



櫻田秀樹ブログより 記事の裏だって伝えたい

フリージャーナリストです。今まで書いた記事を整理したHP「櫻田秀樹の記録部屋」と併せておつきあいください

1. 裁判長からの鋭い指摘

まず、前回の裁判で、裁判長から「鉄道事業法に定めている、鉄道事業に必要な「経営性」「安全性」「計画性」について考慮しないままでも、全幹法だけでこのリニア事業を進めていくのか」との質問が被告の国に出されたわけですが、これに対しては、被告は準備書面で「全幹法 1～8 条の規定で鉄道事業法の要件を充足していれば足りる」と回答しております。

そこで、今回、裁判長は以下の質問を被告に投げました。

「工事実施計画の認可（事業認可）の前に、（2011年5月20日の）営業主体・建設主体の指名という段階と、（5月26日の）整備計画の決定という段階がありますが、それぞれの段階での判断がもし違法であれば、それが承継され、最終的に工事実施計画の認可も取り消し事由になるという判断枠組みでいいですか？」

リニア計画は、とても大雑把に書くと、

①2011年5月20日 国土交通省に設置された交通政策審議会・中央新幹線小委員会の審議を経て、「中央新幹線はリニア方式で」「ルートは南アルプスを貫くCルートで」と決まり、国はJR東海をその「建設主体」と「営業主体」に指名。

②2011年5月26日 その「整備計画」が決定され

③2011年5月27日 国はJR東海に対して、リニアの建設指示を出す。建設指示とは、工事しろということではなく、工事に必要な手続きに入れということ。つまり、まずは環境アセスからやりなさいということです。

③2014年10月17日 その環境アセスの結果を審査した国土交通省がリニア事業を認可する。これで、JR東海は着工が可能となりました。 との手続きを踏んでいます。

裁判長は、①か②か③での判断が違法であれば、④もまた違法になると判断していいのか？ と国に尋ねたということです。

これに対して、被告は

「建設指示については、工事実施計画の認可とは別の処分となる。基本的には、違法性の継承は認められないと考える。ただちに工事実施計画の認可の違法にはならない」

すると、すぐさま裁判長は

「そこがポイント。そこをまとめてください。そこを曖昧にしたままだと進められない」
被告「次回期日までには明らかにしたい」

裁判長「早めにお立場を固めてください」

裁判のあとの記者会見で、中心弁護士の関島保雄弁護士は「裁判長は鋭い質問をした。要は、今

回の事業認可の前に建設指示をしている。法律論として、事業認可の前段階の建設指示や手続きに違法があれば（十分な安全性の議論がなされていなければ）、今回の事業認可手続きの違法性につながるんですか、どうですか？ と裁判官が釈明した。これは一つの争点になります」と今後の進展への深い関心を示しました。

また、記者会見のあと、参議院議員会館の報告集会へとタクシーで移動したわけですが、たまたま同じタクシーに乗った関島弁護士は「今回の法律論は、国の準備書面では曖昧にされていた。ところが、あの裁判官はそこをきちんと読みこみ、はっきりして指示した。見ているところは見ている裁判長だ。的確に質問している」とその丁寧な仕事を評価していました。

本ブログでも、今回の裁判長、古田孝夫裁判長が、かつて岡山地裁に在籍していた時に、アスベスト被害者が労働基準監督署による労災不認定処分の取り消しを求めた訴訟で、原告が勝訴したことを書いていますが、関島弁護士によれば、その裁判は古田裁判長が赴任する前は、どちらに転ぶか分からないぐちゃぐちゃの展開をしていたようですが、古田裁判長が赴任するや、論点が整理され、短期間で判決を出したそうです。

勝訴か敗訴とかではなく、互いの資料をととてもよく読み込む裁判官として知られているようです。

2. 岐阜県住民からの意見陳述

12月の第2回裁判では、リニア車両基地が建設される予定の神奈川県相模原市緑区鳥屋の住民、栗原晟さんが意見陳述をしましたが、今回は、岐阜県土岐市の住民、和田悦子さんが、ウラン鉱床にぶつかるかもしれないリニア工事についての懸念を示す意見陳述をしました。

