

平成28年（行ウ）第211号、平成31年（行ウ）第115号工事实施計画認可取消請求
事件

平成28年（行ウ）第211号事件原告ら 川村晃生 外737名

平成31年（行ウ）第115号事件原告ら 奈須 利江 外66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

第17回口頭弁論 意見陳述書

2019年12月20日

原告ら訴訟代理人 弁護士 関島 保雄

1 裁判所は前回の法廷で、来年3月までに原告適格に関する中間判決をしたい旨の意向を示しました。

しかし、原告らは、全員が、原告適格を有しており、原告適格の中間判決をする必要性はありません。

裁判所は、中間判決という形をとらなくても終局判決で原告適格と処分の違法性に関する判断を示せば足りるものであります。

裁判所が、原告適格に関する中間判決をするということは、一部の原告か、又は全原告の原告適格を否定する可能性を示すものですが、現時点では、裁判所が原告適格に関する判断をするには、判断材料は揃っておらず判断をすることは出来ないはずで

2 原告ら居住地及び不動産所在地と中央新幹線の路線及び施設との位置関係が不明であること。

原告適格を判断する為には、中央新幹線の路線と原告ら住居地等との位置関係を示す住宅地図が必要です。原告らは、これまで、何回も被告及び参加人に対し、中央新幹線の路線と原告らの居住地及び原告らの不動産所在地と路線との関係明らかにするため、中央新幹線の路線を縮尺2500分の1の住宅地図に記入したものの提出を求めてきたが、この提出は未だ提出されていません。

原告らが、2500分の1の縮尺の住宅地図に路線を落としたものを要求しているのは、参加人が被告に本件認可申請をした際に添付した図面の中で、駅（停車場）及び車両基地の所在地の平面図が縮尺2500分の1の住宅地図に記載して提出されており、2500分の1の縮尺であれば、住宅地図に原告らの住所地や中央新幹線の路線や施設が作られる予定の不動産所在地を指示することが可能であります。それと同じ縮尺2500分の1の住宅地図に中央新幹線の路線及び駅施設、車両基地、保守基地等の施設を記入したものの提出を求めるものです。

参加人は、原告らの前記要求に対し前回の法廷で、路線全部の提出は困難であるが、一定の範囲の住宅地図を特定してほしいとの要望がありました。

そこで、原告らは、中央新幹線の地上部（トンネルから地上部に出る場所ではトンネル出口からトンネル側1000mの部分も含む）の路線の中心線及び施設から両側1000mの範囲及びトンネル部の非常口から半径1000mの範囲の縮尺2500分の1の住宅地図に、中央新幹線の路線（トンネル部と地上部が分かるように色塗り等で区別したもの）及び停車場、車両基地、保守基地、変電所、非常口の平面図を住宅地図に記入したものの提出を求めるものであります。

これらの地図が証拠として出ないと、原告らの居住地や原告所有不動産の位置と中央新幹線の路線及び施設との位置関係が正確に把握することは出来ないので、裁判所が原告らの原告適格を判断する際の証拠、材料としては不十分で判断が不可能であります。

3 環境影響評価と施設の特定性が明らかではありません

原告らは、居住地における中央新幹線の工事及び完成後の利用により、健康及び生活環境への影響に関して、参加人の環境影響評価では参加人が建造しようとしている施設（停車場、車両基地、保守基地、非常口、変電所、換気塔等）の形状や規模が明らかでないので、それを明らかにすべきことを求めてきました。

これに対し、被告は参加人が個別の環境影響評価項目ごとに仮定した諸施設の形状等は、各都道府県の補正後評価書に記載の通りであると回答をしているが、補正後評価書には、全くその仮定の施設の形状等の記載がありません。

原告らは、その仮定とした施設の形状・外観・規模を明らかにするように求めているのであって、被告及び参加人は、適正に環境影響評価を行ったと主張する以上仮定の施設の形状等を明らかにすべきです。

施設の形状が明らかであれば、原告らの生活環境への影響についての原告適格に関して裁判所は判断することも出来ないはずであります。

4 輸送の安全性に関しても被告及び参加人は求釈明に回答していません。

原告らは、輸送の安全性に関しても、火災等の事故時に乗客の安全な避難について山岳トンネルの避難路（斜坑等）の具体的構造、距離・勾配や避難の為の手段の具体的検討、超電導磁気浮上式という日本で初めての経験での磁力線の事故時での消磁の為の具体的手順など、事故が生じた場合に乗客を安全に避難させるための対策や対応を明らかにするよう求釈明してきております。

しかし、被告は、トンネル坑口・立坑・斜坑・作業坑から外部に避難する、万一トンネルの途中で停止した場合は新幹線・山梨実験線の経験に立脚して対応方法は明確化しており、実用化に必要な技術や運営方法の確立の見通しが得られていると主張するのみで（被告準備書面6）、具体的にどのような対応をとるのか、いかなる実用に必要な技術や運営

方法の確立の見通しも具体的に明らかにしていません。

中央新幹線は時速505キロメートルという飛行機並みのスピードで走行し、しかも86%が地下トンネルである為、わずかな故障や事故でも乗客の生命や健康が危険となる大事故に発展する危険性が高いものです。

