

原告側証人陳述書

三木一彦氏（東京都）

（山梨県）

林 克 氏（静岡県）

大坪 勇氏（長野県）

大沼淳一氏（愛知県・岐阜県）

花田英夫氏（愛知県）

2022年11月7日

ストップ・リニア！訴訟原告団

(注) 陳述者の資料については割愛させていただきます。ご了承ください。

平成28年(行ウ)第211号認可取消訴訟 外

原告 天野捷一 外

被告 国(処分行政庁 国土交通大臣)

参加人 東海旅客鉄道株式会社

2022年 月 日

陳 述 書

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

住所 _____ i

氏名 三木 一彦

1 私は、大田区田園調布に住んでおります、三木一彦と申します。私の住所地の真下付近に、リニア中央新幹線(以下、「リニア」と言います。)のトンネルが地下40m以深に建設されるということを知って、これに反対する民事差止訴訟を起こしております(東京地方裁判所令和4年(ワ)18684号)。今回、この事業への行政の認可そのものがおかしいと争っているという訴訟での証人になるようお話があったのでお引き受けしました。

2 私の居住地とリニア中央新幹線のルートの位置関係、工事への疑問
私は表記の住所地に祖父母の代より住んでおり、親戚や兄弟も同じ町内で生活しております。閑静な住宅街であり、大変緑豊かな自然にも恵まれた住環境です。

ここには、父や私自身も卒業した小学校があり、子供のころ泥だらけになって友達と遊んだ公園もあります。このまちは私にとって大切な故郷であり、今後もこの地で生活し続けたいと思っていました。

ところが、2018年7月頃、私の住居地の地下近辺に、リニアの巨大トンネルが建設されると聞きました。そのことを知らせてくれたのは幼馴染の近隣住民であり、事業主体である JR 東海ではありませんでした。

私の所有地直近の地下に、私に何の相談もなくそんなものが建設できるのか、と疑問に思い、2018年夏から「リニアから住環境を守る田園調布住民の会」を立ち上げ学習会や意見交換会を行ってきました。

驚かされたのは、同じ田園調布に住む友人知人、親戚や兄弟の殆どが自分の町の地下をリニアの巨大トンネルが掘削されるという重大事を全く知らされていなかったことです。

これはおかしいと思い、住民有志と共に住民への説明会を求める署名を242筆あつめ、JR 東海の住民窓口とされている品川の雑居ビル3階にある中央新幹線東京工事事務所を訪問しました。

故葛西氏が豪語される「国家事業」であり、国からの3兆円以上の財政投融资も受けた10兆円越えとも言われる巨大（公共）事業の筈なのに、住民窓口が気を付けなければ通り過ぎてしまうような雑居ビルにあり、通された会議室も5～6人も入れば一杯になる小さなものであったことに、強い違和感を覚えたことを記憶しております。本当に住民に向き合う姿勢が有るのだろうか。

最初は署名を受け取ろうとすらしらない JR 東海職員相手に約2時間粘って受理させて後日の回答の約束をなんとか取り付けました。

そして1週間後に書面ではなく、電話で「大田区では5月に説明会を

開いたのもう説明会はやらない」との拒否回答が来ました。

私は、5月に説明会があったことすら知らなかったもので、どのような告知の仕方をしたのかを問いましたが、答えが「JR東海のホームページと大田区報で告知した。」というものであったので、一驚しました。私は日本を代表する企業の一つで宣伝広告や広報にも携わっていたことがあります。自社のホームページに掲載すれば住民に周知されるなどという傲慢な考えを抱いたことは一度もありません。また、大田区報もバックナンバーを調べましたが、催事欄に小さく、しかも「リニア」の文字も無く、どこを通るものかすら分からない告知のやり方でした。

JR東海に、この様な告知で何人住民が説明会に参加したのかを問うたところ、「個人情報だから答えられない」との返答でした。言うまでもありませんが、説明会の「参加人数」が個人情報の訳がありません。このような嘘・ごまかしが反射的に出てくるJR東海の住民軽視の隠蔽体質を思い知らされました。そして、その隠蔽体質は今に至るまで私たちを悩ませ続けています。

