

ストップ・リニア！訴訟第14回口頭弁論

その2 訴訟第1回意見陳述資料

2019. 5. 17

ストップ・リニア！訴訟原告団事務局

原告ら訴訟代理人 和泉 貴士

### 意見陳述書

以下では2019年3月13日に提訴された工事実施計画認可取消請求事件の訴状について意見陳述を行います。

国交大臣は、2014（平成26）年10月17日に行った本件認可処分（その1）の認可に引き続き、2018（平成30）年3月2日、全幹法9条1項前段に基づき中央新幹線（品川・名古屋間）の工事実施計画（その2）を認可する旨の処分（本件認可処分（その2））を行いました。

本件認可処分（その1）の違法については、すでに平成28年（行ウ）第211号事件の訴状および準備書面において述べているところですが、その違法は以下で述べるとおり、本件認可処分（その2）にも承継されるものと考えます。

JR東海は、中央新幹線建設工事について、「土木構造物関係分」に関する工事実施計画（その1）と、「開業関係設備分」に関する工事実施計画（その2）とに分割して申請を行い、被告は、これに対応する形で本件認可処分（その1）と（その2）を行っています。

全幹法9条1項は、「建設主体は、前条の規定による指示により建設線の建設を行おうとするときは、整備計画に基づいて、路線名、工事の区間、工事方法その他国土交通省令で定める事項を記載した建設線の工事実施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならない。」と規定しています。上記文言からすれば、法は、建設主体が建設を行おうとする新幹線鉄道施設の工事全体に関して一括して工事実施計画を作成することを想定しているというべきです。

とすれば、本件認可処分（その1）と（その2）は、中央新幹線建設工事の「土木構造物関係分」と「開業関係設備分」という工事全体の一部について、被告の便宜からなんら条文上の根拠が無いにも関わらず、それぞれ分割して作成し申請された工事実施計画に対する認可処分であるところ、本件認可処分（その1）と（その2）は本来的には一体となって一つの認可処分を形成するものといえます。

したがって、本件認可処分（その1）の違法は、本件認可処分（その2）に承継されます。また、本件認可処分（その2）に独自の違法があれば、これも本件認可処分（その2）の取消原因となります。

さらに、具体的な違法について簡単に述べます。鉄道事業法違反、環境影響評価法違反については平成28年（行ウ）第211号事件と共通であり、同事件において既に主張してきたところです。加えて、JR東海は、本件認可処分（その2）に際して、新たに環境影響評価を行っていません。中央新幹線工事が環境要素に対する影響は、本件認可処分（その1）が対象とする、橋梁やトンネル、軌道工事等の「土木構造物関係分」の工事のみならず、運行供用によって生じるものも少なくありません。また、実際に本件認可処分（その1）段階で作成された環境影響評価では、工事内容が特定されていないが故に事後アセスによる検討対象とされた事項が多数存在します。とすれば、供用に伴う騒音、振動、微気圧波等、電磁波の人体影響といった環境破壊の可能性のある諸要素については、本件認可処分（その2）の段階で再度環境影響評価を行うべきであり、かかる環境影響評価を行っていないことを看過してなされた本件認可は違法といえるものであります。

以上

# 陳 述 書

2019年5月17日

長野県飯田市上郷飯沼2596-1

大 坪 勇

## 1. JR 東海と地元対策委員会の合意

私の自宅は長野県駅予定地の南側約300m、高架から約150m南に位置します。

平成26年9月リニア中央新幹線の長野県駅として、飯田市上郷北条地籍が示めされました。JR 東海は、リニア路線の説明会を開催しながら、飯田市リニア推進室に、関係住民を説得すること、北条まちづくり委員会に、対策委員会をつくり、住民の要望を出させて、推進のための合意を結んだ。

