

10年後でも怪しいリニア開業

- リニア開業が遅れるのは静岡県のせいではない。
- 1都6県のすべてで工事は大幅に遅れている。
- 2027年開業が無理なことは2020年には判っていた。
- 「水を守れ」「生態系を守れ」と主張するとなぜかバッシングされる日本の不思議

2024年4月28日

榎田 秀樹

そもそもの始まり

●2013年9月 JR東海は、環境アセスの報告書である「環境影響評価準備書」を都県別に公表。その内容に静岡県は驚く。

表 8-2-4-5 河川流量の予測結果

地点番号	地点	現況の流量 (解析) (m ³ /s)	工事期間中の流量 (m ³ /s)	完成後の流量 (m ³ /s)
01	西俣 (二軒小屋発電所 取水堰上流)	3.97	3.56	3.41
02	西俣	3.56	2.65	2.49
03	東俣 (二軒小屋発電所 取水堰上流)	4.12	4.12	4.12
04	東俣	3.26	3.25	3.24
05	大井川 (田代川第二発電 所取水堰上流)	12.1	10.2	9.98
06	大井川 (田代ダム下流)	9.03	7.29	7.14
07	大井川 (赤石発電所木賊 取水堰上流)	11.9	10.1	9.87

大井川の水を水源とする
8市2町62万人の水利権の
量に匹敵する。



毎秒2トン減る！

川勝平太知事の登場

●この準備書に、川勝知事は意見書を出す。主なポイントは

1. 失われるトンネル湧水の「全量戻し」
2. 県が整備する環境監視体制へのJR東海の参加

●JR東海がこれに合意。2014年4月、「静岡県中央新幹線環境保全連絡会議」が設立。以後、JR東海との話し合いが始まる。

●同じ2014年4月、JR東海は「環境影響評価書」を公表。大井川の減流対策はこう書かれているだけだった——「トンネル内に湧出した水をポンプで汲み上げるなどして大井川に戻す」（本編8-2-4-13）

●「連絡会議」がなかったら、とうの昔にJR東海は南アルプスを掘削していた。どんな結果になっただろうか。「連絡会議」設立から**丸10年経った**が、未だに、具体的な「水的全量戻し」「生態系の保全」「残土処分」が決まらないほどに、環境保全には長い時間がかかる。この点において、川勝知事の功績は大きい。

— 2020年6月26日。無視された川勝発言 —

JR東海の金子慎社長が川勝知事と県庁で会談した。目的は、6月中に着工許可を得ること。だが、川勝知事はこう問い質した。

②なぜ静岡だけが2027年開業の足を引っ張っていると言われるのか。他県では各地で工事が遅れている。



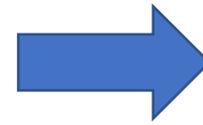
①今月中に本線工事着工を許可してほしい。それで27年開業に間に合う。

③静岡の工事が一番長くなるのでお願いしている。

川勝知事はこの時点で各県での工事の遅れの情報を有していた。だが、JR東海はそれに言及しなかった。

始まった静岡バッシング

だが翌朝の新聞各紙で知事の「他県も工事が遅れている」発言を取り上げたメディアは**ゼロ**。ほとんどが「2027年開業延期」の見出しだった。なぜか。



答は簡単だ。リニアの静岡問題取材するメディアは静岡以外の都県取材していないからだ（当時）。

しかも！

この報道以来、ネットの世界、そして取材もしないメディアで、
★静岡県はリニア開業の邪魔をしている。
★川勝知事はいちゃもんをつけている
といった静岡バッシングが始まる。
それは2024年の今も続いている。