JR東海の説明会に行かれた方に聞くと、同社の関係者などから、建設はもう決定された事項であるというような口調で説明されたそうです。更には「大深度地下法」という法律で、地下40m以上深いところについては、土地所有者を含む私達たち地域住民の承諾も実質的補償もなく工事ができる、そして大深度地下工事は地上に影響が無い安全なものであるとも説明されたそうです。この際の音声記録は残されているとのことでした。

3 外環道工事での陥没事故とその後の対応

そのような疑問が募っていたさなか、2020年10月に、リニア新

幹線工事と同様に大深度地下法で進行している東京外環道の地下トンネル工事で、調布市において道路の陥没事故が生じ、居住建物の破損が発生しました。「住民の承諾を得なくとも大深度地下工事は地上には影響しない」という前提だと聞かされていましたが、その大前提が崩れたことに驚き、かつ、同じ大深度地下工事であるリニア新幹線工事でも同様の被害が生じるのではないかと強い疑念を抱きました。

外環道工事の事業主体のNEXCO東日本は、事故の原因について、地質が特殊だとか機械の設定の問題のような説明でしたが、トンネル工事の専門家の意見を聞くと、それは事前の調査が不十分な結果、甘い見通しで工事を行ったことを言い逃れしているに過ぎないと理解しました。この工事では、それ以前にも工事の近隣の川崎の野川という川にほぼ無酸素の気泡が発生したりしており、極めて危険な工事が行われていることも明らかになっていました。

私は、JR東海に対して、なぜ碌な調査もせずにリニアは安全だと言えるのかと質問をしましたが、JR東海はリニア工事の地質は特殊ではないなどというばかりで、施工管理の改善点に少し触れたうえで「外環さんと違ってリニアはしっかりやるので安全です」として詳細な説明を行いません。

国に至っては、報道によれば、工事の認可を下ろしたことは安全性を保障したものではないなどと、工事で事故が生じても他人事という対応に終始し、大深度地下法の問題を見て見ぬふりをしているというほかありません。

本来であれば、このような危険な法律の適用は中止して、国会に見直しを求め、少なくとも大深度地下法の適用に厳しい条件を付けて、地上住民の居住の安全を確保してから工事に着工するよう提案するべきで

はないでしょうか。また、行政が安全性確保を責任持って行い、住民の財産に被害が及ばず、安心して居住を続けられるように配慮する必要があると思います。

4 差止民事訴訟の提訴と進行

これまで述べたような諸問題点を踏まえて、どうしてもリニア新幹線の大深度地下工事を進行させることはできないと考え、私達の会は2021年7月19日に「田園調布リニア工事差し止め訴訟」を提起しました。これまでに4回の口頭弁論が行われておりますが、最初の裁判長の「原告から出された22の求釈明に一々答えると裁判所が混乱するので、全ての回答が揃ったら纏めて回答すればよい」との驚くべき訴訟指揮が行われました。これには原告の一人である高齢のベテラン弁護士も「こんな話は初めて聞きました」と呆れるばかりでした。

その後交代した裁判長も、主張を分かり易くするためにパワーポイントを使わして欲しいとの原告側代理人弁護士の申し入れを、設備が無いとか必要が無いなどと退けるありさまで、今後の訴訟指揮に懸念が生じています。

5 外環道工事でのさらなる問題とリニア新幹線工事での疑問

さらに、2022年2月28日には、外環道工事では一部で工事差し止めの仮処分が認められましたが、それ以外の工区での工事を本年2月から再開したところ、シールドマシンのカッターが鋼材に接触してまたまた工事が中止になるなど、ずさんで未熟な工事の有様が露呈してしまいました。工事は中断し再開には半年程度必要ということです。長期間にわたる騒音や振動に悩まされる住民の苦悩は他人ごとではありません。

翻ってリニア新幹線の工事でも、北品川から雪谷の立坑方向でのシールドマシンでの調査掘進名目の初期掘進が当初本年3月末までに300mの掘進が完了する予定であったものが3月中旬までに50m掘進したところで止まってしまいました。しかしながら、その原因等の詳細を止まってから4カ月以上経った現時点にいたるも行進しようとしませず、沿線住民の間で不安と不信感が高まってきています。

