

平成28年（行ウ）第211号 工事实施計画認可工事取消請求事件

原告 川村 晃生 外737人

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9

平成29年6月23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 聡

同 弁護士 和泉 貴士

外23名



### 第1 総論

- 1 国土交通大臣が認可した中央新幹線（品川・名古屋間）の工事实施計画（その1）（乙43の1号証）によれば、長野県には、飯田市上郷飯沼に停車場（長野県駅（仮称））が設置され、山梨県との県境に延長2万5019mの南アルプス隧道が掘削され、岐阜県との県境に延長2万3288mの中央アルプス隧道が掘削され、県内を流れる天竜川に延長522mの橋梁が架設される（乙43の7号証）。補正後評価書によれば、長野県内を通過する中央新幹線の路線は、地上部4.4km、トンネル部48.5kmに及び、県内の山岳部に非常口が11箇所設置され、大鹿村の大河原地区と豊丘村の神稲地区に変電施設が各1箇所造られ、飯田市坐光寺地区に保守基地が造られる（丙5の1号証3-25頁）。
- 2 中央新幹線（品川・名古屋間）の工事实施計画（その1）は、前例のない大規模な環境改変を伴うものであるが、参加人が実施した環境影響評価は、

環境影響評価法の求める実質を備えたものとは到底いえない。国土交通大臣が行った本件工事実施計画認可は、原告ら提出の準備書面6に記載したとおり、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、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場合又は調査・予測・評価を行ったと評価できないのに免許等がなされた場合に該当し、裁量の逸脱・濫用があり、環境影響評価法33条に違反し取り消されるべきものである。

## 第2 長野県内の環境影響評価の違法性

### 1 計画内容の不明確性

(1) 配慮書の段階から決定されていた南アルプスルートは、補正後評価書においても、地上部は緩衝帯を含め約22mの用地幅を計画し、トンネル部は内径約13mに外壁厚を加えた幅で計画する等、概略が記載され、環境影響評価関連図に中心線が示されているのみである（丙5の1号証3-25ないし27頁）。

地上駅については、敷地として延長約1km、最大幅約50m、面積約3.5haを想定している旨や概略図が記載され、環境影響評価関連図にホームの中心位置が示されているのみである。変電施設については、路線沿線に20～40km程度の間隔で設置する計画であり、敷地面積は約3haを想定していることが概要図と共に示され、環境影響評価関連図に概ねの位置が円で示されているのみである。保守基地についても、路線沿線に50km程度の間隔で設置する計画であり、敷地面積は約3.0haを想定していること、施設の使用目的や敷地内に設置する構造物の名称等が概要図と共に記載され、環境影響評価関連図に概ねの位置が円で示されているのみである。非常口（山岳部）についても、約0.5～1.0haの面積の設備を計画することが概要図と共に記載され、環境影響評価関連図に概ねの位置が円で示されているのみである（丙5の1号証3-28ないし30頁、丙5の3号証）。

このような概略的記載では、環境影響評価を行う対象が特定されておらず、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をどのように選定しようとも、必要な調査、予測、評価をすることはできない。

(2) 参加人は、鉄道事業法に基づいて建設される比較的路線延長の短い在来鉄道や都市計画決定される道路などとは異なり、新幹線鉄道の建設においてはその技術的特性上、工事实施計画の認可時点でまず本線や駅、保守基地の配線に係わる計画が決定され、その後、用地取得や設計等を行う中で、各施設の詳細な計画を決定することとなるとする（丙5の1号証3-24頁）。

しかし、在来鉄道や都市計画決定される道路とは比較にならない大規模な環境改変を伴う工事計画が、新幹線鉄道の技術的特性を理由として、不明確な計画内容を対象とした形式的な環境影響評価で足りるのであれば、的確な調査、予測、評価により環境影響を可能な限り回避、低減させるという環境影響評価法の趣旨は没却される。

(3) よって、参加人が作成した不明確な路線や関連施設等の記載に基づく環境影響評価は、第1に記載した審査基準のうち①環境影響評価を行う対象が不明確又は不確定である場合に該当する。

## 2 必要な調査対象又は項目の欠落

(1) 参加人は、中部電力株式会社が豊丘村佐原地区に建設を計画している変電所及びこれに付随する高圧送電線について環境影響評価を実施していない。上記変電所は、建設主体は中部電力とされるが、豊丘村へ通ずる50万Vの高圧送電線から15万4000Vに電圧を変換し、参加人が中央新幹線のために設置する大鹿村上蔵地区と豊丘村柏原地区の変電施設に送電するための施設であり、変電所と送電線の建設費は参加人が負担する。敷地面積は8～9ha、送電鉄塔は高さ約60mに上るとされ、工事实施計画（その1）にも記載されていない。地元自治体の豊丘村および住民には平成27年5月までかかる変電所の建設計画を知らされなかった。上記変電施設は中央新幹線



