

# ストップ・リニア！訴訟 ニュース

第33号 2023年6月15日発行

発行 リニア新幹線沿線ネットワーク <http://linearstop.wix.com/mysite>

☆ 7月18日の地裁判決でリニア工事認可取り消しを出させよう！ ☆  
地震学者・石橋克彦さん講演会と国会議員参加のリニアシンポ開催



国交大臣によるリニア工事実施計画認可の取り消しを求め、2016年5月東京地裁に提訴したストップ・リニア！訴訟は7年を経過しました。途中で新型コロナウイルスの感染拡大で審理の中断がありましたが、25回の口頭弁論では傍聴席を満席にし、原告と弁護団が一体となって被告である国とJR東海の誤りを厳しく追及してきました。

途中、裁判長が中間判決と称して、700人余りの原告の3分の2にあたる532人の原告適格を認めない不当な判断を示し、このうち167人が東京高裁に控訴しています。

原審の訴訟は今年3月に結審し、7月18日に東京地裁が判決を示す予定です。

原告団とリニア沿線住民ネットワークは勝利判決を目指して5月29日午後、衆議院第一議員会館で『立往生するリニア建設～ストップ・リニア！訴訟の勝利判決に向けて』と題する講演会とシンポジウムを開催しました。公共事業改革市民会議と国際環境NGOのFoE Japanが共催し、この日の参加者は140人、リモート参加は100人でした。

初めに川村晃生原告団長が主催者として

判決に臨む決意を述べ、続いて関島保雄弁護団共同代表がリニア訴訟の現状を報告しました。講演者は地震学者の石橋克彦さんでした。

## ＜ストップ・リニア！の訴訟の判決＞

☆ 7月18日(火) 午後2時 東京地裁

集合：午後1時 東京地裁前

午後3時半 記者会見

午後4時半 報告集会

(衆院第二議員会館多目的会議室)

## ＜中間判決控訴審結審＞

☆ 8月30日(水) 午後2時 東京高裁

集合：午後1時 東京地裁前

## ＜記念講演＞

日本を脆弱化し

南海トラフ大震災を

激甚化する

リニア中央新幹線

石橋克彦さん

(神戸大学名誉教授、地震学者)



地震に対してリニアは弱いのではないかと多くの方は思っていますが、JR東海は何も説明しませんし、専門家からの本格的な指摘や議論もこれまでなかったわけです。ですから多くの国民にリニアと地震との関係を知っていただき、私の説明がリニア訴訟をたたかう皆さんの応援につながるようお話しします。

南海トラフ地震は、リニアの建設中、供用中に必ず起きます。地震研究者からの異論はないと思います。

## ■ 南海地震は日本社会に大被害もたらす

南海地震は日本に大きな被害をもたらします。いまの文明はそれ以前とは全く様相が異なります。西欧主義、資本主義を二本柱にして、戦前は軍事大国、戦後は経済大国をめざして日本はすすんできました。この間南海トラフ地震は起きていませんでした。この地震は広域大震災になるわけですから、高度成長を遂げた日本の近代社会が大きな影響を被ることになります。

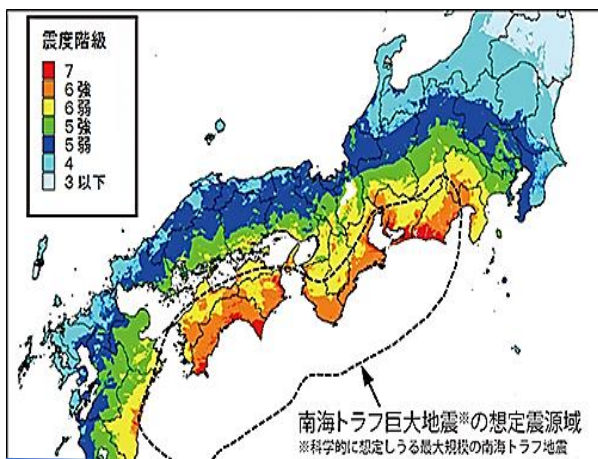
私がリニア新幹線で基本的な問題だと考えるのは、第一に資本や権力に支配された科学技術が人間を幸せにできないこと、第二に長期的な日本社会の望ましい在り方を壊すやり方では不均衡な国土を形成し人口の分布的な偏りや人口減少を助長するということです。

日本は現在、将来にわたって深刻な問題を多く抱えています。食糧の輸入依存、止まらない少子化などですね。東京・名古屋・大阪への人口集中を促し地方の過疎化をもたらすリニアがめざす方向はこうした深刻な問題を広げることになります。

