

平成28年（行ウ）第211号、平成31年（行ウ）第115号工事実施計画認可
取消請求事件

平成28年（行ウ）第211号事件原告ら 川村晃生 外737名

平成31年（行ウ）第115号事件原告ら 奈須 利江 外66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 25

2019（令和元）年7月19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 聰



同 弁護士 和泉 貴士



外

被告準備書面（15）（東京都町田市、神奈川県相模原市）に対して、以下反論する。

第1 被告への反論

1 環境影響評価に関する被告の理解の不十分さ

被告は、原告らが環境影響評価を十分に尽くしたかを問題にしていると主張するが、これは誤解である。原告らは、被告が参加人の行った環境影響評価が不適切で環境影響評価としては内容がなく無意味であるにもかかわらず、これを看過して本件認可を与えたことを違法と主張しているのである。そもそも、事業を行なうにあたっては、新たな建築物の建造や掘削などにより先住する住民の生活や既存の自然環境などに新たな改変が生じるのであり、環境に負荷を与えることは不可避である。従って、その負荷がどの程度であるか、どのような方法で負荷を回避・低減するのか、その方法では環境負荷回避・低減効果はどの程度であるか、について明かにし、その方法が適切・正確であるかが確認できなければ環境影響評価としての意味をなさない。

その点で、被告は「施設の規模・形状の不明確性・不特定性」について、「主務省令33条1項各号の要求する事項を備えている」「JR東海は、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等に基づき、環境影響評価を実施した」とする。しかし、被告は、事業者が事業を実施する方向で環境影響評価を行うことを前提として、その調査、予測、評価が「適正な配慮」になっているかを疑う方向でなければならず、事業者が適当に実施した「環境影響評価」を安易に受け入れるべきではない。これは「適正な配慮」とは言えない。その意味で、建築物の高さや形状が明確でなければ、日照被害、騒音被害（本件で言えば、換気塔の高さやリニア中央新幹線が架橋・橋梁のどの高度を走行するかで騒音の発生状況・影響は異なるはずである。）、車両基地の高さや形状などが評価書に明確にされていない。JR東海は、認可後に住民に説明会と称してこれらの情報を小出しにしており、その

情報は結局は認可時点では明示されていなかった。このような問題をはらんでいる環境影響評価書の欠陥を見抜けなかった被告は、現時点でも「見過ごせない瑕疵」として、認可を一度取り消して、改めて環境影響評価をやり直さるべきである。そして、改めて「当該事業を必要とする公共性、社会性やその雇用効果、経済効果、さらには政治的判断をも加味した総合的見地から」事業認可について検討すべきである。何をもって「適正な配慮な配慮とするのかの判断をするべき基準等について直接定めた法令の規定は見当たらない、などという、国の怠慢を肯定する考え方は適切とはいえないであろう。このような考え方で環境影響評価の適否を判断するということは、結局形式だけの環境影響評価にしかならず、「アワスメント」と揶揄されるほかないのである。

2 第3「大気質及び交通混雑度、安全について」への反論

被告は、結局のところ、JR東海が実施した同項目の環境影響評価について、不十分な数・回数、程度、内容での調査、極めて少ないサンプルに基づく予測と評価について、JR東海の環境影響評価を鵜呑みにして、真剣な審査・吟味を怠ったとしかいえない。環境影響評価の項目建て毎に記載通りの評価を行っているから問題ないとする形式的な反論に過ぎず、例えば「建設機械の稼働」と、「土砂や機械運搬の車両の稼働」は同時に行われることは明らかである。その場合、両作業による粉じん・大気汚染物質が重複して生活環境に影響を及ぼすことは容易に推測される。しかし、この両項目を統一して評価することが要求されていないため、個別に評価して充分としている。これは、法令が不適切なのであり、再度評価を求めるべき事項ではないか。許認可権者である以上、さらに必要な調査を命じることは可能であったはずである。実行しなければ許認可を出さないという権限は被告にあり、許認可を得ようとする事業者は要

