

外環被害リニアでも起こる

原告 天野捷一

川崎市内のリニア大深度トンネルは外環と同様に住宅街の地下に作られる。工事と同じ形式だ。JR東海はこれまでの説明会で、「強固な支持基盤上面よりも深い大深度地下部分を数多くの実績があるシールド工法で施工するため地盤沈下が発生することはない」、「騒音・振動が伝わることはない」と説明してきた。外環被害はこのような説明に根拠がないことが明確になった。JR東海による16kmのルート上のボーリング調査も極めて少ない。家屋調査もやっていない。

川崎の150万市民の水道水は相模原・酒匂川水系から2本の導水隧道で供給されている。5か所でリニアのトンネルと近接・交差する。相模原市の2か所で二つのトンネルは4mと10mの距離で近接交差する。リニアの工事で水道管に影響を与えるのではないかと。事前に検証しないと市民は不安である。対策が不十分であるリニアの工事は中止すべきだ。

経営難でのリニア事業推進は命取り

代理人 関島保雄弁護士

国土交通省は2020年4月から有識者会議を開始、南アルプストンネルの掘削工事による地下水位の低下や流域の沢の水量低下の予測が明らかになった。JR東海はトンネル掘削後20年で300~400mの水位低下があることを明らかにしたが、このような水位の収支データがかくされたまま工事認可を行ったのである。

また、工事発生土の処分先についても運搬車両による騒音・振動・大気汚染、環境影響、発生土の崩落などのおそれがあるのに環境影響評価には予測・環境保全措置に記載されず、処分場所も搬送ルートも未定のまま工事認可している。

リニア工事をめぐる談合事件で大手ゼネコンが捜索や関係者の逮捕を受け、課徴金の徴収や有罪の判決を受けている。

新型コロナウイルスの感染拡大でJR東海も2021年3月期で赤字幅は2440億円に上る。工事費の増大や3兆円の財投費の返済など経営の見通しは立たない。リニア建設に毎年3800億円を投入するのは無理である。

工事が進んでない今こそ工事計画を撤回するチャンスである。

輸送の安全性と経済合理性の欠如

代理人 和泉貴士弁護士

超電導磁気浮上方式のリニアの欠点は超電導状態が止まるクエンチ現象であり、1999年に山梨実験線で発生している。リニアモーターカーの技術は成熟しているとはいえ、まさに「夢の乗り物」だ。リニアを利用するものがその輸送安全性を求めるのは当然の権利である。

リニアは9兆円をかけて作られるが、工事費の増大が予想される。巨費を投じて作られても経済的合理性がある事業とは言えない。リニアより輸送の合理性を確保できる選択肢がある。

そうした中でJR東海は1兆5千億円の工事費増加を発表したが、当初の見通しが甘かったと言わざるを得ない。

新型コロナウイルスの感染拡大でリモート勤務が増えている。2014年に業務のリモート化が提唱されていたが、事業予測にこれを入れていない。横浜市道環状線の地盤陥没、そして東京外環の大深度工事による道路陥没が発生している。十分な地質・地盤調査が行われなかった。このままりニア工事を進めれば沿線住民の生活や南アルプスの自然環境を犠牲にすることになる。

リニア訴訟の意義は南アルプスの自然環境を守ることだ

代理人 半田虎生弁護士

南アルプスの地形はプレートの衝突によって年間で4mmも隆起する。この影響で付加体が形成され、脆弱な地層が多く、崩壊が多数発生している。また、断層や破碎帯が数多く存在することから、地下水もため込まれている。

リニア新幹線はこの南アルプスに25kmのトンネルを掘る。南アルプスの地質構造を著しく改変する。複雑な地層に対応した調査等を実施せず、環境保全の意見に耳を貸さず、JR東海は工事の実施計画を申請した。

トンネル工事は帯水層に影響し、JR東海が昨年10月に公表した地下水位低下予測モデルによると、最大で380mも地下水位が低下するという。

地下水が低下し、大井川に流れ流れる水量が減少すると、絶滅危惧とされているヤマトイワナの生息域が減少し、餌としている昆虫類が増加する。昆虫は草や葉を餌にするため植物が減少する。こうして南アルプスの生態系が崩壊する。

大井川減水量は63万の静岡県民の水道水に相当する。リニア工事は自然環境や人間生活に不可逆的な被害を発生させる。