

# ストップ・リニア！訴訟 ニュース

第13号 2018年10月1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>

## 9月14日 第11回口頭弁論と第6回シンポジウム開かれる！ 環境影響評価を逸脱した評価書に基づく事業認可は 取り消して事業を終了させるほかありません！

9月14日(金)「ストップ・リニア！訴訟」  
第11回口頭弁論が開かれました。

秋雨前線による雨が心配されましたが、大丈夫でした。13時頃から各地の仲間や支援の団体の方々が集まってきました。



恒例の地裁前集会は、橋本事務局次長の司会で進められ、川村原告団長からは、これまで地域の被害を伝えてきましたが、いよいよアセス法、全幹法の2つについて具体的に切り込んでいく。弁護団も体制を整え違法性を問う弁論を進めていく。更に証人申請をして私たちの議論の立証性を高めていく、等の主旨の挨拶がありました。

その後「JR東海労働組合」「田園調布住民の会」「日本熊森協会」「東京外環道訴訟団」「日本科学者会議」の代表者から、力強い連帯とご支援の挨拶を受けました。

今回も120名以上の方々が集結され傍聴券の抽選となりました。

予定通り14時30分に開廷し、冒頭に原告・被告側の提出書証類の確認が行われ、審理に入りました。

### 小笠原忠彦代理人の意見陳述要約

原告らが今回、問題にしているのは、リニア中央新幹線が、個々の公共施設の建設と異なり、列島を縦断する国家的な巨大プロジェクトであるため、環境への負荷が著しく、かつ一旦環境が破壊されるとその回復が永久的に困難になること、そのために厳格な環境アセスが求められなければならないということです。

山梨リニア実験線について、原告らが主に主張しているのは、山梨リニア実験線の建設について、閣議アセス及び環境影響評価法の規定に基づく環境影響評価が行われていないこと及び、実験線が完成した後も事後調査がなされていないことを問題にしているのです。

少なくとも、山梨リニア実験線が本線に接続することが確実になった段階で、環境影響評価法32条の環境影響評価の再実施を行わなければ、手続的に瑕疵があるといえます。原告らはこれまで山梨リニア実験線におけるトンネル工事被害の発生を主張しています。これに対し、JR東海は反論の必要はないとしています。JR東海は、山梨県大月市猿橋町朝日小沢地区の内、中島地区の簡易水道の水源に減水が生じたという限度でしか被害を認めていませんが、これ以外にも水枯れのトラブルは34件にも及んでいます。にもかかわらず、十分な事後調査がなされていません。

また本線についても、発生土処理について

も発生土の処分地が決まっていないことなどから、原告らは発生土の処分について環境影響評価が行われているとはいえないと主張しました。これに対し、JR東海は、「評価書作成後に発生土置き場を新たにJR東海が計画する場合には、場所の選定、関係者との調整を行った後に、環境保全措置の内容を詳細なものにするための調査及び影響検討を、事後調査として実施することにするとしている」と述べているだけです。

山梨県評価書においてなされている騒音予測では主な代表地点14地点、路線近傍の学校、病院等11地点に過ぎません。最低でも1時間に6本、反対車線を入れると12本の列車が早朝から深夜まで走行することが予想されています。しかもすれ違い走行の場合はさらに騒音は増大します。これがリニア中央新幹線廃業まで、永久的に継続するのです。リニア中央新幹線が国家的プロジェクトであり、環境への負担が空間的にも時間的にも著しく大きいことを考慮すれば、到底十分な環境影響評価がなされたとはいえません。

橋脚による被害について、JR東海はリニア中央新幹線が阪神・淡路大震災の被害を踏まえて改定された新しい耐震基準によって建設されており、十分な耐震性があると主張しています。しかし、リニア中央新幹線が新しい耐震診断基準に従って建設されることは当然です。問題は、環境影響評価において、地盤の問題をどのように評価して、どのような措置を講じているかということです。

