

三木陳述書 (10月4日読上げ版)

私は、大田区田園調布に住んでおります、原告団長の三木一彦です。私の家の真下直近に、リニアの直径14mの巨大トンネルが掘削されます。そして、そのことについて現在にいたるまで事業主体であるJR東海から何ら正式な通知を受けておりません。

私は田園調布に祖父母の代より住んでおり、親戚や兄弟も同じ町内で生活しております。閑静な住宅街であり、緑豊かな自然に恵まれたこのまちは、私にとって大切なふるさとです。

ところが、2018年7月に、リニア巨大トンネル掘削の話が幼馴染の近隣住民から聞きました。まさに青天の霹靂でした。

私の脳裏をよぎったのは、2016年に博多駅前で起きた大規模陥没事故でした。博多の事故は公道で起きましたが、これが住宅地で起きたら、住民の生命・身体・財産への被害は甚大なものになると戦慄を覚えました。

驚いたのは、住宅地の真下に巨大なリニアトンネルが掘削されるというのを、殆どの住民が知らされていなかったことです。そして、JR東海が住民に極力知られないように事を進めていることも分かりました。

なぜ、このような暴挙が許されるのか。それは40mより深ければ地権者を含む住民に無断かつ実質無補償で工事を行えるようにした「大深度

地下使用法」なる、人権を無視した、事業者に一方的に都合の良い法律によるものを知り、強い危機感を覚えました。

独裁国家であれば、権力者が何かをやると決めれば住民らの意思とは無関係に一方的にブルドーザーが来て家々を破壊してしまいます。私は、そのような国家での仕事も経験してきましたが、民主主義国家であり法治国家である日本では斯様な人権侵害は起こりえないものとの考えておりました。

法治国家とは、「法律さえ作れば何をやっても構わない」という意味ではない筈です。そして実質的法治国家たりうるためには「法の支配」の原理を尊重すべきものです。

大深度地下使用法と、それに基づき認可を受けた JR 東海の首都圏に於けるリニア工事は法の支配の概念から逸脱するものです。このような悪法により、住民に無断で住宅地の真下に巨大トンネルを掘るなどという暴挙が許されるのであれば、もはや独裁国家と変わるところはありません。

私たちは、強い問題意識と危機感を抱き、住民団体である「リニアから住環境を守る田園調布住民の会」を立ち上げました。私は 4 年以上にわたり代表として活動を続け、本差し止め訴訟を提起するに至りました。

私たちは、国交大臣による大深度地下使用の認可が下された翌年の 2019 年 1 月に認可取り消しを求める審査請求書を 730 通取り纏めて国交省に提出しました。しかしながら、約 1 年半待たされて出てきた弁明書の中で、住民が訴えている地盤沈下、陥没、振動、騒音などは、「単なる抽象的危惧感をいうに過ぎないもの」との住民を愚弄する言葉で一蹴されたことに強い憤りを覚えました。

ところが、現実に大深度地下使用認可に基づく外環道のシールドマシンによるトンネル工事で陥没事故が起きると、本年2月には国交大臣が「大深度地下使用法における認可は地上に影響を与えないということを前提としたものではない」旨の答弁をし、いままで大深度地下使用法の前提とされてきた「安全神話」を大臣自らが否定しました。安全度外視の認可であることを認めたものと言えましょう。

JR 東海や国交省が全く住民の声に耳を傾けない以上、司法の救済を仰ぐほかは無いと考えるに至り、ここにいる次第です。

私たち24名の原告団は田園調布と隣町の東玉川の沿線住民を中心とするものです。

高齢のため法廷には来られていない最高齢の婦人原告はかつて自治会「田園調布会」の会長を務められた方で、町と地域社会をリニアから守りたいとの強い思いを私に託されています。

私がJR東海の住民軽視の傲慢な隠蔽体質を最初に思い知らされたのは2018年8月のことでした。住民有志と共に住民への説明会を求める署名を242筆あつめ、JR東海の東京工事事務所を訪問しました。

署名を受け取ろうとすらしめない職員に何とか受理させ、後日の回答の約束を取り付けました。

そして1週間後に、電話で「大田区では5月に説明会を開いたのでもう説明会はやらない」との拒否回答が来ました。

私は、5月に説明会があったことすら知らず、どのような告知をしたのかを問いましたが、答えは「JR東海のホームページと大田区報で告知した。」という驚くべきものでした。私は日本を代表する企業の一つで広告宣伝や広報にも携わっていましたが、自社のホームページに掲載すれば住民に周知されるなどという傲慢な考えを抱いたことは一度もありません。また、大田区報もバックナンバーを調べましたが、小さく、しかも「リニア」の文字も無く、ルートすら分からない告知のやり方でした。

JR東海に、この様な告知で何人住民が説明会に参加したのかを問うたところ、「個人情報だから答えられない」との返答でした。言うまでもなく、説明会の「参加人数」は個人情報ではありません。このような嘘・ごまかしが反射的に出てくる企業体質のJR東海が住宅地の真下に巨大トンネルを掘るという危険な工事を行うことへの危機感を強めさせられました。

