

ストップ・リニア！訴訟ニュース

発行 リニア新幹線沿線住民ネットワーク

第26号 2022年3月22日発行
<http://linearstop.wix.com/mysite>

ストップ・リニア！訴訟 第22回口頭弁論

— 原告側がリニアの走行方式、地震 対策について危険性を指摘 —



ストップ・リニア！訴訟第22回口頭弁論が3月10日午後2時から東京地裁で開かれました。午後1時過ぎから地裁前で集会が行われ、川村晃生原告団長、関島保雄弁護団共同代表の挨拶に続いて、大深度地下工事差止訴訟を起こしたリニアから住環境を守る田園調布住民の会、同じく大深度工事認可取消確認訴訟の外環ネット、それにリニア工事反対を表明しているJR東海労から連帯の挨拶がありました。この日の傍聴席は今回も新型コロナウイルスの影響で45席に制限され、傍聴券の抽選には82人が並びました。

午後2時からの口頭弁論では、双方の準備書面の提出が確認され、原告側から代理人の白根心平弁護士がリニア新幹線の安全性や地震などの対策について、スライドを交えて問題点を明らかにする意見を陳述しました。最後に原告側代理人が原告側の求めている鉄道施設周辺の2500分の1の地図の提出等について裁判長の強い訴訟指揮を求めました。傍聴人退出の後行われた裁判官の現場見分に関する協議については4Pに記載します。

事故、大地震で乗客の救助は困難 ～白根心平代理人の意見陳述

第1 リニア新幹線に利用される技術の安全性の弱点～

初めに、リニア新幹線に利用される技術についてその安全性の弱点を述べます。参加人（JR東海）が採用する磁気浮上式列車の構造的特徴は、大きく分けて三つあります。第1に、地上コイルと車上コイルから構成される磁気浮上式リニアモータであること。第2に、浮上時には支持輪タイヤ及び案内輪タイヤが車両台車に収納される仕組みであること。第3に、側壁ガイドウェイを有する構造であることです。これらの構造のそれぞれについて、安全性の弱点が存在します。

1 磁気浮上式リニアモータ

通常のモータは、ケース内に内包された電磁機械であるのに対し、リニアモータは車両の外側に電磁力が及びます。磁場が周囲に広がることは避けられません。風雨、雪、雹^{ひょう}、落雷などの気象条件、鳥などの飛来物の影響を受けやすくなります。さらに、通常の電車では多数のモータを搭載しており、それらが車輪を回転させる駆動力を提供するため、モータの一つが故障しても致命的にはなりません。しかし、リニアモータでは、列車の位置と速度を検出しコントロールセンターに送信し、そこから地上コイルの電流を制御して駆動するため、その制御に狂いが生じた場合、列車が急加速等の異常な動きをするおそれがあります。

2 タイヤ

磁気浮上式列車は、本来、完全に浮上して走行するものですが、速度が160km/h以下では浮上力が得られません。浮上力が得られるまで車両の下に支持輪タイヤ、横に案内輪タイヤを出してガイドウェイ内の位置を保持します。

時速160kmは相当に高速であり、着地の際には車両を持ち上げる大きな力が加わるためタイヤの摩耗・劣化が激しくなります。非常時に接地する際大きな力が加わり、パンク・発火に至る事態も想定されています。タイヤの出し入れに使われる油圧ポンプのオイルも可燃物です。

3 ガイドウェイ

リニア新幹線で採用された側壁ガイドウェイ方式は、脱線という現象がないため安全だと言われます。しかし脱線しなければ安全というわけではありません。通常の走行状態においては、リニアの車両はガイドウェイには接触しませんが、地震や地盤崩壊などでガイドウェイが大きく振動・変形した場合には、磁力を介し列車も大きく振動しガイドウェイに接触します。

