

# 訴 状

2016年5月20日

東京地方裁判所 御中

原告ら訴訟代理人  
弁護士 高木輝雄  
同 関島保雄  
同 中島嘉尚  
同 横山 聡  
外16名

送達場所  
〒160-0004  
東京都新宿区四谷2丁目9番NK第7ビル

6階

アルタイル法律事務所  
電 話 03-6380-5613  
F A X 03-6380-5614

当事者の表示 別紙当事者目録記載のとおり

事件名 工事实施計画認可取消請求事件

訴訟物の価格 11億8080  
円  
貼用印紙代 339  
円

## 略語表

用語	略語
東海旅客鉄道株式会社	JR 東海
環境影響評価配慮書	配慮書
環境影響評価方法書	方法書
環境影響評価準備書	準備書
環境影響評価書（4月）	評価書
環境影響評価書（8月）	補正後評価書
リニア中央新幹線	中央新幹線
全国新幹線整備法	全幹法
鉄道事業法	鉄道法
2014年10月17日付認可処分	本件認可処分
国土交通省陸上交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会	中央新幹線小委員会
鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令	鉄道事業環境保全省令
超電導磁気浮上・案内方式	リニア方式
新全国総合開発計画	新全総
全幹法9条の計画	本件工事実施計画
国土交通省	国交省
国土交通大臣	国交大臣
山梨リニア実験線	山梨実験線
循環型社会形成推進基本法	循環法
鉄道建設運輸設備機構	機構

## 目次

請求の趣旨.....	8
請求の原因.....	9
はじめに.....	9
第1章 処分.....	10
第2章 当事者.....	10
第1 原告適格.....	10
第2 行政不服審査法による異議申立.....	10
第3章 中央新幹線の実施計画の概要と経過.....	10
第1 整備新幹線の基本計画.....	10
第2 全幹法に基づく整備新幹線.....	11
第3 整備新幹線の整備方式.....	11
第4 リニアモーターカーの構想と中央新幹線の構想の経緯.....	12
第5 中央新幹線の概要.....	14
1 中央新幹線の目的.....	14
2 中央新幹線計画のあらまし.....	14
第4章 本件認可処分は全幹法および鉄道事業法に違反する.....	15
第1 本件認可処分は全幹法1条および3条に違反する.....	15
1 全幹法の目的および制定の経緯.....	15
2 新幹線鉄道の路線.....	16
3 中央新幹線建設事業は、全幹法の適用対象ではない.....	16
第2 本件認可処分は鉄道法5条1項1号および4号に違反する.....	17
1 本件認可処分は鉄道法の事業許可基準を満たす必要がある.....	17
2 鉄道法の許可手続および許可基準の概要.....	18
(1) 鉄道事業の許可.....	18
(2) 申請書の記載事項.....	18
(3) 鉄道法5条1項の定める許可基準.....	18
3 事業の計画が経営上適切でなく、鉄道法5条1項1号の基準を満たさない.....	19
(1) 輸送需要の予測が不合理.....	19
(2) 供給輸送力が過大.....	22
(3) 安定的かつ継続的な経営を行うことはできない.....	22
(4) 小括.....	23
4 JR東海は事業遂行能力を欠き、鉄道法5条1項4号の基準を満たさない.....	24
第3 本件認可処分は輸送の安全性を欠き、鉄道法5条1項2号の基準を満たさない.....	24
1 中央新幹線に求められる輸送の安全性.....	24

(1) 鉄道輸送業務における安全確保の必要性.....	24
(2) 安全の確保と公共性.....	26
2 リニア方式による輸送の安全性に対する疑問とその危険性 .....	26
(1) はじめに.....	26
(2) リニアそのものの技術的未熟性と事故発生の危険性.....	26
(3) 技術的未熟性と事故発生危険性の危険性.....	30
3 地震・火災その他事故発生に関する安全性への疑問と危険性.....	31
(1) トンネル構造について.....	31
(2) 地震発生時の危険性について.....	32
(3) 事故発生による避難体制問題.....	34
(4) 火災発生時の危険性.....	35
4 本件認可処分は鉄道法5条1項2号に違反する.....	37
第4章 本件認可処分は工事の安全性を欠くものであり、鉄道法5条1項4号の基準を満たさず、また、全幹法9条に違反する.....	37
1 全幹法及び鉄道法での工事の安全確保.....	37
2 トンネル工事に伴う人命への安全性が確保されていない.....	38
3 過去のトンネル異常出水事故.....	38
第5章 本件認可処分は環境要素に対する考慮を欠き、全幹法および鉄道法に反する .....	39
1 本件認可処分にあたり考慮されるべき環境要素.....	39
2 環境要素の検討を欠き、鉄道法および全幹法に違反する.....	40
第5章 本件工事实施計画の認可は環境影響評価法33条違反である.....	41
第1章 環境影響評価法の解釈の基本理念に反する本件環境影響評価手続.....	41
1 環境影響評価法の位置づけ.....	41
2 環境基本法の環境保全に関する基本施策.....	41
3 環境影響評価法の目的.....	42
4 環境影響評価法の横断条項の解釈に当たっての留意点.....	42
5 内容が不備な評価書に基づく本件認可処分は違法である.....	43
(1) 環境影響評価の経過.....	43
(2) 環境影響評価法違反により認可処分が違法となる場合.....	44
(3) 方法書・準備書についての違法.....	44
(4) 複数案の検討がなされていない評価書に基づいた本件認可処分は違法.....	45
(5) 補正後評価書の内容が不備.....	46
6 本件認可処分は環境影響評価法の手続違反を看過している点で違法である.....	47
(1) 山梨実験線について環境影響評価が行われていない.....	47
(2) 方法書から補正後配慮書までの一連についての手続違反.....	48
(3) 情報公開・意見聴取についての手続違反.....	49
7 小括.....	49

第2	地下水脈の破壊.....	49
1	トンネル工事による、地下水脈の破壊と水源枯渇問題.....	49
2	大井川源流の水量減少問題.....	50
3	地下水系への影響による南アルプス国立公園やその周辺の自然環境生態系の破壊の危険性.....	50
4	山梨実験線沿線や大鹿村での地下水破壊の現実と中央新幹線沿線の井戸枯れ、水源枯れの危険性、周辺生態系への影響.....	51
5	トンネル工事による地下水の漏出や水位低下による水資源への影響.....	52
	(1) 南アルプスエコパークの水資源への影響.....	52
	(2) 長野県に関する評価書における水資源への影響に関する問題点.....	52
	(3) 長野県以外の地域での水源への影響.....	53
	(4) 評価書の水資源への影響は過小評価で、大きな影響が危惧される.....	56
第3	発生土問題.....	56
1	置き場所はどこか.....	56
2	掘削、運搬に伴う環境への悪影響.....	58
3	利用の困難性.....	60
4	管理の困難性.....	61
	(1) 土砂災害や粉塵、濁水.....	61
	(2) ウランによる汚染.....	65
	(3) 重金属類などによる汚染.....	66
	(4) 生態系への悪影響.....	66
5	小括.....	66
第4	沿線の工事中の工事車両や工事機械による騒音、振動問題、交通渋滞、大気汚染、日常生活の侵害.....	67
1	工事車両による集中交通量の増大、騒音、交通渋滞等地域住民の生活環境の破壊.....	67
	(1) 長野県.....	67
	(2) 山梨県.....	70
	(3) 静岡県.....	70
	(4) 東京都.....	71
	(5) 神奈川県.....	72
	(6) 岐阜県.....	72
	(7) 愛知県.....	73
2	大気汚染、騒音、振動等の問題における環境影響評価の問題点.....	74
	(1) 環境影響評価で採用された予測手法の選定理由が不明確であること.....	74
	(2) 環境影響評価に記載された環境保全措置が具体性を欠くこと.....	74
	(3) 予測の誤差が考慮されていないこと.....	75
	(4) 判断基準に一貫性がないこと.....	75

3	建設機械や工事車両により環境が激変する地域が多数存在すること	75
(1)	長野県	75
(2)	山梨県	78
(3)	神奈川県	78
(4)	岐阜県	79
(5)	愛知県	80
(6)	静岡県	81
(7)	東京都	81
第5	自然環境の破壊	81
1	保護価値の極めて高い南アルプスの自然遺産	81
(1)	国立公園指定	81
(2)	南アルプス（中央構造線エリア）ジオパークに認定	82
(3)	南アルプスユネスコエコパーク指定	82
(4)	小括	83
2	南アルプスの自然環境と価値の破壊が考慮されていないこと	84
(1)	南アルプスユネスコエコパークとの整合性がないこと	84
(2)	中央新幹線・トンネルは南アルプスユネスコエコパークの価値を破壊すること	85
3	建設発生土の捨て場によって南アルプスの自然環境が破壊されること	86
(1)	はじめに	86
(2)	扇沢の発生土置き場による自然環境破壊・災害発生の危険性を考慮しない環境影響評価	86
(3)	燕沢の発生土置き場による自然環境破壊	86
4	希少猛禽類（クマタカ、オオタカ、ノスリ、サシバ等）の繁殖活動への影響の回避策がとられていないこと	87
(1)	猛禽類の生息のための環境保全措置の必要性について	87
(2)	神奈川県	88
(3)	山梨県	88
(4)	静岡県	89
(5)	長野県	89
(6)	岐阜県	89
(7)	愛知県	89
5	その他の貴重種の保全に関する JR 東海の評価書の問題点	90
(1)	河川流量の減少に伴う水生生物への対応について	90
(2)	その他の絶滅危惧種等の生物について	90
第6	供用に伴う開口部の騒音、振動、微気圧波、低周波音による被害	92
1	総論	92
2	被害のおそれ	93
(1)	騒音	93

	(2) 振動.....	93
	(3) 微気圧波.....	94
	(4) 低周波音.....	94
3	小括.....	94
第7	電磁波の人体影響.....	95
1	電磁波とは何か.....	95
2	電磁波の人体影響.....	95
	(1) 静磁界内における影響.....	95
	(2) 変動磁界内における影響.....	95
3	リニア方式の列車内における電磁波影響の実態.....	96
4	付随する問題～液体ヘリウム問題・車内電源の確保のための設備について.....	98
5	車外の環境に与える電磁波の影響（電磁波の環境影響）.....	98
6	その他の関連施設から生じる電磁波について.....	99
7	小括.....	99
第8	高架部分の日照被害.....	99
1	岐阜県.....	99
2	山梨県.....	99
3	健康被害のおそれ.....	100
第9	景観の破壊.....	100
1	神奈川県.....	100
2	山梨県.....	101
3	岐阜県.....	101
4	小括.....	101
第6章	結び.....	102

#### 請求の趣旨

- 1 国土交通大臣が、東海旅客鉄道株式会社の2014（平成26）年8月26日付中央新幹線（品川・名古屋間）の工事实施計画（その1）の認可申請に対し、全国新幹線鉄道整備法9条1項前段に基づいて2014（平成26）年10月17日に行った、中央新幹線（品川・名古屋間）の工事实施計画（その1）を認可するとした処分を取消す
  - 2 訴訟費用は被告の負担とする
- との判決を求める。

#### 請求の原因

はじめに

リニア中央新幹線（以下「中央新幹線」という。）は、時速500kmで東京・大阪間を約1時間で結び、東京・名古屋・大阪が通勤圏となり7000万人の巨大都市が誕生し、三大都市圏が経済効率の向上で世界に対抗できる機能的都市が



実現するための夢の超特急であるというふれこみで東海旅客鉄道株式会社（以下「JR 東海

という。）も国土交通省（以下「国交省」という。）も大々的にその利便性を強調している。

しかし、中央新幹線が日本国や国民にとって重要で便利なものならば何故税金を使って国が建設しないのか。9兆円を超える巨大な事業を民間企業の JR 東海にやらせようとするのか理解できない。

しかも、東京・大阪間の完成は 2045（平成 57）年と 30 年先のことである。総務省の統計では日本の人口は減少に入り、特に生産人口（15 歳から 64 歳）は 2011 年（平成 23 年）に 8130 万人であったのが、2045（平成 57）年には 5353 万人に減少することが予測されている状況で、7000 万人の巨大都市圏が必要なのか疑問である。大阪・名古屋はストロー現象で東京への一極集中が進み衰退するのではないか。中央新幹線は 70%以上がトンネル構造である。特に日本の自然の宝庫である南アルプスに約 50km の長大なトンネルを掘るため、トンネル建設発生土の処分や運搬車両による騒音排ガス振動等の生活被害、トンネルによる地下水枯渇、河川の枯渇など環境への影響は計り知れない。また中央新幹線の消費電力は現行の新幹線の 3.5 倍である。原発事故以降消費電力の省力化が叫ばれている現代に逆行する超電導磁気浮上・案内方式（以下「リニア方式」という。）を採用する必要があるのか。また地下トンネル内での事故が起きた場合の乗客の安全が確立していない。特に南アルプスの長大トンネル内で事故が起きたら安全に脱出できるのか疑問である。

国交省も JR 東海も東海地震、南海地震で東海道新幹線が使えなくなった場合の代替路線としても必要だと主張する。しかし、中央新幹線のルートである南アルプスには地震の巣となる断層が多数存在する。直下型の地震が起きれば中央新幹線自体も走行不能となるし、乗客の安全も確保できない。

中央新幹線の計画にはこのように乗客の安全や環境への影響等重大な問題を抱えている。それにもかかわらず、JR 東海は国民に十分な工事計画の情報を明らかにしないまま環境影響評価手続きを進め、杜撰な環境影響評価で強引に工事を進めようとしている。

国土交通大臣（以下「国交大臣」という。）は 2014 年（平成 26 年）10 月 17 日に JR 東海の東京名古屋間の中央新幹線工事实施計画を認可した。

しかし国交大臣の前記 JR 東海に対する工事实施計画の認可には全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）及び鉄道事業法（以下「鉄道法」という。）並びに環境影響評価法に違反する違法な認可である。

我々原告らは、このような中央新幹線の工事計画を中止させるため、国交大臣の JR 東海に対する中央新幹線の工事計画の認可処分の取り消しを求めて提訴するものである。

## 第1章 処分

国交大臣は、2014（平成26）年10月17日、JR東海の認可申請に対し、全幹法9条1項前段に基づき中央新幹線（品川・名古屋間）の工事实施計画（その1）を認可するとした処分（以下「本件認可処分」という。）を行った。

## 第2章 当事者

### 第1 原告適格

原告らはいずれも、以下で述べるように、本件認可処分の取消を求めるにつき法律上の利益を有するものである。

- 1 別紙総原告目録記載の原告ら全員について、乗客になる可能性が高くその場合の輸送の安全を求める法律上の利益がある。また、ユネスコのエコパークに選ばれた南アルプスの良好な自然環境を享受する法律上の利益を有する者である。
- 2 別紙原告目録A記載の原告らは、本件工事实施計画の工事予定地に土地、建物、地上権、立木等物権的権利を有する者であり、中央新幹線の工事によってそれらの権利が侵害される者である。
- 3 別紙原告目録B記載の原告らは、本件工事实施計画の工事及び工事関係車両の運行により、騒音・振動・大気汚染、飲料水源喪失、水源汚染等々、健康又は生活環境に著しい被害を受けるおそれのある者である。

### 第2 行政不服審査法による異議申立

原告らはいずれも、本件認可処分に対し、行政不服審査法に基づき2014（平成26）年12月16日に国交大臣に異議申立を行った者であり、同異議申立に対する国交大臣の決定は未だ出ていない。

## 第3章 中央新幹線の実施計画の概要と経過

### 第1 整備新幹線の基本計画

全幹法は4条で国交大臣（旧運輸大臣）は建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画を決めなければならないと規定している。

全幹法は1970（昭和45）年5月8日に制定された。新幹線鉄道の路線を定める基本計画は、1971（昭和46）年1月18日運輸省告示で東北新幹線（起点東京都、終点盛岡市であったが1972（昭和47）年に青森市に変更）と上越新幹線（起点東京都、終点新潟市）、成田新幹線（起点東京都、終点成田市）の3路線が決められた。1972（昭和47）年7月3日運輸省告示で北海道新幹線（起点青森市、終点札幌その後1973（昭和48）年に旭川市に変更）、北陸新幹線（起点東京、終点大阪市）、九州新幹線（起点福岡市、終点鹿児島市）が決まった。1972（昭和47）年12月12日運輸省告示で九州新幹線（起点福岡市、終点長崎市）が決まった。これらの告示で決まった路線は成田新幹線の計画が失効した以外は既に事業中のものや供用中のものである。

1973（昭和48）年11月15日運輸省告示で決まった新幹線は、北海道南回り新幹線（起点長万部、終点札幌市）、羽越新幹線（起点富山市、終点青森市）、奥羽新幹線（起点福島市、終点秋田市）、北陸・中京新幹線（起点敦賀市、終点名古屋市）、山陰新幹線（起点大阪市、終点下関市）、中国横断新幹線（起点岡山市、終点松江市）、四国新幹線（起点大阪市、終点大分市）、四国横断新幹線（起点岡山市、終点高知市）東九州新幹線（起点福岡市、終点鹿児島市）、九州横断新幹線（起点大分市、終点熊本市）、中央新幹線（起点東京都、終点大阪市）であるが、中央新幹線以外の計画は現時点では凍結されたままである。

1973（昭和48）年11月15日の運輸大臣による告示で中央新幹線が初めて基本計画に定められ、その告示では起点東京都、終点大阪市、主要な経過地として山梨県甲府市附近、名古屋市附近、奈良市附近としか決められていなかった。

## 第2 全幹法に基づく整備新幹線

整備新幹線とは全幹法7条に基づく1973（昭和48）年11月13日に決定した「整備計画」により整備が行われている以下の5路線である。

北海道新幹線（青森～札幌間）、東北新幹線（盛岡～青森間）、北陸新幹線（東京～大阪間）、九州新幹線（鹿児島ルート、福岡～鹿児島間）、九州新幹線（長崎ルート、福岡～長崎間）である。

したがって、中央新幹線は整備新幹線ではない。

中央新幹線は全幹法7条に基づく新幹線ではあるが整備新幹線には含まれていない。

## 第3 整備新幹線の整備方式

鉄道建設・運輸施設整備支援機構（旧鉄道建設公団と運輸施設整備事業団を統合した機関。以下「機構」という。）が新幹線施設を建設し、保有し、営業主体であるJRに施設を貸し付ける、上下分離方式により運営されている。財源については貸付料収入を充てて残りの部分について、国が3分の2、地方自治体が3分の1を負担することとしている。

整備新幹線の基本条件は、整備新幹線の整備に関する基本方針に基づき、次の要件が満たされることが条件となっている。

- ① 安定的な財源の見通しの確保
- ② 収支採算性
- ③ 投資効果
- ④ 営業主体であるJRの同意
- ⑤ 並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

## 第4 リニアモーターカーの構想と中央新幹線の構想の経緯

1962（昭和37）年	旧国鉄時代に国鉄付属の鉄道技術研究所を中心にリニアモーターカー構想の研究が開始する。
-------------	--

1973（昭和48）年11月	運輸大臣は全幹法に基づく中央新幹線基本計画決定を行う（この段階はルートの基本計画のみ）。
1977（昭和52）年	宮崎実験線が完成し実験を開始する。
1987（昭和62）年	国鉄分割民営化により、以後の開発実験は公益財団法人鉄道総合技術研究所の支援を得てJR東海が行う。
1987（昭和62）年	宮崎実験線で時速401kmを実現。
1990（平成2）年2月	運輸大臣が全幹法5条に基づき地形地質調査指示を、機構及びJR東海に行う。
1991（平成3）年10月3日	宮崎実験線で車両火災事故、自動停止せず車両全焼。
1997（平成9）年	JR東海山梨実験線（18.4km）完成しトンネル走行実験がはじまる。 この頃中央新幹線構想に対する国民の関心はバブル経済の崩壊後殆ど無くなっていたことから中央新幹線構想は進んでいなかった。
2007（平成19）年12月	JR東海は工事費（約9兆円）の全額自己負担での建設を表明し、1期工事名古屋まで、2025（平成37）年（後に2027（平成39）年に修正）完成、2期工事大阪まで2045年完成の計画を表明した。 このことでこれまで消えかかっていた中央新幹線構想が具体的に進行を始めた。
2008（平成20）年10月	JR東海及び機構は国交大臣に地形地質調査結果を報告。
2008（平成20）年12月	国交大臣は全幹法5条に基づき4項目（輸送需要に対応する供給輸送力等に関する事項、施設及び車両の技術の開発に関する事項、建設に要する費用に関する事項、その他必要な事項）の調査指示をJR東海と機構に行う。
2009（平成21）年12月	JR東海と機構は国交大臣に前記4項目の調査結果を報告。
2010（平成22）年2月24日	国交大臣は交通政策審議会に中央新幹線の基本計画の決定に関する事項、営業主体及び建設主体の指名に関する事項、整備計画の決定に関する事項を諮問。
2010（平成22）年3月3日	国交省陸上交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会（以下「中央新幹線小委員会」という。）を設置し審理を開始。

2011（平成23）年5月12日	国交省交通政策審議会は1年という短期間の審議で、十分な議論をしないまま、建設及び営業主体をJR東海、走行方式はリニア方式、ルートは南アルプスルートが適当と答申。
2011（平成23）年5月20日	国交大臣は全幹法6条に基づきJR東海を中央新幹線の建設主体、営業主体と指名。
2011（平成23）年5月26日	国交大臣は、東京大阪間をリニア方式とし、最高設計速度時速505km、南アルプスルート、建設に要する費用の概算（車両費を含む）9兆300億円とする中央新幹線整備計画を決定。
2011（平成23）年5月27日	国交大臣は全幹法8条に基づきJR東海に対し中央新幹線の建設を指示した。
2011（平成23）年6月	JR東海は計画段階環境影響評価配慮書（以下「配慮書」という。）作成公表。
2011（平成23）年9月	JR東海は環境影響評価方法書（以下「方法書」という。）作成公告。
2012（平成24）年2月	沿線7都県知事は方法書に対する意見書をJR東海に提出。
2013（平成25）年9月	JR東海は環境影響評価準備書（以下「準備書」という。）作成公告。
2014（平成26）年3月	沿線7都県知事より準備書に対しJR東海に意見書提出。
2014（平成26）年4月23日	JR東海は環境影響評価書（以下、「評価書」という。）を国交大臣に提出。
2014（平成26）年6月5日	環境大臣は評価書に対する意見書を国交大臣に提出。 この意見書では大部分がトンネル工事であり地下水への影響生態系が元に戻らない影響を与える可能性が高いとし、工事中の地下水低下や河川流量への適切な対応を求め、大量の発生土の生成を押さえて南アルプス国立公園の生態系への影響を回避するために適切な管理を求めている。 また南アルプスはオオタカ、クマタカ等の希少猛禽類が生息している地域での工事であることから繁殖活動に支障を及ぼさないよう繁殖期の工事を控えるなど細心の配慮を求めた。
2014（平成26）年7月18日	国交大臣はJR東海に対し評価書に対する意見書提出。 発生土の有効利用や地域住民への説明、河川へ

	の影響回避などの措置を求めたが、抜本的な評価書の見直しは求めておらず、事実上評価書を容認する内容であった。
2014（平成26）年8月26日	JR 東海補正後の評価書（以下「補正後評価書」という。）を公表。 中央新幹線（品川・名古屋間）の工事実施計画（その1）の認可を国交大臣に申請・総工事費は5兆5235億円とする。
2014（平成26）年8月29日	JR 東海は補正後評価書を公告し縦覧開始。
2014（平成26）年10月17日	国交大臣はJR 東海に対し中央新幹線（品川名古屋間）の工事実施計画（その1）を認可する。

## 第5 中央新幹線の概要

### 1 中央新幹線の目的

JR 東海及び国交省は中央新幹線建設の目的は以下の通りと説明している。

- ① 東京名古屋大阪の大動脈の輸送を二重系列化し南海トラフなどの巨大地震発生に備える。
- ② 三大都市圏を時速 500km で結ぶことを可能とするリニア方式の技術は三大都市圏の輸送力の倍増で日本経済全体に大きな波及効果を及ぼし、三大都市圏だけでなく沿線地域の経済を発展させる。
- ③ 先端鉄道技術のリニア方式は世界をリードし他産業への波及効果が大きい。

### 2 中央新幹線計画のあらまし

中央新幹線は東京・大阪間 438km をリニア方式で最大速度時速 505km で約 67 分、東京・名古屋間は 40 分で走行する。

ルートは南アルプスルートが採用され、南アルプスを横断して東京、名古屋、大阪間を直線ルートで走行する。

中間駅は各県 1 か所で相模原市、甲府市、飯田市、中津川市と決まっているが名古屋・大阪間は未定である。

運行は 6 時から 24 時まで 1 時間に片道 10 本を想定し、中間駅は 1 時間に 1 本が停車する。16 両編成 1000 人の座席で輸送する。

東京・大阪間の工事計画は、東京・名古屋間の工事を先行し、東京（品川駅）名古屋間は工事費 5 兆 4300 億円で 2014 年（平成 26 年）工事着工し、2027 年（平成 39 年）開業する。その後 12 年間営業した後、名古屋・大阪間は 2037 年（平成 49 年）に工事着工し 2045 年（平成 57 年）開業予定である。名古屋・大阪間の工事費は 3 兆 6000 億円で、東京・大阪間の建設費は 9 兆 300 億円であるという。

主要技術はリニア方式で、運行制御は地上指令の遠隔運転を行う。

走行性能は営業最高速度が時速 505km で、最大加速度は 0.2G、最大減速

度 0.2G、東京・大阪間の路線の営業距離は 552.6km、実長は 438km でその内トンネル部は 312km である。最大勾配は 40/1000 で、最小半径 8000m である。

建設費は東京・大阪間 9 兆 300 億円（内車両費 7300 億円）、維持管理費年間 3080 億円、設備更新費年当たり 1210 億円である。

中央新幹線は東京・大阪間を短時間で結ぶことを優先するため路線は直線的な路線をとり（営業距離より実際の長さは 100km ほど短い）、地下 40m 以上深いトンネル部分が多く東京・名古屋間は 86% をトンネルが占め、東京大阪間でも 71% がトンネルである。路線は南アルプスの山岳地帯をトンネルで通過するため勾配が 40/1000 と大変な急勾配で、この急勾配を時速 500km で走行するため、強力な電力が必要となり、現行の新幹線の 3.5 倍もの電力を必要とする。

このようなりニア方式を採用することを前提とする以上、路線は直線的であることが求められ、南アルプスルートを採用することは最初から決めていたものと考えられる。

#### 第 4 章 本件認可処分は全幹法および鉄道事業法に違反する

##### 第 1 本件認可処分は全幹法 1 条および 3 条に違反する

本件認可処分は全幹法 9 条を根拠とするものであるが、そもそも中央新幹線の建設事業について同法を適用することは誤りである。

##### 1 全幹法の目的および制定の経緯

1970（昭和 45）年に制定された全幹法は幹線鉄道のうち、新幹線整備を目的とした法的枠組みになっている。同法成立の時代背景としては、1969（昭和 44）年に制定された新全国総合開発計画（以下「新全総」という。）の影響が大きい。新全総は、1985（昭和 60）年度を目標年度とし、わが国土を総合的に開発するための諸計画、諸施策の基本方針を定めたもので、特に過疎地域を解消し、全国土の均衡ある発展を狙ったものである。この目的を達成するためには、交通、通信の全国ネットワークの形成が必要であり、その一環として国土全域にわたる高速幹線鉄道網の整備を構想として提案している。

このような新全総の目標と整合させるかたちで全幹法 1 条は、同法の目的について「新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資すること」と規定する。

上記制定の経緯からすると、全幹法は、全国的な鉄道網の整備を通じて全国の中核都市を連結することによって、新全総の目的である開発可能性の全国土拡大および均衡化を実現する目的を有するものといえる。

##### 2 新幹線鉄道の路線

そして、上記新全総・全幹法の目的を受けて、全幹法 3 条は、新幹線鉄道の路線について、「全国的な幹線鉄道網を形成するに足るもの」でなければならないと規定する。すなわち、上記法律の目的である国土の総合的

かつ普遍的開発を図り国民経済の発展と国民生活領域の拡大に資することができるような均衡のとれたネットワークを形成するに足るものでなければならぬ。加えて、同条は新幹線鉄道の路線について「全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結するもの」でなければならぬと規定する。

「中核都市」とは、全国的視野に立って見た場合に、ブロックの中心として中枢管理機能の集中している都市、あるいは各地域の開発発展の中核となるべき都市をいう。「有機的」とは客貨の流れ、その他輸送の実態に即して鉄道の機能が十分に果たせるようにルートが設定されていることであり、「効率的」とは新幹線鉄道の高速性が生かせるようにルートが設定されていることをいう。

なお、かかる3条の内容を満たすものとして策定されたのが、いわゆる「整備新幹線」5路線である（第3章第2参照）。

### 3 中央新幹線建設事業は、全幹法の適用対象ではない

中央新幹線は、全幹法1条および3条の定め反するため、そもそも全幹法の適用対象ではない。以下理由を述べる。

第一に、中間駅である相模原、飯田、中津川の3駅については、「全国的視野に立って見た場合にブロックの中心として中枢管理機能の集中している都市」および「各地域の開発発展の中核となるべき都市」にあたるかは疑わしい。したがって、全幹法3条の「全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結するもの」にあたらぬ。

第二に、中央新幹線が採用するリニア方式はレール方式でないため、他の鉄道と相互乗り入れが出来ない。既存の新幹線鉄道網と接続することによって全国的な幹線鉄道網を形成することが不可能であり、貨物列車も乗り入れができないことから、全幹法3条の「全国的な幹線鉄道網を形成するに足るもの」にあたらぬ。

第三に、全幹法1条が定める「地域の振興」について十分な効果が期待できない。そもそも、リニアモーターカーの高速性を最大限活用するのであれば中間駅は少なければ少ないほど良く、また中間駅への停車も少なければ少ないほど良い。他方で、沿線地域にとっては「迷惑施設そのもの。」であるリニアモーターカーの受け入れの条件として地域振興策が強く求められてきた経緯がある（中央新幹線小委員会第4回議事録等参照）。このような矛盾する二つの要請があるため、中央新幹線小委員会答申案においては、中央新幹線沿線地域の振興に関する記述がきわめて限定されている。上記答申は中央新幹線の公共性について、①三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実、②三大都市圏以外の沿線地域に与える効果、③東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市群の再発展、④三大都市圏を短時間で直結する意義、⑤世界をリードする先進的な鉄道技術の確立および他の産業への波及効果を挙げているが、沿線地域の発展に関する記述は②において言及されているのみである。しかも、②においては沿線地域が豊かな自然に恵まれた地域特性を活用し観光都市や環境モデル都市となる可能性がある」と述べるにとどまり、地域振興に関する実現可能性あ



る具体的諸施策の検討はほとんどなされていない。審議会において議論されていることの多くは、東京・名古屋・大阪の三大都市圏を一体化し巨大な都市集積域圏を生み出すことへの期待であり、地方都市から都心部への移動時間の短縮は利便性を生み出す半面、いわゆるストロー効果によって地域経済の衰退をもたらす可能性が高い点については具体的な検討がなされていない。このように、中央新幹線建設の目的は、開発可能性を全国土に拡大し、均衡化するという全幹法当初の目的と合致しない。

