リニア新幹線公聴会陳述　　　　　　　　　　　　　　　　　　　2014.1.18　　　江上

　リニア新幹線が、2027年、これから13年後、品川発名古屋終着。2045年、これから31年後、大阪まで延伸され、名古屋駅は、途中駅となります。東京オリンピックが、2020年開催で、短縮される可能性もあります。東京まで、40分でいけるようになれば、東京に人が行ってしまう。だから、今、名古屋の魅力を高めなければならない、あるいは、リニア新幹線駅が、名古屋駅を東西に横切り、地下30ｍにできるから、ＪＲ在来線、名鉄線、近鉄線、地下鉄、バスと乗り継ぎで大改造が必要だ、などなど、名古屋駅前の再開発が大騒ぎされています。地上200ｍを超す超高層ビルが、名古屋駅東に今でも3棟あるのに、さらに、２棟以上増え、景観のみならず、まちの風向きや自然環境に大きな影響をあたえることにあります。人の流れ、高層建築物、地下建築物による二酸化炭素の増加をはじめ、低炭素都市をすすめる名古屋、質の良い生活環境を求める名古屋の玄関である名古屋駅周辺、その関連で、広範囲の地域に影響を与えるリニア建設です。そして、何より心配される南海トラフをはじめとする大地震への対応に大きな影響を与えます。

　これだけのことをやろうというのに、今日の公聴会でも陳述人の応募は、７人と大変関心が低い状態です。それだけ、リニア新幹線の全体像を知らされず、効果ばかり宣伝され、問題点が知らされないままにＪＲ東海、そして、その認可を進める国、生活環境、都市環境、都市計画に係る名古屋市など行政機関などの情報公開の少なさが影響しているのではないでしょうか。この点だけでも、急いで行うべき事業ではない、しっかり、市民の合意を得て進めるべきだ、だから現時点では、事業を白紙撤回し、慎重な論議をすべき時であり、現時点では、建設反対の立場であることを表明します。市が市民への責任を果たす点で、ＪＲ東海に意見していただきたい。

　さらに、名古屋の玄関を変えてしまおうという事業でありながら、事業の必要性について明確な理由がＪＲ東海の見解からは読み取ることができません。生活環境、都市環境を破壊するという点から必要性に疑問を持つ理由を以下述べます。

　地球温暖化による異常気象、東日本大震災、福島原発事故を経験し、自然の脅威に対して、人間の力の過信を見直す時代に来ています。その時に、８割以上地下を走り、自然を破壊するリニア新幹線計画をすすめることは、相当の必要性がなければなりません。ところが、それに対する見解は、どこを見ても感じ取れません。

　見解での必要性は、一つは、「将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備え」のための「日本の大動脈輸送の二重系化」もう一つは、「日本の経済及び社会活動が大いに活性化する」「高速性による時間短縮効果」としています。

１点目について。東海道新幹線について、大規模な地震に備えるため、今年度から大規模改修に入ったと述べられています。ということは、東海道新幹線は、大規模な地震に備えて対策ができるわけで、これから１３年後のリニア新幹線の開業を待たなくても工事は完了しているわけです。リニア新幹線が必要とされる「将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備え」は、東海道新幹線の「大規模地震に備える」対策で対応できると私には読めます。

また、もし、東海道新幹線が大規模地震で不測の事態になった場合の災害対応として、リニア新幹線が必要というのであれば、「新幹線の貨物利用」が検討されなければならないのに、「超電導リニアの適用については、考えておりません」と述べられています。リニア新幹線も不測の事態があり得るはずなのに、東海道新幹線だけが不測の事態がある、ということも理解できません。災害対応は、人の移動とともに、物資補給が大切であることは明らかです。

２点目について。品川駅・名古屋駅間を４０分で乗車できることをだれが望んでいるのでしょうか。短時間で往来できるから「日本の経済及び社会活動が活性化する」根拠が理解できません。公共交通機関と経済や社会活動の連携をどう進めて行くのか、という議論を市民、国民を含めて大いに進める中で方向性が出てくるのではないでしょうか。短時間で移動できるから、あとはうまくいく、というのは、おごり、過信ではないでしょうか。

