

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 川村晃生 外737名

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7

2017（平成29）年4月28日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

原告ら訴訟代理人

弁護士	高木輝雄
同	関島保雄
同	中島嘉尚
同	横山聡
同	和泉貴士
同	小笠原忠彦



外

### 第1 山梨県内における中央新幹線被害の問題点

#### 1 山梨県内の中央新幹線の特色

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ある。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ある。すなわち、品川・名古屋間全長は28.6 kmであるが、地上走行はそのうちわずか1.4%の4.0 kmにすぎない。他方で、山梨県内の地上走行はそのうち2.7 kmであり、品川・名古屋間の地上走行部分の67.5%を占めている。その上、甲府盆地の地上走行区間の大半が住居地域である。

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となることである。

## 2 山梨実験線の概要

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日に建設に着手した。山梨実験線の予定区間は42.8 kmであったが、先行区間として18.4 kmが建設された。1997（平成9）年には、先行区間での走行試験が開始された。その後、参加人は、2008（平成20）年5月に延長工事に着手した。2013（平成25）年には山梨実験線の全区間が完成した。

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あり、その間の笹子トンネルから東へ18.4 kmが先行区間である。

山梨実験線は、全長42.8 kmのうちその大半である35.1 kmがトンネルであり、谷や沢の一部で地上走行となっている。

## 3 山梨実験線の問題点

山梨実験線の問題点としては、原告準備書面6で述べた通り、そもそも「山梨リニア実験線環境影響調査報告書」というおよそ環境影響評価とはいえない報告書を作成したのみで、閣議アセスはおろか、環境影響評価法に基づいた環境影響評価は一切行われていないことにある。

さらに環境影響評価法が定める「事後調査」を実施しないことも不適切な対応である。参加人は「事後調査」をしないことについて、「整備新幹線に於ける予測手法を参考にしており、また山梨リニア実験線における走行試験による

検証をおこなっているから、不確実性は小さい」としている。しかし「新幹線鉄道騒音に係わる環境基準」の達成目標は、新設新幹線鉄道の場合は「開業時直ちに」となっていて、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ある。原告らが準備書面6において述べたとおり、もとより事後調査を行いさえすれば環境影響評価を行わなかった上述の瑕疵が治癒されるものではないが、事後調査すら行わないのであれば裁量の逸脱濫用はなおさら大きいものと言わざるを得ない。

以上のとおり、山梨実験線は環境影響評価が行われていないにもかかわらず、本線の認可である本件認可がなされており、裁量の逸脱濫用があり違法である。

## 第2 トンネル工事被害について

### 1 山梨実験線について

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ることは訴状および準備書面6において述べたとおりである。これは今後の、本線工事においても同様もしくはそれ以上の被害が発生する蓋然性が非常に高いことを示す事実である。

山梨実験線のトンネル掘削による被害としては、すでに訴状で主張した大月市猿橋町朝日小沢地区の簡易水道水源等の被害以外にも、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る。参加人が明らかにした水枯れのトラブル件数は34件にも及んでいる。訴状で主張した被害については参加人も第2準備書面42頁で認めている。従って、実験線と水枯れの被害の因果関係は明らかである。

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なものがある。また、水枯れによる動植物への影響もある。たとえば、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みられる。

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

る。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30t 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る。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る。

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る。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<sup>3</sup>の残土が笛吹市境川の発生土置き場に搬入されている。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る（別紙写真①）。甲府盆地南西部は活断層が多い地域である。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ない。さらに実験線だけでなく本線についても不可欠である発生土置き場について環境影響評価が行われていない。

## 2 本線関連の南アルプストンネル掘削による環境アセスメントの問題点

### (1) トンネル掘削による水枯れ、出水の問題

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る。

にもかかわらず、参加人による環境影響評価ではトンネル掘削による地下水位への影響は、その地質から「小さい」とされ、集中的な湧水が発生する可能性のあるところは、先進ボーリング等を実施してトンネルの湧水量を低減させるための補助工法を用いるものの、地下水の水位への影響はあるとする。この予測の提示は、全く具体性を欠き、いったいどの程度の影響を受けるのか、いわば掘ってみなければわからない状態の環境影響評価といっても過言ではない。地下水の水位の変化については、すでに実験線での複数箇所  
の知見があり、それを生かして環境影響評価を行っているというが、いったいどのように生かされているのか不明である。また事後調査についても地下水や地表水はトンネル工事完了後、3年間4季ごとに観測するというレベル

