

神奈川県相模原市のリニア開発にみる合意困難性 —行政の「説明責任の欠如」がもたらす住民の「無関心」—

大友天斗

Otomo Takato

都留文科大学教養学部地域社会学科（環境社会学ゼミ）

1. はじめに

鉄道は蒸気機関から電気方式へと「より速く、より便利」に進化を続け、人々に多くの利益を生み出した。現在、その最新系ともいえるリニア中央新幹線の開発（品川—名古屋間。実施主体はJR 東海）が進行している。しかし鉄道路線の開通は、駅間を単純に結ぶだけでなく、沿線地域全体に多大な影響を与える。今般、岐阜県瑞浪市大湫町で起こった水涸れ問題によりトンネル掘削工事が中断したり、甲府市に建設予定である山梨県駅（仮称）の設計が2031年中にずれ込む見込みであるなど、様々な沿線工区でリニア開発をめぐる異変が報道されているのも事実である。

本論文では、リニア通過予定沿線である神奈川県相模原市をケーススタディとし、リニアのもたらす影の面について論じた。

2. 研究目的および方法

「リニア新幹線を考える相模原連絡会」へのヒアリングからみえてくる地元相模原市民と、行政の間に存在する合意困難性について明らかにすることを目的とした。研究方法としては文献、インターネットによ

る資料収集、現地踏査、そして対面での聞き取り調査を併用した。調査対象の「リニア新幹線を考える相模原連絡会」とは、リニアに関連する疑問や問題点を市民と共有し、相模原市にとってのリニアのあり方を考えていくことを目的に2012年3月結成された市民団体である。定期的に「ストップリニアニュース」を発行し、同市緑区の橋本、鳥屋などで地域住民との懇談会や、関東車両基地建設予定地（鳥屋）ではトラスト運動を行う。調査趣旨と質問内容を事前にメールで伝えた上でアポイントメントを取った。

（調査日:2024年10月30日。当日は同連絡会の桜井氏をはじめ計5名を対象に聞き取り調査を行った。）

3. 結果と考察

本研究では相模原市で展開されている第二首都圏トンネル区間の用地取得問題、相模川橋梁建設における住民対応の問題、関東車両基地建設に際して発生する住民説明会形骸化の問題という市内リニア開発をめぐる3つの点に言及した。それらの分析を通して、同開発には(1)住民の「多様性」の結果として現れた「無関心」、(2)行政の「説

明責任の欠如」という2つの合意困難性の存在に至った。ここでの合意困難性は船橋晴俊ら（1985）の受益圏・受苦圏の概念を相模原市のリニア開発に適用し考察した。聞き取り調査の回答を一部抜粋し、整理した表を以下に示したのち、この2点について順に述べる。

【聞き取り調査より】

質問 (A) 「相模原市のリニア開発において JR 東海に望む対応」

- ・現状を改変する大規模な工事をするからには、可能な限り最悪の字体も想定して、事前にリスクと対処法を説明会などで市民・住民に周知、説明すること。
- ・市民に対してもっとオープンに対応してほしい。

質問 (B) 「相模原市のリニア開発において行政に望む対応」

- ・工事を JR 東海任せにしないこと。住民の命と健康、暮らしを守るという立場で、積極的に住民や事業者から情報を得ようとしたり、しっかり工事を監視すること。
- ・リニア推進の立場に偏っていることが問題。県知事自ら、リニア駅をエンタメ拠点にしようとしているが、住民の被害調査もやるべきだ。

質問 (C) 「相模原市のリニア開発において市民に望む対応」

・私たちの宣伝不足もあり直接の被害者であっても被害に慣れてしまっていたり、リニアの問題に無関心という方がとても多い印象である。鳥屋で行われている説明会にも参加している住民の方はごく少数だ。補償金のためでもよいかからまず関心をもっていただきたい。

(1)住民の「多様性」の結果として現れた「無関心」

相模原市の住民は4つに分類できる。1つ目の分類が、「運動する市民」である。これはリニア開発に関心を持ち、JR 東海、相模原市に意見や要望を提出したり、後述する無関心な集団に対して啓発活動などを行う市民である。具体的には「リニア新幹線を考える相模原連絡会」のような市民団体に所属する相模原市民を指す。ここでいう市民とは、直接リニア開発によって生活公害を受けていたり、立ち退きを余儀なくさせられた被害住民とは異なる。

