

まちづくり特別委員会

送付 19 - 2

JR東日本神田地区東北縦貫線、重層架化反対・地下化
と神田地下駅の実現を求める陳情

受付年月日 平成 19 年 6 月 8 日

陳 情 者 千代田区神田鍛冶町 3 - 5

神田の環境を守る会

代表 長谷川 万里子 外 1 名

陳 情 書

(陳情の要旨)

JR 東日本神田地区東北縦貫線、重層架化反対・地下化と神田地下駅の実現を
求める陳情

(陳情の趣旨)

私達「神田の環境を守る会」は「東日本旅客鉄道株式会社(以下、JR 東日本と記す)による、東北縦貫線(高崎・常磐・宇都宮線の東京駅乗り入れ及び東海道線との直通運転)重層化計画」に関し、この計画の地下化と重層架化反対の署名を行い 3,145 名の署名を頂いたとのご報告を(平成 19 年 3 月 9 日提出「報告書」として提出)しております。

この結果から、私たちはこのまちの声をさらに区政に聞いて頂けるようにしなければいけないという使命を強くしました。

そこで、平成 19 年 6 月 5 日午後 6 時より神田さくら館内千代田小学校におきまして「神田地区 JR 東日本新幹線重層架化を考える集い」「神田駅及び神田の街の動向」と題しましてシンポジウムを開催しました。

98 名の区民及び通勤者、周辺地域の方々に会場は補助席を出す盛会で、2 時間の予定を 30 分オーバーする事になりました。

そこでは、著名な講師陣による専門的な講演と、住民参加者との熱い質疑応答、意見の交換が行われました。

様々な意見の中からこの重層架化は私たち神田地区住民にとって何一つメリットは無く、災害・環境にいずれも悪影響があるばかりか、地区住民の収入やここで生計を立てる企業に多大の経済打撃を与え、その影響からさらに企業が移転してしまうという悪循環が起きると結論しました。

これらの一連の流れの中から、私たちはどうしてもこの計画は神田地区に不要のものだと再確認したのです。

計画の内容につきましても、東北縦貫線の第一の目的である京浜東北線、山手線の混雑率の緩和に関しては、つくばエクスプレス開通などもともなって、すでにかつての熾烈な混雑状況は緩和され、運転保安装置もデジタル ATC に改修されていますので、さらに運行本数を増やすことは可能であります。

第一の目的から不要なのです。

真の目的は、国鉄時代から残された唯一のプロジェクトであり、新幹線建設の時点で準備がなされている事、つくばエクスプレス開通による減収から、成田空港までのルート常磐線に確保させる事、JR 東日本の 5 ヶ年計画である東京駅再開発、品川の車両基地の再開発などどれも企業の収益性一点に集中しており、これまでの鉄道プロジェクトの公共性を求めるという発想は二の次の計

画である事です。

私たちはこれらの収益性の目的を公共性という言葉に置き換えるすりかえに大企業のエゴを感じます。

時代はいま、高度成長時代の反省の上に立っています。

公共と考えられる場所はいかに環境に配慮して作られるべきかとの反省に立ち、日本橋上の高速道路などが撤去されることを考えると(約半世紀ぶり)、この工事は100年先を考えて地下化が最善と考えます。

将来の事を考えてと申しますのは、計画中の北陸新幹線のホームの必要性、総武快速線、横須賀線などの連結の為には、一気に東京駅の地下駅を整理できる事から考えますと、目先の投資より国民全体の負担と利便性を考えれば誰でも賛成する方式だと思うからです。

地下化は複数プランが可能である事は数社から聴いており、関係者では周知の事実です。

以上の事柄から東北縦貫線重層架化計画の反対と地下化の陳情を申しあげます。

高山議長及び各区議会議員におかれましては区民の心情をお察し下さるようお願い申し上げます。

平成19年6月8日

千代田区議会議長 殿