

に火災と避難時についてどの程度審理しているか、③走行時の安全性確保のため、建設ルート自体が安全性確保について、どの程度、どのように検討したか、④6000万㎡にもものぼる発生土の処分場所を確定せず、騒音・振動・景観・排気ガス等について環境影響評価を回避・逸脱していることについて適切な対応ではないのではないか、の4点であった。

そして、釈明事項①については、被告は、リニア中央新幹線の建設規模が巨大なので工事認可計画時点では建造物の詳細な工事計画や図面の作成が困難、と回答する。しかし、環境影響評価の問題を問うているのに全幹法の内容を回答しており、かみ合っていない。環境影響評価書を見ても、いかなる建造物を仮定して環境影響評価を行ったのかが全く不明である。実施する事業に関して認可申請手続きの中に当該事業の環境影響評価が要求されている以上、環境法体系に則った「環境影響評価」が充足されることは当然の理である。そして、横断条項に基づいて独立した手続きである環境影響評価が充足されない限り、認可処分手続きは無効と言わざるを得ない。

次に、釈明事項②について、運行上の事故に対する乗客の安全性確保について、原告らはこれまで事故発生後に使用する非常口の具体的構造、距離、勾配や避難のための手段の具体的検討、消磁のための具体的手順など、事故が生じた場合の緊急対策などについて釈明を求めた。それは、JR東海の説明では、1編成の列車で最大1000名もの乗客が乗車するのに乗務員が2、3名であり、運転士も乗車していないことから、地震・火災などの緊急事態が生じた場合には乗客の安全が図れるか極めて疑問であり、不安が拭いきれないからである。しかるに被告は、トンネル坑口・立坑斜坑・作業坑から外部に避難する、万一トンネルの途中で停止した場合には新幹線・山梨実験線の経験に立脚して対応方法は明確化しており、実用化に必要な技術や運営方法の確立の見通しが得られている、と主張するのみで、具体的にいかなる経験に立脚してどのような対応方法を取るのか、リニア中央新幹線は、超高速で運行され、殆どが地下であるため、これまでのトンネル内事故対応の基本であった「地上部に出る」「駅に入る」などといった対応は極めて困難と考える。従

来と異なる避難対応が必要だが、不要ならばその理由を説得的に説明すべきである。事故時の超電導磁石の消磁システムの稼働など全く新しい問題もあり、超強力な磁場に踏み込まないための安全措置は明らかにされるべきである。乗客となる可能性のあるすべての人が納得のゆく答えを提供すべきである。

さらに釈明事項③について、前述のように、被告が本事業を認可した時点でルートは定まっており、「亜炭鉱跡の陥没事故の危険が生じる可能性のある場所」や「多数の活断層を横断して地震による断層変異でのガイドウェイの寸断」等の危険の否定できないルートであることは明らかであったにも拘らず、同ルートで建設することを認可している。従って被告は同認可によるルートの選択について、十分安全性の検討を行っていないなければならない。これに対し被告は、亜炭鉱跡の選定について、認可後に施工段階で建設主体のJR東海が工事方法やトンネル設計を検討すると回答している。また、活断層の通過の危険についても、地震への対応方針が確認されガイドウェイで磁力により拘束されているから脱線がないのが基本で、具体的な対応は認可後に建設主体のJR東海が工事方法やトンネル設計を検討するとしている。

そもそも被告の対応は、本件事業はJR東海が独力で実施を宣言して被告に認可を求めた経緯から、ルートもJR東海の定めに従うのみで、責任は全てJR東海にあると考えているような態度である。

さらに求釈明④について、原告らを含む本件リニア中央新幹線の沿線周辺の住民にとり、過去にない長期間の大規模な工事が実施されたことはなく、自らの生活に関わることとして「どこに発生土置き場が置かれるか」「発生土運搬のルートはどこか」には強い関心がある。なぜなら、近時風水害も反発し、大量の発生土の置き場が生活空間の近隣に生じた場合に安全性への危惧を有することは当然である。そこで原告らは、随時弁論でも、発生土置き場について早急に明かにするよう求め続けて来た。しかし、被告は原告らの釈明に対し、何ら対応する気配もなく、JR東海に対して指示することもしない。従って、裁判所に対し、被告が以上の釈明に具体的に応じるよう訴訟指揮を求める。

