

令和5年（行コ）第244号

工事実施計画認可取消請求控訴事件

控訴人 天野捷一 外152名

被控訴人 国

参加人 東海旅客鉄道株式会社

## 意見陳述書

2024（令和6）年10月10日

東京高等裁判所第17民事部 御中

控訴人ら訴訟代理人弁護士 和 泉 貴 士

### 第1 はじめに

控訴人ら第2、第3準備書面の要旨を説明する。

### 第2 控訴人ら第2準備書面について

第2準備書面は、被控訴人の答弁書に対する反論を記載したものである。

同書面第2では、中央新幹線がネットワーク性を欠くこと、被控訴人および参加人も当初は鉄道事業法の認可を検討していたことを理由に、本件工事認可手続については鉄道事業法が適用されるべきであって、全幹法の対象事業ではないことを主張している。

同書面第3では、行訴法10条の主張制限の適用が認められないことを主張している。本件工事実施計画が違法に認可された場合、控訴人らは、工事及び完成後の開業運行により、騒音振動等健康及び生活環境の被害の受忍を強いられるだけでなく、その工事等において事故が多発し、乗客は輸送の安全性が確保されることがないなどの著しい不利益を甘受することになりかねない。こ

れらは、控訴人らと関係ない第三者の利益ではなく、原告適格を有する控訴人らも含む国民的利益として、輸送の安全性、工事の安全性が求められる工事及びこれを求める全幹法9条1項に関する違法として主張されているのであり、行訴法10条で違法性を主張できないと排除することは出来ないからである。

同書面第4では、経営の健全性、需要予測等事業遂行能力に関する判断について、国交大臣の広範囲な裁量権は認められないことを主張している。国交大臣の判断の基になった専門家の会議である交通政策審議会の審議は、原判決が認定するような公益実現に向けた高度に政策的な判断や専門技術的な判断に寄与する審議が行われたという実態が無いからである。具体例を挙げると、南アルプスのトンネル掘削について十分な議論がなされていないこと、大深度トンネル及びシールド工法については、まったく議論の対象になっていないこと、事故発生時の乗客の避難誘導態勢の問題点が一部指摘されるにとどまり、対応策が十分に検討されていないこと、政府の地震本部は、南海トラフ巨大地震が2021年以後30年以内に発生する確率を70～80%としており、リニア供用中または建設中に発生することは間違いないにも関わらず、同審議会の委員には地震学者がおらず十分な検討がなされていないこと、需要予測について、将来人口減少が確実視される中、正確な需要予測ではなく、この程度の需要が無くては困るという願望を示しているに過ぎないこと等である。

同書面第5では、環境影響評価の違法性について主張しているが、これは控訴人ら第3準備書面と重複するので、同書面の要旨説明において述べる。

### 第3 控訴人ら第3準備書面について

控訴人ら第3準備書面は、令和6年3月25日付参加人第1準備書面に対する反論である。

同書面第1では、ベスト追求型を前提とする評価法のもとでは、免許権者の裁量が限定されるというべきであること、評価法が、環境に対する深刻又は不可逆な被害のおそれがある場合に、科学的不確実性があってもなおリスク評価を行うという事前の手段を設定するとともに、その間の活動を停止させるとい

う形で予防原則を反映する法律であること、免許権者は、その判断において、評価書の記載のみによって判断すればよいのではなく、手続的瑕疵により本来収集されるべき重要な環境情報が収集されなかった場合など、環境影響評価手続の瑕疵の有無についても環境配慮審査のなかで審査しなければならないこと、環境影響評価手続の実施主体として、複数案検討を行う義務を負っていたこと、鉄道施設など基本的な施設について形状等を特定する情報を欠いた本件各評価書は環境配慮審査を行うに十分な情報量を備えていないことを主張している。

同書面第3では、本件環境影響評価の瑕疵を個別具体的に主張している。

山梨実験線については、山梨実験線が環境影響評価の対象ではないこと自体問題であること、橋脚による水源の汚染の危険、水脈を切断し水源が枯れる危険、橋脚が地震によって倒壊する危険性があること、補正後評価書ですら環境基準を超える騒音被害が予想されている地点が14か所中、6か所もあること、山梨県内の日照被害についての原判決が「希望的観測」によるものであること等を主張している。

水資源等については、大井川の流量減少や畑薙山断層の調査・予測が不十分であること、トンネル構造が「排水」を前提とするか、「防水」を前提とするかは、実際には環境負荷との関係では大きく関係すること、吹付コンクリートは特段湧水の低減に資する工法ではないこと、薬液注入工法は永続的に地盤を改良したり止水することを目的とした工法ではないこと、榎島導水路トンネルによる水の回復案については環境影響評価を回避する手段として用いられていること、ポンプアップは費用の面で不可能であること等を主張している。

地盤沈下については、圧密沈下の危険性がある地点を特定し、リスク評価や対応策を検討していないこと、シールドトンネル技術が事故を完璧に回避できるほど成熟した技術ではないこと、愛知県春日井市の亜炭鉱跡の掘削によって生じる地盤沈下について、環境に対する影響を具体的に検討し、環境影響を回避、低減する措置を講じることを検討していないこと、発生土置き場等の斜面崩壊の危険性があることについて主張している。

また、環境影響評価段階での水資源・地盤に関する調査が不十分であったことを裏付ける事例として、岐阜県瑞浪市の事故を紹介している。環境影響評価書では同地における水枯れの危険性について具体的な検討を行った旨の記述は無い。さらに、シールドトンネル技術が未完成な技術であることを裏付ける事例として、広島県広島市の事故を紹介している。中央新幹線のトンネル工事も上記事故と同様市街地でのシールドトンネル工事区間が存在するが、地盤沈下の可能性について具体的に検討した記述はきわめて限定的である。

建設機械稼働による大気汚染、騒音、振動については、参加人らの指摘する環境保全措置はどの程度の環境影響の低減効果が生じるのか具体的な試算が存在せず抽象的であり、同措置が検討されたというに値しないこと等を主張している。

その他、磁界、日商阻害、景観阻害、南アルプスの自然についても、調査や予測、評価がそれぞれ不十分であることについて主張している。

以上のとおり、本件環境影響評価は、具体的な環境への影響について個別に予測し評価する記載がほとんど無く、環境影響評価法の趣旨目的に反することは明らかであるから、違法であり取り消されるべきものである。

以上