の運行のために参加人が建設費を負担して建設する施設であり、本件工事実施計画と一体をなすものとして環境影響評価の対象とすべきである。在来新幹線の3倍以上の電力を消費すると推計される中央新幹線の走行のために必要不可欠の電力を供給する変電所及び高圧送電線の周辺に、生体に悪影響を及ぼす程度の電磁波が発生する可能性がある。このような大規模な変電所の建設を環境影響評価の対象とせず、認可後に地元自治体に建設計画を明らかにした参加人の手法は、環境影響評価手続を潜脱するものである。

(2) また、参加人は、中央新幹線に不可欠の構造物であるガイドウェイ（コンクリートにコイルを内蔵したパネルを取り付けたU字型の構造物）を組み立てるためのヤード用地についても、環境影響評価を実施していない。

長野県内ではガイドウェイの組立のために概ね10haもの広範なヤード用地が必要とされているが、組み立てのために建設されるはずの製造所の高さや発生する騒音振動、材料や製品の搬入搬出ルートは全く明らかにされていない。また、手入れの行き届いた農地が候補地とされているが、約8年間もの長期にわたるガイドウェイ組立用地としての使用によって生じる環境の変化について、一切環境影響評価の対象とされていない。

(3) また、参加人は、駅西側の飯田市上郷飯沼の北条地区のトンネルの一部区間（長野駅～黒田非常口付近）について、段丘堆積層が想定されるとして、NATM工法を適用する旨を説明していたが、本件認可処分後の平成28年3月28日に開催された住民向け説明会において、黒田非常口付近等の2箇所を実施した地質調査の結果、掘削深度付近で未固結層が確認されたとの理由により、地下水への影響が小さいシールド工法を適用することとした。その結果、シールド工法の特徴により掘削方向が変更され、工事ヤードや発生土の運搬ルートも変更された。本来であれば、飯田市上郷飯沼の北条地区のトンネルの一部区間（長野駅～黒田非常口付近）については、新たな掘削工法及び掘削方向を対象とした環境影響評価を実施する必要があった。しかし、

参加人はこれを実施しなかったのである。かかる経緯は、参加人が実施した環境影響評価が杜撰であったことを示すと共に、参加人が環境影響評価手続を潜脱したことを明らかにするものである。

- (4) よって、参加人の実施した環境影響評価は、第1記載の審査基準のうち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場合に該当する。

### 3 発生土問題

- (1) 中央新幹線の工事実施計画により発生する建設発生土は、大鹿村のみでも約302万5000m<sup>3</sup>に上り、長野県全体では約950万m<sup>3</sup>とされる(丙5の2号証 環18-1-1)。

補正後評価書に記載された発生土置き場は、東京名古屋間全ルートにおいて静岡県内の7箇所及び山梨県内の1箇所のみであり、発生土置き場の具体的な位置も一部しか明示されていない。そのため、置き場所への運搬ルートも明らかにされていない。

- (2) 参加人は、全ての発生土について発生土置き場が必要となるものではない、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主張するが(丙5の1号証6-211頁)、具体的な利用の用途は認可後の現在においてもごく一部しか明らかになっていない。参加人からの問い合わせに応じて情報提供された長野県内の公共事業等において使用可能な発生土は、長野県全体における発生土の1割にも満たない量である。

また、参加人は、新たな発生土置き場等については、補正後評価書作成時点では、本事業からの発生土が増大する時期に受入れ可能となる公共事業・その他民間事業の遂行状況が想定し難く、時期や規模等を含めた必要性が判断できないことなどから、具体的な位置・規模等の計画を明らかにすることが困難であると主張し、必要な環境保全措置、事後調査及びモニタリングの計画を策定し、適切な時期に公表するとする(丙5の1号証10-9頁)。



しかし、発生土の再利用のために別途事業を企画、遂行するのでもない限り、本事業からの発生土が増大する時期に受入れ可能となる公共事業・その他民間事業の遂行状況を想定することには常に困難が伴う。発生土を受入れ可能な公共事業・その他民間事業が適切な時期に遂行されているとも限らない。また、環境保全措置、事後調査及びモニタリングを実施することにより、本来補正後評価書作成時点において明らかにすべきことを明らかにしないことが許容されるのであれば、環境影響評価は骨抜きになる。

(3) 参加人は、長野県補正後評価書において、大鹿村等のトンネル発生土については、仮置き場の確保に努め、これが確保できた場合、トンネル掘削土が多く発生する時には一時的に仮置き場に仮置きし、仮置き場から発生土置き場へ向かう運搬車両台数を調整することにより排気ガスや騒音、振動の発生を低減できる旨を述べる（丙5の2号証 事10-1頁）。