開業の遅れは静岡のせい？

● JR東海は、以後、「静岡が着工許可しないので」と、常に開業が遅れる可能性として「**静岡原因説**」を公表している。

だが！

★川勝知事が言ったように、静岡以外の都県で工事は大幅に遅れている。

★金子社長は20年6月に「今からなら27年着工に間に合う」と言った。それから3年10ヶ月経ったので、**静岡の工事の遅れは3年10ヶ月**と計算できる。

だが！

★3年10ヶ月などかわいいほうだ。

★他都県では、それを上回る工事の遅れが数十もある。

★そのなかには！

10年遅れの工区もある！

★私は専門的調査をしたのではない。
必要なのは…



足し算と引き算だけ。だから小学生でもできる。こんな簡単な調査を、メディアも自治体もしてこなかったのだ。

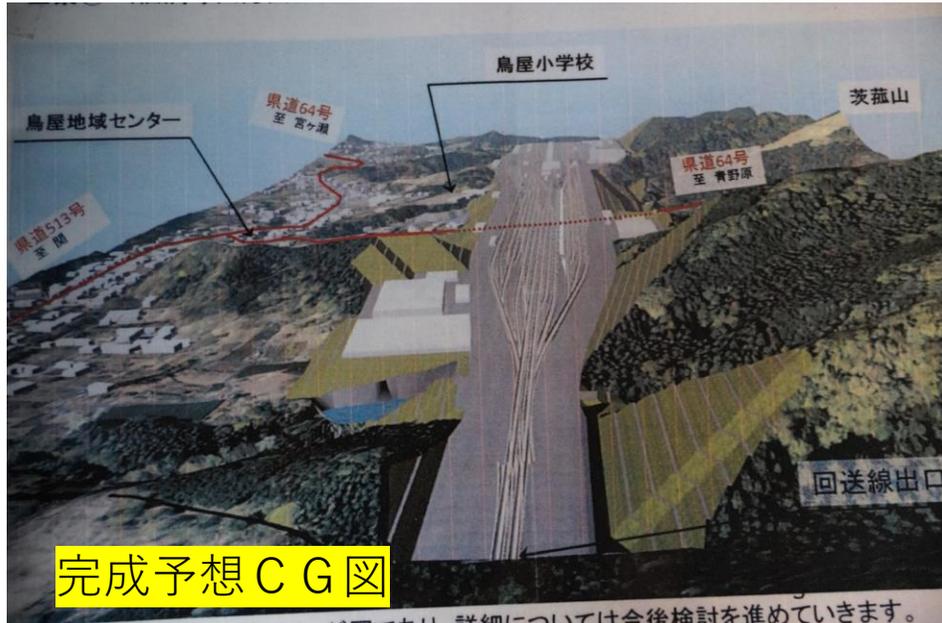
では、以下、一緒に足し算／引き算やりましょう

ちょっとした予備知識

- リニアは路線と施設が完成して、即開業とはならない。
- その後、全線での電気調整試験とリニア走行試験をする。
- その期間は2年。
- これは「環境影響評価書」の本編3-46に「試運転等に二年かかる」と明記されている。
- ここではこの2年間を「工期A」と表現する
- データは極力最新のものを使う。
- ★「環境影響評価書」（14年）には大まかな工程を掲載。
- ★「環境保全の計画」（14年以降）は工事契約後の工程を掲載するので、評価書での工期より短くなる場合もある。

工事の遅れTOP10

●第1位 10年遅れ リニア関東車両基地 未着工



高さ30m、長さ2Km、最大幅350m。滑走路のような「リニア車両基地」の工期は11年（環境影響評価書）



工事契約は23年9月。だが用地買収も未完で未着工。



24年着工なら、 $24 + 11 = 35$ 。工期Aを加えると $35 + 2 = 37$ 。
 $37 - 27 = 10$ 年遅れ

表 3-2-11 工事工程表

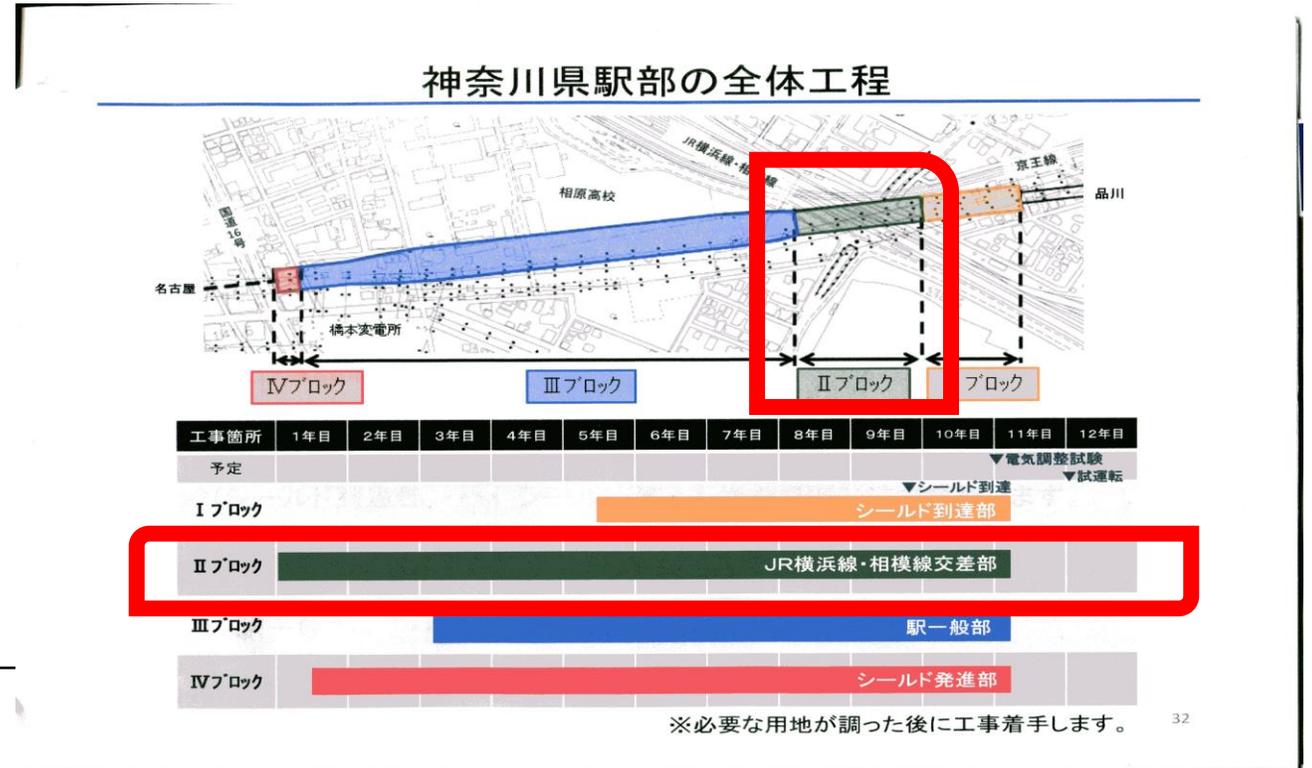
区分	工程	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	11年目	
K地区	車両基地	造成工	[Bar]										
		路盤工						[Bar]					
		ガイドウェイ設置工						[Bar]					
		建屋築造工					[Bar]						
		電気機械設備工						[Bar]					

