

平成28年（行ウ）第211号 工事実施計画認可工事取消請求事件

原告 川村 晃生 外737人

被告 国（夙分行政庁 国土交通大臣）

参加人 東海旅客鉄道株式会社

意見陳述書

平成31年2月8日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

原告ら代理人 弁護士 蒲生 路子

代理人蒲生から意見を陳述いたします。

- 1 原告らは、準備書面21において、準備書面9において主張していた、参加人JR東海が実施した長野県環境影響評価が、①環境影響評価を行う対象が不明確又は不確定であるのに免許等がなされた場合、もしくは②環境影響評価手続において調査・予測・評価を行うべき対象又は項目が欠落している場合又は調査・予測・評価を行ったと評価できないのに免許等がなされた場合に該当し、裁量の逸脱・濫用があるといえ、環境影響評価法33条に違反し、取り消されるべきものであることを、被告の反論に再反論する形で、改めて主張しました。

準備書面21における原告らの再反論を一つ一つここで陳述することはできませんが、そのいくつかを陳述し、JR東海が実施した長野県環境影響評価がいかに形式的、表面的な、認可ありきのものであるかをお伝えいたします。

- 2 発生土について

長野県補正後評価書において、長野県内を通過する中央新幹線の路線は、地上部4.4km、トンネル部48.5kmと記載されております。長野県民の誇りとする雄大な中央アルプスや南アルプスに長大なトンネルが掘削される結果、トンネル工事により発生する土は長野県内のみでも約950万 m^3 とされます。

しかるにJR東海は、切土工等又は既存の工作物の除去に伴う建設発生土等についてのみ環境保全措置を検討しておりますが、トンネル工事に伴う発生土

については、環境影響評価をしておりません。補正後評価書に記載された発生土置き場は8箇所しかなく、その具体的位置も一部しか明示されておらず、発生土置き場への運搬ルートも明らかにされておりません。

また、J R 東海は、実際には発生土の仮置き場を確保できていない状況であったにもかかわらず、補正後評価書には「仮置き場の確保に努め」などと記載し、仮置き場が確保できたことを前提とした環境保全措置を展開しております。

このような無責任な内容では、発生土の問題のみを取り上げても、J R 東海の実施した環境影響評価は、手続において調査・予測・評価を行うべき対象又は項目が欠落している場合に該当し、環境影響評価法33条に違反し、取り消されるべきものです。

3 小日影鉾山跡について

長野県下伊那郡大鹿村の小日影山の北西には、小日影鉾山の坑口跡があります。過去には鉾毒により樹木が枯れる等の被害が生じたことがあると言われております。

被告は、小日影銅山跡に関して、J R 東海は、長野県知事の意見を勘案して準備書の記載事項に検討を加え、必要と認めたものについては環境影響評価法所定の修正区分に応じた措置を採っていると主張しております。

しかし、被告の引用する長野県補正後評価書に参照資料として挙げられた「資料編10-1 掘削土に含まれる自然由来重金属等の調査について」を見ると、「施工中調査の計画（試験方法、調査頻度等）については、問題が生じる可能性のある地質の状況を踏まえ、学識経験者と相談するなどして策定する。」などとの漠然とした手順と共に、「汚染のおそれのある掘削土が確認された場合においては、現場内及び周辺への重金属等の拡散を防止するために、被覆、遮水工等の適切かつ合理的な対策工を立案し、施工管理を行うとともに、「汚染土壌の運搬に関するガイドライン（環境省）」等を踏まえながら、土壌汚染対策法等の関係法令を遵守し、適切に運搬、処理を実施していく。工事において

基準不適合土壌が発生した場合は、その都度、長野県及び関係市町村に報告するとともに、地元の方々にもお知らせし、適切な対策を講じる。」などとの単なるＪＲ東海の意向表明に等しい記載があるのみです。どのような試験方法、調査頻度を採用するのか、適切かつ合理的な対策工や適切な運搬、処理の方法、適切な対策とは何か、それらの実効性はどの程度かについては全く記載されておりません。これでは環境影響の低減を図るという環境影響評価法の趣旨は実現されません。

また、補正後評価書に参照資料として挙げられた「資料編 18-3-1 建設工事に伴う副産物の一般的な処理・処分の方法」には、建設工事に伴う副産物の処理・処分方法等が記載されているのみであり、処理・処分の結果、無害化がどの程度果たされるのかが記載されておりません。よって、これらの処理・処分によりなぜ「汚染された発生土の搬出による汚染はない。」と結論付けられるのかも不明です。

また、ＪＲ東海が必要により実施するという薬液注入工についても、これにより新たな環境汚染が生ずる怖れがありますが、ＪＲ東海は、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針」に基づき工事を実施することのみを根拠に「薬液注入による土壌汚染を生じさせることはない。」と結論付けております。ＪＲ東海の予測は、暫定指針に基づいて工事を実施すれば薬液は無害化すると主張するに等しく、強弁と言わざるを得ません。

小日影鉱山跡に関する部分に限らず、補正後評価書には、法令や指針を遵守して適切に処理する、だから環境影響は小さい旨の記載が幾つもあります。未曾有の大工事であるにもかかわらず、我々は単なるＪＲ東海の意向表明のような記載により環境影響は小さいと考えてよいのでしょうか。国民の生活環境に大きな影響を与える計画である以上、国は、国民が納得できる計画でなければ認可してはならないのではないのでしょうか。