しかし、補正後評価書提出時には大鹿村等において仮置き場は確保されておらず、被告の主張する方策を実施できる保証はなかった。よって、被告の主張する方策は、被告の実施した環境影響評価の適法性を基礎づけるものではない。

なお、住民の反対により、本件認可処分後の現在においても大鹿村内に仮置き場は確保できていない。また、仮置き場ではないが、参加人による豊丘村や下条村、阿智村、松川町への発生土置き場の設置計画は、いずれも住民の反対や日本科学者会議長野県支部による参加人の環境影響調査手法に対する異議等により、暗礁に乗り上げている状態である。住民は、急峻、脆弱な地形と、中央構造線などの断層が多く、かつ、花崗岩などの崩れやすい地質を有する伊那谷に集中豪雨が降ることにより発生した「三六災害」（伊那谷災害とも呼ばれる）の甚大な被害（昭和36年、激しい豪雨により発生した土石流が伊那谷を襲い、死者・行方不明者136名、全半壊家屋1500戸以上の被害が発生した）の経験から、伊那谷に発生土を置く危険性を十分に

認識している。その結果、発生土置き場の建設予定地すら確定できない状況が現在に至るまで続いている。

- (4) 発生土については、処分方法の詳細が全く決定しておらず、発生土置き場や仮置き場すら一部しか決定していない状態である。そのため、約6358万m<sup>3</sup>（東京ドーム約51杯分）もの膨大な掘削土を発生させる事業計画であるにもかかわらず、これを対象又は項目とした環境影響評価は一切行われていない。

よって、参加人の実施した環境影響評価は、第1記載の審査基準のうち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場合に該当する。

#### 4 水環境への悪影響

##### (1) 水道水源保全地区における水循環の擾乱

ア 参加人は、補正後評価書において、岐阜県との県境付近において恵那山の北方を通過する際に、水道水源保全地区が3km幅の概略の路線に入るが、トンネルで通過することから水資源への大きな影響を及ぼすことはないとする（丙5の1号証3-9頁）。

しかし、一般的に山岳トンネルは、掘削に際して岩盤を緩め、岩盤の透水性を増加させる一方で、地盤強化工事やトンネル躯体の巻き立てによって局部的には岩盤の透水性を低下させること等から、岩盤中の地下水の流動に擾乱を与え、それにより地域全体の陸水循環に擾乱を与える。

よって、トンネル通過が水資源への大きな影響を及ぼすことは明白である。

イ また、参加人は、一部において断層付近の破碎帯等、地質が脆弱な部分を通過することがあり、工事中に集中的な湧水が発生する可能性があること及び、破碎帯等の周辺の一部においては地下水の水位への影響の可能性があると予測しながら（丙5の1号証8-2-3-44頁）、地質や水質の状況から、トンネル掘削によりトンネル内に湧出する地下水があってもト

ンネル周辺の限られた範囲に留まると主張する。

しかし、参加人のかかる主張を裏付けられるほど精密に地質や水質の状況は調査されていない。トンネル工事に伴う突発湧水を事前に予測することが極めて困難であることは、参加人自身が長野県環境影響評価技術委員会において語る所であった。参加人の実施した水の濁りや水の汚れ、重要な地形及び地質についての調査及び予測の結果から、なぜトンネル内に湧出する地下水があってもトンネル周辺の限られた範囲に留まると主張できるのか不明である。

また、長野県知事の意見書のとおり、参加人の採用する高橋の水文学的方法は、あくまで恒常的な湧水の推定のための手法であり、山岳トンネル区間に多く見られる断層や破碎帯から突発的に発生する湧水を予測できるものではない。しかるに参加人は、高橋の水文学的方法はトンネル工事に伴う地下水の影響範囲を推定する一般的な手法であると主張して、これに基づく予測結果を修正しようとしなない（丙5の1号証6－204頁）。

これに加え、参加人は、トンネルが破碎帯等の地質が脆弱な部分を通過する場合は先進ボーリング等を実施し、予め地質性状を直接確認しその態様に応じた適切な措置を講じていくとする（丙5の1号証6－204頁）。しかし、先進ボーリングとは、トンネル内から掘進に先がけてボーリングすることにより前方の地質状態を調査する技術である。これが開発され、用いられた青函トンネルの掘削工事においては、異常出水等により工事は極めて難航し、34名にも上る殉職者を生じている。このように、先進ボーリングを行ったからといって全ての地質状況や破碎帯の状況を完全に把握できるものではないし、突発的な出水を全て防げる訳でもない。そのため、先進ボーリングによって、突発的な出水による地下水脈への影響に対して適切な措置が講じられたとすることはできない。

