

平成28年（行ウ）第211号

原告 川村晃夫

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 19

2018年11月22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

弁護士 関島 保雄

弁護士 中島 嘉尚

弁護士 横山 聡

弁護士 和泉 貴士

外



被告準備書面（13）に対し、以下のとおり反論する。

第1 はじめに

- 1 被告は準備書面（13）において、愛知県に関する環境影響評価に対する準備書面（11）における原告らの主張について、ことごとく、①「原告らの主張は抽象的なものにすぎない上、本件認可処分の違法とどう結びつくのか明らかではない」、②「その点をおくとしても、JR東海は、環境影響評価法等の手続きを経た上で、環境保全措置を確実に実施することで環境影響の回避または低減が図られていると評価している。国土交通大臣としても、環境の保全については配慮が適正に行われているものと判断した」という論理で反論を試みている。

被告の反論の論理の②の点については、本準備書面第2及び第3において、改めて原告らの主張を述べる。

2 被告の反論の論理の①の点については、まず、被告の計画そのものが抽象的なものであって、環境影響評価の体をなしていないことを指摘せざるを得ない。

その上で、環境影響評価法33条1項は、対象事業に係る免許等を行う者に対して、「当該免許等の審査に関し、評価書の記載事項及び第24条の書面〔評価書への主務大臣の意見〕に基づいて、当該対象事業につき、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査しなければならない」ことを義務づけている。したがって、国土交通大臣が、本件認可処分にあたって、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかの審査を怠っている場合には、同法違反となることは明らかである。

第2 全体的な特徴に関して

1 計画施設について

(1) 被告は、「原告らは、愛知県評価書について、「環境に及ぼす影響を把握するために必要な予測条件が十分に示されず、環境保全措置の内容やその効果も具体的に記載されていない」と主張する。しかしながら、原告らの上記主張は、抽象的なものにすぎない上、いかなる環境影響評価項目との関係で、必要な予測条件が十分に示されず、環境保全措置の内容やその効果も具体的に記載されていないとするのか不明である」と主張する。

しかし、原告らが準備書面(11)で引用しているように、愛知県知事意見は「地下駅、トンネル、非常口、換気施設、変電施設、保守基地等の計画施設が工事計画の概要として示されているものの、具体的な内容が明らかでなく、環境影響を把握するために必要な情報が十分に示されていない」と指摘し、「計画施設の諸元についてできる限り詳細に示すこと」を求めている。また、愛知県知事意見は、「計画施設の諸元等が明らかになった時点で、必要に応じ調査、予測及び評価を行うこと」も求めている。その意味で、本件環境影響評価は、未完成なものであると愛知県知事が判断しているのである。

この主張のどこにも抽象的なものはない。また、その具体的な内容は各項目で詳述している。

(2) 被告は、「JR東海は、愛知県知事意見に対し、愛知県評価書第3章及び第7章に表や図を追加し、計画施設の諸元の内容について分かりやすく記載を行っていることはもとより、愛知県評価書6-3-1及び6-3-2ページに記載のとおり、愛知県知事の意見に勘案している。したがって、JR東海が計画施設の諸元等具体的な内容を示すことはしていないとする原告らの上記主張は理由がない」と反論している。

しかし、準備書面(11)で述べたように、愛知県知事意見は、「地下駅、トンネル、非常口、換気施設、変電施設、保守基地等の計画施設が工事計画の概要として示されているものの、具体的な内容が明らかでなく、環境影響を把握するために必要な情報が十分に示されていない」と指摘し、「計画施設の諸元についてできる限り詳細に示すこと」を求めている。つまり、計画施設が工事計画の概要としてしか示されずあまりにも不十分なため、環境影響を把握するために必要な情報が十分に示されていないことを指摘しているのである。

確かにJR東海は、準備書への知事意見に対する見解では「表や図を追加し、これらの内容について分かりやすく記載」と述べている。

しかし準備書への知事意見を勘案した評価書、国土交通大臣の意見を勘案して補正した評価書(以下、この補正後の評価書を「補正後評価書」という。)は、①地下駅は「改変の可能性がある区域を示した」だけ、②斜坑の位置、規模及び工法については、非常口の掘削方向を追加しただけ、③換気施設は「補正後評価書第3章に記載」と追記したかのような表現だが、準備書と変わらない、④変電施設は準備書と同じ内容を繰り返すだけ、⑤保守基地は目的を追加し「保守用車両について、留置、検査、整備を行うための施設」、設備は「車庫、検修庫、作業庫、資材庫等」、保守用車の種類、台数は「規格は通常の大形トラックと同程度であることから…台数に拘わらず、騒音、振動等の影響は極めて小さい」を追加しただけ、といずれも計画施設の諸元等具体的な内容を示すことはしておらず、愛知県知事意見に応える内容となっていないことは明

らかである。

- (3) 被告は、「原告らの上記〔愛知県知事意見は、計画施設の諸元等が明らかになった時点で、必要に応じ調査、予測及び評価を行うことを求めているとの〕主張は、…愛知県知事の意見において「山岳トンネル施工のために設ける斜坑の位置、規模及び工法」、「保守基地の設置目的、保守用車の種類や台数及び設置される設備」を踏まえ、必要に応じ調査、予測及び評価を行うことなどが求められていることをいうものであると解される」とし、「JR東海は…本線トンネル及び非常口の計画を愛知県補正後評価書資料編に追記」したことを指摘して、「〔JR東海は〕愛知県知事の意見を勘案していないとする原告らの主張には理由がない」と反論している。

確かに、補正後評価書資料編（丙7号証の2）事3-5-2・60ページで車両基地から本線を接続するトンネルが記載されてはいる。しかし実際は、斜坑について、非常口の掘削方向を追加しただけで、その具体的位置、規模及び工法には触れていない。これでもって本線トンネル及び非常口の計画を愛知県補正後評価書資料編に追記したとはいえない。また、保守基地は目的を追加し、「保守用車両について、留置、検査、整備を行うための施設」、設備は「車庫、検修庫、作業庫、資材庫等」、保守用車の種類、台数は「規格は通常的大型トラックと同程度であることから、…台数に拘わらず、騒音、振動等の影響は極めて小さい」を追加しただけであり、建設工事、供用時の定量的な予測及び評価は全く行っていない。

なお、避難通路（斜坑）については、2017年12月になって、接続トンネルとは別に設置することがはじめて住民に説明されている。避難通路は、西尾非常口から北側に向けて建設されるようで、長さは500メートルほどになると思われる。場所的には東海丘陵小湿地群により近くなるにもかかわらず、地下水、環境に対する影響は何ら調査されていない。

2 大深度地下トンネルの問題点

被告は、「原告らは、大深度地下トンネルについて、「…大深度地下トンネルであるからと言って、環境被害の発生を回避できると考えることは許されな

い。」と主張する」とした上で、「上記主張は、抽象的なものにすぎない上、愛知県補正後評価書のいかなる記載をもってＪＲ東海が環境被害の発生を回避できると考えていると主張しているか不明である」と述べ、「原告らの上記主張には理由がない」と批判している。