リニア裁判でも問題にしていると思いますが、リニア事業の問題がある特徴は以下です。

- 経済性・長期的安全性・環境適応性を損ない、民営が国策をのっとるような「国策民営」、御用学者によるずさんな審議
- 事業主体である J R 東海の国民・住民無視の姿勢と情報の隠蔽
- 環境アセスの甚だしい不足
- メディアの低調報道やリニア批判の放棄
- 深刻な事故の危険と乗客避難の困難など

## ■ 考えられない「リニアは被災せず」



この地図は南海トラフ地震による日本列島の震度分布図です。東海道新幹線は南海トラフ地震の震源域に近い太平洋岸を走っています。地震が起きれば東海道新幹線は大きな影響を受けるでしょう。だからパイパスとしてのリニア新幹線が必要だと言いますが、この地震でリニアも被災するのです。リニアが無傷で代替機能を果たせるとは到底考えられません。そして、リニアがなければ起こりえないような被害が発生する可能性が高いのです。リニアが被災すれば一編成当たり千人の乗客の救援体制が必要になりますし、災害後の避難・救助・復旧活動を進めるために物資を運ぶ必要がありますが、リニアは構造上から重い貨物は運べません。

## ■ 地下だから安全とは言えない

これまでの1000年間に8から9回起きている巨大地震はどのように発生するのか。地下の地層がずれて岩石を破壊していきます。その破壊は面的に広がります。その地震動生成域から伝わる振動も毎秒2～3キロという猛烈な速さで四方八方に伝わります。ずれ破壊の規模（大きさ）をM（マグニチュード）と言いますが、東日本大震災はM9.1でした。Mが1増えると30倍の規模になります。

南海トラフ地震を取り上げた先日のテレビ番組で専門家が、「千年に起きるかもしれない地震であり、震度分布も最大値に予測したものだ」と解説していました。この地震が今後30年間に70～80%の確率で起きるということに異論を唱える専門家はいません。M9の地震となれば震度分布の数字が最大だと言いきることは出来ません。

## ■ リニアには巨大地震に対する備えがない

南海トラフ地震の震度分布図で見られるように、リニアは震度6弱～7の地域を時速500キロで激走するという地球で一番危険な乗り物です。ガイドウェイで囲まれた中間をリニアは浮上して走行し地震の際もガイドウェイに接触せず静止すると説明されています。でもリニアは急には止まれない。車体とガイドウェイの揺れが同調しない場合に、

車体がガイドウェイに接触して押し倒したり脱線したりするのではないのでしょうか。JR東海は地下のほうが地震に対しては地表より影響はないと説明していますが、阪神淡路大震災では鉄道の地下施設が破壊され、中越地震ではトンネル内で新幹線が脱線、さらに地上でも、東日本大震災や熊本地震では東北新幹線や九州新幹線が脱線しています。

トンネル内でリニアが止まった場合救助隊は現場にすぐには来ません。

巨大地震による岩盤の破壊は地下水にも影響します。いたるところにある帯水層がずれて破壊された岩盤の隙間を通りトンネルを破壊するか地表に噴出する恐れがあります。先ほど触れましたが、トンネル内で被災し停車したリニアの乗客の避難ですが、地元の救助隊は地元住民の救出や避難を優先します。静岡県西俣非常口付近の非常口の地図を示しますが、この非常口は南アルプスの山の中です。冬は雪が積もります。ここに脱出しても救助の手は遅れます。極寒の中長時間待つことは不可能です。また3人の乗務員が千人の避難を行える可能性は低い。だからJR東海は「乗客同士で助け合い」などと言っているのです。

「地下は地震に対して安全だ」というリニアには地震対策がないのです。

## ■ 終わりに～リニアは哲学なき科学技術が社会にもたらす災厄な事例の一つ

リニアによって三大都市圏を一体化し世界最大の巨大経済圏とする「メガリージョン構想」は、ポスト・コロナ、超巨大地震の前夜の今後において時代錯誤であります。

リニア工事は少なくとも一旦中止し、必要性・安全性・環境負荷等について国民的議論を行い再考すべきです。

JR東海の姿勢には、リニアの技術的・財政的情報を詳細に公開し、国民住民の質問・疑問に誠実に答えることが求められます。このまま行くと、リニアは哲学なき科学技術が社会に災厄をもたらす事例の一つとなりましょう。リニアを止めましょう。



