

審査請求書

令和6年 月 日

審査庁 国土交通省

審査請求人

住所

氏名

印

連絡先（電話番号）

次の通り審査請求をします。

1 審査請求に係る処分の内容

東海旅客鉄道株式会社から令和5年12月14日に処分庁に申請のあった、中央新幹線（品川・名古屋間）の工事実施計画（その3）及び変更について、処分庁（斉藤鉄夫国土交通大臣）の令和5年12月28日付けの工事実施計画の変更を認可する旨の処分

2 審査請求に係る処分があったことを知った年月日

令和5年12月29日

3 審査請求の趣旨

1項記載の処分を取り消すとの裁決を求める。

4 審査請求の理由

東海旅客鉄道株式会社（以下JR東海）から、令和5年12月14日に処分庁に申請のあった中央新幹線（品川・名古屋間）の工事実施計画の変更について、処分庁（斉藤鉄夫国土交通大臣）は、令和5年12月28日付けでJR東海に対し、工事実施計画の変更を認可する旨の処分を行った。

審査請求人は報道等でこの事実を知ったが、この認可処分は全国新幹線整備法第1条・3条及び鉄道事業法第5条並びに環境影響評価法に違反しており、以下の理由により取り消すべきである。

審査請求人（以下私）は、リニア中央新幹線（以下リニア）が次のような欠陥を持つものであることを憂慮するものです。

- （1）リニアは南アルプスをはじめ、わが国の自然豊かな長大山地に長いトンネルを掘り、水資源の枯渇に拠るさまざまな生態系や景観への悪影響をもたらすことが予測されています。この重大な自然破壊は、一度現実化したら二度と元に戻すことはできません。そのような重大事であるにもかかわらず、環境影響評価はきわめて杜撰で当

該地の環境や自然を守る上で、ほとんど効力を持っていません。それゆえユネスコエコパークに登録された南アルプスも登録抹消の可能性すら危ぶまれています。

- (2) (1) によるトンネル掘削は、品川・名古屋間286kmの約86%に及ぶものです。そのため、それは自然や景観への重大な影響にとどまらず、生活環境にもきわめて大きな悪影響を及ぼすものです。たとえば静岡県の大井川の水量減少はその典型例の一つです。アセスにおける不十分な調査のために、静岡県の合意が得られず、リニアの工事はストップしたままです。一方、掘削によって生じる残土も、新たな自然破壊を招くばかりか、その処分先さえ確保されていない状態であります。
- (3) 住民への重大な影響は、(2)にとどまりません。トンネル区間以外の明り区間においては、騒音や日照をはじめとするさまざまな点で、現にリニア実験線において悪影響がすでに発生しており、それにも拘わらずJR東海は、それらに対する改善の努力を行っておりません。たとえば新幹線鉄道騒音に係る騒音基準70dB（住居用地）を越えるところが実験線内においても各地で発生しており、JR東海は騒音を減少させる手立てを何ら行っておりません。
- (4) リニアは未完成の技術であり、現在も約43kmの実験線において4両前後の車列で走っている実験段階のものであります。その技術の未熟性からしても、僅かな期間で実用に転じることは、きわめて高い危険性を孕んでいます。とりわけ地震対策はゼロというべきもので、国交省に設置されたリニア小委員会においても、地震学者は一人もおらず、議論もほとんどなされていません。乗客の生命を預かる公共交通の、しかも世界最速を誇る新しい交通機関に致命的欠陥があると言わざるを得ません。
- (5) リニアは在来新幹線の3～5倍のエネルギーを消費するとされています。したがってリニアは省エネルギー社会を目指している世界の動向に逆行する交通機関です。リニアを動かすために、より多くのエネルギーが必要とされるのは、未来社会に多大な禍根を残すものと言えます。社会が自然エネルギーへの依存度を高めようとしている昨今、リニアのエネルギー消費の問題は時代にそぐわないものです。

この他にも、工事中に発生するさまざまな問題（大気汚染、残土処理上のトラック輸送、騒音）や、リニアであるがゆえの電磁波問題など、多様なそして深刻な問題や影響が指摘されています。そしてそれらの多くの社会的負荷の中で得られるものは、ただ一つ時速500kmのスピードなのです。その意味では、鉄道部会のリニア小委員会が出した答申の

「(在来)新幹線は、安全性、信頼性、省エネ性、速達性、ネットワーク性、定時性、建設費用の点では優れているが、リニアの方が高速性の点で優れているのでリニアの方が適当である。」

