

「国は何をもってリニア工事を認可したのか、原告が求める課題に具体的に答えるように」裁判長が次回での答弁を求める

ストップ・リニア！訴訟第4回口頭弁論

4月28日（金）第4回口頭弁論が午後2時半から東京地方裁判所103号法廷で開かれ、原告代理人の小笠原忠彦弁護士と、野沢今朝幸さん、平川一星さんの原告二人がリニア山梨実験線の工事や今後想定される本線工事の被害などについて意見陳述を行いました。意見陳述終了後、弁護団は、「ルート、車両基地、保守基地などの正確な位置や設計図が明らかでないのに工事を許可した。どのように工事実施計画書を審査したのか明らかにすべきだ」と主張しました。古田孝夫裁判長はこれについて国（被告）に対し次回までに原告が求めることについて答弁するよう求めました。国側の代理人は「次回までは無理だ、持ち帰って検討したい」と述べるにとどまりました。原告側としては「何を造るのか明確でないのに工事を認可したのはおかしい」と主張してきましたが、JR東海に丸投げして工事を認可した国の責任が今後の法廷で問われることとなります。



「リニア実験線はアセスをしていない」

小笠原弁護士の意見陳述要旨

山梨県内での中央新幹線における被害状況として最も特徴的なことは、すでに山梨実験線が建設され、走行実験が行われており、被害が現実化していることです。品川・名古屋間全長は286kmであるが、地上走行はそのうちわずか14%の40kmにすぎません。他方で、山梨県内の地上走行はそのうち27kmであり、品川・名古屋間の地上走行部分の67.5%を占めています。その上、甲府盆地の地上走行区間の大半が住居地域です。さらに、特色としては南アルプスを貫通するトンネルの坑口があることです。

山梨実験線は1990（平成2）年に実験線建設地として選定され、参加人は、同年11月28日に建設に着工し、予定区間は42.8kmで、先行区間とし18.4kmが建設されました。その後、2008（平成20）年5月に延長工事がはじまり、2013（平成25）年には山梨実験線の全区間が完成しました。

山梨実験線は笛吹市境川を起点として、終点が上野原市秋山です。山梨実験線は、全長42.8kmのうちその大半である35.1kmがトンネルであり、谷や沢の一部で地上走行となっています。

山梨実験線の問題点としては、環境影響評価法に基づいた環境影響評価はおろか、閣議アセスすら一切行われていないこと、さらに環境影響評価法が定める「事後調査」を実施しないことです。

日照被害について述べます。

山梨実験線は山間地域を通り、ほとんどがトンネル区間であり、トンネル区間以外の高架施設部分では、日照障害が顕著です。参加人の明らかにした山梨実験線の日照トラブルの件数は76件に及んでいるほどです。

完成した山梨実験線では、地上20mから30mもの高さに、巨大な土管のようなフード付きの軌道路面が横たわり、日光を遮断しています。日が短くなる晩秋から冬を越して初春までの期間、場所によっては一日中、全く日の当たらないところも発生します。また、山梨実験線の沿線は日本一の果樹地帯であることから主に桃・ぶどう等の果樹に対して多大な被害が発生しています。

居住者に対する補償も不十分極まりないものです。参加人の提示している補償内容は、現に居住している家族員数を基準に冬至前後の一時期について暖房費を30年間分補償するというものに過ぎません。居住者は、高齢者ばかりで、家族員数は少なく、山梨実験線周辺は農家がほとんどであり、その住居は大きく広いので暖房の効果が十分には及びません。今後、本線の工事実施に伴い、本線は山梨県内の甲府盆地を約

20kmに及ぶ長距離に高架施設が横断することになり、より深刻な日照被害が必至です。

トンネル工事被害について述べます。

山梨実験線そのほとんどがトンネル区間であり、トンネル掘削に伴う、被害が既に発生しています。すでに訴状で主張した被害以外にも、笛吹市八代町奈良原の水路の水枯れのように河川や井戸の水枯れが実際に発生しています。参加人が明らかにした水枯れのトラブル件数は34件にも及んでいます。従って、実験線と水枯れの被害の因果関係は明らかです。

これらの井戸や水源の水枯れによる、地域住民の生活や水田耕作への影響は深刻です。この水枯れの原因となっているトンネル工事による出水も現実に発生しています。山梨県笛吹市上黒駒地区ではトンネル出口の直下から毎分30トンという出水があり、一級河川である金川の水量以上の出水が金川に合流しています。地下水の流入による水温変化等による生態系への影響が懸念されます。本線については、南アルプス（赤石山脈）を横断する大規模な山岳トンネル工事に伴い、井戸や河川の水枯れ、大規模な出水は山梨実験線以上の被害が予想されます。さらに、トンネル掘削の被害として、発生土置き場の環境破壊もあります。発生土置き場については、山梨実験線の延伸工事について2009（平成21）年から2013（平成25）年の間に130万 m^3 の残土が笛吹市境川の発生土置き場に搬入されています。この発生土置き場

