

とおせんぼ

リニア新幹線失敗の早期実現を目指して

リニア災害



2017年12月15日、大鹿村と村外とを結ぶ主要道路、県道59号線（松川インター大鹿線）の滝沢トンネル出口付近で崩落事故が起きました。現場はリニア工事に伴う新トンネルの入り口真上です。崩落した土砂に車が乗り上げ破損しています。工事業業者のJR東海は、12月19日の記者会見で、トンネル掘削時の発破等による振動が繰り返し作用したことが崩落の原因であったとしています。

崩落により県道59号線は全面通行止めとなり、大鹿村民1000人、村外の通勤者、観光客など来村者、それに事業者が、代替道路として峠越えの県道22号線（岩洞）を急ぎょ利用せざるを得なくなりました。事故後に開通させた新トンネルを一部利用しての、片側交互通行での12月29日の仮復旧後、松川インター大鹿線の全面復旧の詳細はいまだ示されていません。

あまりにもお粗末

崩落の危険を予想しながら発破をかけた不注意によるお粗末な事故です。ＪＲ東海は、２１日の大鹿村リニア連絡協議会で謝罪したものの、住民対象の説明会も、お詫びの文書配布もなく、翌２２日には南アルプストンネル除山非常口で掘削のための発破作業を開始しています。飲酒運転の加害者が、被害者を放置して別の場所だからとそのまま車を乗り回しているようなものです。

もちろん工事の続行は狭い道での車両の往来という形で、住民にしないですむ負担をかけ続けています。本来すべきは免許停止です。

私たちは１８日に村とＪＲ東海、１９日に長野県に工事中止を申し入れました。工事によって生じた大量の残土を運ぶ工事車両の往来から、住民の安全と利便性を確保するための道路改修事業で、その住民の安全と利便性を損なっておきながら、工事を続ける理由がないからです。工事の続行は、いかにＪＲ東海が大鹿村の住民を「邪魔者」と思っていたかの証明です。

すでにリニア事業全体が談合疑惑で公益性を問われています。柘植康英ＪＲ東海社長は、疑惑の表面化後も工事の続行を表明しました。事故の検証作業もＪＲ。公表するかも未定です。このような形で再発防止が期待できるでしょうか。そして、こんなお粗末な企業に「夢のリニア」が実現できるのでしょうか。（宗像）



Q & A

Q 小渋線の通行はどうなるの？

A 事故を起こした新トンネルを一部利用した片側交互通行の後、ＪＲ東海は崩落で埋まった道路に仮土留めを設置して、やはり片側交互通行させると公表しました。一般車は崩落現場の下を通行する予定です。

Q 通行止めで損失が生じました。どうすれば？

A ＪＲ東海に求めることができます。仕事での往来、親せきとの往来、通勤・通学、通院、買い物の足を妨げられる、余計な燃料を消費する、店舗・宿泊施設の売り上げの減少、村外に出られなくて生じた疾病、仕事なくなる……生じた損害について記録を付け、関係書類を保管しておきましょう。私たちは、補償をＪＲ東海と県が支払うための手続きを住民に示し、簡便な方法でそれを住民が利用できるよう住民に周知することを、県と村に申し入れました。またそのための相談窓口を設置するよう村に求めています。

原発事故では、損害のある事業者や個人が東京電力の相談窓口にお問い合わせると、東京電力が賠償に対応するために、請求書類を郵送しています。

Q 今後の村内での工事は？

A １２月のリニア連絡協議会では、青木川でのアクセス道路の整備、荒川荘の残土置き場、上蔵地区対岸・トビガス下の残土置き場、送電網計画などが新たに示され、小渋川のう回路や青木地区での説明会、地権者交渉などが行なわれています。

事故の危険が立証され、不正疑惑に揺れる事業です。「安全性が確保できない工事には協力できない」「公益性がない儲け話なのに、低額な補償額を飲む理由がない」「潔白が証明されるまで工事には協力できない」と答え、村やＪＲの不当な請求や性急な要求は断りましょう。儲け至上主義、スケジュールの優先は事故を再発させます。私たちは河川周辺に（仮）残土を置かないよう、村に申し入れました。いったい何のための砂防事業だったのか、わからなくなるからです。

大鹿の十年先を変える会 TEL 0265-39-2067（リニアでお困りの方、ご連絡ください）
年会費2000円で会報「越路」（隔月で発行）を発行しています。

郵便振替：00560-9-103082 加入者名：大鹿の十年先を変える会

私たちは①「自分たちのことは自分たちで決める」自治の担い手となるひとづくり

②「山と里、街と村、自然と人のいい関係」が育まれるむらづくり、

③リニア新幹線失敗の早期実現、を目指しています。

10年先には大鹿村を、自然も人もいっそう大事にする村にするためです。