第四に、そもそも中央新幹線は整備新幹線にあらず工事費用はJR東海という民間企業が負担するものであるところ、かかる民間企業の有する営利性は全幹法の目的と矛盾する。たとえば、JR東海は、中央新幹線小委員会第3回において、「民間企業として、経営の自由、投資の自主性確保の貫徹が大原則」と述べたうえで、高速道路無料化を見送り鉄道利用者の自動車移動への流出を回避すること、および、税制面での軽減措置を国に求めている。開発可能性の全国土拡大および均衡化という全幹法の本来の目的からすれば、利用者には鉄道、飛行機、自動車など、移動目的や予算に合わせた多様な選択肢が用意されるべきである。JR東海の利益を確保するために利用者の選択肢を制限することは全幹法の目的に反するものであり、中央新幹線事業に全幹法を適用すること自体が誤りといえる。

以上より、本件認可処分は根拠とする法を欠く違法な認可処分である。

## 第2 本件認可処分は鉄道法5条1項1号および4号に違反する

### 1 本件認可処分は鉄道法の事業許可基準を満たす必要がある

そもそも、鉄道事業者が新たに鉄道事業を經營しようとする場合、路線及び鉄道事業の種別ごとに国交大臣の許可処分を受けなければならない（鉄道法3条2項）。そして、その処分の申請は「鉄道の種類」等に関する事業基本計画を記載した申請書をもって行わなければならないところ（鉄道法4条1項6号）、中央新幹線の「浮上式鉄道」（鉄道法施行規則4条）も「鉄道の種類」に含まれている。すなわち、鉄道法はリニア方式について適用されることを前提に法整備がなされている。

第1において述べたとおり、中央新幹線に全幹法を適用するのは誤りであるから、鉄道法を適用すべきである。

また、仮に全幹法が適用可能としても、全幹法は鉄道法の特別法であり、以下で述べるとおり、本件認可処分は鉄道法の事業認可基準の充足を前提とするものである。

本件認可処分は全幹法9条を根拠とするものであるところ、同条が規定する工事実施計画は全幹法8条が規定する建設指示に基づくものである。そして、全幹法13条1項は「第8条の規定による建設の指示が行われたときは、当該指示に係る建設線の区間について、当該法人は鉄道法第3条第1項の規定による第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなす。」と規定していることからすれば、全幹法8条の建設指示は当該事業が鉄道法3条の許可の基準を充足することを前提とするものである。とすると、上記建設

指示を受けてなされた本件認可処分も鉄道法3条の事業許可基準、具体的には鉄道法5条各号の基準をそれぞれ充足する必要がある。また、実質的にみても、時速200km以上の高速度で走行する新幹線鉄道においては莫大な建設費・維持費負担に耐えうるだけの経済合理性や高度の安全性や環境負荷への配慮が求められるところ、鉄道法5条1項各号の基準を満たすことが一般の鉄道事業以上に求められることは明らかである。

## 2 鉄道法の許可手続および許可基準の概要

先述したように、本件認可処分については、鉄道法の適用があるか、もしくは鉄道法の基準充足を前提とすべきである。そこで、鉄道法が定める許可手続および許可基準について概観する。

### (1) 鉄道事業の許可

鉄道事業の許可は、「路線」ごとに与えられる（鉄道法3条2項）。

許可申請書の必要的記載事項や添付書類については同法4条が、また許可基準は同法5条が定める。

### (2) 申請書の記載事項

申請書の記載事項には、「鉄道事業の種別」（2条の定める、第1種・2種・3種の別）のほかに「国交省令で定める鉄道の種類」が含まれる（鉄道法4条1項6号）。

省令で定める鉄道の種類は、①普通鉄道、②懸垂式鉄道、③跨座式鉄道、④案内軌条式鉄道、⑤無軌条電車、⑥鋼索鉄道、⑦浮上式鉄道、⑧その他の鉄道の8種類である（鉄道法施行規則第4条）。このうち⑦浮上式鉄道という「種類」は2000（平成12）年の省令改正で導入された。

### (3) 鉄道法5条1項の定める許可基準

鉄道法5条1項は、同法3条の許可基準として、その事業の計画が経営上適切なものであること（1号）、その事業の計画が輸送の安全上適切なものであること（2号）、前2号に掲げるもののほかその事業の遂行上適切な計画を有するものであること（3号）、その事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること（4号）の4つを定める。

上記1号は、申請された事業基本計画が、鉄道事業の安定的かつ継続的な経営を行ううえで適切なものか判断するための基準である。2号は、申請された事業基本計画が輸送の安全を確保するうえで適切なものであるか否かを判断するための基準である。3号は、鉄道事業の開始は、社会的、経済的影響が大きいとため、鉄道事業の免許にあたっては1、2号の基準のほか、免許申請の内容に応じてさまざまな観点から専門的かつ技術的な審査を行う必要があることから、免許申請の内容の公益性及び必要性について判断を行うための基準である。4号は、申請者が免許を受けた後、適切かつ円滑に鉄道事業を遂行するだけの能力を有するかどうか、具体的には、鉄道線路等の建設資金等事業を開始するために必要な資金の調達能力及び償還能力、事業を開始し、事業を適切に維持・管理するための経営管理能力、安全に鉄道線路等を建設及び維持・管理し、

列車の運行を行うための技術的能力を有するかどうかについて判断するための基準である。

そして、以下で述べるように、本件認可処分は鉄道法5条1項1号の許可基準を満たさない。

3 事業の計画が経営上適切でなく、鉄道法5条1項1号の基準を満たさない

鉄道法5条1項1号は、鉄道事業の計画が経営上適切であることを求める。そして、鉄道事業の計画が経営上適切であるためには、①その事業の開始が輸送需要に対し適切であること、②その事業の供給輸送力が輸送需要に対し過大でないこと、そして、③適切な輸送需要とそれに見合った供給輸送量から導かれる収支予測が安定的かつ継続的な経営を行う上で適切なものであることが必要である（改正前鉄道法5条1項参照）。

しかし、本件事業計画は、以下のとおり、身勝手な見込みに基づく合理性のない予測しか行っておらず、事業の計画が経営上適切ではない。

(1) 輸送需要の予測が不合理

ア JR東海の需要予測

JR東海は、中央新幹線品川駅・名古屋駅間の所用時間を40分と試算しているが、これは東海道新幹線品川駅・名古屋駅間の所要時間93分よりも約50分短い時間で到達できる。それに加えて、中央新幹線の料金設定が東海道新幹線のぞみ号の料金よりも700円高いだけということになっている。これらを前提に、JR東海は、品川駅・名古屋駅間の移動旅客が移動時間は短縮される一方で料金が700円しか上がらない中央新幹線を選択するという仮定のもと、次の3つの輸送需要を中央新幹線に想定している。

- 1 東海道新幹線（東京・名古屋間）からの転換需要
- 2 航空路線からの転換需要
- ③ 誘発輸送需要及び高速道路からの転換需要

イ 需要予測の不合理性

(ア) 人口減少の点を無視

国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口によると、日本国における2011（平成23）年時点の人口1億2780万人は、2030（平成42）年には8.7%減少し、2050（平成62）年には24.0%も減少する。なかでも新幹線移動需要の大半を占める生産年齢人口は、2011（平成23）年時点の8130万人が、2045（平成57）年には5253万人まで減少すると予測されている。

JR東海は、中央新幹線が品川・名古屋間で開業する2027（平成39）年から約10年間工事を停止して財務状況の回復を待ち、その後2037（平成49）年ころから名古屋・大阪間の工事に着工するとしているが、2027（平成39）年の品川・名古屋間開業後も日本国の生産年齢人口は減少の一途をたどる。そうであるのに、JR東海は、

2045（平成 57）年の品川・大阪間開業時における中央新幹線と東海道新幹線の品川・名古屋・大阪間の総輸送需用量を 529 億人 km と予測している。

2011（平成 23）年時点での日本国の生産年齢人口が 8130 万人で、東京・名古屋・大阪間の輸送実績が 443 億人 km であったことに鑑みると、生産年齢人口が 6979 万人へおよそ 15%も減少している 2027（平成 39）年において中央新幹線と東海道線の品川・名古屋・大阪間の総輸送需要量を 568 億人と 128%の大幅増で予測していること、生産年齢人口が 5353 万人へおよそ 35%も大幅に減少している 2045（平成 57）年において中央新幹線と東海道線の品川・名古屋・大阪間の総輸送需用量を 529 億人 km と 122%の大幅増で予測していることが極めて異常であることは一目瞭然である。

(イ) 航空機利用者からの需要を過剰に予測

JR 東海は、平成 39（2027）年に中央新幹線品川・名古屋間が開業すると、同区間の到達時間が短縮されることから、航空路線利用者からの転換需要が次のように見込まれると予測している。

・超電導リニアによる到達時間の短縮によるシェアの変化を推定

		新幹線の到達時間		新幹線のシェア	
		現行	開業後	20 年度	開業後
東京圏 ⇔	大阪圏	145 分	103 分	82%	90%程度
	岡山県	192 分	150 分	67%	75% "
	広島県	228 分	186 分	58%	65% "
	山口県	261 分	218 分	48%	55% "
	福岡県	291 分	253 分	10%	15% "

しかし、航空機へ乗れば乗り換えなしで到達できていた地域へ、わざわざ品川から名古屋までは中央新幹線で移動し、上記各地域へ東海道新幹線に乗り換えて移動するという煩雑な経路選択を行う者がこのように増えるとは考えられない。品川地下駅への乗車時間 10 分から 15 分程度及び名古屋での地下駅から東海道新幹線駅までの乗り換え時間 15 分程度かかることから、移動時間の短縮もほとんどないか、中央新幹線と東海道新幹線の接続がうまくいかなければ逆に移動時間が増える区間さえ生じる。

また、この表の予測は、航空各社が、現在の価格設定と到達時間のまま何ら企業努力をせず、JR 東海に需要を取られるのを漫然と見ているという前提をとりつつ、中央新幹線の東京・名古屋間の料金が開業から 50 年後も「のぞみ」+700 円という前提で、中央新幹線優位の関係を一方的に固定化した予測である。しかし、すでに LCC などの格安航空路線が登場していることを考えると、この予測が JR

東海にとって都合の良いものであることは一目瞭然である。

(ウ) 東海道新幹線からの需要移動は欺瞞

JR 東海は、現在の東海道新幹線のぞみ号利用者については、①東京圏～名古屋圏の利用者はもとより、②大阪圏をはじめ、③名古屋以西ののぞみ号利用者についても、リニア方式による到達時間短縮効果を踏まえて中央新幹線に転移するとして下表のとおり増収額を予測する。

	東海道新幹線からの年間転移数	当社の収入（税抜き）	
		料金アップ	増収額
東京 ⇔ 名古屋圏 大阪圏 山陽圏 4 県	2229 万人	667 円	145 億円
	2523 万人	〃	165 億円
	440 万人	〃	30 億円
合計	5192 万人	—	340 億円

しかし、このような予測は、高度な公共性を有する幹線高速鉄道に求められるものとしては楽観的に過ぎるといわざるを得ない。

品川・名古屋間の移動について、約 50 分短縮されるのに対し、運賃が東海道新幹線のぞみ号より 700 円しか増額されないというその一事をもって、東京圏～名古屋圏、名古屋以西及び大阪圏のほとんどの移動需要が中央新幹線に転移するとは考えられない。

前述のとおり、品川地下駅への乗車時間 10 分から 15 分程度及び名古屋での地下駅から東海道新幹線駅までの乗り換え時間 15 分程度かかることが予想され、50 分もの短縮効果はないばかりか乗り換えの面倒を考えると東海道新幹線の乗客のほとんどが中央新幹線に転移することは考えられないのである。そもそも、中央新幹線を含め、鉄道に求められる要素は移動時間の短縮だけではない。従来の鉄道との接続を基礎とした利便性、快適性、車窓の楽しさ、こういったものがない中央新幹線に対する不満や、安全性や電磁波に対する不安などは、中央新幹線に常に付きまとうものであるから、東海道新幹線のぞみ号の利用者がすべて転移してくるなど到底考えられないものである。

(エ) 誘発輸送需要も未知数

JR 東海は、飛躍的な時間短縮に伴い、都市圏間の流動、特に東京圏～名古屋圏の流動が大いに活性化することによる新規誘発や、高速道路からの転移による増収効果も十分に想定されるとしている。また、山梨県、長野県など中央新幹線各駅の新規利用や東海道新幹線「ひかり」「こだま」停車駅の利便性向上に伴う利用増も期待できるとしている。しかし、いずれも JR 東海の希望を述べたものに過ぎず、このような誘発需要や高速道路利用者からの転移が期待でき

るか否かすら明らかでない。

(2) 供給輸送力が過大

中央新幹線小委員会は、品川・名古屋間の中央新幹線の需要予測を 167 億人 km/年とする。

そして、JR 東海が現時点で明らかにしている最大本数の品川・名古屋間毎時 5 本の往復運転で、午前 6 時から午後 10 時まで営業運転をした場合の供給輸送力は次の計算式となる。

$$5 \text{ 本} \times 16 \text{ 時間} \times 286 \text{ km} \times 2 \times 1000 \text{ 人} \times 365 \text{ 日} = 167 \text{ 億人 km/年}$$

この計算式が意味するところは、品川・名古屋間の中央新幹線が、開業当初から毎時最大本数の 5 本を走らせ、かつ始発から最終まで全席満席でなければ 167 億人 km という小委員会が予測した輸送需要にこたえられないということである。

現在の東海道新幹線においても座席利用率が 60%程度なのであるから、リニア中央新幹線の座席利用率が 100%であることなど到底考えられない。

そもそも品川・名古屋間開業時のリニア中央新幹線合計の需要予測 167 億人 km ということが自体が現実離れした都合の予測であるから、この需要予測 167 億人 km に合わせた供給輸送力は、当然過剰であり、結局収支予測におおきな狂いを生じさせることになる。

(3) 安定的かつ継続的な経営を行うことはできない

ア 過大な輸送需要を前提とした供給輸送力から導かれる非現実的な収益計算

上記 (1) (2) で述べた通り、JR 東海は、過大な輸送需要とそれに沿った供給輸送力から導かれる非現実的な収益計算を行っているから、少なく見積もっても 5 兆 4300 億円はかかる品川・名古屋間の工事費等を返済することはできず、安定的かつ継続的な中央新幹線の経営を行うことはできない。

それだけでなく、次の通り、品川・名古屋間の工事費等が 5 兆 4300 億円で納まるはずはなく、この点からしても JR 東海の収支予測からは中央新幹線の安定的かつ継続的な経営ができないことは明らかである。

イ そもそも費用の予測が不十分

(ア) 中央新幹線計画 (品川・大阪間) は、1980 年代末にはおよそ 3 兆円であったが、1990 年代末には 5 兆円、2007 (平成 19) 年には 9 兆円と 20 年間で 3 倍にまで膨らんだ。また、工事実施計画の段階では当初の予測よりも 935 億円の増額となっている (工事実施計画書参照)。バブル崩壊以降、資材、労務費、長期金利などがいずれも低水準で推移したにもかかわらず、ここまで建設費が膨らんだ背景には技術開発段階での管理の甘さがあったからであるが、現時点においても基本的には変わっていない。

一般的に見ても、大規模インフラプロジェクトで実際の支出総額が当初計画を下回ったことはまずない。むしろ、完成までに当初予算の 2~3 倍の資金を投入したケースも珍しくない。

(イ) JR 東海が公表している費用項目は、建設費（品川・名古屋間 5 兆 4300 億円、名古屋・大阪間 3 兆 6000 億円）、維持運営費（品川・名古屋間 1620 億円、東京・大阪間 3080 億円）の試算値にとどまり、その内訳は示されていない。

建設費は、工事費、車両費及び土地取得費を含むが、品川駅・名古屋駅間で 5 兆 4300 億円と予測されている。

工事費は、実行予算が当初予算を上回ることはあっても、下回ることはない。工事請負会社との契約工事費が工事進捗中に減額修正されることはあり得ないが、用地費上昇、工事中の設計変更、事故復旧工事、資材の高騰、長期金利の上昇等による増額は十分にあり得ると想定すべきである。

ところが、JR 東海の予測では、工事着工後当初 20 年間の物価上昇を 5% しか見込んでいない。それどころか、建設中の金利負担分が未だに工事費に計上されていない。この建設中の金利負担分については、一つの試算では 5400 億円とも言われており（品川・名古屋間工事：3 兆円×50%×3%×12 年）、これだけの金利負担分を計上せずに収支予測を行っている。さらに、JR 東海は計画公表後に中間駅工事費を自社負担に変更したが（当初計画では 5600 億円の地元負担を前提としていた。）、この中間駅工事費増額分も計上されないまま収支予測を行っている。

(ウ) リニアは絶対にペイしない

2013（平成 25）年 9 月 18 日、JR 東海が準備書をまとめ、沿線ルート、停車駅の位置を公表したその日に、同社の山田佳臣社長（当時）が記者会見において「（中央新幹線計画は）絶対にペイしない。東海道新幹線の収入でリニア中央新幹線建設費を賄ってなんとかやっていける。」と発言した。

この発言は、中央新幹線計画は、それ単体では収支が合わないということを、計画を遂行する当の本人が認めたものであり、その意味するところは大きい。中央新幹線計画が路線としてその事業が安定的かつ継続的な経営を行う上で適切なものでないことは既に明らかである。

#### (4) 小括

以上の通り、中央新幹線計画は、そもそも費用の予測が不十分で品川・名古屋間の工事費等が当初予算の 5 兆 4300 億円では到底納まらないことが既に明らかになっている。しかも、それだけでなく、JR 東海は、過大な輸送需要を行い、それに合わせた過大な供給輸送力から導かれる非現実的な収益計算を行っているが、そのような利益が生み出されるはずはなく、中央新幹線を安定的かつ継続的に経営することはできない。

このように、いずれの点からしても、本件事業は、身勝手な見込みに基づく合理性のない予測しか行われておらず、事業の計画が経営上適切でないことは明らかであることから、本件認可処分は、鉄道法 5 条 1 項

1号の基準を満たさない。

4 JR 東海は事業遂行能力を欠き、鉄道法5条1項4号の基準を満たさない

JR 東海は、中央新幹線小委員会において、中央新幹線の開通時期を品川・名古屋間について2027（平成39）年、名古屋・大阪間について2045（平成57）年としているものの、これはあくまで試算上の数値に過ぎず「ぜひこの年に開業したいという意味での目標とはちょっと意味合いが違う」と述べている。このことは、前項で述べたような事情から、JR 東海自身、事業計画の経営上の適切性に自信が持てないことのあらわれである。

加えて、現在のJR 東海の最大の収入源は東海道新幹線の運行利益であるところ、利用者が東海道新幹線から中央新幹線に移行すればその分東海道新幹線の運行利益が減少することとなるため、中央新幹線の工事費負担（実際に工事を行えば当初の予定額を超える可能性が極めて高い。）を賄える程度の増収が見込めるとは到底考えられない。

このような事情からしても、JR 東海は事業遂行能力を欠き、鉄道法5条1項4号の基準を満たさない。

第3 本件認可処分は輸送の安全性を欠き、鉄道法5条1項2号の基準を満たさない

鉄道法5条1項2号は、認可基準として輸送の安全性を求める。しかし、以下で述べるとおり、中央新幹線は輸送の安全性を欠くものであり、上記基準に違反する。

1 中央新幹線に求められる輸送の安全性

(1) 鉄道輸送業務における安全確保の必要性

ア 規範としての、「安全の確保」

鉄道輸送業務について絶対的に必要な要件は、輸送業務の安全の確保である。この安全の確保については、国有鉄道時代から分割民営に至った後まで、鉄道業務の重要な規範事項として、各鉄道会社に引き継がれてきた。以下、法令と安全の確保について述べる。

鉄道事業の安全確保に関しては、鉄道営業法に基づき、運転の安全確保に関する省令（昭和26年7月2日運輸省令第55号）（最終改正 運輸省令昭和45年9月10日運輸省令第79号）が次の通り、定めている。

「第1条 この省令は、鉄道及び軌道の運転の業務に従事する者（以下 従事員という）が常に服ようすべき運転の安全に関する規範を定め、その安全保持の理念を確立し、もって輸送の使命を達成することを目的とする。

第2条 従事員が服ようすべき運転の安全に関する規範は、左の（以下の）とおりとする。

綱領

安全の確保は、輸送の生命である。

規定の遵守は、安全の基礎である。



執務の厳正は、安全の要件である。

イ 日本国有鉄道（以下国鉄という）の安全規範とその由来

1951（昭和26）年桜木町事故が発生し、これらを契機に、同年7月2日、運輸省令第55号として「運転の安全の確保に関する省令」が定められ、安全綱領を規定した。この安全綱領は、国鉄において当然適用されるべきものであり、以下のとおりであった。

「国鉄における安全確保に関する綱領

- 1 安全は輸送業務の最大の使命である。
- 2 安全の確保は、規定の遵守及び執務の適正から始まり、不断の修練によって築きあげられる。（以下略）

3

そして、安全綱領について国鉄部内では、概略以下の通り周知されていた。

「安全は輸送業務の最大の使命である。しかし、一旦事故が発生すると、大きな社会的反響が巻き起こる。これは、国鉄職員のみならず、一般世間の人達にとっても、安全輸送が大きな関心事であるという証拠に外ならない。

運転事故は発生すれば、必ずと言ってよいほど、人的、物的損害を伴う。特に列車の場合は、大量の旅客や荷物を輸送しているので、その悲惨なこと、目をおおうばかりである。しかも、これが、一瞬のうちにおきてしまう。（中略）特に何ものにも代えがたい尊い人命を一度に、しかも大量に失わせることは重大なことである。人命以上に尊いものは、世の中に存在しない。この人命を尊重する精神こそ、安全確保の基盤でなければならない。

以上のとおり、鉄道輸送業に伴う安全の確保は、最大の使命であると位置づけられ、規範化されたものである。これらの規範は、国鉄の分割民営化後においても引き継がれてきた。

ウ 分割民営化後のJR東海の安全綱領とその考え方

安全確保に向けた基本方針は次の通りである（JR東海の安全報告書 2014）。

『当社では安全の確保は、輸送業務の最大の使命との認識のもとに、日々の業務を、遂行しており、輸送の安全にかかわる社員の基本的精神として「安全綱領」があります。これは1951（昭和26）年の京浜東北線桜木町における事故を契機として、国鉄時代に制定されたものであり、輸送業務は尊い人命と財産を預かるという責任ある重要な業務であるがゆえに、安全については、全ての社員がその職責の如何を問わず、全力をあげてこれを確保し、特に人命については、他の何よりも優先して守るべきという、心構えと道義的な自覚と態度が必要であることを具体的にあらわしたものです。当社に

においては、会社発足時において、鉄道の歴史の中にある価値観、過去の蓄積の重みは、守るべき伝統であると考え、この「安全綱領」とその精神を引き継ぐこととしました。今後もこの「安全綱領」の理念のもとに、安全安定輸送の確保に全力を挙げて取り組んでいきます。』

この安全綱領とは、以下のとおりである。

- ① 安全は輸送業務の最大の使命である。
- ② 安全の確保は、規定の遵守及び、執務の厳正から始まり不断の修練によって築きあげられる。（以下略）

## (2) 安全の確保と公共性

以上に明らかな通り、鉄道が、安全に関する綱領をもち、安全は輸送業務の最大の使命と位置付けるのは、特に鉄道事業が、不特定多数の人を対象に、大量の輸送業務にあたるもので、一旦事故が発生すると、瞬時に多数の人命の喪失等悲惨な結果が生じるところから、人命の安全の確保こそが何よりも優先して求められるという、公共的使命に基づくものである。したがって、鉄道事業者の行う業務中における安全の確保は、極めて重要かつ公共的な使命であり、単なる私的会社の私的なものではない。自己資金によってまかなうとしても、安全性の確保は、公共性のあるものであることは当然である。安全性が確保されているとは断定しきれない状況のもとで、敢えて運行するならば、それは利用者である旅客を実験台にする危険なものであり、前記安全に関する規則に反するものでありなおかつ公共性にも反するものであることは明白である。

## 2 リニア方式による輸送の安全性に対する疑問とその危険性

### (1) はじめに

上記のとおり、鉄道輸送業務においては安全性の確保こそが最重要課題であり、なおかつ多数の乗客が利用するところから、人命の安全確保が最大限求められる公共的使命を鉄道事業者は負うものである。中央新幹線が全体的に安全な輸送方式と言えるか否かは重要な問題であり、いやしくもその安全性がいささかでも疑われ、危険性に疑問を持たれるものであってはならない。利用者は実験台であってはならないからである。そこで計画されている中央新幹線について、その安全性に対する疑いと危険性について以下に述べる。

### (2) リニアそのものの技術的未熟性と事故発生の危険性

#### ア レール方式輸送の歴史

レール方式による鉄道の発祥は1802年に遡る。リチャードトレビシックによりレール方式による蒸気機関車が発明され、その後ジョージスチーブソンにより、輸送業務として実用化された。それから、技術改良が加えられ、1964（昭和39）年10月に、新幹線が東京・大阪間を時速210kmで運行されるようになった。その間約160年という長期間の時の経過とその間の技術的蓄積が歴史的に重ねられてきたのである。しかし、レール方式そのものは変わることはな

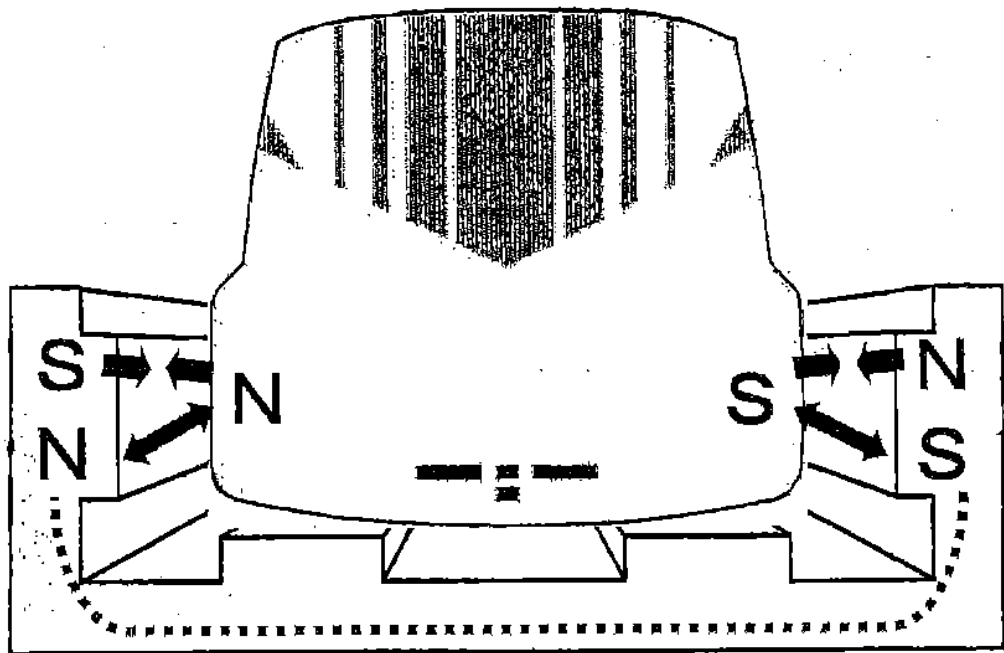
かった。

イ リニア方式新幹線の特徴

(ア) リニア方式鉄道は従前のレール方式と全く異なった概念に基づいている。今までの鉄道の走行方式は、電化されて以来、駆動モーターにより車輪を回転させ、車輪をレールに密着させることにより脱線を防ぐと同時に推進力を得る方式によっている。

(イ) 中央新幹線は、駆動モーターを開いて軌道に直線状に伸ばし、N極とS極の作用により推進力を得るというものである。ここまでは浮上が必然的に伴うものではない。ところが、現在検討されている中央新幹線は、超電導磁気浮上式の技術を用いるものである。超電導式の外に常電導式がある。この違いは、車両側に超電導式磁石を、軌道側に通常の電導式磁石（常電導）を用いるか（中央新幹線方式）、車両側も軌道側も常電導式磁石を用いるかの違いである。磁気浮上式は、強力な磁界により、吸引と反発により推進力と浮上力を得るために、超電導状態を維持するべく液体ヘリウムで超電導磁石をマイナス 269 度に冷やして車体側に設けるのである。これにより推進力と浮上を得ることができる。

(ウ) その状況を概略図にすると以下のとおりとなる。



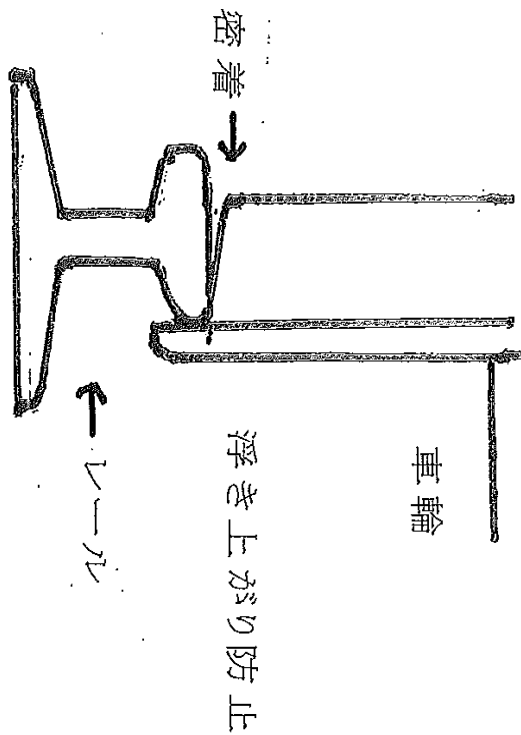
これにより地上10cmの浮上が可能となるとされる。

又、車体側の超電導式磁石とガイドウェイ側の常電導式磁石のN極S極の吸引反発により推進力を得る。そのために、ガイドウェイと車体間の空隙は10cmとほんのわずかしかない。

#### ウ リニア走行方式技術の未熟性

(ア) リニア走行方式については最初に宮崎の7kmの実験線において1980(昭和55)年以降有人走行実験がなされたが、火災事故やクエンチ現象といわれる事故等が多発していた。また、実験線距離が短いために、1997(平成9)年に山梨実験線で、走行実験がなされるようになった。しかし、山梨実験線においても事故が起きている。

(イ) しかし、いくら走行実験を行ったとしても、この技術の未熟性と危険性を指摘せざるを得ない。それは従来の鉄道と中央新幹線とは走行方式に関し、全く概念が異なるからである。レール方式の鉄道において、従前から安全性の中でも意を砕いて来たのは、脱線防止対策である。脱線防止のためには、レールとの密着度を高めることが最重要課題としてきた。その理由は車輪のせり上がり(浮き上がり)の防止である(せり上がれば脱線する)。東海道新幹線においてもこれが最重要問題のひとつであった。以下にその図を示す。



(ウ) ところが中央新幹線の走行方式は、これとは 180 度異なる概念となっている。従来の鉄道は、如何にせり上がらせ (浮き上がらせ) ず、レール軌道に密着させ、レール上を安定走行させるのが課題であった。そのレール走行方式鉄道は、160 年という長い技術上の試練と蓄積を経て安全性を積み上げてきて、レール軌道上の安定走行と高速化を完成させ、現在ではようやく時速 300km 台運転が可能となったのである。

(エ) これに対し、リニア走行方式は、レール走行方式とは異なり、逆に如何に浮き上がらせるかが課題なのである。浮き上がらせるということは、軌道との密着性が失われるということになる。レールによらずして軌道上にそって安定走行させるために、本件リニア走行で用いられたのが、ガイドウェイによる走行方式なのである。ガイドウェイによる走行方式は、ガイドウェイ装置に囲まれているので、軌道か

