

リニア訴訟の（その1）、（その2）が併合審理へ 長野県、山梨県、相模原市の原告が工事中止を訴え

ストップ・リニア！訴訟第14回口頭弁論報告～リニア訴訟ニュース（速報）



東京地裁前
5月17日



萩原安雄さんの意見陳述 「地権者の損害大きい」

我が家はリニア新幹線予定ルートから50mのところにあります。予定線から10m以上離れているため、JR東海から何の説明もなく、無視されたまま工事準備が進められています。予定線は境川～相模川の約6キロの区間を深さ40m以上の大深度工事ではなく、より浅い14～26mの深さの工事のため、JR東海は地権者との間に区分地上権を設定して契約を結び投棄しなければなりません。しかもトンネル真上の設定範囲幅は約15mです。この範囲から外れた住民には何ら補償もありません。このまま工事が進められれば、地盤沈下等の事故が起きて近隣住民は泣き寝入りするしかありません。

私は現在、相模原地域の地権者の団体を起ち上げ、情報交換やJR東海との交渉準備、相談に応じる活動を行っています。多くの地権者からは、「JR東海の対応に対する不満や、工事に対する不安の声が寄せられています。問題点を上げると以下の通りです。

- (1) トンネルが敷地用の半分にしか当たらないため敷地が2分割される。真ん中をトンネルが通ると3分割される。
- (2) 標準地価価格は時価の80%程度、補償額は時価の15%程度。2分割、3分割された土地価格は下落して買い手がつかない。
- (3) トンネル工事による損害の申し出は1年以内となっているが、工事から3年後、5年後に地盤沈下が発生している。

1年以内に被害が起きなければ地権者はJR東海に補償を求めることができません。調査も自分で行わなければならない。工事中の安全をないがしろにして、工事を進めて行こうとしています。安心して暮らせません。裁判所が公正な判断をしていただき、工事認可を取り消すよう要望します。

(概要は以上)

ストップ・リニア！訴訟第14回口頭弁論が5月17日、東京地裁で開かれ、3月13日提訴したリニア工事計画（その2）認可取消しを求める第二次訴訟の原告66人の中から、長野県飯田市の大坪勇さん、山梨県中央市の河野正彦さん、神奈川県相模原市の萩原安雄さんの3人が意見陳述を行い（その2）工事の認可取り消しを訴えました。さらに、原告代理人の和泉貴士弁護士が訴えの理由を説明し、第一次訴訟との併合審査を求めました。裁判長は被告（国）側の考えを確認したうえで併合審理することを決めました。

この日は126人の傍聴希望者が集まり、14回連続の傍聴券抽選が行われました。午後1時15分からの地裁前集會では、川村晃生原告団長、弁護士の挨拶に続いて、JR東海労や東京外環道訴訟の原告から連帯と支援の挨拶がありました。

次回15回口頭弁論は7月19日開かれる予定で、原告側から被告側の主張に対する反論や、JR東海の環境影響評価の中で東京、神奈川の環境保全評価のずさんさを指摘し、これを基に工事認可を下した国の誤りを述べる予定です。

意見陳述後、原告側の関島保雄弁護士から、今後の立証を行う専門家として、橋山禮治郎氏や阿部修治氏、松島信幸氏を考えていることを示しました

裁判後午後4時から衆議院第一議員会館で報告集會が行われ、その後の第9回リニアシンポでは、東京外環道訴訟の原告代理人の武内更一弁護士が、『住宅の真下に巨大トンネルはいらない』と題して講演しました。報告集會には100人が参加しました。



河野正彦さんの意見陳述

「リスク提示のないリニア」

私は山梨県中央市に在住しています。富士山、南アルプス、八ヶ岳を一望できる風光明媚な場所です。

我が家の近くの方は、リニアが通る場所とも知らずに土地を購入した人々です。私もリニアの予定路線から20m近くなので騒音や振動による健康被害が心配です。

私はもともとリニア反対ではありませんでした。リニアが通ることを聞いて、そのメリット、デメリットを把握したくてJR東海や行政側の説明会に参加をしました。説明会で、私たちの地域にリニアがどのような影響を与えるか聞きたかったのですが、JR東海の不誠実な対応に正直驚きました。どのようなリスクを与えるか、その低減策を示さないでことを進めようという姑息な手段が見え見えでした。

日照被害、日影に暮らすことによる健康被害、騒音・振動による健康被害、強い磁界による健康被害、地下水の汚染や枯渇による健康被害などが問題であります。

国家的な事業であるにもかかわらず、リニアに関して具体的なリスクの提示や低減策は示されていません。未来の子どもたちにいったい何を残していくか真剣に考えなければなりません。

(概要は以上)



大坪 勇さんの意見陳述

「不誠実なJRの対応」

私の自宅は長野県予定地の南側300m、高架線から150m南に位置します。

平成26年9月リニア中央新幹線の長野県駅として、飯田市上郷北条地籍が示されました。JR東海は説明会を開催しながら、飯田市推進室に關係住民を説得すること、北条まちづくり委員会に、対策委員会をつくり、住民から要望を出させて推進のための合意を結びました。その内容は以下。

- ・北条から掘るトンネル残土は北条に出さない。
- ・トンネルからの湧水や駅、駅前の雨水は直接天竜川に流す。新戸川上流の危険地帯の防水工事を行う。
- ・地域を分断する市道工事は、子ども、高齢者の生活に市道工事後速やかに通行を確保する。

- ・工事中は子供や住民の安全を守り工事騒音の影響を出さないこと。

現在こうした合意事項はJR東海からの十分な回答が無いまま進められています。

この5年間、JR東海や市の説明会に出てきましたが、他地域の住民やマスコミをシャットアウトして行われてきました。

リニアによって飯田市は一日6,800人の乗降客があると過大に想定していますが、リニアの乗客はすぐに散っていくと思われ整備はコンパクトにすべきであり、大規模な周辺整備は飯田市と市民に財政負担を迫るものになります。

自然環境、生活環境を無視してリニア計画を押し進めるJR東海に対し、住民は見直すよう強く求めています。掘削で工事から5mしか離れていない場所に住む宮井和さんは騒音や振動で生活できないと抗議していますがJR東海はまともに対応していません。

(概略は以上)



和泉貴士弁護士の見解陳述

(その1)(その2)は

同根であり、取消が相当」

本件(その1)認可処分(違法性)については、既に訴状や準備書面において示していますが、その違法性は(その2)についても承継されるものと考えています。全幹法では、「建設主体は整備計画に基づいて路線名、工事の区間、工事方法その他国土交通省令で定める事項を記載した建設線の工事実施計画を作成し、国交大臣の認可を受けなければならない」と規定しています。とすれば、本件認可処分(その1)と(その2)は、中央新幹線工事計画の「土木構造物関係分」と「開業関係設備分」という工事全体の一部について、被告の便宜からなら条文上の根拠がないにもかかわらず、それぞれ分割し作成し申請された工事実施計画に対する認可処分であるので、(その1)(その2)は本来的に一つの認可処分を形成するものであります。(その2)の工事により供用後騒音、振動、微気圧波、電磁波の人体影響も考えられる諸要素については、(その2)の認可処分段階までに環境影響評価を行うべきであり、それを行っていない(その2)の認可処分は違法であります。(概略は以上)

(注)なお、リニアシンポの報告は詳細版をご覧ください

(2019.5.23ストップ・リニア!訴訟原告団事務局まとめ)