

ストップ・リニア！訴訟 ニュース

第39号 2024年11月1日 発行

発行 リニア新幹線沿線住民ネットワーク <http://linearstop.wix.com/mysite>

控訴審第三回口頭弁論開かれる！



「ストップ・リニア！訴訟」は現在、2020年12月1日東京地裁で古田孝夫裁判長が約7割の原告を切り捨てた「中間判決」のために、3つの裁判が進行しています。この「中間判決」で原告適格を認められた原告にも不当な一審判決がされたので控訴に及んでいる裁判（私たちはこれを「本体訴訟」としています）の第三回口頭弁論が、10月10日午前11時から東京高裁で開かれました。

この日は、この口頭弁論に先立って、「中間判決」で切り捨てられ控訴審でも原告適格を認められなかった仲間が上告している最高裁に対して、公正な判断を求める要請行動がされました（右記報告）。

高裁前での口頭弁論前の集会は、恒例のように橋本事務局長の司会により、川村訴訟団長、関島弁護団共同代表の挨拶に続いて、支援団体のJR東海労と、大深度地下法認可取消行政訴訟を提起した田園調布の住環境を守る会、東京外環道訴訟の会の代表者から、それぞれ熱い連帯のアピールがありました。

裁判長 大湫町事故に関心を示し、次々回日程を設定

今回の法廷での控訴人側の最大の関心事は、裁判所が、控訴人が証人申請を求めた交通政策審議会委員会リニア小委員会（当時）の家田委員長と中村委員を採用するかどうかでした（別掲の「人証申請に関する要望書」参照）が、裁判長は冒頭で、「本日はその採否の判断はしない」と述べました。

裁判長の関心事は、前回の弁論で控訴人側が岐阜県瑞浪市大湫町でのリニア工事による地下水位低下の事実を基に、JR東海の環境影響評価

リニア中間判決上告審で公正な判断を！ —最高裁に要請ビラを早朝配布—



ストップ・リニア訴訟では多数の原告の適格を認めなかった高裁判決を不服として、37人の原告が最高裁判所に上告しています。

この上告審の原告・弁護団ら11人が10月10日午前8時から最高裁西門前で出勤する判事、書記官、職員に、最高裁が原告適格を認める判断を示すよう求める要請ビラを手渡し、約150枚配布できました。橋本良仁訴訟団事務局長らはマイクで、「原告適格を否定する、地裁・高裁の判決は、国民の裁判を行う権利を奪うものだ」、「最高裁は、ムダ・無理なりニア工事をやめさせるように適格な判断を示してほしい」などと訴えました。

の不当性を主張したことにあるようで、地下水位低下事実の調査報告書の作成時期やそれに対する控訴人側の見解を求めました。弁護団は、大湫町では地下水位低下だけでなく、住居での地盤沈下という事態が発生しているし、静岡県では予定されている工事残土置き場地下の断層隠蔽の問題が起きているので、簡単には主張全体の整理は出来ないが努力する旨の発言をしました。

審理が長期化することを察した裁判長は、次回（1月23日）に加えて次々回4月24日を指定しました。

法廷ではその後、和泉貴士弁護士が提出した準備書面の要旨を、意見陳述しました（要旨の抜粋を別載）。

差戻審は来年から東京地裁で

午後1時30分からの報告集会は、早期総選挙を察知した橋本事務局長の判断で裁判所隣の弁護士会館で行われました。

横山弁護団事務長から、今日の弁論についての解説がありました。その中で、「中間判決」控訴審で原告適格を認められた相模原市と愛知の36名が原告となる差戻審が例年から東京地裁で始まることになるとの説明がありました。

その後、7地区からの報告を受けて、リニア工事の沿線各地に発生している工事遅れ、事故

等の情報を共有し、リニアをストップさせるまで粘り強く闘う決意を再確認しました。



裁判終了後の報告集会

国交大臣の裁量権と環境影響評価の瑕疵を論ず

和泉弁護士の意見陳述（抜粋）

第2 準備書面での控訴人らの主張

(1) 中央新幹線がネットワーク性を欠くこと、被控訴人側も当初は鉄道事業法の認可を検討していたのだから、本件工事認可手続については鉄道事業法が適用されるべきであって、全幹法の対象事業ではない。

(2) 行訴法10条の主張制限の適用は認められない。本件工事実施計画が違法に認可された場合、控訴人らは、工事及び完成後の開業運行により、騒音振動等健康及び生活環境の被害の受忍を強いられるだけではなく、その工事等において事故が多発し、乗客は輸送の安全性が確保されることがないなどの著しい不利益を甘受することになりかねない。これらは、控訴人らと関係ない第三者の利益ではなく、控訴人らも含む国民的利益として、全幹法9条1項に関する違法として主張されているのであり、行訴法10条で違法性を主張できないと排除することは出来ないものである。

(3) 経営の健全性、需要予測等事業遂行能力に関する判断について、国交大臣の広範囲な裁量権は認められない。国交大臣の判断の基になった専門家の会議である交通政策審議会の審議は、原判決が認定するような公益実現に向けた



