

平成28年（行ウ）第211号 工事実施計画認可取消請求事件

原告ら 川村晃生 外737人

被告 国（処分行政庁 国土交通大臣）

参加人 東海旅客鉄道株式会社

準備書面17

2018（平成30）年6月18日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

原告ら訴訟代理弁護士 高木 輝雄
同 弁護士 関島 保雄
同 弁護士 中島 嘉尚
同 弁護士 横山 聡
同 弁護士 和泉 貴士
外

目次

第1	はじめに	2
第2	従前の釈明事項および回答	2
1	釈明事項	2
2	回答	3
第3	被告回答に対する批判	3
1	ルートを特定せずに検討を行っているため、具体的分析を欠く	3

2	避難所要距離、避難所要時間がきわめて長くなることが予想されるにもかかわらず、検討が行われていない.....	4
3	少数の職員が圧倒的多数の客を誘導することによる混乱.....	6
4	避難時に強磁界や高圧電流が及ぼす乗客への影響が検討されていない.....	7
5	テロや乗客による殺傷事件に対する対応が検討されていない.....	7
6	小括.....	8
第4	釈明.....	8
1	避難方法の具体的検討について.....	8
2	検討の要否について.....	9

第1 はじめに

原告らは原告ら準備書面12・11頁以下において求釈明を行い、被告は被告準備書面(6)13頁以下においてこれに対する回答を行った。上記釈明事項のうち釈明事項1、すなわち山岳地帯におけるトンネルの安全性について、再度釈明を求める。

第2 従前の釈明事項および回答

1 釈明事項

参加人の計画によると山岳地帯における非常避難路そのものは、山梨県南巨摩郡の3900mを始め静岡県では3500m、その他2000mから3000m台のものもある(訴状33頁)。被告準備書面(4)をみるに、災害時に乗客がこれらの非常避難路を用いて安全に避難することが果たして可能かという点について検討がなされた形跡がない(被告準備書面(4)30ないし37頁参照。)。検討が不要とされる根拠、もしくは、仮に検討しているのであればいかなる法的根拠に基づきいかなる手続内で検討がなされたか明らかにされたい。

2 回答

技術評価委員会は、平成21年7月28日付けの「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価」（乙第50号証）において、超電導磁気浮上式鉄道におけるトンネル区間の避難に関し、「トンネルの坑口、立坑口、斜坑口および作業トンネルへの出入口等を通して、外部に避難する。」（同号証32ページ）との検討内容や、中央リニア調査有識者委員会にて検討された「万一トンネルの途中で停止した場合の避難方法」（同号証33ページ）を踏まえ、「新幹線及び山梨実験線先行区間の経験に立脚して火災・避難への対応方法が明確化されており、実用化に必要な技術や運営方法の確立の見通しが得られている」（同号証34頁）との評価をしている。

そして、上記の避難を含め、地震や大深度地下での火災等の異常時における安全確保についての対応方針に関して、平成22年4月15日に開催された交通政策審議会の第2回小委員会において、技術的な問題の検討事項について、技術評価委員会の結論を覆すほどの根拠は現時点では存在しないことが確認されたほか（乙第35号証28頁13行目～29頁6行目）、在来型新幹線と同等の避難性能を有することが確認されている。

これらの検討を踏まえて、本件整備計画が決定されている。

第3 被告回答に対する批判

1 ルートを特定せずに検討を行っているため、具体的分析を欠く

「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価」（乙第50号証）が作成されたのは平成21年7月8日であり、交通政策審議会中央新幹線小委員会において中央新幹線の具体的なルートが決定される以前に検討・作成された資料である。そのため、以下述べるように、避難口付近のトンネルの土被りや乗客が地上に出るまでに要する移動距離や時間など具体的な数値に基づく検討は一切行われていない。

すなわち、「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価」（乙第50号証）では、被

告も引用するとおり、超電導磁気浮上式鉄道におけるトンネル区間の避難に関し、「トンネルの坑口、立坑口、斜坑口および作業トンネルへの出入口等を通して、外部に避難する。」と記載されているのみである（同号証32ページ）。平成20年12月中央リニア調査有識者委員会におけるとりまとめの概要でも、「エ、万一トンネルの途中で停止した場合の避難方法」として、「・新幹線と同様に、車両に具備した梯子により車両から中央通路へ降りる。・中央通路からは階段を降り、シールドトンネル下部の避難通路へ避難する。・その後、最寄の駅及び立坑へ移動し、地上へ避難する。」と記載されているのみである（同号証33ページ。なお、乙35号証10頁によると通路は中央ではなく横に設置される。）。結局のところ、山岳トンネルにおける事故の際には、車両から梯子を使って通路に降り、避難通路から斜坑を経由して地上に出るという、きわめて抽象的な検討が行なわれたのみである。

