

# リニア町田ニュース NO 6

2018. 春

リニア中央新幹線を考える町田の会

(略称 リニア町田)

本年もどうぞよろしくお願いいたします。

## ストップ リニア裁判

昨年12月8日、リニア中央新幹線工事からむ大手ゼネコン談合事件の発覚報道には驚かされましたが、以来、“マスコミ最大のタブー”と言われる「リニア」の文字が頻繁に登場しています。これを機に一寸視点を変えて、リニア計画そのものがどのようなものか、にも関心を深めていただけますよう期待いたします。

ジャーナリスト 樫田秀樹さんの最新本「リニア新幹線が不可能な7つの理由」(※)の項目が端的に問題点を示しています。

(※) 岩波ブックレット ¥520

- 1) 膨大な残土    2) 水涸れ    3) 住民立ち退き    4) 乗客の安全確保  
 5) ウラン鉱床    6) ずさんなアセスと、住民の反対運動    7) 難工事と採算性

そして それらの問題についてJR東海が十分な説明責任を果たさぬうちに(今だに説明不十分)2014年10月着工認可を下した国交省に対し、6団体で構成する「リニア新幹線沿線ネットワーク」が事業認可の取り消しを求めて東京地裁に提訴。毎回溢れるほどの傍聴希望者を集めながら裁判が続いています。今年3月23日の第9回口頭弁論には町田から上小山田町の住民が意見陳述に立ちます。東京地裁にて2時30分開廷、閉廷後報告会も。ご参加大歓迎!

## 「リニア町田」 2017年の活動

- ◎ 毎月1回 定例会を開催
- ◎ 毎月1回 上小山田地区7軒9か所の井戸水調査  
(水量、水温、水質)
- ◎ 「ストップ リニア裁判」傍聴
- ◎ チラシ配布随時

2月 ○ 樫田秀樹さんの講演会「悪夢の超特急 リニア中央新幹線」を開催

7月 ○ 上小山田市有地売却を議決した市議会に質問状提出・・・JR東海から「2000号線(コストコ通り)は通らない」との回答を得ている、と市から返事を得た。



上小山田立坑予定地周辺

- 町田市選出の都議 4 人に「リニア中央新幹線」についての見解を問うアンケートを  
書面で実施・・・(詳細下記)

9月 ○ リニア立坑見学ツアー実施・・・(詳細後記)

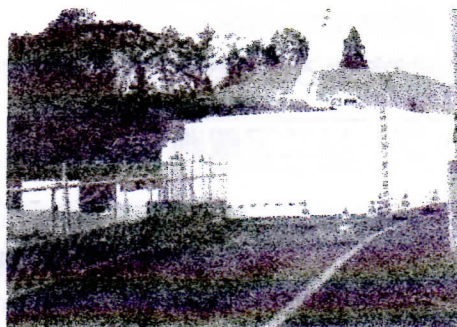
- 「リニア ニュース NO. 5」作成

- チラシ「リニア中央新幹線と町田」作成

## 町田市選出都議 4 氏に リニア中央新幹線についての公開質問状

- 【質問】 1、メリットとしてお考えのことは？  
2、デメリットとしてお考えのことは？  
3、結論としての賛否は？

【回答…原文のまま】



小野路立坑工事現場(旧青学グラウンド)

### ☆ 池川 友一さん(日本共産党)

メリット ◎ なし

- デメリット ● 住環境、自然環境を壊す  
● 大規模な電力を消費する  
● 赤字経営となることで、他の路線への影響がある  
● 人口減少、地方創生を言いながら3大都市圏をつなぐことは、  
まったく説明がつかない

結論 ○ 否。リニア中央新幹線の建設は中止すべきだと考えます

### ☆ 奥澤 高広さん(都民ファースト)

- メリット ◎ 交通利便性の向上  
◎ 災害時の輸送量確保  
◎ 周辺地域の活性化(町田市にとってはデメリットにもなりえる)

