

ストップ・リニア！訴訟ニュース

第37号 2024年5月15日 発行

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

控訴審第1回口頭弁論が開かれる

ストップ・リニア！訴訟(本体)の控訴審の第1回口頭弁論が4月25日午前11時から東京高裁・第101号法廷で開かれました。

裁判所前集会で、川村訴訟団代表は我々の熱意が裁判官に伝わる形で弁論を維持していきたいと、関島弁護士共同代表は、我々が疑問と思う点について交通政策審議会で適切な議論が行われたか疑問で、控訴審では交通政策審議会の審議の杜撰さを明らかにしたいと述べました。

陳述予定の川崎市の天野さんと島田市の森さんの挨拶、JR東海労、「リニア大深度地下使用認可取り消し訴訟を支える会」、外環ネットから連帯の挨拶がありました。

傍聴抽選は約75名が並び68名が入廷。法廷の定員は約100名で、前側に特別傍聴席が30席ほど確保してありました。

裁判では天野さん、森さん、関島弁護士、樽井弁護士が陳述をしました。また交通政策審議会のメンバーの証人申請について横山弁護士と裁判官とのやり取りがありました。第2回の弁論は6月27日午前11時です。

衆議院第一議員会館で午後1時30分から開かれた報告会では、静岡県中央新幹線環境保全会議委員で地質学者の塩坂邦雄さんの講演を聞きました。また、山添拓衆議院議員から連帯の挨拶がありました。

天野捷一さんの陳述要旨

多くの川崎市民が工業化のなかで深刻な大気汚染公害に見舞われた。川崎市は公害対策に力を入れ、1972年に川崎市公害防止条例を施行し、1975年10月に川崎市環境影響評価に関する条例を作った。川崎市の環境影響評価審議会が環境アセスの審査を担っている。

川崎市は「二酸化窒素について…0.04ppm、又はそれ以下を目指す」とする。しかしJR東海は二酸化窒素について、リニア工事による影響は国

の環境基準の0.06ppmを下回っているから健康被害につながらないとアセスで強調した。川崎市の条例に基づく基準を尊重しアセスをやり直すべきだ。2000年代にはいると北部でぜんそく患者が増え続けている。リニアの工事車両140万台は北部地域を中心に走るので大気汚染を重点的、経過的に調査すべきだがJR東海にその気はない。

梶ヶ谷非常口の250万 m^3 の残土を、JR東海は2017年8月の川崎市との覚書により、梶ヶ谷貨物ターミナル駅から臨海部の東扇島に運ぶ計画だがリニア工事の遅れで埋め立ては始まっていない。JR東海が残土の処分先に困っているのをみて、東扇島に目をつけた国交省が2014年11月に川崎市の港湾計画を変更させJRとの覚書の締結を指導したものと思う。

川崎市の水道水の第2導水トンネルとリニアのトンネルがわずか4mの近距離で交差する。導水トンネルが壊れると川崎市民に水が届かない。JR東海も川崎市も具体的な工事方法を早く説明すべきだ。

リニアのルートには、陥没事故が起きた外環道のような特殊地盤はないし、工事管理ミスは起こさないとJR東海は説明したが、2020年10月から始めた北品川工区や春日井市の坂下西工区の調査掘進ではトラブル続きで工事が長期間中断した。今年9月から東百合丘工区、梶ヶ谷工区から住宅街の下のトンネル掘進の工事を毎日24時間体制で進める。外環道のような事故が心配だ。危険なリニア工事は直ちに中止すべき。

森伸一さんの陳述要旨

大井川では、現在、計15カ所の発電所が全部で毎秒733.54トンを取水している。

電力会社に水利権を独占された大井川流域の自然や生態系は次第に変化した。下流では夏の河原砂漠と冬の砂嵐が、上流では河床の上昇で水害が増え、海岸線の後退など、ダム建設の負の影響が

明らかになり 1988 年から 89 年の住民によるダムの放水を求める「水かえせ」運動が起きた。

1968 年に完成した大井川用水は、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。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」と喜びの声が聞かれる。

JR 東海はアセス準備書で田代ダムより上流地点で流量が毎秒 2 トン減少すると公表し、トンネル内の湧水を大井川に戻す導水トンネルの建設を提案した。予測の根拠となったデータや想定は大丈夫なのか、また、11 キロの導水トンネルの工事に伴う課題の事前の調査が十分なのか。併用されるポンプアップに使用される電力消費の問題もある。

