

平成28年(行ウ)第211号 工事実施計画認可取消請求事件

原 告 川村晃生 ほか713名

被 告 国(処分行政庁 國土交通大臣)

### 準備書面(12)

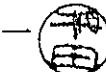
平成30年9月14日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

被告指定代理人

今井志津 

志水崇 

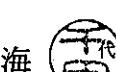
宇都宮憲一 

千田幸司 

矢澤正樹 

佐竹純 

山田晃彬 

藤枝将海 

沖麻未 

河野真典 

福 真 治  
森 宣 夫  
中 島 崇  
吉 田 育 央



## 目 次

第1 はじめに	4
第2 計画内容が不明確であるとする原告らの主張に理由がないこと	4
第3 必要な調査対象又は項目が欠落しているとする原告らの主張に理由がないこと	6
第4 発生土についての原告らの主張に理由がないこと	7
第5 水環境についての原告らの主張に理由がないこと	9
1 「水道水源保全地区における水循環の擾乱」について	9
2 水位、水質及び水の汚れへの影響に関する環境影響評価について	15
第6 大気汚染についての原告らの主張に理由がないこと	21
第7 騒音についての原告らの主張に理由がないこと	26
第8 振動についての原告らの主張に理由がないこと	29
第9 住環境の変化についての原告らの主張に理由がないこと	30
第10 希少生物への悪影響をいう原告らの主張に理由がないこと	30
1 調査・予測方法の問題点を指摘する原告らの主張に理由がないこと	30
2 確定評価書等外の事実を指摘する原告らの主張に理由がないこと	37
3 オオタカ、ノスリ、クマタカ、ミヤマシジミについての問題点を指摘する原告らの主張に理由がないこと	38
第11 景観についての原告らの主張に理由がないこと	39

## 第1 はじめに

工事実施計画の認可における環境配慮審査の位置付けについては、被告の平成30年6月25日付け準備書面(8)第1(5ないし8ページ)で述べたとおりであるところ、原告らは、事業者であるJR東海による環境影響評価が十分に尽くされたか否かを問題としているようであり、環境影響評価法及びその関連法令との関係で、本件認可処分がいかなる理由で違法であると主張するものであるのか不明であり、本来反論の要を認めないが、審理促進の観点から、本準備書面では、原告らの平成29年6月23日付け準備書面9(以下「原告準備書面9」という。)における長野県の環境影響評価についての原告らの主張に対して、必要な範囲で反論することとする。

なお、略語等は本準備書面で新たに定義するもののほか、従前の例による。

また、以下では、長野県に係る補正後評価書を「長野県補正後評価書」という。

## 第2 計画内容が不明確であるとする原告らの主張に理由がないこと

### 1 原告らの主張

原告らは、長野県補正後評価書(丙第5号証の1)の第3章及び長野県環境影響評価関連図(丙第5号証の3)における各施設の記載につき、「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。」などと述べ、長野県補正後評価書における各施設の形状等が特定されていないことを論難するようである(原告準備書面9第2の1・3ページ)。

### 2 被告の反論

しかしながら、被告準備書面(4)第6の2(3)イ及びウ(50及び51ページ)でも述べたとおり、長野県補正後評価書第3章に記載されている対象事業の内

容の詳細さは、準備書の作成について定めた主務省令33条1項各号（平成25年改正前主務省令18条1項各号）<sup>\*1</sup>の記載事項によって確認することができる限度で足りるものである。しかるところ、長野県補正後評価書第3章における対象事業の内容の記載は、主務省令33条1項各号（平成25年改正前主務省令18条1項各号）の要求する事項をいずれも備えた内容となっており、何ら環境影響評価法の求める施設の詳細さを欠くものではない（丙第5号証の1：3-3ないし3-45ページ）。また、JR東海が環境影響評価を実施するに当たっては、個別の環境影響評価の項目ごとに、調査、予測、評価に必要な限度で仮定された諸施設の形状に基づき、環境影響評価を実施したものであり、長野県補正後評価書第3章及び長野県環境影響評価関連図における対象事業の内容の記載のみに基づき、環境影響評価を実施したものでないことは、同評価書第8章等の記載に照らして明らかである。

---

\*1 主務省令33条1項（平成25年改正前主務省令18条1項）：

事業者は、法第14条第1項の規定により対象鉄道建設等事業に係る準備書に法第5条第1項第2号に規定する対象事業の内容を記載するに当たっては、次に掲げる事項を記載しなければならない。

