

審理員 谷中謙一殿

平成31年第243号事件 審査請求人 朝倉正幸
別紙審査請求人目録記載の審査請求人

反論書

令和2年5月25日付弁明書に対して、標記審査請求人らは、次のとおり反論する。

記

1、処分の内容

認める。

2、処分の理由

別紙2の法16条各号の使用認可要件をすべて充足するとの主張は、争う。

(1) 16条1号の要件への適合性

第2段階の「中央新幹線が一般の需要に応ずる鉄道営業である」との主張は否認し、その余は認める。

中央新幹線（以下リニア新幹線という）が一般の需要に応ずるものではないことは、次項に述べる。

<審査請求人の主張>

リニア新幹線は成功する可能性が低いプロジェクトである。既存の新幹線との相互乗り入れも連結もできない「第三の鉄道」を、この時代に導入することは国家百年の愚作だとまで断言する有識者もいる。この有識者は橋山禮治郎氏であり、国内外の大型プロジェクトの評価に関わって来られ、説得力と信頼性のある問題点の指摘や提言をされている。同氏は、リニア新幹線をあらゆる角度から研究しておられる（甲3-橋山・「リニア新幹線-巨大プロジェクトの『真実』」203頁）。

リニア新幹線が、公共性も必要性もない乗り物であることは、2-(3)-3頁～8頁に述べる通りである。

このような状況では、リニア新幹線が一般の需要に応ずる鉄道事業であるとは到底言えない。

(2)法16条2号の要件への適合性

①対象地域で施行されるものであること

認める。

②大深度地下で施行されるものであること

イ、支持地盤を「ボーリング調査等により特定した」というが、各審査請求人について具体的にいつ、どのようなボーリング調査を行ったかを示していない。

ロ、40mの深度は、基盤地図情報に基づき設定したとするが、各審査請求人について具体的に根拠を示していない。

従って、当審査請求人に係る、大深度法で施行される事業であるとは認められない。

③小括

法16条2号の要件を充足するとは認められない。

<審査請求人の主張>

大深度地下で施行されるものであること、という要件は、大深度法の最も中心的で重要な要件である。各審査請求人について、大深度法で施行されるものでなければならないが、本件認可に際して、各審査請求人についてボーリング調査が行われた形跡は全くない。各審査請求人の誰一人ボーリング調査を受けたことはないし、調査をするとの連絡すら受けたこともない。処分庁はこの事実について知っているのであろうか。

大深度法は大深度地下の定義をしている（大深度法2条1項）。この定義にとって最も重要なことは、所定の建物の基礎の支持杭を支持する地盤の存在と、そのような地盤として有用な地層が安定的に連続していることである。このような状態にあるかどうか、許容支持力を有する地盤かどうかは、正確には当該土地で直接ボーリング調査を試みなければ分からない。

東京都区内の地下には、東京礫層が広く存在しているが、厚さは一様ではなく、また切れ目なく連続しているわけでもない。それが途切れていたり、折れ曲がったり、ねじれたりして、基礎杭の支持層をその近隣の支持層の位置よりさらに深い地層に求めなければならないような場合がある。東京礫層が、決して東京都区部全域に万遍なく一様に広がっているのではないし、大深度の立体的位置は、場所によっては建物の建っている画地ごとに変化している地域があっても不思議ではない。

日本の都市の地下の地質状況は、非常に複雑であるから、東京の地下も同様で、ある画地の地中の地質は、ボーリング調査をして初めて詳細が判明する。すなわち、大深度の位置を判定するには、地中の地質状況を判定すると同時に、地層の連続性を把握することが必要となる。それには、ボーリング調査をすることが避けて通れない。このことは、大深度法の適用に大きく影響する。なぜならば、大深度法の適用が受けられない土地である場合には、土地収用法の適用を考えなければならないからである（甲1－平松・「検証・大深度地下使用法」29頁～32頁）。

そもそも、「大深度はあまりにもわかっていないことが多すぎる。開発を始める前に、その調査を十分に行い、地盤、地下水などの情報を理学者と工学者が一体となって整備し、問題解決のための研究を推進する必要がある。」そのためには、たとえば、地盤環境研究所のような研究施設を新たに設けるべきである。たとえ、研究施設を設けることができなくても、膨大な経費を必要とすることを忘れてはならない（甲2－陶野・「大深度地下開発と地下環境」23頁）。

以上のような問題の解決を抜きにして、到底トンネル工事を進めることができない。従って、法16条2項の要件を充足するとは認められない。

(3)法16条3号の要件への適合性

法16条3号に挙げられた要件は、「事業の円滑な遂行のため大深度地下を使用する公益上の必要があるものであること」である。処分庁は(1)～(3)項で、縷々述べているが、要は大深度地下を使用する公益上の必要があるかどうかである。以下述べるように、大深度を使用する公益上の必要はないので、法16条3号の要件は充足されていない。

①申請に係る事業を施行する必要性及びその必要性が公益目的に合致していること

処分庁は、本件事業の意義、効果（即ち目的）について次のように述べている。

- a 東京、大阪間を高速で結ぶことにより、速達性向上による効果をもたらされる。
- b 中央新幹線及び東海道新幹線の二重系化により災害リスクに対する機能が強化される。
- c 三大都市圏以外の沿線地域においても、地域活性化とあいまって地域振興に寄与することが期待される。
- d 都市集積圏が形成され、国土構造の変革、国際競争力の強化がもたらされるものと期待される。

しかし、次に述べるように大深度地下を使用する公益上の必要は認められない。

a 高速化について

高速化が必要とされる合理的根拠はない。JR東海は、大幅な時間短縮を多くの人が望んでいるので、それに対応するために巨額の資金を投入してリニア新幹線を実用化することが最適な選択だと考えているようであるが、そうした見方が本当に確信できる合理的根拠はない。

JR東海と内閣府も、NHKをはじめとするメディアもリニア新幹線に関する世論調査を実施していない。わずかに参考になるものとして、朝日新聞2013年10月26日付で掲載されたアンケート調査がある。

これによると、リニア新幹線を「必要」「どちらかといえば必要」と答えた人が37%、「不要」「どちらかといえば不要」と答えた人が54%である。また、乗車希望者の同意のほとんどは時速500キロに対する好奇心にあり、乗車を希望しない人はその理由として、高速化不要、地下走行に対する不安や不満等を挙げている。移動時間の大幅短縮希望者は10%台と少なく、多くの国民は現状にほぼ満足している傾向が読み取れる。JR東海が期

待するのは安定した多頻度需要の確保であるが、このアンケート結果からはかなり難しいと判断せざるを得ない。

高速化だけに固執して失敗したプロジェクトには、超音速機コンコルドや、超電導電磁推進船等がある。また鉄道以外の交通手段としてはこれまでケーブルカー、ホーバークラフト、常電導磁気浮上式鉄道「リニモ」（名古屋市で営業中）、鉄輪誘導式リニアモーターカー（大阪市営地下鉄長堀鶴見緑地線、東京都営地下鉄大江戸線）等も開発されたが、社会で広く実用化されたものは限られている。

このように、新技術といえども、すべてが消費者から受け入れられ普及するとは限らない。ポイントとなるのは、その技術の有用性である。有用性とは、多くの人々から喜んで受け入れられるということである。それが「需要」である。大規模インフラプロジェクトにとって最も重要なのは、それを計画の段階で正確に把握すること、すなわち、徹底的な需要予測を行うことである。何のために作るのかさえ曖昧なまま、冷静な需要予測もせず、つくること自体を目的にして失敗した代表的プロジェクトが、東京湾横断道路（アクアライン）である（甲3-橋山・33頁～34頁）。

b 二重系化について

J R東海は、二重系化によって、災害リスクに対する機能が強化されると述べている。しかし、東海道新幹線が大地震等で長期間運休を余儀なくされた場合に代替輸送ができることは、需要がある限り確かにメリットだが、災害時に旅客輸送の需要があるか疑問である。緊急時に死活的に必要なのは旅客輸送より、食料、衣料品、医薬品、石油、工業用原料・資材・部品等の物資輸送であることは、東日本大震災の経験から明らかである。しかしリニア新幹線には鉄道の強みであるネットワーク性がないために、それらの緊急物資を全く輸送できない。そもそもリニア新幹線は旅客輸送用に作られるものであり、貨物輸送には役立たない。

従って、二重系化によって、災害リスクに対する機能が強化されるという理由は成り立たない。

c 沿線地域の振興について

処分庁は、三大都市圏以外の沿線地域の振興に寄与することが期待されると述べている。しかし、

i) そもそも目的地までの時間短縮が至上命題である以上、J R東海は当初計画では、主要な地方都市への停車を全く考慮していなかった。計画発表によって、県内を通過するだけで何のメリットもないことを知った沿線の県知事、地方自治体首長の反発にあったJ R東海は、その後、やむを得ず一県一駅を了承するに至った。

ii) 2013年9月の段階で、名古屋までの中間駅は、神奈川県相模原市、山梨県甲府市、長野県飯田市、岐阜県中津川市の3つに留まる。しかし総じて言えることは、殆どの駅について、きわめて利用価値が低いといことである。リニア新幹線の中間駅設置地点は、人口密度も低く、また周辺地域からのアクセスに時間を要するため、利用者にとって

最終目的地までの所要時間の短縮は望むべくもない。

鉄道利用者にとっては安全性が第一であるが、次に求める条件は利便性（使いやすさ）である。地方自治体は、周辺住民にとっては不便の上ない駅を受け入れ、他方、ＪＲ東海はそれを承知の上で中間駅をそこにつくることを諒としている。山梨県、長野県、岐阜県すべてそうである。いったい鉄道は誰のためにあるのか。メリットは誰に及ぶのか。誠に不思議な鉄道設計計画である。

利便性とは、具体的に言えば、駅へのアクセスが容易であること、運用本数が多く短い待ち時間で乗車できること、他の交通手段との乗り換えが便利であることなどだが、甲府も飯田も中津川も、市内からリニア新幹線の新駅までのアクセスはまだ具体的に考えられていない。路面電車、モノレール、路線バス等が考えられるが、いずれにせよ、地元は重い財政負担を覚悟する必要がある。また、リニア新幹線の中間駅に停車する運行本数は毎時１本程度と想定されているので、乗降客数は自ずから限られると推定される。

iii) リニア新幹線の計画は誠に不可解な計画である。ＪＲ東海は、沿線住民の利用を殆ど期待していない。一方、沿線自治体の首長や住民も、これまでリニア新幹線の早期開業を強く要求してきたわけではない。それにもかかわらず、ＪＲ東海がリニア計画を発表するやいなや、夢のリニア新幹線というイメージにマインド・コントロールされ、もっぱら県内のルートと中間駅の位置だけに関心が向いてしまった。

幹線鉄道の近代化を望むならば、リニア新幹線だけにこだわらず、伊那谷経由の新幹線新設、中央西線や飯田線の近代化・高速化等も代替案として考え、その上で県民の総意をＪＲ東海に逆提案をするだけの地域発言力をなぜ発揮できなかったか。北信、中信の長野県民だけでなく、飯田線や中央西線沿線の住民側にも「リニア新幹線がどうしても必要だ、是非利用したい」という気持ちはそれほど強くないのではないか。

橋山氏が意見交換した沿線住民や首長の中にも「リニア新幹線は必要ない」「新幹線の方がはるかによい」「高速バスがあるから特に困らない」と口にする方がずいぶんいるとのことである。

iv) 沿線自治体の知事や市町村長は、地元住民が年間に東京や名古屋に何回出掛けるか、新駅まで行ってリニア新幹線を利用したいと思っている住民がどれくらいいるのかを客観的に把握する需要調査を実施していない。それはなぜか。

もし、実施して、潜在需要が少ないことが明らかになった場合には、地元の首長や業界が結成した「リニア中央新幹線建設促進期成同盟会」の主張が根拠を失い、ＪＲ東海に対する交渉力も著しく弱まるからではないか。

他方、東海道新幹線の利用者を対象にリニア新幹線の潜在需要を推計するようなアンケート調査さえ実施してこなかったＪＲ東海も、同様である。双方とも、実需の大きさを把握せず、本音を隠したまま、計画がここまで進行してしまった。

v) リニア新幹線は、全走行区間４３８kmのうち７１％、東京—名古屋間では８６％が地下、山岳トンネル（東京、神奈川、愛知、大阪の大都市圏では地下４０m以深の大深度

地下) という奇想天外の鉄道である。深い地下空間を猛スピードで走る車両の中で過ごす乗客の心理状態はどんなものだろうか。車窓から美しい自然や田園風景を楽しむこともできず、山間部さえフードで覆われ、薄暗い車内で到着を待つだけの時間に、旅の楽しみや満足感が味わえるだろうか(甲3-橋山・36頁～42頁)。

d 都市集積圏について

これまでの東海道新幹線や関西国際空港の実現が関西圏の活性化をもたらしたのだろうか。かえってさらなる一極集中が進行し、逆に大阪の拠点性が失われたという事実を直視すべきである。この上、東京-大阪間の移動時間が短縮すれば大阪の拠点性はさらに失われる懸念もある。拠点性なき都市はますます魅力を失い、住民の誇りと生活満足度も低下する(甲3-橋山・10～11頁)。まして国土構造の変革、国際競争力の強化など望むべくもない。

処分庁は、まとめとして、「中央新幹線は国民生活や経済社会、国土構造等の側面から、公益目的に合致した事業であると認められる。」と述べている。しかし、国民生活や経済社会にどのようなメリットがあるのか、主張自体からも分からないし、「国土構造」とはいったいどういうものなのか言葉の意味自体分からない。このような底の浅い理解の下に計画された本件事業が公益目的に合致した事業であるとは、到底認められない。

