

リニア新幹線認可取消請求訴訟 1 審判決の地域説明会

説明資料

2023年8月11日 長野県飯田市上郷公民館

弁護団共同代表 弁護士 関 島 保 雄

1 判決の結論

判決は、全国新幹線整備法（以下全幹法という）の適用によるリニア工事計画の認可は違法であるとする原告らの主張を、時速200kmを超える高速鉄道だから新幹線であるとして、全幹法による認可手続きに違法性は無いとしました。また、環境影響評価法（以下環境アセスという）に違反するとの原告らの主張に対しても、JR東海は環境アセスは、法的に決められたアセス項目についてアセスが行われていること、JR東海は適正に環境対策に取り組み環境保全措置を確実に実施するとしていることから、環境保全について適正な配慮がされていると国土交通大臣は判断したもので、その判断に重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らして著しく妥当性を欠き裁量権を逸脱濫用したものとうかがわせる事情も無いから認可に違法があるとは認められないとして、原告らの認可取消の要求を棄却しました。

その内容は、原告住民らが、リニア新幹線認可手続きの違法性を指摘した点を見逃し、国及びJR東海の本意を鵜呑みにした、一方的で説得力も無い判決です。

2 判決の問題点

(1) 全幹法適用の問題点と重要な環境変更を事後アセスに後回しした違法性を無視しました。

リニア鉄道の輸送の安全性や建設の必要性、南アルプスを代表とする長大トンネル掘削による自然環境の破壊を無視する環境アセスの杜撰さ、これらの根本原因となっているのが全幹法の適用です。

原告らが、本来リニア鉄道は全国的なネットワーク性が無いことから新幹線ではなく、鉄道事業法による厳格な審査が必要であり、全幹法の適用は違法である旨主張しましたが、判決は、速度が時速200キロメートル以上であれば全て新幹線に該当するから全幹法の適用が認められると単純に切り捨てました。

全幹法の適用により、リニア鉄道は、新幹線となり、工事計画の実現が優先され、環境アセスはその内容が杜撰でも、一応環境項目に関する影響調査がされて環境対策がされていれば問題ないとする判断でした。JR東海は、重大な環境破壊に関する部分は住民から批判されると考え、環境アセス段階では詳細を明らかにせず、事後アセスで済ませることで環境アセス手続きを骨抜きにしたのです。

この結果、国土交通政策審議会の審議は、輸送の安全性の審査を骨抜きにし、JR東海の説明を鵜呑みにする審議しかしていません。特に多くの断層や破碎帯がある南アルプスを横断するトンネル構造の為、地震や事故等における乗客の安全性が十分に審議されなければならないにも

かかわらず、杜撰な審議しかしていません。しかし、判決は、国土交通大臣には広範な裁量権を有しており、国土交通政策審議会での審議で安全性の審議も行われたとして、工事認可手続きに違法性は無いとしました。

(2) 重要な工事の変更を認可後の事後アセスで済ませている環境アセスの違法性。

J R 東海は、環境アセスでは大井川の7か所に発生土置場を設置するとしていたが、工事認可後に、静岡県工区の発生土全量約360万 m^3 を大井川の燕沢に集中して設置する構想（幅300m、長さ600m、法面高さ約60m）に変更しました。また、大井川のトンネル工事による毎秒2トンの減水（漏出）に対し、環境アセス段階ではポンプアップして減水部分の全量を大井川に戻すと約束していたが、認可後に導水路設置に変更し、7割しか戻せなと変更して静岡県にこの案を押し付けようとしたが、静岡県は納得せず未だ工事の許可を認めていません。

判決は、このような問題についても、長大な工事計画の段階では、環境アセスが全ての事態に対応することは不可能で、工事が進む段階で、工事計画の変更やそれに伴う事後アセスによらざるを得ないことは当然であるとして、J R 東海に配慮した立場で判断しています。

(3) 発生土置場が殆ど決まっていな段階で環境アセスを行った問題。

環境アセスの最大の問題点は、沿線周辺の環境や自然を侵害する発生土の処分地の確保がほとんどできていない段階で工事計画を認可したことです。発生土置場に関する環境アセスは殆ど行わず、事後アセスで済ませるという姑息な手段を J R 東海はとりました。国土交通省はそれにお墨付きを与えて工事計画を認可したのです。認可段階で約6358万 m^3 もの大量の発生土の中で、置場が決まっていたのは、静岡県大井川源流部7か所と山梨県早川町1か所の8か所だけでした。それもどこにどれだけの発生土を置くのかも明らかにしていない代物でした。