住民が進捗の遅れを問い合わせても「安全第一で丁寧に掘っているから」の類のこたえが繰り返される中、5月27日にJR東海の金子社長が定例記者会見でようやく「土をうまく（マシン内部に）取り込めない」からと発表したものの、その原因や対応策、今後の見通しなどはいくら問い合わせても「いま検討中」としか答えないので、恐らくなにか答えられない重大なことが起こっているとしか考えられません。

この事態は事前調査や未熟な技術、機械の性能不足或いは欠陥すら疑われます。そもそも、従来のシールドマシンは公道の下で下水管の類の中小口径しか実績がなく、直径14mの大口径のマシンを大深度（品川は約83mの深さ）で使用した実績は無いとされています。そして、住宅地の大深度地下を大口径シールドマシンで掘削した第一例である外環道プロジェクトで悲惨極まる陥没事故を起こしてしまったのですから、その事故後に自社で追加ボーリングの一本も行わないJR東海に「外環と違いリニアルートには特殊な地盤が無いから安全です」と言われてもなんの説得力もありません。どうやら、出発点であり、かつ自社ヤード内の地盤のことすら分かっていなかったようです。

このような不透明で不誠実な事業主体にリニアの工事を認めるべきではありません。まともな調査を行わず、情報公開も拒み続けるJR東海は、大深度法16条の四に定める「事業者が当該事業を遂行するに十

分な意思と能力を有するものであること。」との要件すら満たしていないのではないのでしょうか。

沿線各地で深刻な環境破壊と人権侵害をもたらしている・もたらす
リニア事業の認可は速やかに取り消されるべきものと考えます。

以上

陳 述 書

2022（令和4）年 月 日

東京地方裁判所民事第3部 御中

住所

氏名

私の住居は、都留市川茂地区のリニア中央新幹線の路線から100～150メートル離れています。私の生まれ育ったのは、都留市大野地区でしたが、結婚後、妻の実家の近くのこの場所が、平坦で自然環境が良いことで気に入り、土地を求めて、今から35年前に家を建てました。現在、私と妻と子ども2人の4人家族で生活しています。

私は昭和24年1月5日生まれで、これまで山梨県内の公立の小学校や中学校で教師として勤務していました。小学校では、様々な科目を教えました。教師としての私の専門は理科です。私の妻も公立の小中学校の事務職として勤務していました。妻も私も、現在は定年退職して、年金暮らしをしています。私は、現在、これまでの教職経験を活かして、ボランティアですが、都留市が社会教育として行っている都留市少年少女発明クラブの指導員をしています。

私は、理科の教員として、科学技術が人間の生活を豊かにするためのものであり、そのためには、科学技術の基礎基本を身に付けさせることが必要であるとの信念のもとに、これまで小中学生の教育を行ってきました。この信念は今でも変わりません。私は理科の授業の時に、生徒たちにノーベル賞の話をよくしました。科学者で実業家でもあったノーベルは、それまでは扱いが難しい液体のニトログリセリンを珪藻土(粘土)にしみこませることにより固体の安全な爆発物であるダイナマイトを

発明しました。ダイナマイトは、トンネル等の工事での使用が増え、さらに大砲や爆弾に使われるようになり、ノーベルは全世界にダイナマイトを販売して大富豪になりました。しかしながら発明したダイナマイトが戦争に使われ多くの人が殺されたり傷ついたりしていることをみて、ノーベルは心を痛み、科学技術は平和で人々の生活を豊かにするためのものだという考えのもとにノーベル賞を創設したそうです。ノーベル賞の受賞者は、平和で人々の生活を豊かにした功績のある尊敬される人々です。科学技術は人を殺したり傷つけたりするものではなく人々の生活を平和で豊かにするためのものであると思います。

現在、山梨リニア実験線（以下、「実験線」といいます）を延長して建設されようとしているリニア中央新幹線については、人の交流の道具としては有効な手段であるとは思いますが。しかし今現在の実験線のリニアの車両走行時に発生する騒音や低周波の空気振動（微気圧波）が沿線住民の生活を脅かしています。特に私の住む沿線の坪松地区周辺は、騒音低周波の空気振動（微気圧波）が激しく、沿線住民の家族に大きな被害を与えています。

