

リニア中央新幹線着工認可に抗議し、撤回を求めます

私たちは、川崎市を中心に東京・神奈川のリニア中央新幹線沿線住民でつくるリニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会です。

本日、国土交通大臣は東海旅客鉄道株式会社（JR 東海）が提出したリニア中央新幹線工事実施計画を認め、着工認可の決定をしました。

環境影響評価手続きだけが粛々に行われ、事業内容に疑問を示した沿線住民の声や、環境影響評価準備書に対する知事意見など、関係自治体首長の意見がほとんど反映されないまま、国交大臣が拙速に工事の実施を認可したことに、私たちは強い憤りを感じます。

リニア中央新幹線は東京都内と川崎市内35kmを大深度地下で走行する計画です。川崎市の中原区、高津区、宮前区、麻生区には延長16.3kmの大深度トンネルと、直径30m深さ50～100mの巨大な非常口（立坑）が5カ所で建設される予定です。

私たちは、JR 東海の数少ない説明会などで、環境保全措置の前提となる環境調査地点が少なすぎることや、工事中の環境保全措置が極めて不十分であることを指摘してきました。そして、何よりも不足しているのが沿線市民に対する具体的な情報開示です。未だに計画の存在すら知らない市民も多く、工事がいつからどのように行われるかも十分認知されているとは言えません。

麻生区東百合ヶ丘で予定されている非常口工事の関係車両が住宅街を走行する計画について、王禅寺地区の住民が市議会にルートの変更を請願し、ようやく走行ルートが変更される見通しになったのも最近になってからです。工事中及び供用後の影響や対策について、沿線住民に対し丁寧かつ詳細な説明を行い、理解を得ることが事業実施の絶対条件です。建設残土の処分地や処理方法も明らかでなく、工事車両の走行ルートも併せて残土処理の詳細を開示する義務が JR 東海には課せられています。

JR 東海は、評価書で、「必要な環境保全措置を講じるので、工事や供用による環境や生活への影響は少ないか、無い」と断定していますが、都市部の過密市街地の深深度トンネル工事は前例が無く、また住宅地に隣接した巨大な非常口の建設も初めてのことです。市民や市に対して具体的な説明もせず、所定の計画で進めようという JR 東海への不信は強く、沿線市民の不安は増すばかりです。

私たちは国交大臣がリニア中央新幹線の着工認可を撤回し、国会や沿線自治体議会で計画を再検証するとともに、その必要性を含め広く国民的議論を促すよう求めます。

川崎市、川崎市議会におかれましても、沿線市民の声を十分聴取し、JR 東海に対し、丁寧で詳細な説明を行うよう求めることをお願いします。

2014年9月17日

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会

共同代表 天野捷一

// 矢沢美也

// 山本太三雄