

ストップ・リニア！訴訟 1周年記念講演会&シンポジウム

絶対にリニア新幹線はつくらせない！



2017年6月23日（金）午後4時から、衆議院第一議員会館大会議室で、原告団と実行委員会共催で講演会とシンポジウムが開催されました。この集会には、当日リニア訴訟第5回口頭弁論に参加した原告や訴訟サポーターを中心に180名が参加しました。リニア新幹線を考える相模原連絡会の建部由美子さんの司会で始まり、原重雄・原告団副団長の挨拶の後、ジャーナリストの斎藤貴男さんが「暴走するリニア新幹線」として基調講演を行いました。休憩をはさんだ後半は、斎藤さんと、訴訟弁護団共同代表の関島保雄さんがパネリスト、原告団長の川村晃生さんがコーディネーターとなり「真実を隠してリニアを進める闇に迫る」と題してパネルディスカッションがあり、会場から様々な分野で活躍する研究者やジャーナリスト、自然保護活動の関係者らから建設的な発言がありました。

このあと、沿線各地の活動報告があり、最後に原告団事務局の橋本良仁さんが閉会の挨拶を行い、3時間近い熱のこもった集会を終えました。

以下は、斎藤さんの基調講演とシンポジウムの記録です。

第一部 基調講演「暴走するリニア新幹線」

ジャーナリスト 斎藤貴男さん

新聞は本業より不動産業参入やM&A展開へ

今の報道姿勢がダメだというのは皆さんの共通認識だと思いますが、リニア新幹線についての報道が新幹線の時に比べて明らかにレベルダウンしています。私もメディア界の一員として、新聞記者、週刊誌記者、月刊誌の編集者の道を歩んできて、その後フリーの記者になって30年になります。そういう経歴ですからメディアのことはよく知っています。今は一にも二にもお金です。新聞社もテレビ局も慈善事業ではないので、儲けることが優先ですが、最近はそのやり方がひどい。ネットメディアの普及で既存メディアの経営は苦しい。新聞は部数が激減し、テレビも視聴率が低下している。テレビは録画技術の進歩でCMを見てもらえない。それやこれやで広告収入が激減している。新聞は部数が減れば販売

収入も広告収入も減少し、広告単価も低下します。ダブルパンチなわけで、テレビにとっては広告収入の減少は経営の命取りになります。ただ、まだテレビはそれなりに見られているのでなんとか持っていますが、このような収入減は新聞社にとっては深刻です。社員を減らしてより企業規模をコンパクトにすればいいのですが、新聞社はそれができないで組織維持を最優先にしています。そうしないで名古屋のツインタワービルのように不動産業に参入する。あれはトヨタと毎日新聞社が建てているものですが、大手の新聞社はどこもそうやっています。数年前の日本新聞協会の総会で、当時の朝日新聞の秋山社長は、これからの新聞社は、不動産業で儲けてその資金で新聞を発行するという趣旨の発言をしています。昨年も現社長が投資ファンドを集めた会議で様々な新規事業への参入を打ち上げましたが、その中心はやはり不動産業でした。それから、M&Aという企業の合併や買収ですね。自分たちだけではできないネットビジネスを専門にしている企業を買収して事業の多角化を図るといふ。ただ、これは危険な道であると言えます。M&Aというのは海千山千の詐欺まがいが横行する世界ですから、そこにど素人がうかつに手を出すと大やけどをする危険性が極めて高い。

JRや電力会社等大スポンサーへのすり寄り

それでは、本業では何をするのか。今起きているのはスポンサーへのすり寄りです。その中にはJRも含まれます。こういう元公共企業体ほどテレビ局や新聞社にとってありがたい存在はありません。かつてはサントリー、資生堂、松下電器がスポンサー御三家と言われた時代がありました。新聞はこれらのスポンサーを批判した記事は書けなかったし、テレビも批判的な番組はつくれませんでした。それが、電力、通信、新聞などの公共企業体が民営化する中で、主要スポンサーになりました。中でもJRが一番早く大スポンサーになったのではないかと。国鉄時代に民営化を見通す中で「ディスカバー・ジャパン」というキャンペーンをやりました。本来はそれは旅行社がやるべきであり、とくに新幹線については競争相手がいないわけですから、自らキャンペーンをする必要はないわけですね。それでもやったのは「野を黙らせる」ためでした。新聞、テレビ、雑誌にお金をばらまいて言う事を聞かせる、黙らせる、それを国鉄とJRは早くからやっていた。NTTはもっと露骨でした。1999年ごろ電話はNTTの独占でした。全く広告を出す必要が無かったのに、電電公社民営化への批判を封じることが広告費投入の目的でした。これが電力になると原発への批判を抑え込むためということになります。こうした元公共企業体の広告はメディアにとってはたいへんありがたい。なぜなら、広告単価の値崩れは無いし、お金はいくらでも出すからダンピングする必要が無いからです。