- 1号 第17条第1項第1号から第5号までに掲げる事項
- 2号 対象鉄道建設等事業の工事計画の概要
- 3号 対象鉄道建設等事業に係る鉄道において運行される列車の本数
- 4号 対象鉄道建設等事業に係る盛土、切土、トンネル若しくは地下、橋若しくは高架又はその他の構造の別
- 5号 対象鉄道建設等事業に係る車庫及び車両検査修繕施設の区域の面積
- 6号 前各号に掲げるもののほか、対象鉄道建設等事業の内容に関する事項（既に決定されている内容に係るものに限る。）であって、その変更により環境影響が変化することとなるもの

### 第3 必要な調査対象又は項目が欠落しているとする原告らの主張に理由がないこと

#### 1 原告らの主張

原告らは、「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」、「ガイドウェイ（括弧内省略）を組み立てるためのヤード用地」及び「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（ママ）～黒田非常口付近）」における「新たな掘削工法及び掘削方向」につき、環境影響評価を実施する必要があったのに、JR東海はこれらを環境影響評価の対象としなかったものであり、「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」と主張する。

また、原告らは、JR東海において、上記トンネル区間につき、シールド工法を適用する場合をあらかじめ想定して環境影響評価を行うべきであったにもかかわらず、JR東海の事前調査がずさんであったため、同工法を前提とした環境影響評価を行わなかった旨主張するようである（原告準備書面9第2の2・3ないし5ページ）。

#### 2 被告の反論

しかしながら、被告の平成30年9月14日付け準備書面(11)第16の2(47及び48ページ)で述べたとおり、環境配慮審査において、確定評価書等外の事実が考慮されていないとしても、そのことから、免許等を行う者の環境配慮審査適合性が認められるとの判断に裁量権の範囲の逸脱又は濫用があったとは認められない（東京地方裁判所平成23年6月29日判決・訟月59巻6号1482ページ）。

しかるところ、原告らが主張する上記各施設等はいずれも確定評価書等外の事実であるから、国土交通大臣がこれらを環境配慮審査において考慮していなかったとしても、そのことから本件認可処分に係る国土交通大臣の判断に裁量権の範囲の逸脱又は濫用があったとは認められない。

## 第4 発生土についての原告らの主張に理由がないこと

### 1 原告らの主張

原告らは、「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。」などとして、「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。」と主張する（原告準備書面9第2の3・5ないし7ページ）。

### 2 被告の反論

- (1) しかしながら、そもそも原告らの上記主張は、環境影響評価法及びその関連法令との関係で、本件認可処分の違法性とどのように結びつくのか明らかでない。
- (2) その点をおくとしても、そもそも、原告らの上記主張は、いかなる環境影響評価項目との関係で、発生土置き場について環境影響評価が行われていないことを問題としているのか不明なものである。
- (3) なお、JR東海は、発生土等の積載地である工事施工ヤードから幹線道路までの運搬ルートを長野県補正後評価書において明らかにした上で、当該ルートについて、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る影響を受けるおそれがあると認められる地域から予測地点を選定し、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等、騒音、振動等について環境影響評価を行っているところ（丙第5号証の1：8-1-1-48ないし8-1-1-69、8-1-1-88ないし8-1-1-100、8-1-2-32ないし8-1-2-47、8-1-3-29ないし8-1-3-43ページ），かかる予測地域の選定手法についての考え方自体は、環境省が環境影響評価の技術手法について取りまとめた環境省総合環境政策局編「環境影響アセスメント技術ガイド

ド 大気・水・土壤・環境負荷」（乙第87号証）155, 156及び170ページに示されている考え方方に沿ったものである。

(4) この点、原告らの主張は、全ての発生土の処分地が決定されていないことを問題視する趣旨であるとも解される。しかしながら、この点に関しては、国土交通省が、環境省意見を勘案して、計画段階環境配慮書に対して、「路線の位置だけでなく（中略）新規に設置する土捨場（中略）などの付帯施設についても評価書作成までの間に位置・規模等を明らかにし、事業実施区域に含め調査・予測・評価を実施する必要がある。」としながらも、「これらの付帯施設について、評価書作成までの間に位置等を明らかにすることが困難な場合、必要な環境保全措置を評価書に位置づけた上で、その環境保全措置の効果を事後調査により確認する必要がある。」（丙第5号証の1：5－98ページ）との意見を述べたのに対応して、JR東海は、発生土置き場に関する環境保全措置を評価書に位置付けた上で、評価書作成後に発生土置き場を新たにJR東海が計画する場合には、場所の選定、関係者との調整を行った後に、環境保全措置の内容を詳細なものにするための調査及び影響検討を、事後調査として実施することとしているところである（丙第5号証の1：9－77ないし9－95ページ、10－9ないし10－22ページ等）。