(2) 水環境の保全是、住民の健康や生活環境に直結する極めて重要な課題で



ある。よって、トンネル掘削による水量や水質の変化の有無や程度は厳密に測定する必要がある。

水量や水質の変化について、雨水等のトンネル掘削とは別の原因に帰責される可能性を払拭し、トンネル掘削の影響を正しく測定、評価するには、個々の水利用の場ごとに現況の水文モデルを確立し、雨量等をそのモデルに入力することにより個々の水利用の場における水量と水質を正しく測定できるようにする必要がある。個々の水利用の場における水量と水質を正しく測定できる水文モデルがあれば、トンネル掘削前後の実測値を比較することにより、トンネル掘削の影響を正しく測定、評価することができる。

(3) これに対し、参加人は、過去5年分の公共用水域の水質測定結果等の文献調査の外に現地調査を実施しているが、水の汚れについての調査地点は、対象公共用水域の各河川のうち小渋川と虻川と壬生沢川と蘭川の各2箇所、その他の10河川の各1箇所のみである。また、調査期間は低水時及び豊水時の2回のみである（丙5の1号証8-2-1-97ないし107頁）。

地下水の水質及び水位についても、参加人は、井戸の現地調査の対象としては、大鹿村の1箇所、豊丘村の7箇所、喬木村の5箇所、高森町の1箇所、飯田市の11箇所しか調査せず、湧水は、大鹿村の6箇所、豊丘村の1箇所、飯田市の5箇所、阿智村の1箇所、南木曾町の2箇所しか調査しなかった。しかも、地下水質についての現地調査は1回のみであり、地下水位についての現地調査は4季ごとに1回に止まる（丙5の1号証8-2-3-14ないし15頁）。

また、大鹿村内の小河内沢川上流には小日影銅山跡があり、銅を含む鉱脈が村内に掘削されるトンネルと同様に東西に延びているため、トンネル掘削工事が鉱脈に当たれば、土壌や水質を汚染する危険が高い。長野県環境影響評価技術委員会においても、かかる懸念が示され、工事中の監視と共に汚染された土壌や水質についての処理内容を明らかにすべく事後調査を実施する

ことが要請された。

しかし、参加人は、補正後評価書において工事中の監視を継続することを記載しておらず、河床の掘削を行う河川では水底の底質の汚染は認められないことから予測の不確実性は小さく、環境保全措置の効果に係る知見が蓄積されているとして、事後調査を実施しないとする（乙5の1号証6-201頁、乙5の2号証 環6-1-1頁）。

ところが、水底の底質について、参加人の実施した現地調査の調査地点は1箇所のみ、調査回数も1回のみである。環境保全措置として挙げる内容も河川内工事における工事排水の適切な処理のみであり、具体的な方策及びその実効性は明らかにされていない。

また、参加人は、破碎帯や土被りの小さい箇所においては地下水を利用した水資源に与える影響の予測には不確実性があることから、地下水の水位に係る事後調査を実施すると述べるが（丙5の1号証8-2-3-46頁）、事後調査の結果、環境影響の程度が著しいと判明した場合の対応としては、原因の把握に努めると共に改善を図るとするのみで、具体的な改善策及びその実効性を明らかにしていない。

(4) 以上により、参加人の実施した水環境についての環境影響評価は、調査の対象や期間が著しく限定されており、個々の水利用の場ごとに水文モデルを確立する内容では全くない。また、参加人は、専門家から要請を受けたにもかかわらず、必要な監視や事後調査を行わない。

よって、参加人の実施した水環境についての環境影響評価は、トンネル掘削工事の影響を適切に調査・予測・評価するものではなく、第1記載の審査基準のうち②環境影響評価手続において調査・予測・評価を行ったと評価できない場合に該当する。

## 5 大気汚染

(1) 建設機械の稼働にかかる二酸化窒素濃度の予測結果は、現況値に比較し

て、大鹿村の大河原上青木の最大濃度地点において75.58倍（丙5の1号証8-1-1-31頁 表8-1-1-20（1）地点番号07）、大鹿村のその他6箇所の予測地点の最大濃度地点において一番低い数値でも8.86倍である（丙5の1号証8-1-1-31頁 表8-1-1-20（1）地点番号01ないし06）。

直近の住居等の濃度も、現況値に比較して、大鹿村の大河原釜沢において19.08倍になり（丙5の1号証8-1-1-31頁 表8-1-1-20（1）地点番号01）、他の予測地点においても高い濃度上昇率となる。

建設機械の稼働にかかる浮遊粒子状物質濃度の予測結果は、現況値と比較して、大鹿村の大河原釜沢と大河原上青木の最大濃度地点において2倍以上になる（丙5の1号証8-1-1-32頁 表8-1-1-20（2）地点番号01および07）。

