

## ストップ・リニア！訴訟についての報告

2016. 9. 6

弁護士 横山聡

### 1 原告の状況等 訴訟委任状 738名

東京都 74名、神奈川県 211名、山梨県 150名、長野県 29名、静岡県 40名、岐阜県 94名、愛知県 85名、これ以外の地域 55名、計 738名。団長：川村晃生（山梨）副団長：原重雄（岐阜）、事務局長：天野捷一（神奈川）事務局次長：橋本良仁（東京）

弁護団構成 共同代表：関島保雄（東京）中島嘉尚（長野）高木輝雄（愛知）事務局長：横山聡（東京）、事務局次長：和泉貴士（東京）

### 2 争う内容

国土交通大臣が、東海旅客鉄道株式会社の平成26年8月26日付中央新幹線（品川・名古屋間）の工事実施計画（その1）の認可申請に対し、全国新幹線鉄道整備法第9条に基づいて平成26年10月17日に行った、中央新幹線（品川・名古屋間）の工事実施計画（その1）を認可するとした処分の取り消し

→JRの立場は・・・「補助参加人」として国が巻き込むこととなる

実際の認可処分の詳細について国は十分に説明できない

### 3 原告適格問題

今回の原告となるに際しての前提条件は上記に処分に「審査請求」を行った者

①全原告について共通な適格＝「乗車した場合に安全な運行を確保できる利益」「南アルプスの美しい自然景観を享受する利益」

②一都六県居住者の多くが有する適格＝「居住地域の関係で、工事及び運行に際して騒音、振動、水利、微気圧波、低周波などの環境被害を受ける高度の蓋然性」

③確実に被害を受ける者＝「ルート上ないし近辺に物権的権利（土地、借地、借家、立木トラスト等）を有する者」

の3類型に分けて主張する。

### 4 訴状の組立

大きくは「(1) 本件工事実施計画の認可は全国新幹線鉄道整備法及び鉄道事業法に違反する」という点と「(2) 環境影響評価法違反」の2点

(1) については、中央新幹線は、認可に際して全幹法で申請されているが、鉄道事業法が適用されるべきである。中央新幹線は経営上の適切性を欠き、輸送の安全性を欠く

こと、環境面への配慮等事業の遂行上適切な計画を有するものとは認められないこと等から鉄道事業法5条1項に違反するという点にある。

全幹法1条は、同法の目的について「新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資すること」と規定する。そして、全幹法第3条は、新幹線鉄道の路線について、「全国的な幹線鉄道網を形成するに足るもの」でなければならないと規定する。すなわち、上記法律の目的である国土の総合的かつ普遍的開発を図り国民経済の発展と国民生活領域の拡大に資することができるような均衡のとれたネットワークを形成するに足るものでなければならない。加えて、同条は新幹線鉄道の路線について「全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結するもの」でなければならないと規定する。「中核都市」とは、全国的視野に立って見た場合に、ブロックの中心として中枢管理機能の集中している都市、あるいは各地域の開発発展の中核となるべき都市をいう。「有機的」とは客貨の流れ、その他輸送の実態に即して鉄道の機能が十分に果たせるようにルートが設定されていることであり、「効率的」とは新幹線鉄道の高速度が生かせるようにルートが設定されていることをいう。中央新幹線について全幹法を適用するのは同法1条および3条に反する

→鉄道事業法5条1項の許可基準である、事業計画の経営上の適切性要件を欠く

一般の鉄道以上に莫大な建設費・維持費を要するとともに高度の安全性や環境負荷への配慮が求められ、事業の計画において経営上の適切性や輸送の安全性を欠くものであってはならないし、環境にも配慮した事業の遂行上適切な計画を有していることが必要。

新機軸の輸送法についての安全性確保ができていいのか

#### ※ 鉄道事業法第5条1項の定める許可基準

- 1号 その事業の計画が経営上適切なものであること。
- 2号 その事業の計画が輸送の安全上適切なものであること。
- 3号 前2号に掲げるもののほかその事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
- 4号 その事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

#### (2) 本件工事実施計画の認可は環境影響評価法違反

環境影響評価法33条は、対象事業に係る免許等を行う者は、当該免許等の審査に際し、評価書の記載事項及び24条の書面に基づいて、当該対象事業につき、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査しなければならないと定めている（いわゆる横断条項）。

横断条項の解釈に当たっては、環境影響評価法の目的である、環境影響評価の結果を事業に反映させることにより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という法の趣旨に添い、環境影響評価の結果が事業実施の可否に有効に反映され、有効な

規制法として機能するように解釈されなければならない。

したがって、本件全幹法9条の認可処分については、同法規定の要件に加えて、環境影響評価法33条2項3号により、環境保全に関する審査の結果という要件が付け加えられることになる。