リニアとウラン鉱床との問題については、本ブログでも何回か書いていますので、ここでは繰り返しません。

以下、和田さんの意見陳述をスキャナから読み取ったものをそのまま転載します。

原告和田悦子が意見陳述します。

私は岐阜県土岐市泉が丘町に居住しております。12年前に隣市、瑞浪市日吉町の古民家を手に入れました。自然豊かなこの土地で農業をして余生を過ごしたいと思いコツコツと手作りでリフォームをしております。ところがその北西約300メートルの南垣外地区の地下にJR東海のリニア中央新幹線と非常口が建設されるということを知り、とても驚きました。自然を壊してまで、東京名古屋間を40分で走るそんな早い乗り物を作る価値がどこにあるのか私にはわかりません。

この地域は大小のウラン鉱床が点在しています。「春日井リニアを問う会」が2016年2月と3月に、3回にわたり東濃ウラン鉱床周辺の「放射線量調査」を行った結果、「リニアルート品川から245キロ地点の（御嵩町）で非常に高い測定値が認められました。

私の古民家の近くにも宿洞ウラン鉱床がありますので、近辺の「放射線量」を測ってみました。地上から1mの所で平均毎時0.13~0.15マイクロシーベルトもありました。日によって計測値は変わりますが、他地区より高い数値ですので、地下深くを掘削すれば、放射線量の高いウラン残土が排出されるのではないかと危惧しております。

JR東海はリニアの路線を設定するにあたって、「ウラン鉱床を回避した」と準備書には書いてい

ました。しかし、それは JR 東海自身がウランの有無を調査したものによるのではなく、既存の文献を参考にして作り上げた路線計画であることがわかりました。その文献は独立行政法人日本原子力研究開発機構（旧動燃）のものであります。あるジャーナリストがその日本原子力開発機構の職員にウランの有無を問いただしたところ「実際には掘ってみないことにはわからない」と答えたということです。私はその職員の言われた通りだと思います。文献上でウラン鉱床を回避したと言われても、実際にはウランを含んだ残土が出てくる危険があると思います。

東濃地区のリニア問題に取り組んでいる団体「リニアを考える岐阜県民ネットワーク」が、JR 東海に対して、2015 年 10 月と 2016 年 4 月に、岐阜県内のルート上のウランの存在を確かめるためのボーリング調査をするように要請しました。それに対して、JR 東海は「花崗岩による天然由来の放射能数値であり問題ない」と回答をしました。岐阜県は JR 東海に対して、「事業者として、独自でウラン鉱床の有無を調べる責任があるのではないか」との意見を出しました。それに対して JR 東海は、2016 年 7 月 25 日に、瑞浪市日吉町の 3 キロ区間付近で、僅か 11 本のボーリング調査を行っただけです。また、JR 東海の評価書において、「万一、放射線量が比較的高い掘削土が確認された場合は、掘削土を覆土することにより敷地境界線における放射線量を管理値以下に低減させるとともに、速水シートなどを用いて雨水などの侵入を防止させることとする」としています。驚きました。覆土や速水シートを使うなど、そんな安易な方法しか対策をもっていないのでしょうか。ウランを掘削してしまえば、ラドンガスが発生します。ラドンガスは肺ガンを引き起こす一因になりうるということが確認されています。

地中にはこのほかにもカドニウム、水銀、亜鉛なども出土する可能性があります。2003 年には東海環状線自動車道工事の掘削工事において、隣接している可児市久々利地区で黄鉄鉱という重金属が出土し、近隣の米農家は当時、耕作をやめなければいけない事態となりました。

つい、今年の 2 月初めには、リニア日吉トンネル南垣外工区の工事で環境基準の 4.2 倍のヒ素と 1.9 倍のフッ素、1.4 倍のホウ素が検出されたと報道されました。

地元市民は大きな不安を抱えています。今後、どんな計測器で、どのようなプロセスを経て土壌の測定をしているのかを説明してほしい。また、市民による測定や見学もさせてほしいと要望しています。

