

## JR 東海は市民の疑問・不安に、まともに答えず、 一方的な説明で、そのまま突っ走るのか

18日の鳥屋地区会場を最後に、市（県）内でのJR東海による環境影響評価（アセスメント）準備書説明会が終わりました。

市内11回の説明会でJR東海は、市民からの多くの疑問や不安にたいして、「予測結果は、環境基準以下になります」「影響はない（少ない）と予測します」などと、終始一方的に語るだけで、納得のいく答えがまったくありませんでした。そんなJR東海の説明態度に不満続出。

### JR 橋本駅付近（神奈川県駅）：地下駅建設と埋め戻しに12年間もつづく

- 地下駅の建設と埋め戻しは「着工12年目までに完成」と回答、12年間もの大気汚染、騒音、渋滞、残土など、工事付近住民へのさまざまな影響が計りしれない。
- 神奈川県駅工事車両で橋本～五差路間の渋滞がさらに悪化する。
- 駅の位置をはっきり示さず、準備書としての形態を成していなく、きわめて不十分。
- 停車本数は準備書で「1時間に1本」と書いてあるのに「今後の経済状況やまちづくりの状況に応じて決める」と回答、準備書に自信がないことを露呈している。
- 地域の宝である相原高校移転が前提か。（回答：期成同盟会の要望、移転は県で検討）

### 緑区鳥屋地区（車両基地建設予定地）：水源の森林が壊れる

- 鳥屋地区はまさに“寝耳に水”、「JR東海は都合のいい説明ばかりだ」「具体的な説明が今後では質問ができない。もっと鳥屋地域の身になって、ちゃんとした答弁をしてもらわないと困る」。
- 工事用車両（重機運搬・土砂運搬ダンプ、通勤車両など）交通量は「ピーク時には1日1000台強になる」との回答に会場どよめき。「いまの道路や橋では持たない」「騒音（乳幼児の睡眠など）への影響が心配」など。
- 自然環境保護地区を避けるというなら、鳥屋地区全体の自然環境は保護地区と同質であり、ここの住民を追い出して造るのはおかしい。
- この周辺は神奈川県が進めている「水源の森林造り」対象地区であり、リニアの方を優先して、森林造りはどうでもいいと思っているのか。（回答：県と協議のうえ計画を進める。）



三百年以上前から続く伝統芸能「鳥屋の獅子舞」の獅子頭像

### 相模川の橋梁：小倉橋、新小倉橋の手前に架け、中州からの景観に影響

- 小倉橋周辺は、せっかく「神奈川の景勝50選」に選定されているのに台なし。

### ◎意見書提出のおねがい（「リニアはもう決まった」わけではありません）

環境影響評価法でリニア新幹線の自然や生活環境に対する意見を誰でもJR東海に提出することができます。

＜ご参考＞ JR東海へ直接意見書を提出する場合の方法（★11月5日必着）

- ① インターネットの場合 JR東海ホームページの専用入力フォーム使用

<https://jr-central.co.jp/public/opinion/input>

- ② 郵送の場合（意見書の様式は自由）下記あて先に氏名・住所を記入して送付

〒108-8799 高輪郵便局留 JR東海 中央新幹線環境影響評価準備書 ご意見受付係

# 各紙社説から

(要旨抜粋)



9月18日 JR 東海が準備書公表後、リニアへの疑問や課題が数多くとり上げられている。

## ◆ 「建設の目的を明確に」 (神奈川新聞 9/23)

- 人口減の上、3人に1人が高齢者の時代に、(リニアの)需要はどれだけあるのか。
- (中間駅の)関連施設や周辺整備は地元負担。市も県もその捻出方法を描けていない。
- 財政負担ばかりが増え……後悔を市民にさせない責任を、誘致を進めてきた市と県は負っている。
- リニア新幹線はあくまでも移動手段。公共事業にありがちな景気の浮揚など、「手段の目的化」という愚を犯してはならない。
- 国からの資金援助を求めないとはいえ、建設費は計9兆円。JRが破綻することがあれば、国費投入で救済策が講じられることは明白。

## ◆ 「国民的議論が必要だ」 (毎日新聞 9/23)

- 南アルプスを貫通する約25キロのトンネルは崩落や異常出水の危険がある地層を横切るため難工事が心配される。
- 総建設費は約9兆円と見積もられているが、さらに膨らまない保証はない。
- 人口減や高齢化が進む中、想定どおりの利用者確保できない恐れがある。
- 東海道新幹線とリニアを両方抱え、利益を維持できるか。
- 大震災後、エネルギーをとりまく環境が変わった。ピーク時の消費電力が3倍とも言われ、地中深く走るリニアは本当に望まれる乗り物か。
- 万一事業に失敗しJR東海が経営難に陥った場合、国民が支援を求められる可能性も皆無ではない。
- JR東海には沿線住民はもちろん、国民全体に納得のいく説明をしてほしい。
- 客観的、中立的データに基づく政策論議が不可欠だ。
- 関係者のみの楽観的見通しで突っ走ってはならない。

## ◆ 「建設急がずエコ重視で」 (朝日新聞 9/20)

- 南アルプスは、延長25キロのトンネルで貫くという。JR側は日本の技術力は進歩しているというが、過信は禁物だ。
- 開業目標の27年にこだわることなく、安全優先でことを進める姿勢を貫いてほしい。
- 磁界、騒音、振動、建設残土(などについて)、すでに懸念の声が多く上がっている。
- (沿線住民の)理解が得られないままでの「見切り発車」では、新時代の公共交通として歓迎されないだろう。
- リニアの電力消費量の多さに厳しい目が向けられている。JRの経営陣は原発再稼働に期待感を示すが、時代に逆行していないか。

## ◆ 「リニアの課題を克服できるか」 (日本経済新聞 9/21)

- 人口減が進む日本で、リニアと東海道新幹線の両路線を満たす需要をどう生むのか。
- 沿線住民の理解を得つつ、円滑に工事を進め、建設コストや工期を想定範囲に抑えられるのか。