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る窒素酸化物濃度も、現況値に比較して、大鹿村の大河原下市場において2.09倍となり、大河原上市場において1.75倍となる（丙5の1号証8-1-1-58頁 表8-1-1-30（1）地点番号02および01）。

上記の予測結果にもかかわらず、参加人は、環境影響について回避又は低減が図られていると評価するとともに、環境基準又は目標との整合が図られていると結論付ける。

しかし、環境基準を満たすことは最低限の前提に過ぎず、従前の環境の変化の程度を具体的に調査・予測・評価し、環境影響をできる限り回避、低減させる必要がある。参加人は、長野県環境影響評価技術委員会において、かかる指摘を受けたのに対し、環境基準をクリアした後にとどこまでできるかということも考えていきたい旨を回答したが、補正後評価書における参加人の評価は、従前の環境がどの程度変化しても環境基準内であれば問題ないとするのに等しく、環境影響をできる限り回避、低減させるという環境影響評価



法の趣旨を全く没却するものである。

(2) また、参加人が設定した建設機械の稼動に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測地点や粉じん等の予測地点は、大鹿村の7箇所、豊丘村の4箇所、喬木村の1箇所、飯田市の8箇所、阿智村の1箇所、南木曾町の2箇所にとどまる(丙5の1号証8-1-1-26頁)。参加人が設定した資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測地点も、大鹿村の3箇所、豊丘村1箇所、喬木村1箇所、飯田市4箇所、阿智村1箇所、南木曾町3箇所のみである。予測地点の高さも地上1.5mに限定されている(丙5の1号証8-1-1-26頁)。よって、予測結果は十分な信頼性を有するものとはいえない。

また、現地調査の期間も連続1週間×4季のみである(丙5の1号証8-1-1-9頁 表8-1-1-6)。参加人は、かかる調査期間が一般的に採用されている調査期間であると主張するが、空気の清澄なことで全国的に知られる大鹿村や阿智村等において本事業のような前例のない巨大工事を実施する場合には、通年で調査することが相応しい。連続1週間×4季は例外として許容される場合があるが、工事ルートが特定されていない以上、通年調査が基本であること、過去の諸々のアセスでも通年調査が基本とされていることは、長野県環境影響評価技術委員会においても指摘されていたところである。

(3) また、参加人が二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境影響を回避又は低減することを目的として実施するという環境保全措置は、運搬に用いる車両の点検及び整備による性能維持や運搬車両の運行計画の配慮等、限定された効果しか有しないものである(丙5の1号証8-1-1-41ないし43頁、丙5の1号証8-1-1-65ないし67頁)。

(4) よって、参加人の実施した大気汚染についての環境影響評価手続は、調査の対象や期間が著しく限定されており、また、環境影響を可能な限り回避、

低減させるものではないため、第1記載の審査基準のうち②環境影響評価手続において調査・予測・評価を行ったと評価できない場合に該当する。

## 6 騒音

(1) 長野県補正後評価書の道路騒音の予測数値によれば、昼間の等価騒音レベルで、県道253号線は、現況値55dBから65dBに増大し、国道152号線は、1箇所が現況値62dBから69dBに、もう1箇所が現況値54dBから59dBに増大する(丙5の1号証8-1-2-36頁)。にもかかわらず、参加人は、運搬車両による騒音に係る評価に当たり、「騒音に係る環境基準」に定められている幹線交通を担う道路に近接する空間についての環境基準(昼間の等価騒音レベルで70dB以下)との整合が図られていると主張する。

しかし、県道253号線と国道152号線は、片側1車線に道路で、場所によっては自動車同士のすれ違いも困難な山道であり、あるいは、集落の中を走る生活道路であるというのが実態である。交通量も少なく、幹線交通を担う道路とはいえない。そして、環境影響をできる限り回避、低減させるという環境影響評価法の趣旨からすると、評価に際し、対象の実態に即した基準を用いることが当然求められる。そうすると、運搬車両による騒音に係る評価に当たり、昼間の等価騒音レベルで70dB以下という幹線交通を担う道路の基準を適用するのは誤りである。

大鹿村の一般環境騒音の現況(昼間)は、釜沢地区で39dB、上青木地区で53dB、上蔵地区で51dBであり(丙5の1号証8-1-2-10頁)、村民は静謐な環境を享受している。大鹿村にはこのような静謐な環境を求めて観光客や移住者が多く集まる。

よって、大鹿村を始めとする特に静謐な環境を享受している地域の住宅地については、居住地に適用される環境基準(昼間の等価騒音レベルで55dB以下、夜間の等価騒音レベルで45dB以下)を適用すべきであり、沿道についても、国道43号線訴訟上告審判決(最高裁平成7年7月7日第二小法廷