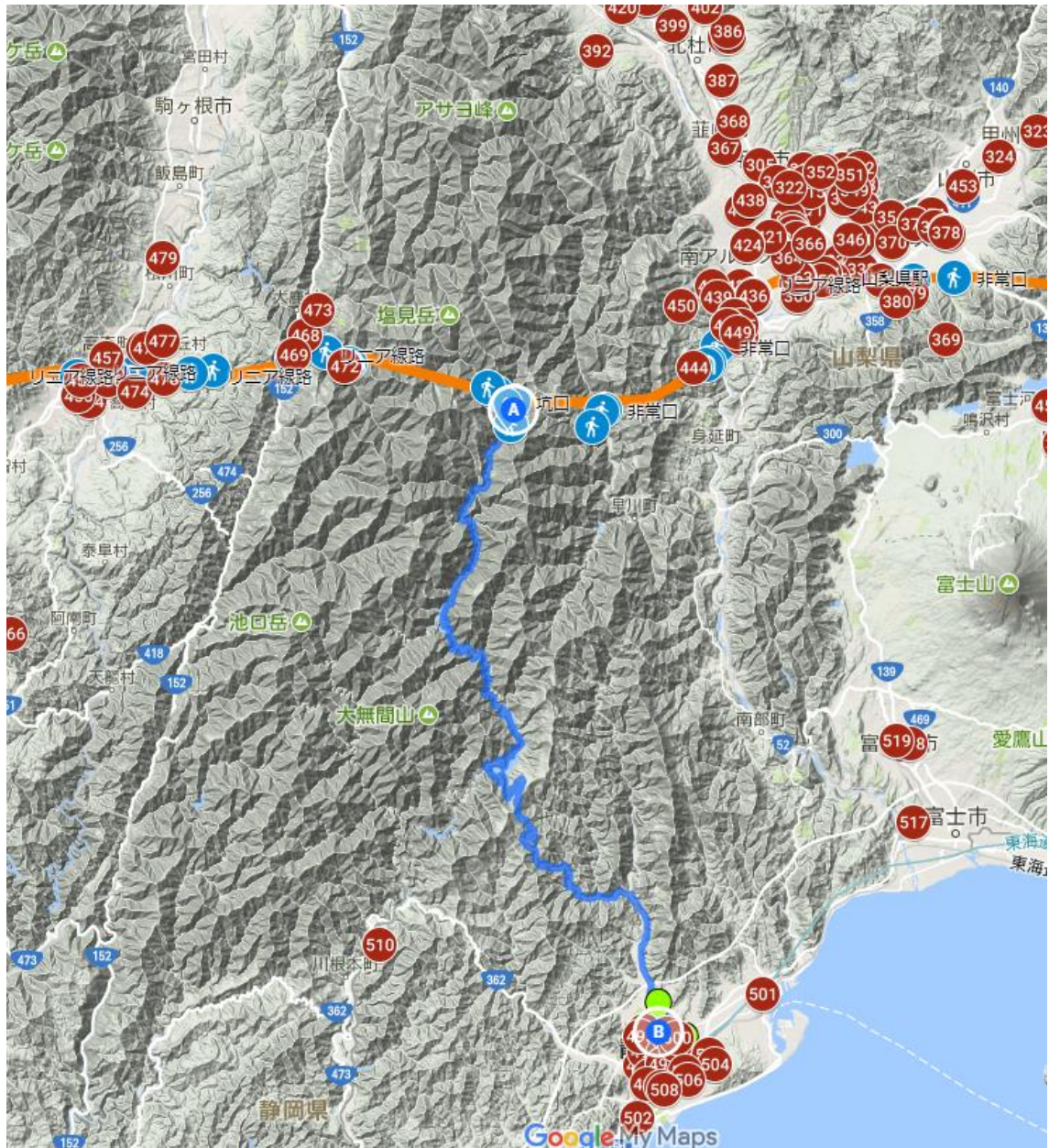
2 避難所要距離、避難所要時間がきわめて長くなることが予想されるにもかかわらず、検討が行われていない