軽減税率適用の見返りに政権から求められること

最近の加計学園問題で文科省の前川前事務次官は総理への忖度があったと証言しました。直後に、読売新聞は買売春も無かったのに前川氏のカフェバー通いを、ほとんど官邸からのリークをもとに記事にしました。そういうことになったのにもわけがあります。読売が政権に近いというのは常識ですが、新聞全体が政権にすり寄らざるを得ないわけがあります。第二次安倍政権になってから新聞社の社長や幹部が頻繁に安倍首相と会食しています。建前は取材ということですが、その内容が記事になったためしがない。会食で何が話し合われたのか記事になっていないので推測の域は出ませんが、ほぼ間違いない

のは消費税増税の際は新聞に軽減税率を適用してほしいということだと私は確信しています。一昨年12月、安倍首相は消費税引き上げについて食品と新聞には軽減税率を適用すると表明しました。食料品を買えないと命にかかわりますが、そうではない新聞になぜ税金をまけてあげるのか。消費税は8%から10%になり、やがてはスウェーデンなみの25%になるでしょうが、消費税が上がるとモノは売れなくなります。新聞はマクドナルドを例にして盛んに報道しました。店頭でハンバーガーを購入し消費税8%を支払う、席が空いたので店内で食べると外食扱いとなり10%の消費税がかかるという例ですね。その時どうすべきかはマクドナルドが考えればいいことで新聞がことさらに記事にすべきことでもない。逆に、新聞は自分たちに軽減税率が適用されることはほとんど記事にしています。新聞は活字文化の中心であって、これ以上購読料を上げると読む人がいなくなって国力の減衰につながる、そういう主張を根拠にして自民党の税制調査会や安倍首相におねだりをしていたわけです。おねだりをすればその見返りが求められます。「あなたの言うことを聞いてやらんことはないが、ただあの書き方は何とかならないか」と言われるのが世の習いではないのか。読者が納得してもいいことをお上にお願ひするのは最低の振る舞いだと思います。

官民一体、オールジャパンという帝国主義、その柱はインフラシステム輸出

ところで、JR東海の葛西名誉会長の野望ということですが、それは一言で言えば、帝国主義への野望です。あの人は保守的というより日本会議的な人で、その認識はこの10年支配層、金持ち層、エリート層の人たちが共通して持っている認識です。その認識の根底にあるのが少子高齢化問題です。社会保障の充実を考えない。消費税の増税で社会保障の充実を図ると言っていたが、年金カット法案が成立し、様々な社会保障制度が縮小されているのは、その切り捨てに走っているからです。消費税の引き上げ決定の直前に社会保障制度プログラム法が成立しました。そこでは、社会保障は公助から自助のサポートとして位置づけられています。自己責任論ですね。消費税が上がるのになぜ年金がカットされるのか、国民には分からなかった。

支配層が少子高齢化に関心があるもう一つの理由は内需の減少です。様々な商品やサービスで国内需要が減ることで、国内の多国籍企業の成長が鈍ります。鉄道でもお客が減ることになります。そこで、内需がダメなら外需だということになります。今のような商品輸出では苦境は乗り切れない。国をあげて輸出に取り組まなければならない、具体的に言えば、インフラシステム輸出に力を入れようとなったわけです。日本はインフラ整備の分野では一日の長があるが、発展途上国では、発電所や鉄道、道路、橋などのインフラが未整備です。そういう国に対して日本が、どこに都市をつくり、どこに発電所やダムをつくるのか、都市同士をどのように通信で結ぶのか、どのように鉄道で繋ぐのかなど、コンサルティングの段階から、設計・施工・資材の調達、完成後の運営や保守に至るまでインフラシステムのすべてを官民一体のオール・ジャパン体制で海外展開するというのが、アベノミクスの柱の一つです。民主党政権時代も似たようなことはありましたが、それはパッケージ型のインフラの海外展開であり、資材調達は海外の生産拠点を活用するもので、輸出というより海外展開という表現がふさわしいものでした。

