

平成28年(行ウ)第211号

原告 川村晃生 外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 13

2017(平成29)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 関島保雄

同 中島嘉尚

同 横山聡

同 和泉貴士

外

被告は準備書面(4)の内環境影響評価に関して以下の通り反論する。

第1 被告は準備書面(4)の内環境影響評価に関して以下の通り総論的な主張をしている。

- 1 国土交通大臣は、工事実施計画の認可に当たっては、横断条項である環境影響評価法33条に基づき環境保全についての「適正な配慮」を審査する義務を負う外は、全幹法の下では法定された審査基準はなく、いかなる事項を考慮するかについては広範な裁量権を付与されている。
- 2 全幹法9条1項の合理的裁量権の行使として、環境影響評価法33条により義務付けられている要考慮事項である「環境への配慮の審査」をすることとした。

- 3 審査の対象は、補正後環境影響評価書及び免許者（国交大臣）の24条意見書（乙41号）が判断材料である。
- 4 審査の内容は、対象事業により環境の構成要素が変動することを前提に「環境」が「保全」されるかどうか、即ち一定の状態のまま保持されるかどうかを問題にする。  
「保全」されるべき対象の取捨選択の可否の判断も含めてその基準等を直接定めた法令は無いので、その判断は免許者の合理的な裁量にゆだねられている。
- 5 保全のための「手段方法」や「配慮の内容程度」は多種多様であることから、免許者が何をもって「適正な環境保全への配慮」とするかの基準等を定めた法令が無いことから、免許者の合理的な裁量に委ねられている。
- 6 免許者である国土交通大臣の今回の認可に当たって行った「環境配慮審査」は、主務省令（乙42号、鉄道建設事業に係る環境影響評価の項目、調査、予測及び評価手法選定の指針、環境保全のための措置に関する指針）別表第1に記載の項目及び同省令21条1項によりJR東海が追加した選定項目に着目して「環境の保全について適正な配慮がなされたものであるか」を審査した。
- 7 審査の結果、環境保全措置等を実施することによって、環境影響は回避ないし低減されており、必要に応じて損なわれる環境の有する価値の代償がされていること、及び国及び関係自治体の環境保全に関する施策に示される基準（環境基準）又は目標の達成に務められていることから、対象事業の区域及びその周辺に及ぼす環境影響の程度は小さいと判断し、環境の保全について適正な配慮がされていると判断した。

## 第2 被告の主張に対する反論

- 1 リニア中央新幹線には全幹法を適用すべきではなく鉄道事業法を適用すべきで、鉄道事業法における工事施行の認可手続きとそれに伴う環境影響評価をすべきであり、全幹法を前提に行った環境影響評価はそれ自体が違法となる。

即ち、原告らは本件環境影響評価が違法であると指摘する一つが、工事対象

の施設等が、全幹法を適用した結果、特定されず不明確なままそれを前提として環境影響評価が行われており、その点で環境影響評価自体が違法となるのである。

鉄道事業法8条に基づく工事認可の場合は、申請書に工事する施設を詳細に記載することが要求されており、工事によって造られる施設等が特定されており、その特定された施設が建設され、造成されることを前提に環境影響評価が行われるのである。

この施設の特定の問題については後に詳述する。

- 2 仮に、本件事業に全幹法が適用されるとしても、全幹法による環境影響評価の審査において、全幹法に審査基準が法定されていないからといって、環境影響評価法33条に基づく「環境保全についての適正な配慮」の審査で、いかなる事項を考慮するかは国土交通大臣に広範な裁量権が付与されている訳ではない。環境影響評価法及び鉄道建設事業に関する主務省令である「鉄道建設事業に係る環境影響評価の項目、調査、予測及び評価手法選定の指針、環境保全のための措置に関する指針」に従って、「環境保全についての適正な配慮」がされているか厳正に審査をしなければならないのであって、全幹法による審査だからといって国土交通大臣に広範な裁量権が付与されているわけではない。鉄道建設事業に関する主務省令である「鉄道建設事業に係る環境影響評価の項目、調査、予測及び評価手法選定の指針、環境保全のための措置に関する指針」にも、新幹線建設に関する環境影響評価に特に国土交通大臣に広範な裁量権を付与する旨の規定はない。

従って、国土交通大臣は、環境影響評価法33条1項の審査を行った結果、本件事業が「環境の保全について適正な配慮がなされていないと判断した」場合は、環境影響評価法33条2項3号により、工事認可を拒否すること又は必要な条件を付さなければならないのである。

この点に関しては既に原告は準備書面6の5頁以下で主張している。

環境影響評価法 33 条違反といえるためには、「事実の基礎を欠き又は社会通念上著しく妥当性を欠くことが明らかであるなど、免許等を行う者に付与された裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものであること」（東京高判平成 24 年 10 月 26 日、最判平成 27 年 1 月 27 日）が必要であるとのことであるが、具体的審査基準は、以下のとおりである。

すなわち、①環境影響評価を行う対象が不明確又は不確定であるのに免許等がなされた場合（審査基準①）

もしくは、②環境影響評価手続において調査・予測・評価を行うべき対象又は項目が欠落している又は行ったと評価できないのに免許等がなされた場合（審査基準②）

には、裁量の逸脱濫用があるといえ、違法となる。

本件において①の審査基準に違反するものとして、「建設される土地の形状の変更及び施設等がどのようなものが建設されるのかが特定されていない」ことが指摘できる。

本件において②の審査基準に違反する場合とは、山梨実験線での環境影響評価が行われていないこと、複数案が検討されていないこと、事後調査に回すことで意図的な調査項目を脱落していること、公衆への情報開示が不十分で意見を聞く基礎を欠いていること、公衆や自治体の長の意見及び大臣意見が反映されていないことを指摘できる。

