

平成28年(行ウ)第211号

原告 川村晃生 外

被告 国

参加人 東海旅客鉄道株式会社

準備書面 16

2017年6月25日

東京地方裁判所 民事第3部B②係 御中

原告ら訴訟代理人

弁護士 高木輝雄
同 関島保雄
同 中島嘉尚
同 横山聡外



目次

▽第1 被告国の準備書面(4)中、施設等の特定性に関する主張に対する反論.....4	
1 被告国の反論の骨子について.....4	4
2 被告国及び参加人に対する求釈明.....4	4
3 参加人の補正後評価書について.....4	4
(1) 日照被害についての予測、評価について鉄道施設の特定は不可欠である。4	4
(2) 列車走行による騒音の被害の予測、評価について鉄道施設の特定は不可欠 である。.....6	6
(3) 景観、眺望について.....8	8
(4) 地下駅や車両基地について.....9	9
第2 被告国準備書面(4)第5、4項の「環境への配慮に関する審査」に対する反 論.....11	11
1 被告国の主張.....11	11
(1) 大気質、騒音、振動について.....11	11

(2) 水質について.....	12
(3) 重要な地形及び地質について.....	12
(4) 土壌汚染について.....	12
(5) 動物、植物及び生態系について.....	12
(6) 廃棄物等について.....	12
(7) 国土交通大臣の判断.....	12
2 被告国の主張に対する反論.....	13
第3 山梨県駅の存在による重要な地形及び地質、日照障害、電波障害、文化財、動物、植物及び生態系の影響についての被告国の主張に対する反論。.....	13
1 被告国の主張は以下の通りである。.....	13
(1) 山梨県駅の線路の位置について.....	13
(2) 重要な地形及び地質について.....	13
(3) 日照障害について.....	13
(4) 電波障害について.....	14
(5) 文化財について.....	14
(6) 動物、植物及び生態系について.....	14
(7) 国土交通大臣の判断.....	14
2 被告国の主張に対する反論.....	14
(1) 山梨県駅の線路の位置について.....	14
(2) 重要な地形地質について.....	15
(3) 日照被害について.....	15
第4 山梨県駅周辺の列車の走行（地下を除く）による騒音、振動、微気圧波及び磁界についての国土交通大臣の判断についての被告国の主張に対する反論.....	16
1 被告国の主張.....	16
(1) 騒音.....	16
(2) 振動.....	16
(3) 微気圧波.....	17
(4) 磁界.....	17

(5) 国土交通大臣の判断.....	17
2 被告国の主張に対する反論.....	18
(1) 騒音被害について.....	18
(2) 微気圧波による被害について.....	19
第5 参加人第3準備書面に対する反論.....	19
第6 発生土置場に関する参加人の第4備書面に対する反論.....	21
1 本件認可時時点での発生土置き場.....	21
2 認可後の発生土置き場の追加.....	22
(1) 参加人第4準備書面による山梨県内の発生土置場について.....	22
(2) 静岡県の発生土置場について.....	23
(3) 長野県の発生土置場について.....	24
第7 山梨実験線における環境影響評価に関する被告国の準備書面7に対する反論.....	25
1 山梨実験線の建設に際して閣議アセス又は環境影響評価法の手続きが取られていない違法について.....	25
2 完成後の山梨実験線に関して本件認可処分との関係で実施された環境影響評価の内容について.....	27
3 山梨リニア実験線環境影響調査報告書及び山梨リニア実験線環影響調査報告書の経年に伴う検証資料について.....	28
日照被害についても単に橋梁の高さ20mと10mの日影図のみを記載しているだけで(乙76号証103頁104頁)、住民の住宅との関係を具体的に日影図に反映していない。橋梁からの住宅の距離関係など具体的な住宅の被害を予測していない。しかも防音防災フード等のついた構造物を想定していなかった。.....	29
第8 長野県大鹿村でおきたリニア関連工事での土砂崩落事故にみる、南アルプス中央構造線でのリニア新幹線建設工事の危険性.....	30

第1 被告国の準備書面（4）中、施設等の特定性に関する主張に対する反論

1 被告国の反論の骨子について

被告国の反論の骨子は、全幹法の工事計画認可の手続きで要求されている程度の施設の特定性は足りていること、環境影響評価における施設の特定性に関しても、個別の環境評価項目ごとに、調査、予測、評価に必要な限度で仮定された諸施設の形状に基づき環境影響評価を実施したもので、本件補正後評価書第8章における対象事業の内容の記載に基づき、環境影響評価を実施したものではないとし、原告らが要求する施設の具体的特定性まで必要は無い旨主張する。

2 被告国及び参加人に対する求釈明

環境影響評価における施設の特定性に関して、個別の環境評価項目ごとに、調査、予測、評価に必要な限度で仮定された諸施設の形状等に基づき環境影響評価を実施したと主張する以上、どのように仮定された諸施設を前提に、個別の環境評価項目ごとに、調査、予測、評価が行われたのか、仮定された諸施設の形状を具体的に明らかにすべきである。

3 参加人の補正後評価書について

参加人の補正後評価書では、環境影響評価における個別の評価項目において、必要とされる施設の特定性がないために不適切な環境影響評価の調査、予測、評価がされていない具体例を以下明らかにする。

（1）日照被害についての予測、評価について鉄道施設の特定は不可欠である。

参加人も地上駅、高架橋、橋梁、保守基地、変電所部分では日照被害が予測されるとしている。

例えば山梨県の補正後評価書では、山梨県駅による日照被害に関しては駅の高さを地上 30mと高架橋と同じ高さとして環境影響評価をしている（丙 3-1、8-3-4-9 頁）。しかし、駅舎は高架橋よりも高く構造物を建設すると考えられるので、駅舎の構造物を明らかにしない状況では駅舎による日照被害の予測は不可能である。しかも、環境影響評価書では日照被害の予測地点は山梨県駅地点ではない場所であり、山梨県駅による日照被害の予測をしていない（丙 3-1、8-3-4-

ー15 の図 8-3-4-3 (6))。山梨県駅に近い予測地点は結局高架橋による日照被害の予測で、高架橋敷地境界から 45m の範囲で、8 時間と限度時間の 5 時間を上回る結果である(丙 3-1、8-3-4-22 頁)。駅舎の構造物を対象に予測すれば、構造部は 30m より高くなり、或いは建物の幅等があり、その結果、日照被害も環境影響評価よりも広範囲に及ぶことは明らかであり、山梨県駅の存在による日照被害の予測はしていないと見るべきである。参加人の環境影響評価書の環境保全措置の内容は、駅や嵩上げ式鉄道施設の構造物の形式、配置等の工夫又は防災フード区間を短くすること、駅舎の構造物の高さの低減を行うことで日照阻害を回避又は低減できることから環境保全措置として採用するとなっている(丙 3-1、8-3-4-23 頁)。

しかし、駅舎の構造物を明らかにしていないので、計画構造物による日照阻害の範囲も明らかで無く、駅舎の構造物の高さをどのように低減すれば日照阻害を回避又は低減できるのかも明らかでは無い。むしろ日照阻害を低減又は回避もできず、適正な環境保全措置は無いことを示しているものである

山梨県内の高架橋、橋梁部分に関する日照被害の予測も、施設の高さ 15 m、20 m、25 m、30 m、35 m、40 m に分けして日影時間を予測しているが、地上駅、保守基地、変電施設を除くと 22カ所しかなく、路線の施設に沿った日影図を作っていない。