2点について、必要性がある、とは認められません。

　必要性もない事業でありながら、名古屋市は、リニア新幹線が開業することを前提に名古屋駅前の再開発をはじめ大型プロジェクトをすすめています。

一方、問題点について、全く名古屋市は指摘していません。たとえば、自然破壊について、糸魚川・静岡中央構造線を横切る、「南アルプストンネルのような長大山岳トンネルの建設には物理的に１０年以上の工期を要する」と長野県のアセス見解に書かれていました。しかし、はたして、それだけで済むのか。そもそも、建設の必要性がないと思われるのに、日本列島の成り立ちと深い関係のある断層を２５キロメートルも横断する計画そのものが自然破壊です。そして、必要があるからと工事しても、工期がどうなるか分かりません。現に、山田社長は、「地質、地形も調査しているが、掘り返してみないと何とも言えない」と発言しています。（中日新聞２０１３年９月１９日付）１０年以上で、いつ完成するのかあてがないということではないでしょうか。にもかかわらず、名古屋市民は、駅再開発で、まちを変えられ、多額の税金が使われ、他の分野での市民サービスが削られ、下手をすると、リニアが来ないことがありうるのではないでしょうか。

　また、名古屋駅は、地下３０ｍに建設するとしています。とすると、大深度４０ｍより浅い部分の住民には、移転を含め法律的に影響があるわけですが、この点も関係住民には詳しく知らされていません。名古屋市内の水脈、井戸も大いに影響を受けます。駅建設に伴う二酸化炭素排出をはじめとする温暖化問題もあります。

　このような大型公共事業は、いったん建設工事が始まると、止めることはまずできません。直近の例では、愛知県設楽ダム建設です。必要性について疑問が出てきても、沿線住民は移動させられてしまっており、いまさらもとの居住地に戻ることすらできない。この点からも、事前に、沿線住民、自治体住民に情報提供し、環境保全も含めて利点、問題点を明らかにして、公共交通としての使命を果たせるかどうか判断のうえ、事業に取り組む必要があります。ところが、されていません。

　このような私の意見に対し、事業者であるＪＲ東海は、この会に出席していないと聞いています。条例に基づき、意見について見解を述べる姿勢こそ、お客様である乗客の安全を図る公共交通機関の役割ではないでしょうか。この点だけでも、環境保全を守ろうとする姿勢がＪＲ東海にはないのではないか、と疑問を持ちます。

　河村市長は、このＪＲ東海の姿勢に対し、環境保全という点だけからも厳しい意見を述べることを求めます。

　以上、今事業は、今進めるべきではありません。リニア新幹線であたふたするまちづくりでなく、時代に逆行する地球温暖化をすすめるのでなく、今、住んでいる人が住み続けられる自然環境を守る名古屋を願って、陳述を終わります。

（2,942字）会場で、9分40秒ぐらい、大体1分300字ペース

**補足陳述（5分以内のところ4分）概要**

　生活環境、都市環境など環境保全をいかに変えてしますのか、これだけ変えるのですから、関係住民や、名古屋市民、国家的プロジェクトですから国民全体に、「巨額の資金を投入して、リニア新幹線を建設する必要があるのか」「何のために、今リニア新幹線の建設をすすめるのか」「国民的意義はどこにあるのか」などについて、事業者が、丁寧な説明、情報公開がなければなりません。そのことがなされていないことが、陳述で明らかになったと思います。

　なぜ、そのことをＪＲ東海が行わないのか。意見への見解の中で、「中央新幹線の路線及び駅の建設は、当社が自己資金により進めるプロジェクトであり、国家予算を使って行うものではありません。」と述べています。だから、金を出すのだから文句があるか、と言わんばかりに、「公共交通機関」としての使命として、沿線住民、自治体住民に情報提供がほとんどなされないままにどんどん事業をすすめているのではないでしょうか。さらに、国や、名古屋市も、事業者の資金だからと、自然環境の保全、都市計画など行政としての責任を果たしていないのではないか、という印象を持っています。

　今回の計画では、名古屋駅の位置が次のようになっています。北東から入ってきて、名城小公園を通り、堀川あたりから、地下40ｍから駅で、30ｍに次第に上がっていきます。駅は、幅、60ｍ、長さ1000ｍの中に、ホームができます。そこから、今日の会場である中村区役所の北を通り、太閤通りに入って、西に向きを変え、中村公園の赤鳥居の下ぐらいの地下40ｍのところまで建設予定となります。駅は、新幹線口の北にある駐車場の真下になります。このような計画も住民、市民には、きちんと知らされていません。とにかく、情報が市民に分かるように公開されていません。

明治時代の歴史でも、鉄道がどこを通るかで、まちそのものの存亡がかかっていたことが明らかです。駅が通らなくなって、まちが衰退したところがいくらでもあります。その歴史も踏まえずに、事業を「勝手に」進めること自体が大問題ではないでしょうか。

　改めて、事業の白紙撤回を求めて陳述を終わります。