

地元自治体の希望無視？ 傲慢な推進に疑問の声！

「全国新幹線鉄道整備法の適用を」と言いつつ、
独善的に推進し国民的合意が得られるのか？

企業エゴは許せません！

リニア開業で、さらに膨らむ長期債務！ 財源・採算性、需要見込み、技術的課題、地元合意など、問題点は山ほど考えられます。職場では2025年開業に向け、さらなる経費節減と効率化が求められてきます。今でも慢性的な要員不足による休日出勤の常態化、思うように取得できない年休など、不満は多く存在します。リニア開業を最優先にするあまり、私たち労働者に犠牲を強いられてはたまったものではありません。しわ寄せはまっぴらです！

何故、そんなに急ぐの？

リニア中央新幹線構想！

リニア新幹線 「南アルプス直下」方針 JR東海 直線ルート可能判断

JR東海は、東京―名古屋で25年の開業を目指すリニア中央新幹線を、南アルプスをほぼ直線に貫くルートで建設する方針を固めた。建設費や乗車時間の面で有力だった直線ルートについて、課題だった地形や地質上の問題を克服できると確認できたため。今後の焦点は、別ルートを求める長野県など地元自治体との協議に移る。住宅地や山間部での環境問題も、課題になる可能性がある。

12面に関係記事
JR東海は、来週にも直線ルートの建設は技術的に可能とする調査結果を国土交通省に報告する。

リニア中央新幹線は、JR東海が独自資金で建設を進める。しかし、土地収用など法



制面の支援を受けるには、国交省から建設主体の指名を受ける必要がある。その国交省

は「地元との調整が必要」の立場。沿線自治体の長野県は県内をより長く通る北側の迂回を希望しており、JR東海は、地元への配慮を示しつつ直線ルートへの理解を求めていく構えだ。

直線ルートの場合でも、甲府市付近や長野県南部の飯田市付近には、途中駅が建設される可能性が高い。

JR東海は昨年12月、5.1兆円を投じて最高時速500kmのリニアを建設し、東京―名古屋を40〜50分で結ぶと発表していた。

JR東海は、リニアを輸送力が限界に近づいている東海道新幹線の「バイパス」と位置づけしており、技術的海外輸出も視野に入れている。

(山本知弘、山本精作)