そもそも実験線ができる前に、JR東海は説明会で「リニア鉄道は列車が線路の上を走るのではなく、パンタグラフもないから騒音は出ませんよ」という話しをしていました。私の妻の父親は、その説明を聞いて、実験線の線路用地にかかる田んぼをJR東海に売却して、実験線の建設に協力しました。ところが実験線が完成し、リニア新幹線の走行試験が始まるとその騒音と振動に地域の住民は驚きました。私は、平成25年10月6日のJR東海の説明会に参加して騒音や振動について抗議しました。

現在、リニア新幹線は平日で約10分から20分の間隔で走行実験をしています。その7両編成の走行車両が自宅近くを通過するときの騒音は72デシベルから80デシベルの騒音がします。これは、私が自分で、自宅の庭で測定器を用いて計測した値です。この陳述書を作成するにあたり、本日、近所の井上さんのお宅の所で、山梨県中央市の市役所で借りてきた正式な騒音計で騒音を測定してみました。本日

の走行は、5両編成であり、いつもよりスピードが出ていない走行でしたが、午後3時10分頃の走行では、80.7デシベル、午後3時54分頃の走行では77デシベルの騒音でした。

騒音に関する「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」（昭和50年7月29日付環境庁告示第46号）は、新幹線鉄道騒音に係る環境基準を住居地域で70デシベル以下、商工業地域では75デシベル以下とし、達成目標期間を「新設新幹線鉄道に係る期間」については「開業時に直ちに」としています。この基準を超える騒音が私の居住地区では実際に発生しているのです。

このように、現在の走行試験の段階でも受忍限度を超える被害が発生しています。営業走行が始まれば、リニア新幹線は、最低でも1時間に6本、反対車線を入れると1時間に12本の列車が早朝から深夜まで走行することが予想されています。しかもすれ違い走行の場合はさらに騒音は増大します。これがリニア中央新幹線廃業まで、永久的に継続することになります。

具体的な被害ですが、家でテレビを見ていてもリニア走行時にはテレビの音が聞こえず、家族との会話も途絶えてしまいます。そして、耳には聞こえない低周波の空気振動により家の中の建具や固定されていない品物が振動しガタガタと音を出します。地震で例えると震度1～2程度もあり、驚いてしまうほどです。特に若い世代の人ほど空気振動騒音に敏感でイライラしてしまう様です。私の子らは、土曜日や日曜日に勤めが休みなので、家に居ることが多いのですが、実験線でのリニア走行時の騒音振動を嫌がります。私の家の隣のお宅の中学生は中間テストで学校が半日で終わり、家に帰って家庭学習をしていた時、リニア走行時には騒音振動がひどく学習に集中出来ないので母親の実家に行って勉強をせざるを得ない状況になったと聞いています。晴れて乾燥した日よりも、雨や曇りで湿度の高い日の方が騒音をひどく感じます。

JR東海は、私たち地区住民の抗議により、騒音対策として窓のサッシを二重にしてくれました。確かに、二重サッシを閉め切っておくと騒音はあまり気になりま

せん。しかし、常にサッシを閉め切ったままにもできませんし、サッシを閉め切っておくと、騒音直後の微気圧波による振動がよりひどくなります。これはリニア車両がトンネル出入時に発するもので、東京方面から7両編成での車両通過ときは騒音後に振動(微気圧波)が4回あります。この振動で私の家の全部の部屋で建具がガタガタとゆれます。通過車両が5両編成の時にでも、振動(微気圧波)が1回あります。

甲府方面からのリニア車両通過ときは騒音後に振動(微気圧波)が1回あります。甲府方面からのリニア車両通過ときは自宅の北側にある風呂場が特にゆれます。振動(微気圧波)は、騒音と異なり晴天、雨天、曇天の場合でも変化なくあります。J R東海の担当者にも、私たちの受けている振動と騒音がリニア車両の走行時の振動(微気圧波)と騒音であると確認をしてもらっています。

私たちの生活は、このように工事前の説明と異なる騒音やその直後の振動(微気圧波)によって受忍限度を超える精神的な苦痛を受けています。そのために私たちは、私たちの地区を通る実験線のすべてにフードをかけるように要求しました。

