

ストップ・リニア！訴訟第26回口頭弁論（最終弁論）資料

リニア訴訟の経緯、争点、個別の問題点～弁護団

意見陳述書 原告 森 伸一

// 原告 天野捷一

2023年2月3日

ストップ・リニア！訴訟 原告団事務局

ストップ・リニア！訴訟
経緯、争点、個別の問題点

原告弁護団

2023. 1. 31

1 原告の状況等 (その1) 715名、(その2) 67名、計782名

その1訴訟は土木工事関係の認可取消(2016年5月20日提訴)、その2訴訟は電気施設関連工事の認可取消訴訟(2019年3月13日提訴)、いずれも東京地方裁判所民事第3部係属。団長：川村晃生(山梨)、副団長：原重雄(岐阜)、事務局長：橋本良仁(東京)、事務局次長：天野捷一(神奈川)。

中間判決(2020年12月1日)249名の原告適格を認め、533名を却下。

弁護団構成 共同代表：関島保雄(東京)、中島嘉尚(長野)、高木輝雄(愛知)、事務局長：横山聡(東京)、事務局次長：和泉貴士、半田虎生(東京)

2 請求の趣旨

国土交通大臣が、東海旅客鉄道株式会社の中央新幹線(品川・名古屋間)の工事実施計画(その1)の認可申請に対し2014年10月17日に、同計画(その2)の認可申請に対し2018年3月2日に、全国新幹線鉄道整備法第9条に基づいて行った中央新幹線(品川・名古屋間)の工事実施計画(その1)・(その2)を認可するとした処分の取り消し

→JRの立場は・・・「参加人」として訴訟に関与

実際の認可処分の詳細について国は十分に説明できない

3 争点

原告らの提起した「認可処分の争点」は以下のとおりであるが、行政訴訟でクローズアップされる「原告適格」問題として、「争う法的利益を有する者」が原告として当該処分を争う資格を要求される(行政事件訴訟法9条)。中間判決の際に、原告適格の判断に合わせて以下の①～③の主張に分類したが、①・③は原告適格との関係では対象外として切り捨てた。その点は本訴の判断としても判断されない可能性がある。しかし、個人の利益に還元できない問題とは考え難い。南アルプスの豊かな自然を享受

する利益や、乗車の場合の安全な運行を確保する利益は、この段階で争うのでなければ争う機会にはない。物権所有者についても収用段階で争えるというが、その時点では収容価額しか紛争対象としないので、そもそも認可自体を争うことができない。今回、私企業であるJR東海の事業として、国会における事前の国民の議論・検討を経ないで認可が行われた本事業であるため、司法の場で争うほかには国民の判断を受ける機会が奪われていることになる。以下原告適格との関連での争点の紹介を行う。

- ① 全原告について共通な（国民的利益としての）適格＝「乗車した場合に安全な運行を確保できる利益」「南アルプスの美しい自然景観を享受する利益」
- ② リニアルート上の一都六県居住者の多くが有する適格＝「居住地域の関係で、工事及び運行に際して騒音、振動、水利、微気圧波、低周波などの環境被害を受ける高度の蓋然性」「大深度地下法に基づく工事の適切性」
- ③ 確実に被害を受ける者＝「ルート上ないし近辺に物権的権利（土地、借地、借家、立木トラスト等）を有する者」

上記のとおり、厳しい線引きはあった者の②については原告適格を認め一定数の原告が適格を認められ、今回の判断を受ける。2月3日の結審に際して、原告適格で判断を拒んだ上記の①について判断をするのかは、司法が国民に寄り添って判断するのか否かが分水嶺となる。上述の通り中間判決では、①については公益に属するもので、個人の「争う法的利益」には該当しないと判断した。③も現時点では紛争性が薄いという。しかし、運行の安全について「乗車券を購入して乗車しなければ保護すべき利益に該当しない」との中間判決の考えは、結局事故が起こるまでは争点として争えないというに等しく、事前に安全性についての情報公開を適切に行わないJR東海による事業を安易に認可した本件認可処分を追認するに過ぎないこととなる。物権もはく奪対象になる時点では原因を争えないのでは、権利の意味がない。

また、南アルプスユネスコエコパークに登録された自然環境の維持は「国民的課題」であって、一私企業が害して良いとは思われない。JR東海の作成した環境影響評価書を見ても、その維持保全に尽力するとは具体的に明確にされていない。静岡での大井川水問題をめぐりやり取りからも、JR東海の提示する対策が具体性や継続性の面で、現実的な履行可能性に強い疑問が生じるのもやむなしである。

