

# 意見陳述書

2023年8月30日

控訴人 芳賀 直哉

わたしは、静岡市に居住している控訴人の芳賀直哉と申します。

1 はじめに、南アルプスの自然を守りこれを享受する環境権などは「抽象的な公益で、保護すべき個人的利益ではない」という2020年12月の「中間判決」の判断に反論します。

中間判決は、行政事件訴訟法第9条1項に言う、取消し訴訟を提起できるのは「法律上の利益を有する者」という文言を、硬直した狭い解釈に立ってなされたものであるとわたしは考えます。

日本国憲法が施行されるまでは、行政訴訟の原告適格が極めて狭く制限されてきました。大日本帝国憲法第61条には「行政官庁ノ違法処分ニ由リ権利ヲ傷害セラレタリトスルノ訴訟」は「行政裁判所ノ裁判ニ属ス」とされ、しかも司法裁判所と異なり、行政裁判所は一審のみでありました。この特別裁判所制度は、開設が決まっていた帝国議会や一般臣民が行政に口出しすることを嫌う内閣超然主義を背景にしたものでした。

しかし、現行憲法のもとでは、行政庁は時に間違ふことを想定して、旧憲法の「違法処分による明確な権利侵害」という条件なしに、「行政処分の取消し」請求をすることができるようになりました。このような歴史的観点に立てば、裁判所の最終的判断はともかく、原告適格性を柔軟に解釈するべきであったとわたしは考えます。

例えば、原審訴状においてリニアの安全性を争点にしていますが、乗車する可能性はだれにもあるので、走行の安全性に係る利益はそのつど個人の利益であり、守られるべき権利です。南アルプスの自然環境の保全についても、登山する各個人がすばらしい景観に感動し、豊かな自然を享受することもやはり個々人の権利であると解すべきです。

2 次に、静岡工区の2つの事項を取り上げ、中央新幹線工事実施計画（その1）（以下、「工事計画」という。）に対する国土交通大臣の認可行為は、環境影響評価法第1条および第33条の趣旨に反し、慎重な審査を怠った違法処分であるばかりか、日本国政府も批准した国際条約上からも問題があることについて述べます。

- (1) 『環境影響評価書（補正後最終版・2014年8月）』（以下、『評価書（補正版）』という。）に記載された「扇沢」発生土置き場をそのまま認可したことにより、二酸化炭素排出削減を進める気候変動枠組条約への配慮義務を怠った。
- (2) 「毎秒2トンのトンネル湧水」が「地下水位の大幅な低下」を引き起こすことを容易に認知できたにも拘わらず、「水位低下」事項が未記載であったことを理由に、重大な環境破壊を招く危険性を看過し、生物多様性条約への配慮を欠いた。

(1) 国連気候変動枠組条約での「二酸化炭素排出削減」を遂行する努力義務を国務大臣として怠った認可であったことについて

工事計画に盛り込まれた静岡県内7カ所の発生土置き場のうち、大井川上流東俣川源頭部の左岸に位置する標高2000メートル近い稜線下の崩落地「扇沢」については、『環境影響評価準備書（2013年9月）』の時点で次のような「回避意見」が表明されていました。

当該地を行政区内とする静岡市は、市長意見として「発生土を含む山体崩壊の恐れがあるので、扇沢は回避すること」と表明しました（2014年1月）。また、市長意見を受けた静岡県知事意見（2014年3月）でも、「建設発生土を含めた山体崩壊を招き、下流部に重大な環境影響を与えるおそれがあるため、同地での発生土の処理は回避を含め、検討すること」と述べられていました。

しかし、事業者はこの意見に耳をかさず、『評価書（補正版）』に基づく工事計画はそのまま認可されました。

事業者は、その後2016年3月に開催された第6回静岡県中央新幹線環境保全連絡会議における事後調査報告として、「扇沢」の回避と導水路トンネルの新設に連動する形で発生土置き場を「燕沢を中心に」する意向を表明しました。『会議録』によれば、事業者は、「二酸化炭素排出低減効果」のほかに「工事範囲の縮小」と「県希少野生動植物保護条例の指定種であるホテイラン生育阻害の回避」をあげていますが、山体崩壊の危険性への言及はありません。