これについては既に準備書面 6 で主張した通りである。

第 3 施設等の特定性が欠けているから環境影響評価としては違法であり不十分であるとの原告の主張に対する被告の反論とこれに対する原告側の反論

#### 1 被告の主張

(1) 全幹法 9 条の認可では全幹法施行規則 2 条 1 項各号により添付書類の内容が法定されており、法定されている記載事項及び添付書類で確認できる程度で中央新幹線の施設等の特定性は十分でそれ以上の詳細な特定は要求されて

いない。

- (2) また評価書の必要的記載事項を規定する主務省令（乙42号）34条1項で準用される主務省令33条1項各号の要求する程度で足り、かつ、同条項は施設の形状等の記載を具体的に要求する定めは存在しないことからすると、対象事業の内容の詳細さは、主務省令33条1項各号の記載事項によって確認できる程度で足りるから、施設の特定性を欠くとの主張は理由がない。
- (3) 原告らは補正後環境影響評価書3章に記載された施設の特定性の欠如を主張するが、評価書は3章記載の施設の内容に基づいて行われたものではない。同評価書8章の記載からも、JR東海は環境影響評価をするに当たって、個別の環境影響評価の項目ごとに、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ある。従って、原告の主張する環境影響書3章記載の諸施設の概要を持って特定性が無いとの批判は的を得ない議論である。いかなる環境影響評価の項目との関係で本件補正後環境影響評価書8章記載の諸施設の形状等が不十分であると主張するのか不明である。
- (4) 原告らの主張では、いかなる環境影響評価項目との関係で施設の形状の特定性が不十分であるのか不明である。
- (5) また、本件工事実施計画記載事項又はその添付書類と関係ない（電気系統など今後の申請である「その2」の計画対象事業）施設の特定性を主張しているものもあり主張自体失当である。
- (6) 「駅施設」について特定性を欠くとの主張は、全幹法9条では詳細な設計図などは要求していない。全幹法施行規則2条1項3号で「駐車場の位置」を示せばよいので、駐車場の設置場所の住所を特定すれば足りる。駐車場の平面図は参考資料に過ぎず全幹法9条の認可の対象ではない。環境影響評価においてもその特定性は環境影響評価書3章記載の対象事業内容の記載に基づいて行われたものではない。環境影響評価に必要な個別の環境影響評価の項目ごとに、

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ある。従って、原告の主張する環境影響書3章記載の諸施設の概要を持って特定性が無いとの批判は的を得ない議論である。駅施設に関してはJR東海によって、環境影響の予測、評価を行う上で必要な限度での形状等の特定が合理的な仮定に基づき行われたものであるから、環境配慮の審査をするに当たって十分な判断材料たりうるものとなっている。

- (7) 「保守用車留置施設」「保守基地」は、全幹法施行規則2条1項各号における記載が要求されている施設ではないので、全幹法9条の工事計画審査の対象ではない。

また環境影響評価における特定性も環境影響評価に必要な個別の環境影響評価の項目ごとに、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ある。従って、原告の主張する環境影響書3章記載の諸施設の概要を持って特定性が無いとの批判は的を得ない議論である。駅施設に関してはJR東海によって、環境影響の予測、評価を行う上で必要な限度での形状等の特定が合理的な仮定に基づき行われたものであるから、環境配慮の審査をするに当たって十分な判断材料足りうるものとなっている。

- (8) 「車両基地」は、全幹法の認可の対象であるが、全幹法施行規則2条1項6号では、平面図の中に「車庫及び検査修繕施設位置」を明らかにすることまで要求されていないので住所を記載することをもって足りる。また全幹法施行規則2条2項5号の「車庫施設及び検査修繕施設の概要を示す表」として第三号様式の限度で特定は足りる。

- (9) 「変電所」は全幹法の認可の対象は「変電所の概要」を記載すべきとなっているが、新設箇所、受電設備の電圧回数線等であり、現地における設備の変電所施設の形状等設計施行は記載事項ではなく認可の対象ではない。

また環境影響評価における特定性も環境影響評価に必要な個別の環境影響評価の項目ごとに、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ある。従って、原告の主張する環境影響書3章記載の諸施設の概要をもって特定性が無いとの批判は的を得ない議論である。駅施設に関してはJR東海によって、環境影響の予測、評価を行う上で必要な限度での形状等の特定が合理的な仮定に基づき行われたものであるから、環境配慮の審査をするに当たって十分な判断材料足りうるものとなっている。

(10)「本線地上部の路線」

全幹法は「線路の位置」として縮尺20万分の1の平面図及び縦尺横20万分の1、縦4000分の1の縦断面図を表示すれば足り、それ以上に線路を構成する土木構造物等の形式や具体的設置場所について記載を要求していないので、認可の対象外である。

また環境影響評価における特定性も環境影響評価に必要な個別の環境影響評価の項目ごとに、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ある。従って、原告の主張する環境影響書3章記載の諸施設の概要を持って特定性が無いとの批判は的を得ない議論である。駅施設に関してはJR東海によって、環境影響の予測、評価を行う上で必要な限度での形状等の特定が合理的な仮定に基づき行われたものであるから、環境配慮の審査をするに当たって十分な判断材料たりうるものとなっている。

(11)「非常口」「換気施設」について

全幹法9条の認可の対象は補正後環境評価書3章記載の施設ではない。地下駅と連続するトンネル区間に設けられる非常口（換気施設を含む）は、全幹法施行規則2条2項15号の「特殊な設計」に該当し、添付書類で概要が記載されるが、これらはいくまでも添付書類に過ぎず、認可の対象ではない。