デメリット ● 環境への悪影響

結論 ○ 総論としては賛成します。ただし、町田市に残る大切な自然が奪われることについて、大きな懸念があります。東京都の「都市づくりのグランドデザイン(素案)」においても長期的視点でESG(環境・社会参加・ガバナンス)に配慮した計画が打ち出されています。中でも東京の緑の総量をこれ以上減らさない、との方針を踏まえて自然を生かしたまちづくりに向けて都県市をまたいでの協議が進むことを切に願います。

### ☆ 吉原 修さん(自由民主党)

- メリット ◎ 日本経済の発展に東海道新幹線が果たしている役割は非常に大きく、30年以内に70%の確率で起こると言われている大震災などで、東京一大阪間が分断されることによる経済的損失は計り知れません。

関西・中京圏へのルートが中央リニア新幹線開通により、2ルート確保できることは、経済の失速等のリスクが大幅に減少します。東京都にとっては東京—名古屋—大阪間のアクセス時間が大幅に短縮され一つの経済圏として結ばれることにより、国際競争力の強はもとより、更なる経済の活性化による発展が見込まれます。

#### デメリット ● (空欄)

#### 結論

- 東京—名古屋—大阪が一つの経済圏として結ばれることは、次の100年に向けた日本経済を支える新たな柱として大変重要です。リニア橋本駅に隣接する町田市にとっては、東名阪を結ぶリニア沿線エリアの都市として、名阪エリアだけでなく、長野県や山梨県も含め、商圏拡大がみこまれ、企業誘致や定住促進をはじめ、様々な経済効果が期待できます。 少子高齢化を迎える時代にあって、町田市が地域間競争を勝ち抜くインフラの一つとしてとても重要です。

☆ 小磯善彦さん (公明党) 回答がありませんでした。

### リニア立坑の見学ツアー報告

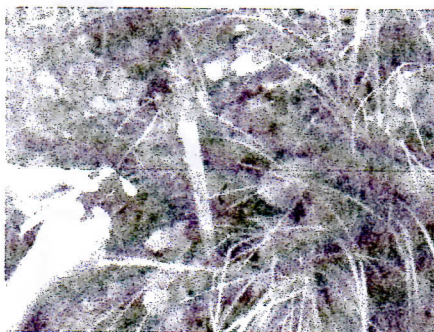
当会主催により9月30日(土)、参加者20名で実施。小野路立坑近くに作業所「共働学舎」を構えるTさんのご好意によりマイクロバスを借用。

鶴川駅を出発後、綾部原トンネルを経由、平日は多くのリニア工事用ダンプが走行する芝溝街道を西へ向かう。やがて尾根緑道を抜けて「まちだシルクメロン」栽培場に隣接する上小山田の立坑(非常口)予定地に到着。

市有地として売却されるその土地はススキが刈り取られ広場になっていて、何故か木が1本だけ残されていた。



上小山田立坑予定地

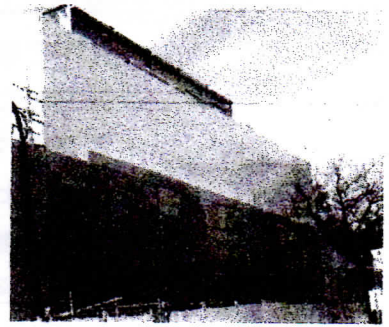


続く草叢の中に「非常口中心」と書かれた杭が有る他は工事に関する物は何も見えない。市議会での答弁で、市は「JRに要請した北側搬出ルート計画がある」と繰り返していたが全くイメージがわからない。北側急斜面には里山の谷戸が広がるだけだった。

その後バスは下小山田方面へリニアのトンネルルートに沿うように道を進み、小野路立坑へ向かう。途中、工事の搬送トラックが待機場所としている駐車場も見える。そこへ出入りする搬送トラックはJR説明会で通るとした鎌倉街道、芝溝街道 以外の道を通過していることがわかった。

小野路立坑の工事現場では、土曜日も作業中でショベルカーなどが動いていた。大幅な掘削ですっかり変わってしまった丘の地形と雑木林が見える。まだ本格的な立坑掘削の前だがこれからどうなるのか。防音目的というが中を見えなくしている巨大な白い塀と壁が圧迫感を与えていた。