らの逸脱を防ぐことが出来るように見えるが、ガイドウェイ内の車体は僅かな空隙を持ってガイドウェイとの間隔を保っているとともに、僅か10cmで浮き上がっており、どこにも固定されていない。このような状態が極めて不安定であることは明らかである。そうであるにもかかわらず、リニア走行方式は、長い技術上の歴史的試練を経ることなく蓄積もなく、いきなり時速500kmを達成しようというものである。安全性について技術上の歴史的試練を経ない未熟な技術と言わざるを得ない。

### (3) 技術的未熟性と事故発生危険性

#### ア クエンチ現象

(ア) 中央新幹線はガイドウェイと車体の僅かな空隙を保ちつつ、地上より10cm浮上させて走行させることに特徴がある。推進力を得つつ、地上より浮上させるためには、超電導磁石の強力な力が必要になる。電気抵抗がゼロになる状態を保つことによって、電流を永久に流し続けることが可能になり、これにより超電導磁石により強力な磁界が得られ、浮上と推進が可能になるのである。

(イ) ところが、中央新幹線にとって大敵がある。それがクエンチ現象といわれるものである。クエンチ現象とは何らかの原因により磁力が消滅することで、超電導状態が失われることである。中央新幹線は、浮上と推進を得るために、ガイドウェイ側には常電導、車体側に超電導磁石を取り付ける。この超電導磁石の強力な磁界により、浮揚力と推進力を得なくてはならない。そのために、膨大な電力が必要となると同時に、中央新幹線においては液体ヘリウムによってマイナス269度に冷却する必要があるのであるが、これが何らかの故障により冷却機能が失われた場合浮揚力と推進力が失われてしまう。故障については様々な問題が考えられる。例えば、山梨実験線においても、クエンチ現象による事故が生じていたのである。1999（平成11）年9月4日付山梨日日新聞がそれを報道している。同報道によると、1999（平成11）年8月、3両編成の実験車両が、甲府方面に時速400kmで走行中、トンネル内で超電導磁石の磁力が低下し、車輪走行に移ってから停止した、とされている。その原因については、超電導コイルにマイナス269度の液体ヘリウムを供給するステンレス製の管（直径3cm）の接合部に長さ1cmの亀裂が入ったことによりヘリウムが容器内に漏れ、外部の熱が伝わったために磁力が低下したと見られている、と報道されている。しかも山梨実験線で起きた事故は、宮崎実験線でしばしば起きていたクエンチ現象とは違う原因によるものといわれているという。このように通常の状態のもとにあっても、機器の僅かな不良原因から、クエンチ現象が起こらないとも限らない。まして、走行中のガイドウェイや、地上に衝突した際に衝撃によって起こる車両損壊事故（小なるものから大なるものも含め）によって、冷却機能が失われ超電導状態が機能しなくなることも想定される。更に全電源喪失状態に

至った場合においても、同様に超電導状態は機能しなくなる。

この場合タイヤ走行により地上走行に移り停止させるとしているが、車体に損傷が発生した場合に車輪が作動せず地上走行が不可能になることもあり得る。そうすると次の駅までタイヤ走行して乗客の安全を確保する等到底不可能な事態に至る。

#### イ ドイツの選択と安全の問題

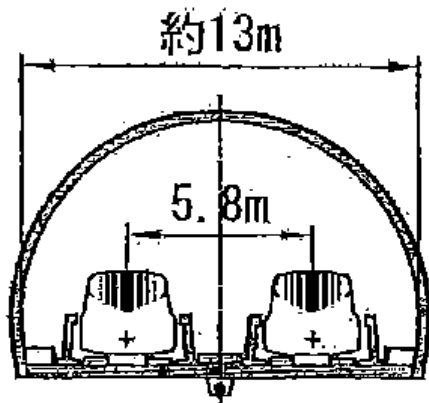
このように、リニア方式については、安全性が確保された技術とは到底言えないものである。ドイツでは1978（昭和53）年に、超電導式磁石による浮上技術の開発を断念したといわれている。そもそも安全について、予測不可能あるいは予測不明確な技術を用いるべきではない。想定外であったとの言い訳が通用しないのは、原発事故において明らかになったところである。ドイツの選択は安全面からみて当然の選択である。鉄道は速度の新記録を追求する陸上競技ではない。安全性を無視してまで一部の技術者達の自己満足のスピード競争であってはならない。

### 3 地震・火災その他事故発生に関する安全性への疑問と危険性

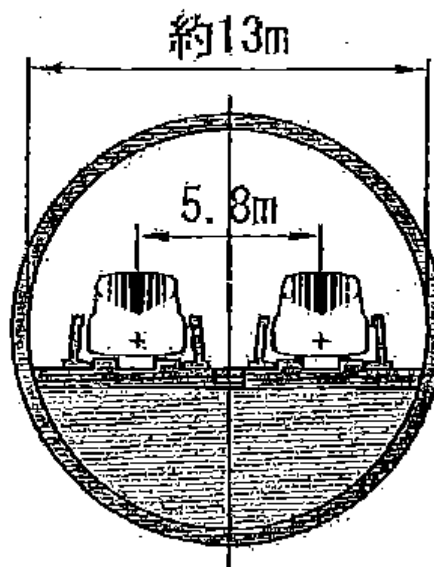
#### (1) トンネル構造について

中央新幹線は品川・名古屋間の86%がトンネル構造になっている。トンネルは、都市部と山岳部によって構造が違ふ。都市部のトンネルの幅は、約13mであり、直径13mの土管型である。これに対し、山岳部は、直径13mは同じであるが、半円型をしている。又複線の軌道中心間の距離は、5.8mとされている。これを図によって示すと、以下のとおりである。

# トンネルの標準的な断面図

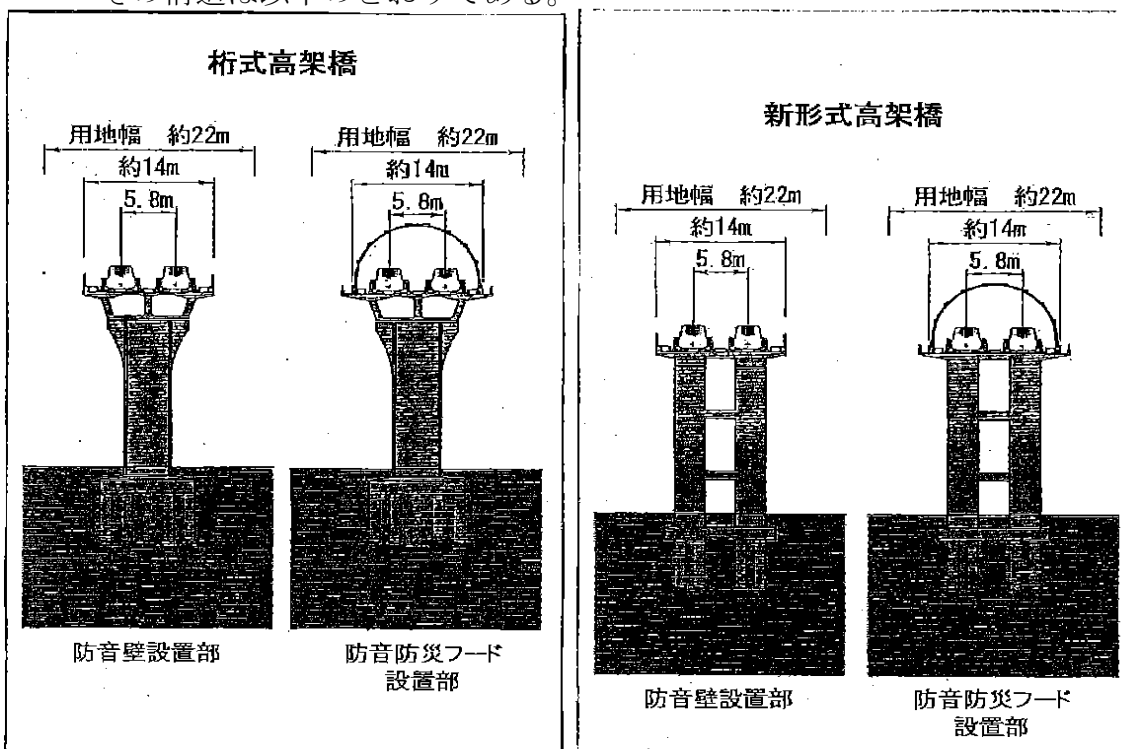


山岳トンネル



都市トンネル

また、地上部においては、以下の方式の高架橋を採用している。  
その構造は以下のとおりである。



## (2) 地震発生時の危険性について

ア 中央新幹線トンネル内において、あるいは高架橋等において、地震



により水平方向または垂直方向の地盤のずれが生じた場合、ガイドウェイの僅かな間隔内に浮いているに過ぎない車体は、極めて危険な状態におかれる。地震は水平方向のずれと垂直方向のずれが想定される。地震により水平方向に段差が生じた場合ガイドウェイが破壊される。垂直方向にずれが生じた場合、走行軌道の地盤面が破壊される。浮き上がって走行するといってもガイドウェイとの空隙が僅かしかなく、また地上僅か10cm浮き上がるに過ぎない。例えば、地盤面に垂直方向の段差が生じたら、僅か10cmの浮上にしか過ぎないのでこの段差を到底吸収できないと考えられる。そうなると、高速走行中であるから、破壊されたガイドウェイあるいは周辺のトンネル壁または施設に、破壊された走行地盤面に、車両は激突し車両が破壊されるに至る。

イ このように地震等によりトンネルの外側から大きな力が加わることで、ガイドウェイが歪みあるいは破壊が想定される。この点、JR東海は、中央新幹線は、磁気バネの作用により、車両をガイドウェイ中心に保持する力が働く、あるいは案内ストッパ輪により車両とガイドウェイの直接衝突を防止する仕組みになっているとしているが、しかし、このような仕組みは、ガイドウェイに損傷がないことを前提にしており、ガイドウェイそのものが歪んだり、破壊されたりしてしまった場合には、ガイドウェイと車両との激突が避けられない。また、高架橋からの逸脱落下転覆も想定される。その結果、多数の乗客が死傷する深刻で悲惨な事態が発生する恐れが想定される。

ウ そればかりか、時速500kmで走行中の車両は急に停車出来ない。速度が高速になればなるほど、停車距離は累乗的に長くなる。地震の発生を予知するP波（初期微動）により、本震到来を予測したとしても、本震到達前に安全に停止させることは不可能となる。又直下型地震に対しては予知が殆ど出来ないので停止することもできず、高速のまま激突による車両破壊に至る危険性がある。中央新幹線は緊急時に時速500kmから停止するまでの時間に90秒程度を要し、距離についても約6kmを要するといわれていることからすれば、トンネル内の異変を察知して急停止をしたとしても、車両が相当程度の運動量を持ったままガイドウェイに激突する危険は否定できない。

更にはトンネルそのものが地震等により崩壊してしまう場合には、ガイドウェイの崩壊のみならず、車両本体の進行そのものが不可能になってしまい崩壊したトンネルそのものに激突してしまう危険性も否定できない。

エ 中央新幹線は、中央アルプスなど国内有数の山岳地帯を通過する。この山岳地帯には我が国最大の断層帯である中央構造線が走っているほか、中央地溝帯によって日本列島が東と西に分けられている。この区間では断層のほかに破碎帯も存在している。このような場所に中央新幹線を通すことは、自ら危険を招くに等しい行為である。本年4月

の熊本で起きた地震を見てさえ、震度7を記録し、断層のずれが最大で2mも生じた。このように断層のずれが生じれば、トンネルそのものが崩壊し、あるいはガイドウェイが歪みまたは破壊される危険性がないとはいえず、車体がトンネルそのものに、あるいはガイドウェイに激突し破壊されてしまう危険性は否定できない。

### (3) 事故発生による避難体制問題

ア 地震による場合に限らず、何らかの走行中の事故発生（それはクエンチ現象や火災事故をはじめとして日常起こり得る様々な車両故障など）が考えられる。特に中央新幹線は、大深度地下に土管のようなトンネルを掘り、その中を時速500kmの猛スピードで走行する。東京・名古屋間の86%以上が土管型トンネルまたは半円型トンネルであり、運転手はおらず、遠隔操作の運行となる。

イ 時速500km走行時に事故が起きた時に、人命の喪失・負傷など大惨事が想定される。人命が喪失しないまでも重傷を負った者は脱出できない。仮に身体は脱出可能状態であっても避難は容易ではない。避難口はあるとはいえ、その間隔は都市部でも5kmと大きく、更に山岳地帯では非常口の避難経路が著しく長い。このようなトンネルの中で、乗客はどのような避難が出来るのか。

(ア) 例えば地震やトンネル内の火災その他の事由により、車両がトンネル内で停止することが考えられる。そして、トンネルの崩壊など運転再開が物理的に不可能な場合には乗客が車両を降りて避難する必要がある。また、トンネルの崩壊がない場合であっても、技術的に高度なシステムで運行されていることや長大なトンネルであることからすれば安全点検に時間を要するとみられ、その場合にも乗客が車両を降りて避難することは想定される。

(イ) この点、JR東海は、山岳トンネル区間においては、保守用通路及び整備新幹線等と概ね同程度の間隔で計画する非常口を避難通路として活用できるように整備するとしたうえで、南アルプス等山岳地帯においては、本坑に並行して掘削する先進坑を活用する計画であり詳細は今後検討するとしていたが、最近明らかにされたJR東海の計画によると山岳地帯における非常避難路そのものは、山梨県南巨摩郡の3900mを始め静岡県では3500m、その他2000mから3000m台のものがある。これとても計画の概略であり、明確なことは分からない。まして、これは避難路だけのことであり、車両が停止した場所から本線に沿って避難しなければならぬ距離を加えれば、どうしてそれだけの距離で済むものではなく避難距離は著しく長くなることが想定される。

(ウ) しかも、避難通路の整備を計画したとしても、現実に避難できるかどうかの検討をしなければ乗客の安全性を考慮した計画とはいえない。そもそも、中央新幹線のルート上にある南アルプス等の山岳地帯は、非常口避難路の距離が著しく長いこと、負傷者、高齢者や

足腰に障がいのある者はもちろんのこと、それ以外の者にとっても避難することが困難である。また、大人数が避難するのであるから距離が長ければ長いほど混乱を防ぎながら避難の誘導をすることは難しくなる。さらに、非常口に到達したとしても大自然の真っ只中であって十分な救助活動が可能だけの地理的要件と設備が存在するとはいい難い。このような設備を新設するのであれば設置管理に相当な費用を要すると見込まれるし、環境保全の見地からも慎重な考慮が必要となる。加えて、周辺自治体の警察・消防・病院等の既存のインフラと連携する仕組みづくりが必要になるが、これらのインフラをとってみれば相当な負担となる。このような事態への対応が検討されているとは考えられない。

(エ) とりわけ、地震等により避難を余儀なくされた場合には、非常口の最寄りの自治体もまた被災していることが想定され、十分な救助が出来ないことも考えられる。このように南アルプスの山岳地帯における避難経路の確保と乗客の安全性の確保は、著しい困難が容易に想定される。それにもかかわらず、このような検討が不明確であることは、JR 東海の安全性を軽視する態度の現れであり、直面している問題に誠実に向き合わない無責任な態度というべきである。

#### (4) 火災発生時の危険性

ア 鉄道火災は、自然発火または人為的な放火、技術的未熟性による発火、あるいは地震等による車両及びガイドウェイ等施設の事故等による発火によってトンネル内火災が起こることが想定される。このような場合には、避難口に向かって、煙は流れ上昇し、逃げようとする乗客を覆い、乗客の多くは窒息死する危険性がある。また、火災により電源が喪失した場合には、換気機能が失われて、乗客が窒息死する危険性もある。照明設備が機能しなくなれば、避難そのものが困難となる。

イ 以下に火災事故に関し、事例をあげ、その危険性を述べる。

##### (ア) 地下鉄における、火災事件事例

地下鉄火災で、有名なものとして、2003（平成 18）年 12 月 18 日発生した韓国の地下鉄火災事故がある。これは韓国の大邱地下鉄 1 号線、中央駅で発生したもので、死者 197 名、負傷者 147 名を出した大惨事であった。死因は窒息死及び焼死であったと言われる。この事故は、車内にいた乗客の 1 人が、ガソリンをまき、ライターで火を付けたことから、火災が車内に広がり、更に対向してきた電車にも燃え広がり、乗客は車内に閉じ込められたままにされたことによるところが大きい。地下深度は 18m であり、煙により、救出活動が困難であったことも、災害を大きくした原因とされている。

##### (イ) 新幹線における火災事故

2015（平成 27）年 6 月 30 日、午前 11 時 30 分頃、新幹線の新横浜・小田原間を、走行中の「のぞみ」の先頭車両において火災事故

が発生した。これは、乗客がガソリンを頭からかぶり、ライターで火を付けたことにより、火災が発生し、車内が煙に包まれ充満し、乗客は脱出したものの、2名が死亡したほか受傷者が出た。この事件では、運転手の機転により、停車場所をトンネル内を避けたために、乗客の脱出もトンネル内に比べれば容易で、死亡者2名を含む負傷者を出したものの、被害が少なく済んだ。これがトンネル内において発生した場合においては、より被害が拡大したといわれている。

#### (ウ) 青函トンネルにおける避難

2015（平成27）年4月3日、青函トンネル内で発煙事故が発生した。青函トンネルは全長53.85kmであり、海面下240mにあり、避難階段は1372段である。走行中の列車から発煙した。全乗客は脱出したが、ケーブルカーの収容能力に問題があり、結局全乗客が地上に脱出できたのは事故発生後5時間以上を要した。一步間違えれば大惨事に至るところであった。

#### ウ 大深度地下内における火災事故と乗客に及ぼされる危険性

火災の発生については、JR東海は、万が一車両で火災が発生した場合には、停車して消火作業はせず、次の停車場又はトンネルの外まで走行して停止させ、避難誘導を行うとしている。しかし、実際にはそのような対策は不可能となる危険性がある。火災の規模や原因物質の種類にもよるが、車内の乗客が、長時間にわたって、高温の状態におかれ、あるいは、有毒ガスを吸引するなどして、生命身体の危険にさらされる。また、燃焼を継続したまま次の停車場又はトンネルの外まで走行してきた場合には、走行そのものにより火災の規模が拡大する可能性もある。また火災発生から長時間経過していることも想定され、火の手が大きくなった状況下で、特に大深度地下内で、さらなる延焼を防止しつつ消火を行い、同時に、大勢の乗客を速やかに避難させ、負傷者の救助を行わなければならない。これらの多くのことを短時間に効率的に行うことは、容易なことではない。

#### エ 大深度地下内の事故が大惨事を生む

(ア) 韓国の地下鉄火災も、日本の新幹線火災も、いずれも放火が原因であった。中央新幹線の場合にも、同様の事故が発生しないとも限らない。また、巧妙な手段によるテロも考えられる。しかしながら、これらの人為的原因によらずとも、当然、地震等による災害による、走行そのものに伴う火災や鉄道施設の火災が発生することも予測しておかなければならない。そのみならず、日常的に発生し得る車両・その他施設故障に伴う、火災事故発生もあり得る。

(イ) そのような事故が発生した場合、中央新幹線は、路線全体の86%が大深度地下を走行するものであるから、火災事故が発生した場合、大深度地下内においては、前述のとおり、多大の困難と危険性が伴うことは容易に予測される。ところが、JR東海の火災発生時における避難対策は、到底十分なものとは言えない。

(ウ) リニアには運転士は乗務せず、車掌のみとなる。その場合火災発生との関係で、遠隔操作の運転指令などに、状況の迅速かつ正確な把握と、それに対する対処が可能であろうか。また、車掌等乗務員のみで、事故発生時乗客を適正に誘導できるであろうか、また都市部の地下 60～100m という大深度地下内、南アルプス地下では約 1500m もの深さから、乗客が脱出中に煙害から完全に免れることが出来るであろうか。大深度地下内での救助は可能であろうか。むしろ、路線の 86% がトンネルであることからすれば、これらに対する対策は、極めて困難か不可能と考えられる。脱出口までの距離が長い上に、脱出設備が十分とはいえない。電源が喪失した時、換気機能が失われ、あるいは、エレベーターも機能しないことが想定される。仮にエレベーターが作動したとしても、多数の乗客の脱出にあたってエレベーターの収容力は不十分であると言わざるを得ない。このように中央新幹線計画は危険に満ち満ちている。

#### 4 本件認可処分は鉄道法 5 条 1 項 2 号に違反する

以上のとおり、中央新幹線については、その走行方式そのものに起因する危険性と、事故が発生した場合における避難救護体制に起因する危険性が予測されるものであり、乗客に対し死亡・負傷、あるいは避難不能、救護不能等の悲惨な結果が想定される。現実に建設運行されるとすれば、そのような危険性を無視し、乗客を実験台とするものである。これは人命の軽視であり、安全輸送綱領にも反するものである。本件認可処分は輸送の安全性を欠くものであり、鉄道法 5 条 1 項 2 号に違反する。

#### 第 4 本件認可処分は工事の安全性を欠くものであり、鉄道法 5 条 1 項 4 号の基準を満たさず、また、全幹法 9 条に違反する

##### 1 全幹法及び鉄道法での工事の安全確保

全幹法施行規則 2 条 1 項 7 号のタにおいて、全幹法 9 条の工事実施計画を国交大臣に認可申請する場合には、添付書類として「建設工事に伴う人に対する危害の防止方法」を記載することが義務づけられている。

このことは、国交大臣の本件認可処分においては、本件工事による「建設工事に伴う人に対する危害の防止方法」が適切に行われているか否かを審査し、それが不十分な場合は認可してはいけないことになる。

また、鉄道法 5 条 1 項 4 号は「その事業を適格に遂行するに足る能力を有するものであること

が鉄道事業許可の要件となっている。コンメンタール逐条解説鉄道事業法によれば、この 4 号の趣旨は、安全に鉄道線路等を建設及び維持管理し、列車の運行を行うための技術的能力を有することが含まれている。

したがって、「建設工事に伴う人に対する危害の防止方法」が適切でない場合には、当該鉄道事業の許可をすることはできず、本件中央新幹線の南アルプスルートで JR 東海に全幹法 8 条の建設の指示をした国交大臣の建設指示は違法である。

また本件認可処分においても全幹法9条の工事実施計画を国交大臣に認可申請する場合には、同法9条2項の添付書類として「建設工事に伴う人に対する危害の防止方法」を記載することが義務づけられているが、トンネル工事に伴い人命の危険性が高い工事を認可したことは違法な認可処分である。

## 2 トンネル工事に伴う人命への安全性が確保されていない

ところで、中央新幹線工事実施計画は、南アルプスを中心とする中央構造線を初めとする多くの破砕帯がある山梨県富士川町の富士川から長野県豊岡村の天竜川までの山地に約50kmの長大なトンネル工事を行う計画であり、トンネル工事に伴う人命への安全性が確保されていない。

南アルプスは1500万年前頃大きな地殻変動を受けて現在の形が形成された。それが赤石構造線（中央構造線）の出現である。これは本州と伊豆一小笠原との衝突で赤石山地は切断され折れ曲がり、断層で切られ隆起するなど、すさまじい変動を受けて形成された山地で、現在も日本で最も隆起が進行している（年4mmと言われる）場所で、多くの断層、活断層、破砕帯が形成されている。この破砕帯では岩石が粉々に砕け、粘土化しており、不透水層となって水をせき止めている。このような断層が多い場所にトンネルが突き当たると多量の水が噴出し、工事人の人命を失うような大事故が発生する危険性が高く難工事が予想される。しかも赤石山脈は3000mを超える9座の独立峰を有し日本最大の山脈である。そこに中央新幹線工事計画はトンネルを掘るが、トンネルと山頂との標高差が、小河内岳直下で約1400m、悪沢岳北綾直下で約1300mの土被りになる。1000mの土被りで1cm<sup>3</sup>当たり300tの荷重と言われる。破砕帯や断層にトンネル工事が突き当ればこの地山の圧力を受けた強力で大量の地下水がトンネル内に噴出することが予想される。

南アルプスだけでなく伊那山地、木曾山地、岐阜県東濃地方の丘陵地へとトンネルは続くが、そこにも阿寺断層、屏風岩断層、恵那断層など多くの断層があり難工事が予想される。また難工事だけでなく、大量の地下水がトンネル内に出水することにより地山の上部の水が涸れるなど農業用水や上水道水源枯渇、地盤の陥没等周辺環境への影響も大きい。

## 3 過去のトンネル異常出水事故

過去に断層にトンネル工事が突き当たり異常出水の事故が発生した事例は多い。これらの教訓から、断層の多い場所での工事は避けるべきことが指摘されている。

### (1) 丹那トンネル工事

東海道線の丹那トンネル工事は1918（大正7）年に工事着工したが工事中に断層の破砕帯から大量の地下水が異常出水し、工事が大幅に遅れ、完成まで16年かかり1934（昭和9）年ようやく完成した。またこのトンネル工事による大量の出水が原因で、地上部の丹那盆地は豊富な水に恵まれた田園やワサビ田地帯であったが地上部の水が失われた結果農家は大打撃を受け、現在は酪農地帯となっている。また

1930（昭和5）年の直下型の北伊豆地震で丹那トンネルが横断していた断層がずれて工事中のトンネルが2.7mも左右に食い違い、トンネルの崩落などで工事人3名が死亡している。

(2) 黒部ダム

黒部ダムの破砕帯での異常出水は映画になり有名である。1956（昭和31）年10月に発電用のトンネル工事を開始したが1957（昭和32）年5月に破砕帯に突き当たり異常出水の為10日でトンネル通過の予定が7か月を要する難工事となった。

(3) 青函トンネル

青函トンネルは北海道知内町から青森県今別町まで53.85kmの海底トンネルで1964（昭和39）年に着工し24年の歳月をかけて1988（昭和63）年3月開業した。

この工事では34人が亡くなっているが、海底での難工事で出水も多く、1974（昭和49）年12月には1分間に10tという大規模な異常出水で作業坑は130m水没したという。

(4) 東海北陸自動車道の飛騨トンネル

高速道路としては日本で2番目に長い10.7kmのトンネル工事で、1998（平成10）年着工から9年半の年月をかけて2007（平成19）年1月にトンネルが貫通したが難工事と言われた。

難工事の原因は、トンネル土被り約1000mと地山の圧力が高く、しかも崩れやすい地山が1.7kmにも及び不良地山の次は毎分70tと大量の湧水が1年間続いた。トンネル掘削に使ったトンネルボーリングマシンも破砕帯で身動きが取れなくなり、60気圧もの高圧湧水、強力な土圧でマシンが潰されるという事態を招いた。

## 第5 本件認可処分は環境要素に対する考慮を欠き、全幹法および鉄道法に反する

### 1 本件認可処分にあたり考慮されるべき環境要素

中央新幹線建設事業は、環境影響評価法施行令別表第一が定める第一種事業に該当するところ、環境破壊に対する十分な検討を行わねばならない。具体的には、環境影響評価法を受けて制定された「鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（以下「鉄道建設等環境影響評価省令」とする。）が、環境影響評価項目等について、以下のとおり定めている（鉄道建設等環境影響評価省令4条1項二イ、同20条1項参照）。

- 一 環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素
- イ 大気環境
  - (1) 大気質
  - (2) 騒音及び超低周波音

- (3) 振動
- (4) 悪臭
- (5) (1) から (4) までに掲げるもののほか、大気環境に係る環境要素
- ロ 水環境
  - (1) 水質
  - (2) 水底の底質
  - (3) 地下水の水質及び水位
  - (4) (1) から (3) までに掲げるもののほか、水環境に係る環境要素
- ハ 土壤に係る環境その他の環境
  - (1) 地形及び地質
  - (2) 地盤
  - (3) 土壤
  - (4) その他の環境要素
- 二 生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素
  - イ 動物
  - ロ 植物
  - ハ 生態系
- 三 人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素
  - イ 景観
  - ロ 人と自然との触れ合いの活動の場
- 四 環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべき環境要素
  - イ 廃棄物等（廃棄物及び副産物をいう。次条第一項第六号及び別表第一において同じ。）
  - ロ 温室効果ガス等
- 五 一般環境中の放射性物質について調査、予測及び評価されるべき環境要素
  - イ 放射線の量

## 2 環境要素の検討を欠き、鉄道法および全幹法に違反する

先述したとおり、中央新幹線建設事業に全幹法を適用することは誤りであり、母法である鉄道法が適用されるべきである。そして、鉄道建設等環境影響評価省令が定める上記環境要素からすれば、これらについて環境影響評価を行わないまま鉄道法8条の工事の施工の認可を行えば、当該認可処分は鉄道事業法8条の要件を欠き違法となる。詳細は、第5章において述べる。

また、仮に中央新幹線建設事業について全幹法が適用できるとしても、鉄道建設等環境影響評価省令が定める上記環境要素について環境影響評価



を行わないまま全幹法9条の工事実施計画認可を行えば、当該認可処分はやはり全幹法9条の要件を欠き違法となる。詳細は、第5章において述べる。

以上、本件認可処分は、地下水脈破壊、発生土問題、工事騒音等、南アルプスをはじめとする自然環境破壊、供用に伴う騒音振動等、電磁波の人体影響、高架部分の日照被害、景観破壊といった環境破壊の可能性のある諸要素を十分に検討しておらず、鉄道法および全幹法に違反する。

## 第5章 本件工事実施計画の認可は環境影響評価法33条違反である

### 第1 環境影響評価法の解釈の基本理念に反する本件環境影響評価手続

#### 1 環境影響評価法の位置づけ

本件工事は、環境影響評価法に基づき、環境影響評価手続が必要な事業である。

環境影響評価法は、環境基本法20条を受けて制定されたものである。

環境基本法は、環境の保全について、基本理念を定め、国等の責務を明らかにするとともに、環境の保全に関する施策の基本となる事項を定めることにより、環境の保全に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に寄与するとともに人類の福祉に貢献することを、その目的として掲げている（環境基本法1条）。

これを受けて環境基本法3条は、環境保全についての基本理念として、「環境の恵沢の享受と継承等」を掲げており、環境を健全で恵み豊かなものとして維持することが人間の健康で文化的な生活に欠くことのできないものである、生態系が微妙な均衡のもので保たれており人間の活動による環境への負荷によって損なわれる恐れが生じてきている、との認識を示している。そのうえで、現在及び将来の世代の人間が健全で恵み豊かな環境の恵沢を享受するとともに人類の存続の基盤である環境が将来にわたって維持されなければならないものとしている。この基本理念には、「環境を破壊から守るために、良い環境を享受しうる権利」である環境権の趣旨が取り入れられたものと評価できる。

事業者が事業の実施に当たり、あらかじめ環境への影響について自ら調査、予測又は評価を行い、その結果に基づき環境の保全について適正に配慮する「環境影響評価」は、環境の保全上の支障を未然に防止するうえで極めて重要な制度であり、環境基本法はその重要性を認識し、環境基本法20条は、国はその推進のために必要な措置を講ずることとしている。同条を契機として、環境影響評価法が制定された。

このような環境基本法の構造からすると、環境影響評価法の解釈・適用にあたっては、環境権を定めたものというべき環境基本法3条の基本理念を旨として行わなければならない。

#### 2 環境基本法の環境保全に関する基本施策

環境基本法は、第2章において、環境の保全に関する基本的施策を定め

ている。その冒頭で、施策の策定等に係る指針として、同法 14 条は以下の通り規定する。

「この章に定める環境の保全に関する施策の策定及び実施は、基本理念にのっとり、次に掲げる事項の確保を旨として、各種の施策相互の有機的な連携を図りつつ総合的かつ計画的に行わなければならない。