本件認可についても、審査の結果、環境保全上支障があるものと判断されるときは、認可の要件を欠くものとして、認可処分を行ってはならない。

内容が不備な環境影響評価書に基づく許可処分であり違法であること

#### ※ 環境影響評価法違反により認可処分が違法となる場合

内容に不備がある環境影響評価書にもとづく認可処分は、環境影響評価法33条違反となることは、上記(4)の通りである。以下の3つの場合に、33条違反といえる。

- (ア) 方法書作成段階のスコーピング手続きに不備があり、環境影響評価により、調査予測すべき項目が欠けている場合、その項目が適切に選定されていないような場合である。このような場合には、調査予測が不可欠な項目について十分な調査等がなされていない限り適法な評価書とはいえない。それを看過してなされた認可は違法となる。
- (イ) 調査・予測・評価の内容が不備な場合である。事業者が行った調査が不十分である場合や、それに基づく予測・評価が合理性を欠く場合等がある。
- (ウ) 複数案の検討がなされていない評価書に基づいて免許・許可等がなされた場合である。環境影響評価においては、「何もしない」という案も含めて、複数案の検討が不可欠である。環境影響評価法でも、複数案の検討結果を評価書の記載事項と定めている(同法21条2項1号、14条1項7号ロカッコ書き)。よって、複数案の検討がなされていない場合又は不十分な場合には、それに基づいてなされた認可等は違法となる。

#### ※ 環境影響評価準備書についての違法

準備書とは、調査・予測・評価・環境保全対策の検討の結果を示し、環境の保全に関する事業者自らの考え方を取りまとめたものである。方法書に基づいて行われた、調査・予測・評価及びその検討が不十分であれば、その評価結果は合理性を欠く。

#### ※ 複数案の検討がなされていない評価書に基づいた認可は違法

本件工事について、2011年5月12日の交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会の答申で、南アルプスルートが採用されることが事実上決定した。

そうだとすると、環境影響評価の手続き開始後には複数案の検討はなかったことになる。審議会でも複数案を検討しているにもかかわらず、環境影響評価法の定める調査や検討がなされないまま決定しては何ら意味がなく、環境影響評価が骨抜きになる。

2014年7月18日付の評価書への国交大臣意見に対し2014年8月26日付で補正後の環境影響評価書が公表されている。ということは、国土交通大臣意見を踏まえてわず

か1カ月余りで修正をしたことになる。当然、内容の検討は不十分であり、補正前からほとんど変わっていない。そのほとんどが「影響は小さい」という記載になっており、環境保全措置に関して、代替措置よりも優先的に検討すべき回避・低減措置をさらに検討した形跡すら見られない。また、不確定な要素を不確定なまま放置し、長期間にわたる計画であることを加味した結果になっていない。特に、発生土に関しては、補正後の評価書の段階に至っても行先が決まっておらず、事後調査に任せた形になっており、これで環境影響評価の一連の手続きが終わったことには到底ならない。

※ 環境影響評価法の手続き違反を看過している

環境影響評価制度は、①開発計画を決定する前に、環境影響を事前に調査・予測し、②複数案を検討し、③その選択過程の情報を公表し、公衆の意見表明の機会を与え、④これらの結果を踏まえて最終的な意思決定である許認可に反映させるプロセスである。このプロセスを経ることにより合理的な意思決定をするためのツールとして位置付けられている。

環境影響評価を手続で縛ることで意思決定の合理性を担保しているのであるから、環境影響評価においては、手続を適切に踏むことが求められており、手続違反が存する場合には、それに基づく許認可等の処分も違法となる。

- (1) 山梨実験線について環境影響評価が行われていない
- (2) 方法書から補正後配慮書までの一連についての手続違反

## 環境評価各論

地下水脈の破壊（全都県） 水源の枯渇、部分的に膨大な湧水、水脈の変動は予測が不可能、実験線区間での実例が明らか、JR 東海は「表層の水で影響ない」とする。

発生土問題（全都県） いまだに「発生土の捨て場」が明らかでない。大量の発生土の捨て場が明らかでない。工事に着手できるのか疑問。

沿線の工事中の工事車両や機械による騒音、振動問題、交通渋滞、日常生活の侵害（全都県） 都心部はそもそも騒音振動があるから影響はないというが、追加される騒音振動は膨大。山間地の長野県大鹿村など最盛期は23t ダンプが1分間に3～4台走ることになる

自然環境の破壊（全都県） 猛禽類の営巣場、餌場に近接した工事区域  
供用に伴う開口部の騒音、振動、微気圧波、低周波音による被害（全都県）

電磁波の人体影響 いまだ解明されていない。運行すれば人体実験に近い

高架部分の日照被害（山梨、岐阜） 冬至で「5時間超」「7時間超」の日影

景観の破壊（神奈川、山梨、岐阜） 巨大な構造物の出現。

## 5 今後の展望等

以上