23 年度の島田市総合計画市民意識調査でリニア工事に伴う大井川の流量減少予測への対策について 51.9%の市民が不安を抱いていると回答した。大井川の水は流域住民にとって「命の水」であることを理解してリニア工事の認可取り消しの判断を願う。

関島弁護士の陳述要旨

控訴人の主張は、①ネットワーク性が欠如し、地域振興に役立たない、②輸送の安全対策が不十分、③国立公園である南アルプスの自然環境を壊す、④大井川の水資源利用に悪影響を及ぼすこと、⑤沿線住民の騒音振動等の被害、トンネル残土の処分が地域の自然環境や生活環境を破壊すること、⑥建設する施設が特定されずにアセスを行った等を理由に、鉄道事業法および全幹法に、また環境影響評価法に違反するので認可を取り消すよう求めるものである。

JR 東海は静岡県知事が工事の遅れの原因とするが、他の地域も工事の進捗は全体として 16%ほどで、10 年以上遅れている。JR 東海は名古屋までの 2027 年開業を断念。開業は早くても 2034 年以降となり、計画は頓挫同然の状態だ。

途中駅の予定される県や市は 2027 年開業を前提に駅周辺の開発計画などを進めてきた。根拠のない開業時期に踊らされ、先祖代々続いた土地を売らざるを得なかった人々の悔しさは計り知れない。

JR 東海は財政基盤の 9 割以上を東海道新幹線に依存している。コロナ禍で赤字に転落した JR 東海の決算は、コロナ終息で黒字になったが、在宅勤務等が増加し、利用はコロナ前には戻らない。工事費も約 1.5 兆円増大し 7 兆円余になった。今後難所の工事が進むと工事費の増大は確実で、3 兆円の財投の返済も困難となり国民が負担を強いられる危険性もある。

原判決は、国交大臣の判断について、「裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとは認められない」という文言で控訴人らの主張を棄却するか、行訴法 10 条の「自己の法的利益に関係無い違法の主張である」として判断対象から切り捨て、JR 東海や国交省の主張を援用する内容に終始した。

原判決は、控訴人の主張の内の大部分について原告適格が無いとし、国土交通大臣に裁量権の範囲の逸脱や濫用はないとした。これでは、国民の自然環境等の保全を求める司法的救済の道が狭められ、憲法で保障された国民の裁判を受ける権利が侵害される。裁判所は、勇気をもって、リニア工事計画の問題点に切り込み、原判決を取消し控訴人らの請求を認め、控訴人及び国民の司法救済に門戸を広げる役割を果たすことを強く求める。

樽井弁護士の陳述要旨

交通政策審議会中央新幹線小委員会(以下、「委員会」)の審議は専門的な政策判断や技術的判断の水準を充たしていない。

南アルプスのトンネル工事は安全でコスト削減も可能という楽観的議論のみ。大深度地下トンネルは地上の住民の被害やシールド工法の問題点について議論がなかった。安全性については、事故発生時の乗客のリスクに対する議論が深められなかった。審議期間中に東日本大震災が発生したのに答申の原案に変更を加えるような議論はなかった。委員会に地震学者は参加していなかった。

委員に国鉄出身者や JR 東海の関係者が含まれ、中立的とはいいがたい。多岐にわたるリスクや経営問題を論ずる専門家が選ばれていない。

そもそも走行方式に関する議論がなく不十分な議論による答申を受けてなされた国交大臣の判断に明確な合理性はない。国交大臣の処分的前提となった委員会の審議の実態を踏まえ、原判決の誤りは是正されるべき。

田代ダム案に大きな疑問

塩坂邦雄氏の講演の要点

南アルプスは本当に特殊な場所で、どこに水があるのかという点を理解しないと、JR 東海や行政のデータに振り回されてしまう。

海洋プレートの堆積物が大陸プレート側にはぎとられ付け加わるのが付加体。付加体には水平方向に圧縮する力が働くので地層が曲がる(褶曲する)。曲がって盛り上がったのを背斜という。曲げて一番ストレスのかかる部分は背の部分で亀裂や断層が生じる。南アルプスには付加体がある。

国土地理院がここ 100 年間の隆起量を測ったら、平均で年間 4 ミリだった。南アルプスは上昇し続けている。上昇するのは、地震のたびに、1.5~2 m ずつとどんどんと上がる。いちばんこわいのは、リニアの走行中に活断層がずれることで、1.5 m ずれたら乗客は全員ミンチになる。