なお、処分庁は、リニア新幹線の整備促進に関する要望が寄せられている旨、述べている(3頁うしろから第2段落)。しかし、誰から要望が寄せられているのかというと、「リニア中央新幹線建設促進経済団体連絡会」だという。これは、名のごとく、いわゆる経済団体であり、本件事業によって利益を得る事業者と政治家の集まりに過ぎない。JR東海は、公益目的に合致していると述べていることと基本的に矛盾している。

従って、リニア新幹線の整備促進に関する要望を寄せているのは、この経済団体だけであり、沿線住民をはじめとする国民や自治体は特に要望している事実はない。JR東海や国は、リニア新幹線を国家プロジェクトと言っているのであるから、少なくとも一般国民からの世論調査をすべきであるが、行われていない。

②路線の位置等に関する事業計画への合理性

処分庁の主張は、以下に述べるように、漠然としていて分からない。JR東海と処分庁が生活・自然環境等に配慮して、また、国の関連図書に定められた技術基準に従い計画されたものだと言っても、審査請求人には、オカミの高圧的な姿勢しか感じられない。

第1段落

超電導磁気浮上方式の技術的制約条件、地形・地質の制約条件、生活・自然環境等に配慮して、ルートが選定されている、とするが、これだけでは漠然として分からないので、主張自体失当である。

第2段落

この主張も、漠然としていて分からないので、主張自体失当である。

第3段落

「路線の位置や、技術的構造については合理的である。」というが、漠然としていて主張内容が明らかでないので、主張自体失当である。

③大深度地下を使用する必要性が認められること

第1段落

処分庁は、「騒音や振動等による沿線地域の居住環境等の影響を最小限のものとするため」大深度地下を使用する必要性が認められると主張するが、大深度地下の使用に伴ってトンネル工事を進める中で、騒音や振動等による沿線地域の居住環境等への影響が、後に述べるように沿線の全地域に渡って発生する可能性がある。従って、騒音や振動等による沿線地域の居住環境等の影響を最小限のものとすることはできないから、大深度地下を使用する必要性があるとは、到底言えない。

第2段落

「用地取得がその事業期間に大きな影響を及ぼすものと見込まれるため」と主張するが、期間を短縮するために、上記のような大きな影響を与えることは許されるものではない。

第3段落

以上、事業者側の身勝手な理由のために、大深度地下を使用することは許されず、必要性は認められない。

④小括

以上のとおり、16条3号の要件は充足されていない。

<審査請求人の主張>

① J R 東海の鉄道事業はそれ自体、民間の営利企業が行う営利事業である。得られた利益は株主（二割は外国人）という私人への利益配当と内部留保に回り、配当制限、役員賞与・報酬の制限、国への特別納付等々、公益性を担保する仕組みはなく、一般の営利企業と何も変わらない。沿線住民の土地を無償で使用したり、国の巨額低利融資から得られる事業利益を私人に分配するのでは、公益性があるとは言えない。大深度法と本件認可はここに基本的な欠陥がある。

その端的な表れは、J R 東海が巧みに公共性と営利性を使い分けていることである。J R 東海は、一方ではリニア新幹線を国家的事業といいながら、他方では、リニア新幹線事業は、私的な事業だから、資料を公開する義務がないなどと主張しているのである。

② 公共の福祉が目的ではなく、株主、特に外国投資家の利益の確保のために、事業が創出される循環を政府が作っている中でリニア新幹線事業の、どこに公共性があるのか。

③ 今の国の東京一極集中政策は、インフラ需要を都心に集中させるとともに、東京以外のインフラを無用化することにつながり、非常に非効率的な都市計画である。「利用にあたっては公共の福祉に適合するように適正かつ計画的に行われることが求められる」（臨時大深

度地下利用調査会答申) こととは、逆なことが行われることになる。

④まして、大深度地下使用について、事業の廃止や譲渡が認められることで、トンネルが鉄道事業ではない別の用途に使用される可能性も否定できない。別の用途とは、一般産業廃棄物、産業廃棄物施設のほか、原子力施設である。即ち、J R 東海がリニア新幹線で認可を受けても、廃止したり譲渡すれば、トンネルが放射線廃棄物の処理施設や保管場所になる可能性があるということである。公共の福祉というあいまいな、要件も基準もない事業を認可し、その後はなんにでも転用できるような大深度地下使用の、どこに公共の福祉(公共性)があるというのか。

以上のことを放置して本件認可がなされたもので、本件処分は、取消は免れない。

詳細は、平成 31 年第 184 号事件審査請求人酒井道篤らの反論書に述べているとおりである。

(4)法16条4号の要件への適合性

第1段落

「法令上の施行能力」とは何か、不明である上、これと法16条4号の「能力」との関係も不明である。

第2段落

「東海道新幹線との一体的経営の合理性」とはどのようなことか不明である。

東海道新幹線とリニア新幹線との一体的経営というが、そもそも両者は、車両、現場従業員、保線管理業務、中央運転管理センター等の運営管理システムは別々である。それなのに「一体的経営」とはどのような意味がありメリットがあるのか、理解できない(甲3一橋山・111頁～113頁)。

また、「東海道新幹線の運行実績」があるからといって、新幹線を建設した経験もなく、まして新幹線とは全く異なる未知の技術を用いたリニア方式による新幹線の建設の参考になるものではない。そもそも本件事業は、J R 東海自身の収支見通しから考えてみても、開業後の採算確保はきわめて厳しいことは明らかである。しかも、新型コロナウイルスの影響で乗客が大幅に減少していることにより、一層採算確保が難しくなっていることは公知の事実と言ってよい。リニア新幹線計画は、いわば“崖っぷちの巨大投資プロジェクト”とあって過言ではない。(甲3一橋山・123頁)

さらに、J R 東海の社長自身が「絶対にペイしない」と述べているのである。従ってまた、「J R 東海の財務状況に関する長期見通し」は悪いと言われなければならない。

施行能力とは、処分庁のいう法令の観点、経営や事業遂行能力の観点、人も含む実施体制などだけでなく、住民や自治体との間で問題を起こさないようにする先験能力をも備えていなければならないが、J R 東海はこれを備えていない。その例として、静岡県との間の問題が挙げられる。大井川の水が減少することによって多くの市町村に膨大な影響が及ぶことを、J R 東海は予想するべきであった。その上で対策を考えるべきであった。とこ

ろがJR東海は、これを予想し、かつ対策を考えることをしなかった。そのため、県や多くの自治体との間で問題を起こしてしまった。その他にも様々な問題を起こしていることも同様である。

まだ本体工事に入っていない段階で、実に様々な問題に直面し、工事期間は既に延長し、さらに延長を迫られており、費用も当初より大幅に増大し、独自で建設するとしていたのに3兆円もの借金をしているJR東海の状況で、大きな目と長い目で見て、事業遂行能力ありとは到底認め難い。

第3段落

組織人員の観点を主張しているが、これがどうであれ前述のような状況である以上、組織人員は問題にならない。

よって、法16条4号の要件を充足していない。

(5)法16条5号の要件への適合性

①大深度地下における公共の利益となる事業の円滑な遂行に関する基本的な事項

i) 公共の利益となる事業であること

(3)―①(4)項で述べたとおり、公共の利益となる事業とは認められない。

ii) 事業の円滑な遂行のための方策がとられていること

ア、JR東海は、広く住民に周知する為の措置を講じていることを確認している、と主張するが、広く住民に周知するための措置を講じているとは到底言えない。

イ、当審査請求人は、リニア新幹線が地下を通る予定地真上の世田谷区東玉川地区住民である。地区住民は、互いに協力して地域社会の維持・保全に努めてきた。

ところが、2018年5月17日、JR東海によるリニア新幹線建設計画の説明会が、区立奥沢小学校体育館で開催された。これは私共にとって、寝耳に水であった。しかも内容は一方的で対話にならず、殆ど質問を切り捨てる応答であり、納得することができない状況のまま終了した。これにより、計画トンネルの真上、または近隣に住む住民が、リニア新幹線の工事中及び完成後、どのように安心、安全な生活を営むことができるか、地下水の変動、地盤沈下、電磁波、今後起こりうる予測不能な自然災害等に対して、どのような対策をするのか、大きな不安を抱くことになった。

ウ、隣接する大田区田園調布では、住民242名の署名を持参しJR東海に説明会を求めたが、開催済みを理由に拒否された。説明会に参加した人数は少なく、内容も薄く、周知が十分になされていたとは言い難い。多くの人はリニア新幹線がこの地域を通ることすら知らない。

エ、以上の2地区以外の説明会も、殆ど同様であった。ただ説明会を行ったというのではなく、その中味である。処分庁が行ったとする住民との周知措置は形式的なものに過ぎない。

オ、なにより重要なことは、J R 東海が一貫して、住民が納得するような応答をしていないことである。（後述b—(2)—カ項）。これは、周知の措置どころか、住民無視そのものである。

このような状況の中でなすべきことは、J R 東海、国、自治体は、住民を交えての、必要性の是非や安全性、住民の環境保全への不安などを徹底して議論することである。

②大深度地下の適正かつ合理的な利用に関する基本的な事項

この項の主張は不知。

③安全の確保、環境保全、その他大深度法の公共的使用に関し配慮すべき事項

i) 安全の確保のための措置

(a) 「安全確保指針」に基づき、安全確保のための「具体的措置を行うこととしている」とか、「事業者が作成した事業計画のうち安全の確保に係る部分を作成していると認められ、当該部分が安全確保指針の求める安全対策を具体化したものとなっている」とか述べているが、その具体的な措置が何ら示されておらず、まして、安全対策をどう実施するのか全く示されておらず、主張自体失当である。

(b) リニア新幹線がトンネルで緊急停止したとき、乗客の誘導はどうなるのか。リニア新幹線の乗客定員は1,000人。リニア新幹線の山岳トンネル内に動力移動設備はない。万一のとき、長いときは5キロを歩いて脱出することになるが、非常口の外は冬の場合吹雪かもしれない。救出に何時間かかるのか。J R 東海は、最悪の場合を想定した具体的救出方法を明示していない。負傷者や老人、障害者等の避難方法は検討されているのかも不明である。ある住民説明会で、緊急時の安全確保の対策を聞かれ、「道具も用意するが、お客様同士で助け合っていただく」、「在来新幹線を参考に、盾とサスマタを車内に配備する」、と回答した。J R 東海は、このようなものしか安全確保の措置として挙げられないのである。

(c) リニア新幹線は大深度地下とされる40m以下、場所によっては110mもの地底に掘られる巨大トンネルの中を時速505kmの猛スピードで疾走する。そのような交通機関で事故や事件が起きても、警察、消防、救急車等が急には役に立たない。

これは一旦飛び立ってしまったら地上からの対処が不可能になる航空機と性格が酷似している。航空機はかつてハイジャックが繰り返され、爆破事件も起きた。このような事態を防ぐため、空港施設ではセキュリティ対策が強化されてきた。金属探知機ゲート手荷物検査用X線設備、ボディチェック、場合によっては手荷物を開けさせる。一般人が「危険物」と認識していないペット飲料の類も原則機内に持ち込めない。

このようなセキュリティチェックを乗客一人一人に行う訳だから当然時間がかかり、国際線であれば搭乗2時間前に空港に来ることが求められている。このような

空港レベルのセキュリティ対策をリニア新幹線にも適用すれば、その速達性は失われ、在来新幹線よりはるかに時間を要することになる。即ち、乗客の安全を無視しなければリニア新幹線の存在意義そのものが喪失するというジレンマが本質的に存在する。この事実をJR東海に質問しても、前記のような人命軽視の回答しかしないのである。

(d) リニア新幹線には空港レベルのセキュリティ対策が必須と考えるが、JR東海に、これを講じさせる計画はない。

JR東海は、負傷者を含む乗客の避難のための具体的な計画をしていない。(例えば、ストレッチャー、車椅子、AED、酸素吸入器、救急医療品等はトンネル内に適切に配置されるのか、そして、その取扱い要員はどれだけどこに配備されるのか。)

JR東海は、セキュリティ対策をきちんとするとすればそれにどの位の時間を要するか検討したことがあるか。あるとしたら、どのような対策をして、どの位の時間があるという結論が出ているのか。

JR東海は、これらの事項を明らかにしていない。処分庁は、これらの事項を検討することなく、本件を認可したものである。

(e) トンネルは、じわじわと変形が進み、じわじわと潰れている(盤膨れ)。地震を受ければその変化が瞬時に進む。トンネルは地震の揺れに強いとされるが、活断層が切った場合には瞬時に壊れる。南海トラフ地震が発生した場合には、地盤変化によって複合的な損傷が発生する。

トンネルの地表部で何が発生しても、トンネルに影響しない訳ではない。大鹿村近辺の土地は、絶えず地すべりを起こしている。地すべりは、表層で発生するだけでなく、深層地すべりや山体すべりも存在する(甲4-松島信幸・市民ネット編著「危ないリニア新幹線」34頁～61頁)。

リニア新幹線が走行中に、大地震が発生し、トンネルの崩壊が生じたら大惨事が想定される。基本方針Ⅲ-1-(2)地震の項には「地震時に大きな影響を受ける活断層上への施設の設置については、極力避けるべきではあるが、やむを得ず活断層上へ設置せざるを得ない場合においても適切な対策を講じる必要がある。」と定めている。

JR東海は、活断層上への施設の設置は避けたのか。避けなかったとして、適切な対策を講じているのか、それはどの場所でどのような対策を講じているのか明らかにしていない。

JR東海は、基本方針Ⅲ-1-(3)浸水の項で述べている止水施設の設置、十分な容量の排水施設の設置、気密性の向上対策などのついてどのような対策を、長大なトンネルのすべての部分でとっているのか、明らかにしていない。