- ・北条から掘るトンネルの廃土は、北条へは出さない。
- ・トンネルから湧水、駅構内、駅前広場の雨水は一級河川の土曾川・新戸川へは流さず直接天龍川まで流すこと。・新戸川の上流の災害を起す危険地域の防災工事を行なうこと。
- ・地域を分断する二つの市道の工事は、子供の通学・高齢者の生活に必要な市道工事後すみやかに通行を確保すること。
- ・工事中、子供・住民の安全を守り工事騒音が住民の生活に影響しないこと。

などのJR 東海と地元対策委員会の合意で進められているが、現在これらの合意事項は、JR 東海からは十分の回答なしに進められています。

## 2. JR 東海の不誠実な対応について

北条住民この5年間は、JR と市の推進室の住民説明会に参加してきましたが、住民への説明会は、他地域の住民の参加を一切認めず、マスコミもシャットアウトして進められてきました。説明会ではJR 東海は言葉はていねいだが、住民の質問に都合の悪いことは答えず、反対の意見をのべる人の発言を制限するなど（地元対策委員長がJR 東海の立場で）きわめて強引に進められてきました。

説明会で反対意見をおさえられた高齢者の一住民は昨年リニアに恨みを云って家族やまわりの人に残念だと話して亡くなっています。

中心線測量の説明会では、地元対策委員長がJR 東海の代弁で中心杭を打たないと全体がわからず進められないので中心杭を打たせ欲しいと発言があり参加者は黙っていましたが、これで説明したから了解したと勝手にJR 東海は中心杭を15ヶ所に杭を打ちました。しかし、住民は、杭を打ったからと言って了解した訳ではない主張しており、きわめてあいまいな形で進んでいます。

### 3. 駅周辺整備はコンパクトに要求

飯田市は、飯田駅で1日6,800人乗降客があると、過大な想定して、6.5ヘクタールの面積のなかに、750台の大駐車場、交流センター広場、商業施設などリニア駅に不必要な大型の周辺整備の基本設計を進めている。

しかし、リニアの乗客は、駅に着いて急いでスムーズに散っていく性格からみて、コンパクトな駅周辺にすべきであり、又駅周辺整備も本来 JR 東海が負担すべきで飯田市に過大な負担を負わせるべきではありません。飯田市の財政負担となり市財政の負担が多く、結果的には市財政の危機を招くことになるのです。

### 4. 移転対象地区について

移転を迫られている地権者（約120戸）に対して飯田市がとなりの丹保地籍に40区画（60坪～100坪）の代替地を予定して、関係者だけに示めしていますが、土地、家屋の補償の基準が示めされていないのに、代替地を求めることもできず進んでいません。代替地を求めることもできず進まないのです。代替地は家屋の移転だけで、田畑を持つ農家の移転は自分でさがすことになり数件の農家の移転は自分でさがすことになり数軒の農家は移転する場所がなく、生存権をかかげて JR 東海と最後まで対決しなければと、地権者の熊谷清人さんは決意を固めるに至っています。自然環境、生活環境を無視して住民が納得しないリニア計画を推し進める JR 東海は一度立止まって検討し直すように住民の意見が強まっています。

### 5 被害について

#### ・騒音と電磁波の説明も不十分

一日に何十本（まだ通過台数の説明はない）も時速 500K で走るリニアの騒音は沿線住民の生活環境を大きく壊してしまうことを心配しているが、JR 東海は住民に納得できる回答をしていません。300mはなれた場所に代替地を予定したり長時間滞在する駅前広場を設定したり騒音に対してあまりにも無神経である。

掘削でリニアが通る地域に住む宮井和さんは、わずか 5mしか離れていない計画が示めされ、騒音と振動で生活ができなくなると対策を求め抗議しましたが、JR 東海はまともに対応しなく、宮井和さんは移転の対象になるように粘り強く交渉しています。

