

ごみ投棄に等しいずさんなリニア残土処分計画

ストップ・リニア！訴訟第5回口頭弁論で、長野県の原告が切実な訴え

速報 2017.6.30

第5回口頭弁論、傍聴券求め163人が並ぶ

6月23日（金）午後2時半から、ストップ・リニア！訴訟第5回口頭弁論が東京地裁103号法廷で開かれ、長野県大鹿村の谷口昇さん、同県松川町の米山義盛さんの原告2名と、原告代理人の金枝真佐尋弁護士が意見陳述を行いました。

谷口さんはドローン動画を使って、大鹿村では狭小な山間の農地などが残土置き場に予定され、工事車両を走行させるため一部で道路の拡幅工事が行われていることを伝え、今後リニア工事が山腹崩壊や地下水の減少など村民生活に重大な影響を与えるとして、工事の中止を訴えました。そして、住民が理解したかどうかは事業者（JR東海）が判断するとして昨年11月起工式を強行したJR東海の姿勢を怒りを込め批判しました。

米山さんは豊丘村での残土置き場予定地が住民の反対で撤回されたが、沢筋の危険な場所を新たに残土置き場候補地として森林組合に申し入れたが、組合が組織の形を成していないため宙ぶらり状態になっていることを報告、候補地とされる数か所の危険な現状を写真で紹介し、JR東海の残土処理計画の杜撰さを明らかにしました。

また、金枝弁護士はリニア新幹線のルートに係る長野県の大鹿村、喬木村、豊丘村、松川町、飯田市、阿智村、南木曾町の風土や歴史、文化などを自治体ごとに写真で紹介し、いずれも豊かな自然や文化遺産を持つ地域で、長期間工事が行われ、膨大な数の工事車両が走行、膨大な量の残土が処分される影響は甚大であると述べました。

金枝弁護士は最後に、残土処理先が決まらないうちはトンネルを掘ることができない、円や線だけで非常口、変電所、保守車両基地、ルートを示しただけのアセスは環境影響評価法違反であると主張しました。



5回連続で傍聴席埋まる

この日はこれまでと同様、午後1時15分から東京地裁前で集会が行われ、冒頭川村晃生原告団長の決意表明、関島保雄弁護士共同代表から口頭弁論の内容説明がありました。

続いて、意見陳述をする谷口さん、米山さん、金枝弁護士から挨拶がありました。

そして午後2時から傍聴券（98枚）の抽選が行われましたが、前回は上回る163人が並びました。

午後3時半から、司法記者クラブで記者会見が行われ、意見陳述者3人も出席しました。

当日の法廷では国側から、原告側の全幹法、鉄道事業法に違反すると指摘された事業認可までの手続きに反論する準備書面が提出されました。また原告側からは、長野県における環境影響評価手続きと内容について、具体性が無く評価も実態を把握していないとする準備書面8と、リニアの鉄道施設（ルート、車両基地、変電所、非常口など）が特定されずに認可したのは違法であるとする準備書面9が提出されました。

