

令和 3 年（ワ）第 18684 号

リニア中央新幹線建設工事差止請求事件

陳 述 書

東京地方裁判所 民事 12 部 御中

2022 年 6 月 6 日

東京都世田谷区東玉川 1-23-22

原告（原告番号 18） 朝倉 正幸

私は、リニア中央新幹線（以下単にリニアという）の直径 14m のトンネルの真上に暮らすこととなる危険性のある住民として、また公害訴訟原告側代理人であった弁護士としての経験から、以下の通り陳述します。

1、被害者になった

リニアに問題があることが分かって以降、このことを考えて寝つきが悪くなりました。また、早朝暗いうちに目を覚まして眠れなくなる日が多くなりました。地盤沈下や建物の損壊は工事が始まるとすぐに切実となります。騒音、振動被害や、これと似て非なるものである低周波被害も予想されます。これらにどれだけ耐えられるか不安です。不安というより恐れを感じます。

昭和 49 年（1974 年）にこの地に建物を建ててからずっと良い生活環境で過ごしてきました。これからの余生を静かにこの地で過ごすつもりでした。しかし、リニアのお陰で実現がおぼつかなくなりました。残念でなりません。このような事態になったのは地下からよその人が入り込んで来て、様々な悪さをしようとしているからです。地下であれ地表であれ、土地、建物に対する侵害とそれに伴う人体への侵害は、当然のことながら、許され

ません。大深度法があっても、です。JR 東海や国は、大深度法があるから侵害が許される——原則無補償で——と、考えているようですが誤りです。

大深度法は憲法・民法に違反した法律です。また JR 東海は、大深度を掘っても何ら地表には影響がないと言っていますが、現に悪影響が出ている（外環道での事故、等）のです。大深度法をいかなる意味でも根拠にすることはできません。

また、JR 東海は、リニアが公共施設だから侵害が許されるとも考えているようですが、これもとんでもない誤りです。この点については後に触れます。

JR 東海は、大深度法があるから、また、リニアが公共施設だからということで工事を進めています。その工事で私たち住民が被害を蒙ることを何ら考えておりません。私たちはそのこと自体に怒りを覚えます。どうして私たちに被害が及ぶことに無関心なのでしょう。「私たち」と述べましたが、「私たち」はこの訴訟の原告だけではありません。いろいろな形で被害を受けるのは、大深度トンネル工事沿線の 50 km のトンネルの真上またはその周辺の住民数千人、あるいは数万人の住民のことです。これだけの人にさまざまな被害を長期間に亘って及ぼす可能性があることを、JR 東海は考えていないのです。被害が生じたら、補償すれば済むというのは論外です。

私は、1968 年から 30 年の間に、イタイイタイ病訴訟、スモン訴訟（東京、新潟、静岡）、水俣病東京訴訟に、被害者側の代理人として携わりました。その中で公害訴訟は、被害にはじまり被害に終わることを体験しました。私は、これらの訴訟で、被害者がどんなに苦しんでいるかを目の当たりにしました。その私が、自分自身が被害者の立場になるとは思いもよりませんでした。リニアの被害者としての体験はまだ入口です。しかし、リニアの被害者であることがどんなにつらいか、すでに実感しています。

2、公害の歴史とリニア

1960 年代～1970 年代後半にかけて、イタイイタイ病などの四大公害をはじめとして、公害が大きな社会問題となり、公害反対の世論が盛り上がりました。これには、公害被害者が立ち上がったことは勿論ですが、マスメディアの力が大きく寄与していることは周知のとおりです。公害対策基本法が成立（1967 年）するなど公害規制は不十分ながらも、かなり厳格となりました。これによって激しい公害は影を潜め、日本にきれいな水、空気、土壌が相当戻りました。しかし、1970 年代後半～1990 年代には、公害は新しい分野に拡大します。大阪空港、新幹線、道路などの公共事業による公害訴訟、そして 1980 年代以降の大気汚染公害——複合汚染型都市公害——です。これらの公害訴訟も提起され、次々と被害者を救済する判決が出ました。これらの公共事業公害訴訟の教訓は、予防こそが公害

環境対策の基本であり、それなしに進められた事業は多くの犠牲を払い、経済的にも大きな負担を生むことを明らかにしたことです。（甲第 32 号証、p. 407～408）

