

平成28年(行ウ)第211号 工事実施計画認可取消請求事件

原告 川村晃生ほか737名

被告 国(処分行政庁 国土交通大臣)

参加人 東海旅客鉄道株式会社

準備書面 11

2017年11月24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 弁護士 関島 保雄

同 弁護士 中島 嘉尚

同 弁護士 横山 聡

同 弁護士 和泉 貴士

外23名



第1 愛知県におけるリニア中央新幹線の工事計画と環境影響評価の問題点

1 愛知県におけるリニア中央新幹線の工事計画

「中央新幹線(東京都・名古屋市間)」(以下「リニア中央新幹線」という。)は、愛知県内においては、愛知県春日井市と名古屋市を南西方向に全区間が地下トンネルとして計画されている。

まず、春日井市においては、岐阜県多治見市との境界から南西方向に進行し、名古屋市との境界まで約17キロメートル、全区間が大深度地下トンネルとして計画されている。春日井市においては、^{さいお ちよう}西尾町 付近、坂下町付近、熊野町付近、勝川町付近の4カ所に非常口が、西尾町付近に保守基地の建設が計画されている。

次に、名古屋市においては、春日井市との境界から南西方向に名古屋市ターミナル駅に至る約8キロメートルで、名古屋市ターミナル駅周辺を除き大深度地下トンネルとして計画されている。名古屋市中区三の丸に非常口（名城非常口）が、同市中区丸の内3丁目付近に変電施設が、名古屋市中村区太閤通、鳥居西通付近の県道名古屋津島線沿いの地下に引上線が計画されている。

2 本件環境影響評価の問題点

環境影響評価は、事業の実施に伴う環境への影響の程度を明らかにするため、事業者に対し、科学的知見に基づく正確な調査、予測等を実施するとともに、その影響を回避・低減するために取り得る環境保全措置を詳細に検討し、その結果と経緯の説明を行うことを求める制度である。ところが、リニア中央新幹線計画は、全幹法に基づく工事实施計画の認可時点で本線や駅の位置が決定され、その後に詳細な事業計画・工事計画が策定されることとなっている。そのため、環境影響評価の段階では、環境に及ぼす影響を把握するために必要な予測条件が十分に示されず、環境保全措置の内容やその効果も具体的に記載されないという、およそ環境影響評価に値しない内容になっている。

このような本件環境影響評価の問題点を前提としながら、全区間が地下トンネルであるという愛知県においても、予想される環境被害について述べることにする。

第2 リニア新幹線の建設工事及び供用による環境に対する被害

1 全体的な特徴

(1) 計画施設について

上述したように、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（平成26年8月）【愛知県】」（丙7の1、以下「本件環境影響評価」といい、本準備書面では単に頁数のみで引用する。）は、環境に及ぼす影響を把握するために必要な予測条件が十分に示されず、環境保全措置の内容やその効果も具

体的に記載されていないという根本的な問題点を抱えている。

そのため、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書【愛知県】に対する知事意見」（725頁以下。以下「愛知県知事意見」という。）は、事業の内容に関し「地下駅、トンネル、非常口、換気施設、変電施設、保守基地等の計画施設が工事計画の概要として示されているものの、具体的な内容が明らかでなく、環境影響を把握するために必要な情報が十分に示されていない」と指摘し、「計画施設の諸元についてできる限り詳細に示すこと」を求めている（725頁）。

しかし、JR東海は、本件環境影響評価においても施設の概要を示すのみであり（19～23頁）、同評価書における「愛知県知事意見に対する事業者の見解」においても「表や図を追加し、これらの内容についてより分かりやすく記載をおこな」ったと述べるのみで（725頁）、計画施設の諸元等具体的な内容を示すことをしていない。

愛知県知事意見は、計画施設の諸元等が明らかになった時点で、必要に応じ調査、予測及び評価を行うことを求めている。そのような意味で、本件環境影響評価は、未完成なものである。

（2）大深度地下トンネルの問題点

愛知県においては、リニア新幹線は、名古屋市ターミナル駅周辺を除いて大深度地下トンネルを走行することになっている。

大深度地下の公共的利用に関する特別措置法は、「建築物の地下室及びその建設の用に通常供されることがない地下の深さとして政令で定める深さ」（同法2条1号、同法施行令1条によって地表から40メートルとされている）及び「当該地下の使用をしようとする地点において通常の建築物の基礎ぐいを支持することができる地盤として政令で定めるもののうち最も浅い部分の深さに政令で定める距離を加えた深さ」（同法2条2号）を大深度地下とし、大深度地下は地下室が通常行われない深さであることから、公共の利用のための事