- 1 私は、平成 20 年に初めて大鹿村に来ました。目の前に聳えたつ赤石岳連峰やこの奥地で生き抜いている人々の姿が心に焼き付けられました。その後、街の生活を一層味気なく感じておりましたが、平成 22 年 4 月に良い機会に恵まれ、大鹿村釜沢地区に移住することが叶いました。
- 2 私の移住した大鹿村釜沢地区は、南アルプス山麓にあり、3000m級の山に最も近い集落の一つで、天竜川の上流の小渋川と小河内川の合流地の斜面に 10 軒が暮らしています。小渋川と小河内川の合流地は狭く深い谷になっており、河原で軽トラがエンジンを掛けてもよく響き渡ります。この山深い釜沢地区には、希少植物や希少猛禽類、クマを始めとする山の生物が多く暮らしております。
南アルプスは、平成 26 年にユネスコエコパークに登録されました。ユネスコエコパークというのは国内で付けられた通称で、正式名は生物圏保存地域といいます。生態系の保全と自然と人間社会の共生を目的とした取り組みが行われる場所として注目されております。
- 3 大鹿村の全村民に対する説明会では、JR 東海の担当者は、住民の合意がないとこの事業はできませんと語っておりました。しかし、住民が合意したとは具体的にどのような段階をいうのかという質問に対して、JR 東海の担当者は、JR 東海が住民が合意したとみなした時であると言いました。事業者自身がみなした合意が住民の合意というのでしょうか。
その後、平成 28 年 11 月に突然、起工式が行われることが報道され、村議会の議論も不十分なまま、JR 東海により強引に起工式が行われました。JR 東海が本当の意味での住民の合意を得ることなど考えていないことが証明されたと捉えざるを得ません。
- 4 環境影響評価についても、JR 東海は、法に則った手続をしていると説明しておりますが、素人から見ても本当に環境影響評価をしたといえるのか疑問に思う点が沢山あります。
平成 23 年に公表された環境影響評価方法書の段階では、駅は 5km の円、路線は 3km 幅で示されていました。それでは 3km 又は 5km の範囲で環境調査をしたのかということではなく、実際には、ほぼ路線や坑口を決めてあって、その周囲の狭い範囲しか環境調査を行っておりません。
また、釜沢地区の除山非常口は、環境調査の結果、当初の予定を変更して設定されたものですが、平成 25 年の準備書の段階では、他の場所は改変区域から 600m の範囲で植生等が調査されていたのに、ここだけは改変区域から 200m 程度の範囲しか調査されませんでした。長野県を始め各県でほとんど未定のまま環境影響評価が終了して認可がなされております。トンネル掘削が始まる段階になっている現在でも、大鹿村から出る残土の最終的な行き先は決定していません。
変電所の送電鉄塔は「日本で最も美しい村」連合に加盟する大鹿村の看板の一つである景観を著しく損なうことが確認されました。その他にも、JR 東海は、指摘された部分を事後調査で対応する旨を述べ、多くの問題点が未調査のまま着工に踏み切りました。
- 5 大鹿村の生活の基盤となっている道路の交通量についても、大きな不安があります。大鹿村では急峻な地形のため、300 万㎡といわれるトンネル掘削の発生土を置ける場所がなく、ほとんどを村外に搬出する計画です。不安に対する JR 東海の対応は、警備員を置くというものです。保護者の不安は解消するどころか、さらに増幅しております。
また、釜沢地区に至るには、国道 152 号線に通ずる更に狭く曲りくねった約 6 km の山道である県道 253 号線（赤石岳公園線）を通るしかありません。私たち釜沢地区の住民は、この県道 253 号線を毎日何往復も通って仕事に行ったり通院したり買い出しに行ったりしており、県道 253 号線は釜沢地区の住民の生命線といえます。
県道 253 号線は、軽自動車ですれ違えない箇所や大型工事車両が通れない箇所があり、現在拡幅工事が行われております。住民が拡幅工事が終わるまで県道 253 号線に工事車両を通さないでほしいと要望しているにもかかわらず、JR 東海は、拡幅工事途中で工事車両を通してトンネル掘削を始めました。そのため、先日は県道 253 号線を通ろうとした大型車両が小 1 時間立ち往生していました。JR 東海は、県道 253 号線の車両台数を減らすために、釜沢地区唯一の平らな農地に仮残土置き場を設置すると言っております。これでは私たち釜沢地区の住民にとってどちらの拷問がいいですかと聞かれているようなものです。
- 6 国土交通大臣は、認可の条件として、JR 東海に対し、今後事業の実施にあたって、特に 3 つの事項の確実な実施を求めたいと述べております。一つ目は、地元住民等への丁寧な説明を通じた地域の理解と協力を得ることです。二つ目は、国土交通大臣の意見を踏まえた環境の保全です。三つ目は、南アルプストンネル等の安全かつ確実な施工です。JR 東海は、これらの条件を無視し、自分たちの思うように早く工事を進めたいと考えているとしか思えません。このような事業者が実施する事業は百害あって一利なしであり、即刻白紙撤回すべきと主張いたします。既に JR 東海はこの事業のための工事を開始してしまっておりますが、工事が即刻中止され、あらゆるものの命の根源である希少になってしまった自然の傷が浅いうちに止まることを切に祈ります。

以上

原告の米山義盛です。私は、長野県下伊那郡松川町に居住し、3年前に長野県の高校の社会科教員を退職しました。リニア新幹線の工事实施計画には多くの問題がありますが、私は、災害をもたらし、住民の生活を根こそぎ奪う恐れのある発生土の処分について、主に陳述いたします。

