

2012年9月14日

滋賀県知事 嘉田由紀子様

日本共産党滋賀県委員会 委員長 奥谷 和美
滋賀 1 区国政対策委員長 節木三千代
2 区国政対策委員長 中川 睦子
3 区国政対策委員長 西川 仁
4 区国政対策委員長 西澤 耕一
国民運動部長 坪田五久男

新幹線新駅などに関わる知事発言を撤回しリニア中央新幹線そのものに反対することについて

知事はこの間、リニア中央新幹線開業後に東海道新幹線の県内新駅が必要となる趣旨の発言、リニア中央新幹線の県内「中間駅」を期待する趣旨の発言、北陸新幹線「敦賀以西」ルートにかかわって県内に停車駅を求める国土交通省鉄道局長への回答など、リニア、整備新幹線にかかわって発言されてきました。これらはいずれも県民合意を得ての発言とはいえ、私たちは賛成できません。

リニア中央新幹線計画は、計画そのものが無謀です。リニア計画を不動の前提とする知事の発言は、リニア計画を追認し、ムダな公共事業推進路線の政治に荷担することになります。消費税増税、社会保障削減など国民に大きな負担を求め、一方で大型公共事業をばらまく政治のあり方は国民の強い批判を呼んでいます。整備新幹線はその政治のありようを象徴する事業であり、いずれも中止すべきです。

リニア中央新幹線は、国民的、社会的な要請のない巨大事業です。東海道新幹線の乗客はここ10年、ほぼ横ばいであり、日本の人口は減少しています。長い工期の間、東海道新幹線や在来線の安全対策や乗客サービスが無視されかねません。事業が失敗することがあれば国民に大きな負担が及ぶことも容易に想像できます。リニアの消費電力は、新幹線の3倍以上といわれ、省エネ社会、脱原発の声に逆行します。知事の発言は、「栗東新幹線新駅計画は税金の無駄遣いであり見直す」という6年前の知事選公約や、新駅を中止させた県政運営との整合性に欠けるだけでなく、無謀なリニア建設を動かしがたい前提とすることで、無批判な計画への追随となっています。

「リニア後の新駅」にも無理があります。リニアが大阪まで開業すれば、東海道新幹線の乗客の78%がリニアに移行するという県の試算は、東海道新幹線が深刻な経営困難に陥ることを示唆しています。学識経験者の中には、経営破たんを予測する人もいます。本来の意味でのローカル線は維持・充実するべきですが、リニア後の新幹線がローカル線の機能を担えるか、楽観的な予想はできません。

整備新幹線はその前提に、建設費が全額、国と地元自治体の負担、並行在来線は地元自治体に経営移管するなど大問題を抱えています。かりに負担を関西圏で平準化しても、国民の負担、地方の負担は変わりません。フリーゲージトレイン導入は、在来線ダイヤへの影響が大きく、北陸新幹線「敦賀以西」をフル規格で求めた関西広域連合の基本方針は、負担と在来線の問題をいっそう大きくします。

以上のことから、次の3項目を求めます。

- 1、無謀なリニア中央新幹線を前提とする東海道新幹線新駅発言は取り消すこと
- 2、リニア中央新幹線による県民への影響を調査し、計画中止を求めること
- 3、北陸新幹線「敦賀以西」ルートの誘致をしないこと

以上