また環境影響評価における特定性も主務省令（乙42号）34条1項で準用される主務省令33条1項各号の要求する程度で足り、かつ、同条項は施設の形状等の記載を具体的に要求する定めは存在しないことからすると、対象事業の内容の詳細さは、主務省令33条1項各号の記載事項によって確認できる程

度で足りる。しかも環境影響評価に必要な個別の環境影響評価の項目ごとに、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ある。従って、原告の主張する環境影響評価書3章記載の諸施設の概要をもって特定性が無いとの批判は的を得ない議論である。駅施設に関しては参加人によって、環境影響の予測、評価を行う上で必要な限度での形状等の特定が合理的な仮定に基づき行われたものであるから、環境配慮の審査をするに当たって十分な判断材料たりうるものとなっている。

## 2 原告らの反論（施設の特定性に関する反論）

### （1）全幹法適用の違法

被告は、全幹法9条の認可では全幹法施行規則2条1項各号により添付書類の内容が法定されており、中央新幹線の施設等の特定性は法定されている記載事項及び添付書類で確認できる程度で十分であり、それ以上の詳細な特定は要求されていないこと、また評価書の必要的記載事項を規定する主務省令（乙42号）34条1項で準用される主務省令33条1項各号の要求する程度で足り、かつ、同条項は施設の形状等の記載を具体的に要求する定めは存在しないことからすると、対象事業の内容の詳細さは、主務省令33条1項各号の記載事項によって確認できる程度で足りるから、施設の特定性を欠くとの主張は理由がないと主張する。

しかし、既に主張している通り、リニア新幹線は全幹法の対象である新幹線とは言えず、鉄道事業法を適用すべきであり、全幹法の適用を前提とする国の主張は誤りである。鉄道事業法、同法施行規則は工事計画の認可申請では施設など構造物の特定を要求している（具体的に線路予測図は2500分の1以上、停車場、車庫及び車両検査修繕施設は500分の1以上の縮尺での平面図等規則11条で指定）。

従って、鉄道事業法に基づく工事認可を申請する場合は、申請書添付の詳細



な施設等の特定を前提とした環境影響評価が行われる。従って、全幹法を前提として施設等の特定を欠いたままで行われた本件環境影響評価は、「環境影響評価を行う対象が不明確又は不確定であるのに免許等がなされた場合（審査基準①）」に該当し違法である。

(2) 環境影響評価における対象施設等の特定性の欠如

仮にリニア新幹線事業に全幹法が適用されるとしても、工事計画認可申請書添付の図面等での施設の特定性と、環境アセスにおける工作物等の施設の特定性は別個のものであり、環境影響評価を適正に行うためには、工事による工作物や施設等の「特定性」が要求される。

環境アセスは環境の保全について「適正な配慮」がされることを確保することを目的とする（環境影響評価法1条）。

「環境影響評価」とは、土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増改築の実施が環境に及ぼす影響について、環境の構成要素に係る項目ごとに調査、予測及び評価を行うと共に、これらを行う過程においてその事業に係る環境の保全のための措置を検討し、措置が講じられた場合における環境影響を総合的に評価することをいうとなっている（環境影響評価法2条）。

従って、環境影響評価の為には土地の改変や工作物等の特定は不可欠である。

鉄道事業法における工事認可申請とその為の環境アセスが、施設等の詳細な特定性を前提にしているのに対し、大規模に環境への影響を与える新幹線工事の場合に、施設の特定性は必要ないということ自体環境影響評価と矛盾するものである。

被告は、環境影響評価は、補正後環境影響書3章記載の諸施設を前提に行ったのではなく、8章の必要な個別の環境影響評価の項目ごとに、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あり、原告の主張する補正後環境影響書3章記載の諸施設の概要を持って特定性が無いとの批判は的を得ない議論であると主張する。

しかし、参加人によって、補正後環境影響評価書 8 章の環境影響の予測、評価を行う上で「必要な限度での形状等の特定が合理的な仮定に基づき行われたものである」から、環境配慮の審査をするに当たって十分な判断材料たりうるものとなっていると被告は主張しているが、補正後環境影響評価書 8 章を見ても、環境影響評価がどのような「仮定に基づく施設の形状の特定性」を前提に行われたのか、全く明らかにされていない。

参加人は、「仮定に基づく施設の形状の特定性」を具体的に全て明らかにすべきである。

また被告は補正後評価書の審査において、どのような「仮定に基づく施設の形状の特定性」を理解して、環境影響評価が行われ、それが適正な環境への配慮が行われていると判断したのか明らかにすべきである。

(3) 参加人の環境影響評価準備書に対する各県知事意見書でも、施設等の特定性がないので環境影響評価としては不十分であるとの指摘が多い。これら知事意見書で指摘された点は環境影響評価書でも是正されておらず、原告らが主張する通り、参加人の環境影響評価が評価対象の施設等の特定性が不十分で違法であることは明らかである。

ア 東京都知事の意見書及びこれに対する参加人の対応の問題点

(ア) 知事意見書

東京都知事は、事業の内容について、路線及び施設の概要が示されているが、鉄道施設の具体的な位置や規模、工事の施工ヤード等が示されておらず、また周辺環境への影響や環境保全措置についても、影響の範囲や措置の内容など具体的な記述が不足していると指摘している。また発生土置場に関して具体的な位置や規模等が明らかにされていない施設について、周辺環境への影響が懸念されることから、周辺環境に及ぼす影響の内容及び程度について把握するため必要に応じて調査及び予測・評価を行い環境保全の措置をこうじることと指摘している（丙1号証の1、6-3-1頁）。