- 1 伊那谷は、昭和36年6月末に「三六災害」と呼ばれる大規模な災害に見舞われました。各地でがけ崩れ、山津波、河川の氾濫が起こり、死者・行方不明者が136名、全半壊家屋が1500戸以上に及ぶ甚大な被害が生じ、250年前の羊満水(ひつじまんすい)以来の大災害と言われました。当時小学1年生だった私も、物凄い風雨と救援の自衛隊ヘリコプターが来たことを覚えています。
- 2 大鹿村へ通ずるトンネル工事が先陣を切って進められようとする豊丘村では、昨年6月に一旦発生土を置くことになった伴野区小園地籍の源道地の2つの沢筋について、沢の直下の住民たちが、三六災害の経験から、「頭の上に金魚鉢を置いて眠るようなもの」と反対の声を挙げました。その結果、住民の不安を払拭できる材料がなかったJR東海は、発生土の処分地としての使用を断念しました。
- 3 また、豊丘村の本山地籍にも、鬼面山に源を發し、天竜川にそそぐ虻川の支流、サースケ洞の最上流部に位置する本山生産森林組合所有の山林内の谷に、約130万立米の発生土を置く計画があります。治山に関連する仕事をしている方の多くは、100万立米という大規模な盛り土により谷を埋めることは、治山の見地からは想定外であると話しています。虻川の下流地域の住民からも、署名を添えた受入れ反対の要請が村に対して出されました。その後、本山生産森林組合は、一旦は発生土の受入れを承認しましたが、組合の組織運営が法に則っていないことが判明し、発生土の受入れ承認の決定も無効とされました。
- 4 私の住む松川町は、リニア新幹線のための施設の設置は計画されておりませんが、町内を流れる寺沢川沿いに、上流から中山丸ボッキ地籍、中山つつじ山線地籍、長峰本洞地籍の三か所を、発生土置き場の候補地として、長野県を通じてJR東海に情報提供しています。JR東海にとって、大鹿村から出る約300万立米の発生土を置くには都合のよい場所です。

しかし、先述の「三六災害」では、上記3か所の地籍を含む松川町の生田地区でも至る所で土石流が起き、甚大な被害が生じました。寺沢川の下流域の福与区に住む住民は、三六災害の経験から、上流の谷に発生土を置くことを非常に心配し、リニア工事対策委員会を設置して、松川町に対し、発生土を置かないことをJR東海に求めるよう要請しました。

- 5 また、下條村では、国道151号線沿いの谷が発生土置き場の候補地になっています。村は、谷を埋め立てて平らな土地を造成し、住宅地にするとか事業所を誘致するとかの活用を考えているようです。しかし、この谷には谷筋に沿って断層があり、発生土置き場とすることは大変危険です。
- 6 阿智村では、ダンプカーの走行が交通事故等の危険の増大を招くとの理由で、谷の上流部に発生土を置く計画を検討しているようです。しかし、それでは現在の危険を将来の世代に先送りすることになります。発生土を谷に置けば将来にわたって災害の危険が残ります。交通事故等の危険の増大も災害の危険の増大も、無用なリニア新幹線のためのトンネル工事が原因であり、リニア新幹線の工事实施計画を断念すればこのような危険の増大は回避できます。
- 7 このように伊那谷では、発生土の最終置き場の候補としてJR東海が検討しているのは、伊那山地の非常に崩れやすい谷や沢ばかりです。水が削ってできた谷や沢を人為的に埋め立てるのは元来危険なことです。

8 (略)

- 9 また、発生土の外にも、地元住民としては到底納得できない問題があります。リニア新幹線の工事实施計画は、JR東海からの説明が直前までなかったり、当初の説明が一方的に変更され、工事の範囲が事実上拡大された部分が幾つもあります。まず、飯田市上郷飯沼北条地区の中間駅西側から始まるトンネルは、掘削方法がNATM工法からシールド工法に変更されたことで、掘削を始める場所が北条地区に変更されました。

また、大鹿村と豊丘村の2箇所の電力変換施設に電力を供給するための敷地約9ha、容量600メガボルトアンペアの超高圧変電所と総延長約14kmの高圧送電線の設置計画は、平成27年6月まで地元住民に知らされませんでした。南信地方最大級の変電所である南信変電所の75%の規模を持つこの超高圧変電所は、リニア新幹線のためだけに建設されるものです。