判決)にかんがみ、屋外等価騒音レベルが60dBを超える騒音を許容すべきではない。

(2) また、参加人による建設機械の稼働に係る騒音の予測地点は、大鹿村の5箇所、豊丘村の3箇所、喬木村の1箇所、飯田市の6箇所、南木曾町の2箇所のみである(丙5の1号証8-1-2-16頁)。予測時期も、工事による稼働機械の騒音が最大となる時期に限定されており(丙5の1号証8-1-2-17頁)、工事期間中に平均してどの程度の騒音が予測されるのかは不明である。

(3) また、参加人は、資材及び機械の運搬車両の運行による騒音について、村道中央線の予測結果である65dB(丙5の1号証8-1-2-36頁 表8-1-2-20 地点番号01)は、環境基準(昼間の等価騒音レベルで65dB以下)との整合が図られていると評価するが、参加人の主張するその理由は、要するに、四捨五入の結果、予測結果は65dBと表記できるということである(参加人第2準備書面122ないし123頁)。

参加人が、環境基準を満たすのは四捨五入の結果に過ぎないにもかかわらず、環境基準との整合が図られていると評価している事実は、参加人が、従前の環境がどの程度変化しても環境基準値以下であれば(計算上環境基準値以下と表記できるのであれば)問題ないとし、環境影響評価により環境負荷を真摯に回避、低減させる意思がないことを如実に示している。予測結果が65.5dBであっても65dBであっても、等価騒音レベルの現況値が58dBであるところを大幅に上昇させるのであるから、参加人は真摯に回避、低減措置を実施しなければならないが、参加人はこれを実施していないのである。

(4) 騒音の種類としても、車両の走行や機械の稼働に伴う人工音が大幅に増加することとなり、住民に対し、自然音による騒音とは異質のストレスを与えることとなるが、参加人は、人工音と自然音の相異についても検討していない。



(5) 上記の事情からすれば、参加人の実施した騒音に係る環境影響評価は、実態にそぐわない環境基準に形式的に当てはめたものに過ぎず、また、必要な調査がなされていないため、第1記載の審査基準のうち②環境影響評価手続において調査・予測・評価を行ったと評価できないものに該当する。

## 7 振動

(1) 参加人が振動について実施した環境影響評価によれば、一般環境振動の振動レベルの80%レンジの上端値は、飯田市上郷黒田柏原の夜間が25dB、その他は全て昼夜を問わず振動計の定量下限値である25dB未満であり、参考値を見ても10dB～13dBと極めて低い地点が多い(丙5の1号証8-1-3-10頁 表8-1-3-6)。道路交通振動の振動レベルの80%レンジの上端値は、13地点のうち昼間で4地点、夜間で7地点において振動計の定量下限値である25dB未満であり、最大でも41dBである(丙5の1号証8-1-3-10頁 表8-1-3-7)。

これに対し、参加人による予測結果は、建設機械の稼働に係る振動についての予測結果は64dB～74dBであり(丙5の1号証8-1-3-17ないし18頁 表8-1-3-14(1)ないし(2))、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る振動についての予測結果は36dB～47dBである(丙5の1号証8-1-3-32頁 表8-1-3-21)。地下走行を除く列車の走行に係る振動について、各地点における16両編成での予測値は62dBである(丙5の1号証8-1-3-47頁 表8-1-3-29)。

(2) 参加人は、これらの予測結果について、いずれも振動規制法施行規則の定める「特定建設作業の規制に関する基準」又は地方公共団体、振動規制法若しくは「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)」の定める基準を下回るとする。

しかし、予測結果の評価に際しては、住民の享受している静謐な生活環境に適う基準を用いるべきであるところ、65dB～75dBの振動は震度2に相

当すると言われ、参加人の適用する「特定建設作業の規制に関する基準」（75 dB以下）は明らかに不相当である。住民の生活環境にそぐわない基準を形式的に当てはめた評価で足りるのであれば、環境影響評価を行う意味がない。振動は一定時間継続すること、建築物の構造等により増大することにかんがみ、少なくとも震度1に相当すると言われる65 dB以下とすることが求められる。

(3) 上記の事情からすれば、参加人の実施した振動についての環境影響評価は、住民の生活環境にそぐわない基準を形式的に当てはめて評価したものに過ぎず、第1記載の審査基準のうち②環境影響評価手続において調査・予測・評価を行ったと評価できないものに該当する。