一 人の健康が保護され、及び生活環境が保全され、並びに自然環境が適正に保全されるよう、大気、水、土壌その他の環境の自然的構成要素が良好な状態に保持されること。

二 生態系の多様性の確保、野生生物の種の保存その他の生物の多様性の確保が図られるとともに、森林、農地、水辺地等における多様な自然環境が地域の自然的社会的条件に応じて体系的に保全されること。

三 人と自然との豊かな触れ合いが保たれること。」

1号で人の健康及び生活環境並びに自然環境の保全、2号で生態系の多様性の確保が明記され、基本施策の一つとして位置付けている。したがって、環境影響評価法の解釈にも、この基本施策が反映するように解釈される必要がある。

### 3 環境影響評価法の目的

環境影響評価法は、1条で、「この法律は、土地の形状の変更、工作物の新設等の事業を行う事業者がその事業の実施に当たりあらかじめ環境影響評価を行うことが環境の保全上極めて重要であることにかんがみ、環境影響評価について国等の責務を明らかにするとともに、規模が大きく環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある事業について環境影響評価が適切かつ円滑に行われるための手続その他所要の事項を定め、その手続等によって行われた環境影響評価の結果をその事業に係る環境の保全のための措置その他のその事業の内容に関する決定に反映させるための措置をとること等により、その事業に係る環境の保全について適正な配慮がなされることを確保し、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に資することを目的とする。」と、定めている。

その中で、①環境影響評価の重要性を指摘していること、②環境影響評価の結果を事業決定に反映させるものであること、③環境保全への配慮を確保すること、④現在のみならず将来の国民のためになされることが目的とされていることに特に留意されなければならない。

### 4 環境影響評価法の横断条項の解釈に当たっての留意点

環境影響評価法 33 条は、対象事業に係る免許等を行う者は、当該免許等の審査に際し、評価書の記載事項及び同法 24 条の書面に基づいて、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と定めている（いわゆる横断条項）。

横断条項の解釈に当たっては、環境影響評価法の目的である、環境影響評価の結果を事業に反映させることにより環境の保全について適正な配慮がされることを確保するという法の趣旨に添い、環境影響評価の結果が事業実施の可否に有効に反映され、有効な規制法として機能するように解釈

されなければならない。

したがって、本件認可処分については、同法規定の要件に加えて、環境影響評価法33条2項3号により、環境保全に関する審査の結果適切なものと評価されねばならないという要件が付け加えられることになる。

本件認可についても、審査の結果、環境保全上支障があるものと判断されるときは、認可の要件を欠くものとして、認可処分を行うことは違法となる。

以下において、本件認可処分が、環境保全上支障があるものと判断されるものであること、また、その審査手続においても違法があったことを具体的に指摘し、本件認可処分が取り消されるべきものであることを明らかにする。

## 5 内容が不備な評価書に基づく本件認可処分は違法である

### (1) 環境影響評価の経過

2011（平成23）年5月12日	中央新幹線小委員会は建設営業主をJR東海、走行方式はリニア方式、ルートは南アルプスルートが適当とする答申を1年という短期間の審議で実施。
2011（平成23）年5月20日	国交大臣は全幹法に基づきJR東海を中央新幹線の建設主体、営業主と指名。
2011（平成23）年5月26日	国交大臣は、東京大阪間をリニア方式とし、最高設計速度時速505km、南アルプスルートとする中央新幹線整備計画を決定。
2011（平成23）年6月	JR東海は配慮書作成公表。
2011（平成23）年9月	JR東海は方法書作成公告、縦覧。
2012（平成24）年2月	沿線7都県知事より方法書に対する意見書提出。
2013（平成25）年9月	JR東海は準備書作成公告縦覧。
2014（平成26）年3月	沿線7都県知事より準備書に対する意見書提出。
2014（平成26）年4月23日	JR東海は評価書を国交大臣に提出。
2014（平成26）年6月5日	環境大臣は意見書を国交大臣に提出。
2014（平成26）年7月18日	国交大臣はJR東海に意見書提出。 発生土の有効利用や地域住民への説明、河川への影響回避などの措置を求めたが、抜本的な計画見直しは求めておらず、事実上計画を容認する内容。
2014（平成26）年8月26日	JR東海補正後評価書を公表するとともに中央新幹線（品川名古屋間）の工事实施計画の認可を国交大臣に申請。
2014（平成26）年8月29日	JR東海補正後評価書の公告・縦覧開始

日	
2014（平成26）年10月17日	国交大臣はJR東海に対し中央新幹線（品川名古屋間）の工事实施計画を認可。

（2）環境影響評価法違反により認可処分が違法となる場合

内容に不備がある評価書にもとづく認可処分は、環境影響評価法33条違反となることは、上記4の通りである。以下の3つの場合に、33条違反といえる。

- ア 方法書作成段階のスコーピング手続に不備があり、環境影響評価により、調査予測すべき項目が欠けている場合、その項目が適切に選定されていないような場合である。
- イ 調査・予測・評価の内容が不備な場合である。事業者が行った調査が不十分である場合や、それに基づく予測・評価が合理性を欠く場合等がある。
- ウ 複数案の検討がなされていない評価書に基づいて免許・許可等がなされた場合である。環境影響評価においては、「何もしない」という案も含めて、複数案の検討が不可欠である。環境影響評価法でも、複数案の検討結果を評価書の記載事項と定めている（同法21条2項1号、14条1項7号ロカッコ書き）。

（3）方法書・準備書についての違法

ア 方法書とは、環境影響評価を行うにあたり、どのような項目について、どのような方法で調査・予測・評価をしていくのかという計画を示したものである。

本件工事において、JR東海は配慮書を作成している。作成当時は義務的でなく任意に作成した配慮書であっても、事業への早期段階における環境配慮を可能にするために作成された。事業の位置・規模等の検討段階において、環境保全のために適正な配慮をすべき事項について検討を行い、その結果をまとめたはずのものであるから、作成した配慮書の内容は方法書以降の手続に反映される。よって、配慮書での検討不備は方法書以降に引き継がれることとなる。

まず、配慮書の段階で、すでに南アルプスルートとルートが決定され、複数案の検討が全くない。しかし、一方でルートは約3km幅の範囲で示されるにとどまり、関連施設や非常口の位置は明らかにされていない。これでは、配慮書作成の趣旨が事業の位置・規模等の検討段階において、環境保全のために適正な配慮を早期に行うことであるにもかかわらず、具体的でないうえに複数案がなく、全く実効性がない。よって、実質的には配慮書が作成されたとは到底いえない。

方法書の段階に至っても、関連施設の位置や規模は特定されていない。加えて、方法書はその後の環境影響評価の計画を立てる軸になるにもかかわらず、ターミナル駅の規模や設備、調査地点、施工計画、供用後の計画等、ほとんど特定されておらず、評価の計画が立てられ

るものではない。調査方法に関しても、大気・水・生態系等については、通年調査を数年にわたって行わなければ、影響の予測は不可能であるにもかかわらず、四季各1週間というおざなりな調査方法が示されている。スコーピング手続に明らかに不備がある。

環境影響評価手続上、方法書を縦覧すると、当該方法書に対して、国民等、都道府県知事、主務大臣、環境大臣と様々な意見が出されることとなる。急いで提出することで、手続に要する時間を短縮し、意見を出す期間も限定してできる限り指摘を回避し、なるべく工事を早期に進めようという意図が見える。

イ 準備書とは、調査・予測・評価・環境保全対策の検討の結果を示し、環境の保全に関する事業者自らの考え方を取りまとめたものである。方法書に基づいて行われた、調査・予測・評価及びその検討が不十分であれば、その評価結果は合理性を欠く。

準備書の段階に至っても、鉄道施設の具体的な位置や規模などが明らかにされておらず、的確に影響を予測・評価したことを示す十分な情報が記載されていない。知事意見等でも、環境保全措置の内容についても具体性に欠けており、措置を講じることによる影響低減の程度が明確となっていないとの批判がある。随所に「適切に処理する」との記載があり、いかに「適切」に行うのかが明確になっていない。特に、86%をトンネルとする計画であるにもかかわらず、発生土の運搬方法や処分先がほとんど特定されていない。調査対象は明確でなく、当然評価も不備で合理性を欠く。方法書段階からほとんど調査が進んでいないも同然であり、最初から記載内容が決まっていたものをまとめたものにすぎないといえ、きわめて不十分な内容となっている。

(4) 複数案の検討がなされていない評価書に基づいた本件認可処分は違法  
本件工事について、2011（平成23）年5月12日の中央新幹線小委員会の答申で、南アルプスルートが採用されることが事実上決定した。

そうだとすると、環境影響評価手続開始後には複数案の検討はなかったことになる。審議会でも複数案を検討していても、環境影響評価法の定める調査や検討がなされないまま決定しては何ら意味がなく、環境影響評価が骨抜きになる。

しかも、審議会での検討も決して複数案の検討と呼べる代物ではない。ルートに関して複数上がっていたのは、甲府から名古屋方面に向かう一部分のみであり、南アルプスルートが最短距離である。リニア技術の特殊性からなるべく直線にしなければならないことは当初より判明していたのであるから、直線から遠のくルートは形式的に比較案として提示したに過ぎない。

中央新幹線小委員会第9回では、中村臨時委員から、25km幅の調査では「粗過ぎる」、「事業主体のほうでもう少し詳しい、25キロをもっと縮めた形の戦略的なアセスも含めて、法にのっとった手段でやっていただくのが一番いい」という意見が出されている。

確かに、環境影響評価手続中では、約 3km 幅になっているが、同答申で南アルプスルートと決定しており、そのことありきで幅を狭めたに過ぎない。

よって、配慮書段階から複数案を検討しておらず、その後も南アルプスルートのみについて手続を行っているので複数案の検討とはなりえない。

(5) 補正後評価書の内容が不備

環境影響評価法 24 条に基づき、2014（平成 26）年 7 月 18 日付で、評価書に対する国交大臣意見が出されている。

国交大臣は、同意見の中で、同法 23 条に基づいて出された 2014（平成 26）年 6 月 5 日付環境大臣意見を別紙として添付し、当該意見に記載された措置を講じることを事業者に求めている。

同環境大臣意見では、総論において、主に以下のことを求めた。

① 必要最小限度の改変

本事業に伴う土地の改変は必要最小限度にし、工事のみのために設置する施設等については、速やかな現状復旧すること。

② 追加的な調査、予測及び評価の実施

本件工事においては、工事期間が長期間にわたることから、予測し得なかった変化が見込まれる場合には、工事中・供用後における評価項目を再検討したうえで、改めて環境影響評価を行い、適切な環境保全措置を講じること。

③ 環境保全措置の検討

環境影響の回避、低減を優先的に検討し、代償措置を優先的に検討することがないようにすること、また、環境保全措置の具体化について、方法、専門家等の助言、対応方針等の結果を公表し、透明性及び客観性を確保すること。

さらに、各論において、①大気環境、②水環境、③土壌環境、④動物・植物・生態系、⑤人と自然との触れ合い、⑥廃棄物等、⑦温室効果ガスのそれぞれの項目について、指摘をした。特に、水環境については、予測の不確実性が高く、水環境の変化に伴う生態系等への影響は重大なものとなるおそれがあり、事後的な対応措置は困難であることを指摘し、それに対する対策を講じることを求めている。生態系への影響については、南アルプス国立公園やユネスコエコパーク登録申請地（当時）が本件工事候補地や工事車両通行予定地に含まれていることから、影響を及ぼすことがないようにとしている。なかでも生態系のうち希少猛禽類については、各地・各ペアの詳細な意見が付されており、何よりも回避することを最優先にすべきことが繰り返し述べられている。

加えて、国交大臣独自の意見として、総論において、地元の理解と協力を得ることが不可欠であること、最大限の情報公開をして透明性を図ること等、各論においては、①河川水の利用への影響の回避、②災害の発生防止及び河川環境への影響の回避、③建設発生土の有効利用、④建

設発生土の運搬時の環境負荷低減、⑤磁界に関する丁寧な説明等を求めている。

しかし、2014（平成26）年8月26日付で補正後評価書が公表されている。ということは、国交大臣意見を踏まえてわずか1か月余りで修正をしたことになる。当然、内容の検討は不十分であり、補正前からほとんど変わっていない。そのほとんどが「影響は小さい」という記載になっており、環境保全措置に関して、代替措置よりも優先的に検討すべき回避・低減措置をさらに検討した形跡すら見られない。また、不確定な要素を不確定なまま放置し、長期間にわたる計画であることを加味した検討結果になっていない。特に、発生土に関しては、補正後の評価書の段階に至ってもその多くの行先が決まっておらず、事後調査に任せられた形になっており、これで環境影響評価の一連の手続きが終わったことには到底ならない。

## 6 本件認可処分は環境影響評価法の手続違反を看過している点で違法である

環境影響評価制度は、①開発計画を決定する前に、環境影響を事前に調査・予測し、②複数案を検討し、③その選択過程の情報を公表し、公衆の意見表明の機会を与え、④これらの結果を踏まえて最終的な意思決定である許認可に反映させるプロセスである。このプロセスを経ることにより合理的な意思決定をするためのツールとして位置付けられている。

そのことから、環境影響評価法も方法書、準備書等の公告・縦覧、説明会の開催等の手続を規定している。

環境影響評価を手続で縛ることで意思決定の合理性を担保する趣旨であるから、環境影響評価においては、手続を適切に踏むことが求められており、手続違反が存する場合には、それに基づく許認可等の処分も違法となる。

### (1) 山梨実験線について環境影響評価が行われていない

山梨実験線は、1990（平成2）年から先行区間18.4kmについて工事が開始され、1997（平成9）年から同区間で走行実験が行われていた。さらに、2011（平成23）年からは延伸工事がなされ、42.8kmの実験線が完成し2013（平成25）年8月からは再び走行実験が始まった。

2011（平成23）年8月に配慮書が公表されているが、すでに山梨実験線に接続しルートの一部として活用されることが明示されている。もっとも、山梨実験線建設着手時点において、本線として活用されることは決定していたと考えられる。なぜなら、東京都から愛知県までの間に建設したうえで、本線として活用しないのでは無駄なコストになってしまうからである。

しかし、（改正前）環境影響評価法成立は1997（平成9）年であることから、山梨実験線では環境影響評価手続は取られた形跡はない。同法成立以前のいわゆる閣議アセスについても行われた形跡はない。1992（平成4）年に「山梨実験線環境影響調査報告書」が作成されているが、

環境影響評価の代替となるような内容ではない。環境影響評価法所定の手続が踏まれていないため、調査自体が不十分であるばかりか、意見聴取及びその反映もなく、再検討もない。主に文献調査に終始している。特に、動物の生態系に関しては、トンネル又は高架であるため影響はないと即断している。その他の部分に関しても、不十分な調査の上に問題ないとしているのみであるところが目立ち、環境影響評価の代替とはなりえない。

環境影響評価法の趣旨・目的に鑑みれば、全線について環境配慮がなされなければならないところ、一部分を先行して建設したがために、その部分については所定の手続を逃れられるというのは不合理である。実際に大月市猿橋町朝日小沢地区、笛吹市御坂町の水源である一級河川の天川、上野原市秋山の無生野地区等では山梨実験線建設の影響で水枯れが起きていると言われており、高架エリアでは100件以上の日照問題が生じている。

## (2) 方法書から補正後配慮書までの一連についての手続違反

上記5(5)で指摘の通り、方法書から補正後評価書に至るまで、全く環境影響評価を行ったと評価できる内容となっていない。そのような内容があまりにも不十分な環境影響評価では、所定の手続を経たことにならない。

それぞれの期間も環境影響評価を行ったと評価するには、あまりにも短期間である。具体的には、2011(平成23)年5月27日に国交大臣からJR東海に対して「建設・営業指示」がなされると、事前に決まっていたかのように、わずか10日後の同年6月7日には配慮書が公表されている。その3か月後の2011(平成23)年9月には、方法書を公表しているため、配慮書から環境影響評価の方法や調査項目を吟味できたとは到底考えられない。翌年3月に知事の意見書等が出そろったので、調査・予測・評価が始まったのは、実質的にはその後である。そうすると、2013(平成25)年9月に準備書が公表されたことに鑑みると、わずか1年半弱の間に、全長約286km×3km幅という本件工事予定地域を調査し、その結果に基づいて予測・評価したことになる。環境影響評価が各都県別に作成され、さらに地域ごとの記載があることからわかるように、その地域的特性は大きく異なっており、1年半ではほとんど何もできないはずである。現地調査をやるとしても1回きりでは調査したとはいえず、最低でも四季調査をしなければ何らの調査も行ったとはいえない。しかし、このような短期間では不可能であるので、ボーリング調査や水文調査はほとんど行わず、文献調査に頼った調査となっているといえる。環境について、文献のみの調査をしていては、予測など到底できるはずもない。山梨実験線建設ですでに引き起こされてしまった被害である水枯れや日照問題がその証拠である。

よって、このような内容があまりにも不足している環境影響評価は、環境基本法14条の基本施策を無視しており、環境影響評価法の趣旨に



の妥妥した手続を行っていないと評価できるため、違法である。

### (3) 情報公開・意見聴取についての手続違反

環境影響評価法は、環境に対してより適切な措置が取られるよう、公衆からの意見を最終決定である許認可に反映させるために、公告・縦覧、説明会の開催等の手続を規定している。公衆が意見を出すために、必要不可欠な前提は情報公開であるので、それが不十分な場合には手続違反と言える。

本件環境影響評価の方法書、準備書等は膨大な量である。本編のみで、方法書は約 2000 頁、準備書は本編だけで約 1

2600 頁である。これに対し設けられた縦覧期間は、それぞれわずか 1 か月である。ホームページ上にも公開されているが、ファイルが細かく分割されており、データ容量も大きく、ダウンロードするだけでも長時間かかる。これでは、意見を提出する対象を把握することすらきわめて困難である。意見を提出する機会の設定が異常に短く、意見提出の機会を剥奪されたのも同然である。

次に、公聴会であるが、各地で開催されたものの、質問は一人 3 問まで、再質問はなしという制限が一方的にかけられた。質問に対する回答が不十分であったり、質問とかみ合っていないと、さらに掘り下げて質問することができないのである。これでは、答えたくない質問については、真摯に答えないという対応も可能になってしまう。また、時間がくれば強制的に打ち切られてしまうため、挙手を続けても、指名されないままに公聴会が終了することもあった。初めから質問に答えるつもりはないという姿勢の表れであり、法律に規定された手続であるため、アリバイ的に行っていたに過ぎないといえる。

さらに、公聴会や説明会での情報公開・意見聴取が不十分であったために、環境保全事務所へ書面で資料を出すよう要請しても、資料はおろか、回答も口頭で行うのみで、一切の書面交付は行っていない。これでは、情報公開・意見聴取に努めているとは全くいえない。

よって、環境影響評価法の趣旨に合致しない不適切な情報公開をし、公衆による意見提出を妨害しており、違法である。

## 7 小括

以上より、本件認可処分は、内容面・手続面双方で、環境影響評価法 33 条に違反する。

以下 JR 東海の環境影響評価の問題点を具体的な環境影響の関係で明らかにする。

## 第 2 地下水脈の破壊

### 1 トンネル工事による、地下水脈の破壊と水源枯渇問題

中央新幹線は 86% が地下トンネル部分であるため、地下トンネル掘削や地下駅、非常口建設に伴う地下水への影響は大きい。水道水源、農業用水、工業用水、水辺の憩いの場の喪失、動植物への影響などが問題となる。特

に山間部のトンネル工事が多いので山間部の地下水源の枯渇や汚染の問題が深刻である。

## 2 大井川源流の水量減少問題

JR 東海の評価書では静岡県大井川の源流（田代川第二発電所取水堰上流及び田代ダム下流、赤石発電所木賊取水堰上流）では毎秒 2t 減ることを認めている。静岡県内 7 市 2 町は水道水、農業用水、工業用水及び発電所用水等を大井川に頼っているので影響が深刻である。評価書は工事中や工事後に大井川の流量が毎秒 2t 減ることに対し事業の実施に当たって様々な環境保全措置を実施し河川流量の減少量を少なくできるなどと述べているだけで、具体的にどのような措置をとるのか、河川流量の減少をどの程度減らすことが出来るか評価書では一切述べていない。その対応としてトンネル工事の掘削時に薬液注入工法の実施や覆工コンクリート、防水シートの設置などを行うことやトンネル内の湧水をポンプで汲み上げて大井川に戻すなどの対策、代替水源の確保なども選択肢として考えている程度であり、これらの対策では地下水への影響を防止できないことは明らかである。

本件国交大臣の工事計画認可後の 2015（平成 27）年 11 月 30 日の静岡県中央新幹線環境保全連絡会議において、JR 東海はこの流失する地下水を千石非常口から榎島（さわらしま）まで約 11km の導水路トンネルを掘り、非常口から流失する地下水を汲み上げて榎島（さわらしま）で大井川に戻す計画を発表した。

この導水路トンネルは大井川右岸の山の中を断面積 10<sup>m</sup>のトンネルを、トンネルボーリングマシンを使って長さ約 11km 掘削するという。この導水路の掘削で新たに 20<sup>m</sup>の発生土が出る。新幹線トンネル工事自体による地下水及び生態系への悪影響が問題になるのに、さらに導水路トンネルによる自然破壊や発生土処理による自然破壊の問題が発生する。

そればかりか、仮に導水路で流失した地下水を大井川に戻したとしても流失した全ての地下水を戻せるものではない。しかも大井川は本件工事により大井川田代第 2 発電所取水堰上流付近で現況の流量毎秒 12t が 10t と毎秒 2t（現流量の 16%強）減少すると予測されている。この地点から榎島（さわらしま）まで 11km 以上の距離があり、この間の大井川は毎秒 2t が減少した流量しか水は流れないため、底生生物の環境への影響は大きい。

またトンネル本体に地下水が湧水した場合、工事中に使われた薬液工法の化学物質やその他地層に含まれる重金属などに汚染された水が大井川に戻されることになる。大井川は水道水源に使われることからその水質の汚染も危惧される。

## 3 地下水系への影響による南アルプス国立公園やその周辺の自然環境生態系の破壊の危険性

中央新幹線のトンネルは南アルプス国立公園の中を通る為、貴重で豊かな自然環境が中央新幹線の工事による水脈系への影響で重大な悪影響が出る危険性が高い。特に水辺への依存度が高い動植物への影響が大きいが、

評価書ではこれらの調査が不十分であることや非常口からの斜坑トンネルによる影響の調査がないことが長野県知事意見書でも指摘されている。

大井川の源流で毎秒 2t の流量が減るほど大量の地下水がトンネル内に流れ込む程の水環境に変化をもたらすことを JR 東海の評価書でも認めざるを得ない程トンネル工事は地下水系の環境を破壊し地下水に依存している植物の植生などに重大な影響を与える。

JR 東海はこれら水辺の環境に依存する植物への水環境は浅層地下水や表流水に依存しており、本件トンネル工事は深層を掘削するので浅層地下水や表流水には影響しないと主張する。しかし、非常口は地表からトンネル本体まで斜坑を掘削するものであるため地表面の表流水や浅層地下水と深層地下水の滞水層を横断する。また長野県を中心に本件トンネルは多くの破砕帯を横断する。破砕帯の地下水は浅層と深層が繋がっているところが多いので地下にトンネルを掘ることで浅層部分の地下水もトンネル内に湧出する可能性が高く浅層地下水への影響は大きい。

山地にトンネルを掘ることにより地下水脈に多大な影響を与えることは東京都八王子市の高尾山及び八王子城跡にトンネルを掘った圏央道工事を巡る裁判でも大きな問題になり、薬液注入工法や NATM 工法を採用してもトンネル掘削による地下水位の低下は防ぐことはできなかったことが明らかとなっている。

関係知事から準備書への意見書の中でも地下水を水源とする関係地域の水源確保などの注文意見が出ている。

#### 4 山梨実験線沿線や大鹿村での地下水破壊の現実と中央新幹線沿線の井戸枯れ、水源枯れの危険性、周辺生態系への影響

現実に山梨実験線工事により沿線の大月市、上野原市秋山地区では水枯れ、沢枯れが発生している。

(1) 1999 (平成 11) 年 9 月に中央新幹線の山梨実験線沿線の大月市猿橋町朝日小沢地区の住民の簡易水道の山梨実験線トンネル工事により水源が枯れた。

(2) 2008 (平成 20) 年に山梨実験線の延長工事が始まると 2009 (平成 21) 年に笛吹市御坂町竹居地区の水源である一級河川天川が枯れ、その後竹居地区の簡易水道の水源と近くの達沢川も枯れた。農業用水の天川が枯れたので桃農家に被害が出た。天川の近くの中央新幹線トンネル掘削現場からは常時大量の出水が排水溝に流れ出ている。この出水を JR 東海と機構がポンプで汲み上げて天川に放水しているが、放水の上流は枯れたままである。

(3) 2011 (平成 23) 年 12 月山梨県上野原市秋山無生野地区の簡易水道の水源である棚の入沢が枯れた。

(4) 長野県大鹿村での中央新幹線予備調査での異常な出水

2008 (平成 20) 年 3 月 JR 東海は大鹿村釜沢地区で中央新幹線工事のための予備調査で直径 10cm、長さ 1km の水平ボーリングで、同年 10 月に調査は終了したが、ボーリングの穴からは調査終了後の現在も出水が続

いている。たった 10cm の穴を掘っても出水が続くのであるから中央新幹線トンネルの断面積約 100㎡のトンネルを長さ 20km も掘ればそれによる地下水の流失などによる水源の枯渇の危険性は高い。

JR 東海はこれらの水源の枯渇に対しては代替水源を用意するから問題ないと主張するが、代替水源の問題ではない。しかも代替水源として水道水や地下水を用意しても 30 年間の期限付きである。

## 5 トンネル工事による地下水の漏出や水位低下による水資源への影響

### (1) 南アルプスエコパークの水資源への影響

南アルプスの中心に位置する大鹿村は天然の水瓶といわれるほど水が豊かで、豊かな自然環境から南アルプスは 2014（平成 26）年 6 月世界自然遺産の一つ手前のユネスコの「エコパーク」（自然と人間が共存する地域）に登録された。

このような人間と自然が共存する豊かなエコパークには中央構造線という巨大な断層があり破砕帯があることから、中央新幹線のトンネル工事により多量の地下水がトンネル工事により湧水となって流れ出ることが予想される。このことによる地下水による水源の枯渇や植生生態系への悪影響を受ける危険性は高い。特に豊かな自然環境が集中し、その真ん中を中央新幹線のトンネルを掘る本件工事実施計画では長野県での水資源への影響が大きく危惧されている。

### (2) 長野県に関する評価書における水資源への影響に関する問題点

#### ア 静岡県境から小渋川まで

評価書は、地質の状況からトンネル掘削によるトンネル内に湧出する地下水はトンネル周辺に限られ深層地下水や浅層地下水への影響は小さいと決めつけている。断層附近の地質が脆弱な破砕帯をトンネルが横断掘削する事に関しては工事中集中的な湧水が発生する可能性を認めている。これに対して JR 東海は湧水量を低減させる補助工法を用いる等の措置を執るがそれでも破砕帯周辺の一部には地下水位への影響の可能性は有ると認めながら、その影響は破砕帯周辺の一部であると過小な評価しかしていない。

しかし、この地域の大鹿村には釜沢の非常口 2 か所の近くに大河原簡易水道（利用者 676 人）の水源があること、井戸を使っている個人住宅が 8 戸以上あることなどからこれら水源への影響が懸念される。

#### イ 小渋川から天竜川まで

評価書は、この地域に関しても地質の状況からトンネル掘削によるトンネル内に湧出する地下水はトンネル周辺に限られ深層地下水や浅層地下水への影響は小さいと決めつけている。断層附近の地質が脆弱な破砕帯をトンネルが横断掘削する事に関しては工事中集中的な湧水が発生する可能性を認めているが、これに対し、湧水量を低減させる補助工法を用いる等の措置を執るがそれでも破砕帯周辺の一部には地下水位への影響の可能性は有ると認めながら、その影響は破砕帯周辺の一部であると過小な評価しかしていない。

この地帯には豊丘村の南部簡易水道（利用者 2119 人）の水源のすぐ近くを本件トンネル及び変電所施設が作られるので簡易水道への影響が危惧される。また豊丘村は個人の井戸が 13 以上ある。これら個人の井戸も工事で枯渇する危険性がある。

ウ 天竜川から王竜寺川まで

評価書では、天竜川右岸はトンネルが通過する未固結層におけるトンネル工事やトンネル完成後の坑内への湧水が予想されるので JR 東海は湧水量を低減させる補助工法を行うとしているが、どのような低減工法なのかその効果については全く触れていない。浅層地下水への水位低下の影響の可能性を認めている以上、具体的な対策を取るべきである。

浅層地下水への影響が出れば水道水を引くなどの代替水源を用意すればよいという安易な対応である。

エ 王竜寺川から岐阜県境まで

この地域には飯田市の名水と言われる「猿庫の泉」があり近くを本件中央新幹線のトンネルが通るので、その水質や水量への影響が懸念されている。また松川橋梁工事個所の下流に妙琴浄水場の取水口があることから、橋梁工事に伴う排水等汚染水が浄水場に流れ込む危険性が指摘されているが、JR 東海は放流地点等について飯田市と協議するとしているが、具体的にどのような対策をとるのか書いていない。

また南木曾町には本件トンネル工事予定地の近くに大山・蘭簡易水道の水源があるし、三留野妻籠簡易水道の水源、大妻籠・上の平簡易給水の水源が近くにあることからこれら水道水源の減水の危険性がある。

これに対し、評価書は地質の状況からトンネル掘削によるトンネル内に湧出する地下水はトンネル周辺に限られ深層地下水や浅層地下水への影響は小さいと決めつけている。断層附近の地質が脆弱な破碎帯をトンネルが横断掘削する事に関しては工事中集中的な湧水が発生する可能性を認めているが、これに対して JR 東海は湧水量を低減させる補助工法を用いる等の措置を執るがそれでも破碎帯周辺の一部には地下水位への影響の可能性は有ると認めながら、その影響は破碎帯周辺の一部であると過小な評価しかしていない。

(3) 長野県以外の地域での水源への影響

ア 神奈川県

神奈川県民は相模川を水道水源としていることから、本件中央新幹線工事による相模川およびその支流への工事排水等の流入による水源汚染が心配される。原告のうち神奈川県民はいずれも本件工事による相模川への工事排水の流入には水源汚染の不安を危惧している。

神奈川県民の上水道水のうち、相模川を水源とする相模ダムと城山ダムは 32.4%を占めているので相模川の水質が中央新幹線工事により汚染されることについて神奈川県居住の原告も含めて神奈川県民は重

大な危惧を持っている。

中央新幹線のトンネルは相模川やその支流である道志川に沿って工事が行われる為、工事の排水が相模川や道志川などの支流を通じて相模川に流れ込み水道水源を汚染する危険性がある。

特にトンネル工事には薬液注入工法が採用されることや、地下を掘ることで地下に存在する重金属類が排水と共に相模川に流入する危険性がある。

また相模川の支流である道志川に沿って中央新幹線はトンネルが作られるが、相模原市緑区牧野のトンネル工事予定地及び非常口周辺には地域の簡易水道である牧馬水道組合及び篠原簡易水道組合、伏馬田簡易水道組合、菅井水道組合、菅井上水道組合、小舟水道組合、網子水道組合の地域の簡易水道の水源がある。これら水源が中央新幹線工事により水源が枯渇する危険性がある。