処分庁は、これらの事項を検討することなく本件認可をしたものである。

ii) 環境の保全のための措置

環境影響評価は、言うまでもなく工事を実施する前に、予め行うことを基本とする。しかし、JR東海が予め行ったという環境影響評価を具体的に示していない。この点において既に、環境の保全のための措置を行ったとする、処分庁の主張は失当である。

しかも処分庁は、JR東海は、「これから事業の各段階において適切な環境保全措置を講ずることとしている」とか、「環境保全の前提として、…適切な設計施行、維持管理を確実に実施すること」を前提に、モニタリングをして工事中及び工事完成後も一定期間、観測を行い、モニタリングの結果に基づき適切に測定期間を設定することにより、影響把握を行うこと」が指摘されているとか、述べている。しかし、これらはいずれも、事前の環境影響評価ではないし、その内容も適切なものなのか、また、JR東海がこれまで行ってきた行動からして、真に実施する保障はあるのか分からないし、はたまた、工事が完成してしまってからでは遅い事項が多い。このような状況で、事業計画が環境の保全に配慮したものになっているとは到底言えない。

<審査請求人の主張>

次に述べるような、環境保全に大きな影響を及ぼす事態が現に進行し、また進行が予想される。処分庁はこれらについて判断せずに、本件認可をしたものである。

a 残土問題

i) リニア新幹線の事業計画の実施に伴い、トンネルの掘削等により、約6358万 m^3 （東京ドーム約51杯分）もの膨大な建設残土が発生するといわれる。

JR東海は、膨大な残土が発生するにもかかわらず、2019年3月13日現在、静岡県内の7箇所と山梨県内の1箇所しか残土置き場の候補地を示しておらず、これだけの残土を、周囲の環境に悪影響を与えることなく安全に管理できる場所がどこであるのか不明のままとしている。また残土の置き場所の大部分が不明であることから、残土の置き場所への運搬ルートもほとんど明らかにされていない。

そもそも約6358万 m^3 という残土の総量も、トンネルの断面積×長さから発生が想定される残土の量に、トンネルの5kmおきに建設されるという立坑（ないし横坑や斜坑）建設によって発生すると想定される残土の量を加えた計算上の数値に過ぎず、実際に掘削等が開始された後に、さらに増加する可能性を否定できない。

ii) 循環法による規制違反

残土は、「循環型社会形成基本法」（以下循環法という）にいう「廃棄物」であり、かつ「循環資源」である。

循環法は、社会経済活動が大量生産、大量消費、大量廃棄型となり、廃棄物の排出量が増大する中、それにより環境への負荷が将来累積していくことが懸念され、この問題の対処策として、環境への負荷を低減するため、総合的かつ本質的な廃棄物対策について検討する必要が出てきたことから、平成8年11月21日環境庁長官（当時）が中央環境審

議会に、「廃棄物に係る環境負荷低減対策の在り方」を諮問した。これを受けて循環法が、2000年6月に制定された。

循環法が、これまでの社会の在り方を見直し、天然資源の消費が抑制され、環境への負荷が図られた「循環型社会」の形成を目指し、循環型社会の形成を推進するための基本原則とこれに基づく基本的施策の総合的な枠組みを定めた法律である。

残土には、循環型社会を形成するために必要な取組みであるリデュース（廃棄物の発生抑制）、リユース（再使用）、リサイクル（資源化）の3Rの原則が適用される。

また、事業者には、「循環的な利用が行われない循環資源について自らの責任において適正に処分する責務を有する」という排出者責任が定められている（循環法11条一甲5「環境法」）。従って、JR東海は、自らの責任において、残土の発生抑制、再使用、資源化に努めなければならないが、残土のうちの循環的な利用が出来ない部分については、適正に処分する責務を負っている。

そうであるにもかかわらず、JR東海は、残土の発生抑制、再使用、資源化及び適正処分のための具体的な方策やその実効性を示しておらず、上記責務に違反している。

iii) 掘削、運搬に伴う環境への悪影響

膨大な量の残土を置き場所へ運搬するためには、著しい台数の工事用車両が必要となる。これらの車両は多くは地域住民の使用する現存の道路を走行するため、著しい渋滞運行の危険を増大させるほか、走行による騒音、粉塵、振動、排ガスが地域住民の生活環境を著しく悪化させることは必至である。これに対しJR東海は、みるべき対策を講じていない。

処分庁は、JR東海が証9号～証23号を根拠に、みるべき対策を講じていると主張しているが、到底みるべき対策と言えないことは、後に(6-(2)-エーカ)述べるのとおりである。

iv) 残土利用の困難性

JR東海は、残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、としている。しかし、活用する計画が示されているのは残土のうちのわずかであり、大半の活用方法は未定である。埋立地の造成に利用する場合にも、盛り土された地盤の脆弱性や高PHの溶出水が排出される恐れが指摘されており、残土の利用には制約が多い。また、残土を置き場所から利用場所へ運搬するに際しても、前述した残土の運搬に伴う環境への悪影響が再び繰り返されることとなる。

v) 管理の困難性

ア、土砂災害や粉塵、濁水

残土の置き場は、膨大な量の残土の崩落、流出による土砂災害や粉塵、濁水の危険が高い。別紙残土をめぐる事故一覧表のとおり、2001（平成13）年5月から2014年（平成26）年10月までの間に、分かっているだけで合計30件もの残土をめぐる事故が報告されている。

近年日本では毎年のように大雨を原因とする土砂災害が頻発しているが、大量の残土は土砂災害発生の危険を一層増大している。その上、今のまま残土の問題を放置すると、本件事業の全線にわたって、想像を超える残土をめぐる事故が発生するであろう。JR 東海は、そうまでして本件事業を遂行するのであるだろうか。

処分庁は、JR 東海のこのような行為を放置したまま本件認可を維持するのであるだろうか。

イ、ウランによる汚染

岐阜県の土岐市、瑞浪市、御嵩町などの東濃地域には地下にウラン鉱床が存在する。リニア新幹線はかかる東濃地域をトンネルによって通過するルートとなっており、トンネル掘削の段階でウランを含む残土が大量に生じる危険性がある。

JR 東海は、ウラン鉱床については、鉱床を避けるから問題なしとして、環境影響評価の対象外とし、全く検討していない。処分庁もこれをよしとしている。

また、JR 東海は、ウラン鉱床がどこに存在しているのかということ、実際に調査してもいない。JR 東海は、独立行政法人日本原子力研究開発機構の前身の動力炉・核燃料開発事業団（以下「旧動燃」という。）が作成した「日本のウラン資源」を収集したり、それをもとにヒアリングをしたりしたに過ぎない。

さらに、JR 東海は、「日本のウラン資源」について「最新の知見が示されている」というが、「日本のウラン資源」は1988（昭和63）年のもので、約30年前のものであるから、到底最新の知見とはいえない。当時の技術では把握できなかったウラン鉱床が、リニア新幹線の計画線上に存在する可能性は否定できない。

そもそも、2016（平成28）年3月30日の衆議院国土交通委員会において、日本共産党の本村伸子委員が「資料の一を見ていただきたいんですけども、この緑の粒々の部分が、旧動燃が掘ったボーリング調査の場所なわけですけども、1,400本掘ったといっても、リニアルートはほとんどボーリングされていないということがわかるというふうに思います。」と指摘しているように、旧動燃のボーリング調査はリニア新幹線の計画線とは重ならない。ボーリング調査は、直径10cm程度のボーリング穴を掘って、穴の内部の地層成分を採取するものであるが、JR 東海は、自らルート上のボーリング調査を実施せずにほぼ文献調査のみで済ませようとしている。

JR 東海は、「ウラン鉱床を避ける」というが、リニア新幹線は最小曲半径8kmとされ、ほぼ真っすぐにしか走れないため、もし地下トンネルでウラン鉱山に当たった場合、避けようがない。この場合、残土は地表に堆積されることとなる。ひとたびウラン残土が地表に堆積されれば、適正な処理は難しく、覆土をして放射線量が下がるまで待つほかない。残土がウランを含有していた場合、半減期45億年とされるウランから半永久的に放出される放射性物質ラドンガスにより、工事関係者や地域住民へ健康被害が生ずる。

現に市民らが行った調査によれば、計画線の品川駅から245km地点において0.341 μ Svを計測したという報道もなされた。かかる数字は、東濃地区最大のウラン鉱床「月

吉鉍床」周辺の測定値（いずれも0.3 μ Sv以下）よりも高かった。トンネル工事でウラン鉍床に当たった場合には放射性物質を含む残土が発生することになり、工事関係者ばかりか発生土が運ばれる沿線住民に放射線被爆のリスクが発生することになる。このように、ウラン鉍床は環境に与える影響が重大であるにもかかわらず、JR東海はかかるウラン鉍床について全く環境影響評価をしていない。環境影響評価に重大な手落ちがあることは明らかである。

ウ、重金属類などによる汚染

ア) リニア新幹線のトンネル計画地付近には黄鉄鉍の鉍脈（長野県大鹿村旧小日影鉍山等）があり、残土が重金属等で汚染される恐れがある。

イ) 現に、岐阜県瑞浪市のリニア新幹線の日吉トンネル南垣外工区で、環境基準を超える有害物質ヒ素、フッ素を含む発生土が、2019年4月2日現在58回発生していた。ある工事関係者の話によると、有害な発生土は「とにかく膨大な量で、毎日ように出ることもある。運搬、処理の費用が増え、このままでは予定の工事費に収まらない」と懸念している。

残土の処分に関わる別の工事関係者は、「一日一回の検査を行い、基準値を超えた有害残土は県外の処分工場にトラックで搬出している」という。岐阜県環境管理課の担当者は「今後も工事が進む中でさまざまな有害物質が発生することが予想される」との見通しを示している。現に品川の工区では、上記重金属を含む残土が検出されている。

JR東海は、「行政上の認可を受けた専門業者に依頼して適切に処理している」と説明しているが、運搬先や処分方法を明らかにしていない。（2019年4月2日付しんぶん赤旗15頁）。

ウ) JR東海は「中央新幹線南アルプストンネル新設（山梨工区）工事における環境保全について（28頁、32～33頁）」において、JR東海が行うとする対策を記載している。

「山梨工区工事において、仮置き場に屋根、側溝、シート覆いを設置する等により重金属等の有無を確認するまでの雨水等による重金属等の流出を防止する。

濁水処理設備を設置して法令等による排水基準等を踏まえて沈殿、ろ過等の処理をして排出する。

定期的に短期溶出試験、酸性化可能性試験を実施して、その結果、基準値を超えた場合には、重金属等の流出を防止するための対策をとる。

工事施工前、施工中、施工後の自然由来重金属に係る工事排出の水質モニタリングをする。

有害物質の有無の確認と基準不適合土壌の適切な処理をする。」

しかし、基準値を超える試験結果が出た場合の具体的な重金属等の流出防止対策及びその効果が明らかではない。有害物質の有無の確認方法や基準不適合土壌の適切な処理

方法も具体的な内容が不明である。JR 東海は、評価書等において、残土の処理に限らず様々な問題に対しても、環境保全措置として「適切な処理」をとる旨を繰り返し記載しているが、具体的な処理方法及びその実効性が明らかにされていない。

エ) 生態系への悪影響

多量の残土は、その他の植生を確実に壊すと指摘されている。植生が破壊されれば、その地に生きる動物の生育環境も大きく変動する。ひとたび壊れた生態系を復元することは極めて困難である。また、残土の置き場所や処理施設の建設、供用が周辺的环境に与える影響について、JR 東海は具体的に検討することすらしていない。

b 沿線工事中の工事車両などによって地域住民に与える公害、生活環境被害

リニア新幹線工事によるトンネル掘削に伴い大量の残土が発生することから、これら残土、工事機械、工事材料の運搬に大量の工事車両が使われる。特に残土運搬車両が主となる。これら大量の工事車両の交通による交通事故の危険の増大、住民生活の安全に対する不安、騒音、振動、排気ガスによる深刻な生活環境の破壊が予想される。その中心は、10 t ダンプトラックという巨大な大型車である。この点について JR 東海は、調査を行ったというが、大型車両が大量に運航する道路のほんの一部の地点の調査に過ぎないし、調査内容もみるべきものではない。(証19～証21)。

東京都、神奈川県及び愛知県の被害状況をはじめリニア新幹線沿線の各地域での被害の詳細は、資料を最近になって入手したため、本件反論書には間に合わなかった。追って提出する。

c 電磁波問題

i) リニア新幹線は、強力な超電導磁石で車両を地上から10センチ浮上させ、最高時速505キロで走行する。強力な電磁石を使うので電磁波が発生する。

「どの程度の強さの電磁波が発生するのか？」これはほとんどすべての住民説明会で出された質問である。JR 東海は、この質問に、「ICNIRP (国際非電離放射線防護委員会) のガイドライン (静磁界での一般公衆の規制値は4000 Gauss = 400万ミリガウス) を下回っています」と説明するだけである。わずかに、リニア新幹線高架脇4メートルで1900ミリガウス、高架下8メートルで200ミリガウスとの「実測値」を示し、準備書でも、各地域のリニア新幹線本線に近い公共施設での「予測値」(おおむね数十ミリガウス) を示しただけだった。

しかし、高架脇等ではなく、車内で乗客がどれくらいの強さの電磁波を浴びるかが問題である。にもかかわらず、JR 東海は、電磁波の乗客への影響に関する疑問に対しても、数値を示さずに「影響はありません」と回答するだけである。JR 東海はこれまで150回に及ぶ住民説明会で、一貫して根拠となる数字を挙げなかった。

