私たちの自治体の生活からみたリニア問題

大公共事業のためのリニアでは全ての住民の生活を圧迫します

2014年10月7日　甲府市議会　山田厚

このレポートは、様々な困難さが強いられているリニア沿線住民だけではなく、主に「離れているし、直接リニアとは関係ない」と思われている普通の市民にむけて作成したものです。

普通の市民は、「リニアありき」ではありませんが、
「リニアで便利になれば、それは、それで結構なことだ」
「まちがそれでにぎわえば、いいじゃないか」
「自分の家計が痛むわけでもない・・・」
「一度はリニアに乗ってみたい。やがて使うこともあるだろうから」
「１０年先や２０年先のことは、あまり関係ない。それまで元気だろうか？」
・・・と思っているはずです。

でも、リニアとそれに伴う大きな公共事業による自治体財政や防災と安全上においては、そして今後の地域社会全体にとっては、「いいじゃないか」では、すまされないことにもなるのです。

リニアによるリスクやデミリットは沿線住民だけでなく、自治体のすべての市民に影響する問題です。自治体議員の立場からのレポートです。ぜひご意見をお願いたします。

目　次

はじめに　・・・・・・・・・2

・そもそもリニアのニーズはあるのでしょうか？　・・・・・3
それとも無理やりつくるのですか？

・山梨県行政が掲げるリニア効果は
根拠のない過剰な予測であり信じられません　・・・・・7

・県政の過剰な予測とJR東海の尊大さは
公費による大公共事業に向けられています　・・・・・18

・最重要な問題はリニアの安全性です
災害や生活・自然環境への不安と危惧は大きい　・・・・26

・リニアを名目にした大きな公共事業自体が目的となり
そのため社会保障などの生活予算が削減されていく　・・・34

はじめに

自治体における防災・公共事業などの関係を考えます

極めてずさんなＪＲ東海のリニア中央新幹線の環境影響評価対応であっても、沿線住民から様々に不安の声があがっても、安倍政権のもとでは、それを無視していよいよ工事着工となりかねません。

リニアのような民間のかってない巨大プロジェクトに対しては、メリットだけではなく、デメリットを特にしっかり調査・分析し、必ずある大きなリスクへの対応が必要です。すでにリニアへの不安は、様々に指摘され現実のものとなってきています。トンネル工事による水枯れ・残土処理などの環境の問題、振動・騒音・日照権・景観などの生活環境の問題、電磁波などの安全性の問題、地震などの防災上の問題、原発を必要とするほどの膨大な電力消費問題、採算問題などなどーいずれも「夢のリニア」などと言っていられません。

環境と安全への対応をＪＲ東海まかせではいけません。このままでは原発の安全性を、電力会社に任せてきたことと同じことになってしまいます。

しかし、リニア推進ありきは、ＪＲ東海や安倍政権だけではありません。リニアの中間駅がある自治体当局もリニアのメリットを大きく掲げてのめり込んでいます。

例えば、各県当局がそれぞれ公表したリニア１本の乗降客想定数を４駅で合計すると１０１８人（神奈川県駅平均２０９人、山梨県駅平均３４２人、長野県駅平均１８９人、岐阜県駅平均２７８人）にもなります。リニアは全席指定で最大１０００名の乗客ですから、いかに自治体当局が過剰な想定をしているのかが分かります。もちろんその過剰な想定には根拠がありません。

特に、リニア実験線のある山梨県行政は、メリットを強調し「夢の期待」を、極めて大きく膨らませて県民と市町村自治体を「歴史的な転機をむかえた」と引っ張っています。それにつられて、県議会や甲府市議会でも「このチャンスをいかそう」「しっかりした関連施設をつくらねば乗り遅れる」「品川―名古屋間は２０２７年の開業だが、２０２０年のオリンピックにあわせての開業をもとめよう」の声も出されてきています。

リニアの問題は周辺地域住民の問題にとどまりません。このままでは、当該する自治体の全ての住民にさまざまな弊害を及ぼすことになりかねません。

ここでは、主に自治体における市民生活から、公共交通としてのニーズ・防災・公共事業、そして自治体財政上におけるリニアの問題を考えてみましょう。

そもそもリニアのニーズはあるのでしょうか？
それとも無理やりつくるのですか？

はじめに、リニア中間駅のある自治体の住民にとって、そもそもリニアは公共交通としての**ニーズがある**のでしょうか？　これは、かなり疑問です。リニア山梨県駅の場合で考えてみましょう。

１時間に１本のリニアでは利便性･効率性はありません

リニア中間駅とは、リニアローカル駅のことです。このローカル駅では、リニアは通過するばかりで、ＪＲ東海によると1時間に８本のうちローカル駅には1本だけ止まり、後の７本は通過するだけです。朝６時から夜の１２時までの発着で１日上下よくて３６本でしかありません。リニアに乗車しようにも発着の間隔は１時間もあり時間的効率がよくありません。つまり利便性がないのです。それも「1時間１本・１日上下３６本」というのも最大限の見込みで、実際はどうなるかもわかりません。

それなら、従来の交通機関のほうが、はるかに利便性があります。甲府―新宿間の場合は、ＪＲ在来線特急や高速バスの方が３０分間隔で発着しているだけに時間的効率がいいのです。

リニア以外は甲府―新宿間は３０分に１本

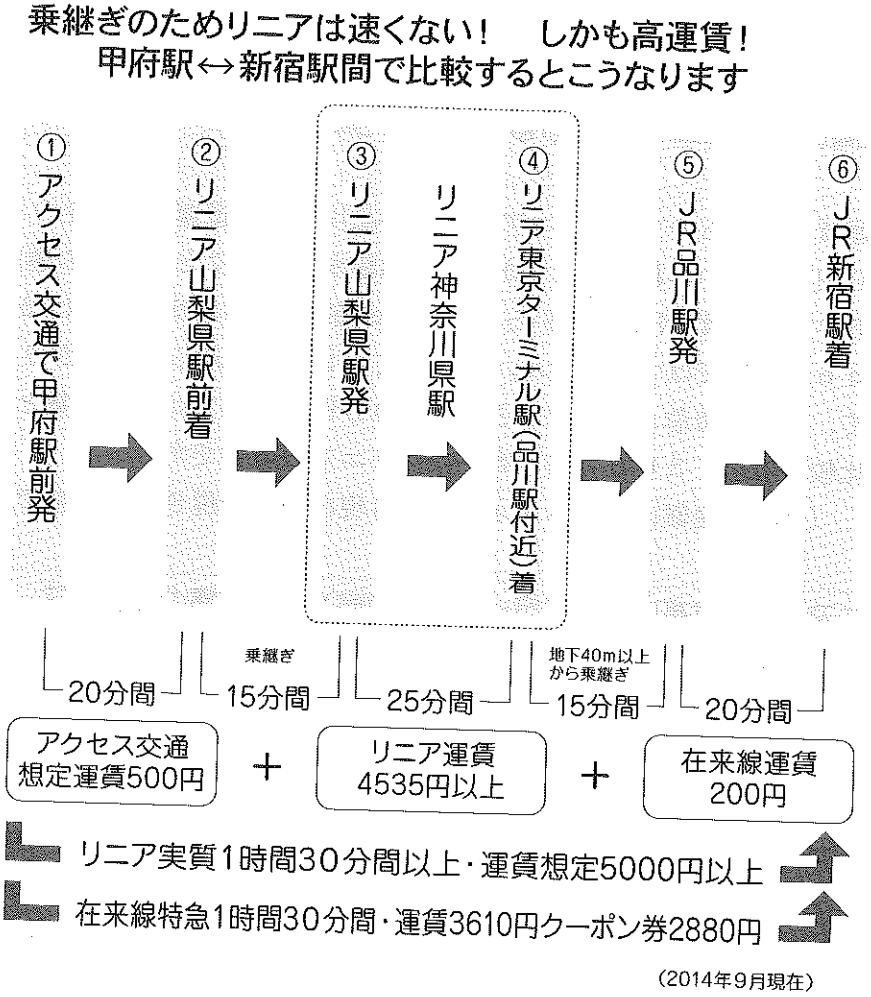
・高速バス（３社合計）
　３０分間で上下２本　１日平均５５本
・ＪＲ在来線（臨時・快速も含め）
　３０分間で上下２本　１日平均６２本（自由席あり）

高速性のリニアだけど、乗継まで含めると実質の時間は、かなりかかります

リニアの一番の売りは、時速500キロの**その高速性**ですが、九州や北海道まで行けるのなら飛行機と同じニーズはあるでしょう。また、山梨県民にとって山梨－名古屋までのニーズも一定程度あるにしても、甲府からわずか２５分間でもリニア東京駅が予定されている品川駅付近止まりではどうでしょうか？

※甲府―品川間は「１５分間」とか「２０分間」とも言われてきましたが、神奈川県駅の相模原にも停車するので正確には２５分間です。この「5分間～１０分間」の差は、リニア推進者がいかに高速性を強調したいかがわかります。

リニアは乗り継ぎのために時間がかかることも忘れてはなりません。そこで甲府駅―新宿駅に要する実際の所要時間を考えてみましょう。



甲府盆地南部に予定されているリニア山梨県駅は、甲府市南部地域を除き他の地域からは時間帯にもよりますが自動車で３０分近くかかってしまう位置にあります。ＪＲ甲府駅からはアクセス交通が完成しても２０分間以上はかかります。２０m以上（ビルなら６～７階）の高架にあるリニア山梨県駅ホームまで、待ち時間は少なく見ても１５分間程度。そこから２５分間かけて品川駅付近のリニア東京駅に到着します。しかしリニアは車輪がなくレールでつながっていませんから乗り換えが必要です。しかも大深度地下の駅です。通常は地下４０m以深ですが、この品川駅付近では５０m以深（ビルなら１５階以上）が必要とされています。この地下駅からエレベーターやエスカレーターで昇り、ＪＲ品川駅に乗り継いで新宿駅までの所要時間は短くても３５分間程度はかかります。結局、甲府駅―新宿駅間の実質所要時間は１時間３０分間以上もかかってしまう

のです。

したがって、リニア自体は高速だとしても、乗り継ぎの移動に時間がかかり新宿までは在来線特急と比べ実質的には同じ所要時間がかかるのです。それだったら、従来の地域と自治体の要望である、在来線である中央線の改善をはかるほうが無理なく時間短縮できる現実性があります。

リニアの高い運賃にニーズがあるのでしょうか？

リニアの運賃は高いものです。リニアの甲府―品川間の片道運賃は、今のところ低く見て４６５０円程度といわれていますが、山梨県駅までのアクセス交通の運賃（路線バス程度だと５００円程度）や品川駅からの在来線の都内運賃（新宿駅までは２００円）、合計すると４６５０円ではすみません。少なくても５１５０円以上はかかります。

したがって、ＪＲの特急と比較すると、２０００円もリニアは高い運賃となります。高速バスと比較すると、３０００円も高いのがリニアの運賃です。

（※この金額は、２０１４年１０月現在の消費税８％の料金です）

リニアの運賃は高い！　甲府―東京（新宿）間の運賃の比較では

- リニア想定４６５０円以上＋（アクセス交通５００円＋ＪＲ在来線運賃２００円）
- ＪＲの在来線特急３６１０円・クーポン券２８８０円
- 高速バス　２０００円、平日割引切符１５００円

また、リニアの運賃が品川まで４６５０円というのも、現実的でしょうか？　難工事と言われている南アルプスのトンネル工事などで工期が延び建築費用がかさむなら、たとえ完成しても必ず運賃の値上げとなるでしょう。

観光客を除いてリニア山梨県駅の駐車場が有料では県内の乗客は増えません

リニア山梨県駅の駐車場は、短時間の乗降用の４０台以外に１６４０台の駐車場を設置するとしています。県によると観光客の駐車場は無料にするとしていますが、地元の住民が使うこの１６４０台の駐車場は有料となります。このことも自家用車で行きたい乗客に負担をかけます。特に、短時間の日帰りではなく宿泊を伴う乗客にとっては大きな負担となります。

山梨県行政は「有料化で駐車台数を低減化させることができる」としています。しかし県内の乗客の多くはリニア山梨県駅までアクセス交通かタクシーを使う不便も伴うことになり、この有料駐車場では、山梨の住民の「乗客の低減化」もすすめてしまいます。

これから生活費の節約をよりしなければならない市民がリニアを選びますか？

いま、**普通の市民の所得**は下がりつづけています。パートで時給８５０円は普通で、時給１０００円なら立派な時給とされています。年金も切り下げられています。そして消費税増税と物価と公共料金の値上げが続きます。だからこそ市民は節約に節約を心がけています。

そこで普通の市民は公共交通のリニア・在来線特急・高速バスのうちでリニアを選ぶでしょうか？

・在来線特急と比べリニアは実質２０分間ほど早くなるだけで２０００円も運賃が高くなり、しかも１時間に１本では市民はリニアを選択しません。

・高速バスと比べリニアは１時間以上速くなるにしても３０００円も高い運賃で１時間に１本なら、市民は節約して３０分に１本の高速バスを選びます。

そもそも、どうして**高速バスにニーズ**があるのかです。在来線特急より乗車時間も３０分間以上も余分にかかり定時性もＪＲより厳密とは言えません。それは、乗客は高速性だけを求めるのではなく、運賃の低廉性をも必要としているからにほかなりません。

リニアそれ自体が「乗り物観光」なら「寂しい一過性のニーズ」でしかありません

山梨県行政は、県民の「夢の高速だから、一度は乗りたいね」という素朴な気持ちを使って、リニアという乗り物自体を観光資源としても宣伝しているようです・・・。これでは、良くても開業後数年間ほどの一過性に過ぎません。日常的・恒常的な公共交通としての乗客のニーズではないことだけは明らかです。

