

ここが問題！リニア新幹線

2016. 10. 8 NO. 47

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 web-asao.jp/hp/linear

ストップ・リニア！訴訟が

9月23日 東京地方裁判所の
第1回口頭弁論でスタートした。

原告、弁護団が意見陳述し、
リニア工事の認可取消しを強
く求めた。JR東海も国側の
補助参加人として関与決定。



リニア新幹線の沿線住民を中心に今年5月、738人の原告が、工事計画の承認取り消しを求める「ストップ・リニア訴訟」を東京地裁に起こしました。

提訴から4か月経った9月23日午後、第1回の口頭弁論が開かれ、東京から愛知までの原告や支援者、市民団体などからおよそ250人が東京地裁に詰めかけました。審理が行われる103号法廷は傍聴席の数が100席のため、傍聴券の抽選が行われました。結果的に当事者席（原告席）と一般傍聴席合わせて原告・支援者110名余が着席できました。午後2時半過ぎに冒頭陳述が行われ、原告団と弁護団合わせて6人がリニア新幹線が抱える採算性、環境影響、地下水、残土処理など多岐にわたる問題点を指摘し、工事認可の撤回を求めました。

初めに、原告を代表して川村晃生原告団長（慶応大学名誉教授、リニア・市民ネット山梨代表）が冒頭陳述を行いました。川村氏は「私たちはリニア工事によって、残土処理、水枯れ、騒音、日照、景観、電磁波など様々な被害を受ける」、「日本国憲法に照らして言えば、私たちは憲法で保障されている生存権や人格権、幸福追求権を侵害される」と述べ、「リニアは人々を東奔西走させ、あくせく働かせることによって一部の人間だけを豊かにすることが目的だ」と断じました。

次いで冒頭陳述に立った関島保雄弁護団共同代表は、「生産人口はリニアが大阪開業予定時には5、300万人に減少する。9兆円もの工事費を費やすとJR東海の経営は成り立たない」と述べ、さらに、安倍政権が打ち出したリニアに対する3兆円の財政投融资投入について触れ、「リニアが民間事業でなく国家事業である実態が明らかになった。これまで民間の事業であるとして国会での審議を避け、決まった後に国が財政支援するのは民主主義に反する」と強く批判しました。

他の弁護士も「全国新幹線網の整備に当たらないリニアは全国新幹線鉄道整備法に違反するし、採算性や安全性を軽視しており鉄道事業法にも反する」、「今回のリニアのアセス手続きは期間が短く、文献調査が殆んどで、南アルプスの自然などの環境保全が図られるとは言えない」と述べ、工事認可の取消しを求めました。

古田孝夫裁判長は、国に対し、原告側の訴えに対し具体的に答弁するよう指示しました。また、訴訟には被告（国）の補助参考人としてJR東海が参加することが決まりました。次回は12月9日（金）午後2時半から開かれます。

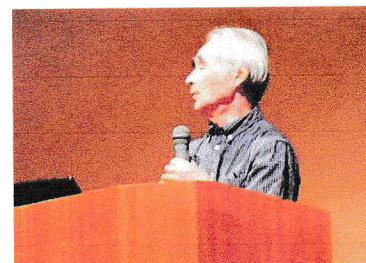
裁判後の報告集会にも180人が参加

午後4時過ぎから参議院議員会館で第1回口頭弁論の報告集会が行われ、傍聴できなかった支援者を含め180人が参加しました。

講演会「原発・リニアと活断層～熊本地震が教えるもの」に 190人が参加。島村教授が警鐘「多くの活断層が隠れている」 「日本人は地震国・火山国に住む覚悟と知恵を持つべきだ」



9月29日午後6時15分～
麻生市民館大会議室



島村英紀(ひでき)さん
武蔵野学院大学特任教授。
専門は地球物理学(地震学)
北海道大学教授、国立極地
研究所所長などを歴任。

9月29日(金)午後6時15分から、川崎市麻生区の麻生市民館大会議室で、ストップ・リニア！訴訟記念講演会「原発・リニアと活断層～熊本地震が教えるもの」が行われ、武蔵野学院大学特任教授・島村英紀さんが講演しました。講演会はリニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会と脱原発かわさき市民の共催により開かれたもので、島村さんの講演は、地震列島日本に原発や高速鉄道がつくられていることに警鐘を鳴らす内容となりました。会場に詰め掛けた参加者の皆さんは、島村さんの話に身を乗り出して聞き入っていました。以下、島村さんの講演の概要を紹介します。