という矛盾に満ちた意味不明な総括は、的を射たものであったと言えます。とくにネットワーク性を欠いたものである点は、全国新幹線整備法の適用対象ではなく、鉄道事業法による工事認可手続きをすべきでありました。そしてこれを含む多くの矛盾こそが先述の環境

影響評価法や全国新幹線整備法、また鉄道事業法に違反している諸事実であると言えることができるのです。

そのために本事業の認可の（その１）に対しても（その２）に対しても審査請求が多くの人によってなされたわけですが、同様にこの度の（その３）に対しても私は審査請求を行う必要があると考えます。

そこで工事实施計画（その３）及び変更の認可について私は以下のように考えております。審査請求の理由は大別すると次の三点に絞られます。

- （１）新たに追加された駅設備、車両基地整備については、本来（その１）（その２）においてアセスメントが必要であった項目です。すなわち（その１）（その２）においてアセスの結果が示されていなければならなかったのにもかかわらず、国交省はその結果を問わずして申請を認可したわけですが、今般はさらにそれに加えて新しい駅や車両基地の構造物、設備が付け加えられたのですから、当然それに伴うアセスメントがなされていなければなりません。したがって今般の申請を認可するにあたっては、それらの調査を中心とするアセスメントを評価した上でなされなければならなかったと考えます。いったいどのような構造物ができるのかも分からず、さらにその環境への影響評価も不明なまま、申請を認可するなどということがあってよいはずがありません。
- （２）次に工事予算についてです。事業者は（その２）において、このリニア新幹線（東京・名古屋間）の総工事費を約５．５兆円としていましたが、約７．０５兆円に変更しています。約１．３倍の増額です。そしてその内訳は、難工事への対応（０．５兆円）、地震対策の充実（０．６兆円）、発生土の処分（０．３兆円）とされています。リニアが抱える工事遂行上のさまざまな課題の中で、最も危険視されていた三つの項目がこれらの問題ですが、JR東海はそのことに工事を始めてみてようやく気づいたということになります。つまり予算の見込みがきわめて甘かったわけですが、ではなぜそのような事態に立ち至ったのかと言えば、それは一言で言えばアセスをたった３年という短期間で済ませたために正確な工事の内容を認識できていなかったからということにほかなりません。ここにも環境影響評価法をなおざりにした結果が表われているわけですが、それは言い換えれば環境影響評価法違反が一つの形になって現実化したということでもあります。その点では国交省の認可の無責任性の一つの表れとも言えます。

また予算について言えば、JR東海は当初から、工事費は自社費用で行うことを明言していましたが、これらの急な増額分については、明らかな予算オーバーであり、それを政府から借りた約３兆円の財政投融資で賄っているわけです。ここにもJR東海のリニア事業に対する杜撰な姿勢が看取されるのであり、私がリニアに対して不信感を持つ一つの原因にもなっています。

なお一言付言すれば、リニアはこれから南アルプスの本格的な掘削に移ります。多くの識者が指摘されているように、このトンネル掘削は完成が見通せるかどうか分からないような大変な難工事です。したがってまず間違いなくリニア事業は、一層の増額を必要とすることになると考えられます。

- (3) 最後に、工事完了の予定時期の変更の問題があります。2027年を予定していたものが、「2027年以降」と変更され、しかも静岡問題が決着するまで完了時期は明示できないとされています。これも一言で言えば、(2)と同様にアセスの不備や不始末に原因が求められます。原因を静岡問題にのみ帰着させるのは、あたかも遅れている他の地域の工事がスムーズに進んでいるかのような誤解を生むもので容認できませんが、こうした工事の遅延はすべてアセスの杜撰さに由来したものです。私は2027年の完了の予定時期について、なぜ認可庁の国土交通省は十分な検討を加えなかったのか、その点を強く指摘しておきたいと思います。

以上3点にわたって工事实施計画(その3)及び変更の認可の誤りを述べてきました。これらはすべて(その1)(その2)の申請の認可の過ちを引き継ぎ、いっそうその傷口を大きくするものだと言わざるを得ません。したがってまず審査庁である国土交通省は、事業者(申請者)JR東海に対して、今般の工事实施計画(その3)及び変更の認可の申請を認めず、環境影響評価のやり直しを指示すべきであったと考えます。そしてその上で改めて認可の是非を検討すべきであると思います。

さらに付け加えたい意見

口頭での意見陳述を 申し出る 申し出ない