

長野県意見にまともに答えぬJR東海的环境影響評価書は違法である リニアの重大な被害予測を考えれば原告適格性を幅広く認めるべきだ

ストップ・リニア！訴訟第13回口頭弁論報告～リニア訴訟ニュース



ストップ・リニア！訴訟第13回口頭弁論が2月8日、東京地裁で開かれ、長野県におけるリニア新幹線的环境影響評価と、730人余りの原告適格性について原告代理人二人の意見陳述が行われました。

この日は120人の傍聴希望者が集まり、13回連続の傍聴券抽選が行われました。午後1時15分からの地裁前集会では、川村晃生原告団長、弁護士の挨拶に続いて、JR東海労や日本熊森協会、長野県大鹿村住民から連帯と支援の挨拶がありました。

午後2時半からの法廷では初めに蒲生路子弁護士が立って、JR東海的环境影響評価について意見陳述しました。蒲生氏は、「JR東海的环境調査箇所が少なく、調査期間も短いのに通年に置き換えて環境影響評価をごまかし、また法令や環境基準を守って工事をやるので、環境や生活への影響は無いとするなど、JR東海の見解表明に終わっている」と批判し、長野県知事的环境保全意見に答えていない環境アセスは違法であると述べました。

次に関島保雄弁護士が当日提出した原告適格一覧表を説明しました。この中で関島氏は、「リニア事業の工事や供用は国民に利便性や安全性について不安を与えるものであり、沿線のみならず国民に影響を与える。沿線住民には地権者や立木所有者など直接被害を受けるほか、リニアの施設や工事車両の走行ルートが不明のままでは、沿線住民の居住範囲も幅広く考えなければならない」と主張し、原告適格性の許容範囲を幅広く認めるべきだと述べました。終わりに横山弁護士が次回陳述の上申書を読み上げ閉廷しました。

次回14回口頭弁論は5月17日開かれ、東京・川崎・相模原の環境保全措置について原告側が弁論を行う予定です。

裁判後午後4時から衆議院第二議員会館で報告集会が行われ、そのあと第8回リニアシンポが開かれ、武蔵野大学工学部教授の阿部修治さんが、『中央新幹線～限界技術のリスク』と題して講演しました。

集会とシンポには100人が集まり、立憲民主党の初鹿明博氏（衆院）、共産党の本村伸子氏（衆院）、畑野君枝氏（衆院）、井上哲史氏（参院）の各議員から連帯の挨拶がありました。

JR東海の長野県環境影響評価は形式的、表面的、認可ありき～蒲生弁護士意見陳述

準備書21において原告らは、JR東海が実施した長野県環境影響評価が、①環境影響評価を行う対象が不明確または不確定であるのに免許がなされた場合、②環境影響評価手続きにおいて調査・予測・評価を行うべき対象や項目が欠けている場合または調査・予測・評価を行ったと評価できないのに免許された場合に該当し裁量の逸脱・濫用があると言え、環境影響評価法33条に違反し、取り消されるべきものであると主張している。

リニア工事による長野県内の発生土は950万立方メートルにのぼる。しかしJR東海は南アルプストンネルなどのトンネル発生土に関する環境影響評価をしていない。また、実際には発生土置き場も確保できていないにもかかわらず、補正後評価書には「仮置き場の確保に努め」などと記載し、仮置き場の確保を前提とした環境保全措置を展開している。これは、手続きにおいて調査・予測・評価を行うべき対象が欠落しており、環境影響法33条に違反しており取り消されるべきである。

下伊那郡大鹿村の小日影山の北西には、小日影山鉍山の坑口跡があり、過去には鉍毒で樹木が涸れる被害があったと言われている。しかしJR東海の資料では、掘削土に含まれる自然由来重金属の調査を見ると、

「施工中調査の計画については問題が生じる可能性がある地質の状況を踏まえ学識経験者と相談する」、「汚染が確認された場合は、現場内と周辺への拡散を防止するための合理的な対策工を立案し、環境省の土壌の運搬に関するガイドラインを踏まえながら関係法令を遵守した運搬・処理を実施して行く」などと、JR東海の意向表明に等しい記載があるのみである