「事後調査で扇沢は回避されたのだからいいではないか」では済まされません。なぜなら、「扇沢回避により二酸化炭素排出量を低減できる」ということは、逆に言えば「工事用トンネルを2000メートル近くまで掘削し、発生土をベルトコンベアーで運ぶ」工事計画は、大量の二酸化炭素を排出するものであり、希少動植物の保全を考慮していなかったことになるからです。また、工事計画を原案どおり認可した国土交通大臣は、大量の二酸化炭素排出を容認し、十全の環境保全努力を怠ったばかりか、国際条約に反したことになります。膨大な量の二酸化炭素排出事業であるリニア工事全体からみれば、扇沢など「物の数に入らない」との判断だったのでしょうか。

(2) 生物多様性条約など地球環境保全の国際条約に違背していることについて

「地下水位低下」の問題、これも事後調査によってはじめて示された事項です。

静岡県内リニア計画線が大小複数の断層破碎帯を横断することは事業者も認めています。破碎帯の掘削によって、山体に包含されていた地下水がトンネル内に大量に流出します。これにより山体内の地下水位が低下することは誰でもわかります。問題は低下の程度と範囲です。2020年7月16日国土交通省において開催された「第4回リニア中央新幹線静岡工区有識者会議」の席上、事業者が事後調査結果として初めて示したシミュレーション図は、トンネル完成後20年後まで350メートルから50メートルの水位低下が「同心円状に」広がるというものです。このことによって、蛇抜沢、新蛇抜沢、魚無沢など計画線より上流域の沢の水量が最大70パーセント減少することも示されました。静岡市が委託した調査では、地下水位低下が破碎帯を中心に南北に長く「棒状に」広がるというもので、事業者の示したものは異なりますが、どちらも水位低下を表しています。事業者は工事完了後20年までの予想図しか提示しませんでした。水位低下の影響が20年で終わり、その後回復するのかわかるとは、大井川流域住民はもとより南アルプスの生態系にとっても死活問題です。

60年以上前に完成した「黒部ダム工事用トンネル」の壁面外には現在も大量の湧水がみられ、これを透明の強化アクリルガラス越しに見ることが観光資源となっていますし、90年前に完成した「丹那トンネル」においても現在なお湧水が続いている事実からすれば、南アルプストンネルにおける湧水の継続と地下水位の低下予測も、完成後50年・100年までのシミュレーションが必要だと考えます。

山体内地下水の水位低下が、南アルプスの生態系に及ぼす悪影響は主に2点あるとわたしは考えます。

- 1) 南アルプスユネスコエコパークの「緩衝地域」にまで水位低下が及べば、破碎帯の水位と雨水量の絶妙なバランスで保たれている駒鳥池や池ノ沢池の水が枯れる惧れがあること
- 2) 沢水量の大幅な減少により、当該地に生息する水生動植物絶滅の危険性があること

水位低下についても、「事後調査で示したのだから問題ない」とはなりません。

なぜなら、2014年4月に提出された補正前の『環境影響評価書』に対して、国土交通大臣意見に添付された「環境大臣意見書」には、「前文」で「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」ことが謳われ、各論「水環境」の項目では「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」と指摘し、具体的

対策として、「精度の高い予測の実施及び水系への影響の回避」を求めました（「環境大臣意見」2014年6月4p）。しかし、「水系への影響回避」は「南アルプスルート」ではそもそも無理なことです。それゆえ、事業者の『事後調査報告書（2017年1月）』では、「環境保全措置の検討にあたっては、環境への影響を回避又は低減することを優先する」と言いつつも、「必要な場合には価値を代償するための代償措置を検討する」と逃げを打つような言い方になっています。じじつ、「代償措置」である「希少種の移植」を各地で進めています。

希少植物の「移植」が本当に代償措置となるのでしょうか？本来の生育地と近接し類似している場所に移植したとしても、土壌成分やペーハー・水環境・日照条件などが少しでも違えば、根付く可能性はほとんどありません。なぜなら、希少種は独自の生態的地位（ニッチ）をもっており、そこでしか生息できなかったから「希少種」として残っているからです。完全な同一条件の環境を見つけるのは極めて困難でしょう。

また、ヤマトイワナ等の魚類や昆虫などの動物は、自ら移動できるとはいえ、沢の水量減少によって生息域の水環境が変化すれば本来の産卵場所を失うことになり、やはり絶滅の危険性があります。

このように、沢の水の減少は水生生物の生息環境を悪化させ、その場所における種の多様性を毀損する惧れがあります。その意味で、国土交通大臣の認可処分は慎重な審査を怠った違法処分であるだけでなく、生物多様性条約にも違背した行為であるとわたしは考えます。

以上