## 8 住環境の悪化

膨大な台数の工事車両や運搬車両が走行することにより引き起こされる問題は、振動や騒音に止まらない。大鹿村内のような道路の幅員が十分ではない地区では、交通事故の危険が増大する。道路自体の耐久性も損なわれる。また、仮に数値上は環境基準等に適合すると予測されたとしても、実際にそこで暮らす者が直面する事故に対する不安や静謐な環境が激変することによってもたらされる心理的な圧迫感は数値では測れない。参加人による環境影響評価手続において、これらの問題は評価対象とされていないが、住民にとっては重要な問題である。

よって、参加人の実施した環境影響評価は、第1記載の審査基準のうち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場合に該当する。

## 9 希少生物への悪影響

(1) 参加人は、動植物及び生態系への環境影響評価に際し、動物の重要な種及び注目すべき生息地の選定基準に該当するものを文献調査により調査しており、対象事業実施区域やその周辺的环境及びそこに生息する動物の生態を

把握するのに著しく不十分である。植物の重要な種の選定に際しても、参加人は、必要に応じて専門家の指導・助言を受けたとするのみであり、いかなる範囲において、どのような専門家の指導・助言を受けたのか明らかにしていない。

(2) また、参加人は、文献調査の外に現地調査を実施して調査地域に生息する動植物の種数を確認したとするが、参加人の実施した現地調査の範囲は、土地改変区域から概ね600mの範囲に過ぎない(丙5の1号証8-4-1-5頁)。参加人の設定した動植物に対する環境影響の予測地域も同範囲である。生態系に対する調査の調査地域としては生態系の影響が生じるおそれがあると認められる地域とし、調査期間については、調査地域における生態系を把握できる時期とするのみで、その具体的内容は全く明らかにされていない(丙5の1号証8-4-3-1頁)。

また、参加人は、既存の知見の引用又は解析を予測手法とするが、参加人自身が認めるとおり、対象事業の実施が生態系に及ぼす影響についての知見は限られている。

また、参加人は、生育環境の一部が縮小・消失・分断されるが周辺に同質の生育環境が広く分布すると予測された場合及び生育環境が変化するが周辺に同質の生育環境が広く分布すると予測された場合について、生育環境は保全されると結論付けているが(丙5の1号証8-4-3-46頁、8-4-3-51頁)具体的に何を根拠として同質の生育環境が広く分布すると予測したのか明らかではない。

(3) また、参加人は、長野県環境影響評価技術委員会において、騒音や振動が野生動物に与える影響を危惧する意見が出されたにもかかわらず、知見がない旨を回答したのみで、その点について全く調査していない。知見がないのであれば現地調査等をして環境影響評価をより慎重に行うべきであり、知見がないことを理由として調査せず、影響がないものと評価することは環境



影響評価の重大な潜脱である。

#### (4) オオタカ、ノスリ、クマタカ

南アルプスルートは、オオタカ（喬木村ペア）の営巣中心域やクマタカ（大鹿村Aペア）の営巣中心域近傍を通過し、改変の可能性がある範囲の一部がクマタカ（大鹿村Bペア、Cペア）の高利用域に含まれる。

また、参加人の現地調査によりオオタカ、ノスリ、クマタカの生育環境の一部が保全されない可能性があることが予測されている。

参加人は、オオタカやクマタカ等への環境保全措置として「工事に伴う改変区域をできる限り小さくする」「防音シート、低騒音・低振動型の建設機械の採用」「コンディショニングの実施」「工事従事者への講習・指導」「代替巣の設置」等を実施し、併せて工事開始までの確認調査及び工事開始後の事後調査を実施すると主張する（丙5の1号証8-4-1-124ないし126頁）。

しかし、現在進行中の大鹿村の道路拡張工事すら、既に村内の住民から騒音や振動により睡眠に支障が生じているとの苦情が出ている。クマタカやオオタカは、可聴域は人より狭いが、2kHz付近の良く聞こえる周波数では人よりも感度が高いとされる。また、猛禽類に対する騒音、振動の影響については、基準となる閾値が存在しないため、現状では絶対的な評価は難しいとされる（「希少猛禽類の聴覚特性と建設事業への影響予測」一般社団法人日本環境アセスメント協会 平成17年度・第3回技術セミナー講演レポート）。

このような事情からすれば、野生生物に対して参加人の挙げる措置がどこまで実効性を有するかは甚だ疑問である。また、人工代替巣については、環境保全措置としての評価が確立していない。長野県環境影響評価技術委員会においても、委員から猛禽類は非常にナイーブであり、クマタカの代替巣の成功例を知らないとの指摘がなされている、

(5) ミヤマシジミ

長野県には、環境省のレッドリストの挙げる絶滅危惧 I B 類であるミヤマシジミが生息するが、参加人の現地調査によりその生息環境の一部が保全されない可能性があることが予測されている（丙 5 の 1 号証 8 - 4 - 1 - 1 0 5 頁）。