JR 東海は、岩石に水が浸透するという前提で、山の中に地下水面があると説明しているが、砂利山や砂山と南アルプスは違う。南アルプスの山の中に地下水面はない。存在するとすれば水が出ているはずの場所に水がでていない。水があるのは断層のところだけだ。

ボーリングをしてコアをとると褶曲や褶曲の軸の場所がわかるが、JR 東海はそれが理解できずコアを取らないし、工事屋さんもわかっていない。

南アルプスのいちばんの特色は、まず断層がある。断層のところには断層粘土ができる。粘土は水を通さないのだから背斜にできた亀裂から入った水が断層破砕帯にはいついつ水がたまる。水がたまって来ると二重山稜のところから水がでる。この水が大井川上流の貴重な生態系を支えている。トンネルを掘ってその水が抜けたら、水が戻るには百年単位の時間がある。

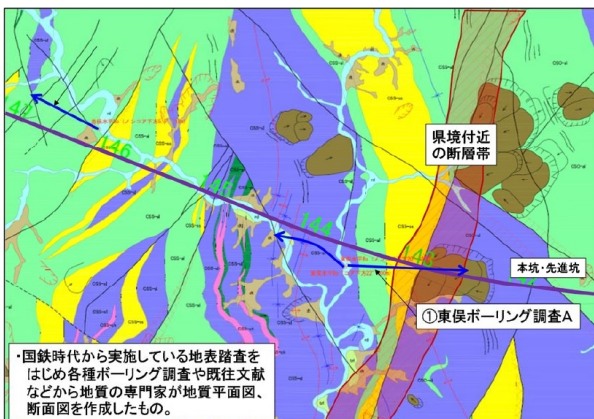


図 4 県境付近の断層帯付近の地質平面図

※「(前略)引き続き対話を要する事項」に対する再見解(その1、その2) P47 より抜粋、一部修正

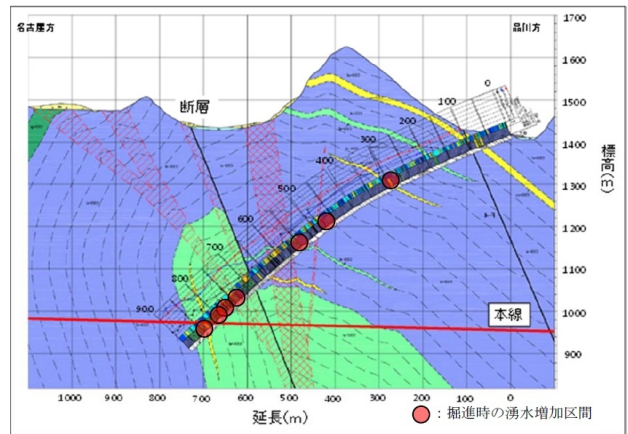


図 10-6 ボーリング調査結果

左下の図で西俣川に沿う断層について委員会で指摘したが、論議はされていない。

NATM 工法は現場が乾いた状態でないと工事ができない。長尺先進ボーリングは水抜きのために。山梨県側から掘って水を抜きたいので工区を 1.2km ずらしている。

右上の図で褶曲した地層が分かるが、赤い部分はストレスによって生じた亀裂で、それが限界に達して断層が 150m ぐらいずれている。赤い丸は JR 東海のボーリングで水が出た場所とされるが、断層付近で水が出ていない。ボーリングのコアの該当する 691 から 700m の間でコアがなく破砕帯の存在を示しているのになぜ水が出ないのか。おかしいので、必ずあるはずの日報を出せといったら出さない。なくしてしまったという。

地上には大井川が流れているので、この破砕帯にトンネルを掘れば滝のように水が流れ落ちて、田代ダムが取水する水が減る。JR 東海は工事期間の 10 カ月間に流出する水を 500 万 m^3 と推定し、流出分を田代ダムの取水制限で補填しようと提案した。今後、JR 東海にこの部分の透水係数を測定させるつもりだ。透水係数は 10 のマイナス 4 乗程度と推測できる。JR 東海がいうの数値 10 のマイナス 6 乗より 100 倍多くなる。工事期間中に流出する水量は 5 億 m^3 となって、田代ダムの取水制限で補填できない。