望されれば応じるはずである。事業者サイドに忖度し、被害を受ける住民へ冷淡で、形式的な法令に沿った項目に適合した対応がされれば許認可を出す「事なかれ主義」が本件のような形式のみ整えた環境影響評価の温床となっている。本件での環境影響評価は形式的に項目を「消化」したに過ぎないし、事業者の評価も「法に則って処理」「問題が生じたら対応する」と言うのみである。法律に則つて処理するのは当然であるし、問題が生じたのに対応しないなどと環境影響評価書に記載することはありえない。この程度の「対応」が評価と判断されて許認可が出るのでは、真剣な環境影響評価など行われるはずもない。この環境影響評価書に基づく許認可は重大な瑕疵があり、取り消されるべきである。

3 第4「騒音・振動について」に対する反論

(1)騒音について

被告は、騒音・振動についても建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いられる車両の運行」に分化して、「主務省令に従った調査・予測・評価を行った」と結論付けて、本件環境影響評価に基づく許認可を適法としている。騒音の基準値を超えている場合でも、東京ではJR東海の「現況の騒音レベルが基準を超過しているから寄与はほとんどない」との判断を肯定し、相模原では「規制上限に近い予測値のところもあり、居住地である以上住民生活への配慮が必要」とは記述する。

回避・低減のための評価として、東京では「車両の点検整備による性能維持」「運行計画の配慮」「環境負荷低減を意識した運転の徹底」「工事の平準化」「工事従事者への講習・指導」を、相模原では「低騒音型建設機械の採用」「仮囲い等による遮音対策」「工事規模に合わせた建設機械の設定」「建設機械の点検整備による性能維持」「工事の平準化」「工事従事者への講習・指導」確実に実施

するとして、この評価を受け入れて認可している。

しかし、これが具体的な調査・予測・評価として適切であろうか。従前から主張しているが、そもそも既に規制値を超えているということで寄与度が低いなどということは、一度環境が悪化したらどれほど汚染しても構わないという発想であり、環境について配慮を行っているとは考えられない。悪化された環境を復元するための具体的提案や回避策を示すべきであり、JR 東海がこのような具体的提言を提示してこないため、地域住民は環境破壊を危惧しているのである。低騒音機械・車両と言っても当然騒音は出るのであり、極めて多数の機械・車両が同時並行で稼働すれば相当な騒音が発生することは明らかである。

「運行計画の配慮」「環境負荷低減を意識した運転の徹底」「工事の平準化」「工事従事者への講習・指導」などについては「具体的にどのように実施するのか」を JR 東海が地域住民らに具体的に示したことではない。このような具体的方策の不明瞭さが地域住民を不安に陥れ、危惧を招いているのであり、JR 東海が情報を後出しで小出しにしていることは、環境影響評価における住民の意見からも明らかである。

そして、結局見切り発車で認可が発出されている。特に、発生土置き場についても、工事認可時に定まっていないにも拘らず JR 東海の認可後適切にやるという約束を安易に受けて認可したとしか考えられない。認可後に調査するというが、既に認可が下りている以上、不適切な場所を発生土置き場としても「既に適法に認可を受けた」と対応することは十分予測できるのである。このような不適切・不十分な環境影響評価に基づく認可は重大な瑕疵を帯びており、取り消されるべきである。

4 水関連（水質・水位等）の被告主張に対する反論

（1）東京・神奈川に関する水の問題

水は、人間の生活関係に必要不可欠であるとともに、生物の生態環境に大き

な影響を有している。東京都でも神奈川県でも工事が着手されたのち、水環境についての影響が発生している。

参加人は、環境影響評価を行った後、毎年事後調査を実施し報告書を公表しているが、東京都についての 2019（令和元）年 6 月の報告書では、小野路町の井戸の所有者から「井戸が枯れた」と意見が寄せられた。これに対して参加人は「地下水への影響がほとんどない工法を採用しており、工事ヤード付近の観測井においても地下水位に変動がないことを説明。」と対応している（甲 C-T 第 8 号証・別紙 5-2-18 頁）。原告らの調査によると上記意見は共同学舎敷地内に設置された井戸の水枯れに関するものであるところ（甲 C-T 第 9 号証）、1 分間に 2 トンもの湧水量を誇る井戸について掘削工事中に水枯れが生じたとの連絡があったにもかかわらず、参加人は原因について特段の調査を行うこともないまま、工事との因果関係を否定している。しかし、地下の水系は複雑であり、至近の観測井で変動がなくとも距離の離れた場所において影響は生じうる。これを調査もせずに切り捨てる対応は到底適切とは考えられない。

