

# ストップ・リニア！訴訟の公正な審理を求める署名のお願い

私たち全国の738人の原告は、2016年5月、国交大臣によるリニア工事認可の取消しを求めて東京地裁にストップ・リニア！訴訟を起しました。現在、杜撰な環境アセスメントや安全対策の欠陥などについて沿線の原告が意見陳述を行っています。一方、JR東海は沿線での本格工事を急いでいます。

このため私たちは、指導・監督責任を果たしていない国土交通大臣による工事实施計画の承認の取消しの判決をめざして、裁判官宛に公正な審理を求める署名をお願いしています。多くの皆様の声を集め、リニア中央新幹線(以下リニア新幹線)の工事をやめさせましょう。

2017年5月 リニア新幹線沿線住民ネットワーク

## なぜ、リニア新幹線計画に反対し、工事計画の中止を訴えているのか

### ◆9兆円も投じてつくっても、国民の利便性向上や「地方創生」につながらない。

JR東海や国交省は、「防災の観点から東海道新幹線のバイパスが必要」、「東京・名古屋・大阪を短時間で結ぶことで人口7千万人のスーパー・メガリージョンが形成され経済成長につながり、その成果は地方に及ぶ」と言います。しかし、東南海地震が起ればリニアのトンネルも無事ではありません。また、リニアによって東京一極集中が進み、一方で地方の過疎化が進行、更に地方鉄道の合理化で沿線住民は一層不便な生活を強いられます。



### ◆ペイしないリニアのために更に国庫資金や税金が投入される。

JR東海は9兆円を自己資金で賄いリニアを建設すると言い続けてきました。その理由として「国に頼ると政治介入される」ことを挙げていました。ところが、昨年秋、国会でJR東海への3兆円の財政投融资を可能にする法律の改正案が可決されました。JR東海はそれまでの姿勢を一変させ、施行当日、融資を申請しました。今後リニア工事のために更に公的資金や税金の投入が行われ、それが将来世代への負の遺産になる恐れがあります。

### ◆南アルプスをはじめとする沿線の自然破壊や住民生活への過酷な負荷は明らかだ。

リニアの品川・名古屋間286kmの86%はトンネルです。工事による地下水への影響は甚大です。すでに、山梨県の実験線沿線では地下水が枯れる被害が多発しています。大井川では毎秒2トンが減水し、下流域60万人の水道や農業用水に影響します。リニア工事で発生する残土は諏訪湖の容量に匹敵する6千万 $m^3$ で、それを運ぶ大型工事車両は1千万台以上に上り、騒音・振動・大気質の悪化を惹き起こします。処分先も大部分が未定です。

## ストップ・リニア！訴訟で私たちが問うことは何か。

### ◆リニア新幹線は全国新幹線鉄道整備法(全幹法)と鉄道事業法に違反する。

JR東海は、全幹法によるリニア新幹線建設を申請し認可を受けました。リニアは浮上式鉄道のため在来新幹線との相互乗り入れができません。「全国新幹線網の形成」という全幹法の前提に反しています。また、鉄道認可の元になっているのは鉄道事業法であり、経営維持や採算性、安全性について厳しい基準を設けていますが、リニアはその条件を満たしているとは言えません。



### ◆リニア新幹線の環境アセスメントは環境影響評価法に違反している。

リニア新幹線計画について国交省の中央新幹線小委員会は20回の審議を行いました。最初からリニアありきで進められ、採算性や環境影響、安全性について掘り下げた議論は無いまま、審議会の「ゴーサイン」の答申を受け、2011年5月に国交大臣がJR東海を建設・営業主体に指名しました。そもそも山梨実験線建設は環境アセスメントが行われず、結果として水枯れや日照、騒音、振動などの被害が出ています。わずか3年間の環境影響評価は自然保護の措置も、乗客の避難対策も欠陥だらけです。ずさんなリニアの環境アセスは法の趣旨に反しています。



# リニア新幹線計画に反対し、 着工の中止を求める共同アピール

2011年5月12日、国土交通省交通政策審議会は、20回にわたる形ばかりの中央新幹線小委員会での検討を経て、リニア中央新幹線計画が妥当との答申を国土交通大臣に提出しました。同年5月12日は、3.11東日本大震災と福島原発事故の直後で、国民は混乱と動揺の最中でした。政府もその対応に追われていた時に、なぜリニア計画実施のゴー・サインが出されたのか、その理由は不明です。整備新幹線という国家プロジェクトでありながら、民間のJR東海が建設費を自己負担するということから、国会では丁寧な審議が行われず、また環境影響評価も不十分なまま実施に向けた手続きが強行されました。

最も根本的な問題は、一見丁寧さを重んじるように装いながら、自然環境への影響や残土処理、安全対策など本質的な問題には答えず、「大丈夫です、安心して下さい」と繰り返すJR東海の対応でした。それが最も端的に表れたのが事業説明会です。具体的な対策が示されず、質問が限られ、再質問も時間も制限されるという異常な進行で、参加した多くの住民は、国やJR東海に不信感を抱きました。

