

中間駅周辺設備費用はだれが負担？

駅周辺設備は地元負担で！

JR東海は昨年(2011年)の11月の記者発表の中で、中間駅の建設費用は自らが負担すると発表しましたが同時に「併設する設備」はその維持管理費も含めて地元負担を前提にするとの内容でした。中間駅は地中にありますが駅以外の地上の設備はすべて地元負担ということになります。

また、神奈川県推進期成同盟の事務局でもある神奈川県交通企画課でも「駅の建設はJR負担、周辺の整備はまちづくりとして自治体が負担」との回答でした。

もし地元自治体での負担ということになると、三菱総研の試算では、県立相原高校の移転に関わる費用として200億円、駅南にある高圧線対策として100億円、その他駅舎、周辺整備に433億円、計733億円と試算されています。しかしこれ以外にも車両基地、立坑などの周辺の用地確保、アクセス道路建設などが加わると1000億円に近い金額が地元負担とされる可能性もあります。

相模原市内は地上権がある？(大深度地下ではない)

JR東海のパンフレットによると「相模川より山梨リニア実験線東端に至るルートは、相模川等の主要河川を橋梁で渡河する区間がありますが、主に山岳トンネルで通過する計画です。」とあり、大深度法の適用外となる可能性があります。そうした場合、地上権が発生しトンネルを作る場合には地権者の許可が必要で勝手に掘ることが出来ません。



相模川の上には大きなフードができる！

山梨実験線は今延伸工事の最中です。現地を見学に行くと「明かり」部分(トンネルから出た地上部分)がどのようになっているか見る事が出来ます。下図のようにトンネルから出て次のトンネルに入るまでフードに覆われておりリニアの車体を見ることは出来ません。

相模川の上をリニア新幹線は鉄橋で越えることになっていますがこの写真と同じくフードをかぶって川を越えることになると思われます。せっかくの風光明媚な相模川の景観がこれではだいなしに。(J. N)



山梨実験線の延長工事現場

中間駅は開削工法(露天掘り)

— 周辺地域への影響大

JR 東海の環境影響評価報告書には中間駅の建設方法として開削工法(露天掘り)とすることが図で説明されています。(右図)

まず地中壁を設けた後、開削工法で上から掘り進み、地中駅を形成した後、埋め戻す方法となります。

この地下駅は長さ 1 Km、最大幅 45 m とされ、橋本駅南側に建設されると 16 号線を越えて西橋本 2 丁目付近までのびる可能性があります。

三菱総研も認めた橋本中間駅

— 米軍補給廠は避けるが相原高校はどうか？

相模原市内に建設が予定されている中間駅は JR が示した 5 km の円の中に橋本駅、南橋本駅、相模原駅が含まれていますが、神奈川県が三菱総研に依頼して作成した「報告書」の中では「米軍補給廠を避けなければならないが JR 相模原駅のそばに建設は困難」としています。これに対し「橋本駅南側は相原高校と高压電線の移転をすれば(中間駅建設は)可能」と結論づけています。

米軍補給廠は避けなければいけないが相原高校はどうかせばいいとの論理です。

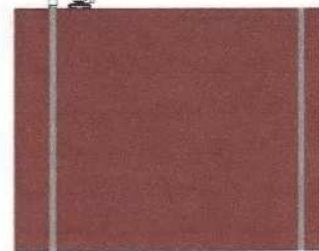
リニア橋本駅が出来たら”のぞみ”が減る？

JR 東海は説明会でもリニア新幹線が出来たら”のぞみ”を減便すると言っています。パンフレットの資料によると半分に減らされています。”のぞみ”は現在東海道新幹線を使う人がもっとも利用している列車です。仮にリニア新幹線の駅が相模原に出来たからと言っていま新横浜から”のぞみ”に乗って名古屋、大阪に移動している人たちが相模原まで来てののでしょうか。

”のぞみ”が減便されては大多数の東海道新幹線の乗客がかえって不便になってしまうのではないのでしょうか。

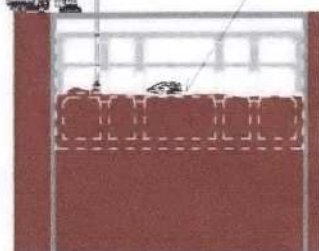
1 土留壁の施工

土留掘削機



2 掘削工、躯体構築工

ダンプトラック クレーン バックホウ



3 埋戻し

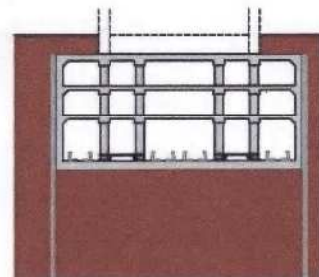


図 3-4-22 駅部における施工イメージ

JR 東海、環境影響評価方法書

9月30日に山梨でリニア連絡会の全国交流集会在開かれる

去る 9 月 30 日に甲府に各地から 170 人が集い、各地の運動の交流を行いました。これを受けて 10 月 13 日には各地の代表者が集まり「リニア沿線ネット」を発足させ、署名や集会など統一して取り組んでいくことが決まりました。

ストップ・リニア沿線住民の集い

主催：リニア市民ネット



発言する相模原連絡会の浅賀代表