

リニアは夢の乗り物か？

ストップリニアニュース No.51

発行：2019.1.13 リニア新幹線を考える相模原連絡会 <http://sagamihara-g.mond.jp/>

リニア工事残土で「横浜新本牧ふ頭」埋め立て

(12月14日付 読売、朝日の記事を参考にしています。)

昨年12月13日、横浜市は計画中の「新本牧ふ頭」(約140ha)の埋め立てに、リニア新幹線の建設残土を受け入れる事を明らかにしました。

工事で受け入れるリニア残土は約600万立方メートルで、県内で発生するリニア残土1140万立方メートルのうち、鳥屋の車両基地造成分や川崎港の埋め立て分を除くと、相模原・川崎市内から出る残土のほとんどが今後は横浜港に向けて搬出される計算になります。

港湾拡張の必要性は？ -リニアの残土処理にすぎない！

新本牧ふ頭の整備計画は2014年に横浜市が策定したのですが、人口が急減する20年後に巨大な港湾設備が必要になるという予測は、全く説得力がありません。ふ頭整備費(第1期地区)は約900億円で、このうちJR東海が600億円、横浜市が200億円、国が100億円を負担しますが市の支出分は埋め立て後のインフラ整備に充てられるもので、護岸工事の8割以上がJR東海の負担となります。

これを見ると公共事業の体裁をとつてはいるが、単にリニア建設のための「残土処理事業」にすぎないのではないかと(読売新聞)との指摘がよく理解できます。

土砂搬出車両による環境悪化は？ -新たな環境アセスが必要！

これまでJR東海は、残土の処分地が未確定であるとして、必要な環境影響評価を先送りしてきました。搬出先を横浜港に決めたのであれば、搬出ルートと車両台数を明示した上で、環境への影響を予測し、対策を講じなければなりません。さらに、その内容を周辺住民に丁寧に説明し、了解を得る必要があります。JR東海は環境影響評価をやり直すべきです。

(籠島、中野渡)



朝日新聞 12月14日付より

リニア相模原連絡会

ブログ：<https://linearsagamihara.hatenablog.com/>

ツイッター：<https://twitter.com/tV8aD60PIgYXFFE>

鳥屋トラスト地での「森カフェづくり」 森に学び森を再生する

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。



森カフェのデッキ作成中



檜の皮むき作業中



製板をして板材を確保

トラスト地での「森カフェづくり」

鳥屋のトラスト地での「森カフェづくり」の作業が始まりました。

今年で3シーズン目を迎えます。作業は引き続きカフェのメインフロア部分のデッキづくりです。

ここは、24畳ほどの面積で計画していますが、前年までの作業で8畳ほどが出来上がっています。

檜の間伐、造材、皮むき、製板を行い板材、柱材を確保していきます。

斜面の立木に柱材を水平に固定して根太にし、ここに板材を張っていきます。

この一連の作業が間伐を中心とした森づくり一環であり、また、山仕事のワークショップの場にもなっています。

森から学び、森と人との関係を作り直す活動として展望していきたいと考えています。今シーズンも3月までここでの活動を続けていきます。

作業の日程も1月20日、2月17日と決まっています（3月未定）。先の地権者説明会で、トラスト地が、車両基地の敷地の中に入ることが明確になった中、ここでの活動の展開とその広がり的重要性を改めて感じているところです。（河内）

森から学び、森と人との関係を作り直す活動として



ロケットストーブでいれたおいしいコーヒーです

みんなおいでよ「森カフェづくり」これからの予定

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

<問い合わせ先> 042-689-2142(河内) 090-8116-8088(松本)

リニア説明会等のオープンな取材を求める共同声明が発表されました

<以下要旨です>

私たちはリニア中央新幹線工事に関心を寄せる市民と取材者です。

JR東海は品川―名古屋間の2027年の開業を目指して、各地で工事を進めています。

各地の説明会では、質問は3問までに制限し再質問は許さない、決められた時間が来れば手を挙げていない人がいても説明会を終える。配布資料よりはるかに多い画像が説明時に投影され、メモ代わりに画像の撮影すら禁止するなど、住民軽視の事態が繰り返されてきました。住民から工事に批判的な声が上がっても、説明会後のマスコミ取材に対し、JR東海の担当部長が「理解は深まった」と一方的に断じる。これがJR東海の言う「国家的プロジェクト」における説明責任の果たし方でしょうか。