水関連について被告の対応が明確に表れているのが静岡県における対応であるので、ここに再度まとめる。

（2）静岡県における水関連の被告の対応

被告は、被告準備書面（9）7 頁において「静岡県においては、参加人の環境影響評価書によれば、トンネルの工事及び鉄道施設（山岳トンネル、非常口（山岳部））の存在（下線は引用者による。）に伴う河川流量の変化の予測結果として、大井川（田代川第二発電所取水堰上流）において毎秒約 2.1 立方メートル、大井川（田代ダム下流）において毎秒約 1.9 立方メートル、大井川（赤石発電所木賊取水堰上流）において毎秒約 2.0 立方メートルの流量が減少する」ことを指摘し、工事方法（防水シートの利用、薬液注入等）で影響を低減できるとの参加人の言い分を鵜呑みにして繰り返している。しかし、大井川の環境に影響を与えるというのであれば、せめて、どのような対策を講じればどの程度の

効果が見込めるかを示させるべきであろう。実際、2019（令和元）年6月の事後評価においては、大井川（田代川第二発電所取水堰上流）においては、1月の流水量は毎秒 1.93 m^3 、2月の流量は毎秒 1.83 m^3 、大井川（田代ダム下流）においては、11月の流量は 1.13 m^3 、12月の流量は 0.91 m^3 、1月の流量は 0.47 m^3 、2月の流量は 0.54 m^3 、3月の流量は 0.53 m^3 とある（甲C-S第16号証・2-1-10頁）。この期間にこの地域では深刻な水枯れになることは明らかである。すなわち、参加人が環境影響評価書で対策の前提としていた「水のポンプアップ」と異なり、導水路トンネルを掘削して、湧水を山岳非常口部から椹島まで流して合流させるのであれば、上記の3地点では確実に毎秒 2 m^3 程度の水が流量として確保できないのであるから、この3地点は流量が 0 m^3 になるというほかないるのである。被告は、参加人が環境に与える影響を検討せずに対策を転換したこと、そのために本来実施すべきであった事前の調査報告をじっししなかったことを看過し、結果的にこのようなでたらめな事後調査報告書が提出されていることを放置しているというほかない。そうでないというのであれば、このような深刻な被害予測に対して、参加人が環境への影響を消滅・低減させるいかなる対応を取りそれが適切であることを明らかにさせるべきであり、行政を軽視して事業を遂行しようとする参加人の対応を改めさせるべきで、少なくとも有効な対策が提示されるまで工事の一時中断等を指示すべきであろう。静岡県は、この事態を深刻に受け止めており、大井川水源の各地点での予測される被害について、効果的で具体的な納得できる対策が出るまでトンネル掘削工事着手を容認していない。被告は、この静岡県の対応について真摯に受け止め、参加人に対し環境保全のための適時適切な指導を実施すべきである。

水に関する問題は、このように静岡県で極めて先鋭的な問題点として示されているが、地域住民にとってまさに死活問題であり、参加人はもとより被告も真摯な対応を行うべきである。

5 大深度地下工事についての環境保全問題

東京・神奈川における特異な問題として、大深度地下法適用による工事についての環境影響問題について軽視できない点がある。参加人は、地下の水脈問題・井戸水等の水資源侵害の懸念についても、土壤の安定性の問題についても、大深度地下法の適用を受ければシールド工法で掘削されるので地上に影響はない環境影響評価書で頻繁に記述する。

しかし、参加人が都市部地下工事で「万能の対策」のごとく振り回し、被告も頭からこれを信じて疑わないように思われる「シールド工法」は、他の地下工事で深刻な問題を生じている。東京外環道工事において、酸欠気泡を生じさせる危険が生じているのである。

先回、その2工事の意見陳述の際にも示したが、シールドマシンによる大深度地下掘削工事において、野川に酸欠気泡が発生した。発生の仕組み自体は特段複雑なものではなく、圧気式のシールドマシン工法による大深度地下掘削により、酸欠空気が存在する地層を掘削したために、閉じ込められていた酸欠空気が地表への出口を求めて地層の中の移動しやすい空間を伝って川に噴出したというものである。酸欠空気が発生する機序は様々であるが、化学的・地質学的な見地からは特殊な事態であるとはいがたい。要するに、酸素を吸着・費消する素材がある閉鎖された地質においては用意に発生しうるということである。