(イ) 参加人回答

これに対して参加人は、「1万分の1の縮尺による環境影響評価関連図に1m幅の線で路線の位置を、また駅を中心位置について記載し明確にしている。駅の規模やトンネルの幅については第3章に記載し対象事業の実施区域を明示した上で予測評価を行っている。非常口や変電施設等については、工事実施計画認可後用地の協議や設計等を経て詳細を決定することから、環境影響評価関連図に設置する位置の概ねの位置を円で示し、この位置に3章で示す面積の設備を計画することとしている。予測評価に当たっては設置する施設の高さや配置等予測に必要な前提条件を置くとともに円の範囲の中で施設を計画するものとして、「発生土置場に関しては具体的な位置・規模等計画を現時点では明らかにすることが困難な施設であり、準備書9章10章で対応方を記載しているが評価書ではその記述を充実させ環境保全の措置の内容をより詳細なものにするため調査や影響を検討する」と回答している（丙1号証の1、6-3-2～6-3-3頁）。

地下駅については円の中心をホームの中心位置として3章の図3-4-5地下駅の概要図（丙1号証1,3-18頁）の区域を、非常口は円の中心から非常口は半径100m、変電施設は半径150mの区域を改変可能性のある区域として予測評価を行っている」と回答している（丙1号証の1、7-37頁～7-43頁）

(ウ) 参加人回答の問題点

しかし、評価書及び補正後評価書の3章の記載を見ても地図上の非常口の位置を円で記載しているだけであるし、地下駅や非常口の構造もイラストによる抽象的な概要図しか無く、鉄道施設の具体的な位置や規模、工事の施工ヤード等が具体的に示されていない（丙1号証の1、3-9～3-3-30頁）。

非常口や変電施設等については工事実施計画認可後に用地の協議や設計等を経て詳細を決定するという回答であり、環境影響評価の段階ではこれらの施設

の詳細は不必要であるとの回答であるが、土地の改変を伴う施設の建設の概要図だけでは位置も規模も明確でなく、施設の与える環境影響を正しく予測し、評価することは出来ない。

発生土置場についても参加人は具体的な位置・規模等計画を現時点では明らかにすることが困難な施設であるとして特定できていない。従って、地下駅や非常口から出てきた建設発生土が、どの道路のルートを通行してどこに運ばれるかが明らかでない。

建設発生土を運搬する車両の運行に伴う大気汚染、騒音、振動に関する予測及び評価は地下駅や非常口の予定地から工事用車両ルートは一部しか記載がない(丙1号証の1、8-1-1-5～8-1-1-9頁)。従ってどの道路沿道周辺住民に大気汚染、騒音、振動の影響が及ぶのか予測もできていないし、そのために評価も不完全である。

このため、周辺環境への影響や環境保全措置についても、影響の範囲や環境保全措置の内容など具体性が無い。また発生土置場もその場所位置も特定されていないし、勿論規模も明らかにされていないから、発生土置場を設置することに伴う周辺環境への影響を予測すること自体不可能である。

## イ 神奈川県知事意見書及びこれに対する参加人の対応の問題点

### (ア) 知事意見書

神奈川県知事は、意見書で、鳥屋の車両基地に関し、車両基地は約50ヘクタールと大規模であり、規模も大きく影響が大きいことから、車両基地の立地により地域の土地利用、交通計画、公共施設配置計画及び農業計画等が大きく変わるおそれがあるので、計画段階から具体的な事業内容を積極的に公表することと指摘した(丙2号証の1、6-3-4頁、6-3-9頁の(12)地域分断の項)。

### (イ) 参加人回答

しかし、参加人は環境影響評価の段階では、車両基地の設備の概要図と建物の概要図しか明らかにせず(丙2号証の2、事4-1-2頁)、車両基地の長さ

幅、高さ、建物の具体的な配置や高さ等具体的内容を本件工事計画の認可以後まで明らかにしなかった。

(ウ) 参加人回答の問題点

この点について原告らは、準備書面1、準備書面6で詳述したとおり、本件事業計画の認可後である平成27年2月11日の鳥屋中央公民館での住民説明会で長さ約2km、最大幅350メートル、面積50ヘクタール、標高350メートル等の車両基地の概要が説明され、車両基地の俯瞰図が初めて示され360万㎡の発生土が関東車両基地に運ばれ谷を埋め盛り土をするということが初めて住民に明らかにされたのであった。このように建設される施設の特定性を欠いたまま環境影響評価書が作成された結果、環境影響評価としては対象が不明確で、不確実な状況で行われたもので違法な環境影響評価であることは明らかである。

ウ 山梨県知事意見書及びこれに対する参加人の対応の問題点

(ア) 知事意見書

山梨県知事は、意見書で、「構造物の構造（軌道の高さ、防音設備の種類）と地域特性（住居、学校、病院等の分布状況等）との関係を図表等により整理し、予測結果を容易に理解できるようとりまとめて評価書に記載すること」と指摘した（丙3号証の1、6-3-4頁）。騒音に関しては列車走行及び工事車両の騒音についての準備書の記載は住民にわかりにくい。等音線図等を作成して住民に視覚的にわかりやすくして評価書に記載すべきであると指摘（丙3号証の1、6-3-7頁）、振動も同様に等振動線図の作成を求め（丙3号証の1、6-3-34頁）、日照障害に関しても高架構造物の最高部までの高さ、桁下の構造、防音設備の構造、桁下から日照を考慮することが可能な構造であるかを明らかにし、その上で、冬至における日照障害が予想される範囲を図示する日影図の作成を求めた（丙3号証の1、6-3-47頁）。

(イ) 参加人回答

これに対し、参加人は、大気質、騒音、振動については評価書8章で予測地点図に予測値を記入して、地域特性との関係をわかりやすくしました。また大気質、騒音、振動、日照障害については周辺への影響の程度を把握しやすいように予測地点からの距離に応じた予測結果を資料編にまとめました」と回答している（丙3号証の1、6-3-4頁）。