この 22カ所の代表地点でも 22カ所中 18カ所で日照時間が限度時間を超えており、内訳は、限度時間 5 時間を 3 時間も超える地点が 11 箇所、限度時間 4 時間を 4 時間超える地点が 2 箇所、限度時間を 2 時間超える地点が 4 箇所、限度時間を 1 時間超える地点が 1 箇所です。予測日影阻害時間が 6 時間から 8 時間と長時間の被害を受けることが地上部分の広範囲に予測されている(丙 3-1、8-3-4-22 頁)。

これに対する参加人の環境保全措置は、鉄道施設の構造物の形式・配置等の工夫又は防音防災フード区間を短くすることにより、桁下空間の確保又は構造物の高さの低減を行なうことで日照阻害を回避又は低減できるとしている(丙 3-1、9-36 頁)。

地上の施設の周辺では広範囲に日照被害が予測されているのであるから、山梨県内の地上部分の鉄道施設の全てを特定して、施設全体の地域住民に及ぼす日影図を作成すべきである。

施設の特定と施設に沿った日影図が無いため、沿線住民は自分の住居がリニア鉄道施設によりどのような日照被害を受けるのか分からないのである。参加人が環境保全措置として鉄道施設の構造物の形式・配置等の工夫又は防音防災フード区間を短くすると補正後評価書に書いても、具体的にどのような対策をとるのか鉄道施設の特定も無く、どの区間の防音防災フード区間を短くするのか、現状の区間も明らかで無い中では、影響評価としては不完全であり、このような対策では適正な環境保全措置が行われたことにはならないのである。

また補正後評価書では、保守基地については高さ 15m、変電所施設については高さ 20mとしか記載はない（丙 3-1、8-3-4-9 頁）。

その上でこれら施設の日照被害は 1 時間未満か又は被害は無いとの結論である（丙 3-1、8-3-4-23 頁）が、参加人は環境保全措置として、鉄道施設（保守基地、変電施設）の配置等の工夫により住居等との距離を確保することで日照阻害を回避又は低減できるとしている（丙 3-1、9-36 頁）。

しかし、保守基地や変電施設の内容が特定されておらず保守基地の高さ 15m、変電施設の高さ 20m というだけでは、日照にどのように影響するか不明である。配置等の工夫で住居等との距離を確保するといっても、施設の構造物の特定が無いので、住居との距離も分からないのである。これでは適正な環境保全措置が行われたということは出来ない。

（２）列車走行による騒音の被害の予測、評価について鉄道施設の特定は不可欠である。

補正後評価書では環境基準を超える騒音被害が予測されている。

具体的には地上部の多い山梨県を例に被告国の主張に反論する。

山梨県の補正後評価書の予測値でも、環境基準（住宅地 70 dB, それ以外 75 dB）を超える地域が、山梨県内で 6 箇所ある。都留市小形山で 77 dB（ガイドウェイ中心線から約 50m、高架橋高さ 25m）、笛吹市御坂町竹居で 79 dB（ガイドウェイ

イ中心線から 60m、高架橋高さ 15m)、甲府市上曾根町で 77 dB(ガイドウェイ中心線から 60m、高架橋の高さ 40m)、南アルプス市藤田で 77 dB (ガイドウェイ中心線から 70m、高架橋の高さ 15m)、南アルプス市田島の特別養護老人ホームで 77 dB (ガイドウェイ中心線から 100m、高架橋高さ 20m)、富士川町天神中條で 78 dB (ガイドウェイ中心線から 30m、高架橋高さ 20m) (丙 3-1、8-1-2-72 頁)。

しかも、これらは環境対策の防音壁設置した上での騒音予測値が既に環境基準を超えている。また補正後評価書では 6 箇所となっているが、これは代表地点に過ぎない。補正後評価書は山梨県内での走行騒音予測を 14 の代表地点しか予測しておらず、高架橋等の路線図と住民住宅地との関係での騒音予測等音図を作成していない。既に 14 カ所中 6 カ所で環境基準を超えているのであるから、広範囲な沿線住宅地が環境基準を超えていることが推測できる。しかし、補正後評価書では山梨県内の高架橋の詳細図面も作成していないし住宅地と路線との関係での騒音の及ぶ範囲を明らかにする等音図を作成していないため、環境基準を超える住宅地域の範囲も特定できていない。特に山梨県駅予定地周辺には多数の住宅があり、環境基準を超えた駅予定地に近い甲府市上曾根町の 77 dB 予測地点周辺は住宅が多いので、多数の被害が予測される。環境基準を超える地点はいずれも防音壁のみで、住民は防音防災フードの設置による騒音対策を求めているが JR 東海は応じようとしていない。まず等音図を作成して被害予測の実態を明らかにすべきである。このことは山梨県知事意見書でも指摘しているところである (丙-1、6-3-27~28 頁)。

この等音線を作成するためには、高架橋等の鉄道施設を地域ごとに具体的に特定して、地域沿線住宅との位置関係距離関係を明らかにしない限り作成できないものである。

また騒音予測は山梨実験線のデータを基に地上 1.2m 地点での予測値を出しているが、地上 1.2m よりも高所にある住宅地の騒音予測としては不相当である。騒音は高いところに高騒音が及ぶと言われている。補正後評価書では参考値として地上 5m 部分の予測も出しているが、沿線地域には 5m よりも高い地域があり、

山梨県御坂上黒駒地区、笛吹市境川町小山地区等は高架部分より高い地域に住宅地があり、これらに地域に対する予測は不十分である。

参加人は補正後評価書で列車走行騒音に対する環境保全措置として、防音防災フードを設置するとするが（丙 3-1、9-9～10 頁）、山梨県内の防音壁設置区間、防音防災フード設置区間も明らかにしていない。しかも防音壁を設置しても環境基準を超える騒音が代表地点 14 カ所中 6 カ所もあるのに何故防災フードを設置しないのか明らかにしていない。沿線住宅の防音工事も個別家屋対策とされているが（丙 3-1、9-9～11 頁）、具体的に沿線住宅の全地域の騒音を予測しないと、個別の防音工事等の家屋対策も具体的ではない。

このように、鉄道施設を特定していないから、騒音保全措置も抽象的で適正な環境保全措置が行われていることが証明されていないのである。

（3）景観、眺望について

山梨県では、鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上げ式、駅、変電施設、保守基地）の存在により主要な眺望点及び日常的な視点場、景観資源、主要な眺望景観並びに日常的な視点場からの景観への影響を及ぼすおそれがあることから、参加人は環境影響評価を行いその結果が補正後評価書である。

参加人の環境影響の予測の手法として、主要な眺望点及び日常的視点並びに景観資源と鉄道施設が存在する区域を重ね合わせて図上解析し景観の変化にたいしてはフォトモンタージュ法を用いてその変化の程度を主要な眺望の予測地点 15 カ所、日常的視点場からの予測地点 19 カ所で予測している（丙 3-1、8-5-1-22～24 頁）。

参加人の景観、眺望の予測の問題点は、鉄道施設の特定が明確でないことである。特に防音壁の区間、防音防災フード区間がどこなのかを明確にしないこと、駅舎を対象にしないこと、保守基地が対象であるが、都留市の小形山集落内の保守基地のフォトモンタージュ（丙 3-1、8-5-1-59 頁の図 8-5-1-3 (2)）及び上成島区公会堂から見た保守基地のフォトモンタージュ（丙 3-1、8-5-1-71 頁の図 8-5-1-3 (8)）にも保守基地の具体的な位置や敷地の面積と形状、建物等の構造物の大きさの説明が無いので、保守基地全体がどのような建物な

