

ストップ・リニア！訴訟ニュース

第43号 2025年11月15日発行

リニア新幹線沿線住民ネットワーク

<https://linearstop.wixsite.com/mysite>

最高裁が中間判決の上告を棄却、原告団・弁護団が抗議声明



原告適格に関する東京地裁の中間判決で適格なしとされ高裁でも適格なしとされた39名が上告しましたが、最高裁は9月3日に上告を棄却する決定を弁護団に通知しました。原告適格排除の判断や、リニアの安全性、自然環境の破壊などについては弁論を行わず、地裁・高裁判決を踏襲した今回の決定は許されません。

9月11日午後、原告団・弁護団は最高裁の決定について、司法記者クラブで記者会見を行い、強く抗議する声明を発表しました。会見には弁護団から関島保雄共同代表、横山聡事務局長、和泉貴士事務局次長、原告団から橋本良仁事務局長、リニア沿線ネットの天野捷一共同代表が出席しました。

関島弁護士は、リニアの工事で各地で起きている深刻な事態を認可以降に起きたのだから争点でないとの判断は受け入れられない。リニア問題の本質を見ない決定は認められないと述べました。橋本氏と天野氏は、「行政訴訟法改正で原告適格の法律上の利益を拡大するようになったのに、司法は原告適格を狭小に考えている」、「アメリカでは巨額な投資に反対する市民の声で、政府もリニア計画から撤退する判断をした。日本のリニアの現時点の問題点はずさんな環境影響調査が原因であり、司法はそのことを誤って見てはいけない」と批判しました。

声明要旨

法的な利益を持つ者だけが行政行為について裁判で争う資格があるとする原告適格は、争う人を制限する。リニアの認可取り消し訴訟では、①「a 乗車した場合に安全な運行を確保できる利益」「b 南アルプスの美しい自然景観を享受する利益」（全原告共通）、②＝「居住地域の関係で、工事及び運行に際して騒音、振動、大気汚染、水利、微気圧波、低周波などの環境被害を受ける可能性が非常に高いこと、建設後の日照被害、景観侵害などの被害を受ける可能性が非常に高いこと」（ルート上の一都六県居住者）、③「ルート上ないし近辺に物権的権利（土地、借地、借家、立木トラスト等）を有する者」（確実に被害を受ける者）、を主張したが、1審中間判決及び控訴審判決は①、③について認めなかった。

①の否定は、杜撰なアセスを鵜呑みにした認可を肯定し、国やJR東海に運行設備について安全性確保義務はないと判断したも同然だ。②については、特に発生土置場の場所自体が確保できない事業計画を容認した無責任な認可を司法が認めたことになる。③は、収容の問題が発生するまでは具体的な権利侵害はないというなら計画自体を問題にできない。

原告適格の否定は「裁判を受ける権利」（憲法32条）を侵害する。最高裁が最後の法の番人の役割を放棄した棄却の決定に強く抗議する。

リニア工事の進行に従い各地で重大な環境破壊が生じている。岐阜県瑞浪市大湫の水位低下や地盤沈下対策として薬液注入を始めたが地下水圧の上昇によるトンネルの破壊の可能性から対策を断念した。南アルプストンネルではるかに上回る土圧・水圧が予想される。工事と乗客の安全への不安は当然であり、高山地帯の生態系の破壊も深刻だ。

原告団・弁護団・サポーターは不当な最高裁決定に断固抗議し、国民的世論を盛り上げて本件リニア事業の不適切さを明らかにし、認可の取消と工事を中止させるまでたたかい抜く。

控訴審第7回口頭弁論が開かれる、10月30日



裁判所前集会

10月29日、JR東海はリニアの建設費の見通しを4兆円増やし11兆円と発表、また、28日には大深度トンネルの工事が行われている品川区で道路が隆起し工事が中断と、最近リニアを巡る状況が大きく動いているなかで控訴審の第7回口頭弁論が東京高裁101号法廷で開かれました。約60人が傍聴しました。