#### (ウ) 参加人回答の問題点

しかし、参加人の評価書8章の記載では、大気質、騒音、振動に関する代表的な予測地点と予測値を記載し、予測地点からの距離に応じた予測結果を示しているが、路線の「構造物の構造（軌道の高さ、防音設備の種類）と地域特性（住居、学校、病院等の分布状況等）との関係を図表等により整理し、予測結果を容易に理解できるようとりまとめて評価書に記載すること」という知事意見書を受けた対応をしていないのである。

そもそも参加人は、路線の構造物の構造（軌道の高さ、防音設備の種類）を路線全体について明らかにしていない。路線の構造物の構造（軌道の高さ、防音設備の種類）を明らかにしてそこからの騒音や振動、日照障害を予測する場合は、知事意見が指摘するように、路線の構造物からの距離による、等音線図、等震動線図、日影図を作成することで、沿線周辺住民との騒音、振動、日影障害の実態とそれに対する環境保全対策が適切であるかが検討されうるのである。これら等音線図、等震動線図、日影図が作成されず代表地点での予測だけでは環境保全としては不十分である。

#### (エ) 知事意見書

また知事意見書では、山岳トンネル及び工事関連施設の建設に係る具体的な内容の記載が無く、事業者が示した調査、予測地点の考え方の適否が不明であることから、トンネル整備等に係る発生土量、工事車両台数、運行ルート等を明らかにした工事計画を策定し算定根拠及び検討経過を評価書に記載すること」を参加人に求めた（丙3号証の1、6-3-14頁）。

(オ) 参加人回答

これに対し、参加人は、山岳トンネル、非常口（山岳部）、工事用道路については、設備や施工の概要について3章に記載すると共に8章や環境影響評価関連図に各施設の設置位置を図示し、個所数を記載していること、工事ヤードに関しては3章に施工の概要を記載していること、非常口に関しては個所ごとにその延長を、建設発生土は発生地域別の発生土量を資料編に記載したと回答している。

(カ) 参加人回答の問題点

しかし、環境評価書3章の記載内容は、山岳トンネル、非常口（山岳部）、工事用道路については、設備や施工の概要を記載しているだけで、しかもイラスト図であって、現実の施工される山岳トンネル、非常口（山岳部）、工事用道路とは異なるもので構造物の特定が満たされたものではない。また8章の記載も地図上に円で非常口の位置を示しただけで、非常口の大きさについても断面が30～60㎡程度とあいまいな表現に過ぎず、本線に至るルートやその構造などは全く明らかにされていない（丙3号証の2、事3-6-1～事3-6-5頁）。

エ 静岡県知事意見書及びこれに対する参加人の対応の問題点

(ア) 知事意見書

知事意見書では、「今後の工事計画、工事方法、工事手順等が一般に理解されるように具体的に分かりやすく記載すること」「構造物は、パース図やフォトモンタージュ等を用いて誰にでもわかりやすく記載すること、特に発生土置場については、位置、規模及び環境保全措置も含めて詳細に記載することを求めた（丙4号証の1、6-3-6頁）。

また発生土置場について、「発生土置場の存在が南アルプスの景観をはじめ観光資源としての価値を損なうことのないように、発生土置場の構造・形態について関係機関と協議して環境保全措置を講じること」と指摘した（丙4号証の1、6-3-23頁）。

(イ) 参加人回答

これに対し、参加人は、「非常口からの掘削方向を図示することで分かりやすく記載しました」「構造物は現時点で具体化している内容について略図等を用いてわかりやすく記載しました」「発生土置場については、具体的な設計は今後詰めますがフォトモンタージュによる外観の予測結果を記載しました。位置、規模の詳細については静岡県、静岡市の関係個所にご説明しながら決めてまいります」と回答し（丙4号証の1、6-3-6頁）、発生土置場のモンタージュに関しては扇沢、燕沢及び中ノ宿吊橋付近の発生土置場を眺望した場合の工事完成後のモンタージュを作成し予測結果を資料編に記載している（丙4号証の2、環11-1-4頁～11-1-14頁）。

(ウ) 参加人回答の問題点

しかし、参加人は、非常口については丙4号証の1、3-17頁で山岳部における非常口のイラスト図を示すだけで、具体的な非常口の規模や、位置を示さず、トンネルも標準的な内空有効面積は約74㎡であるとし、イラスト図で幅約13m、高さ5.8メートルのトンネル図を示すだけで知事意見書に答えていない（丙4号証の1、3-16頁）。

発生土置場の位置を地図上に概ねの位置を円又はだ円で示しただけで（丙4号証の1、3-15頁、4-2-1-29頁～4-2-1-33頁、丙4号証の2、環11-1-2～11-1-3頁）、その大きさ構造・形態について一切評価書でも補正後評価書でも明らかにしていない。

その結果、発生土置場設置による環境改変の影響が予測も評価も十分に行われていなのである。

それにも関わらず、参加人は、発生土置場による景観等への変化の程度はわずかであり、景観等の価値を大きく損ねるものではなく、のり面への緑化等による環境保全措置により景観等に係る環境影響の回避又は低減が図られていると評価するとしている（丙4号証の2、環11-1-14頁）。



このような参加人の評価が杜撰でいい加減であることは明らかである。そのことは原告ら準備書面6の20頁以下、準備書面10の8頁以下で指摘する通り、発生土置場の規模も明らかにせず、環境影響評価の段階では中心的な発生土置場とした扇沢を本件工事実施計画認可後は扇沢計画を中止し、燕沢を発生土置場の中心にしてそこに約360万m<sup>3</sup>もの建設発生土を置くことに変更したもので、燕沢に約360万m<sup>3</sup>の残土を置くことを前提にした環境影響評価は行われていない。