今日の公害状況はどうでしょうか。公害のいきつく果てといえる環境破壊、人権侵害が続いています。30 年以内に CO₂ の排出をゼロにしなければ、地球環境は持続可能な状態に戻れないところまでできています。その中で日本は、未だ石炭火力発電を続けたり、原子力発電に頼ったりしています。その上、国は JR 東海とともにリニアを推進しようというのです。リニアの運行には、電力が少なくとも新幹線に比べて、乗客一人当たりの 3 倍～4 倍という莫大なエネルギーが必要です。そのためには、原子力発電一基分が必要になると言われています。現に原子力発電からの送電をふまえた鉄塔が建設されています。もし原子力発電でなければ火力発電になりますが、CO₂ が大きな発生源になります。リニアは、環境破壊をはじめ、地球に大きな負荷を与えるものなのです。

3、多くの問題点を抱えるリニア——とくに公益性のないリニア

リニアは公益性を備えていない公共事業の典型です。リニアは全くプラス面がないばかりでなく、主なものだけでも、次のような多くのマイナスの問題を抱えています。

リニアの問題点

- ① 地盤調査など基礎調査の著しい手抜き
- ② 計画の無謀性—— 需要が見込めず、決してペイしない事業（路線選定、工法選択の誤り、需要予測の誤り、初期投資・維持管理費が巨大）
- ③ 技術の未熟性——掘削技術及びリニア本体の構造
- ④ 多数の沿線住民への甚大な公害被害——土地の陥没、地盤沈下、建物の損壊、騒音、低周波被害、振動、電磁波被害
- ⑤ 広範囲かつ深刻な環境破壊——静岡県大井川の水問題をはじめ、全沿線にわたる水問題
- ⑥ 公益性（公共性）——交通機関としての公益性なし。社会経済的視点からみてもメリットなし
- ⑦ 大量の残土の不適切な処理——新たな公害の発生源（熱海の土石流事件）

- ⑧ 地震対策、事故（すれ違い運転の危険性など）対策の欠如
- ⑨ 新幹線に比して乗客 1 人当たり 3～4 倍のエネルギー浪費
- ⑩ 安全性の欠如——安全運航、セキュリティ対策
- ⑪ 克服不可能と思われる難工事——南アルプスを貫通する区間において、土被りが 1300m～1400m 下の工事

これらの問題は、次の優れた書物に取り上げられていますし、一部は現実化しているのです。

第一に、橋山禮次郎著、『リニア新幹線——巨大プロジェクトの「真実」』、集英社新書（甲第 30 号証）の著者橋山氏は、政策評価、公共計画、経済政策を専門とし、大平内閣の「田園都市国家構想」立案に参画したほか、運輸政策審議会、産業技術審議会、経済審議会等の委員を務め、リニアの問題をいち早く取り上げた、経験と知見豊かな学者です。この学者が、リニアの問題全般について検討し、的確に問題点の指摘を 2014 年 3 月刊行のこの本で行っています。

第二に、2016 年 8 月 5 日に出版された、樫田秀樹著、増補『“悪夢の超特急”リニア新幹線』、旬報社（甲第 33 号証）です。樫田氏は、現地に足を運び、住民の生の声を聞き、正確な事実関係を述べている誠実なジャーナリストです。この本は、第 58 回ジャーナリスト会議賞を受賞しています。

第三に、2021 年 4 月出版の山本義隆著、『リニア新幹線をめぐって——原発事故とコロナパンデミックから見直す』、みすず書房（甲第 29 号証）です。この本で山本氏は、現在のコロナ禍の実情を踏まえ、リニアが有効なのかと問い、格調高くリニアの問題点を指摘しています。

問題点の中でも公益性の問題は特に重要です。先に述べたように、次々と大阪空港、新幹線、道路などで公害被害者を救済する判決が出ました。これらは公共事業による公害です。これらの事業者は、公共事業であることをいわば旗印にして、公害を発生させていたのです。リニアもまた、公共事業の公害発生源です。JR 東海と国はリニアが公共事業であることから、何をしても許されると考えているようです。

公共事業であっても公益性が全くないもの、ある程度はあるもの、公益性を備えたものなど一様ではありません。数万件あるといわれる公共事業の計画のうち、公益性を備えたものが数少ないのに対し、公益性を備えないものは多数に上ります。

JR 東海は、国の公共事業だとなかなか計画が進まないとして、自ら事業主体となると宣言して、国の認可を取り付けながら、国家的プロジェクトだとして、3兆円も国からの融資を受けています。リニアは公共事業だという大義名分の下で、JR 東海と国はリニアをしゃにむに完遂しようとしているのです。

このような公益性の全くないマイナスの問題ばかりの公共事業によって、私たち住民が被害を受けることがあれば全く理不尽なことで、到底、許されることではありません。

4. 公害訴訟と差止の裁判

公害訴訟において、身体的被害等を正当に認定した判決は多数ありますが、差止を認めた判決は少ないです。例えば、大阪空港訴訟で、夜の9時から10時まで1時間の飛行差止も認められていません。その他、自衛隊基地等の公害訴訟においても同様です。それらの訴訟では、航空機、新幹線、道路等の公益性が、理解不足のまま過大に評価されたからです。