積み残された問題は、一つにリニア新幹線が在来型

新幹線の3～4倍の膨大な電力を消費すること、一つに南アルプスなどのトンネル工事により、地下水・河川水の枯渇や減少をもたらすこと、一つに事業者自身が認める「採算がとれない」事業によって財政上のツケが残されることなどです。更には、事故時のリスク、磁界測定データの不透明さ、中間駅ができる地元自治体及び住民の財政負担や不利益、自然景観や歴史景観の破壊などが指摘されます。

山梨県と長野県に跨る南アルプスは、3千メートル級の山並みが連なり、神々しいまでの偉容を誇っています。また、山麓や地下に豊富な水を貯え、豊かで多様な生態系を育んでいます。ユネスコのエコパークに登録されたのも、該地が貴重な自然の宝庫であるからにほかなりません。そこにトンネルを掘り、工事残土を山中に放置しようというのです。これまでで最大の自然破壊行為です。

いったいこれ以上「速く」する必要があるのでしょうか。また、経済成長神話を信じて、同じ過ちを繰り返し続けるのでしょうか。

**私たちは、このように自然を破壊し住民を軽視するリニア新幹線計画に反対し、着工の中止を求めます。**

2015年9月20日

リニア新幹線沿線住民ネットワーク

共同代表：天野捷一、川村晃生、片桐晴夫、原重雄

画：石原英次

## 私たちもこのアピールに賛同します

(五十音順、敬称略)

阿部修治(武蔵野大学教授)／池内 了(名古屋大学名誉教授)／池辺晋一郎(作曲家)／糸魚川淳二(名古屋大学名誉教授)  
大河原雅子(前参議院議員)／荻野晃也(電磁波環境研究所長)／鎌田 慧(ルポライター)／窪島誠一郎(「無言館」館主、作家)  
小濱泰昭(東北大学名誉教授)／斎藤貴男(ジャーナリスト)／早乙女勝元(作家)／佐高 信(評論家)／澤地久枝(作家)  
柴田鉄治(ジャーナリスト)／竹本幸造(静岡県勤労者山岳連盟理事長)／寺西俊一(一橋大学名誉教授)／富山和子(立正大学名誉教授)  
中村敦夫(俳優・作家)／橋山禮治郎(千葉商科大学大学院客員教授)／広瀬 隆(著述業)／本多勝一(元朝日新聞・編集委員)  
宮本憲一(大阪市立大学名誉教授)／武藤類子(ヒロアクション福島)／森山まり子(日本熊森協会会長)／山田洋次(映画監督)

## リニア中央新幹線訴訟の公正な審理を求める署名

リニア中央新幹線は、2011年5月に事業認可され、僅か3年の拙速な環境影響評価（アセスメント）を経て、2014年10月、国交大臣から工事实施計画の認可を受けました。東海旅客鉄道株式会社（JR東海）は、国民の理解が得られないまま工事を進めようとしています。また、リニア中央新幹線の建設費用を全て自己資金で賄うと公言し、国交省も「リニアはJR東海の単独事業であり、財政支援を行う考えはない。」と言い続けてきました。ところが、政府は2016年秋、名古屋以西の開業を最大8年前倒しするという理由で、鉄道建設・運輸施設整備支援機構法を一部改正することで、JR東海に対し3兆円の財政投融資を行うことを決めました。国民をだましたに等しいと言わざるを得ません。

リニア中央新幹線については、名古屋までのルートのがほとんどがトンネルであり、工事による地下水の噴出や枯渇、膨大な量の建設発生土の処分、夥しい数の工事車両の走行による住民生活や自然環境の影響など数々の問題が指摘されています。さらに、供用後の地震対策、乗客の安全や避難対策の不備も問題です。

このままでは沿線住民の生活や自然環境が壊されてしまうとして、工事認可後にその取消しを求め、2014年12月、5千人を超える人々が行政不服審査法に基づき異議申し立てを行いました。国交省は一切の審査を行っていません。それ故、私たちは、リニア沿線住民を中心として、ストップ・リニア！訴訟＝平成28年（行ウ）第211号を起しました。私たちは、リニア中央新幹線は全国新幹線鉄道整備法、鉄道事業法、環境影響評価法に違反していると考えます。

貴担当裁判官におかれましては、今回の訴訟進行の中でリニア中央新幹線について沿線住民の切実な声に耳を傾け、公正な審理を行われるよう要請します。

2017年 月 日

ストップ・リニア！訴訟原告団

賛同署名欄

（ご住所は都道府県からご記入ください）


署名送付先

〒213-0014 神奈川県川崎市高津区新作5-22-1-103 天野捷一

（第1次締切 2017年12月末）