

平成28年(行ウ)第211号
原告 川村晃生 外
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

意見陳述書

2016(平成28)年12月9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 和泉 貴士

鳥屋集落は、県道 64 号、513 号とそれに沿って流れる串川沿いに立ち並ぶ民家を中心として形成される、谷合の集落です(別紙1)。集落の歴史は古く、300 年以上の歴史を誇る獅子舞は県指定無形民俗文化財に指定されています(別紙2)。また、地区内全体に新緑・紅葉の景観が美しく(別紙3)、宮ヶ瀬湖にかけての紅葉は観光案内などでも紹介されています。自然環境に恵まれており、都会からぜんそく治療するために移住した方もいますし、現在も井戸水を生活に利用している方も多くいます。

まず、車両基地がもたらす住環境等の変化について述べます(別紙4ないし7)。車両基地の規模は、

長さ 2キロメートル
最大幅 350メートル
面積 50ヘクタール
標高 310メートル

とされています。

写真からもその巨大さをご理解頂けると思います。加えて、上記建造物が集落の住宅の頭上に建設されることにも注目すべきです。集落のほとんどの建造物よりも高い位置に、車両基地は建設されます。示されている図は JR 東海が説明会の資料として作成した、鳥屋地域センター(別紙8ないし9)や、鳥屋小学校からみた予想図ですが(別紙10ないし13)、どの程度の高さに車両基地が建設されるかよく分かります。また、谷を埋め山に生えている樹木を伐採し、コンクリートで覆われた平地を作り出すことにより集落の気候は大きく変化します。車両基地の放射熱により夏は暑くなり、風を遮る樹木がなくなることで丹沢おろしがまともに吹き込むこととなり、冬は寒くなります。

次に、残土その他建築資材の搬送によって生じる被害について述べます。

神奈川県でリニアトンネル工事によって発生する残土(1140 万 m^3)の約 30 パーセント(360 万 m^3)は鳥屋車両基地で処理されます。工事用車両の運行台数は、2 年目から 5 年目まで 1

1000 台から 2000 台です。運行台数のピークである 4 年目についてみると、1 時間あたり約 69 台(内ダンプ 50 台)の工事車両が通行することとなります。さらに同一の車両で同一の経路を往復する場合には、交通量は倍になる(1 時間あたり約 138 台(内ダンプ 100 台))ことも考えられます。

工事用ダンプは総重量 20 トン、全長 7.7 メートルにも及びます。ダンプを含めた工

事用車両は谷合の集落の中央に位置する県道を走行する予定であり、県道沿いの住宅は騒音・振動・排気ガス・粉塵等による深刻な被害を受けることになります。

さらに、谷戸地区(45世帯)は車両基地によって地域が分断されます。長年居住してきた住宅のみならず畑や墓も失うこととなります。車両基地予定地内に自宅を有する者と予定地外に自宅を有する者が存在するため、地区の一部の者のみが立ち退くとすると地域コミュニティ自体が崩壊することとなり、原告ら地域住民の受ける被害は極めて深刻なものであることは明らかです。

以上