

# ストップ・リニア！訴訟 ニュース

第 25 号 2021 年 12 月 25 日発行

発行 リニア新幹線沿線住民ネットワーク

http://linearstop.wix.com/mysite

## ストップ・リニア！訴訟 第 21 回口頭弁論

### — 中津川市での人命事故糾弾！ 工事の中止を求める —



ストップ・リニア！訴訟第 21 回口頭弁論が 12 月 2 日午後 2 時から東京地裁で開かれました。午後 1 時から地裁前で集会が行われ、川村晃生原告団長が挨拶し、大深度工事に反対する「リニアから住環境を守る田園調布住民の会」と「外環ネットワーク」及び JR 東海労から連帯の発言がありました。

傍聴席の定員は新型コロナ感染防止のため 45 人に制限されましたが、山梨から愛知そして大阪からも多数の一審原告が駆け付け 85 人が傍聴席の抽選に並びました。

#### 第 21 回口頭弁論の内容

法廷では、初めに岐阜県中津川市在住の原告大山勝さんが意見陳述を行い、同市のリニア瀬戸斜坑トンネルの崩落で作業員一人が亡くなったことや、長野県豊丘村で起きたリニア斜坑トンネル崩落事故について詳しく陳述しました。そして JR 東海は安全対策をおろそかにしているとして、工事の中止を求めました。

次に原告代理人の半田虎生弁護士が、環境影響評価法の意義と JR 東海が行った環境影響評価に対する国交大臣の認可の瑕疵について意見陳述しました。

続いて原告代理人の関島保雄弁護士（弁護団共同代表）が環境影響評価の基になるべき施設の規模や工事内容を具体的に示さないままにされた、JR 東海の環境影響評価の違法性の実情を明らかにしました。

#### ・今後の日程

次回 3 月 10 日（木）午後 2 時

次々回 6 月 16 日（木）午後 2～5 時

#### ※裁判官の現地見分について

かねてより原告・弁護団から求めていた山梨実験線への裁判官の現地見分につき、裁判長から前向きな発言があり、3 月 10 日の口頭弁論後の進行協議で、具体化させることになりました。

#### ※証人申請について

証人尋問についてやり取りの結果、事情が許せば、6 月から証人尋問に入るということで、5 時までの法廷となりました。

#### 中間判決に対する控訴審のお知らせ

1 月 13 日（木）午後 2 時開廷

※ 13 時 20 分

東京高裁（地裁と同じ建物）前集合

※ 13 時 30 分 事前集会

※ 報告集会 15 時 30 分

衆議院第二議員会館地下 1 階第 1 会議室

#### 犠牲者への黙祷を断った JR 東海

地裁前集会での JR 東海労で報告によれば、中津川市での人命事故が起きた翌日の 10 月 28 日、JR 東海と同労組との中間決算に関する協議会の冒頭に、労組の側から、「犠牲になられた方に黙祷しましょう」と提案したところ、会社側は「時間がないので提案は受け入れられない」と拒否したということです。

JR 東海にとっては、人命よりも時間の方が大事なようです。

岐阜県中津川市の原告  
大山勝さんの意見陳述  
(概要)

2021年10月27日午後19時20分頃、中津川市瀬戸の中央新幹線瀬戸非常口ヤードの斜坑70m掘り進んだ箇所、切羽の崩落（肌落ち）が発生し、作業員一人が死亡、一人が重傷という痛ましい事故が発生しました。犠牲者を出したこの悲惨な事故について、JR東海の責任は極めて重大です。

**岐阜県内のリニア工場の現況**

県内のリニア中央新幹線の路線延長は55.1km、地上部は約6.5km、トンネル部は48.1kmで路線の87%がナトム工法による山岳トンネルです。県内のリニア工区は32か所あり、そのうち着工しているのは5つの非常口、4つの坑口、中部総合車両基地、岐阜県駅の11か所です。

工事に伴う残土は7つの非常口と9つの坑口から併せて1,280万m<sup>3</sup>が排出されます。現在確定している残土処理量（すでに排出されている分を含めて）530万m<sup>3</sup>足らずです。2021年3月に着工した美佐野工区は2つの坑口から130万m<sup>3</sup>の残土が排出される予定ですが、残土処分地は明らかにされていません。