被告準備書面(2)第3の3(2)ア(1)(23ページ)で述べたとおり、本件工事実施計画に係る環境影響評価手続において、計画段階環境配慮書に係る手続に関する条文は施行前であり、法律上の手続義務はなかったものの、JR東海は、上記のとおり、配慮書に対する国土交通省の意見を踏まえ、主務省令29条ないし32条に基づき適切に対応していると認められる。

(5) 加えて、原告らは、トンネル発生土について、ストックヤード（仮置き場）の確保に努め、トンネル掘削土が多く発生する時には一時的にストックヤードに仮置きし、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、振動の発生を低減としたJR東海の環境保全措置（丙第

5号証の1：8-1-1-64, 8-1-2-45及び8-1-3-41ページ, 丙第5号証の2：事10-1ページ)について, 「被告(引用者注: JR東海の誤記と思料される。)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。」旨主張するが(原告準備書面9第2の3(3)・6ページ), 同措置は, 国土交通大臣が, 環境影響評価法24条に基づき, 補正前評価書に対して, 「多量に生じる建設発生土の運搬に当たっては, 地域住民の生活環境への影響を最大限低減するため, 適宜発生土の仮置き場を活用しながら搬出量や時間帯を調整し, 工事用車両による円滑な搬出に資する措置を講じること」との意見を述べていた(丙第5号証の1：13-13ページ)のに対し, JR東海が, 事業者の対応として, 長野県補正後評価書に, 「建設発生土の運搬にあたっては, 大気質, 騒音, 振動等, 地域住民の生活環境への影響をできる限り低減するため, 特に山岳トンネルの掘削に伴う工事用車両の運行台数が多く, 沿道に住宅等がまとまって存在する箇所においては, 地方公共団体の協力も得て仮置き場(ストックヤード)の確保に努め, 資料編に追記したとおり, 発生土置き場へ向かう車両の台数や時間を調整することで, 発生集中交通量の削減を進めるよう努めてまいります。」(同ページ)などと記載してこれに適切に対応したものであり, 原告らがいかなる根拠に基づいて「環境影響評価の適法性を基礎づけるものではない。」旨主張しているのかは不明である。

## 第5 水環境についての原告らの主張に理由がないこと

### 1 「水道水源保全地区における水循環の擾乱」について

#### (1) 原告らの主張

原告らは, 「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位を低下させること等から, 岩盤中の地下水の流動

に擾乱を与える、それにより地域全体の陸水循環に擾乱を与える。」とし、また、「(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の JR 東海の主張に対して) なぜ (中略) 限られた範囲に留まると主張できるのか不明である。」としてトンネルの工事による地下水の水位への影響についての調査及び予測が不十分である旨主張する (原告準備書面 9 第 2 の 4 (1)・7 及び 8 ページ)。

## (2) 被告の反論

ア しかしながら、原告らの上記主張は、環境影響評価法及びその関連法令との関係で、本件認可処分の違法性とどのように結びつくのか明らかでない。

イ その点をおくとしても、まず、山岳トンネルが地域全体の陸水循環に擾乱を与えるとの一般論については、その根拠、ひいては水道水源保全地区の水資源へ及ぼす具体的な影響の存否との関連性が不明であって、論理が飛躍しており、失当である。

ウ また、トンネルの工事による地下水の水位への影響についての調査及び予測が不十分である旨の原告らの主張にも理由がない。

すなわち、まず、JR 東海は、トンネルの工事等による地下水の水位への影響について、調査の基本的な手法として、文献調査により、既存の井戸、湧水等の分布状況及び測定結果等の文献、資料を収集し、整理し、また、文献調査の補完のため、関係自治体等へのヒアリングを行い、さらに、現地調査の方法として、地下水の水位については「地下水調査及び観測指針（案）」（平成 5 年 建設省河川局）に定める測定方法に、湧水については「J I S K 0102 4」に定める測定方法にそれぞれ準拠するという手法を選定している（丙第 5 号証の 1 : 8 - 2 - 3 - 2 ページ）。これらの調査の基本的な手法は、環境影響評価の項目に係る調査の手法を定める主務省令第 24 条 1 項 2 号（平成 25 年改正前主務省令 9 条 1 項 2

号) \*1において、調査の手法として選定すべきものとされている「国又は関係する地方公共団体が有する文献その他の資料の入手、専門家等からの科学的知見の聴取、現地調査その他の方法により調査すべき情報を収集し、その結果を整理し、及び解析する手法」として掲げられたものであって、同号に基づき合理的に選定されたものである。JR東海は、同様に、調査すべき項目、調査地域、調査期間等のその他の調査の手法についても、主務省令の定めるところに則り、選定している（丙第5号証の1：8-2-3-1ないし8-2-3-8、8-2-3-14ないし8-2-3-21ページ）。そして、JR東海は、上記手法を用いて行った調査の結果の概要を長野県補正後評価書に記載している（同号証：8-2-3-25及び8-2-3-26ページ）。

