

ストップリニア訴訟第24回口頭弁論

10月17日9時30分より、東京地裁前で恒例の「事前集会」が開かれ、関島弁護団共同代表から挨拶を受けました。今回も JR 東海労働組合の組合員が15名傍聴券獲得のために駆けつけてくれ、代表の木下委員長から連帯と激励の挨拶を受けました。



小泉武栄さん証人尋問

10時15分、103号法廷で開廷し提出書類の確認後、90名の傍聴者が見守る中で証人尋問が始まりました。

最初の証人は、小泉武栄さん(東京学芸大学名誉教授、自然地理学・地生学)で、「南アルプスを貫くりニア新幹線トンネル工事の問題点」と題する「意見書」を基に、半田代理人弁護士の担当で始まりました。(小泉意見書の冒頭部分を引用します。)

I.トンネル工事が南アルプスの高山帯の生態系に与える影響について

南アルプスを貫くりニア新幹線のトンネル工事の抱える問題点は多岐にわたる。これまでも多くの識者によって、南アルプスの地質の脆弱性や断層の存在、活発な地殻変動、トンネルにかかる強力な地圧とトンネル崩壊の危険、土砂置き場の問題、工事に伴う河川の水涸れ、工事中の地下水の噴出、地震発生時の事故の危険性など、地形・地質に関わる、さまざまな危険性が指摘されてきた。またそれ以外にも膨大な数にのぼる工事用車両の往来が山間の村に引き起こす粉塵や騒音、衝突事故、渋滞などの交通公害や、強力な電磁波の人体に対する悪影響が取り上げられ、さらには将来的に人口が減少し、リニア新幹線の必要性はなく

なるだろうというものまで、さまざまな問題点が指摘されている。

このうちどれ1つを取り上げても解決は難しいと思われるほどで、筆者は、工事がいくらか進んだところで先に進められなくなり、そのまま中断に追い込まれる可能性が高いと、予想している。

それにしてもこれほど多くの問題があるのになぜ工事を強行しようとするのか、筆者にはまったく理解しがたいが、わが国ではこれまでも諫早湾の埋め立てや長良川河口堰の建設など、無駄というより有害と言わなければならないような工事が過去に何度も繰り返されてきた。こうした事実を見ると、今回の工事と同じ轍を踏む危険性が高いと思われる。したがって、実際に工事が行われる以前に、駄目なものは駄目と指摘せざるを得ない。

筆者はこれまで日本アルプスを中心とする、日本各地の高山地域で地形・地質と植生分布の関わりを調べてきた。南アルプスについても北岳や赤石岳など主要なピークで調査を行っている。

こうした体験にもとづいて考えると、今回のトンネルの掘削を主とするリニア新幹線の建設には、高山植生や水環境に対する悪影響が予想され、疑問を感じざるを得ない。本稿ではこれまでの研究者にあまり指摘されてこなかった、トンネル工事が南アルプスの高山帯の生態系や地下水に与える影響について述べる。

小泉さんは、降水量の多い南アルプスにトンネルを掘れば、生態系が破壊されることが予測でき、工事は中止すべきである旨の証言をされました。

松島信幸さん証人尋問

二人目は、松島信幸さん(理学博士・地質学)、関島代理人弁護士が担当し、陳述書に基づいて証人尋問が進められました。

(松島陳述書の「3.南アルプスの地質から見る問(2)断層・破碎帯と地震・工事」を引用します。)

(2) 断層・破碎帯と地震・工事

JR東海は、「活断層はできるだけ避けるよう計画し、やむを得ない場合は最短で通過する」と述べ、さらに1節で述べたように、地震があってもトンネル内は問題ないとしている。

JR東海は断層を「最短で通過する」と言うが、そ

の意味が「トンネルを断層に直角で通過（直交）」させることであるとすれば、阿寺断層、伊那谷活断層帯、飯田・松川断層、小渋川断層では斜行せざるを得ず（直交できず）、危険性が増す。JR東海は、このことについて何らの対策も持たない。

ところで、リニア新幹線は首都圏・東海・東南海地震と南海トラフ地震帯をルートにしている。地震でこれら断層が単独で動かなくとも、赤石構造帯に誘発されて地震を引き起こすことも考えておかなければならない。特に南海トラフについては、発生を予測できない。それにもかかわらず、JR東海は首都圏地震・東海地震について何らふれていない。リニア路線の直下型地震である。影響がないはずはない。この地震問題を考慮すればリニア計画など問題外といわざるを得ない。