(1) 身体的被害等を正当に認定した判決

① 大阪空港公害訴訟 (甲第32号証 p.344～)

1969年提訴された空港騒音被害をめぐる裁判です。人格権と環境権を根拠に、公共性(前述の公益性と意味は同一です)と環境権が本格的に論争され、第二審は、航空機の飛行の差止を認めましたが、最高裁まで紛争が続きました。公害史に残る歴史的な事件です。名判決と言われる大阪高裁判決の内容を見てみます。

ア、騒音による身体的被害を的確に認定しています。環境権は否定されました。

イ、公共性について、「航空の抽象的公共性は容易に是認され、これ以上立ち入る必要はない。」「公共性を考えるに当たっては、社会的経済的利益のみでなくその反面の損失面も考慮すべきである。この見地に立つとき、原告らを含む多数の住民に重大な被害を及ぼし、被害に対する適切な措置をとらないまま経過し、この状態の下でなお被害の発生を継続しつつ公共性を主張することには限度があるとみななければならない」と判示しています。

ウ、過去の損害賠償を途中転入の原告を含め、認めました。

エ、1975年6月1日から、夜間離着陸禁止が実地されるまでは、1か月につき、1万1,000円、それ以降右原告らと被告の間において、大阪国際空港に離着陸する航空機の減便等の運行規制について合意が成立するまでの間、1か月について、各6,600円を末日ごとに支払え、との判断をしました。

オ、国の責任が認められました。

カ、差止請求も認められました。——(2) - ②項で詳しく述べます。

② 国道 43 号線・阪神高速道路公害訴訟（甲第 32 号証 p. 375～）

この訴訟は最初の「道路公害」事件です。国道 43 号線の地獄の様相に輪をかけるように、阪神高速道路が建設されました。それは街を分断し、日照や通風を防げる巨大な構造物であり、それ自体が公害ですが、その上を自動車が走ることによって、騒音・振動・大気汚染が加わることとなります。1976 年沿線住民は、（発生源は自動車ですが）その責任は、欠陥構築物を造った国と高速道路公団にあるとし、差止と損害賠償を求め提訴しました。

ア、騒音・振動・排ガスの実態と、聴覚障害、睡眠妨害、身体的・精神的影響等について、これまでの調査（疫学調査を含む）、原告の愁訴、検証結果に基づいて、丁寧に認定しています。

イ、その上で、差止めについて、公共性と被害の比較衡量をして、「本件道路の公共性は極めて高度のものであることが認められるが、絶対的なものとまではいことができず、その沿道に居住することによって特別に受ける便益は、被害の程度に比してさほど大きいものではないから、その公共性は沿道住民という一部少数者の特別の犠牲の上でのみ実現されているものであり、そこには看過することのできない不公平の存在を否定できないことが明らかである。」と、認定しています。

ウ、しかし、「差止めは行政行為を求める結果となるので行政訴訟の対象である」、として、差止めは棄却しました。

最高裁は、公共性ないし公益性の必要ゆえに受忍の範囲ということとはできない、と判断しましたが、差止めを容認すべき違法性はない、と差止め請求は認めませんでした。被害住民は、19 年間続いた裁判の結果、国道 43 号線と阪神高速道路を欠陥道路として認めさせることに成功しましたが、被害の原因を差止めることはできませんでした。しかし裁判は意味がなかったのではなく、一審判決以後、国と公団は相当の道路公害対策を進めています。

③東海道新幹線公害訴訟（甲第 32 号証 p, 390～）

1974 年、名古屋の 7 キロにわたる沿線住民は、騒音、振動、侵入禁止（差止め）を求め、人格権・環境権、公共性が争われました。

一審二審とも、原告の被害は一定程度認めたものの、騒音、振動による身体的被害までは認めず、また公共性を最優先し、差止めは否定しました。原告らは上告せず、1985年和解による解決の道を選びました。

四大公害裁判から三大公共事業裁判にかけて、約30年の間に、被害住民の裁判闘争は大きな成果を上げ、環境行政の改革に寄与しました。しかし、この段階では、②・③の裁判のように、提訴以来19年、11年という長期裁判となるなどの理由で、和解という方法で実質的な成果を得て裁判を終結するという傾向が始まり、それが続くことになります。

訴訟で判決を得なくても、裁判は公害問題を解決するために有意義でした。三大公共事業裁判で明らかのように、提訴後初めて公共事業の公害対策が始まったのです。即ち、環境基準が決められ、公害防止事業（防音工事、移転、発生源への立ち入り調査、田の排土客土など）が始まったのです。裁判をしない公共事業についても、公害対策が進められました。