本来、乗客が公共交通として日常的・恒常的に求めているものは、誰もが話題として一度は体験したい夢の高速リニアではありません。ディズニーランドに行ったら乗ってみたい人気の乗り物と同じではありません。求められている中央新幹線とは、市民の生活上のニーズとともにある公共交通機関であるということです。このことを忘れてはいけません。

無理やりニーズをつくるために・・在来線が不便になるのでは？！

どのように考えてもリニア山梨県駅からのニーズは見えません。もし、どうしても・・無理やり・・リニアのために乗客のニーズをつくるとしたら、どうするのか？　東海道新幹線ではリニアの開業に合わせてその本数を間引きされることが心配されていますが、山梨の在来線でもその可能性が強くあります。それは

・　ＪＲ中央線の特急本数を減らす

・　ＪＲ身延線をさらに不便にする（経営形態をかえる）

・　さらには高速バスの利便性を抑制すること＝リニア県駅に高速バスの発着を経由

などです。

かなり心配です。リニアは内容的には国策ですから。ＪＲ・国鉄時代も過去に類似した例があります。かつて新幹線が開通した駅では、在来線の特急本数が減らされました。またもっと過去にさかのぼると、国鉄中央線に新たに特急を入れるために、それまでの急行列車アルプスを廃止し、甲府―新宿間の鈍行列車を廃止したこともありました。

リニアで、もしこんなことになったら、それこそ公共交通と自治体住民の生活を破壊するものとなってしまうでしょう。

山梨県行政が掲げるリニア効果は
根拠のない過剰な予測であり信じられません

リニアのローカル駅のある自治体住民にはリニアへのニーズが見えないのに、該当する各自治体当局はそのニーズを高く掲げています。

リニアローカル駅の各自治体当局も乗客見込み数を描いています

リニアのローカル駅である中間駅が予定されている自治体当局は夢ともいえる予測数字を公的に出しています。

岐阜県行政は、リニア岐阜県駅（中津川市）で「乗車１日４９３２人」という予測数字を掲げました。乗車とは「乗る人」ということでしょうから、乗降客数はその２倍とすると「乗降客１日約１万人弱」となります。山梨県ほどではないにしろ、岐阜県の予測数字も大変大きな数字です。

長野県行政は、リニア長野県駅（飯田市）の「利用者は１日約６８００人」として、これを乗降客数としています。山梨県や岐阜県と比べて、より現実な見込み数ですが、この長野県駅の位置は長野県民が多く住む地域からはかなり外れています。

神奈川県行政（リニア中央新幹線建設促進神奈川県規制同盟会）は、リニア神奈川県駅（相模原市）で、なんと「約１３７０万人/年」（２０４５年大阪駅開業時）としています。これでは「１日３万７５３５人利用者」にもなります。独自に（＝かってに）神奈川県駅の停車数は「1時間に５本」として想定したからです。３万７５３５人÷１８０本＝リニア１列車２０９人の乗降客という数字です。

特に**山梨県行政**は、実験線もあり県政風土からも「１日１万２３００人」という過剰な予測数です。これは上下各１本の乗降客は平均で３４２人にもなる見込み数です。

そこで**中間駅の乗降客数の合計**をみると

神奈川県駅	平均	２０９人
山梨県駅	平均	３４２人
長野県駅	平均	１８９人
岐阜県駅	平均	２７８人
リニア中間駅	計平均	１０１８人

こうなると全席指定で１０００人しか乗れず、込み合ったときの通路にもいられないリニアに１０１８人の乗客が乗り降りすることになります。今後、人口減社会が来るといわれ、高速道路網が整備され東海道新幹線も稼動している中でこの数字です。とても信じることはできません。

特に過剰な山梨の乗降客数とメリット効果には根拠がありません

『山梨県リニア活用基本構想』(2013年3月　以下『基本構想』とします) をみると、あまりにも実態からかけ離れたリニアのメリット効果の見込み数の大きさに驚きます。

山梨県駅のリニア駅の予測（２０２７年の開業時から10年後の見込み）

乗降客数の予測

- １日約１万２３００人と予測
- 観光目的（使用目的含む）が１日約８６００人（69.9%）
  経済波及効果が170億と予測
- ビジネス目的が１日約３６００人（29.3%）と予測
- 通勤通学目的が約１００人と（0.8%）予測

経済効果の予測

- 経済効果　2600社が立地して増えると予測
- 山梨の経済的波及効果は、年間約2420億円の予測

居住人口

- １万4600人増加と予測

これは、何を根拠にしているのでしょうか？？？　様々な統計上からも整合性がありません。在来線の甲府駅、高速バス、高速道路、東海道新幹線が稼働している中で、この膨大な数字です。この間の社会経済情勢を見ても、まさに「リニア推進ありき」の夢

の過剰予測です。

しかも、リニアのメリット効果の見込み数の７０％が観光目的としています。また日常生活に直接関係する通勤・通学目的は、わずか1%以下です。これでは県民生活に直接関係ないのがリニアであり、もっぱら観光客を招くためのものがリニアといいうことになってしまいます。

以下、根拠不明のおかしな予測数を考えてみましょう。

県の予想数は、これまでの統計と比較してみても、おかしいものです？

県行政のリニア乗降客数の予測は、観光庁の統計と比べても整合性がありません。

山梨県の予測数

リニア山梨県駅の１日の乗降客予測数約１万2300人・年間449万人で

観光	約314万人（69.9%）
ビジネス	約131万人（29.3%）
通勤・通学	約　3.7万人（0.8%）

観光庁の統計調査

観光庁の山梨の国内旅行者（宿泊・日帰り）統計によると
年間1416万人。その内訳は

観光・レクレーション	約1104万人（78.0%）
帰省・知人訪問など	約250万人　（17.7%）
出張・業務	約62万人　（4.4%）

観光庁「旅行・観光消費動向調査」2011年

観光庁の調査では当然、自家用車・バス・ＪＲの総計ですから、これと比べても県のリニア乗降客予測数の大きさがわかります。特にビジネス出張の数が異常に膨大なことがわかります。また、観光庁の統計では少なくない数である「帰省・知人訪問」を予測数にカウントしていないことも不思議です。

在来線も高速バスも乗降客数は減少・・・どうしてリニアの乗降客が激増ですか？

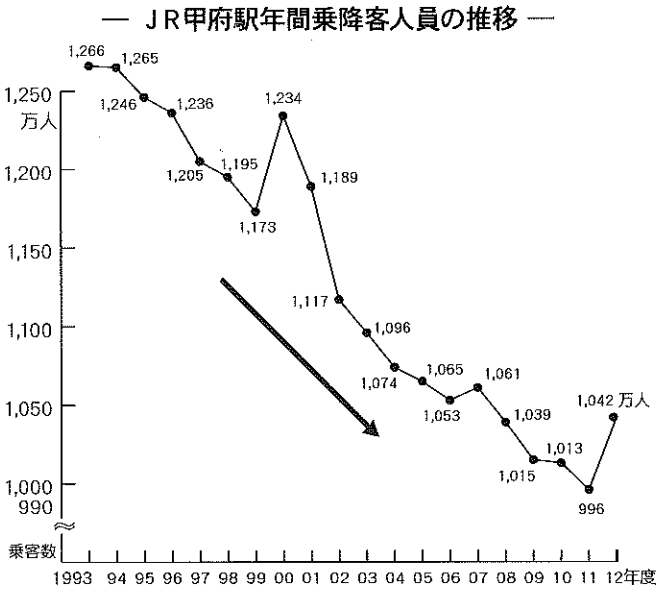
甲府駅からの乗降客数は減少傾向があります。ＪＲでは、１９９３年度１２６６万人であったものが、２００３年度１０９６万人となり、２０１１年度では９９６万人となり２７０万人以上減少しています。甲府駅の乗降客は１０年前からみると１０％も減り２０年前からは２０％も減っています。

また甲府―新宿間の高速バスも（富士急行・京王・山梨交通の３社合計、２０１４年報告資料）推計数でみると５年間で47万1000人から42万6000人となり約１０％もの

乗客数が減っています。

ここには深刻な人口減少や消費者動向、国内の企業活動のなどの社会経済的影響があります。その中で、リニア山梨県駅の乗降客年間449万人とは、とても信じられません。

ＪＲ甲府駅も19年間で乗降客が224万人も減っています

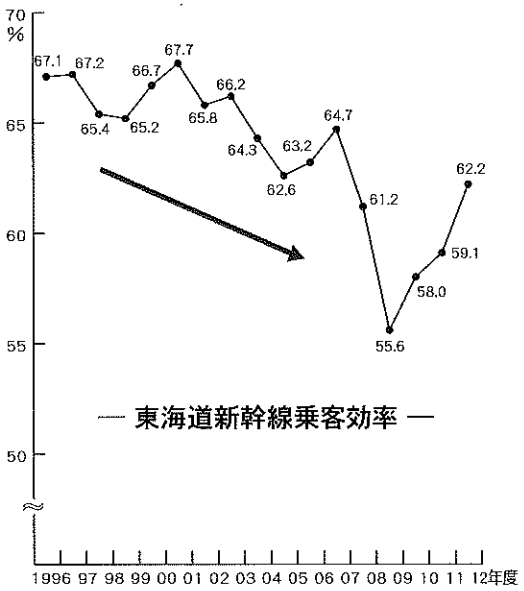


資料　ＪＲ東日本㈱八王子支社より作成

東海道新幹線乗客数も頭打ちなのに、どうしてリニアが必要なのでしょうか？

また、今の東海道新幹線はリニア中央新幹線を必要とするほど乗客数は増えているのではありません。逆です。近年は減少傾向となり座席も平均して６０％程度しか埋まっていません。したがって、今後、新たなリニアへの需要が高まり続けるとは思えません。

東海道新幹線の座席は充分余っています



ＪＲ東海『ファクトシート2013』より作成

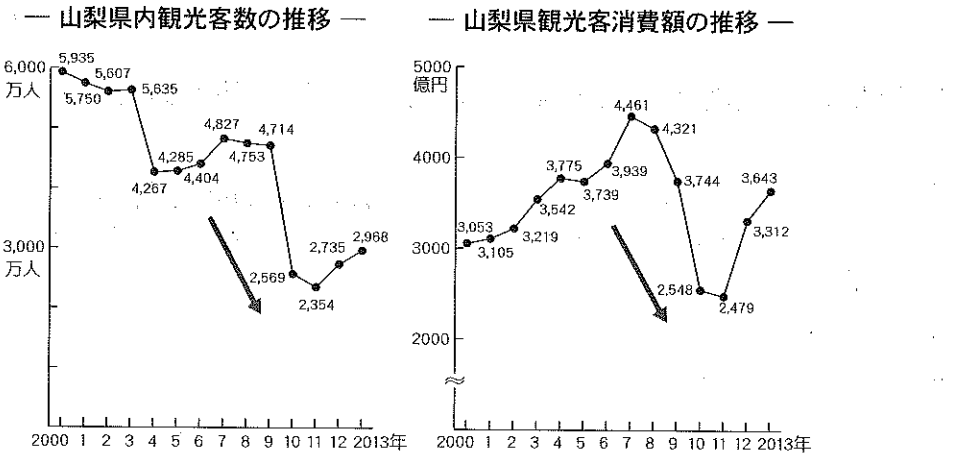
本当にリニアで山梨の観光の急増を期待していいのでしょうか？

リニアで「観光目的１日約８６００人」という数字も、根拠に乏しいものです。現実の観光客数も横ばい傾向です。国内では給与･年金の所得減と消費税増税でこれから観光客が急激に増えることは考えられません。

また観光客が宿泊するかどうかです。市内の観光を見てもバスや乗用車の日帰り観光客が増えており、旅館などの宿泊施設の廃業などからも宿泊観光客の減少傾向も感じられます。

リニアで肝心の宿泊観光客が増えるのでしょうか？　逆です。日帰り観光客が増えても宿泊数は減ると考えるのが普通です。　それに観光客は高速性だけを求めるのでしょうか？トンネルばかりが８６％のリニアではなく、むしろ、ゆったりと車窓の景色も楽しみたいのではないでしょうか？

落ちている山梨の観光客数！
リニアで急増するの？　泊り客で消費額が急増するの？



資料　山梨県観光企画・ブランド推進課　山梨県観光客動態調査より作成

※　上記の統計では 2007 年に山梨の観光客が増加していますが、これは大河ドラマ『風林火山』による「一過性的な影響」によるものです。

また今後、何十年も外国観光客に過度な需要があるでしょうか？　外国観光客は交通の利便性だけでなく、様々な要因に左右されます。

- 観光資源が一過性でないこと
- 円安傾向がつづくこと
- 日本国内（観光地）の治安が維持されること
- 防災上の安全性の確保
- 原発災害（放射性物資の汚染）の危険性がないこと
- 国際的な友好関係が維持されていること

安倍政権は外国からの富裕層の観光・滞在の政策をすすめていますが、政権の方向性事態が極めて不安定であり、さまざまな基本政策が外国観光客への誘いとは逆に進みかねません。例えば、訪日観光客数の約 80%近くがアジアであり、しかも韓国・中国・台湾・香港で全体の約 70%も占めています（日本政府観光局統計より）。今後、「歴史見直し」「戦争ができる国」を目指す安部政権は、これらの国々とのあつれきをこれからも強めるばかりで、ここに過度な期待を寄せて過度な先行投資をすることは危ない投資と思われます。

