

リニア沿線住民ネットワーク全国交流集会で「着工認めるな！」のアピール採択

リニア新幹線計画について、7月18日、事業主のJR東海の評価書に対して、太田昭宏国交大臣意見が出され、JR東海は10月着工を目指して準備を進めています。東京から名古屋までリニア沿線住民グループが21日、静岡市で全国交流集会を開き、国土交通省はリニア着工認可を下すなというアピールを全員一致で採択しました。着工が認められれば、川崎市内でも、中原区等々力、宮前区梶ヶ谷、同犬蔵、麻生区東百合丘、同片平の5カ所ですべて非常口工事が行われ、そこから大深度トンネルの掘削工事が進められ、10年以上95万台もの工事車両が走り回り、生活環境・自然環境に大きな影響を与えます。



アピールの内容は以下の通りです。

(リニア沿線住民の不安と疑問の声は高まる)

リニア新幹線環境評価準備書に対し、今年3月25日までに、関係する1都6県24自治体から知事、市町村長意見が提出されましたが、JR東海は、1カ月も経たない4月23日に環境影響評価書を国土交通省に提出し、それを受けて6月5日に環境大臣意見、さらに7月18日には国土交通大臣意見が示されました。評価書は知事意見をほとんど反映していないのに、リニア新幹線計画は着工に向けた手続きだけが拙速に進められています。

リニア新幹線についてこれまで、南アルプスの自然破壊、大井川の水量減少、工事による生活環境や生態系への深刻な影響、工事残土処理、そして国費の投入など数多くの問題が指摘されています。また、専門家からは、開業しても交通ネットワークの形成につながらないこと、採算がとれないこと、地震対策や避難対策が不備であること、そして大電力を消費し、利用者や住民が電磁波を浴びる危険があることなど、国民の利益や利便性にそぐわないことが指摘されています。

にもかかわらず、自治体や沿線住民の切実な声を無視して、認可権者の国土交通省が建設促進に向けた手続きを急いでいることに、私たちは強い憤りを覚えます。

国交大臣は意見の中で、住民への丁寧な説明や関係自治体との連携の必要性を強調しています。これは、JR東海のこれまでの情報開示や説明が極めて不足していたことを示すものです。また、リニア計画は自治体に中間駅周辺の整備などに多額の経費を負担させ、工事にあたって、「連携」の名目のもとに、残土処理や用地取得などの業務を自治体に押し付けることが予想されます。

国交大臣はまた、リニア新幹線の意義について、「三大都市圏を一体化するとともに、中間駅の設置とその背後圏の開発により、地域の活性化が図られることが期待される」と述べていますが、都市圏だけに豊かな機能が集中し地方が衰退することは、人口の減少や都市への一極集中など、将来の日本社会の変容を見れば明らかです。

リニア新幹線計画は、2011年5月、国交大臣から事業主体、営業主体にJR東海が指名され、事実上のゴーサインが出されました。それまでに閣議決定もなく、その後の国会審議もほとんど行われませんでした。整備新幹線に格上げされた9兆円規模の巨大「公共事業」にもかかわらず、国会審議も国民への具体的な説明もないまま、環境影響評価の手続きが進められてきたのがこれまでの実態です。286キロのルートのうち86%はトンネル、そして47カ所の巨大な非常口、その掘削工事から排出される残土や産業廃棄物の量は6千万 m^3 を超える膨大な量に上ります。

環境大臣は意見の前文で、「リニア事業は、関係する自治体と沿線住民の理解なしには実施することは不可能である」と述べています。理解できないどころか、リニア新幹線に対する自治体や住民の不安や疑問を訴える声は高まるばかりです。拙速に工事着工を認めることは、沿線住民を裏切るだけではなく、将来の世代に取り返しのつかない代償を負わせることになります。

私たちは本日の集会の名のもとに、国土交通大臣がリニア新幹線の着工を認めないよう強く求め、アピールと

リニア新幹線沿線住民ネットワーク全国交流集會参加者一同