JR 東海は、準備書の説明会が終了した翌月の2013年12月5日に、山梨実験線に

おける実測値を測定した。その数値は、走行時（速度は不明）で、貫通路部の床上30センチで9000ミリガウス、客室の床下30センチで4300ミリガウスであった。

この数値は、確かにICNIRPのガイドラインを下回る。これを根拠にJR東海は「健康被害は起こらない」という。しかし、いずれにしても乗客が安全かどうかは、車両の電磁界の強度の数値とその周波数を明らかにする必要があることは明白である。そもそもJR東海は、JR総研等で電磁波の研究を行い、相当の調査結果がある筈であるのに提出していない。

例えば、JR総研の電磁波に関する研究の報告書、中川正祥主幹の調査報告書、リニア実験線の電磁界の測定結果を周波数別のすべての結果等、処分庁はJR東海に提出させるべきである。

また、ICNIRPのガイドラインを大幅に下まわる数値の疫学調査がある。1992年、スウェーデンのカロリンスカ研究所は、1960年から85年までの疾病データをもとに、送電線から32メートル以内に1年以上住んだ子供たちを調査。その結果、3ミリガウス以上の被曝で小児白血病の発病率が3.8倍、2ミリガウス以上で2.7倍になるという報告をしている。

さらに、WHO（世界保健機構）は、国立環境研究所の兜真徳研究員（故人）が中心となった疫学調査を評価している。兜研究員らは、1999年度から3年間、0～15歳までの小児白血病患者310人と、年齢、性別、地域が同じ健康な児童600人を対象に疫学調査し、その結果を「生活環境中電磁界による小児の健康リスク評価に関する研究」と題する調査報告書にまとめた。それによると、「4ミリガウス以上の電磁波に被曝すると小児白血病の発生率が2.73倍、小児脳腫瘍は10.6倍になる」のである。

走行中のリニア車内の客席（床下30センチ）の電磁波の強さは、両疫学調査に照らせば1000倍以上も危険な数値である。それにもかかわらず、JR東海は、影響はないと言い張っている。処分庁もJR東海の主張をうのみにしているが、WHOの報告「電磁波被曝を減らすための措置（国だけでなく電力会社も電磁界の低減に努めるべきこと、新たな電磁界を発生する設備の計画は、被曝を低減すべきこと）」に従って、国がJR東海に適正な指導を行ったのか不明である。

ii) リニア新幹線には、電磁波をめぐってもう一つの問題がある。

それは、膨大な電力を消費するリニア新幹線に電力を供給する高圧送電線である。計算上は、100万ボルトの超高压線の場合、200メートル離れても、その磁界値はなお4ミリガウスを示すという。つまり、前記カロリンスカ研究所と兜チームが危険レベルとした数値である。

日本で初めて100万ボルトの超高压線が敷設されたのは、1992年、当時建設中の山梨リニア実験線の近くに東京電力が建設した東山梨変電所と新潟県の柏崎刈羽原発との間である（実際の運用は50万ボルト）。リニア実験線はこの東山梨変電所から電

力の供給を受けていた。

そして今後のリニア計画では、各地で、既存の高圧線（50万ボルト）から建設予定のリニア用変電所（10ヶ所）までを15万4000ボルトの電圧で送電することになる。100万ボルトの高圧線から200メートルで磁界値は4ミリガウス。15万4000ボルトの高圧線でも、75メートルの距離で同じ磁界値になる。アメリカのコネチカット州には、巨大な変電所と高圧線に囲まれた小さな町の「メドウ通り」で、住民に脳腫瘍や白血病などのガンが多発し、多くの住民が頭痛に悩まされた。日本でも大阪府門真市の古川変電所に集まる15万4000ボルトの高圧線が問題となった。

1980年代から90年代までの10年間で、町内約250人のうち高圧線群を中心に直径150メートルの範囲で18人が白血病で亡くなった。大阪府平均の白血病死亡率の120倍以上である。高圧線の周辺に住む住民は、まさしく毎日電磁波を浴びることとなる（甲6－樫田・「リニア新幹線が不可能な七つの理由」31頁。甲8－荻野・「環境と公害」vol.49 no.1 SUMMER2019－19頁～23頁）。

処分庁は、この問題についてJR東海に、質したことがあるのか不明である。

d 地下水脈の破壊による被害

i) トンネル工事による地下水脈の破壊と水源枯渇及び地盤沈下

リニア新幹線は、全長約286kmのうちトンネル区間は、約246kmと約86%を占めるため、地下水への影響が懸念される。即ち、リニア新幹線という大規模な構造物の建設工事の工事中及び工事後にも、トンネル部は無論地上部でも地下水や地盤に影響を与えることが懸念され、その影響は全部に及ぶ。

地下水位が低下すると、特に軟弱な粘性土がある地域では、地盤沈下が発生する可能性がある。また、甲府盆地南部では、地盤が悪いところがあり、高架橋の荷重で路線自体が変形する可能性もある。

その結果、水道水源、農業用水、工業用水、水辺の憩いの場の喪失、動植物への影響、水汚染及び地盤沈下などが問題となる（甲9－柴崎・「環境と公害」No2 AUTUMN 2019－15頁～20頁）。このような被害が品川一名古屋間286kmに亘って生じる可能性が大きいのである。

ii) 水涸れ

地中には地下水脈が網の目のように張り巡らされ、常に大量の地下水が流動している。そこにトンネルを掘れば、当然地下水は分断され、地下水の流れは全く異なった状況を呈する。

リニア新幹線のトンネルは、否が応でも地下におびただしく存在する地下水脈を切断する。これによる水枯れは、すでに実験線で多数あらわれている。

山梨リニア実験線の建設工事が始まったのは、1990年。約43キロの区間の8割がトンネル工事であるが、数年後から各地で水涸れが発生するようになった。

1994年、大月市大沢地区の簡易水道の水源である沢が涸れた。

2005年、笛吹市の一級河川であり、農業用水として使われていた天川が涸れた。笛吹市役所には、実験線の工事が始まってから「井戸が涸れた」との市民からの電話が数十件寄せられた。

2011年、地元の簡易水道の水源である上野原市秋山の無生野地区にある「棚の入沢」が涸れた。

水涸れに対するJ R東海の対応は、実験線工事との因果関係を認めたものもあるが、多数は認めていない。その一つに、東京都大田区にある洗足池が水涸れを起こすのではないかという問題がある。これについては調査中であり、分かり次第追加する。

iii) 各地の水涸れの予想

今後、本線工事で水涸れが発生することは、それも大規模に発生することは必至である。J R東海は、この問題に積極的に対処しようとしていない。

J R東海の評価書の中で、具体的な水源名と具体的な源流の数値が記される予測はきわめて少ない。大井川以外では、長野県大鹿村の小河内沢川（現在の毎秒0.99トンから0.48トンへ）や同じく所沢（0.03トンから0.02トンへ）で減少するなど記載されている程度である。

J R東海が山梨実験線に着工した1990年は、まだ環境影響評価法（1999年施行）がなかったが、J R東海は山梨県で自主アセスメントを行い、その報告書「山梨実験線環境影響調査報告書」では、「狩谷野川の流量が影響を受け減少する」、「奥野沢、穴沢、及び、日影沢の流量が影響を受け減少する」、「棚の入沢が影響を受ける」など、具体的な予測を行った。そしてそのほとんどが予想通りとなった。

ところが、同じ山梨県で、同法が施行された後の本線工事のために2011年末から実施した環境アセスメントの結果を報告した準備書においては、具体的地名は何ら記載されておらず、予測地区を大雑把に次の三つに区切っているだけである。①神奈川県境から実験線東端まで（丹沢山地）②戸川から早川まで（巨摩山地）③早川から静岡県境まで（赤石山脈）。

さらに、その予測の文言は三地域ともほぼ同じで、要約すると、「トンネル内に湧出する地下水はトンネル周辺の限られた範囲に留まり、それ以外の深層の地下水や浅層の地下水への影響は小さいと考えられる。工事中、トンネル内への湧水量を低減させる補助工法を用いても、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はあるものと考えられる」。

同様に長野県も四地域に区分されているが、神奈川県や岐阜県に至っては区分さえされていない。その予測内容も右とほぼ同じである。「全体的に影響は小さいが、破碎帯では影響が及ぶ可能性がある」という。しかし、どこの水源がどの程度の影響を受けるのか。評価書には調査地名は示されているが、「影響がある」とされる具体的地名は一切記載されていない。

その調査地点にしても、たとえば、山梨県の調査地点は上野原市、富士見町、早川町一市二町であり、甲府市、中央市、南アルプス市は調査もされていない。つまり、リニア新幹線が通過する大柳川、笛吹川、釜無川といった河川の流量予測が環境アセスメントでなされていないのである。

また、J R 東海作成の準備書等に対する各県知事及び各市町の意見書には、数多くの水涸れについての懸念が示され、対策と要望が記載されている（6—（2）—カ項）。

さらには、リニア実験線区間では環境影響評価法に基づいた環境アセスメントもなされていない。（甲6— 檜田・18頁～24頁）。

J R 東海は、これらの地点で環境影響評価をするには多大の時間と費用を要するので、あえて省略したに違いない。環境影響評価が多くの地点でなされていないのに、処分庁はどのような考えに基づいて使用を認可したのであろうか。この点だけをとっても認可は違法である。水涸れの重要性は、次項に述べる大井川の流量減少に端的に示されている。

iv) 大井川の流量減少

J R 東海が今後本線工場の影響があると認める地域もある。2013年9月、J R 東海は準備書で「トンネル工事で大井川（田代川第二発電所水取堰上流以南）の流量が毎秒最大で約2トン減少する」と予測した。これに異を唱えているのが、生活用水や農業用水、産業用水の水源を大井川とする下流の自治体である。毎秒2トンは、下流7市63万人分の水利権量に匹敵するからである。自治体に静岡県も同調し、県と国交省、J R 東海とで折衝が続いている。処分庁である国交省は、仲介の役をとっているばかりでなく、県に対して工事の続行を認めるよう促している。

この問題は、審査請求人も大いに注視している。処分庁は、本件審査請求事件が継続する中で、一方の当事者のために、トップ会談の開催を仲介し、国交省の高官を県知事への説得役として同席させている。いうまでもなく審査請求人らは、本件処分が違法であるから土地の使用を認可する旨の決定を取り消すよう、すなわち、本件事業の施行を中止するよう求めているのである。その中で処分庁は、一方の当事者のために静岡県に働きかけている。それも、本件事業を施行する方向で働きかけている。どう考えてもおかしいではないか。働きかけるのなら、本件事業の施行を少なくとも中断する方向で働きかけるのが筋ではあるまいか。処分庁が本件事業の施行を前提に本件処分の認可を正当として争っているのは、背理であるというほかはない。

そもそも63万人もの住民に大きな影響のあることであるだけに、少なくとも解決を見るまで本件工事を進めるべきではない。もともと、このような問題が生じるのは、J R 東海が無謀な本件事業の施行を強行しようとしている結果であり、水涸れ問題及び残土問題その他のさまざまな問題も同様に、一つとして重要でない問題はないのであるから、これらの問題が解決するまで、または、沿線住民の理解が得られるまで、少なくとも中断すべきである。

〈求積明〉

処分庁はこの問題に関して、J R東海に工事を中断するよう要請する意向があるかどうか。

v) トンネル掘削工事中の影響

トンネル工事を計画するにあたっては、事前に十分な地質調査や水文調査を行ったうえで、あらゆるリスクの少ない適切なルートを選定することが大切である。山岳部では既存の調査結果がほとんどないので、こうした調査は一層重要となる。

こうした調査結果を踏まえてトンネル工事を行ったとしても、地下水への影響を完全に防ぐことはできない。トンネル工事は地下水で飽和されている部分を掘削することが多いため、たとえ地下水への影響の少ない工法を採用したとしても、完全に遮水することは難しい。とくに山岳トンネルでは、岩盤の亀裂や断層、破砕帯に沿って高圧の地下水が存在することがあり、トンネル湧水を避けることはできないと思われる。

水文地質学の視点からみると、各種の物理探査やボーリング調査をしっかりと実施することは当然であるが、それでも地質や地下水の状況を十分に把握することは難しい。とくに山岳部においては、地下水のとおりやすい亀裂の連続性を三次元的に把握することは困難である。

山岳部でも都市部でも、トンネル工事中は、掘削部で最も地下水が低下し、掘削部が移動するにつれて水位低下域も移動していく。こうした時間経過に伴う地下水の複雑な挙動を正確に予測することは、近年使用されている三次元地下水流動解析でも容易ではない。深層部の地下水を解析するためには工事箇所から離れた場所も解析範囲に含め、地層や岩石の透水性や貯留性をはじめとする各種データや境界条件を精度よく入力・設定する必要がある。

vi) トンネル建設後の影響

トンネル掘削工事が終わると、低下した地下水位はある程度回復すると予想される。しかし、トンネル湧水が継続する場合は、その分だけ地下水が継続して排除されることになるので、掘削前の地下水流動系とは異なるが流動系が形成され、掘削前の水位や流動系には戻らない。また、トンネルや立坑などの不透水性の人工構造物が地下に存在するので、地下の地質条件や帯水層の分布状況により地下水の流動を遮断したり妨げたりする。

このようなトンネル湧水や構造物による地下水流動系の変化により、地下水位が建設前よりも低下したり水位変動幅が大きくなったりすることがある。そうすると周辺の湧水や井戸の枯渇、地盤沈下、水質の悪化などを引き起こす可能性がある。また、構造物の設置状況によっては水位が異常に上昇することもありうる。

vii) リニア新幹線という大規模な構造物の建設工事により、トンネル部でも地上部でも地下水や地盤沈下に影響を与えることが懸念される。地下水位が低下すると軟弱な粘性土がある地域では地盤沈下が発生する可能性がある。また、甲府盆地南部では地盤が悪いところがあり、高架橋の荷重で路線自体が変形する可能性もある。さらに、山岳部・都市部のどちら