リニアで「ビジネス目的年間で１３１万人以上」とは、現実性がありません

通勤を除いて、ビジネスでリニア山梨県駅「1 日約３６００人・年間１３１万４０００人」という予測数は、極めて過剰であり現実性がありません。先に上げた観光庁の統計では山梨への「出張・業務の旅行者」は約 62 万人としています。

今日のビジネスでは会議や打ち合わせのための出張旅行は少なくなっています。メールでデータをその場でやりとりできます。インターネット・携帯で手軽にＴＶ電話と同じ役割をしますから、出張が不要になってきていますし、将来推計の生産人口も減少といわれていますからこの傾向は今後さらに強まります。

リニアでビジネス効果があるなら、どうして企業が撤退しているのでしょうか？

山梨県行政は、リニア開業に伴い山梨に「立地する企業数は約２６００社」と予測しています。リニア開業に伴いそんなに企業が増えるのでしょうか？　リニアが開業することが確実で予測で２６００社も増えるなら、**今の時点で、企業が増える動き**があって当然です。

しかし現実の企業の動きは逆です。ＪＲ東海が 2007 年にリニア建設計画を出しましたが、それ以降、山梨県内から企業がジリジリと撤退してきています。

甲府市でも４年前に企業誘致条例をつくり企業の受け入れに努力していますが、実績は１社のみです。

事実として山梨も全国も民営事業所数が減っています。リニア中間駅だからといって、この傾向を大きく変えることなどできるのでしょうか？

しかもリニアは人の移動だけで物の移動はできません。情報集積が早くそして現実的な予測をする大企業は、このリニアに夢の期待を抱いているとは思えません。

2008年	松下電器甲府工場	移転
2011年	日立電線フィルムバイス	停止
	富士電機デバイステクノロジー	移転
	東京エレクトロン山梨	移転
2012年	三井金属アクト	閉鎖
	甲府カシオ	閉鎖
	NECコンピューターテクノ	人員削減
2013年	メディアテック	閉鎖
	古河電工産業電線	閉鎖
2015年(予定)	ルネサス甲府	閉鎖

資料　甲府市商工課調べ

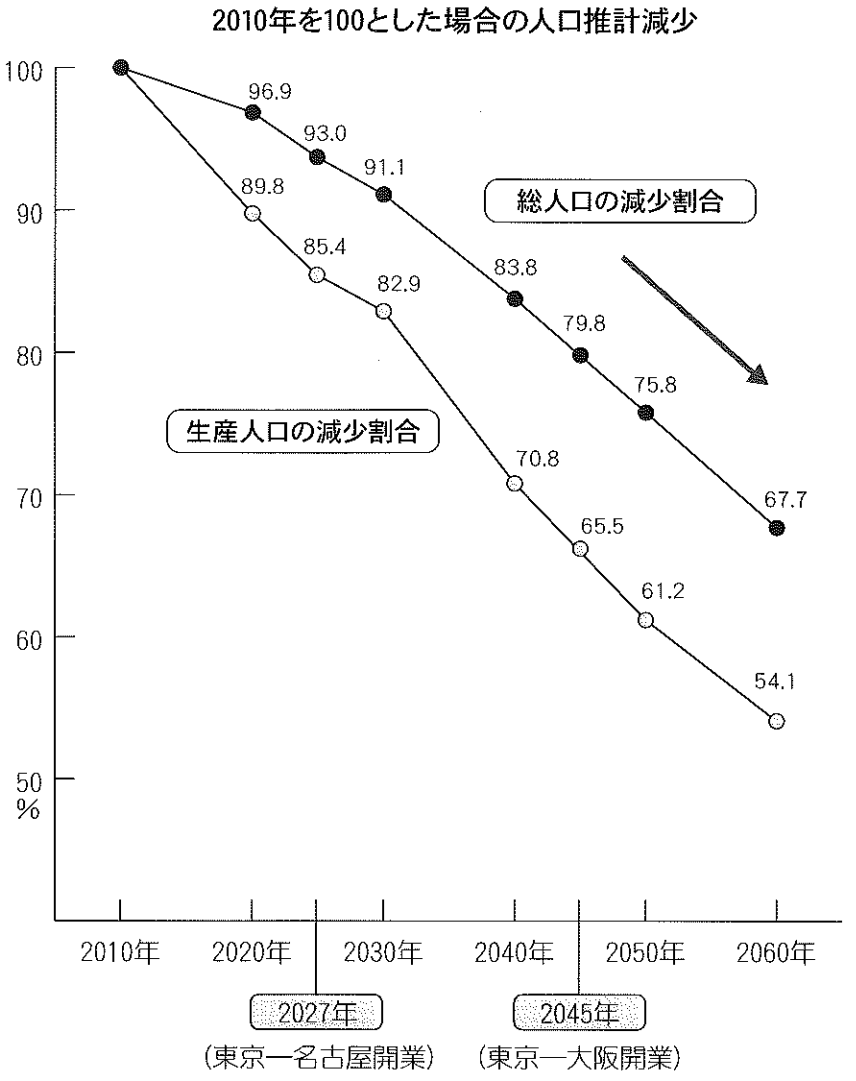
人口減少傾向なのに・・・さらにリニアが必要とは思えません

人口の将来推計が限りなく減少しています。国立社会保障・人口問題研究所によると２０１０年１億２８０６万人が２０３０年には１億６６２万人となり、２０４８年には９９１３万になるとしています。しかも老年人口が増加する一方で、生産年齢人口（１５歳～６４歳）の著しい減少傾向があるとしています。

政府はこの推計を使って、地方の市町村財政と社会保障が将来的に成り立たなくなることを過剰に「説明」しています。そして「持続可能性のために」と行政が言うときには、たいていは財政を理由とした社会保障の後退や保険料などの市民負担増に決まっています。

しかし、リニアに関しては、極めて不思議です。「人口減少問題」も「持続可能性の強調」も影をひそめ、忘れ去られています。人口が将来減少し、特に生産人口が減少することは、東海道新幹線のほかに新たにリニア運行など、どう考えてもその必要性はなく、「持続可能性」がないからでしょうか。

日本の総人口が減少するとされているのに リニアの乗客が増え続けるのか？



国立社会保障・人口問題研究所『日本の将来推計人口』より作成

どうして、リニアの基本が観光で、しかも開業10年後としているのでしょうか？

最初に戻って、山梨県行政当局のリニア山梨県駅乗降客予測（開業１０年後）をもう一度見てみましょう。

観光	約314万人（69.9%）＝70%
ビジネス	約131万人（29.3%）＝29%
通勤・通学	約　3.7万人（0.8%）＝　1%

これはつまり、リニア山梨県駅の効果とその必要性をほとんど県外からの観光のみに

特化しているといえます。過剰なビジネス客数にしても２９％です。もっとも市民の日常の生活に関係する通勤・通学は1%以下にすぎません。

また注意すべきは、この予測数は「開業10年後」の２０３７年からということです。つまり、過剰な見込み違いを指摘されても、「それは２０年も先のことですから」として、すぐには分からないようになっています。あきらかな失政が現実のものとなっても、そのときの当事者は責任追及されないことにもなります。これは、山梨県だけではありません。神奈川県の場合は、大阪開業時の２０４５年にリニア効果の予測数をだしています。

それに観光客なら、ある意味でビジネスより、通勤・通学より予測不可能であり、たとえ過剰な予測であっても現時点では「見込みとして夢の期待」をつくりやすいからです。しかも、「これから来てくれるお客さんのためだから」「県内にお金を落としてくれるための、おもてなしだから」とするのなら、住民が生活上必要としていない不要不急な大公共事業で巨額な公費を支出しても「市民を納得させやすい」と考えているのではないでしょうか？　これでは「官僚的なテクニック」ともいうべきものです。

しかし、リニア関連の大きな公費支出と大公共事業自体は何十年間も先の予測ではありません。国土交通省のリニア着工の認可が下り次第、はじまることとなるのです。

単純計算をしてみましょう・・・県の予測数は、常識的に信じられません

単純計算その①

中間駅を走る全リニアの乗客の３４２名が山梨県駅で乗り降りする？

ローカル駅であるリニア山梨県駅は、よくて1時間で上下1本ずつの発着といいます。

・１日１８時間営業時間で確実に１時間に上下各１本ずつ。山梨駅発着だと上下で 36 本が最大限の想定です。

・　リニアの座席数は最大１０００名　そのうち座席利用率は、平均60%とします

東海道新幹線５年間 2008 年度～2012 年度 59.2%であり、リニアの座席利用率を大きく想定しても 60%で考えるのが妥当とします

上下 36 本×1000 名×60%＝乗客数 21.600 名

・中間駅を走る１本のリニアに占める山梨県駅乗降客は

山梨県駅に乗降客数　　1 万 2300 名÷上下 36 本＝平均各列車３４２名

各リニア列車の山梨県駅での乗降客の割合は５７％にもなります。

単純計算その②

在来線甲府駅の普通乗降客の約 80%にもなる？　大きな新ニーズが生まれる？

・山梨県行政が予測したリニア山梨県駅の普通乗降客数は、定期券（通勤・通学が予測１００人）を除くと

１日１万２２００人×３６５日＝年間４４５万３０００人です

リニア山梨県駅　普通乗降客数＝**年間４４５万人**

・甲府駅の年間乗降客９９６万人（2011 年度）のうち定期券（通勤・通学）以外の普通乗降客数は、2007 年度までの平均値は全乗降客数の５８％です。（いずれも『甲府市統計書』より）

９９６万人の５８％＝５７７万人

在来線甲府駅　普通乗降客数＝**年間５７７万人**

・リニア山梨県駅の乗降客数は、在来線甲府駅の８０％弱にもなります。それほど大きな新ニーズが生まれるか？それとも在来線からの移動となるのか？―が、リニア山梨県駅に生じることになります。

単純計算その③

リニアのおかげで７年間、毎日毎日１社ずつ増える？

リニアのおかげで山梨県行政は、山梨に「２６００社が立地して増える」としています。これは３６５日間、毎日・毎日１社ずつ増えたとしても、７年以上かかることになる大変な企業数です。

２６００社÷３６５日＝７年１ヶ月半も毎日１社ずつ増加することになります。

単純計算その④

リニアで６年半毎日１億円以上増え続ける経済効果がある？

リニアのおかげで「山梨の経済的波及効果は、年間約２４２０億円」と山梨県行政は予測しています。これは毎日、毎日１億円以上も経済効果が増え続けて６年９ヶ月も継続するという大きな数字です。

２４２０億円÷３６５日＝６年９ヶ月間　リニアのおかげで毎日１億円も増え続けることになります。　信じられますか？

大成功のリニアであってもデメリットの対策を立てるべきでは？

ありえない想定もしてみましょう。難工事にともなう問題や生活・自然環境への悪影響などがまったくなく、安全に、着実に工事が完成し、スムーズにリニアが運行されたとしましょう。このようなありえない想定においても、山梨県行政をはじめ中間駅の各自治体行政が心配すべきはリニアのデメリットです。

確実に考えられるデメリットをあげてみましょう。

① **地方がより人口が減少する**という人口の将来推計です。国立社会保障・人口問題研究所によると、日本の人口は全般的に減少するにしても、東京首都圏（東京・埼玉・千葉・神奈川）の人口シェアが増大し、地方では老人人口が増えてもより早く総人口そのものが減少傾向になるとしています。リニアはこの傾向を加速させます。

② リニアによる**ストロー現象**です。ストロー現象とは、高速交通網が整備され便利になると、地方の人口や市場が大都市に吸い寄せられるというものです。大都市である名古屋市の人々さえリニアによるこのストロー現象で東京に吸い寄せられることを心配し始めているそうです。

③ **全国道州制の問題**です。県の機能と県庁所在地の役割がみえなくなる全国道州制の問題をリニアとセットで心配すべきではないでしょうか？ 全国道州制となると、山梨と県庁所在地に必要だった企業の支店・営業所が撤退する可能性が強く、もしリニアが開通した場合は、その傾向をさらに加速させます。

④ **リニア関連の大公共事業の問題**です。これには借金前提の巨額な公費の支出が伴います。リスクのある地帯に大公共事業・大土木事業を行いますから財政負担は必ず大きくなります。そして、３０年をこえる長期の借金である地方債で財政を補いますから、今後の自治体財政を必ず長期的に圧迫することになります。

⑤ **大きなランニングコストの問題**です。建設されたリニア駅周辺施設などのさまざまな大きな施設には、必ず施設を維持するための大きなランニングコストが継続してかかりつづけます。現状でも、多くの自治体が「財政難だから」ということで、医療・教育・社会保障も後退しています。その中でリニアと関連する公共事業によって今後、県内の自治体財政はさらに厳しくなります。

これらのことは、当然、想定できることです。実は山梨県の『基本構想』にも、その「懸念」が部分的に短く記載されてもいるのです。

- 「首都圏等との時間距離の短縮により、支店営業所の撤退に伴う県内産業の衰退や、買い物客の県外流出などの伴う商店街の地盤沈下など、県内経済に大きな影響が及ぶことも懸念されます」
- 「支店・営業所の撤退など企業の移転に伴う人口の県外流出のほか、首都圏からの通勤も可能となるなど、人口の減少がさらに拡大することも懸念されます」
- 「首都圏・中京圏の観光地への時間距離が短縮されることから、県内を訪れていた観光客がリニアを利用して県外の観光に流出することや、宿泊を伴う観光から、日帰り観光への転換が進み、県内観光が衰退する懸念があります」

しかし、これらの「懸念」は、過剰な「リニアによるプラス効果」に、添えられているだけで、その検討がまったくありません。したがって逆に「だからリニア関連事業をしっかり頑張ろう！」「この機会を見逃してはだめだ！」といった感じになってもいるのです。そのことは、自治体財政問題にかかわる上記の④「リニア関連の大公共事業の問

