

ストップ・リニア！訴訟ニュース

速報版 2021年12月6日発行

原告団事務局 <http://linearstop.wix.com/mysite>



ストップ・リニア！訴訟第22回口頭弁論、岐阜県の原告は発生続く斜坑トンネル崩落事故を挙げ、工事の中止を求める。

ストップ・リニア！訴訟第22回口頭弁論が12月2日午後2時から東京地裁で開かれました。午後1時から地裁前で集会が行われ、川村晃生原告団長が挨拶し、大深度工事に反対する外環ネットやJR東海労から連帯の発言がありました。

傍聴席の定員は新型コロナ感染防止のため45人に制限されましたが、山梨から愛知そして大阪からも多数の一番原告が駆け付け85人が傍聴席の抽選に並びました。

法廷では、初めに岐阜県中津川市在住の原告大山勝さんが意見陳述を行い、同市のリニア瀬戸斜坑トンネルの崩落で作業員一人が亡くなったことや、長野県豊丘村で起きたリニア斜坑トンネル崩落事故について詳しく陳述しました。そしてJR東海は安全対策をおろそかにしているとして、工事の中止を求めました。

次に原告代理人の半田虎生弁護士が、環境影響評価法の意義とJR東海が行った環境影響評価と認可の瑕疵について意見陳述しました。続いてさらに原告代理人の関島保雄弁護士（弁護団共同代表）が被告側主張について、「参考人のJR東海は環境影響評価の基になる施設の規模や工事内容を具体的に説明していない」として反論する主張を行いました。

岐阜県中津川市の原告 大山勝さんの意見陳述の概要

2021年10月27日午後19時20分頃、中津川市瀬戸の中央新幹線瀬戸非常口ヤードの斜坑70m掘り進んだ箇所、切羽の崩落（肌落ち）が発生し、作業員一人が死亡、一人が重傷という痛ましい事故が発生しました。犠牲者を出したこの悲惨な事故について、東海旅客鉄道株式会社（以下JR東海）の責任は極めて重大です。

岐阜県内のリニア工事の現況

県内のリニア中央新幹線の路線延長は5.1km、地上部は約6.5km、トンネル部は48.1kmで路線の87%がナトム工法による山岳トンネルになります。県内のリニア工区は32か所あり、そのうち着工しているのは5つの非常口、4つの坑口、中部総合車両基地、岐阜県駅の11か所です。

工事に伴う残土は7つの非常口と9つの坑口から併せて1,280万m³が排出されるとJR東海は明らかにしています。

リニア残土の処理場所については、岐阜県が音頭を取り各自治体に現地の斡旋を行いました。現在確定している残土処理（すでに排出されている分を含めて）530万m³不足です。2021年3月に着工した美佐野工区は2つの坑口から130万m³の残土が排出される予定ですが、残土処分地は明らかにされていません。

瀬戸非常口工区の状況

瀬戸非常口ヤードの造成は2019年1月に始まりましたが、傾斜地であることや巨岩が露出し工事は難航していました。

沈砂調整池付近の岩盤除去は2021年5月末頃には終了し、瀬戸山トンネルにつながる

斜坑の掘削工事が、予定より1年3か月ほど遅れて6月から始まりました。工事が遅れば人件費や設備費などの出費がかさみますが、JR東海はすべて保証してくれるのでしょうか。十分な工事費用が補填されなければ、請負会社に焦りや手抜きが発生する土壤となります。

6月8日には斜坑掘削土から「フッ素」が検出されたとJR東海が岐阜県に報告しました。岐阜県が周辺家屋の井戸調査を行いました。



瀬戸トンネル崩落事故
(写真：JR東海)

類似事故について

2019年4月4日には、隣の山口非常口工事ヤードでも斜坑が崩落し、地上に陥没穴ができる事故が発生し、岐阜県の「環境影響評価審査会」に諮られ、予定になかった先進坑を掘削することになり、7か月ほど工事が中断し11月に再開しました。

また、瀬戸非常口工区事故の12日後の11月8日、JR東海は、長野県豊丘村の伊那山地トンネル坂島工区（約5.1km）の斜坑掘削現場で同日午前崩落事故が発生し、50代の作業員が軽傷を負ったと発表しました。事故原因の調査のために当面の間、同工区での工事を中断しています。

山岳トンネルにおける肌落ち災害防止対策ガイドライン

厚生労働省の「山岳トンネル工事の切羽における肌落ち災害防止対策に係るガイドライン」（基発0118号、平成30年1月18日）の「第5 事業者が講ずることが好ましい事項」

