

平成28年(行ウ)第211号 工事実施計画(その1)認可取消請求事件

平成31年(行ウ)第115号 工事実施計画(その2)認可取消請求事件

原告 川 村 晃 生 外

被 告 国(処分行政庁 國土交通大臣)

参 加 人 東 海 旅 客 鉄 道 株 式 会 社

準 備 書 面 27 (求釈明)

2019(令和元)年10月11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 横山聰



同 和泉貴士



外

第1 これまでの被告への求釈明と被告の対応

1 原告らが行ってきた求釈明

これまで原告らは、準備書面でいくつもの求釈明を行ってきた。その内容は大まかに類別すると以下の通りである。

- ① 被告が認可し環境影響評価の対象とした建造物の形状や規模に関して明らかにするよう求めた（原告ら準備書面3など）。
- ② 運行供用走行時の安全性確保が超高速度公共交通機関であるリニア中央新幹線認可の前提である。そこで、安全性について事業計画認可時にどの程度審理しているかを明らかにするために、火災等の事故時に乗客の安全な避難について山岳トンネルの避難路（斜坑等）の形状・位置等について、被告が理解・把握しているか及び新幹線を超える超高速度交通機関特有の避難のための問題点について具体的検討をどの程度、どのように実施したかを明らかにするよう求めた（原告ら準備書面8、12、16など）。
- ③ 運行供用走行時の安全性確保が超高速度公共交通機関であるリニア中央新幹線認可の前提である。従って、その建設ルート自体が安全性が高く事故の可能性を可能な限り排除・低減するものであるべきである。「亜炭鉱跡の陥没事故の危険が生じる可能性のある場所」や「多数の活断層を横断して地震による断層変異でのガイドウェイの寸断」などの危険発生の否定できないルートを選択したことについて、被告が安全性について、どの程度、どのように検討したか、具体的な内容及び審議状況はどうだったかなどについて明かにするよう求めた（原告ら準備書面8、12など）。
- ④ 発生土の処分場所を確定せず、環境影響評価を潜脱している
本件事業計画によれば、路線の約86%は地下トンネルに拠らざるを得ない。これは、可能な限り直線のルートでなければ超高速度を確保できな

いからである。そのために大深度地下法という、憲法上保護される私的財産権を侵害する疑いのある法律までも活用しようとしている。しかし、その場合明らかに約 6000 万 m³もの大量の発生土が見込まれる。この発生土は再利用するにせよ処分するにせよ、工事の進行のためには発生土置き場に一時的に保管する必要がある。これは工事計画を立案すれば当初から判明していた事実である。また、どこに発生土置き場を設置するかは、発生土を運搬する輸送用車両の交通ルートと交通量に影響し、当該車両の排出する排気ガスの量や騒音・振動・交通混雑などの被害に直結する。そのため、地域住民らは説明会時点から隨時発生土置き場を明らかにし、運搬ルートも示すよう求めてきた。しかし、JR 東海は、早急に工事に着手すべく、この発生土置場を何ら具体的に定めることなく事業計画の認可を求めた。掘削された土自体が安全性の検査を受け発生土となるか産業廃棄物となるかの問題に加えて、大量の発生土の置き場が全く明らかにならないまま事業計画の認可を申請し、被告は発生土置き場が定まっていないにも拘らずこれを認可してしまったのである。従って、原告らはどこに発生土を置くのか場所を明らかにするよう、弁論において隨時請求してきた。しかし、被告は、原告らが上記の問題点を指摘し、発生土置き場を明らかにするよう求めたにも拘らず一向に応じようとせず、JR 東海に開示や指定を要求することなく、真剣な対応をしようとしなかった。

以下では、それぞれの釈明のポイントについての被告の大まかな対応と、さらなる求釈明について明かにし、新たな求釈明を行う。

2 被告の求釈明への対応と再度の求釈明～釈明事項①について

まず、①については、被告は、リニア中央新幹線の建設においては、建設規模が巨大なので工事認可計画時点では建造物の詳細な工事計画や図面の作成が困難、と回答している（被告準備書面 4）。しかし、これは明らかに誤解して