また、このヒ素などの問題に続いて、2 月 8 日の新聞では、本件工事の施工業者が土砂災害のおそれのある区域で無許可で工事を行っていたことがわかり、岐阜県は業者に文書で是正を指導したことが報道されました。無許可であることを認識していたとのこと。許せない行為です。JR 東海は市民の不安を払拭するべく情報公開をし、最善を尽くしてほしいと思います。

加えて、井戸水が枯れた場合の補償に関しても JR 東海から具体的な回答はありません。井戸は田舎で暮らす者にとってはお金には替えられない大切なものです。

そもそも、JR 東海は一企業の事業だと公言しておりました。「ペイできない」とも言っていたので、おかしいとは思っていましたが、国から 3 兆円の融資を受けるようです。今後、何か事があった時は、福島原発事故対策費用やもんじゅ廃炉の多大な経費と同じように、結局、国民がツケを背負っていくことになるのでしょうか。

私たち人間は、衣食住すべての面で、大地の恵みを受けています。今では宅地は自分の物のように思っていますが、昔は、決まった所有者は無く、自分がこの世にいる間、大地の神様より借りて

いるものと考えられ「地の神様」を祀ったそうです。私は地中を深く掘り起こし、勝手に自然破壊することは神様の怒りに触れるのではないかと正直思っています。

自然を壊すことは、人間をも壊していくことにつながります。本当の豊かさは自然環境をどれだけ残していけるかであると思います。脚本家の倉本聰さんは「日本は敗戦からただひたすら走ってきた。ブレーキもバックギアもなく、ゴールのないマラソンを欲望のままに走っているのではないか。哲学がなく、無反省な進歩をしている」と今の日本を心配しています。

私達は未来を生きる子供たちのため、ブレーキをかけ、今後日本がどうあるべきかを真剣に考えなければいけない時が来ていると思います。この JR 東海の見切り発車ともいえるリニア中央新幹線工事を一度立ち止まっていたいただきたいと思います、意見をのべさせていただきました。

以上です。

●今後の日程

いずれも103号法廷 14時半からで、4月28日、6月23日、9月8日、11月24日、1月19日からです。

原告弁護団としては、リニアが通る1都6県からそれぞれ一人を意見陳述させたい意向。4月28日が山梨実験線の被害について、6月23日が長野県での被害についての意見陳述が行われる予定です。

じつは、こうやって何回も意見陳述を行うことを、通常、裁判所は嫌うらしいのですが、今回の裁判長はそのへんには抵抗はないようです。

やはり長丁場になるかなと想像しています。

報告集会では、沿線住民の一人が「各地からの意見陳述を行うだけで相当の時間が取られる。そうこうしている間に工事は進む。裁判のスピードアップはできないものか」といった趣旨の発言がなされました。

これに対し、弁護団は、「大型事業に対する裁判は、多くの場合、工事が9割がた進んでからの提訴となっているが、リニアはまだ本格着工前なので、時間的な余裕はまだある。まず論点を出し切る」と説明。

確かに、1都6県からの意見陳述を、一回の裁判で一つずつやれば、それだけで来年1月までかかるわけです。

もっとも、裁判は公判がすべてではなく、互いの準備書面の提出や、それを裁判官が読み込み吟味することも必要なわけです。

それでも、私などは、一回の裁判で2つくらいの意見陳述ができないものかと考えてしまいましたが…。

ただ、このあたり、素人は口を挟まないのが賢明です。

リニア、え！ 3兆円の融資が無担保だって？！

●まさかの無担保だったJR東海への3兆円融資

昨年(2016年)10月と11月、衆議院と参議院の国土交通委員会で、独立行政法人「鉄道建設・

運輸施設整備支援機構」に J R 東海への融資機能をもたせるための法改正についての審議が行われ、それぞれ即日可決。果たして、「機構法」は改正され、早くもその 11 月に 5 0 0 0 億円、この 1 月に 5000 億円、3 月に 5000 億円と計 1 兆 5 0 0 0 億円が融資されます。

私にはどうしても知りたいことがありました。

それは、同機構は政府系特殊法人である財投機関の一つです。

財投機関とは、すなわち、財政投融資での融資の対象となる組織のことです。

つまり、財投機関である限りは、財務省が「財投債」の発行で集めた資金を受けて事業に活かし、事業の利益から利子をつけて、財務省経由で、財投債を購入した銀行などに返済がなされるのです。