このインフラシステム輸出の狙いとして安倍首相は二つのことを付け加えました。一つは資源権益の確保であり、もう一つは在外邦人の安全です。相手国に資源があれば優先的に日本に回してもらおう。なるほどとは思いますが、資源保有国にはそれなりのリスクがあります。中東では欧米の石油メジャーに

よって石油資源が抑えられています。石油メジャーと独裁政権の癒着で地域紛争が絶えない。そうした危険な地域に日本人労働者が乗り込んでいくとテロに巻き込まれる危険性が高まります。そうなった場合、安倍政権は自己責任でとは考えず、国のために働く産業戦士なのだから国として守ってあげなければならないとなる。誰が守るか、それは軍隊しかないことになる。安倍首相の頭には大日本帝国の復活という野望があると思いますが、彼は今はそれは言わない。今はアメリカにくっついて戦争をできる国にしたいと考えていて、そのためには集団自衛権が必要だとなるわけです。ちょうどインフラシステム輸出を打ち出した時期に、アルジェリアの石油プラントで日本人十数人を含む40人が殺される事件がありました。その時に自民、公明両党でプロジェクトチームがつくられ、のちに防衛相になる中谷元氏が座長をつとめ、これが自衛隊法の改正につながりました。

原発とリニアの輸出のため、日本はそのショールームに

インフラシステム輸出の中心になっているのが原発の輸出です。民主党政権時代には菅首相がその売り込みで海外を飛び回っていましたが、それに輪をかけて積極的なのが安倍首相です。この原発と密接に関係しているのがリニア新幹線です。JR東海はリニアの消費電力は東海道新幹線の3倍になると認めています。朝日新聞の記事では40倍にもなるという研究者の分析も載っています。3倍というのは平均した電力であって、それ自体に意味はありません。ピーク時に消費電力が供給量を上回れば停電します。リニアは動き出すとき大きな電力を使いますから、発車した途端停電となってストップすることになりかねません。40倍というのが事実であればそれに見合った電力を増やさなければならない。そのためには原発が必要だという話になり、浜岡原発を再稼働しなければということに繋がります。

リニアについては名古屋までを2027年までに、その後8年間経営のゆとりを取って、2045年までに大阪までの全線を開業させる計画でしたが、それを最大8年前倒しするために、昨年秋に政府は3兆円の財政投融資をJR東海に与えました。これに力を得た関西財界は大阪万博の誘致に力を入れています。大阪出身の代議士は東京オリンピックまでに品川・甲府間だけでも開業できないかとJR東海に働きかけたそうですが、「なぜそんなに急ぐのか」という私の問いに、「オリンピックには世界各国の要人が来日するので、リニアに乗って素晴らしさを実感してもらい、リニアの輸出に繋げたい」と言っていました。葛西氏はアメリカでリニアの売り込みを続けています。テキサス新幹線の建設に東海道新幹線の技術を提供するとか、ニューヨーク・ワシントン間の鉄道建設にリニア技術を無償供与することを考えています。そこでうまくいけばリニアは世界的に認知されると思っています。原発も同じです。日本で原発が止まっているのでは世界に日本の原発を売り込むことはできません。

リニアも原発も世界に売り込むためには外国の要人を招いて見てもらわなければならない。つまり、日本はリニアと原発のショールームになっているというのが現実です。原子力を基にした国造りは福島第一原発事故の後も変わっていません。東京電力は6月の株主総会で会長、社長の交代を行いました。社長になったのは52歳の人です。極めて若い社長で大丈夫なのか。また会長になったのは元日立製作所の会長であり、まさに国策として東電を動かすための布陣です。

リニアに向き合うこと、それは人間の生き方の問題

2020年の東京オリンピック、この年は大変な歴史の曲がり角になると思います。共謀罪が成立し、それまでに今の何十倍もの監視カメラが設置され、様々な監視システムが張り巡らされるでしょう。顔認識システムが併備され、マイナンバーで国民の一举手一投足が分かるようになり、そして憲法改正が発議される。これらとインフラシステム輸出が合わさり、日本は戦後の敗戦国の時代から脱却し新たな帝国主義の時代を宣言する意味合いを持つ可能性があります。そういう認識の上でリニア問題をとらえることが重要です。リニア新幹線を認めることは、地域住民の生活や自然破壊だけでなく、1%の人たちのために99%の国民が奉仕するという社会の到来を招くことになります。