＜地震で相次ぐ新幹線の脱線事故～トンネル内で地震に見舞われたら大惨事になるだろう＞

「地震の揺れそのものは地上より地下のほうが一般的には小さい。しかし、地下の人工的な構造物が地震に強いかどうかは別問題である。新幹線が開業して50年経つが、人命にかかわるような事故は起きていない。だが、これはたまたま幸運に恵まれたただだ。これまでの最大の事故は、新潟中越地震(M6.8、2004年)での上越新幹線「とき325号」の脱線事故だった。地震が起きる3分前に長さ8.624mの魚沼トンネルを猛スピードで駆け抜けていたが、その魚沼トンネル内はめっちゃめっちゃになった。レールの土台が25cmも飛び上がり、1m四方のコンクリート片が幾つも落下し、トンネル各所が崩壊した。

この地震で、魚沼トンネル以外にも堀の内トンネル(3,300m)、妙見トンネル(1,459m)、滝谷トンネル(2,673m)も被害を受けた。いずれも「とき325号」が脱線停止した地点の前後十数キロに集中していた。私の知人の工学部の先生は、内陸直下型地震がどこで起きるかわからない日本では、新幹線はロシア・ルーレットのようなものだ」と言っている。1923年の関東地震以来19本もの山岳トンネルが壊れている。大事故にならなかったのは、偶然、列車がトンネル内を走行していなかったからに過ぎない。

＜熊本地震は中央構造線が起こした、震源は二つの原発立地場所にも広がる可能性も＞

「4月から熊本県を中心に地震が頻発している。深度7を続けて2回記録したのは日本では初めてだ。

それぞれM6.5とM7.3の地震だった)。4月14日に起きたM6.5の地震では回送中の九州新幹線が脱線した。80kmと低速で走行中であり、乗客もゼロだったので人的被害が無かったのはたまたまの幸運であった。しかし、この地震で九州新幹線は長期間不通となった。たまたま幸運であったことを教訓として活かせるかどうかにかがっている。高速鉄道に何かあったら大惨事になることはドイツの新幹線事故など世界各地の事故が示している。

熊本地震は典型的な内陸直下型地震であるが、もう一つの特徴は日本最長の断層帯である中央構造線が起こした地震だということである。震源がもっと東に広がれば次は愛媛沖、もし、もっと西南に広がれば鹿児島県で起きる。ともに原発があるところだから、地球物理学者として気が気ではない。

<地震発生のメカニズム～海溝型地震と内陸直下型地震>

海溝型地震はプレートとプレートの境目で起きる。海溝型はプレートの沈み込み、内陸型はプレートの押し合いによってひずみがたまり、岩石が我慢できる限界を超えて起きる地震で、日本列島のどこでも発生する。2005年の福岡県西方沖地震(M7.0)は、日本史上一度も地震が無かったところに起きた。地球の営みに比べれば、人間が知っている歴史はほんのわずかなものである。

<トンネル工事中直下型地震が起きたこともある。緊急地震速報は直下型地震では間に合わない>

東海道線の丹那トンネル工事で落盤事故などで67人が犠牲になった。また、芦ノ湖の3倍もの水が吹き出し、トンネルから160m上の盆地で水枯れが発生し不作をもたらした。工事は16年にわたったが、難工事の理由は活断層である丹那断層をくりぬいたことである。この活断層は、工事中の1930年にM7.3の北伊豆地震を惹き起こした。阪神大震災並みの直下型地震で、掘削中のトンネルが左右に2.7mも食い違ってしまった。

日本のどこでも直下型地震は起きる。また、緊急地震速報は直下型地震には間に合わない。緊急地震速報(新幹線では早期地震検知システム)の数秒から十数秒では、フルスピードで走っている新幹線は止まらない。九州新幹線の脱線事故で証明された。

<日本人は地震国・火山国に住む覚悟と知恵を持たなければならない>

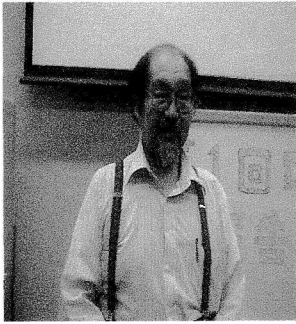
日本では、兵庫県南部地震(阪神淡路大震災、1995年、M7.3)や東北地方太平洋沖地震(東日本大震災、2011年、M9.0)などがあったものの、首都圏では1923年の関東大震災(M7.9)以来、大被害をもたらす地震は起きていない。実は首都圏に限らず、中部地方、紀伊半島、四国も地震は少ない。その理由は分かっていない。江戸時代から大正にかけては6年に1度小台地震が起きている。それが普通であり、この静かな状態がいつまで続くかは分からない。火山噴火のリスクも高まっている。M9を超える地震は世界でこれまでに7回あったが、日本以外では例外なく、噴火から数年以内に1000kmの範囲内で大噴火が起きている。