のか、建物の高さ、縦横の長さ等全く明確にならない。このためフォトモンタージュが、どのような保守基地の施設を前提に作成したのか明らかでは無く、予測評価したことにはならないのである。

(4) 地下駅や車両基地について

地下駅や車両基地についても特定性に欠けており、車両基地建設に伴う土木工事により環境は大きく変化を受ける結果、施設が明確に示されていない為、環境影響が及ぶ範囲が確定していないなど具体性が欠けるものがあり、予測評価が十分に検討された内容となっていない点で参加人の補正後評価書は環境影響として不完全で不十分である。

ア 神奈川県鳥屋の関東車両基地の例

参加人の補正後評価書では神奈川県鳥屋の関東車両基地は長さ 2.05 km、幅 550m の長方形の平面図しか記載がない（丙 2-2、環 9-1-5 頁）

これではどのような車両基地ができるのか全く分からない。

しかし、この車両基地を作るために切土工等又は既存の工作物の除去等から発生する建設発生土は 360 万 m^3 に達するのである（丙 2-2、環 23-1-2 頁表 23-1-2-1 (1)。この量は、神奈川県内全体のリニア新幹線工事に伴う建設発生土は 1140 万 m^3 であるから 31 パーセント余を占める巨大な量である。

この巨大な発生土を生じる切土工等や工作物の除去工事の内容は全く明らかとなっていない。360 万 m^3 の建設発生土の算出、参加人の補正後評価書の説明では、車両基地は切土工等によって発生する土量を算出し建設発生土としたと説明している（丙 2-2、環 3-2-1 頁）。

しかも参加人は、発生した建設発生土 360 万 m^3 は車両基地の建設に使う予定であるので、巨大な盛り土工事が予定されている（丙 2-2、環 23-5-1 頁）。

従って、360 万 m^3 の建設発生土を生じる切土工事及びその建設発生土盛り土をして建設をする車両基地の構造内容が明らかでなければ、工事内容も明らかにならない。その結果、車両基地の建設工事によってどのような周辺への環境影響が出るのかの予測や評価、及びこれに対する環境保全措置も明確に出来ないはずである。

原告準備書面1でも主張した通り、鳥屋の車両基地の概要が地域住民に明らかになったのは本件国土交通大臣の工事認可後の平成26年11月16日の住民説明会が初めてであった。しかもその際の説明資料によると原告準備書面1添付別紙5～別紙10、別紙12、13)。とイメージ図だけで具体的な車両基地の構造等の説明はなかった。イメージ図だけでも車両基地予定地の山を削り土盛りをする構造であることが分かる。これでは環境影響評価をする施設としての特定性が欠けているのである。

この点に関しては神奈川県環境影響評価審査会の意見でも車両基地や変電所の位置が明確に示されていないので環境影響が及ぶ範囲が確定していないなど具体性が欠けるものがあり予測評価が十分に検討された内容となっていないと指摘されている通りである（丙2-1、6-3-3頁）

イ 地下駅である神奈川県駅の例

神奈川県駅は地下駅であるが、その構造規模等は全く明らかでは無い。長さ約1km、幅約50m深さ約30mの概要図（丙2-1、3-24頁）しかない。しかしこの地下駅である神奈川県駅の建設発生土は115万 m^3 と巨大量である（丙2-2、環23-1-2頁表23-1-2-1（1））。

この115万 m^3 の建設発生土の発生量は地下駅を作るための切土工等によって発生する土量を算出し建設発生土としたと説明している（丙2-2、環3-2-1頁）ので、車両基地と同様に具体的な地下駅の構造が特定されているはずである。

しかし、参加人の補正後評価書では、地下駅の位置構造規模が具体的でないため環境影響が及ぶ範囲が確定していないなど具体性が欠けるものがあり予測評価が十分に検討された内容となっていないのである。

ウ 岐阜県中津川市の中部車両基地の例

参加人の補正後評価書では岐阜県中津川市の中部総合車両基地は長さ2.2km、幅550mの長方形の平面図しか記載がない（丙6-2、環1-4-26頁）

またイメージ図（丙6-1、3-34頁）しかなく、参加人は構造も規模も全く明らかにしていない。

この車両基地の建設にはリニア新幹線の工事で、岐阜県内で発生する全体の量 1280 万 m^3 の約 23%に当たる約 300 万 m^3 の建設発生土が使われる予定である（丙 6-2、環 18-5-1 頁）。

参加人は約 300 万 m^3 の建設発生土を車両基地に使う計画を立てている以上、どのような規模の車両基地を建設するのかは特定しているはずである。

しかし、参加人は 300 万 m^3 もの巨大な建設発生土を埋め立てて造る中部総合車両基地の位置、構造、規模を明らかにしない。これは神奈川県鳥屋の車両基地と同様の対応である。

従って、参加人の補正後評価書では、車両基地の位置構造規模が具体的で特定されていないため車両基地建設に伴う環境影響が及ぶ範囲が確定していないなど具体性が欠けるものであり、予測評価が十分に検討された内容となっていないのである。

第 2 被告国準備書面（4）第 5、4 項の「環境への配慮に関する審査」に対する反論

被告国は、本件認可にあたり、国土交通大臣は「環境への配慮の審査を適正に行った」と主張し、その具体例として山梨県駅周辺の環境影響評価の審査について適正に行われたことを例としてあげているので以下のその問題点を指摘する。

1 被告国の主張

被告国は、地上駅の工事实施時における建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、切土等若しくは工作物の除去又は工事ヤードの設置による大気質、騒音、振動、水質、重要な地形及び地質、土壌汚染、動物、植物、生態系、廃棄物等な浴びに温室効果ガスへの影響に関しての国土交通大臣の判断として以下の通り主張している。

（1）大気質、騒音、振動について

国土交通大臣は、JR 東海は、環境影響の調査及び予測結果を踏まえ、環境保全措置を確実に実施することから、環境影響について低減が図られていると評価し、ま

た基準又は目標との整合性が図られていると判断した（丙3-1、8-11-51、52、53、54、78、79、99、100、117頁、8-1-3-39、40、57、58頁）。

（2）水質について

環境影響の調査予測の結果を踏まえ、環境保全措置を実施することから、環境影響の回避又は低減が図られていると評価した（丙3-1、8-2-1-31、39、48頁）。

（3）重要な地形及び地質について

環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ、環境保全措置を実施することから、環境影響の回避又は低減が図られていると評価した（丙3-1、8-3-1-22頁）。

（4）土壤汚染について

環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ、環境保全措置を確実に実施することから、土壤汚染を回避できると評価した（丙3-1、8-33-30頁）。

（5）動物、植物及び生態系について

環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ、環境保全措置を実施することから、環境影響の回避又は低減が図られていると評価した（丙3-1、8-4-1-117、8-4-2-89、8-4-3-191頁）。

（6）廃棄物等について

環境影響の予測を踏まえて、

ア 環境保全措置を確実に実施すること

イ 再利用及び再資源化できない場合、廃棄物の処理及び清掃に関する法律等関係法令を遵守し適正に処理、処分すると共に、基準不適合土壤が発見された場合には土壤汚染対策法ほか関係法令を遵守し適正に処理処分すること