しかし、原告らは、「大深度における地下水の状況や土壌汚染の存在について正確に把握することは困難である。また、後述するように垂炭鉱採掘跡に与える影響など未知の問題も含まれている」と大深度地下トンネルであるが故の環境被害の危険性について具体的に示している。さらに、「補正後評価書のいかなる記載をもって…環境被害の発生を回避できると考えているのか…不明である」というのは、これらの項目を調査予測の対象としていない補正後評価書に問題があることを棚に上げた居直りにすぎない。

3 名古屋市ターミナル駅について

被告は、「原告らは、名古屋市ターミナル駅について、「…長期間にわたる大気質や水質への影響、騒音、振動等の発生、工事車両による交通渋滞による市民生活への危険などの影響が強く懸念される。」と主張する」とした上で、「後記第４、第５及び第７で述べるとおり…ＪＲ東海は…適正な配慮を行っており、国土交通大臣としても…配慮が適正になされているものと判断…原告らの上記主張には理由がない」としている。

これらについては、本準備書面第３の１、２、及び４で反論する。

4 建設発生土について

- (1) 被告は、「原告らは、建設発生土の処分計画について、「…大量の建設発生土〔残土〕が発止することが予想されている。しかし、建設発生土の処分については具体的な計画は未だ示されていない。」と主張する」が「ＪＲ東海は…環境省意見を勘案した国土交通省の意見を勘案した対応をとっている。すなわち…発生土置き場に係る環境保全措置を補正後評価書に位置付けた上で、補正後評価書作成後に発生土置き場を新たにＪＲ東海が計画する場合には、場所の選定、関係者との調整を行った後に、環境保全措置の内容を詳細なものにするための調査及び影響検討を、事後調査として実施することとしており…国土交

通大臣の意見を勘案した対応を行っている上、その後も、事後調査を行っている」とし、「原告らの上記主張には理由がない」と主張する。

しかし、事後調査には、環境影響評価の基本である、案の公開、住民意見の受付、それへの見解という過程を経ることによって、より環境に配慮した計画にしていくという仕組みはなく、単に自治体に報告するだけとなっている。しかも、発生土置き場を新たにJR東海が計画する場合しか事後調査を実施しないとしている。名古屋のように、既存の民間業者に搬入する場合は、その場所さえ特定せず搬出入車両のルートさえ最後の段階まで隠している。「具体的な計画は未だ示されていない」という原告らの主張には間違いがないし、その主張に理由がないとはこじつけである。

なお、現実の対応は、2018年9月25日JR東海が公表した「瑞浪市内土岐町発生土仮置き場における環境の調査及び影響検討の結果について」では、「当社が事業主体として新たに計画する発生土置き場における環境の調査及び影響検討の結果について、公表することとしています。この度、瑞浪市内土岐町発生土仮置き場について、環境の調査及び影響検討の結果を資料として取りまとめ、概要を地元の皆様へお知らせした上で、関係自治体に送付したのでお知らせいたします」というものであって、地元知らせ、関係自治体に送付しただけであり、何の意見も聞かず、JR東海が勝手に調査と影響検討を行って公表しただけであることが明確になった。

(2) 被告は、「原告らは、車両の通行について、「大量の建設発生土を長期間にわたり搬送するために大量の大型車両が通行することになり、周辺地域の環境影響の発生を避けることはできない。」と主張する。しかしながら、JR東海が行った環境影響評価についてのものではないと解される上…本件認可処分の違法性とどのように結び付くのか明らかでない。したがって…原告らの上記主張には理由がない」と述べている。

しかし、原告らは、シールド工法による大量の建設発生土の処分を環境影響評価の対象としないことを問題としているのであり、「JR東海が行った環境影響評価についてのものではない」ことは当然である。だからこそ、国土交通

省も、本来は建設発生土の処分を環境影響評価の対象とすべきと考え、苦肉の策として「環境保全措置を評価書に位置付けた上で」という意見を出したのである。

- (3) 被告は、「原告らは、土壤汚染について「…『汚染のおそれがある土壤』の定義すらしておらず、また『発生土に含まれる重金属等の有無を定期的に確認』するとも述べているが、どの程度の頻度で確認するのも明らかにしていない。」と主張する」とし、「しかしながら、…本件認可処分の違法性とどのように結び付くのか明らかでない」と批判している。

しかし、汚染のおそれがある土壤は重金属等の有無を…どの程度の頻度で確認するのかを明らかにしないようでは、汚染土壤をまき散らす恐れがあり、土壤汚染対策法の要措置区域を生み出す恐れがあり、環境影響評価が適正に実施されたことにはならず、それを見落とした審査をした国土交通大臣の認可処分は違法となる。

なお、汚染土壤の定義として「工事中に刺激臭、悪臭又は異常な色を呈した土壤」と補正後評価書に記載しているが、非常に抽象的な概念であり、現場担当者が勝手に汚染土壤ではないと判断してしまう恐れがあり、適切な定義とは言えない。検査項目と検査頻度を示して定量的検査をすることが必要である。

また、被告は、検査頻度に関し、JR東海は、補正後評価書の資料編（丙7号証の2・環9-1-1・423頁）において、「建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壤への対応マニュアル（暫定版）…等を参考として、同ページ記載の手順で実施することを記載し」、「同ページには、調査事例における試験頻度も記載されている」と主張する。しかし、被告が準備書面（13）で表現するとおり、補正後評価書資料編では、手順を決めただけで、検査頻度を決めてあるわけではなく、調査事例に記載されているだけである。

第3 各項目について

1 大気質に関して

- (1) 被告は、「原告らは、大気質について、①「春日井市内の各非常口において

は、1日最大800台もの大型車両が運行されることが予定されており、運行台数の削減が求められている。」…と主張する」とし、これに対して「地点番号03・県道75号における発生集中交通量が800台/日と記載されている点を指摘するものと解されるどころ…そもそも、上記の発生集中交通量は、資材、機械等の運搬に用いる車両の運行に係る騒音に係る環境影響評価との関係における数値であり、…原告らの主張には理由がない」としている。

確かに、800台/日は騒音の最大1時間値を求めるための予測条件であり、大気年平均値を求める日平均台数は542台である。しかし、原告らがあえて800台/日という運行台数を指摘したのは、予測地点における最大の交通量を示したのである。被告が指摘する542台/日を前提としても、運行台数の削減が求められている状況に変わりはない。

愛知県知事の意見でも「現況において、騒音に係る環境基準値を超過している地点があることなどから、効率的な運行による車両台数の抑制…等により、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う道路沿道への騒音、振動及び大気質の影響の低減に努めること」を指摘している。

原告らが指摘した「運行台数の削減が求められている」という状況であることには変わりはなく、「原告らの上記①の主張には理由がない」との被告の主張は失当である。

(2) 被告は、「原告らは、大気質について…②「建設機械の稼働による二酸化窒素予測結果については、名古屋市の定める環境目標値を超過した値となっている…と主張する」とし、これに対し「JR東海は、建設機械の稼働による二酸化窒素予測結果について、名古屋市の定める環境目標値を超過したのは一部の地点にとどまり、かつ、当該地点においても環境基準とは整合が図られていると評価し、…環境保全措置を実施することによって、環境への影響について実行可能な範囲で回避又は低減が図られ…ると総合的に評価している。…したがって、原告らの上記②の主張には理由がない」という反論を行っている。

