

ストップ・リニア！訴訟 ニュース

第 32 号 2023 年 4 月 12 日 発行：リニア新幹線沿線住民ネットワーク
<http://linearstop.wix.com/mysite>

ストップ・リニア！訴訟 控訴審 第 3 回 口頭弁論 3 月 28 日(火)午後 3 時 東京高裁にて

花冷えの小寒い中、ストップ・リニア訴訟中間判決の棄却を求めて 167 名の原告が控訴した裁判が開かれました。午後 2 時 20 分から東京裁判所前で行われた控訴審の事前集会には、原告・弁護団 50 人余が参加しました。山梨から貸し切りバスで参加した方は東京がこんなに寒いとはと語っていました。

事前集会 挨拶 原告団長 川村晃夫 ストップ・リニア！訴訟にかける思い

ストップ・リニア！訴訟の裁判は誰でも参加できるものでなければならないのに、裁判所から原告適格を取り消されて、当事者以外は参加できないという理不尽な扱いを受けて、私たちは高裁に控訴しました。この控訴審も 3 回目になり、あと 1 回で結審になると思いますが、いずれにしても地裁で進められている本訴の裁判もこの控訴審も、私たちはリニアの問題を社会に広めたいと思って頑張っています。最後まで、たたかい続けることを誓います。

横山 聡 弁護団事務局長 裁判のこれからの流れについて

控訴審で原告適格を否定された方全員を控訴という形で上げたが、いろいろ考えた結果、何人かの人に控訴を取り下げてもらったこともあり、誰が控訴人なのか裁判所が把握できていないため、改めてリストを準備書面として出した。原告の異議申し立ての時の住所と名前にずれがある方の住民票を取り寄せたりして、控訴人一覧表を付けた。裁判所からは準備書面の間違い指摘もあり、これでだれが控訴人かという形が整ったことになった。最終的には進行協議を行って、結審して判決になる。どちらかが上告することになると思われ



る。地裁の本訴審裁判も 7 月 18 日に判決が出る。これも控訴することになれば、この後、控訴審と上告審の二つの手続きに入ることになります。

今回の控訴審で、何人かに原告適格があるとの判決が出れば、どういうところが問題になるのか、判決理由が注目されることになり、こちらにとっては心強い。

地裁判決が出される前には控訴審も結審になると思われるので、時期的には、暖かくなってくるので、もっと集まっていたいただければと思っています。

午後 3 時 東京高裁 101 号法廷 控訴審に 50 人余が傍聴。

初めに原告弁護団が提出していた準備書面の記述について裁判長とのやり取りが行われました。

この後、裁判所と原告弁護団・被告弁護団との協議日程の調整が行われ 5 月 22 日に行うことを確認してこの日の公判は 30 分余りで閉廷しました。

準備書面の記述について裁判長とのやり取りの詳細は報告集会での関島保雄弁護団共同代表の発言要旨をお読みください。(次ページ)

裁判後に報告集会 衆院第一議員会館 第五会議室

裁判終了後 4 時からで行われた報告集会には 50 人余が参加して、橋本事務局長の司会で進められました。初めに原告団長の川村晃夫原告代表の挨拶があり、続いて弁護団から今日の裁判について説明がありました。



関島 保雄 弁護団共同代表 今日の裁判について

今日の裁判は、裁判長と右陪審の判事の二人が変わったので（裁判所の構成が変わって弁論を更新する）今までやっていたことを引き継ぐという事務的な話であったので皆さんには分かりにくかったと思います。

裁判長と右陪審の二人が変わったので、これからどのような展開になるのかわかりませんが、今日、行われたのは、控訴人の氏名、住所が違っている方がいたので、弁護団が整理して準備書面にして出したのを、確認する作業を行いました。この裁判では異議申し立てをして、審査請求した人が訴訟を起こしているのので、審査請求した時と訴訟を起こした時の住所・氏名が少しでも違っていたことが問題になりました。控訴審に来る前の地裁の裁判官がきちっとみればよかったのですが、我々も気づかなかったこともあって、名簿を整理する作業を行っています。

この他にも、相模原地域で残土を運ぶトラックのルートに住民が自分の家が近くて、うるさくなるのが心配だと控訴をしている人がいます。地裁の中間判決では「ルートが発表されていないので、恐れ危険性は証明できない」とされしまった。環境影響評価には残土置き場ルート間のルートが書かれていないが相模原の駅周辺だけは幹線道路を通るルートが書かれてあるにもか

かわらず、そのルートに比較的に近い原告の方が何人かいるのに被害を認められなくて原告適格を外されてしまっています。

控訴審の段階では、ルートのチェックをして原告の自宅はここにあるという地図を出して、ルートは環境影響評価書の資料でも読み取れるのに原告適格がないのはおかしいではないかと、裁判所とやり取りをして確認をしています。相模原のひとは相模原湖の水を飲んでいるので、全員を原告適格に追加するよう新たに主張しています。

