

ストップ・リニア！ 訴訟ニュース

速報

2021. 5. 15 リニア新幹線沿線住民ネットワーク

<http://linearstop.wix.com/mysite>

中間判決の不当な原告適格の棄却、
南アルプスの自然破壊、リニア事業
の欠陥について、原告団代理人と原告
が改めて主張を陳述

5人の証人申請と山梨実験線被害の
現場視察を裁判所に要請

～5月11日 リニア！訴訟更新弁論



昨年12月1日の中間判決で、東京地裁は原告738人のうち532人の原告適格を棄却する不当判決を言い渡しました。新型コロナウイルスの感染拡大で裁判期日が伸びて、7か月ぶりに5月11日午後3時から、市原義孝裁判長はじめ新しい裁判官のもと、これまでの訴訟経緯や中間判決の判断の誤り、提訴理由となった原告リニアによる南アルプスの自然影響、安全性の欠陥、リニア工事の問題などについて、原告側の弁論と意見陳述が約1時間行われました。この日の裁判傍聴には希望者47人が駆け付け、抽選の結果46人が傍聴を認められました。原告の天野捷一氏の意見陳述に続いて、原告側の代理人である関島保雄、和泉貴士、半田虎生の3弁護士が更新弁論を陳述しました。最後に横山弁護士から証人5人の申請、裁判官による山梨実験線の実証見分、参加人のJR東海による2500分の1のルート周辺地図の提出を裁判長に要請しました。これに対し裁判長は「コロナ禍のさなかで山梨現地の見分は無理であります」と前置きし、原告側に詳細なスケジュール予定を提出するよう求めました。2500分の1の地図についてJR東海は「沿線すべてにあるわけではない。一部は作っている」と答え、提出は困難との考えをいたしました。しかし、裁判長は、「JR東海から借り出すやり方もある。原告側が欲しい地域について詰めて提出を求めるよう」促しました。新型コロナウイルスの感染拡大に対し東京に緊急事態宣言が発出されたため、基本的に東京・神奈川以外の原告、サポーターの参加は控えることになり、傍聴席も46席に制限されました。更新弁論終了後、午後4時45分から衆議院第二議員会館で報告集会が開かれ40人が参加し、ほかに24人がリモート参加しました。報告集会では当日の意見陳述者、弁論者4人が報告し、ゲストの東京外環調布住民の会の菊地春代さんがリモートで、被害に対するNEXCO東日本の対応について、「住民に説明する前に記者会見で住宅の取り壊しや地盤改良を説明したことは住民無視で許されない。補償についても個別交渉でやろうとしている」と強く非難しました。また、日本共産党の本村伸子衆議院議員が挨拶し、「リニア建設費が1兆5千億円増額されたが、大深度工事対策費が入っているかどうか確認したがJR東海からは明確な回答がない。更に工事費が増える可能性がある」とJR東海の不誠実な姿勢を指摘しました。

今後の裁判期日 9月10日(金)、12月2日(木)

午後3時 東京地裁103号

外環被害リニアでも起こる

原告 天野捷一

川崎市内のリニア大深度トンネルは外環と同様に住宅街の地下に作られる。工事と同じ形式だ。JR東海はこれまでの説明会で、「強固な支持基盤上面よりも深い大深度地下部分を数多くの実績があるシールド工法で施工するため地盤沈下が発生することはない」、「騒音・振動が伝わることはない」と説明してきた。外環被害はこのような説明に根拠がないことが明確になった。JR東海による16kmのルート上のボーリング調査も極めて少ない。家屋調査もやっていない。

川崎の150万市民の水道水は相模原・酒匂川水系から2本の導水隧道で供給されている。5か所でリニアのトンネルと近接・交差する。相模原市の2か所で二つのトンネルは4mと10mの距離で近接交差する。リニアの工事で水道管に影響を与えるのではないかと。事前に検証しないと市民は不安である。対策が不十分であるリニアの工事は中止すべきだ。

経営難でのリニア事業推進は命取り

代理人 関島保雄弁護士

国土交通省は2020年4月から有識者会議を開始、南アルプストンネルの掘削工事による地下水位の低下や流域の沢の水量低下の予測が明らかになった。JR東海はトンネル掘削後20年で300~400mの水位低下があることを明らかにしたが、このような水位の収支データがかくされたまま工事認可を行ったのである。

また、工事発生土の処分先についても運搬車両による騒音・振動・大気汚染、環境影響、発生土の崩落などのおそれがあるのに環境影響評価には予測・環境保全措置に記載されず、処分場所も搬送ルートも未定のまま工事認可している。

リニア工事をめぐる談合事件で大手ゼネコンが捜索や関係者の逮捕を受け、課徴金の徴収や有罪の判決を受けている。

新型コロナウイルスの感染拡大でJR東海も2021年3月期で赤字幅は2440億円に上る。工事費の増大や3兆円の財投費の返済など経営の見通しは立たない。リニア建設に毎年3800億円を投入するのは無理である。

工事が進んでない今こそ工事計画を撤回するチャンスである。

輸送の安全性と経済合理性の欠如

代理人 和泉貴士弁護士

超電導磁気浮上方式のリニアの欠点は超電導状態が止まるクエンチ現象であり、1999年に山梨実験線で発生している。リニアモーターカーの技術は成熟しているとはいえ、まさに「夢の乗り物」だ。リニアを利用するものがその輸送安全性を求めるのは当然の権利である。

リニアは9兆円をかけて作られるが、工事費の増大が予想される。巨費を投じて作られても経済的合理性がある事業とは言えない。リニアより輸送の合理性を確保できる選択肢がある。

そうした中でJR東海は1兆5千億円の工事費増加を発表したが、当初の見通しが甘かったと言わざるを得ない。

新型コロナウイルスの感染拡大でリモート勤務が増えている。2014年に業務のリモート化が提唱されていたが、事業予測にこれを入れていない。横浜市道環状線の地盤陥没、そして東京外環の大深度工事による道路陥没が発生している。十分な地質・地盤調査が行われなかった。このままりニア工事を進めれば沿線住民の生活や南アルプスの自然環境を犠牲にすることになる。

リニア訴訟の意義は南アルプスの自然環境を守ることだ

代理人 半田虎生弁護士

南アルプスの地形はプレートの衝突によって年間で4mmも隆起する。この影響で付加体が形成され、脆弱な地層が多く、崩壊が多数発生している。また、断層や破碎帯が数多く存在することから、地下水もため込まれている。

リニア新幹線はこの南アルプスに25kmのトンネルを掘る。南アルプスの地質構造を著しく改変する。複雑な地層に対応した調査等を実施せず、環境保全の意見に耳を貸さず、JR東海は工事の実施計画を申請した。

トンネル工事は帯水層に影響し、JR東海が昨年10月に公表した地下水位低下予測モデルによると、最大で380mも地下水位が低下するという。

地下水が低下し、大井川に流れ流れる水量が減少すると、絶滅危惧とされているヤマトイワナの生息域が減少し、餌としている昆虫類が増加する。昆虫は草や葉を餌にするため植物が減少する。こうして南アルプスの生態系が崩壊する。

大井川減水量は63万の静岡県民の水道水に相当する。リニア工事は自然環境や人間生活に不可逆的な被害を発生させる。