財政投融資について整理したブログは[こちら](#)をご覧ください。

私が判らなかつたのは、財投機関にはもともと「日本政策投資銀行」という政府系金融機関があります。

財投債で得た資金を、財務省が同銀行に回し、同銀行は、日本のなかで必要な事業に融資をするわけです。当初、新聞報道で財投機関を通じて J R 東海に融資をする・・・といった記事を見たとき、私はてっきり、同銀行が J R 東海に融資をするのかなと思いました。

しかし、同銀行の前身の「日本開発銀行」に勤務していた橋山禮治郎氏（「必要か、リニア新幹線」などの著者）によると、同銀行は民間銀行との協調融資が原則。つまり、民間銀行が首を縦に振らねば同銀行も融資できない。そして、金融機関ならば当然ですが、担保を必要とする。おそらく J R 東海には東海道新幹線を除いては、合計で 3 兆円に相当する担保物件はない。しかも、同銀行はかつて兆単位の融資をしたことはない。だから、同銀行からはどうしても J R 東海には融資はできないでしょう・・・ということでした。

では、今回、融資機能をもつことになった同機構はいかなる担保で融資に踏み切ったのか。

私はこれを、参議院の国土交通委員会委員である山添拓議員（共産党）に尋ねてみました。

すると、1 月 1 3 日に山添議員が国土交通省に確認したところ、「**無担保で貸している**」とのことでした。

国交省は「JR 東海からの償還が怪しくなった際に担保を検討する」との見解を示したようで、つまり、施設などを抑えるとの腹積もりを見せてはいますが、山添議員は「**通常ではありえない**」と驚いています。

なお、お金を貸す以上は当然[審査を経なければなりません](#)が、[機構の内部審査なので守秘義務があるため非公開](#)となるようです。

3 兆円もの巨額に「担保なし」と「3 0 年据置」。なぜこれほどの好条件で超巨額の融資が可能

なのか。

また財政投融资の場合は当然ですが、利子は安い。年利 0.6%です。
何かの力が動いているとしか思えません。

●推測は書くべきではないが

一昨年から今年にかけて、J R 東海は各地で工事契約を交わしていますが、本格着工にはまだ程遠い状態です。

先日も J R 東海の柘植社長が「2027 年開業は厳しい」と発言しましたが、では、なぜ今「機構」から 3 兆円もの融資を受けるのか？

以下、以前、ネット記事で見たり、鉄道に詳しいジャーナリストから教えられて整理した情報です。

★一つには、東京・名古屋に必要な 5.5 兆円もの金を工面できないこと。

5.5 兆円のうち、2.5 兆円は東海道新幹線からの収益を充てることができるかもしれないとはいえ、それでも 3 兆円足りない。しかし、その 3 兆円を借りようにも、担保物件が 3 兆円もない J R 東海に金融機関は融資をしようとしなかったのでは。借りたとしても、金利も 3% 台。

また、海外の投資家は、数年前に J R 東海の社長が「リニアはペイしない」と発言したことと、自己資金だけでは、いずれ 5.5 兆円以上のカネが必要になる東京・名古屋の建設は無理なのではとの読みからやはり投資に動いていなかった。

★一つには、財投機関でも融資は難しかった。

これは前述のように、日本政策投資銀行のことです。

そして、どうしてもわからないのは、本格着工なされていないのになぜ今、巨額の融資が必要なのか、ということです。

本ブログでも伝えていますが、リニア工事で発生する約 5 7 0 0 万立米もの建設残土の 8 割前後の処分先は未定です。

つまり、トンネルを掘れないということです。

また、処分先が決まったとしても、そこに至る道路の拡幅や重量制限をクリアできるよう補強工事が必要で、それにも何年もかかる。

なぜ、これほど急いでの 3 兆円の融資が必要なのか。

わからない。だが、一つの推測として、各地で工事契約することで「どんどん着工している。もう後戻りできない」との「既成事実」を見せることはできる。これが 3 兆円を引っ張る材料になったのではとの説もあります。

それにしても、この 3 兆円だけで足りるのか？ 足りない場合は財投債を追加するのでしょうか？