

ストップ・リニア！訴訟 第6回口頭弁論資料

2017.9.8

ストップ・リニア！訴訟原告団

平成28年（行ウ）第211号 工事实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

意見陳述書

2017（平成29）年9月8日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

住所 静岡市葵区駒形通2-5-10-703

氏名 林克

私はリニア新幹線を考える静岡県民ネットワークの共同代表として、静岡県においてリニアが通過する現場である南アルプスエコパーク内の燕沢付近、西俣付近などを3回にわたり調査しました。その時の実感で、リニア新幹線が静岡市民の財産である自然環境を壊すのか、いかに危険であるのかの意見を述べます。

リニア新幹線は静岡県内10.7キロがすべてトンネルだけでなく、全線で80%以上がトンネルであり、その発生土処理は重大な課題です。静岡県のリニア本線、導水路、工事中トンネルなどによる発生土は370万トンといわれ、エコパークである域内で処理しようとするれば当然置き場所が問題になります。JR東海が示しているのは燕沢周辺付近他8か所ですが、ほとんどが燕沢付近に集中すると言っている状態です。

燕沢付近は千枚岳直下からの千枚崩れといわれる大量の礫が堆積した平坦地で、そこに高さ65メートル。長さ数百メートルに及ぶ発生土置き場の案を示しています。JR東海はこの燕沢付近の発生土置き場の安全性を説明するために、燕沢付近に発生土置き場の有無において大井川等の水深がどれだけ違うかのシミュレーションを示しており、ほとんど変わらないとしています。しかし危険はそこなのでしょうか？

現地立って登山道から燕沢を見上げると、稜線近くまでガラガラと崩れていて、大井川にまで礫があふれているさまが見て取れます。最初に現地に行ったとき、地質研究者から、この辺りの地質は泥と礫の層になっており、地層の傾斜が地形の傾斜に対して交差している「受け盤」ではないか、もしそうならば、逆側の地層の傾斜が地形の傾斜に対して同一方向の流れ盤であり、これが危険だと指摘されました。実際、防災科学研究所の地滑り分布図においても、大規模地滑り、崩壊地と表示されています。これまで何度となく地滑りを起こしたことは、大井川河岸の若い植生を見ればわかります。

1948年の国土地理院のデータベースの空中写真によれば、JR東海が示している発生土置き場には幾筋もの流路らしきものが見て取れ、この地が地すべり地形の安全弁になっていることがわかります。燕沢寄りですが、現在でも流路の跡がありありとわかり、この辺りが流れを変える大井川の遊びの部分であることがわかります。もしこの遊びの部分に高さ65メートルにもなる発生土置き場が設置された時にどうなるのでしょうか？大変な危機感を覚えます。もし対岸で大規模な崩壊が起きた時にはダムができないのでしょうか？そうなれば大井川の水量は極端に減ることになるし、ダムが決壊した時には濁流がかなりの勢いで下流の樫島を襲いはしないのでしょうか。

この土地は、エコパーク移行地域となっていますが、生物圏保存地域の名に示されている通り、生態系の保全と持続可能な利活用の調和を目的としており、生物多様性の保護を目的としています。燕沢付近の大井川流域にはドロノキが流れに沿って自生しており、このあたりが本州において日本列島における分布南限とされているオオイチモンジは、本州中部の高山に分布し、本州での生息数は少なく、環境省のレッドリストで絶滅危惧Ⅱ類に指定されており、静岡県のレッドリストでは絶滅危惧ⅠA類と最も保全が急がれる種です。そのオオイチモンジの幼虫は、このドロノキを食料としています。JR東海の計画でも発生土置き場をドロノキの生息地から微妙に避けていますが、設置によって流失の危険性が増すことは間違いありません。

また、河岸から登山道を挟んで東側の山稜までの間は、明治の終わりから東海パルプが林業を営んでいた地帯ですが、おそらく樹齢100年を超える鬱蒼とした風格のあるカラマツ林で、登山道を歩くと身も心も癒されるところです。この林をも破壊して、静岡の超高層ビル県庁東館と同じ高さの65メートルの発生土がうずたかくそびえることとなります。

私だちとの懇談においても、静岡市もエコパークの継続に危機感を持っていません。リニア新幹線建設は、静岡市民の財産である自然と安全を壊すものであり、到底認められません。

以上

平成28年(行ウ)代211号 工事实施計画認可処分取り消し請求事件

意見陳述書

リニア・トンネル堀削による大井川上流部の生態系の破壊について

2017(平成29)年9月8日

東京地方裁判所民事部 第3部B②係御中

静岡県焼津市駅北2-5-2

服部隆

原告の服部隆と申します。私は静岡県焼津市に住んでいます。登山によって人生を築いてきた者です。登山歴は今年で46年になります。私たち岳人は、このリニア・トンネル工事が、南アルプス南部の自然破壊を招く恐れが極めて高いことを深く憂慮しています(資料1・日本山岳会報資料2・全国登山者署名)。