業について使用権を設定しても、通常補償すべき損失が発生しないと考えられるため、事前に補償を行うことなく利用権を設定できることとし、例外的に補償の必要がある場合に、使用権設定後に補償を行うこととしたものである。なお、同法の対象地域は「人口の集中度、土地利用の状況その他の事情を勘案し、公共の利益となる事業を円滑に遂行するため、大深度地下を使用する社会的経済的必要性が存在する地域として政令で定める地域」（同法3条）とされており、首都圏、近畿圏、中部圏の一部が対象地域と定められている（同法施行規則3条、別表第1）。

しかし、大深度地下を利用することが、環境への影響を発生させないということの意味するものではない。

かえって、大深度における地下水の状況や土壌汚染の存在について正確に把握することは困難である。また、後述するように亜炭鉱採掘跡に与える影響など未知の問題も含まれている。

したがって、大深度地下トンネルであるからといって、環境被害の発生を回避できると考えることは許されない。

(3) 名古屋市ターミナル駅について

名古屋市ターミナル駅については、延長約1キロメートル、幅約60メートル、面積約3.5ヘクタールの規模を想定した開削工法による工事を施工することが計画されている（19頁、24頁）。既存の鉄道路線が存在し、多数の利用者がいる名古屋駅、周辺にはオフィスビルや商業施設が集中する地域で、大規模な開削工事が長期間にわたって行われることから、周辺地域に対し、長期間にわたる大気質や水質への影響、騒音、振動等の発生、工事車両による交通渋滞による市民生活への危険などの影響が強く懸念される。

(4) 大量に発生する残土の処分について

トンネル掘削工事及び名古屋市ターミナル駅周辺の開削工事によって大量の建設発生土（残土）が発生することが予想されている。しかし、建設発生土の

処分については具体的な計画は未だ示されていない。

建設発生土処分計画が具体化したとしても、大量の建設発生土を長期間にわたり搬送するために大量の大型車両が通行することになり、周辺地域の環境影響の発生を避けることはできない（例えば、名城非常口は、国の機関や、愛知県、名古屋市の庁舎が集中する官庁街の中に建設される（リニア新幹線のトンネルは名古屋家庭裁判所・名古屋簡易裁判所庁舎直下の大深度地下を通過する）ため、名城非常口新設工事によって平成30年度には1日あたり最大200台もの大型車両が名古屋の官庁街を通行することが予定されている。そのため、愛知県弁護士会は、参加人に対し大型車両の運行計画の見直しを求めるとともに、名古屋高等裁判所に対して裁判所への来庁者の安全の確保などに留意することを申し入れている。）。

また、建設発生土には汚染された土壌が含まれることが予想され、このことによる環境影響も懸念される。本件環境影響評価書は、「汚染のおそれがある土壌に遭遇した場合には、有害物質の有無や汚染状況等を確認する」としているが（1154頁）、「汚染のおそれがある土壌」の定義すらしておらず、また「発生土に含まれる重金属等の有無を定期的に確認」するとも述べているが（同頁）どの程度の頻度で確認するのかも明らかにしていない。

2 大気質、騒音及び振動、微気圧波、低周波音に関して

(1) 大気質

建設作業及び資材、機械等の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、粉じん等による地域住民の生活環境（大気質、騒音、振動）などが懸念される。また、各非常口からは、トンネル掘削に関連した建設発生土の運搬等によって大型車両が集中することになる。

春日井市内の各非常口においては、1日最大800台もの大型車両が運行されることが予定されており、通行台数の削減が求められている。また、非常口等から幹線道路に至るまでの間、大型車両は生活道路周辺を運行するため、生

活環境への負荷は大きい。

建設機械の稼働による二酸化窒素の予測結果については、名古屋市の定める環境目標値を超過した値となっている。

(2) 騒音及び振動

ア リニア中央新幹線建設工事は10年を超える長期にわたるものであり、周辺の生活環境に与える影響は大きい。

名古屋市ターミナル駅周辺の予測結果は、騒音が81デシベル、振動が68デシベルであるが、長期にわたる工事計画であることから、周辺の生活環境に与える影響が懸念される。名古屋駅周辺では既存の鉄道路線が存在するため、既存路線の仮受け工事等は列車の運行が少なくなる夜間に実施される計画となっている。