そして、JR東海は、トンネルの工事等による地下水の水位への影響について、予測の基本的な手法として、高橋の水文学的方法（「トンネル湧水に関する応用地質学的考察」（昭和37年、鉄道技術研究報告第279号））により、トンネル内に地下水が流入する可能性のある範囲を求め、水文地質的検討から地下水の水位への影響を予測しているところ（丙第5

---

\*1 主務省令24条1項（平成25年改正前主務省令9条1項）：

事業者は、対象鉄道建設等事業に係る環境影響評価の調査の手法を選定するに当たっては、前条に定めるところによるほか、次の各号に掲げる調査の手法に関する事項について、それぞれ当該各号に定めるものを、選定項目について適切に予測及び評価を行うために必要な範囲内で、当該選定項目の特性、事業特性及び地域特性を勘案し、並びに地域特性が時間の経過に伴って変化することを踏まえ、当該選定項目に係る予測及び評価において必要とされる水準が確保されるよう選定しなければならない。

1号 略

2号 調査の基本的な手法 国又は関係する地方公共団体が有する文献その他の資料の入手、専門家等からの科学的知見の聴取、現地調査その他の方法により調査すべき情報を収集し、その結果を整理し、及び解析する手法

3号以下 略

号証の1：8-2-3-31ページ、丙第5号証の2：環7-2-1ないし環7-2-3ページ）、この予測の基本的な手法は、環境影響評価の項目に係る予測の手法を定める主務省令25条1項1号（平成25年改正前主務省令10条1項1号）<sup>\*1</sup>及び主務省令25条2項により「第25条第1項第1号に規定する予測の基本的な手法については、定量的な把握が困難な場合にあっては、定性的に把握する手法を選定するものとする。」と読み替えた上で準用される8条2項（平成25年改正前主務省令10条2項）<sup>\*2\*3</sup>に基づき、合理的に選定されたものである。しかも、同方法による予測方法は、環境影響評価の項目に係る手法選定に当たっての留意事項

---

\*1 主務省令25条1項（平成25年改正前主務省令10条1項）：

事業者は、対象鉄道建設等事業に係る環境影響評価の予測の手法を選定するに当たっては、第23条に定めるところによるほか、次の各号に掲げる予測の手法に関する事項について、それぞれ当該各号に定めるものを、当該選定項目の特性、事業特性及び地域特性を勘案し、当該選定項目に係る評価において必要とされる水準が確保されるよう選定しなければならない。

1号 予測の基本的な手法 環境の状況の変化又は環境への負荷の量を、理論に基づく計算、

模型による実験、事例の引用又は解析その他の手法により、定量的に把握する方法

2号以下 略

\*2 主務省令8条2項（平成25年改正前主務省令10条2項）：

前項第1号に規定する予測の基本的な手法については、定量的な把握が困難な場合にあっては、定性的に把握する手法を選定するものとする。

\*3 定量的：対象の状態を連続する数値の変化に着目してとらえること。（「大辞林 第3版」1715ページ）

定性的：対象の状態を不連続な性質の変化に着目してとらえること。（「大辞林 第3版」1711ページ）

を定める主務省令27条1項（平成25年改正前主務省令12条1項）<sup>\*1</sup>に基づき、「山岳部の地下水予測にあたっては、地形及び地質等も考慮し、適切な手法を検討する必要がある。」、「高橋の水文学的方法は降雨を考慮せず、地形のみで範囲を求めるので、大き目になる可能性がある。したがって、高橋の方法で広めに調査範囲を設定し、さらに絞り込んで予測評価するという方法は問題はない。」という専門家等の助言を受け（丙第5号証の1：7-57ページ），選定されたものである。

このように、原告らが論難するところの調査及び予測の基本的な手法は、主務省令に則ったものであり、原告らの主張は誤っている。

その上で、JR東海は、王竜寺川から岐阜県境までの地域（木曽山脈）について、「山腹斜面においては崖錐堆積物等の未固結層を伴い、風化帯を経て表層から山塊の深部を構成する新鮮な基盤岩に遷移すると考えられる。基盤岩は深成岩に分類される領家帶花崗岩類、美濃帶變成岩類、火山岩類（濃尾流紋岩）等により構成され、トンネルは本層中に存在する。基盤岩については、ボーリング調査結果から、深層では亀裂は少なく、全般的に硬質な新鮮岩であると考えられ、ボーリング孔を利用した試験結果から、領家帶花崗岩類を基盤岩とする地山の透水係数は、地表から20m付近で $4.8 \times 10^{-8}$  (m/s)，120m付近では $6.3 \times 10^{-9}$  (m/s) であった。地盤工学会の区分（図8-2-3-6）によれば、これらの値は粘性土と同等で実質上不透水に区分される。従って浅層の未固結層及び風化帯とは異なり、深層の新鮮岩内では地下水の流動がほとんどない