従って、発生土置場も決まっていない為、発生土運搬車両の通行ルートも明らかで無く、それに伴う運行車両の騒音排気ガス振動等の環境破壊の予測も環境アセスでは行われていません。認可後現時点でようやく5割程度の発生土置場を確保したようであるが、発生土置場周辺住民からの環境保護要求への対応から置場が確定しているところは少ないのです。

これに対し、判決は、長大な工事計画では発生土置場が全て決まってから工事認可することは不可能で、工事の進行に応じて発生土の工事への使用や公共事業への活用、其の他の発生土置場を確保するもので、当然事後アセスで対応せざるを得ないものであると J R 東海の立場に配慮し住民の立場を無視した判断をしました。

(4) トンネルや非常口（坑口）、駅舎、車両基地、保守基地、変電所等工作物の特定がないままの杜撰な環境アセスである。その結果、どのように環境影響が出ると予測したのかその根拠や予測理由が不明なままです。

全幹法は施設の位置住所を特定すればよく施設そのものの形状を特定することまで要求していないことを根拠に、環境アセスも施設を特定する必要もないとしました。J R 東海は、仮定

の施設を構想してそれによる工作機械等による振動・騒音・大気汚染等の環境アセスを行ったとしていますが、JR東海は、仮定の施設自体も明らかにしようとしていません。

この典型例は神奈川県鳥屋に建設される関東車両基地です。環境アセス段階では長方形の点線で囲んだ地点しか示されていませんでした。それが認可後の2014年11月及び2015年2月の地元住民説明会で、初めて車両基地の概要が説明されました。その概要は、長さ2km、最大幅350m、面積50㍓、盛土の高さ約310mで、神奈川県の発生土1140万㍓の内約360万㍓が使われるという巨大な車両基地であることが判明したのです。しかも、車両基地予定地の住民の立ち退きが必要になるなどの説明が認可後に住民に明らかにされるというものでした。認可後に初めて施設の内容の具体的説明がされるというもので、環境アセス時点では、このような巨大な環境異変を行う車両基地との説明もなく、それを前提とする環境アセスもされていないのです。

(5) 輸送の安全性及び南アルプスや沿線の自然環境の保護に関する部分に対する環境アセスの問題点についても十分な検討が行われていない判決です。

この点は原告適格と関連しますが、輸送の安全性の確保、南アルプスの自然の保護、地域の自然環境の保護に関しては、一般公衆の利益であって個人の私的利益ではないので、この点の保護を求める原告の訴えは原告適格を欠いていること、行政事件訴訟法10条は原告の法的利益に関係無い取消事由を主張することが出来ないとなっており、これら公衆の利益に関しては裁判の争点に出来ないとして切り捨てています。その為、判決は、これらに関する判断はほとんどしていません。輸送の安全性に関しては国土交通省の交通審議会の段階で議論して安全性は確保されているとして工事計画が認可されているので問題はないとしています。

しかし、地震学者の石橋克彦先生の説明では、国土交通省の審議段階では地震学者の意見も聞いていないし、審議したと言える内容では無いと指摘しています。

輸送の安全性が確保されない鉄道の危険性や、鉄道工事による南アルプスの自然保護が審理の対象外になるならば、日本の裁判所においてこれらの違法な計画を阻止する、あるいはその問題点を住民側から審査し究明する手段は日本には無いことになります。

(6) 沿線地域の住民の、騒音、振動、大気汚染、河川の汚染、水資源の枯渇汚染、日照被害、地盤沈下等に関しては、中間判決が原告適格を認めたことから、それに対する環境アセスの内容については判決も触れています。

しかし、判決は、JR東海の環境アセスは、法的に決められたアセス項目についてアセスが行われていること、JR東海は適正に環境対策に取り組み環境保全措置を確実に実施することから、環境保全について適正な配慮がされていると国土交通大臣は判断したもので、その判断に重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らして著しく妥当性を欠き裁量権を逸脱濫用したものとかがわせる事情も無いから認可に違法があるとは認められないとして、原告らの認可取消の要求を棄却しました。