であり、3年で終了するという理由も明らかではない。3年経過すればどのような環境変化が生じて、関知しないという無責任な環境影響評価となっている。山梨実験線の知見があるのであれば、他の箇所よりもより容易に予測・評価が可能なはずであり、そもそも事後調査を多用し、環境影響評価手続内での予測・評価を回避する理由が無い。

## (2) 発生土処理について

赤石山脈トンネル掘削による発生土は、早川町口からだけでも326万 $\text{m}^3$ に及ぶ。さらに巨摩山地の坑口からも238万 $\text{m}^3$ の発生土が予想されている。また、上野原市秋山坑口からも32.6万 $\text{m}^3$ の発生土が出るとされている。山梨県内の発生土は合計約600万 $\text{m}^3$ となる。このうち、高架施設地区の車両基地造成工事に240万 $\text{m}^3$ 、早川芦安連絡道路に160万 $\text{m}^3$ が使われることになっている。残り、200万 $\text{m}^3$ の内、45万 $\text{m}^3$ は山梨県駅予定地の地盤整備に使われるとされるが、早川町のような山岳地域の遠方から甲府市まで運ぶのであれば、発生土の搬送経路、車両台数も明らかにされなければならない。未だに150万 $\text{m}^3$ の発生土の処分地が決まっていない状態では、発生土処分の環境影響評価が行われたとは言えない。

## 第3 日照被害

### 1 山梨実験線について

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、トンネル区間以外は高架施設となっている。高架施設部分では、日照障害が顕著である。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。

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、日光を遮断している。しかも笛吹市内にあってはほぼ東西に山梨実験線が通っているため、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ている。周辺住民宅ではFAXのイ

ンクは凍りついて印刷できず、日の当たらない池の鯉は凍死するなどの被害がでている。また、山梨実験線の巨大な日影が9月中旬ころから毎日毎日少しずつ家の方に迫ってくることに、大きな精神的心理的圧迫を受け、円形脱毛症を患うという被害までも受けている者もいる。

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る。果樹への影響については、全く事前の調査はなされておらず、農家への説明も一切なされていない。被害に対する補償は、事後的に市場取引等を参考にしてなされており、被害農家にとっては極めて不十分なものである。なかでも観光農園で生活を立てている被害農家にとっては、「補償」とは言えない程度のものしか提供されず、廃業を選択せざるを得ない厳しい状況となっている。

居住者に対する補償も不十分極まりないものである。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30年間補償するというものに過ぎない。家族員数で、暖房の灯油代、電気代、乾燥にかかる費用を30年間分積算して補償されても、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ばない。その上、居住者は、高齢者ばかりで、家族員数は少なく、補償額は低くなっている。

## 2 本線について

山梨実験線については、山岳地帯を通過しているので山梨実験線のトンネル区間以外の部分は、比較的短い区間である。しかし、今後、本線の工事实施に伴い、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ある。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、高架部分が多いことから、著しい日照被を余儀なくされることが確実である。とりわけ、

果樹、水田地帯を通過することから、日常生活面だけでなく生計を確保せねばならない農業における予想される被害も極めて甚大である。

#### 第4 騒音被害

##### 1 山梨実験線について

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。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る(別紙②)。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する。

##### 2 本線について

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。

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6か所ある。いずれも防音壁が設置されている区間である。これら6か所の防音壁区間は7kmである。これら6か所の騒音は75～79dBに達している。具体的に、各地域のリニアの路線からまとまった住居地域までの距離及び騒音値を見ると、富士川町天神中條では軌道中心から30mの地点で78dB、中央市極楽寺では180m地点で75dB、御坂町竹居では6m地点で79dB、甲府市上曾根町は60m地点で77dBである。

例えば甲府市上曾根町を見てみると、上曾根町は「集落の区域」で、世帯数は513戸、1,375人が住んでいる。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、町は分断されることになる。「保全施設」である中道北小学校や柏保育園そして児童館は、73dB以上になる。

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」を全くないがしろにしている。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る。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する。