工事の遅れTOP 10

●第2位 9年遅れ (かつての)リニア神奈川県駅・非開削区 未契約



かつてリニア神奈川県駅の一部として、JR東日本の横浜／相模線と自動車アンダーパスが交差する地点の真下の工区は、14年11月の事業説明会で**工期10年**と説明されたが、難工事が予想されるのか、未だに未契約だ。同工区は21年3月末に駅計画から外れた。



24年着工なら、 $24 + 10 = 34$ 。
 工期Aを加えると $34 + 2 = 36$ 。
 $36 - 27 = 9$ 年遅れ

工事の遅れTOP10

●第3位 8年遅れ リニア長野県駅 未着工



環境影響評価書（14年）では**工期9年**。だが22年12月22日に起工式が執り行われたが、「環境保全の計画（工事計画書）」が未公表。実際、24年3月時点で工事していなかった。

表 3-3-1(7) 工事工程

工事位置	工種	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目
R (保守基地)	造成工			■	■						
	建屋築造工				■	■					
R (保守基地回送線)	基礎工			■	■						
	下部工			■	■						
	上部工			■	■	■	■				
	電気機械設備工						■	■	■	■	■
S (駅)	基礎工	■	■								
	躯体構築	■	■	■	■	■	■				
	フード架設工			■	■	■					
	ガイドウェイ設置工					■	■				
	電気機械設備工						■	■	■	■	■

事 3-3-7

24年着工なら、 $24 + 9 = 33$ 。工期Aを加えると $33 + 2 = 35$ 。
 $35 - 27 = 8$ 年遅れ

工事の遅れTOP10

●第4位 6年遅れ リニア山梨県駅 やっと契約

表 3-2-1(6) 工事工程表

場所	工種	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	
H地区	駅	基礎工		■	■						
		躯体構築工			■	■	■	■	■	■	
		フード架設工					■	■	■		
		ガイドウェイ設置工						■	■		
		電気機械設備工							■	■	■

表 3-2-1

環境影響評価書（14年。補正版。事業特性3-2-7）では、**工期9年**。現時点（24年4月28日）でも未契約だが、4月上旬、JR東海は、本年中に契約予定で工期は**6年8ヶ月**と修正した。

24年着工なら、 $24 + 6\text{年}8\text{ヶ月} = 31$ 。
工期Aを加えると $31 + 2 = 33$ 。
 $33 - 27 = 6\text{年遅れ}$

工事の遅れTOP 10

●第4位 6年遅れ以上

南アルプス市高架橋

反対運動



表 3-2-1(12) 工事工程表

場所	工種	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目
N地区	高架橋	基礎工	■					
		下部工	■	■				
		上部工	■	■	■			
		フード架設工		■	■	■		
		ガイドウェイ設置工		■	■	■		
		電気機械設備工			■	■	■	■

★19年5月。リニアが地上区間で住宅や田畑の間近を通ることでの生活破壊や農業破壊を怖れた住民6人が工事差止を求め提訴。

環境影響評価書（14年）では**工期7年**。だが原告はJR東海の測量を拒否しているため、未着工。

24年5月28日に地裁判決が出るが、高裁、最高裁まで係争するので、また、敗訴決定でも土地は売らないはず。仮に24年着工なら、 $24 + 7 = 31$ 。工期Aを加えると $31 + 2 = 33$ 。