環境影響の面では、各地共通して発生土置き場の不明確性と交通量の増大及びそれに伴う騒音・振動・大気汚染等の危惧、説明会での参加者無視や安全性対策の具体性のな

さ、磁界システムの説明不十分などが共通する。以下の通り、各地での個別問題点を簡潔に示す。

1 東京都（愛知県でも同様）

最大の問題は大深度地下法での工事の適切性であり、外環道工事での地盤陥没や騒音・振動について、住民への説明は十分ではない。

2 神奈川

全域における水問題、発生土運搬ルート不明確のための大気汚染悪化の危険、鳥屋地域の分断等の問題がある。

3 山梨

実験線における具体的被害の現実化、明かり区間の騒音・振動問題、高架橋の日照被害等現実に生じている被害と不適切な対応が具体化しており、同様の被害が工事の現実化・完成でもたらされる危機感を各地に広げている。

4 静岡

大井川水問題は報道でも明らかだが、問題の具体化と対策の不明確性が際立っている。環境影響評価書の記述が信用性を欠いている証左となっている。

5 長野

環境影響評価書の記述が全く不十分で、騒音・振動、崩落の危険のある土地を発生土置き場に検討するなど、安全性についての検討の不十分さ、静穏な大鹿村などに都会と同様の騒音の環境基準を適用するなど、地域特性を考慮しない。

6 岐阜

黄鉄鉱やウラン鉱産出の危険のある土壌への工事を土壌汚染への対策が不十分のまま実施する危険性、広大な湿地帯における生物環境保全対策の不十分さが目立つ。

7 愛知

名古屋における工事の不首尾（立坑の出水、シールド工事の事故等）による施工への不信、北部亜炭鉱跡への施工における地盤問題など。

以上の通り、問題点だらけの工事認可であり、少なくとも一度認可を取り消して安全面・自然保護、生活環境保全が尽くされているかを国がチェックしなすべきである。

以上

（記者クラブレクチャーに作成したものです）

意見陳述書

2023（令和5）年2月3日

原告 森 伸一

- 1 私は1947年に静岡県島田市で誕生して以来、仕事で離れた6年間以外は島田市で過ごし、飲料水をはじめ大井川の水の恵みを受けて生活してきました。
- 2 大井川の水は近代工業化の波に乗って、明治・大正期から電源開発に利用されるようになりました。昭和3年には、東京電力によって、本格的な発電所である田代第一、第二発電所が造られました。それ以降、中部電力により畑薙第一発電所など13の発電所がつくられ、現在計15か所の発電所による合計取水量は毎秒733.54 t、最大出力は73万5000 KWとなっています。

しかし、このように電力会社によって水利権を独占されたために、大井川流域の自然や生態系は次第に変化するようになりました。1960年には塩郷ダムが完成しましたが、その下流では焼けつくような夏の河原砂漠と冬の砂嵐が、上流ではダムがせきとめた土砂で河床が上昇したことによる水害が増えました。また沿岸域では大井川から海へ流入する土砂が減少し海岸線の後退が続くなど、バラ色のダム建設から負の影響がでることがわかってきました。

1988年から89年にかけて、地元住民による「水かえせ」運動が繰り広げられました。これは、中部電力とのダムの水利権の更新にあたり、河原砂漠はごめんだとダムからの放水を要求した運動です。地元、静岡県、中部電力など関係者の間でダムからの放流量と時期について激しいやりとりがありましたが、最終的に、静岡県と中部電力との間で、塩郷ダムについては毎秒5 t、大井川・寸又川両ダムについては計毎秒3 tの上乗せ放流期間を、3月20日から12月5日までとする等の覚書が調印されました。

住民のひとりには、「大井川の川岸に一人立つと、南アルプスを源流とする豊かな流れは今もうなく、砂煙を上げて行きかう砂利採取のダンプカーだけ。グミの花の甘酸っぱい香りに包まれて流れる大井川、日焼けした子どもたちの歓声がひびく夏、凍てつくような川面を流れる筏、濁流渦巻く増水時の大井川。少年時代、川とともに育った思い出が後から後から蘇ってくる。現在の子どもたちに話しても、到底理解してもらえないだろう。滔々と流れる大井川を川根に生きる次の世代の子どもたちに蘇らせてやるのが、私たちの責任ではないだろうか」と地元運動団体によるアンケートに記していました。