また、側壁ガイドウェイ方式は脱線しにくいかわりに、別のリスクが存在しています。それはガイドウェイ内に落石、動物、トンネルや列車からの落下物が入った場合、列車に衝突して線路外に跳ね飛ばされるのではなく、車両の下に巻き込まれてしまうということです。ガイドウェイと列車の間の10cm程度の隙間に絶えず高速の空気流があり、障害物はここに吸い込まれます。鉄板などの金属類が超電導磁石に引き付けられ台車と側壁の隙間に巻き込まれた場合、列車と側壁が損傷し連鎖的な事故に繋がる危険性があります。

第2 活断層とリニア新幹線

1 活断層と内陸型地震

地面を掘り下げていくと最後は固い岩の層に到達します。この岩の中には無数の割れ目があり、通常、この割れ目は互いにしっかりと噛み合っています。しかし、ここに大きな力が加えられると割れ目が壊れてズレます。

この割れ目が壊れてズレる現象を「断層」活動と言い、そのズレた衝撃が振動として地面に伝わったものが地震となります。「断層」のうち将来も活動すると考えられる断層のことを「活断層」と呼びます。

日本列島をのせている陸のプレートの内部はプレートの移動によって圧縮されたひずみが蓄積し続けており、このひずみが限界まで達すると、プレート内部の脆い場所(=断層)が壊れてズレ動くことになります。これを「内陸型地震」と言います。内陸型地震は、地下の比較的浅いところで起きるため、我々の生活に大きな被害をもたらします。活断層はこの「内陸型地震」を起こす原因でもあります。

2 活断層を無視した中央新幹線小委員会

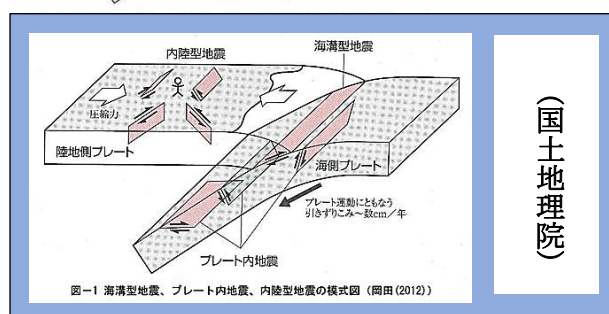
2016(平成24)年5月の参議院国土交通委員会において、リニア新幹線の活断層に対する安全性について質疑が行われました。委員の質問に対し文部科学大臣官房審議官は、リニア新幹線が6つの活断層と交差することを認め、国交省鉄道局長は、個別の活断層のズレに対する評価はしていないことを認めました。

これらの活断層には、政府の地震調査研究推進本部が公表しているデータのうち、「30年以内の地震発生率」が相対的に最も高い部類とされる「Sランク」の活断層も含まれます。

3 リニア新幹線が横切る主要活断層

リニア新幹線が横断するこれらの断層帯のいずれかでM7以上の大地震が起これば乗客の救助・救出、路線の復旧に困難が生じます。

リニア新幹線が横切る活断層は水平面に対し垂直に力が加わる「縦ズレ」のうち、水平に圧力が生じる「逆断層」が多数です。「逆断層」のズレの場合は、数メートルの段差を生じるだけでなく、隆起側が沈降側に斜めに押し上げる形になり、地盤の短縮が生じます。山岳トンネルは路盤から天井までが7.7メートルですがその半分位が食い違ってしまうことも起こり得ます。そうすると、列車はちぎられ砕かれて一部が地山に咥えこまれてしまいます。時速5百キロが瞬間的にゼロになった時、断層運動に直接巻き込まれなかった車両であっても、乗客は跳ね上げられてしまいます。



最寄りの斜坑も破壊されてしまえば、救助隊はトンネル立坑から立ち入ると想定されますが、ズレ破壊した断層から離れたトンネル内でも破損が多かったり、車両やガイドウェイが破壊され散乱していたり、大量の出水があったりなどして容易にずれ破壊現場には近づけないことが考えられます。