$33 - 27 = 6$ 年遅れ。だが上記理由で**10年遅れもありうる**。

こんな事例も…/東京都

—マシン・トラブル—

21年10月に品川区の「北品川工区」(9.2Km)の「北品川非常口」を発進したシールドマシンは、添加剤のミスで**わずか50mで掘進不能**に23年3月27日に再発進し113m地点まで掘削したが、10月6日、マシンに深さ7センチのへこみができたことで再停止。24年4月8日、再々発進。現在127m。ほぼ**2年半遅れ**となる。

現在の進捗率は $127 \div 9200 = 1.4\%$ ただし、JR東海は「調査掘進」としての300mが終われば、月400m掘進すると説明。

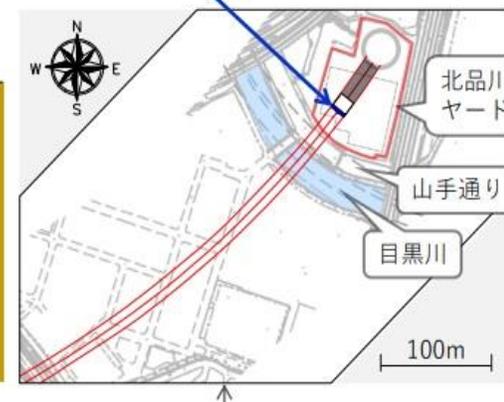
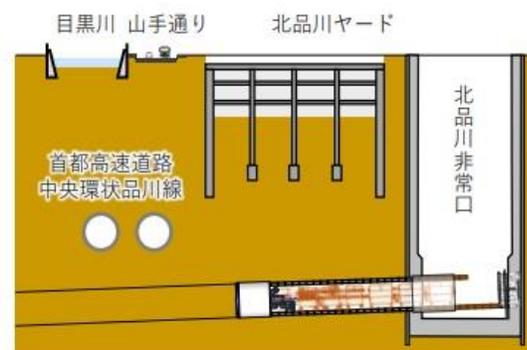
シールド掘進工事（調査掘進）の進捗状況

50m程度掘削が進んだため、シールドマシンの後ろに運転操作室などを載せた台車を連結する作業を行っています。これにあわせてシールドマシンの点検を行います。



2022年3月30日現在
シールドマシンは
ここにいます。

断面図



こんな事例も…/長野県

——人身事故——



作業内容	年度	2017				18	19	20	21	22	23	24
		I	II	III	IV							
準備工 (非常口ヤード整備等)			■	■								
道路改良工事 (道路拡幅等)		■	■	■	■							
トンネル掘削					■	■	■	■	■	■	■	■
覆工・路盤工							■	■	■	■	■	■
発生土置き場整備工				■	■	■	■	■	■	■	■	■
片付け												■

豊丘村の坂島非常口。2017年5月の環境保全計画によると、非常口（斜坑）掘削は2018年1月に始まるはずが、実際の開始は2021年7月16日。この時点で**3年半の遅れ**。

本工区は事故が相次ぐ。★2021年11月8日、斜坑崩落で負傷事故発生。★22年3月8日、2人が軽傷。★4月15日には指2本骨折の重症。そのたびに、工事は中断し、6月8日に再開。工事はさらに遅れている。**4年前後の遅れ**となる。

工事の遅れと事故の発生についてはほかの現場でも注視しなければならない

こんな事例も…/岐阜県

2-4 工事工程

工事工程を表 2-4-1 に示す。

——自然現象
+ 死傷事故——

表 2-4-1 工事工程表

項目	年度	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
瀬戸トンネル新設			本工事の範囲							
準備工・復旧工 (工事施工ヤード整備含む)			■							■
トンネル工事				■						
その他工事										
設備工事等								■		

※工程については、工事の状況等により変更する場合があります。



★中津川市の瀬戸非常口（斜坑）は、2019年度末に掘削開始予定が、作業ヤードで**巨岩が出現**し、実際の開始は2021年6月。この時点で**1年3か月ほどの遅れ**。

★2021年10月28日。斜坑崩落で**死傷事故発生**。2022年5月13日まで工事中断。工事の**遅れは1年7か月**ほどに。

★死亡事故の経緯。19:12に発破。19:14に入坑。19:17に肌落ちが生じた。発破から入坑までわずか2分。他の事業のトンネル現場責任者は「発破後の5分は現場に立ち入らない。加えて、土埃が晴れるまでさらに8分間、つまり計13分は立ち入らない」と話したが、瀬戸では「工事の遅れ」で「急げ急げ」の労務体制になっていたのか？