(7) 山梨実験線について環境アセスが行われていない点について

原告らは、山梨実験線についてその後も営業線として使われることが明らかであるから環境アセスの対象であるにもかかわらず環境アセスをしていないのは違法であると主張しました。

これに対し、国及び JR 東海は、あくまでも実験線であり営業線ではないから環境アセスの対象外であると主張し、判決は、この被告国及び JR 東海の主張に従う形式的な判決をしました。

しかし、環境アセスは山梨実験線の結果を受けて環境予測や環境対策を行っています。しかも営業線として予定されていることはその実験内容からも路線設定段階からも明らかです。実験線で環境アセスをしなくては、その後の営業線の環境アセスの予測資料さえ不十分となることは明らかで、その違法性は免れないものです。

3 長野県の環境影響評価の問題点

- (1) 黒田地区については、従来から地下水の利用がなされてきたものの、そのことを考慮せずに NATM 工法によるトンネル工事が計画されていました。しかし、参加人は、地下水の利用が多いことが分かって、駅西側の飯田市上郷飯沼の北条地区のトンネルの一部区間（長野駅～黒田非常口付近）について、NATM 工法をシールド工法に変更しました。また、掘削深度付近で未固結層が確認されたとの理由により、掘削方法を NATM 工法からシールド工法に変更しました。これに伴い、掘削方向が変更され、工事ヤードや発生土の運搬ルートも変更されました。しかし、変更後の飯田市上郷飯沼の北条地区のトンネルの一部区間（長野駅～黒田非常口付近）について、環境影響評価を改めて実施していない。トンネル掘削に伴う環境影響は、地下水・水資源への影響、地上部の住民への騒音・振動被害、地盤陥没のおそれ等が予測できるところ、計画変更後の上記トンネル区間については環境影響評価が実施されていないのであるから、上記影響をうけるおそれのある住民らに対する適切な配慮が確保されたものであると評価することはできません。環境影響評価書の段階で、トンネル通過の深さの地下水と地上付近の地下水が繋がっていると考えられていたこと、NATM 工事の場合に浅層の地下水への水位への影響を及ぼす可能性を予測していたとのこと。しかも平成 27 年度には「水の利用状況」の調査も行い 654 地点の地下水利用者がいることも把握していたというが、環境影響評価書には数件の井戸水利用者のみで、654 地点もの利用者の事実は全く記載されていませんでした。環境アセス段階での調査不足を露呈しています。

(2) 土石流の危険性を検討した形跡がないこと

新戸川の土石流の危険性については、環境影響評価手続で十分な検討がなされていません。それどころか、参加人の住民に対する説明では、新戸川は、長野県駅の建設に伴い流路を変えられ、長野県駅の下を暗渠でくぐる予定とされているところ、万が一にでも土石流が発生し、暗渠が閉塞した場合には、リニアの路線や長野県駅が破壊される可能性も否定できず、人の生命身体財産に対して危険が及ぶことが想定されます。にもかかわらず、防災に向けた具体的な

検討がなされておらず、原告ら周辺住民の生命健康への適切な配慮が確保されているとはいえません。

(3) 電磁波に関する環境影響評価の不備

在来新幹線の3倍以上の電力を消費すると推計される中央新幹線の走行のために必要となる変電所及び高压送電線の周辺では、生体に悪影響を及ぼす程度の電磁波が発生するおそれがあります。

この点、長野県では、中部電力が豊丘村佐原地区に変電所及びこれに付随する高压送電線の建設設置を計画しています。しかし、参加人は、上記各施設に関する環境影響評価を実施していません。敷地面積は8～9ha、送電鉄塔は高さ約60mに上るとされるが、工事実施計画(その1)には、その記載すらありません。

参加人はテレビジョン電波の受信状況の影響や列車の走行に係る磁界の影響についての環境影響評価は実施していますが、これは生体への悪影響の可能性を回避、低減するためのものではありません。このような大規模な変電所の建設を工事実施計画に記載せず、認可後に地元自治体に建設計画を明らかにした参加人の手法は、環境影響評価手続きを明白に潜脱したものです。

(4) 発生土置場問題

発生土置き場における土砂災害等による生命健康への被害のおそれ

伊那谷では、過去に豪雨に伴う土砂災害が各地で発生しており、伊那谷周辺住民は、山間部、特に窪地や川沿いに発生土置き場を設置し、発生土で埋め立てることに対する強い危惧を有しています。

