

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ほか、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。そうなる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、南アルプスユネスコ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^m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 万³m³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ることからすると、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。どのような対策をと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的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と述べておりおよそ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」に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にと注文が出された。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壌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は変えていない。

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 か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7 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8 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～1万THz）、放射線（1万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（γ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「静磁界の曝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 μ 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 μ 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者について 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、1m 地点で 0.81mT、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退避する場合に、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 以上の電磁波に被曝する危険はないのかな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 月に国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会で採用された。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、測定地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（1.4 μ T）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（240 μ T）、②の場合 0.021mT（21 μ T）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回（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。本件認可処分（その2）工事ではこの問題が新たに生じるはずであるが、この点での環境影響評価が独自になされた形跡はない。本件認可処分（その1）に先立つ環境影響評価において車両内と車両外の電磁波について検討している以上、本件認可処分（その2）に際して変電所や高圧送電線のルートにおける環境影響評価を行っていない点は違法の誹りを免れない。

7 小括

以上のごとく、本件認可処分（その2）に関連する使用に伴うの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9 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

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（高上式、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、日照阻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、日照阻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10 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、コンクリートの巨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

神奈川県は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11 本件認可処分（その2）は、環境影響評価を実施しておらず、全幹法および鉄道法に反する

JR 東海は、本件認可処分（その2）に際して、新たに環境影響評価を行っていない。上記環境要素に対する影響は、本件認可処分（その1）が対象とする、橋梁やトンネル、軌道工事等の「土木構造物関係分」の工事によってのみ生じるものではない。土木構造物の建築のみでは中央新幹線の車両を運行することはできず、本件認可処分（その2）が対象とする、電気関係等の「開業関係設備分」の工事によってはじめて車両の運行が可能となる。また、実際に本件認可処分（その1）段階で作成された環境影響評価では、工事内容が特定されていないが故に事後アセスによる検討対象とされた事項が多数存在する。とすれば、供用に伴う騒音、振動、微気圧波等、電磁波の人体影響といった環境破壊の可能性のある諸要素については、本件認可処分（その2）の段階で再度環境影響評価を行うべきであり、かかる環境影響評価を行っていないことを看過してなされた本件認可は違法というほかない。

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3) 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、沿線住民や乗客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の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認可処分(その1)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ところ、この違法性を承継するとともに固有の違法性も認められる本件認可処分(その2)は、取消を免れないものである。

以上