こんな事例も…/愛知県

ニューマシントラブル



★春日井市の坂下非常口の「環境保全計画」（2017年3月）によると、シールドマシン発進は平成31年（2019年）度の第2四半期（7月から）の予定。実際の発進は2022年7月。**3年も遅れた。**

2-5 工事工程

工事工程を表 2-1 に示す。なお、本工程は平成 29 年 3 月時点での予定である。

表 2-1 工事工程

項目	28		H29				H30				H31				32	38	39	
	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV					
準備工	■					今回の施工範囲											▲開業	
雨水流出抑制工 資材置場・工事用道路工		■	■															
土留壁工・盤下げ掘削工			■															
ニューマチックケーソン工						■												
シールドトンネル等															■			

※現時点の工程であり、工事の状況等により変更となる場合があります。

★加えて、その発進直後にシールドマシンの刃が損傷し、工事中断。**掘進距離わずか40センチ**。2024年4月8日、再発進これで**さらに1年9ヶ月遅れている**。**合計で5年弱の遅れ**

簡単な一覧表

順位	遅れの年数	都県	工区名	根拠となる資料	説明	2024年4月時点の進捗
1	10	神奈川県	リニア車両基地	環境影響評価書	工期は11年。	用地買収が完了していない。仮に24年着工なら完成は35年。「工期A」を足すと開業は37年。10年の遅れ。11人の市民による土地トラスト運動もあるので、強制収用や行政代執行するにも数年がかかる。
1	10	岐阜県	久々利トンネル	環境影響評価書	工期は11年。	工事未契約。仮に24年着工なら完成は35年。「工期A」を足すと開業は37年。10年の遅れ。ただし「環境保全の計画」では短縮されると思われる
2	9	神奈川県	(かつての)リニア神奈川県駅・非開削工区	事業説明会(14年11月)	リニア神奈川県駅には4工区あるが、JR横浜線・相模線と自動車用アンダーパスが直角に交差する地点の真下を掘る地下トンネル工事(非開削工区)の工期は10年。ただし本工区は21年3月に駅舎から外れた。	非開削工区は工事未契約。仮に24年着工なら完成は34年。それから「工期A」を足すと開業は36年。9年の遅れ。
3	8	長野県	リニア長野県駅	環境影響評価書	工期は9年。	24年4月時点で「環境保全の計画」(工事計画)が未公表。つまり未着工。24年に着工しても、工期Aと合わせれば開業準備は2035年。8年遅れ
4	6	山梨県	リニア山梨県駅	環境影響評価書	工期は6年8ヶ月(24年4月のJR東海の説明)	今年中に工事契約予定。仮に24年に着工しても完成は31年。「工期A」を足すと開業は33年。6年の遅れ。
4	6	長野県	尾越工区(斜坑(0.3Km)と本坑(6.5Km))	説明会資料(23年5月30日)	「掘削から路盤工までが26年度以降」の完成とされており、それ以降の、5年かかる「ガイドウェイ設置工」と「電気機械設備工」については未記入。	斜坑掘削は23年10月。仮に26年完成でも、その後の5年工事と「工期A」を足すと開業は33年。6年遅れ。
4	6	愛知県	名城非常口+本坑	環境保全の計画(16年10月)	シールドマシン掘削は19年度第2四半期開始。27年度初頭に完成(工期6年半)。	24年1月時点で未掘削。仮に24年着工なら30~31年の完成。「工期A」を足すと開業は33年。6年の遅れ。

4	6	長野県	坂島工区（斜坑と本坑）	環境保全の計画（17年5月）	掘削は18年1月から21年度末までの予定。	21年7月16日、掘削開始。この時点で3年半の遅れ。21年11月8日、斜坑が崩落し負傷事故が発生。22年3月8日には2人が軽傷。4月15日には指2本骨折の重症。そのたびに工事は中断し、6月8日に再開した（この時点で4年の遅れ）。「工期A」を足すと開業は33年。約6年の遅れ。
4	6	神奈川県	新戸非常口+本坑	環境保全の計画（22年8月）	●工期19年10月15日～26年3月31日	●未着工（未確認情報）だが、24年着工なら完成は4年以上の遅れ、工期Aを加えると開業は33年。6年の遅れ。
4	6	山梨県	南アルプス市高架橋	環境影響評価書	●工事中止を求める裁判で、南アルプス市の原告が住む地区の工期は7年。	●19年に提訴した原告がJR東海の測量を拒否するので未着工。24年に着工しても完成は31年。工期Aを加えると開業は33年と6年遅れ。裁判が24年1月時点で地裁段階なので、10年以上の遅れとなる可能性が高い。
4	6	岐阜県	瀬戸非常口	環境保全の計画（18年12月）	●トンネル（斜坑）掘削開始は19年度末頃。 ●斜坑+本坑（4.4Km）の掘削終了は23年度末。	●作業ヤードの路盤整備中に巨岩が出現し工事が難航。 ●21年6月 斜坑掘削開始。既に1年強の遅れ。（従来は19年度第4四半期から）。 ●21年10月28日。斜坑の崩落死傷事故発生。以後、工事は中断。22年5月13日、工事再開。23年5月完了。 ●本坑は23年5月に着工。同年12月14日時点で520m（11.8%）掘削。このペースなら本坑掘削には5年かかり、完成予想は28年5月。さらに「設備工事等」に約3年、そして工期Aを加え開業は33年と6年遅れになる。
参考データ	4	神奈川県	第2首都圏トンネル	20年6月5日の入札情報	工期は4年9カ月（最大で）	用地買収の対象者は850人いるが、2割が未取得。よって未着工。25年工でも完成は29年。「工期A」を足すと完成は31年。4年の遅れ。

