

NO! リニア

No. 27
2010年 8月11日
JR東海労働組合
リニア反対プロジェクト

JR東海、リニア中央新幹線品川駅方針発表 駅を決める前に諸課題の解決が先だ!

8月8日、JR東海は、リニア中央新幹線の東京都内の始発駅について、品川駅とする方針を固めたことをマスコミに発表しました。開業とされる2027年よりはるか前に方針を決定したということは、何か裏があるとしか思えてなりません。有力候補とされた東北・上越新幹線の乗り継ぎ駅でもある東京駅が除外されたことで、今後北関東方面などを中心に議論が巻き起こるのは必至です。

JR東海はリニア品川駅の方針を固めましたが、その前にやるべき課題が山積していることを忘れてはなりません。すなわち、経営の根幹である長期債務の問題をはじめ、安全対策、需要予測に関する問題、建設費問題、電磁波対策、環境対策、電力供給問題など、全ての諸問題において明確な対策や解決策はなされていないのです。リニア品川駅の話

が先走れば、駅の建設地の議論が優先され、山積した諸問題の議論がされなくなるのには目に見えています。

既成事実をつくれれば、リニア建設がスムーズに進むというのでしょうか。JR東海労は、直ちに計画の中止を訴えます。

既成事実をつくらせて建設を急ぐのか!?

リニア 始発駅は品川

JR東海が、東京一名古屋間で二〇二七年の開業を目指しているリニア中央新幹線の始発駅を、JR品川駅とする方針を固めたことが八日、明らかになった。東京都と、品川駅構内の地質調査を委託しているJR東日本にこの意向を伝えた。

地質調査のこれまでの結果を踏まえ、羽田空港への接続の良さを考慮し品川駅に絞り込んだ。東京駅も候補だったが、JR在来線や地下鉄が入り組んでおり、新たな大型駅設備の建設には余裕がないと判断したとみられる。

始発駅は地下駅。深さ数十分の地中に長さ約一

2027年開業目指す 東京駅は余裕なし?

*の空間を掘って作る案などが検討されている。JR名古屋駅では、トラブルなどでリニアの運行が休止した場合に、利用客が東海道新幹線のホームに十分程度で移動できる設計を検討。品川駅についても同様の設計にする可能性がある。

リニア中央新幹線は、東京一名古屋間を約四十分で結び、建設費用は同区間で約五兆一千億円に上る。JR東海は当初、二五年の開業を目指していたが、主力事業の東海道新幹線の収入の落ち込みから今年四月、二年延期するとの修正計画を発表した。四五年には東京大阪間が開業する計画。