これに対してJ R東海は、トンネルの東京方面からの出口に、当初なかったフードを設置しました。しかし騒音振動は以前より増加しました。私たちは再度フードを設置要求しました。J R東海は、フードを設置できない理由として地盤が悪く、フードの重さに耐えられないと言いました。私は地質学会の会員であり長い間地質の研究をしてきたので、この地域の地質のボウリング資料も知っていました。それで私は、実験線の橋脚部分の地盤が強固であり、橋脚部分を作り直す事によりフードを設置できると強く主張しました。するとJ R東海は、地盤の強度不足は理由に失くなりましたが、今度は橋脚躯体の強度が不足しているためにフードはかけることは出来ないと言いました。

その後、J R東海は、騒音振動対策として、当地区の家屋の窓等のサッシの二重化などを希望する人に行いました。さらにその後のことですが、山梨県知事が山梨県内のリニア新幹線の開口部400メートル以内に人家のある場所には開口部にフ

ードをかけるという話が新聞に出ていました。私たち地区住民は知事がそのように言っているならフードをかけるということだと思いこれで騒音振動から解放されると思っていました。

しかし、その後、令和3年5月21日、JR東海は、県への説明会でリニア新幹線地上部の8割にフードを騒音対策として設置し、残りの2割には騒音壁を設置することで山梨県及びリニア新幹線沿線の自治体に理解を得たそうです。私は都留市のリニア新幹線担当に当地区の騒音対策のための路線図を教えてほしいと開示を求めましたが、都留市の担当者は、これは県から都留市に説明があったものであるとの開示できないと言いました。環境調査で騒音を調べてあるのかと私たち地区住民が聞いたところ、市では調べる事が出来ないとのことでした。

都留市が当地区の騒音振動を調べもしないのに、当地区についてフードではなく、現状の3.5メートルの防音壁に理解を示した事に対し、私たち地区住民は都留市に抗議をしました。さらに私たち地区住民は、山梨県リニア推進室に対し、当地区では騒音振動が激しく生活に支障をきたしているのを知っていながら当地区にはフードをかけないことを県として理解を示したのかと聞きました。山梨県リニア推進室の2名の方が当地区に見えて、騒音振動の様子を県に伝えるとの回答だけでした。

その後JR東海は、令和3年10月20日の説明会で、リニア新幹線は時速500キロメートルの高速で走行するので、空気の摩擦熱が発生し、高温になるため、摩擦熱を外部に逃がすために開口部分が必要であると言い出しました。私たちは口頭の説明では納得できないので文書で出すように求めました。JR東海は、私たちの要求に対し、渋っていましたが、私たちはJR東海にその説明を書面で出させました。私たちは、摩擦熱を逃がすために開口部が必要であるとのJR東海の説明に納得していません。

なお、JR東海は、沿線住民の抗議に対し、3.5メートルの防音壁を設置しましたが、「3デシベルから5デシベルは騒音が減少している。3デシベル程度の騒音の差は人間の感覚ではほとんど変化を感じない」と説明しました。私たち地区住民

にとって、防音壁による騒音や振動の減少はありませんでした。JR東海の説明には、誠実さがなく、私たち地区住民は、防音壁では効果がないため、あくまでもフェードの設置を求めています。

そもそも、この実験線について、いわゆる閣議アセス及び環境影響評価法の規定による環境影響評価は行われていません。このことはJR東海も認めています。しかし、JR東海は、列車の走行による影響等については環境影響評価が行われているから問題ないと主張しています。しかし、その範囲は、計画路線の地上部について約22mの幅の区域に限られ、トンネルに関して坑口から半径100mの区域に限られています。リニア新幹線の用地幅が約22mですから、計画路線の地上部分の用地幅についてだけの環境影響評価に過ぎないといえます。これでは実態としてはなんらの環境影響評価もなされていないといえます。そして、実験線の建設について、閣議アセス及び環境影響評価法の規定に基づく環境影響評価が行われていないだけでなく、実験線が完成した後も正式な事後調査がなされていないことも問題です。

実験線から私たちが受けている騒音や振動の被害は、リニア中央新幹線の将来の騒音や振動の被害を証明しています。私たち実験線の沿線に住む住民の現実の被害を無視してリニア中央新幹線の建設が認可されることは許されないものです。