**瀬戸非常口工場の状況**

瀬戸非常口ヤードの造成は2019年1月に始まりましたが、傾斜地であることや巨岩が露出し工事は難航していました。沈砂調整池付近の岩盤除去は2021年5月末頃には終了し、瀬戸山トンネルにつながる斜坑の掘削工事が、予定より



11月8日長野県 豊丘村 坂島工区  
斜坑トンネルの事故現場

1年3か月ほど遅れて6月から始まりました。工事が遅れば人件費や設備費などの出費がかさみます。十分な工事費用が補填されなければ、請負会社に焦りや手抜きが発生する土壌となります。

**類似事故について**

岐阜県でのリニア工場の事故は今回だけではありません。2019年4月8日には、隣の山口非常口工事ヤードでも斜坑が崩落し、地上に陥没穴ができる事故が発生し、また瀬戸非常口工区事故の12日後の11月8日JR東海は、長野県豊丘村の伊那山地トンネル坂島工区（約5.1km）の斜坑掘削現場で崩落事故が発生し、50代の作業員が軽傷を負っています。



**山岳トンネルにおける**

**肌落ち災害防止対策ガイドライン**

厚生労働省の「山岳トンネル工場の切羽における肌落ち災害防止対策に係るガイドライン」には「事業者は、肌落ちによる労働災害を防止するため、切羽への労働者の立入りを原則として禁止し、真に必要な場合のみ立ち入らせるようにする」などが定められています。JR東海は前記のガイドラインを守っていませんでした。法令軽視の姿勢は明らかです。

**工事認可の取り消しを求める**

このような法令軽視のJR東海がこのまま工を進めれば、環境はもちろん、人命すら保護されないこととなります。労働者の安全のため、地域住民の生活を保護するため、そして貴重な自環境を保持するため、国は直ちに本件工事認可処分を取り消すべきです。



原告代理人  
半田虎生弁護士の  
意見陳述(要旨)

環境影響評価手続きの意義

環境影響評価法は1条において、「土地の形状の変更、工作物の新設等の事業を行う事業者がその事業の実施に当たり、環境影響評価について国等の責務を明らかにするとともに、規模が大きく環境影響の程度が著しいものとなる恐れがある事業について環境影響評価が適切かつ円滑に行われるための手続等の事項を定め、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に資することを目的とする（一部中略）」としている。

そのための手続として、環境影響評価法33条1項は、対象事業に係る免許等を行う者は当該免許等の審査に際し、評価書の記載事項及び第24条の書面に基づいて、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査しなければならない旨を定めている。

重大な瑕疵があったアセスは違法

然るに、被告準備書面(4)は「JR東海が環境影響評価にあたっては、個別の環境影響評価の項目ごとに、調査、予測、評価に必要な限度で仮定された諸施設の形状等に基づき、環境影響評価を実施したものであり、本件補正のであり、本件補正後評価書第3章における対象事業の内容の記載に基づき、環境影響評価を実施したものではない」と主張している。

環境影響評価を進めるための前提であるリニア新幹線の建造物がきちんと特定されないままの審査と認可は、環境影響法の基本理念に反しており、裁量権の逸脱濫用の違法があったことは明らかであり、取り消されるべきである。

原告代理人  
関島保雄弁護士の  
具体的主張(要旨)

環境影響評価の違法性は明らか

JR東海の環境影響評価書によれば、建設する施設の内容が明らかにされていない。

例えば、東京ターミナル駅(品川駅)については、地下駅であり、延長約1km、最大幅60m、面積3.5haの構造物を建設すると記されているだけで、イラストでの絵しか書かれていない。採掘する土の量も計算値が異なり、どのような施設を建設するのも明らかにされていない。使用する建設機の台数も結局、事業者の計算結果を信じるしかない仕組みになっている。このことは非常口や変電施設でも同様である。

環境影響評価書は、非常口は直径約30mを基本として避難用エレベーター及び階段を設置すると説明しているだけでその内容もイラストの絵だけである。この縦穴を掘り避難用エレベーターと階段を作り、換気設備、消音設備を設置する工事の内容は全く明らかにされていない。

2017年以降ゼネコン4社による談合事件が明るみに出たが、報道では談合は2011年から行われていたことが明らかになっている。2014年にはJR東海の品川駅工事の見積もり額をゼネコンから出させているが、具体的な工事内容をもとにだされたものであり、具体的な原計画があったと考えられるが参考人(JR東海)の資料では明らかにされていないのである。