いるか、論点をすり替えている。環境評価の問題として対象にした建造物は何か、と問うているのに、プロジェクトが大規模なので細かいことは決めてない、というのは「全幹法での工事認可申請手続きの問題」（それはそれ自体で問題ではあるが）であり、原告の問う「環境影響評価手続き」に関して十分に実施しない根拠とはならない。実施する事業に関して認可申請手続きの中に当該事業の環境影響評価が要求されている以上、別体系の手続きとして環境法体系に則った「環境影響評価」が充足されることは理の当然である。そして、横断条項に基づいて独立した手続きである環境影響評価が充足されない限り、認可処分手続きは無効と言わざるを得ないのである。そして、環境影響評価に際して、「いかなる形態の施設が作られるか」は評価の基本中の基本である。なぜなら、環境影響評価として「日照」や「景観」などの項目は、どのような形態・外観・規模等の設備が建設されるかが明らかにならなければ評価できるはずがない。また、どの程度の規模の建造物が建設されるかが判明しなければ、工事の期間や工事に従事する建設機械・運搬車両の数などが判明せず工事中の建設機械や運送車両による騒音・振動・大気汚染などの「評価項目」が適切に評価されたかを検証できることとなる。そして、事業規模等と比してあまりにも非常識な（明らかに建設目的に適合しない、など）内容で建造物が設定されていれば、このような不合理な内容の事業について事業認可をするべきでないという結論に至るはずである。環境影響評価は、単に「形式的に手続きを経過した」ことで済ませられるものではないはずである。批判的検証を経ても「これならば環境への負荷を考慮しその低減・緩和の対策として理解を得られる」というに値する内容でなければ意味がない。従って、被告はいかなる規模・形態の建造物について環境影響評価を行ったかを適宜正確に答えねばならないはずである。しかるに、被告は、事業規模が大きいことを理由に「環境影響評価」ができるような形態・外観・規模等の建造物について明かにしない。

また、被告は、JR東海が、本件事業の認可処分を受けた2014年10月以降、

矢継ぎ早に工事契約を締結していることは把握していると思われるが（最初は2015年8月に南アルプストンネル山梨工区、次いで2015年9～10月で品川駅南北工区）、各工区工事において建設する施設の形状や規模等が明らかにならなければ建築契約を締結することはない。なぜなら、「どのようなものを建設するか」が明らかでなければそもそも「見積もり」が取れないはずである。従って、少なくとも各工事における「環境影響評価の対象とできる程度の仮の施設の形状・規模等」は明らかにできるはずである。しかし、被告は原告らの要求に何ら応じようとしない。

原告らは、最終的に想定した建造物と全く同じ建造物を建設しなければならないなどと主張しているのではない。計画の途中であり、環境影響評価のために仮定した形状・外観・規模等の建造物とある程度のズレが生じるのは理解できるところである。しかるに、被告は自らが「環境影響評価」の根拠とした仮定の形状・外観・規模等の建造物がありながら、これを全く具体的に示そうとしないのである。原告らは、その後も、原告ら準備書面13で再度明らかにするよう求めたが、被告は被告準備書面14で「必要な限度で特定した」と述べるのみで具体的に仮定・特定した建造物の形状・外観・規模等について明かにしない。裁判所から明らかにするよう示唆されても、頑なにこれを拒んでいる。

そこで、改めて裁判所に対し、被告に以下のとおり釈明を行い、誠実に回答するよう訴訟指揮することを求める。

被告が環境影響評価の対象とした、本件事業で仮定した建造物の形状・外観・規模等について、明らかにせよ。

2 被告の求釈明への対応と再度の求釈明～釈明事項②について

運行上の事故の対する乗客の安全性確保について、原告らはこれまで事故発生後に使用する非常口の具体的構造、距離、勾配や避難のための手段の具体的

検討、消磁のための具体的手順など、事故が生じた場合の緊急対策などについて説明を求めた（原告ら準備書面8、12等）。それは、JR東海の説明では、1編成の列車で最大1000名もの乗客が乗車するのに乗務員が2、3名であり、運転士も乗車していないことから、地震・火災などの緊急事態が生じた場合には乗客の安全が図れるか極めて疑問であり、不安が拭いきれないからである。