リニア工事の進捗率は？

- ★現在のリニア工事の殆どが準備工事（取付道路、斜坑や立坑、先進坑の建設など）。
- ★リニア本線は286Km。うち山梨実験線（43Km）を除くと工事対象は243Km。
- ★243Kmのうちトンネル区間は210Km。このうち私が確認した「着工」工区は17。その合計距離数は104.4Km。

着工時期	工区名	計画延長	進捗	進捗率	
2018年3月	南アルプストンネル・山梨工区（山梨県）	7.7	2022年10月時点で1.4Km。「南アルプストンネル山梨工区・長野工区の進捗状況について」（令和4年10月。JR東海資料）	18.20%	
2018年12月	日吉トンネル・南垣外工区（岐阜県）	7.4	18年10月に着手。19.11.26時点で890m（建設通信新聞DIGITAL）	12%	
2020年9月	中央アルプストンネル・山口工区（岐阜県）	4.7	2023年12月11日時点で2000m。（中央アルプストンネル（山口）工事便り2024年1月。鹿島・日本国土開発・吉川特定建設工事JV）	42.60%	
2021年9月	伊那山地トンネル・青木川工区（長野県）	3.6	21年9月3日。掘削開始。24年3月21日。大鹿村リニア対策協議会でJR東海「26年9月末までの工事終了は『厳しい状況にある』」と説明		
2021年10月	第一首都圏トンネル・北品川工区（東京都）	9.2	2021年9月14日。北品川非常口から調査掘削開始。半年で300mの予定が2024年4月16日時点で 127m 。（JR東海HP）	1.35%	第1首都圏トンネル（37.2Km）の進捗は、1.51%
2023年3月	同上・梶ヶ谷工区（神奈川県）	11.8	250m 。2024年2月22日時点で終了。（JR東海HP）	2.12%	
2023年3月	同上・東百合丘工区（神奈川県）	4.2	133m 。2023年9月終了（23年12月22日の住民説明会資料）	3.17%	
2023年7月	同上・小野路工区（東京都）	12	350mの予定が、2024年3月28日時点で 53m 。（JR東海HP）	0.44%	
2021年12月	第四南巨摩トンネル・西工区（山梨県）	2.6	23年9月掘削。（JR東海HP https://linear-chuo-shinkansen.jr-central.co.jp/plan/ ）	?	
2022年3月	第四南巨摩トンネル・東工区（山梨県）	6	22年3月掘削（同上）	?	

2022年5月	南アルプストンネル・長野工区（長野県）	8.4	●22年10月時点で8.4Kmのうち0.6Km掘削。「南アルプストンネル山梨工区・長野工区の進捗状況について」（令和4年10月。JR東海資料） ●24年3月21日。大鹿村リニア対策協議会でJR東海「26年11月末までの工事終了は『厳しい状況にある』」と説明	？
2022年6月	長島トンネル（岐阜県）	5.9	24年2月21日時点で1185m（長島トンネル工事だより（武並地区）24年2月号）	20.08%
2022年9月	中央アルプストンネル・松川工区（長野県）	4.9	22年8月、名古屋方面へ掘削開始。24年2月末時点で約900m。（2024年度版リニア推進ロードマップ 飯田市）	18.37%
2022年11月1日	伊那山地トンネル・戸中・壬生沢工区（長野県）	5.9	23年12月末で約1300m（24年1月15日。工事事務所へ電話聞き取り）	22%
2023年3月	瀬戸トンネル（岐阜県）	4.4	2024年3月12日時点で品川方へ540m。（瀬戸トンネル工事便り2024年4月。中央新幹線瀬戸トンネルJV）	11.80%
2023年6月	第一南巨摩トンネル（山梨県）	0.8	2023年10月13日竣工	100%
2023年6月	第一中京圏トンネル・大森工区（岐阜県）	4.9	？	
		104.4		
	実験線を除くトンネルの総延長は 210 Km			
			仮に上記工区の掘削が半分完了したとすれば $52.2 \div 210 =$	24.86%
			仮に上記工区の掘削が1/3完了したとすれば $34.7 \div 210 =$	16.57%