ウ 副産物の減量化、再資源化に当たっては「山梨県建設リサイクル推進計画2011」を目標として実施すること

以上から環境影響の低減が図られていると評価した（丙3-1、8-6-1-4頁）。

（7）国土交通大臣の判断

環境保全の基準等が有る項目については、それと調査及び予測の結果との間に整合性が図られており、環境影響が事業者により実行可能な範囲で出来る限り回避され、

又は低減されていることから、環境保全についての配慮が適正にされていると判断した。

2 被告国の主張に対する反論

しかし、国の主張の第1の問題点は、山梨県における補正後評価書の問題を、地上駅周辺に限定して議論していることである。特に山梨県では水枯れ、出水、地下水低下などの問題と日照被害、騒音被害、発生土処理、景観破壊において重要な環境被害が予測されている。ところが、これらの問題を地上駅周辺に限定することで争点を回避しているのである。

しかも、国土交通大臣の審査内容は、参加人の補正後評価書を無批判的に、環境影響の調査及び予測結果を踏まえ、環境保全措置を確実に実施することから、環境影響について低減が図られていると評価しているだけで、自ら参加人の環境保全措置が適正であるか否かについて検証していない点で審査として不十分で審査したことになっていない。

第3 山梨県駅の存在による重要な地形及び地質、日照障害、電波障害、文化財、動物、植物及び生態系の影響についての被告国の主張に対する反論。

1 被告国の主張は以下の通りである。

(1) 山梨県駅の線路の位置について

山梨県駅の線路の位置について（乙43号の5.6）、高さ、幅とも環境影響評価時点での想定した範囲内に概ね収まっていることを確認した上で、環境への影響に関して以下の判断をした。

(2) 重要な地形及び地質について

環境影響の調査予測の結果を踏まえ、環境保全措置を確実に実施することから、環境影響の回避又は低減が図られていると評価した（丙3-1, 8-3-1-25頁）。

(3) 日照障害について

環境影響の調査予測の結果を踏まえ、環境保全措置を実施することから、環境影響の回避又は低減が図られていると評価した。また日照時間が規定を超えた地域は

では「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」との整合性が図られていると評価した（丙3-1、8-3-4-25頁）。

(4) 電波障害について

環境影響の調査予測の結果を踏まえ、環境保全措置を確実に実施することから、環境影響の回避又は低減が図られていると評価した（丙3-1、8-3-5-12頁）。

(5) 文化財について

環境影響の調査予測の結果を踏まえ、環境保全措置を確実に実施することから、影響の回避又は低減が図られていると評価した（丙3-1、8-3-6-40頁）。

(6) 動物、植物及び生態系について

環境影響への回避又は低減が図られていると評価した（丙3-1、8-4-1-117頁、8-4-2-89頁、8-4-3-191頁）。

(7) 国土交通大臣の判断

環境保全の基準等が有る項目については、それと調査及び予測の結果との間に整合性が図られており、環境影響が事業者により実行可能な範囲で出来る限り回避され、又は低減されていることから、環境保全についての配慮が適正にされていると判断した。

2 被告国の主張に対する反論

そもそも山梨県の場合、環境影響評価に関して、駅の存在による地形、日照等の環境影響評価に議論を限定しても何の意味もないことを最初に指摘する。

(1) 山梨県駅の線路の位置について

被告国は、山梨県駅の線路の位置について（乙43号の5.6）、高さ、幅とも環境影響評価時点での想定した範囲内に概ね収まっていることを確認した上で、環境への影響に関して判断をしているが、そもそも、乙43号証の5.6は本件認可申請書添付の線路縦断面図と停車場平面図であり、線路縦断面図は横25000分の1縦2000分の1の縮尺図面で山梨県駅の位置は点でしか表示されていない。また停車場平面図は2500分の1の縮尺であり山梨県駅は線路部分とそのわずかな周辺の平面図で、停車場は上り下りの線路部分の幅が6mと駅の長さ370.5mの表示があるだけで

駐車場の建物構造物の図面は一切なく、山梨県駅の線路の位置について（乙43号の5.6）、高さ、幅とも環境影響評価時点での想定した範囲内に概ね収まっていることを確認したとしてこれを前提に参加人の環境影響評価を審査しても施設の特定性に欠ける環境影響評価であることに違いは無い。

（2） 重要な地形地質について

重要な地形地質について、被告国は環境影響の調査予測の結果を踏まえ、環境保全措置を確実に実施することから、環境影響の回避又は低減が図られていると評価した（丙3-1、8-3-1-25頁）と主張しているが、駅舎予定地には重要な保全措置をすべき地形や地質が無いので、環境保全措置による環境影響の回避又は低減の対象地ではない。このような駅舎に限定することの無意味さを示す好例と指摘できる。

このことは、文化財や動植物生態系への影響に関しても駅予定地周辺についても同様のことが言える。山梨県では、駅予定地周辺では無い他の地域に保全すべき文化財や動植物及び生態系が存在しており、これらの保全が適正であるか否かを審査しなければ意味がないのである。

（3） 日照被害について

山梨県駅の構造物の図面が無いのに、その構造物の日照被害の予測が出来ないのは当然である。環境影響評価書では、山梨県駅による日照被害に関しては駅の高さを地上30mと高架橋と同じ高さとして環境影響評価をしている（丙3-1、8-3-4-9頁）。しかし、当然駅舎は高架橋よりも高く構造物を建設すると考えられるので、駅舎の構造物を明らかにしない状況では駅舎による日照被害の予測は不可能である。しかも、環境影響評価書では日照被害の予測地点は山梨県駅地点ではなく、山梨県駅による日照被害の予測をしていない（丙3-1、8-3-4-15頁の図8-3-4-3（6））。山梨県駅に近い予測地点は結局高架橋による日照被害の予測で、高架橋敷地境界から45mの範囲で、8時間と限度時間の5時間を上回る結果である（丙3-1、8-3-4-22頁）。駅舎の構造物を対象に予測すれば、構造部は30mより高くなり、その結果、日照被害も環境影響評価よりも広範囲に及ぶことは明らかであり、山梨県駅の存在による日照被害の予測はしていないと見るべきである。参加人の環境影響評価書の環境保全措置の内容は、駅

や嵩上げ式鉄道施設の構造物の形式、配置等の工夫又は防災フード区間を短くすること、駅舎の構造物の高さの低減を行うことで日照障害を回避又は低減できることから環境保全措置として採用するとなっている（丙3-1、8-3-4-23頁）。しかし、駅舎の構造物も明らかにしていないので、計画構造物による日照障害に範囲も明らかで無く、駅舎の構造物の高さをどのように低減すれば日照障害を回避又は低減できるのかも明らかでは無い。むしろ日照障害を低減又は回避もできず、適正な環境保全措置は無いことを示しているものである。結局は参加人の対応は、基準を超える日照被害に対しては「公共施設の設置に起因する日陰による生じる損害等に係る費用負担について」に従って損害を支払うから問題ないという態度である（丙3-1、8-3-4-25頁）。

第4 山梨県駅周辺の列車の走行（地下を除く）による騒音、振動、微気圧波及び磁界についての国土交通大臣の判断についての被告国の主張に対する反論

1 被告国の主張

（1）騒音

環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ、各地点の予測値はあくまでピーク値であり、その値が観測されるのは列車が走行する極めて短い時間にとどまることに加え、環境保全措置を画一に実施することから、環境影響につて低減が図られていると評価した（丙-1、8-1-2-89頁）

参加人は防音壁、防音防災フードの設置等を行い、新幹線計画と整合した開発の抑制や公共施設（道路、公園、緑地等）の配置等の土地利用対策を推進するよう関係機関に協力を要請し、それらの対策のよっても新幹線鉄道騒音に係る環境基準を達成できない場合には個別家屋対策を実施することにより、環境基準が達成された場合と同等の屋内環境を保持し環境基準との整合を図ることとした（丙3-1、8-12-89～90頁）