そして、公害対策を進めること、環境を公共財として保全することが、公共性であるということが常識化したのです。また、実効性には疑いがあるものの、アセスメントが事業には必要となり、住民の同意や情報公開が制度化されてきました。

こうして公共事業公害の教訓は、予防こそが公害・環境政策の基本であり、それなしに進められた事業は多くの犠牲を払い、経済的にも大きな負担を生むことが明らかになったことです。

外環道の陥没事故等の住民被害とその対応の状況は、このことを何よりも物語っていますし、リニアもまた、外環道と同じ道（シールドマシンによるトンネル工事は続け、不十分な補償を行なう）を進もうとしているのです。同じ道を進ませてはなりません。

(2) 差止めを認めた判決のうち、二つ例を挙げます。

① 圏央道あきる野事件（甲第34号証、p.74～75）

2003年10月3日東京地方裁判所は、公共道路の建設について、「終の棲家」として居住している者の利益は極めて重要なものとして、強制収用の差止めを命じる画期的な決定をしました。翌年4月22日の同地裁の判決は、公害を発生させるような道路建設は違法と判断しました。

この裁判は、公害が起きてから手当てするのではなく、公害を未然に防ぐため事業を予め中止させるというものです（後に、東京高裁の不当な逆転判決となっています）。

ここで、一審判決を前に亡くなった収用対象者の中村文太さんが収用委員会の公開審議で陳述した言葉を紹介します。

「間違っことはきちんと戦うことが本当の生き方なのだ。私たちの人生の最後は立派な生き方をしたと思っております。（甲第 34 号証）」—このことは、私たちのこの訴訟の原点でもあります。

② 大阪空港公害訴訟——大阪高裁判決（甲第 32 号証、p. 360-363）は、差し止め請求について、1975 年 11 月 27 日、次のような内容の判決をしました。「午後 9 時以降、翌日午前 7 時までの間、緊急やむを得ない場合を除き、大阪空港を航空機の離発着に使用させてはならない。

この判決は、公害防止の世論に応えるものであり、マスメディアもこれを妥当と評価しました。宮本憲一教授は、次のようにこの判決を評価しています。「この判決は控訴審の裁判官が、周辺住民の深刻な損害を、身をもって検証し、被害者の救済こそ司法の本旨にあることを率直に表明した名判決であろう」。遺憾ながら、この判決は、後に最高裁判所で差し止め請求、将来請求とも否定されましたが、他の住民の被害、公共性（公益性）に対する判断と共に、差し止め請求と損害賠償の将来請求を認容した点で正に画期的でした。各地で住民が公共事業の当否をめぐる起こした裁判で、裁判官が現実を無視した理屈に合わない理由で行政に追随して、住民敗訴の判決を言い渡すケースが実に多いのです。このような状況の中で、この判決は、裁判官の良心を示した数少ない事例と言ってよいでしょう。

そして後に、原告は話し合いによって夜間の飛行停止という判決では認められなかった成果を得ています。

5、リニアは直ちに中止すべきである

JR 東海は、少なくとも外環道の陥没事故が発生したとき以降工事を中断し、工事内容を見直すべきでした。そうすれば、リニア工事は中止するほかにないことが、はっきりわかった筈です。今からでも遅くはありません。この事故は、同じシールドマシンを使ったトンネルを掘削する JR 東海の事業にとって大きな障害となる可能性があるものだからです。何よりも、外環道の陥没事故のような陥没事故が現に発生する可能性が実に大きいことが分かったからです。

2021 年 7 月 5 日、朝日新聞は次のような社説を掲載しました。「いつ開業できるのかわからない。コロナ禍で需要の見通しが怪しくなった。いったん工事を中止し、住民への説

明や採算面を検討すべきではないか。…リニアをめぐる社会経済環境は、政府が2014年に計画を認可した時から大きく変わった。名古屋までの総事業費7兆円のうち、昨年度までに使われたのは1兆円にとどまる。まだ遅くない。JR東海と国交省はいったん立ち止まって事業の是非を再検討し、地元と真摯に対話することが求められる」。

2022年2月28日、外環道の工事差止訴訟で、工事の差し止めを認める決定が出ました。この決定は、行政にかかわる事業で殆ど差し止めが認められない中で、しかもリニアをめぐる差止訴訟が提起されている中で差し止めを認めたものであり、貴重な先例となりました。ただし、この決定には大きな問題があります。それは、住民1人だけの請求が認められたものの、そのほかの原告は現に差し迫った被害が及ばないとして、差し止めが認められていないことです。この点は、改めて準備書面で述べることになります。

