

こわい事 しますな

ご存知ですか？ 北陸新幹線京都延伸ルート

2016年に自民党・公明党の「与党プロジェクトチーム」が決定し、いま独立法人・鉄道運輸機構が環境アセスメントを行っています。この事業は、JR西日本が行う事業ではなく、国も認可していません。



延伸ルートは、当初、米原で東海道新幹線とつなぐ計画で、関西広域連合(関西の知事・議員らでつくる)も、それを推していました。それが自民党・公明党の与党プロジェクトチームの決定で急に変更。なぜ費用も4倍近くかかるものになったか、当事者の誰一人説明できない状態です。

「全区間で条件が整うのを待たず、可能な工区から工事を進めるべき」

〔与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームの高木毅委員長(自民党)の発言―5月21日京都新聞より〕

“環境アセスメント途中の 工事着工”など違法です!

5月21日の京都新聞は、北陸新幹線京都延伸を進める与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームの会合後の取材で、高木毅委員長(自民党)が、「2023年度当初の着工に向けて全区間で条件が整うのを待たず、可能な工区から工事を進めるべきとの考えを示した」との驚くべき発言を紹介。記事では高木委員長が「一部で条件がクリアされないことがあって、すべての工区でまったくなにもできないのはいかなものか」と述べたことにふれ、アセスメント途中での工事着工について、与党プロジェクトチームの委員会で「知恵を出す」とまで述べています。

環境アセスメントとは大規模な開発事業などに関して法律で定められたもので、調査途中の“部分的着工”など違法です。



**自民党・公明党・維新の会は、こんな無法なやり口で、
北陸新幹線京都延伸を進めようというのか!**

自民党・公明党の与党プロジェクトチーム会合の翌日に開かれた「建設促進同盟大会」には、大阪の吉村知事も参加し「関西の機運醸成に努めたい」と発言、与党と肩を並べました。維新の会は「計画賛成」を表明していますが、京都のまちと環境を破壊し、膨大な建設費への税金投入も問題となる延伸計画への3党の態度がいよいよ厳しく問われています。

「環境アセスが完了しないと工事に着手することはできない。法的には難しい」
(国交省)

5月26日に倉林明子参院議員と京都府委員会が行った国交省への聞き取りで国交省は、途中着工は「法的に難しい」と述べました。

日本共産党は、2016年以来、4回の「提言」を発表し「京都のまちと自然を壊し、巨額の税金を投入する北陸新幹線京都延伸計画は中止を!」と訴えてきました。大量の残土発生、地下水の水がれや鴨川・桂川・由良川への影響、断層を横切る路線、2兆1千億円以上の莫大な建設費(税金投入)や山陰線など在来線の廃止・縮小問題など、京都のまちと暮らしを壊す延伸計画は百害あるばかりです。

**財界からの献金ゼロ、大企業にズバリものが言える
日本共産党を伸ばしてください**