

# とおせんぼ

リニア新幹線失敗の早期実現を目指して

## ダンプ・工事車両

## 2分に1台



JR東海は予定していた小渋川左岸の迂回ルートではなく、ヘルシーミート～新小渋橋にかけての既存道路に残土運搬のため、ダンプなど314台の工事車両を走らせると表明。

年明け、村とともに各集落と住民全体に説明の意向です。いったい何が起きているのでしょうか。

**Q なぜ314台もの工事車両が？**

JR東海は迂回ルート予定地の地権者との交渉がまとまらないので、既存道路の通行をしたいと言っています。しかし、地権者は話し合いを継続するために県の公害調停を申請しました。つまりJR東海が話し合いを放棄したからです。

**Q 村はJRを説得していたのでは？**

いいえ。JRと村との確認書にない、既存ルート利用の説明会で村はJR側で説明し、一方で確認書にある、地権者の説明会には出席しませんでした。村はJR東海の言いなりです。

**Q 公害調停って何？**

騒音、振動、粉じん、残土処理など、公害紛争の迅速、適切な解決を図る仕組みです。今回長野県は、信州大学の法学の先生、弁護士2人を公害審査会委員に選任しました。双方の言い分を聞き、合意を目指します。

**Q 314台ってどのくらい？**

現在JR東海以外のダンプの通行約30台も含めて344台の通行が生じるとします。1日11・5時間の通行で1時間あたり約30台。2分に1台になります。

**Q JRは迂回ルートを断念した？**

地権者側は通勤時間帯や土曜や連休、年末年始などの通行を避けるようにJR側に求め、JRが拒否しました。住民生活に配慮していれば、スケジュールがもっと遅れるからです。条件がよければ既存道路の通行のほうがJRにとっては好都合で、地権者と話し合う必要はありません。

**Q 現在の68台の通行の約束は？**

住民の反発を受けての当面の約束なので、守るつもりはありませんでした。工期優先なので、今後、通行台数や運行日は今よりも多くなります。実際に68台での通行を提示する前、JRは180台での通行を求め、今回は300台です。

**Q なぜそんなに急いでいる？**

村営グラウンドの完成を目指しているというのが表向きの理由です。残土を運び出せないとトンネルが掘れず、工事の

行き詰まりが世間にはばれ、批判を浴びるとするのが本当の理由です。反対がある中、村営グラウンドへの土盛りを許したのは柳島村長です。グラウンドが使えなくて困っても、それは住民の意見を聞かなかった村長の責任です。

**Q 地権者は確認書を守らなくていいの？**

確認書を結んだのは村で住民に拘束力はありません。一方村は地権者の承諾も得ないまま確認書を結びました。住民個人の生活よりもJR東海の工期に合わせたからです。村が契約違反でJRに責任を問われても、それは村長の失政。説明会の開催はアリバイ作りで時期尚早です。

**Q 既存道路の通行はすぐに始まる？**

既存道路も拡幅する必要があります。その説明も地権者にされたか不明です。拡幅できる保障もなく、そうなれば迂回するのはダンプではなく私たち一般の車両です。

**Q 計画は止められない？**

地権者は迂回ルートの通行を拒んでいません。話し合いが終わってから迂回ルートを通れば、グラウンドの利用や既存道路の通行が問題になることもありませんでした。JRは工期、村長は自分の保身のために住民に犠牲を強いました。説明会が開かれれば、工期や村の都合以外のどんな理由があるのかデータとともに聞き、納得いく説明がなければ重ねての説明の場を求めましょう。実際に314台の通行がどのようなものか、日数を区切った運行の社会実験もできます。

**Q 早く工事が終わればいいのか？**

村外に残土の置き場はありません。リニアができる見込みがない中、村の美しい自然環境は壊され二度と元には戻りません。村内に置かれた残土は不法投棄や産廃の呼び水です。山間の細い道路は風景に合った村の文化財です。道がよくなるからと言って工事が進めば、行きつく先は「美しい村」ではなく、街から遠い雑然とした、どこにでもある過疎の村です。