---

\*1 主務省令27条1項（平成25年改正前主務省令12条1項）：

事業者は、対象鉄道建設等事業に係る環境影響評価の調査、予測及び評価の手法（括弧内中略）を選定するに当たっては、第20条の規定により把握した事業特性及び地域特性に関する情報を踏まえ、必要に応じ専門家等の助言を受けて選定するものとする。

と考えられる。新鮮岩部と風化部の地下水の水質組成と電気伝導率の状況（「資料編 7 - 3 地下水の電気伝導率及び主要溶存成分について」）からも浅層の未固結層及び風化帯の地下水が  $\text{Na}^+$ ,  $\text{K}^+$ ,  $\text{HCO}_3^-$  を中心とした各項目の成分量が少ないのでに対して、深層の新鮮岩内の地下水の成分量が浅層の地下水よりも多くなる傾向が見られ、水質組成が異なることが認められるため、深層と浅層では地下水は帶水状態が異なっていると考えられる。」（丙第 5 号証の 1 : 8 - 2 - 3 - 4 3 ページ）として、同地域は、深層と浅層で地下水の帶水状態が異なり、深層の新鮮岩部では地下水の流動がほとんどないと考えられることから、山岳トンネルの掘削に伴い切羽やトンネル側面に露出した岩盤の微小な亀裂や割れ目から地下水が坑内に滲出するものの、トンネル内に湧出する地下水はトンネル周辺の範囲にとどまり、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予測している。このように、JR 東海が、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した根拠は明示されている。

他方で、長野県知事が、準備書に対して、「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、破碎帯を通じて発生することが多い突発的な湧水は予測できないことを、評価書に記載すること。また、事業者が有する詳細な地質図や断面図を基に、評価書においては破碎帯がある場所での突発的な湧水に係るリスクの記載を追加すること。」（丙第 5 号証の 1 : 6 - 2 0 4 ページ）との意見を述べていたのに対応して、JR 東海は、「第 8 章には、トンネルの工事等に伴う地下水への影響を水文地質的に検討するに際しての地質、主要な断層等を記載した地質縦断図や当該縦断図に記載した断層付近の破碎帯等において工事中に集中的な湧水が発生する可能性がある旨を記載しています。」（同ページ）として、長野県補正後評価書に、「一部において断層付近の破碎帯等（「資料編 9

「- 1 - 1 地質縦断図」に示す飯田松川断層、清内路峠断層、馬籠峠断層等の主要な断層付近の破碎帯の周辺), 地質が脆弱な部分を通過することがあり, 状況によっては工事中に集中的な湧水が発生する可能性がある。」, 「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。」と記載しているのである (丙第5号証の1 : 8-2-3-43及び8-2-3-44ページ)。

このように, JR東海は, 長野県知事の意見を勘案して準備書の記載事項について検討を加え, 修正を必要と認めたものについては, 環境影響評価法21条1項各号所定の当該修正の区分に応じた措置を探っており, 同項の規定に従った対応を行っている。

ウ なお, 原告らは, 青函トンネルの掘削工事における異常出水事故の例を挙げるが (原告準備書面9第2の4(1)・8ページ), 上記環境影響評価との具体的な関連性は明らかとはいえず, 失当である。

## 2 水位, 水質及び水の汚れへの影響に関する環境影響評価について

### (1) 原告らの主張

原告らは, 「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する必要がある」との立場を前提として, 主にJR東海による水の汚れ並びに地下水の水質及び水位の調査地点及び調査期間が不足している旨主張し, また, 事後調査について論難する (原告準備書面9第2の4(2)(3)・8ないし10ページ)。

### (2) 被告の反論

ア しかしながら, JR東海は, トンネルの工事による水の汚れに係る調査地点として, 文献調査地点については, 調査地域のうち, 既存の測定結果が存在する地点を, 現地調査については, 調査地域のうち, 公共用水域の分布状況等を考慮し, 水素イオン濃度 (pH) 及び生物化学的酸素要求量