ゼネコン不正が問われ、膨大な残土の行先も決まらず、完成の目途も経済効果も不確かな中、いくら不安や疑問を住民が訴えても、メディアで報じられることは少ない。私たちは説明会が公開され、撮影・録画、取材が原則なされることを求めます。メディア各社、各取材者も私たちとともに、オープンな取材がなされるよう求めて下さい。

<呼びかけ>大鹿の十年先を変える会、井澤宏明(ジャーナリスト、元読売新聞記者)、樫田秀樹(フリージャーナリスト)、金丸宗(フリー映像取材者、元NHKディレクター)、田中洋一(ジャーナリスト)、宗像充(ライター、大鹿村在住)、渡辺一枝(作家)(2018年12月27日)

*「リニア新幹線を考える相模原連絡会」も声明に賛同しています。

「リニアのトンネルは大丈夫」に納得しない橋本の住民たち

【トンネルまでの深さが一番浅い所はわずか13m】

近頃のトンネル工事では道路陥没(博多)、住宅地域の沈下(横浜)、川に酸欠気泡が発生(東京外環道)と新聞を賑わす事件が続きます。橋本の住民の多くはJR東海が安全説をいくら唱えても不安をぬぐい切れません。ずっとトンネルの上に住み続けなくてはならないからです。しかもわずか13mの深さから40mの地中を、直径14mものトンネルで住宅街の真下を掘り抜かれるのです。

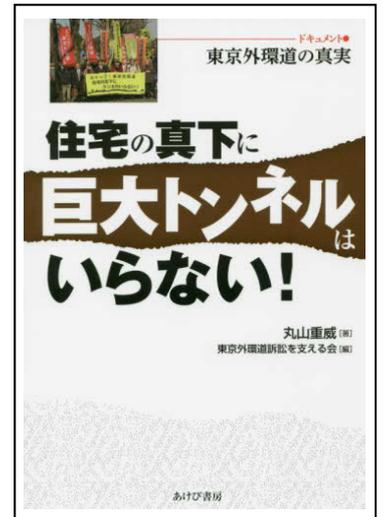
【住民の悩みは尽きない】

Aさんは沈下起きて家が壊れること、Bさんは将来売却するときの価格下落、Cさんは強い電磁波の健康への影響が心配です。またトンネルから離れているDさんも沈下は地域に起こるから他人事ではない、と訴えます。「夜に陥没が起きたら…と思うとオチオチ寝てられない」と言う人もいます。

【専門家は、沈下は起こり得る、と警告】

「トンネル工事の経験則からリニアの場合、深さ28m、幅70mの範囲で沈下は起こる可能性が高いが、土質や地下水の関係でこれ以上の範囲のこともある。相模原の地下は水を通しやすい砂れき層があり、北→南に流れる地下水流をトンネルが阻む。するとトンネル南側では地下水位が低下し沈下が発生する可能性がある」と地質の専門家は指摘しています。相模原は地盤が硬いので大丈夫、とは決して言えないことは明らかです。(桜井)

参考図書



あげび書房 1600円

リニア開業まであと9年 工事は順調に進んでいる？

日刊工業新聞は1月1日号でリニア新幹線の工事進捗に関する特集記事を掲載しました。

この記事の中で工事契約すみの区間が5割に達したことを紹介しながら「完成時期は見通しが立っていない」と述べています。以下記事の一部引用です。(中野渡)

完成時期・事業費、工事進むも見通せず

リニアはJR東海による民間事業であることから、工事の契約や進捗(しんちよく)、今後の見通しなどについての情報公開は限定的で、全貌がつかみにくい。金子社長は工期について「思ったより先送りになっており、後工程が窮屈になっている」と話す程度。品川—名古屋間を確実に27年以内に開業できるという目算も立っていないのが現状だ。

南アルプス直下をトンネルで通過する静岡県区間では、大井川の水量問題の解決が見通せない。JR東海は地元要求を受け入れると表明したものの、合意形成に至っておらず、工食用道路などの準備工事に着手したが、本体の着工は未定だ。

品川—名古屋間は5兆5235億円の予算だが、14年の工事認可申請時点で、昨今の物価や労務単価の上昇、地元補償費の増加分をすべて織り込んで算出した訳ではない。工事量がピークに向かう中で、工期や費用のコントロールは厳しさを増す。金子社長も「(工事費が)膨らむ余地はあるが、コストダウンの努力をしながら全体として膨らまないようにやっていく」と話すのが精いっぱいだ。

(2019年1月1日 日刊工業新聞 小林)



★ 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