仮に16%ならば、未着工率は84%だ。これを知っても、まったく現場を取材しないマスコミはまだ「静岡のせいで」と繰り返すだろうか。

●何を今さら！

●2023年12月14日 JR東海はリニア開業は「2027年以降」になると公表した。

●2024年4月4日 JR東海は、2027年以降の完成となる工区を3つだけ公表したうえで、静岡の工事が10年かかるので、

★リニア開業は「2034年以降」になる。

★どの工区の完成も静岡工区より遅れることはない。と、まだ静岡悪者論を展開する。

●だが、2034年になっても静岡以外の工区が完成していない可能性はとて高い。

住民を追い詰める自治体

- リニア中間駅が設置される自治体（相模原市、甲府市、飯田市、中津川市）では27年開業を目指して駅周辺開発（駅前広場、道路拡幅、新設道路建設、他交通手段とのリンクなど）を計画し、多くの住民を立ち退かせ、今後も立ち退かせようとしている。
- 23年末、JR東海が「開業は27年以降」と公表。私はこれら自治体の担当窓口「27年開業はあり得ない。すると、駅周辺開発をしても、27年には閑古鳥が鳴くだけでは。そのご認識は？」と尋ねた。回答は…。

★**相模原市** 「基盤整備はどんなに早くやってもいい。今まで取り用地買収を進める」→「神奈川県の記事は10年も遅れる。それは知っていたのか？」→「JRからその説明はない」→「いえ、市独自で調査をしたのかと尋ねている」→「JRからの情報を待ちます」

★**飯田市** 「確かに。民間投資が遠ざかる可能性はある」→「市は工事の遅れを知らなかったのか？」→「JR東海からの情報がない」→「いえ、独自調査をしたのかと尋ねている」→「していない」

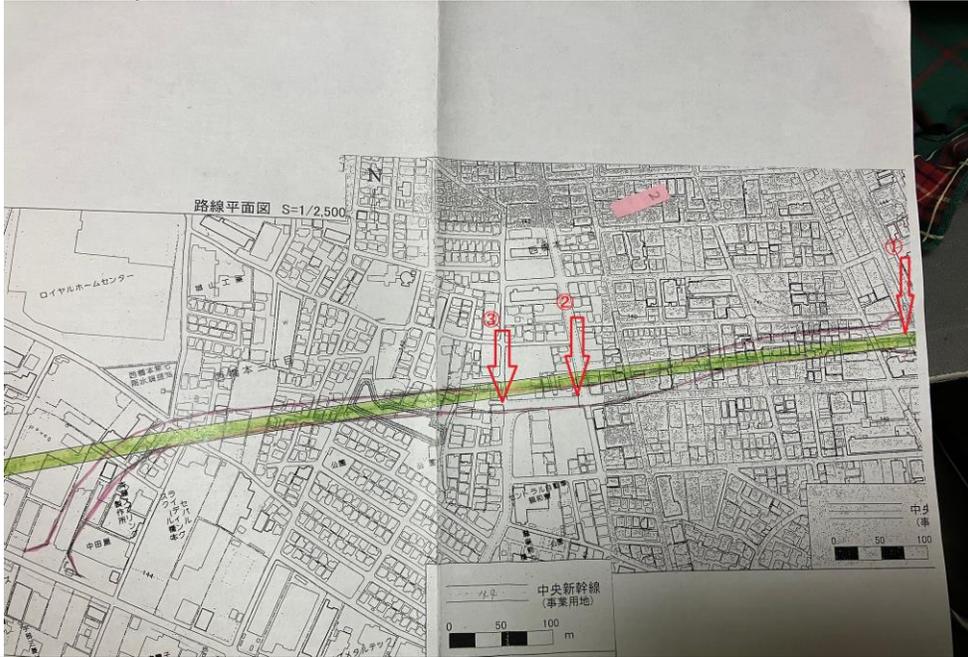
★**甲府市** 「27年以降が何年になるか、JR東海から情報がない」→「県内でも工事が遅れているのは事実。それは認識していなかったのか？」→「JRの情報を待ちます」