題」と⑤「大きなランニングコスト問題」では簡単な「懸念」すらないことからも分かります。

リニアと関連する大工事とその運行が、「環境に全く悪影響なく」「絶対安全でスムーズ」に行われた場合にも、必ず、これらのデメリットがあります。それを真剣に検討し対応を準備すべきですが、不思議なことに、それすら行う気配も感じられません。

県政の過剰なリニア効果の予測とＪＲ東海の尊大さは公費による大公共事業に向けられています

住民にとってのニーズがなく、工事も運行も全てがうまくいってもデミリットがあるのがリニアであり、そのローカル駅です。しかし各自治体当局は、特に山梨県行政は、根拠のない過剰なメリットの予測を立て、その自らたてた過剰の予測に基づいて、過剰で大規模な大公共事業・大土木事業に走り込もうとしています。

リニアを名目にした過剰な大公共事業・大土木事業が目的なのか？

山梨の『基本構想』による根拠のないリニアのメリット効果予測は、そのまま大規模な公共事業である関連施設の建設にむけられています。

この周辺整備計画の２４ha の広さとは、甲府駅北口の藤村記念館のある「よっちゃばれ広場」の５０箇所分です。この県の『基本構想』と『駅周辺地区のゾーニング案』を見ると、いくつかの問題があることがわかります。

・リニア山梨県駅周辺に「ピーク時１２３０人」との記載もありますが、リニアは１００％の座席が埋まったとしても１０００人しか乗れません。またローカル駅は１時間に発着は１本です。
・乗降客は日々の日常生活に関係する通勤通学を０．８％として、ビジネス目的も過剰ですが想定で２９．３％です。残りは全て観光客で７０％として、リニアを観光に特化しています。『駅周辺地区のゾーニング案』も４０～３０メートルの展望施設も含めて、もっぱら観光客用の施設としています。
・しかも、山梨県行政はリニア山梨県駅周辺を「山梨の新たな玄関口」（第４回整備検討委員会」）とすると明言しています。

住民の生活から、かなり大きなズレがはじまっています。つまり一部の建設業者や

観光経営者を除いて、市民県民の生活とは関係のないリニアへの過剰な施設建設と過剰な公費支出をはじめようとしているのです。

山梨県駅周辺のゾーニング案

リニア駅周辺整備計画　24ヘクタールの内容は

- 駅前広場　1ha
- 観光機能（観光案内・情報インフォーメーション・物産展示・販売）1ha
- 憩い交流機能（展望施設30m～40mを含む）　6ha
- 産業振興機能（研究施設などを誘致）　5ha
- スマートインターチェンジ約2．5ha
- パーク&ライド駐車場（1640台）　約5ha
- 周辺地区内道路　約2．5ha

リニア新駅への交通網

- 甲府駅をはじめ県内各地のからのアクセス交通体系の整備など
- 荒川堤防を専用道路とする
- ＪＲ甲府駅とリニア山梨県駅を結ぶ新しいバス交通システムの整備を進める。荒川堤防をバス専用道として活用することで所要時間を短縮し、山梨の新旧交通拠点を２０分で結ぶ計画

「産業振興ゾーン」には、どうして地場産業や農業がないのでしょうか？

計画されているリニア駅周辺施設の５ｈａの「産業振興ゾーン」も、「医療機器・ウエルネス関係」などか予定されています。これでは地元の中小企業を応援できないし、宝石や伝統工芸などに貢献するものでもありません。地元産業といえば、むしろ農業です。とうもろこし畑でも、ブロッコリーやなす畑、イチゴ園であってもいいはずです。観光を強調するのなら、大都会の人が自然を感じる田舎のよさであり、大きな施設など必要としない農業を売りにすべきですが、検討もされていません。

とにかく公費による大きな施設の「産業振興ゾーン」など必要ありません。ローコストの地場の物産展と農園で十分だと考えないのでしょうか？

ここに展望施設が必要ですか？　富士山の眺めもいいとはいえません

「展望施設」も予定されています。県がラジコンヘリで眺望調査をしたところ１５０ｍの高さであっても３０ｍ～４０ｍの高さであっても、富士山の眺望に大きな変化がないので、３０ｍ～４０ｍを基本に考えるといいます。

それはそうでしょう。この駅周辺施設の予定地は、甲府盆地のなべ底部分にあたると

ころです。標高が低く、しかも目の前に山々があるために、展望施設をつくっても、見せたい富士山などは良く見えません。だったら、作る必要はありません。和田峠まで行かなくても甲府城の天守台でも愛宕山でも眺望のいい場所はいくらでもあるからです。

甲府盆地の各箇位置の標高について	
和田峠	５６０m
愛宕山（こどもの国広場）	４２３m
武田神社境内	３４３m
リニア駅周辺設備予定地（大津町）	２５０m

それでも、山梨県行政は展望施設を「山々とリニアをみる」ために展望施設をつくりたいとしています。もしリニア自体が観光資源になるとしても、開業初期の短期間だけです。そのためにだけ公費を投入して建設するというのでしょうか？

さらに広がり深められるリニア関連の大土木事業の提案・要望が

山梨県内では、ＪＲ東海、国、県そして多くのマスコミの過剰な「リニアありき」の動きのなかで、さらに次々に大きな公共事業・大土木事業の「夢」が求められています。

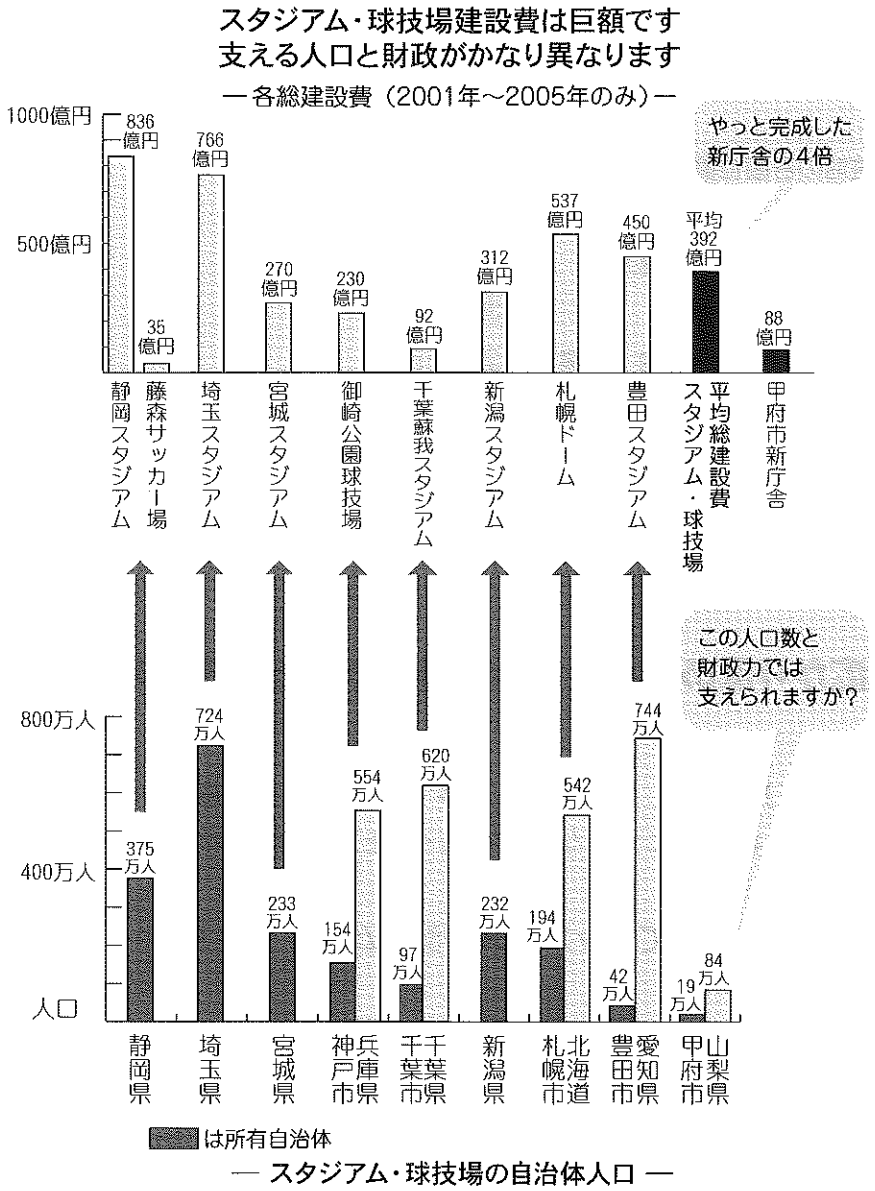
①　「リニアにあわせてサッカースタジアムを作ろう！」

山梨県議会・甲府市議会ではリニア事業の着手に合わせて「サッカースタジアムの建設を求める」「リニア駅のすぐそばにサッカースタジアムがあるところは、山梨だけに、大いに期待できる」との提案と要望が議員からもだされています。

確かに県内には専用の球技場がなく、ヴァフォーレ甲府の活躍のためにも必要だと思う県民がいて当然です。しかし問題は財政です。「３万５０００人規模のスタジアムが必要」とされていますが、この規模で本格的なものなら総建設費は３５０億円を越えることになります。しかも、施設完成後の膨大なライフサイクルコスト（施設の生涯費用）がかかります。年間では維持運営費と入場料などの採算の問題です。

県立の新潟スタジアムの場合、総建設費は３１２億円でそのうち１５５億円が地方債。その運営を指定管理者に任していますが、毎年の委託料は年間２億円、それ以外に一般会計からの繰出し金１億５４００万円、これに地方債の元利返済金が続きます。スタジアムの建設とその維持には、自治体の財政力が重要であり、無理をすることはできません。

「リニアだから」としても



山梨県駅はリニアのローカル駅のため多数の観客動員はのぞめません

また人口・観客動員数も重要です。「リニア駅ができることで観客が確保できる」と思われがちですが、リニアローカル駅の場合では不可能です。全席指定１０００名しか乗車できません。また全ての座席をサッカーの観客が占めるわけにもいきません。しかも１時間に１本です。

したがって、スマートインターを使って車でサッカーファンが来ることがあっても、リニアによる観客動員は望めません。また車で来るとなると、ここでも事前投資として駐車場を大きくするために駐車場施設を何層にもする公共事業が必要となります。

想定で単純計算をしましょう

・リニアの観客が全座席のうち６０％をしめる６００人が乗ったとすると

・上下１時間で１２００人の観客数でしかありません。

・３時間前から上下６本のリニアにのって観客が山梨県駅をおりても
わずか３６００人でしかありません。

・そしてこの３６００人の観客は試合が終わってから全員が帰りのリニアに
乗り込むには、それから３時間もかかり、利用は見込めません。

②　「富士山観光で御坂に新しいトンネルを作ろう！」

山梨県行政には、富士山観光のために新長大トンネルを造る構想も生まれています。「県はリニア開業までに御坂山塊に全長３キロ以上の新たな長大トンネルを造る構想を立てている。トンネル開通後は、所要時間３０分程度で河口湖周辺に到着できるようになるという」(『山梨日日新聞』２０１４年１月１日付)。

この新長大トンネルによって１０分間以上の短縮ができるとのこと。しかし建築費は山塊の大きさや構造内容によりますが、すくなくみても地方債を使いながら１００億円以上はかかることになるでしょう。

③　「リニア山梨県駅に大国際展示場を誘致しよう！つくろう！」

リニアの開業に合わせて山梨県駅西側に近接して大国際展示場を誘致しようという動きもあります。これは４月１８日の日本展示場協会会長の講演会からはじまっています。その面積は巨大で、県が予定しているリニア駅周辺施設の２４ｈａの４倍以上の１５０ｈａの敷地（中央市）を予定しているとのことです。

この講演会に参加した複数の人たちによると「講演では、山梨で世界最大の宝石展示場などといわれ、自民党で推進のための議員連盟（展示会産業議員連盟）もできたと機運の盛り上がりを説明されたが、誰が資金をだすのか一切不明で、結局、国や自治体の公費をあてにしているのだろう。しかも講演のなかに何回もカジノという言葉も出てきた。直接カジノにするとは言っていないが、それを匂わしていることは確かだと思う」ということです。

今、安倍政権のもとでカジノを東京オリンピック開催にむけて作ろうという動きが具体化しています。カジノを中心とする「総合型リゾート施設整備法」が成立されようとしています。カジノは、ギャンブル依存症・借金や失業、風俗や治安悪化などの社会的損失をもたらし地域の暮らしを破壊するものになります。しかし「経済的効果」だけで誘致活動がはじまり、国会ではカジノ議員連盟（国際観光産業振興議員連盟）によって早期成立がめざされています。

山梨のリニア山梨県駅に隣接が目指されている大国際展示場も、カジノ解禁の動きともつながっていると思われます。国会のカジノ議員連盟と展示会産業議員連盟の二つに加盟している議員は、麻生太郎氏ほか幹部段階で多い状況です。

もとより、カジノなど認めるわけにはいきません。また、カジノとは関係ないにしろ公費を当てにして誘致する大国際展示場も現実的な可能性はないとすべきです。

ご参考までに　甲府市の新庁舎建設と比較してもおかしいです

２０１３年に完成した甲府市の新庁舎ですが、建物自体は約６９億円・移転仮庁舎などの総額約８８億円一の費用で完成しました。これは２０年間をこえる行政当局や議会の様々な議論をつみかさね、障害者団体をはじめ市民からの声も集めて完成したものです。それでも使用し始めると不十分さはかなりあるのです。また建設費用は、建設基金が足りず、有利な地方債である合併特例債によって予算がようやく確保できたのです。甲府だけではなく今の自治体において大きな支出はできないのが現状です。今回のリニアように、合意形成もないままに、それを短期間でやろうとすること自体が間違いといえます。