最後は人間としての生き方の問題だと思います。どれほどきちんとした理屈があっても、裁判所がリニア計画を白紙に戻すのは難しいと思います。そうならないための努力は必要ですが、結果はどうなると、それは一人一人の生き方の問題ではないでしょうか。死ぬ時に自分の生き方に満足できるか、あるいは国会で嘘を繰り返した財務省の官僚のような人生でいいのか、それを皆さんに考えていただくようお願いして私の話を終わります。ありがとうございました。

第二部 シンポジウム「真実を隠してリニアを進める闇に迫る」

パネリスト＝斎藤貴男氏、関島保雄氏 コーディネーター＝川村晃生氏

行政訴訟にした意義～リニア問題を国民に広く知らせる

川村 まず、私たちのリニア訴訟について考えたいと思います。民事にするか行政訴訟にするか議論がありました。今は行政訴訟にして良かったと考えます。その理由の一つは、裁判の中で国がいかにひどい事業を認めたことを問題にしなければならない。これはリニアに限らずこの国の政治風土の問題として、3兆円の財政投融资を決め、大規模開発を行うことに大きな疑問がある。JR東海を相手にした民事訴訟ではそこまで入り込めない、どうしても工事の問題が中心にならざるを得ないからです。全国民にリニアへの関心を持ってもらいたい、そのために行政訴訟を提起したが、審理の進行を見るにつけ、その選択が正しかったと思います。リニアについて公に語れる場が確保できたと確信しています。斎藤さんは行政訴訟についてどのように考えますか。

斎藤 いま川村さんがおっしゃった意義はたいへん大きいと思います。先ほど行政訴訟の結果は厳しいと言いましたが、裁判官によってはそうとも限らない。私は住基ネットの行政訴訟で原告の一人になりました。全国五、六十カ所の裁判でほとんどは敗訴しましたが、金沢地裁と大阪高裁は「住基ネットは憲法違反」という判決を出しました。住基ネットはその後のマイナンバーに繋がる国民総背番号制ですが、この判決によってそれなりの配慮がされて一部内容が変わったり、導入が遅らせたりできたという経緯があります。リニアについてもやり方次第ではいい方向に向かう可能性があると思います。

川村 私たちは裁判での勝ち負け＋アルファというか、副次的効果をかちとれるのではないかと思います。つぎに、関島さんに民事訴訟と行政訴訟の違いについて解説してもらいます。

関島 行政訴訟の結果は大変厳しいものがあります。原告適格や裁量権といった壁が幾つもあります。リニアについて民事訴訟を起すとなれば、東京から愛知までルートに関わる1都6県の裁判所にその地域の人が原告になって提訴する。工事内容や影響についてばらばらに裁判せざるを得ない。そのように分断して個々に訴訟を起しても、メディアの関心も引きつけられないし国民全体に伝わりにくい。国策として東京から大阪までの巨大事業について、その全体像を国民全体に知らせないとリニアを簡単には止められません。沿線の力を結集して東京の裁判所にぶつけることでメディアの関心を集め、問題を国民全体に知らせることができる、そのように考えて行政訴訟を選択しました。

環境裁判にこそ裁判員制度導入を～五十嵐敬喜さん

川村 会場に法政大学名誉教授で行政訴訟に詳しい五十嵐敬喜さんがお見えです。発言をお願いします。

五十嵐 私は米軍の辺野古新基地問題を追及していますが、行政訴訟の現在の大きな課題は、行政訴訟にほとんど勝ち目がないということです。とくに辺野古訴訟の最高裁判決を見ると、理屈をはるかに超えたところがあります。裁判所と国側代理人が一体となって審理が行われ、これを打ち破るのはとても大変ですね。リニアについても気になっていますが、全国でもとりわけ優秀な弁護団ががんばっています。それでもどうなるかとなると厳しい見方をせざるを得ません。これを変えたとしたら、私は環境問題の行政訴訟にこそ裁判員制度を導入することだと考えます。まさに司法や法曹界の構造を変革することになると考えます。国民が直接的に行政の在り方を監視する仕組みをつくらないと今の状況を変えるのは難しいのでは。是非、その実現に向けて国会で裁判員制度を行政訴訟に導入することを議論してもらいたいと思います。