その後「共働学舎」の喫茶室をお借りして参加者で意見交換をした。リニア計画について工事や地下水など環境影響、またリニア計画の意味について疑問などを出し合った。



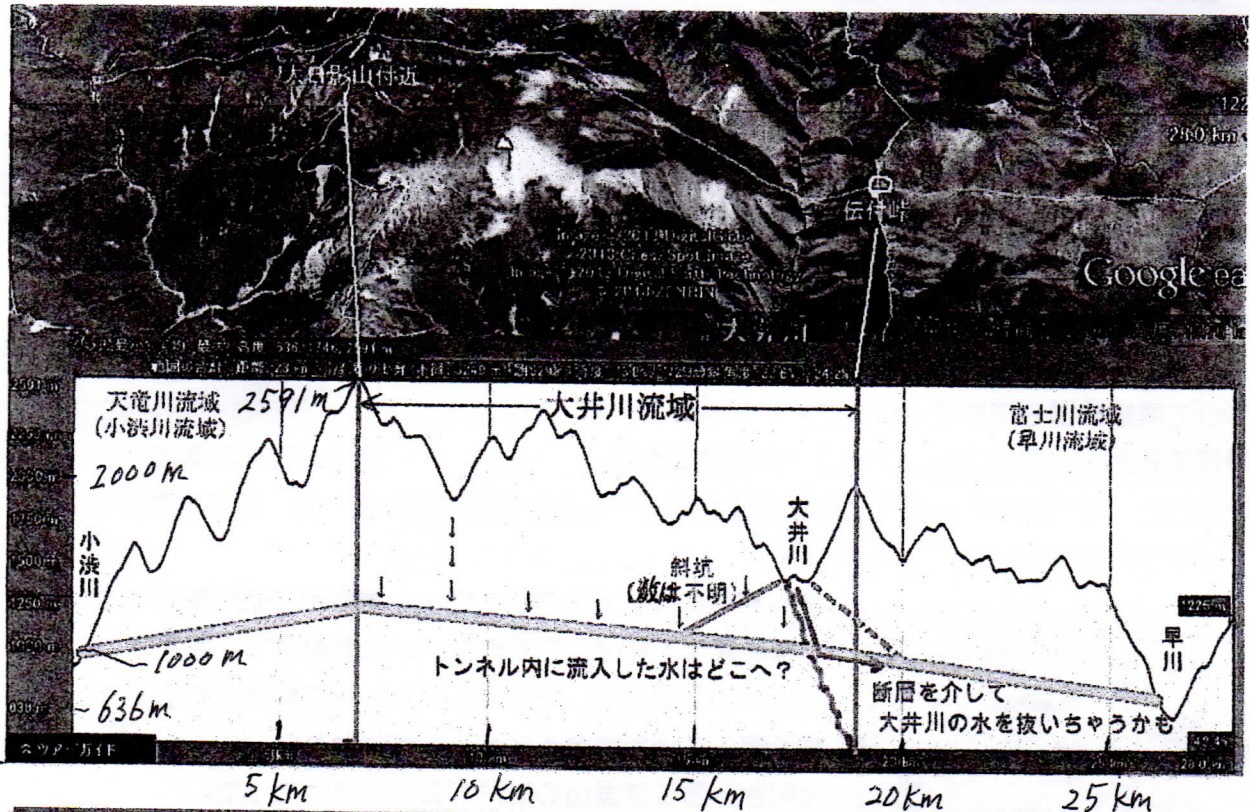
小野路立坑工事現場

今回は町田市内のほか、川崎や都区内からの参加者もあり、殆どの人がリニア計画についてJR東海の説明不足と不安を感じているようだった。

最後に、休日にバスの運転を買って出て、喫茶室も開けてくださったTさんに深く感謝します。今回時間の都合で割愛した能ヶ谷立坑見学も再度企画したいと思います。(T. S 記)

~~~~~

### ミニ情報 【南アルプスの地下水はどうなる？】



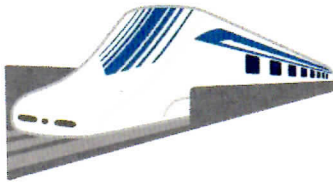
リニアに関心をお持ちの方は 私達と一緒に活動しませんか？

私達は 近隣のリニア沿線住民の会と連携しています。

また、何か情報をお持ちの方や情報が欲しい方は どうぞご連絡下さい。

「リニア中央新幹線を考える町田の会」(略称 「リニア町田」)

連絡 042-791-8146 河合貞子



ご存じですか？

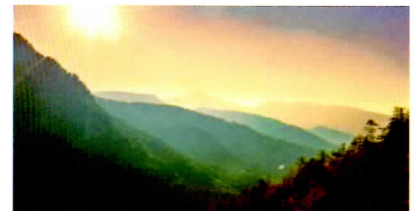
## リニア中央新幹線と町田

2017. 秋

### リニア中央新幹線は「速くて便利」だけでしょうか？「私とは関係ない」のでしょうか？

東京から名古屋までのリニア中央新幹線が、町田の地下を突っ切って走ることはご存じですか？町田市の北部に約10kmのトンネルが掘られます。その土砂を排出し、完成後は換気口 兼、非常口となる直径30mの巨大な立坑が、能が谷、小野路、上小山田と3ヵ所も開けられます。掘り出される膨大な土砂の最終処分場の当てもないまま、小野路では既に工事が始まり大型ダンプが走行しています。上小山田では一日に最大350台が走行する予定です。完成まで10年間も騒音、振動、粉じんによる健康被害を招くことになります。近くには学校や病院もあります。その上 能が谷の土からは基準値の8倍、小野路からも5倍という 高い値のヒ素が検出されていますが その処理方法も確立していません。又、山梨の実験線では、井戸水や地下水、自然や動植物にも影響が出ています。町田でも、鶴見川や尾根緑道など、自然や環境への影響は計り知れません。