裁判所前集会では川村代表と関島弁護士のほか、田園調布リニア工事差し止め訴訟の三木さん、外環道訴訟を支える会の池田さん、JR東海労働組合の淵上委員長から連帯の挨拶がありました。淵上委員長は、リニアは工事も資金も行き止まり、今こそ決断すべき。社員として生活を守るため会社を未来につなげるため、JR東海という企業は国民に支持されないといけないのに、今の、住民の暮らしを傲慢に無視し工事を進め莫大な費用も関係ないという会社では国民の支援は受けられないと述べました。

法廷では、次々回の期日が5月21日(木)13時半からと決まりました。関島弁護士が要対策土の問題について意見陳述を行いました。

報告集会は山崎誠衆議院議員に予約していただいた衆議院第一議員会館第2会議室で行われました。51人が参加。裁判内容の説明のあと、ジャーナリストの樫田秀樹さんから、アメリカのリニア計画の中止について話を聞きました。山添拓参議院議員は挨拶のなかで、政治的にもJR東海を追い詰めていかないとはいけなく考えていると話されました。なお、事務局から、12月15日(14時から103号法廷)の差し戻し審については、愛知、神奈川以外の地域の皆さんも大勢参加してほしいと呼びかけがありました。

関島弁護士の意見陳述要旨

○静岡での環境アセス、要対策土への対応の杜撰さ

JR東海は静岡県の環境アセスで「土壌汚染対策法

に基づく指定基準に適合しない自然由来の重金属等や酸性化のおそれのある土壌(以下、「要対策土」)は確認されなかった。従って、要対策土の搬出による汚染は無いとして、環境調査も、それに対する対策もとらなかった。

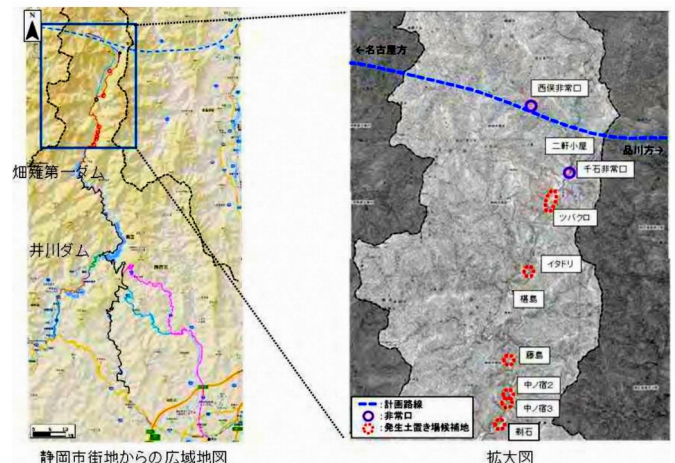
静岡県知事は、斜坑、先進坑、本坑を建設するにあたり1地点のみの調査に基づき要対策土の発生はないと評価するには根拠が不足しており、残土に含まれる重金属類の含有量、全含有量、溶出量を一定土量ごとに測定する等の調査をして、定期的に報告、公表すること。また有害物質が検出された場合の対応方針を予め定めるよう指摘したが、JR東海と国交大臣は知事意見を無視した。

南アルプスは、四万十帯の付加体で褶曲や多くの断層や破碎帯が存在する複雑な地質構造であり、むしろ要対策土が大量に発生することが予測され、要対策土の置場とその処理が環境対策として重大な課題となることは十分予測できたはずだ。

要対策土置場問題を環境アセスで記載すると、土壌汚染対策法に基づく処理対策が求められる。大井川源流部のトンネル坑口付近で、大量の発生土から要対策土を分離保管し、事業地内で無害化するか、遠く離れた処理施設まで運搬しなければならない。トンネル掘削に支障をきたす危険があったので、JR東海は、意図的に要対策土を環境アセスから除いた。