(BOD) の現況を適切に把握することができる地点を選定している（丙第5号証の1：8-2-1-28ページ）。この調査地点は、環境影響評価の項目に係る調査の手法を定める主務省令24条1項4号（平成25年改正前主務省令9条1項4号）<sup>\*1</sup>において、調査に当たり一定の地点に関する情報を重点的に収集することとする場合における当該地点（調査地点）として選定すべきものとされている「調査すべき情報の内容及び特に環境影響を受けるおそれがある対象の状況を踏まえ、地域を代表する地点その他の調査に適切かつ効果的であると認められる地点」との規定に則って選定されていると認められる。

また、JR東海は、トンネルの工事による水の汚れに係る調査期間として、文献調査については、最新の資料を入手可能な時期とし、現地調査については、豊水時及び低水時の2回とし、豊水時の調査日につき平成24年7月19日、24日、25日及び26日、低水時の調査日につき同年1

---

\*1 主務省令24条1項（平成25年改正前主務省令9条1項）：

事業者は、対象鉄道建設等事業に係る環境影響評価の調査の手法を選定するに当たっては、前条に定めるところによるほか、次の各号に掲げる調査の手法に関する事項について、それぞれ当該各号に定めるものを、選定項目について適切に予測及び評価を行うために必要な範囲内で、当該選定項目の特性、事業特性及び地域特性を勘案し、並びに地域特性が時間の経過に伴って変化するものであることを踏まえ、当該選定項目に係る予測及び評価において必要とされる水準が確保されるよう選定しなければならない。

1号ないし3号 略

4号 調査に当たり一定の地点に関する情報を重点的に収集することとする場合における当該地点（別表第二において「調査地点」という。） 調査すべき情報の内容及び特に環境影響を受けるおそれがある対象の状況を踏まえ、地域を代表する地点その他の調査に適切かつ効果的であると認められる地点

5号 調査に係る期間、時期又は時間帯（別表第二において「調査期間等」という。） 調査すべき情報の内容を踏まえ、調査に適切かつ効果的であると認められる期間、時期又は時間帯

2月17日、19日、20日及び21日を選定している（丙第5号証の1：8-2-1-29及び8-2-1-9ページ）。この調査期間は、環境影響評価の項目に係る調査の手法を定める主務省令24条1項5号（平成25年改正前主務省令9条1項5号）において、調査に係る期間、時期又は時間帯（調査期間等）として選定すべきものとされている「調査すべき情報の内容を踏まえ、調査に適切かつ効果的であると認められる期間、時期又は時間帯」との規定に則って選定されていると認められる。

次に、JR東海は、トンネルの工事による地下水の水質及び水位に係る調査地点として、現地調査について、調査地域のうち、住居等の分布状況及び利用状況を考慮し、地下水の水質及び水位の現況を適切に把握できる地点として、既存の井戸及び湧水を設定し（丙第5号証の1：8-2-3-2ページ）、また、調査期間として、文献調査については、最新の資料入手可能な時期とし、現地調査については、調査項目「水質（水温、pH透視度、電気伝導率、自然由来の重金属等）」について平成24年12月10日から同月26日までの期間、調査項目「水位」について夏季は同年8月20日から30日までの期間、秋季は同年10月22日から30日までの期間、冬季は同年12月10日から26日までの期間、春季は平成25年3月26日から同年4月12日を選定している（丙第5号証の1：8-2-3-21ページ）。これらについても、環境影響評価の項目に係る調査の手法を定める主務省令24条1項4号及び5号（平成25年改正前主務省令9条1項4号及び5号）に則って選定されていると認められる。

このように、原告らが論難するところの調査地点及び調査期間等は、主務省令に則ったものであり、原告らの主張は誤っている。

イ 次に、原告らは、「大鹿村内の小河内沢川上流には小日影銅山跡があり、（中略）トンネル掘削工事が鉱脈に当たれば、土壤や水質を汚染する危険が高い」としてトンネル工事による土壤汚染等に係る環境影響を問題とし