参加人は、環境保全措置として「工事に伴う改変区域をできる限り小さくする」「工事従事者への講習・指導」及び「代替生息地の確保（食草となる植物の移植）」等を実施するとともに、具体的な環境保全措置については、食草であるコマツナギの分布状況の調査結果も踏まえ、専門家の助言を得ながら検討する、代替生息地が必要となる場合には、専門家の助言を踏まえ具体的な実施方法を策定し実施するとともに事後調査を行うと主張する（丙 5 の 1 号証 6 - 2 0 7 頁）。

しかし、「工事従事者への講習・指導」によりどの程度の環境保全効果を挙げられるのか不明である。参加人の挙げるその他の環境保全措置についても効果は明らかではない。代替生息地についても、工事前に確保しても実際にミヤマシジミが定着生息するかは定かではなく、参加人にはミヤマシジミが代替生息地で生育しなければ工事を止めるという選択肢はない。

(6) 上記のような環境影響評価では、的確な調査・予測・評価を行ったとはいえ、希少生物の繁殖、生息に看過し難い悪影響を及ぼすことが危惧される。そして、実際に悪影響が生じた場合、参加人のいう事後調査をしても被害を回復することはできない。参加人は、事後調査の結果、環境影響の程度が著しいことが判明した場合の対応として、原因の把握に努めるとともに、専門家の助言も踏まえ、必要な場合には種の特性に合わせた改変時期の設定や改変期間の短縮についても検討し、改善を図るとするのみであり、被害を回復できないことを認めているに等しい。

(7) 以上により、参加人による動植物及び生態系についての環境影響評価は、

第1記載の審査基準のうち②環境影響評価手続において調査・予測・評価を行ったと評価できない場合に該当する。

## 10 景観

(1) 参加人は、主要な眺望点として県内の11箇所、日常的な視点場として県内の7箇所、景観資源として県内の5箇所を選定し、これらの改変の有無、程度について評価している（丙5の1号証8-5-1-3ないし6頁）。

しかし、主要な眺望点、日常的な視点場及び景観資源の選定に住民の意見は取り入れられていない。住民からすれば、特に日常的な視点場については、もっと数多くの地点が選定されるべきである。

また、参加人の設定した主要な眺望点と鉄道施設及び運行ルートとの位置関係は、最短でも水平距離で約200m離れている。参加人の設定した日常的な視点場と鉄道施設との位置関係は、1箇所は水平距離で約200m離れており、その他は水平距離で約300m以上離れている（丙5の1号証8-5-1-3ないし4頁）。

つまり参加人の設定した主要な眺望点と日常的な視点場は、鉄道施設から離れた地点に設定されており、鉄道施設の設置により最も影響を受ける近隣住民にとっての景観の改変が環境影響評価の対象とされていない。

(2) また、参加人は、鉄道施設の存在に係る景観への影響として、16枚のフォトモンタージュを用いて評価しているが、景観の主体であるアルプスの稜線が不明瞭であったり、鉄道施設を空に溶け込ませたように見えるものがあり、実際に想定される景観を反映させたものではなく、これに基づいて景観の価値や鉄道施設の存在感を判断するのは不適切である。

(3) 以上により、参加人の実施した景観に対する環境影響評価は、調査地点が少なすぎ、選定された調査地点も不相当であるため、第1記載の審査基準のうち②環境影響評価手続において調査・予測・評価を行ったと評価できない場合に該当する。



### 第3 結論

以上により、参加人が長野県において実施した環境影響評価は、南アルプスルートや関連施設等の概括的記載に基づいて実施されている点について、①環境影響評価を行う対象が不明確又は不確定である場合に該当する。

また、参加人が長野県において実施した環境影響評価は、変電所及びこれに付随する高圧送電線、ガイドウェイを組み立てるためのヤード用地、発生土について環境影響評価の対象としていない点、並びに飯田市上郷飯沼の北条地区のトンネルの一部区間について新たな掘削工法及び掘削方向を対象とした環境影響評価の対象としていない点、住環境の悪化について環境影響評価の対象としていない点については、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場合に該当する。

さらに、参加人が長野県において実施した環境影響評価は、水環境、大気汚染、騒音、振動、景観、動植物及び生態系を対象とする部分については、②環境影響評価手続において調査・予測・評価を行ったと評価できない場合に該当する。

このように、参加人が長野県において実施した環境影響評価には第1記載の①②の要件の欠落がある。それにもかかわらず、上記欠落について参加人に対する是正をもとめないまま国土交通大臣が行った本件工事実施計画認可は裁量の逸脱・濫用があり環境影響評価法33条に違反するものであり取り消されるべきものである。

以上