本日私は、南アルプスを愛する、その登山者の代表として、そして南アルプスに生きる、物言えぬすべての命に代わって、リニア・トンネル工事がいかに南アルプス南部の自然を破壊するかということを裁判官各位に訴えたいと思います、

これは静岡県の概念図です(資料3)。丁度1本指を立てたような部分が静岡県の南アルプス部分で、私たちはここを「南アルプス南部」と呼んでいます。頂点部分は3,000メートル峰で、そこから駿河湾に流下しているのが流程約130キロメートルの大井川です。その最上流部地下をリニア線が貫通して行きます。ですから静岡県におけるリニアの問題点は、この大川最上流部に集中しています。

その問題点の中で私は、トンネル堀削によって、地下水脈を分断し、トンネル周辺の谷が減水し、あるいは枯渇を招くという大問題についてお話します。

これは先程の概念図の指先の部分の拡大図(資料4-1)です。黒い線が、山の尾根です。右側は山梨県です。青い線は大井川本流、および支流です。まるで毛細血管のように、無数の枝沢=谷が本流に注いでいます。この無数の支流が減水ないし枯

れる恐れがあるわけです。

東海旅客鉄道株式会社（以下「JR東海」）の試算データでは、トンネル工事によって源流部小西俣出合で毎秒0.57トンの減水、その7km下流の二軒小屋付近では毎秒2トン強の減水予測が出ています（資料4-2）。二軒小屋というのは登山基地で、大井川上流部で人が活動している最終地点です。まさに南アルプスの真っ只中です。その本流筋で、「毎秒2トン強の減水」というのは渇水期の冬場には本流が干上がってしまうほどの大きな数値であり、全く看過できません。

この保全策としてJR東海は「導水路トンネル」を計画しています（資料奎3）。トンネル途中に径3メートルほどの横穴＝導水路を掘り、トンネル内にあふれ出した水をそこに集め、11.4km下流の樫島（さわらじま）で本流に放水し、『水を戻す』という案です。

しかし、これは減水の根本的な解決には、全くなりません。なぜなら、水が戻るのには樫島より下流のみで、それより上流部には1滴の水も戻らないのです。

結局、この「導水路トンネル」とは、大井川中下流域住民のための利水対策、すなわち人間の都合にのみ配慮した保全策に過ぎないのです。

『上流部の谷に水が戻らない』とは、なにを意味するのでしょうか？ それは①渓谷美の喪失。②豊かな森の後退。③谷の水を生きる糧としている多くの動植物、生物の減少そして死滅を意味します、これらは、まさに、南アルプス南部の核心的価値の喪失につながるのです。逆説的に言えば、南アルプス南部の素晴らしさは、豊かな大井川水系があってこそ、生まれているのです、折から2014年6月、南アルプスはユネスコ・エコパークとして認定され、標高3000メートル前後の主要尾根周辺は「核心地域」とされ、厳しい保全が義務付けられています。しかし、このトンネル工事によって稜線直下の水源が後退し、周辺の砂漠化が進み、高山植物の死滅や生簍生物の縮小の可能性は高まるでしょう。エコパーク認定取り消しもあり得ることです。問題はJR東海がこうしか最悪想定を何らせず、アセス書を作り上げたことです、

「想定外」は許されないのです。それが2011年、福島原発事故の教訓のはずです。

JR東海は環境アセス書において、「周辺に生息環境と同質の環境が広く分布することから生息環境は保全され、（影響は）小さい」と記述しています。

しかし、減水はトンネル周辺の全ての谷に及ぶ可能性があり、「となりに似たような谷があるから大丈夫」という単純な話ではありません。しかも、その谷に棲む水生生物や魚や植物は、どうやって移動するのでしょうか？

そこでJR東海は、その保全措置として〔重要種の移植〕を持ち出します。これ

は上流部の支流の減水対策を放棄し、水を戻さず、その生態系は見捨てるという宣言であり、「重要種の移植」は、その免罪符に他なりません。

私は JR 東海に問いたい。いったい「重要種」と「重要でない命」とは何なのか？ 厳しい自然条件の中で南アルプスに生きる命への敬意など微塵もなく、余りに軽く、余りに形式的に命を選別する JR 東海に、私は心の震えがとまりません。生き物の生息場所には、みな理由があり、安易に「移植」などすべきではありません。

私は、この大井川水系の右隣の安倍水系で沢登り中に、標高 1,200 メートル付近の谷の中で、ほぼ同時にカモシカとツキノワグマに出会ったことがあります。彼らは何をしていたのか、というと谷の水を飲みに来ていたのです。