ながら、同主張に続けて、切土工事等又は既存の工作物の除去に係る水底の底質に係る環境影響評価の調査・予測・評価を論難しているところ（原告準備書面9第2の4(3)・9及び10ページ）、前段と後段で主張の対象とする環境影響評価の項目がずれており、その趣旨を理解することは困難であるが、原告らが、小日影鉱山跡との関係で、トンネル工事による土壤汚染等に係る環境影響評価の調査・予測・評価を論難する趣旨であると善解するとしても、原告らの主張には理由がない。すなわち、長野県知事が、準備書に対して、「トンネルの工事における水の汚れについて、自然由来の重金属等の調査項目に亜鉛を加えて予測評価を行い、結果を評価書に記載すること」との意見を述べたのに対し（丙第5号証の1：6-201ページ）、JR東海は、事業者の見解として、長野県補正後評価書に、「小日影山周辺には小日影鉱山跡が存在し、小渋川では過去に亜鉛の含有量が水生生物の保全に係る水質環境基準を超過したことが確認されていることから、資料編に記載のとおり、トンネルの工事による水の汚れ（亜鉛）について調査、予測及び評価を実施しました。調査結果などから周辺公共用水域への影響は小さいと予測しました。」と記載し（同ページ）、また、長野県知事が、準備書に対して、「大鹿村の旧小日影鉱山は東西方向に鉱脈が延びており、本事業におけるトンネルの計画と同じ方向であるため、万一鉱脈にあたれば影響が大きい。そのため、発生土に含まれる重金属について工事中の監視だけでなく、事後調査の対象にすることを検討すること。また、評価書において、発生土に重金属が含まれていた場合の適切な処理処分の方法を具体的に記載するとともに、処理処分を実施した場合はその状況を県に報告すること」との意見を述べたのに対し（同号証：6-206ページ）、JR東海は、長野県補正後評価書に「旧小日影鉱山については大鹿村へのヒアリングや既存文献調査より、資料編に記載のとおり把握しています。旧小日影鉱山跡付近においてトンネルを

掘削することで、自然由来の重金属等を含んだ土壌に遭遇する可能性があることから、第8章及び資料編に記載のとおり、その周辺の発生土に含まれる重金属等の有無を定期的に確認し、基準に適合しない発生土や酸性化のおそれのある発生土は選別して管理するとともに、関係法令等に基づき適切に処理、処分を行いますので、事後調査の対象とすることは考えていません。」などと事業者の見解を示しながらも、長野県知事の上記意見を勘案し、「汚染土壌の処理処分を実施した場合には、その状況を長野県に報告します。」と記載した上（同ページ）、同評価書に、トンネルの工事及び鉄道施設（トンネル）の存在による地下水の水質に係る環境影響の予測結果として、「小日影鉱山跡が確認されていること等を踏まえ、文献調査及び現地調査を行った。調査結果より、環境基準を超える地下水は確認されておらず、そのため排水による公共用水域の水の汚れの影響はないものと考えられる。さらに掘削中は、掘削した壁面にコンクリート吹付けを行うことで、地盤及び地下水が長期に直接空気に触れないため、地盤に含まれる硫化鉱物の酸化による酸性水はほとんど発生しないと考えられる。」

（丙第5号証の1：8-2-3-31及び8-2-3-32）、トンネルの工事による土壌汚染に係る環境影響の予測結果として、「汚染された発生土の搬出による汚染については、調査結果より、大鹿村大河原釜沢に小日影鉱山跡が確認されたこと等から、この周辺から掘削される発生土には、『土壤汚染対策法』（括弧内省略）の指定基準に適合しない自然由来の重金属等が存在するおそれがある。しかしながら、小日影鉱山跡の周辺を通過するトンネル工区では、今後、事前調査の結果等を踏まえて、詳しく調査をすべき地質を絞り込み、絞り込んだ箇所については自然由来の重金属等の溶出特性等に関する調査を実施するとともに、工事中には発生土に含まれる自然由来の重金属等の調査を定期的に実施する（括弧内省略）。指定基準に適合しない発生土及び酸性化のおそれがある発生土は、選別して

適切な現場管理を行うとともに、土壤汚染対策法等の関連法令等に基づき処理、処分する（括弧内省略）。したがって、汚染された発生土の搬出による汚染はない。」（同号証：8-3-4-20ページ）とそれぞれ記載し、同評価書資料編に、小日影鉱山跡に関する文献調査の結果及びトンネル工事による水の汚れ（亜鉛）について調査、予測及び評価を実施した状況を記載している（丙第5号証の2：環6-1-1、環10-2-1及び環10-2-2ページ）。

このように、JR東海は、長野県知事の意見を勘案して準備書の記載事項について検討を加え、修正を必要と認めたものについては、環境影響評価法21条1項各号所定の当該修正の区分に応じた措置を探っており、同項の規定に従った対応を行っているところである。

ウ 次に、原告らは、JR東海が地下水の水位に係る事後調査を実施していることについて、「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。」などと主張するが（原告準備書面9第2の4(3)・10ページ）、これは、地下水の水位に係る事後調査の結果により環境影響の程度が著しいことが判明した場合の対応の方針（丙第5号証の1：8-2-3-46、8-2-3-47、8-2-4-48ないし8-2-4-50ページ）を論難するものであると思料される。しかるに、事後調査を定める主務省令32条3項