- 3 私は、大学で地質学を学び、1970年から静岡県立高校の教員に採用され、1990年代に袋井高校に赴任した時は地学部の顧問として生徒とともに小笠山周辺の気象の研究をすすめ、論文にもまとめました。このときの研究から、小笠山周辺は静岡県内でも雨が少ない地区であり、学生の時、地質調査で歩いた小笠地区にため池が多かったことも改めて理解できました。そして、雨の少ないこの地区の農業振興に重要な役割をはたしているのが大井川用水です。

大井川用水は1968年8月に完成し、島田市で完工式が行われました。大井川用水は、島田市川口発電所の取水口からトンネルで神座分水口に送られ、ここで大井川左岸と右岸に分水されています。その後大井川用水の再整備が進み、現在大井川右岸には、神座分水口から大井川水路橋経由で小笠地域3,700haに用水を供給する小笠幹線水路と、下流にある大井川サイホン^④を経由して右岸下流部の900haに用水を供給する榛原幹線水路が整備され、茶、レタス、メロンなど多彩な農産物の産出に寄与しているのです。地区内の農業者からは、「大井川用水のおかげで水不足を心配することなく営農できる」「冬場にも用水があるので計画的な栽培ができる」といった喜びの声が聞かれます。

大井川の水はリニア建設工事により毎秒2t減少するといわれていますが、「水かえせ運動」でやっと大井川に戻されることになった水量と比べても、毎秒2tという水量がいかに貴重、重大であるかがわかります。川面が温む4月川霧が立ち上がりその川霧により地元特産のお茶の芳醇な香りと味を育んでいるのも大井川です。先ほど、運動に参加した住民の「滔々と流れる大井川を川根に生きる次の世代の子どもたちに蘇らせてやるのが、私たちの責任ではないだろうか」という思いを紹介しましたが、大井川の水の減少リス

クをかかえるリニア工事の中止を要求することは、次の世代に生きる子どもたちのためにできる私たちの義務だと思います。

4、今年の1月14日、NHKのプラタモリで大井川がとりあげられました。この中で私が住む島田市の神尾付近の砂岩と泥岩の互層が激しい地殻変動を受けたことを示す横臥褶曲が紹介されました。SLが走り、トーマスで知られる大井川鐵道の旅も登場しましたが、大井川鐵道の路盤はもろく大雨が降ると土砂崩れが発生し現在、一部区間が不通となっています。

また、島田市の千葉山北斜面には、戦前、赤い石灰岩の石切り場がありましたが、この石は国会議事堂の石材にも使われています。近くには海底火山活動の痕跡を示す枕状溶岩もみられます。また、北東方向にはマンガン鉱床やニッケル鉱床があります。南の柏原付近には、戦時中、クロム鉄鉱を採掘する広長鉱山がありました。

これらの地層は、1億年～2500万年前の中生代白亜紀から新生代古第三紀に形成された付加体、すなわち、陸上起源の物質が海溝付近に運ばれた積した砂とか泥の互層に、遠い海底からプレートにのり移動してきた石灰岩や火山物質、海底に堆積したチャートがプレートの沈み込みにより取り込まれ形成されたものです。リニア中央新幹線のトンネル工事が行われる予定の南アルプスをつくる地層も同じようなメカニズムでできたものです。そして、この地層は100万年前ごろから年間約4mmの割合で隆起を始め、今に至っています。

このように、リニア新幹線のトンネル掘削工事区間の地質は花崗岩のように均質な岩盤でなく、地殻変動を強く受けた複雑な地層であり、さらに重金属鉱石が含まれている可能性もあるので、掘削しながら地質調査を行い対応するという工法のリスクや水質汚染にも危惧を感じます。

5 以上、私の思いを述べました。また、私は現在、市議員として市民の意見を聞く機会がよくあります。令和4年度の島田市総合計画市民意識調査の結果の中では、リニア中央新幹線建設工事に伴う大井川の流量減少予測への対策について、66.2%の市民が不安を感じているという回答でした。島田市の水道の供給源は大井川の水と地下水です。大井川の水が、流域にすむ住民にとって「命の水」であることをご理解いただき、リニア中央新幹線工事の認可処分取り消しの判断をいただけるようお願いして私の意見陳述を終わります。