「1 切羽の立入禁止措置」には「事業者は、肌落ちによる労働災害を防止するため、切羽への労働者の立入りを原則として禁止し、真に必要な場合のみ立ち入らせる

ようにする」などが定められています。JR東海は前記のガイドラインを守っていませんでした。法令軽視の姿勢は明らかです。

工事認可の取り消しを求める

リニアはその80%がトンネル工区です。このような法令軽視のJR東海がこのまま工事を進めれば、環境はもちろん、人命すら保護されないこととなります。労働者の安全のため、地域住民の生活を保護するため、そして貴重な自然環境を保持するため、国は直ちに本件工事認可処分を取り消すべきです。

以上

原告代理人

半田虎生弁護士の意見陳述の概要

環境影響評価手続きの意義

まず環境影響法の目的について述べます。「地の形状の変更、工作物の新設等の事業を行う事業者がその事業の実施に当たり、あらかじめ環境影響評価を行うことが環境の保全上きわめて重要であり、環境影響評価について国等の責務を明らかにするとともに、規模が大きく環境影響の程度が著しいものとなる恐れがある事業について環境影響評価が適切かつ円滑に行われるための手続等の事項を定める」なっています。そして「その手続等によって行われた環境影響評価の結果をその事業に係る環境の保全のための措置その他の事業の内容に関する決定に反映させるための措置を取ること等により、その事業に係る環境の保全について適正な配慮がなされることを確保し、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に資することを目的とする」と定められています。

しかし、環境影響評価を進めるための前提であるリニア新幹線の建造物がきちんと特定されていません。被告準備書面（4）の51頁では「JR東海が環境影響評価にあたっては、個別の環境影響評価の項目ごとに、調査、予測、評価に必要な限度で仮定された諸施設の形状等に基づき、環境影響評価を実施したものである」と記載されていますが、建

造物が特定されていないこと、そして被害予測を看過していることは明らかです。

重大な瑕疵があったアセスは違法

環境影響評価法第33条の横断条項の意義について、「対象事業に係る免許等を行う者は当該免許等の審査に際し、評価書の記載事項及び第24条の書面に基づいて、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査しなければならない」とし、「個別法に基づく許認可の保全についての適正な配慮がなされているかを考慮すべきこと」を法律上義務付けています。

リニア新幹線の環境影響評価では評価書では、施設の規模や内容、盛土、切土、トンネルもしくは地下、橋若しくは橋、効果又はその他の構造等の別などについて具体的な記載がなく重大な瑕疵があったと認められます。横断条項による許認可の判断について、環境影響評価書に基づく環境影響評価が行わずに個別法令に戻づく許認可基準の審査だけで認可したことは、環境影響評価が違法である場合は持続な発展等の環境影響法の基本理念に反することであり、本件工事の認可は裁量権の逸脱濫用の違法があったことは明らかであり、取り消さなければなりません。 以上

原告代理人

関島保雄弁護士の具体的主張概要

環境影響評価の違法性は明らか

JR東海の環境影響評価書によれば、建設する施設の内容が明らかにされていません。

例えば、東京ターミナル駅（品川駅）については、地下駅であり、延長約km、最大幅60m、面積3.5haの構造物を建設すると記されているだけで、イラストでの絵しか書かれていません。採掘する土の量も計算値が異なり、どのような施設を建設するのも明らかにされていません。使用する建設機の台数も結局、事業者の計算結果を信じるしかない仕組みになっています。このことは非常口や変電施設でも同様です。

環境影響評価書は、非常口は直径約30mを基本として避難用エレベーター及び階段を設置すると説明しているだけでその内容もイラストの絵だけです。この縦穴を掘り避難用エレベーターと階段を作り、換気設備、消音設備を設置する工事の内容は全く明らかにされていません。ブラックボックスであり、あらかじめ知っていたのに明らかにしていないのではないかと疑われます。

2017年以降ゼネコン4社による談合事件が明るみに出ましたが、報道では談合は2011年から行われていたことが明らかになっています。2014年にはJR東海の品川駅工事の見積もり額をゼネコンから出させていますが、具体的な工事内容をもとにだされたものであり、具体的な原計画はあったと考えられるが参考人（JR東海）の資料では明らかにされていません。