また、トンネル工事は夜間も行われることになっている。夜間工事が実施される周辺、非常口の周辺では夜間の騒音、振動の発生が懸念される。この点について、事業者の見解では「夜間作業による騒音及び振動については、東海道新幹線高架橋を仮受けする杭施工時の騒音が約76dB、東海道新幹線高架下の地盤改良施工時の振動が約60dBとなります、夜間作業については、第8章に示した昼間の予測結果（騒音81dB、振動68dB）よりも小さな値となります」と記述するのみで（730頁）、評価書本文、資料のいずれにおいても騒音源、震動源、騒音・振動発生源単位、発生源からの距離など、予測に必要な条件が全く示されていない。予測条件を示すこともなく、事業者の見解のみを押しつけるのは、環境影響評価とはいえない。

資材及び機械を運搬する車両の運行に伴う騒音、振動については、車両の運行ルートが合流する道路沿道においては、特に被害が懸念されている。

イ 営業運転開始に伴う騒音・振動については、本件環境アセスにおいては換気口からの距離20メートル、10メートルの地点を選定、評価するにとどまっております。騒音規制法及び振動規制法に基づく「特定工場等にかかる規制基準」

が当該施設の敷地境界において適用していることから、不十分な環境アセスである。

また、地上部における振動に関しては、浮上走行から車輪走行に移行する地点の地質や周辺の建物状況によっては振動が増幅することも想定されるにもかかわらず、この点についての評価も不十分である。

(3) 微気圧波及び低周波音

換気施設の供用に伴い低周波音、また列車の走行に伴い微気圧波が発生することが予想されている。

本件環境アセスは、これらについて換気口中心から20メートル及び50メートル離れた地点を予測地点とするにとどまる。また、列車の走行に伴う微気圧波、低周波音については、タイヤ走行、すれ違い時等走行状況によっては増幅する可能性もある。

3 水質

本件環境影響評価においては、工事実施に伴う排水（湧水、雨水を含む）について、水量及び水質が定量的に示されていないという問題点が指摘されている。

4 地下水、水資源、地盤沈下

ア 本件環境影響評価においては、地下水位のシミュレーションについて、地下地質のモデル縦断面図におけるモデル化の方法や透水係数の設定等予測に用いた手法や条件が示されていないという欠陥がある。

春日井市においては、春日井市水道事業が取水する地下水源が同市廻間町地内に5カ所あり、本件工事による水源となる地下水の水位、水量、水質等に多大なる影響を及ぼすことが懸念されている。また、春日井市内では井戸水を利用している施設や事業所等があるため、工事や鉄道施設の存在による地下水の水位低下及び水質悪化も懸念されている。

イ 春日井市内においては、亜炭鉍採掘跡の近辺を地下トンネルで通行すること

が計画されている。亜炭鉱採掘跡地は地中を採掘したトンネルが縦横に広がっており、その全貌はつかめていない。亜炭鉱跡地では現在でも陥没事故などが発生している。

現在、旧亜炭鉱跡の坑道は地下水が充満することで安定を保っていると考えられている。リニア中央新幹線のために、坑道の下11メートルの地点にトンネルが作られると、工事の影響で坑道の中の水が抜けてしまうおそれがある。また、リニアが走行する際の振動でも水が抜けてしまうことが危惧される。そして、坑道から水が抜けて空洞となることで陥没事故を誘発する可能性がある。このように、本件工事の実施及び列車の走行によって亜炭鉱採掘跡地で陥没事故などが発生する危険性があるのである。

そのため、愛知県知事意見書も「亜炭の採掘跡におけるトンネル工事では、工事実施前にボーリング調査や物理探査等による空洞調査を行うとしているが、それらの調査にあたっては、関係機関等と協議、適切な調査計画を作成すること」を求めている（735頁）。しかし、本件環境影響評価では資料編において文献調査がなされているのみであって、リニア建設が亜炭鉱採掘跡に及ぼす影響については調査されていない。

5 土壌汚染

本件工事実施区域周辺には、汚染土壌（自然由来のものを含む）だけでなく、酸性雨、重金属等が溶出するおそれがある土壌が存在している。

名古屋駅周辺においては、参加人であるJR東海が実施した事業である「名駅一丁目1番地計画南地区（仮称）建設事業」（いわゆる「JRゲートタワー」）を初めとした他事業用地においてもヒ素及びその化合物による土壌汚染が確認されており、本件工事においても地下掘削工事等に伴い汚染された土壌が発生するおそれがある。

春日井市東部には美濃帯の地層が存在している。過去に、岐阜県内のトンネル工事掘削土処分場から黄鉄鉱を含む美濃帯を掘削した土砂に起因する硫酸

等の酸性水や溶出した重金属が流出した事象が発生している。春日井市内の美濃帯地層を掘削した土砂より、同様の事態が発生するおそれがある。

*美濃帯 北側の飛騨外縁帯と南側の領家帯との間に分布する構造帯で、長野県木曾地方から岐阜県飛騨～美濃地方を経て、愛知県尾張地方を通り、さらに養老・鈴鹿山地にかけて断続的に分布する。本帯は、古生代～中生代の海洋性および陸源性の堆積岩類の複合体（コンプレックス）より構成され、中生代ジュラ紀頃に形成された付加体と考えられている（甲C-A3）。