そもそもこの事業は、一民間企業である JR 東海が行うもので、国の事業ではありません。しかし国は、3兆円も ほぼ無利子、無担保で融資すると決め、既に全額が支払われています。3兆円といえば、赤ちゃんを含め国民一人当たり3万円になります。一方、JR 東海の山田前社長自身がリニア事業単独では赤字になる、と表明しているのです。大阪まで北陸新幹線延伸が決まった今、リニア中央新幹線の必要性は更に低くなりました。人口が減少していく中で将来 負の遺産になった時、その穴埋めは私達や次の世代の国民が担うことになります。こうまでして造る必要が本当にあるのでしょうか？



リニア中央新幹線は全長の86%がトンネルです。予定ルートには活断層が縦横無尽に走っており、南海トラフの大地震が予想されているのに、時速500km以上の超高速で走らせる、という計画は、無謀の極みではないでしょうか？ 運転手も乗っておらず 地下数十メートルの深く長いトンネルで、ひとたび事故が起きたら脱出や救出は極めて困難、と専門家の指摘もあります。そんな乗り物を皆様は利用されますか？ 日本の財産である自然の宝庫、南アルプス、そこをくり抜いて破壊された自然は元には戻りません。JR 東海が提出した急ごしらえの杜撰な環境影響評価書に対し、環境省は「環境に影響が大きい」と判断しました。ところが国交省は十分な審査もせず早々に着工を認可したのです。その決定に対し、沿線各地の住民組織が一体となって行政訴訟を起こし裁判が続いています。地球温暖化が世界の深刻な問題になっている今、従来の新幹線の3倍以上の電力を費やすリニア新幹線は、時代に合いません。リニア方式の鉄道は 最早 世界では見限られているのです。このようなリニア中央新幹線が私達にとって本当に必要なのか、今こそじっくり考えてみませんか？ 子供や孫に 大きな負の遺産を残さないようにしましょう。

リニア・ストップはまだ間に合うのです。



「リニア中央新幹線を考える町田の会」 連絡: 042-791-8146