（2）振動

環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ、各地点の予測値はあくまでピーク値であり、その値が観測されるのは列車が走行する極めて短い時間にとどまることに加

え、環境保全措置を画一に実施することから、環境影響について低減が図られていると評価した

評価結果は「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」に示された基準値を下回ることから、基準又は目標との整合が図られていると評価した（丙-1, 8-1-4-9 頁）。

（3）微気圧波

環境影響の予測の結果を踏まえ、環境保全措置を確実に実施することから、環境影響の低減が図られていると評価した。（丙 3-1, 8-4-9 頁）また緩衝工端部中心から 80m の距離においては最大でも 20Pa を下回ることから、今後、路線近傍の住居分布等の周辺環境に留意し、トンネル、防音防災フードの配置に応じて適切な位置に緩衝工を設置し、必要な延長を確保することにより、基準値との整合が図られることを確認し、さらに環境対策工の具体的な設置位置を決める際には可能な限り 80m 以内に民家が存在しないよう検討し、80m 以内に民家が存在する場合などはトンネル等の出入り口に設置する緩衝工延長を補正後評価書で予測した 150m から延ばすなど対策を行い基準との整合性が図られるよう検討していくとした（丙 3-1, 8-1-4-9 頁）。

（4）磁界

環境影響の予測の結果を踏まえ、環境保全措置を確実に実施することから、磁界の影響は基準値より十分に小さく、回避又は低減が図られていると評価し、また予測結果は基準値を下回り十分小さい値を示したことから、基準との整合性が図られていると評価した（丙 3-1, 8-3-21, 22 頁）。

（5）国土交通大臣の判断

以上の評価を踏まえ、環境保全の基準値等と調査及び予測の結果との間に整合が図られており、環境影響が事業者により実行可能な範囲で出来るだけ回避され又は低減されていることから、環境保全について配慮が適正になされていると判断した。

2 被告国の主張に対する反論

(1) 騒音被害について

被告国は各地点の予測値はあくまでピーク値であり、その値が観測されるのは列車が走行する極めて短い時間にとどまるとし被害が少ない旨主張する。

しかし、参加人の大阪までの開通後の運行計画では、片道が1時間に10本運行するのであり往復では1時間20本の運行が予定されている。均等間隔としても3分に1回の高頻度の騒音が朝6時から夜12時まで発生することの重大性を被告国は全く認識していないのである。

補正後評価書の予測値でも、環境基準（住宅地70dB、それ以外75dB）を超える地域が山梨県で6箇所ある。都留市小形山で77dB（ガイドウェイ中心線から約50m、高架橋高さ25m）、笛吹市御坂町竹居で79dB（ガイドウェイ中心線から60m、高架橋高さ15m）、甲府市上曾根町で77dB（ガイドウェイ中心線から60m、高架橋の高さ40m）、南アルプス市藤田で77dB（ガイドウェイ中心線から70m、高架橋の高さ15m）、南アルプス市田島の特別養護老人ホームで77dB（ガイドウェイ中心線から100m、高架橋高さ20m）、富士川町天神中條で78dB（ガイドウェイ中心線から30m、高架橋高さ20m）。しかもこれらは環境対策の防音壁設置した上での騒音予測値が既に環境基準を超えている。また補正後評価書では6箇所となっているが、これは代表地点に過ぎない。補正後評価書は山梨県内での走行騒音予測を14の代表地点しか予測しておらず、補正後評価書は高架橋の路線図と住民住宅地との関係での騒音予測等音図を作成していない。既に14カ所中6カ所で環境基準を超えているのであるから、広範囲な沿線住宅地が環境基準を超えていることが推測できる。しかし、補正後評価書では山梨県内の高架橋の詳細図面も作成していないし住宅地と路線との関係での騒音の及ぶ範囲を明らかにする等音図を作成していないため、環境基準を超える住宅地域の範囲も特定できていない。特に山梨県駅予定地周辺には多数の住宅があり、環境基準を超えた甲府市上曾根町の77dB予測地点周辺は住宅が多いので、多数の被害が予測される。環境基準を超える地点はいずれも防音壁のみで、住民は防音防災フードの設置による騒音対策を求めているがJR東海は応じようとしていない。まず等音図を作成して被害予測の実態を明

らかにすべきである。このことは山梨県知事意見書でも指摘しているところである（丙-1、6-3-27～28頁）。また騒音予測は山梨実験線のデータを基に地上1.2m地点での予測値を出しているが、地上1.2mよりも高所にある住宅地の騒音予測としては不適當である。騒音は高いところに高騒音が及ぶと言われている。補正後評価書では参考地として地上5m部分の予測も出しているが、沿線地域にはこれよりも高い地域があり、山梨県御坂上黒駒地区、笛吹市境川町小山地区等は高架部分より高い地域に住宅地があり、これらに地域に対する予測は不十分である。

（2）微気圧波による被害について

被告国は参加人のトンネル坑口の緩衝についてのみ検討しているが、微気圧波は20Hz未満の場合には衝撃音ではなく低周波として、振動や不快感などの原因となることが指摘されている。山梨県知事意見書でも20Hz未満の低周波の分析とその影響の予測を補正後評価書で行うことを求めたが、参加人の補正後評価書ではこの知事意見を全く無視している。

第5 参加人第3準備書面に対する反論

参加人は、原告目録Aに関して、「法律上の利益を有する者」に関して具体的な主張をしていないなどと主張し、建設予定施設についても、各県の環境影響評価書関連図（丙1-3、丙2-3、丙3-3、丙4-3、丙5-3、丙6-3及び丙7-3）に、路線の中心線及び駅を中心位置が示され、非常口、車両基地、保守基地、変電施設、発生土置き場等の施設について概ねの位置が示されていること、各県の環境影響評価書関連図の施設の位置を元に重要な地形及び地質、文化財、生態系等の予測及び評価に関連する四肢悦について改変の可能性がある範囲が示され、当該範囲は当該施設についての工事を施行する可能性がある範囲と概ね一致すると主張する。

しかし、これら参加人が行おうとする環境の改変を伴う施設は単に位置が示されていたり概要に過ぎず特定性が欠けていることは既に原告らが主張している通りである。

それ以上参加人から具体的に施設の範囲等を明らかにしたことはない。

原告目録A記載の原告らは本件工事実施計画の工事予定地に土地、建物、地上権

等の物権的権利を有しており、その物権の対象土地等も準備書面3で明らかにしている。

参加人の本件工事实施計画の行為が行われれば、当然、原告目録A記載の原告らの土地が工事対象土地として物権が侵害されるのであるから、原告目録A記載の原告らは、「法律上の利益を有する者」に該当することは明らかである。

被告及び参加人が原告目録A記載の原告らの物権的権利対象不動産が本件工事实施計画の工事予定地に該当しないと主張するならば、その具体的証拠として、施設の位置と範囲を具体的に明らかにすべきである。

例えば神奈川県鳥谷の関東車両基地予定地には原告目録A記載の原告の内土地の所有権と地上権を有する原告がいる。しかし、参加人は車両基地の具体的位置と範囲を明らかにしていないし、当該原告の土地が車両基地予定であるのか否かさえ認否していない。