6 日照障害

愛知県知事意見は、「日照障害に係る予測結果が数値のみで示されているが、計画施設の高さ、形状等の予測条件を示すとともに、施設ごとの等時間日影図を示すなど予測結果を分かりやすく示すこと」を求めており、JR東海もこの意見に従い日影線図を追加している（丙7の2、429～435頁）。

上述したように、愛知県内ではリニア中央新幹線は全線地下トンネルとして計画されている。そのため、春日井市内で4カ所、名古屋市内1カ所の非常口が、また変電施設が名古屋市中区丸の内3丁目付近に計画されている。このうち、春日井市西尾町では換気施設等の高さは30メートル（ビル10階建に相当）、春日井市勝川町では換気施設等の高さが25メートル（ビル8階建に相当）、丸の内の変電施設は高さ35メートルもあり、日照障害が発生する可能性が高い。

7 文化財

ア 本件工事实施区域周辺では、名古屋市内では、文化財保護法に基づく名勝「名古屋城二の丸庭園」、天然記念物「名古屋城のカヤ」等がある、これら文化財への影響を回避、低減する措置が必要である。また、名城非常口とその周辺は文化財保護法93条の周知の埋蔵文化財包蔵地である「名古屋城三の丸遺跡」に含まれており、土地掘削等を伴う工事によって埋蔵文化財が滅失する可能性

が高い。また、変電施設と走行ルートを結ぶ送電施設が特別史跡名古屋城跡を構成する南外堀を横断することによって、特別史跡の現状を変更する可能性も高い。

イ 春日井市内においても、周知の埋蔵文化財包蔵地である「欠之下古墳」（同市西尾町）、「御鍋山古墳」（同市熊野町）が存在しており、埋蔵文化物への影響が懸念される。

8 動物、植物、生態系

ア 春日井市では、現地調査で準絶滅危惧種に選定されているオオタカが確認されており、保全措置が必要である（1360頁）。

イ 岐阜県と愛知県の県境周辺には湧水湿地（東海丘陵小湿地群）が存在し、自然環境に適応したシデコブシ等が生育している。工事による地下水の水質や水量への影響が懸念される（1363頁）。

ウ 愛知高原国定公園周辺では、ギフチョウ、ヒメタイコウチ等の希少な野生動植物が多く生息・生育している。鉄道施設の設置によって、周辺の希少な野生動植物の生息・生育している環境への影響が懸念される。

9 廃棄物等

トンネル工事及び名古屋市ターミナル駅周辺の開削工事によって大量の建設発生土が発生する。本件環境影響評価書は、地下駅、変電施設の切り土、既存工作物の除去で140万 m^3 （1408頁）、トンネル工事、非常口で510万 m^3 と予想している。

建設発生土の処理については、愛知県内の全容は未だ明らかにされていない。愛知県瀬戸市内の珪砂鉾山の埋め戻し材として利用することが検討されているようである。

建設発生土の搬出ルートでは、長期間にわたり多量の大型車両が通行することになるため、大気質、騒音、震動など周辺環境への影響が懸念される。

また、上述したように、建設発生土には汚染された土壌が含まれることが予

想されるため、発生土処分に伴って環境汚染を発生させるおそれもある。

10 その他

列車走行に伴い発生する電磁波については、時間変動する磁界の長期的な暴露が人体に及ぼす影響、自然界に存在する磁界の強さを超える場合の生態系に及ぼす影響等に関する知見は乏しい。また、温室効果ガスについても、工事の実施にともない発生する温室効果ガスが二酸化炭素に換算して約183万t CO₂、そのうち建設資材使用にともなうものが約110万t CO₂も占めており（1423～1424頁）、地球温暖化を悪化させる計画というほかない。

第3 まとめ

以上に述べたように、全区間が地下トンネルとして計画されている愛知県においても、リニア建設工事及びリニア新幹線の供用にともなって、環境影響が発生する可能性があり、沿線住民の生活環境や健康への被害の発生も危惧されている。にもかかわらず、本件アセスは、環境に及ぼす影響を把握するために必要な予測条件が十分に示されず、環境保全措置の内容やその効果も具体的に記載されないという、およそ環境影響評価に値しない内容になっている。

このような不十分か環境影響評価しか行われていないにもかかわらず、被告が本件工事を認可したことは環境影響評価法に違反するというほかない。