においても、地下水が低下すると、井戸が涸れたり湧水や河川の流量が減少したりするなど、さまざまな影響が予想される。いったんリニア新幹線が建設されると、地下水の流動系は元に戻らず、建設前とは異なる流動系が形成される。そうすると、地下水環境や水循環も変化し、生態系や人々の生活環境への影響も避けられなくなるであろう。(甲9-柴崎・「環境と公害」vol.49 No.2 AUTUMN 2019-19頁～20頁)

viii) 地盤沈下などの被害

地盤沈下、井戸の枯渇、水質の悪化などの被害も、地下水の流動系の変化により引き起こされる。地盤沈下は、その進行速度が比較的緩慢であり、発見が遅れ易く、いったん沈下が生じると、殆ど回復が不可能であるという特徴がある。

地盤沈下は、主に地下水の過剰な揚水によって地下水位が低下することに起因して、地盤が圧縮・圧密されるために生じる現象である。トンネルを掘削することによって、帯水層(砂層または礫層)の地下水位が低下し、同様な現象が起きる。

トンネルの建設に当たっては、周辺地盤の沈下を防止するため、周辺地盤の地下水位を低下させない工法を取るべきである。しかしながら、地下構造物の施工中のみならず、施工後も、壁面からの地下水の漏れや突発的な事故などによって、構造物周辺の地下水位が低下し、地盤沈下を引き起こす可能性もある。

また、このような施工中、施工後の地下水位に及ぼす影響を予測することが必要となる。…(トンネル)の施工が周辺地域に与える影響評価と同様、解析手段に入力すべき地盤や地下水に関する情報が少ないこと、事例結果がないので解析の妥当性を検証するのが難しいなどの問題がある。(甲2-陶野・116頁～、168頁～169頁)

(6)法16条6号の要件への適合性

「申請に係る事業により設置する施設等が、法令上必要とされる耐力を有していることを確認している」と述べるが、具体的ではないし、根拠も明らかにしておらず、適合性があるとはいえない。

(7)法16条7号の要件の適合性

「当該物件の移転又は除去については、困難ではないと認められる。」とか、「当該物件の移転等により失われる利益が、本件事業の施行により得られる公共の利益を上回るというような特段の事情は見当たらない。」とか述べるが、具体的ではないし、根拠も明らかにしていない。

(8)結論

①争う。

②申請に係る事業は、法16条各号の要件を殆ど充足していない。

3、弁明の趣旨

争う。

4、大深度法の概要

(1)大深度法の目的

正確に条文どおりに表示されていない。そのための余計な誤解を与えることになる。正確には、弁明書6（1）イ項4頁）冒頭に表示されたとおりである。

(2)「大深度」の定義

認める。ただし、大深度法2条には、2項及び3項がある。

(3)対象地域及び対象事業

次の点を除き、認める。

大深度法3条には「事情を勘案し」の次に、「公共の利益となる事業を円滑に遂行するため、大深度を利用する社会的、経済的必要性が存在する地域として」の記載がある。

(4)大深度地下の適正かつ合理的利用の確保

否認する。大深度法は、ここに記載されたような明文の規定はない。（審査請求人酒井道篤らの反論書42頁～44頁）。

(5)大深度地下使用の認可

ア～ウ 認める。

5、事業の概要

(1)～(3)

認める。

6、弁明の理由

(1)不服申立適格について

ア「行政処分不服がある者」（行政不服審査法2条）の意義

① 行政庁の処分に不服があるもの」と行訴法9条の原告適格とは同一であると主張するが、争う。

② 法律上の利益を有する者」の範囲についての最高裁平成26年7月29日第3小判決及び最高裁平成17年2月7日大法廷判決の内容は認め、その余は争う。

イ処分庁の主張の骨子

① 法的保護の対象は、

事業区域に係る土地に関する所有権その他の権利を有する者、もしくは事業区域にある物件を占有している者が含まれるとの主張は認める。「これには、その他の者は含まれない」との主張は争う。

第1段落

認める。

第2段落

主張のような規定があること及びその内容は認める。

第3段落及び第4段落

争う。

大深度法に第1、第2段落記載のような定めがあるからと言って、第3段落の結論にはならない。何ら合理的根拠もない。

②処分庁は、その主張の根拠を下記のように述べるが、争う。

i) 処分庁が主張する根拠その1——大深度法の使用認可の要件に関する規定。…5頁6段落

a) 処分庁は、「環境面の影響といった生活環境にかかる社会的利益」と表現することで、生活環境を社会的利益と扱っているが、誤りである。環境面の影響は、基本的に個人に係わることであるから、これを社会的利益と扱えることは論理のすり替えである。このような誤魔化しの議論をしてはならない。

また処分庁は、生活環境に係る利益を「公法上の使用権を設定する際の一事情として斟酌することとした」と述べている。しかし、処分庁は、「公法上の使用権」と表現することで、個人の利益とは異なると言おうとしているようであるが、大深度地下の使用権は、公法上の使用権ではなく、れっきとした私法上の使用権である。なぜなら、使用権を設定することで、個人の所有権を制限するものだからである。

処分庁は、以上の論理をもとに、「事業の周辺住民の生活環境に係る被害を受けないという利益を個別的利益として保護すべきものとする趣旨までを含むと解することは出来ない」と結論付けているのであるが、誤りである。

ちなみに、処分庁は、法16条7号の規定を、同上2号、6号とともに、土地所有権等の私有財産権の保障上の見地から定められた要件と解しているが、これらの規定は、まさに個人の権利を保障しているものであるから、処分庁の上記の主張を裏付けるものではない。

b) 法16条5号は、事業計画が基本方針に適合するものであることを求める規定であるところ、別途基本方針が定められている。この基本方針は、Ⅲ—2項で、環境の保全について大深度法の公共的使用に際し配慮すべき事項として、

(1)地下水①地下水位、水位低下による取水障害、地盤沈下 ②地下水の流動阻害 ③地下水の水質 (2)施設設置による地盤変位、(3)化学反応 (4)掘削土の処理など具体的事項をあげ、それぞれに詳しい配慮事項を定めている。これらは、大深度法の大深度使用に伴い発生する可能性のある環境問題として、個人の被害の観点から定められたものであることは明らかである。即ち、「事業の周辺住民の生活環境に係る被害」は、正に個別的利益として保護すべきことと同じである。

ii) 処分庁が主張する根拠その2——付近住民等の手続き関与の規定…5頁7段落～。

処分庁は、理由として①～③の規定をあげ、縷々個別的利益として保護すべきものではないと主張している（6頁上から2行目以降）。

しかし、処分庁の主張は苦しい弁解にすぎない。これらの住民や利害関係を有する者の手続きの関与につき定めた規定を素直に読めば、これらの住民と利害関係を有する者の個別的利益を保護すべきものとの前提で定められた規定である、と理解される。

2行目から6行目の「…占有している者にとどまらず、地域住民や使用の認可について何らかの利害関係を有する者の意見を広く収集」する目的は、まさに、これらの住民や、利害関係を有する者の個別的利益を保護するためである。これを、「できる限り公正妥当な使用認可を行なおうという公益的な目的」に限る理由は、何らない。

以上の他に、大深度地下、同法施行令及び同法施行規則を見ても、処分庁の主張する範囲の者以外の個々人の個別的利益までを保護すべきものとする趣旨を含むと解される規定は存在しないというが、法18条（関係行政機関の意見聴取）と法21条（告示）の規定が存在し、これらの規定は、個々人の個別的利益を保護する規定とみることができるという審査請求人の主張を裏付けるものである。

なお、「大深度地下と目的を共通にする関連法令は存在しない」ことが、処分庁の主張を裏付けるものではない。

- iii) 行政事件訴訟法9条1項は、「処分の取消しの訴え及び裁決の取消しの訴えは、当該処分又は裁決の取消しを求めるにつき、法律上の利益を有する者に限り、提起することができる。」と定めているのに対し、行政不服審査法2条は「行政庁の処分に不服がある者は、…審査請求をすることができる。」と定めている。このように両者の定め方に相違があるうえ、行政不服審査法2条は、上記のように「行政処分に不服がある者」と定めているのであって、これを素直に読み、文字通り「不服がある者」が申し立てをすることができるかと解釈すべきである。

また、行政不服審査法が「行政の適正運営を確保すること」（1条1項）を目的としていることに照らしても、審査請求人の範囲を原告適格よりも広いと解することに支障がない。

- iv) 上記のような考え方は、原告適格の実質的拡大を図るために2004年（平成16年）に改正された解釈規定である、次に述べる行政事件訴訟法9条2項の趣旨に合致するものである。

「裁判所は、処分又は裁決の相手方以外の者について前項に規定する法律上の利益の有無を判断するに当たっては、当該処分又は裁決の根拠となる法令の規定の文言のみによることなく、当該法令の趣旨及び目的並びに当該処分において考慮されるべき利益の内容及び性質を考慮するものとする。この場合において、当該法廷の趣旨及び目的を考慮するに当たっては、当該法令と目的を共通にする関係法令があるときはその趣旨及び目的をも参酌するものとし、当該利益の内容及び性質を考慮するに当たっては、当該処分又は裁決がその根拠となる法令に違反してされた場合に害されることとなる利益の内容及び

び性質並びにこれが害される態様及び程度をも勘案するものとする。」

- v) 処分庁が掲げる（ア項第3段落）最高裁判決は、「旧公害対策基本法東京都環境影響評価条例」の趣旨及び目的をも参酌し、前掲最判平成11・11・25を変更して、都市計画事業の事業地の周辺に居住する住民のうち当該事業が実施されることにより騒音、振動等による健康または生活環境にかかる著しい被害を直接的に受けるおそれのある者は、当該事業の認可の取り消しを求めるにつき法律上の利益を有するものとして、その取り消し訴訟における原告適格を有する」と判示している。原告適格の実質的拡大を企図して解釈規定（9条2項）を設けた2004（平成16）年の行政事件訴訟法改正が、この判例変更に重要な影響を与えたものと思われる（甲11一宇賀・「行政法概説Ⅱ」）。

このように、最高裁判決は、行政事件訴訟法9条2項の原告適格の拡大の流れの中に位置づけられるものである。

- vi) 処分庁がア項第3段落で「不特定多数の具体的利益をもつばら一般的公益の中に吸収解消させるとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としても、これを保障すべきものとする趣旨を含むと解釈される場合には、このような利益もここにいう法律上保障された利益に当たる。」と述べるとおり、本件審査請求人すべてがこのような利益を有するものである。

また、処分庁は、「一般的公益の中に吸収解消させる」かどうかについて述べているが、「一般的公益」とは、個別的利益の集積にはかならず、両者を質的に区別することはできないから、処分庁のこの主張は失当である。

- vii) 大深度法には、行政不服審査法2条の不服申し立て適格に関する明文の規定は存在しない。逆に、不服審査適格を認める根拠を示す規定もなく、かえって上記のような行政不服審査法2条の規定が存在する以上、不服申し立て適格を制限していないと見るべきである。少なくとも不服審査適格と原告適格の範囲が異なることを容認していると見るべきである。

(2)請求の理由における審査請求人の主張に対する処分庁の反論

ア請求の理由に対する認否

ア) 請求の理由①（1ページ）について

（認否を留保。）

イ) 請求の理由②ないし⑧（1ないし3ページ）について

（いずれも否認ないし争う。）

イ請求の理由 ②、③、及び⑤に対する反論

ア) はじめに

第1段落

審査請求人は、おおむね処分庁がまとめたa、bのとおり主張したが、ここであらためて大深度法の無補償原則とその違憲性・違法性について述べることにする。

〈審査請求人の主張〉

大深度法は、事業区域内の土地について、原則として無補償でその大深度地下の使用権を事業者に付与することができるものとしているが、そのような法令は、憲法 29 条 3 項に違反し無効である。

したがって、大深度法に基づいて国土交通大臣が行った本件処分は、当然無効であり、少なくとも違法であるから、取消事由がある。

以下、詳論する。

i) 財産権の保障

財産権は、これを侵してはならない。(憲法 29 条 1 項)。

すなわち、個人が現に有する財産権の不可侵は憲法上保障されている。その規制は、法律による規制(公共の福祉による規制)と公的収用という二つの制約しかありえず、それ以外に制約を受けることはないし、受けてはならない。そして公的収用の場合には正当な補償をなすべきである(憲法 29 条 3 項)。

財産権の主要なものとして、土地の所有権がある。「これを侵してはならない」とは、所有権を剥奪することはもとより、土地の価値に対して正当な理由のない減損を与えてはならないことを意味する。

土地の所有権(または使用権)を収用する場合、収用の前後を通じて被収用者の財産価値を等しくならしめるような補償をすることが要求されているのはそのような趣旨からであり(最一小判昭和 48・10・18 民集 27・9・1210)、都市計画事業(本件事業も含む)のために土地の所有権(または使用権)を収用する場合であっても何ら異なるものではない(東地判平成 10・12・25 判例地方自治 193・85)。

ii) 土地所有権の及ぶ地下の範囲

民法 207 条は、「土地の所有権は、法令の制限内において、その土地の上下に及ぶ。」と定めており、大深度法においても、土地の所有権は大深度地下にも及ぶことに変わりはない。

iii) 土地の価値に対する正当な理由のない減損——大深度地下使用権に伴う土地の利用制限及び悪影響

(ア) 他人が所有する土地の大深度地下に使用権を設定した場合、当該使用権が設定された土地の区域それ自体に、土地所有者による使用が制限されることになる上、その上部及び下部の地下部分や地上部分についても土地の使用が制限され、また、これらの部分にさまざまな悪影響が及ぶことになる。しかし、大深度法は、その補償をしない。

