

小泉氏、松島氏ら地質研究者と沿線住民7人がリニア工事中止を求め証人尋問！

第24回口頭弁論(証人尋問)開催

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。



(10月17日の事前集会)

10時15分、103号法廷で開廷し、約90名の傍聴者が見守る中で、提出書類の確認後、それぞれの担当弁護士に

小泉武栄さん 担当:半田弁護士

小泉武栄さん(東京学芸大学名誉教授、自然地理学・地生学)

(小泉意見書の冒頭部分を引用します。)

南アルプスを貫くリ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回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。

被告側の反対尋問は「土木工学は専門分野ではありませんね。」の一言でした。

松島信幸さん 担当:関島弁護士

松島信幸さん(理学博士・地質学)

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

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ねばならない。特に南海トラフについては、発生を予知できない。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、容易に動く破砕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、断層破砕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、谷の両側は破砕帯となっている。破砕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。断層破砕帯での工事は、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。

被告側の反対尋問は「土木工学は専門分野ではありませんね。」の一言でした。

天野捷一さん 担当:和泉弁護士

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)

(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。

被告側反対尋問は、「貴方は、JR東海の説明会に不満があるということですね。」「リニア建設は、貴方にとって何のメリットもないといいたいのですね。」の 2 点のみでした。

報告集会

報告集会は、16 時 40 分から、70 人が参加し、参議院議員会館にて、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

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」ビデオを川村原告団長の説明で、視聴しました。

第 25 回口頭弁論(証人尋問)開催

11 月 7 日 9 時 45 分より、東京地裁前で恒例の「事前集会」が開かれ川村原告団長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多数、傍聴券獲得のために駆けつけてくれ、本部の成田さんから連帯と激励の挨拶を受けました。

田園調布住民の会の三木さんと東京外環道訴訟を

支える会の池田さんから挨拶を頂きました。



(11月7日事前集会)

弁護士により始まりました。

◆6人の陳述書・意見書の要旨です。

三木一彦さん 担当:横山弁護士

私は、大田区田園調布に住んでいます。住所地の真下付近 40m 以深に、リニア中央新幹線のトンネルが建設されることを知って、これに反対する民事差し止め訴訟を起こしております。

土地所有者に何の相談もなく建設できるのかと疑問に思い、「リニアから住環境を守る田園調布住民の会」立ち上げ、住民有志と共に、JR 東海の東京工事事務所を訪問し、説明会の開催を求めましたが、拒否されました。

JR 東海の説明会に参加した方に聞くと、「大深度法」により地下 40m 以深では、土地所有者の承諾もなく工事ができる。大深度地下工事は地上には影響がない安全なものであるとの説明を受けたそうです。

2020 年 10 月、リニアと同様の「大深度法」に基づいて工事を行っている「東京外環道」のトンネル工事で、道路の陥没事故が発生しました。

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、専門家に聞くと、事前調査が不十分な結果、甘い見通しで工事を行い、言い逃れをしているに過ぎないと理解しました。

沿線各地で深刻な環境破壊と人権侵害を伴う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。

奥脇隆樹さん 担当:小笠原弁護士

私の住居は、都留市川茂地区です。リニア中央新幹線から約 100m です。リニア山梨実験線の試験走行により、リニア車両走行時に発生する騒音や空気振動(微気圧波)が沿線住民の生活を脅かしています。

特に私が住む坪松地区周辺は、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。

騒音に関する「新幹線鉄道騒音に係る環境基準につ

10時30分、103号法廷で開廷し提出書類の確認後、約100名の傍聴者が見守る中で、6人の証人尋問が、それぞれの担当

いて」は住宅地域で、70デシベル以下と定められていますが、私の居住区では、この基準を超える、80デシベル以上の騒音が発生しています。

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。

私たち実験線の沿線に住む住民の被害を無視して、リニア中央新幹線の建設が許可されることは許されないものです。

林克さん 担当:西ヶ谷弁護士

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。

大井川水問題の発端は、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。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、大井川の水問題は全く議論されずルートが決まりました。

工事着工を巡り、静岡県の「トンネル湧水の全量戻し」によるリニア工事の負の影響回避・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ましたが、結果として湧水全量を戻さないことが明らかになり膠着状態になりました。

JR東海が「全量を戻さない」ことを表明するや、国交省は、国、静岡県、JR東海の三者協議(有識者会議)の場を提案してきました。有識者会議が中間報告を出しましたが、まだ課題が残っています。

現在協議が行われてい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、静岡県におけるアセスは終わってないのです。

裁判所におかれましては、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お願い致します。

大坪勇さん 担当:金枝弁護士

私は、飯田市の上郷飯沼地籍に住んでいます。飯田市上郷では、北条地区に中間駅が黒田地区に風越山トンネルが計画されています。

飯田市は、中間駅により移転を求める各戸への代替地として、74戸分の住宅用地を造成しました。代替地は高価なので、地価の安い自治体へ移ったり、高

齡者はアパート住まいを選択する方もいます。

風越山トンネルは、地下 30m 以深でも、地上地権者の承諾を得ていません。大深度法が適用できないのに、事前に土地所有者の承諾を得ることなく工事すると、JR 東海は言っているのです。

