

NO! リニア

No. 4 3

2011年 4月22日
JR東海労働組合
リニア反対プロジェクト

交通政策審議会・中央新幹線小委員会が リニア中央新幹線「最終答申案」を公表!

国土交通省交通政策審議会・中央新幹線小委員会は4月21日、リニア中央新幹線について、南アルプス中南部を貫通する「Cルート」が適当とする答申案を了承し公表しました。

新聞各紙は、「国土交通省は5月の大型連休明けにも答申を受け、5月末にも整備計画の決定、JR東海への営業・建設主体の指名と建設指示を行う方針」と伝えています。

答申案では、大阪への延伸を早めるための具体策を検討すべきと提言、中間駅については、JR東海が沿線自治体側と協議するよう要請し、建設費負担については、合意できない場合は国に調整を関与するように求めています。さらにリニアの耐震性は「技術・ノウハウが成熟し、蓄積されている在来線型と同様」と判断し、東海地震に備えるためにも東海道新幹線のバイパス機能を持つリニアの重要性が高まったと強調しています。

しかし、建設費(中間駅建設)、電力供給、電磁波、活断層・構造線など、未説明、クリアすべき課題が山積し、未解決のままの見切り発車されようとしています。

一方JR東海は、衆議院第二議員会館で議員を対象に説明会を行いました。その中で「地震時に電力は供給できるのか」などといった地元住民の不安を代弁する意見が出ています。

会社は、「リニア・経営の失敗の責任は誰がとるのか」の質問に対して、「失敗するとは思っていない」(2010年1月21日経営協議会)、リニアの耐震性については、「東日本大震災で土木構造物に大きな被害が見られなかった東北新幹線と同じ耐震基準で建設するため、震災を受けての追加投資は必要ない。見直し全く考えていない」(2011年4月22日業務委員会)などと独善的な姿勢に終始し、「絶対に安全」とされてきた原発事故を何ら教訓化しようとしていません。

問題・課題が解決されていないリニア中央新幹線建設は中止すべきです。

環境破壊、人体影響、経営破綻を招く、
リニア中央新幹線はいらぬ!