しかし、JR東海の予測した結果で、一部の地点とはいえ、二酸化窒素予測結果について、名古屋市の定める環境目標値を超過した事実には変わりがなく、

「原告らの上記②の主張には理由がない」とは言えない。

- (3) 被告は、「原告らは、大気質について…③「建設作業及び資材、機械等の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、粉じん等による地域住民の生活環境などが懸念される。」と主張する」とし、これに対して「JR東海が行った環境影響評価についてのものではないと解される上、…本件認可処分の違法性とどう結びつくのか明らかでない。」と断言する。

しかし、JR東海は、建設作業及び資材、機械等の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、粉じん等については、評価書で項目を挙げて、調査、予測、評価を行っている（丙7号証の1・8-1-1-1ないし8-1-1-60 大気質（1）二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、8-1-1-61ないし8-1-1-88大気質（2）粉じん等）。被告の、上記③に関する原告の主張が、JR東海が行った環境影響評価についてのものではないとの主張は補正後評価書に反する。

- (4) 被告は、「国土交通大臣は、大気質について、例えば環境保全措置の実施について「…工事用車両の運行に伴い排出される大気汚染物質による大気質への影響について、地域特性に応じた適切な環境保全措置を講じること。」などとの意見を述べていた。そこで、JR東海は、事業者側の対応として「…例えば、神奈川県相模原市…仮囲いの嵩上げ、山梨県富士川町…車両通行の一方向化、…静岡県静岡市…搬出入量に応じた適正な車種・規格の選定、…長野県大鹿村や南木曾町…ストックヤード（仮置き場）の確保による運搬車両台数の調整など」と記載するなどして…適正に対応した」と主張する（被告準備書面（13）24頁）。

しかし、そもそも、国土交通大臣意見そのものが不十分なものである。

国土交通大臣意見は、大気質については工事用車両の運行に伴い排出される大気汚染物質について、環境保全措置とモニタリングの実施を求めているだけである（丙7号証の1・13-19・1631頁）。二酸化窒素の日平均値の年間98%値は、建設機械の稼働では0.024～0.060ppm、工事用車両の運行では0.032～0.040ppm（丙7号証の1・11-3・1

507頁)であり、最大値では建設機械の稼働の影響の方が大きく、「一部の地点では、名古屋市の大気汚染に係る環境目標値は上回るものの、環境基準とは整合が図られている」と記載しているが、名古屋市内の4か所の予測地点の最大着地濃度は全て名古屋市の環境目標値を上回っている(丙7号証の1・8-1-1-37・827頁)。このため、名古屋市長は2014年2月19日付けで「建設機械の稼働による二酸化窒素の予測結果について、名古屋市の定める環境目標値を超過した値となっている。従って、工事の実施に当たっては、適切な工事計画を検討し、建設機械稼働台数の平準化等の環境保全措置の実効性を確保すること」との意見を愛知県知事に提出し、愛知県知事意見は名古屋市長の意見を踏まえて作成されているのである。

したがって、国土交通大臣が、認可処分にあたって、建設機械の稼働が名古屋市の定める環境目標値を超過しているという重要な点を指摘していないことが問題なのである。

なお、JR東海の現地調査は、春、夏、秋、冬にそれぞれ1週間ずつ行っただけで、そもそも調査場所が国の「1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること」という二酸化窒素に係る環境基準(0.04~0.06ppm)を達成しているのかどうかすら明らかになっていない。そして、国のゾーン基準は「1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内にある地域にあつては、原則として、このゾーン内において、現状程度の水準を維持し、又はこれを大きく上回ることとならないよう努めるものとする」という、「非悪化」が大原則とされている。しかし、本件環境影響評価においては、「非悪化」という原則を充たしているのかどうかという検討がなされていないという問題がある。

(5) 被告は、「JR東海は…規定に従って手続きを履践…大気質にかかる環境影響の回避又は低減が図られていると評価…国土交通大臣としても環境の保全について配慮が適正に行われているものと判断した」(被告準備書面(13)25頁)と主張するが、以上に述べたように、JR東海の評価も、国土交通大臣の判断も誤っているというほかないのである。

2 騒音及び振動について

- (1) 被告は、「原告らは、騒音及び振動について、①「名古屋市ターミナル駅周辺の予測結果は、騒音が81デシベル、振動が68デシベルであるが、長期にわたる工事計画であることから、周辺の生活環境に与える影響が懸念される。」…と主張する。」としているとし、この点について「JR東海は…予測値については…工事期間中における最大の値であり、その値が観測されるのは工事中の限られた期間にとどまるという状況に加え、環境保全措置を確実に実施することから、環境影響の低減が図られていると評価するとともに、原告らが言及する予測値は国又は関係する地方公共団体が示す基準または目標を下回るものであることから、これらの基準又は目標との整合が図られていると評価している」、「国土交通大臣としても環境の保全について配慮が適正に行われているものと判断したものである。したがって、原告らの上記①の主張は理由がない」と主張する。

このうち、騒音予測値は地上1.2メートルについてだけを対象としたものである（丙7号証の2・環2-8-1・251頁）。「特定建設作業にともなって発生する騒音の規制に関する基準」では、作業時間帯時などの規制に加え、「特定建設作業の騒音が、特定建設作業の場所の敷地の境界線において、八十五デシベルを超える大きさのものでないこと。」と境界線の規制基準が定められており、地上1.2mだけで規制基準を遵守しておればよいものではない。評価書では、建設工事についてだけ「資料編に参考として、高さ方向の予測結果を記載しました」とあるが、補正後評価書資料編（丙7号証の2）p251では「準備書…予測結果のうち最大値（83dB）となる箇所」でだけ高さ別の予測を行っているが、仮囲い1.8m高さを設置しても、地上1.2mで83dBであるものが地上4.2mでは95dB、地上10, 15, 20mではいずれも90dB以上と、いずれも規制基準の85dBを越えている。予測地点は1地点だけである上に、評価が全く実施されていない。他の地点でも高さ別の予測を実施し、知事意見に従い断面の等値線図を作成し、その評価を補正後評価書本文に追加すべきであり、必要で具体的な環境保全措置も追加すべき

である。

この意味で、「予測値は…基準又は目標との整合が図られている」とのJR東海の評価は間違っており、それを盲目的に信じた国土交通大臣の判断も同様に間違っているのである。

国土交通大臣は資料編（丙7号証の2）の高さ別騒音予測値が規制基準を超えている事実を再確認し、必要な指示をすべきである。

(2) 被告は、「原告らは、騒音及び振動について…②「トンネル工事は夜間も行われることになっている…事業者の見解では『夜間作業…東海道新幹線高架橋を仮受する杭施工時の騒音が76 dB、東海道新幹線高架下の地盤改良施工時の振動が約60 dBとなります。夜間作業…昼間の予測結果よりも小さな値となります。』と記述するのみで、…騒音源…発生源単位…など予測に必要な条件が全く示されていない。」…と主張する。」とし、この点について「本件認可処分の違法性とどのように結び付くのか明らかでない」と述べている。

