

令和 3 年(ワ)第 18684 号

リニア中央新幹線建設工事差し止め訴訟事件

陳 述 書

2022年9月19日

東京都大田区田園調布 2 - 34 - 20

原告（原告番号 1）三木 一彦



東京地方裁判所 民事第 12 部 御中

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。私の住所地の真下直近に、リニア中央新幹線（以下、「リニア」と言います。）の直径 14m の巨大トンネルの掘削が計画されております。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、大変緑豊かな自然にも恵まれた住環境です。

ここには、父や私自身も卒業した小学校があり、子供のころ泥だらけになって友達と遊んだ公園もあります。このまちは私にとって大切

な故郷であり、今後もこの地で生活し続けたいと思っています。

ところが、2018年7月頃、私の住居地の地下直近に、リニアの巨大トンネルが建設されると聞きました。まさに青天の霹靂でした。そして、そのことを知らせてくれたのは事業主体であるJR東海ではなく、幼馴染の近隣住民でした。

私の脳裏をよぎったのは、2016年11月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たため、人的被害は発生しませんでした。一方、リニアはリニアトンネルは住宅地の真下を通過します。もし、陥没事故が起きたら、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。

驚かされたのは、同じ田園調布に住む友人知人、親戚や兄弟の殆どが自分の町の地下をリニアの巨大トンネルが掘削されるという危険性を伴う重大事を全く知らされていなかったことです。そして、それはJR東海が住民に極力知られないように事を進めているからであることに起因していることが分かりました。

なぜ、そのような暴挙が許されるのか。それは40m以深であ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「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」（以下「大深度地下使用法」という）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となり、強い危機感を覚えました。

強権的独裁国家であれば、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します。私は海外の社会インフラ構築に関わる事業に携わってきた者として、欧米先進国のみならず、そのような独裁国家での仕事も経験してきました。

そして、まがりなりにも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幻想を抱いていました。

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。そして形式的ならぬ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であり、その内容を憲法学の芦部信喜は「①憲法の最高法規性の観念、②権力によって侵されない個人の人権、③法の内容・手続きの公平を要求する適正手続（due process of law）、④権力の恣意的行使をコントロールする裁判所の役割に対する尊重」と説明しています。

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これら法の支配の概念から逸脱するものです。このような違憲な法律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。そうなれば、技術ナショナリズムの扇動者・リニア事業の推進派らは（添付「文芸春秋」記事ご参照）もはや中国や北朝鮮を独裁国家と嗤うことなど出来ないと考えます。

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、2021年7月19日に本差し止め訴訟

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かの言葉で一蹴していたのには驚きと共に憤りを覚えました。

ところが、現実には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2020年10月18日に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、無責任とも、ある意味正直とも取れる答弁をおこないました。いままで大深度地下使用法の前提として流布・喧伝されてきた「安全神話」を大臣自らが否定するものでした。

大深度地下使用法の認可がこのようなものであれば、JR東海が「危険であることを原告が証明せよ」などというのには、盗人猛々しいという言葉すら思い浮かびます。

JR東海や国土交通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（大田区）と隣町の東玉川（世田谷区）の沿線住民を中心とするものです。既に意見陳述を行った原告だけでも、小川さんのように、4人の子育てのために良好な自然環境を求め

て都心部から田園調布に移り住んで来られた方や、東玉川在住の公害被害者救済に人生を捧げられてきた朝倉弁護士もおられます。エコロジカルな生活を営まれている手工芸家、自らも闘病されている医療関係者、自宅の庭で自前でボーリング調査を行った方、既に自宅周辺で地価下落が起きている実例を訴えられた方など、様々な方がリニア工事の差し止めを求めています。

高齢のため法廷には来られていない最高齢のご婦人はかつて地元の自治会「田園調布会」の会長を務められ、緑豊かで良好な街並みを守るために「田園調布地区地区計画」の策定に尽力された方です。町を、そして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 東海の住民窓口とされる品川の雑居ビル 3 階にある中央新幹線東京工事事務所を訪問しました。

最初は署名を受け取ろうとすらしらない JR 東海職員相手に約 2 時間粘って受理させて、後日の回答の約束をなんとか取り付けました。

そして 1 週間後に書面ではなく、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なかったもので、どのような告知の仕方をしたのかを問いましたが、答えが「JR 東海のホームページと大田区報で告知した。」というものであったので、一驚しました。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