(エ) 知事意見書

また、本件トンネル工事による大井川の毎秒2トン減水に対し、大井川は下流地域の住民の水利権、農業用水、工業用水、発電用水等深刻な影響が出るから技術的に最大限河川流量を確保することを強く求めている。またトンネル工事は沢や支流を含む大井が上流から下流域まで流域全体の生態系に甚大な影響が及ぼされることを懸念し、流量の確保に加えて万全な水環境の保全を求めている（丙4号証の1、6-3-4頁）。

(オ) 参加人回答

これに対し、参加人は、工事開始からトンネル貫通まで6～7年間は、トンネル内の湧水を汲み上げて非常口から大井川に戻すことを計画していること、工事完了後も恒久対策を実施するが、トンネル湧水をポンプアップする案も一つの選択肢としていると回答している（丙4号証の1、6-3-4頁）。

(カ) 参加人回答の問題点

参加人の回答は曖昧であり、トンネル内の湧水を汲み上げて非常口から大井川に戻すことを計画しているというがどのような方法で汲み上げるのか、ポンプアップなのかも明示していない。ポンプアップしか考えられないが、その場合はポンプの排気等その環境への影響も予測評価しなければならないが、参加人は一切行っていない。

また、トンネル工事完了後も恒久対策についても、トンネル湧水をポンプア

ップする案も一つの選択肢として他の対策もありうるがその内容は明らかにしていない。

ポンプアップを恒久対策として行えばポンプの排気等その環境への影響も予測評価しなければならないが、参加人は一切行っていない。

ところが、参加人は本件工事実施計画認可後に、大井川の源流対策として源流部でのトンネル本線からのポンプアップ案をやめて、トンネル本線部分から榎島までの導水路トンネルを新たに掘削して大井川に漏水を戻す案に計画を変更した。従って、本件環境評価書では導水路案を前提にした環境影響評価は行われておらず、新たに導水路を建設することによる新たな環境影響も調査が必要であるが、参加人は事後調査に先送りしている。これらの問題点について、原告らは準備書面6の17頁以下、準備書面10の4頁以下で指摘している通りである。

オ 長野県知事の意見書及びこれに対する参加人の対応の問題点

(ア) 知事意見書

知事意見書では、非常口（斜坑）の設置に伴う環境負荷に関して、「各非常口から斜坑トンネルの位置、規模及び工法と、各非常口と坑口からの掘削からの掘削方向の計画を記載すること」（5号証の1、6-196頁）。「騒音、振動、微気圧波、低周波に関して、評価書においてコンター図（等音線図）等を用いて予測結果を住民に分かりやすく示すこと」（5号証の1、6-198頁）。「列車の走行に係る騒音の環境保全措置として設置する防音壁や防音防災フードについて、その構造や厚み、設置方法等を評価書に記載すること（5号証の1、6-199頁）。「日照障害に係る予測結果について、評価書における計画施設の高さ、形状等の予測条件を示すと共に、施設ごとに等時間日影図を示すなど、予測結果を住民に分かりやすく示すこと。日影時間ごとに太陽光パネル設置家屋数を示し、太陽光発電に対する日照障害の影響を明らかにすること」（5号証の1、6-1-206頁）。と指摘した。

(イ) 参加人回答と問題点

これに対し、参加人は、非常口の位置及び規模並びに本線のトンネルの掘削方向を資料編に、非常口の工法を3章に記載しましたと回答しているが(丙第5号証の1、6-196頁)、その内容は、非常口の位置を地図上に円で示し、断面は30～60m<sup>2</sup>程度と記載し、非常口から本線トンネルまでの方向と延長距離、本線トンネルの掘削方向を記載しているだけである(5号証の2、事3-2-1～事3-2-6頁)。

非常口の具体的な設置場所、規模、構造、斜坑のトンネルまでの構造、位置等の説明は一切無い。

また参加人は騒音、振動、微気圧波、低周波に関して、評価書においてコンター図(等音線図)等を用いて予測結果を住民に分かりやすく示すこともしていない。資料編に騒音、振動等の予測結果を記載しているが、建設機械や運搬車両の運行による騒音・振動の予測は等音線図や等振動線で予測表示しておらず代表的地点での距離減衰を予測しているに過ぎない(丙5号証の2、環2-8-3～2-8-27頁)。また列車走行音に関しても高架橋、防音壁、防災フード設置個所について参加人は具体的に明らかにしていないため、コンター図(等音線図)等を用いて予測結果を住民に分かりやすく示すこともしておらず、代表的地点での距離減衰予測しかしていない(丙5号証の2、環2-8-37～2-8-41頁)。予測地点01の神稲小園の予測では防音壁3.5mの高架橋(高さ15メートル)からの距離25m地点で79dB、200m地点でも74dBと列車の新幹線鉄道に係る環境基準70dBをはるかに超える数値が出ている。その予測地点から本線に沿って西に700mから1000mの地点には多くの住宅地が路線周辺にあるにもかかわらず、そこでは列車走行騒音の予測をしていない。

また地点04の座光寺河原では高架橋高さ約35m、防音壁高さ3.5mでの列車走行音は25mの距離で77dB、200mの距離で73dBと住居の

環境基準70 dBを超えている(丙5号証の2、環2-8-39頁)。予測地点03阿島北は、高架橋高さ約25m、防音壁高さ3.5mで、距離が25メートルで77 dB、200mでも73 dBと環境基準を超えている(丙5号証の2、環2-8-39頁)。これら2か所の予測地点の周辺には多くの住居が路線に沿って存在しているのだから、これら住民への騒音影響を予測する為には、一部の地点では全体の状況が分からず、等音線でのコンター図を引かなければ沿線住民の騒音被害の予測と環境保全対策は十分に取られないことは明白である。

