

静岡県知事が相模原のリニア工事現場を視察 工事をめぐる「不都合な真実」を暴く

9月7日、静岡県の川勝平太知事は、神奈川県駅（仮称）など相模原市内で進むリニア新幹線の工事現場を視察しました。静岡県内での工事着工を認めていない川勝知事は、今年8月、実験線のある山梨県と神奈川県との間の暫定開業をすべきと主張していましたが、今回の視察はその可能性を確認するためのものでした。そして、車両基地予定地緑区（鳥屋地区）に立ち寄った川勝知事は、「用地取得が滞っていて、11年かかるとされる工事が始まっていないことを確認すると、2027年の部分開業ですら困難である」と記者団に指摘しました。

27年の開業を不可能にしたのは誰か？

9月22日、川勝知事は定例記者会見で、リニアの車両基地問題を再び取り上げ、今度は明確に神奈川県を批判しました。

工事が始まらないのは用地買収が遅れているからで、その用地買収の交渉は神奈川県にゆだねられている。だから「早期開業ができない責任は神奈川県にある」という主張です。

「静岡県がリニア開業を送らせている」という静岡悪者論に反論する意図がここにあります。だからといって、単純に神奈川県を悪者に仕立てようという話ではありません。川勝知事はリニアの工事が各地で大幅に遅れている現実を知っているはずで、「関東車両基地」を槍玉にあげたのは、ここが誰の目にも見えやすい巨大かつ象徴的な施設で、工事の遅れを指摘するのに最も効果的だと考えたからでしょう。

「車両基地はあと5年で完成」という妄想

10月1日、神奈川県の黒岩祐治知事は、リニア車両基地の現場（鳥屋地区）を視察した後に行われた記者会見で、静岡県の川勝知事による一連の発言（9月）に対して、次のように反論しました。

「（車両基地の）用地取得は地権者全体の50%だが、住宅部分では80%が了承していて順調に進んでいる。2027年（開業）ということから考えれば、着実に進んでいるということを私自身確認できたので、そういうメッセージをお伝えしたい」

これは具体的に言うと、川勝知事が「50%しか用地取得が進んでいない」と指摘したことに対して、「実際は80%が了承しているのだ」という反論です。しかし用地取得が完了していない事実には変わりはなく、最短で来年（23年）に造成を始めたとしても、27年の開業まで5年（試運転期間を含む）しかありません。環境影響評価書（2014年）に記載された11年の工程をどのように短縮させるというのでしょうか。黒岩知事は、川勝知事が投げかけた本質的な疑問には全く答えていません。



リニア相模原連絡会

ブログ <https://linearsagami-hara.hatenablog.com/>

ツイッター： <https://twitter.com/tv8aD60PIgYXFFE>



10月2日/橋本駅周辺整備推進事業／市都市計画公聴会 18人全員が事業そのものに反対意見

「大西大通りは反対」と訴える西橋本のSさん 「高齢になっても歩いて過ごせる住宅地を終の棲家と決め、太陽光パネル設置など準備をしてきた。リニアでは苦しい思いでJR東海と契約をして間もなく、市から、道路で立ち退きの話が。嘘でしょ！信じられない！JR東海の用地取得の一部を受託している市が、リニアトンネルの区分地上権の契約をした土地は土地価格が下がると知っていて、先に判を押させて今度は出て行け？後出しじゃんけんは卑怯だと子どもでも知っている。都市計画して中途半端な道路が他に沢山あるのに、市民の生活を奪って新道路を造る？市がそんなことをやって良いのだろうか？

同じような所がみつかるか不安。生きる気力も失う。道路の新設は反対。区分地上権者の土地には造らないでほしい。私のように苦しむ人が出ないような方法を考えてほしい。」と切々と訴えました。18人の内のほとんどが大西大通り計画に強く反対でした。

この他、「リニアの開業は見通しが立たないのだから、まちづくり計画は住民参加で時間をかけて見直しを」という意見が多く、「脱炭素に反し巨費を投じての道路計画には反対」「相原高校の歴史を引き継ぎ、緑と憩いの公園や防災機能を」「計画の前提となるリニアの停車本数や乗降客数、車の最大交通量の見込みは人口減少のなか非現実的」等々ここに書き切れない様々な意見がありました。 (桜井)

リニア1時間5本停車の作り話で538億円の巨大開発 橋本駅南口区画整理の事業は見直しを

JR東海は「品川駅～大阪駅開業時にリニア列車本数は、(特急で)1時間に片道8本」(平成21年12月)と国に報告。架空のリニア情報を宣伝し、過大な構想で税金を浪費する事が許されるでしょうか。リニア山梨・長野の各駅は1時間に片道1本停車を予定。