そして、熱海での土石流が発生(同準備書面・4頁)からも明らかなように、上記危惧は抽象的なものではなく、具体的なおそれといえます。しかしながら、参加人は伊那谷周辺に発生土置き場を設置する計画を遂行しており、十分な環境影響評価も実施していないのであるから、上記危惧が現実化し、これによって、原告らの生命健康が侵害されるおそれがあります。

参加人が予定している伊那谷の主な発生土置き場は下図の10か所であり、各地において土砂災害等による生命健康への被害の現実的可能性が高度に認められるにもかかわらず、本件評価書では適切な環境影響評価が実施されておらず、原告らへの生命健康への適切な配慮が確保されているとは到底認められません。

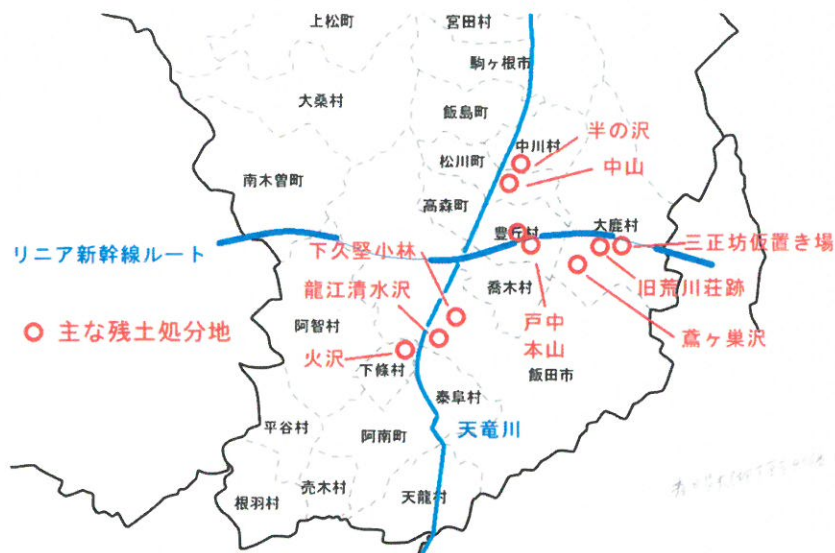


図 伊那谷の主な発生土置き場の位置関係

(5) 水環境への悪影響

(ア) トンネル通過による水資源への影響

参加人は、岐阜県との県境付近において恵那山の北方を通過する際に、水道水源保全地区が3km幅の概略の路線に入るが、トンネルで通過することから水資源への大きな影響を及ぼすことはないとしています。しかし、山岳トンネルにおいては水資源への影響が現実的なレベルで認められるところ、恵那山における参加人の上記調査予測評価は当該現実的なおそれに対するものとしては不十分と評価せざるを得ません。

(イ) 破碎帯・突発湧水の調査不足等

また、参加人は、一部において断層付近の破碎帯等、地質が脆弱な部分を通過することがあり、工事中に集中的な湧水が発生する可能性があること及び、破碎帯等の周辺の一部においては地下水の水位への影響の可能性のあることを予測しながら地質や水質の状況から、トンネル掘削によりトンネル内に湧出する地下水があってもトンネル周辺の限られた範囲に留まると主張します。

しかし、参加人の実施した水環境についての環境影響評価は、調査の対象や期間が著しく限定されており、個々の水利用の場ごとに水文モデルを確立する内容では全くない。

また、参加人は、専門家から要請を受けたにもかかわらず、必要な監視や事後調査を行わなわれていません。

参加人の実施した水環境についての環境影響評価は、トンネル掘削工事の影響を適切に調査・予測・評価するものであると評価することはできません。

(6) 大気汚染物質に対する対策不足

建設機械の稼働にかかる二酸化窒素濃度の予測結果は、現況値に比較して、大鹿村の大

河原上青木の最大濃度地点において75.58倍、大鹿村のその他6箇所の予測地点の最大濃度地点において最も低い数値でも8.86倍以上になるなど著しい環境変化が予測されています。

