

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。