ＪＲ東海は尊大です！はじめから公費を当てにしています

ＪＲ東海は尊大です！　尊大に沿線住民の声を無視するばかりか、尊大に国や自治体からの大きな公費負担を求めています。そのわかりやすい例はリニアローカル駅である「リニア中間駅」です。ＪＲ東海が、2007 年にリニアの建設を行うことを明らかにしたとき、「新幹線の駅の建設費は１００億円かかるが、リニアの駅は中間駅でも３５０億円かかる。それを地元の自治体負担でお願いしたい」とのＪＲ東海の意向が自治体側に伝えられました。

議会をはじめ自治体側の「こんなに費用がかるのでは・・・」とリニアをためらう雰囲気もかなりありました。その後、ＪＲ東海は「うちだけの費用でやっていきます」としたことによって、自治体での財政上の危惧がなくなり、リニア推進への機運が強まることになったのです。

しかし、その後ＪＲ東海から正式に出されたのが『中間駅のイメージについて』(2013年５月）です。このローカル駅の中間駅の内容は実にひどいものです。

- 乗客対応のための駅員がいない
- 全車指定の新販売システムで、駅ではきっぷは買えない。
- 窓口スペースはない
- 出入場口は１箇所のみ
- トイレは改札内の１箇所のみ
- 事務所は駅の本来業務ではない「施設管理事務所」のみ

・　ホームまでは、上下線各１つの階段・エレベーター・エスカレーターのみ
・　待合室はない
・　売店はない

これでは、高齢者・障害者への対応はもちろんのこと、普通の駅としての利便性もなく、乗客の安全すら守られません。これが、県が見込む毎日１万２３００人が乗り降りする駅といえるでしょうか。こんな駅で、もし災害があったらどうしますか？　避難誘導は誰がしますか？　避難の基本原則である２方向避難すら確保されているとはいえません。

ＪＲ東海のこの公文書では、ローカルの中間駅には、わざわざ駅にカッコをつけて**「駅」**として、本来の駅ではないとして、本来の駅としたければ自治体でやりなさいとしています。次の「地元等の負担」を繰り返すＪＲ東海の文章を見てください。

> 地元等の必要に応じて整備する施設については、地元等の負担を前提に、相談の上、検討していきます。・・・地元の負担で地元等が必要とする施設を作っていただき、様々な機能を併せ持つ複合施設としての駅とすることもできます。
>
> ＪＲ東海『中間駅のイメージについて』２０１３年5月

つまりＪＲ東海が言っているのは「ローカルにリニアが止まってやるのだから**「駅」**ではなく、本来の**駅**にしたければ必要な施設は地元の自治体で作りなさいよ！駅の安全性が問題なら人も置きなさいよ！」ということです。

そうなるともともとＪＲ東海はリニアの中間駅は３５０億円と言ってきたのですから地元自治体負担は、単純計算でその５０％なら１７５億円、２５％なら８８億円ほどもの負担となってしまうのでしょうか？

しかもそれだけではすみません。**ＪＲ東海の経営トップの姿勢**です。ＪＲ東海の山田佳臣会長や葛西敬之名誉会長は、以前より、リニア新幹線の採算は、「絶対にペイしない」とか「1 兆 2000 億円の・・・回収不足金が出る」としています。つまりはじめから巨額な公費負担をあてにしていて、リニアの工事だけでなく、その後のリニアの運行に伴う公費負担まで当然のこととしているのです。(『リニア新幹線』橋山禮治郎など)

また報道によると、環境影響評価（アセスメント）手続きでは、山梨県審議会片谷教孝会長が専門家として「ＪＲ東海の姿勢は、アセスメントを軽視していたといわざるを得ない」と批判しました。これに対してＪＲ東海の柘植康英社長は、謙虚に受け止めるどころか、「ほかのアセスより丁寧な作業だった。極めて心外だ」「何かに違反しているのか。何か問題があるのか」と反論したといいます。

今だかってない長期的難工事であり世界最大級の巨大プロジェクトのリニアを、「ほ

かのアセス」と比べること自体が間違っています。このようなトップの尊大な姿勢では、今後、環境問題はもとより、リニアの全てにわたっての不安が、現実のものとなりかねません。

そしてＪＲ東海のこの尊大で乱暴な態度は、必ずリニア駅以外にも様々な費用や便宜を国や自治体に求めることとなり、いままでの減税や補助金だけでなく、これからも公費支出や自治体職員の実質派遣労働を当然としてきます。

トンネル工事と残土処理の場所　様々な駅や電力施設の用地確保（自治体が用地買収してＪＲ東海に貸し出すなど）、駅周辺の整備、環境問題への住民対応なども・・・、自治体仕事とされていくでしょう。自治体が「リニア推進ありき」にのめり込んだら肝心な市民生活はそっちのけとされてしまいかねません。

それに、公共交通である鉄道の固定資産税は優遇されていても、リニアに必要な用地取得や施設を自治体が準備するのなら、本来自治体に入るはずの**固定資産税も入らず減収**になってしまうでしょう。

※　国はリニアへの技術開発援助としてＪＲ東海に５４３億円の補助金がすでに出されています。不動産取得税・登録免許税を非課税とする減税措置で、１８４億円の負担減が行われます。つまり「リニアは全額ＪＲ東海負担」ではないのです。

それだけではありません。ＪＲ東海の尊大な態度は、沿線住民への丁寧な説明と対応上の責務を放棄し、**住民合意ができていないだけに生活と環境を破壊**していくことになります。大鹿村の村議会の満場一致の意見書はそのことを物語っています。

> 補正評価書は環境大臣、国土交通大臣の意見を勘案して修正されたものでなくてはならないはずですが、地下水、水資源や河川の生態系への影響、膨大な建設発生土の処理に伴う問題等、多岐にわたる重大な懸念について十分答えられているとは言えず、補正前の評価書とほとんど代わり映えしない内容です。何より、評価書の縦覧前に工事実施計画の認可申請を行うなど、両大臣が強く求めている地域住民への丁寧な説明や地元自治体等との連携といった意見に著しく配慮を欠くものと言わざるを得ません。
>
> **『リニア中央新幹線計画の認可について慎重な検討を求める意見書』部分**
>
> **2014年9月18日　大鹿村議会**

そして、住民の求める環境と安全を軽視することで重大な悪影響や大きな被災が起きるとなると、その結果は、福島原発事故と同じく犠牲になるのは地域住民であり、様々な負担は地元の自治体に押し付けられることとなります。

最重要な問題はリニアの安全性です

災害や生活・自然環境への不安と危惧は大きい

最重要な問題はリニアの生活及び自然環境への影響と安全性です。ＪＲ東海も山梨県政も「リニア推進ありき」で、この最重要問題をあまりにも安易に考えているようです。安全性の不安と危惧は強くあります。

リニアルートと駅予定の甲府盆地南部は典型的なハザード地帯です

例えば、わかりやすいのがリニアの通過ルートです。

リニアの通過ルートである**甲府盆地の南部**は、極めて災害に弱い地帯です。「甲府市ハザードマップ」にも掲載されているように、極めて地盤が弱く、震度の揺れが大きく液状化の危険度が高い地帯です。またここは、釜無川からと笛吹川からの洪水の想定地帯です。過去にも洪水災害が頻繁にあり、その度に船が活用されていました。今でも古い農家の納屋には船が置かれているほどです。

こんな災害の危険度が高いところにリニア山梨県駅が

- 地震の揺れやすさ → 「震度６強」、近接地域に「震度７」
- 液状化の危険度 → 「大」
- 釜無川浸水想定 → 「2m～5m」
- 笛吹川浸水想定 → 「2m～5m」

『甲府市防災情報ＷＥＢ』

しかも、甲府盆地南部のリニアの通過ルートとは**曽根丘陵活断層**と重なり、国土地理院の図面をみてもリニアの山梨県駅は活断層から１．５キロの近い位置にあります。

ご参考までに　古文書から・・江戸時代の東海地震の被害をみますと

昔からリニア山梨県駅の予定地は地震に最も弱い地域だった

周期的な大地震である東海地震は、３０年以内に８８％の確率で起こるとされています。１８５４年の安政の東海地震は特に山梨県の甲府盆地に大きな被害を与えました。このときの地域の被災状況は、これから周期的に想定されている次の東海地震の被害予想として重視されています。リニア山梨県駅が予定されている大津地域はどうだったのでしょうか？

古文書によると安政地震の「大津村」（現在の大津地域）の被災状況は

戸数５０の内　　倒壊戸数４７＝　倒壊率９４％

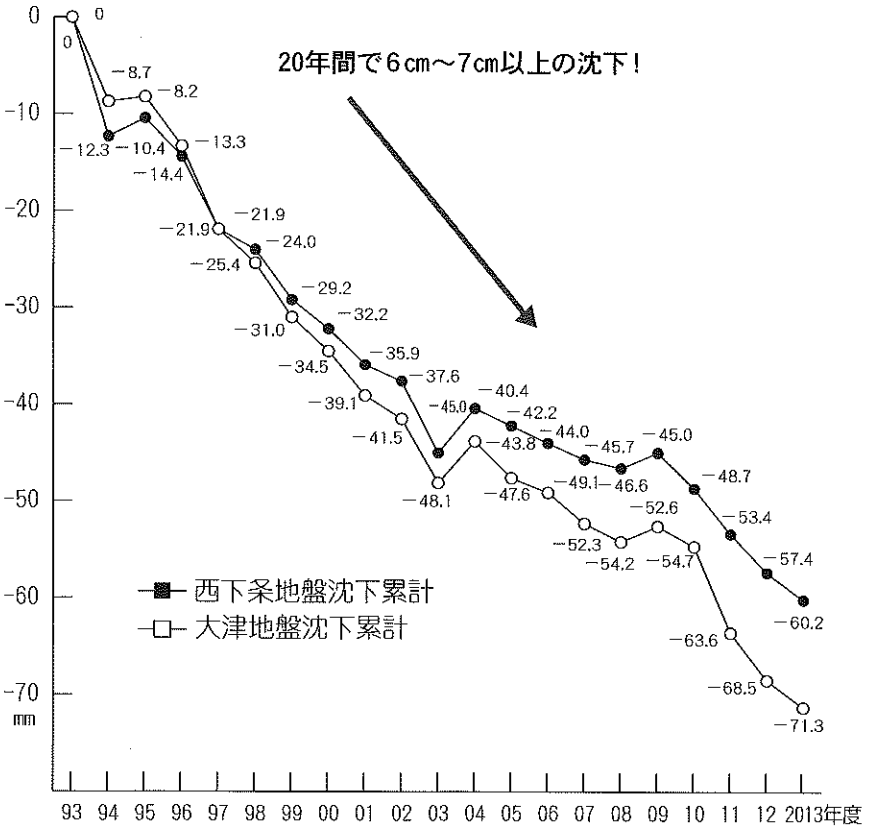
甲府市防災会議『甲府盆地における地震被害環境』田中叡教授

―というほぼ壊滅の状態のもっとも大きな被災地域でした。この地域にリニア山梨県駅と大規模な周辺施設が造られようとしているのです。この歴史事実からも・・大丈夫でしょうか？

地盤沈下地帯に山梨県駅や駅周辺施設が作られます

またこの地帯はすぐ南の南部工業団地の影響と思われますが、**継続して地盤沈下**もしているのです。甲府盆地の地下水は豊富で水質も良好でしかも無料です。しかし、過度なポンプアップしての地下水の利用は地盤沈下を招いているのです。調査統計によると、この２０年間で７ｃｍ以上地盤沈下し、さらにその傾向が続いているのです。

どうしてここに大土木事業ですか？
リニア山梨県駅周辺整備地は地盤沈下地帯です！



『南部工業団地地盤沈下測量結果』甲府市商工課資料より作成

この地帯は液状化の危険度が大きく、地盤沈下もしています。そして地盤が脆弱なために、地震の揺れも大きいとされています。ここに、大規模なリニア山梨県駅と関連施設、スマートインター、アクセス交通路などをつくるとなるとどうなるでしょうか？

1）地質が脆弱なために地盤改良・くい打ちなどが必要となり建設期間が延び建設費が膨大になります

2）建設後の駅と周辺施設・建設物で地下水を使うとなるとさらに地盤沈下が加速します

3）いままで畑だったこの地域は保水性と雨水の地下浸透性がありましたが、駅と周辺施設・建設物で地表面が覆われるとなると、さらに地盤沈下が加速します。

リニアとリニア関連施設にともない、この地盤沈下傾向への影響調査をすべきことはいうまでもありません。

周辺の井戸と昭和浄水場に影響は？　調査なしでいいのですか？

リニア駅周辺地域の地下水の影響はどうでしょうか？トンネル工事が行われるところでは、それによる河川や井戸の水枯れや異常出水があるとされています。トンネル工事のない甲府盆地はどうでしょうか？　まったく影響なしですましていていいのでしょうか？