建設機械の稼働に伴う二酸化窒素、粒子状物質に係る環境影響評価についてJR東海は、四季データと通年データを用いた予測結果を比較し適切に対応していると主張している。実際は大鹿村と高森町の2か所の通年データを四季データと比較しているだけであり、「山間部を含め、四季調査地点においても年間の気象状況を把握でき妥当性が確保されている」というJR東海の判断は極めて杜撰である。長野県のリニア沿線はイヌワシ、クマタカ、オオタカなど貴重な生態系が存在する。アメリカの「テリコ・ダム訴訟」では、リトル・テネシー川にダムをつくる計画が立てられ、住民の反対とアセスメント報告の不備により建設中止の判決が出された。この訴訟は、絶滅の危機にある生物種という「計算できない価値」と「利便性のための出費」とは比較できない、利便性を強調し生物種を絶滅させてはならないという人類の普遍的価値の原則を示している。

大鹿村では仮置き場に土曜日や祝日にも朝8時からリニア発生土が運び込まれ、住民生活に騒音被害をもたらしている。JR東海の影響評価は到底評価できない杜撰かつ強引な内容であり、このような環境影響評価に依拠した工事認可処分を速やかに取り消すよう求める。(概要)

自然破壊～広範囲の原告に原告適格がある あらゆる面で被害～関島弁護士意見陳述

当該処分(リニア工事の認可)の取消しを求めることについて「法律上の利益を有する者」とは、当該処分により、自己の権利もしくは法律上保護された利益を侵害され又は必然的に侵害されるものを指す。当該処分によりこれを侵害されたまたは侵害される者は、当該処分の取消し訴訟における原告適格を有するとされている。まず、乗客の生命身体に関わる輸送の安全性は、国民個々の利益や権利として原告適格が認められるべきである。

この原告適格の範囲を考える場合、「もんじゅ」の原子炉設置許可処分の取消し訴訟において、原子炉から29km～59kmの範囲の地域に居住する住民の原告適格を最高裁が認めたことが先例になる。

南アルプスは、広大な地域が国立公園に指定されている。また特別保護区域も広い範囲で存在する。2014年にユネスコのエコパーク(自然と人間が共生する地域)に登録されており、世界的に知られた山岳地帯だ。そこに育まれた豊かな動植物の生態系の総体が南アルプスの自然環境として広く受け入れられている。当該地域は国民の感情が維持されており、国民は個々の幸福追求や経済活動の基盤として重要な法律的利益を有するものである。南アルプスの自然環境の保全を求める利益を国民個々の利益と認めず原告適格を狭く解釈すると、結局は不特定多数の人の環境利益や生物多様性の保全に係る環境訴訟を提起することが困難となる。2001年に発効したオーストラリア条約は、環境権を実効的なものにするため①環境情報へのアクセス権、②環境政策決定への参加権、③司法へのアクセス権を保障することを目的としており、世界42カ国やアイルランド以外のEUも加盟している。日本は未加盟だが、同条約の趣旨を考えれば、司法が原告的か鵜を拡大することは当然である。

リニアの工事予定地に土地、建物、地上権、立木等物権的権利を有する者がリニア工事により権利が侵害されることについて、工事執行認可によって自己の権利や法律上の利益を侵害される恐れはないとして原告適格を否定しているが、工事が進行することで将来必然的に侵害されることは明確である。土地収用法の事業認定取消しまで「本件工事計画の認可が違法であると訴えられないとの正当な理由は存在しない。

工事の進行による工事車両の運行について、残土置き場も運搬ルートも決まっていない。山岳部で山岳地帯の谷筋に残土を捨てる可能性もある。この件につき私たちはかなり広範囲での原告適格を求める。

リニアの運行により工事予定地域の住民は騒音や振動、低周波、日照、景観被害を受ける。沿線の広範囲に住む原告の被害が予想され、原告適格を持つのが当然である。(概略)

(以上、2019.2.10リニア訴訟事務局まとめ)