360 万 m^3 の残土を置く計画のある燕沢の近くに上千枚沢という沢がある。二重山稜があつて深層崩壊がここでも起きる。JR 東海が 85 万 m^3 が崩壊した場合のシミュレーションをした。32m の高さの天然ダムができて水が貯まると千石非常口が水没してしまう。そのことを質問したら JR 東海はやっとハッと気が付いた、そのレベルだ。

(講演の動画は

<https://youtu.be/CmNn0iT3Qsw?t=3326>)

原告団・弁護団合同合宿

3月23日と24日、原告団と弁護団は合宿を開催し、22名が参加しました。

会議は御嵩町の中公民館で行われ、最初に御嵩町議会議員の岡村孝子・鈴木秀和氏から、JR東海の御嵩町内での残土処理場計画について詳しく説明を受けました。

前御嵩町長が残土持ち込みを前提の「残土フォーラム」を開催しましたが結論が出ず、次の町長選には出馬せず退任されました。

新しい町長が「残土審議会」を開催しましたが、結論は両論併記の答申となり、残土搬入問題は混迷しています。

JR東海の計画の概要は、美佐野工区ヤードに隣接する、町有地に50万㎡(内22万㎡は要対策土)と民有地に、40万㎡のトンネル残土を搬入するというものです。

審議会で「要対策土」の搬入については、反対多数で受け入れない結論です。

今回、岐阜県での開催という事で、岐阜県内の特に残土問題について、原重雄・大島晋一氏から報告がありました。

岐阜県内の路線延長は、55.1km、このうち地上部分約6.5km、トンネル部約48.6kmです。

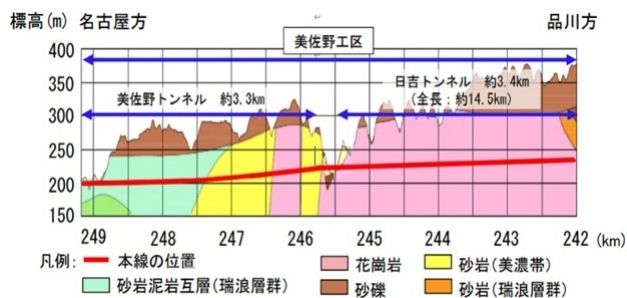
7ヶ所の非常口、5ヶ所の坑口、2ヶ所の橋りょう、岐阜県駅、中部車両基地、ガイドウェイ工場などで工事が行われています。

岐阜県内のトンネル残土は、7つの非常口と9つの坑口から1,280万㎡、と最初の予定になかった山口工区の先進抗の残土が増えます。

岐阜県内の、残土の処分地は予定・決定を含め、約869万㎡で、まだ400万㎡以上の処分先が決まっていません。

JR東海が計画している「要対策土の最終処分場」は、前記の御嵩町有地と中津川市の中部車両基地に50万㎡(12万㎡が要対策土)と隣接地に、100万㎡(38万㎡が要対策土)を持ち込むというものです。

JR東海の「環境保全計画」の地層断面図によりますと、日吉・美佐野・久々利・第一中京圏トンネルで「砂岩(美濃帯)」が合わせて約4kmの分布が確認できます。



美佐野工区の地層断面図(黄色が美濃帯)

中津川市の中部車両基地の隣接地は、傾斜地の軟弱地盤です。ここに38万㎡の汚染残土を持ち込み30mの高さに積み上げる計画です。

JR東海は、ビニールシートで二重に覆うといいますが地盤沈下や地震などで、いずれは汚染水が流れ出すことは容易に予測できます。

直下には大きな農業用ため池があり、下流の住民は反対の声を上げています。

御嵩町残土処理予定地見学



24日は、美佐野の自然を守るために奔走されている「籠橋まゆみさん」(写真右)の案内で、美佐野工区に隣接する「レイクサイドゴルフ場」の駐車場で待ち合わせ、15人が参加しました。

前日の雨で濡れた落ち葉の上を歩くのは大変でした。急こう配の雑木林の中を2時間かけて、説明を受けながら回ってきました。

大木の「ハナノキ」や「シデコブシ」が自生していました。その他「ミカワバイケイソウ」の自生地にテープで目印をつけている場所や「ハナノキ」の実生もテープで目印をつけている、地道な活動に驚きました。JR東海の調査員は、籠橋さんたちが確認していても、自生していないという報告をするとの説明でした。