以上

# 意見陳述書

2019年(令和元年)5月17日

東京地方裁判所 民事部 御中

原告 山梨県中央市 河野正彦

私は、山梨県中央市に在住しています。私の家は、甲府盆地の南に位置し、四方に目を向ければ富士山、南アルプス、八ヶ岳を眺めることができる風光明媚な場所です。

生活環境としても、山梨大学医学部附属病院や身延線の小井川駅を中心に閑静な住宅が広がっています。近々では約20棟の新築住宅もでき、休みになれば小さな子供の遊ぶ声がします。

それらの家の方は、リニアに直近の場所であることも知らずに、土地を購入した人たちです。私の家もリニアの予定路線から20mくらいしか離れていないので、騒音や振動による健康被害が心配です。

私は、元々はリニアに反対ではありませんでした。私は、医療機器メーカーのテルモを定年退職した後、地域に恩返しをしたいと思い、身体障害者や発達障害者の支援をボランティアで行い、在職時の技術を生かし、中小企業への技術支援も行っています。こうした地域への貢献をしたいという思いから、私の地域にリニアが通ることを聞いて、メリット、ディメリットを把握したく、特に自然環境への影響や、住民への健康被害を知る必要を感じたからです。むろん、私の家がリニアの沿線にあたることも関心の根拠になったことは言うまでもありません。

そこで、JR東海や行政（中央市や山梨県）の説明会に参加しました。

説明会で、私たちの地域にどのような影響があるかを聞いたかったのですが、説明を聞いて、衝撃を受けました。質問の数も制限され、回答も納得のいくものではありませんでした。その後の文書による再質問に対しても、回答がありません。極めつけは、それは法律で決まっているからという、不誠実な回答には正直驚きました。私は難しいことは解りませんが、法律は社会的弱者の為にあると思っています。このように住民にリスクを提示せず、その低減策も示さないで、すべてにおいて先延ばしをして、その間に事を進めるといふ、姑息な手段が見え見えます。

さて、私たちが住んでいる地域での問題点として、まず、住民の健康被害です。リニア開通前後に健康被害が発生した場合、誰が責任をとってくれるのでしょうか。

これから述べる問題点に関して、納得がいく回答は得られていません。

## 1. 日陰による健康被害

例えば、笛吹市のリニア実験線の沿線住民の中には、日陰になってしまったことにより、冬がくるのが怖いと言って、精神的ストレスから円形脱毛症になってしまった住民がいます。

また、農作物の日照被害もあり、農家にとっては死活問題です。

## 2. 騒音・振動による健康被害

環境基本法第16条①の「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」を受けて55dB以下と定めているにも関わらず、リニア路線を中心に片側400mの地区において、70～75dBの騒音が発生すると言っています。山梨の高架橋区間には住宅はもちろん、学校や病院も点在しています。このような場所で健康な生活は送れません。

実際に実験線の沿線住民の中には、過度な騒音や振動の為に、日常生活に支障を来し、心身の不調を招いている方もいます。

また、市の防災無線による災害情報も、リニア通過時に、聞こえなくなる地域が発生します。これは大問題です。

騒音低減策として、例えば東海道新幹線で実証済みの減速走行なども検討すべきです。

### 3. 強磁界・強電磁波による健康被害

人体への影響は不明な部分が多いと思いますが、僅か3～4ミリガウスでも小児に対して白血病の発生リスクがあると言われていています。

### 4. 地下水の汚染や枯渇による健康被害

甲府盆地の特異な地形を考えると、リニア工事に使用されるであろう土壌凝固材等で地下水が広範囲に汚染される可能性があり、飲料用の地下水も汚染される可能性があります。井戸水を飲料水や農業用水として使用している家も散見されます。

特に、私どもが住んでいる場所は、脆弱な地盤なため、リニア沿線の住宅への影響が危惧されます。地盤沈下による家の傾き等です。家の傾きが発生し、住めない状態になったら誰が保障してくれるのですか。

私が在職中の会社では、リスク分析を徹底し、リスクがある場合はリスクの低減策を議論していました。ところが、国家的な事業であるにもかかわらず、リニアに関して、具体的なリスクの提示や低減策がありません。しっかり提示すべきです。工事に使用する部材、土壌凝固剤等の薬剤に関しても同様です。