しかし、JR東海が、建設機械の稼働に伴う騒音予測値が規制基準値を超えている事実を資料編（丙7号証の2）で明らかにしているにもかかわらず、評価ではこの点について言及せず、基準又は目標との整合が図られているとの評価を行うことは、事実に基づかない評価を行っているというほかない。

そして、国土交通大臣がJR東海の補正後評価書を鵜呑みにして、環境の保全についての適正な配慮がなされたと判断して、工事認可を行ったことは、環境影響評価法第33条（免許等に係る環境の保全の配慮についての審査等）に違反するのである。

(3) 被告は、「原告らは、騒音及び振動について…③「地上部における振動に関しては、浮上走行から車輪走行に移行する地点の地質や周辺の建物状況によっては振動が増幅することも想定されるにもかかわらず、この点についての評価も不十分である。」と主張する。」とし、この点について「JR東海は、車輪走行により低速走行する区間等の走行状況も含め、列車の走行に伴う評価項目については、影響が最大となる場合の走行状況について愛知県補正後評価書に記載しているのであるから…原告らの上記③の主張には理由がない」と反論し

ている。

しかし、JR東海が行った振動予測地点は「トンネル中心線から線路直角方向10m以内に住居等が存在し、かつ土被りが小さい地点を設定した」（8-1-3-51・983頁）として名古屋市中村区名駅（土被り約20m）の1か所のみを選定したにすぎない。この地点が「浮上走行から車輪走行に移行する地点の地質や周辺の建物状況」から見て「影響が最大となる場合」であるとする検討は行われていない。予測の基とした山梨リニア実験線での測定結果では、地質、N値が調べてあるにもかかわらず、予測地点の地質さえ示していない。また、「周辺の建物状況」の検討もなく、「地質や建物状況によっては振動が増幅する」ことについての文献調査さえ行っていない。

被告は、「原告らの上記③の主張には理由がない」と主張するが、JR東海の環境影響評価こそが根拠がないのである。

(4) 被告は、「国土交通大臣は、騒音について、例えば、音源対策を基本とした環境保全措置の検討について、「列車走行に伴う騒音について…適切な環境保全措置を講じることにより、環境基準の達成に努めること。」などの意見を述べていた」、「JR東海は、事業者の対応として、「音源対策としての環境対策工の配置については…県及び沿線市町村と協議して決定し…住民の皆様説明し、ご理解を深めて頂く考えです。…完成後は…騒音測定を行い…環境基準との整合が図られていない場合には、原因を究明の上、必要な環境保全措置を講じていきます。」などと記載するなどして、これに適切な対応したものである。」と主張する。

国土交通大臣の「環境基準の達成に努めること」という意見に対して、JR東海は、環境保全措置として重要な環境対策工の配置で環境基準の達成ができるにも関わらず、不十分な対策を実施し、測定してみても環境基準を達成できない場合は必要な環境保全措置を講じるというものに過ぎない。具体的には、地上部にリニア新幹線が計画されている岐阜県補正後評価書（丙6号証の1・8-1-2-76ないし77）では、防音壁高さ3.5mでも75dBを超える」と予測されている。環境保全目標を新幹線の環境基準としているため、まずは、

環境基準の類型指定がされないよう要請し、類型指定されたときは障害防止対策（個別家屋対策）をとるというものである。このようなことで、国土交通大臣の意見を適正に反映したとはいえない。

なお、以上の説明は、地上部にリニア新幹線が計画されている岐阜県などでの事例であり、本件の主張①、②、③には無関係の記述である。

騒音については建設機械の稼働により、地上1.2m以外は全て規制基準を超える予測をしながら、何の評価もしていないことについて、国土交通大臣は何の指摘もしていない

(5) 被告は、「JR東海は…規定に従って手続きを履践した上で…騒音に係る環境影響の回避又は低減が図られていると評価し、以上の評価を踏まえ、国土交通大臣としても環境の保全について配慮が適正に行われているものと判断した」とあるが、上述したように、JR東海の評価も、国土交通大臣の判断も誤っているというべきである。

(6) 被告は、「国土交通大臣は、振動について、例えばモニタリングの実施について、「工事用車両の運行及び建設機械の稼働、供用後における列車の走行に伴う振動についてモニタリングを実施するとともに、その結果に応じて、適切な環境保全措置を講じること。」などの意見を述べている…JR東海は…「工事用車両の運行及び建設機械の稼働、完成後における列車の走行に係る振動については…モニタリングを実施します。その結果に応じて、必要に応じ適切な環境保全措置を実施します。」と…適切に対応したものである」と主張する。

しかし、そもそも国土交通大臣がモニタリングを実施することを指示したということは、補正後評価書で「事後調査は実施しない」としたJR東海の判断が不十分又は不相当だと判断したことにほかならない。すなわち、JR東海は、補正後評価書では「採用した予測手法は、その予測精度に係る知見が蓄積されていると判断でき予測の不確実性の程度が小さいこと、また採用した環境保全措置についても効果に係る知見が蓄積されていると判断できることから、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しない。」（丙7号証の1・8-1-3-23、8-1-3-37、8-1-3-47）と明言しており、本件において

も「主務省令の定めるところにより、検討結果の整理を行うとともに、事後調査を実施しないこととしている」と改めて主張している（参加人第10準備書面39頁）。

なお、JR東海はモニタリング実施について、「事業者の自主的な取組みとして工事期間中のモニタリング及び完成後の測定を実施…公表していきます」と述べているが、大気、騒音、振動は「工事最盛期に1回」、水質、水資源は「工事前に1回、工事中年1回（重金属は工事中1回以上）」、地下水と地盤沈下だけ「工事中は継続的」、土壌汚染は「掘削土を仮置きする地点」だけで搬出土砂の検査はなし、動植物・生態系は「東海丘陵の小湿地群周辺」だけ「工事中の水位観測により減水の兆候の見られる箇所」に限定、というように不十分なものである。

そもそも愛知県知事が、法に基づく事後調査が必要と判断して意見を述べたにもかかわらず、JR東海は、法に基づかない不十分な自主調査でお茶を濁そうとした。国土交通大臣は、法に基づく事後調査を実施しないというJR東海の判断に疑問を持ったからこそ、モニタリング実施を指示したのである。

(7) 被告は、「JR東海は…規定に従って手続きを履践…振動に係る環境影響の回避又は低減が図られていると評価し、以上の評価を踏まえ、国土交通大臣としても環境の保全について配慮が適正に行われているものと判断した」するが、以上に述べたとおり、振動に関するJR東海の評価も、国土交通大臣の判断も誤っているというほかない。

3 微気圧波及び低周波音について

(1) 被告は、「原告らは微気圧波及び低周波音について、①「換気施設の供用に伴い低周波音、また列車の走行に伴い微気圧波が発生することが予想されている。本件環境アセスは、これらについて換気口中心から20メートル及び50メートル離れた地点を予測地点とするにとどまる。」…と主張する」とした上で、「JR東海は、非常口（都市部、山岳部）の換気施設の換気口の中心（出口）から20m及び50m離れた地点を予測地点として設定したところ。20m地点は「坑口中心から20m地点で原則50Pa以下」という微気圧波の基