1 ヶ月前の 7 月 23 日、私は大井川支流の奥西河内（おくにしごうち）を水源調査のために登り圭しか（資料 5 大滝 70m）。

その標高 2,350 メートル地点の谷筋で、ツキノワグマの糞を発見しました（資料 6）。山は彼らのものです。彼らが生きる場所です。そして谷は彼らが命をつなぐ場所なのです。その谷水を減らしては、枯らしては、決してなりません。

現時点でどこの谷がどれほど減水し、あるいは枯れてしまうかは、わかりません。しかし、わからないなら、工事は進めて良いのか？

違います、自然環境保全の視点では「疑わしきは罰せず」ではなく「疑わしきは工事を中止」すべきです、でなければ、自然は回復不能なダメージを受けることになります。そうってからでは遅いのです。

私たちは、今ある南アルプスを公共財産として、未来へ引き継いでゆく責任を負っています。多くの命をはぐくんでいる大井川水系を犠牲にしたリニア・トンネル工事は許されません。「上流部の谷に水を戻せないなら、工事は中止してください。」これが南アルプスに生きる生き物と私達登山者の思いです。ずさん極まりない、甘すぎるアセスメントを追認した国上交通省の、リニアエ事計画認可の取り消しを求めます。

以上

意見陳述

2017（平成 29）年 9 月 8 日

東京地方裁判所第 3 民事部合議係 御中

原告ら訴訟復代理人

弁護士 西ヶ谷知成

1 私は、大井川の清流をこよなく愛する静岡県民の一人です。

本日は、原告弁護団の一員として、静岡県内における本件工事の問題点について、意見を述べさせていただきます。

2 「箱根八里は馬でも越すが、越すに越されぬ大井川」

江戸時代に流行った二の馬子唄にうたわれているように、大井川は、古くから、馬でも容易に越せぬほど水量が豊富な川として有名でした。

江戸時代、大井川には橋がかけられていなかったため、川越し人足の文化が発展し、また、東海道を通行してきた旅人が大井川の増水により何日も足止めを強いられたことなどによって島田宿や金谷宿などの宿場町が作られるなど、現在の大井川流域の発展の基盤が作られました。

このように、水量が豊富な大井川によって大井川周辺の市町が形成され、また文化が発展してきた、という歴史的経緯があります。

明治時代には、大井川下流域に製紙工場が作られ、現在に至るまで操業しております。昭和の時代に入ると、大井川の急流を利用したダムによる水力発電も行われ、現在に至っております。

このように、大井川の豊富な水が、明治時代から今日に至るまで、周辺地域の工業の発展にも寄与しております。

さらに、明治12年に作られ、世界一長い木造の橋としてギネス認定された蓬莱橋、大井川に沿って走るSLで有名な大井川鉄道など、大井川は、現在も、周辺地域の観光産業においても重要な役割を果たしています。

3 そして、最も重要なことは、現在、大井川流域の住民約63万人が、大井川の水を、生活用水として、あるいは農業用水として直接的に利用しているということです。

大井川の水量が恒常的に減少することとなれば、周辺住民の生活に直結する大変深刻な問題を生じさせることとなります。

4 リニア中央新幹線計画において、静岡県は県北部の山間部にトンネル約11キロの掘削が予定されております。リニア計画全体からすると、ほんの僅かな工事にす

ぎません。

しかしながら、そのトンネル工事に伴い生じる重大な問題、すなわち、掘削によって発生する大量の土の置き場の問題やご作業員の滞在のため必要となる宿舎の問題については、その設置場所が示されただけで、工事の具体的内容についてほとんど何も示されないまま、すなわち環境への影響を十分に検討されないまま、本件認可処分が下されてしまいました。

5 そして、本件工事によって懸念される最大の問題は、大井川の水の量が減るおそれがある、ということです。

JR 東海は、本件工事により大井川の水量が毎秒 2 トン減少する可能性があることを認めています。しかし、毎秒 2 トンという数値はあくまで予想される数値に過ぎず、それ以上の減少がないという根拠はどこにもありません。

ちなみに、毎秒 2 トンという量は、約 63 万人が上水道を利用する大井川広域水道事業団の水利権量と同じ量です。

近時、大井川では取水制限が毎年のように行われています。

最近でも、今年 6 月 19 日から 8 月 9 日まで、52 日間もの長期にわたり、生活用水 5%、工業用水 10%、農業用水 10%の取水制限が行われ、その影響は 8 市 1 町にも及びました。これは、雨が少なかったことによってダムの貯水量が平年の 70%にまで低下したことが原因でした。