この点について、大深度法は、大深度地下は「建物の地下室及びその建築使用に通常供されることがない(二条一号)」ので、通常は補償すべき損失が発生しないとしており、このことを前提として補償の必要がないものとしている。処分庁も同様の主張をしている。

しかし、この前提は誤っている。

第一に、所有者は現在大深度地下を使用していないとしても、将来はいかなる使用をするかわからない。大深度地下を使用しないからといって、使用を制限することは、そのこと自体所有者の権利を侵害するものである。

第二に、そもそも大深度地下は、大深度部分の上部及び地下部分や地上部分の土台となっており、これらの部分についても大深度地下使用に伴う影響が必然的に生じるのである。

第三に、大災害が近い将来予想される中で、万一に備えて井戸を掘ることを考えている所有者がいる（言うまでもなく、この考えを否定することは相当ではない）。この所有者は、大深度地下に井戸を掘ることは出来なくなる。

第四に、現に地下は上下水道や電気ガス、通信等の施設が縦横に張り巡らされており、最近ではそれが年数の経過とともに陥没事故、地盤沈下事故を発生させている。

第五に、上記施設がなくても、トンネルの上部が将来にわたり何の支障も発生しないとは、とうてい言えない。

例えば、トンネルの掘削により地下水の変動が生じ、陥没事故、地盤沈下事故が発生する可能性がある。そして、住民の生命・身体への侵害も当然に予想される。

2016年11月福岡市博多駅前の道路が地下鉄工事により30メートル四方にわたって陥没した。

2017年8月、横浜環状北線の馬場出入り口から約400メートル離れた住宅地で、150メートル四方の範囲で最大13センチの地盤沈下が見つかった。

2017年9月8日には、福井県あわら市の北陸新幹線工事で柿原トンネルが陥没し、地上に直径15メートル、深さ8メートルの穴が空いた。

また前記のとおり、本件事業が施行されることにより、住居から近接する本件事業区域内の地下において大規模なトンネルの建設工事や、365日多数のリニア新幹線車両の走行による騒音、振動にさらされることになる。

(イ) そればかりではなく、これらの悪影響が現実には起こらない段階であっても、これら住民は、いつそれらの悪影響が現実化するのか不安にさらされることになる。この不安は決して無視できない現実の不安なのである。

もともと住民は、このような不安が全くなく生活してきたのであり、突然、合理的理由なく、了解もなくこのような不安にさらされる不利益は重大である。

(ウ) 本件事業地域付近の土地を所有する者は、本件処分により直接自己の所有する土地についての権利が制限され、あるいは公的収用等を受ける訳ではない。しかし、受ける被害は事業区域内の土地所有者と同様である。

(エ) これらの被害が予想されるため、土地の資産としての価値は大深度地下使用認可がない時に比べて著しく低下し、重大な損失を被ることは必至である。現に、地下に巨大トンネルが掘削されることを理由に、1億円レベルの土地について、売値が1000万円低下した事例等が現れている。

(オ) 大深度法のもとでは、環境に影響が出たとき、所有者であろうとなかろうと、その程度を問わず、被害が発生したときには、すべてが環境被害と考えるべきである。

iv) 大深度法の違憲性

(ア) 大深度法は、大深度地下は「建築物の地下室及びその建設の用に通常供されることがない。地下の深さとして政令で定める深さ」(大深度法2条1号)または「通常の建築物の基礎ぐいを支持することができる地盤のうち最も浅い部分の深さに政令で定める距離を加えた深さ」(同2号)のうちいずれか深い方より深い地下であると定めているが、このことから大深度法は、「通常は補償すべき損失が発生しない」から、大深度地下については事前に補償を行うことなく使用権を設定できるものとし(法10条以下)、例外的に補償すべき具体的な損失がある場合(法37条、32条、25条)には、使用権設定(大深度地下使用許可の告示の日)から「一年以内」に限り、土地所有者等から事業者に対し、「損失の補償を請求することができる」ものとされている(同法37条)。

また、大深度法によれば、大深度使用認可により使用権が設定された土地については、法32条によって期限を定めて土地の明渡しをさせられた者が受けた損失と法25条による大深度地下使用権のため土地の権利の行使が制限されたことにより生じた具体的な損失についてのみ、使用認可の告示から1年以内に土地に対するその他の権利者から補償請求があった時に限り補償するものとされ、原則として無補償で他人が大深度地下を使用できるものとされている。

(イ) 大深度地下法によって大深度地下に使用権が設定された土地の所有者は、土地使用の制限がつけられ、さまざまな悪影響を蒙るにも拘わらず、この大深度地下使用が認可されると、原則として全く補償が受けられないのである。

このように、大深度法は、大深度地下使用認可によって正当な補償をせずに他人の土地に大深度地下の使用権を設定するものであり、個人の財産権を正当な補償なく侵害するものである。もともと大深度法は、これまで長く運用されてきた土地収用法の特別法として制定されたものであり、土地収用法により規制される私権の制限以上に私権を制限する場合には、特別な理由が必要であるが、大深度法には、特別な理由は存在しない。

以上のとおり、大深度法は、憲法29条3項に違反し、違憲である。

よって、大深度地下法に基づいてなされた本件処分は、その違法性が重大であるから無効であり、少なくとも取消事由がある。

第2段落

処分庁は、行政上の不服申立てである審査請求手続きにおいて、法令の違憲性を争うことは出来ない、と主張している。

しかし審査請求人は、大深度法の違憲性を主張することで、本件認可が違法であると主張しているのであって、当然許される主張であり、処分庁の見解は、失当である。

第3段落

処分庁の主張は、根本的に誤りである。

第一に、処分庁は、別紙2—3—(3)項で、「騒音や振動等による沿線地域の居住環境等への影響を最小限にするものとするため」本件事業について大深度法を使用する必要があると認められる」と述べている。これは、住民一人一人の騒音や振動等による居住環境等への影響を最小限のものにするために、大深度法の定めがあるという趣旨である。ところが処分庁は、「大深度法は、土地所有者等による通常の利用が行われない空間であり、この法的効果によって、制約される財産権の具体的内容を考慮し、…事前の補償手続きは不要としつつも、例外的に、大深度法が37条において、…事後の損失補償を規定し、事前の損失補償も規定しているから、憲法29条3項の規定する『正当な補償』を欠くものではない」と述べている。しかし、処分庁の考え方は、大深度法の上記のような定めと矛盾するもので、基本的に誤りである。

第二に、処分庁は、大深度法が通常の利用が行われない空間であると主張しているが、前述し、また後にも述べる（ウ）—i）項）ように、土地所有者は、土地所有権によって保護されているので、安んじて平穏な生活を営んでいるのである。直径14mもの巨大トンネルが足元にあることによって、いついかなる現実の影響が地表に及ばないという保障はない。所有権（占有権）の保護は民法でも土地所有権の範囲（200条）占有保持の訴え（198頁）、占有保全の訴え（199条）、占有回収の訴え（200条）の形で認められているものである。前提において、処分庁の主張は誤っている。

第三に、処分庁の主張するように、大深度法は土地所有者等による「通常の利用が行われない空間」であるという理由で、地下水の枯渇、地盤沈下などの被害者を排除すると憲法29条3項の違反は一層明白となる。なぜなら、これらの被害は正当な補償の対象とならないからである。処分庁は、これらの被害は大深度法とは別に、不法行為として民事の問題とすれば足りると言っているが、これは言い逃れである。

処分庁は、大深度法やこれを受けた基本方針の中で、かなり詳細に環境の保全が定められており、また、環境影響評価もきちっと行うことが定められていることを、一体どのように考えているのか。JR東海がこれらの規定を無視して行った本件事業について、事後に、それは違法であったと単に言うだけでは、後の祭りなのである。大深度法は、このような結果を許す法律ではないことは間違いがない。そうではなくて、処分庁の主張する前提に立つとすれば、それこそ憲法29条3項違反ということになる。

第四に、処分庁は、「現にこれらの補償の対象となる損失が審査請求人に生じたとの具体的な主張はない」と述べているが、処分庁のいう例外的に補償されるという損失を蒙った者があり、また、例外的損失ではない被害については、山梨の実験線ですでに生じているほか、多くの沿線で、既に生じていることは、すでに述べたとおりである。また、将来発生する可能性が高い被害（例えば残土の処理をめぐる被害、地下水をめぐる被害）も当然予測したうえで、使用認可すべきかどうかを考えるのが当然である。

イ) 前記aに対する反論について

処分庁は、法19条は国土交通大臣が、必要に応じ、事業者に対して周知措置を講ずるよう求める規定であるから、大深度地下の使用の認可要件ではないと述べている。

しかし、「必要に応じ」と書かれていることが、周知の措置を講ずるよう求めることをしなかったり、不十分であってよいという意味ではない。本来周知措置を講ずる必要があるが、住民の意向によっては、一部周知措置を省略したりすることができる、というだけのことである。

そもそも、大深度法は、上記のように、無償で所有権を制限するものであるから、所有者の個人に対して、所有権の制約になる使用権の設定について伝え、所有者の納得を得なければならないことは当然である。その説明は、一軒一軒尋ねるのではなく、一か所に集まってもらって所有者に説明することも「必要に応じ」あってよいであろうが、一人一人に対し、何らかの形で説明を行うことは、必ず行う必要がある。

処分庁は、証7号～証12号を証拠として提出しているが、これらは、住民への周知手段としても不十分であるし、まして、上記の住民の納得を得る説明には全くなっていない。

ウ) 前記bに対する反論について

大深度地下といえども、地表の土台を形作っているもので、常に利用している、というのは、文字通り物理的に地表と大深度地下とは一体をなしているという趣旨である。

また、所有者は、一体としての地下を物理的に支配しているという安心感を有しているのである。直系14mもの巨大トンネルが足元にあることによって、いついかなる影響が地表に及ばないという保障はない。現に、トンネルが掘られている周辺では、山梨実験線や同じシールドマシンで掘削されつつある外環道の住宅地の地下に、騒音、振動、酸欠空気の影響などのトンネル掘削の影響が現れている上、実際にトンネル工事が始まったらこれらの影響が深刻化する可能性がある。さらに、地下水の枯渇、川水の減水や汚染、地盤沈下や陥没事故などによる様々な事態が生じているのである。このような影響も大深度に係わるものとして、所有者が受ける、または受けるであろう被害として把握されるべきである。単なる大深度地下の使用とは違うのである、処分庁は、このことについて一顧だにしない。

処分庁は、以上述べたような事象について、環境基準を上回るような影響が生じるとは認識していない旨、主張するが、環境基準を問題とすること自体、処分庁の考え方の不当性を示している。いうまでもなく、環境基準は、行政規制の一環として最低限の基準を設けて行政上の規則として機能しているが、本件のように個人がそれも所有者等として影響を受ける可能性のある問題で、上記のような事象が発生する慮があると訴えていることについては、環境基準とはかかわりが無い。問題とされるべきは、現実に被害が発生しているかどうか、個々の住民の人格権（身体権、平穏生活権）を侵害しているかどうか、である。

エ) 結論

争う。

ウ、請求の理由④に対する反論

- i) 審査請求人は、地盤沈下や家屋のひび、傾き、電磁波による悪影響、振動・騒音などが発生した場合の、被害補償の対策が明示されていないことから、本件使用認可が違法または不当である、と主張している。その趣旨は、被害の補償もさることながら、これらの被害が発生することの予防について、大深度法5条など、特に、法19条5号の基本方針に則った措置を講じているかを明示すべきであるということである。
- ii) 処分庁は、審査請求人の主張は、単なる抽象的な危惧感を言うに過ぎないと述べるが、地盤沈下等の被害は、それ自体、具体的なものであって、それらの被害の発生又はその可能性に対して、法19条5号の基本方針に則った措置を講じているかどうか明らかではない、と主張しているのである。
- iii) 審査請求人の上記の主張が正当なことは、処分庁のウ項の第三段落の主張そのものが雄弁に物語っている。処分庁は、環境保全指針を踏まえ、
- 環境影響評価等を実施し、
 - 影響の予測を行い、
 - その結果を踏まえ環境保全のための措置を検討し、
 - その必要に応じて環境保全措置を実施することにより、
 - いずれの項目においても、環境影響の必要な回避、または、低減が図られていること、
- を確認している。と述べているが、以上のいずれの措置についても、何一つ講ぜられたとする具体的な措置は明示されていない。被害の補償対策についても同様である。
- iv) 処分庁は、大深度法が、大深度地下の使用権を設定することにより、「土地の所有権等の行使が制限され、かかる制限により補償すべき損失があればこれを補償とするとする制度である。」と述べている。

しかし、大深度法が、このように「かかる制限により補償すべき損失」だけを補償する制度であれば、一層、憲法29条3項に違反した法律ということになる。大深度法は、「かかる制限により補償すべき損失」を補償すると定めるとともに、前述のように、事業が基本方針に適合しなくてはならないと定める（法16条5号）ことによって、被害の発生源である施設（本件でいえば、主として直径14mのトンネル）から生じるさまざまな環境問題を抑制しようとして使用の認可の要件を定めているのである。

処分庁は、審査請求人の主張が、土地所有者等の財産権の侵害及びこれに対する損失補償の要否の問題と、事業者の工事の実施等に伴う不法行為等による土地所有者等の財産権の侵害及びこれに対する損害賠償の要否の議論を混同するものである旨、主張しているが、処分庁こそ、前者の問題と事業者の使用を許すかどうか、即ち工事を許すかどうかの問題を混同しているものである。