以上

陳述書

東京地方裁判所 御中

2022年 月 日

【住所】

【氏名】 林 克

1 はじめに

私は静岡県在住です。静岡県内におけるリニアトンネル工事の議論は、未だ結論が出ずに議論が続いています。その議論状況や静岡県下における問題点を中心に、以下、詳しく述べたいと思います。

リニア中央新幹線は、静岡県の北端、3000メートル級の山々がそびえる南アルプスの山中を10.7kmの区間をトンネルで通過します。

リニアトンネル工事は、わが国第三の高峰、間ノ岳を源流とする大河、大井川の水源を切ることになり、しかも普通の水源ではなく、今なお隆起を続けている複雑な形状・特性を持つ水源に取り返しの付かないダメージを与えるリニア問題として認識されています。

中下流域62万人の水道水を支えるいのちの水、農業、工業用水によって産業・雇用を生み出しており、また南アルプスの豊かな水は、国立公園やユネスコエコパークの存立の条件である生物多様性をはぐくんでいます。

静岡県は、環境保全の対策をJR東海、国土交通省に申し入れ、協議が続いているためにこの静岡県内工事のみが着工されていません。その問題の発端から、現在の議論状況まで、考えてみたいと思います。

2 問題の発端

2013年9月、リニア工事に伴う静岡県内の環境影響評価準備書で初めて大井川の水量が毎秒2トン減るという予測が示されました。

これは私を含む多くの静岡県民に多大なる衝撃を与えたと言って過言ではありません。2年前のルートを決めるときの中央新幹線小委員会では、大井川の水量がどうなるかはまったく議論されず、ルートが決まってからのいわば後出しジャンケンのようなかたちで減水予測が提示されることに、憤りが広がりました。

2014年10月、国交相の認可の時点での「本事業を円滑に実施するためには、地元の理解と協力を得ることが不可欠である」という意見、環境相の「事後的な対応措置は困難である」として、「精度の高い予測の実施及び水系への影響の回避」を行うべきという意見、そして前述の静岡県知事意見と合わせて減水に関する対策協議が進められることになりました。

3 水問題の回避・低減

このように減水問題を棚上げしてルート選定を行ってしまったことから、その後は、工事着工をめぐり、静岡県の「トンネル湧水の全量戻し」によるリニア工場の負の影響の回避・低減の主張と、JR東海の「大井川の河川流量の一定確保」で足りるとした上で工事を進めようとする姿勢との間で、大きな対立が生まれていきます。

JR東海は2015年11月、社内で検討してきた導水路トンネルの建設を発表しました。西俣斜坑口付近の導水路取付(標高1132m)から榎島排水区(標高1120m)までの11.4km、トンネルを掘ってトンネル工場の湧水を集めて自然流下させるといふものです。大井川の流量減毎秒2トンについて湧水約1.3トンを導水路トンネルで大井川に戻し、残りは必要に応じポンプアップさせることを表明しました。

しかし、これは数値的には一見つじつまが合うように見えても、静岡県側は南アルプスにおける高圧な被圧地下水がトンネル工場によって抜けたとき、将来の水源となる水も失われてしまう懸念の解消にはならず、静岡県側の「工事湧水の全量戻し」の主張とは大きな隔たりがあるものでした。

2018年10月、JR東海は静岡県側の強い要望に応える形でこれまでの方針を転換させ、トンネル湧水の全量を大井川に回復させる方針を県側に伝えてきました。

そこで、静岡県とJR東海との協議は、環境保全連絡会議の地質構造・水資源専門部会、生物多様性部会の各専門部会において進められることとなりました。

そして、静岡県側が、突発湧水などのリスク管理をJR東海に要求して、湧水が毎秒3トンを超えたとき工事を中止するなどの回答をするなど、一定前進したものの多くは平行線をたどりました。静岡県側はJR東海が示したモデルではボーリングデータなどが足りず不正確であることなどを指摘しました。

2019年8月の専門部会での席上、JR東海は、山梨県境付近に大規模な破碎帯が存在し、その出水によるトンネル水没を避けるために山梨県側から上り勾配で掘削すると表明し、その工事の際には10ヶ月の間静岡県側からの湧水が山梨県側に流出すると説明しました。それに対して静岡県の難波喬司副知事は「(湧水)全量に戻さないことが明らかになった」として反発し、再び静岡県とJR東