日照障害に関しても、参加人は、鉄道施設(嵩上げ式、駅、変電施設、保守基地)に関して予測地点7か所で日照障害を予測している(丙5号証の1、8-3-5-5頁、丙5号証の2、環11-2-1~11-2-3頁)。しかし、7か所の予測地点での鉄道施設の種類と高さは示しているが、施設自体の構造全体が明らかになっていないので、沿線住民は自分の家の日照障害の有無及び程度が分からない状況である。

これでは知事意見書で、日照障害に係る予測結果について、評価書における計画施設の高さ、形状等の予測条件を示すと共に、施設ごとに等時間日影図を示すなど、予測結果を住民に分かりやすく示すこと、日影時間ごとに太陽光パネル設置家屋数を示し、太陽光発電に対する日照障害の影響を明らかにすること(5号証の1、6-1-206頁)と指摘されたことに対し、太陽光パネル障害に関しては環境影響評価の対象ではないことを理由に拒否しているし(丙5号証の1、6-206頁)、日影図も作成しておらず、適正な環境影響評価を行ったということにはならないのである。

## カ 岐阜県知事意見書及びこれに対する参加人の対応の問題点

### (ア) 知事意見書

知事意見書では、「工事計画について、準備書において鉄道施設の概要が記載されているが、環境影響評価を行うために十分な情報が明らかにされていないので、特に駅、車両基地、非常口(換気施設を含む)及び変電施設の構造、設

備及び機能等、路線の詳細な断面図、斜坑のルート及び断面図を評価書では詳細に記述することと指摘された（丙6号証の1、6・3・9頁）。この指摘は原告らが主張しているものと同一である。

(イ) 参加人回答

これに対し、参加人の回答は、準備書では縮尺1万分の1の環境影響評価関連図に1mm幅の線で路線の位置を、また駅を中心位置について記載し、駅の規模やトンネル幅については3章に記載し対象事業の実施区域を明示した上で予測評価を実施しているからと準備書の記載を正当化している。また車両基地に関しては規模が大きく造成に関わる関係機関との協議や設計を経て詳細が確定することから、概ねの位置を長方形に示しており3章に記載した通り約65ヘクタールの面積を確保する計画となっていること、非常口及び変電施設に関しては工事実施計画認可後用地の協議や設計等を経て詳細を確定することから、環境影響評価関連図に概ねの位置を円で示し、この位置に3章で示す面積の設備を計画することにしており、予測評価においては設置する施設の高さや配置等予測計算に必要な前提条件を置く共に環境影響評価関連図の円の中心から一定の半径の範囲の中で施設を計画するものとして変更の可能性のある範囲と重ね合わせて予測を行っている」と回答している。また路線の詳細な断面図、非常口と本線の接続トンネル（斜坑）のルート及び掘削方向を資料編に追加すると共にトンネルの断面規模、施工方法及び構造は3章に追記し、車両基地の設備の概要を資料編に追記したと回答した。

(ウ) 参加人回答の問題点

しかし、参加人の回答は、結局は知事意見書で指摘した「駅、車両基地、非常口（換気施設を含む）及び変電施設の構造、設備及び機能等、路線の詳細な断面図、斜坑のルート及び断面図を評価書では詳細に記述すること」に応じていないのである。

参加人は、駅については、3章で路線図上に円で場所を示しているだけで、

駅の構造等は全く明らかではない（丙6号証の1、3-13頁）。地上駅（岐阜駅）も敷地延長約1.3km、最大幅約50m、面積約6ヘクタールを想定しているとし、駅の平面図と断面図のイラスト図を記しているに過ぎない（丙6号証の1、3-32頁）。

中部車両基地も敷地面積約65ヘクタールを想定していると記載しているだけで、地図上に敷地延長2.2km、最大幅約500m、敷地面積約65ヘクタールの長方形の図が書かれているだけである（丙6号証の1、3-12～3-15頁）。

変電所も、位置が地図上に円で示されているだけで（丙6号証の1、3-13、3-15頁、3-19頁）、敷地面積は約3ヘクタールで、その変電所の概要もイラスト図で表記しているに過ぎない（丙6号証の1、3-35頁）。資料編でも単に長方形の図が書かれているだけで、縦横の長さも施設の構造も明らかでない（丙6号証の2、事4-2-1頁）。

非常口（換気施設も含む）に関してはその位置は、地図上に円で示されているだけで（丙6号証の1、4-2-1-4頁～4-2-1-10頁）、その概要もイラスト図で記しているに過ぎない（丙6号証の1、3-33、3-34頁）。資料編でも断面は30から60㎡程度を考えていると記すだけで、それ以上具体的ではない（丙6号証の2、事3-5-1頁）、非常口から本坑トンネルに至る距離の記載と掘削方向を記しているだけである（丙6号証の2、事3-5-2～3-5-7頁）。

このように環境影響評価の対象施設の内容が具体的でない以上、その対象施設が環境に与える影響を予測し評価することは不可能であるし、行っても不完全な予測と評価である。

参加人は「仮定された施設の形状を想定して環境影響評価を予測した」と主張するが、どのような「仮定された施設の形状を想定したのか」具体的に明らかにすべきである。

## （エ） 知事意見書

日照被害との関係で知事意見書では、高架橋及び地上駅等の鉄道施設について日照障害を抑制する経常た高さとするように配慮すること、季節及び時間ごとの影響範囲を図示する等具体的データに基づき影響を受ける住民に丁寧に説明することと意見が出された（平易6号証の1、6-3-12頁）

(オ) 参加人回答

これに対し参加人は鉄道施設の形状、高さ等の予測条件は3章及び8章に、代表地点における予測結果は8章に記載し、予測結果を分かりやすくするため資料編に日影時間の予測結果を追記したと回答している。