また、処分庁は自ら、「本件事業の施行使用に伴う騒音や振動等による沿線住民の居住環境等への影響を最小限のものとするため、…大深度地下を使用する必要性が認められる。」（別紙2の3頁（3）の1行～5行）と述べているが、現実には、影響が最小限のものとなるとは認められないのであるから、大深度地下を使用する必要性は認められない。

エ、請求の理由⑥に対する反論

ア) はじめに

処分庁は、「総じて本件使用認可の要件との具体的な関連性は認められない」、と主張しているが、関連性は十分にある。このことは、のちに具体的に述べる。

イ) 前記aに対する反論

処分庁は、本件事業の目的が「首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現」ではないと述べているが、JR東海は、かつて、これらの点を含む目的をいくつも述べていた。処分庁は、この弁明書の時点になって、前述の4点に絞ってきている（…等と述べているが、後で別な目的を持ってきてもまともには取り上げられない）。この点についての処分庁の主張の不当性については、すでに述べた（2-3項）。

ウ) 前記bに対する反論

i) 審査請求人が、「品川—大阪間を20分前後短縮するだけである」と述べたのは、榎田氏の、乗り換えの移転にかかる時間の試算の結果である（甲7—榎田・「悪夢の超特急—リニア中央新幹線」168頁～169頁）。この試算も、かなり遠慮して乗り換え移転にかかる時間を短くしていて、このような結果なのである。品川—大阪間を67分というのは、駅ホームからホームまでの時間を言うに過ぎない。

ii) 処分庁は、電力消費量について、電力会社の供給力に比べて十分小さいものであると述べている。

しかし、

第一に、リニア新幹線の消費電力を電力会社の供給力と比べるのは何ら意味がない。

リニア新幹線に要する消費電力がどのくらいあるのかを問題とすべきだからである。

第二に、JR東海が言うとおりのリニア新幹線の消費電力が新幹線の3倍だとしても、これを浪費だというには十分すぎる数量である。

第三に、まして、実際には3倍を上まわると推定する技術者が多数存在する。中でも、山梨学芸大学学長の伊藤洋氏は、同時に10編成が走行する場合には、原発3基程度が必要だと試算している。（甲3—橋山・138頁、甲4—懸道哲夫・「危ないリニア新幹線」214頁～218頁）。

第四に、リニア新幹線が、前述のように必要性がないと評価されている中でこれだけの電力を消費するとなれば、一層公共性がないと言われなければならない。先般の福島原発事故は、もはやエネルギーを大量に使ってもいい時代は過去のものになったことを

示しているのであり、これから少なくとも新幹線の三倍ものエネルギーを使うような乗り物、ましてや原発稼働必至の乗り物は走らせるべきではない。

国の機関である国交省は日本のエネルギー政策に冷静な目を向けるべきではないか。ゼネコン保護など論外である。

エ) 前記cに対する反論

処分庁は、トンネル工事による地下水の影響について、大深度地下の公共的使用に際し、配慮すべき環境上の課題であることを認めたとうえで、前記ウ項で述べたような環境保全措置を講じている旨、主張しているが、その不当であることは、前記ウ項で述べたとおりである。

処分庁は、トンネル工事による地下水の影響について、単なる「懸念」と表現しているが、懸念に過ぎないものではないことも、すでに述べたとおりである。

なお、処分庁は、南アルプスに係る工事は、本件使用認可の事業区域外であると述べている。しかし、本件使用認可は、事業区域内についてなされたことは事実であるが、本件事業は事業区域内と外を問わず、一体となった事業であるから、事業区域外の環境保全の問題も同様に認可の対象とされるべきである。そうでなければ、事業区域外の環境保全の問題は誰もチェックできないことになる。

そもそも、本件事業について、誰でも異議の権利を有するものであるから、事業区域内外を区別すること自体意味がない。

オ) 前記dに対する反論

i) 処分庁は、「大深度地下は、地上及び浅深度地下よりも地震動による影響を受けにくい特徴を有している」旨述べているが、受けにくいというだけで、どれほど受けにくいのか、全く不明である。大深度地下にトンネルを設けることによって、高い土圧による影響をうけることは明らかであるが、高い土圧が地震動による影響に加わることについても、明らかにされていない。このようなあいまいな根拠を、長大な距離を施行する本件事業に係る使用の認可に際して理由とすることは許されない。

ii) 基本方針で、「活断層上への施設の設置については、極力避けるべきである」とされていることに関して、JR東海の、どのように極力避けたのかについての具体的な説明は次のとおりである。

○既存文献を調査した。

○交差部の周辺において、ボーリング調査の実施をした。

○交差部の周辺において、公的機関のボーリングデータの収集を行った。

○これらのボーリングデータを用いて地盤急変部の有無を確認検証した結果、事業区域とこれらの断層が交差する可能性がある周辺において、年代の古い地層に断層活動に伴うずれや変形が認められないことが確認できた。

○学識経験者に意見を求め、妥当性を確認している。ずれや変形が認められないことが確認できた。

しかし、第一に、証17号は、JR東海の認可の申請書に別添されたものであり、作成者はJR東海である。内容は、「事業区域が大深度地下にあることを証する書類」にすぎず、「支持地盤の位置を特定することによって、大深度地下が特定される。」として作成されたものである。

第二に、ボーリング調査を実施したというが、証17にはボーリング調査をした旨の記載があるにすぎず、これでは、活断層の状況が分からない。

第三に、そもそも既存文献を調査したとか、公的機関のボーリングデータの収集などによって、地下の活断層の状況がどこまで正確に分かるのか疑問である。

第四に、この調査は実際のボーリング調査に基づくものではなく、古い文献に基づいた「調査」にすぎない。しかもその文献のどの部分を参考にしたか、断層活動に伴うずれや変形が全く見られなかったという状況が明らかではない。

第五に、証17号の(4)地盤交差部の推定の項には、「東京都区部における事業区域周辺の地盤周辺部の可能性は、多摩川左岸などを横断する可能性がある埋没谷と国分寺崖線の2か所であると推定した。」と記載されており、処分庁の「断層活動に伴うずれや変形が認められない」との主張と矛盾している。

第六に、証18号は、学識経験者の意見であるが、前記のような資料に基づいた学識経験者の意見は全く信用に値しない。

処分庁は、断層活動に伴うずれや変形が認められないと判断しているが、こと人命にかかわることであるので、慎重な判断を求められるが、この程度の資料では到底慎重な判断をしたとはいえない。

カ) 前記eに対する反論

①処分庁は、審査請求人の「大量の残土の運搬によって道路周辺住民が大きな被害を蒙る。」と主張しているのに対して、具体的主張をしていないのみならず、感覚的な懸念を述べているものと評せざるを得ない、と主張している。

しかし、大量の残土の運搬によって道路周辺住民がどのような被害を蒙るかは、少し考えれば容易にわかる筈である。また、残土問題は、前述(2-(5)項)した通り、環境保全にとって重大な問題であるから、事前に、どのくらいの残土を、いつ、どこへ、どういふ方法で運搬してどのように埋めるのかを事業計画の中に組み入れておくべきである。JR東海はこれを全くしていない。処分庁は、大量の残土をどこに埋めるか決まっていないと述べているが、大量の残土をどこに埋めるのか決まっていないのに、処分庁は、本件処分を行ったもので、違法である。

この点について処分庁は、証19号～証24号を挙げて、「環境基準等と整合し、環境影響の低下が図られている」と、主張している。しかし、これらの証拠は処分庁の主張を裏付けるものではない。

証19号～証21号は、それぞれ、大気質、騒音、振動の環境影響評価書であるが、いずれ

も、数か所の調査結果を基にしたものにすぎず、事業区域内に限っても、約50.3kmにわたる路線のうちのごくわずかな調査地点に過ぎない。このような状況で、全路線の環境影響評価をしたとは、とてもではないが、言えないことは明白である。

特に、各調査は、調査方法がおざなりであって、大気質、騒音、振動の実態調査とはとても言えない。特に、大気質、騒音、振動の主な発生源である大型トラックによる残土を運ぶ調査が必要であるが、何も行っていない。それも、大型トラックによる長大な走行距離の運搬による被害の発生については、何も調査していない。

また、処分庁は、証22号、証23号を根拠に、

○取り扱う副産物の量を軽減させる環境保全措置を実施することとしている。

○他の公共事業等の有効活用を進める際は、協力していくこととしている。

○発生土の置き場を新たに計画する場合には、調査・影響検討を事後調査として実施することとしている。

などと主張している。

しかし、いずれも何ら具体性がないし、将来計画にすぎず、従ってまた実現できるかどうか全く定かではない。このような将来計画を環境の保全に配慮したものと、到底認められない。このような根拠で環境保全を実施したとするには、あまりにもお粗末すぎる。

キ) 小括

争う。

オ、請求の理由⑦に対する反論

①a、b、cの審査請求人の主張は、具体的な理由を付して述べたことの結論的部分であり、これをもって抽象的な危惧感にすぎないという反論は、いずれも外的外れである。

②「環境の保全に配慮したものであると認められることは、前記ウで述べたとおりである」との処分庁の主張が不当であることについては、前記ウの項の反論で述べた。

③安全の確保に関し、具体的な措置を行うこととしていることを確認しているとの主張が不当であることについては、別紙認可理由5(3)①の主張に対する反論の項で述べた。

④前記bの主張について、処分庁は、本件使用認可に係る事業区域において、審査請求人の主張のような事象が発生していると処分庁は認識していない、と主張するが、前記I項——請求の理由⑥に対する反論——の項で述べたとおり、事業区域の内外を問わず、認可の対象とされるべきである。そもそも、事業区域外の事象が発生している場合、事業区域内においても発生する可能性があるため、事業区域内と外を区別する意味はない。

その他の反論は、前記イーウ)の項で述べたとおりである。

⑤前記cの審査請求人の主張は、後記カの項で述べるとおりである。

カ、請求の理由⑧に対する反論

処分庁は、「審査請求人は、何をもって事業者が環境影響評価法に基づく意見書の内容

に殆んど応答していないと主張するのか、全く明らかでない。」とか、「審査請求人は、事業者が環境影響評価法を遵守していない」とか、「事業者が申請に係る事業の環境影響評価について、環境影響評価法に則って適切に手続きを行っていることを確認している」とか主張し、環境影響評価法に基づいた手続きを具体的に挙げている。

しかし、処分庁の上記主張は不当である。

J R 東海は、環境影響評価法に基づく意見書の具体的な指摘に殆んど応答していない。J R 東海は、方法書の公表に対し、住民の意見やパブリックコメントにも殆んど応答していないので、まずはこの点について述べ、その後 J R 東海は、各意見書の具体的な指摘に殆んど応答していないこと、環境影響評価法に則って適切に手続きを行っているとはいえないことについて述べる。

<方法書>

J R 東海は、2011年9月アセスの方法や内容を示す「環境影響評価方法書」を公表し、これについての説明会を沿線の自治体52か所で行った。しかし、各地の説明会は説明が具体性に乏しく、住民が本当に知りたい疑問に対し、「影響は少ない」とか、「対策をしています」とか、「基準以下です」といった答えが繰り返されるばかりで、住民の疑問や不安が解消されないままであった。しかも、質問は一人につき3問までとされ、再質問は認められなかった。また、何人もの質問の手が挙がっていても説明会を終了してしまったため、J R 東海の回答が不十分なものであっても、それで引き下がるしかなかった。

方法書に対するパブリックコメント（意見募集）も実施され、反対意見も多数提出されたが、J R 東海は「こうした意見を頂いております」と述べるにとどまり、それらが次の準備書に反映されることは殆んどなかった。

<準備書>

2013年9月 J R 東海は、環境影響評価準備書を公表したが、方法書と全くといってよいほど同じことが繰り返された。

<知事意見書>

2014年3月25日までに、準備書に対する一都六県の知事意見書、24自治体からの意見書が出揃った。すべて厳しい内容だった。

○東京都——知事は意見書に対し、「本件の実施に伴って、東京都内では、地下鉄駅や大深度地下トンネル等の施工、併用後の鉄道施設（トンネル、地下駅、非常口等）の存在などにより、大気汚染、騒音、振動、水資源、水質汚濁、土壌汚染、廃棄物等、周辺環境への影響が懸念されることから、的確に影響を予測・評価したうえで、適切な環境保全のための措置を講じることが重要である。

都民や関係地区市長からは、計画の詳細を明らかにするとともに、環境への影響につい

て丁寧に説明し、適切な環境保全のための措置を講じることにより影響を低減させるようにとの意見が出されている。

しかしながら、準備書においては、鉄道施設の具体的な位置や規模などが明らかにされておらず、的確に影響を予測・評価したことを示す十分な情報が記載されていない。また、環境保全措置の内容についても具体性に欠けており、措置を講じることによる影響提言の程度が明確となっていない。

以上のことを踏まえ、評価書の作成に当たっては、以下に掲げる事項に十分に配慮するとともに、事業の内容や環境への影響について、よりわかりやすく説明し、住民の不安解消に最大限努めるべきである。」と総括的事項を示したうえ、事業計画、評価、事後調査、大気質、騒音・振動共通、騒音、振動、微気圧波、低周波音、水質、地下水の水質及び水位、水資源、重要な地形及び地質、地盤沈下、土壌汚染、日照障害、電波障害、文化財、動物・植物・生態系共通、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等、温室効果ガス、磁界について、全101項目に亘る要望を出している（2014年3月26日）。