また山梨県中央市の保守基地についても、原告目録A記載の原告らの中に保守基地又は鉄道路線予定地の土地所有者と立木の権利者として多数の原告が物権的権利を主張している。しかし、これに対しても参加人及び被告は、これら原告の物権対象土地が保守基地又は鉄道路線施設の範囲に該当するか否かさえ明らかにしていないし保守基地又は鉄道路線施設の範囲も具体的に明らかにしていない。

参加人は関東車両基地に関しては、その位置は神奈川県評価書の環境影響評価関連図（丙2-3）、中央新幹線環境図⑨及び神奈川県評価書（丙2-1、7-2-49）に記載の通りであり、山梨県の保守基地に関しては山梨県評価書の環境評価関連図（丙の3の3）中央新幹線環境図⑫及び山梨県評価書（丙3-1、7-15）に記載の通りである等と主張しているが、これらの図は、位置をおよその位置として記載しているだけで、範囲も○印で示したり概要図に過ぎず、その具体的な施設の範囲、構造は明らかにしていない。

従って、参加人及び被告が、これら車両基地及び保守基地、路線施設予定地に土地を有しているとして主張している原告らの原告適格を否定するならば、その具体的根拠と建設予定の施設の位置と範囲を明らかにすべきである。

このような具体的に施設の範囲を示す証拠が無い限り参加人の主張は認められ

ないものである。

第6 発生土置場に関する参加人の第4備書面に対する反論

1 本件認可時時点での発生土置き場

参加人第4準備書面によれば、本件認可処分時に具体的に計画されていた発生土置場は、山梨県は早川町塩島地区（丙3-3・山梨県環境影響評価関連図21）の1カ所、静岡県は7カ所に過ぎず具体的には以下の7カ所だけしか決まっていなかった。

- 静岡県葵区扇沢（丙4-3静岡県環境影響評価関連図④）、
- 静岡市葵区燕沢（丙4-3・静岡県環境影響評価関連図⑤）
- 静岡県発生土置き場3（丙4-3・静岡県環境影響評価関連図⑥）
- 静岡県発生土置き場4（丙4-3・静岡県環境影響評価関連図⑧）
- 静岡県発生土置き場5（丙4-3・静岡県環境影響評価関連図⑧）
- 静岡県発生土置き場6（丙4-3・静岡県環境影響評価関連図⑨）
- 静岡県発生土置き場7（丙4-3・静岡県環境影響評価関連図⑨）

しかも上記7カ所の発生土置場にどの程度の発生土を置くのかさえ、参加人は本件認可時点でも明らかにしていないのである。

参加人の補正後環境影響評価書の各県ごとの資料集によると、全体の東京名古屋間の本件認可の工事計画によるトンネル等の建設発生土の全体量は5680万 m^3 であり汚泥は682万 m^3 で合計6362万 m^3 という巨大な量である。

各県の発生土は以下の通りである。

- 東京都は建設発生土600万 m^3 、建設汚泥155万 m^3 （丙1-2、環18-1-1）
- 神奈川県は建設発生土1140万 m^3 建設汚泥225万 m^3 （丙2-2、環23-5-1）
- 山梨県は建設発生土676万 m^3 建設汚泥約42万 m^3 （丙3-2、環18-1-3）
- 静岡県は建設発生土360万 m^3 建設汚泥22万 m^3 （丙4-2、環12-1-1）
- 長野県は建設発生土974万 m^3 建設汚泥80万 m^3 （丙5-2、環18-1-1）
- 岐阜県は建設発生土1280万 m^3 建設汚泥36万 m^3 （丙6-2、環18-1-1）
- 愛知県は建設発生土650万 m^3 建設汚泥122万 m^3 丙4-3（丙7-2、環16-1-1）

しかし、この巨大な発生土の行き場所は本件認可時点では殆ど決まっておらず上記7か所に過ぎず、しかもその発生土処分量を参加人は殆ど明らかにしていない。

参加人の補正後評価書によると、以下の量だけがある程度参加人から明らかにされているが、それも確定した発生土置場の量ではない。

神奈川県鳥屋の車両基地では切土等で360万 m^3 の建設発生土が出るが、その全てを車両基地建設のための埋め立て等に使い予定であることが記載されている(丙2-2、環23-5-1)。しかし残り1005万 m^3 の行き場は明らかで無い。

山梨県での発生土の置場に関する予定として、早川町塩島地区に約4万 m^3 、高下地区保守基地及び変電施設建設に240万 m^3 、早川芦安道路に160万 m^3 、山梨県駅周辺に45万 m^3 と合計449万 m^3 の予定を記載している(丙3-2、環18-1-33の表18-1-2-3)。しかし、参加人は、これら発生土置場に関して具体的にどこにどの程度の発生土を置くか明確にはしていないし、残り269万 m^3 の行き先も決まっていない。

岐阜県で発生する発生土の内300万 m^3 は中部総合車両基地建設に使う予定であると記載されている(丙6-2、環18-5-1)が残り1016万 m^3 の行き先は決まっていない。

このように殆ど本件認可時点では発生土の行き先は決まっておらず、発生土置場に場所によっては新たな環境影響が発生することは明らかであるが、参加人の補正後評価書段階でも発生土置場は殆ど特定されておらず、決まってさえいないことが参加人第4準備書面で一層明らかとなったのである。

2 認可後の発生土置き場の追加

本件認可後から第4準備書面作成日(平成30年3月16日)までに具体的に計画されることになった発生土置場について

(1) 参加人第4準備書面による山梨県内の発生土置場について

山梨県早川町の発生土置場は、本件認可時点では、塩島地区1か所の約4万 m^3 のみ予定されていたが(丙3-2、環18-1-3)、認可後に塩島地区で仮置き場を2か所追加し3か所になり、西之宮地区仮置き場1か所、雨畑地区仮置き場、奈良田地区仮置き場が加わった旨の記載があるが、それぞれの仮置き場に置く発生土の量や仮置き場の施設の規模や仮置ききの期間等を明らかにしていない。参加人の

事後環境調査書によると追加された仮置き場全体で3.5万 m^3 とのことであるから、当初の塩島地区4万 m^3 に3.5万 m^3 が加算されたとしても量的にはわずかに7.5万 m^3 に過ぎず山梨県全体の発生土（汚泥も含めると）718万 m^3 の大部分の発生土及び汚泥がどこにどれだけ行くのかは未確定である。

また、発生土を山梨県の事業である早川・芦安連絡道路建設に使用することを意図しているようであるが、急峻な山岳地帯であり発生土置き場による新たな環境破壊が起きる危険性が高いばかりか、そもそもどの程度の量をどこに使用するのかさえも明らかにしていない。

参加人は、この早川町の発生土置場に関する環境の調査及び影響結果の検討とする資料として丙53号証から57号証を提出しているが、表紙と目次と仮置き場等の場所を示す図面しか証拠に提出していない。

これでは仮置き場の構造や発生土の使用量、周辺の影響がどのように検討されたか全くわからない。このような資料では無く、資料全体を証拠として提出するよう要求する。

(2) 静岡県の発生土置場について

参加人は本件認可後に扇沢の発生土置場を計画地から外した。

あたかも参加人は環境影響に配慮して計画予定地から外したかのような主張をしているが、既に原告準備書面10で主張した通り、元々標高2000m近い扇沢に発生土置場を予定することは、地滑り、崩落の危険性が高いことから静岡県知事意見書や地元住民からも強い反対があった計画予定地であった。それにもかかわらず本件認可は扇沢を発生土置場とする参加人の計画を認可したのであり、認可に問題があったのである。