については、従前の深い沢が埋め立てられ、自然環境が一変していました。これらの場所については、参加人によるなんらの環境影響評価も行われていません。さらに本線についても発生土置き場について環境影響評価が行われていません。本線の赤石山脈トンネル掘削による発生土は、合計約600万 m^3 となります。早川町のような山岳地域の遠方から甲府市まで運ぶ場合の発生土の搬送経路、車両台数も明らかにされていません。未だに150万 m^3 の発生土の処分地が決まっていない状態で、発生土処分の環境影響評価が行われたとは言えません。

騒音被害について述べます。

山梨実験線は、走行実験であり、わずか4両編成の車両であり、走行本数も少ないものです。しかし、そんな実験線でさえトンネル区間以外の防音防災フードのない部分では、「窓を開けると、騒音で電話の会話が途切れる」、「床下から持ち上がるような感覚だ」との騒音被害による苦情や批判が寄せられています。今後、本線が大阪まで開通した際には、片側で1時間に10本、16両編成の車両が通過し、すれ違い走行もあるので、山梨実験線での騒音被害をはるかに超える被害が確実に発生します。

本線については山梨県内の甲府盆地を高架施設で通過することから、騒音による環境影響評価については、問題点が多いといえます。山梨県内で「新幹線鉄道騒音に係わる環境基準」である住居地域の上限70dBを超える地域は甲府市

上曾根町、中央市極楽寺、富士川町天神中條など6か所あります。この6か所の住宅地を相当距離にわたって、75～79dBの騒音予測が示されているのは、参加人が、防音防災フードを設置せず、防音壁しか設置しないためです。甲府市南部や中央市においては、井戸が水源になっており、豊かな井戸水が市の水道水源になっています。甲府盆地南部は、深い堆積地層であり、高架橋を維持するためには深い基礎が必要であるとされています。そのため、基礎を深くしなければなりません。その場合、水源となっている地下水が汚染される危険や水脈の切断で水源自体が枯れる危険があります。

景観被害について述べます。甲府盆地南部を通過する中央新幹線は、地上を高架で走行するという特徴があり、他のトンネル走行地域と異なり、甲府盆地南部の景観は中央新幹線の高架施設により、一変します。しかし、これまで景観がどのように変わるのか、具体的なイメージを示した説明はありませんでした。また、環境影響評価においても、景観の改善が、中央新幹線を建設することを前提に改善案が示されていて、その内容も改善からはほど遠いものです。



野澤今朝幸さん意見陳述要旨

私は笛吹市の市議会議員を勤めています。日頃よりとりわけ人権と環境には強い関心をもち、議員活動をしています。この度の意見陳述は、リニア実験線にかかわる、その沿線住民からの聴き取り及び現地視察に基づくものであります。

笛吹市にはリニア実験線がほぼ東西に走っており、市内における延長は約 14.0km であり、そのうち、トンネル部分が約 9.7km、高架橋・橋梁部分が 4.3km であります。市内の境川町小山地区において、全長 42.8km のリニア実験線は西端の終点となっています。

わずか 14.0km の延長とは言え、トンネル部分と高架橋・橋梁部分からなっているため、それぞれが抱える問題が発生しています。

まず、トンネル掘削に伴う問題であります。水枯れの問題であります。飲み水に使っていた井戸水は枯れ、また、水田の用水として利用していた谷川の水も枯れています。沿線の御坂町上黒駒地区・大野寺地区、八代町竹居地区・奈良原地区等で、水枯れが発生しています。

しかしながら、トンネル掘削による水環境への影響が、地下水を含め、具体的には、どのくらいの範囲に及び、またどの程度のものか、まったく見当がつかないというのが、実際のところですが、それは工事着工の前に当然実施すべき環境影響評価(アセスメント)が正式にはなされていないからであります。

御坂町上黒駒のトンネル口の脇からは、毎分 30 トン

という水が止めどなく流出しています。カチッという 1 秒に 0.5 トンもの水が流出しているのです。この水量から想定してみても、トンネル掘削による水環境への影響は、かなり甚大なものがあることは確かであります。