説明会でのJR東海の回答はネガティブな情報を持っていても表に出さず、ひたすら隠蔽する体質に思えてなりません。

質問に対しても、実際にリニアを走らせてみなければ解らないと、JR東海は言っていますが、なんの為の実験線なのですか。例えば騒音等に関しても現在はスパコンの発達によるシミュレーション技術が進んでいるので、こんな回答もおかしな話だと思います。

もう一つの問題として、住民の健康被害に対する回答が曖昧な事です。山梨大学医学部附属病院が路線から約100mの位置にあります。病院の入院患者が健康被害を受けることは間違いないと思います。

また、リニア沿線の小中学校の生徒や、幼稚園児の健康はいったい誰が保障できるのですか。

最後にJR東海や行政に言いたいことは、あえて犠牲者と言いますが、そのような人を出さない為には何をなすべきか真剣に議論するべきです。

一事業を始める時に、住民の安全、生活環境、自然環境を守る事を最優先することは、当たり前です。

未来の子供たちにいったい何を残し、また何を残していくべきか、みんなで真剣に考える必要があると思います。

残ったのは、健康被害や自然破壊のみだったなど、決してあってはなりません。

我々はいつでも、話し合える場を用意しています。

JR東海が具体的リスクの提示や低減策を示さないまま、リニアの工事許可が下りたことは許される事ではありません。それで、私は今度の訴訟に参加することを決意しました。

以上

## 意見陳述書

神奈川県相模原市中央区宮下本町2-19-28  
萩原安雄

私は相模原市中央区宮下本町2丁目に住む萩原安雄と申します。我が家はリニア新幹線予定ルート約50メートル付近に位置しております。

50メートル離れているため、JR東海からは何の説明もなく完全に無視されております。国策により無担保で3兆円もの金をかりて進められるリニア工事で有りながら、予定中心線から10m以上はなれている近隣住民には個別の説明が全くないまま工事の準備が進められております。

予定線は境川～相模川の約6kmにわたるトンネル区間を深さ40m以上の大深度工事ではなく、より浅い1.4m～2.6mの深さの工事のため、JR東海は地権者との間に区分地上権を設定して契約を結び登記しなければなりません。

しかもトンネル真上の設定範囲幅はわずか約1.5mです。(トンネル約1.4m+保護層1m) この範囲から外れた住民には基本的になんの補償もなく、このまま工事が進められれば、地盤沈下等の事故が起こっても近隣住民は泣き寝入りするしかありません。

私が住んでいるところは境川から約150m離れていますが、昔は境川の河川敷だったところです。地域の防災マップよれば、境川の0メートル地帯で境川氾濫時の浸水地域に指定されております。この河川敷の3カ所についてJR東海が行ったボーリング調査記録をみると地質は5m以下は砂、砂礫、砂岩の層であり、記事欄には「よく締まっているが未固結で指圧でへこむ」「非常に硬いが爪で削れる程度、クラックが入り易い」などと記されている。

このような地層をシールドマシンで掘削工事を行えば何が起こるかわかりません。

最近起きている事故の例を見てみると、2018年には首都高横浜北線「馬場出入口」付近では工事現場から400mも離れた場所で百数十メートル四方が最大約1.4センチ沈下しました。原因は過去は「池」だったところで軟弱地盤なため、地下水位が低下し沈下したと報じられました。

最近では2018年5月から6月にかけて東京外環道・東名ジャンクション工事で40m以上深い大深度工事現場で付近を流れる野川とヤード内に「酸欠ガス」と「地下水」が吹き出すという事故が発生しております。

リニアに関しては、2018年12月に愛知県名古屋市の名城非常口立坑から出水し、JR東海は今年の秋頃までに掘削工事の再開を目指していると報道されています。2019年4月8日、岐阜県中津川市の山口工区で作業用トンネルで直径8m、深さ5mの陥没が確認されました。坑内では4日前に小崩落があった、原因は調査中と報じています。