海は再び膠着状態に入りました。

4 静岡県知事選と有識者会議の中間報告

JR 東海が「全量戻さない」ことを表明するや、国交省は、国、静岡県、JR 東海の三者協議の場を提案してきました。

結局これまでの議論を前提とせず、新たに国交省としてトンネル湧水を全量戻す方法と中下流域の地下水への影響について科学的、工学的に検証し、JR 東海を指導するための有識者会議を設置することとなりましたが、静岡県が強く情報公開などを求めたにもかかわらず不十分であるなど、会議の持ち方に関して透明性を欠くという問題がありました。

2021 年 6 月、静岡県知事選において出馬表明していた現職の川勝氏に対し、自民党はリニアを進めてきた国交副大臣の岩井茂樹氏を推薦して一騎打ちの構図となりました。知事選は投票率が前回より 6.5%投票率がアップし、川勝氏が 96 万票を獲得、岩井氏を 32 万票の大差で下し 4 選を果たしました。

静岡新聞の出口調査によると、「どんな政策を重視して投票したか？」の問いに 42%が「リニア水問題」と回答、その 8 割が川勝氏に投票したとのこと。選挙戦を通じてリニア水問題が県民に浸透し、県民がリニア工事による弊害について強い関心を持っていることがはっきりと分かりました。

知事選後の記者会見において、川勝知事は、国の有識者会議などの手続きをふんだ上で「ルート変更・工事中止」を JR 東海に正式に要請することを表明しました。現職の川勝知事の当選は、「水・環境を守れ」の静岡県民の意思が示されたものとして、この後の国の有識者会議や JR 東海に大きな影響を及ぼすことになりました。

5 残された課題

国の有識者会議が下した中間報告の大井川中下流の表流水と地下水についての結論は次のようになりました。

・トンネル湧水を全量戻せば、中下流域の河川流量は維持される。中下流域の地下水量への影響は極めて小さい。

・JR 東海、静岡市モデル程度の湧水量であれば、工事期間中の 10 ヶ月間、県外流出による中下流域の河川流量は維持され、中下流域の地下水量への影響は極めて小さい。

このように、結論はいずれも条件付きであり、減水がないという結論は結局導かれませんでした。

しかも、有識者会議ではトンネル湧水の全量戻しの方法は確定されず、また、JR 東海モデルや静岡市モデルのトンネル湧水量を適当と確定したわけではあり

ません。だからこそ難波副知事（当時）は、「現時点で工事は認められない」と明言しました。今後も引き続き、クリアしなければならない以下の課題について、議論が係属されることになっています。

① トンネル湧水の全量戻しの方法

JR 東海は二つの方法を示しています。一つは山梨県側のリニアトンネルで出た湧水を集めて一定期間で静岡県側に戻すとするもの。もう一つは東電田代ダムに取水制限を要請し、トンネル工事で減った分の水量を確保するとするもの。どちらも県が主張する工事湧水の全量戻しには該当しないと考えられ、他にも重大な問題点を含んでいます。今後専門部会で議論されていくこととなります。

② 生物多様性の確保

「JR 東海的环境保全に関する取組みに対して、科学的・客観的観点から議論を行う ことにより、JR 東海に対して指導・助言等を行うこと」を目的として新たな国の有識者会議がスタートしました。水問題とは違い、JR 東海の抜本的な対策が示されておらず、これまでの県の議論をもとに議論が進められていくとされました。

6 終わりに

ここまでの議論で、焦点が一定程度絞られてきてはいますが、まだ議論に時間がかかるとみられます。

このように、静岡県内工事においてはトンネル湧水の問題や生物多様性の確保の問題について議論は未だ継続中であり、現時点で結論は全く見えない状況です。

現在議論が行われる静岡県の専門部会は、県条例に基づくアセスの一環として設置されたものです。すなわち、少なくとも静岡県においては、県条例に基づくアセスは終わっていないのです。

裁判所におかれては、未だ結論の見えない静岡県における議論状況も十分に踏まえたうえで適切な判断をして頂きたく、お願い致します。

以 上