リニアは時代遅れ、80年代の実験線の技術にムリを重ねている 『中央新幹線～限界技術のリスク』で阿部修治氏が講演

2月8日午後4時30分から衆議院第二議員会館多目的会議室で、武蔵野大学工学部教授の阿部修治さんによる講演『中央新幹線～限界技術のリスク』が行われ、100人の参加者が熱心に聞き入りました。

阿部さんは講演の中で電力消費などエネルギー問題の深刻さや、リニア実験線で開発された1980年代の浮上・案内パネル



技術をそのままリニア全線に設置するなど、すでに限界技術を迎えた古い鉄道方式を継続することで高速時での安全性確保や維持・管理について難しさが高まり、このままでは時代に逆行するリニア新幹線が将来社会に受け入れられないことになるだろうと指摘しました。以下、講演のあらましを紹介します。

.....

★ リニアは超音速旅客機コンコルドと同じ

限界技術とは限界を追究するチャレンジであるが、成功して社会的価値を得られる可能性もあるが、失敗を認めず突き進めば、限界まで無理を重ねる技術となり社会的には大きな損失につながる。リニアはコンコルドと同じ道を進むおそれがある。それでは、成功する技術と失敗する技術との見極めは出来るのか。開発段階で見極めることができればいいが、センスが悪い技術を認めてしまうと閉鎖的な形で技術を探求し硬直してしまい衰退して行く。競争相手がいないだけにそうなる。JR東海のリニアがどういう道を進んでいるのか話を進める。

常電導磁石を使うマグレブ（磁気浮上式鉄道）の基本技術は1960年代にある程度完成している。日本では愛知万博の時、短距離だがリニモとして実用化された。時速は100キロ程度である。ドイツでは1980年代に実験線を使って「トランスラピッド」というマグレブの開発・実用化を進め、将来的には時速450キロで長距離を走行させる気だった。ところがこの常電導方式（マグレブ）の開発に膨大なお金がかかるし、採算面でも在来の鉄道に勝つことはできない。そして実験用車両の衝突事故があつてドイツは「リニア」の実用化を断念した。中国はこのトランスラピッド技術を導入して上海万博時に30キロ区間で実用化した。常電導リニアは1センチしか浮かないが、日本は1960年代から、車体を8～10センチ浮かせられる超電導磁気浮上リニアの研究・開発を始めた。時速500キロ以上の超高速を目指そうと始めたものだ。

★ 日本のリニア技術の限界

交通機関として考えてみれば、航空機ほどの地域とも有機的に結ぶことができる。しかし鉄道は、「沿線」で繋ぐという形であり、多点間ネットワークにはつながらない。JR東海のリニアも沿線の各地を連続的に結節するメリットも、多点間ネットワークの役割を果たせない。にもかかわらず、リニアは建設に膨大なコストがかかるうえ、実用化しても東海道新幹線の4倍という電力消費のため運行コストが高くつく。リニアの電力消費の削減についてJR東海には努力が見られない。現行新幹線の電力削減ももはや限界にきている。

リニアの過大な電力消費だが、全線のガイドウェイに設置するリニアモーターの規格をいったん決めるとエネルギー性能はほぼ決まる。JRは全体の7分の1に当る山梨実験線の設備を全線に広げる方針なので、これは1980年代の時代遅れの技術・規格を広げるという結果となる。通常の鉄道ではガイドウェイは必要無いので車両搭載のモーターの改良が可能だが。リニアは古い技術をそのまま踏襲した硬直的な鉄道になるだろう。

★ 高速だから大きいリニアの、騒音・振動

空気抵抗のエネルギーは車体と気流の振動エネルギーに変わる。100キロ以上の高速だと「空力騒音」が支配的となり、騒音は走行速度の5～6乗に比例して大きくなる。リニアの騒音は通常の鉄道より20 dB程度大きくなるだろう。このため、あかり部（地上）では防音フードが必要になる。

リニアはいきなり浮上走行は出来ない。発車して130～150キロの速度にならないと浮上できない。それまでは車体下部に格納されるタイヤとガイドウェイに向けて出るタイヤの双方を使わざるを得ない。それ自体複

