

日本共産党区議会議員
Japanese Communist Party

安藤たい作

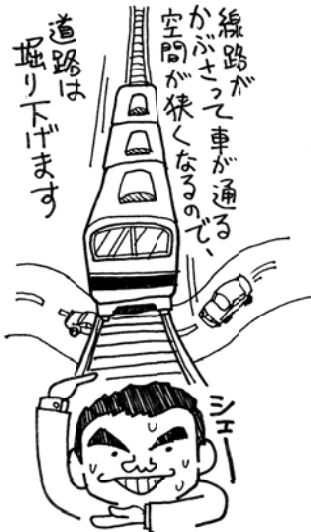
区政報告 ニュース 第41号

まだまだ問題山積み、大崎短絡線

安藤事務所と日本共産党西品川支部で 連絡協議会の方からお話を聞きました



さる4日に大崎駅西口のソニーテクノロジーセンターの建替え工事の住民説明会がありました。なんと15日には着工したいとの説明。どう考えても性急過ぎます。なぜ懸念事項を解決してから事にあたらないのでしょうか。



漫画：安藤たい作

大崎短絡線事業の問題点をおさらいします。＊詳しくは裏面図面も参照下さい。

- ① 下り勾配・急カーブによる脱線事故への不安
- ② 騒音・振動・鉄粉飛散の環境被害
- ③ 増発により沿線の「開かずの踏切」が加速
- ④ 高架線路の建設に伴い水害多発地域の道路を盤下げ

また、今回の話し合いではその他の問題も明らかになりました。

平面交差は解消されず、危険はむしろ増大

JR側は短絡線事業の理由の一つとして「平面交差を解消し危険を解消する」事を掲げてきました。しかし実際には貨物線の平面交差は残ります。増発の中心をかくくぐって貨物車輛が

交差、むしろ危険度は増します。話し合いを続けてきた地元町会の新生会は2年近くこの事実を

以前から当ニュースでお伝えしている「大崎短絡線問題」。このたび私・安藤と地域の日本共産党西品川支部で、運動を進める大崎短絡線連絡協議会の事務局の方をお招きし、お話を伺いました。事業の新たな問題点も浮き彫りになりました。

知らされてきませんでした。

これで大崎駅「構内」の整備事業？

今回の事業は広範囲に渡り影響を及ぼすものですが、「大崎駅構内」の整備事業として申請されており、国交省の認可は必要とされませんでした。これもどう考えても理屈に合いません。

その他にも、③環境アセスに鉄粉飛散の項目がない問題や④「時速80キロで走行し、カーブには40キロで入る」と説明しているにも関わらず、設計最高速度は110Kmで申請されている、等の不安点もあります。

JRは納得いくまで住民と話し合うべき

現在、計画路線上には新築のマンションも建っています。今回話を聞いた方が「ここに住み続けるつもりで建てた」ものです。JRは住民を無視し「収用」などで事業を強行するのではなく、納得いくまで話し合う機会を持つべきではないでしょうか。

安藤たい作プロフィール '74年宮城県仙台市生まれ。国立宮城教育大卒。'98年漫画家を志し上京。'02年青年誌奨励賞受賞。'06年の区議補選で初当選。

安藤たい作ニュースは、「品川区議会における政務調査費の交付に関する規定」で定める用途基準「広報・活動費」に基づき、政務調査費によって発行されています。

不安だらけの 大崎短絡線 地元無視で すすめていいの!?

「開かずの踏切」、 各所で増加

1日100本以上の増発により、各所で「開かずの踏切」が発生。その影響は湘南新宿ライン沿線の広い地域に及びます。

騒音・振動・鉄粉・ 住環境が悪化

現在でも沿線住民は新幹線と横須賀線の騒音・振動・鉄粉飛散に日夜悩まされています。それが更に悪化することに。

キキキ

他にもこんな問題束が↓

尼崎の再現？ 脱線事故の危険

大崎駅に最短距離を通すため、尼崎脱線事故の約半分の急カーブ（半径160M）に。しかも下り坂の急勾配。線路のすぐ脇には住宅・マンション。大事故におびえながら暮らすことになります。

水害多発地域なのに 道路掘り下げ

短絡線と交差する補助163号線は線路との空間確保のため約1M掘り下げ。冠水の不安が。

不誠実なJR側の説明

JR側は短絡線の目的として「横須賀線と湘南新宿ラインの平面交差の解消」と地元で説明してきましたが、実際には貨物線の交差は解消されないことが明らかになっています。

大崎駅

止まりきれない列車 大崎駅ホームを 五反田方面に延長

急カーブを下るため、車輛は現在地のホームでは止まりきれず、大崎駅のホームが五反田方面に拡張。都営住宅等周辺地域の住環境に甚大な影響が出ます。

これが大崎駅「構内」の整備？

今回の事業は「大崎駅構内」の改良工事として申請され、新線扱いになっていません。結果「国交省の認可は必要ない」ことになりました。

←新宿方面