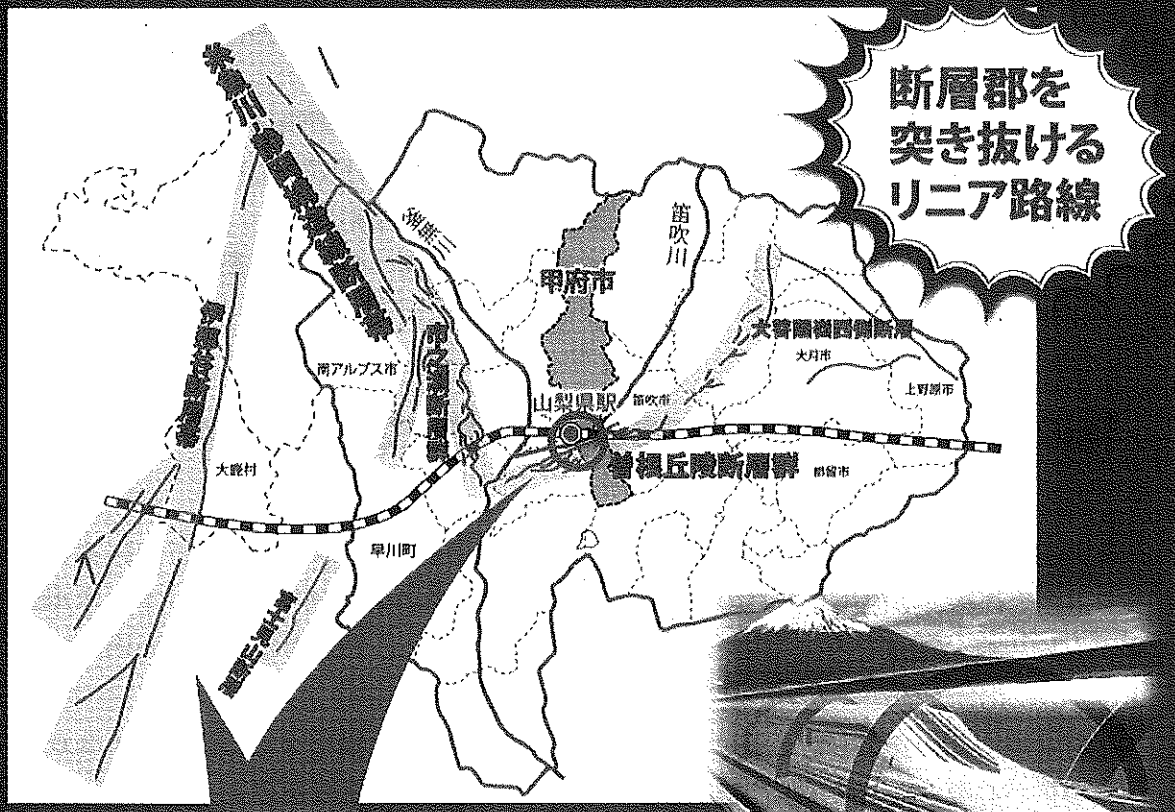
甲府盆地南部の安定した地盤は３０ｍも地下で、大きな建物をつくるには地下３０ｍ以上の杭が必要となります。リニアは高さ２０ｍ、駅西側は３０ｍ以上もの高架橋で甲府盆地を横断します。その高架橋の地下では、基礎を安定した地盤につなげるために深さ３０ｍ以上の太い杭を連ねて構築することになります。また、リニア関連施設が大きくなればなるほど、簡単な地盤改良ではすまなくなり、同じく深さ３０ｍ以上の太い杭が必要になります。このことは地下水に影響を与え、地域周辺の井戸の水位を下げたり、枯らすなどの影響はないのでしょうか？

また地下水脈の把握はむずかしく、地質構造によって直線的に上から下に流れるばかりではありません。そうなるとリニア沿線の北側にある地下水を取水している昭和浄水場（甲府市南部・中央市・昭和町に水道水を給水）も影響なしでいいのでしょうか？

現在では、公的な地下水涵養と地下水保全が問われていますが、ＪＲ東海も自治体当局も甲府盆地の地下水の環境影響については、周辺地帯の地盤沈下傾向と同様になんの対応もしていません。このままでいいとは思われません。

リニア中央新幹線は安全と言いきれますか？

曽根丘陵断層群と崩壊の著しい地質の南アルプスを突抜けます



国土地理院都市活断層図・JR東海中央新幹線環境図より作成

ご参考までに　甲府盆地湖水伝説は事実だった？！
実は、たびたびの洪水で「湖」のようになったのです。

甲府盆地には、古代から湖水伝説が伝わっています。「昔むかし、甲府盆地は満々と水を湛えた湖だったが、神様や仏様の力で盆地南端の山が切り開かれ水を流し盆地ができました」というものです。その湖水伝承を伝える寺社も甲府市の穴切神社・佐久神社・国母法城寺などいくつもあります。

そして、この湖水伝説は必ずしも事実無根の話ともいえません。盆地の地底には「地底湖」ともいわれる貯水槽があるとされています。それだけではなく、実際に洪水によってたびたび「湖」が出現してきたからです。甲府盆地南部は釜無川と笛吹川によって氾濫し、しかも盆地内のただ１つの水の出口は富士川町（鰍沢）の「禹の瀬」であり、そこは、あまりにも狭く水はけが悪いために、いったん洪水となるとあたりは「湖」のように何日もなってしまったからです。

そこでこの地域では船を活用してきました。昭和４０年代まで船を活用して山城小学校に通学していたとも聞きました。山城小学校には当時の船が展示されています。今もこの地域に残されている船は、これからも使われる可能性が全くないとはいいきれません。現に甲府市の今の洪水ハザードマップにはこの地域の危険性が明記されているからです。

このリニア山梨県駅予定地の地帯には大きな施設群は造らないほうがいいのです。造るとしても膨大な建設コストがかかります。

しかも災害の規模にもよりますが絶対安全とはいいきれません。このリスクが高い地帯を、リニアは運転士もいない遠隔操作で、ビルなら６階の高さにもなる２０ｍ以上の高架橋を走ります。しかも山梨県駅西側に近接する新山梨環状道路の高架１５ｍ程の上を乗り越えてリニアは走ります。この近辺では３０ｍ以上もの大高架橋の上を時速500キロで走り抜けることになります。そして危険な曽根丘陵活動層や市ノ瀬活断層などを横切るのです。絶対安全と言い切れるのでしょうか？

もっとも危ないのが南アルプスの超長大トンネル工事と運行です

最も危ないとされているが、日本の背骨といわれる南アルプスのトンネルです。リニアは標高の最も高い山脈である南アルプスを貫通する 20 ㌔m以上もの超長大トンネルを走りぬけるのです。この超長大トンネル工事は、実現可能性が疑問視されるほどの極めて難工事だとされています。ここは日本屈指の活断層地帯であり地質帯も脆弱で安定していないからです。

リニアの大鹿村には中央構造線博物館があります。中央構造線は日本最大級の断層系

でありその地盤の危険性は極めて高いもので、現在も活動をつづけ、年間4mmずつ隆起しているとされています。たとえトンネル工事が完成しても、トンネル自体が年間4mmずつゆがむのであり、当然、地震による通行上の危険性や環境問題が絶えずつきまといます。一般的に「トンネルは地震には強い」といわれていますが、断層が動くとトンネルが壊れるのです。

ＪＲの在来線の運行規定では「地震発生時にはトンネル内に停止してはいけない」とされているそうですが、全ルートの８６％がトンネルばかりのリニアではどうなるのでしょうか？　トンネル内で停止するしかありません。運転手もいないリニアですが、避難誘導はどうなるのでしょうか？

ＪＲ東海の環境影響評価をみると、「ないと予測します」「小さいと予測します」「生じないと予測します」ばかりですが、南アルプスのトンネル工事における「地下水・水資源」については、かなり慎重な文章になっています。それだけ悪影響があることがわかっていると思われます。

> 南アルプスを通過する部分について地質・水分学的シミュレーションなどを実施した結果、一部の小河川において流量が減少するものの水源への影響は小さいと予測します。なお、破砕帯等の周辺の一部では地下水の水位に影響が生じる可能性があります。地下水を利用した水資源に与える影響の予測に不確実性があることから事後調査を実施します。　　『環境影響評価準備書（山梨県）あらまし』ＪＲ東海

現に山梨実験線の短いトンネルでも、それによる水枯れや逆に異常出水の事態が出現しています。静岡県ではリニアのトンネルによって大井川の水量が毎秒２トン減ることが予測され、流域の７市２町の用水に影響することも心配されています。

リニアによる環境破壊は大鹿村をみてもわかります

南アルプスのトンネルの長野側の出入り口である長野県大鹿村の視察に行くと大変な事態ということが良く分かります。下部や芦川、丹波山の奥の沢を知っている山梨の人間でも、ここの沢の深さや山の斜面のキツサには驚きました。大自然が目の前にある綺麗な環境です。しかし岩や地質が弱いとのことで山には大きな崩落箇所がいくつもありました。とくに道路の拡幅工事にともなって崩落もしていました。

大鹿村にある中央構造線博物館からも学ぶことができます。自然のすごさというか、地球は生きているというか、中央構造線には構造的に活断層がつらなり、地質も蛇紋岩帯などで安定していない大変な地帯ということがわかります。そもそも、この大鹿村には石器や土器がみあたらないとのこと、つまり数千年前の土地は地すべりで流れてしまっているとのことです。そんな地質ですからリニアの長大トンネルの工事自体も簡単にはいかない・・・そもそも、「こんな難しい地帯でトンネル工事をしていいのか？」　と

だれでも感じます。

ＪＲ東海も自らのトンネルの環境影響評価で「川の水が半分になる」「ここでは水量が１割減る」などともしているとのことです。工事も危険、膨大な残土処理も危険、走りぬけるダンプも危険、完成したトンネルも危険・・・。周辺の地盤や地質・環境を知っているだけに大鹿村の住民の生活不安が広がっていました。

大鹿村探訪記　　上鶴恵子（富士川町　主婦）

2013年12月1日、甲府市の山田厚市議に誘っていただき長野県大鹿村を訪ねました。

リニア問題に関心を持つようになったのは、お手伝いしている甲府市内の田んぼにリニアが架かるという現実に直面したためです。すべて手作業、無農薬無化学肥料で、生き物がたくさん棲む田んぼ。子どもたちと一緒に作業していた田んぼがなくなるかもしれない、そして、リニアは電力で動くということが3.11を経験した日本で、時代に逆行しているのではないかと思ったことがきっかけでした。

はじめて訪れた大鹿村は、南アルプスを越えてリニア中央新幹線のトンネル出口にあたります。「日本で最も美しい村」連盟に加盟する谷間の素朴で小さな村でした。現地では、村を守ろうと尽力されている河本明代村議が案内してくださいました。

まず、中央構造線博物館に行き、館長さんから地殻変動のお話を伺いました。関東平野から九州まで1000kmを越える日本最大の大断層である「中央構造線」は、日本海側と太平洋側では地質がまったく違うということ。何億年もかけてゆっくりと今の日本列島ができたこと。想像も及ばないほど雄大な地球の営みを感じました。そして、今も動き続けているプレートに、リニアなどという現代文明がどう立ち向かうのかという疑問が残りました。

次に、実際にリニアの計画場所を見学しました。もろくて崩れやすい性質の蛇紋岩、千枚岩、緑色変岩の地滑り地帯は、自然崩落が起きていました。JR東海の事前調査によると川の水量が半減することがわかっていたり、村唯一の生活道路には、トンネル残土を運び出す際のトラックが1700台／1日、20秒に1台と言われているそうです。

自然や、わたしたちの日常を奪うようなリニアが本当に必要なものなのかどうか、もう一度再考する必要があるのではないでしょうか。未来の子どもたちに手渡したいものなのか、ひとり一人が考えて行動していかなければならないなと思いました。

大深度地下とは？　品川駅付近の地下リニア駅の災害上のリスクは？

通常使用されることのない深度の地下を公的使用させるという地下利用の新概念（2001 年特別措置法施行）。通常は地下４０m 以上の深さとされていますが、建築物の基礎がある場合はそれより深くなります。リニアは、この大深度地下トンネルの利用を本格的に進める計画ですが、火災・爆発・地震・浸水・停電・救急・救助・犯罪防止・不安感解消・地下水対策・地層の化学反応・掘削土処理などの安全と環境の確保を基本とすべきです。

リニア東京ターミナル駅が予定されている品川駅付近は、国土交通省の「大深度地下マップ」によると「４０m～５０m の深さ以深」とされており、また周辺には高層で地下利用もある建築物の基礎も深くあるのでリニアのルートと東京ターミナル駅は５０m 以上の深さに作られると考えられます。

この品川駅周辺は東京都の『南海トラフ地震発生した際の被害想定』（2013 年）では「品川区 2.44m、港区 2.40m」の津波の恐れがある地帯とされています。またゲリラ豪雨の可能性も強くあるといいます。東京ターミナル駅も安全な地域とはいえないようです。

沿線住民の立ち退き問題や　子どもへの影響も重大です

ＪＲ東海は、住民への納得のいく説明も対応もしていないだけに、着工が認可されると、強制的な立ち退きとなるのでしょうか？そのようなことは許されません。

またリニアの沿線にある地域の学校や保育所などの移転も安易に考えるべきではありません。

甲府市の場合、中道北小学校がリニアのルートにあります。子どもと地域のよりどころであり、文化・スポーツ・防災のよりどころである小学校を守る立場から考えるべきです。また移転には費用もかかります、土地代をのぞいても　学校の移転新設には、校舎・体育館・給食室その他で１校あたり１５億円ほどはかかります。国の補助金を使っても市の財政は１１億円以上かかるとされています。この小学校の体育館は３年前に２億７４００万円もかけて作ったばかりです。これをつぶすというのでしょうか？大切なことは費用の補償問題ではありません。子どもの教育の問題です。子どもと地域のよりどころである小学校を守る立場からすべてを考えるべきです。