ストップ・リニア！訴訟

意見陳述書

2023年2月3日

原告 天野捷一

リニア訴訟最終弁論を迎え、私の感ずることを申し述べて裁判長の賢明なる判決をお願いします。

国交大臣がリニア新幹線の建設・営業主体をJR東海に指名してから間もなく12年を迎えます。そしてこの裁判も提訴以来7年近くが経過しました。国交省もJR東海もこれまで、「リニアは東海道新幹線のバイパスとして建設する」、「東南海地震に備えるための国土強靱化につながるものである」、「実現によって東京・名古屋・大阪まで短時間で結ばれ、人口7千万のスーパーメガリージョンが形成され大きな経済効果が生まれる」と宣伝してきました。今、どれだけの人がこの主張をもっともだと思っているのでしょうか。開業予定の2027年は4年後です。工事も大方進み、本来なら試運転を視野に入れる時期でしょう。ところが工事は大幅に遅れています。あまりにも環境影響調査と工事計画がずさんだったからそうなっているのです。

リニアの実現を国民が強く望んでいるとは思えません。リニアの採算性、どれだけの国民が実現を願っているのか肝心なことを推し量るマーケティング調査も世論調査もJR東海は一切やっていないのです。建設費は今や10兆5千億円に膨れ上がり、2027年開業の目途どころか、一体いつ開業できるのか全く不明の状況です。2016年には突然3兆円に上る財政投融资がわずか2日間の国会審議で決まりました。工事が延びれば延びるほど更に建設費が積みあがります。将来国民が負担することになるでしょう。

このようなリニア工事はだたちにやめるべきではありませんか。

今、長野県大鹿村では村のいたるところにリニア工事の残土が積み上げられ、

山梨県早川町では道路沿いのあちこちに残土置き場が造られています。将来、工事残土を海の埋め立てに使ったり、河川敷に積み上げ、山間部で処分したりすれば海洋汚染や土砂災害が発生する恐れがあります。また、トンネル工事による地下水の水枯れ、トンネル工事による上下水道などインフラ施設の損傷などの被害も想定されます。また、工事予定地の住民にいわば強制的な転居を求める事態も起きています。国土交通省やJ R東海は、長く住んでいた安住の地を追われる住民の気持ちを分かっているのですか。

リニア工事は直ちにやめるべきではありませんか。

J R東海は、東京外環道事故の発生を受けてリニア大深度地下ルート上の1万戸近い住宅の家屋調査と、安全安心のための調査掘進を始めることにしました。ところが調査掘進をはじめてすぐにシールド機が土詰まりや損傷によって停止しているのです。シールド機が止まってからもう一年も経つのです。

J R東海の調査掘進は住宅地の下を直径14メートルのトンネルを掘ることはムリであることを証明したのです。

また、岐阜・愛知・長野で起きたリニアのトンネル事故は4件に上っていますが、いずれも事故の検証や工事管理を徹底することなく工事を再開して次々に起きたものです。J R東海は事故が起きてもけじめをつけないで無理やり工事を行うことを繰り返しているのです。このような事態を招いたのは国交大臣によるリニア工事実施計画の認可処分です。

リニア工事は直ちにやめるべきではありませんか。

最後に私たちのリニア新幹線に関する活動について述べます。

1都6県を通過するリニア新幹線の沿線では、この事業が工事中、供用後に沿線の自然環境や住民生活に被害を漏らすことを心配して、住民を中心に建設発生土の処理場や工事用車両の走行による騒音・振動・大気質の悪化を止めさせようとする住民組織が相次いで生まれました。そして2013年2月にリニア新幹線沿線住民ネットワークを結成しました。当初6団体でしたが今は15団体に増えています。そして2015年11月には沿線を中心に5千人余りがリニア工事の実施計画の容認に反対して行政不服審査法に基づく異議申し立てを国交省に行いました。あれからもう年7も経つのにまだ裁定が出ていません。国交省

も J R 東海同様に、国民の声を真剣に受け止めていないのです。

そして 2016 年 5 月、私たちはやむを得ず、リニア工事実施計画の認可取り消しを求めてこの訴訟を提起しました。

多くの原告やサポーターは年を経るごとにリニア工事はやめるべきだという気持ちを強くしています。そしてリニア事業そのものを考え直した方がいい、そういう皆さんの強い意志がこの裁判を支えてきました。

私たちは、J R 東海が工事を直ちに中止するよう強く求めます。トンネルや景観を台無しにする高架橋をつくってしまったら豊かな自然も住民の安らかな生活も戻ってきません。

結びに、判決にあたっては裁判官の賢明な判断を下されることをお願いして意見陳述を終わります。

以 上