○山梨県——準備書に対し、知事は「主観的な評価で調査不足」や、騒音の影響を観測する地点の追加など、計41項目の要望を盛り込んだ意見書を提出した。（産経ニュース／3月20日）。

○神奈川県——意見書を提出した知事は、JR東海の金子慎副社長に対し「騒音、振動、水質、廃棄物などの具体的な資料が示されておらず、十分に環境影響予測を検討していないとの審査会の指摘をしんじに受け止めるようお願いする」と具体的な対応を求めた。これに対し金子副社長は、「準備書は十分なものを出した。内容をよく検討し、評価作成に進めたいと述べた」（神奈川新聞／3月26日）。

○長野県——知事意見は、斜坑数の削減や工事車両の集中緩和のほか、地方自治体などとの環境保全協定の締結、大鹿村の小渋川橋梁のトンネル化、太陽光発電への日照障害の影響の明示などを盛り込んだ。町内に二つある斜坑を減らすよう求めている南木曾町の町長は「県はわれわれの要望を盛り込んでくれた」と知事意見を評価。小渋川に橋を架ける計画に危険性を主張していた大鹿村の村長は「JRは求められた対策を確実にやってもらいたい」と求めた（中日新聞／3月21日）。

○岐阜県——知事は、工事による大気汚染や騒音、振動など55項目の知事意見を提出した。トンネル工事で、工事排水の影響はないとする準備書の予測方法や条件が具体的でないとした。希少動物のオオタカへの影響では、餌をとるために活発に動く早朝の時間帯が調査対象から外れていた。電磁波の人体や生態系への影響については、知見が乏しいとして情報収集の継続を求めた。

岐阜県の「環境影響評価審査会」が準備書でのウラン残土を審議した際、ある委員はJR東海をこう批判した。「ウラン残土について、方法書で『適切な処理をします』と記載されていて、その方法については『準備書で具体的に記載します』という回答だった。今回準備

書を見たが、またも『適切に処理します』としか書いていない。」

<評価書>

これらの知事意見書を受け、J R 東海はわずか1か月後、準備書を修正した評価書を4月23日に国交省に提出した。

しかし、標高2000メートルの稜線に残土を置く残土処理地は変わらず、大井川の流量維持の具体策も、「さまざまな環境保全措置を実施する」と書かれているだけで、全く示されていないなかった。

静岡県だけではなく、準備書で抱いた懸念が評価書で払しょくされた自治体は殆どない。

たとえば、長野県大鹿村では、準備書で、一日最大1763台もの工事車両が通過するため、2013年11月、危機感を覚えた村は「残土運搬車両の通行は極めて深刻。早急に道路の拡幅改良計画を協議し策定すること」、との意見書をJ R 東海に提出した。しかし、評価書は、「村の考えも伺いながら代替案についても検討する」というあいまいな記述にとどまり、村は不信感を募らせた。村長は「今、J R 東海が道路拡幅などを手掛けないのであれば、とうてい工事を受け入れることができない」と、懸念の度合いを強くした。

神奈川県知事の意見書は、県内で発生する1140万 m^3 もの残土のうち、その7割もの処分方法が決まっていないことについて、「残土の、可能な限りの再利用の方法数量について具体的に明らかにすること」としている。しかし、評価書には、「県を窓口にする」とだけ書かれ、その具体的処理方法は書かれていなかった。

以下、他都県・自治体の意見書を数例列記するが、これらもゼロ回答だった。

「車両基地を設置する地域については、小学校や中学校が存在し、自然公園が周辺にある。ここでの10年以上の工事は自然環境への多大な影響を与える。配置される施設や作業内容、列車の走行方法等を明らかにして、騒音の予測・評価を実施し、評価書に記載すること」（神奈川県相模原市）。

「動物の重要種、生態系の注目種に対する影響について、鉄道施設の完成後も『生息環境に影響を与えない』としているが、生息環境の分断や縮小など、完成後にも影響が残ると考えられるので、それを踏まえた予測・評価を行うこと」（神奈川県）。

「オオムラサキは、国蝶であるだけでなく、里山の環境指標種として広く知られている。調査範囲でも多く生息が確認されていることから、予測及び評価結果を評価書に記載すること」（長野県）。

「南川及び大柳川（富士川町）の調査を追加し、環境影響の程度を把握し結果を評価書に記載すること。両地域はトンネル近くにあり、下流域の水利用への影響が懸念される」（山梨県）。

元公益財団法人・日本自然保護協会保護プロジェクト部の辻村千尋氏は、当時次のように語っている。「私の知る限り、最低のアセスです。J R 東海は、2027年開通を遅らせられないとの理由で、自治体が求めるさまざまな調査や手続きを評価書に入れません。典型的なア

ワスメントです。もしこれがまかり通れば、これ以外のどんな環境破壊型の事業でも認可される悪しき前例となります。」

2014年4月28日、日本自然保護協会は、評価書に対して意見書を提出した。「準備書に対し、都県知事は、東京都101項目、神奈川県知事51項目、山梨県280項目、静岡県118項目、長野県59項目、岐阜県67項目、愛知県55項目の意見を提出した。これら意見に対しデータ追加や具体的対応などの修正はわずかで、ゼロ回答に近い。事業者として責任放棄である。自らが犯そうとする環境破壊への自覚がなく、環境影響評価を単なる手続きとしか考えていないことの現れであり、本法の考え方を踏みにじる行為として看過できない。評価書の根本的な修正が行われることを求める。」しかし、これに対する何らの回答もない。

〈環境大臣意見書〉

評価書が出たあとは、JR東海と国とのやり取りになる。

まず、評価書の提出から45日以内に、環境大臣が国交省に意見書を提出し、評価書の提出から90日以内に国交大臣がJR東海に意見書を提出する。2014年6月5日、その環境大臣意見書が提出された。異例の意見書だった。従来、環境省の意見書は1ページか2ページといった短いもの。それが今回は12ページもある。そして冒頭では、はっきりと、リニア新幹線計画への強い懸念が表明されていた。

「本事業は、その事業規模の大きさから、本事業の工事及び併用時に生じる環境影響を、最大限、回避、低減するとしても、なお、相当な環境負荷が生じることは否めない。

例えば、本事業のほとんどの区間はトンネルで通過することとなっているが、多くの水系を横切ることになるから、地下水がトンネル湧水として発生し、地下水位の低下、河川流量の減少及び枯渇を招き、ひいては河川の生態系に不可逆的な影響を与える可能性が高い。特に、山梨県から長野県にまたがる地域の一部は、わが国を代表する優れた自然の風景地として南アルプス国立公園に指定されており、また、ユネスコエコパークとしての利用も見込まれることから、当該地域の自然環境を保全することは我が国の環境行政の使命でもある。

また、本事業の併用時には現時点で約27万kwと試算される大量のエネルギーを必要としているが、現在わが国が、あらゆる政策手段を講じて地球温暖化対策に取り組んでいる状況下、これほどのエネルギー需要が増加することは看過できない。」

また、住民軽視を戒めている。

「本事業は、関係する地方公共団体及び住民の理解なしに実施することは不可能である。このため、事業の円滑な実施及び併用に向け、本事業の今後の検討及び実施に当たっては、関係する地方公共団体の意見を十分に勘案し、環境影響評価において重要な住民関与についても十全を期すことが必要である。」

そして、「各論」においては、騒音や振動については「適切な保全措置」を講じることと明記し、水環境についての予測は「不確実性が高い」以上は、「地下水位の低下並びに河川流量の減少及びこれに伴い生ずる河川の生態系や水生生物への影響は、重大なものとなる

おそれがあり、また、事後的な対応措置は困難である」としたうえで、「トンネルにおいては、防水シートや覆工コンクリートの早期かつ適切な施工、必要に応じて防水型トンネルの施工等を行うこと」としている。

土壌汚染に関しては、「汚染土壌の拡散を未然に防止するため、トンネル工事等に伴う発生土（残土）については、自然由来の重金属等による汚染の状況を定期的に調査すること」

さらに、残土置き場に関しても、以下のように明記されている。

残土処分地については「自然度の高い区域、土砂流出があった場合に河川の汚濁のおそれがある区域等を回避すること。登山道等や住民の生活の場から見えない場所を選定するよう配慮すること」と記載されている。

「今後、新たに仮置き場の設置場所を選定する場合については、自然植生、湿地、希少な動植物の生息地・生育地、まとまった緑地等、動植物の重要な生息地や自然度の高い区域、土砂の流出があった場合に近傍河川の汚濁のおそれがある区域等を回避すること。また、登山道等のレクリエーション利用の場や施設、住民生活の場から見えない場所を選定するよう配慮するとともに、設置した際には修景等を行い、自然景観を整備すること。」（甲 7－樫田・234～241 頁）。

〈国交大臣意見書〉

2014 年 7 月 18 日に国交大臣が出した意見書は、14 ページあるうち 10 ページが環境大臣意見そのものだった。これは環境省が 1000 項目以上の具体的質問を国交省に投げ、交渉を何度も繰り返した結果である。国交大臣意見では、おそらく国交省が大井川に「長島ダム」を有するためだろう、わずかに「大井川」という具体的河川名が明記され、「大井川をはじめとする各河川の減流の回避を図ること」（概略）と記されているが、それ以外の具体的地名はない。

環境アセスに詳しい原科幸彦千葉商科大学教授は、「環境省は、省庁間の力関係を縫って最大限に意見書を仕上げた」と評価する半面、J R 東海に対しては、「具体的懸念に具体的地名で答えないのはルール違反です」と厳しい評価を下している。

〈補正評価書〉

2014 年 8 月 17 日には、J R 東海から両大臣意見を反映させた補正評価書が、再度、国土交通大臣に提出された。J R 東海のホームページには、評価書との変更点が 114 ページにわたって記載されているが、少なくとも水対策や残土対策で大きな変更点はなかった。

（甲 7－樫田・234 頁～250 頁）

名古屋新幹線公害原告団の顧問として騒音問題に長くかかわった医師中川武夫氏は、次のようにリニア新幹線における環境影響評価書の問題点と、J R 東海と国の対応について述べている。

「環境保全を任務とする環境省が、環境基準の遵守に向けて毅然とした態度を取らず、かつ事業実施企業であるＪＲ東海へ直接働きかけないこと、ＪＲを管轄する国交省は環境基準を達成すべきとの認識もないことを指摘せざるを得ない。

ＪＲ東海は、その政治的力を持ってしてか、きわめて不十分な環境影響評価に終始し、計画施設の諸元が未完のまま事業を進めている。たとえば、愛知県知事意見で「地下駅、トンネル、非常口、換気施設、変電施設、保守基地等…具体的内容が明らかでなく、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。…計画施設の諸元についてできる限り詳細に示すこと」と指摘されながら評価書で「地下駅は改変の可能性がある区域を示しました」というだけである。計画未定の「発生土置場や運搬ルート」については「事業計画が確定していないので、事後調査として実施していきます」と言うだけ。事後調査では住民への説明もなく、意見聴衆の機会もない。

環境影響評価に長年取り組んできた者から見ると、典型的な、悪質な環境影響評価としか映らない。煎じ詰めれば、『環境に十分配慮して事業を進める。問題が起きれば、関係機関と協議して、適切に対処する。だから問題はないだろう』ということではしかない。これが環境影響評価と言えるのであろうか。不備な環境影響評価で愛知県知事意見さえ無視したままであり、環境影響評価法第33条(免許等に係る環境の保全の配慮についての審査等)により、環境影響評価の不備が解決するまで、国交大臣は大深度地下の使用の認可をすべきではなかった。」(甲10-中川武史「環境と公害」vol.49 No.2 AUTUMN2019-14頁)

以上みたように、ＪＲ東海は、各意見書の指摘に殆ど応答していない。また、環境影響評価に則って適切に手続きを行っているとは言えない。

上記ＪＲ東海の姿勢は、処分庁の環境影響評価法に則って適切に手続きを行っている(カ項、末段1行目から2行目にも同様の文言がある。)として、具体的に取ったという手続きを挙げているにすぎないことにも、端的に表われている。問題なのは、手続きを縷々上げることではなく、その中身である。処分庁は、ＪＲ東海の取った環境保全の措置を具体的に挙げられないのである。これでは、何のために環境影響評価法が存在するのか分からない。

このような状況で、基本方針における「環境の保全」の項に適合しているものと認められる、とは到底言えない。

キ その他の主張

争う。

本反論書の認否・主張内容は、他のすべての審査請求人に引用を許諾する。逆に、本審査請求人らは、他のすべての審査請求人の認否・主張内容をすべて引用する。

<証拠目録>

- 甲 1 平松弘光・「検証・大深度地下使用法」プロGRESS 2014
- 甲 2 陶野郁雄・「大深度地下開発と地下環境」鹿島出版会 1990
- 甲 3 橋山禮次郎・「リニア新幹線—巨大プロジェクトの『真実』」集英社新書 2014
- 甲 4 リニア・市民ネット編著・「危ないリニア新幹線」緑風出版 2013
- 甲 5 阿部泰隆・淡路剛久編「環境法[第四版]」有斐閣ブックス 2011
- 甲 6 檜田秀樹・「リニア新幹線が不可能な七つの理由」岩波ブックレット 2017
- 甲 7 檜田秀樹・「悪夢の超特急」旬報社 2016
- 甲 8 荻野晃也・「環境と公害」vol.49 no.1 SUMMER 2019 岩波書店
- 甲 9 柴崎直明・「環境と公害」vol.49 no.2 AUTUMN 2019 岩波書店
- 甲 10 中川武史・「環境と公害」vol.49 no.2 AUTUMN 2019 岩波書店
- 甲 11 宇賀克也・「行政法概説Ⅱ」有斐閣 2018