

## ストップ・リニア！訴訟1周年記念シンポジウム

### ～「絶対にリニア新幹線はつくらせない」

さる6月23日の第5回口頭弁論終了後、衆議院第一議員会館で、ストップ・リニア！訴訟1周年記念シンポジウムを開催しました。ジャーナリストの齋藤貴男氏の基調講演を受け、リニアの間に迫り、改めてリニアの問題点が議論されました。主催はストップ・リニア！訴訟原告団・シンポジウム実行委員会。



「暴走するリニア新幹線」と題した齋藤貴男氏の講演は、深刻な影響が懸念されるにもかかわらず、なぜJR東海はリニアを強行するのか、についての疑問に答えるものでした。

齋藤さんはその理由として官民一体となった「インフラシステム」の輸出を挙げました。「インフラシステム」とは、鉄道で言えば、車両だけではなく、車両を動かすための設備の設計・建設、維持管理を含めたシステム全体を指し、当然そこには電力の供給も含まれます。

齋藤さんは、少子高齢化が社会保障の縮小と自己責任の強調をもたらす一方、それは内需を減少させ、経済成長が鈍化するという危機意識を、富裕層の間に定着させたとして、そこで「インフラシステム」の輸出に活路を求める方向が、国策として、官民一体で進められることになったと説明しました。その例が原発であり、リニアであると。そしてその輸出のために日本をショールームとして位置付けようとしている、ということを強調されました。さらにこのグローバルビジネスは経済侵略と紙一重、対立を引き起こし、治安の維持と防衛を要請し、集团的自衛権の容認や憲法改正につながるという指摘もされ、この「新しい帝国主義時代」のなかで、生き方が問われると訴えました。

またマスコミについても言及され、営利に振り回されてスポンサーや政府にすり寄り、見返りとして批判を封じ込めるために活用される、という関係に言及、ジャーナリズムの精神を忘れ、真実を隠して権力と一体になっているその姿を批判しました。



休憩を挿み関島保雄弁護団共同代表から口頭弁論の報告がありました。原告の「事業認可は鉄道事業法で定めた安全性や経営性の要件を満たしていない」という主張については、「全幹法のなかに鉄道事業法の要件も含まれる」とした裁判長の指摘があり、認可に至る国交省の審議の、その中身がこれから議論される方向に行くだろうと説明されました。

その後パネルディスカッションに移りました。ジャーナリストの斎藤貴男さん、関島保雄弁護団共同代表、川村晃生原告団長の三氏のパネリストの間で、行政訴訟の意義を振り出しに、会場からの意見も交えて、インフラ輸出、責任論、残土の問題、アセスのあり方へと論点が進み、意見交換が行われました。



行政訴訟の意義については、公の場で議論できること、そのことが世論形成につながること、といった評価の反面、行政府と裁判所の一体化が立ち塞がっているという意見も出されました。インフラ輸出については、いったい誰の責任で輸出するのか、そして福島第一原発の過酷事故を見るまでもなく、事故や失敗の責任は結局、国民が「受忍」させられることにならないかと議論が進みました。残土については、この問題がJR東海のアキレスけんになる、という指摘があり、住民の反対運動が大きな力になると。またその残土処分のアセスが十分に行われていないことから、アセスにおける情報収集と住民の声を聴くことの大切さも改めて強調されました。

最後に、日本自然保護協会、日本熊森協会、JR東海労、そして1都6県の沿線団体から報告を兼ねた挨拶がありました。土砂を他地域へ移動することが国際自然保護連合の決議でできなくなっていること、また運転士の立場からいかにリニアが危険な乗り物であるかという話、各団体からの挨拶はリニア新幹線はつくらせないという意志を強く表明するものでした。

最後に、日本自然保護協会、日本熊森協会、JR東海労、そして1都6県の沿線団体から報告を兼ねた挨拶がありました。土砂を他地域へ移動することが国際自然保護連合の決議でできなくなっていること、また運転士の立場からいかにリニアが危険な乗り物であるかという話、各団体からの挨拶はリニア新幹線はつくらせないという意志を強く表明するものでした。

