

意見陳述書

平成28年9月23日

弁護士 中島嘉尚

私は、本件リニア計画について、安全性の観点から計画が鉄道事業法に違反していることを述べる。

1、鉄道事業法（以下同法という）第5条の1項では「国土交通大臣は、鉄道事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない」とある。同項2号においては、審査基準として「その事業の計画が輸送の安全上適切なものであること」と規定している。そして同法2項においては、「国土交通大臣は、鉄道事業の許可を受けようとする者の申請により・・・その許可をしようとするときは、1項第2号、第4号の基準に適合するかどうかを審査して、これを行うことができる」と定めている。要するに安全上適切なものでないと認められるときは、許可をしてはならないのである。

2、私は、ここで本件リニア計画が鉄道事業法において求められる安全上適切を欠くものであること、したがって、許可してはならないものであること、本件リニア計画の許可は違法なものであることを述べたい。

（1）鉄道輸送業務に要求されるものは安全性である。このことは輸送業務上規範化されている。国においてもこれは当然認めざるを得ないものである。しかし国の態度は、安全性にはいささか疑問はあるが、許可をして走らせてみて安全性を検討しようと考えているのではないかと考えざるを得ない。ではリニア計画は本当に安全であるのか。

（2）まず、総論的に指摘したいことは、技術の未熟性である。レールによる走行方式は実に160年という長い時間をかけてようやく今日の時速300キロ台の走行が可能となったのである。しかし、リニア方式による本格的走行実験が行われたのは、山梨実験線であって、1997年からである。この間わずか19年足らずの経過にすぎない。その前の宮崎実験線の有人走行実験が行われたのは、1980年からであり、

これはわずか7キロメートルの実験線でしかなく、とても営業に耐えるようなものではない。ちなみに東京名古屋間の営業距離は約280キロメートルである。ところが山梨の実験線から数えて20年にも満たないのに、突然時速505キロメートルのスピードで、当面名古屋まで運行するというのである。山梨実験線の総延長は約42キロメートルで、全体の運行距離に比すればわずかではかなく、長年の長距離の運行実績の積み重ねが全くない状態で時速505キロメートルの高速で運行しようとしている。これでは、生命身体の安全性を無視し、乗客を実験台にし、安全性の保証のないままに開業しようとしているに等しい。

(3) リニアの走行方式は、訴状の27ページにあるように、レールに密着することなく、わずか地上から10センチメートル浮いた状態で、ガイドウェイにより走行する方式をとっている。我が国は地震大国である。リニアは中央構造線も含めて、いくつかの断層帯を通過する。ジェーアール東海は地震対策をしてあるというが、その対策は直下型地震にはほとんど対応できない、時速505キロメートルで走行しているものが、地震が発生したからといって急に停止できるものではないことは誰が考えても明らかである。熊本地震では断層のずれが最大で2メートルも生じたことは記憶に新しい。そうであれば、地震によって生じた断層によって軌道面やガイドウェイが破壊され、車体が高速のまま、軌道面やガイドウェイに激突し、車体が破壊され、多くの乗客に死傷者が出ることは明らかである。リニアは大変な危険が想定される乗り物である。

(4) 事故発生による避難問題は全く未解決と言ってよい。リニアは、東京・名古屋間250キロメートルのうち約86パーセントが地下トンネルで走行する。このこと自体異常であるが、それはさておき、地下走行中に地震による事故発生、あるいは車体または施設故障による事故発生の際に、車体が破壊されているのだからトンネル内を、隣駅まであるいは避難口までの移動がそもそも不可能となる場合がある。まして多数の乗客がそこまで徒歩で移動することができない場合もある。しかもトンネル内の避難のみならず、避難口から外に逃げるための避難路も、エレベーター機能は不十

分で、都市部外の避難路に至っては、長いものは約4キロメートルから3キロメートルある。このような長い避難路を避難することは不可能である。乗客には、子供もいれば高齢者もいる、又健常者ばかりとは限らず身体障害者もいる。車体が破壊された場合には、当然死傷者が出る。これらの人たちをどうやって避難させることができるのか。更には地震発生時には、地上も被災しているので、中央アルプスのような山中では救助活動そのものが不可能となる。また火災発生時には、地上でなくトンネル内であるために、消火活動も不可能となり、乗客たちは逃げ場がなく、発生した煙による窒息死してしまう危険性もある。

(5) またリニア特有のクエンチ現象もある。これは何らかの理由により、磁力が消滅し、超伝導状態が失われ、浮力と推進力が失われてしまう現象である。これはリニアの大敵と言われており、この現象はわずかな車体の損傷によっても生じることが分かっている。この問題が解決したとは言えない。このクエンチ現象によって、乗客の安全性にかかわるさまざまな事故も想定される。

3、ここで指摘したことはリニア計画の危険性の一部である。ことは多数の乗客の生命身体の危険性にかかわる問題である。本件リニア計画は鉄道事業法が規定している「輸送の安全上適切なもの」であるとの審査基準を満たしているとは到底認められないものであるので、認可処分は取り消されるべきものである。