これらにどのように対応しているのか原告らは被告及び参加人に対し具体的な対応を求釈明しているが、未だに回答がありません。

中央新幹線の乗客となる可能性がある原告らにとって、中央新幹線の輸送の安全性の確保のための対策や対応がどのように具体的にとられているのかが明らかでないと、裁判所は、原告適格の判断において、本件処分により工事が行われる中央新幹線が、個々人の乗客の安全性にとってどの程度重大な事故となるのか判断をすることが出来ないはずで

す。最高裁が、もんじゅ訴訟の平成4年9月22日判決で、「当該処分を定めた行政法規が不特定多数者の具体的利益を専ら一般公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含む解される場合には、そのような利益も法律上保護された利益に当たり、これが侵害され、又は必然的に侵害されるおそれのある場合には当該処分における原告適格を有するものというべきである」と判示し、原子炉から約29km～約58kmの範囲の地域に居住する住民の原告適格を認めました（判例タイムズ801号83頁）。この判例は、原子炉設置により将来万一事故が発生した場合、広範囲の地域住民の生命及び身体に影響が及ぶ危険性があることから、原子炉から影響の及ぶ範囲である、原子炉から約29km～約58kmの範囲の地域に居住する住民の原告適格を認めたのです。

裁判所が、輸送の安全性に関して原告適格の判断をするためには、その輸送での乗客の安全性の確保のための対策や措置が参加人によってどのようにとられているのかについて被告から釈明されていない現段階では判断が出来ないものであります。

- 5 大井川源流部の水環境の破壊により南アルプスの生態系が破壊される危険性についての原告適格の判断についても未だ判断に熟していません。

静岡県と参加人との議論を通じて参加人の環境影響評価が杜撰で、環境への影響を適正に回避し減少するとの参加人の言動には信用が無いことは原告ら準備書面26で詳細に主張したとおりであります。

中央新幹線トンネル工事により、大井川が毎秒2m³減水するとの参加人の環境影響評価の科学的根拠がいまだ提出されていません。そればかりか、静岡県と参加人との協議で出てきた、参加人の湧水対策として、中央新幹線のトンネル掘削の際の管理量（トンネル内湧水の最大上限値）として毎秒3m³のトンネル内湧水を設定するとし、その基礎情報としてトンネル湧水が毎秒2.67m³と推計しているが、管理量毎秒3m³の根拠が明らかになっていません。

静岡県は、生物多様性部会を設置して、中央新幹線工事によりユネスコのエコパークに指定されている南アルプスは、その地質構造が他に類を見ない程複雑で、生態系も極めて希少且つ貴重であり、生育環境の変化には極めて脆弱であるという認識の基に、参加人に対し、トンネル工事等によりどのような現象が生じ、それが自然環境や水環境にどう影響を与えるかについて信頼性の高い解析手法を用いて推定すると共に、その推定の限界を理解した上で影響を最小限にする対策を求めています。

しかし、参加人がこれに十分応えようとしない為、静岡県は参加人に不信感を持ち、未だに工事着工に同意していないのです。

大井川の減水問題は、大井川だけに止まらず、南アルプス全体の生物多様性と生態系にとって重大な影響を与える可能性があります。

被害の深刻さにより、南アルプスの自然環境の保護の利益は一般公益にとどまらず、国民個々人の個人的利益の侵害として法律上保護すべき利益であり原告適格を有しています。南アルプスの水問題に関して参加人の科学的な根拠ある説明が無ければ裁判所としても原告適格に関する判断材料が無いのであります。

6 残土置場と、生活環境への影響との関係での原告らの原告適格について

原告らの内、残土運搬車両の交通に伴う騒音振動排気ガス、交通混雑等により又残土置き場自体の設置による自然環境も含めて生活環境が影響を受けると主張する原告らの原告適格については、残土置場とそこへの運搬ルートや運搬車両の交通量等が明らかにならないと裁判所は原告適格を判断する資料がありません。

原告らはこれまで何回も残土置場の位置と処分量を明らかにするように求釈明を求めましたが、ほとんど明らかにされていないか、未だ場所も決まっていないのです。

本件工事は全体の86%がトンネルでありその掘削による残土は全体で泥も含めて約6358万 m^3 と膨大な量で、その残土の置場がほとんど決まっていないのです。また、残土置き場の候補地も報道では出ていますが、それらが中央新幹線工事予定地から遠く離れた場所であることが多く、その運搬ルートも明らかでなく、また広範囲の運搬車両の交通ルートが想定されています。

神奈川県を例にとれば1,140万 m^3 に上る発生土の処分場は千葉県市原市の砂利採取場跡の埋立や、川崎港扇島の土地造成事業、横浜港新本牧ふ頭公有水面埋立事業等多様であるばかりか処分先は大半が未定であり、そのため搬出ルートすら現在でも確定していないことです。

このように、現時点では、残土処分場が決まらなかつたり、搬出ルートも未定である為、残土置場や残土運搬車両の通行による環境破壊を訴える原告らの被害予測も明確に特定できず現時点では原告適格を判断することは困難であります。

以上