

求釈明に関する意見陳述

2019（令和元）年10月11日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

原告ら訴訟代理人 弁護士 横山 聡

これまで原告らは、準備書面でいくつもの求釈明を行ってきた。その内容は大まかに類別すると、①被告が認可し環境影響評価の対象とした建造物の形状や規模に関するもの、②走行時の安全性確保について、特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・潜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理の当然である。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。

そもそも被告は、JR東海が、本件事業の認可処分を受けた2014年10月以降、矢継ぎ早に工事契約を締結していることは把握しているはずで、各工区工事において建設する施設の形状や規模等が明らかにならなければ建築契約を締結することはない。「どのようなものを建設するか」が明らかでなければそもそも「見積もり」も作れないはずである。従って、少なくとも各工事における「環境影響評価の対象とできる程度の仮の施設の形状・規模等」は明らかにできるはずである。しかし、被告は原告らの要求に何ら応じようとしない。

そこで、改めて裁判所に対し、被告に以下のとおり釈明を行い、誠実に回答するよう訴訟指揮することを求める。

被告が環境影響評価の対象とした、本件事業で仮定した建造物の形状・外観・規模等について、明らかにせよ。

次に、釈明事項②について、運行上の事故の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、「実用化に必要な技術や運営方法の確立の見通し」とは具体的に何を意味するのか、どのように得られているのかについて、何ら具体的な説明を行わない。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か、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。被告は未体験のシステムについて事業認可を下したのであるから、当然利用する乗客の安全を十分検討したはずである。避難路についても、高齢者や障がい者が乗車することを前提に確保されておらねばならず、特に山岳トンネルにおいてはどの程度の距離・勾配の避難路を避難させられるのか、一時的に避難する設備等の確保、避難した先から市民生活の場に戻るための準備など検討されているのか。これら釈明に対する被告の回答は全く具体性がない。そこで、原告らは、裁判所に対し、以下の通り被告への釈明を行い、誠実に回答するよう訴訟指揮することを求める。

リニア中央新幹線において、具体的事故が発生した場合に在来新幹線との対応の類似点と相違点を明らかにし、いずれに対しても具体的にいかなる対応を取ることを検討しているかを明示せよ。また、各山岳トンネルについて、トンネル坑口・立坑・斜坑・作業坑を避難坑として使用する場合に、移動する距離と勾配、一時待機場所の設備の具体的構想、避難者が生活空間に戻るための具体的手順について詳細に明らかにせよ。

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ければならない。そこで、被告が「一般的には危険と考えるルート」をあえて選定した具体的検討内容及び審議状況について明かにするよう求めた。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。しかし、設計・施工の前提として、そもそも危険性の高いルートを回避して事故が極力生じないようなルートを認可すべきである。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。しかし、多数の乗客が利用し生命と身体が掛かっている交通の安全の確保について、かような無責任な対応は許されない。過去の被告の経験や知識に基づき、安全性の確保について事業計画段階で懸念が生じれば、建設主体のJR東海に十分な対応を求め、具体的対策を確認すべきであるが、被告がそのような対応を行った形跡はない。そこで、裁判所に対し、被告が以下の釈明に具体的に応じるよう訴訟指揮を求める。

亜炭鉱跡の陥没事故の危険性、活断層を横断する危険性について、具体的に検討した結果を示し、検討しておらず設計・施工時に建設主体であるJR東海が検討すればよいと判断したのであれば、自らが検討する必要がない系判断したことの根拠を具体的かつ詳細に明らかにせよ。

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だし、また、発生土運搬ルートが近隣であれば、頻繁に発生土運搬車両が多数走行し、排気ガス、騒音・振動、交通混雑が発生することが懸念される。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。発生土の仮置き場への移動後の発生土の利用が全く明らかにならないため、何年間どの程度の量が置いたままになるのかも明らかではない。地域住民の不安を適切に解消されるよう、「責任を持った」回答を被告は行うべきである。従って、裁判所に対し、被告が以下の釈明に具体的に応じるよう訴訟指揮を求める。

被告は、各地の発生土の置き場所について早急に明らかにするとともに、最終処分をどのようにするかについて明かにせよ。

加えて新たな求釈明も行う。証人尋問移行の準備として、以下の点について釈明を求めものである。従前から釈明を求めてきた点も含まれるが、尋問のために改めて整理する必要があり、釈明を求める次第である。

- (1) 全幹法の3つの目的について、具体的にどのような点を評価して全幹法の適用を妥当と評価したのか明らかにされたい。
- (2) 2016年11月に本事業への財政投融资が実施され、本事業の経済的健全性、採算性が重要となると考えられるが、本事業について経済的健全性を判断した根拠を具体的に明らかにさ

りたい。

- (3) 人口減少状況にある我が国において本事業の将来的採算が見込めるとした根拠及びその資料を明らかにされたい。
- (4) 採算性判断の1要素としてメンテナンスが重要と考えられるが、地上走行と浮上走行との移行に際しての地上走行システムの車輪・車軸等のシステムの維持管理費は、1列車当たり年間いくらかかると概算しているのか。
- (5) ガイドウェイの電磁石の成型カバー等難燃物が使用されるが、火災が生じた場合のこれら難燃物の燃焼拡大にかかる時間と燃焼により発生するガスの成分及び人体影響を明らかにされたい。
- (6) ガイドウェイの電磁石には車体の浮上により車両分の重量がかかるが、その場合にガイドウェイの電磁石が脱落しないための措置と電磁石のメンテナンスの頻度・間隔、費用について明かにされたい。
- (7) 大井川の流量の減少について、環境影響評価書では「毎秒2 m³」とされているが、その数値の根拠を明らかにされたい。
また、近時静岡県との交渉の際にリスク管理量として「毎秒3 m³以下」という管理量の数値が示されたと聞いており、根拠を明らかにされたい。また、その基礎情報として、トンネル湧水量が毎秒2.67 m³と推計されているが、その根拠も明らかにされたい。

以上