準値との整合性の検討を行うために予測を実施したものであり、50m地点は段階的に微気圧波が小さくなることを示すために予測を実施した」、「低周波音に係る予測地点についてJR東海は、換気口中心から20m及び50m離れた地点を予測位置として設定したところ、これらの予測地点は、住居等の分布状況を考慮し、鉄道施設（換気施設）の供用に係る低周波音の影響を適切に予測できる地点を設定した」、「したがって、上記各予測地点は…合理的に選定されたものである」「JR東海は、予測地点について、主管省令の定めるところにより選定しているのであるから、原告らの上記①の主張には理由がない」と主張している。

しかし、そもそも「微気圧波の基準については、「トンネル坑口緩衝工の設置基準（案）」…においてトンネル坑口緩衝工の設置の目安として、「民家近傍で微気圧波のピーク値が20Pa以上、坑口中心から20m地点で原則50Pa以上」であるとされている。これをもとに、評価委員会においては、超電導リニアの基準（案）を「民家近傍で微気圧波のピーク値が20Pa以下、坑口中心から20m地点で原則50Pa以下」と設定している。なお、前者は建具のガタツキを抑えられるレベル、後者は発破音が発生しないレベルをそれぞれ示している。」（丙7号証の2・環4-4-1・353頁）というものであり、国土交通省関係者の取り決めにすぎず、トンネル坑口に緩衝工の設置を行うなどの対策を講じる、環境基準とはかけ離れた基準である。

仮に、評価委員会の設定を前提とするとしても、坑口中心から20m地点で50Pa以下では、発破音が発生しないレベルというだけであり、建具のガタツキを抑えられるレベルである民家近傍で20Pa以下ではないため、換気施設から20mしかない民家ではリニアが通過するたびに建具のガタツキが発生することになる。したがって、「換気口中心から20m地点：原則50Pa以下」（丙7号証の1・8-1-4-8・996頁）という基準値の設定に問題があるといわざるを得ない。予測結果は「非常口（都市部、山岳部）の換気施設の換気口中心（出口）から20mの位置においてはすべての予測地点において20Pa以下」（丙7号証の1・8-1-4-7）だったというだけであり、

本来は、民家近傍で微気圧波のピーク値が20Pa以下を遵守できるかどうかの予測地点を換気施設ごとに設定すべきである。

(2) 被告は、「原告らは微気圧波及び低周波音について…②「列車の走行に伴う微気圧、低周波音については、タイヤ走行、すれ違い時等走行状況によっては増幅する可能性もある。」と主張する。」とした上で、「JR東海は、「列車の走行に伴い生じる影響の予測及び評価に当たっては、タイヤ走行、高速浮上走行、すれ違い時など、走行状況に応じてきめ細かく条件を制定すること」との愛知県知事意見に対し、事業者の見解として、低周波音については、「愛知県内はすべて地下を走行するため、環境影響評価の項目から除外しました。」と記載し、微気圧波については、「…微気圧波の影響は、高速走行時について予測・評価を行いました。なお、片側の走行時について、予測・評価を行えば、すれ違い時についての影響が問題となることはありません。」と記載しており、愛知県知事の意見を勘案した対応を行っている」、「したがって、微気圧及び低周波音に関する原告らの主張には理由がない」と主張している。

リニア新幹線が、「愛知県内はすべて地下を走行する」のは事実であるが、そのために愛知県内で6か所の換気口を設け、そこからの低周波音を予測・評価している。つまり「低周波音は、愛知県内はすべて地下を走行するため、環境影響評価の項目から除外しました」は言い訳に過ぎない。換気口近くで列車のすれ違いが起きないような運行はできない。だからこそ、愛知県知事は、すれ違い時などの微気圧波・低周波音の予測をすることを求めたのである。

また、「片側の走行時について、予測・評価を行えば、すれ違い時についての影響が問題となることはありません。」（丙7号証の1・5-4-107・557頁、なお丙7号証の1・6-3-9・733頁では「特別なことが起こることはありません」と記載されている）ということ、どのような根拠で断定できるのか不明である。すれ違い時に騒音レベルがほぼ3dB増加することは、既設の東海道新幹線でもしばしばみられる現象であり、物理学的にも、発生源が2倍になれば、騒音、低周波音、微気圧波は計算上3dB増加するはずである。

さらに、愛知県知事意見の中でも最も重要な「列車の走行に伴う微気圧波に起因する騒音及び低周波音の影響について、山梨リニア実験線における実験データを用いて、圧力値だけでなく音圧レベルにより、適切に調査、予測及び評価をおこなうこと」という指摘に対しては、さまざまな言い訳を並べ立てるものの、結論としては知事意見を全く勘案していないのである。

- (3) 被告は、原告の微気圧波及び低周波音についての主張を上述したように①②とまとめた上で、「しかしながら、原告らの上記主張は抽象的なものにすぎない上…本件認可処分の違法性とどのように結び付くのか明らかでない」などと主張している。

しかし、原告の主張は明確である。これらの不十分な環境影響評価により、健康被害、建物被害が生じる可能性が大きく、環境影響評価法第33条（免許等に係る環境の保全の配慮についての審査等）に基づき、認可の審査に際し、補正後評価書及びそれへの国土交通大臣意見に基づき、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査しなければならない、という義務規定を実施していなければ、本件認可処分は環境影響評価法第33条に違反することになるのは自明の理である。

4 水質について

- (1) 被告は、「原告らは、水質について「…工事实施に伴う排水（湧水、雨水を含む）について、水量及び水質が定量的に示されていない」と主張する」、「しかしながら、原告らの上記主張は抽象的なものにすぎない上…本件認可処分の違法性とどのように結び付くのか明らかでない」と主張している。

しかし、原告らが、工事排水量と水質が定量的に示されていないことを主張していることは明確である。

- (2) 愛知県知事の意見は、「排水は、現地調査において浮遊物質量が比較的低い値であった内津川にも流入することが考えられることから、放流先の河川の状況を踏まえた予測及び評価を行うこと」を明確に指摘しているにもかかわらず、JR東海は「定性的な予測を実施しています。」（丙7号証の1・6-3-9・733頁）と知事意見を無視した対応を行っている。JR東海が「愛知県知

事の意見を勘案した対応を行っ」たということはできず、環境影響評価が適正に行われたと認めることはできない。

- (3) さらに、駅部、山岳トンネル部、都市トンネル部（非常口を含む）の工事実施にあたり「必要に応じてコンクリートプラント等の設置を行う予定としている」（丙7号証の1・3-4-6・24、26、31頁）ため、施工ヤードが水質汚濁防止法の特定事業場となり規制対象となる。この施行ヤードから排出される水（雨水を含む）はすべて規制基準を遵守しなければならない。また、立坑の施工ヤードに一定規模の汚泥脱水機を設置すれば、これも水質汚濁防止法の規制対象となる。このため、BOD、SS、ノルマルヘキサン抽出物質量、などの一般項目はもちろん、コンクリートに含まれる有害な六価クロムについての環境保全措置を実施しなければ水質汚濁防止法に反することとなる。