JR東海は、早期地震警報システムが働いて事故は起きないとする。だが、あらゆる自然現象に対応するシステムを構築することは不可能である。そして、仮にトンネル自体が崩壊せずかつ事故が起きなかったとしても、容易に動く破碎帯等の地層が崩壊したときに、脱出口や出入口が破壊されるなどで、トンネルから脱出できないことも考えておかなければならない。標高差1000mもあるトンネルから地上に脱出する手段が確保できるのか。地上まで出られても、地上が地震から無傷である保証はない。その中を人里まで出られるのか。南アルプスの地層や地形に応じた安全性評価が適切だったのか大いに疑問がある。

さらに、断層破碎帯を掘削することにより地山に緩みや崩落が生じるおそれのあることは、よく知られている。大井川の二軒小屋で本流の東俣に支流の西俣が合流する。その西俣は谷沿いで、兩岸の地層は断層でずれていて、谷の両側は破碎帯となっている。破碎帯は南上がり北落ち、左横ずれ断層で形成されている。計画では、このような脆弱な場所に工事用道路、非常口（山岳部）、坑口等を設けることとなっている。断層破碎帯での工事は、すぐに崩落を招き、困難を伴う。

このように環境破壊と危険極まりないリニア工事は中止すべきであると力強く証言されました。

天野捷一さん証人尋問

3人目は原告天野捷一さん(リニア新幹線沿線住民ネットワーク共同代表・元原告団事務局長)担当は小泉代理人弁護士、天野陳述書に沿って証人尋問が進められました。(天野陳述書の冒頭部分を引用します。)

私は、中央新幹線（以下リニア新幹線）の市内ルートからおよそ400メートルの神奈川県川崎市高津区新作5丁目に在住しています。平成23（2011）年にリニア新幹線建設が認められ、その年の夏に市内で

中央新幹線環境影響評価配慮書の説明会が行われた時から、リニア新幹線事業と工事に関心を持ち、この事業をより深く知る必要があると考え、同年12月に市民によるリニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会を結成しました。以来10年間、リニア事業と工事の問題点を学習しながら市民に知らせる活動を行ってきました。また、平成25（2013）年2月に品川から名古屋までのリニア新幹線で活動している市民団体、住民団体の12組織が結集したリニア新幹線沿線住民ネットワークの結成に参画し、共同行動も行ってきました。

リニア新幹線の工事中止やリニア計画の見直しを求める市民団体、住民団体はリニア沿線ネット結成後も各地に増え続けており、リニア工事による生活影響、自然環境影響に関する追及の声は年ごとに大きくなっています。

これまで10年間にわたって、沿線全体では東海旅客鉄道（以下、JR東海）による300回を超える説明会が開かれましたが、JR東海が町内会、自治体単位で開催内容を住民に告知していることがほとんどであり、掲示板を見ないと説明会の開催が住民に伝わらないことが多く、特に最近の住民説明会では参加人数が少ないことが目立っています。また、説明会も当初は報道関係者の入場取材ができましたが、住民説明会になると住民に不安を与えるとして、会場から報道陣を締め出しています。こうした行き過ぎた報道規制、取材制限をする権利はJR東海にはありません。説明会の進行ですが、JR東海は質問を一人3問に限り、再質問は認めないという姿勢を続けています。そして工事説明会の際は最後に「皆様のご理解が得られたので工事を開始します」と一方的に宣言することが多く見られます。

このように住民の意見を無視して、本来の環境アセスメントを単なる手続きととらえ、リニア事業を推進するJR東海の姿勢は看過できないものであり、リニア工事は即刻中止すべきであると証言をされました。

報告集会

報告集会は、参議院議員会館にて、16時40分から、70人が参加し、橋本事務局長の司会で始められ、次の方々から順次挨拶を頂きました。

川村原告団長、関島弁護士・横山弁護士・半田弁護士、共産党の山添拓参議院議員と本村伸子衆議院議員 田園調布住民の会の三木さん、東京外環道訴訟を支える会の籠谷さんありがとうございました。

その後9月12日に行われた、裁判官による「リニア実験線現地見分」のビデオを川村原告団長の説明で、視聴しました。