北品川工区では、JR東海は、2021年10月14日に調査掘進と称してトンネルの掘削工事を開始しました。「順調にいけば2022年3月末までに300m以上進む」と説明していましたが、50m掘削したところで、4月から止まっています。何らかのトラブルがあったと予想されますが、納得できる答えはないまま今日に至っています。まことに遺憾です。

JR東海は大きな問題、多くの問題を抱えながら外環道で陥没事故が発生しても、外環道では、事故箇所は特殊な地盤でかつ工事の不手際があったから事故が発生したが、リニアでは地盤が強固であるし、「適切な施工管理により工事を安全に実施する」ので問題はないと強弁しています。

JR東海がこのような傲慢な対応をしているのは、公共事業を旗印にしているからです。

2022年1月中旬、JR東海の金子社長が、テレビ（テレビ朝日）でリニアをつくる理由として、次の2つを挙げています。また、2021年6月8日の住民説明会などでもJR東海は同じことと述べています。

①東京—大阪は太い動線（1日15万人が移動）——南海トラフ地震などの災害が懸念されるので、バイパスをつくる。

②東京—大阪間の巨大都市圏をつくる。

これらは正にリニアが公共事業であることを強調したものです。ちなみに、金子社長は上記の外、事業経営は大丈夫かとの質問に、3,000億円又は、4,000億円の利益が新幹線から見込まれる旨語っていますが、とんでもない過大な見方です。

私たちは、前述の理由から、仮に JR 東海が経営的に成り立つとしても、リニアには、公益性（公共性）がなく、リニアを中止すべきであると考えていることには変わりありません。

6. 公害訴訟の教訓

(1) イタイイタイ病弁護団（現団長は私）は、イタイイタイ病訴訟が終って 50 年になりますが、いまだ解散していません。神通川の水が再び汚れ、カドミウム等の被害が出ないように監視しつづけている地元の人たちに、弁護団として協力しているのです。

そのイタイイタイ病訴訟では、訴訟が始まって早い時期に裁判官全員を忌避しました。鉦山の現場検証の仕方をめぐって、裁判所が原告の言い分に耳を貸さなかったため、公正な裁判を求める原告として、忌避したのです。忌避の後、裁判所は原告の訴えに耳を傾けるようになりました。

イタイイタイ病訴訟は原告が完全勝利しました。裁判所が公正な判断をしたからです。公正な判断をすることは裁判の基本原則です。当事者の言い分を偏りなく真摯に聞くことで、正しい事実認定が可能となり、これによって裁判所への信頼も得られることとなります。

(2) 裁判所の令和 4 年 1 月 17 日の弁論期日における訴訟指揮に、気になる点があります。

まず、原告からの求釈明に対し、裁判所は被告が対応する前に、被告に向かって「求釈明にすぐ回答する必要はない。22 の質問には一度にまとめて回答してください」と発言しました。理由として「求釈明に一部のみ答え、一部にはこたえられないというのでは、全ての回答が出るのに時間がかかるし、裁判所が混乱するから」と述べました。私たちは、これに大変疑問を持ちました。求釈明があったときは、相手にまず対応を尋ねるのが常識ですし、釈明は、受けて初めて次の適切な対応ができるからです。先走って、「すぐに回答する必要はない」と発言するなど考えられません。私たちは、被害が迫っている中で、訴訟を遅らせる訳にはいきません。この裁判所の訴訟指揮は不公正であり、撤回されるべきです。

次に原告 2 名の陳述が 3 分程延びたことについて、わざわざ注意しました。原告は 2 人で 10 分というのは短すぎ、もう少し長く訴えたいのに、コロナ禍で裁判所から時間制限を受けている中で、一生懸命時間を守るべく準備していますが、なにぶん慣れないことな

ので、数分の遅れはやむを得ないのではありませんか。原告の訴えを十分聞く気がないのではないかと不審に思われることは、裁判所にとっても本意ではないでしょう。

さらに、3月22日の口頭弁論期日で、新裁判長も、原告側の意見陳述にパワーポイントを使用することを認めませんでした。しかし、法廷でパワーポイントを使用するのはふつうになっているのではありませんか。パワーポイントを使うことで主張がより分かり易くなり、時間の節約にもなることは明らかなのに、何故許されないのでしょうか。