- 10 リニア新幹線の工事实施計画が着工されておりますが、今ならまだ引き返せます。即刻工事を停止してリニア計画を断念し、認可を取り消して下さい。リニア計画は余りに無謀すぎます。現状で飯田から東京や名古屋方面に出かける人は1日約1500人ですが、JR東海も長野県も飯田市もリニアの利用客は6800人になると予測をしています。住民は数字の根拠について、具体的に納得できる説明を聞いていません。

JR東海は、2027年の完成に向けて、住民の理解が十分に得られないまま工事を進めようとしています。南アルプスを始めとする貴重な自然に回復不可能な損害を与えるこの計画は、地域住民の生活を無視するものだけでなく、自然への畏敬の念も忘れたものです。国土の保全を第一の任務とする国土交通省は、自然に対する謙虚な姿勢を忘れずに、その破壊に手を貸すような認可はすべきではありませんでした。リニア新幹線のための工事を速やかに止めるよう、裁判所の正しい判断が下されることを求めます。 以上

1 はじめに

代理人の金枝から意見を述べさせていただきます。私の陳述では、環境影響評価に関連して意見を述べます。

2 事業計画地の様子

(1) まず、長野県内の事業計画地の状況をご紹介します。

長野県は、本州の内陸に位置し、日本の屋根と呼ばれる日本アルプスを擁しております。日本アルプスは、北アルプスと呼ばれる飛騨山脈と南アルプスと呼ばれる赤石山脈と、中央アルプスと呼ばれる木曾山脈の総称です。

リニア中央新幹線のルートが計画されているのは、南アルプスと中央アルプスが並走する地域です。

計画によりますと、長野県駅は、飯田市上郷飯沼に設置されます。そして、山梨県との県境には、延長約25kmの南アルプストンネルが掘削され、岐阜県との県境には延長約23kmの中央アルプストンネルが掘削される計画になっています。また、県内を流れる天竜川には延長522mの橋梁が架設される計画になっています。県内の山岳部に非常口が11箇所設置され、大鹿村の大河原（おおかわら）地区と豊丘村の神稲（くましろ）地区に変電施設が各1箇所造られ飯田市座光寺地区に保守基地が造られる計画になっています。

(2) 各自治体の紹介

リニア中央新幹線のルートが計画されているのは、長野県内の地域区分でいいますと、南信、あるいは南信州と呼ばれる地域です。ルートが計画されている自治体には、大鹿村、豊丘村、喬木村、飯田市、阿智村、南木曾町があります。

ア 大鹿村は、南アルプスと伊那山地に挟まれた山間にあります。中央構造線が村内を南北に通っています。天竜川の支流である小渋川が流れています。小渋川の先には、南アルプスの主峰、赤石岳を望むことができます。大鹿村では、江戸時代から村人によって大鹿歌舞伎が受け継がれています。

イ 豊丘村は、日本一とされる河岸段丘の中心に位置しています。中央新幹線の変電施設は、段丘中段に位置する現在果樹園のある場所に計画されています。

ウ 喬木村は天竜川東岸の河岸段丘に位置しています。また、阿島の大藤が名所となっています。

エ 飯田市のうち中央新幹線のルートが計画されているのは、座光寺地区です。ここは、養蚕で栄えた地域です。白塗りの土蔵を持った大きな家が段丘に開かれた田んぼの中に点在しております。この景観は、座光寺地区の「農村原風景継承地域」と命名されています。

オ 阿智村は環境省により「星が最も輝いて見える場所」第1位に認定され、「日本一の星空」が見られる地域として、多くの観光客が訪れています。また、「美肌の湯」とされる「昼神温泉」にも多くの観光客が訪れます。

カ 南木曾町は木曾谷の南端に位置し、中央を木曾川が流れています。木曾路の宿場町の一つである妻籠宿があります。木曾檜の産地です。

3 環境影響評価手続の問題点

(1) 総論

次に、環境影響評価手続の問題点を述べます。原告代理人は、準備書面6において本件認可の環境影響評価法33条違反について主張しました。具体的には、参加人の実施した環境影響評価手続が、大きく分けて2つの観点から法33条に違反することを主張しました。1つ目は、環境影響評価を行う対象が不明確または不確定であるという観点です。2つ目は、環境影響評価手続において調査・予測・評価を行うべき対象もしくは項目が欠落している、あるいは、調査・予測・評価を行ったと評価できないという観点です。