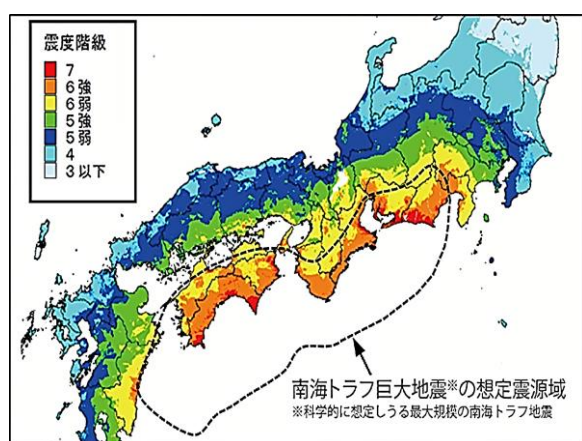
火災との関係でいえば、リニア新幹線には、側壁の地上コイルに加えて、誘導集電のための給電コイルが路盤面に設置されることになっていますが、これによってガイドウェイ内の可燃物がさらに増えることになります。リニア新幹線は大部分がトンネル構造であり、トンネル内で火災が起きた場合、プラスチックやゴムが燃えるときに発生する有毒ガスと煙でトンネル内が充満し、消火作業も困難を極めることが予想されます。

第3 南海トラフ巨大地震とリニア新幹線

1 4枚のプレートと南海トラフ地震

日本列島は、太平洋プレート、フィリピン海プレートなど4枚のプレートがせめぎあう真っ只中に存在しています。駿河湾沖～御前崎沖～日向灘沖に溝が延びていて、御前崎沖より北は駿河トラフ、西は南海トラフと呼ばれています。フィリピン海プレートはトラフから北西向きに年間3～5cmの速さで日本の陸のプレートの下に沈み込んでおり、トラフ陸側を震源域とするM8クラス以上の巨大な地震を引き起こします。これが南海トラフ地震です。

2. 南海トラフ巨大地震と想定震度



地震調査研究推進本部は2021（令和3）年1月1日から30年以内の発生確率を

70～80%と評価しています。30年以内の地震発生確率が3%程度であれば、地震本部が相対的に最も地震が発生し得ると位置付ける「Sランク」の活断層に該当することからすれば、南海トラフの30年以内の地震発生確率70～80%がいかに高い確率であるかがわかります。

内閣府の南海トラフ巨大地震モデル検討委員会は、最新の研究結果に基づいて、「震度の最大値の分布図」策定しました。これによれば、南海トラフ地震の際、リニア新幹線の沿線では最大深度6強から6弱の地震が発生することになります。

3 トンネルからの避難ができない

リニア新幹線が開業し、運行時間帯に南海トラフ地震が起これば、全列車が緊急停車することになるでしょう。ほぼ確実に広域停電が発生し、上下線合わせて10数本の列車が停まり、数千人から1万数千人の乗客が避難することになります。

山岳トンネル内で停車した場合、乗客は幅1mほどの通路を徒歩で数キロ先の斜坑取付部まで歩きそこから斜坑を歩いて地上に脱出することになります。一例を挙げると、品川から西へ約150km、本線の中央部地点付近（静岡県の田代ダム上流）で停車した場合、最寄りは西俣斜坑ですが、トンネルから地表までの標高差は約320m、長さは3.5kmもあります。何とか地上に出られたとしても、そこは日本第6位の高峰であるわるさ悪沢岳（3141m）の中腹1500mの高所です。夏でも大岩が転がり、冬は南アルプスど真ん中の雪山です。避難する乗客の絶望は想像を絶することになるでしょう。

第4 結論

このようにリニア新幹線の構造は地震の被害に対して決して強いとは言えず、かえって人命救助を困難にさせると言えます。

事前の検討段階における地震被害への軽視も考え併せれば、その安全性には大いに問題があるといえ、甚大な被害をもたらしかねない重大な欠点が存在すると言えます。以上



裁判所、リニア山梨実験線の 現地見分に強い意欲示す

口頭弁論終了後、午後3時30分、衆議院第二議員会館で報告集会が開かれ約60人（別にリモート参加8人）が参加しました。

集会の中で原告代理人の横山聡弁護士が、意見陳述後非公開で行われた進行協議について、「原告側が提案した裁判所による山梨実験線の被害の現地見分について見分のタイムスケジュールを示した。この席で市原義孝裁判長は行きたいという意向を強く示し、当日は午前中も含め一日がかりの予定を示してほしいとの要請があった」と述べ、秋に現地見分が行われる可能性があることを報告しました。