また、地表の水が失われることによって、水飲み場やヌタ場を失ったイノシシやシカなどの大型獣が、周辺の人里近くまで降りてくるのが、以前より頻発し、いわゆる「獣害」が発生しています。とりわけ、イノシシは臭覚に優れ、収穫間際の農作物を狙いますので、目前に収入を失うことになった農業者の方々の落胆ぶりは甚だしく、それが耕作放棄地の拡大にもつながっています。

次に高架橋・橋梁整備に伴う問題ではありますが、日照が遮断される問題があります。

地上 20m も 30m もある高さの所に巨大な土管のようなフード付きの軌道路面が横たわり、お日様の光を遮るわけであります。しかも笛吹市内にあっては先にも述べたようにほぼ東西にリニアは走っているため、日が低くなる晩秋から冬を越して初春まで、場所によってはまったく一日中、日の当たらないところも発生しています。それは、そこに居住している人間に対してはいうに及ばず、日本一の果樹地帯であるだけに果樹(主に桃・ぶどう)に対しても多大な被害を与えています。果樹への影響については、全く事前の調査はなされず、したがって、農家への説明も一切ありませんでした。被害に対する補償は、事後的に市場取引等を参考にしなされており、被害農家にとっては不十分

なものであります。なかでも観光農園で生活を立てている被害農家は、まったく不利な補償となっており、店じまいを考えざるを得ない状況となっています。

居住者に対する補償も不十分極まりないものであります。それは、現に居住している家族員数で30年間補償するというものです。この辺は農家がほとんどであり、したがって、住居は大きく広い、そのうえ、住んでいる人数は、高齢者のみというように少ない。こういう条件で、人の頭数で、暖房の灯油代、電気代、乾燥にかかる費用を積算して補償してもらったからと言って、果たしてこれで、普通の人間的な生活ができるでしょうか。

実例を述べさせていただきますが、ある農家では9月中旬ころからリニアによる日影が毎日少しずつ家の方に迫ってきており、それに圧迫された奥さんは、とうとう円形脱毛症になってしまいました。

いま、具体的にトンネル掘削による水枯れの問題と、そして高架橋・橋梁整備による日照の問題を述べさせていただきます。ほかにも、残土処理の問題、トンネル出入口の騒音の問題、景観破壊の問題なども発生しております。また、電磁波による人体への影響も懸念されるところであります。

しかしながら、JR東海は、私たちが訴状で述べたように山梨実験線に関しては正式な環境影響評価(アセスメント)はしていません。そのことを逆手に取って、つまり環境の悪化を客観的に示す指標がないことをいいことに、どうしても言い逃れのできない被害だけに、弥縫的に最低限の補償をするという形で対処する、

これがJR東海の実態であります。

リニア実験線の沿線に住む生活者の実感を踏まえて、申し上げるなら、リニア実験線整備によって、人間生活と環境に対して取り返しのつかない甚大な影響が発生していることを断言できます。

これだけの国家プロジェクトで、しかも環境に限りない負荷をかけ、実際に多様で大きな被害が発生している巨大プロジェクトが、なぜ国会できちんと議論・審議されないのか、不思議でなりません。また、今から進められようとしている営業線の工事では、実験線工事による被害が、一層大規模な形で現れることが明らかであるにもかかわらず、環境影響評価(アセスメント)は、それに応え得るものではありません。まったく不十分であります。今からでも決して遅くはないと思いますが、営業線の延伸工事を一時ストップして、国民に対してリニア整備の要不要を抜本的に問いかけ、国会できちんと論議・審議していくべきではないでしょうか。

リニアモーターカーによる新しい陸路輸送が発案されたのは、今から40年前の1970年代です。そのころスピードは絶対善でありました。しかしもはや成長経済は望むべくもなく、スピード・オンリーのリニアモーターカーは、いま虚心に戻って考えるなら、その価値はすでに失墜しています。とても環境に計り知れない負荷と被害を与えてまでも整備するに足る「文明の利器」ではありません。むしろ「文明の凶器」になりかねません。

平川一星さんの意見陳述要旨

私は平成25(2013)年12月にUターン転居しました。甲府市上曾根町で平穏な生活を送ることを考えておりました。新居に転居する3ヶ月前に、リニア中央新幹線ルートは発表されました。

私は、既設の実験線のほぼ真下にある家屋を見て、居住者を気の毒に思っていました。緩衝地帯が無い実態に驚きもしました。ところが我が家も中央新幹線による影響を同じように受けることになりました。我が家の裏手を40mの高さの高架橋が通過します。