川村 そうなったら素晴らしいですね。殺人事件より環境問題の裁判の裁判員をやるほうがやる気が出ますから。今日の斎藤さんの基調講演では大きく二つの点について話がありました。一つはジャーナリズムの問題であり、健全なジャーナリズムこそが闇に迫ることができると思いますが、残念ながらいまのメディアは根腐れになってしまっています。期待できるのはフリーのジャーナリストですが、その一人樫田秀樹さんから発言を求めます。

樫田 原発問題に取り組むフリーのジャーナリストは沢山いますが、リニアについて関心や疑問を持って取材しているフリーの人は私を含めて3～4人にすぎません。原発は重大事故を起しました。でも事故が起きてから取材するのでは遅いのです。リニアには事故が起きる危険なところが沢山あります。事故を事前に食い止めるため活動するのがジャーナリストの本来の仕事ではないでしょうか。

川村 それには私たちも協力しなければなりません。取材費もかかるでしょうから、私たちは樫田さんの著書『悪夢の超特急 リニア中央新幹線』をたくさん買って支援しなければいけませんね。斎藤さんのもう一つの話はインフラシステム輸出でした。会場には交通政策に詳しいアラバマ大学客員教授の橋山禮治郎さんがお見えです。この問題での発言をお願いします。

責任の所在も費用対効果の出し方も不透明～橋山禮治郎さん

橋山 インフラを整備する場合、日本ではそのことについて誰が責任を取るのかという責任の所在がはっきりしていませんね。安倍首相は国策として原発の売り込みに熱心ですが、三菱重工の原発がアメリカのカリフォルニアで事故を起こしても、それは民間企業の責任だとして国が責任を取ろうとしない。インフラの政策を進める過程や決定についてもその意思決定のやり方も不透明だと言わざるを得ません。発電所であり鉄道であり、どれだけの工事費が必要か、どれだけの料金で消費者に提供するのか、総括原価方式を採用して決めて来た。ところがリニアについては全くその方式が取り入れられず決められた。J R 東海は東海道新幹線の利用料より、名古屋までは7百円、大阪までは千円高いだけと言っていますが、このままズルズルと進められたり、それが上がったりはあっても下がることはありません。この点をもっと追及する必要があります。もう一つは工事残土の処理です。知事が先頭に立ってJ R 東海の勝手にさせないという姿勢を見せることや残土を勝手に動かさないような法整備が必要です。行政は県民の立場に立たなければならないのです。

国策事業にまかり通る無責任と受忍論

川村 橋山さんのお話にも関連しますが、国策事業が行き詰ったり失敗したりした場合に欠けているのが責任の所在であり、原発事故でもそうでした。さかのぼれば、戦争責任が未だに明確になっていない。日本人は責任を取らなくてもいいという精神風土が出来上がっているのではないのでしょうか。無責任が美德であるかのように振る舞ってきた歴史がある、このことについて斎藤さんの見方をお聞かせください。

斎藤 おっしゃる通りです。責任を取らない代わりに言われるのが「受忍論」です。何があっても国民は我慢しろ、法廷でもよく言われることです。東京大空襲訴訟は、戦争に行った兵士には恩給があるのに、空襲で被災した人には何の補償もないことから起したものですが、ところが国は、東京だけでなく空襲は全国各地で行われた。国民全体が大変な思いをしたのだから等しく我慢しなさいと主張した。それが裁判でも通ってしまう。ここで、先ほど言い忘れたことをお話します。2020年に東京オリンピックがあり、リニアもつくり、万博をやる、これは1960年代後半から70年代にかけての「夢よもう一度」なんです。国土強靱化計画をつくった京大の藤井聡教授は『新幹線とナショナリズム』で書いていますが、要するにこういう事業はナショナリズムなんです。国民が一体となって騒ぐというか、一つになることが大事なんだと言う。失敗しても責任はとらず「受忍論」で済ませてしまう。そうならないようにするのが私たちジャーナリストの仕事だと思います。

リニア残土問題はJ R 東海のアキレス腱～関島保雄さん

川村 リニア工事の発生土問題はJ R 東海的首根っこを押さえられる一番の問題ですが、関島さんいかがですか。

関島 そうですね、アキレス腱です。ただ、リニア沿線の自治体はリニア推進の立場を取っていますので、積極的に残土処分場の候補地を探しているのが実情です。ここを潰していかないと決められ