報告集会に86名が参加  
東京から大阪まで沿線各地の  
原告の報告で久々の熱気



## 沿線各地からの報告

12月2日の第21回口頭弁論の後、参議院議員会館で報告集会が開かれ、原告ら86名が参加しました。

冒頭川村訴訟団長から、「我々の各地での活動と客観情勢が相まって、JR東海を追い詰めつつある。楽観は許されないが、さらにストップ・リニアの声を大きくしていこう」という檄が飛ばされました。続いて、共産党の武田良介、山添拓参議院議員、本村伸子衆議院議員、そして今回の会場の確保をお願いした、社民党の福島みずほ参議院議員から激励と連帯の挨拶がありました。

この後、東京から大阪までの沿線ネット参加の団体から次のような活動報告がありました。

**東京（町田）・神奈川（川崎）** 10月に川崎市長と神奈川県知事あてにリニア工事中止を求めるよう要請。県は「リニアは実現すべき」の姿勢。川崎市長選では現職の対立候補者がリニア工事中止を訴えた。JR東海の大深度工事の家屋調査についてルート沿線（3千戸）にポスティング予定。JR東海の調査は2021年下期開始予定。調査範囲が狭すぎる。

**相模原** 橋本で神奈川県中間駅工事が施工中。西側工事ヤードではマンション3棟間近で工事が行われており、住民は騒音・粉塵被害を受けている。工事開始から1年時にアンケート調査したが、67人の回答から「家が揺れている」「騒音はひどい」「粉塵があり洗濯できない」などの被害が明らかになった。相原高校跡地のクスノキの撤去反対で市民から訴訟が起きた。

**山梨** リニアまんが訴訟は11月2日に最高裁が棄却し敗訴が確定。山梨県内は富士川町と中央市の各2か所で高架橋の建設工事中。中央市の1か所は住宅地に近接しており、住民が工事時間の短縮を申し出ている。県内の高架施設について防音フードと防音壁の区別がはっきりせず、住民が県とJR東海に公開を求めているが、JR東海は拒否している。

富士川の水質調査で県が発がん性を指摘しているアクリルアミドモノマーの調査を10月27日実施と発表。調査結果はまだ。南アルプストンネル工事でポリアクリルアミド系の凝集剤を使用。

**静岡** 大井川源流部の燕沢の残土処分予定地、林道の拡幅について現地調査を行った。残土処分予定地では工事は行われていない。林道整備は40%まで実施されている。（写真で説明）

**長野** アクセス道路関連の立ち退き、天竜川橋梁の工事などニュースでは工事が進んでいるような印象があるが、実際には各段階の開始時期も工事のペースも遅れている。長野県世論調査協会が9月に行った調査によれば、「リニアに期待する」が28%、「期待しない」が68%で「期待する」が南信でも33%だった。飯田リニアを考える会は8月にリニア中止を視野に入れて、リニアに関する住民の諸要望を受け入れるよう求める要望書を飯田市長に提出。大鹿村では先進坑、斜坑工事が県道に地滑りや豪雨被害などで5回にわたって工事が中断。県内の残土発生量は974万m<sup>3</sup>で住民の反対で中止になった谷埋め処分量は692万m<sup>3</sup>で今後谷埋め処分は困難になっている。

**岐阜** 瀬戸トンネル事故と岐阜県内のリニア工事状況は大山勝さんの意見陳述（2P）の通り。

**愛知** JR東海は、8月17日の説明会で年内に家屋調査を行うとしていたが、いまま調査の進捗状況が明らかでない。12月16日に坂下西工区のシールド掘進工事説明会。リニアルート坂下から東名高速の間3km直近に8か所の亜炭鉱跡が掘削されている。2021年9月16日出川町の「前平ちびっ子広場」で陥没があった。2015年にも陥没があったが、今回もその横で起きた。トンネル工事の振動で亜炭鉱跡が陥没して、住宅に影響がでることを住民は心配している。王子製紙工場から国道302号間2.3Kボーリング調査11本のうち真上直近は3本のみ、国の技術指針に反する。

**大阪** 吉村知事も松井市長もリニア大賛成。新大阪ではリニアのための再開発が進められようとしている。今問題は北陸新幹線の延長で京都から新大阪までに大深度トンネル工事を行う計画で住民が反対している。関心を向けてほしい。