雑なシステムであるが、発車・停車の際毎回使うので、その頻繁な操作で機械的、部品的なトラブルを生む危険性を孕んでいる。常温電導のマグレブは常時浮いているのでそのようなシステムは不要だ。

★ 磁場の影響は危険ではないのか

車体本倍の超電導磁石とガイドウェイの浮上案内コイルの作用でリニアは浮上、進行する仕組みだが、乗客や車体からの磁場の影響を受けるため、乗車口や車内には磁気シールド（遮蔽板）が必要だ。車体脇にも磁界が発生するので、トンネル内の事故時の避難では、乗客が車両とガイドウェイの間を通らないよう、梯子を渡してガイドウェイの外側に出るようにしている。常時乗車している乗務員は安全なのか心配になる。



★ ガイドウェイ～リニア特有の危うい地上設置物

リニアは脱線の危険は少ないが、石などの障害物をはね飛ばしてもガイドウェイがあるため、障害物が車両の下部に巻き込まれやすく、2次、3次的な損壊により大事故に繋がる。また、ガイドウェイや設置物は常時リニアの走行により振動するので、それ自体が損壊する可能性もある。ほかに、ガイドウェイの磁石（コイル）を覆う樹脂モールド（プラスチック）は難燃性とはいえ可燃物なので、火災が起き初期消火できなかった時は延焼や有毒ガス発生危険性がある。トンネルが殆んどで事故の被害は地表よりも拡大する。地震による損傷も心配。

★ 単独技術ということの限界、事故のリスクが高まる

リニアはJR東海の単独技術であり、競争相手は無く車両などの普及は望めないでコストダウンできない。また、在来鉄道や航空機のような技術の実用化、蓄積も無いため、安全基準が無いこともリスクである。単独技術の開発で秘密主義を徹底し、公共交通機関としての認識が低く、住民の理解や納得を得ようという姿勢が欠如している。

せまいトンネルを時速500キロですれ違えば、エネルギーは1000キロに高まる。遠隔操作で走行させれば人為的なミスが大事故に繋がる。航空機の方が格段に安全だ。ガイドウェイがあるから安全だと言うが、それ自体が危険とも言える。

★ ルートのほとんどトンネルという限界インフラ

リニアの86%がトンネルであり、軌道幅は小さいが空気抵抗を減らすためトンネル自体は在来の新幹線よりも大きく、そのため膨大な掘削土が発生する。地質、地層などの状況を見無視して南アルプスに長大トンネルを掘るのは無理であり、地下水への影響が甚大で自然破壊になる。

シンプルなマグレブも30年前にコストに見合わないことは明らかである。ムリにムリを重ねて建設しようとしているが、費用が膨れ上がり工事期間も長期化する可能性が高い。それ故、沿線の住民への配慮や安全のためのコストが切り詰められるおそれがあり、リニア事業について考え直すよう継続的に監視する必要がある。

<質問と回答>

Q「超電導リニアと常電導鉄道の違いは？」。

A「超電導リニアは車体の下部左右にある超電導磁石と側壁のコイルとの作用で浮上・進行。常電導は車体下部と地上との作用で動く。車高はリニアは8～10センチ、常電導の場合は1センチ程度」。

Q「上海の常電導リニアで火災があったということだが原因はなにか？」。

A「電導システムではなく通常の鉄道火災といわれている。地表だったので消火や避難は容易だったが、リニアのようなトンネルだったら消火や避難は難しい。リニアは火災時トンネル外に出るというマニュアルだが到底無理ではないか」。

Q「トンネル内での避難で乗客に電磁波の影響は無いのか？説明会では避難時に乗務員が消磁すると言っている」。

A「磁界の影響があっても一時的なものだという考えなのだろう。超電導コイルの消磁は出来ない。始発前に電力を供給し、走行後基地などで消磁することになる」。

他にも多くの質問でしたが紙面の都合で割愛させていただきます。

(以上、2019. 2. 10 リニア訴訟事務局まとめ)