その後、参加人は大井川源流部の燕沢に約360万 m^3 もの巨大な発生土置場を設置する計画を立てている。静岡県内の建設発生土360万 m^3 の殆どをこの燕沢発生土置き場に置く計画である。

しかし、この巨大な発生土置場は将来大井川源流部の崩落や土砂災害の時にダム湖となり大規模災害を起こす危険性が指摘されている（原告準備書面10）。

ところが今回の参加人の第4準備書面では、静岡県内大井川源流部に6箇所

の発生土置場の計画地を○印で示すだけで、どの発生土置場計画地にどの程度の発生土を置くのかさえ明らかにしていない不誠実な対応である。

参加人に対しては、静岡県に示した燕沢への発生土置き場等大井川源流分の発生土置場の施設の全体について具体的に置く発生土の量、発生土置場の規模と構造、発生土運搬手段や運行車両の量と時間、運行期間等を明らかにすることを要求する。

(3) 長野県の発生土置場について

参加人の主張によれば、長野県内は大鹿村内に3か所の仮置き場と、大鹿村旧荒川荘跡地への発生土置場及び豊丘村本山の発生土置場を計画しているとのことである。

しかし、参加人は第4準備書面でもそれぞれの仮置き場に置く量と期間、発生土置き場に置く量、仮置き場及び発生土置場の構造規模、正確な位置関係が明らかにしていない。

しかも、これらの仮置き場や発生土置場は本件認可後に決まったもので、環境影響評価さえしていない。事後の環境調査で済むと参加人は考えているようであるが、本来工事計画認可前に発生土置場を特定し、計画認可の前に環境影響評価をすべきである。

豊丘村本山地区へは発生土約130万 m^3 が埋められるとの事である。

また旧荒川荘跡地へは約3万 m^3 の発生土を置く計画とのことであるが、これは大鹿村で発生する建設発生土302万 m^3 の1%に過ぎない(丙5-2、環18-1-1)。大鹿村の仮置き場も参加人の計画では3か所合計22万 m^3 で大鹿村全体の発生量の7%に過ぎない。

参加人は丙59号証60号証を提出しているが、表紙と目次と発生土仮置き場等の位置を示す地図でしかもその位置は○印をつけているに過ぎない。

これら大鹿村及び豊丘村への発生土置場(仮置き場も含む)について、丙59号証、丙60号証の全体を証拠として提出すべきである。

大鹿村の旧荒川荘跡地への発生土置場は参加人の計画では面積約4000 m^2 、容量3万 m^3 、最大盛り土は約15mとのことである。

しかしこの場所は小渋川河川岸に近い危険性の高い場所に設置されることから、盛り土の安全性、盛り土の崩落危険性を踏まえて長野県は環境保全の助言を行っている。

このように環境保全対策の適正であるか否かは発生土置場の施設の全体について明らかにならないと対策が適正であるかは明らかでは無い。

参加人に対し、具体的に置く発生土の量、発生土置場の規模と構造、発生土運搬手段や運行車両の量と時間、運行期間等を明らかにすることを要求する。

長野県内で発生する建設発生土及び汚泥 1054 万 m^3 の殆どの置き場所がまだ決まっていない。その結果、工事用車両がどの道路を走行するのか、何台走行するか、その台数や走行期間も決まっていないのである。

このような状況で発生土置場は決まらず、住民の反対も大きいことから、本件工事はトンネル等の掘削工事が出来ない状況が続いているのである。

第7 山梨実験線における環境影響評価に関する被告国の準備書面7に対する反論

1 山梨実験線の建設に際して閣議アセス又は環境影響評価法の手続きが取られていない違法について

山梨実験線に関しては、平成2年に実験線先行部分の建設計画の運輸大臣の承認を受けて平成2年11月に建設工事に着工し平成9年3月に工事が完成し実験を開始し、平成19年の延伸部分（一般区間）の建設の為の実験線建設計画変更の国交大臣の承認を受けて平成20年5月に延伸部分の工事に着工し平成25年8月に実験区間全線が完成したのである。

この実験線建設に関して、平成2年当時建設を行った主体である参加人、鉄道総研、鉄建公団は閣議アセスに従った環境影響評価を行わなかったこと、平成19年の延伸区間の建設申請を行った参加人及び鉄道総研、機構は、当時すでに施行されていた環境影響評価法に従った環境影響評価手続きを行わなかったことは認めている。

その上で、被告は、閣議アセス及び環境影響評価法の手続きを行わなかったのは、実験施設であり営業施設ではないから閣議アセス及び環境影響評価法の対象事業

では無かったことを正当理由に挙げている。

しかし、実験線建設候補地は山梨以外にも宮崎県と北海道にもあり、その中から、将来の有効活用の可能性（将来の営業線としての活用のこと）を考慮して山梨県が採用された（乙70号）採用経過をみると、多額な実験線建設費用が掛かることから将来の営業線への活用の可能性が高い山梨実験線が採用されたのであるから、山梨実験線は、将来の営業線として利用することが初めから予定されていたのである。

昭和59年8月には閣議アセスが出来ており、大規模な事業には閣議アセスを適用することが求められていた。山梨実験線は、実験線とは言え将来の営業線利用が予定され、延長42.8kmと長距離で、しかもほとんど山の中にトンネルをつくって走行実験を行うのであるから、トンネル工事による環境への影響が心配される事業であった。従って平成2年6月に実験線の建設計画の承認を当時の運輸大臣が行う際には、閣議アセスによる環境影響評価を行うべきであったのである。

また、平成19年1月に山梨実験線を18.4kmから42.8kmに延伸工事をする際に、国土交通大臣は参加人等（鉄道総研及び機構も含む）に対し実験線建設工事の計画変更の承認を行ったが、その際には、既に平成11年に環境影響評価法が制定施行されていたのであるから、環境影響評価法に従った環境値の影響の調査手続きを求めるべきであった。

既に国土交通省超電導磁気浮上式鉄道技術評価委員は、平成17年3月に「実用化の基盤技術が確立した」との評価がされ、平成18年4月には参加人は山梨実験線の延伸方針を出し、平成19年1月23日には国土交通大臣は山梨実験線延伸の為の計画の変更申請を承認している。

そして平成20年5月に山梨実験線延伸工事に着工しているのである。

一方、参加人は平成19年12月には東京大阪間のリニア中央新幹線全線の工事費約9兆円全額を参加人が負担することを表明し、国費によらないリニア中央新幹線の建設方針を示している。

これを受け、平成20年10月には参加人及び機構は国土交通大臣に中央新幹線の予定地の地質調査結果報告し、平成20年12月には国土交通大臣は参加人と機構に対し、技術開発、輸送力、建設費用の調査を指示し、平成22年2月24日国土交通大臣は交

通審議会に中央新幹線に関して営業主、建設主体、整備計画の審議を諮問した。審議会は平成23年5月12日に建設主体、営業主に参加人を指名し、方式はリニア方式で、ルートは南アルプスルートとする答申をした。これを受けて平成23年5月20日に国土交通大臣は参加人を建設主体及び営業主に指名した。平成23年5月26日国土交通大臣はリニア中央新幹線の整備計画を決定し、同年5月27日国土交通大臣は参加人にリニア中央新幹線の建設を指示したのである。

この時間計の流れを見れば、既に参加人が実験線の延伸方針を決め延伸工事の為の方針を出した平成18年4月段階では、実験線は将来の中央新幹線ルートが南アルプスルートであり、方式はリニア方式が採用されること、実験線は営業線として活用されることが殆ど決まったのである。そのため、以後は実験線の延伸工事に着工するための手順と、一方ではリニア中央新幹線南アルプスルートを国土交通省の新幹線整備計画に乗せて、建設主体及び営業主に参加人を指名する等の全国新幹線整備法の法的手順を進めたものである。