4 大気汚染について

被告は、建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境影響評価について、J R 東海が四季に各 1 週間しか行っていない気象調査のデータを用いて予測を行った地点における予測結果の信頼性、妥当性を検証するよう求めた長野県知事の意見に対し、J R 東海は、四季データと通年データを用いた予測結果の比較を表にして検証し、適切に対応している旨を主張しております。

しかし、それらを見ますと、予測に用いた風向・風速データのうち、対象計画施設付近の現地にて測定した通年観測のデータを用いたのは大鹿村大河原釜沢と高森町下市田の 2 箇所のみであり、その他は、対象計画施設付近で行った四季各 1 週間の現地調査結果のデータと近傍の一般環境大気測定局のデータとの間で相関が得られなかったとの理由により、結局現地調査で得られた四季各 1 週間のデータが用いられております。これでは、結局のところ四季各 1 週間のデータを通年のデータとして用いて予測しているに過ぎません。

これについて、J R 東海は、四季各 1 週間のデータが通年のデータを代表できるか検証したと主張しておりますが、その方法は、大鹿村大河原釜沢と高森町下市田にあるわずか 2 箇所の通年調査地点における気象データを、通年期間と四季調査期間について統計するというものです。かかる統計を根拠に、J R 東海は、「山間部を含め、四季調査地点においても年間の気象状況を把握できており、妥当性が確保されていると判断し」ており、極めて杜撰な判断と言わざるを得ません。

そもそも対象計画施設付近で行った四季各 1 週間の現地調査結果のデータと近傍の一般環境大気測定局のデータとの間で相関が得られなかったという事実自体、四季各 1 週間のデータは通年のデータを代表できないことが露呈したものです。

5 テリコ・ダム訴訟について

長野県は、豊富な森林資源を有し、貴重な生物が数多く生息しておりますが、

イヌワシ（長野県の指定による絶滅危惧ⅠA類）、クマタカ（同絶滅危惧ⅠB類）ハチクマ、ハイタカ、オオタカ（同絶滅危惧Ⅱ類）等、絶滅が危惧される種も少なくありません。

ここでテリコ・ダム訴訟について陳述いたします（以下は「私が見た世界の湖沼 TVAのダム湖（アメリカ東南部）クリンチ湖（スマトラ）」（著者大串龍一 河北潟湖沼研究所）から抜粋した内容です）。アメリカ東南部にあるリトル・テネシー川にダムを造る計画が立てられ、住民等の反対運動が始まり、アセスメント報告書の不備を理由に、1969年に裁判所により建設工事の差止判決が出されました。1974年に工事が再開されましたが、その前年にスネール・ダーターの生息が発見され、「絶滅に瀕した生物種を保護する法律」に基づく工事差止訴訟が提起された結果、1977年にほぼ9割が完成していた建設工事に対し、控訴裁判所の工事差止命令が出され、工事は中止され、翌1978年に最高裁判所がテリコ・ダムの水門閉鎖の停止を命ずる判決を下しました。

スネール・ダーターを他の河川に移植することにより裁判所の工事差止命令は解除され、結局ダムは完成されたという後日談がありますが、この訴訟は、絶滅の危機にある生物種という「計算できない価値」と「利便性のための出費」とは比較考量できるものではないこと、利便性を強調し、生物種を絶滅させてはならないという人類にとって普遍的に重視されなければならない原則を示しております。本件認可処分についても、裁判所がこのような人類普遍の原則に拠って立つことができるのかが問われております。

6 住民の声

中央新幹線の建設工事は、確実に長野県内の住民の生活環境を悪化させております。大鹿村釜沢地区の住民からは、仮残土置き場とされる、通称三正坊というこの地区唯一の平らな農地において、土曜日や祝日にも朝8時から夕方6時まで土砂が運ばれ、地馴らしをする騒音に苦しんでいる、積み上げた発生土

を締め固める振動ローラーは地響きのような騒音である、釜沢地区へ通じる県道は工事のため片側通行規制があり、長く待たされることがあるとの声が上がっております。また、大鹿村内の博物館等への進入路が工事用道路になっているため、それらの施設に入りづらい、細く曲がりくねって傾斜も強い県道赤石岳公園線に大型の工事車両や作業員車両が増えて危険を感じる、客からも大鹿村へ行く道はダンプが多くて怖い、車が走りにくいと言われる、との声も上がっております。実際に私も、大鹿村へ行った際、乗っていた車両と大型の工事車両が曲がりくねった細い道で何度もすれ違い、その度に危険を感じました。

それらの影響なのか、大鹿村の住民は、村内への観光客が全体的に減っていると感じております。また、山の動物たちと共存する集落であったのに、動物たちの出没が少なくなったと言う住民もおります。

また、自然環境や住環境に対する影響以外にも、大鹿村の住民は、J R 東海が地区懇談会の前に一部の住民に会い、協力を求めるため、住民の分断が生じていること、さらに J R 東海が住民に説明した内容を、後日一方的に変更してしまうことについて、心痛や不信感を述べております。

7 結論

このように、J R 東海が実施した環境影響評価は、適切な調査・予測・評価を行ったとは到底評価できない杜撰かつ強引な内容であり、J R 東海による予測・評価に反し、中央新幹線の建設工事により既に長野県内の住民の生活に悪影響が生じております。このような環境影響評価に依拠した本件認可処分は速やかに取り消して頂くよう強く求めます。

以上