## 横山聡代理人の意見陳述要約

1. 参加人は、静岡県環境影響評価について、制度を適切に理解せずにおこなっており、そもそも環境影響を評価したとは言えません。これを看過した国のリニア中央新幹線工事の認可は取り消されるべきというほかありません。
2. そもそも環境影響評価は、一定規模の事業を行う際に当該事業でどのような環境負荷が生じるかを調査し、その影響を測定し、ど

のような対策手段を執ればその負荷を軽減できるかを評価する作業であり「関係法令に従って」事業を行うと結論付けるだけであればそもそも実施する意味がありません。

参加人は、施設の概要・形状等についても、環境影響評価時点で「仮定の」設備に基づいて環境影響評価をしながらその調査・測定データを提供せず、対応策とその評価の結果を明示しません。

参加人はなぜデータを開示しないのでしょうか。環境影響評価が適切に行われたというのであれば、その適切性を確認するためにもデータを明らかにするべきです。

3. また、大井川における流量が毎秒2t減少すると環境影響評価書に記載していますが、その流量減予測は「覆エコンクリート、防水シート、薬液注入実施等の環境保全措置を実施しない条件下での計算」と言います。工事の際にそれらの施工を行うのであるならば、各施工により具体的にどの程度影響が出るかを明らかにして予測結果を示すべきです。参加人のこのような「環境影響評価」はそもそも環境影響評価の名に値しないものです。参加人は形だけ環境影響を調査、予測、評価したと言って、「環境に大きな影響はない」と結論のみ表示します。どの程度の影響なのか、どのような対策を取るのか、その対策の効果はどの程度か、を明らかにしない参加人の本件環境影響評価は重大な欠陥があると言わざるを得ません。

また、流量の回復策として認可時には「トンネル内に湧出した水をポンプで汲み上げる」案を提示していました。しかし、これを恒久的に維持すれば巨額の費用が掛かることは誰にでも分かることです。参加人は当初から「導水路トンネル」案を腹案として持っていたのであり、だからこそ認可から僅か2か月後に導水路トンネル案を提案できたのではないのでしょうか。この点に関する環境影響評価を加えると、認可の際に環境への負荷が重大であることが明らかになるため、これを隠すために評価書に記述しなかったとしか考えられま

せん。問題点を隠蔽し認可を騙し取ろうというこのような参加人の本件影響評価は不適切を超えて違法です。

そして、約11.4kmにもなる導水路トンネルについて、事後調査を行ったから問題ないという態度ですが、事後報告書は「認可のための環境影響評価の対象」には含まれません。認可後に特段の理由なく新たな工事を登場させて更なる環境への負荷を加えることを許すべきではないのです。

4 発生土置き場の問題も同じ構造です。参加人は最初から扇沢源頭部を発生土置き場にすることは考えておらず、もともと燕沢付近を発生土置き場にしようとしていたとしか考えられません。静岡県知事意見が指摘するように扇沢では山体崩壊の危険があり下流部に重大な環境影響を与える恐れが高いことは現地を見ればわかることです。参加人は、知事意見を勘案したという形をとろうとして扇沢案を持ち出したとしか考えられません。参加人は準備書面で「検討を進める過程で扇沢を使用する場合と使用しない場合を比較検討した」といいますが、まともに環境影響評価をしたのであれば事前に検討されていて然るべき問題です。

## 裁判官の発言と要請

今回の口頭弁論では、二人の代理人の発言後、古田裁判官から興味深い発言と要請があった。古田氏は、この工事の認可が抽象的なレベルの議論で判断された旨、ふと感想を洩らすような口ぶりで述べられた。おそらく、これはこれまでの各地域から提起された具体的な諸問題や諸事実、また弁護士の詳細な準備書面や意見陳述に接して、この認可がひどく甘い判断、基準のもとになされたということを示すものであろう。

一方原告に対して、早く原告適格を明示するようにと要請があった。これまでの口頭弁論でもうながされていたことだが、これに対

して、関島弁護士が、残土の運搬ルートも決まっていない段階で決めるのは難しいと、被告側の杜撰さを突きつつ、くり返し主張した。かなり長い時間の応酬があったが、結局大まかなものを次回までに提出することになった。