高度に政策的な判断や専門技術的な判断に寄与する審議が行われたという実態がないからである。具体例を挙げると、大深度トンネル及びシールド工法については、まったく議論の対象になっていないし、事故発生時の乗客の避難誘導態勢の問題点も一部指摘されるにとどまり、対応策が十分に検討されていない上に、南海トラフ巨大地震が2021年以後30年以内に発生する確率が70～80%とされていて、リニア供用中または建設中に発生することは間違いなく関わらず、同審議会の委員には地震学者がおらず十分な検討がなされていないことなどが指摘できる。

第3 準備書面での控訴人らの主張

(1) ベスト追求型を前提とする評価法のもとでは、免許権者の裁量が限定されるというべきであり、評価法は環境に対する深刻又は不可逆な被害のおそれがある場合に、科学的不確実性

があってもなおリスク評価を行うという事前の
手続を設定し、その間の活動を停止させるとい
う形で予防原則を反映する法律であるから、免
許権者は、その判断において、評価書の記載の
みによって判断すればよいのではなく、手続的
瑕疵により本来収集されるべき重要な環境情報
が収集されなかった場合など、環境影響評価手
続の瑕疵の有無についても環境配慮審査のなか
で審査しなければならないのである。

(2) 次に、本件環境影響評価の瑕疵を個別具
体的に主張する。

①山梨実験線については、山梨実験線が環境影
響評価の対象ではないこと自体問題であるが、
橋脚による水源の汚染の危険、水脈を切断し水
源が枯れる危険、橋脚が地震によって倒壊する
危険性があり、環境基準を超える騒音被害が予
想され、また山梨県内の日照被害についての原
判決は「希望的観測」に過ぎないものである。

②水資源等については、大井川の流量減少や畑
雑山断層の調査・予測が不十分であり、榎島導
水路トンネルによる水の回復案については環境
影響評価を回避する手段として用いられている
に過ぎず、ポンプアップは費用の面で不可能で
あると言わざるを得ない。

③地盤沈下については、圧密沈下の危険性があ
る地点を特定し、リスク評価や対応策が検討さ
れておらず、シールドトンネル技術も事故を完
璧に回避できるほど成熟した技術ではない。また、
愛知県春日井市の亜炭鉱跡の掘削によって
生じる地盤沈下について、環境に対する影響を
具体的に検討し、環境影響を回避、低減する措
置を講じることを検討していないし、発生土置
き場等の斜面崩壊の危険性についても看過され
ている。④環境影響評価段階での水資源・地盤
に関する調査が不十分であったことは岐阜県瑞
浪市の事故で明白である。環境影響評価書では
同地における水枯れの危険性について具体的な
検討を行った旨の記述はない。さらに、シール



人証申請に関する要望書

控訴人代表 天野捷一

(前略) 控訴人らが、今般とくに要望してお
きたいのは、交通政策審議会委員会の議論を
リードした委員長の家田仁と中村太士の両名
の人証申請である。一審判決は原告の主張を
ことごとく「国交大臣の合理的な裁量に委ね
られている」という観点から葬った。しから
ば国交大臣の合理的な裁量とは、どのような
経緯のもとで形成されたものかということ
を明らかにする必要がある。そう考えた場合、
その合理的な裁量が形成される唯一の確固た
る場合は、小委員会における議論に他なら
ないであろう。

そうした観点から同委員会の議論を具に検討
してみると、どう見てもそこでの議論が、一
審判決の言う合理的な裁量を形成する場には
なっていないことが分かる。それもかかわら
ず、一審判決は架空とも言えるような形で合
理的な裁量が形成されていることを前提とし
て書かれている。(中略)

控訴人らは、小委員会でなぜ重大なトンネ
ル掘削の議論がなされなかったのかを、ぜひ
とも明らかにしていただきたいのであり、そ
のことによって一審判決の「国交大臣の合理
的な裁量」という判断が正当性を持つかどう
か明白になると考えている。(後略)

ドトンネル技術が未完成な技術であることを裏
付ける事例として、広島県広島市の事故を紹介
し、中央新幹線のトンネル工事も上記事故と同
様市街地でのシールドトンネル工事区間が存在
するが、地盤沈下の可能性について、具体的に
検討した記述はきわめて限定的であると主張す
る。その他、建設機械稼働による大気汚染、騒
音、振動や、磁界、日照阻害、景観阻害、南ア
ルプスの自然についても調査や予測、評価がそ
れぞれ不十分である。

以上のとおり、本件環境影響評価は、具体的
な環境への影響について個別に予測し評価する
記載がほとんど無く、環境影響評価法の趣旨目
的に反することは明らかであるから、違法であ
り取り消されるべきものである。