このように各自治体は独自調査をせず、JR東海からの情報を待つだけの姿勢を有している。

リニア開業を住民に押し付ける自治体

——相模原市の「大西大通り線」から考える——

リニア計画で住民軽視をするのはJR東海だけではない。住民を守るはずの自治体も「リニア推進」のために住民を追い込んでいる。



リニア中間駅ができる自治体（相模原市、甲府市、飯田市、中津川市）では金太郎飴のように同じようなりニア駅周辺開発（駅前広場、アクセス道路開発など）を計画／実施中だ。

だが周辺開発の目途である2027年にはリニアは間違いなく開業しないので、リニア駅前には閑古鳥が鳴く。

相模原市はリニア駅周辺に5本の道路を新設する。最長の「大西大通り線」（赤線。920m）はなぜか、ほぼ地下のリニアルート（緑線）と重なる。道路建設が始まれば**約100世帯が立ち退く**。

★すると、結果としては、リニアのトンネル工事がスムーズに行えることになる。



リニア開業を住民に押し付ける自治体

——相模原市の「大西大通り線」から考える——

相模原市では浅い深度でのトンネル建設なので、JR東海は区分地上権の設定のため住民と交渉しなければならない。だが拒否の構えを見せる住民が多い。だが**道路計画では「土地収用法」が適用される。その場合、用地交渉をするのは相模原市**になる

2023年8月20日。本村賢太郎・相模原市長と市民との対話を実現した。

①これはリニアを作るための道路ですよ！

②これだけ反対者が多いのに、道路計画の開業まで予定されている。まず交渉でしょ！

③この道路で自宅も工場も失う

⑤ウソですよ！



④皆さんへの寄り添いが足りなかった。でも説明会はもう55回行っている。

⑥対話は続けます。でも計画は変更しません

●当該地区の住民は「リニアに反対する私たちに追い出すための道路計画だ」と徹底反対の構えを見せる。闘い方はとても簡単。測量拒否してハンコを押さなければいい。だが今後、市の切り崩しが心配される。

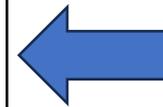
リニア開業を住民に押し付ける自治体

——長野県飯田市の事例——

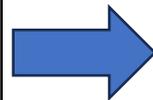


飯田市もリニア駅工事のため、多くの人が立ち退いた。加えて、県と市によるリニア駅周辺開発のための立ち退きも進んでいる。

2023年12月22日。リニア駅起工式（左）が執り行われた。その真正面のガソリンスタンドの店主は「リニア駅周辺開発でこの道路も片側2車線に拡幅される。でも補償金が少なすぎて移転先が見つからない」と憤っていた。



リニア駅建設と周辺開発で、飯田市では一般住宅が約190戸、事業所が約100カ所が移転対象となっている。



★23年秋。立ち退きをギリギリ免れた地区の住民は「多くの人が泣く泣く立ち退いた。俺はリニア反対だが、こうなったら何が何でも27年開業をしてもらわないと、彼らが報われない」と憤っていた。だがフタを開ければ「2034年以降」の開業。この住民は怒っているに違いない。

移転を拒否する！

飯田市の型染業「筒井捺染工場」の筒井克政さん（写真右）は、家族全員で「立ち退かない」と決めた。県道229号線の拡幅に伴う移転を要請されたが、補償額が低すぎて、1億円の自己負担が発生するからだ。



加えて… 筒井さんは立ち退いた人たちを訪ね歩くが…

①筒井さん、寂しいよ

③補償金で移転したけど、ここは知らない人ばかり。誰とも話せない。



②どうしたの？

「女ボスとまで呼ばれた元気な女性が今、孤独でノイローゼになっているんです…」

自分たちもそうなるまいと、筒井さんは周囲から何と言われようと移転拒否をするつもりだ。

自治体とメディアの責任

●24年4月22日。長野県の阿部守一知事とJR東海の丹羽俊介社長が県庁でリニア計画についてトップ会談。阿部知事は開業が大きく遅れることを「ショックだ」と発言した。あたかも、自治体が被害者であるかのように。

★この発言こそショックだ。阿部知事は、県内での工事の遅れを知らなかった。小学生でもできる工事の遅れの算出をしていれば、いくらでも対処できたのに。

★20年6月の川勝知事と金子社長とのトップ会談で、川勝知事が着工を拒んだあと、計画沿線上の知事たちは以下のようにコメントしている。

★黒岩祐治神奈川県知事「27年開業が難しくなったことは大変残念だ」

★長崎幸太郎山梨県知事「静岡県に受け入れを求める」

★大村秀章愛知県知事「中部経済圏にとって大変残念な状況になる」

知事たちは、各自治体は、自分の足元の工事の遅れも知らずに、静岡を批判している。加えて、メディアもこんな簡単な調査をやることなく、静岡原因説を報道し続けてきた。軌道修正するなら今しかない。