リニア駅のため京王橋本駅を、リニア駅近くに移動の愚策

JR橋本・京王橋本の駅舎は1日21万人の乗降客で、乗り換えに便利な駅。移動の必要が無いのに、リニア駅に近づけるため、広大な用地と莫大な事業費を使い、乗り換えが不便になる場所に京王橋本駅を移動。税金無駄使いの区画整理事業は見直しさせましょう。

橋本駅区画整理で市がJR東海に便宜の疑問？

「リニア地下駅の上は緑地公園に」が市民の願いです。

JR東海の土地は、相原高校跡地の1.9haを県から買収し、地下駅舎を建設中、完成後は埋め戻す。

このJR東海の埋立地に幅49m、延長460mの区画整理道路を建設。道路に利用されたJR東海の(地中の障害物)土地は、「換地」として、別の場所に優良宅地に代わる可能性があり、利権ではとの疑問の声も…。相模原市が、区画整理の施工を丸投げした「独立行政法人都市再生機構」が、市民の目は届かないところで、どう処理するか。市民の声を生かした情報公開と、住民参加の区画整理事業が必要ではないでしょうか。 (松本)

JR東海、大岩下非常口の環境保全を発表（具体的な工事計画）

JR東海は6月に大岩下非常口の工事説明会を開き、9月28日には環境保全を発表した。大岩下非常口の場所は、青山交差点から津久井グリーンセンターを通り、畑が広がりはじめた所。山側に工事ヤードをつくり長さ500mの非常口トンネルを掘る。その後、本線と車両基地をつなぐ回送線トンネル4.1[※]の掘削にとりかかるという。

問題は山側に工事ヤードを広く確保できないため、国道413号をはさんで畑側にも工事ヤードをつくり、残土仮置き場にする。交通量の多い国道413号を横断してトンネル残土をトラックで往復するのは、地元住民や、通行車にとって影響が大きいはず。

大岩下非常口の残土は新戸にある採石場へと運ばれ、新戸非常口からの残土とともに盛土される。大岩下の工事車両のピークは2025年440台。工事ヤードのすぐそばに民家があり、高齢者のお宅では、24時間のトンネル掘削が始まれば、騒音や振動で夜眠れるか心配されている。近くに火薬類が置かれることにも不安を感じている。10月9日現在、工事はまだ始まっていない。（河村）



JR東海・環境保全・誘導員配置図より



JR東海・環境保全・工事位置より

相模川のほとりでは静かな生活を壊す工事が

相模川の小倉橋地域にリニア新幹線の橋梁・高架橋・橋脚ができる。6年前には工事車両が大島側を通る話もあったが、その後、JR東海からは何の連絡もなく、6月の説明会では工事車両は向原の交差点から小倉橋手前の狭い道路を通ると説明があった。約20軒の住宅地側には2ヶ所の工事ヤード、1つは（面積13,200㎡、高さ水面から2.5m）相模川の幅、半分以上の広さだ。向原自治会河原組の方々は前回出されたルートがダメなのか理由と再考を求め要望書を提出したがJR東海は返答なしでした。説明会前にはJR東海と土地持ち主との道路拡張契約は終わっていた。その場所には工事コーンと鉄杭が立っている（写真）。

既に工事日程、令和10/3～11/5の看板は無くなっていた。5年間も橋梁・高架橋などの工事で工事車両が行き交う地域となる。

騒音や振動・粉塵などで人災が起きなければいいが。「前は川の流れが綺麗だった。どうしてこんな所に来たのか。反対の声が上がらない」と静かな小倉橋のほとりの方は悲しんでいた。フードで隠れて見えないリニア新幹線が相模川を通れば、どんな影響があるのか私は心配になる。（末永順子）



鳥屋トラスト地で 森カフェづくり

森から学び、森と人との関係を作り直す活動 あなたも体験してみませんか？

日 時： 10月30日（日） 9：00～16：00

集合場所：渡戸（わたど）自治会館前

持ち物：昼食・飲み物

服 装：山の作業ができる服装 足元は長靴がベストです

* 野外の作業ですがマスクの着用をお願いします。

現地集合場所

★ 9：00集合 相模原市緑区鳥屋 渡戸自治会館前

① JR橋本駅からの送迎希望者は建部までご連絡ください。

連絡先：090-2404-0597（建部）

② 橋本駅北口バス停 2番線（橋07）7：55発

鳥居原ふれあい会館行き 渡戸下車 8：35着

（自治会館はバス停から約100m戻る）

主催：リニア新幹線を考える相模原連絡会

<問い合わせ先> 070-1076-1615（河内）



高橋政行さん「森の中で
の作業、カフェタイムでのおしゃ
べりなど魅力あるイベント。

親子連れも大歓迎♥

「森カフェづくり」の作業を再開します

○ 第2作業所づくり（竹と木でつくる）

○ 竹を使ったワークショップ

○ キッチンストーブの作成

* 第1ステージのデッキの上でコーヒーをドリップ

これからの作業予定表

月	予定日	予備日
11月	19日（土）	20日（日）
12月	24日（土）	
1月	21日（土）	22日（日）
2月	25日（土）	
3月	25日（土）	26日（日）