したがって、本件環境アセスは、水質汚濁防止法の求める基準に達しない環境影響評価といわざるを得ず、違法である。

- (4) 被告は、JR東海は、愛知県知事の意見に対し、「工事の実施に伴う工事排水については…必要により水量に応じた濁水処理施設を設け、水質の改善を図った上で放流することで、環境への影響を確実に低減できるものと考えています。…評価書では、現段階で想定される放流先について、資料編5-1に記載いたしました」と記載しており、愛知県知事の意見を勘案した対応を行っている」、「したがって、水質に関する原告らの主張には理由がない」と述べている。

しかし、濁水処理施設は必要により設置するだけで、設置する場合の水量の基準も定めておらず、水質は無視している。これで環境への影響を確実に低減できるとは言えない。また、JR東海は、補正後評価書において想定される放流先を記載しただけで、「放流先の河川の状況を踏まえた予測及び評価を行うこと」という愛知県知事の意見については何ら対応していない。

排水量も水質も示さず、必要な処理施設を設けるから大丈夫というだけでは、環境影響評価の名に値しない。

- (5) 被告は、水質に関する原告らの主張が「本件認可処分」の違法性とどのように

結び付くのか明らかでない」などと主張するが、知事意見を無視し、また水質汚濁防止法の求める基準を無視した本件認可処分は、環境影響評価法33条に違反することになるのは明らかである。

5 地下水、水資源及び地盤沈下について

(1) 被告は、「原告らは、地下水、水資源及び地盤沈下について、①「…地下水位のシミュレーションについて、地下地質のモデル縦断図におけるモデル化の方法や透水係数の設定等予測に用いた手法や条件が示されていないという欠陥がある」…と主張する」とし、これに対して「JR東海は、事業者の見解として、「…地下水の三次元浸透流解析による予測については、手順、モデル化、解析条件の概要を記載し…浸透係数は、現場透水試験結果及び粒度試験の実験値をもとに設定し…地質調査及び地質縦断図を記載することにより、より分かりやすい内容とし…」と記載しているとおり、地下水の三次元浸透流会席による予測について…愛知県知事の意見を勘案した対応を行っている」と反論している。

しかし、愛知県知事の意見は、準備書段階では解析条件の概要が公開されているだけであり、誰もが追試できる状況でないことが、愛知県環境影響評価審査会でも指摘されたことを受けて、愛知県知事の意見として表明されたものである（丙7号証の1・6-3-10）。評価書で追記された解析条件の概要も、内容的には、境界条件、地形地質条件、気象条件、水理定数の項目はあるものの（丙7号証の2・環6-3-4）、具体的な値は浸透係数（丙7号証の2・環6-3-8）が示されているだけで、その他の値は何も示されていない。このような状態だからこそ、愛知県知事も意見を出したが、何ら解決されていない。予測条件もないまま事業者の結論を信用しろといった姿勢は環境影響評価といえない。

(2) 被告は、「原告らは、地下水、水資源及び地盤沈下について…②「春日井市内においては、亜炭鉱採掘跡の近辺を地下トンネルで通行することが計画されている」、「本件工事の実施及び列車の走行によって亜炭鉱採掘跡地で陥没事故などが発生する危険性がある」、「本件環境影響評価では資料編において文

献調査がなされているのみであって、リニア建設が亜炭鉱採掘跡に及ぼす影響については調査されていない」…と主張する」とし、これに対し、被告は、「JR東海は…トンネル工事実施前に、地上からのボーリング調査・物理探査などにより綿密な調査を行い必要に応じて空洞の充填などの対策を講じることを検討している…愛知県知事が求めているのは、このように本件認可処分後に環境保全措置として行われる空洞調査に当たり、適切な調査計画を作成することである…したがって、原告らの上記②の主張には理由がない」と反論している。

しかし、JR東海は、2018年5月9日、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づく使用認可申請を行い（2018年10月17日認可）、同年6月13日には春日井市坂下町から勝川町のシールドトンネル工事契約を締結している。しかしながら、JR東海には、工事実施前に綿密な調査を行うことも、そのための適切な調査計画を作成する動きはない。JR東海が、環境保全措置をないがしろにする姿勢を取っていることは明らかである。

また、補正後評価書には、亜炭採掘跡の空洞調査について「調査計画の策定にあたっては、今後、専門家や関係機関等の意見を踏まえ、検討していきます」とあるが（丙7号証の1・6－3－11・735頁）、愛知県知事意見が求めていることは「関係機関等と協議」することであって、「意見を踏まえ」る程度のことを求めたものではない。

(3) 被告は、「原告らは、地下水、水資源及び地盤沈下について…③「…春日井市水道事業が取水する地下水源が同市廻間町地内に5か所あり、本件工事による水源となる地下水位の水位、水量、水質等に多大なる影響を及ぼすことが懸念されている」と主張する」とし、これに対して「そもそも、抽象的なものにすぎない上、「春日井市においては、春日井市水道事業が取水する地下水源が同市廻間町地内に5か所」とする根拠自体不明である」と反論している。

しかし、春日井市長の準備書への意見（2014年2月6日付け）には「春日井市水道事業が取水する地下水源が廻間町地内に5か所あり、工事により水源となる地下水位の水位、水量、水質等に多なる影響を及ぼすことが懸念されるため、工事開始前と工事開始以降の継続的な環境影響調査を実施するととも

に、工事施工予定期間、実施状況等について、逐次、水道事業者へ書面で連絡すること。また、影響があった場合の補償等について、水道事業者と協議し対応を明確にすること。」と明記している。また、「平成29年度版 春日井市水道事業の現況」では、自己水源（深井戸）として、廻間送水場第1水源から第5水源までが記載され、5本の深井戸の内3本は取水している（甲C-A5）。この意味で、評価書の8-2-3水資源の（1）調査は、出典として「平成24年度版 春日井市水道事業の概要」が掲げてあり、廻間送水場の第2、第3、第4水源だけが記載されているが、施設能力は記載していない（丙7号証の1・8-2-3-2）という不十分なものであった。

春日井市長意見を踏まえた原告の主張を「根拠自体が不明」と述べること自体が、評価書作成当時のJR東海の調査能力の不備に目をつむり、春日井市長意見の指摘に真摯に対応していないことを如実に示すものである。

（4）被告は、原告の主張①ないし③を紹介した上で、「しかしながら、原告らの上記主張は…本件認可処分の違法性とどのように結び付くのか明らかでない」などと主張している。

しかし、上述したように、本件環境アセスは、①地下水位のシミュレーションは概要が示されたにすぎないこと、②垂炭鉱採掘跡地の綿密な調査は未だに調査計画さえ作成されていないこと、③春日井市水道事業も調査不足が明らかであることから、本件認可処分は環境影響評価法33条に違反するもので、JR東海の評価も、国土交通大臣の判断も誤っているといえる。

6 土壌汚染

（1）被告は、「原告らは、土壌汚染について、「名古屋駅周辺においては…本件工事においても地下掘削工事等に伴い汚染された土壌が発生するおそれがある。」、「…春日井市内の美濃帯地層を掘削した土砂より、同様の事態が発生するおそれがある。」と主張する」とした上で、「JR東海は…名古屋駅周辺及び美濃帯の地質を含め、土壌汚染に係る環境影響について…環境の保全についての適正な配慮を行っている」と反論している。