私たち日本人はプレート活動の恩恵を受けている。しかし同時に、地震国・火山国に住む覚悟と知恵を持っているべきであろう。

■■島村教授の講演の後、ストップ・リニア！訴訟原告団事務局長の天野捷一さんが、9月23日に開かれた第1回口頭弁論について報告し、「この裁判は、国とJR東海を相手に、実質的にはリニア新幹線の是非を問うものになる」と述べ、更に国のJR東海に対する3兆円の財政投融資は、自社負担で建設することで認可された前提を根本から覆す、国民への裏切り行為であり、リニア事業は白紙に戻すべきだと撤回を求めました。

■■続いて、原発メーカー訴訟の事務局の野副達司さんが福島原発事故について原発メーカーの製造責任を認めなかった一審判決を不当として直ちに控訴したと述べ控訴審での傍聴参加を呼びかけました。最後に脱原発かわさき市民の喜多村憲一さんが「伊方原発の再稼働は許されない。川内原発、伊方原発再稼働の中止させよう」と訴え、川崎市内で定期的に行われているさようなら原発1千万人署名への協力を呼びかけました。(講演会報告はリニア東京・神奈川連絡会、2016.10.3)

9/6 秋季リニア新幹線勉強会



(横山 聡弁護士)



(榎田秀樹さん)

9月6日(火)午後6時から、高津市民館で秋季リニア新幹線勉強会が開かれ、約40人が参加しました。この日のテーマは「リニア財政投融資とストップ・リニア！訴訟の行方」。

「工事を止めることが重要」～横山弁護士

前半はストップ・リニア！訴訟弁護団事務局長の横山弁護士が裁判の今後の進行について報告しました。被告の国側から738人の原告適格について、24人が行政不服審査法に基づく異議申し立てをしていないので、原告不適格だと指摘されたことについて、沿線各団体として確認をする必要があると述べました。訴状の組み立てについては、「JR東海が整備新幹線の事業主体、建設主体になることは、全国整備新幹線整備法と鉄道事業法に違反する。なぜなら、JR東海は9兆円もの事業を実施するための経営上の適切性を欠き、輸送の安全性も確保できない」とし、JR東海が実施した環境影響調査の内容が極めてずさんで、環境影響評価法が定める環境保全措置が担保されず、工事によって自然環境や生活環境が取り返しがつかない被害を受ける」ことが骨子となっていると説明しました。

横山弁護士は、「裁判終了までには長い時間がかかることも予想される。皆さんの活動で国会、国民の間でリニアをつくるなという声を結集し、工事をストップさせることが肝要だ」と助言しました。

「JR東海への財投は負の遺産になる」～榎田氏

後半は、政府が決めたJR東海への3兆円の財政投融資について、ジャーナリストの榎田秀樹さんが以下のように解説しました。

「財政投融資はかつては郵便貯金、簡保、年金

などを原資として行われていたが、余りにも杜撰で、財投機関も使い放題で返済ができない状況になったので、政府が財投債を金融市場で売り、その金を原資に特殊法人や独立行政法人など財投機関に融資されるようになった。しかし、財投のやり方中身は不透明な部分が多く、国民のお金が使われているという疑いはある。鉄道関係では、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が財投機関で、これまでの整備新幹線はこの機関が建設整備に当たっていた。今回のJR東海への財政投融資は直接はできないので、この機関を使って融資できるよう法改正が必要となる。マイナス金利ではあるが、融資を金利ゼロにすれば逆ザヤになるので、民間よりわずかに高い0.3%程度になる。返済期間は40年で、30年目から返済すればいいという好条件で、5兆円を3%で借入れる予定だったJR東海にしてみれば天恵となる。整備新幹線の建設費は当初の見積り3倍にもなっている。9兆円でリニアをつくれる保証は無い。足りなくなれば更に財投が使われる。

財投債も国債である。融資が返済されなければ私たち国民の借金となる。1事業に、返済しなくてもいいとも言える条件で3兆円もの公金を支出するのは異常だ」。

.....

立ち木トラスト剪定と名札づけ作業に参加

9月25日、山梨県中央市極楽寺の立ち木トラスト桑畑の手入れ作業に参加しました。2mに伸びた桑の木の枝を落とし、東京・神奈川連絡会からトラストに参加した17名を含む527名の名札を所有木の根元に付けました。原告適格の証拠として写真を裁判所に提出します。



ここが問題！リニア新幹線NEWS NO. 47
天野捷一(中原・高津)090-3910-8173
山本太三雄(宮前) 090-8775-1879
矢沢美也(麻生・多摩)090-6108-6568