地下空間において避難が必要となる災害の原因として想定しうるものは、テロ、何らかの理由による火災、地震による停電など多岐にわたる。乗客の生命安全を確保するためには、可能な限り短時間で避難および負傷者の病院への搬送が行われなければならない。例えば、昭和48年11月6日に発生した北陸トンネル火災事故（29名が死亡、719名が一酸化炭素等の中毒に罹った。）では、トンネル外までの距離が最短で3kmあった。また、昭和54年3月20日に発生した上越新幹線大清水トンネル工事火災（死者14名）では、避難経路は群馬側で5.3km、新潟側で15kmと長かった。このように避難所要距離や避難所要時間が長いことは避難・誘導の妨害要素となる。

これを中央新幹線についてみるに、山岳トンネル、特に山梨県南巨摩郡や静岡県大井川源流地域の非常口についてみれば、停車位置から脱出経路として用いられる斜坑までの距離が長く（被告および参加人が述べるとおり各非常口間

の距離が5kmであれば最大2.5kmとなる。)、加えて、斜坑そのものの距離が長く(別紙は各非常口から山岳トンネル本線までの直線距離を参加人提出証拠をもとに概算(トンネルの傾斜を考慮していないため実際の距離は直線距離よりもさらに長い。)したものであるが、最長で3.9kmもの長さとなる。)、さらには、移動手段が徒歩しかない状況であれば、まず救助隊が到着し、負傷者を搬出し地上まで運搬する作業に相当程度の時間を要するものと思われる。しかも、地上に到達したとしてもそこは市街地から相当離れた山岳地帯であり多数の負傷者が存在する場合、これを救急車に乗せて近隣の病院まで搬送するまでさらに相当の時間を要するものと思われる。例えば、静岡県の大井川源流部に位置する丙4号証の3の3枚目記載の非常口(次頁地図㊸地点。)から負傷者を搬送する場合、重症の患者は静岡市の二次救急医療施設(次頁地図㊹地点。)へ搬送せざるを得ず、107km(グーグルマップの運転時間予測では5時間10分)もの移動を要することとなる。負傷者が多数発生した場合には全員を搬送するのに要する時間は相当なものとなることが予想される。なお、隣接する山梨県や長野県に負傷者を搬送することは道路がないため困難である。

それにもかかわらず、避難所要距離、避難所要時間について、技術評価委員会や交通政策審議会中央新幹線小委員会において検討が行われた形跡は無い。



3 少数の職員が圧倒的多数の客を誘導することによる混乱

中央新幹線の座席数は1000席（16両編成）とされているところ、災害が発生すれば多数の負傷者が発生することが考えられる。新幹線とは異なり運転手のいない中央新幹線の場合、車両に乗っている乗務員は2ないし3名と思われる。このような2ないし3名の職員が1000名もの圧倒的多数の乗客を誘導する場合には、当該職員が避難ルートを熟知し、これを多数の乗客に正確に伝えて誘導することは不可能と思われ、また、救助隊の到着を待つかそれと

も徒歩等により独力で脱出を図るか適切な判断を行い乗客に正確に伝達することもやはり困難である。さらには、乗務員自身が負傷している場合には相当の混乱が生じる可能性も否定できない。それにもかかわらず、技術評価委員会や交通政策審議会中央新幹線小委員会において、上記事項が検討された形跡は無い。

4 避難時に強磁界や高圧電流が及ぼす乗客への影響が検討されていない

中央新幹線は車体の両脇のガイドウェイには高圧電流が流れおり、車体の超電導磁石からは5 T（例えばMR Iは1.5 Tである。）にも及ぶ強磁界が、消磁措置を取らない限り停車後も残存し続ける。これらの点で中央新幹線は従来型の新幹線とは大きく異なる。脱出時には、磁界による乗客への生命・身体・健康への影響が懸念される筈であるが、技術評価委員会や交通政策審議会中央新幹線小委員会において上記身体的影響を回避する方策が検討された形跡は無い。

5 テロや乗客による殺傷事件に対する対応が検討されていない

平成27年6月30日、新横浜、小田原間を営業運転中の東海道新幹線車内で、男が焼身自殺を図り、火災が発生した（東海道新幹線火災事件）。平成30年6月9日には、同じく新横浜、小田原間を走行していた東海道新幹線の車内で乗客3人が刃物で殺傷された（新幹線殺傷事件）。東海道新幹線放火事件以降、JR各社の間では新幹線の客室への防犯カメラ設置やガソリンの車内持ち込み禁止などの対策を強化してきた。しかし、新幹線殺傷事件では犯人の凶器持ち込みを事前に察知することができず、凶行を未然に防ぐことはできなかった。

テロや乗客による殺傷行為の場合、被害の拡大を防ぐためには危険物の持ち込み禁止・手荷物検査等を行う必要があるが、1000人もの乗客を乗せて10分程度の運行間隔で発車する中央新幹線について、上記検査を行うことはきわめて困難である。また、退避行動に関する乗務員の即時の判断が必要になる