山梨県甲府盆地の地上走行から発生する問題を中心に意見陳述をします。

1. 騒音被害の状況について

「新幹線鉄道騒音に係わる環境基準」は住居地域の上限を70dBとしています。超える地域は6カ所あり、7kmの防音壁の区間です。その騒音は75~79dBです。御坂町竹居はガイドウェイ中心から60m地点で79dB、富士川町天神中條は30mで78dB、甲府市上曾根町は60mで77dBです。この距離はまとまった住居地域までの距離とありその地点の騒音値です。

私の住む甲府市上曾根町には、513戸1,375人が住んでいます。上曾根町は「集落の区域」です。上曾根町の中央新幹線の路線区間は約1.5kmで、上曾根町の真ん中を東西に横断し、町は分断されます。中道北小学校や柏保育園そして児童館は、もちろん「保全施設」であり、より一層

騒音を抑えることが必要ですが、73dB以上の騒音になります。

この基準、70dBを超える騒音は心身の健康にも影響を与え、社会的な問題となります。6時から24時まで6分間隔で75~79dBの騒音に苦しめられます。新幹線騒音環境基準は「生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持することが望ましい」としてはいますが、リニア中央新幹線はこの騒音基準を全くないがしろにしています。現在でも、地域には、在宅で介護や医療を必要とする高齢者が増えています。リニア中央新幹線の地上走行は連日、早朝や就寝後まで安眠を妨害し、在宅介護者の生活を破壊します。

2. JR東海の対応

昨年は自治会単位でJR東海の住民説明会が頻繁に開催されました。住民の質問に対するJR東海は「国の基準に基づいて公平に補償します」とか「総合的な対策を講じます」とか具体性に乏しい回答のみです。畑地が路線にかかる人の「いつまで作付けが出来るんですか。」という質問に、JR東海は、「出来れば来年は止めてほしい」と回答しました。今年トウモロコシの作付けをしなかったら、50万、100万単位の損失になるのです。それにもかかわらず、補償の話は何もありません。

私は事業説明会でも質問しました。外国の例を挙げて、「ドイツは当時300mの緩衝地帯を設け、中国でも緩衝地帯・安全地帯を設けている」と、JR東海の考えを問いました。その質

問に対する答えは「国それぞれの考えがありますから」でした。なぜ、前例を参照して適切な対応をしないのか理解に苦しみます。

私も含め、複数人で騒音低減のために緩衝地帯を要求しました。JR東海は、「22m幅の用地取得をもって認可を受けております」との回答をしました。13mのトンネル幅で22mの用地では、緩衝地帯とは言えず騒音低減はないも同然です。許可した国も計画したJR東海も貧相な考え方です。

3. 環境影響評価について

環境影響評価法が定める「事後調査」について、実施しないことは不適切な対応です。そもそも、環境影響評価手続き内で対応しないこと自体問題ですが、それに加えて、事後調査も行わないことは言語道断です。騒音による甚大な被害が想定されるのに、事後調査すら実施しないのでは住民の理解は得られません。環境影響評価書データと走行実測データの突き合わせは必須要件です。環境影響評価自体でしっかり調査しないばかりでなく、事後調査すら省くことには到底納得できません。

環境影響評価書の騒音データが不十分です。高架橋の高さ40mの場合の騒音値はいくつですか。どこまで騒音が届くのですか。軌道中心から25m以内のデータもありません。25m以内に家屋は何軒もあります。

低周波音の影響も受けます。障子、襖が共鳴して音を立てます。対策をJR東海に問いただしま

したが回答はありませんでした。未解明のままです。

このような不明確な記載や実際に生じている被害からも、環境影響評価自体がきちんと行われていないことは明らかです。事後調査に任せてしまうのもおかしいですが、その事後調査もやらないことは許せません。

4. 山梨県知事に対する要請書を提出

平成29（2017年）4月4日、甲府市上曾根町5つの自治会は総会の決議を経て、住民全員の総意を持って騒音対策を山梨県とJR東海に要望しました。

平成26（2016）年8月に出された環境影響評価書に対する山梨県知事の「観光振興の観点等から走行するリニア車両を一定の区間見えるようにしてほしい」との意見書によって、当初の計画であった防音・防災フードから防音壁への計画変更をJR東海が受け入れたのです。上曾根町を含むkmの区間は防音壁での建設となったわけですが。生活が壊される周辺住民の意見は聞かず、観光目的のみのためには計画変更するなんて信じられません。

最後になりますが、願うことは自然を壊さないでほしい、静かな生活を奪わないでほしいとそれだけです。自然環境、生活環境にかかる負荷が大きすぎます。JR東海はリニア計画から撤退する覚悟をすべきです。国交省は認可を取り消すべきです。