土木労働者はこれに触れる可能性が高いため、厚生労働省も対応を指示している。しかるに、一般市民の市民生活においても偶発的にせよ酸欠空気に接触する危険はある。そして、今回外観道路の工事においては、酸欠空気の通り道が建物地下であったり、地下街であったりした場合には、多大な被害が生じえたというべきである。

大深度地下法自体が私有財産を侵害するという憲法的問題を含む点は置くとしても、安全性に配慮を欠く場合の被害の発生については参加人がいかなる対策を講じているかは全く明らかではない。特に大深度地下での工事で、酸欠空気層を

貫通する場合には、どこに空気が噴出するか明らかではない。

また、地下水脈についても参加人は「シールド工法だから地上に影響はない」などと、何ら説得力ある根拠を示さずに、説明にならない説明を振りかざして終始する。参加人が、少なくとも現状で判明している地層等に基づき、シールド工事を実施した場合のシミュレーションを、コンピューターを駆使して地下の空気状況や水系の変化などを視覚化することは、環境への影響について住民により理解を得られることであろう。同じ内容を繰り返すだけが際立つ環境影響評価書を作成するよりもはるかに意味があると考える。

酸素欠乏ガスによる事故は、労働災害としては古くから知られていたが、高層ビルや地下鉄などの建設工事に使われる潜函工法、シールド工法などの圧気工法と、地盤の地層中に含まれる鉄と酸素の化学変化が原因で生じる。東京、大阪などでは地下の粘土層の下に多量の鉄分を含む砂の層があり、その下の水の層などから地下水くみ上げ等で水が失われ、水圧を失った層に空気が入ると鉄と酸素が化学反応を起こし、酸欠空気が大量に生じる。

労働安全衛生関係では酸欠防止規則が 1971（昭和 46）年に制定されたが、一般の危険個所への酸欠ガス流出は噴出が予測できないことは、今回の外環道の工事における野川の酸欠ガス噴出が如実に示している。既設のビルや地下室、地下鉄構内などに小さな亀裂があれば無色無臭の酸欠空気が漏出する危険性があり、圧気工法の危険性を示している。

水脈の関係でも、緊密な結合下に合った地層にトンネルが誕生するので、掘削以前と異なる物体が存在することとなり、従前と異なる水系となることが予想される。トンネル外壁を伝わって水が流れやすくなることが考えられ、地下水系が「易きに流れる」こととなり、新たな流れの水系が生じる。すると、従前の水系に水が流れなくなる事態が生じるが、大深度地下で水系の変動が生じるため、過去地下水をくみ出して使用していた井戸が枯れるなどの事態が生じるのである。

また、大深度地下の掘削工事は、水の場合と同様にこれまで使用されてこなか

った地下にトンネルを掘削するため、緊密であった地層に振動を与え緊密さを緩和することとなる。そして、緩和の影響はトンネル直上部に限定されるものではなく。一定の周辺部にも及ぶ。そうなると地盤の安定度が減少し、一定以上の重量のある建物（高層建築など）を建設することに適さなくなる。不動産の価値も減少することは明らかである。気付かない間に大深度地下にトンネルが建設されてしまい、安全性・財産権を密かに奪われる可能性があるのである。

今回、参加人は東京・神奈川・愛知で大深度地下の利用を申請したが、説明会において路線上的家屋にすら直接大深度地下工事のトンネルの直上であることを通知していない。確かにリニア中央新幹線のような高速度交通機関の効率的運行には路線が可能な限り直線であることは望ましいであろう。しかし、そのため個人が居住の安全や財産権の侵害を甘受しなければならないという理由は見いだせない。せめて正当な補償を行うべきであり、適正手続での手続保障も図るべきであり、少なくとも参加人のように「告知すらしない」という対応は不適切極まりない。

大深度地下法自体の問題点は措くとして、参加人の手続的適正を欠いた対応や、都市部における大深度地下工事の安全性に疑義が生じる点について建設技術に精通しているはずの国土交通省が看過したことについて、本件手続のさらなる不適切性が明らかになったものと言える。もちろん大深度地下法の認可を問題にしているのではなく、本件建設工事自体が、環境影響評価制度により求められている手続保障の不順守、手続的適性違反について、被告が適宜適切に参加人を指導監督すべきであり、そのために少なくとも適正な手続が回復されるまでの間被告が工事を中止する指示をしたり、手続的適正が達成できるような制度を被告が確立するまで工事の進行を抑止すべきである。

以上