風越山トンネルは、シールド工法が採用されるので、2020 年 10 月の外環道の田園調布陥没事故のように、陥没事故や地盤沈下などの工事に不安を訴える人が出てきています。

事前調査が不十分、残土処分地が未確定など多くの問題が指摘されているリニア計画を被害や犠牲の少ないうちに工事を中止していただきたい。

大沼淳一さん 担当:岡本弁護士

大沼淳一さん(元、愛知県環境調査センター)

2003 年 4 月、可児市の東海環状自動車道トンネル掘削土処分場から流れ出した酸性汚染水により、久々利川水系新滝が洞池に放流されたマス・アマゴ約 1.000 匹の斃死事件が発生した。

瑞浪市・御嵩町・土岐市にまたがって東濃ウラン鉱床が分布している。JR 東海は、旧動力炉・核燃料開発事業団のボーリング調査を基に、独自にボーリング調査を行い、ウラン鉱床をすり抜けてリニア新幹線ルートを設定したとしている。しかし、ボーリング地点は 11 地点にすぎず、ウラン鉱が分布しているリニア新幹線ルートに重ならないとも限らない。

JR 東海が岐阜県内で「要対策土」と呼ぶ有害残土の処分場候補地としてあげられているのは、御嶽町美佐野地区と中津川市のリニア車両基地予定地とその隣接地の 2 か所だけである。

御嵩町は、目下、御嵩町民を対象とした学識経験者によるフォーラムが開催されていて、年明けには町民に受け入れの是非が問いかけてられている。処分場予定地の湿地には、ハナノキ・シデコブシなどの絶滅危惧種も生息している。

岐阜県の農業試験場の土地であったところが、すでに車両基地予定地として JR 東海に譲渡されており、広大な面積の雑木林が皆伐され地肌をさらしている。

この下流に「旧ため池」があり、JR 東海と岐阜県・中津川市が、ため池の地震対策の堤防補強工事に合わせて、車両基地(約 60 ヘクタール)の「沈砂池」の機能を併せ持つ工事を行いました。

御嵩町および中津川市で開催された、JR 東海による住民説明会資料によれば、有害残土は不織布をはさんだ厚さ 1.5mm の遮水シートを 2 重に施して処分するとされている。

遮水シートによる隔離が長年月成功を収めたとしても、遠い将来において地震や洪水などで破過した時

に、そこから化学反応が開始される。

瑞浪市南垣外工区では、すでに有害残土が掘り出されている。JR 東海の説明では有害性試験は 1 日に 1 回だと説明されている。これでは有害残土の見落としが多数回おきる。1 日 1 回の検査では全く不十分である。

ダンプ 1 台分につき 1 回の検査が必要である。

美濃帯の掘削により、過去に様々な水質汚染事故が起きているが、JR 東海の環境影響評価書には、ほとんど記述がない。有害が確認された残土の処分方法に問題があり、処分候補地の御嵩町・中津川市での環境破壊が危惧される。白紙撤回を含めた抜本的な計画変更が必要である。

花田英夫さん 担当:樽井弁護士

私の住んでいる愛知県瀬戸市は、陶器の町で、陶土等を掘り進めた結果、容量が 1000 万 m³ の大きな谷ができ、ここがリニア工事残土の処分場になっています。

この処分場に、坂下非常口・神領非常口・西尾工区からリニア残土が持ち込まれています。西尾工区の残土には重金属を多く含む「美濃帯」が出る、極めてリスクの高い工区です。

岐阜県は 2022 年 3 月 14 日、愛知県春日井市のリニア中央新幹線のトンネル工事現場から、多治見市の処分場に搬入された残土から、環境基準値を超えるヒ素とフッ素が検出されたと発表しました。

岐阜県の担当者は「地質に応じて検査を増やすなどの対策を講じてもらいたい」と指示しました。

JR 東海は「1 日 1 回の頻度で適切に検査を実施している。」と説明しています。JR 東海は誰もが納得する工事残土の検査体制を整える必要があります。

自然環境を破壊してまでリニアを推進する意味があるのか、もう一度立ち止まって考える必要があると考えます。

◆**反対尋問は一部ありましたが、各証人の証言を覆す内容ではありませんでした。**

報告集会

報告集会は、17 時 20 分から、約 50 人が参加し、衆議院議員会館にて、橋本事務局長の司会で始められ、川村原告団長と関島弁護団共同代表から、証人尋問についての感想と今後の進め方などについて、話していただきました。

その後、証人尋問を行った証人と弁護士から、それぞれ挨拶と感想などを頂きました。

最後に、福島瑞穂参議院議員(社民党)と山崎誠衆議院議員(立憲民主党)から挨拶を頂き終了しました。

次回は、2023 年 2 月 3 日 最終弁論です。