

ストップ・リニア！ 訴訟

リニア中央新幹線は本年5月20日、沿線住民らにより提訴された。『日本の科学者』9月号掲載、弁護団の岡本浩明論文により、表題について概要を紹介したい。なお、写真は中日新聞8月3日朝刊による。



本訴訟の「請求の趣旨」は次のとおりである。「国土交通大臣が、東海旅客鉄道株式会社の2014（平成26）年8月26日付中央新幹線（品川・名古屋間）の工事实施計画（その1）の認可申請に対し、全国新幹線整備法9条1項前段に基づいて2014（平成26）年10月17日に行った、中央新幹線（品川・名古屋間）の工事实施計画（その1）を認可するとした処分を取り消す」。このように、本訴訟は、国がJR東海の認可申請に対してなした中央新幹線の工事实施計画を認可するとした本件認可処分の取消しを求めるものであり、国の処分の取消しを求める行政訴訟である。訴訟の当事者である被告は国であり、JR東海は本訴訟の直接の当事者とはなっていない。この認可処分が取り消されると、JR東海は中央新幹線の工事を行うことができなくなるので、リニア中央新幹線計画を止めることができることになる。

原告らが訴状で主張している本件認可処分の違法性は、大きく分けて2点ある。1点目が全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という）および鉄道事業法（以下「鉄道法」という）違反であり、2点目が「環境影響評価法」違反である。

1点目から。全幹法1条は、法の目的として「新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資すること」と定めている。中央新幹線は浮上式であり、レール方式ではないので、他の鉄道と相互乗り入れができず、既存の新幹線鉄道網と接続することによって全国的な新幹線鉄道網を形成することは不可能である。これらから、訴状においては、そもそも中央新幹線に全幹法を適用すること自体があやまりである、と主張している。

鉄道法3条の認可基準とは、経営上、輸送の安全上、事業の遂行上など適切であることを求めている。訴状では、違法性の根拠として、中央新幹線がこれら基準を満たさないことについても指摘している。

2点目の「環境影響評価法」違反については、次のとおり。JR東海は、中央新幹線の認可申請に先立って、環境影響評価を行っているが、かかる環境影響評価はきわめてずさんであり、環境保全上支障があることから、本件認可処分は「環境影響評価法」に違反する、というのが違法性の主張である。

（2016年8月28日）