(3) JR 東海は、次のように主張しています。

①被害発生に至る具体的な原告の主張立証の欠如——準備書面 P43

②発生に至る具体的な過程の主張立証——同 p. 45

③住宅等地上構造物の毀損、倒壊等による被害の具体的危険性について——同 p. 52～53

これらの主張は、要するに、細かな過程やメカニズムなどの主張立証をしない限り、正当な主張立証ではないというものです。しかし、これらの主張はメカニズム論争に引き込む策以外の何物でもありません。イタイイタイ病訴訟で被告は、カドミウムがどのように人体に入って、どのような部位が侵され、どのような経緯でイタイイタイ病を発生させるのかと釈明を求めてきました。原告はこれを無限の科学論争を持ち込むものと反対し、裁判所は被告の主張を採用せず、原告に釈明を求めずに結審しました。

本訴訟で JR 東海が、このような主張をするのは、メカニズム論争をすることで事の真相を曖昧にし、自らの責任を逃れようとしているからであると言ってよいでしょう。このような主張は、公害裁判ですでに克服されているのです。裁判所には、このような論争に巻き込まれてはなりません。

7、リニアの真の目的 ——裁判所への要望

極めて問題のあるリニアのプロジェクトに、どうして JR 東海の経営者がゴーサインを出したのでしょうか。外環道の事故発生等で、ようやくマスコミに取り上げられるようになり、さまざまな問題が浮き彫りになりつつある中で、考え直そうという動きが出ないのでしょうか。考え直そうとしないのは、リニアの真の目的というべきものがあるからです。真の目的とは、リニア工事そのものを守ることです。

(1)リニアの表向きの目的とされているのは、先に述べた金子社長の発言の①、②の他、③東京—大阪間の移動時間の飛躍的な短縮です。しかしいずれも正当ではありません。

発言①について。——リニアは、地震対策として通用しません。政府の地震本部が「30年以内の発生確率が70%～80%」とする南海トラフ巨大地震が現に予想されているのです。その震源域は広大で、沿岸部のみならず内陸も激しく揺れるのです。活断層の密集地帯を走るリニアはとうてい無事ではられません。また、リニアは既存の新幹線より脆弱で、大部分は地下トンネルのため避難はとても困難です。しかも新たな災害を誘発する可能性が高い。これらの事実は、地震学の権威石橋克彦教授が、その豊富な経験と知見に基づき警告しているところです。（甲第28号証）

被告は、リニアが地震に大丈夫などということに対して、専門家の、上記の警告にどう答えるのでしょうか。

また、災害時に重要なのは人の輸送ではなく物資の輸送であり、リニアでなくてもできることです。しかも貨物列車がなくて、物が運べないリニアは災害に役立ちません。

発言②について。——高速移動による6000万人の首都圏の誕生は、東京の一極集中をもたらした東海道新幹線に加えて、リニアがさらにこれを加速すると言われていています。東京の一極集中の弊害については、つとに多くの論者たちに共有されています。（甲第34号証）

発言③について。——飛躍的な時間短縮が一般の利用者に求められているのでしょうか。新幹線以上に速くすることが本当に必要なのか、合理的根拠は何ら示されていません。リニアに関する唯一のアンケートが、8割近い人が現状よりわずかに早い程度を望んでいるという興味深い結果を示しています。（甲第29号証、p.113）

また、「人口のみならず、ほとんどすべての社会的機能が一局に集中しているにも関わらず、エネルギーや食糧やその他の生活必需物資の多くを地方あるいは外国に依拠している社会構造が、地震や近年頻発する大規模な風水害に対してだけでなく、コロナのようなパンデミックに対しても極めて脆いということ、私たちはこの間、学んだ筈です」（前出、p.69）

さらに東海道新幹線の「成功」を受け、1969年の新全総は、全国に広がる新幹線網によって、地域格差が解消され、経済的社会的文化的水準が一様に向上するとうたっています。こうして各地に新幹線幻想が生まれ、新幹線待望論が自治体や政治家の間から語られるようになったのです。「リニアは山梨県人の夢にとどまらず、日本人全体の夢とっていい

ものです」と、山梨県の当時の知事が語っているのはその一例です。（前出、p. 75-76）しかし現実とは違います。新幹線の場合、途中の停車駅のある地方都市にとってメリットは予期に反して少なく、デメリットさえありましたが、リニアの場合その点一層顕著であり、新幹線の延長線上にある幻想です。

JR 東海の金子社長がインタビューに応えるという形で、いまだに前述の①、②がリニアの目的であると語っているのは、誠に滑稽です。

また、翌3月に入ってまもなくのNHK番組「鉄道王国物語」で、一切リニアの問題点にふれずに、速さや技術だけを協調（宣伝番組）していたのは、NHKの番組であるとはいえ、JR 東海が協力しなければならない番組であっただけに、滑稽を通り越して悪あがきとしかいいようがありません。