#### イ 東京都

東京都では都民の貴重な憩いの場となっている大田区洗足池の近くを本件中央新幹線工事のルート及び非常口が設置される。この洗足池には湧水があり、周辺には7か所の湧水地がある。JR 東海の評価書では非常口近傍の限定的な範囲においてわずかな水位の変動は予測されるが洗足池への影響はないとしているが、その評価は限定的で客観的科学的ではない。地下水位の影響への予測と評価をすべきことは東京都知事からも指摘されている。

#### ウ 山梨県

甲府盆地は地下水位が高く、飲料水、生活用水、農業用水、工業用水等に地下水が利用されている。笛吹市から富士川町まで市や町（山梨県食品工業団地協同組合及び山梨大学医学部も含む）の上水道水源が40か所ある（評価書資料編）。その外に個人として自噴井戸や浅井戸が生活用水にも利用されている。評価書では6か所の個人宅の井戸が確認されている。JR 東海は市や町の水道水源は地下100m近い深層地下水を利用しているもので高架工事等による影響は出ないとしているが、根拠は明確ではない。地下水位が高いことから地下水への影響は考えられ地下水位の流動状況や地下水位と新幹線の構造物との関係など説明できるようにすべきである。

JR 東海の水資源に対する対応は、山梨実験線の工事により河川が枯れたり、個人の井戸が枯れた影響が出たことから、その時と同様の対応で、河川流量、井戸水位の観測の結果トンネル掘削に伴う湧水により地表水や井戸水の枯渇減少等の影響が出れば、揚水井戸を設けて水道設備に供給したりトンネル湧水を簡易水道に供給したりして対策をとるという態度である。現実の住民の井戸や用水に影響を与えないような対策に取り組むというよりも代替施設の提供で済まそうと考えており、環境保全の認識を欠いている。

#### エ 岐阜県

岐阜県内の中央新幹線工事予定ルート周辺には地域の簡易水道や個人井戸が多数存在する。特に個人井戸は JR 東海の評価書の調査でも 267 軒の井戸が確認されている。

地下水の水位に対する影響に関して、JR 東海の態度は、すべてに通じる通り、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とどまり、それ以外の深層の地下水や浅層の地下水への影響は小さいと考えられるからトンネル工事による地下水への影響は全体的に小さいと評価している。そのうえで破碎帯をトンネルが通過する場合は集中的な湧水が発生する可能性があり、その場合は地下水の水位への影響の可能性はあるが、その場合はトンネル内への湧水を減少させる補助工法を用いる等の措置を講じると説明している。しかし、岐阜県内にも中央新幹線路線が横断する断層として阿寺断層、野久保断層、赤河断層、権現山断層、華立断層等多くの断層と破碎帯がある。補助工法といっても薬液注入工法などであり、このような工法を採用しても地下水位の低下は防げず、簡易水道水源や個人の自家井戸への影響は避けられない。

#### オ 愛知県

評価書によると飲料用水の利用状況では、春日井市の上水道の地下水水源が中央新幹線路線に近いこと、春日井市には中央新幹線路線の近くに 15 か所もの農業用水であるため池があること、名古屋市では 12 か所の地下水がホテルなど企業の専用水道に使われていることが判明している。

これら地下水の水位への中央新幹線工事の影響に関して、JR 東海は、止水性の高い地中連続壁を設けることから、工事排水や漏水による地下水の水位低下の影響は小さいと考えられるとしている。また地中連続壁により地下水の流れを阻害する可能性についても三次元浸透流解析を行い影響は小さいと予測したことから、地下駅、変電所施設、保守基地の存在による地下水など水資源への影響は小さいと予測している。

しかし、トンネルの掘削を断層由来の境界部分で行う場合は断層に沿って大量の地下水がトンネル内に湧出するなどにより周辺の離れた場所の地下水や表水、ため池などに影響を与える危険性はある。さらに、非常口からトンネル本体までの斜坑を掘る際には地表面からトンネル位置まで地層を横断して掘削することで、東海丘陵の小湿地群の湧水への影響、井戸水源やため池用水への影響も出てくる可能性があり、これらの予測調査が不十分である。JR 東海は破碎帯でのトンネル工事により地下トンネル内に大量の湧水が出水する可能性を認めながら、その場合は補助工法を用いると説明しているが、補助工法の内容及び効果は明確にしていけないので、その効果があらわれるかも明らかではない。

(4) 評価書の水資源への影響は過小評価で、大きな影響が危惧される

JR 東海の水資源への影響に関する見解は地下水文学に関して高橋の水文学的方法に依拠している。これはトンネル掘削時の恒常湧水量は周辺沢の基底流量に比例するという考え方に基づくものである。

しかし、この高橋の水文学的手法は長野県知事意見書でもあくまでも恒常的な湧水の推定のための手法であり、破砕帯を通じて発生することが多い突発的な湧水は予測出来ないものでありそのことを評価書に記載すべきと批判されており根拠とならない学説である。

環境大臣意見書でも、特に山岳トンネル区間には多数の断層が確認されており、断層や破砕帯等透水性の高い部分から大量の湧水が生じる可能性があり、地下水位の低下並びに河川流量の減少及びこれに伴い生じる河川の生態系や水生生物への影響は重大なものとなるおそれがあり、事後的な対応が困難であることから、精度の高い予測と水系への影響の回避を求めている。

しかし、JR 東海は対策をとると述べるだけで具体的な対応策は出していない。

### 第3 発生土問題

#### 1 置き場所はどこか

(1) 中央新幹線の建設計画実施に伴い、地下トンネルの掘削等により約 6358 万 $\text{m}^3$ （東京ドーム約 51 杯分）もの膨大な土が発生するとされる。

それにもかかわらず、JR 東海は、静岡県内の 7 箇所と山梨県内の 1 箇所しか発生土置き場の候補地を示しておらず、約 6358 万 $\text{m}^3$ もの発生土を、周囲の環境に悪影響を与えることなく安全に管理できる場所がどこであるのかは不明である。また、発生土の置き場所の大部分が不明であることから、発生土の置き場所への運搬ルートもほとんど明らかにされていない。

そもそも約 6358 万 $\text{m}^3$ という発生土の総量も、トンネルの断面積×長さから発生が想定される土の量に、トンネルの 5km おきに建設されるといいう立坑（ないし横坑や斜坑）建設によって発生すると想定される発生土の量を加えた計算上の数値に過ぎず、実際に掘削等が開始された後に、さらに増加する可能性を否定できない。

(2) 2016（平成 28）年 3 月、JR 東海は、静岡県内の 7 箇所の発生土置き場の候補地のうち扇沢を外し、新たな候補地として剌石を検討していることを明らかにした。

JR 東海は、盛り土の想定容量を、最も大きい燕沢（つばくろさわ）が約 360 万 $\text{m}^3$ 、他が 2 万～20 万 $\text{m}^3$ と試算し、中央新幹線の静岡県内の工事で発生する約 360 万 $\text{m}^3$ の発生土を燕沢に集約した場合でも、斜面崩壊の危険性や河川の流量などへの影響は、発生土置き場にしない場合と違くない、今後、発生土置き場を燕沢 1 箇所へ集約するか、それとも分散するかも踏まえて、詳細な計画を策定すると主張する。



しかし、約 360 万 m<sup>3</sup>もの発生土を燕沢に集約した場合でも、斜面崩壊の危険性や河川の流量などへの影響は特段ないとの JR 東海の主張は、具体的な根拠を欠き、後記するとおり、発生土から多くの事故が生じている事実を軽視するものである。

(3) 以下、神奈川県を例に挙げて、発生土置き場の容量について検証する。

ア 神奈川県についても、地下トンネル掘削等や神奈川県駅建設によって発生する土の多くの行先が決定していない。

具体的には、神奈川県内における中央新幹線建設に伴う発生土は、約 1140 万 m<sup>3</sup>と見込まれているが、JR 東海によると、約 30% (約 360 万 m<sup>3</sup>) が関東車両基地内 (相模原市緑区鳥屋) で利用される計画があるものの、その他に発生土の行先は決まっていない。

残りの約 70% (約 780 万 m<sup>3</sup>) については、引き続き、中央新幹線の事業内での利活用を図るほか、神奈川県や県内の市町村の関係機関から情報提供を受けながら、神奈川県内における公共工事等での利活用を適正に進めていく計画となっているとのことだが、何ら具体的な指針は示されていない。

また、建設発生土の利活用が困難な場合は、法令等を遵守し、新たな発生土置き場等の設置を検討することとのことだが、法令等を遵守することは当然のことであり、このような説明は何も決まっていないことを示すのに他ならない。

イ 神奈川県環境影響評価審査会は、JR 東海に対し、残り 70%割の発生土を どうするかについて質問したが、JR 東海から、具体的な回答はなかった。

その後、再三の質問に対し、JR 東海からは、準備書資料編 17

4

1

1「対象事業実施区域周辺の建設発生土受入地一覧」が出された。

そこには、愛川町田代、秦野市菖蒲、清川村煤ヶ谷、小田原市久野、中井町雑色、相模原市相模葉山島 I、小田原市江之浦、大井町川西、大井町山田、松田町寄、厚木市七沢、横須賀市長坂の 12 箇所の受入地名が記載されている。しかし、各受入地がどれくらいの容量の発生土を受け入れるかの数字はなく、また、そこに発生土を運び入れると確約したものでもない。

ウ その後、審査会の再三にわたる「残土の発生抑制と再利用の方法を具体的に示してほしい」との要望に対し、準備書神奈川県に係る補足資料の表 25-4-1「公共建設発生土受入地一覧」中によろしく出されたのが以下の数字である。

・愛川町田代	75 万 m <sup>3</sup>
・清川村煤ヶ谷	60 万 m <sup>3</sup>
・小田原市久野	15 万 m <sup>3</sup>

・中井町雑色	15 万 m <sup>3</sup>
・相模原市葉山島 I	7
2000 m <sup>3</sup>	
・小田原市江ノ浦	8 万 m <sup>3</sup>
・大井町山田	10 万 m <sup>3</sup>
・松田町寄	14 万 m <sup>3</sup>
・厚木市七沢	25 万 m <sup>3</sup>
・相模原市葉山島 II	5 万 m <sup>3</sup>
・山北町第二川西	3
5000 m <sup>3</sup>	
・山北町谷ヶ	15 万 m <sup>3</sup>
・小田原市第二上町	24 万 m <sup>3</sup>
合計	合計 276
7000 m <sup>3</sup>	

また、表 25-4-2 (1) 「土砂条例関連の建設発生土受入地一覧」には横須賀市内と三浦市内の 7 箇所、平塚市内、茅ヶ崎市内、小田原市内綾瀬市内及び中井町内の 7 箇所、厚木市内の 8 箇所、相模原市内と川崎市内の 6 箇所の計 28 箇所に問い合わせ、回答のあった 17 箇所における残容量として約 181 万 m<sup>3</sup>との数字が記載されている。

さらに、表 25-4-2 (2) の「採石法関連の建設発生土受入地一覧」には、30 箇所における残容量として約 206 万 m<sup>3</sup>との数字が記載され、表 25-4-2 (3) の「砂利採取法関連の建設発生土受入地一覧」には、11 箇所における残容量として約 50 万 m<sup>3</sup>との数字が記載されている。

エ しかし、当然ながらこれらの受入地は、中央新幹線の建設計画専用の場所ではない。仮に各受入地の残容量の全てを中央新幹線の建設に伴う発生土のために使用するとしても、全受入地の合計残容量は約 713 7000 m<sup>3</sup>であり、残り 70%の発生土約 780 万 m<sup>3</sup>のうち約 66 3000 m<sup>3</sup>については、処理する場所がないということになる。

## 2 掘削、運搬に伴う環境への悪影響

(1) 巨大なトンネルを掘削し、膨大な発生土を置き場所へ運搬するためには、以下に挙げる例のとおり、著しい台数の工事用車両が必要となる。

ア JR 東海は、中央新幹線南アルプストンネル新設（山梨工区）工事の山梨県南巨摩郡早川町内における想定工事用車両の最大運行台数（片道）について、平成 27 年から 2022（平成 34）年までは 1 日当たり 200 台を超え、2021（平成 33）年には 1 日当たり 354 台に上るとする（JR 東海「中央新幹線南アルプストンネル新設（山梨工区）工事における環境保全について」8 頁、平成 27 年 12 月公表）。

イ また、JR 東海は、山梨工区工事に使用する工事用車両の台数に、今後、契約する山梨県南巨摩郡の第四隧道や早川橋梁の工事に使用する工事用車両の台数を加えた場合、山梨県南巨摩郡早川町内における想

定工事用車両の最大運行台数（片道）は、2016（平成28）年から2022（平成34）年までは1日300台を前後する月があり、2023（平成35）年は1日約200台、2024（平成36）年は1日100台に近い月があるとする（同9頁）。

ウ JR東海は、発生土置き場の計画地である山梨県南巨摩郡早川町塩島における発生土搬入工事（面積約1000㎡、容量約3万㎡、最大盛土高約5m）については、2016（平成28）年の月当たりの想定工事用車両台数は、3月及び9月は合計375台、4月から8月までは各741台であるとする（JR東海「塩島地区発生土置き場における環境保全について」4頁、平成27年12月公表）。

(2) これらの車両は、多くは地域住民の使用する既存の道路を走行するため、交通渋滞や通行の危険を増大させる外、走行による騒音、粉じん、振動、排ガスが地域住民の生活環境を著しく悪化させる。

これに対し、JR東海は、仮囲い、防音シート、排出ガス対策型・低騒音型・低振動型の建設機械の採用、工事規模に合わせた建設機械の設定、工事の平準化、アイドリングストップ等の工事事業者への講習・指導等により環境への影響を低減させるとする（JR東海「中央新幹線南アルプストンネル新設（山梨工区）工事における環境保全について」24頁、42頁、44頁等、「塩島地区発生土置き場における環境保全について」6～8頁、13～15頁等）。

しかし、仮囲いや防音シートは、眺望や防犯の見地からデメリットが大きく、生活環境のさらなる悪化を招きかねない。また、JR東海の挙げるその他の方策の効果は極めて限定的である。

しかも、これら「南アルプストンネル新設工事（山梨工区）における環境保全

や「塩島地区発生土置き場における環境保全

についてJR東海が公表したのは本件認可処分後の2015（平成27）年12月である。いかにJR東海は中央新幹線の工事に関する情報を住民に開示せずに本件認可処分を得てから具体的な発生土の処分とその車両の運行に関する情報を出すという姑息な方法をとっているかを示すものである。

(3) JR東海は、準備書において、長野県下伊那郡大鹿村では、村内だけでも発生土が約300万㎡に上ることを明らかにした。大鹿村内にこのような膨大な発生土を置く場所はないため、発生土は村外に運搬され、その結果、トンネル掘削が始まると、約10年間にわたって、毎日片道数百台、1日最大1736台ものダンプカーが村内を走ることが予測されている。

村内の道路は幅員が狭く、未改良区間もあるため、交通渋滞や通行の危険が増大するほか、仮に8時から17時までを搬出時間帯とすると、村内の狭い道を1分間に3台ものダンプカーが走ることとなり、騒音レベルも環境基準である70dBぎりぎりの69dBになる。それでも、JR東海は

「環境への影響は小さいと予測する。」としている（同129頁）。

中央新幹線の建設計画地周辺には豊かな自然が多く残されており、このような自然環境を求めて移住した住民も多い。住民にとっては、騒音等を規制値以下に抑えることが仮にできたとしても、従前の生活環境が悪化してしまうことは、金銭に換算できない損害である。

(4) また、JR 東海は、準備書において、神奈川県相模原市緑区に、駅や非常口、橋梁に加えて変電施設と車両基地（前記した関東車両基地）を建設する計画を明らかにした。

変電施設が建設される小倉地区と車両基地が建設される鳥屋地区では、住民の立ち退きが必要となる。

特に約360万 $m^3$ もの発生土を使って最大幅400m、長さ約2kmにも及ぶ巨大な車両基地が建設される鳥屋地区内の谷戸集落では、数十世帯が立ち退かねばならず、住民の間には、住み慣れた居宅を失い、地域コミュニティが分断されることに対する大きな不安が広がっている。また、住民の自宅や鳥屋小学校の周辺には高さ30mもの壁ができることとなり、眺望や日照が大きく妨げられる外、集落の狭い道路を車両基地建設のための工事用車両が数多く通り、渋滞や事故の発生が増加する。

### 3 利用の困難性

(1) JR 東海は、発生土は本事業内で再利用するか、他の公共事業等への有効利用に努めるとする。しかし、活用する計画が示されているのは発生土のうちのわずかであり、大半の活用方法は未定である。埋立地の造成に利用する場合にも、盛り土された地盤の脆弱性や高pHの溶出水が排出される怖れが指摘されており、発生土の利用には制約が多い。

また、発生土を置き場所から利用場所へ運搬するに際しても、前述した発生土の運搬に伴う環境への悪影響が再び繰り返されることとなる。

(2) 既に山梨実験線の工事現場である山梨県笛吹市では、発生土の利用をめぐる問題が発生している。

すなわち、1日100台以上のダンプカーが、笛吹市境川町にある発生土捨て場まで発生土を運搬しており、山梨実験線の工事が排出した約160

$m^3$ の発生土により、もとは谷であった発生土捨て場が平坦な土地に変わっている。

1990（平成2）年、山梨県土地開発公社は、民間の金融機関から借り入れた39億円を投じて21.9haの土地を購入し、山梨実験線の工事の発生土を利用して宅地を造成し、分譲する事業を開始した。しかし、購入者がほとんど現れず、山梨県土地開発公社は、年7000万円の利子の支払いに苦慮した挙句、最終的に山梨県に土地を売却した。山梨県に売却後も、採算が取れそうもないということで、宅地造成計画は白紙に戻され、この土地の利用計画は現在まで定まっていない。山梨県大月市初狩町でも、同様にリニア実験線の工事の発生土を利用して計画された宅地造成事業が白紙となり、代わりにごみ焼却施設が建設されている。

#### 4 管理の困難性

##### (1) 土砂災害や粉塵、濁水

発生土の置き場は、膨大な量の土の崩落、流出による土砂災害や粉塵、濁水の危険が高い。以下のとおり、2001（平成13）年5月から2014（平成26）年10月までの間に、合計30件もの発生土をめぐる事故が報告されている。

##### 各地で発生している発生土問題

発生	地	概要	内容
H26.10	関東	残土が崩落して住宅に侵入し、住民が死亡	<ul style="list-style-type: none"> <li>崖地に堆積していた残土が、台風の影響で崩れて住宅に侵入し、住民が死亡</li> <li>他の工事現場から残土を搬入していた</li> <li>5年前に近隣住民の陳情により、指導・勧告が行われていた</li> </ul>
H26.7	関東	大量に積まれた残土が崩落のおそれ	<ul style="list-style-type: none"> <li>民有地に建設残土が大量（16万㎡）に積み、崩落のおそれがあるため、市、県が応急的な安全対策に乗り出した</li> <li>残土を搬入した業者と連絡がとれないため、抜本的な問題解決の見通しはなし</li> </ul>
H26.4	関東	山林に残土を埋め立てた	<ul style="list-style-type: none"> <li>山林に残土を堆積させた後、埋め立てた業者を、市の残土条例違反（無許可埋立）の容疑で送検</li> </ul>
H26.3	九州	山腹の残土が地元銘水の	<ul style="list-style-type: none"> <li>山腹の残土が崩れ、地元銘水の祠、水場が埋まる</li> <li>民家、田畑の周辺にも流出したため、住民が避難</li> </ul>
H26.3	関西	残土処分場で土砂が崩れ公道の通行止め、	<ul style="list-style-type: none"> <li>残土処分場の土砂が大量に近隣の田畑などに流出</li> <li>公道を埋めたため通行止めとなる。また、電柱も倒したため千軒以上が停電</li> <li>大量の残土を山のように高く積み上げていた</li> </ul>
H25.6	関西	残土処分場で有害物質を	<ul style="list-style-type: none"> <li>残土処分場に搬入された土砂から、環境基準を超えるシアン化合物などを検出</li> </ul>
H25.6	関西	残土処分場で土砂が崩れ河川等に	<ul style="list-style-type: none"> <li>残土処分場が崩落し、斜面下の隣地、河川に流出</li> <li>大量の残土を山のように高く積み上げていた</li> <li>近隣住民等が公害調停を申請の見込み</li> </ul>

H25.5	関東	残土処分場で土砂が崩れ住宅2棟が崩壊	<ul style="list-style-type: none"> <li>・残土処分場が崩落し斜面を土砂が流出、斜面下の住宅2棟が全壊、河川にも流出</li> <li>・許可の3倍以上の土砂を搬入</li> <li>・新たな崩落、河川氾濫の危険があるため、撤去、復旧工事を県が強制代執行</li> </ul>
H25.5	北陸	ため池にがれき類混じりの土砂を投棄	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建築業者が市有地のため池に、大量(3、600m<sup>3</sup>)のがれき類を含む土砂を投棄して埋立</li> <li>・基準を超える重金属等の汚染のある箇所も存在</li> <li>・市は調査費、撤去費を建設業者に請求予定</li> </ul>
H25.5	関西	無許可で残土処分場を設置した建設業者を家宅捜査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山林を切り開き、大量の残土を山のように高く積み上げていた建設業者を家宅捜査(森林法違反・無許可開発)</li> <li>・「地域森林計画」の対象区域で、1haを超えて開発する場合は都道府県知事の許可必要</li> </ul>
H25.4	関西	廃材を土砂に混ぜ、残土として処分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自社の資材置場に解体廃材を埋め、一杯になると掘り起こして土砂に混ぜ、残土として処分</li> <li>・廃棄物処理法違反(不法投棄)の疑いで建設業者を逮捕</li> </ul>
H25.1	関東	首都圏からの残土の持ち込みに対応して、残土条例を制定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏で発生した建設残土が持ち込まれる例があるため、残土条例を制定予定</li> <li>・有害物質の混入した土砂を搬入した場合は、除去等の是正命令、懲役2年以下100万円以下の罰金</li> </ul>
H24.6	中部	公共工事発注担当が掘削前土壌調査の偽装を指示	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共工事の掘削前土壌調査について、発注担当が偽装を指示</li> <li>・不法投棄現場付近のため汚染がある場合、掘削土(建設汚泥)の処理費の増額を懸念し、別の場所の土壌データの使用を指示</li> <li>・県の要綱では、環境基準に適合する建設汚泥処理物は「再生土」としてリサイクルされ、適合しない場</li> </ul>
H21.7	中国	残土処分場で土砂が崩れ、民家が崩壊し住民死亡	<ul style="list-style-type: none"> <li>・残土処分場が崩落して土石流が発生し、下流の民家が押しつぶされ1名死亡</li> <li>・残土条例の対象規模以下の処分場</li> <li>・山林の谷間の急傾斜面に設置、排水施設なし</li> </ul>

H19.5	中国	ダム浚渫土で造成したがヒ素などを検出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダムの浚渫土で山林を造成したが、環境基準を超えるヒ素、フッ素を検出</li> <li>・残土条例を遵守していたが、条例に土壌調査が含まれず</li> </ul>
H19.4	関西	公共工事の搬入残土からカドミウムなどを検出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公園予定地に搬入した残土から環境基準を超えるカドミウム、鉛などを検出</li> <li>・敷地横の用水路で小魚が浮いているのを市民が発見し通報、市が調査、搬入残土は撤去の予定</li> </ul>
H19.3	中部	汚泥処理物を再生土として販売	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工場汚泥に生石灰や建設汚泥を混入して「再生土」として販売</li> <li>・工業者に埋戻材としての販売価格を上回る運搬費を支払うケース(逆有償)もあることから、県は産廃(汚泥処理物)に該当することを承知の上で引き渡していたと判断</li> </ul>
H18.8	中国	公共工事の残土から自然由来のヒ素を検出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共工事の残土を牧場造成地に搬出したが、ヒ素(自然由来)を検出したため、この残土を一般廃棄物の最終処分場に搬出</li> <li>・牧場造成地の近隣住民の不安から、ヒ素への汚染が判明</li> </ul>
H18.8	関東	残土処分場の残土から六価クロムが検出	<ul style="list-style-type: none"> <li>・砕石販売会社が採石場跡地に残土を受入れたが、土地の売却に伴う土壌分析で、環境基準の70倍の六価クロムを検出。</li> <li>・売り主の砕石販売会社は倒産、買い主の不動産業者は契約を解除する意向</li> </ul>
H17.11	関東	残土処分場に産廃を投棄	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設業者の残土処分場に、コンクリート塊など開発工事の廃材を埋立</li> <li>・資材置場に保管していた廃材を、自社の残土処分場</li> </ul>
H16.12	関西	宅地造成地が鉛、ダイオキシンに汚染	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宅地開発業者の自主調査で環境基準の4倍の鉛、環境基準以下であるが国の調査指標を上回るダイオキシン類を検出</li> <li>・宅地開発業者は汚染を知らずに、東京の会社から土地を購入</li> <li>・宅地開発業者が土壌を搬出処分</li> </ul>
H16.6	関東	残土処分場に産廃を投棄	<ul style="list-style-type: none"> <li>・解体業者が市の許可を得て設置した残土処分場に、大量の産廃を埋立</li> <li>・解体業者は、産廃の上に残土を覆ったダンプカーで搬入</li> </ul>
H16.3	九州	残土の河川内仮置に住民が苦情	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事中の残土を河川内に仮置きしたため、下流の田畑の耕作者らが流出を懸念</li> </ul>

H16.3	中国	建設残土を山林に投棄	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設業者が残土を山林に投棄したが、残土条例が未制定のため、森林法違反容疑で50万円の略式命令</li> <li>・アユ漁などへの影響防止のため行政代執行で残土の流出防止工事、山林復旧工事を実施、約1億円を県が負担する見込み</li> <li>・県は残土条例（懲役刑を含む百万円以下）を議会に提案予定</li> </ul>
H16.3	中部	トンネル残土が河川を汚染	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トンネル工事の残土を埋立工事に使用したが、高アルカリ性の水が河川に流出し、約300匹の魚に被害</li> </ul>
H15.6	関東	残土条例で届け出た残土と異なる残土が県外から搬入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・残土条例に基づき届け出た残土と異なる残土が、県外から残土処分場に搬入されていたことが、住民団体の調査で発覚</li> <li>・残土業者の業界体質において、このような条例の抜け穴を突く行為が常態化しているとの指摘あり</li> </ul>
H15.3	関西	埋立に利用した海底土砂が汚染	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海底の土砂を浚渫して埋立工事に利用したが、この浚渫土砂に環境基準を超えるダイオキシン類が含まれていることが判明</li> </ul>
H14.9	関西	残土処分場で残土が崩落	<ul style="list-style-type: none"> <li>・残土処分業者の設置する残土処分場で残土が崩落し、隣のカン畑を覆う</li> <li>・市条例の規定より急な傾斜で、40mの高さにまで残土が積み上げられ、頂上付近から大量に崩落</li> </ul>
H14.5	関東	残土処分場を造成するため森林を伐採し自然破壊	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県が自然再生事業とした地域において、残土処分場が森林を伐採して造成されているため、市民団体が県に要望書を提出</li> <li>・建設業者の森林伐採届の申請に対して、これを制約する残土条例が（この時点では）未制定</li> </ul>
H13.5	東北	トンネル残土が強酸性でヒ素を含むことが判明	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トンネル残土を付近の河川の水源付近に処分する予定であったが、環境基準の10倍のヒ素を含むこと、農業に不向きな強酸性であることが判明</li> <li>・仮置場で中和・無害化して、水源に影響のない道路床などの公共工事に使用する予定</li> </ul>

JR 東海は、発生土のうち建設汚泥については、機械式脱水処理等、含水比に応じた脱水処理を実施して減量化を図るとするが、JR 東海の挙げる処理によりどの程度まで減量させるのか明らかにされていない。近年の我が国においては、温暖化の影響等により土砂災害が頻発しているが、大量の発生土は土砂災害発生の危険を一層増大させるものである。



## (2) ウランによる汚染

岐阜県の土岐市、瑞浪市、御嵩町などの東濃地域には地下にウラン鉱床が存在する。中央新幹線はかかる東濃地域をトンネルによって通過するルートとなっており、トンネルを掘削する段階でウランを含む残土が大量に発生する危険性がある。

この点、JR 東海は、ウラン鉱床については、鉱床を避けるから問題なしとして、環境影響評価の対象外とし、全く検討していない。

しかし、JR 東海は、ウラン鉱床がどこに存在しているのかということ、実際に調査したわけではない。JR 東海は、独立行政法人日本原子力研究開発機構の前身の動力炉・核燃料開発事業団（以下「旧動燃」という。）が作成した「日本のウラン資源」を資料として収集したり、それをもとにヒアリングをしたりしたに過ぎない。また、JR 東海は、「日本のウラン資源」について「最新の知見が示されている」というが、「日本のウラン資源」は 1988（昭和 63）年のもので、約 30 年前のものであるから、到底最新の知見とはいえない。当時の技術では把握できなかったウラン鉱床が中央新幹線の計画線上に存在する可能性は否定できない。

そもそも、2016（平成 28）年 3 月 30 日の衆議院国土交通委員会において、日本共産党の本村伸子委員が「資料の一を見ていただきたいんですけども、この緑の粒々の部分が旧動燃が掘ったボーリング調査の場所なわけですけども、千四百本掘ったといっても、リニアルートはほとんどボーリングされていないということがわかるというふうに思います。」と指摘しているように、旧動燃のボーリング調査は中央新幹線の計画線とは重ならない。ボーリング調査は、地上から直径 10cm 程度のボーリング穴を掘って、穴の内部の地層成分を採取するものであるが、JR 東海は、自らルート上のボーリング調査を実施せずにはほぼ文献調査のみで済ませようとしている。

JR 東海は、「ウラン鉱床を避ける」というが、リニアは最小曲半径 8km とされ、ほぼ真っすぐにしか走れないため、もし地下トンネルでウラン鉱脈に当たった場合、避けようがない。この場合その建設発生土は地表に堆積されることとなる。ひとたびウラン発生土が地表に堆積されれば、適正な処理は難しく、覆土をして放射線量が下がるまで待つ外ない。発生土がウランを含有していた場合、半減期 45 億年とされるウランから半永久的に放出される放射性物質ラドンガスにより、工事関係者や地域住民へ健康被害が生ずる恐れがある。

なお、現に市民らが行った調査によれば、計画線の品川駅から 245km 地点において 0.341 $\mu$ Sv を計測したという報道もなされた。かかる数値は、東濃地区最大のウラン鉱床「月吉鉱床」周辺の測定値（いずれも 0.3 $\mu$ Sv 以下）よりも高かったという。トンネル工事でウラン鉱床に当たった場合には放射性物質を含む発生土が発生することになり、工事関係者ばかりか発生土が運ばれる沿線住民に放射線被曝のリスクが発生することになる。

このように、ウラン鉱床は環境に与える影響が重大であるにもかかわらず、JR 東海はかかるウラン鉱床について全く環境影響評価をしていない。よって、環境影響評価に重大な瑕疵があることは明らかである。

### (3) 重金属類などによる汚染

中央新幹線のトンネル計画地付近には黄鉄鉱等の鉱脈（長野県大鹿村旧小日影鉱山等）があり、発生土が重金属等で汚染されている恐れがある。

JR 東海は、山梨工区工事において、仮置き場に屋根、側溝、シート覆いを設置する等により重金属等の有無を確認するまでの雨水等による重金属等の流出を防止する、濁水処理設備を設置して法令等による排水基準等を踏まえて沈殿、ろ過等の処理をして排水する、定期的に短期溶出試験、酸性化可能性試験を実施して、その結果、基準値を超えた場合には、重金属等の流出を防止するための対策を採る、工事施行前、施工中、施工後の自然由来重金属に係る工事排水の水質モニタリングをする、有害物質の有無の確認と基準不適合土壌の適切な処理をする、などと主張する（JR 東海「中央新幹線南アルプストンネル新設（山梨工区）工事における環境保全について」28 頁、32～33 頁）。