私たちがリニアを止めるための訴訟の準備を進めているさなか、東京外環道の大深度地下トンネル工事で、調布市において陥没事故が発生し、「大深度地下工事は地上には影響しない」と喧伝されてきた大深度地下使用法の大前提が崩れました。当然ながら、同じ大深度地下シールド工事であるリニアでも同様の被害が生じるのではないかと沿線住民は強い恐怖を抱きました。

JR 東海は外環道の陥没事故の後、追加ボーリングなどの独自調査を一切行わないまま、翌年の 2021 年 6 月に安全・安心の取り組み説明会を開催しました。説明会では、外環トンネルの有識者委員会が事故原因を「特殊な地盤」と「施工に課題があった」としたことを、リニア工事は安全であると印象操作するため、都合よく利用しました。すなわち、リニアのルートには「特殊な地盤」は無く、「外環さんとは違って JR 東海はしっかりやる」から安全と強弁する、説得力の欠如した内容でした。

不安を覚える住民から多くの質問の手が挙がるなか、説明会を打ち切り、その夜に、説明会場から排除していたマスコミを集めて「住民の理解を得られた」との発表を行いました。JR 東海が住民説明会からマスコミを排除するのは自分たちが何をやっているのか知られたくないからでしょう。

一方、外環道工事では本年 2 月 28 日に、一部で工事差し止めの仮処分が認められた一方、練馬区大泉ではシールドマシンのカッターが鋼材に接触して破損事故を起こし、地上部を開削しなければならなくなりました。

翻ってリニアの工事でも、北品川立坑からのシールドマシンでの「300m の調査掘進」が本年 3 月末までに完了する予定のところ、2 月後半頃に 50m 掘進したところで止まってしまいました。しかしながら、その原因等詳細の説明会を半年以上経った現時点にいたるも行なおうとせず、沿線住民の間で不安と不信感が高まってきています。

住民が進捗の遅れを問い合わせてもまともに答えず、停止の原因などが同社のホームページに掲載されたのは 8 月に入ってからでした。

この事態は事前調査不足や未熟な技術、機械の性能不足或いは欠陥すら疑われます。そもそも、大深度地下使用法による直径14mの大口径のマシンを北品川の様なトンネル深度約83mの大深度で使用した実績はないとされます。そして、住宅地の大深度地下を大口径シールドマシンで掘削した第一例である東京外環プロジェクトで悲惨極まる陥没事故を起こしてしまっただけです。私は、事故後に何度も調布市に足を運びました。事故から2年も経つのに被害住民は救済されていません。

大型シールドマシンは広島、横浜、北海道などで重大トラブルが続いたことが報じられています。いままでボーリング調査不足を何度指摘されても妥当に行ったと強弁し、被告準備書面でもそのように述べています。ところが、今回の故障事故を受け、シールドマシン前方でボーリングを行うことにしたと8月9日付けホームページに記載しています。今更ながら調査不足を認めたようです。しかるに、被告準備書面で、調査掘進の故障事故について一切触れていないのは不見識かつ不誠実であると考えます。

私は、8月25日に国会議員らと共にJR東海の東京工事事務所に説明を聞きに行きました。課長以下3名の職員が対応しましたが、故障原因は添加剤注入口の目詰まりであり「よくあることです」との発言に驚かされました。「よくあること」で地下でシールドマシンが止まってしまう、しかもその修復には地上からマシン前方に縦穴を掘らなければならないのであれば、そんな機械や技術を住宅地の下で使ってはならないことは明白なことと考えます。それは土木工学の知識の有無に関わらず、一般常識を有する人間には自明なことではないでしょうか。

尚、確認したところ、故障事故が発生した場所は「特殊な地盤」でないとの回答でした。つまり「どこでも起き得るよくあること」というものです。

本年 7 月の立命館大学の小山上席研究員を部会長とするシールドトンネル部会の議事概要によると「委員からは、今後、より安全かつ確実に掘進するため、適宜シールドマシンの状態を確認しながら作業を進めていくよう、助言があった。」とのこと。こんな当たり前の初歩的な助言を今頃になって頂戴しなければならない JR 東海は、そもそも大深度地下使用法 16 条の四に定める「事業者が当該事業を遂行するに十分な意思と能力を有するものであること。」との要件すら満たしていないのではないのでしょうか。

「論より証拠」と申します。被告は準備書面（3）にて縷々技術論を展開していますが、調査掘進がたったの 50m で故障事故により止まってしまい、それを公表するのに半年近くもかかったという厳然たる事実の前には空論に過ぎません。いくら「権威ある学者」の名前を何人も並べたところで、失敗は誤魔化しようが無いのです。

私たちの運動と訴訟は共感と連帯の輪が広がり続けています。メディアから取材を受けることも増えて参りました。今年に入りドイツの国営放送局からも取材を受けましたが、ドイツ人記者は、このような事業が住民との話し合いも無く強引に進められていることに「ドイツ或いは先進国では考えられないこと」と驚いていました。

取り返しのつかない悲惨な事故が起きる前に、一日も早くリニア工事差し止めの判断が下されることを切望いたします。

以上