このように甲府市上曾根町、中央市極楽寺、富士川町天神中条など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ある。地域住民は、防音フードを県や参加人に強く希望しているが、これについて参加人からの回答はない。従って、国の環境基準である70dBを超えているにもかかわらず、これについての対策が示されていないばかりか、住民と協議する姿勢さえ見せていないという参加人の対応は、事業者としての適性を強く疑わせるものといえる。

## 第5 橋脚による被害

### 1 地盤の問題

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ある。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ある。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ある。

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る。

こうした地域に高さ20mから40mの高架施設が建設されるのである。この付近の安定した地盤は地下30m付近にあり、本来そこまで掘り下げなければ橋脚の安全性は確保されないにもかかわらず、掘削工事の深度は5mとされている。これは甲府盆地の浅層帯水層を地下20m～30mと想定し、それへの影響を避けるためと思われるが、これでは橋脚の安全性は明らかに確保されない。参加人は地質状況により、基礎杭を施工する場合があるというが、その程度の対策で地震などの危険性を除去することができるとは考えられない。

## 2 井戸及び水道水源の汚染や枯渇

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る。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る。そのため、基礎を深くしなければならないが、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る。

## 第6 景観

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、一変する。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なされてこなかった。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ある（丙3の2・環17-1-1～8）。そして、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ものであったり（丙3の1・環8-5-1-27～93）、イメージのみで、現在の写真がなく対比できない（丙3の2・環17-1-10～12）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ない。例えば、甲府市大津町の山梨県駅建設予定地には、山梨大学医学部附属病院を目安として、高さを点線で示しているに過ぎない(丙3の2・環17-2-2)。参加人は、今後の駅周辺の道路や広場の整備で景観が大きく変わることを理由に、具体的なイメージを示さないが、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ある。

以上

別紙写真①



山梨リニア

# 実験線、防音壁かさ上げへ

## JR東海 住民苦情相次ぐ

走行試験を再開した山梨リニア実験線（上野原市一箇吹市、42・8キロ）で、都留市の桂川を渡る大原高架橋付近の住民から「騒音や振動が以前よりもひどい」という苦情が相次ぎ、JR東海が防音壁の高さをかさ上げする対策工事に乗り出すことが6日、分かった。壁を1・5メートル高くすることで、防音、防振効果を高める狙い。

〈種川義樹、宮川彩乃〉

地元住民によると、実験線 住民に改善策をまとめた資料の機能調整試験が始まった6月以降、高架橋付近にある都留市川茂の坪松地区の住民が、壁にかさ上げる工事を、JR東海山梨実験センターに対し、「リニア車両が通過する際の騒音や振動が、以前よりひどくなった」と苦情を相次いで申し立てた。センターは9月下旬、地元

治体からリニアが見える防音設備を望まれていることを挙げる。また短期間で工事が可

能で、騒音低減効果が期待できる方法と説明している。

これに対し、地元住民からは「かさ上げだけでは意味がない。高架橋全体を防音・防災フリードで覆うなど、抜本的な対策をすべきだ」との声が上がっている。

JR東海によると、大原高架橋を含む先行区間（都留市一六月市）は実験中断期間の

2011〜13年、設備更新をの実施。リニア車両が主に走行する路線を中断前の北側路線から南側路線に移し、実験を再開した。坪松地区は高架橋南側に位置し、JR東海は走行車両と集落の距離が近いことが原因とみている。営業線を見据え新型車両を投入したが、旧型と比べて走行時の音量に変化はないという。

担当者は「営業線についての説明の場なので、実験の担当部署に意見を伝える」などと回答。住民の一人は「実験線の担当部署の対応が不十分。地域の声を本社に伝えてほしい」と要望した。説明会は17日まで、沿線10市町の18会場で開催計画で、今回が9カ所目。（宮川彩乃）

# 騒音、振動に批判

## 「走行試験再開で発生」

都留会場



JR東海は6日、都留市市川渡の相生コミュニティセンターで、リニア中央新幹線が生活影響に与える影響など

について説明会を開いた。走行試験が再開した山梨リニア実験線で生じる騒音や振動に対し、住民から苦情や批判が相次いだ。

実験線周辺の都留市小形山や川茂の住民ら約30人が出席し、11人が質問した。実験線

の走行試験で生じる騒音や振動について、「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」などと苦情が続出。「営業線で運行が増えれば、地域住民は耐えられない」と不安を訴えた。