このような流れを見れば平成19年1月23日に国土交通大臣が将来営業線になることは明らかな山梨実験線の延伸の為の工事計画変更申請を承認し延伸工事に着手させる前に、既に施行されていた環境影響評価法の手順に参加人に取らせるべきであったのである。

2 完成後の山梨実験線に関して本件認可処分との関係で実施された環境影響評価の内容について

被告国は、山梨実験線に関しては、建設工事が完了した既設のトンネルや橋梁など土木構造物を活用する計画内容であることを踏まえ、「本件補正後評価書において営業を想定した列車の走行による環境影響評価がされていることを確認し、これをもって環境への適正な配慮がされていると判断したものである」と主張している。

しかし、山梨実験線での列車走行による騒音等の影響調査は、実験線周辺の住民への環境対策というよりも、将来建設するリニア新幹線の本体工事による環境影響評価の予測手法に活用する為である。現に、参加人の補正後評価書では、山梨実験線での列車走行騒音を基準にして、予測を行っているので、山梨実験線と環境が異なる地域の騒音予測には全く役立っていないのである。

しかし、環境影響は走行に伴う騒音や振動等に限定された環境影響評価のみで、むしろ環境に重大な影響を与えるトンネル等の土木工事に伴う環境影響を全く対象外で行われていない。

3 山梨リニア実験線環境影響調査報告書及び山梨リニア実験線環影響調査報告書の経年に伴う検証資料について

被告国は参加人・鉄道総研・鉄建公団の作成した「山梨リニア実験線環境影響調査報告書」（乙76号証）を提出し、さらに「山梨リニア実験線環影響調査報告書の経年に伴う検証資料」（乙82号）を山梨県知事に提出し、平成2年に実施した環境影響調査結果における評価及び保全対策に影響を及ぼすような経年による大きな状況の変化は見られない旨を報告したと主張している。

この意味は不明であるが、善解すれば環境影響評価法の手続きは採用しなかったが、実質的には環境影響を調査して環境保全の為の対策をとっている旨の主張と思われるが、乙76号証は平成2年4月27日に運輸大臣の「整備五新幹線に関する環境影響評価の実施についての指針」に基づいて環境調査をする旨の山梨県知事の了解の回答を受けて実施し同年7月2日に山梨県知事に提出したもので、わずか3カ月弱で作成した調査報告書は文献調査が主で、環境影響調査とは言えないものである。

また乙82号証は平成18年秋に検証を開始し平成19年6月に資料を取りまとめて山梨県知事に提出し「大きな状況の変化は見られない」と結論づけたもので、これも半年程度しかないもので、環境影響調査の経年変化の検証と言えるものではない。

これらの調査の最大の問題点は建設発生土（汚泥も含む）の置場（捨て場）について全く触れていないことである。発生土置場は新たな環境破壊を引き起こすことや、発生土を運ぶダンプ車両の走行に伴う騒音、排気ガス、振動等生活妨害が深刻な環境影響を及ぼすがこれについて全く触れていないのである。

笛吹市境川には実験線建設から出た約130万 m^3 の発生土が埋め立てられた。ここは深い谷が埋め立てられ自然環境が一変した。甲府盆地南西部は活断層が多く、活断層の沢筋の谷に発生土を埋めることは巨大地震の際には崩落の危険性がある。

しかし、これら発生土置場については全く環境調査を行っていないのである。また水資源に対する影響についても不十分である。

調査書は水枯れについて実験線沿線の生活用水、農業用水等への枯渇又は減水の影響を及ぼすものとしてトンネル工事による掘削及び切り取り施行に伴い、地下水の低下が予想され路線周辺の井戸水や農業用水に影響がでることを認めていた（乙76号証98頁～99頁）しかし、これにたいする環境保全対策は慎重に工事を進めるとか、支障をきたすことが明らかな地区に対しては工事着手前に必要な対策を講ずると抽象的な記述しかなく、結局は工事中に明らかな影響が発生した場合は従来の鉄道建設における対策を講じると書いているだけで、どのような対策を講じるのかを明らかにしていない。結局は水枯れや減水が生じれば、井戸枯れの場合は水道水を、農業用水の場合は大体水を提供する投資家考えていない。地下水の重要性を認識してその保全対策をとろうとしていないのである。

その結果、山梨実験線では、現実に、工事着工後大月市猿橋朝日小沢地区の簡易水道水源等の水枯れ、笛吹市八代町奈良原の水路の水枯れが出ている。また山梨県笛吹市上黒駒地区では金川の異常な出水も出ている。

列車走行の騒音被害についても午前7時から午後7時まで1日100本の走行量を前提に予測としてWEPL75を予測している（乙76号証72頁）。環境基準がWEPNL75だから環境目標を保全できるとしている。

しかし、東京大阪間は朝6時から夜12時まで1時間片道10本の予定であるから往復で20本となる。単純計算では1日360本となるので、1日100本では少なすぎる予測である。1日100本でWEPNL75ぎりぎりだから、1日360本で計算すればWEPNL75を上回ることは明らかである。

日照被害についても単に橋梁の高さ20mと10mの日影図のみを記載しているだけで（乙76号証103頁104頁）、住民の住宅との関係を具体的に日影図に反映していない。橋梁からの住宅の距離関係など具体的な住宅の被害を予測していない。しかも防音防災フード等のついた構造物を想定していなかった。

検証資料では20mと10mの上に高さ8.6メートルの構造物の日影図を作成しているが（乙82号証67頁68頁）、この構造物が何なのか説明がないばかりか、やはり沿線住居との位置関係や日影図は作成していない。

第8 長野県大鹿村でおきたリニア関連工事での土砂崩落事故にみる、南アルプス中央構造線でのリニア新幹線建設工事の危険性

平成29年12月15日 長野県中川村の、主要地方道松川インター大鹿線道路トンネル新設工事（四徳工区）工事現場付近で土砂が崩落し、このため、四徳松川側付近から松除橋までの道路が通行止めになった。県道松川大鹿線は大鹿村の村民にとって生活物資等を運ぶ唯一の道路で生命線となっている道路である。

この道路が崩落で通行止めになったのであるから大鹿村村民にとっては大変な事故である。

この事故の原因は、参加人が発注し戸田建設等が共同事業体で行っていた主要松川インター大鹿線道路四徳渡トンネル新設工事で使った発破等による振動が繰り返されたことによりトンネル直上の地山がゆるみ土砂が崩落したものと参加人も認めている。

この四徳渡トンネルは、リニア中央新幹線南アルプストンネル工事で生じる土砂を運ぶトラック用に平成29年1月に工事着工していたものである。

平成29年12月15日の崩落事故発生から平成29年12月29日まで松川インター大鹿線は全面通行止めとなりその後四徳渡トンネルを貫通させて応急の交通復旧として、土砂を排除した後は松川インター大鹿線の片側交通を行い、平成30年2月5日に復旧するまで大鹿村民は片側交通の不便を強いられた。

元々大鹿村は中央構造線の断層で谷の両側の山は脆く崩れやすい。ここにトンネル工事で発破をすればその振動で山肌が土砂崩れする危険性は前から指摘されていたことである。今回の事故は、その危険性が現実化したもので、今後も大鹿村のリニア新幹線トンネル工事には同様の崩落事故が発生する危険性は高いのである。

以上