さらに、これらを上回る宣伝記事が現れました。文芸春秋 2022 年 3 月号に、「リニアはなぜ必要か」という記事が記載されたのです。葛西敬之（JR 東海名誉会長 - リニアを中心となって推進してきた人物）、森地茂（元国交省超電導同浮上式鉄道実用技術評価委員長）、松井孝典（千葉工業大学学長）の鼎談形式でのリニア大宣伝記事（16 頁）です。JR 東海は、このようなことまでしなければならないほど、リニアの実現に危機感を抱いていると思われまふ。リニアがいかに素晴らしい技術かのオンパレード、「21 世紀の今、日本人にはリニアという全く新しい技術革新の手段を手に入れているわけで、これをどう使いこなすかが、今後日本が再び発展の道に向かうかどうかという問題に直結してくると思いまふ」と、幻想を振りまく内容がほとんどです。その中で、問題になっていることについて弁明している点がいくつかあります。

「③自然環境への影響は大丈夫か」、の項で、静岡県が JR 東海に無理を言っているかのように述べています。しかし、静岡県大井川の水資源問題については、トンネル工事で湧き出る水の全量を戻せるのかどうか、大問題なのであり、この点について JR 東海は、答えられずにいるというのが実情なのです。

生態系への影響や残土処理の問題なども指摘されていることについて、葛西氏は、「これらは東海道新幹線の時もそうですし、他の新幹線や高速道路の建設でもあった。公共事業が必ず直面する課題です。そして万全の対策として、慎重に工事を進めることで問題を乗り越えてきたのが公共事業の歴史であって、中央新幹線についても同じ道のりを辿っているのだと思いまふ」と、見当違いのことを述べ、問題を他にそらそうとしています。

森地氏は、「残土処理は今も昔も課題であることは間違いありませんが、それを乗り越えてきたのが公共事業の歴史です。例えば、リニア新幹線の場合も、様々な議論を重ね、最終的には横浜の新本牧ふ頭に運んで埋めることが決まった事例があります」と述べてい

ますが、横浜の話はまだ正式に決まっていないことであるうえ、全長 286kmのうちほんの一部の区域の残土問題に過ぎません。

金子社長の言う、リニアの目的の一つメガシティ化②についても、葛西氏は、同様な幻想を述べています。葛西氏は、「高速道路は途中駅にも停車するため回廊地域を統合する効果が極めて高いと言えますね。中央新幹線実現は日本が他国にはない経済発展のための強固な基盤を得ることを意味します。日本が豊かになるための大きなアドバンテージを得ることであって、これほど経済や暮らしにインパクトをもたらすインフラは出てこないでしょう。そしてこの事業は建設費の負担が民間企業でありながら、全国新幹線鉄道整備法の手続きを経た、国家プロジェクトであることを強調したいですね」。しかし、経済や暮らしにインパクトをもたらすという根拠はないばかりでなく、かえって、ストロー効果によって地方は疲弊するのです。また、全国新幹線鉄道整備法は、従来の新幹線についてのみいえることで、新しいリニア技術によるリニア新幹線は、これには該当しない。国家プロジェクトを強調するのは、リニアが、公共性（公益性）があるものだというを言いたいためです。

幻想の最たるものが、金子社長のいう大動脈の二重化①に関連した、南海大地震のリスクを回避するとの葛西氏の言説です。この点の批判は、前出、7-17-①項に述べたとおりです。また、葛西氏は、「リニア中央新幹線ができれば、中間駅は都心までの時間距離が劇的に短くなり、従来の東京を中心としたスプロール型の都心の広がりではなく、都心と同じポテンシャルを持つ「『新開発エリア』が突如地方に現れることになる」と話しています。しかし、これも幻想です。1時間に1本しか止まらない中間駅の近くに「新開発エリア」が現れる保証はない。このことは、新幹線の中間駅で実証済みです。また、そのような「新開発エリア」が突如、または将来も出現するとは到底思えません。根拠も全くありません。幻想を振りまいているだけなのです。

松井氏が、「環境問題を理由にリニアに反対する人たちには、改めて文明史的な視点を加味して考えていただきたいですし、…たくさんの人を実験線に招待して、私が試乗した時に感じた、『明日にでも実用化できる』という実感をもっと多くの人に共有してもらった方がいいと思う」という発言ですが、環境問題が地球にとってどんなに大切なのか考えていませんし、「文明」を対置するのはおかしい。この発言について葛西氏は、「そうですね、…今後、さらにリニア中央新幹線の早期実現につながると考えています。技術の完成度をさらにブラッシュアップしながら、試乗の機会などを通じてリニアという革新的技術が人類にどのような未来をもたらすか、そういう期待感や高揚感を直接肌で感じてもらう取り組みを拡大していきたいですね」と、鼎談の最後に述べている。これも大いなる幻想です。