(カ) 参加人回答の問題点

しかし、参加人の予測は代表地点での予測に過ぎず、地上高架施設のある沿線全域にわたって日影図を作成したわけではない。3章では嵩上げ式（高架橋、橋梁）の断面図がイラスト図で書かれ、地上駅もイラストで描かれているに過ぎない（丙6号証の1、3-30頁～3-32頁）。8章でも予測地点は10か所で中津川の3か所では限度時間5時間を超えている（丙6号証の1、8-3-4-8頁。丙6号の2、環10-2-1～10-2-4頁）。代表的地点だけでも中津川では3か所が限度時間5時間を蹴る日照障害を受けているから、予測地点周辺の住宅地の日影図を作成し、日照障害の実態を明らかにすべきである。

このような深刻な日照障害があるのに、参加人は、日照障害に係る環境影響の回避又は低減が図られていると評価しているが（丙6号証の1、8-3-4-10頁）、全く評価は的外れである。

キ 愛知県知事意見書とこれに対する参加人の対応の問題点

(ア) 知事意見書の内容

「地下駅、トンネル、非常口、換気施設、変電設備、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、具体的内容が明らかで無く、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。このため以

下の内容も含めて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た（丙7号証の1、6-3-1頁）。

- ・ 地下駅の位置及び設置される設備
- ・ 山岳トンネルの施工の為に設けられる斜坑の位置と規模及び工法
- ・ 換気施設（設備等を含む）に設置される設備
- ・ 変電施設及び地下送電線の位置、規模及び工法
- ・ 保守基地の設置目的、保守用車の種類や台数及び設置される設備
- ・ 施工ヤードの位置並びに発生土等の1日当たりの発生量、保管量及び処理方法
- ・ トンネル内における速度、支持輪タイヤにより低速走行する区間等の走行状況

(イ) 参加人回答

参加人は、上記知事意見書に対し、駅に関しては、準備書で縮尺1万分の1の環境影響評価関連図に1mm幅の線で路線の位置を、また駅の中心位置を直径1cmの円で記載し、駅の規模やトンネル幅については3章に記載し、対象事業の実施区域を明示した上で予測評価を実施しているからと準備書の記載を正当化している。

また非常口や変電施設等については、工事実施計画認可後用地の協議や設計等を経て詳細を確定することから、環境影響評価関連図に概ねの位置を円で示し、この位置に3章で示す面積の設備を計画することにしており、予測評価においては設置する施設の高さや配置等予測計算に必要な前提条件を置く共に環境影響評価関連図の円の中心から一定の半径の範囲の中で施設を計画するものとして改変の可能性のある範囲と重ね合わせて予測を行い、評価書では3章及び7章において表や図を追加して分かりやすく記載していると回答している（丙7号証の1、6-3-1頁）。

地下駅については、中心位置、規模等について3章に記載し、評価書7章



で改変の可能性がある区域を示した。非常口（山岳部）と本線の接続トンネル及び本線トンネルの掘削方向を資料編に記載し、非常口に図3-4-6-6に示す換気施設を計画する。変電施設の位置については環境影響評価関連図に概ねの位置を示し、この位置に図3-4-6-7に示す階層構造の施設を計画している。保守基地は準備書に環境影響評価関連図に概ねの位置を円で示し、この位置に3章で示す面積の施設を計画する。保守基地には保守用車両の留置するスペース、車庫、検修庫、作業庫、資材庫等を設置し、それらは建屋で覆われる。保守用車は通常的大型トラックと同程度騒音振動等の影響は極めて小さいと回答している。

#### (ウ) 参加人回答の問題点

しかし、参加人は評価書でも補正後評価書でも地下駅の位置及び設置される設備、山岳トンネルの施工の為に設けられる斜坑の位置と規模及び工法、換気施設（設備等を含む）に設置される設備、変電施設、保守基地の位置や規模、施工ヤードの位置等具体的なものを一切明らかにしていない。

駅も環境影響評価関連図に円で場所を示しただけ（丙7号証の1、3-14頁、丙7号証の2、事3-1-4頁）、地下駅もイラストによる平面図の概要と断面図の概要（丙7号証の1、3-19頁）だけである。

非常口（換気施設も含む）に関してはその位置は、地図上に円で示されているだけで（丙7号証の1、4-2-1-4頁～4-2-1-6頁）、その概要もイラスト図で記しているに過ぎない（丙7号証の1、3-21、3-22）。資料編でも断面は30から60m<sup>2</sup>程度を考えていると記すだけで、それ以上具体的ではない（丙7号証の2、事3-5-1頁）、非常口から本坑トンネルの掘削方向を記しているだけである（丙7号証の2、事3-5-2～3-5-4頁）。

保守基地については、地図上に円で位置を示すだけで（丙7号証の1、4-2-1-4頁）、概要はイラストの図のみで、保守基地の敷地面積が約3ヘクタールであると記載しているだけで、敷地の縦横の長さも、建物の床面積や高

さも配置関係も明らかで無い（丙7号証の1、3-23頁）。

変電施設についても地図上に円で位置を示すだけで（丙7号証の1、4-2-1-6頁）、概要は敷地面積が0.5ヘクタールを想定しているというだけで、敷地の縦横などの長さも施設もイラストの図のみで（丙7号証の1、3-23頁）、その構造も規模も明らかでは無い。

このように環境影響評価の対象施設の内容が具体的でない以上、その対象施設が環境に与える影響を予測し評価することは不可能であるし、行っても不完全な予測と評価である。参加人は仮定の施設の形状を基に環境影響評価を行ったと主張するがどのような仮定の施設の形状に基づいて行ったのか明らかにすべきである。

以上