本来は、国交大臣は、静岡県知事の指摘内容の実施をJR東海に求め、これを満足しない環境アセスは不十分とし工事計画の認可をすべきでなかった。

○JR東海の藤島への要対策土処分計画



JR東海は、2020年2月10日の静岡県地質構造・水資源部会専門部会で、突然、正確な量は想定は出来

ないが10万m³以下の要対策土が発生するとし、トンネル坑口から約20km下流の大井川の河川脇の藤島を要対策土処分の候補地とすると明らかにし、2023年8月3日、盛り土の計画図面を示した。

静岡県は、盛り土規制条例で要対策土の盛土は禁止されているとして、一貫して、他の処理方法の検討を求めてきた。処理ができないとトンネル工事が困難となる。2025年8月4日、国交省は藤島の盛土計画の工事は、全国新幹線整備法第9条第1項により国交大臣が認可した工事計画に基づき行われる工事と理解してよいと回答し、これを根拠に静岡県は藤島案を容認する姿勢に変わったが、県と国交省の談合による違法な解釈といえる。国やJR東海が静岡県に圧力にかけたと思われる。

藤島は、残土の搬出口の西俣・千石2非常口から約20km離れている。全幹法の認可を受けた工事計画区域とは線路やトンネルほか鉄道施設の事業区域であり要対策土の処分施設は事業区域ではないし、藤島の盛土はアセスの対象にもならなかった。静岡県が、静岡県盛土条例の規制対象から外すことは違法な行為である。

○長野県の豊丘村本山残土置場への要対策土搬入

報告集会講演

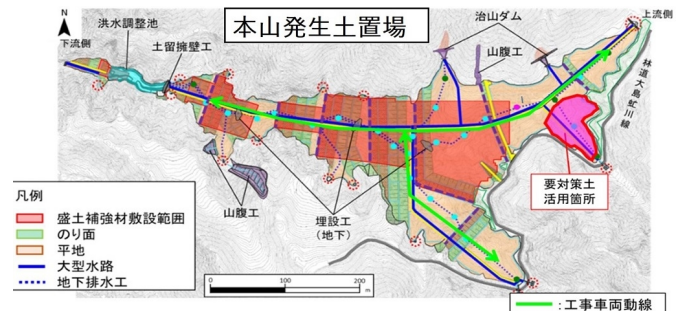
ジャーナリスト樫田秀樹さん「アメリカはなぜリニアを中止したのか」

来年の3月に渡米して市民団体や議員、首長など取材するつもりだったが、計画が中止になった。

まず、品川の隆起事故について。最初、通勤で現場を通る品川区民の方が発見し投稿したSNSをNHKがみつくて取材。別の市民も発見しJR東海労組に連絡し、JR東海労組から連絡があり取材をした。13cmの隆起、シールドマシンは水平距離で5mのところ。今後、マンション(=JR東日本の社員寮)の下を通過する。JR東日本がどう出るか注目される。マンションの壁面などにも異変が出ている。

リニアはアメリカではマグレブと呼ぶ。ルートはワシントン-ボルチモア間の65km。中間にBW国際空港駅。将来はニューヨークまで延伸の計画だった。

東海道新幹線の開通をみて、1965年にジョンソン大統領政権が高速陸上交通法を制定。67年には運輸省に連邦鉄道局(FRA)を設立。2009年、オバマ政権



長野県豊丘村の本山の残土置場について、JR東海は、2019年8月の環境保全計画で要対策土は搬入しないと記載していたが、2025年5月21日に住民説明会でヒ素を含む要対策土を本山に置くと説明。地元住民は強く反発をし、「豊丘村の水を守る会」は、本山は水源涵養保安林として村民の飲料水の水源であり、下流の農業用水、生活用水の汚染するので到底認められないと村長に反対の要望書を提出した。

本山への要対策土の処分は環境アセスを経ず事後アセスで済ませようとするもので違法だ。

豊丘村は傾斜地が多く、1961年の豪雨災害で多大な被害を受けた。本山残土置場には、直下に活断層が存在する。地震による盛土の崩壊の危険性が高く、さらに有害物質を含む要対策土を持ち込めば水源の汚染の危険性がより一層高まる。

