

飯田市も富山高岡市の二の舞になる可能性が

富山県の新高岡駅は、2005年から2015年までに周辺整備事業に総工費104億円を投じて開業しました。旧高岡駅も周辺整備事業に総工費150億円を投じて改修しました。

完成した高岡駅は、大変立派で、旅行者が、「あまりの変貌ぶりにただ呆然としてしまつ」ほごだといいますが、一日の乗客数は1989人とおもつたより伸びていません。最近の高岡駅の様子を、7月14日付の朝日新聞は次のように伝えています。「もともと中心部である高岡駅周辺は自治体主導で、新高岡駅周辺は民間主導で整備を進め、『二つの中心部』で人を呼び込む相乗効果を——開業当時は『バラ色』の未来が語られた」が実際は「約17万人の高岡市全体の人口は毎年千人前後のペースで減り続け、『二つの中心部』を支える活力はない。新高岡駅近くのイオンモールに人が集まるようになり、元の中心部は空洞化に拍車がかかった」と。また、「より行きやすくなつた金沢市や首都圏へ人が流れ出す『ストロー』現象も起き」ていて、「新幹線建設そのものが優先で、地元が本当に潤うかは二の次」で進められた計画であり、「全国の縮図にも見えた」と報じています。

ところで、このふたつの駅と道路整備、その他の大型公共事業で、高岡市は、40億円を超える赤字を抱えることになりました。そのうえ、市債残高はこの新駅建設のための新たな116億円をふくめ、1128億円に達しています。一般会計が680億円ですから、約2倍の負債です。この負債が市民生活にいわせられ、高齢者の足として大切なコミュニティバスが廃止されてしまいました。その他にも、公共施設の使用料が1・5倍に。団体補助金が1割から2割減らされ、移動図書館も廃止されるなどその影響は市民生活のあちこちに及んでいます。飯田市も高岡市の二の舞にならないよう、リニア計画は中止して見直すべきではないでしょうか。

開業までに多数の困難

各地で計画に反対する住民の抵抗が

リニア計画は当初の計画と比べてかなり遅れています。2027年の開通はほとんど不可能な状況です。それは以下の理由によります。

- ① 南アルプストンネルなど県内のトンネル残土の総量は970万立米ですが、処分先の谷の災害を心配する松川町の住民などの反対で約790万立分の処分地が没になりました。
- ② 長野県、JR東海は残土の処分地の確保に必死ですが、確定したのは3か所約13万立米だけです。
- ③ 静岡県の大井川は8市2町の重要な水源ですが、リニアのトンネルで大井川の水が毎秒2トンが減るとJR東海は予測しています。減水を心配する静岡県はJR東海の事前の調査や対策が不十分としていまだに着工を認めません。
- ④ 山梨県南アルプス市では騒音など生活環境の悪化を心配し、市内5つの地区の住民がリニアの工事差止裁判の訴えを計画しています。裁判が始まると工事は止まります。
- ⑤ 名古屋駅建設の用地買収が遅れ取得期間が2年延期されました。いち早く着工した品川駅も南アルプス掘削に並ぶ難工事といわれます。



上郷では、リニア通過でこんなに問題が！

★移転を迫られる住民は不安・心配だらけ

土地や建物にいくらの補償がされるのか、補償額が決まったとしても、スケジュールはどうなるのか。また、移転先は、これまでの環境とくらべてどうなるのか。引き続き農業はできるのかなど住民の不安はつきません。

★長野県駅乗降客数 6800 人は過剰な試算

飯田市は新駅の乗降客数を毎日 6800 人と試算し、それをもとに周辺整備計画の駐車場などの施設規模を決めました。これは、6 年前に飯田市が、「一般財団法人計量計画研究所」という国土交通省と関係が深いコンサルティング会社に委託して調査させて得られた結果によるものです。

この調査では、東京方面と名古屋方面「への」また「から」の現状の移動数に、リニアができたなら「乗るが乗らないか」という質問のアンケートから算定した割合をかけたものです。アンケートのサンプルが非常に少ないうえに、何年も先の予想を尋ねた主観的なものであり精度が低いものです。

また、名古屋からの移動数(11493 人)が東京(2865 人)より圧倒的に多く 9 割以上が自動車を利用しておりリニアが出来てもあまり利用しないと答えています。

また、この 6800 人はあまり利用しないと思われる上伊那も含めた数字であり、それを引けば 4500 人になってしまいます。

これらから考えて、6800 人は過剰な数字だということがわかります。さらにこの過剰な数字を使って必要な施設の規模面積を試算しているのも問題です。これによって移転する人たちの範囲が過大になってしまっています。

★沿線住民は騒音被害にさらされる可能性があります

JR東海も 500 kmで走行では、人がうるさいと感じる 80 デシベルを超えることを認めています。沿線の住民は、騒音に悩まされることになりかねません。

★飯田線の乗り換え新駅は、本当に必要なのでしょうか

飯田市は、乗り換え新駅を 8 億円かけて作ろうとしていますが、利用者の需要予測がはっきりしないまま計画されており、税金の無駄遣いではないでしょうか。

★地下水が枯渇したときの補償は

山梨実験線のようにトンネル工事では、思わぬところで地下水の枯渇がおこります。黒田では果樹園などに地下水を使っている人もいます。JR東海に、枯渇したときの対策や補償を求める必要があります