沿線各地からの報告

東京（町田）・神奈川（川崎） 大深度地下法による第一首都圏トンネル（約37km）の工事は少なくとも4～5年は予定より遅れている。大深度工事のための技術指針では、100～200m置きにボーリングが必要とされているが、ルート上周辺でJR東海が調査したのは11カ所だけで、市内のビル建設時の民間資料を援用して誤魔化している。シールド工事で何が起きるか分からないので、さすがにJR東海も事前の家屋調査を始めたが、川崎市内の対象は3,000戸である。市内の2カ所の非常口から調査掘進に続いて本掘進が強行されているが、梶ヶ谷非常口からの発生土250万 m^3 の内の140万 m^3 が、川崎市市の海岸埋立にてダンプや貨物線で運び込まれつつある。これに対してJR東海に何も言わない川崎市の責任を追及していきたい。

相模原 8月29日22時に、リニア神奈川県駅の工事現場で土のうの崩落事故が起きた。工事現場の敷地の盛り土を支える土のうが、高さ10m、幅15mに渡って崩れ、敷地を囲うフェンスを倒して道路の一部をふさぎ、一時交通止めになった。幸いけが人はなかったが、朝夕は通勤・通学道路であり、現在応急処置を行っているが、市の担当者が、「水抜き対策がしてなかったのではないかと」言っていた。現場は盛り土の上に盛り土を積むような工事をしている、起きるべくして起きた事故である。JR東海は9月25日付で「お詫び文書」を関係住民に配ったが、今後もJR東海と自治体に対してさらなる原因究明と安全対策の確立を求めている。

山梨 リニア工事の中で高架橋工事が多いのが山梨の特徴だが、7月1日JR東海が南アルプス市の加賀美高架橋（590m区間）の建設を発表した。それによれば15本の高架橋を建設するのに75か月（約6年）かかるという。計画では山梨県全体で675本の高架橋が必要という計算になるが、まだ1割も完成していない。15本に6年かかるとすれば、600本に何年かかることになるのか。恐らくリニア工事全体の中でもこの工事が一番遅れることになると思う。また、山梨県でも土崩れ事故が発生した。中央道を跨ぐ高架橋工事関連で、境川PAの建物や駐車場の移設工事現場で、降雨の結果道路下の民有地が大きな損壊を受けた。行政はまだ事実を把握していないようで、今後注目。

静岡 鈴木新静岡県知事は、「スピード感をもってリニア問題を解決する」として動き回って、静岡県内でのボーリング調査を認めたが、県の水資源・地質専門部会でも異常がでたら徹底調査という条件付きで容認したもので、今後順調に行くとは限らない。最近の問題としては、ツバクロ残土置き場に断層があることをJR東海が隠蔽していたのではないかと指摘されている。135haの山中の土地に360万 m^3 の盛り土をしようと言うのだから、常識的には認められないが、残念ながら明示的に止められる法律も条例もない。ただ、まだ県環境保全連絡会議が機能していて、ツバクロ盛り土問題も審議の対象になっているので、その帰趨によっては、盛土量の縮減の可能性もあると考えている。

長野 長野県内のリニアトンネル工事は、全長約48kmに対して、本坑掘削済みは約5.2km、進捗率10.9%である。工事遅れの原因を、JR東海は、想定より悪い地質、作業員確保の困難、資材供給のひっ迫であり、4～5年の工事の延長が必要としている。JR東海は長野県駅の高架部分の橋脚3基の基礎工事にケーソン工法を採用し、ケーソンの沈下により現場で発生する残土をケーソン基礎内部の中詰めに用いるとしていたが、今年2月の説明会で、大鹿村内で保管している要対策土を使用すると発表。県環境影響評価技術委員長は「人が住んでいる所へ要対策土を持ってくるのは、環境保全的には考えにくい行為」と批判。住民はあくまで使用中止を求め運動を強化している。

岐阜 岐阜県内のリニア路線は、延長約55.1km、このうち地上部約6.5km、トンネル部約48.6kmである。発生残土は7つの非常口と9つの坑口から、1,280万 m^3 だが、残土処分場は決定地と予定地を含めても833万 m^3 で、397万 m^3 の行き先が未定である。残土問題としては、中津川市の中部車両基地をめぐる要対策土問題、御嵩町の町有地をめぐる問題などがあるが、一番の問題なのはこれからの美濃帯（黄鉄鉱）の掘削である。5月にマスコミ報道された瑞浪市大湫町の地下水位低下問題は、その後地盤沈下が起きていることが判明し、住民にとっては水問題以上の死活問題になっている。県環境影響審査会でも、JR東海の対応の悪さが指摘され、工事再開の見通しはない。

愛知 愛知県では岐阜県寄りの西尾工区（4.5km）がナトム工法で掘られ、その他の名古屋駅方向はシールド工法であるが、西尾工区の工事によって住民に深刻な影響が出ている。工区近くの明知町では、製品製造に使用している町工場の井戸の水が突然茶色に濁ったり、近くの家でも井戸の水位がどんどん下がり、修理したがポンプが砂を噛んでダメになったが、現場を見たJR東海が因果関係を否定した。この現象は昨年未から今年にかけてのトンネル湧水の異常な増加と関連しているに違いない。JR東海は先日、本線工事の一部で崩れやすい風化した花崗岩等の地質があることなどを理由に、西尾工区の工事は5年半遅れ、完了は2030年になると、回覧板で明らかにした。これからは何が起きるか分からない。



（文責・愛知 小林）