弁護団は水の問題と残土運搬車の騒音と振動での控訴人の背後を明確にしてくれと求めています。法廷でやり取りするのではなく、次回の打ち合わせ進行協議の時、会議室で裁判所も交えて、事務的な整理をするということで、今日の法廷で進行協議の期日が決まりました。

整理が終わったら、結審をして、判決を出す日程協議になるのではと推測をしています。

7 月、8 月は裁判所も夏休みに入るので、9 月頃に結審弁論が行われるのではと思っています。

ここまでが控訴審の経過ですが、リニア工事計画の取り消しを求める、本訴審の地裁裁判では 7 月 18 日に判決が出ます。取り消しを認めるか、認めないのか重大な結論が出されます。多くの皆さんが裁判所に、正しい判決を書いてくれと「要請はがき」を取り組んでいます。まだ 4 カ月もあるので掘っておくと世間から忘れられてしまうので、要請ハガキを出す、5 月の集会を行うなど。リニアの裁判では何を訴えているのか、世間に訴えてゆく、この後、桜井徹さんの(講演)もありますが、JR 東海の財政状況を踏まえてリニアが立ち往生している状況で、負の遺産を作ってしまったから中止するよりも、今、まだ少ししか掘っていないので、今のうちに中止することを世間に広める活動を強めてください。



外環道トンネル工事で地盤が緩んだ。地盤改良材を地中に注入する配管を入間川の上に設置している

リニア・市民ネット大阪・春日さん リニア延伸・奈良で膨大な開発計画

リニアの大阪に延伸に係わって奈良県知事が膨大な開発計画を出してきています。

リニアの駅ができることを前提にして、巨大な土木工事、リニア駅を中心にして高速道路をつくる計画。五条市に自衛隊の基地を誘致するための土地を持っている所にリニア工事で出た残土を運んで（滑走路2,000m)の大きな空港をつくります。東南海トラフ地震が起きたら、飛行場を広域防災拠点にします。ここから救援物資を運んだり、避難するときは飛行場を使うという計画で、2月に現地を見に行った時に、地元の人と話をしたが何も知らされていません。今度の知事選の候補者はリニア推進が3人、リニア反対が1人います。県民が知らないうちに事が進んでゆくの、皆さんのご知り合いの人に、どうなっているのと伝えてもらえたらと思っています。

田園調布住民のリニア大深度訴訟に ついて 池田あすかさんの報告

2021年10月21日JR東海のリニア建設工事が生活環境を壊すと大田区世田谷区の住民24人が工事の差し止めを求める裁判がこの4月11日に行われます。

今日、梶ヶ谷の非常口で調査掘進が始まったという報道が入ってきました。2021年に北品川非常口（東京都品川区）ではシールド機で300m掘る調査掘進を始めたが50mでシールド機が故障して1年近く止まっていたのが、今日、シールドマシン（掘削機）の動作確認のため7m掘削を始めたという報道がありました。

田園調布でも問題にしている掘削機ですけれども、途中で止まってしまうような掘削機を住宅の下に入れるのは憲法違反です。裁判で国民の財産権・人格権・居住権、等。憲法で定められた権利を侵害していると訴えています。シールド機の危険も迫っています。外環道で実際に起きて現実のものとなっています。今も調布では苦しんでいる人たちが何人もいます。トンネルを住宅地の下に作られると陥没や空洞ができれば、住宅が壊れるなどの大公害となり人権を侵害します。「生活環境を壊して私たちの人生を狂わせる」JR東海のシールドトンネル工事を止めさせたいと思っています。

（外環ネットの池田さんにお願ひし、代行して報告していただきました）

「東京外環道訴訟を支える会」 外環ネット 籠谷 清さん

2020年10月18日に調布市で陥没が起きてから1年5ヶ月経った、去年2022年2月28日に東京地裁から工事差し止めの仮処分が出ました。止まったのは南半分の陥没が起きた9Kの所で、私たちはそれ以外の所についても直後に工事を止めろと即時抗告をしました。残念なことに東京高裁から23年3月24日に棄却という結果が出ました。この陥没事故の悲劇は、30戸の家を壊し更地にして地下40メートルまでコンクリートの壁を作って地盤改良をする工事です。家を立ち退く人は人生がめちゃくちゃになり、不安な生活を送らなければなりません。それ以外の所でも地盤の緩みが起きていて、住宅に被害が出ています。低周波音と振動・騒音による健康被害も起きており、精神的に苦しんでいる方がたくさんいます。外環道で起きたことは、大深度地下工事が行われる所では、どこでも起きる話です。外環道の事業者は止まっている二本の線以外のトンネル工事を始めようとしています。2022年2月末に大泉JCT本線トンネルのシールド掘進工事を再開した直後の4月7日にシールド掘削機が地中壁に当たって損傷事故を起こしました。国は設計ミスと事故とは関係がないといっています。大深度地下法は地上に影響がないから大丈夫と言っていたのに、その後、適切に工事を行えば大丈夫とごまかして言い訳、最後は、大深度地下法は事業者に使用権を与えるための法律で国には関係がない、工事のやり方がいいか悪いかは工事事業者の問題だと責任逃れをしています。