しかし、基準値を超える試験結果が出た場合の具体的な重金属等の流出防止対策及びその効果が明らかではない。有害物質の有無の確認方法や基準不適合土壌の適切な処理方法も具体的な内容が不明である。JR 東海は、評価書等において、発生土の処理に限らない様々な問題に対し、環境保全措置として「適切な処理」を採る旨を繰り返し記載しているが、具体的な処理方法及びその実効性が明らかにされていない。

### (4) 生態系への悪影響

多量の発生土は、その地の植生を確実に壊すと指摘されている。植生が破壊されれば、その地に生きる動物の生育環境も大きく変動する。ひとたび壊れた生態系を復元することは極めて困難である。また、発生土の置き場所や処理施設の建設、供用が周辺の環境に与える影響について、JR 東海は具体的に検討することすらしていない。

## 5 小括

建設発生土は、「循環型社会形成推進基本法」（以下「循環法」という。）にいう「循環資源」である。よって、建設発生土には、循環型社会を形成するために必要な取り組みであるリデュース（廃棄物の発生抑制）、リユース（再使用）、リサイクル（資源化）の 3R の基本原則が適用される。

また、事業者には「循環的な利用が行われない循環資源について自らの責任において適正に処分する責務を有する」という排出者責任が定められている（循環法 11 条）。

したがって、JR 東海は、自らの責任において、建設発生土の発生抑制、再使用、資源化に努めなければならないが、建設発生土のうちの循環的な利用が出来ない部分については、適正に処分する責務を負っている。

そうであるにもかかわらず、前記のとおり、JR 東海は、発生土の発生抑

制、再使用、資源化及び適正処分のための具体的な方策やその実効性を示しておらず、かかる責務に違反していることは明らかである。

#### 第4 沿線の工事中の工事車両や工事機械による騒音、振動問題、交通渋滞、大気汚染、日常生活の侵害

##### 1 工事車両による集中交通量の増大、騒音、交通渋滞等地域住民の生活環境の破壊

中央新幹線工事によるトンネル掘削に伴い大量の発生土が出ることから、これら発生土や工事機械、工事材料の運搬等に大量の工事車両が使われる。特に発生土運搬車両がその主となる。これら大量な工事車両の交通による交通事故の危険性増大、住民生活の安全に対する不安、騒音振動排気ガスによる深刻な生活被害が予想される。しかもその中心は23tダンプトラックという巨大な大型車である。評価書ではこの大型車両が大量に通行する道路は一部しか明らかにしていないところが多く、その点でも環境影響評価としては杜撰である。

評価書では工事箇所の道路での工事車両の1日の最大発生集中交通量の内訳を明らかにしたが、それも、1日の運行が最大になる日の台数を明らかにしただけで工事期間中の工事車両の運行数を道路ごとに明らかにしたものではなかった。それでも本件中央新幹線工事による工事関係車両の通行量は膨大で、工事車両が通行する道路周辺の地域は、騒音、振動、排気ガス、交通渋滞、交通事故の危険性を悪化させ、原告らを含む周辺住民の生活に受忍限度を超える生活被害を与えることは明らかである。

JR 東海の評価書の交通騒音の予測でも、道路沿道の騒音は1995（平成7）年7月7日判決で最高裁判所が国道43号線の騒音訴訟で道路端から20m以内の住民に対し受忍限度を超えている被害であるとして損害賠償責任を認定した60dB（Leq）を超える騒音状況を予測している。しかし、評価書は幹線道路に面する地域の環境基準65dBや幹線道路に近接する空間の環境基準70dBを適用して環境基準以下であるから問題ないとか、環境基準を超える地域に関しては既に現況の道路騒音状況が環境基準を超えているので、中央新幹線工事車両の増加により道路交通騒音が悪化したとしても問題がないという間違った対応をしている。

むしろ環境基準を適用するなら道路沿道ばかりではなく住宅地に居住している住民が多いので、一般住宅地の昼間の環境基準55dBや道路沿道でも最高裁判例の認めた受忍限度である60dBを守るべきで環境影響評価としてはこれらの基準を超えるような道路交通騒音は認めるべきではない。

以下は中央新幹線沿線各地域での被害の予想を概観する。

##### (1) 長野県

南アルプスの麓にある大鹿村は、大鹿歌舞伎で有名で南アルプスの中核に位置する山村で、人口1054人503世帯という小さな村であり、周囲は標高3000m級の南アルプスの山岳がそびえ立っている。

この大鹿村に行くには伊那谷の松川町から中川村を通過して小渋川に

沿って県道 59 号線を走る。途中小渋ダム附近で県道 22 号線に入り、大鹿村役場のところで国道 152 号線と合流し、さらに大鹿小学校のところから国道 152 号線と県道 253 号線に分かれるが、いずれも小渋川に沿った狭い一本道路で、県道、国道といっても大型車両が交互通行できる程の道幅がない狭い道路である。

現況の大鹿村の交通状況は、評価書によると小型車が 9 割前後を占め大型車は 1 日の通行量が県道 253 号線は 67 台で、国道 152 号は 113 台に過ぎない。

中央新幹線はその大鹿村をトンネルで横断し、トンネル工事のための非常口（工事期間中はトンネル掘削の工事車両が出入りし発生土などを排出する）が 6 カ所、橋梁部が 1 カ所造られる。

これら非常口及び橋梁部から出る発生土は 340 m<sup>3</sup>にも達する。これら発生土等や工事材料、工事機械などを運搬する車両の交通量に関して、評価書では、県道 253 号線で工事着工 4 年目最大 1 日 1566 台（1 分間 3 台の割合）、国道 152 号線で 4 年目最大 1 日 1736 台（1 分間 3 台から 4 台の割合）の工事車両（主として発生土運搬車両及び工事車両）と予測している。この工事車両の交通量の計算に関して、評価書では長野県大鹿村では月稼働日数 26 日として計算したと説明している。原告側の計算では、評価書の大鹿村の前記 7 カ所から出る工事車両は 4 年目の最大月台数は 263414 台となっているので、これを 2 倍して（往復するので）月の稼働日数 26 日で割ると 1 日の最大交通量は 2024 台となり評価書の国道 152 号線の最大発生集中交通量の 1736 台よりも多い数字になる。

評価書はこの最大発生集中交通量についてある 1 日の交通量だけを記載しているが、この工事車両の交通量が尋常でないことは、評価書が前提とする 1 日 8 時間稼働で月 26 日稼働するとしても大変な交通量の増大である。しかも、このような交通量の増大は、工事開始 3 年目、4 年目、5 年目、6 年目、7 年目と 5 年間も殆ど同様の車両交通量が予測されている。最大の数値の 7 割前後としても 1 分間に 2 台程度は通行する状態が通年で 5 年以上継続し、1 分間に 1 台以上も含めれば 8 年間もの長期間大量の工事車両が狭い道路を通行する状態が続くことになる。大鹿村は発生土を村内に捨てさせないと決めているので、他所に発生土を運搬することになるが、県道 253 号線も国道 152 号線も、また小渋川に沿う峡谷を走る県道 59 号線も狭い道路で対向車両との交差も困難な道路に大量の大型 23t ダンプトラックの通行は現状では困難である。道路拡幅をするか道路の改良工事をしない限り大量の工事車両の通行は困難で、道路改修による美しい自然環境の破壊や、狭い道路での村民と工事車両との交通事故の危険性増大、交通渋滞などの被害が予測される。中川村は大鹿村への入り口に当たるので工事箇所を通行する工事車両の交通量は大鹿村と同一と予想され、静穏な村の生活が工事車両の大量集中交通により、

大鹿村在住の原告及び住民は交通混雑、交通騒音、煤塵、排気ガス、交通事故の危険性増大など生活妨害の被害を受けることが予測される。

特に現況の大鹿村の交通量と比較すると大型車では現況の通行量の15倍から20倍前後の交通量が5年間も継続することが予測されている。

その他の飯田市や木曽地区でも工事車両・発生土運搬車の交通量が1日400台から700台前後が5年程続くことが予測されており、工事関係車両が通行する道路沿線の住民は交通事故の危険性増大、交通騒音の増大等生活環境が破壊される被害が予測される。

南木曾町は木曽谷の静かな村で国道256号線では工事4年目で一日交通量920台（1分に2台）が予測され大鹿村同様狭隘な山地の道路（国道256号）を1日の工事車両交通量500台から900台（1分間に1台から2台）が6年程続くことになる。現況の交通量では小型車が8割以上を占めており、大型車は1日200台程度が中央新幹線工事が始まると1日700台から900台、それも23tダンプトラックが6年も続くとなると、大鹿村や中川村同様の沿道住民は交通事故や騒音被害など生活や環境の被害が予想される。南木曾町は馬籠、妻籠という観光名所があり多くの観光客が訪れるが、中央新幹線工事の車両が多数国道256号を走行すれば観光客が減り多大な被害を受ける危険性がある。

JR 東海の評価書からも交通騒音問題の深刻さが明らかである。

大鹿村の一般環境騒音の現状は、昼間では、釜沢地区で39dB、上青木地区で53dB、上蔵地区で51dBと大変静かな地区に住民は住んでいる。これに対し工事開始後の工事車両の大量発生による交通騒音により大鹿村の環境はどうなるのかという点に関して、評価書は住民が住んでいる地域の一般環境騒音の増大を検討するのではなく、道路に面する地域の騒音を予測して比較しているため、住民が住んでいる一般居住環境の悪化の予測が明らかではない。

評価書は、道路に面する地域でしかも2車線以下の幹線交通を担う道路に近接する空間（道路端から15m以内）の昼間の環境基準である70dBを適用していることからすると、道路端から15m以内の地点を予測していると考えられる。その上で、道路騒音の予測数値は、県道253号線は現況55dBが65dBに、国道152号線は2カ所のうち1カ所は現況62dBが69dB、他の箇所は現況54dBが59dBに増大するが、いずれも幹線交通を担う道路の近接空間の昼間の環境基準値70dBを下回るから問題ないという態度である。

しかし、大鹿村の住民の殆どは、県道や国道から15m以内に居住していない。そればかりか県道253号線や国道152号線は県道や国道とは名ばかりで、その実体は幹線交通を担う道路でも無いので環境基準70dBを適用するのは間違いである。主として住居地域の昼間の環境基準である55dBを適用すること、道路沿道の住民でも最高裁判例の60dBを適用すべきである。本件新幹線工事による発生する大鹿村の交通騒音の増大

は受忍限度を上回る騒音状況が予測される。

これに対し、JR 東海の環境対策は、発生集中交通量の削減対策として、大鹿村や南木曾町などのトンネル発生土についてはストックヤード（仮置き場）の確保に努めてトンネル掘削土が多く発生するときは一次的にストックヤードに仮置きし、仮置き場から発生土置き場へ向かう運搬車両の交通量を調整することで発生集中交通量を削減することで騒音等を低減出来ると述べているが、ストックヤードを確保できる保障も無く、どこにストックヤードが確保できるのかも明確ではない以上環境対策の効果としては不十分である。

## (2) 山梨県

評価書では山梨県の中央新幹線工事による 1 日の発生交通量の予測が出ているが、この予測は片道の台数を表示している。実際の発生交通量は車両が往復するのでその倍の発生交通量になるはずである。その点で評価書は誤った判断を関係住民に与えるものであり間違っているし、被害を少なく表示しようと姑息な方法をとっている。

原告側で評価書にしたがって発生交通量を計算すると、早川町は山地トンネル工事で県道 37 号線は 1 日約 400 台から約 800 台が 7 年続くことが予測されている。ここも長野県大鹿村同様南アルプスの深い渓谷の中の県道 37 号線しか道はない狭隘な道路であり、多量の工事関係車両の通行による住民の交通事故の危険性増大、交通騒音被害、生活環境被害が予測される。交通騒音に関して現況騒音が 65dB であるが中央新幹線工事により 70dB に増大することが予測されている。評価書は幹線交通を担う近接空間（道路端から 15m 以内）の 70dB 以内だから問題ないという態度である。しかし、現況では 1 日大型車は 219 台しか通行していない静かな山間の村であるところに、大型 23t ダンプの工事車両が現況の 2 倍から 4 倍の 1 日約 400 台から約 800 台が 7 年続くことが予測されているので、そこに幹線交通を担う近接空間の環境基準 70dB を適用することは間違っている。むしろ、道路沿道では現況騒音が 65dB と最高裁判例の受忍限度である 60dB を超えているのであるから、現況を悪化させない対策こそが求められているが、何ら対策はされていない。

山梨県駅周辺の地上部の工事では最大月で 1 日 1100 台から 1200 台の工事車両が 2 年程続くことが予測されており、原告らを含めて沿道住民の交通事故増大や交通騒音被害等日常生活の被害が予測される。

## (3) 静岡県

南アルプスの静岡市葵地区はトンネル工事の工事車両が 1 日約 300 台から 600 台が 8 年続くことが計画されている。この地域は大井川の源流で狭い渓谷に県道や国道は無いが、林道東俣線と県道 60 号線しか道路はない。工事車両の工事現場への運行ルートが明らかになっていない。運行ルート次第では途中の道路沿道住民は、交通騒音や車両の大気汚染等や交通の安全など生活上の被害を受けることが予想される。

また、工事発生土は大井川の源流である葵地区内処理を考えているの

で、ユネスコのエコパークに指定されている豊かな自然環境が大量の工事車両の通行と発生土の捨て場として利用されることで破壊される危険性が高い。

#### (4) 東京都

① 品川駅工事に伴い、駅周辺では現況は大型車1日315台のところから1日400台から800台前後の23tダンプトラックを中心とする工事車両の交通が増加し、しかも8年間程と長期間続く。周辺道路の交通渋滞や道路周辺住民への騒音や大気汚染の増加、交通渋滞の増加など生活環境が悪化する。

品川駅ターミナル工事に伴う交通騒音悪化に関しては評価書でも現況の夜間が60dBであるところが、中央新幹線工事による交通騒音悪化で82dBと22dB悪化すると記載されている。環境基準の65dBを上回り、受忍限度の60dBを22dBも上回るのに対策は何らとらえていない。

#### ② 品川区清掃事務所非常口周辺

工事着工2年目1日約400台、6年目1日約1400台（最大月1日1691台）、7年目1日約1200台（最大月1日1532台）、8年目1日約600台と4年という長期間大量の工事車両が通行するので非常口予定地周辺の交通渋滞の増加、交通騒音、排気ガスの増加など非常口及び工事車両通行道路周辺住民の生活環境が悪化する。

#### ③ 洗足池非常口周辺

工事着工2年目3年目は1日最大約700台（平均でも1日約200台）の工事車両が通行することによる道路周辺の住民の騒音や大気汚染等の生活環境が悪化する。

#### ④ 町田市小野路青山学院大学グラウンドの非常口周辺

工事着工1年目3年目は1日最大600台、6年目から8年目までは4年間は1日平均約1400台（最大月は1日約1750台、1日8時間稼働で1分間に3.6台の計算）の工事車両が運行し、大量の工事車両の増加により周辺住民の交通事故の増大、騒音、排気ガスの増大等生活環境が悪化する。

#### ⑤ 町田市小山田非常口周辺

南多摩斎場や特別養護老人ホームがある住居専用地域で、環境基準は昼間60dBである。工事着工6年目7年目は1日約500台（1分に1台）の工事車両の増加で、環境影響評価でも交通騒音は67dBが予測されている。非常口周辺や工事車両通過道路沿道の住民の交通事故や交通騒音排気ガス増大などの生活妨害が増大する。これに対し、JR東海は現況の道路騒音が昼間66dBと環境基準を上回っているから、中央新幹線工事の工事車両による交通量の増大によって騒音が増加するのは1dBに過ぎず、既に環境基準を超えている地域であるので工事による交通騒音の増大は問題ないとの見解であるが、環境を悪化することに対する環境保全の意識が全く欠けている対応である。

しかもJR東海の評価書では東京都の工事車両大型車の発生交通量の予

測表の数字を片道の工事車両の数値で表示しているが、工事車両は往復するのだから本来その倍の数値を出すべきである。このように数値の表示自体にも誤魔化しがある。

#### (5) 神奈川県

##### ① 川崎市宮前区梶ヶ谷の非常口周辺

工事による発生交通量は工事5年目から9年目までの5年間で1日約600台から約1400台と酷く、最大1日交通量は7年目の約1480台である。

##### ② 相模原市橋本駅付近（神奈川県地下駅建設予定地）

最大は9年目の最大月1日1200台前後で、平均して1日400台から800台の通行が6年目から10年目と5年程続く。最大月では1日1000台から2000台、その内大型車が8割から9割を占める。都市部であるため、現在でも交通量が多いところに、工事関係車両が加わり交通渋滞や交通事故の危険性増大、交通騒音、排気ガスの増大など原告らを含む周辺住民の生活環境が受忍限度を超える被害を増大させる。

##### ③ 車両基地（鳥屋地域）

1日約500台から約1000台（1分で1台から2台）の車両が1年目から7年目まで7年間続く。最大は4年目の1日約1100台である。もともとこの地域は山間部で現況の交通量は評価書によると1日400台前後でしかも大型車は約300台前後と少ない。この地域に大型車はその倍以上の600台から1000台も増加すれば、工事車両が通行する道路沿道の原告らを含む住民は交通事故の危険性増大、交通騒音排気ガスなど受忍限度を超える生活環境の悪化が予想される。

評価書はこの地域の交通騒音悪化に関して、現況66dBが68dBに67dBが69dBに増加するが幹線交通近接空間の昼間の環境基準70dB以下だから問題ないという対応である。しかし、工事車両が通行する道路が県道だからと言って山村の静穏な地域に幹線交通の近接空間（道路端から15m以内）の環境基準を適用すること自体が間違っている。60dBを大幅に上回る騒音は受忍限度を超える被害を住民に与える。

#### (6) 岐阜県

##### ① 中津川市山口地区の非常口周辺

工事車両が1日約200台から400台が1年目から6年間続く。最大は3年目1日約450台である。

この地域の評価書での交通騒音の予測では現況が60dBであるところが工事中は65dBと5dB悪化すると予測している。JR東海は幹線道路に面する地域の昼間の環境基準65dBを適用して問題ないという対応であるが、60dBを超える騒音状況は受忍限度を超える騒音であり間違った対応である。

##### ② 中津川市苗木城跡付近の橋梁部周辺

1日約200台から400台が1年目から4年間続く。

##### ③ 中津川市駒場地区の変電所及び非常口周辺



1日約250台から500台が1年目から6年目まで続く。

- ④ 中津川市千旦林の地上駅及び高架橋、車両基周辺  
南北で1日約350台から500台が1年目から6年間続く。最大は4年目の最大月の1日約790台である。
- ⑤ 恵那市大井町の高架橋及び山岳トンネル工事地区  
1日約200台から500台が1年目から3年間続く
- ⑥ 恵那市武並町藤地区の高架橋とトンネル工事周辺  
2年目最大1日約670台で2年目から6年目まで5年間1日約300台から500台の工事車両が通行する。
- ⑦ 瑞浪市日吉町非常口周辺  
2年目から1日約400台から450台が4年間続く。評価書によるとこの地域の現況騒音は58dBであるが工事車両の増加で64dBと6dBも悪化するが、JR東海は環境基準が幹線道路に面する65dBを適用して環境基準以内だから問題ないという対応である。しかし、ここも受忍限度60dBを超える騒音悪化は明白でありJR東海の対応は間違っている。
- ⑧ 御嵩町の高架橋とトンネル工事地区  
2年目から6年目まで1日約300台から450台が5年間続く
- ⑨ 可児市の高架橋及び山岳トンネル工事周辺  
工事車両の交通量1日約200台が2年目から7年目まで6年間続く。
- ⑩ 多治見市の非常口周辺  
工事車両の交通量が2年目から5年目まで1日約250台から450台が4年間続く。
- ⑪ 多治見市の変電所及び非常口周辺  
工事車両の発生交通量は1日約200台から300台が5年続く。

#### (7) 愛知県

- ① 春日井市西尾町の保守基地及び非常口周辺  
工事車両が3年目から7年目まで1日約300台から400台が5年間で最大月は1日約530台である。
- ② 春日井市上野町非常口周辺  
4年目5年目が1日約600台から700台、7年目と8年目が最大月の1日交通量が約650台から最大700台である。
- ③ 春日井市熊野町の非常口周辺  
3年目から7年目まで最大月1日約500台から800台で、5年目から7年目は年間通じて平均1日500台から700台と大量の工事車両交通が発生する。
- ④ 名古屋市中区三の丸の非常口周辺  
4年目最大月1日約440台、5年目最大月1日約1400台、6年目最大月1日約1550台、8年目最大月1日約1350台で、年間の1日平均も5年目は約730台、6年目約1290台、8年目約640台と膨大な工事車両の交通量である。

⑤ 名古屋市中区丸の内の非常口及び変電所周辺

4年目から6年目及び8年目の工事車両が多く、4年目最大月1日約800台、5年目最大月1日約1450台、6年目最大月1日約1600台、8年目最大月1日約1360台で、年間の平均でも6年目は1日約1300台、5年目は1日約760台という膨大な工事車両の交通量である。

⑥ 名古屋地下駅周辺

評価書では10箇所分散して交通騒音の予測をしているが、地下駅への車両の出入り口は10箇所も分散していないので、統合すべきである。そのことで工事車両の膨大さがより明確になる。

3年目1日平均744台、4年目から12年目まで1日平均1500台から2500台、最大月の工事車両の1日平均は4年目約3780台、5年目約3240台、6年目約5900台、7年目約3500台、8年目約4200台、9年目約2200台、10年目約2700台、11年目約3100台、12年目約2500台と膨大である。24時間稼働としても最大月の1日5900台は1分間に4台の割合となる。工事前の現況の交通量の多い名古屋駅周辺にこのような膨大な工事車両の交通量に加わるのだから、名古屋駅周辺の原告らも含む住民の日常生活は工事車両の騒音や振動、交通渋滞等日常生活に受忍限度を超える被害を受ける可能性が高いのである。

2 大気汚染、騒音、振動等の問題における環境影響評価の問題点

前記1項では、工事車両の通行による騒音の増大について各環境影響評価で採用している環境基準には不相当なものがあると述べた。その他にも、大気汚染、騒音、振動等の問題において各環境影響評価で採用されている環境基準には不相当に高い数値の基準が散見される。しかし、仮に各環境影響評価で採用されている環境基準の相当性を問題にしないとしても、以下のとおり多数の問題点がある。

(1) 環境影響評価で採用された予測手法の選定理由が不明確であること

JR東海の中央新幹線計画における各地の環境影響評価では、計画を実行した場合に発生する大気汚染、騒音、振動等の問題について環境影響評価を行い、おおむね全ての項目において、環境基準を下回るから問題がないと結論付けられている。しかし、各項目について行われた多数の環境影響評価には、予測手法の選定理由が不明確であるという共通の問題点がある。採用した予測手法以外の予測手法や、予測手法同士の比較といった、実質的な選定理由は一切示されていない。

採用された予測手法の中には、南アルプス等の複雑な地形を持つ山岳地帯における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気拡散結果を求めるに当たり、風の場の定常性、均質性を仮定して開発されたブルーム式・パフ式の予測手法を採用する等、明らかに相当性を欠くものが含まれる。

(2) 環境影響評価に記載された環境保全措置が具体性を欠くこと

また、各地の環境影響評価では、環境保全措置を取るから、環境への悪影響は軽減されると記載されている。

しかし、環境影響評価で示された環境保全措置の項目の大半は、建設

機械の稼働についての環境保全措置を例に挙げると、工事規模に合わせた建設機械の設定、建設機械の点検及び整備による性能維持等、行って当然で行わなければ問題となるようなものである。また、措置内容に具体的数値が示されておらず、効果の有無・程度が一切不明である。これらをもって、環境保全措置が取られると評価することはできない。

(3) 予測の誤差が考慮されていないこと

各地の環境影響評価では、二酸化窒素の将来濃度等、予測値について誤差が生じ得るとされている項目があるが、誤差も考慮した上での予測値は示されていない。中には、誤差を考慮すれば環境基準を超えるものもあるのであるから、誤差を考慮せずに環境基準以下であるから問題がないと結論づけるのは不当である。

(4) 判断基準に一貫性がないこと

各地の環境影響評価をみると、項目によっては、現状で環境基準を超えていたり、環境基準にかろうじて収まる数値を示していたりする予測地点も多く見受けられる。このような場合、環境影響評価では、建設機械の稼働や工事車両の運行による予測値が環境基準を上回ったとしても、元々上回っていたから問題ない、あるいは元々基準ぎりぎりであったのであるから、建設機械の稼働や工事車両の運行による寄与度は小さく問題ないと判断している。

一方で、大気汚染、騒音、振動等の現状が環境基準をはるかに下回る予測地点においては、建設機械の稼働や工事車両の運行によって現状の数倍数十倍の数値を示したとしても、それが環境基準内であれば問題ないと判断している。

項目によって、また予測地点によって、このように一貫性のない判断基準を用いることは不当であり、環境影響評価が正当に行われたと評価することはできない。

3 建設機械や工事車両により環境が激変する地域が多数存在すること

各地の環境影響評価をみると、大気汚染、騒音、振動のいずれについても、おおむね環境基準以内だから問題ないと結論付けられている。使用された環境基準自体が相当性を欠いている点も少なくないが、仮に環境影響評価で使用している環境基準が相当であるとしても、環境基準以下の数値だから問題がないということにはならない。予測地点における建設機械や工事車両による環境の変化がどこまで許容されるかは、環境基準を満たすのはもちろんのこと、それによって従前の環境がどの程度変化するかを相対的に見て判断する必要があるからである。以下、環境の変化が大きい地域を示す（予測地点は評価書資料編参照）。

(1) 長野県

ア 大鹿村

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、最大濃度地点の濃度が大河原上青木で75.58倍となるのをはじめ、大鹿村の予測地点7地点で8.86倍以上の極めて高い濃度上昇率となる。直近の住

居等の濃度も、大河原釜沢（予測地点 01）で 19.08 倍となるのをはじめ、各予測地点で高い濃度上昇率となる。浮遊粒子状物質濃度の予測結果も、大河原釜沢（予測地点 01）、大河原上青木で、濃度が 2 倍以上となる。

車両の運行による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、大河原下市場で 2.09 倍、大河原上市場で 1.75 倍となる等、高い濃度上昇率となる。

建設機械の稼働による騒音の予測結果をみると、大河原釜沢で 41dB の上がり幅となる（現地調査地点 01、予測地点 01 及び同 02 参照）等、各予測地点で大きな上がり幅となる。

建設機械の稼働による振動の予測結果をみると、大河原上蔵で 59dB の上がり幅となる（現地調査地点 02、予測地点 03 参照）等、各予測地点で大きな上がり幅となる。

なお、騒音や振動を表す単位である「dB」の数値が上がった場合に、圧力と聴感的なうるささがどれくらい増すかについて、下に示す。

10dB 増加 圧力 3.16 倍、 聴感 2

20dB 増加 圧力 10.00  
聴感 4

30dB 増加 圧力 31.62  
聴感 8

40dB 増加 圧力 100.00  
聴感 16

50dB 増加 圧力 316.23  
聴感 32

60dB 増加 圧力 1000.00  
聴感 64

70dB 増加 圧力 3162.28  
聴感 128

#### イ 豊丘村

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、最大濃度地点の濃度が神稲坂島で 18.09 倍、神稲戸中で 16.29 倍となり、直近の住居等の濃度も、神稲戸中で 14.74 倍となる等、各予測地点で高い濃度上昇率となっている。浮遊粒子状物質濃度の予測結果も、神稲坂島で、約 2 倍の濃度となる。

車両の運行による二酸化窒素濃度の上昇率は 1.81 倍と、高い濃度上

昇率の予測結果が出ている。

建設機械の稼働による騒音の予測結果をみると、神稲小園で 43dB の上がり幅となる（現地調査地点 05、予測地点 08 参照）等、各予測地点で大きな上がり幅となる。

建設機械の稼働による振動の予測結果をみると神稲小園で 63dB の上がり幅となる（現地調査地点 05、予測地点 08 参照）等、各予測地点で大きな上がり幅となる。

#### ウ 飯田市

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、上飯田大休で最大濃度地点の濃度が 12.71 倍、直近の住居等の濃度が 3.64 倍となる等の、高い濃度上昇率となっている。同地点では、浮遊粒子状物質濃度の予測結果も、2 倍以上の濃度となっている。

建設機械の稼働による騒音の予測結果をみると、座光寺唐沢で 39dB の上がり幅となる（現地調査地点 08、予測地点 14 参照）等、各予測地点で大きな上がり幅となる。

建設機械の稼働による振動の予測結果をみると、座光寺唐沢で 54dB の上がり幅となる（現地調査地点 08、予測地点 14 参照）等、各予測地点で大きな上がり幅となる。

#### エ 阿智村

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、最大濃度地点の濃度が 12.59 倍、直近の住居等の濃度が 2.47 倍と高くなっている。浮遊粒子状物質濃度の予測結果も、2 倍近くとなる。

車両の運行による二酸化窒素濃度の上昇率は 1.85 倍と、高い濃度上昇率の予測結果が出ている。

#### オ 南木曾町

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、吾妻広瀬で最大濃度地点の濃度が 17.75 倍、直近の住居等の濃度が 9.55 倍となる、吾妻尾越で最大濃度地点の濃度が 9.39 倍となる等の、高い濃度上昇率となっている。

建設機械の稼働による振動の予測結果をみると、吾妻広瀬で 52dB の上がり幅となる（現地調査地点 11、予測地点 16 参照）等、各予測地点で大きな上がり幅となる。

#### カ 村道中央線（伊那南部広域農道）

工事車両の運行による騒音の予測結果をみると、等価騒音レベルの現況値が 58dB であるところ、工事車両の運行による寄与分が 7.5dB の予測となっている。すなわち、予測地点における予測値は 65.5dB となり、環境影響評価で採用されている環境基準 65dB を満たさないこととなる。また、7.5dB の寄与分というのは、それ自体が非常に大きな数値である。

工事車両の運行による振動の予測結果をみると、工事車両の運行に

よる寄与分が17dBと非常に大きい。

キ その他の道路

工事車両の運行による騒音の予測値が環境基準を超える上記村道中央線（伊那南部広域農道）以外にも、工事車両の運行による騒音への寄与分が高い道路として、県道253号線（赤石岳公園線）（寄与分9.7dB）、国道152号線（予測地点02で寄与分6.8dB、予測地点03で寄与分4.5dB）、国道256号線（予測地点11、寄与分5.4dB）が挙げられる。長野県における工事車両の運行による騒音予測地点13地点中5地点において、工事車両の運行による寄与分が3.0dBを超える高い数値となっている。

また、工事車両の運行による振動の予測結果をみると、県道253号（赤石岳公園線）で32dBという極めて高い寄与分となるのをはじめ、予測地点13地点中5地点において、工事車両の運行による寄与分が10dBを超える大きなものとなる。

(2) 山梨県

ア 上野原市秋山安寺沢

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、最大濃度地点の濃度が5.98倍、直近の住居等の濃度が5.03倍と、高い上昇率となっている。

建設機械の稼働による騒音及び振動の予測結果をみると、騒音については37dB（現地調査地点1、予測地点1参照）、振動については49dBを超える上がり幅となる（現地調査地点1、予測地点1参照）。

