

第1回 口頭弁論陳述 弁護士 関島保雄

本訴訟における全体構造

リニア中央新幹線は、時速 505km で東京・大阪間を約 1 時間、東京名古屋間を 40 分で結ぶことで、東京・名古屋・大阪が通勤圏となることから 7000 万人の巨大都市が誕生し、三大都市圏の経済効率が向上し、世界に対抗できる機能的な都市が実現する夢の超特急であると、東海旅客鉄道株式会社や国土交通省は大々的にその利便性を強調しています。

しかし、総務省の統計では日本の人口は減少期に入っており、特に 15 歳から 64 歳の生産人口は 2011 年に約 8000 万人であったのが、リニア中央新幹線が完成する 2045 年には約 5300 万人に減少することが予測されている状況で、7000 万人の巨大都市圏が必要なのか疑問です。むしろ大阪・名古屋はストロー現象で東京への一極集中が進み衰退するとおもわれます。しかも、東京、名古屋、大阪の便益を優先するため、通過する神奈川、山梨、長野、岐阜等の地方駅は 1 時間に 1 本しか停まらず殆ど利益が無いばかりか、地方は東京、名古屋、大阪に人口が集中することで過疎化が進み衰退します。

人口減少、労働人口減少による乗客需要が減少する中で約 9 兆円を超える巨額な工事費を掛けて J R 東海は利潤を確保できるのかさえ疑問です。

2013 年 9 月当時の J R 東海の山田社長は「リニアは絶対ペイしない」と発言したようにリニア中央新幹線は J R 東海にとっても経営的に危険な事業なのです。

一方、リニア中央新幹線は重大な環境破壊が予想されます。

リニア中央新幹線は東京名古屋間の 86% がトンネル構造です。特に日本の自然の宝庫である南アルプスに総延長約 50 km の長大なトンネルを掘るため、トンネルによる地下水枯渇、河川の枯渇やトンネル建設発生土の処分による生態系の破壊は深刻です。南アルプスはユネスコのエコパークに登録され自然環境上重要な地域としてその保全が強く求められています。ところが、この中心の大井川源流でトンネル工事の為毎秒 2 トンもの水がトンネル内に流失します。そればかりか、360 万^mの残土を大井川の河川敷に積み上げようと計画しています。この地帯は土石流の発生地帯で危険極まりない行為です。

東京ドーム 51 杯分に相当する約 6358 万^mのトンネル建設残土はその捨て場さえほとんど決まっていません。残土を谷戸等に捨てることによる 2 次的な環境破壊が危惧されます。また残土を運ぶ大量の車両による生活被害など沿線周辺の環境への悪影響は計り知れません。

長野県大鹿村では 1 日 1500 台から 1700 台ものダンプが数年間通行します。このような多量のダンプの通行は沿線各地で予想され、工事車両の通行による渋滞や騒音、排ガス、振動等による沿線地域の生活環境の破壊も深刻です。

また地下トンネル内での事故が起きた場合の乗客の安全が確立していません。特に南アルプスの長大トンネル内で事故が起きたら安全に脱出できるのか疑問です。

国交省も JR 東海も東海地震、南海地震で東海道新幹線が使えなくなった場合の代替路線としても中央新幹線は必要だと主張しています。しかし、中央新幹線のルートには地震の巣となる活断層が多数存在します。直下型の地震が起これば中央新幹線自体も走行不能となるし、乗客の安全も確保できません。

中央新幹線の計画にはこのように乗客の安全や環境への影響等重大な問題を抱えています。それにもかかわらず、JR 東海は国民に十分な工事計画の情報を明らかにしないまま環境影響評価手続きを進め、杜撰な環境影響評価で強引に工事を進めようとしています。

国土交通大臣は 2014 年 10 月 17 日に全国新幹線整備法 9 条に基づいて JR 東海の東京名古屋間の中央新幹線工事実施計画を認可しました。

しかし国交大臣の JR 東海に対する工事実施計画の認可は、杜撰な環境影響評価を見逃した違法な認可です。

リニア新幹線工事は、環境を破壊し、乗客の安全を確保しない危険な事業ですが、根本的な問題は、民間である JR 東海の事業を全国新幹線整備法の対象である新幹線として工事の建設を JR 東海に指示し、工事計画を認可する手続きをとったことは全国新幹線整備法やその母法である鉄道事業法の趣旨に反する違法な手続きであることを特に強調したいと思います。

中央新幹線が国にとって重要な鉄道事業であるならば、税金を使って建設するのが本来の全国新幹線整備法の趣旨です。そのため、路線の選択や乗客の安全性、工事費等経営的な採算性の議論、環境影響評価の問題など国会等で議論が行われ、民主的に審議されることとなります。

ところが、リニア中央新幹線は全国新幹線整備法の対象事業としながらも、民間事業であることから国会での審議が無いまま進められてきました。

ところが、今年政府はリニア中央新幹線の東京大阪間の完成を 8 年前倒しにする目的で 3 兆円を財政投融资で JR 東海に融資すると表明しました。このことは中央新幹線が本来民間会社の事業ではなく国家事業である実態を明らかにしたものとと言えます。

本来なら国家事業として取り組むべきものであるが、環境問題、安全問題、財政問題、巨額な工事費、リニア方式の巨大消費電力など多くの問題を抱えるリニア中央新幹線を、国会での審議を避けるために JR 東海の事業として行ったと考えられます。このような手続きは民主主義に反します。

そもそもリニア中央新幹線は超電導浮上式の走行方法である為、既存の軌道方式の新幹線と交互通行が出来ず、全国の新幹線によるネットワークを形成す

ることが出来ません。このようリニア中央新幹線を新幹線として全国新幹線整備法の対象として工事の建設を指示し工事計画を認可することは全国新幹線整備法に違反します。また乗客の安全の確保、経営の健全性の確保がされていない点でも全国新幹線鉄道整備法及び鉄道事業法に違反する違法な認可であります。

原告らは、このような違法な、国交大臣の **JR 東海** に対する中央新幹線の工事計画の認可処分の取り消しを求めて提訴したものです。