さらに、大量の電力を消費するリニアによって高圧線が張り巡らされます。高圧線は人体に影響があり、特に子どもへのリスクが大きいものです。学校・保育所・幼稚園などの子どもの施設から、リニアや高圧線・変電所は遠ざけなければなりません。

まったくの新技術は、未知の危険性があります

リニアの運行上の安全性はどうなるのでしょうか？　超電導のリニアの技術は、人類が経験しないまったく新しいものだけに、未知の危険性がともなってきます。超電導によって発生する電磁波を長期にわたって浴びることの健康への影響も、いまだに解明されていません。未知のあたらしい科学技術や新しい機械は、新しいから安全ということではありません。逆です。まったく新しいからこそ未知の危険な可能性があるのです。それを無視するのなら人体実験に等しいものとなり、大きな災害をもたらすことになります。

もし、開業したリニアにしっかりした公共交通としてのニーズがあったとしても、駅周辺施設が立派に出来上がり沿線の各自治体の予測通りに乗降客の人々で埋まったとしても、人の生命と健康への安全性が危ぶまれることが明らかとなるなら、そのニーズはたちどころに失われ、すべての盛況はマイナスに転じてしまいます。福島の原発事故はそれを物語っています。

電磁波の影響・振動や騒音・低周波音の影響、張り巡らされる高圧線問題、原発を必要とするまでの膨大な電力消費量、生態系も含めた環境への様々な影響、トンネル工事に伴う安全性や地下水系の破壊、水枯れ・異常出水、トンネル残土の処理など、など・・・、具体的になればなるほど安全や環境に対する危惧は強まり、不安は現実のものとなりかねません。

リニアの乗客にとっても、沿線住民にとっても、ＪＲの社員にとっても、新しい技術への不安はつきまといます。ペースメーカーの人はどうか？　妊婦さんはどうか？　子どもへの健康影響はどうか？　障害者はどうか？　トンネルが全ルートの８６％ですから閉所恐怖症の人はどうか？　まずは不安や危惧をもって当然です。

なお、権威ある団体としての見解として

・日本弁護士連合会『リニア中央新幹線計画につき慎重な再検討を求める意見書』
（２０１４年6月１９日）

・日本科学者会議『リニア中央新幹線の撤回・中止を求める声明』（２０１４年7月１５日）

をぜひホームページでご覧下さい。

リニアを名目にした大きな公共事業自体が目的となり

そのため社会保障などの生活予算が削減されていく

リニアの大公共事業で「利益が地域にしたたり落ちてくる」？

「トリクルダウン」という考え方があります。これは「富める者が富めば、貧しい者にも自然に富が浸透する」とするというものです。「社会の上層が潤えば下層に富がしたたり落ちてくる」ということです。この考え方で富裕層や大企業への優遇税制や様々な規制緩和を進めましたが、その財源はどこに求めたのでしょうか？結局、社会保障の後退や消費税増税であり、普通の市民へのしわ寄せとなったのです。おかげで、格差と貧困の社会となり、子どもの貧困率も過去最悪となってきました。

富裕層や大企業家の都合のいい考え方でしかありませんが、いま、安倍政権のもとで**大きな公共事業をつかってのトリクルダウン**がはじまっています。大きな公共事業をはじめてゼネコンを潤わせ、それによって地域に利益が「滴り落ちてくる」というものです。リニアはその典型の一つです。そして、県段階の自治体当局も有力者も「リニアを名目にして」の大規模な公共事業を行うことで、期間限定の「好況」であっても「富が地域に滴り落ちてくる」ことを期待しているようです。

そもそも、首長や自治体議員の中には社会保障などの**生活関連予算は「捨て金」**であり、**大きな公共事業を「生き金」**と考えてしまう思想もあります。また公共事業で大きな公金が動くとなると「利権」や「選挙有利」を期待するむきも生まれるでしょう。

また、普通の市民は「リニアで地域がにぎやかになり便利になれば、それは、それで結構なことだ」「自分の家計が痛むわけでもないし」と思うのが普通です。生活と環境が壊される沿線住民の中にも、「農業の先行きも見えないし、この際、土地を売ってしまうか・・・」と考える人もいるでしょう。

様々な思惑や見込みが絡み合って、一部の人たちだけの「当然のブーム」のようになり「リニア推進」とリニア関連の大公共事業への動きが強まっていきます。

自治体当局も大規模なリニア関連の大公共事業を行いたいからこそ、しっかりした調査もなく、根拠もない大きな想定をするのです。通勤・通学やビジネスへの効果が見えない山梨、長野、岐阜では、観光のための大公共事業を目指しています。それだけに地元自治体住民の生活とはかけ離れた、不要不急の事業となります。

自治体当局は、自らが描いた大きな想定によって、リニア関連の大公共事業を巨額の公費で行おうとしています。こうなると「先行投資」ではなく「投機」であり「バクチ」と同じです。しかも、失敗する「投機」であり、負ける「バクチ」なのです。

山梨県は過去にリニアへの「投機」で大失敗しています

しかし山梨県行政では、すでにリニア関連の大公共事業の「先行投資」「投機」で大きな失敗をしています。１９９６年に**リニア山梨実験線が始まったころ**を忘れてはいけません。当時は、今よりさらに大きな「リニアへの夢の期待」が県政に作られていました。山梨県は、先行して巨費を投じて大土木事業を行いリニアに備えました。

当時の新聞報道によると山梨県の１９９８年の時点での主なリニア関連の事業にかかった経費は、・米倉山ニュータウン（44ｈａ）　１４２億円
・玉穂（山梨）ビジネスパーク（19ｈａ）　３７億円
・藤垈宅地分譲地　（22ｈａ）　３７億円

全事業点検

●県の執行姿勢を点検する

2 米倉山ニュータウン

バブル的発想で計画
修正遅れ対応は袋小路

東八代郡中道町で県土地開発公社が進めている「米倉山ニュータウン」の公共下水道事業が建設省による中止勧告の対象になったのは、「ニュータウン計画そのものが停滞している」ことが理由だった。

企業用地として売れるめどが立たず、粗造成の段階で宙に浮いたままの同ニュータウンは、同公社が事業投資のため借り入れた金の金利を膨張させ、経営を圧迫する事態を引き起こしている。県政の課題としてこれまで度々問題視されてきたが、それが今回、国からも直接指摘された格好だ。

米倉山ニュータウンは広さ四四・七㌶(業務用地一四・五㌶、宅地八・五㌶)。甲府地域テクノポリス開発計画、頭脳立地法に基づき、誘致業種を企業の研究開発部門やソフトウエア業、デザイン業などに絞り、「先端頭脳産業と研究者が住む街」を目指した。

事業着手はバブル経済絶頂期の一九八〇年。「当時は右肩上がりの時代。リニアでさえすぐに実用化されるという観測もあったくらい。リニア新駅を核に甲府盆地の都市構造の再構築を図る発想もあった。その中で米倉山は、国際的な競争力を持てる新産業創出の地とのうたい文句で売れると踏んでいた」。県幹部の一人はそう振り返る。

約半分で事業中断

しかし、事業着手直後にバブルが崩壊。米倉山にはこれまで総額約百四十九億円が投入されたが、景気低迷、周辺地価の下落などの影響で買い手が全くついていない。中止勧告の直接の対象となった下水道事業は九一年度に始まったが、本体計画が進まないため、約半分に当たる延長八百四十七㍍が完成した時点で中断している。

また、広大な土地を暫定的に利用する方法も見当たらない。どころか、今となっては〝負の遺産〟になりつつある。

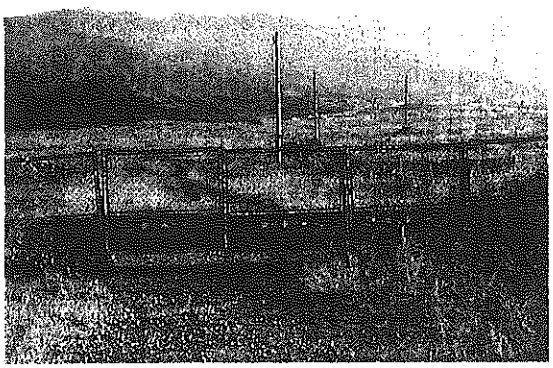
庁内で意識に変化

計画停滞を国から指摘された ことについて小林一三県企画部長は「厳粛に受け止めている。借入金金利の増大問題もあり〝不良資産〟との指摘も甘んじて受けなければならない」と反省の弁を漏らす。

また、バブル期の感覚に流されて先行投資したことの見通しの甘さや、事態が悪化するまでに軌道修正ができたはず、などの指摘を県議会などでも度々受けてきたことには、九七年度に県企画部は「公共施設への利用など、用途変更も視野に入れて検討する必要もある」と、原点に戻った見直しの可能性も示唆するが、庁内には「初めに米倉山対策ありきという形で公共施設計画を持ち出す訳にいかないし、ほかに具体案もない」と否定的な意見も多く、対応は袋小路に変えずに「経営改善計画で当面の方向性を示す」との考え方だ。しかし、分譲価格を下げるにしても投資額から算出した販売価格は実勢価格の二倍近くに達する見通し。しかも仮に実勢価格で売却した場合でも、八十億円以上の損失が出る。

県議会で「抜本的対策が必要」と述べ、分譲価格や分譲方式の見直し、土地の暫定利用、金利圧縮策などを織り込んだ公社経営の改善計画を本年度中に策定する考えを示した。

米倉山の扱いについて県は今のところ、企業誘致による産業拠点という当初の用途を基本的に変えずに「経営改善計画で当路の様相だ。「新産業創出の地」



企業誘致のめどが立たず宙に浮いている米倉山ニュータウン。バブル期の〝負の遺産〟は、事業執行全般に対するこれまでのスタンスの見直しを県に迫っている＝東八代郡中道町

枠を外すなどの見直し策を講じたことを強調しつつ「今後は迅速や見通しについて見誤りがないよう、事業の事前評価やその仕組みについて真剣に検討しなければならない」と釈明。バブル的な発想で進めてきた事業執行をあらためる意識が庁内にも出始めている」とをうかがわ

『山梨日日新聞』２０００年１１月２日

これの事業が成功しないで何年も野ざらし状態とされたままで、さらに膨大な金利支払いの支出を重ねました。

・現在の玉穂ビジネスパークは「山梨ビジネスパーク」となり区画の３割ほどしか使われていません。
・「藤垈（ふじぬた）宅地分譲地」はリニアトンネルの残土処理後の宅地分譲という計画でしたが、未だに住宅はありません。
・「米倉山ニュータウン」は１９９６年から放置され、金利だけで毎年４億４千万円もはらいつづけ、結局、企業が入らず「ニュータウン」とはならないで、目的外使用の「太陽光発電所」にすり替わっています。

しかも山梨県当局は、この大きな事業の大失敗を、まったく認めず、反省もしないばかりか、その事実経過も明確に公表していません。

県政の明野の廃棄物最終処分場でも失敗しました。当初県政は「処分場建設で１８００万円の黒字になる」しましたが、結果は「５５億円の赤字で閉鎖」であり、しかも勝手に環境と安全性を無視して「全面覆土で終了」としようとしています。反省もなく無責任行政そのものですが、この事態が明らかになっているのは根強い明野の住民の闘いがあったからです。

米倉山や藤垈などでは、明野処分場の数倍上の公費支出の失敗があってもよく分からない状態のままにされています。今までの反省や総括もなく、同じ失敗を繰り返してはいけません。

ご参考までに　山梨県政は福祉より公共事業・土木を好む体質があります

リニア関連の公共事業に熱心な自治体当局の中にあっても、山梨県政は特に熱心です。それはリニアの実験線があることだけでなく、今までの山梨県政の体質もあるからです。

全国の都道府県と比較した山梨県政の財政支出決算で項目別に占める％のランキングを見てください。土木・箱物は先進県、しかし福祉・教育は後進県です。

山梨県政は箱物・土木事業の「先進県」です

	1993年度	2000年度	2012年度
投資的経費の割合	全国３位	全国　５位	全国　５位
普通建設事業費割合	全国２位	全国　４位	全国　５位
土木費割合	全国７位	全国　６位	全国　２位
地方債残高割合	全国５位	全国１３位	全国１２位

その一方で　福祉・教育は「後進県」です

	1993年度	2000年度	2012年度
民生費割合	全国41位	全国42位	全国45位
社会福祉費割合	全国32位	全国25位	全国38位
教育費割合	全国43位	全国39位	全国37位
老人福祉費割合	全国34位	全国41位	全国42位

この県政の体質に引きずられて、山梨全体が土木優先自治体です

山梨県と各市町村の全体の財政合計の人口一人当たりランキングでは

	1993年度	2000年度	2012年度
土木費一人当たり	全国10位	全国12位	全国5位

『統計でみる都道府県のすがた2003』『同2014』『同1996』総務省統計局より引用

おかしい！自治体当局はいまだに財政計画を明らかにしません

ローカル駅である中間駅の自治体当局では、関連施設の計画が出されています。山梨県でも「リニア周辺整備検討委員会」や甲府市でも「リニア活用推進懇話会」で「推進ありき」の人々によって、次々に大きな公共事業計画が当然の既成事実のようにされて広げられています。

しかし肝心なそのための**必要財源をどうするのか**？　山梨県は大公共事業・大土木事業を行うための必要財源・**財政計画**をいまだに明らかにしていません。事業のための公的な予算はいくらかかるのか？　自治体財政の現状はどうか？　県や市町村自治体の地方債（借金）はどうなるのか？　そのことによって自治体の生活関連予算はどうなるのか？　福祉・教育などの予算上のしわ寄せはどの程度か？　長期にわたる今後の財政計画をどう立てるのか？―などなどが何も明らかにされていません。