以上

第16回口頭弁論後の報告集会で各地からリニア工事の実態を報告



第16回口頭弁論終了後午後4時から衆議院第二議員会館で裁判の報告集会和沿線8団体からリニア工事の現況や今後に向けての問題について報告がありました。冒頭、ストップ・リニア！訴訟原告側弁護団の関島保雄共同代表が意見陳述の趣旨と内容を詳しく説明し、裁判長から「来年3月に原告適格の中間判決を出す」という方針については、近く弁護団と訴訟事務局が合同会議を開き対策を協議すると述べました。

山梨線でリニア車両火災、3人が重軽傷

沿線報告に先立って、10月7日にリニア山梨実験線車両基地で起きた車両火災事故について、リニア・市民ネット山梨代表の川村晃生さんから報道を含む経緯の報告がありました。以下紹介します。

『最初の報道では事故についてJR東海は発表するかどうかは未定であるなどと、事故を大きく報道されないようにしていた。また、計測器を取り出すために車両内の断路器を切り、その後通電したら火花が散って作業員3人に燃え移ったとJR東海は8日に山梨県庁で記者会見して明らかにした。

報道各紙も火花が散ったとの表現を使っているが、火花だけで3人が重軽傷（火傷）を負うわけではない。JR東海は事故という小さなものとして伝えようとしている。山梨県に問合わせたが、「15日からのリニアの体験乗車が行われるかどうかをJR東海に聞いている。その他のことはわからない」という無責任な姿勢だった。武蔵野大学の阿部修治さんに尋ねたところ、「リニアにとって電気系統の事故は常に起こりつづける。鎮火に1時間かかったのは相当な事故」と話していた』。

沿線各地からの報告のあらましは以下の通り

愛知	大村愛知県知事の静岡県への介入発言について、県に申し入れ。県は「静岡県の水供給は重要。科学的な話し合いを」と回答。名城非常口の止水や水分離作業進む。
岐阜	JR東海が御嵩町で残土の恒久処分を計画。重金属を含む土壌汚染のおそれ。「市と協議中」との回答。町民に対し説明を求める声上がる。以前住民投票があった。
長野	残土処理場をほとんど確保できず。大鹿村の大崩落直下まで盛土する計画も。残土搬出のための斜坑工事も遅延。飯田新駅周辺の地権者が反発、収拾の進展はない。
静岡	畑薙山断層が新たな問題。幅800mの破碎帯で出水多く、先進坑だけで大量の地下水が山梨県側に流れる。ポンプアップはムリ。JR東海に大井川復水対策は杜撰。
山梨	「リニアまんが訴訟」、甲府地裁が判決を早める動き。裁量権に踏み込んだ判決を求める署名に協力を。騒音規制を自治体に請願。真実報道の動画をYouTubeで配信。
相模原	新駅工事について説明会開始。100人程度が出席、車両走行で疑問意見。相原高校跡地のクスノキ保存、市に対策なし。非常口残土で道志川の横浜市水源地に影響。
川崎	東扇島埋立にリニア残土使用で監査請求、市監査委は棄却。再度請求し、裁判も視野。東百合ヶ丘非常口残土は横浜港に運ばれ千葉県に船で搬送。片平で住民立ち退き。
東京	公園の緑を守る集会でリニア問題を取り上げ。大深度地下工事について、大田区では工事認可を取り消す裁判の動きあり。今後も集会等でリニア問題の周知を図る。

＜当面のシンポジウムなどのご案内＞

- 10月22日 弁護団・原告団事務局会議
- 10月25日 『環境と公害』リニアシンポ
- 11月30日～12月1日 日本科学者会議
第20回東京科学シンポ
- 11月 2日 弁護士連合会リニアシンポ
- 12月20日 リニア訴訟第17回口頭弁論