いたことがあります。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、催事欄に小さく、しかも「リニア」の文字も無く、どこを通るものか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」が個人情報の訳がありません。このような嘘・ごまかしが反射的に出てくる JR 東海の企業体質に強い憤りを覚えると共に、このような不誠実な企業に住宅地の真下に巨大トンネルを掘るなどという危険な工事を行わせることへの危機感を強めさせられました。

このような体質の企業であれば、陥没などの事故が起きたとしてもかつての公害企業同様に「被害住民が事故と工事の因果関係を証明せよ」と開き直るであろうと考えました。そして実際に、JR 東海はこの法廷に於いてもそのような態度を取っています。

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、先ほど述べましたように、東京外環道の大深度地下トンネル工事で、調布市において道路の陥没事故が発生し、「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、東京外環トンネル施工等検討委員会・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、都合よく利用するものでした。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、説得力の欠如した説明に終始するものでした。

不安を覚える住民から多くの質問の手が挙がるなか、時間がきたとして説明会を打ち切り、同夜、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。後日、それを報道で知り、その不誠実さに呆れました。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いからでしょう。

一方、外環道工事では 2022 年 2 月 28 日には、一部で工事差し止めの仮処分が認められましたが、練馬区大泉のトンネル工事を本年 2 月 25 日から再開したところ、シールドマシンのカッターが鋼材に接触してまたまた工事が停止になり、地上部を開削しなければならないなど、ずさんで未熟な工事の有様が露呈してしまいました。

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「調査掘進」名目の初期掘進が当初、本年 3 月末までに 300m の掘進が完了する予定であったものが 2 月後半頃までに 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

会をシールドマシンが止まってから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「安全第一で丁寧に掘っているから」の類のこたえが繰り返される中、5月27日にJR東海の金子社長が定例記者会見で、ようやく「土をうまく（マシン内部に）取り込めない」からと発表したものの、その原因や対応策、今後の見通し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大深度（北品川は土被り約70m、トンネル深度約83m）で使用した実績はありません。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のです。私は、幾度も調布市に足を運び、塀や壁のひび割れや異常に隆起したマンホール、事故後に見つかった巨大な空洞の現場などを見てきました。そして、事故から2年も経つのに救済されない被害住民の方たちの悲痛な声を聞いてきました。陥没事故のあとも「街壊し」は今も続いているのです。

その様な回復不能な重大事故の後に、自社で追加ボーリングの一本も行わないJR東海に「外環と違いリニアルートには特殊な地盤が無いから安全です」と言われてもなんの説得力もありません。現に

、出発点である北品川立坑からわずか 50m 掘進して故障事故を起こして止まってしまったのですから、自社ヤード内の地盤のことすら分かっていなかったようです。

大型シールドマシンは広島（広島高速 5 号線）、横浜（横浜環状南線）、北海道（北海道新幹線）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幾度指摘されても（国交省の鉄道局官僚も「ルート直上のボーリングは 3 箇所、そのうちトンネルのかたまで達しているものはない」と発言）妥当に行ったと強弁し、この度の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トンネルより深くま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識し、不安になったものと思われます。一方で、今回出された被告準備書面で、このことを含め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 日に野党国会議員らと共に 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 JR 東海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。恐らく想定外の重大な事象が起きているのではないかと矮小化する意図があったのかも知れません。しかし「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縦穴を掘ってマシン前方から高压洗浄をしなければならぬのであれば、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を考えます。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、念のため故障事故が発生した場所は「特殊な地盤」であったのかを問いましたが、そうでは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」と言っているに等しいものです。

本年7月15日に開かれた立命館大学の小山幸則上席研究員を部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。」とのことです。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第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てしま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」の名前を何人も持ち出し、もっともらしい技術論を展開したところで、誰が見ても失敗は失敗で誤魔化しようが無いのです。しかも、その大失敗が「よくあること」であれば普通の常識を有する人間であれば、そんな工事はやるべきではないと考えるでしょう。

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（添付記事ご参照）。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。大深度地下使用法の説明をしたら、「そんな法律は廃止に出来ないのか」と言われました。恐らく、日本は本当に先進国なのかと疑問を持たれたのではないのでしょうか。

「数多くの尊い犠牲の上に工事を行いました」などというのは決して美談ではありません。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