

平成28年（行ウ）第211号 工事实施計画認可取消請求事件

原告 川村晃生ほか737名

被告 国（処分行政庁 国土交通大臣）

2016年9月23日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

原告訴訟代理人 高木輝雄

### 意見陳述書

1 私は東海道新幹線の公害訴訟を担当しました。東海道新幹線の建設工事は1959年（昭和34年）に開始されました。工事現場の近くに住んでいる人達は、工事に伴う騒音、振動、粉塵、頻繁な工事車両の走行に悩まされました。私もその一人でした。

住民は国鉄（日本国有鉄道）に対し、対策を求め、同時に走行後の列車の騒音振動について心配を訴えましたが、国鉄の担当者の説明は「工事中は申し訳ありませんがご辛抱下さい。走り出せばスーッと来てアッという間に通り過ぎますから全く心配ありません」というものでした。

1964年（昭和39年）10月1日、営業運転が開始されました。沿線住民は、今度は列車の高速走行に伴うすさまじい騒音と地震と間違ふほどの振動に早朝から深夜まで悩まされ続けることになりました。しかも、列車本数はどんどん増加し、5分に1本以上になりました。

2 沿線住民は国鉄と協議を重ねましたが、事態の進展は全くないに等しかったため、原告575人が国鉄を被告として、1974年（昭和49年）3月

30日名古屋地方裁判所に、騒音振動の差し止めと慰藉料の支払いを求めて訴訟を提起しました。

そして、訴訟が最高裁判所に係属中の1986年（昭和61年）4月28日、訴訟外での和解協定が成立しました。その中心は、国鉄が騒音振動の発生源対策の開発、実施に努めるという点にあります。和解協定成立から30年になりますが、現在でもJR東海と原告団は年1回の協議を行い、騒音振動対策の進捗状況を確認し、課題を議論しています。

3 そういなかでリニア新幹線建設問題が登場しました。

超電導磁気浮上方式という新しい工法で、車体を10センチ浮上させて時速500キロを超える高速で走行させる計画です。高速走行、短時間到着のため、ルートは直線的で、86パーセントがトンネル、その多くが40メートルより深い大深度地下です。

この建設、走行には、巨大な建設工事および列車走行に伴う環境への影響・公害問題、交通手段としての安全性の問題といった重大な問題があります。大きな地震の発生による危険性、電磁波の曝露による小児白血病をはじめとする癌の発症、騒音・振動・微気圧波・低周波音による被害、ウラン鉱床の存在による危険性、大規模な建設工事による生活環境・自然環境の破壊といった重大かつ深刻な被害の発生の危険性を指摘しなければなりません。

東海道新幹線公害の反省が十分踏まえていない点は遺憾というほかありません。

4 このようなりニア新幹線の建設は、交通手段としての安全性を損ない、沿線住民や乗客にさまざまな深刻な被害をもたらすものであって、国土交通大臣が行った工事実施計画の認可処分は違法と言わなければなりません。

以上