

「春日井リニアを問う会(仮)」結成へ

春日井市内をリニアが縦断する計画が明らかになるもとで、地元からは疑問や不安が広がっています。こうした声にこたえようと、尾中地区は7月にシンポジウムを開催。幅広い150人が参加

しました。また、8月には、国会議員団とともにトンネル掘削工事を行う非常口(立坑)予定地を視察。この現地調査を踏まえたチラシを地区委員会が7万枚作成。リニア建設予定地沿線

の世帯に配布し始めています。

JR東海は環境影響評価の手続きを終え、工事実施計画を国土交通省に申請し、認可されようとしています。しかし、沿線の住民への説明はほとんどおこなわれてはいません。

春日井市の場合、亜炭鉱廃坑の陥没、水資源の枯渇や汚染、非常口から工事車両が10年以上走行すること(熊野町は1日800台など)による騒音や排気ガスなど、市民の暮らしに大きな影響があることは明らかです。

そこで、春日井では、亜炭鉱廃坑及び土砂が運び出される立坑周辺の市民がよびかけ人となり、「春日井リニアを問う会(仮称)」をつくることになりました。結成総会を10月18日に行い、広範な市民による運動をすすめていく計画です。



7万世帯に配布される「春日井民報」

「悪夢のリニア」認可するな！「見切り発車」は許されない

東京1名古屋間を40分で結ぶ「夢のリニア」と言われますが、問題点は山積です。

トンネルから出る膨大な残土の処理方法は決まっています。環境大臣の意見が求めた残土置き場ごとの「管理計画」はまったくできていません。

工事による水脈の切断は、地下水に影響します。南アルプスの工事では、大井川の水量が每秒2リットルも減る予測が出されています。

工事用車両の排ガスによる大気汚染や騒音、交通事故、動植物への影響も懸念されます。

さらに、活断層を貫くトンネル走行中に大地震や車両火災があっても、すぐに避難はできま

せん。東海道新幹線の3倍超となるエネルギー浪費も「看過できない」(環境大臣意見)と指摘されています。

需要の見通しも甘い。人口が減少するというのに、大阪までの開業で15%の増収になると当て込んでいます。駅周辺の再開発やアクセス道路の建設など沿線自治体の負担も膨れ上がります。名古屋までの建設費は935億円も増加し、今後も増え続けることは必至で、国民や利用者への負担になる危険性があります。これでは「悪夢のリニア」でしょう。

日本共産党は大規模な環境破壊は国民共通の課題であるとして、工事を認可すべきでない

当初秋までに着工をめざしていた