5月24日に第19回の口頭弁論があります。陥没事故の原因、再発防止対策がいかにかたまりかということを追っています。

外環道では難関工事が始まります。止めなければならないと思っています。引き続き皆さんとともに、たたかってゆきます。



山梨県の立ち木トラスト、参加原告の適格排除

報告集会:学習会

リニア中央新幹線とJR東海の経営 日本大学名誉教授 桜井 徹氏

全国一元経営の国鉄が6つの会社に分割されてJR東海が設立、1997年10月に株式上場、2006年4月に完全民営化、民間株式100%の会社になる。

経営原則は株主のために経営する。(有価証券報告書等には健全経営と安定配当を堅持する言葉が見られる)

分割民営化でJR東海と他社との利害が対立して鉄道ネットワークの分断が起きています。

JR東海は在来線熱海から米原まで他と東海道新幹線の事業を受け継いで東海道新幹線に依存する企業である。(JR東日本とJR西日本にはない特徴を持っている)

JR東海のリニア建設目的

(1)リニア中央新幹線で経営基盤の確立

現在、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が上下分離方式で本体は支援機構が整備新幹線を建設、保有して営業主体になるJR各社に対して施設を貸し付けています。

JR東海は経営基盤を強めるため、東海道新幹線に代わる中央新幹線建設を模索するが、国には新たな新幹線を建設する余裕も計画もない。このような中で中央新幹線の建設に他社の介入を退けるためにJR東海は自己資金で中央新幹線を建設、経営主体になるという方向を打ち出した。他社が中央新幹線を建設すると乗客を奪われてJR東海の東海道新幹線が根底から覆されてしまう。

JR東海の持っている技術でJR東海がリニアを建設して、営業主体になると問題はないと考えた。

2007年にリニア計画を自己負担で建設すると表明。

(葛西敬之「飛躍への挑戦」東海道新幹線から超電導リニアへ』WAC.2017年、P156)

「中央新幹線が国の手で建設、JR東海以外の経営主体が経営することになれば、東海道新幹線の輸送量の50%以上が中央新幹線に移転し、JR東海の経営基盤は根底から覆されてしまう。」

(2)リニア建設事業で国策企業としての性格を強める。

葛西元会長は安部元首相の政治的に結びつき、国の政策を民間が都合よく利用する私企業による国家プロジェクトを打ち立てた。安部はリニアを整備新幹線に格上げして国家プロジェクト事業と位置づけた。

① リニアをインフラ輸出戦略と技術輸出に位置付け、

技術輸出には国がJR東海に調査費用の一部負担・建設費の一部負担する確約をした。**アメリカでのリニア建設計画に調査費が支出されている**

②リニア新幹線をベースにして3大都市を結ぶスーパー・メガリージョン構想を打ち出す。

③資金面で財政投融资3兆円の投入を行う

こうしてJR東海はリニアを国策事業として経営基盤を強化している。

(桜井 徹さんいわく 国策民営の矛盾)

国策であるがゆえにリニア建設工事を進めなければならない。同時に工事費が増加する。このことがJR東海の健全経営を阻害している。

国内リニア建設における国策民営の矛盾

杜撰な環境アセスで工事費が増加5.52兆円から(難工事への対応)(地震対策)(発生土の活用先の確保)で7.04兆円に増えた。JR東海はリニア工事実施計画が誤っていたことを自ら認めたようなものと指摘している。

新たな財政投融资の可能性への警告

第34期有価証券報告書20ページには、品川・名古屋間ではなく「品川・大阪間で工事費はさらに計画よりも増加する。中央新幹線(東京都・大阪市間)の建設を進めるにあたっては、次のようなリスクが考えられる。当社グループの財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローに影響を与える可能性がある」と書かれています。

①建設資材の高騰等による工事費の増大

②難工事その他による工事遅延・完成時期の遅れ

③金利上昇

④経済停滞、人口減少による収入減

⑤他輸送機関との競合による収入減

⑥社会全体の物価上昇

⑦訴訟の提起

こうした経費増、収入減を伴う①から⑥までのリスクに対しては、工事のペースを調整し、債務縮減により経営体力回復のための時間調整を行って、健全経営と安定配当を堅持し、計画を完遂する。

なお、⑦の訴訟については、工事実施計画認可の取消しを国に求める行政訴訟、工事差止め等を求める民事訴訟が提起されている。

リニア建設工事は各地で工事の遅れが起きています。

(静岡だけではない) 品川・名古屋間の開業は30年以降になると見られています。資材の高騰、人材不足から事業費の高騰が余議されなくなり、運賃の引き上げ。国による追加融資が行われることが予測されます。