しかし、JR東海は、旧名古屋ターミナルビル（名駅一丁目1番）に関する

土壤汚染の調査結果で、76検体中19件で砒素が基準の1.1～1.1倍検出されたため(甲C-A4)、名古屋市から「適切な土壤汚染対策を実施するよう指導」されている。この正しい土壤汚染状況を記載すべきであるという意見に対し、準備書と同じ内容の見解である。JR東海は、この土壤汚染を知らず、現地調査結果(丙7号証の1・8-3-3-8・1146頁)で、砒素の溶出量が地点番号15中村区名駅で0.004mg/lであるから土壤溶出量基準0.01mg/lより小さい値で問題なしと評価しているのであるが、このような姿勢が間違っているのである。この地域においては、汚染が判明しているのだから、もっと詳細な再調査をすべきであるし、文献調査として旧名古屋ターミナルビルの調査結果も追記すべきなのである。

- (2) また、被告は、「国土交通大臣は、土壤汚染について、例えば、土壤汚染の可能性のある地域における発生土の汚染状況調査について「…トンネル工事等に伴う発生土については、自然由来の重金属等による汚染の状況を定期的に調査すること。」などの意見を述べていた…そこでJR東海は、事業者の対応として「…発生土に含まれる重金属等の定期的な調査を実施します。」などと記載するなどして、これに適切に対応した」とも主張している。

しかし、JR東海は、定期的検査をどの頻度で行うか、いつ、誰に公表するのか、など具体的な方針は定めていない。少なくとも、掘削土砂の搬出ロットごと検査、検査結果の早期公開などを追加すべきであり、環境保全措置として不十分というほかない。

- (3) 被告は、「原告らの上記主張は…本件認可処分の違法性とどのように結び付くのか明らかでない」などとも主張しているが、土壤に関する本件アセスは、知事意見を無視するなどしているため、環境影響評価が適正に行われたとは認めがたい。このため、本件認可処分は環境影響評価法第33条に違反するといふべきである。

7 日照阻害

- (1) 被告は、「原告らは、日照阻害について、「春日井市西尾町では換気施設等の高さは30m…勝川町…25m、丸の内変電施設…35m…日照障害が

発生する可能性が高い。」と主張するとし、これに対して、「原告らの上記主張は抽象的なものにすぎない上…本件認可処分の違法性とどのように結び付くのか明らかでない」などと述べている。

しかし、日照障害が発生する可能性が高いことは事実であるからこそ、JR東海も「鉄道施設（換気施設、変電施設、保守基地）の存在により、日照障害が発生するおそれがあることから環境影響評価を行った。」（丙7号証の1・8-3-4-1・1161頁）と認めており、原告らの主張が抽象的などという指摘は不当である。

- (2) また、被告は、「JR東海は、環境保全措置として、「鉄道施設（換気施設、変電施設、保守基地）の配置等の工夫」を実施することを検討し、日照障害を回避又は低減できることからこれらの環境保全措置が実施に適していると検討している」と主張している。

しかし、同じ換気施設であるにもかかわらず、施設の高さが、西尾町では30m、勝川町では25m、他は10m未満という大きな違いがある。このような違いがなぜ生じるのかを明らかにするべきである。JR東海は、環境保全措置の検討として「鉄道施設（換気施設、変電施設、保守基地）の配置等の工夫により、日照障害を回避、低減できる」と記載しているが（丙7号証の1・9-25・1459頁）、西尾町と勝川町の換気施設も、10m未満とすることで、日照障害の回避、低減を図るべきである。

- (3) さらに、資料編の日影線図（丙7号証の2・環10-2-1～環10-2-7・429～435頁）を見る限りでは、敷地一杯に対象建造物の建設を予定しており、「配置等の工夫」がされているとは言えない配置計画となっている。敷地境界ぎりぎりに建物を建設する計画では「配置の工夫」は不可能であり、補正後評価書に記載された環境保全措置は絵に描いたもちである。

- (4) このように、JR東海は、日照障害が発生する可能性が高いことを認めながら、環境保全措置は不十分なものであり、環境影響評価が適正に行われたと認めることはできず、環境影響評価法33条に違反する。

8 文化財

(1) 被告は、「原告らは、文化財について…②「名城非常口とその周辺は…『名古屋城三の丸遺跡』に含まれており、土地掘削等を伴う工事によって埋蔵文化財が滅失する可能性が高い。また…送電施設が名古屋城址を構成する南外堀を横断することによって特別史跡の現状を変更する可能性も高い。」、「春日井市内において、…『欠之下古墳』、『御鍋山古墳』が存在しており、埋蔵文化財への影響が懸念される。」と主張するとし、これに対して「JR東海は、特別史跡名古屋城址を含む指定等文化財は回避する計画としているため、指定等文化財への影響はないと予測している。また、名古屋城三の丸遺跡、欠之下古墳及び御鍋山古墳の埋蔵文化財についても調査し、「それらの埋蔵文化財の一部が改変される可能性があるものの、文化財保護法など…手続きを行い、試掘・確認調査を実施したうえで、必要により文化財としての価値を後世に継承するために発掘調査を実施する…」したがって、原告らの上記主張②には理由がない」と反論する。

しかし、春日井市長、愛知県知事などの意見が適切であったため、JR東海は、文化財保護法などによる手続きを行い、試掘・確認調査、また必要により発掘調査を実施するとしたのである。したがって、このような調査結果を踏まえないければ、十分な環境影響評価を行ったことにはならない。

(2) 以上のように、JR東海は、不十分な環境保全措置しか講じておらず、環境影響評価が適正に行われたとは認めがたい。このため、本件認可処分は環境影響評価法第33条に違反する。

9 動物、植物及び生態系について

(1) 被告は、「原告らは、動物、植物、及び生態系について、①「春日井市では…オオタカが確認されており、保全措置が必要である。」、②「岐阜県と愛知県の県境周辺には湧水湿地（東海丘陵小湿地群）が存在し、…シデコブシ等が生育している。工事による地下水の水質や水量への影響が懸念される。」、③「愛知高原国定公園付近では、ギフチョウ、ヒメタイコウチ等の希少な野生動物植物が生息・生育している環境への影響が懸念される。」と主張する。しかしながら、原告らの上記主張は抽象的なものにすぎない上…本件認可処分の違法

性とどのように結び付くのか明らかでない」と主張している。

しかし、JR東海も補正後評価書において、「工事の実施…及び鉄道施設…の存在により、対象事業実施区域及びその周囲で、重要な種及び注目すべき生息地への影響のおそれがあることから、環境影響評価を行った」（丙7号証の1・8-4-1-1・1193頁）として、調査し、予測・評価も行っているのである。したがって、原告の主張を抽象的なものにすぎないと評価することは失当である。

(2) 被告は、原告の上記①の主張について、「JR東海は、オオタカについて、環境保全措置を実施することを愛知県評価書に記載している。したがって、原告らの上記①の主張には理由がない」と反論している。