国の主権は国民にあります。自治体の主人公は行政当局ではなく市民です。その主人公である市民にも自治体議会にも、肝心な財政上の判断材料が明らかにされないままに大公共事業・大土木事業が既成事実としてはじまろうとしているのです。

大変おかしなことです。市民が1軒の家の新築をする場合にも「このような家にしたい」という希望には、必ず「建築費はいくらいくらかかる」という資金の裏付けを必要とします。「貯金はいくらあって、今後の住宅ローンの金利と支払いはいくらか」「家計のここは当分節約しよう」などの「家庭内の財政計画」を必要とします。

自分たちの資金ではない、公費を扱う行政当局が「財政計画」を示さず、「造るものを決めて」から、その財政負担を地方債前提で行おうというのは本末転倒です。

自治体財政は大公共事業に耐えられず、しわ寄せは生活予算削減に

ところでこれからの市民生活と自治体財政はどうなるのでしょうか？　特に考えなければならないのは**消費税増税**です。市民生活は消費税増税で苦しくなるだけですが、自治体は「消費税増税による地方消費税分が入り増収となる」と考えたいのですが、違います。

地方消費税分が増収になっても、増税による支出増や地方交付税（全国の自治体の行政水準を保証し自主性を尊重するために地方の財源を一定の基準に合わせて国が交付するもの）の減額があり、相殺するとほとんどの自治体の財政がきつくなるのです。

消費税は最終的に消費者が支払うものですが、自治体は、消費者でもあります。保育所や学校、保健センターなど運営費、修繕・土木建設費や物品購入にも全て消費税がかかります。公共事業・土木費もそうです。消費税増税は、その増税分だけ自治体でも支出増となります。特に病院や診療所の診療報酬にともなう消費税分は医療機関の負担となるだけにその支出増の「損税」は大きくなります。

また国は「地方消費税分の増収が自治体にあるから」と自治体に交付する地方交付税を減額してきます。

そこで「当然のように」自治体が大切にすべき、社会保障・福祉・教育の生活関連予算が削減されていきます。例えば、甲府市でも、すでに「財政が厳しい」として、市独自の福祉事業を次々と削減してきています。

- **老齢者医療費助成事業が廃止**されましたが　あと２～３億円あればこんな廃止をしなくてもすむはずでした
- **重度心身障害者医療費助成窓口無料化も廃止**されます。これは県の方針に市町村が連動したものですが、甲府市としても、あと１億円もあれば、国保への減額交付のペナルティを跳ね除けられたはずです。
- 甲府市の**介護予防の生きがいデイサービス**は　１０００万円の予算に過ぎないものを廃止しています。
- 一人暮らし**高齢者の緊急連絡の「ふれあいペンダント」**は希望者が多いため対象者を絞って予算を年間３００万～４００万円を削るようなことまでしています。
- 婚姻歴のない母子家庭に、公営住宅や保育料の平等にむけて適用され始めた**『みなし寡婦控除』制度の適用**は甲府市では８０万円以下の予算ですみますが、私を含めて再三の議会からの要請でようやく踏み切ろうとしています。しかし、いまだに多くの自治体が、わずかな予算であっても具体化に踏みきることができないでいます。
- 社会の最低基準である**生活保護基準の乱暴な切り下げ**がおこなわれました。この基準から住民税の非課税限度額や最低賃金目標などに連動し、ここからさらに各種減免制

度や、福祉サービスなどに準拠されます。だから生活保護基準が切り下げられると、様々な切り下げに連動します。義務教育の**就学援助制度**もそうです。家庭の経済的実情から、子どもの教材費や給食費、修学旅行費を公的に保証する就学援助制度があります。甲府市の場合、就学援助の対象世帯の所得を、生活保護基準の１．３倍までとしています。この場合、生活保護基準が下がれば就学援助も下げられることとなります。これでは、子どもの貧困対策が求められているなかで、明らかに逆行します。さすがの文部科学省も、就学援助においては見直しではなく、従前の対応を促す自治体への通知まで出しました。しかし、いくつかの自治体では生活保護基準切り下げに連動して就学援助の認定を切り下げ、対象外の子どもを増やしています。

甲府市の場合、従前の就学援助の認定基準を今年度は維持していますが、これも「今後とも維持する」ではなく「当面の対応」としているのです。「今後とも維持する」予算は、２０１４年度では８００万円ほどだといいます。

これらの市民生活に直結する社会保障や教育における対応は、１万円、１０万円の単位で厳しいことになり、「削減か？」「維持か？」「一定の改善か？」で、行政当局も議会もある意味で「必死の攻防」となるのです。国は、このような自治体財政状況に援助を市町村に行わないばかりか、むしろ制度的な後退を強めているのです。

そこで大きな公共事業がはじまるのなら、さらに厳しく、自治体の生活関連予算が削減されるのです。しかも、その一方で公共事業や土木事業にはケタが違う予算が支出されるのです。

特に民間の事業計画に補助金を出す土木事業です。膨大な費用がかけられていますが、議会でもこのことの把握が難しいのです。しかも、そのための費用は現状の財政状態では**地方債**となりますから、次世代の人へもつけが回ることになります。

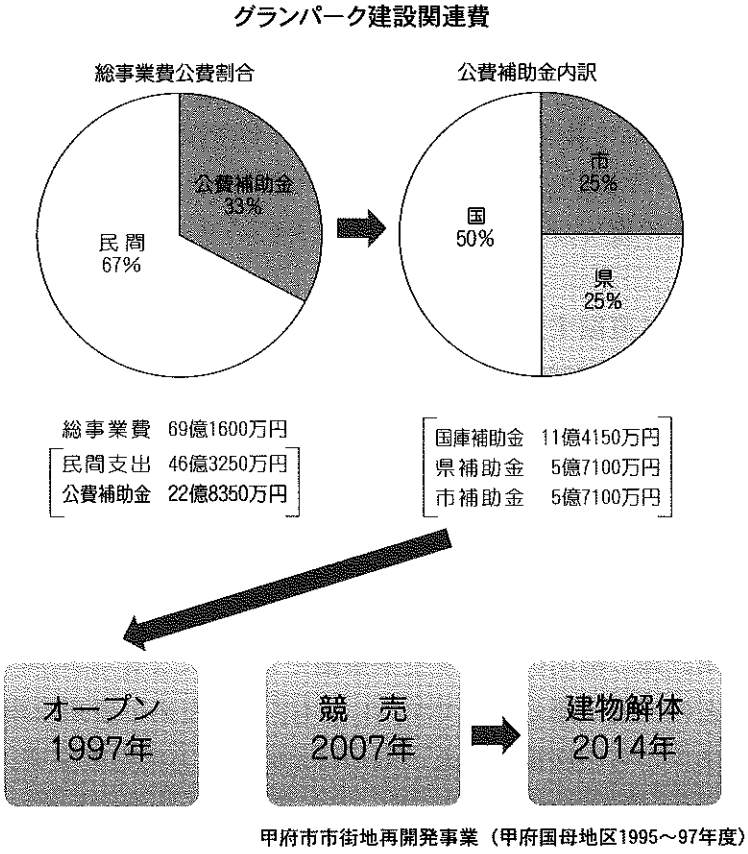
わかった**事例として、**たとえば、甲府市の**オリオン通りのココリ**の民間建設への公費支出です。これは２００６年度～２０１３年度の市街地再開発事業ですが、民間の計画した建物に、国と県と甲府市から大きな補助金、総額５０億３１６６万円もの公費が出されています。

甲府市の補助金は最終的に９億２５８６万円ですが　そのうち７６．４％が借金である地方債です。そして、そのための元利返済が平成４３年度までつづき利子払いだけでも１億１３５８万９２５７円を追加して払うのです。**合計して甲府市では１０億３９４５万円の財政負担**となったのです。

このココリ建設の場合は、効果がみえないものの完全に失敗とは言い切れません。ひどいのは甲府市の国母の**グランパーク**の民間建設費用です。１９９５年度～１９９７年度の同じ市街地再開発事業で公費は約２３億円、そのうち甲府市の補助金は５億７１００万円です。このグランパークは１９９７年にオープンしたものの、２００７年に競売

となり、２０１４年には建物の解体となりました。公費負担２３億円の建物が１６年間でつぶされたのです。このことに対する民間の施主や行政に対する責任をもとめる声は、一、二を除いてほとんどありません。マスコミもそうです。

グランパークの建物は16年間で解体
公費支出23億円が「無」になりました



甲府市市街地再開発事業（甲府国母地区1995～97年度）

国は民間のＪＲ東海の要請に応えて、自治体の公費負担を引き出します

安倍政権は、新幹線整備法で自治体の協力と負担を当然とするだけでなく、リニアとリニア関連の公共事業に、自治体の負担をも引き出すためにさまざまな対策をはじめます。

国は、自治体を財政誘導するために甲府市のココリやグランパークのように**補助金を国と県と市のそれぞれの割合**で行おうというやり方です。国会の自民党議員からリニアへの国の公費支出を求める声が強くなっているだけにこのやり方がすすめられるでしょう。またリニア関係の地方債という自治体の長期借金をすすめるために「元利の返済を有利」にするという**地方交付税の交付**のやり方です。例えば「公共事業等債」とすると自治体の元利返済金の最高５０％までは地方交付税で補償しようというものです。さらに市が

それぞれの割合で補助金を出すにしても、その財源がなければ、「公共事業等債」も併せて活用できるというやり方もあります。

こうして各自治体当局は、この「有利さ」も理由にして走りこむこととなります。国が、アクセルをふかして突進しているリニアへの公的支援・関連公共事業とは、このグランパーク建設の何十倍、何百倍もの負担を自治体に、つまり市民生活に強いてくるということです。これは沿線住民の苦悩だけでなく、自治体の住民生活全体へ困窮を強いることになりかねません。

リニアそのものが、住民生活と地域経済にとって、緊急性も必要性もない巨大事業であり、それだけに環境や災害における危険性が強いものです。また関連する大公共事業も、地方債という借金前提ですから長期にわたって自治体財政を圧迫し疲弊させます。その結果、住民に直接関係する教育・社会保障・地域防災や身近な環境などの生活関連予算が大きく削減され、様々な後退と市民負担が重くなります。つまり沿線住民に限らず全体の住民生活を圧迫するのがリニアと関連する大公共事業なのです。

ＪＲ在来線の改善や路線バス・コミュニティバスの維持を

リニア効果の過剰な見込み数をえがき、またそれに伴う大公共事業を目指したとしても、日々の市民の生活を変えることはできません。甲府駅の通勤･通学者は年間２００万人です。国税調査によると、仕事や学校で甲府市に出入りする人口は１日約８万人であり、これは甲府駅を中心にして日々の生活のために交通しているのです。

やはり仕事と生活に必要な玄関口は、いままでの甲府駅でしかありません。それならば、いままでの自治体が行ってきたＪＲ在来線の**中央線と身延線の改善要求**をしっかり具体化させるべきです。毎年、身延線活性化協議会や中央線高速化促進の同盟会でも、ＪＲ・国土交通省に要望を出していますが、遅々としてその改善は進んでいません。中央線の高速化も他の幹線特急と比べ遅く、十数年前に運輸審議会で「表定速度は時速100キロ台に向上させる」との方針があっても、いまだに１本を除きすべて80キロ台です。早朝・深夜特急の新設も進んでいません。身延線の災害対策や踏み切り・線形改良の改善もこれからです。

リニアへの過剰な見込みにもとづき、大公共事業に投資をするのなら、むしろ住民生活にとって現実的な中央線と身延線の改善にむけるべきです。リニアにかける公費の１００分の１でも、かけていけば、今の在来線の改善につながります。

国やＪＲ東海は「地震対策の防災上からリニアが必要」としていますが、リニアが走るルートこそ地震などによる災害の危険性が高く、大きな災害を招く可能性があります。それにリニアは人を乗せるだけですから物資を運ぶ救援活動や災害復興の役に立ちま

せん。防災や災害復旧のためにも在来線の改善が必要です。

また、高速バス・路線バスの利便性も高め維持すべきです。**赤字バス路線やコミュニティバス**の廃止は、ますます「生活の足」を失い地方の過疎化を進めます。人口減少社会に対応するには、リニアではなく地域の公共交通を維持し改善することです。

大きな公共事業ではなく、**小さな公共事業**こそ必要です。老朽化した生活道路や橋、側溝のふたを改修すること、交通事故が多発する道路ではその道路形状をより安全に改善すること、歩道を整備しバリアフリー化を進めること、災害時の緊急輸送道路の沿線の安全性を点検整備することなど、やることは山積しています。

そして社会の活力を生むには、上層のための「トリクルダウン」のリニアではなく、普通の市民に対する配慮です。**社会保障と雇用の改善**です。せめて、今までの社会保障を後退させるのではなく、維持し少しずつ前に進むべきです。また、社会全体の雇用が改善できなければ、せめてお手本となるように自治体雇用の正規・非正規職員の雇用・労働条件を改善すべきです。

そもそも、自治体のめざすべき基本は、**「住民の福祉の増進を図ることを基本として」**（地方自治法　第１条）とされています。今、この自治体の基本が、安倍政権によって失われはじめています。「リニア推進ありき」の流れも、自治体の基本を脅かしています。しっかりと現実の市民の生活と環境を守る取組をしていきましょう。

レポート

『大公共事業のためのリニアでは

全ての住民の生活を圧迫します」

２０１４年10月 7日
編集　山田　厚

甲府市北口3-7-13

電話 055-253-6790　fax055-254-4403

メール yamada@peace.email.ne.jp