(2) 計画内容の不明確性

まず、1つ目の観点、すなわち、計画内容の不明確性について述べます。

参加人の主張によりますと、鉄道事業法に基づいて建設される比較的路線延長の短い在来鉄道などとは異なり、新幹線鉄道の場合には、技術的特性から、工事实施計画認可の時点では各施設の詳細な計画はなされず、その後の用地取得や設計等を行う中で詳細な計画を決定することになる、とされています。

しかし、中央新幹線の場合には、路線延長の短い在来鉄道とは比較にならないほど大規模な環境改変を伴います。それなのに、その工事計画が、不明確な計画内容についての環境影響評価で足りるとすれば、事業による環境影響を可能な限り低減させるという環境影響評価法の趣旨が没却されてしまいます。

したがって、環境影響評価は、事業の規模を問わず、事業による環境影響を評価したといえるだけの最低限の実質がともなわなければなりません。そのためには、本線や駅、保守基地の配線、変電所等の施設が、相当程度具体的に計画されることが大前提となります。

この点に関して長野県内の計画をみるとどうでしょうか。長野県内の環境影響評価関連図は、全部で11あります。そのうち、東京方面から4番目の図から6番目の図を見てみましょう。まず、4番目の図です。この図は、長野県の豊丘村を本線が通過することを示しております。本線は、このように中心線が示されているのみです。そして、非常口についても、概ねの位置が円で示されているのみです。次に、東京方面から5番目の図です。この図は、本線が豊丘村を出て喬木村を通過し飯田市に入ることを示しております。変電施設と保守基地は、いずれも概ねの位置が円で示されるのみです。次に、東京方面から6番目の図です。この図は、本線が飯田市を通過することを示しております。長野県駅もまた、概ねの位置が円で示されるのみです。このように、本線、非常口、変電施設、保守基地、長野県駅、いずれを見ても具体的な形状や大きさは明らかにされておられません。

このように、参加人の事業計画は、環境影響評価を行うにあたり、その対象が不明確と言わざるをえません。これでは、実質の伴った環境影響評価ができるはずがありません。

(3) 必要な調査対象又は項目の欠落

次に、環境影響評価法33条違反の2つ目の観点、すなわち、評価項目の欠落等に関して述べます。

ア そもそも、環境影響評価の機能・役割は何でしょうか。かつて、環境の質の劣化を司法の場で争う際に、環境権という概念が提唱されました。しかし、これまでに明示的に環境権を認めた裁判例はありません。その理由を考えてみますと、環境に対する国民の利益が公共財的性格を持っているためであることが挙げられます。伊達火力発電所事件の裁判例では、「人の社会的活動と環境保全の均衡点をどこに求めるか、環境汚染ないし破壊をいかにして阻止するかという環境管理の問題は、優れて、民主主義の機構を通して決定されるべきものである」という考え方が示されています。

環境権が認められるべきであるか否かはひとまずおくとして、伊達火力発電所事件の裁判例で言及されている、「民主主義的決定」に注目すべきです。つまり、「環境の質の確保は、環境資源に対して価値観の異なる者が討議を重ねることによってなされるべきだ」、このような考え方に注目すべきであると考えます。

ここにいう民主主義的決定は、価値観を異にする者どうしの討議のプロセスに重点を置くものです。したがって、これは、立法過程での意思決定にとどまりません。市民参加が予定されている手続や地域を代表する者の意見が反映される手続もある種の民主主義的決定ということが出来ます。

このように考えてゆくと、環境影響評価手続に与えられた機能・役割は、環境の質を確保するうえで、極めて大きいものであります。住民・知事等の意見を尊重したうえで調査・評価がなされて初めて環境の質を確保した事業といえるのです。そして、これらの意見を適切に踏まえることこそが、環境影響評価手続に民主的な正当性を与える肝ということが出来ます。

イ では、この度の環境影響評価手続において、住民や知事等地域の意見は適切に踏まえられたのでしょうか。この点については原告の意見陳述の中で詳しく述べますが、意見が適切に踏まえられたとは言えません。

以上述べた二つの観点から、国土交通大臣の行った本件工事実施計画認可は、裁量の逸脱・濫用があり、環境影響評価法33条に違反すると主張するものであります。

以上