2つ目の分類が、「無関心な受益圏市民」である。これはリニア開発によって直接被害を受ける地域に居住しておらず、工事現場を利用したイベントや展示ブースを設置するなどの JR 東海や相模原市の「エンタメに偏った発信」によって、リニアの良い情報だけを享受させられている集団である。

3つ目の分類が、「関心がある受苦圏住民」である。これは実際に自分が被害を受けることで JR 東海や相模原市に要望を伝えようとする市民である。具体的には相模川橋

梁工事で起きている生活公害問題で、直接 JR 東海工事事務所へ要望を伝えに出向いた被害住民 S のような市民を指す。この集団は 1 つ目の分類にあたる「運動する市民」へ被害状況を報告・相談しているという点で協力関係にあり、無関心な集団 (2 および 4 つ目の分類) へ被害の実情を周知するためには欠かせない存在である。

4 つ目の分類が「無関心な受苦圏住民」である。これはリニア開発によって直接被害を受ける地域に居住しているものの、様々な理由からリニアに関心を寄せていない住民である。具体的には関東車両基地建設で住居の移転を余儀なくされたものの反対運動に参加しなかった被害住民 K や、説明会対象であるにもかかわらず不参加の住民、または当該地でのトラスト運動に興味を示さない地元住民らを指す。ただし、この集団は家族や家庭内に関係する問題を抱えている場合や、生活に窮していて補償金欲しさに契約する場合など、単にリニアに無関心なだけではないという特徴がある。

聞き取り調査結果から導出した 4 分類が示すように、相模原市のリニア開発においては現地に様々な形で住民が存在することが明らかになった。そして、住民の「多様性」の結果である「無関心な受益圏市民」と「無関心な受苦圏住民」の混在、またそれらに対して「運動する市民」が十分にアプローチできていない点が市民間の合意困難性の固定化につながっている。

(2) 行政の「説明責任の欠如」

しかし、そもそも(1)が起きている原因は、もう一方の合意困難性である行政の「説明責任の欠如」に由来する。これは第一に、相模原市が市民全体を「無関心な受益圏市民」とみなした上で彼らに対して、リニアに関する高速性や地域振興性などのプラス面の情報のみ発信する点に表れている。聞き取り調査の中で「リニア新幹線を考える相模原連絡会」のメンバーは、相模原市に対し、リニア開発の進捗状況を「エンタメ消化」するだけではなく、住民の被害実態調査なども行い、その結果を公表することを望んでいた。本来、地元行政たる相模原市は建設主体である JR 東海と協力してリニアを宣伝するのではなく、自治体内で大規模開発に伴う各地での工事状況を監視するなど、緊張感を持った関係性でなければならない。

第二に、住民説明会での情報公開や議論が不十分な点である。JR 東海は、2024 年 11 月に行われた最新の説明会で、未だ車両基地建設に疑問を持つ市民が存在するにも関わらず、年明けから本格的に工事着手する旨の発言をした。本来開発における住民説明会は、住民の事業に対する意見表明や疑問解消の場であり、住民側と開発側との意見交換が中心であるべきだ。単なる事業説明の場に終始してはならない。今回のヒアリングでも住民説明会の様子について「私は参加できないから又聞きになっちゃうけど、今、鳥屋で行われている説明会は JR 東海と相模原市が『仲良く』することで閉鎖的

な説明会になっていて、参加者も少ないし、質問なども少ないと聞いた」と語られた。同発言から、現在行われている説明会は車両基地「建設ありき」で、もはや建設自体の是非を地域住民と議論する機会は失われていると分かる。これは住民説明会の形骸化であり、説明会という場が、開発側が円滑に工

事を行うにあたってのアリバイ作りの場になっているともいえよう。つまり、本事例から JR 東海や相模原市には住民の疑問に真摯に向き合い、信頼関係を構築しようとする態度が欠落していることが明らかとなった。

引用文献

- ・秋田将人 (2018) 『これでうまくいく！自治体の住民説明会の進め方』学陽書房.
- ・船橋晴俊・長谷川公一・畠中宗一・梶田孝道 (1985) 『新幹線公害 高速文明の社会問題』有斐閣.
- ・船橋晴俊・宮内泰介 (2003) 『環境社会学』放送大学教育振興会.