## 第6回シンポジウム リニアに奪われる住民の権利

閉廷後、参議院議員会館へ移動し、橋本事務局次長の司会で裁判の経過報告と第6回シンポジウム「リニアに奪われる住民の権利」が開催されました。



関島弁護士は、私たちは一貫して国の認可やアセスの対象になっている、リニアの路線、駅、車両基地、非常口、坑口等が全く具体的に明らかになっていないため、何を造るか分からない、環境がどう影響を受けるか分からないのではっきりさせよと何回も主張しているし、書面でも指摘している。

今回、国とJR東海から書面が出てきたが「それは環境アセスに書いてあります」というだけです。等々の主旨の報告がありました。

その後、小笠原・横山弁護士からも報告を受けました。

共産党の本村伸子衆院議員も駆けつけて連帯と支援の挨拶を頂きました。

シンポジウムの司会進行は川村原告団長が務め、各都県の沿線住民の代表が意見を述べられました。沿線からの発言は以下の通りです。



### 【東京：懸樋哲夫さん】

大田区～世田谷区在住の市民が自宅の真下をトンネルが通ることを最近知り、団体を起ち上げ、国交省とJR東海に働きかけて説明会を開くように要求しています。

### 【東京・神奈川：矢沢美也さん】

川崎・町田は全部地下なので、リニアが見えない、具体的に人権侵害が分かりにくい。市民に対し、私たちの運動を広め、サポーターを増やす必要がります。

### 【神奈川：浅香きみ江さん】

神奈川県駅の橋本で工事が始まり、浅深度トンネル上の住宅・マンションの立ち退きの動きがある。車両基地の買収の動きには土地の借地権契約で対抗している。また加山市長に「土砂災害警戒区域、串川氾濫区域に指定されている鳥屋でのリニア車両基地計画は重大な危害が生じる恐れがあり、再検討する事」等の質問書を提出しました。

### 【山梨：井上英麿さん】

山梨リニア沿線住民の会はこれまで4回にわたり、騒音問題で山梨県知事に要請書を提出し、国の基準を当てはめるのではなく、県として解決できる対策を求めています。県は70dBにしたいようだが、私たちは55dB以下にすべきだと思います。

### 【静岡：芳賀直哉さん】

静岡市とJR東海の「基本合意書」問題に抗議と詳細説明の要求書を提出しました。工事の円滑な推進ではなく、市民・県民の立場でJR東海と協議してほしい。

### 【長野：米山義盛さん】

長野県では、約1000万立方メートルに及ぶトンネル残土処分地が大きな問題です。処分先が確定したのは11万立方メートルに過ぎず、住民は谷に残土を置く事を心配しています。大鹿村ではリニア道路開発で山崩れが複数個所で起きています。また飯田市の新駅周辺では工事による地域分断で住民の反発が強い。

### 【岐阜：原重雄さん】

県内に車両基地や変電所が造られるほか、リニア関連道路（濃飛横断自動車道）の建設で80戸が移転を迫られる。高架・橋梁区間が9か所あり、75dB騒音も予想される。8月26日には山梨、長野の住民が結集し、騒音問題での連絡会を起ち上げました。

### 【愛知：鳥居勝さん】

リニア新駅は、シールド工法ではできないとの勝手な理由で開削工法での建設になるため、事業地範囲内の住民が「立ち退き」を迫られている。強権的に立ち退きを迫り、生存権を侵している。

このあと、会場からは「今こそマスコミを通じて私たちの声を広めるべきである」などの声が寄せられました。

今回のシンポジウムでは、騒音、残土、大深度、立ち退きなど、各地域に共通する問題が浮かび上がりました。この度、山梨、長野、岐阜で騒音に対する共同の運動体が結成されましたが、同様に、それぞれの共通する問題で、県を跨いで横につながり、情報や知恵を強化しつつ、いっそう強い運動体を作ったらどうかというまとめた提案もありました。

### 今後の裁判期日

11月30日（金）

2月8日（金） 5月17日（金）

※ いずれも、14時30分 東京地裁