参加人は、具体的な根拠等も示さず、環境影響について回避又は低減が図られていると評価するとともに、環境基準又は目標との整合が図られていると結論付ける。環境基準を満たすことは最低限の前提に過ぎず、従前の環境の変化の程度を具体的に調査・予測・評価し、環境影響をできる限り回避、低減させる必要があることはいうまでもありません。

特に、同様の指摘が、長野県環境影響評価技術委員会においてなされているにもかかわらず、参加人の作成した評価書の内容は、従前の環境がどの程度変化しても環境基準内であれば問題ないとするに等しく、環境影響をできる限り回避、低減させるという環境影響評価法の趣旨を全く没却するものです。

参加人が二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境影響を回避又は低減することを目的として実施するという環境保全措置は、運搬に用いる車両の点検及び整備による性能維持や運搬車両の運行計画の配慮等、限定された効果しか有しません。

参加人の実施した大気汚染についての環境影響評価手続は、調査の対象や期間が著しく限定されており、前記アで述べた原告ら周辺住民が大気汚染による健康被害等を受けない利益に対する適切な配慮が確保されたものと評価することは到底できません。

(7) 騒音

(ア) 騒音の不十分な評価

参加人が道路騒音に関する環境影響評価を実施した県道253号線と国道152号線は、片側1車線の道路で、交通量も少なく、幹線交通を担う道路とはいえません。しかしながら、参加人は、「騒音に係る環境基準」に定められている幹線交通を担う道路に近接する空間についての環境基準（昼間の等価騒音レベルで70dB以下）を用いて、同基準との整合が図られていると主張しており、評価に誤りがあることは明らかです。

特に、大鹿村の一般環境騒音の現況（昼間）は、釜沢地区で39dB、上青木地区で53dB、上蔵地区で51dBであり（丙5—1・8—1—2—10頁）、村民は静謐な環境を享受しています。このような静謐な環境については、特に慎重な配慮が要請されるというべきです。しかし、参加人の評価方法はこのような個別事情を踏まえた評価となっているとはいえ、原告ら周辺住民の騒音被害を受けない利益に対する適切な配慮が確保されているとは到底評価できません。

(イ) 調査・予測地点の不足

そもそも、参加人による建設機械の稼働に係る騒音の予測地点は、沿線自治体のうちのごく一部の地点にとどまり、予測時期も、工事による稼働機械の騒音が最大となる時

期に限定されており、調査予測として不十分であることは明らかです。

(8) 振動

参加人の環境影響評価の結果によれば、長野県の沿線地域においては、振動について大きな変化が予測されています。

沿線地域は元来、静謐な生活環境が保持されてきたのであり、このことは前記アの現在の環境状況からも明らかです。そうすると、このような環境に応じた適切な環境配慮がなされなければならないことは明らかです。

しかし、参加人は「特定建設作業の規制に関する基準」又は地方公共団体、振動規制法若しくは「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」の定める基準を下回るとの評価をするにとどまり、原告らが工事等に伴う振動の被害を受けない利益に対する適切な配慮が確保されているとは到底評価できません。参加人が引用する基準である65dB～75dBの振動は震度2に相当すると言われ、参加人の適用する「特定建設作業の規制に関する基準」（75dB以下）は明らかに不相当です。

4 リニア計画は行き詰まり白紙撤回せざるを得ない状況に追い込まれています。

トンネル掘削が進まない状況が続いており、JR東海は、2027年の名古屋開業は延期せざるを得なくなりました。その後の名古屋までの開業及び大阪まで開業時期が見通せない為、JR東海は国土交通大臣への工事完成及び開業時期の変更申立も出来ない状況に追い込まれています。

工事費は、東京名古屋間が5兆4300億円、名古屋大阪間が3兆6000億円の合計9兆300億円の計画で始まったが、既にJR東海は、2021年4月段階で1兆5000億円の工事費の追加支出を認めました。今後南アルプスのトンネル掘削等困難な工事が始まれば、工事費が益々増加することが予想されます。一方新型コロナ感染の拡大による乗客の大幅減少で、JR東海は2021年3月期決算では、2600億円を超える莫大な赤字となり、2022年3月期決算も672億円余の赤字となりました。その後コロナ感染減少で黒字に転化しましたが、リモートワークの拡大で将来の乗客減少が経営を圧迫し、リニア新幹線工事どころではない状況に置かれています。もはや白紙撤回しかない状況であります。