以上

報告集会に86名が参加、東京から大阪まで沿線各地の原告の報告で久々の熱気



12月2日の第21回口頭弁論の後、参議院議員会館で報告集会が開かれ、原告ら86名が参加しました。

横山弁護士が裁判報告し、裁判長から山梨実験線の現況と影響を受ける住民の生活の現地見分について前向きな見解が示されたことを明らかにしました。コロナ禍で現地見分は不透明な部分ではありますが、裁判長からこの日の法廷で受け入れ態勢などについて具体的な要望があったことから、原告代理人として見分の具体的な内容について次回後の協議で詰める方針です。

この後、東京から大阪までの沿線ネット参加の団体から以下の通り活動報告がありました。

沿線各地からリニア工事と活動の報告

東京（町田）・神奈川（川崎）

10月に川崎市長と神奈川県知事あてにリニア工事中止を求めるよう要請。県は「リニアは実現すべき」の姿勢。川崎市長選では候補者がリニア工事の中止を訴えた。JR東海の大深度工事の家屋調査についてルート沿線（3千戸）にポスティング予定。JR東海の調査は2021年下期開始予定。調査範囲が狭すぎる。

相模原

橋本で神奈川県中間駅工事が施工中。西側工事ヤードではマンション3棟間近で工事が行われており、住民は騒音・粉塵被害を受けている。工事開始から1年時にアンケート調査したが、67人の回答から「家が揺れている」「騒音はひどい」「粉塵があり洗濯できない」などの被害が明らかになりました。相原高校跡地のクスノキはまだ残っている。市民から撤去反対で訴訟起きた。小倉変電所の準備工事、長竹非常口・大洞非常口の斜坑工事始まる。

山梨

リニアまんが訴訟は11月2日に再考査愛が上告棄却し敗訴が確定。これまでのご支援に感謝します。山梨県内は富士川町と中央市の各2か所で高架橋の建設工事中。中央市の1か所は住宅地に近接しており、住民が工事時間の短縮を申し出ている。県内の高架施設について防音フードと防音壁の区間がはっきりせず、住民が県とJR東海に公開を求めているがJR東海は拒否している。富士川の水質調査で県が発がん性指摘を指摘しているアクリルアミドモノマーの調査が10月27日実施と発表。調査結果はまだ。南アルプストーンネル工事でポリアクリルアミド系の凝集剤を使用。。

静岡

大井川源流部の燕沢の残土処分予定地、林道の拡幅について現地調査を行った。残土処分予定地では工事は行われていない。林道整備は40%まで実施されている。（写真で説明）

長野

アクセス道路関連の立ち退き、天竜川橋梁の工事などニュースでは工事が進んでいるような印象があるが、実際には各段階の開始時期も工事のペースも遅れている。長野県世論調査協会が9月に行った調査によれば、「リニアに期待する」が28%、「期待しない」が68%で「期待する」が南信でも33%だった。

飯田リニアを考える会は8月にリニア中止を視野に入れ、用地交渉の一時停止、シールド工事区間の地権者と用地交渉をすること、下久堅の残土置き場計画の撤回、龍江処分地について住民の要望を受け入れるよう求める要望書を飯田市長に提出。大鹿村では先進坑、斜坑工事が県道に地滑りや豪雨被害などで5回にわたって工事が中断。県内の残土発生量は974万m³で住民の反対で中止になった谷埋め処分量は692万m³で今後谷埋め処分は困難になっている。

岐阜

瀬戸トンネル事故と岐阜県内のリニア工事状況は本日の大山勝さんの意見陳述の通りです。

愛知

12月16日にJR東海の「シールドマシンの安全・安心に関する説明会」実施予定。坂下西工区からのトンネル区間上でボーリング調査不足。リニアのトンネル上には昭和40年代まで採掘していた亜炭鉱の坑道が多く存在。2015年にルートから120m離れた春日井市のちびっこ広場でブランコの地盤が大きく崩落。いつもは子供たちが登校するため集合場所だったが、この日は日曜日であったため子供たちの被害はなかった。今年9月に間近の場所で地面に穴が発生した。整備しても同じところに陥没事故が起きる。王子製紙と国道302号間2.3kmのボーリング調査は11本だが真上の調査はわずか3本。技術指針が守られていない。

大阪

吉村知事も松井市長もリニア大賛成。新大阪ではリニアのための再開発が進められようとしている。今問題は北陸新幹線の延長で京都から新大阪までに大深度トンネル工事を行う計画で住民が反対している。関心を向けてほしい。

（了）