このように、特に雨の少ない年、あるいは雨の少ない時期においては、本工事計画は、大井川の水不足に拍車をかけることとなり、周辺住民約 63 万人にも及ぶ多くの方々の日常生活に深刻な問題を生じさせることとなります。

しかしながら、本件認可処分の際に、水量減少の問題に対する具体的対策が決定されることはありませんでした。

このように、本件工事により生じる水量減少の問題についての具体的な対策がたてられていない JR 東海の工事計画に対して、国が行った本件認可処分が、環境影響評価法に違反することは明らかです。

6 JR 東海は、本件認可処分後、導水路トンネルを新たに作って、減少した水の一部を本流に戻すという計画を発表しました。しかし、これによってもすべての量を回復することが出来ないことを、JR 東海自身が認めています。

しかも、この導水路設置計画によって、新たに支流の沢枯れが生じる可能性もあり、周辺の環境への更なる悪影響も懸念されています。

しかし、この導水路計画は本件認可処分後に立案されたものであることから、その計画実施による環境への影響については本件認可処分においては全く考慮されておりません。

このような環境影響評価を経ない大規模な追加工事が容認されてしまうのであれば、環境影響評価法に基づく規制は全く無意味なものとなってしまいます。

7 さらに、本件工事現場周辺は、近時ユネスコのエコパークに指定された南アルプスに属しており、ヤマトイワナ等、極めて多くの希少生物の生息が確認されております。

JR東海は、これら希少生物に悪影響を及ぼすおそれのある本件工事計画について、影響を減らす努力を十分に行うことなく、影響が出た場合には希少生物を移植する、などといった事後的対応を予定するばかりで、十分な配慮を行っていません。

8 さらに、工事によって発生する膨大な土は、適切な場所に適切な方法で置かなければ環境破壊や災害につながりかねません。

しかし、本件認可処分時には発生土置き場の候補地が複数決まっただけで、具体的にどのくらいの量をどこに置くのかは決まっていませんでした。

JR東海は、本件認可処分後に、中心的な発生土置き場を燕沢（つばくろざわ）とする旨公表しましたが、燕沢を中心的な発生土置き場とするごとの環境影響評価は何ら行われておりません。この後の意見陳述でも述べられるように、燕沢は発生土置き場として極めて不適切であり、危険です。

9 また、作業員宿舎の問題もあります。どのような規模の作業員宿舎が作られるのか、また、10年以上にわたる工事において常駐するであろう最大700人の作業員の生活排水をどのように処理するのか、大井川流域の環境にとって極めて重要な問題です。しかし、これらの点に対しても、環境影響評価が十分に行われないうちに、国は本件認可処分を行ってしまいました。

10 このように、リニア計画は、大井川流域の住民に多大なる影響を及ぼし、また周辺環境への悪影響を及ぼすことが懸念される多くの重大な問題を抱えております。

そもそも大自然の南アルプスにトンネルを貫通させて新幹線を通そうとする前代未聞の計画自体が重大な問題を多発させる根源であり、その計画自体に無理があるものと言わざるを得ません。

私は先日、大井川支流に調査に赴き、清流を悠然と泳ぐイワナの群れを目撃しました。その光景を見た私は、この素晴らしい清流をどうしても守りたい、そして次

世代に引き継がなければならない、という思いを改めて強く持ちました。

是非、裁判官の皆様、並びに国や JR 東海の関係者の皆様には、一度大井川上流域に足をお運びいただき、大井川の壮大な自然を体感していただきたいと思えます。

11 このような素晴らしい清流も、ひとたび破壊されてしまえば、元には戻りません。自然は人間のためだけにあるものではなく、人間の都合で自然を破壊することは、決して許さるものではありません。

だからこそ、自然破壊のおそれがある事業を行う場合には、自然への影響をできる限り少なくするように、事業者は真摯に環境問題と向き合い、また国も、単に事業計画を追認することなく、しっかりと審査しなければなりません。

それにもかかわらず、リニア計画において JR 東海は、大井川流域の問題に真摯に向き合わず、また国も、JR 東海が行った環境への影響の調査やその結果の検討が全く不十分であるにもかかわらず、認可処分を行ってしまいました。

そのうえ、JR 東海は、本件認可処分直後に次々と工事計画の追加や変更を行いました。これらについては環境影響評価法の下での審査を一切受けておりません。

このようなことが許されてしまうのであれば、環境影響評価法は全く無意味なものとなってしまいます。このようなことを、断じて許すわけにはいきません。

都市と都市との行き来をより迅速にするという、人間中心主義に基づく僅かな利便性と引き換えに、多くのものを失う危険性のある、このリニア計画。

このような工事計画に対する認可処分は、速やかに取り消されるべきです。