てしまいます。長野県豊丘村では、地元の人たちが残土処分場に反対して潰しています。沿線の人たちは、残土処分場が新たな環境破壊や災害の危険があることを大きく宣伝することが重要です。処分場がつくられてしまうと、既成事実が積み上げられていく。南アルプストンネルを掘れるかどうかがりニア工事の山場ですが、残土置き場があればトンネルを掘れるのであって、それを無くして行く沿線住民の運動が大事になります。

裁判でアセスの内容の深化させることが重要～磯野弥生さん

川村 沿線全体でつながりながら残土問題に取り組んでいきましょう。この残土問題を含め、リニアの環境影響評価（アセスメント）について、会場におられる東京経済大学名誉教授の磯野弥生さんから発言をお願いします。

磯野 アセスメントには計画アセス、いわゆる戦略アセスと、実施段階アセスという二つの手続きがあります。実施段階アセスについて、リニアのように広域的にアセスをやったことはありませんでした。この実施段階アセスがもう少し簡略化され、実施段階ですからもう少し具体化される必要がありますし、リニアではそれがおかしなことになった。残土処分場についても候補地がつぶれていくのだからアセスをやり直すことが本筋です。ですが、先ほど話があった辺野古の最高裁判決では、環境影響評価に関してやり直す必要がないとされた。ただし、リニアについてはあまりにも杜撰なアセスで、住民の意見をきちんと聞くようなものではなかった。つまり、情報収集の体をなしていなかった。そういう意味ではアセスの本来的条件を満たしていなかったと思います。環境裁判に裁判員制度をとという話がありましたが、訴訟の中で環境問題について中身に入らせないとうまくいかないのではと思います。私はいまいくつかの研究会を起ち上げていますが、諸外国には環境裁判所があります。環境問題の中身に入らせるよう戦略的に練っていく必要があります。リニアだけでなくもっと広くネットワークをつくって環境裁判の進め方を詰めることをしてほしい。とくにジャーナリストには、その動きを広げられるようバックアップをお願いしたい。

世界自然保護会議は「異なる生物空間を越えた残土移動の禁止」を決議

川村 ありがとうございました。関連して、日本自然保護協会の辻村千尋さん、発言をお願いします。

辻村 リニアのルートは初めから決まっていたのに、JR東海はルートの幅をだんだん狭めて、ここが一番環境影響が少ないと言う理由で確定ルートを示した。しかし環境影響評価法（アセス法）の理念から言えば、ここにルートを通したいのでアセスをさせて下さいというのが普通です。猛禽類の保護については、コンディショニングという手法を使わせてくださいという書き方になるはずですが、そうなれば、工事前の5年間でコンディショニング技術を完成させる努力をするという形をとらないとおかしい。アセス法には環境影響評価をやり直すという条項が無いので難しいとは思いますが、私もリニアのアセスはやり直すべきだと思います。自然保護協会としてもアセス法の改善案を環境省に出しています。もう一つ残土問題ですが、去年9月に世界自然保護会議があって、その中で埋め立て土砂という言い方をしていますが、異なる生物生活空間を越えた土砂の移動は止めなさいと言う決議を採択してもらった。事例として挙げたのは辺野古ですが、リニ

アも入っています。長野のリニア残土は長野で処分しなさいということで、県外に持って行くのは国際自然保護連合（IUCN）の決議に反する。そして、種の保存法が改正されました。絶滅危惧種の提案制度が法定化された。生息地等保護区の提案も受け付けるようになりました。ですから皆さんも、地域で絶滅危惧種のリストをつくって、それを種の保存法の保護対象リストに入れるよう環境省に提案して下さい。もう絶滅危惧種のリストに入っているのなら、生息保護区指定の提案をしましょう。そうすれば、今度立ち上がる科学委員会で研究者が審査し、妥当であれば指定にふさわしいと判断することになります。

川村 続いて、野生動物の生存保護地域の拡大に取り組む日本熊森協会の今井奈保子さんに発言をお願いします。

今井 私たちは野生動物が棲んでいる水源の森を守ろうという運動をしています。みなさんは個体数調整という言葉を知っているでしょうか。野生動物が増えて山から人里に下りてきて農作物を記荒らすので、そのような獣害を減らすため、イノシシやシカなどを殺していくというものです。前回の口頭弁論で山梨の原告の野澤さんが、リニア工事で山の表土の水分が失われイノシシやシカが山里に出てくるようになったと証言されていました。リニア工事によってこれからどれだけ動物の生息地が奪われているのか本当に不安です。日本熊森協会はリニア・市民ネット大阪と一緒に活動していますが、リニア問題の追及は熊森の運動でもあると思いますので、これからも皆さんと協力して行きたい。