今後、証人の陳述、沿線被害の再陳述も

横山弁護士は今後の訴訟進行について、ルートや鉄道施設と原告の居住地の関係を明らかにするため主要地点の2500分の1の地図の提供を参加人のJR東海に求めること、また、証人参加を実現すること、沿線の原告に改めてリニアの影響、被害に関し意見陳述をしてもらう等を進めたいと述べました。

集会では、半年間でトンネル工事が相次いで発生していることに抗議し、JR東海と国に工事中止と事業見直しを求める声明を全会一致で採択しました。

この日はリニアや大深度工事で裁判を起こしている団体が多く参加し、短時間でしたがそれぞれから現況を報告しました。（右欄）

**ストップ・リニア！訴訟次回裁判は
6月16日14:00 東京地裁
中間判決控訴第1回裁判は
6月30日14:00 東京高裁**

外環道大深度工事差し止めの仮処分申請者

丸山重威さん

東京地裁は2月28日、東京外環の東名JC～中央JCTの約9キロの大深度工事について国と東日本高速道路に工事中止を命じる決定をしました。決定書には私の名前が20数回も出てきて、陥没した地点の真上には住んでいないが近いということで、工事中止の決定を行ったが、その後事業者は大泉方面で大深度工事を再開しました。シールドマシン7台のうち5台は動いています。私たちは初めから全体の工事を中止するよう求めているので、抗告をしました。

静岡リニア工事差し止訴訟原告団事務局長

芳賀直哉さん

大井川の水量維持と南アルプスの生態系保全を求めて裁判を起こし、原告119名が工事の差し止めを求め、これまで5回の口頭弁論が行われています。国交省の有識者会議は中間報告で、工事によって山梨県側に流れる地下水を20年にわたって汲み上げ静岡側に戻すとしているがそんなことが可能とは思えません。熱海の土石流災害を契機に静岡県でも盛り土規制条例の実現化が進んでいます。知事が許認可権を持つ条例になると思います。

田園調布（東京）リニア工事差し止め訴訟原告

三木一彦さん

裁判はこれまで2回の口頭弁論を行い、原告が工事による被害などについて意見を述べました。私たちの訴訟の主旨は大深度法の違法性と大深度工事の危険性です。調査を十分しないでJR東海は工事をしようとしており、今調査掘進と称して本格工事の準備を進めています。大深度法は国が認めれば住宅の地下に勝手に立ち入ってもいいというもので、住民が大深度地下を使う時代になってもリニアトンネルがあるために地権者の権利を行使できなくなってしまう。

南アルプス市（山梨）リニア工事差し止め訴訟原告

志村一郎さん（川村晃生さんが報告代行）

この訴訟は、地上部の高架とそこを走るリニアによる騒音、振動、日照被害、微気圧による被害とそれに相当する補償を求めるもので、これまで10回の口頭弁論でJR東海は対策も補償も誠意を見せていません。緩衝地帯を片側30m設けよと求めているが、保守車両用の4mの道路しかJR東海は考えていません。当初8人の原告で裁判を始めましたが、私も加わりたいという人たちが増えて34人が補助参加人として原告側に加わりました。

この後、広島高速5号二葉山トンネル工事の報告が国土問題研究会の越智秀二さんからありました。

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 金子 慎様
国土交通省大臣
斉藤鉄夫様

半年間で4回のトンネル工事故！ J R東海は直ちにリニア工事を中止せよ

リニア工事が品川・名古屋間の沿線各地で行われていますが、昨年10月27日に岐阜県・瀬戸トンネルで工事中に崩落事故が起きて二人の作業員が死傷しました。リニア工事初の死傷事故でJR東海に対する批判の声が高まりました。この事故でJR東海は13工区でのトンネル工事を中止しましたが、施工業者の管理ミスとして11月1日には現場以外の工事を再開しました。そして1週間後の11月8日に長野県豊丘村のリニア伊那山地トンネルで同様の事故が発生、作業員一人が負傷しました。今年になって3月1日、愛知県春日井市の西尾工区でトンネル内部のコンクリート片が剥がれ落ち作業員が肋骨骨折などの重傷を負いました。さらに、3月8日、工事再開をしたばかりの伊那山地トンネル工事でコンクリート吹付中に破片が飛び散り作業員二人が負傷しました。