事故が起こった地域と地形や地質が類似する境川流域の「浅い深度」のトンネル工事は事故の危険が伴うおそれがあり、認可を認めるわけにはいきません。

工事認可の取り消しを要求します。

次に、区分地上権設定の概要について地権者に提出されている「用地補償のあらまし」をもとに問題点を述べます。私は現在、相模原地域の地権者の団体を立ち上げ、情報交換やJR東海との交渉準備、相談に応じるといった活動を行っております。私のもとには多くの地権者の方から、JR東海の対応に対する不満や、工事に対する不安の声が寄せられています。とくに神奈川県駅周辺は浅進度の地域ですので区分地上権の設定に関する住民の不満・不安

の声が多いです。問題点を挙げると以下の通りです。

(1) 区分地上権は、地権者の土地と事業用地とが重なる部分についてのみ設定しているため、

- ① トンネルが敷地の半分しかかからないため、敷地が2分割される。
- ② トンネルが敷地の真ん中を通るため、敷地が3分割される。  
などの問題が出ております。

(2) 補償金の算定については、「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」に基づき算出するとし次式が提示されています。

補償金額＝標準地価格×土地利用制限率×事業用地面積

- ① 土地利用制限率は深さ25mの用地で、20%前後の提示です。  
標準地価格も時価の80%前後なので補償額は時価の15%前後。
- ② 2分割、3分割された敷地は何の補償もなく、価格は当然下落し売却したくても買い手つきません。
- ③ 工事中の振動・騒音に対する対策も明記されておられません。

(3) トンネル掘削後の地盤沈下や建物等の損害の申出期間はトンネル工事完了の日から1年間とされていますが、高速道路等の工事で起きている地盤沈下等は3年後、5年後でも発生しています。

何年経過しようともJR東海の責任で原因を調査し、損害補償をすべきです。

2018年初めからJR東海と交渉を行っているある地権者の方からはこのような話を聞きました。

この方は、地盤沈下の原因について調査費用の負担をJR東海に求めていたのですが、当初、JR東海は「相当期間経過後でも、その立証を住民に求めるのではなく当事者として積極的にかかわりを持つ」と口頭で発言していたにもかかわらず、途中でその話は消えてしまいました。また、昨年3月にJR東海から提示された「区分地上権設定契約書（例）の9条には「乙は、工事に起因した地盤沈下、土地陥没その他によって甲に損失を与えた場合は、甲に対して当該損失を補償するものとする」とありましたが、その後提出された「契約書」には、この文言が削除されています。

さらに、JR東海から提供された「用地補償のあらまし・補足説明資料」には「トンネル掘削工事完了の日から1年間」と記載されています。

これでは、トンネル工事によって地盤沈下等が生じてても、原因の調査費用は全て地権者負担、しかも1年以内に請求しないかぎり、地権者はJR東海に補償を求めることはできません。地盤沈下等に対する補償は当然の要求であり、補償期間を限定するべきではありませんし、JR東海の都合で工事を行ったにもかかわらず、調査費用を地権者が一方的に負担するのはおかしいはずです。しかも、先に述べた通りこれらの説明があったのはトンネル真上の地権者のみであって、私のようなトンネルから数十メートル離れた者には補償についてなんの説明もありません。

「これがJR東海のやり方です。口頭での回答に欺されてはいけません。」と地権者の方は訴えておりました。このように多くの地権者もJR東海の一方的な態度に怒りを感じ、契約拒否の態度を表明しております。

工事中の安全をないがしろにし、工事後の地盤沈下等に対する補償も曖昧なまま、工事が進められようとしておりますが、これでは安心してこの地に住んでいられません。裁判所が住民の立場にたち公正な判断をくださり、工事認可を取り消すよう要望します。