

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ていない。

第4 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 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 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 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 5 kmおきに建設されるという立坑 (ないし横坑や斜抗) 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剃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 m^3 、他が 2 万~20 万 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 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いがない、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^3 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^3 と見込まれているが、JR 東海によると、約 30% (約 360 万 m^3) 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^3 ）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%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」中によろやく出されたのが以下の数字である。

・愛川町田代	75 万 m^3
・清川村煤ヶ谷	60 万 m^3
・小田原市久野	15 万 m^3
・中井町雑色	15 万 m^3
・相模原市葉山島Ⅰ	7 万 2000 m^3
・小田原市江ノ浦	8 万 m^3
・大井町山田	10 万 m^3
・松田町寄	14 万 m^3
・厚木市七沢	25 万 m^3
・相模原市葉山島Ⅱ	5 万 m^3
・山北町第二川西	3 万 5000 m^3
・山北町谷ヶ	15 万 m^3
・小田原市第二上町	24 万 m^3
合計	276 万 7000 m^3

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^3 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^3 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^3 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 万 7000 m^3 であり、残り 70%の発生土約 780 万 m^3 のうち約 66 万 3000 m^3 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、2015（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 1 万 1000 m^2 、容量約 3 万 m^3 、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ほか、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 m³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 70 dB 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 m³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、地域コミュニティー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ほか、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恐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、山梨実験線の工事で排出された約 160 万 m³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

発生年月	地区	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"> ・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 ・他の工事現場から残土を搬入していた ・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
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"> ・民有地に建設残土が大量（16万㎡）に積まれ、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 ・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
H26. 4	関東	山林に残土を埋め立てた業者を送検	<ul style="list-style-type: none"> ・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
H26. 3	九州	山腹の残土が地元銘水の水場に流出	<ul style="list-style-type: none"> ・山腹の残土が崩れ、地元銘水の祠、水場が埋まる ・民家、田畑の周辺にも流出したため、住民が避難
H26. 3	関西	残土処分場で土砂が崩れ、公道の通行止め、停電が発生	<ul style="list-style-type: none"> ・残土処分場の土砂が大量に近隣の田畑などに流出 ・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1000軒以上が停電 ・大量の残土を山のように高く積み上げていた
H25. 6	関西	残土処分場で有害物質を検出	<ul style="list-style-type: none"> ・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
H25. 6	関西	残土処分場で土砂が崩れ、河川等に流出	<ul style="list-style-type: none"> ・残土処分場が崩落し、斜面下の隣地、河川に流出 ・大量の残土を山のように高く積み上げていた ・近隣住民等が公害調停を申請の見込み

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"> ・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 ・許可の3倍以上の土砂を搬入 ・新たな崩落、河川氾濫の危険があるため、撤去、復旧工事を県が代執行
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"> ・建築業者が市有地のため池に、大量(3,600 m³)のがれき類を含む土砂を投棄して埋立 ・基準を超える重金属等の汚染のある箇所も存在 ・市は調査費、撤去費を建設業者に請求予定
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搜索	<ul style="list-style-type: none"> ・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搜索(森林法違反・無許可開発) ・「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
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"> ・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 ・廃棄物処理法違反(不法投棄)の疑いで建設業者を逮捕
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"> ・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 ・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
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"> ・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 ・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 ・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、適合しない場合は産廃として埋立処分
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"> ・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 ・残土条例の対象規模以下の処分場 ・山林の谷間の急傾斜面に設置、排水施設なし

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"> ・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 ・残土条例を遵守していたが、条例に土壤調査が含まれず
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"> ・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 ・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
H19.3	中部	汚泥処理物を再生土として販売	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・工事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
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"> ・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 ・牧場造成地の近隣住民の不安から、ヒ素への汚染が判明
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"> ・碎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。 ・売り主の碎石販売会社は倒産、買い主の不動産業者は契約を解除する意向
H17.11	関東	残土処分場に産廃を投棄	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・資材置場に保管していた廃材を、自社の残土処分場に投棄
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"> ・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 ・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 ・宅地開発業者が土壌を搬出処分
H16.6	関東	残土処分場に産廃を投棄	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・解体業者は、産廃の上に残土を覆ったダンプカーで搬入
H16.3	九州	残土の河川内仮置に住民が苦情	<ul style="list-style-type: none"> ・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

H16.3	中国	建設残土を山林に 投棄	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・県は残土条例（懲役刑及び百万円以下の罰金刑を含む）を議会に提案予定
H16.3	中部	トンネル残土が河 川を汚染	<ul style="list-style-type: none"> ・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
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"> ・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 ・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
H15.3	関西	埋立に利用した海 底土砂が汚染	<ul style="list-style-type: none"> ・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
H14.9	関西	残土処分場で残土 が崩落	<ul style="list-style-type: none"> ・残土処分業者の設置する残土処分場で残土が崩落し、隣のミカン畑を覆う ・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
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"> ・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 ・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
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"> ・トンネル残土を付近の河川の水源地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 ・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

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、トンネル掘削の段階でウランを含む発生土が大量に生じる危険性がある。

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ほかない。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 μ 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 μ 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とる、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、供用が周辺的环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ず、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5 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10t 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。途中小渋ダム付近で県道 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 号線は 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 万 m³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 26314 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 10t 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中川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曾地区でも工事車両・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、交通騒音の増加等生活環境が破壊される被害が予測される。

南木曾町は木曾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い山地の道路（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 10t ダンプトラックを中心とする大型車が 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、中央新幹線工車の車両が多数国道 256 号線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 を適用すべき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り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間違おり、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 10t 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溪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10t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れていない。

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年目から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。

③ 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年目から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 68 dB 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

工事車両交通量は 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 台と大量である。

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プルーム式・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 倍
20dB 増加	圧力 10.00 倍	聴感 4 倍
30dB 増加	圧力 31.62 倍	聴感 8 倍
40dB 増加	圧力 100.00 倍	聴感 16 倍
50dB 増加	圧力 316.23 倍	聴感 32 倍
60dB 増加	圧力 1000.00 倍	聴感 64 倍
70dB 増加	圧力 3162.28 倍	聴感 128 倍

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・玖線

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 6 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、天竜川水系、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（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みである。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（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、「・3000m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、大井川水系及び天竜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、原生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