この4回のトンネル事故は、それぞれ奥村組、清水建設、大成建設という大手ゼネコンが中心となってJVを結成し工事を進める過程で発生したもので、同様の事故がわずか半年間に4回も続くことについて私たちは「JR東海や施工会社が再発防止努力を怠り、社会的に責任のある安全な工事を行っていない」と判断せざるを得ません。

岐阜県・瀬戸トンネルの死傷事故後JR東海は「国のガイドラインに反して作業員が掘削の最先端部に立った」と述べ、工事受注者の管理ミスが原因と認めただけで具体的な安全対策を立てませんでした。当時の赤羽国土交通大臣は事故報告を受けて、ガイドラインに基づく災害防止対策を徹底するようJR東海などに要請し、また厚生労働省も同様の趣旨の要請を行いました。長野県伊那山地トンネル事故についても、斉藤鉄夫国土交通大臣は「相次ぐ事故の発生を大変遺憾に思っている」と述べ、引き続きJR東海が施工会社に対し安全な施工を指示するよう求めました。

国の指導や要請がありながらJR東海が責任のある安全対策をとらずにトンネル工事を進めたために今回の愛知県春日井市のトンネル事故が発生しました。犠牲者を生んだトンネル事故で施工ミスがはっきりしているのであれば、すべての工事を中止し、事故の再発を防ぐ安全対策を徹底することによって事故の続発は防げたはずです。JR東海はトンネル事故はよくあるもので作業員の生命や健康に影響があっても、工事の遂行が第一だと考えているのではないのでしょうか。

これから掘進工事が難しいとされる本坑の工事が始まればさらに犠牲者を生むような大きな事故が起きるのではないかと心配になります。

JR東海のトンネル工事は、国が定めた安全基準に反するものです。私たちは発破を伴うトンネル工事を直ちに中止し、国がJR東海に対しトンネル工事における事故原因の究明と工事実施計画の見直しを強く求めるよう要請します。

一方、都市部でのリニア大深度工事についても大きな問題があります。おとし10月、

東京・調布市の東京外郭環状道路（外環道）の大深度工事が原因の道路陥没事故が発生し、施工者は現場周辺の約30戸の住宅を解体し、地盤改良工事を行うことを一方的に住民に求めています。特殊地盤だから事故が発生したという説明を住民は納得していません。また、住民らが工事中止を申し立てた仮処分について東京地方裁判所は2月28日、「具体的な再発防止策が示されていない」とし、一部工事の差し止めを事業者の国交省と東日本高速道路などに命じる決定を行いました。

東京や川崎市、愛知県で行われた「シールドマシンの安全安心に関する説明会」で、J R 東海は「リニア大深度ルートには特殊地盤は存在しない」と断言し、リニア大深度工事にあたっては外環道事故のような施工管理ミスはないと説明しました。しかし、リニア大深度工事の地質地盤調査は南アルプスと同様に極めて不十分であることが明らかになっており、J R 東海の説明には確固とした証拠が示されていません。

私たちは安全、安心の確証がないリニアトンネル工事に反対します。J R 東海に対し、沿線住民や工事従事者に危険を及ぼすトンネル工事を含む工事を直ちに中止することを求めます。同時に国土交通省にはJ R 東海の工事実施計画を認可したのですから一連のトンネル事故についても相応の責任があります。J R 東海に対し直ちに工事を中止させ、再発防止の徹底を図らせた上、国として今後の工事計画の見直しを行うよう強く求めます。

以上声明します。

2022年3月10日

**リニア新幹線沿線住民ネットワーク
ストップ・リニア！訴訟原告団**