川村 次に、社内でリニア中止を表明しているJR東海労の成田隆浩委員長から発言をお願いします。

成田 JR東海の社内では少数組合ですので、社是であるリニアに反対しているわけですからいじめられています。確かにJR東海社内はリニア一色になっていますが、一方でコストカットが進められています。絶対にペイしないリニアのためですが、新幹線について言えば、検査周期の延伸や作業員の削減です。本体だけでなく関連会社にもしわ寄せが及んでいます。例えば新幹線の車内清掃する会社や部品会社の労働者にもです。来年3月のダイヤ改正では、新幹線の車掌3人が2人になり、もう一人は外注化されます。さらに東海エリアの東海道線では、外注化している駅を無人化する計画です。このようなコストカットは安全性の軽視につながります。私は3. 11の時に痛切に感じましたが、地上で列車が止まってしまうと、そこからの乗客の避難がなかなかできなかった。一昨日は東海道新幹線が停電で6時間近く止まった。地上でも乗客の避難誘導が難しいのに、地下空間でリニアが止まったら誘導は更に困難になります。私たちもこのリニア訴訟が勝利するよう皆さんとともに力を尽くし、社内でもリニアを止めるべきだと考える社員を増やすよう努めます。ともに頑張りましょう。

川村 ストップ・リニア！訴訟の今後の展開について関島さんお話しください。

関島 これまでは沿線各地の原告がそれぞれの問題について意見を述べてきました。次回9月8日の第6回口頭弁論では静岡の原告が、大井川の減水や残土処分場などについて意見陳述する予定です。静岡県の大井川源流部では、リニアのトンネル工事で、大井川の水源となる地下水が失われることで、水量が毎秒2トン減ることが確実です。JR東海は15キロの導水路トンネルとポンプアップで水を戻すと言っていますが、全量の回復は無理です。更に、源流部には700人を収容する作業員宿舎がつくられますが、そこから生活雑廃水が大井川の清流に流れて環境汚染が起きるおそれがあります。また、源流部の燕沢（つばくろさわ）には360万トンの工事残土置き場が

計画されています。狭い河岸に長さ800m、高さ50mもの残土を積み上げることになれば、新たな環境汚染や土砂崩落などの災害の危険が高まります。そして11月の裁判は愛知県のリニア工事の問題、来年1月は東京や川崎の問題をその地域の原告が意見を述べる予定です。

川村 沿線各地からの意見陳述が来年1月に一巡することになりますが、その後はどうなりますか。

関島 リニア問題は沿線各地の個別の問題もありますが、大きく共通する問題があります。認可の手続きが不透明なこと、アセス手続きや内容の杜撰さ、水問題、希少動植物の生態系など、専門家を証人に立てるべく、いまさまざまな方に声をかけています。

リニアに反対する意義は社会全体を守ることになる～斎藤貴男さん

川村 斎藤さんは講演の最後に、リニアに向き合うことについて最終的には生き方の問題に帰着すると話されました。あの高度経済成長期の夢をまた追いつけることがどうかを、一つのテーマとして発信する必要があります。私たちの運動について斎藤さんからメッセージをお願いします。

斎藤 私が個人の生き方を強調したのは、勝手に個人として考えているのではなく、公共性や安全保障の問題への対応を含めて言っているつもりです。原発、辺野古などいろいろな問題がありますが、全てはその地域の自然や生活が盛り込まれている話だと思います。日本列島が原発とリニアのショールームになってしまったら、企業活動のためだけの日本になってしまう。国民はそのジャマをしないよう生活していればいいということになります。それは日本にとって大きなマイナスです。リニアを批判し、生活や自然を守って行こうというのは社会全体、国を守ることです。また、援助の名のもとに行われるインフラシステム輸出によって原発が売り込まれる国や地域の人たちを守ることもつながります。非常に意義のある訴訟です。自らのため社会のために、共に頑張りましょう。

川村 ありがとうございました。時間が来ましたので、ここでシンポジウムを終わりと致します。

以 上

(記録・報告～ 原告団事務局 天野捷一)