への残土処分の問題点を引き続き明らかにしながら、リニア残土問題を広く世論に問うていきます。（河内）

政令指定都市相模原は水源地を守れるか？

～ リニア残土問題 ～

新聞が報じた『市が甘い監督 清き道志川へ残土大量流出』

2015年2月10日朝日新聞が伝えた道志川流出残土汚染の実態である。新聞によれば、2014年夏台風による豪雨で土留めの未整備な青野原西野々の処分場から土砂約5000m³が流出した。下流のレジャー施設、バカンス村は泥だらけとなり、清流は茶色に染まった。直前の7月、経営者の萩原さんは「ずさんな工事、残土は道志川に流れ込む」と市に訴えていた。相模原市は約4300m³の搬入を許可、市役所津久井地域環境課は問題を認識しながら搬入停止を口頭の指導にとどまっていた。

流出について市担当者は「施工管理が甘かった。もっと強い姿勢で業者に対応していれば大がかりな残土流出は防げた。反省しています」と回答したと報じている。しかし、昨年2019年10月台風19号豪雨で同じことが繰り返された。反省はしても責任感は微塵も感じられない。政令市になって次々と似た事件は起き始めている。

これが県政にとってかわった津久井地域、市政の現実なのである。



■合併前の津久井・道志川 残土流出、県は初の行政代執行

合併前の2003年1月18日、4月3日づけて神奈川新聞他が報じた。「県代執行9400万円業者に請求」。道志川で同様の事件は起きているが県の対応は全く違っていった。津久井土木事務所が県政の総力を挙げて徹底的な指導を行ったのだ。

それでも対応しない業者に最後通告、初めての行政代執行となった。

事件は、2002年5月横浜水道青山水源事務所の「天気が良いのに水が濁っている」との通報が始まりだった。この間、横浜市は、1日17万2800トンを取水していたが2002年秋から取水を停止していた。



■莫大なリニア残土積み上げ処分 危険な道志川汚染の始まり

県初の行政代執行、水源を守るという強い意志は政令市となり、県にとってかわった相模原市には見られない。強硬手段は執れず、指導だけが繰り返されてきた。市に不足する専門的な技術者、人員、津久井の地質を知らない職員、希薄な土地勘、このため、新たな水源汚染の始まりになることは明らかだ。それにも増して迫りくる危機は関東大震災の再来である。

リニア残土処分地

津久井町が平成9年(1997年)3月に発刊した「関東大震災体験記録集青野原地区」には、嵐の井上積さんの体験として「向山では、三日三晩も岩山が崩れ落ち、ガラガラと音を立て、火花が散るのが見えた」という貴重な証言が残されている。嵐から見える山は新戸と立岩のところ、山の高さからすれば新戸だと推測される。こんな危険な所がなぜ125万 m^3 という莫大な量の残土の捨て場なのか。実施されれば子々孫々に危険が付きまとう地になる。我々は16名が犠牲になった鳥屋馬石地区の山津波という最悪の事態を想定しつつ危機を回避すべきだ。

(嵐：青野原大橋を渡ったあたり ※発行者補足)



断層上の寸沢嵐新戸リニア残土予定地

■急速に寂れる津久井

2020年度の県予算は1兆9035億円、相模原市は3072億円と言う。

明治時代に県の津久井郡役所がおかれて以来、親子の関係にあり毎年莫大な予算を津久井郡に投じていた神奈川県。面倒を見てくれる親を失い、財政力の弱い里親に変わった。結果、伝来の土地は矢継ぎ早にリニア残土を道志川に2か所、戦国史に残る古戦場の志田山に1か所(の可能性)、土砂災害警戒区域の南山に火葬場建設、断層上の鳥屋にリニア車両基地建設と、水源地域に次々と自ら汚染原因を招き入れている。

現在進むリニア残土計画も基準上クリアばかりが強調され、過去の罹災経験、気象の変化に学ぶ姿勢はない。やがて子孫に降りかかる土砂崩落の危険を回避するためにも住民はこの事実を知るべきだ。基準は安全を保障するものではないのだ。

台風で土砂崩れの国道は極めて異例の一年半も通行止めが続き、青根地区は厳しい生活を強いられた。

こうした現実を直視し、名馬の里を誇りとして安心安全な生活環境を自らの手で守ってほしい。

(高橋文男)

リニア Stop、地球温暖化 Stop

リニアは、年間 87 万トンもの二酸化炭素の排出

JR 東海と国はリニア消費電力は CO2 排出量で 37 万 t と宣伝してきた。

(環境影響評価書【以下評価書と記す】資料編 24 温室効果ガスCO2 排出量)

しかしリニアは各県の駅、車両基地、トンネル換気等の設備でCO2を50 万 t 排出。合わせて年間 87 万 t のCO2を排出しないと走れないシステムである。(評価書本編第 8 章 8-6-2 温室効果ガス)

評価書が認める CO2 排出量 87 万 t は電力換算で年間約 19 億 7 百万 KW。1 日約 522 万 4 千 KW の電力を使う超浪費型のシステムである。(評価書資料編 24. 温室効果ガス)

「気候変動抑止の人类的課題に反する リニア計画」の視点

人類は今「気候危機」の非常事態に直面している。国連の気候変動枠組条約は、2050 年に温室効果ガスの排出ゼロを目標としている。

リニア計画の中止を求める運動は、気候変動抑止の世界的課題と連帯した異常気象から地球と私たちの郷土を守り、次世代に健全な地球環境を継承する運動である。 松本三望記

市内リニア工事の今 ~決して順調とはいえません~

橋本リニア駅

昨年 10 月の駅工事説明会から 8 ヶ月。この間新型コロナの影響で4/10~5/6は休工だった。百年近い歴史を残した相原高校の跡地だ。今年に入って外壁と校舎の解体工事が本格的に始まったが、古い校舎は図面が残っていないため基礎の位置など一つ一つ手探りの作業となり時間がかかる。アスベスト(石綿)対策も慎重に行うはずだ。

敷地内の東電の鉄塔工事は昨年 4 月から始まった。①何本もの鉄塔を移設したり地中化しないとリニア工事が始められない ②電気を止められる時期が決まっている一という理由で東電側はコロナの休工も無く工事を続けている。

※樹齢百年のクスノキはヤード外で今も立ち続けている。

国道 16 号交差トンネル

コロナで休工したが今は立坑がほぼ終了した。7 月には国道直下で長さ 63 m のトンネル掘削が始まる予定だが、難工事が予想される。地盤改良の方法は借地交渉が頓挫し変更を余儀なくされた。空気ファンでトンネル内の換気、通勤には公共交通を使わないなど、作業現場はコロナ対策をアピールしていた。

長竹非常口

地元への工事説明会は昨年 2 月に開き測量や地質調査が始まったと思ったら、林地開発の調整に入りしばらく休工していた。今年 2 月に再開し、水の豊かな沢の様子が見るみる変わった。排水パイプ施行後、沢を埋めて平らにしヤードをつくった。今は重機が山の斜面を無残に削っている。トンネル掘削前の工事を 12 月まで行うが、すでに予定よりも 1 年以上遅れている。(桜井)



長竹非常口工事現場



★ 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