★ 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

相模原市長 本村賢太郎様

リニア中央新幹線の完成が見通せない中で前のめりの

橋本駅周辺整備推進事業に反対します。時間をかけて見直してください。

要求項目

1. 決定ありきの性急なスケジュールで手続きを進めないでください。
2. 税金 538 億円(市費 330 億円・国費 198 億円その他)は市民の日々の生活を充実させるために使ってください。
3. リニアの開業時期は不透明なので、早期開業を前提とした計画は一旦中止して再考してください。
4. 従来の「広域交流拠点整備計画」(2016 年)に基づいた行政主導の計画はやめて、より民主的な市民参画のまちづくりを進め、防災、緑の環境など市民の暮らしを重視する計画に転換してください。
5. 多数の住民に理不尽な立ち退きを強いる「大西大通り線」の新設については計画そのものを撤回してください。

氏名	住 所

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 (090-4378-9257)

第1次集約 11月15日

ここが問題！ 橋本駅周辺整備推進事業

リニアの完成は見通せないのに、住民軽視のあまりにも性急なスケジュール

都市計画決定までには通常2年ほどかかると言われています。5本の道路新設と区画整理他の都市計画決定まで、市のスケジュールでは発表から決定まで1年と異常なスピードです。JR東海の進めるリニア工事は、未解決の水資源問題、残土の受け入れ拒否、シールドマシンのトラブル等々、各地で問題が噴出し、現在開通の見通しが立っていません。この事業は急ぐ必要は全くないのです。

過大な需要予測のもとに計画。 ずさんなA&A事業の失敗をくり返してはいけない

開通したとしても、リニアはその仕組みから、1時間に1本しか運行できないと言われています。市は1時間5本という計算で、過大な需要予測を前提に計画しています。ここは、将来悔いの無いようにしっかり練り直すべきです。

市民生活を圧迫する巨額な事業費

当面2027年までの概算事業費は、市費330億、国費198億、その他で総額538億円です。市は、財政が816億円に赤字がふくらむと言う理由で、市民に負担を強いる方針を打ち出しています。市民サービスは低下の一方、開発には巨額な市民の税金を使うとは、市民の納得は到底得られません。

不要な計画が多い

<京王線駅の移設は必要ありません>

市は京王線の移設を前提に区画整理事業を計画しています。しかし京王線の駅舎が建つとその分の広場は削られ、JRの駅舎の前に高架や建物が立ち並びます。駅ターミナル(駅前広場)から横浜線・相模線まで遠くなり不便になります。「移設は京王と調整中」とのことで、移設費用を市が負担するのかしないのかも、まだ不明です。

<リニア駅の真上に50m巾の道路は必要ありません>

地下駅の真上の土地活用に制約があるのであれば、多くの市民が望む公園や避難場所も含めて計画するべきです。幅50mの道路(内2×13mの歩道)というのは、あまりに広すぎて無策です。

行政主導のまちづくり計画は住民の意向が反映されない

市の計画の基本は2016年の広域交流拠点整備計画のままです。橋本の多くの人びとは落ち着いた緑と憩いのある環境、地球温暖化対策重視の災害から身を守る空間を求めています。またコロナ、気候変動、厳しい経済不況・・・など社会の状況は一層深刻になっています。今までのリニア最優先の広域交流拠点整備計画を前提とした事業計画に固執するのではなく、しっかりと市民の意見を聞いて、住民参画で計画を見直すべきです。

住宅地の真ん中に大西大通りは必要ありません

国道16号西側の大西大通りは、過大な需要予測による交通発生量の計算で150件もの家々が移転を迫られ174億円(総事業費の約1/3)もの税金を使うという計画です。住宅地の真ん中に新しい道路を作るより、既に都市計画決定されている2本の道路の整備拡幅を優先するべきです。またリニアのトンネルルートの上に道路は計画されています。これは住民に2重の苦しみを負わせる暴挙です。計画そのものを撤回するべきです。