が、2ないし3名の乗務員で正確な情報共有を行い避難方法について全乗客に周知することは困難である。それにもかかわらず、技術評価委員会や交通政策審議会中央新幹線小委員会において、上記事項が検討された形跡は無い。

6 小括

被告は、平成22年4月15日に開催された交通政策審議会の第2回小委員会において、技術的な問題の検討事項について、技術評価委員会の結論を覆すほどの根拠は現時点では存在せず（乙第35号証28頁13行目～29頁6行目）、在来型新幹線と同等の避難性能を有するとの結論付けがなされていると説明する。しかしながら、上記委員会等において検討されたのは具体的ルートを前提としない抽象論ばかりであり、具体的ルートを前提とすると発生することになるであろう諸問題については現在に至るまでほとんど検討された形跡が無い。

第4 釈明

以上を前提に、求釈明事項1に関して、再度釈明を求める。

1 避難方法の具体的検討について

ア 丙3号証の3「中央新幹線環境図②」、丙4号証の3「中央新幹線環境図①」、「中央新幹線環境図⑤」記載の各非常口について、最寄りのトンネルの土被りは何mか。

イ 上記各非常口についてトンネルから地上までの避難所要距離、移動手段、避難所要時間の予測値を示せ。また、技術評価委員会、交通政策審議会中央新幹線小委員会において、上記予測値が検討されたか否かも明らかにせよ。

ウ ガイドウェイの高圧電流や磁石による乗客の身体への回避するための手段を示せ。技術評価委員会や交通政策審議会中央新幹線小委員会は上記手段について検討を行ったか否かも明らかにせよ。

エ トンネルから上記各非常口までの間に一時避難所は存在するか。また、技術評価委員会、交通政策審議会中央新幹線小委員会において、上記一時避難

所設置の必要性の有無が検討されたか否かも明らかにせよ。

オ 上記各非常口から負傷者の医療施設までの具体的搬送ルートおよび搬送手段、所要時間の予測値を示せ。また、技術評価委員会、交通政策審議会中央新幹線小委員会において、上記ルートおよび予測値が検討されたか否かも明らかにせよ。

カ 上記各非常口付近において災害が発生した場合、どのような救助体制が検討されたのか、救助隊の待機場所および上記各非常口までの到達予測時間を示せ。また、技術評価委員会、交通政策審議会中央新幹線小委員会において、上記待機場所および予測値が検討されたか否かも明らかにせよ。

キ 乗務員が乗客全員に対し避難ルートを説明する手段を説明せよ。また、技術評価委員会、交通政策審議会中央新幹線小委員会において、上記手段が検討されたか否かも明らかにせよ。

ク 救急隊の到達状況等の情報を乗務員はいかなる手段により入手するか、連絡先および連絡手段を具体的に示せ。また、技術評価委員会、交通政策審議会中央新幹線小委員会において、上記手段が検討されたか否かも明らかにせよ。

2 検討の要否について

被告は、山岳地帯において、災害時に乗客が非常避難路を用いて安全に避難することが可能かという点についての参加人の検討に関する原告らの求釈明に対し、検討をした旨の回答をしている。しかし、その一方で、原告ら準備書面12第3の2の求釈明、愛知県春日井市内の亜炭坑採掘跡地における陥没事故の危険性についての参加人の検討に関する求釈明に対しては、「全幹法において、工事実施計画の認可判断に当たり、地域ごとの特性を考慮して陥没事故の危険性を検討することを要求する規定は存在しない」「工事の実施及び列車の走行に伴う陥没の危険性に関しては」「実際の工事の施工段階において、工事を行う建設主体において、工事方法やトンネルの設計などを検討することに

なる。」(被告準備書面(6)・14頁)と回答している。すなわち、全幹法によれば、認可処分前に検討することは不要であるから検討していないとの回答である。被告は、亜炭坑採掘跡地の陥没事故の危険性については認可処分前の検討は不要と回答する一方で、山岳地帯の非常避難路については同様の回答は行わず、全幹法上の検討の要否については言及せず、ただ検討したと回答するのみである。

被告の回答からは、釈明事項1について①全幹法によれば、山岳地帯の非常避難路についても亜炭坑採掘跡地の陥没事故の危険性と同様、認可処分前の具体的検討は不要であることを前提とした回答なのか、②全幹法に照らして認可処分前に具体的検討が必要であることを前提とした回答なのかが判然としない。いずれであるか、明らかにされたい。

以上