しかし、環境保全措置の内容の説明のないまま、このような結論を出すことはできないはずである。例えば、国土交通大臣の意見は「オオタカ（西尾ペア）については、営巣中心域に改変の可能性がある範囲の一部が含まれる計画になっているが、…営巣中心域や高利用域といった繁殖に必要な地域のできる限りの回避や営巣期の工事の回避等を行うこと」を指摘している。ところが、JR東海は「オオタカ（西尾ペア）…改変を行うのはその一部であり、今後施設の計画を詳細に進めていくにあたっては、営巣中心域を回避して計画してまいります」として、国土交通大臣が求めた「営巣中心域や高利用域といった繁殖に必要な地域」の回避を、「営巣中心域」に限定するという、都合のいい環境保全措置しか取っていないのである。

補正後評価書（丙7号証の1・8-4-3-29・1337頁）では、オオタカの一番重要な営巣エリア2.7haのうち、11.1%の0.3haが改変の可能性がある面積とされている。また、繁殖エリア87.5haのうち、8.1%の7.1haが改変の可能性がある面積とされているのである。こうしたことを明記したうえで具体的に評価すべきである。

(3) 被告は、原告の上記②の主張に対して、「JR東海は、シデコブシについて、「改変の可能性がある範囲に…シデコブシは確認されていない。」、「湿地を涵養する湧水は表層の地下水から涵養される」、「破碎帯等の周辺にある河川

の一部において流量への影響の可能性があるものの、周辺に同様の環境が広く残される」、「したがって生育環境に変化は生じない。」と予測している。したがって、原告らの上記主張②には理由がない」と反論している。

しかし、補正後評価書（丙7号証の1・8-2-2-38・1086頁）では「湧水は、地表付近に分布するシルトや粘土が不透水層の役割を果たし、その上側の砂礫層から湧出していると考えられる」と「考えられる」としか言っていない。このように、「考えられる」という結論を「表層の地下水により涵養されている」と言い換えることは非科学的である。

(4) 被告は、「JR東海は…規定に従って手続きを履践…動物、植物及び生態系に係る環境影響の回避又は低減が図られていると評価…国土交通大臣としても環境の保全について配慮が適正に行われているものと判断した」と主張する。

しかし、JR東海的环境保全措置は不十分であり、本件認可処分は、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査しなければならないという環境影響評価法第33条に違反するものである。

10 廃棄物

被告は、「原告らは、廃棄物等について、「…建設発生土の搬出ルートでは、長期間にわたり…大気質、騒音、震動など周辺環境への影響が懸念される。また…発生土処分に伴って環境汚染を発生させるおそれがある。」と主張する。この点についての反論は、建設発生土について、前記第3の4で、大気質について、前記第4で、騒音及び振動について、前記第5で、それぞれのべたとおりであり、現行らの上記主張には理由がない」と述べている。

しかし、原告らは、建設発生土については検査項目と検査頻度さえ示していないこと（本準備書面第2の4）を、大気質については運行台数の削減が求められているという状況は変わらないこと（本準備書面第3の1）、騒音及び振動については建設騒音の予測は、地上1.2mで83dBであるものが地上4.2m 10m, 15m, 20mではいずれも90dB以上と規制基準の85dBを越えていること（本準備書面第3の2）などを、具体的に指摘して反論し

ているところである。

1 1 電磁波に関して

被告は、電磁波に関して、「JR東海が…「磁界の影響は、磁界の発生源である超電導磁石からの距離が離れると、距離の3乗に反比例して、小さくなります。愛知県内においては地下深い箇所に計画しているトンネル内を車両が走行することから、磁界による地上への影響はありません。」と記載しているように、磁界による地上の環境への影響はない。したがって、原告らの上記主張には理由がない」と主張している。

しかし、たとえ磁界による地上の環境への影響がないということが事実であったとしても、客席、駅ホームでの磁界による人の健康への影響を検討すべきである。

国土交通大臣の意見も「磁界に関する丁寧な説明」の表題があり、「磁界の影響については、車内及び車外での磁界の強さが、世界保健機関（WHO）が採用すべきとした国際非電離放射線防護委員会（ICNIRP）のガイドラインを下回っていることが確認されているが、地域住民や利用者の不安感を払拭するため、引き続き事業説明会や工事説明会などにおいて、計測データ等を用いて丁寧に説明すること。」（丙7号証の1・13-14）と指摘している。

1 2 温室効果ガスについて

(1) 被告は、「原告らは、温室効果ガスについて、「工事の実施にともない発生する温室効果ガスが二酸化炭素に換算して約183万tCO₂、…地球温暖化を悪化させる計画というほかはない。」と主張する。しかしながら、原告らの上記主張は…本件認可処分の違法性とどのように結び付くのか明らかでない。」と主張している。

しかし、国は、2016年に、「地球温暖化対策の推進に関する法律」8条に基づき、「地球温暖化対策計画」を閣議決定し、2030年度に2013年度比で26%削減するとの中期目標、長期的目標として2050年までに80%の温室効果ガスの排出削減を目指すことを位置付けている。また、同法5条は、事業者の責務として「温室効果ガスの排出の抑制等のための措置（他の者

の温室効果ガスの排出の抑制等に寄与するための措置を含む。)を講ずるよう
に努めるとともに、国及び地方公共団体が実施する温室効果ガスの排出の抑制
等のための施策に協力しなければならない。」と定めている。

環境影響評価においては、このような責務を果たしているかを示す必要があ
り、これを実施していなければ、評価書及びそれへの国土交通大臣意見に基づ
き、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査し
なければならない環境影響評価法第33条に違反することになる。

(2) 被告は、「国土交通大臣は、温室効果ガスについて、例えば、供用時のエネ
ルギー対策について、「供用時に調達する電力は、できる限り再生可能エネ
ルギーからの電力とする等の対策を講じるとともに、さらなる省エネを徹底しつ
つ、増加する温室効果ガス排出量を最大限抑制すること。」との意見を述べて
いた…そこでJR東海は、事業者の対応として、「…省エネルギー型製品の
導入、温室効果ガスの排出抑制に配慮した施設の維持管理などの環境保全措置
を確実に実施する他、車両基地等において太陽光発電システムなどの再生可能
エネルギーの活用など…温室効果ガス排出量の抑制を図ります。」と記載する
などして、これに適切に対応したものである」と主張している。

しかし、省エネルギー型製品の導入、配慮した施設の維持管理程度では、工
事で約183万tCO₂もの排出量があることをカバーできない。

また、国土交通大臣の意見の主要部分である「供用時に調達する電力は、で
きる限り再生可能エネルギーからの電力とする」については何の検討もしなか
ったのか、JR東海の環境保全措置には含まれていない。

そもそも、国土交通大臣は、供用時に調達する電力を問題にしているのだか
ら、供用時に調達する膨大な電力により、どれだけの温室効果ガスが排出され
るのかを予測し、複数案として、リニア方式でない既存新幹線方式などを比較
検討することが必要なのである。国土交通大臣の意見を考慮することなく行わ
れた環境影響評価に基づいて本件認可処分を行ったことは、環境影響評価法3
3条に違反する。

以上