しかるに被告は、準備書面6で、超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価（乙50）を根拠として、トンネル坑口・立坑・斜坑・作業坑から外部に避難する、万一トンネルの途中で停止した場合には新幹線・山梨実験線の経験に立脚して対応方法は明確化しており、実用化に必要な技術や運営方法の確立の見通しが得られている、と主張するのみで、具体的にいかなる経験に立脚してどのような対応方法を取るのか、「実用化に必要な技術や運営方法の確立の見通し」とは具体的に何を意味するのか、どのように得られているのかについて、何ら具体的な説明を行わない。

リニア中央新幹線は、在来の新幹線の倍の超高速で運行され、殆どが地下であり、これまでJR東海がトンネル内事故対応の基本としてきた「地上部に出る」「駅に入る」などといった対応が容易ではないと危惧されている。従って、在来の新幹線と異なる避難対応が必要なのではないか、異なるのであればその旨を説得的に説明されればよく、異なるのであればどの点がなぜどのように異なるかを明確にし、その対応策について検討している内容を「具体的に」示すよう求めているのである。事故時の超電導磁石の消磁システムの稼働などは全く新しい対応であり、超強力な磁場に踏み込まないための安全措置は明らかにされてしかるべきであろう。原告らを含め乗客となる可能性のあるすべての人が興味を持ち、納得のゆく答えを知りたがるテーマである。事業認可を下した以上、利用する将来の乗客の安全を検討したことを明らかにするのは、認可者の義務である。また、避難路についても、高齢者や障がい者が乗車するこ

とを前提として避難路は確保されておらねばならず、特に山岳トンネルにおいてはどの程度の距離・勾配の避難路を避難させられるのか、最大1000名が一時的にも避難できるような設備やスペースが確保できるのか、避難した先の待機場所から市民生活の場に戻るのにどのような準備が検討されているのか、など、疑問は山積している。これら釈明に対する被告の回答は全く具体性がない。「在来の新幹線と同等の避難性能」と言われても、それ自体が具体的にどのような性能なのかを問うているのに、間に間で返すようなもので、釈明が一向に効を奏していない。

そこで、原告らは、裁判所に対し、以下の通り被告への釈明を行い、誠実に回答するよう訴訟指揮することを求める。

リニア中央新幹線において、具体的事故が発生した場合に在来新幹線との対応の類似点と相違点を明らかにし、いずれに対しても具体的にいかなる対応を取ることを検討しているかを明示せよ。また、各山岳トンネルについて、トンネル坑口・立坑・斜坑・作業坑を避難坑として使用する場合に、移動する距離と勾配、一時待機場所の設備の具体的構想、避難者が生活空間に戻るための具体的手順について詳細に明らかにせよ。

3 被告の求釈明への対応と再度の求釈明～釈明事項③について

前述のように、被告が本事業を認可した時点では、ルートは定まっており、「亜炭鉱跡の陥没事故の危険が生じる可能性のある場所」や「多数の活断層を横断して地震による断層変異でのガイドウェイの寸断」や「山岳トンネルからの出口における高架橋でのガイドウェイの寸断」等の危険の否定できないルートであることは明らかであったにも拘らず、同ルートで建設することを認可している。従って被告は同認可によるルートの選択について、十分安全性の検討を行っていなければならない。そこで、原告らは、被告が、「一般的には危険

と考えるルート」をあえて選定した具体的検討内容及び審議状況について明かにするよう求めた（原告ら準備書面12等）。これに対し被告は、亜炭鉱跡の選定について、認可後に施工段階で建設主体のJR東海が工事方法やトンネル設計を検討すると回答している。また、活断層の通過の危険についても、地震への対応方針が確認されガイドウェイで磁力により拘束されているから脱線がないのが基本で、具体的な対応は認可後に建設主体のJR東海が工事方法やトンネル設計を検討するとしている（いずれも被告準備書面6）。

しかし、設計・施工の前提として、危険性の高いルートを回避して事故が極力生じないようなルートを認可するのが責任ある認可者の対応ではないか。少なくともこれまで示された被告の主張は、認可後に建設主体がやるから、ルートの選定は責任持たない、と言っているに等しい。

そもそも被告の対応は、本事業はJR東海が実施を宣言して被告に認可を求める経緯から、ルートもJR東海の言うがままに定めて、何かあったら責任は全てJR東海にあるとでも考えているとしか思えない態度である。しかし、多数の乗客が利用し生命と身体が掛かっている交通の安全の確保について、かくもおざなりで無責任な対応で良いとは思えない。少なくとも過去の被告の経験や知識に基づいて、安全性の確保について、事業計画の段階で懸念が生じるのであれば、少なくとも建設主体のJR東海に対応が十分か、対策は具体的にどのように考えているのかを確認するべきであろう。少なくとも、これまでの被告の釈明には、責任もってルートの安全性を検討した形跡はない。そこで、裁判所に対し、被告が以下の釈明に具体的に応じるよう訴訟指揮を求める。