日米協力の象徴としたい」とオバマ大統領に明言。3月にはニューヨーク証券取引所でマグレブの技術が無償提供すると、また11月には北東マグレブ社幹部に約1兆円の工事費用の半額を日本の国際協力銀行から融資すると表明。2014年4月にはケネディ駐日大使と山梨実験線でリニアに乗車。

日本政府はメリーランド州でのマグレブ調査費用の約4分の1に相当する8億円を2016年度予算に計上。単年度ではなく継続しているが、他国の鉄道計画に日本国民の税金を投入するのは異例。

2016年、マグレブ計画がメリーランド州に申請される。メリーランド州運輸局とFRAはパブリックコメントで案を補正するための住民説明会を開催。1239のパブコメがあり、最多は資産への影響で52%だった。駅ができないのに家屋、病院、公民館が壊される、立ち退きの懸念、ヒスパニックコミュニティへの情報共有が不十分など、計画自体への反対が41%で、31%は説明会開催の周知が不十分とした。

また、アナコスティア川、パタプスコ川、アンデル帯水層を含む流域の地下を通過し、地上部では、グリーンベルト森林保護区、ベルツビル農業研究センター、ブラデンスバーグ・ウォーターフロントパーク、米最大の自然保護区の一つパタクセント野生生物研究保護区など自然環境への懸念もあった。

アメリカでは監督官庁がアセスメントを行う。2021年1月にFRAとメリーランド州運輸局による4100ページの環境影響評価の草稿が出されると、市民団体「責任ある交通のためのメリーランド連合(MCRT)」は396ページの反論書を5月に公開した。

草稿には6千超のパブコメが集まり、自治体から99の意見が出された。プリンス・ジョージ郡グレンナーデン市は反対を表明、ブラデンスバーグ町長が反対。ボルチモア市は、計画の恩恵がない、資産価値の低下、富裕層しか乗れない、などを理由に州土地計画局に計画の中止を求めた。政府機関でもNASA、内務省など多数の機関が懸念を表明した。

アセスでは、駅などの施設は具体的に位置と形状が示され、運行の時刻表も時間帯ごとに運転本数を示し、料金も具体的に示すなど、日本より良い。公聴会など全ての情報が公開されている。

とくに、12に絞ったルート为建设案のほかに「建設しない(No Build Option)」という選択肢がある点が大きく違う。日本も配慮書段階はあったが、その

前段の交通政策審議会で南アルプスルートを決めた。

反対の声の多さに、FRAは2021年8月25日にアセスの手続きを一時中断すると宣言。BWRRはボルチモアの駅予定地を居住区を含む都市再開発事業のために先取され買収に失敗、土地収用法の適用の権利を確認する訴訟を起こしたが、8月30日に巡回裁判所が却下、控訴し差し戻しとなったが、巡回裁判所の判事は、マグレブより再開発事業のほうが市民に近いとコメントした。

2025年6月23日、FRAはBWRR、メリーランド州運輸局、連邦政府の土地所有者および許可機関と会合を開いたが、各機関は工事中、開業後に連邦の自然資源や公有地は解決不可能な影響を受ける懸念は依然残っており、これ以上の計画遂行は実現不可能と強調した。FRAは違う場所での建設可能性を検討したが、BWRRは別の場所ではJR東海的设计したシステムの運行条件を満たせないとした。時速500キロ走行をするには直線のルートが必要でパタクセント野生生物保護区の通過を避けることはできない。

8月4日にFRAはアセスの最終報告書を作成しないと決定。マグレブ計画は中止となった。

日米で、国民の意識の違いと、報道機関の報道姿勢の違いは明らか。市民運動も自然保護運動団体など広い範囲にわたって連携をしている。若者のアドバイスを求めるなど若者との連携も重要。



今後の裁判期日

差し戻し審第1回口頭弁論 12月15日 14時

控訴審第8回口頭弁論 2026年2月5日 13時30分

控訴審第9回口頭弁論 2026年5月21日 13時30分