イ 富士川町高下

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、最大濃度地点の濃度が16.38倍、直近の住居等の濃度が2.57倍と、高い上昇率となっている。

建設機械の稼働による騒音及び振動の予測結果をみると、騒音については45dB（現地調査地点22、予測地点19参照）、振動については38dBを超える上がり幅となる（現地調査地点23、予測地点19参照）。

ウ 県道37号線

工事車両の運行による騒音及び振動の予測結果をみると、工事車両の運行による寄与分が騒音については4.7dB、振動については10.0dBと高くなっている。

エ 県道406号線

工事車両の運行による騒音及び振動の予測結果をみると、工事車両の運行による寄与分が騒音については3.6dB、振動については11.8dBと高くなっている。

(3) 神奈川県

相模原市緑区牧野における環境の変化が顕著である。

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、予測地点

番号 19 の相模原市緑区牧野で最大濃度地点の濃度が 7.43 倍、直近の住居等の濃度が 4.48 倍となる（予測地点番号 19）。また、浮遊粒子状物質の濃度も 2 倍以上となる。相模原市緑区は、牧野以外にも環境の変化が大きく、相模原市緑区の予測地点 15 地点中二酸化窒素濃度が 2 倍以上となる地点は、最大濃度地点の濃度で 9 地点、直近の住居等の濃度で 6 地点にもものぼる。

建設機械の稼働による騒音の予測結果をみると、52dB を超える上がり幅となる（現地調査地点 16、予測地点 16 及び同 17 参照）。相模原市緑区では、予測地点 12 地点の全てにおいて 31dB 以上（音圧的に約 35 倍以上、聴感的に約 8 倍以上）の上がり幅を示し、環境の変化が大きい。

建設機械の稼働による振動の予測結果をみると、42dB を超える上がり幅となる（現地調査地点 15 及び同 16、予測地点 16 及び同 17 参照）。相模原市緑区では、予測地点 12 地点の全てにおいて 39dB を超える大幅な上がり幅を示しており、小倉では 46dB を超える上がり幅となる（現地調査地点 08、予測地点 08 参照）。

牧野を通る県道 76 号線における工事車両の運行による騒音及び振動の予測結果をみると、工事車両の運行による寄与分が騒音では 5.4dB、振動では 16.2dB と非常に大きい。

#### （4）岐阜県

##### ア 中津川市

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、最大濃度地点の濃度が山口で 7.51 倍となるのをはじめ、中津川市の予測地点 8 地点中 4 地点で 2 倍以上の濃度上昇率となっている。

建設機械の稼働による騒音の予測結果をみると、駒場で 40dB の上がり幅となる等、各予測地点で大きな上がり幅となる。

建設機械の稼働による振動の予測結果をみると、大河原上蔵で 59dB の上がり幅となる（現地調査地点 02、予測地点 03 参照）等、各予測地点で大きな上がり幅となる。

##### イ 恵那市

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、最大濃度地点の濃度が武並町藤で 2.88 倍となるのをはじめ、恵那市の予測地点 4 地点中 3 地点で 2 倍以上の濃度上昇率となっている。また、武並町藤では、直近の住居等の濃度も 2 倍以上となっている。

建設機械の稼働による騒音の予測結果をみると、各地点で 33dB～34dB と、大きな上がり幅となる。

##### ウ 瑞浪市日吉町

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、最大濃度地点の濃度が 3.17 倍となっており、直近の住居等の濃度も約 2 倍となる。

建設機械の稼働による騒音の予測結果をみると、37dB と大きな上が

り幅となる。

エ 御嵩町美佐野

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、最大濃度地点の濃度が3.37倍となる。

オ 可児市

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、可児市の予測地点2地点のいずれにおいても、最大濃度地点の濃度が2倍以上となる。

建設機械の稼働による騒音の予測結果をみると、大森で32dB、久々利で30dBと、大きな上がり幅となる。

カ 市道二升蒔・塚線

工事車両の運行による騒音の予測結果をみると、等価騒音レベルの現況値が60dBであるところ、工事車両の運行による寄与分が5.4dBの予測となっている。すなわち、予測地点における予測値は65.4dBとなり、環境影響評価で採用されている環境基準65dBを満たさないこととなる。また、5.4dBの寄与分というのは、それ自体が大きな数値である。

キ 市道南垣外・北野線

工事車両の運行による騒音の予測結果をみると、等価騒音レベルの現況値が58dBであるところ、工事車両の運行による寄与分が6.0dBと非常に大きくなっている。その結果、予測地点における予測値は64.0dBとなっている。環境影響評価では、同地域について地域の類型の当てはめが無い地域としながら、65dBという高い数値の環境基準に照らし、環境基準を満たすとしている。しかし、生活環境保護の観点からは、類型に当てはまらない地域についてはより厳しい環境基準に照らして判断すべきであるから、道路に面する地域の昼間の環境基準のうち、厳しい方の基準である60dBの基準を採用すべきである。60dBの環境基準を採用した場合、予測地点における予測値は基準を大幅に超えることとなる。

(5) 愛知県

ア 春日井市

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、西尾町で最大濃度地点の濃度が2倍以上となる。

建設機械の稼働による騒音の予測結果をみると、上野町で37dBの上がり幅となる（現地調査地点02、予測地点02参照）等、各予測地点で大きな上がり幅となる。

建設機械の稼働による振動の予測結果をみると、西尾町で42dBを超える上がる幅となる（現地調査地点01、予測地点01）等、春日井市内の予測地点4地点全てにおいて、38dBを超える大きな上がり幅となる。

イ 名古屋市

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、名古屋市中村区名駅付近の予測地点2地点のいずれについても、最大濃度地



点の濃度が2倍以上となる。また、名古屋市内の予測地点4地点のいずれにおいても、最大濃度地点の環境濃度が名古屋市の定めた環境目標値0.04ppmを上回り、特に中村区名駅付近の予測地点2地点では大幅に上回る。また、中村区名駅付近の予測地点08では、直近の住居等である牧野小学校においても、名古屋市の定めた環境目標値を上回る。

建設機械の稼働による振動の予測結果をみると、中村区名駅付近で31dBの大きな上がり幅となる（現地調査地点07、予測地点07参照）。

## (6) 静岡県

### ア 静岡市葵区田代

建設機械の稼働による二酸化窒素濃度の予測結果をみると、予測地点01で現況値の7.15倍、予測地点02で現況値の6.50倍の濃度となっており、大気環境の変化が大きい。

建設機械の稼働による騒音及び振動については、一般環境騒音及び一般環境振動の現地調査が行われた3地点のいずれの地点においても数値を示した具体的な予測は行われていない。

### イ 林道東俣線

工事車両の運行による騒音の予測結果をみると、工事車両の運行による寄与分が9.5dBと大きい。

工事車両の運行による振動の予測結果をみると、現況値から36dBを超える大きな上がり幅となる（予測地点04）。

### ウ 県道60号線

工事車両の運行による騒音の予測結果をみると、工事車両の運行による寄与分が4.2dBと大きい。

## (7) 東京都

建設機械の稼働による振動の予測結果をみると、現況値と比較して町田市上小山田町で38dB（現地調査地点06、予測地点06参照）、町田市小野路町で37dB（現地調査地点05、予測地点05参照）、港区港南で34dB（現地調査地点01、予測地点01参照）の大きな上がり幅を示している。

## 第5 自然環境の破壊

### 1 保護価値の極めて高い南アルプスの自然遺産

#### (1) 国立公園指定

1950（昭和25）年2月に、山梨・長野・静岡3県が「南アルプス国立公園指定促進協議会」を発足させて運動を開始し、1964（昭和39）年6月1日に南アルプス国立公園として指定された。東西15km、南北50kmに及ぶ。全体は、北部の甲斐駒ヶ岳・鳳凰山系、中央の白峰山系、南部の赤石山系の3つの山系と、大井川水系、天龍川水系、富士川水系の3つの水系から構成されている。3000m級の峰が10座ある。

南アルプスは日本で氷河が存在した最も南の場所で、氷河期の高山植物の生育地の南限となり、ライチョウ等の貴重な野生動物の生息地であ

る。

(2) 南アルプス（中央構造線エリア）ジオパークに認定

ア ジオパークとは、地層、岩石、地形、火山、断層などを含む自然遺産を観察し、その成り立ちを学び、生態系や人々との暮らしとのかかわりをつなげて考える「公園」である。

世界ジオパークネットワーク加盟のジオパークが 120 地域あり、日本では、2015（平成 27）年時点で 8 地域が世界ジオパークに加盟認定されている。日本ジオパーク委員会が認定した国内のジオパークは現在 31 地域である。

イ 2008 年（平成 20）年、日本ジオパーク委員会が南アルプスを「南アルプス（中央構造線エリア）ジオパーク」に認定した。

(3) 南アルプスユネスコエコパーク指定

ア 生物圏保存地域

ユネスコエコパークとは、生態系の保全と持続可能な利活用の調和（自然と人間社会の共生）を目的として、ユネスコが開始した事業である。地域の豊かな生態系や生物多様性を保全し、自然に学ぶとともに、文化的にも経済・社会的にも持続可能な発展を目指す取組である。海外では、「Biosphere Reserves 生物圏保存地域」と呼称されている。日本では 2014（平成 26）年の時点で 7 地域が登録されている。

ユネスコエコパークは、核心地域、緩衝地域、移行地域に区分される。

核心地域とは、多くの動植物の生育が可能であり、法的にも厳しく保護され、長期的に保全されている地域を指す。

緩衝地域とは、核心地域の周囲または隣接する地域で、核心地域のバッファー（緩衝装置）としての機能を果たすものとされる。ユネスコエコパークのための実験的研究だけでなく、教育や研修、森林セラピー、エコツーリズムなど、自然の保全・持続可能な利活用への理解の増進、将来の担い手の育成等が行われる。

移行地域とは、人々が居住し生活を営んでおり、自然環境の保全と調和した持続可能な地域社会の発展のためのモデルとなる取組みが行われている地域である。

イ 南アルプスユネスコエコパーク登録の経緯と意義

山梨県の韮崎市、南アルプス市、北杜市、早川町、長野県の飯田市、伊那市、富士見町、大鹿村、静岡県の静岡市、川根本町が申請自治体となった推薦に基づき、2014（平成 26）年 6 月 12 日に、ユネスコが、南アルプスユネスコエコパークに登録した。

この登録をめざす活動は、2007（平成 19）年 2 月 28 日に、上記 10 市町村が「南アルプス世界自然遺産登録推進協議会」設立総会を開催したときから実質的に始まり、2011（平成 23）年 5 月 29 日に、世界自然遺産登録推進協議会に、南アルプスユネスコエコパーク登録推進部会が設置された。

この推薦にあたり、南アルプスの特徴等として、「・3000 m峰が連なる急峻な山岳環境の中、固有種が多く生息・生育する我が国を代表する自然環境を有する。富士川水系、大井川水系及び天龍川水系の流域ごとに古来より固有の文化圏が形成され、伝統的な習慣、食文化、民俗芸能等を現代に継承している。・従来、南アルプスの山々によって交流が阻まれてきた3県10市町村にわたる地域が『高い山、深い谷が育む生物と文化の多様性』という理念の下、南アルプスユネスコエコパークとして結束。南アルプスの自然環境と文化を共有の財産と位置付けるとともに、優れた自然環境の永続的な保全と持続可能な利活用に共同で取り組むことを通じて、地域間交流を拡大し、自然の恩恵を生かした魅力ある地域づくりを図る。・移行地域では、経済と社会の発展を目指す取組として、自然体験フィールドの提供や、南アルプス・大井川エコツーリズム推進協議会などによるエコツーリズムの推進、地域の農林水産物のブランド化（米、モモ、ブドウ、茶、ジビエなど）に取り組んでいる。今後、これらの取組を南アルプスユネスコエコパークとして地域共同の取組に発展させていく。」との価値が強調されている。

#### ウ 南アルプスユネスコエコパークの各ゾーン

南アルプスユネスコエコパークは総面積302.474haであり、うち核心地域は24.970ha、緩衝地域は72.389ha、移行地域は205.115haである。

核心地域は、3000m級の山々の山岳景観や原生的な自然環境、貴重な動植物の生息地を有し、国立公園にも指定されるなど法的にも厳しく保護されている地域である。

緩衝地域は、核心地域の周囲、または隣接する地域で、南アルプス南部光岳森林生態系保護地域や山梨県立自然公園等に設定されており、適切な保護、管理をしながら環境教育などに利用されている。

移行地域は、山地斜面に広がる集落景観が特徴であり、風土を生かした茶の栽培や、扇状地や河岸段丘上での果樹栽培が盛んで、ブランド化が図られている。また、自然体験施設が整備され、自然環境や地域の歴史・文化を生かした環境教育・エコツーリズムが盛んなエリアである。

#### (4) 小括

2014（平成26）年6月12日に、南アルプスユネスコエコパークに登録されたことは、産業開発との関係では、次のような意義をもつ。

国立公園として指定されているエリアは当然、山岳景観、貴重な高山植物を始めとする自然植生、動物の生息の保護が、厳格な法規制によってはかられるべきである。

緩衝地域の自然環境も適切な保護をすべき対象であり、現状を変更する大規模な開発は許されない。

移行地域は、歴史的に人々の居住と生業の基盤となってきたエリアであるが、将来に向けては、自然環境の保全と調和した持続可能な地

域社会の発展のための産業育成が価値として位置づけられている。

## 2 南アルプスの自然環境と価値の破壊が考慮されていないこと

### (1) 南アルプスユネスコエコパークとの整合性がないこと

#### ア 評価書はユネスコエコパーク登録の趣旨を無視していること

JR 東海は、2013（平成 25）年 9 月に準備書を作成公告縦覧し、2014（平成 26）年 3 月に沿線 7 都県知事の意見書提出を受けて、同年 4 月 23 日、評価書を国交大臣に提出した。

その後である 2014（平成 26）年 6 月 12 日に南アルプスユネスコエコパークが登録された。JR 東海が評価書を提出した時点では、まだユネスコエコパークの登録がなされていなかったが、すでに 2007（平成 19）年からこの登録に向けた行政の活動が開始されていた。2013（平成 25）年 9 月にはユネスコエコパークとしてユネスコに推薦されており、自然環境上重要な地域であることは既に周知のことであった。

JR 東海は、この行政目的を当然認識していたが、評価書は、ユネスコエコパークの登録を受けることを考慮していない。JR 東海の認識は、本件中央新幹線は南アルプスユネスコエコパークの「核心地域」や「緩衝地域」はトンネルで通過し、「移行地域は」の一部を明かり（橋脚部）で通過すると共に非常口及び変電施設を設置するが、できる限り新幹線事業とエコパーク計画との整合性を図る予定であるとするだけで、本件新幹線事業計画自体が南アルプスエコパーク登録と整合することは出できない事実を無視している態度である。

#### イ 通過だけを目的とする中央新幹線トンネルは南アルプスユネスコエコパークの趣旨と整合性がないこと

核心地域と緩衝地域は、原始的な自然環境や動植物の保護が優位な価値として保護されるものであり、およそ産業・経済政策目的の開発による破壊が許されないゾーンである。そもそもこの地域の地下にトンネルを掘るということ自体、南アルプスユネスコエコパークの趣旨との整合性がない。

移行地域は、自然環境の保全と産業の調和が求められる地域であり、経済活動のために一定の開発が予定されているゾーンである。しかし、そこで想定されていることは、自然環境との調和をしながら持続可能な地域社会の発展のための産業育成である。リニア事業では、移行地域に、非常口や工事プラント、発生土置き場の設置の外、発生土や工事資材の運搬のための大量の車両の通行が計画されている。JR 東海は、移行地域には概ね過去に森林資源や水資源を生かした林業や水力発電等の開発が行われた地域と重なる地域だから問題がないと説明するが、通過だけを目的とするリニア・トンネルのための非常口や発生土置き場は、移行地域の自然環境とは全く関係のない経済活動であり、およそ移行地域の自然環境との調和は図りようがない。

## (2) 中央新幹線・トンネルは南アルプスユネスコエコパークの価値を破壊すること

### ア 核心地域・緩衝地域

JR 東海は、核心地域や緩衝地域を通過するが、すべてトンネル構造とし地表部は改変しないこと、トンネル掘削に伴い岩盤の微少な亀裂や割れ目から地下水がトンネル内に滲出するが、この滲出する地下水はトンネル周辺の範囲に留まり、浅層の地下水への影響は小さいと考えられること、したがって高山植物は雨水起源の土壌水で生育していると考えられるため影響はないと考えている、と説明している。

この説明について、第2「地下水脈の破壊」のところで指摘したとおり、次の3つの点で重大な疑問がある。

第1に、トンネル本体は浅層部分を通過することはないが、トンネル本体から非常口につながる斜坑トンネルは地表面から浅層地下水を経て深層地下水の滞水層を切り裂く。JR 東海はこの点の説明をしていない。

第2に、当然、浅層部と深層部は連続した山体の構成部分であり、雨・雪水が地表面から地下水となって浅層部を浸水し、さらに深層部に浸透していく。地層の土砂の粒子と水分が適度に混ざり合い、バランスを保つことにより地層の強度を高めている。長大な年月のなかで地層内に複雑な水の道ができていく。これが地下水脈である。南アルプスは破碎帯が多く、この破碎帯には大量の地下水が滞留している。トンネルがこの破碎帯を切断すると、大量の地下水が地層内からトンネル内に湧出する。そうすると破碎帯に滞留していた地下水の水圧が下がり、上部の水をそこに引きこむ力が作用し、当然、浅層部に留まる地下水に影響が及ぶのである。JR 東海の浅層と深層を分断する説明は、自然の摂理からみて合理性がない。

第3に、トンネル内に湧出した水は、山岳の地表面に戻すことは不可能であり、地表面・浅層部への水の供給は、雨・雪しかない。しかし、急激に地下水の水位が下がることに応じて降雨がある保障はない。世界的な異常気象のもとで、異常な小雨が続くと地中の水と粒子とのバランスが崩れ、南アルプスの乾燥化が発生する可能性は否定できない。そうなれば地表面の植物・動物の生態系に重大な影響を与える可能性があるのである。

### イ 移行地域

JR 東海は、非常口や発生土置き場は、過去に電力会社が使用した伐採済みの工事ヤード跡地や人工林等を選定したと説明し、新たな自然環境破壊ではないかのごとき主張を展開している。

しかし、南アルプスユネスコエコパークの価値の実現の方向は、過去の経済活動により自然環境を傷つけた部分を固定化するのではなく、未来に向けてその治癒をしていくところにある。JR 東海の説明は、いったんゴミ捨て場になったのだからもっと捨ててよいというも同然

で、南アルプスエコパークの価値を考慮していない態度である。

### 3 建設発生土の捨て場によって南アルプスの自然環境が破壊されること

#### (1) はじめに

JR 東海は、静岡県内のトンネル工事等の建設発生土約 360 万 $\text{m}^3$ の置き場（捨て場）を南アルプスユネスコエコパーク内の大井川の源流の南アルプスの稜線である扇沢及び燕沢を中心に大井川の河川敷 6 か所に計画した。

JR 東海の対応は「移行地域内」だから問題ないという対応である。

#### (2) 扇沢の発生土置き場による自然環境破壊・災害発生の危険性を考慮しない環境影響評価

扇沢は南アルプスの稜線で、地すべり・崩壊による浸食が進んだ地域で不安定な領域であることから、そこに建設発生土を盛り土することは重力不安定を助長し山体の崩壊を招く危険性があること、下流部に重大な環境影響を与える恐れがあること、静岡県希少野生動植物保護条例に指定種であるホテイランの生育が阻害される危険性が高いことから静岡県知事意見書では計画変更を求めた。

JR 東海は評価書ではこの静岡県知事意見書を無視し、安全性の確保が十分可能であると従来の計画を強行した。

しかし、本件認可処分後の静岡県との協議を通じて批判が強いことから 2016（平成 28）年 3 月 28 日の静岡県中央新幹線環境保全連絡会議では JR 東海は扇沢への建設発生土の置き場案を中止する案を提出せざるを得ない状況となっている。

この事実の経過からも、JR 東海の評価書の内容が自然環境破壊を無視した杜撰なものであることを示すものである。

#### (3) 燕沢の発生土置き場による自然環境破壊

JR 東海は評価書では、燕沢に設置する発生土置き場の位置を示すものの、どのような構造になるのかその断面図等構造が分かるものは記載していない。このようなものは環境影響評価に値しないもので、杜撰で情報を隠そうとする意図が明らかな対応である。

JR 東海は、静岡県中央新幹線環境保全連絡会議の 2016（平成 28）年 3 月 28 日の会議で初めて発生土置き場の構造図を明らかにした。それによると高さ約 65m、幅約 300m、長さ約 600m の盛り土となっており、巨大な発生土置き場で容量は約 360 万 $\text{m}^3$ である。

燕沢平坦地については、千枚岳崩れの崩壊砂礫が大井川に流れ込みその一部が周辺の河床面に広がり形成されたもので、同地域の土石流の受け皿として土石流を拡散・減速して下流側の狭窄部への土砂の流失を抑える役割を果たしてきたと考えられことからすると、燕沢平坦部に大量の建設発生土を置き、盛り土をすれば、自然環境と景観に影響するだけでなく土石流が発生した場合に一気に狭窄部に流入することによる周辺環境への影響拡大が懸念されると静岡県知事意見書でも指摘されている。

これに対し JR 東海は、上千枚沢において林野庁の治水ダムが設置され山が大きく崩壊しない対策が取られていることから、発生土置き場の擁

壁の位置や形状、盛土の工法等を考慮すれば土石流の拡散・減速の役割は果たせると、一方的に自己の立場のみを主張するだけである。どのような対策を採れば土石流が発生した場合に一気に狭窄部に流入することによる周辺環境への影響拡大を防ぐことができるのかを説明できていないのである。

#### 4 希少猛禽類（クマタカ、オオタカ、ノスリ、サシバ等）の繁殖活動への影響の回避策がとられていないこと

##### (1) 猛禽類の生息のための環境保全措置の必要性について

猛禽類は絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」（以下「種の保存法

という。）の希少野生動植物に指定されているものが少なくなく、猛禽類の生息に影響を及ぼすおそれのある事業については、適切な環境保全措置が検討される必要がある。

2008（平成20）年6月生物多様性の保全と持続可能な利用の促進を目的とした「生物多様性基本法」が制定された。同法では基本原則として、①野生生物の種の保存を図るとともに多様な自然環境を地域の自然的社会的条件に応じて保全すること、②生物多様性に及ぼす影響が回避又は最小となるよう、国土や自然資源を持続可能な方法で利用すること、などが規定された。また国や地方自治体だけでなく事業者の責務として、生物多様性に配慮した事業活動を行うことなどにより生物多様性に及ぼす影響の低減と持続可能な利用に努めることが示された。2010（平成22）年の名古屋市での生物多様性条約第10回締約国会議では、生物多様性に関する戦略目標が採択され、生物多様性の損失を止めるため、効果的かつ緊急な行動を実施することが定められ、絶滅危惧種の絶滅・減少の防止が重要な課題となった。こうした中で猛禽類はその多くが生態系において食物連鎖の頂点に位置する肉食動物であるため、もともと個体数が少ないがこれに加えて環境の改変により減少する種が多いことから「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」（以下種の保存法という）の希少野生動植物に指定されているものが少なくない。猛禽類の絶滅や減少は、生態系の変化や種の遺伝的多様性の喪失をもたらすとともに、食物連鎖の頂点に位置する猛禽類の持続的な生息を可能にするために、多様な食物資源が安定的に供給され豊かな生物多様性が確保される必要性があり、猛禽類の個体や個体群に加えてそれらと一体となった生息環境が保護される必要がある。

豊かな猛禽類が維持される地域は、環境が多様で保全状態が良好であることを意味し、生態系の多様性を示す証になるものと考えられる。このような状況を踏まえて猛禽類の生息に影響を及ぼすおそれのある事業については、適切な環境保全措置が検討される必要がある。猛禽類の保護に当たっては地域個体群を維持していくのに十分な面積を持つ保護区を設定するなど広域にわたる生息環境の保全が重要である。保護区まで設定できないとしても開発行為等による生息環境の悪化に対しては、こ

れを回避または可能な限り低減する必要があることを環境省の「猛禽類保護の進め方（改訂版）2012（平成24）年12月」は指摘している。JR東海の評価書に対する環境大臣意見書が指摘するように、中央新幹線計画ルートは自然豊かな環境をトンネルで通過し、多くの非常口や坑口が作られるが、計画ルートの周辺にはクマタカ、オオタカ等の希少猛禽類が生息し、営巣する個体が確認されている。工事の実施にはこれらの種の生息や繁殖活動に支障を及ぼさないように細心の注意が求められ、営巣中心域や高利用域といった繁殖に重要な地域を回避すること、営巣期には工事を回避することなどが求められていた。

しかし、JR東海は環境大臣意見書に対しても補正後評価書において、中央新幹線の計画路線を変更してオオタカやクマタカの営巣域を回避するのは困難であるという立場で、繁殖環境への影響は小さいという観点から、クマタカに関しては人工代替巣を設置する、営巣中心域や高利用域の改変をできる限り小さくするとか防音シートや低騒音対策をとる、など環境対策としては不十分な対応である。

クマタカについては準備書で、人工代替巣の設置がその対策となっているが、人工代替巣は環境保全措置としては不十分である。日本自然保護協会の意見書ではこのクマタカの人工代替巣に関して、人工代替巣の保全上の評価は確立しておらず、最新の知見においてさえ妥当性や評価が確立していない方法を保全措置としているのは環境影響評価としては科学的に妥当とは言えないと指摘されている。

希少猛禽類の営巣場所は環境大臣意見書及び各県知事意見書では以下の通りの問題点が指摘され、これに対するJR東海の評価書での対応は不十分である。

以下、各県ごとにその猛禽類の生息を保全する点での問題点を指摘する。

## （2）神奈川県

中央新幹線計画のルートが、相模原市内のオオタカ（長竹ペア）については営巣中心域に改変の可能性がある範囲が一部含まれる計画になっており、営巣期における営巣中心域への人の立ち入りによりオオタカの生息に支障をきたすおそれがある。評価書も営巣エリア周辺の樹林環境及び耕作地環境等の一部が改変可能範囲にあることから長竹ペアの生息環境の一部に影響が出る可能性があることを認めている。

## （3）山梨県

環境大臣意見書ではオオタカ（笛吹市坊ヶ峯ペア）、クマタカ（早川町新倉青崖ペア）の営巣中心域を新幹線計画のルートが通過する計画となっていることから営巣中心域を回避することが求められる。クマタカ（早川町新倉ペア、高下ペア）について高利用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ことから、高利用域を回避するか又は営巣中心域の工事を避けると等の回避、低減対策が求められているが対応がされていない。



#### (4) 静岡県

評価書ではイヌワシ、クマタカについての営巣が確認されていないとしている。しかし、隣接する山梨県、長野県では中央新幹線のルートにイヌワシ、クマタカ、オオタカなど猛禽類の営巣や飛翔が確認されている。特にイヌワシは飛翔軌跡から工事箇所近傍で営巣する可能性が高いことから、山梨、静岡、長野を一体的にモニタリングするなど当該種の行動圏と工事箇所との位置関係などを把握して保全措置をとることが静岡県知事意見書で指摘されて、評価書の不十分さが明らかとなっている。

#### (5) 長野県

環境大臣意見書ではオオタカ（喬木村ペア）、クマタカ（大鹿村 A ペア）については営巣中心域やその近傍を中央新幹線計画のルート通過する計画になっており、営巣中心域及びその近傍を回避するか営巣期における工事を避ける等の環境対策を講じることが求められた。またクマタカ（大鹿村 B ペア、C ペア）については高利用地域に改変の可能性がある範囲の一部が含まれる中央新幹線計画ルートとなっており高利用区域を回避する又は営巣期における工事を避ける等の環境保全措置を求められたが、JR 東海はそれに対する対策をとっていない。

#### (6) 岐阜県

中央新幹線計画のルートが、オオタカ（中津川市千旦林南ペア）が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となっていることからオオタカの生息に支障をきたすおそれがある。環境大臣意見書は営巣中心域や高利用域といった繁殖に重要な地域の回避や営巣期の工事の回避などを求めたが、JR 東海は改変区域の範囲や構造物の設定を当該ペアから出来る限り離れた位置にすることを検討すると回答しているが、それが実行される保障は無い。

サシバ（可児市久々利東ペア）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となっているため繁殖に及ぼす影響が大きい区域であることから、出来る限り営巣中心域や高利用域の減少や分断を最小限にする等生息上支障を及ぼすおそれのある行為を避けることを環境大臣意見書は求めた。

特に車両基地約 65ha の規模のものが予定される中津川市千旦林には猛禽類の生息エリアがあり採餌場になっているものと想定され、環境保全の為、改変区域の範囲や構造物の設定には細心の注意が環境大臣意見書で求められている。JR 東海の対応はあくまでも予定通りの工事を実施し、段階的に施工規模を大きくして徐々に騒音になれさせる等が環境保全措置であるなど環境保全措置とは言えない対応である。

しかも工事車両基地の位置と構造も明確にしていけないので、位置や構造を具体的に明らかにした上で具体的な環境への影響を調査すべきであることが知事意見書に指摘されている。

#### (7) 愛知県

オオタカ（西尾ペア）が営巣中心域に改変の可能性がある範囲の一部

が含まれる計画となっており、営巣期（2～7月）における営巣中心域や高利用域の出来る限りの回避や営巣期の工事の回避等を環境大臣意見書は求めている。

## 5 その他の貴重種の保全に関する JR 東海の評価書の問題点

### (1) 河川流量の減少に伴う水生生物への対応について

環境大臣の評価書に対する意見書は、工事の実施及びトンネルの存在に伴う地下水位の変動や河川流量の減少に伴う野生生物への影響予測については不確実性が高く、その影響は重大なものとなるおそれがあり、かつ事後的な対応措置による影響の低減や修復が難しいため、予め十分な情報を把握した上で、予測、評価を行い適切な環境保全措置を講じる必要があると指摘している。その上で河川流量の減少等により影響を受ける可能性がある地域に生息するヤマトイワナ、サンショウウオ類、水生昆虫等の水生生物について水系ごとに工事の実施前から水生生物の生息状況、河川の流量及び水質について調査を行いその結果に基づき予測、評価を実施し適切な環境保全措置を講じることという注文が出されるなど評価書の問題点が指摘された。しかし JR 東海の対応は、引き続き調査を実施し調査結果を踏まえて生息環境への影響を及ぼす可能性がある場合は環境保全措置を実施するという抽象的な対応であり、このような具体性のない対応では環境が保全されない可能性が高いのである。

ヤマトイワナの生息状況に関してその位置や生息数の情報把握に努めることが静岡県知事意見書で指摘されているが、JR 東海は 2014（平成 26）年度に確認のための調査を行い必要なものは工事中にモニタリングを実施するという程度で真剣に対応する姿勢は無い。大井川では毎秒 2t の流水が減少することを JR 東海自ら認めているのであるから大井川の流量の減少による水生生物への影響は、事後対策では間に合わないのである。

また大井川上流部の西俣一帯の枝沢にはサンショウウオ類やカエル類の産卵場所、幼生の生息場所として使われるなど、西俣は大井川上流でも生物の多様性に富む地域であることから、大井川の流量が毎秒 2t も減少することによる深刻な影響が予想され、適切な環境保全対応が求められる。

また二軒小屋以南の発生土置き場予定地や近傍の林道上もそれらの種の繁殖や冬眠の場所になっており建設発生土処理により生息が困難になることが考えられ、静岡県知事は適切な環境保全措置を求めている。