亜炭鉱跡の陥没事故の危険性、活断層を横断する危険性について、具体的に検討した結果を示し、検討しておらず設計・施工時に建設主体であるJR東海が検討すればよいと判断したのであれば、自らが検討する必要がないと判断したことの根拠を具体的かつ詳細に明らかにせよ。

4 発生土置き場についての求釈明

原告らを含む本件リニア中央新幹線の沿線周辺の住民にとって、これほど大規模な工事が長期間に渡って行われるということは、知識としては理解できるが、自らの生活に関わることとして強い関心を持つことは、「どこに発生土置き場が置かれるか」「発生土運搬のルートはどこか」である。なぜなら、近時風水害も反発し、大量の発生土の置き場が生活空間の近隣に生じた場合に安全性への危惧を有することは不合理ではないし、また、発生土運搬ルートが近隣であれば、頻繁に発生土運搬車両が走行し、排気ガス、騒音・振動、交通混雑が発生することが懸念される。原告ら地域住民が高い関心を持つのも当然であろう。そこで原告らは、隨時弁論でも、発生土置き場について明かにするよう求め続けて来た。しかし、被告は原告らの釈明に対し、何ら対応する気配もなく、JR東海に対して指示することもしない。被告が、本問題について踏み込もうとしないのは、工事の期間の間だけに生じる期間限定の問題であるとでも考えているからであろうか。しかし、発生土の置き場への移動後の発生土の利用について全く明かにならない以上、何年間どの程度の量が置いたままになるのかも明らかではない。地域住民の不安を適切に解消されるよう、「責任を持った」回答を被告は行うべきである。従って、裁判所に対し、被告が以下の釈明に具体的に応じるよう訴訟指揮を求める。

被告は、各地の発生土の置き場所について早急に明らかにするとともに、最終処分をどのようにするかについて明かにせよ。

5 その他新たな求釈明点

今後、証人尋問に移行する準備として、以下の点について釈明を求めものである。従前から釈明を求めてきた点も含まれるが、尋問のために改めて整理する必要があり、釈明を求める次第である。

- (1) 全幹法の目的として、①全国に新幹線網を整備する、②主要都市間を有機的・効率的に連結する、③地方の振興に資する、の3つがあるが、被告は各目的について具体的にどのような点を評価して全幹法の適用を妥当と評価したのか明らかにされたい。
- (2) 2016年11月に、被告は本事業への財政投融資実施したが、そうなると本事業の経済的健全性、採算性が必要となると考えられるが、本事業について経済的健全性を判断した根拠を具体的に明らかにされたい。
- (3) 人口減少状況にある我が国において本事業の将来的採算が見込めるとした根拠及びその資料を明らかにされたい。
- (4) 採算性判断の要素としてメンテナンスが重要と考えられるが、地上走行から浮上へ、浮上から地上走行へと移行する地上走行システムの車輪・車軸等のシステムの維持管理費は、1台当たり年間いくらかかると概算しているのか。
- (5) トンネル内にガイドウェイ電磁石の成型カバーや誘導集電システムに難燃物が使用されるとされているが、火災が生じた場合のこれら難燃物の燃焼拡大にかかる時間と燃焼により発生するガスの成分及び人体影響を明らかにされたい。
- (6) ガイドウェイの電磁石には車体の浮上により車両分の重量がかかるが、その場合にガイドウェイの電磁石が脱落しないための措置と電磁石のメンテナンスの間隔、費用について明かにされたい。
- (7) 大井川の流水量の減少について、環境影響評価書では「毎秒2m³」とされているが、その数値の根拠を明らかにされたい。
- また、近時静岡県との交渉の際にリスク管理量として「毎秒3m³以下」という管理量の数値が示されたやに聞いており、根拠を明らかにされたい。
- また、その基礎情報として、トンネル湧水量が毎秒2.67m³と推計されているが、その根拠も明らかにされたい。

以上