## シンポジウム リニアの現状をどう見るか

石橋さんの講演会の後、原告団・弁護団と4人の国会議員によるシンポジウム「リニアの現状をどう見るか」が行われました。発言者（パネラー）は、写真右からコーディネーターの川村晃生さん（リニア訴訟原告団長）、山崎誠さん（立憲民主党衆議院議員）、本村伸子さん（日本共産党衆議院議員）、福島みずほさん（社民党党首・参院議員）、関島保雄さん（原告弁護団共同代表）で、立憲民主党の篠原孝衆議院議員が途中で議論に参加しました。

以下シンポジウムのあらましを紹介します。

**川村：**リニア問題が国会でどうなっているのかについて皆さんが最大の関心を持っているのではないのでしょうか。なかなか生で議員の皆さんから聞く機会がありません。今日はいい機会です。議員の皆さんはリニアができると考えているのか、その実現率は何パーセントだと思っているのかまずお聞きしたい。



**本村：**私はその本音をJR東海に聞いてみたいです。岐阜ではトンネル事故がありまして亡くなられた方がいます。山梨でも車両基地で火災があり3人が重軽傷という労災事故がありました。もちろん私はリニアをつくってはいけないと考えております。

きのう、リニアの駅がつけられる予定の三重県亀山市に行ってきました。駅は地上につくるそうですが、そうすると騒音や振動、日照権被



害、農業への負荷など山梨実験線と同様の事態になるのではないかと思います。

三重の場合、リニアのための基金を積み立てていますが、市民からは暮らしをよくするために税金は使うべきであり、リニアよりも道路や橋の修復を優先すべきだという声が上がっています。

リニアについては事業再評価を行うべきだと国会でも求めました。リニア工事が延びれば機材や電気料金、人件費の上昇が建設費増加につながるでしょうでしょう。第三者による事業の再評価は絶対に必要です。

**篠原：**私はずっとリニアはやめるべきだと言いつつ



つきました。いま官邸には「政僚」たち、政治官僚が政治利権を後ろ盾にして国会を支配する人たちがいます。そうした人たちが「国商」と言われる葛西敬之氏とくっついてリニアという国策事業を進めてきました。鉄道の形も変わってきました。早いだけでいいという時代ではなくなっています。テレワークの普及などビジネスの変化などです。石油など化石燃料による電力を際限なく使うリニアは時代に逆行する鉄道です。

**川村：**関島さんからリニア裁判の中で最も問題だと思っている点を話してもらえますか。

**関島：**リニア訴訟は沿線住民だけでなく全国から782人が原告となって工事認可取消しを求めて裁判を7年間続けてきました。



広域的な大事業の工事实施の認可取り消しを求める行政訴訟は初めてです。J R東海の環境アセスは極めてずさんであり、工事や供用が生活や自然にどのような影響を与えるか、どういった保全対策を講じるかについて具体的なことを明らかにしていません。

静岡県は対策委員会を立ち上げ独自調査をしてJ R東海の地下水保全計画が極めて

実行困難であることを追及してきました。

J R東海は3兆円の財政投融资を受けていますが、30年後から毎年3千億円ずつ返済をしなければならない。新幹線とリニアの維持管理費も数千億円もかかってきます。健全経営とリニア推進を進めるというJ R東海方針で将来に経営が成り立つかどうか疑問ですね。

J R東海としてリニアをやめるという判断ができるのではないのでしょうか。

**川村：**J R東海の経営をきちんと精査することが必要です。お金の問題は皆さん関心を持っているでしょうし、更に検証を進めていきたい。

**福島：**本当にリニアは問題ですよ。リニアも原発と似ています。福島原発事故の前に原発稼働中止を求める裁判で稼働を認める判決が出た



とき、石橋先生は「事故が起きてからでは遅いんだ。この判決が間違っていることは自然が証明するだろう」とおっしゃいました。その通り福島でそうなったんです。

私たちは、政治の力と市民の力でリニアを止めなければなりません。

**山崎：**リニアは民主党政権時止め切れなかったことは残念であり反省しています。

日本経済は半導体、太陽光パネルなどのトップを奪われ、電気自動車なども後れを取っています。その結果公共事業に頼ろうという動きが強まっています。建設費の大きな部分を税金に



頼ろうという公共事業が増えているのです。リニアも国策ということでその傾向が強いのではないかと。リニアも原発同様に海外輸出を進めようとしていますが、原発の輸出はすべて失敗しました。リニアも同じでしょう。輸出するためにはまず日本で実用線を走らせなければならない。それで工事を急いでいる。人口減、リモート化など社会も大きく変わっている。党としてリニア事業の見直しができるのではないかと考えています。

**川村：**時間です。ありがとうございました。