底生動物としては静岡県知事意見書では静岡県では希少性の高いニホンアミカモドキ、オオナガレトビケラ等底生動物についての調査の実施と結果の報告を求めているが、JR 東海の評価書は底生動物についてはトンネル工事の施工に伴い影響が生じる可能性があるとして想定した河川、沢を対象に確認調査を実施すると消極的な対応である。

### (2) その他の絶滅危惧種等の生物について

#### ア 静岡県

環境省レッドリストで絶滅危惧種ⅠAであるアオキラン、絶滅危惧種Ⅱ類のユウシュウランは、ほとんどの自生地・個体が失われるおそれが指摘されている。JR東海は周辺に同質の生育環境が広く分布することを理由に「生育環境が保全される」とする根拠を静岡県知事から求められている。これに対しJR東海は「改変の可能性のある範囲の近傍」で確認された個体や「相当離れた地域」で確認された個体は、生育環境が保全されると予測しており、「改変の可能性のある範囲」で確認された個体に対してはできる限り回避するよう配慮すると答えているだけで、絶対に回避するとはしていないので、努力したができなかったという結果になる可能性が高い。

#### イ 長野県

本州中部、関東北部に生息する絶滅危惧ⅠB類の蝶のミヤマシジミに関しては生息環境の一部は保全されない可能性がある。長野県知事意見書では食草のコマツナギの分布状況を調査し環境保全措置を検討するよう注文が出された。これに対しJR東海は環境保全措置として代替生息地が必要となる場合には専門家の助言をふまえて実施方法を策定し事後調査を行うという対応であるが、事後調査では間に合わないのである。

#### ウ 岐阜県

岐阜県東濃地域には生物多様性の観点から重要度の高い日本の重要湿地500に選定されている土岐市の湧水湿地群、東濃地域湧水湿地群、沖ノ洞、上ノ洞、大湫その他の多数の湧水湿地が存在し、中央新幹線ルートにはJR東海の調査でも45か所の湿地が確認されている。

中央新幹線はハナノキ湿地といわれる湿地である中津川市千旦林、岩谷堂、瑞浪市松野湖、土岐市泉町久尻等の湿地群を通過する。ハナノキ湿地群にはハナノキ、シデコブシ、ヒトツバタゴ、マメナシ等貴重な植物が生息している。これら湿地は希少な植物や昆虫等の生息環境となっておりその保全を図る必要がある。

中津川市千旦林には車両基地が作られ近くに地上駅が作られることから大規模な自然の改変が行なわれる。またトンネルや非常口がこれら湿地の近くに作られる。その為に中央新幹線ルートに関係する全ての湿地について現状把握とそれぞれの湿地の成立状況等を推定して環境保全措置を講じることが知事意見書で求められた。

ところが、JR東海は3か所の湿地だけを代表湿地として調べて、湧水湿地は降水が地表付近の土壤に浸透し直ぐに湧出するような宙水に近い表層の地下水であると推定され、地層の不透水層などの存在が湧水及び湿地環境を創出していると考えたとし、不透水層の下を通過するトンネルによる影響はほとんどなく、湿地の環境は保全されると予測している。

その後知事意見書を受けて、湿地の調査地点を増やしたが、結局湿地の環境は保全されるとする理由と結論部分を変えていない。

しかし、非常口は地表からトンネル本体まで斜坑を掘削するものであるため地表面の表流水や浅層地下水と深層地下水の滞水層を横断する。また中央新幹線トンネルは多くの破碎帯を横断する。破碎帯の地下水は浅層と深層が繋がっているところが多いので地下にトンネルを掘ることで浅層部分の地下水もトンネル内に湧出する可能性が高く浅層地下水への影響は大きい。

特に非常口のすぐ近くに湿地がある場所ではそのような危険性が高く、評価書の地下を通過するトンネルによる影響はほとんどなく、湿地の環境は保全されるとの予測は非科学的である。

#### エ 愛知県

春日井市には東海丘陵の主要な湿地群・湿原があり、評価書でも5カ所の湿地が調査されている。シデコブシ、シラタマホシクサなどこの地域特有の東海丘陵要素植物群やサギソウ、トキソウなどの絶滅のおそれのある植物が生育している。

評価書は、東海丘陵の湿地群は非常口と本線を接続するトンネルから十分離れており影響はない、非常口と本線とを結ぶトンネルは大部分が深層の基盤岩中に存在する為トンネル内に湧出する地下水はトンネル周辺の範囲にとどまりそれ以外の深層や浅層の地下水への影響は小さいと予測して、湿地群への影響は無いとしている。

しかし、非常口は地表からトンネル本体まで斜坑を掘削するものであるため地表面の表流水や浅層地下水と深層地下水の滞水層を横断する。また破碎帯をトンネルが通過する場合は、地下にトンネルを掘ることで浅層部分の地下水もトンネル内に湧出する可能性が高く浅層地下水への影響は大きい可能性があることはJR東海も認めており、中央新幹線工事による東海丘陵の湿地・湿原への影響が出る危険性が高いのである。

## 第6 供用に伴う開口部の騒音、振動、微気圧波、低周波音による被害

### 1 総論

中央新幹線の供用に伴い、騒音や振動、微気圧波、低周波音が発生する。騒音は、鉄道施設から発生するものと列車の走行によって発生するものがある。前者は、換気施設の換気装置から発生する騒音である。後者は、列車が高架橋を走行する際に発生する車両空力騒音（いわゆる風切音）と高架橋等の構造物音である。

振動は、列車が高架橋を走行するときに高架橋等の構造物を揺らすことにより発生するものと、列車が土被りの小さい地下を走行するときにトンネルを揺らすことにより発生するものがある。

微気圧波は、列車がトンネル内に突入した際に形成される圧縮波がトンネルの反対側の坑口や非常口などの開口部に到達したとき外部に放射される圧力波である。トンネル開口部から発生する騒音や振動の原因となる。

低周波は、換気施設の換気装置から発生する。音として認識できないものの、心理的な影響として圧迫感や不快感を生じさせるおそれや、建具の

ガタつきを生じさせるおそれがある。

## 2 被害のおそれ

### (1) 騒音

ア 評価書は、リニア実験線のデータから沿線各地における騒音の予測値を算出している。

しかし、これは、4両編成の列車のデータを用いて、運行供用時の16両編成の列車から発生する騒音を想定・算出したものにすぎず、実際に発生する騒音が予測値を超える可能性を否定できない。

イ 仮に、予測値の想定・算出が合理的であったとしても、環境基準を超える騒音の発生が想定されている。

新幹線鉄道騒音に係る環境基準（昭和50年環境庁告示第46号）によると、主として住居の用に供される地域の基準値は70dB以下であり、それ以外の地域の基準値は75dB以下となっている。

しかし、評価書によれば、予測値が75dBを超える地点は、山梨県で6箇所、長野県で3箇所、岐阜県で2箇所ある。具体的にいえば、山梨県都留市小形山で77dB（ガイドウェイ中心から約50m、高架橋の高さ約25m）、同県笛吹市御坂町竹居で79dB（ガイドウェイから約60m、高架橋の高さ約15m）、同県甲府市上曾根町で77dB（ガイドウェイ中心から60m、高架橋の高さ40m）、同県南アルプス市藤田で79dB（ガイドウェイから約70m、高架橋の高さ約15m）、同県南アルプス市田島所在の特別養護老人ホーム花菱荘で77dB（ガイドウェイ中心から約100m、高架橋の高さ約20m）、同県富士川町天神中條で78dB（ガイドウェイから約30m、高架橋の高さ約20m）、長野県豊丘村神稲小園で79dB（ガイドウェイ中心から約80m、高架橋の高さ約15m）、同県喬木村阿島北で76dB（ガイドウェイ中心から約130m、高架橋の高さ約25m）、同県飯田市座光寺河原で77dB（ガイドウェイ中心から約25m、高架橋の高さ約35m）、岐阜県中津川市茄子川で76dB（ガイドウェイ中心から約160m、高架橋の高さ約10m）、同県恵那市大井町で76dB（ガイドウェイ中心から約150m、高架橋の高さ約10m）となっている。

しかも、これらの予測値は、防音壁などの環境対策工がなされたという想定の下での値である。

そうであれば、これらの場所では、環境基準を超える騒音被害が具体的に予想される。

### (2) 振動

振動は、列車の走行により高架橋等の構造物から発生するものと土被りの小さいトンネルから発生するものとがある。

評価書によれば、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）（昭和51年環大特第32号）を基準にしたうえで、いずれの点においても、基準を満たすとの評価がなされている。

しかし、これらの評価は、山梨実験線で測定された4両編成での振動波形データを基に16両における振動波形を合成し、それを基に振動レベルの予測を行ったものであり、実際には、予測を超える振動波形を計測する可能性がある。

### (3) 微気圧波

ア 評価書によれば、微気圧波の基準値は、トンネル坑口緩衝工の設置基準（案）（「山岳トンネル設計施工標準・同解説 鉄道建設・運輸施設整備支援機構、2008（平成20）年4月）を用いている。

しかし、かかる基準値は、この値を基準とすることの根拠に乏しいから、微気圧波の許容限度をあらわす値として適切でない。

イ また、トンネル坑口緩衝工の設置基準（案）は、微気圧波を圧力の側面から評価するものであるが、圧力の許容限度を検討するだけでは、微気圧波による生活への影響や自然環境への影響を適切に評価できない。

そもそも、微気圧波は、列車走行中にトンネル開口部から発生する衝撃波であって、20Hz以上の可聴域成分が多く含まれている場合には衝撃音として知覚されるのに対し、20Hz未満の成分が多く含まれる場合には、衝撃音として知覚されないものの、建具を揺らす等の低周波音として作用する性質をもつ。

そうであれば、微気圧波について、単に圧力の側面のみから評価するのでは不十分であって、騒音や振動の側面からも評価しなければならないはずである。

そして、現実には、トンネル開口部の騒音がひどいとする山梨実験線沿線住民の指摘がある。そうであれば、微気圧波について、各トンネルの開口部の騒音や振動を具体的に評価した場合には、環境基準を満たさない可能性がある。

### (4) 低周波音

低周波音は、可聴領域よりも低い音であって、振動を生じさせる場合と、生じさせないとしても、心理的な影響として圧迫感や不快感の原因となる場合とがある。

評価書によれば、鉄道施設（換気施設）の低周波音は、参考値と整合が図られているとしている。

しかし、参考値の選択に合理性があるか疑わしい。そのため、低周波音による被害が現実化する可能性がある。

## 3 小括

以上から、中央新幹線の供用に伴い、沿線において騒音、振動、微気圧波、低周波音による被害が想定される。

## 第7 電磁波の人体影響

### 1 電磁波とは何か

電磁波とは、真空または物質中を電磁場の振動が伝搬する現象をいう。電場と磁場の相互影響により波が生じて電磁波が伝わって行く。電磁界の変化が1秒間に生じる回数を「周波数」といい単位はHz（ヘルツ）である。電磁波の波長（m単位）の長さに応じて、電波（0Hz～3THz）、光（3THz～1

THz）、放射線（1

THz以上）に大別される。

波長の短いものはエネルギーが強く、放射線（ $\gamma$ 線、エックス線など）がこれにあたる。この高周波の放射線は、物質中を通過する際に物質を構成する原子から電子を弾き飛ばしてイオン化する電離作用を有し、遺伝子を損傷する場合がある。これに対し、100kHz以下の低周波電磁界では誘導電磁作用により人体に刺激作用が、100kHz以上の高周波電磁界では体内に吸収された電磁波はエネルギーが熱に代わり熱作用を有する。

リニア方式の列車において放出される電磁波の周波数は、車内では1Hz～10Hzの極低周波が中心とされ、車外においてはミリ波無線局の45GHzの高周波、LCX（漏洩同軸ケーブル）の450MHzなどの中間周波が出る。

### 2 電磁波の人体影響

磁界の強さ（磁束密度）はテスラ（T）、ガウス（G）の記号で示される（10000G=1T）。静磁界（時間的に変動しない磁界）における人体影響と交流磁界（磁界の強度が周期的に変化する磁界）の人体影響については、現段階でも一定程度の影響が指摘されている。

#### （1）静磁界内における影響

静磁界については、国際非電離放射線防護委員会（ICNIRP）の2009（平成21）年の「静磁界の暴露限度値に関するガイドライン」では、職業的曝露限界値としては2T、一般公衆曝露限界値としては400mTとされた。しかし、これに加えて、埋め込み型医用電子機器（心臓ペースメーカーなど）との干渉可能性及び強磁界材料含有インプラント（人工股関節など）、その他影響を受ける可能性のあるものとして人工心臓弁・人工弁輪、金属製歯科用インプラントなどが挙げられており、これらを使用している者との関係では0.5mTが限界だとされている。しかし、本来人体影響については国際機関である世界保健機構（WHO）が評価を下すべきところであり、公的とはいえ委員会での基準が拘束力を持つのは疑問がある。WHOの下部機関である国際がん研究機関（IARC）が2001（平成13）年の研究で低周波電磁波について発ガン性が疑われる「2B」の評価を下しており、この点を十分考慮せずに安全と評価するICNIRPの態度は疑問である。

#### （2）変動磁界内における影響

リニア方式では、停車時・定速走行時は静磁界であるが、発車から定

速走行までの間の加速時や、減速し停車に至る場合などは静磁界のみならず低周波磁界も生じるので、複雑な影響が考えられる。低周波磁界では、磁界によって脳内誘導電界が生じ、これにより表面電荷作用が生じて知覚・神経・筋組織に直接刺激を生じさせることと、脳内誘導電界により網膜閃光現象を発生させるという問題があることは判明しており、これらにより一時的な覚醒状態や軽度のストレスを感じたり、視野周辺部での点滅する微弱な光の知覚が網膜に生じたりするという異変が認められている。そのほかに神経変性疾患や心臓血管系疾患、生殖や発達への影響、がんの発症などの指摘もされている。

また、前述のとおりリニアの運行に際しては、極低周波・低周波のみならず、中間周波、高周波も発生しており、各周波帯域における影響の現れ方も異なることが考えられる。そして、高周波では携帯電話で使用される45GHzの周波帯がミリ波基地局で使用され、中央新幹線で多用されるトンネル内においてこれがどのように反射して影響を生じるのかも明らかにされていない。

電磁波の生体への影響については、1979（昭和54）年のワルトハイマーらの「電線の形状と小児ガン」という論文が最初のように、以後人体影響への研究が進む。白血病、脳腫瘍、ガンなどについて様々な研究がされている。0.3～0.4 $\mu$ Tの電磁波被曝で小児白血病の発生率上昇、精子の減少、流産率の上昇などが挙げられている。また、「電磁過敏症」という電磁波に反応した皮膚や神経の様々な症状を呈するとされる事例も発表されているなど、極めて安全性が不明確である。研究の途上で疫学的なレベルにとどまり医学的・生理学的な解明はできていないが、この点は、安全性について「セーフティ・サイド」に立った発想、すなわち「予防原則」を取るべきである。この点、ICNIRPは、2010（平成22）年に変動磁界についても周波数に応じて安全限界の参考値を出している。周波数が0から1Hzで40mT、1Hz～8Hzで40／（周波数）mT、8Hz～800Hzで5／（周波数）mTなどといった具合である。変動磁界による身体影響は静磁界に比して強いといえるが、前述のように小児白血病の発症率を高める電磁波被曝量が0.3～0.4 $\mu$ Tであるとすれば、これほど高い値でよいのか、極めて疑問である。

### 3 リニア方式の列車内における電磁波影響の実態

電磁波が発生しても、これに対する防護ができれば、人体影響は軽減され、健康に影響のない程度になることも十分考えられる。そのためには、どの程度の電磁波がどこに生じ、どのように防護されるかが明らかにされるべきである。また、乗客と乗務員では自ずと電磁波への被曝機会が異なっており、その点も明らかにされねばならない。JR東海は2013（平成25）年12月11日に、同月5日に山梨実験線で実施したとする報告を示しており、これに基づいて以下検討する。

車内の最大の電磁波発生源は、超電導磁石である。その電磁場の強度は中心部で5T、表面部で1TとJR東海は公表している。これは車内において



は基本的に静磁場を生じる。上記の提示資料の（測定地点Ⅲ）によれば、「ドア開状態での静磁界計測結果」として車内での磁場強度を昇降装置部と、接続部及び車内（出入台）の3か所で計測している。計測位置は車外との隔壁から30cm離れており、昇降装置部で高さは床から50cm、1m、1.5m位置を、接続部及び車内（出入台）は床上30cm位置を計測している。理論的には、静磁場の磁束密度は、磁場発生源（この場合、接続部下の超電導磁石）から遠いほど減衰するので、車床から30cmの位置での数値を測定して安全であれば、他の場所の数値を計測する必要はない。そして、上記計測において、乗車装置部の床上50cmで0.60mT、1mで0.53mT、1.5mで0.46mT、接続部で床上30cmで0.69mT、車内（出入台）で床上30cmで0.54mTとの測定結果となっている。JR東海は、心臓ペースメーカーの装着車について1mT以下であればよいとするが、前述のとおりICNIRPによれば、心臓ペースメーカー等の装着者については、0.5mTを限界値としており、この基準を満たしていないことは明らかである。

次いで、「車内（客室・貫通路）測定結果」では、車内貫通路上と、客室1（超電導磁石から数m離れていると思われる座席位置）と、客室2（超電導磁石に最も近い座席位置）について、車内隔壁から0.3m離れた地点で床から高さ0.3m、1m、1.5m離れた地点を測定している。停車時と走行時で測定されているが、停車時は貫通路部で、高さ0.3m地点で0.92mT、1m0.81mT、1.5m地点で0.44mTが計測されている。客室1の高さ0.3mで0.04mT、1mで0.05mT、1.5mは記載されていない。客室2では高さ0.3mで0.37mT、1mで0.37mT、1.5mで0.31mTと計測している。一方走行時（速度は不明）では、各所床上高さ0.3m地点しか測定していない。そして各所の計測値は、貫通路部で0.90mT、客室1のデータの記載はなく、客室2で0.43mTと記載されている。しかし、奇妙なことに、客室1についても「走行時のICNIRPガイドラインに対する比率の測定結果」が「3.2%」と記載されており、極めて不可解なデータとなっている。加えて、「超電導リニアはリニア同期モーターで走行しますので、車両の超電導磁石の磁界と地上の推進コイルの磁界とを同期させて、車両を駆動します。したがって、…原理的に車上では推進コイルによる変動磁界は、推進力の変化による緩やかな変化以外生じません。」と説明があるが、浮上案内コイルの変動磁界については何ら触れられていない。この点もデータに関する信頼を揺るがすものである。

また、このデータにしたがっても、ICNIRPの心臓ペースメーカー等装着者の安全限界値である0.5mTを少なくとも貫通路上では超えている。このような乗客は乗車したまま動けないということになる。トイレに行くのに誤って貫通部を歩行した際に危険が生じかねないということである。

さらに、車両の磁気シールドについても全く説明がない。どのような素材でどの程度の防磁能力、磁気遮蔽力があるのか明らかにし、誰もが必要に応じて検証できるようにしなければならない。電磁界については未知の

人体影響がまだ考えられる以上、これを秘匿しておくことは生命・身体の危険を放置することとなり許されない。

加えて、地震や火災などの事故時における電磁波影響は適宜対策がとれているのであろうか。事故で乗客が車両から対比する場合に、超電導磁石は通電が止まっているのか。また、車両が破損した場合に電磁波が漏出して乗客が1T以上の電磁波に被爆する危険はないのかなどの疑問が生じる。評価書では指令又は乗務室から消磁するとあるが、どのように実施するのか明らかでない。また、乗務員が複数いるとあるが、人数も明記されず、全員が負傷した場合には消磁できるのかも不明である。

#### 4 付随する問題～液体ヘリウム問題・車内電源の確保のための設備について

現段階では、中央新幹線の超電導状態を発生させるには、液体ヘリウムの確保が必要であるが、この液体ヘリウムは地下資源として極めて希少であり高価になる傾向にある。場合によってはその確保が極めて困難になる可能性がある。このような供給の不安定な物質に頼ることが、安定的走行を要求される公共交通機関に適しているとは考え難い。加えて、評価書には、超電導状態を喪失する「クエンチ現象」を克服し実験線では生じていないとあるが、すぐに点検できる「実験線」と異なり、長時間走り続ける運行供用状態になった場合に、クエンチ現象が全く生じないとは必ずしも言えない。仮に生じた場合には、大事故につながりかねない。

また、車内電源確保のための「誘導集電システム」は、車両走行によって生じる高周波磁界を電磁誘導の形で、車内で発電するものである。2011（平成23）年9月に国交省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会採用された。この技術も全く新しく開発されたが、車両走行で高周波磁界が生じることで人体への危険が生じることが考えられる。実際の運行に供した場合に、そのような影響に長時間さらされる乗客・乗務員に対する健康影響が明らかにならない段階で、安易に導入することは適切ではない。

#### 5 車外の環境に与える電磁波の影響（電磁波の環境影響）

外部環境への電磁波の影響については、上記提出資料（測定地点Ⅳ・Ⅴ）に記載がある。測定地点Ⅳについては、実験線の高架下における磁束密度の測定で、測定点の概要では高架下約25mの直下と、直下点から11m離れた地点について、地表から高さ1.5mの位置において時速500km走行時の測定を行っている。しかし、11m地点については計測結果が記載されておらず、直下地点で変動磁界は0.0014mT（1.4μT）との記載がある。なぜ測定値が記載されていないのか、数値が小さすぎて測定できなかったのであればそのように説明すべきであるが、前述の小児白血病発症の危険値からすれば、危険性を軽視しすぎではないか。

また、測定地点Ⅴについては、①高架が地上5mの地点での高架中心点直下の地上から高さ1.5m地点と、②高架片端下8m地点で地上点での時速500km走行時の磁気測定をしている。①の場合0.24mT（240μT）、②の場

合 0.021mT (21μT) の変動磁界が測定されている。これも必ずしも安全値といえるわけではない。周辺住民は「高速移動」というリニアの唯一の恩恵を被るわけではなく、毎日電磁波の危険には晒されることとなり、まさに被害を一方的に受けることとなる。しかも、品川・名古屋間で運行供用が始まれば、1時間で10度(往復で計算)という頻繁に電磁波が曝露されることとなり、健康被害の危険度は高いと言わざるを得ない。

#### 6 その他の関連施設から生じる電磁波について

中央新幹線を走らせるには、大量の電気が必要となる。在来の新幹線の3倍以上の電力を消費すると推計されているので、高圧送電線により電気を送電しなければならない。また、各駅には送電された電気を交流に変換しなければならないので変電所が建設されることになっている。これら送電線や変電所により発生する電磁波についての人体影響が考えられる。

#### 7 小括

以上のごとく、電磁波の健康影響に関する十分な検証もされていない。現時点での実験的導入は不適切極まりなく、高額のコストをかけての人体実験になりかねない。中央新幹線の導入は不適切であり、安全な走行が期待できる従来の新幹線方式によるべきである。

### 第8 高架部分の日照被害

日照障害については、高架橋や橋梁が建設される予定である岐阜県や山梨県を中心に述べる。

JR 東海は、日照障害に係る関係法令等で鉄道施設と関連のあるものとして、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」(1976(昭和51)年建設省計用発第4号 最近改正2003(平成15)年7月11日 国交省国総国調第46号)の規定内容、及び一般の建築物に対する規制である建築基準法56条の2に基づく岐阜県建築基準条例や山梨県建築基準条例を準用して予測を実施したとする。

#### 1 岐阜県

かかる JR 東海による予測によれば、岐阜県の中津川市(瀬戸、千旦林、茄子川)では、高架橋及び橋梁により日影となる予測値が、法令等による限度時間である5時間を超える「5時間超」とされている。同様に恵那市の大井町でも、法令等による限度時間である4時間を超える「4時間超」とされている。

#### 2 山梨県

山梨県はさらに深刻な状況である。上野原市、笛吹市、甲府市、中央市などは、法令等による限度時間が5時間であるにもかかわらず、日影となる予測値がいずれも「8時間」とされている。さらに、南アルプス市の一部(戸田、清水、大師など)は限度時間が5時間であるにもかかわらず「7時間超」とされ、同様に富士川町の一部(天神中條、最勝寺など)でも限度時間5時間のところ、予測値が「5時間超」とされている。

### 3 健康被害のおそれ

JR 東海は、評価結果において、「「鉄道施設（嵩上式、地上駅）の構造物の形式・配置等の工夫」の環境保全措置を確実に実施することから、日照障害に係る環境影響の回避又は低減が図られている」としている。そして、「日影時間が規定を超えた地域は『公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について』に基づき適切な対応を図るものとする」としている。

しかし、そもそも日影時間がどれくらいの規定を超えるのかについては、全く記載がない。「5時間超」や「7時間超」などという記載しかなく、それが6時間なのか8時間なのか、全く不明である。そもそもJR 東海の予測は、「日照時間が最少となる冬至日における等時間日影線を描写した日影図を作成し、日照障害の影響を受ける範囲を予測した」というものである。そうすると、冬至日において8時間も日影にあるということは、一日中ほとんど日が当たらないということである。「7時間超」や「5時間超」もそれに等しい。

このように、高架橋や橋梁により、日影時間がかなり長時間に及ぶ地域が出る。このような地域においては、費用負担では回復できない損害（健康被害など）が発生するおそれが極めて大きい。

以上のように、日照問題は環境に与える影響が重大であるにもかかわらず、JR 東海はこの点について極めて不十分な評価しかしていない。よってかかる環境影響評価には重大な瑕疵がある。

## 第9 景観の破壊

JR 東海は、評価書において、主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源の改変についての予測結果として「改変はない」としている。

しかし、計画路線のうち地上施設である橋梁、高架橋、車両基地、換気施設などの多くは、都市部ではなく、岐阜県や山梨県、神奈川県などの地方都市に設置される。すなわち、自然豊かな河川・峡谷や山岳、のどかな田園風景に設置されることになる。このような自然豊かな河川・峡谷や山岳、のどかな田園風景にあって、コンクリートの強大な構造物である橋梁、高架橋、車両基地や換気施設は明らかに異質である。とりわけその巨大さから受ける圧迫感は相当なものである。評価書に図で示されている予測結果を見れば、その異質さは一目瞭然である。JR 東海は構造物の形状の配慮により景観等への影響を低減できるとするが、その巨大さはいかんともし難いのであり、景観等へ与える影響は甚大というほかない。

### 1 神奈川県

神奈川県の鳥屋には車両基地ができるところ、その完成予想図はまるで空港のようであり、近隣との調和は全く図られていない。かかる車両基地が景観を破壊していることは明らかである。

この点、JR 東海は、高取山山頂にある展望台からの眺望について、「中央下段付近に鉄道施設（車両基地）を中景として視認できるようになるが、

本眺望景観において、宮ヶ瀬湖及び茨菰山、仙洞寺山、焼山等の山並みの眺望を阻害する事は無く、供用時における主要な眺望景観に影響を与えることはほとんど無いと予測する。」としているが、美しい紅葉や湖面、山並みの中にある巨大なコンクリート構造物である車両基地が異質であることは一目瞭然である。

## 2 山梨県

山梨県は、計画路線が地上部を走り、かつその距離が長いことから、高架橋による景観への影響が大きい。

この点、JR 東海は、例えば境川 PA からの南アルプス山系、八ヶ岳・秩父山系、笛吹川の眺望については「本事業の実施により、近景に鉄道施設（高架橋、橋梁）を視認できるようになり、一部のスカイラインの分断が生じるが、南アルプス山系の主な構成要素の一つである白根三山（北岳、間ノ岳、農鳥岳）等の眺望は確保されている。鉄道施設（高架橋、橋梁）が近景として視認できるようになるが、煩雑性の軽減を図ったディテールの工夫や橋梁と高架橋のデザインの統合等により、景観資源との調和が図られている。」としている。しかし、景観との調和など全く図られていない。ただ景観を害しているだけである。山並みの一部は高架橋によって見えなくなっており、あるいは橋脚の間から山々が見えるというに過ぎず、景観の破壊の程度は甚だしい。

同様に、市之瀬台地、南アルプス山系、釜無川については「本事業の実施により、釜無川上に鉄道施設（橋梁）を眺望できるようになる。景観資源である釜無川と交差するが、鉄道施設（橋梁）を等径間のアーチ状とし、橋脚と桁のバランスに配慮することで、景観資源との調和が図られている。」としている。しかし、橋梁そのものが既に異質であり、アーチ状にしようが橋脚と桁のバランスに配慮しようが、景観を破壊していることは明らかである。

## 3 岐阜県

岐阜県のうち、中津川市や恵那市は、計画路線が地上部を走ることから、橋梁や高架橋等による景観への影響は大きい。

この点、中津川市は「中津川市景観形成基本計画・中津川市景観計画」において、恵那山、笠置山及び高峰山を眺望景観等として選定しているところ、例えば、苗木城跡展望台から恵那山を眺望した景観において、コンクリート構造物である橋梁は明らかに異質であり、景観と調和している鉄橋と比較するとその差は明らかであり、景観を破壊しているというほかない。

また、玉蔵橋から西の笠置山を眺望した景観においても、コンクリート構造物である橋梁は異質である。手前の廃線となった北恵那鉄道の鉄橋が景観の1つの要素となっていることと比較するとその差は明らかであり、景観を破壊しているというほかない。

## 4 小括

以上のように、景観の問題は環境に与える影響が極めて重大である。に

もかかわらず、JR 東海は、さしたる根拠もなく「景観を改変しない」あるいは「現在の景観と調和の取れた新たな景観となっている」などと評価しており、かかる環境影響評価に重大な瑕疵があることは明らかである。

## 第6章 結び

- 1 第4章、第5章で指摘したとおり、中央新幹線には様々な問題がある。とりわけ、交通手段としての安全性の問題、巨大な建設工事および列車走行に伴う環境への影響・公害の問題が大きい。
- 2 リニア方式によって時速 500km 以上で走行し、品川・名古屋間 286km を 40 分で結ぶ。軌道の 86% が地下 40m 以深を多く含むトンネル構造である。前述（第4章第4）したとおり、このような軌道や走行の安全性に対する不安・危険性はきわめて大きい。わが国では、大きな地震が発生する可能性が高く、また何らかの原因でトンネル内・列車内で火災が発生するおそれもある。このような危険な事態を当然想定しなければならない。
- 3 中央新幹線の建設・走行については、前述（第5章）したとおり、沿線住民や利用者に対してきわめて多くの深刻な被害を発生させる危険性が大きい。それは、電磁波の曝露による小児白血病をはじめとする癌の発症率の上昇という人命・身体にかかわる被害、騒音・振動・微気圧波・低周波音による人体・生活への悪影響、ウラン鉱床の存在による危険性、大規模な建設工事や地下軌道・高架軌道の存在による様々な生活環境・自然環境の破壊といった重大な被害の発生が明らかである。  
そして、これらに対する JR 東海の評価書は、前述（第5章）したとおり、内容が極めて不十分であるうえ、山梨実験線でのデータを開示しないなど極めて不誠実なものであって、国交大臣の本件認可処分判断の前提である評価書として法的要件を充たしていない。
- 4 このような状況下で、中央新幹線の建設を強行しようとすることは、社会的合理性に欠けるといわなければならない。時速 500km で、品川・名古屋間 40 分に一体どのような社会的必要性があるのか。それは、社会的必要性に欠けるだけでなく、社会や人間のあり方を破壊しかねない大きな問題である。
- 5 以上のとおり、国交大臣による本件工事実施計画の認可処分は、全幹法1条・3条、鉄道法5条1項、環境影響評価法33条に反する違法なものであるので、その取り消しを求める。

以上