この鼎談を読んで私は、50年前の文芸春秋に記載された、児玉隆也氏の「イタイイタイ病は幻の公害病か」という記事を思い出しました。これは、カドミウムがイタイイタイ病

の原因であることを加害者の三井金属が認めた 1972 年の後に出されたもので、イタイイタイ病を幻の公害病と言い放った記事でした。これを手始めとして、加害者の三井金属工業や有力政治家らからの激しい巻き返しがなされました。イタイイタイ病の被害住民は、世界的な学者を集めて、富山県でイタイイタイ病のシンポジウムを開催するなど巻き返しに抗し、巻き返しは成功しませんでした。

最後に、リニアの文芸春秋の鼎談には、ひと言も外環道事故のことが出ておりません。これほど重要な問題なのに、です。それ位、この対談は宣伝のためのものにすぎないので。その結果、対談の内容の肝心な部分は幻想を述べたに過ぎない、事実と反するものになっているのです。

(2)このような状況の中で、なおかつ飛躍的な時間短縮がうたわれているのは何故なのでしょう。山本氏は、それを解く鍵は、技術者を含みリニア推進論者を捉えている、大国主義的技術ナショナリズムにあると述べています（甲第 30 号証、p.114）。要するに高速化を第一目的とし、自動車や航空機に負けない輸送能力を鉄道に持たせようということですが、高速化を達成することで国際的なスピード競争に勝ち抜き、日本の鉄道技術の「優秀性を世界にアピールすべし」というのです。こうして、大国主義的技術ナショナリズムは、政治的にも社会的にも国に先端技術開発への重点的投資（リニア事業の認可と推進、3兆円の財政投融資）を認めさせる大きな要因となっているのです。JR 東海と国は、これまでリニアに巨額の開発費をつぎ込んできました。そして、さらに 10 兆円を超える事業費をかけようとしています。どんどん工事を進めて、その結果、何が起ころうとも、公共事業の名目があるが故に、国からお金が引っ張れるし、もし途中で行き詰っても国が何とかしてくれるのです。

(3)JR 東海がこのような態度を続けることを最も喜んでいるのは、ゼネコン（と、これにつながる土木建設業者）です。ゼネコンはリニアにお金がかかる最も大きな要因となっているのですが、シールドマシンと従来工法での大深度長距離工事という未知の工事を巡って、うまくいってもいかなくても責任を取らなくてよい——責任は JR 東海と国がとる——のですから、これほど楽な仕事はないのです。そして、ゼネコンには政治家と官僚が影のようについていきます。先般、リニア工事を巡ってゼネコンの談合事件が摘発され、一部を除いてゼネコンは談合の事実を認め、課徴金を支払ったことは周知の事実です。

ゼネコンこそ、リニア工事を進める中心的存在です。ゼネコンは、日本の公共事業に深くかかわり、長きにわたって存在してきたのです。

公共事業は主として国——国交省が主体です。これに政治家が公共事業の決定という形で関与し、かねてより、政・官・財の「鉄のトライアングル」と言われる強固な関係が公

共事業による利益配分を巡って出来上がっています。最近では「学・報」も加わり「ペンタゴン」といわれ、その利益配分関係は膨れ上がっています。リニアもその中から生まれたのです。

要するに、リニアをめぐる関係者は、走り出したリニア工事を止めないのです。その意味でリニア工事を存続させること自体が JR 東海や国、ゼネコンなどの関係者の真の目的なのです。いずれにしても JR 東海が言っている目的に関わらず、また、日本の鉄道技術を世界にアピールし、仮に、その結果、一部の企業が利益を得られるとしても、それによって私たちが被害者になることはまっぴらです。それによって、大切な環境が破壊されることもまっぴらです。

ドイツも国策として同様の技術開発をしていましたが、ドイツの実験線の事故のあと撤退しており、環境先進国としての潔さに学ぶものがあります。

(4)裁判所は、公正な裁判をするには、このような、政治、経済、社会に組み込まれたリニアの問題を是非とも理解をする必要があるでしょう。私は住居の真下にリニアが通ることを説明会の通知書で知った 2018 年 5 月から今日まで勉強して、リニアに潜む問題の根の深さと広さに驚かざるを得ません。ここでは、私が考えていることの一部を話させていただきましたが、裁判官には、リニアについて、何よりも私が深刻な被害を受ける可能性があること、私には、「私たち」大勢がつながっていること、日本の公共交通の在り方——速いことは本当に良いことなのかなど——というビジョンの問題、そして環境破壊、人権侵害など様々な問題につながっていることに、深く思いを致していただきたい。

これから JR 東海からの様々な対応が予想されますが、一日も早く公正な判断即ち、リニアを中止するという決断をされますよう、要望するものです。