

ストップ・リニア！訴訟 ニュース

第6号 2017年5月10日

発行 リニア新幹線沿線住民ネットワーク

深刻な山梨実験線被害

第4回口頭弁論で沿線住民が意見陳述

4月28日（金）午後2時半からストップ・リニア！訴訟の第4回口頭弁論が東京地方裁判所で開かれました。当日の法廷では、原告代理人の小笠原忠彦弁護士と、野澤今朝幸さん、平川一星さんの原告2人（ともに山梨県在住）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等について意見陳述しました。

その要旨は以下でお知らせします。意見陳述終了後、弁護団は「リニアのルート、車両基地、保守基地、変電所などの正確な位置や設計図が示されていないのに国交省は工事を許可した。どのように工事計画を精査したのか明らかにすべきだ」と主張しました。

古田孝夫裁判長は被告の国に対し、次回までに原告側が求めることに答弁するよう促しました。国側の代理人は「持ち帰って検討する」と答えるにとどまりましたが、「JR東海が言うがまま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。」



記者会見、右から平川氏、野澤氏

左からは小笠原弁護士、川村原告団長、関島弁護団共同代表

なお、第4回口頭弁論には133人が傍聴券を求めて抽選に並びました。また、午後3時半から司法記者クラブで記者会見が行われ、午後4時からは衆議院第一議員会館で第4回口頭弁論報告集会有り、原告・サポーターを中心に112人が参加しました。

小笠原忠彦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。また、山梨県内の本線部分は他の都府県の走行部分と異なり、地上部分が多く、高架線で通

過すること、それも住宅地を含めた甲府盆地南部を長距離高架施設で横断していくことです。すなわち、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、先行区間として18.4kmが建設されました。その後、2008（平成20）年5月に延長工事が始まり、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。

1. 日照被害

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件にも及んでいます。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に及び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。その上、山梨実験線から先の中央新幹線は、甲府盆地を地上35m～40mの高架で横断し、高架部部分が多いことから、著しい日照被害を余儀なくされることが確実です。とりわけ、果樹、水田地帯を通過することから、農業における予想される被害も極めて大きいものです。

2. トンネル工事被害

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。JR東海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。また、水枯れによる動植物への影響もあります。動物の水飲み場の枯渇、イノシシなどが泥で体を洗うヌタ場の減少などにより、大型獣の人里への出没の影響があります。

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m³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。甲府盆地南西部は活断層が多い地域です。活断層の上の沢筋に残土を埋める処理では、巨大地震の時は崩壊の危険があるにもかかわらず、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m³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m³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。

3. 騒音被害

山梨実験線は、走行実験であり、わずか4両編成車両であり、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、「窓を開けていると、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曽根町、

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、単に防音壁しか設置しないためです。

これらの国の環境基準を超える騒音は心身の健康にも影響を与え、社会的な問題となる。中央新幹線運行供用時における6時から24時まで、6分間隔で、75ないし79dBの騒音に苦しめられる状況は、「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されている環境基準」を満たしていません。現在、中央新幹線沿線地域には、在宅で介護や医療を必要とする高齢者が増えています。中央新幹線の地上走行は連日、早朝から就寝後まで高齢者の安眠を妨害し、在宅要介護者の生活を破壊します。

4. 橋脚による被害

中央新幹線が通過し、山梨県駅建設が予定され、長距離の高架施設ができる甲府盆地南部は、西側の釜無川と東側の笛吹川に挟まれ、それが合流して富士川となる地域であり、過去にも多くの洪水に見舞われた地域です。従って、この地域は、深い堆積地層であり、地盤が弱く、予想される東海地震に際しては、山梨県内で最も強い震度が予想され、液状化の危険度が高い地域です。現に、関東大震災の折には、山梨県内でも特に大きな揺れや被害が観測されていました。このように甲府盆地南部の中央新幹線の沿線は、地震による安全性への懸念が強い地域です。

また、この地域は、釜無川と笛吹川の伏流水による地下水に恵まれた地域であることから、地下水の利用が多く、水道水源、農業、工業に多くの地下水が使用され、地下水の汲み上げ（ポンプアップ）により、

20年間で6～7cmの地盤沈下が続いています。

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。

5. 景観被害

景観のイメージについては、遠方から撮影した写真に加工したイメージで現実的な被害が認識できないなど建設後の十分な景観のイメージが示されているとは言えません。例えば、甲府市大津町の山梨県駅建設予定地には、山梨大学医学部付属病院を目安として、高さを点線で示しているに過ぎません。少なくとも駅を含めた予測写真を提示しなければ、景観についての影響の程度を把握することは不可能です。

以上

野澤今朝幸さんの意見陳述要旨

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持ち、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、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。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であることは確かです。

また、地表の水が失われることによって、水飲み場や夕夕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。次に高架橋・橋梁整備に伴う問題ですが、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、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られ、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、果してこれで、普通の人間的な生活ができるのでしょうか。

実例を述べさせていただきますが、ある農家では FAX のインクは凍るようになるし、日の当たらない池の鯉は凍死してしまったそうです。また、その農家は 9 月中旬頃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を患うこと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。

これから営業線の延伸工事が本格化します。リニア新幹線がたとえ実験線という形であれ、整備された地域に住む私たちのこれまでの経験から、さらに申し上げるなら、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。私たちの経験からの、国民への抜本的な問いかけの核心は、この辺りにあります。

以上

平川一星さんの意見陳述要旨

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。

1. 騒音被害の状況について

リニア中央新幹線の品川・名古屋間全長は28km、地上走行はそのうち14%の40kmです。山梨県はそのうち2kmです。甲府盆地は地上走行による被害が大きく、大半が住居地域でもあります。

「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、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。」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。補償に関する質問は多いのですが、「国の定めた基準に基づき補償します」と答えますので、多くの人は、「補償してくれる」と思ってそれ以上の突っ込んだ質問をする人は少ないのです。私が「実験線での実績はどうですか。」と補償について質問すると、JR東海は「今資料がありませんから正確なお答えは出来ません」と、誠実に対応するつもりが無い答えを返してきました。

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東海のことを問いました。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。住民説明会の会場で出される騒音に対する不安に対して、JR東海への回答は「必要に応じて、土地利用対策や個別家屋対策を含めて、総合的な対策を講じます」でした。音源対策で対応出来るのに曖昧な答えしかしないのです。

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を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。

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7kmの区間は防音壁での建設となったわけです。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、この間の体験から、全てが住民の理解の無い中で進んでいるという気持ちを禁じ得ません。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。以上

6月23日(金)のお知らせ

14:30~第5回口頭弁論(東京地裁)の終了後
16:00~18:30 衆議院第一議員会館大会議室で
訴訟1周年記念講演会&シンポジウム
を行います。スピーカーは、斎藤貴男さん、関島弁護士、川村代表ほか。