柱書き及び3号(平成25年改正前主務省令17条3項柱書き及び3号)<sup>\*1</sup>は、事後調査の結果により環境影響の程度が著しいことが明らかになった場合の対応の方針をできる限り明らかにすることを求めているもので、「その原因の把握に努めるとともに改善を図るものとする。」との上記対応方針の記載(丙第5号証の1:8-2-4-50ページ)は、主務省令33条3項柱書き及び3号(平成25年改正前主務省令17条3項柱書き及び3号)に則ったものであるといえる。なお、環境影響の程度が著しいと判明した場合、その原因が把握できなければ具体的な改善策及びその実効性も想定できないといえるから、上記対応方針の記載は合理的であるといえる。

## 第6 大気汚染についての原告らの主張に理由がないこと

### 1 原告らの主張

原告らは、建設機械の稼働並びに資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質等に係る環境影響評価において、調査期間及び予測地点の選定が不十分であり、また、環境保全措置の検討及びこれを踏まえた評価が不十分である旨主張するが(原告準備書面9第2の5・10ないし13ページ)、以下に述べるとおり、いずれも理由がない。

### 2 被告の反論

(1) まず、調査期間について、原告らは、JR東海が、建設機械の稼働並びに

---

\*1 主務省令32条3項(平成25年改正前主務省令17条3項):

事業者は、事後調査の項目及び手法の選定に当たっては、次に掲げる事項をできる限り明らかにするよう努めなければならない。

1号及び2号 略

3号 事後調査の結果により環境影響の程度が著しいことが明らかとなった場合の対応の方針

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境影響評価における調査期間として、現地調査については、調査項目及び地点を踏まえて、四季又は通年と選定したこと（丙第5号証の1：8-1-1-9ページ）に対し、それでは不十分であり、通年で調査すべきである旨主張するが（原告準備書面9第2の5(2)・12ページ）、この調査期間は、環境影響評価の項目に係る調査の手法を定める主務省令24条1項5号（平成25年改正前主務省令9条1項5号）において、調査に係る期間、時期又は時間帯（調査期間等）として選定すべきものとされている「調査すべき情報の内容を踏まえ、調査に適切かつ効果的であると認められる期間、時期又は時間帯」との規定に則って選定されていると認められる。

また、長野県知事が、準備書に対して、「四季に各1週間行われた気象調査のデータを用いて予測を行った地点における予測結果の信頼性、妥当性を検証するため、通年観測を行った地点において四季のデータと通年観測データを用いたシミュレーション結果を比較すること等により、予測の不確実性の程度を定量的に明らかにし、評価書に記載すること。」との意見を述べたのに対し（丙第5号証の1：6-198ページ）、JR東海は、事業者の見解として、「四季に各1週間実施した気象調査のデータを用いた予測結果の妥当性について、建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る通年及び四季データを用いた予測結果の比較により検証し、資料編に記載しました。」（同ページ）と記載し、長野県補正後評価書資料編に、同検証結果及び「山間部を含め、四季調査地点においても年間の気象状況を把握できており、妥当性が確保されていると判断した。」との評価を追記し（丙第5号証の2：環1-5-1ないし1-5-8ページ）、適切に対応している。

このように、原告らが論難するところの調査期間等は、主務省令に則ったものである上、JR東海は、長野県知事の意見を勘案して準備書の記載事項について検討を加え、修正を必要と認めたものについては、環境影響評価法

21条1項各号所定の当該修正の区分に応じた措置を取っており、同項の規定に従った対応をしている。

(2) 次に、予測地点について、原告らは、建設機械の稼働並びに資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境影響評価における予測地点が少ない旨主張する(原告準備書面9第2の5(2)・12ページ)。

しかしながら、JR東海は、建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境影響評価における予測地点について、予測地域のうち、住居等の分布状況を考慮し、建設機械の稼働による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響を適切に予測することができる地点として、工事範囲外で最大の濃度となる地点及び直近の住居等位置とした(丙第5号証の1:8-1-1-26ページ)。また、JR東海は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境影響評価における予測地点について、予測地域のうち、住居等の分布状況を考慮し、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響を適切に予測することができる地点として、工事に使用する道路の道路端とした(同号証:8-1-1-52ページ)。これらの予測地点は、環境影響評価の項目に係る予測の手法を定める主務省令25条1項3号(平成25年改正

前主務省令10条1項3号)<sup>†1</sup>において、予測に当たり一定の地点に関する環境の状況の変化を重点的に把握することとする場合における当該地点（予測地点）として選定すべきものとされている「選定項目の特性に応じて保全すべき対象の状況を踏まえ、地域を代表する地点、特に環境影響を受けるおそれがある地点、保全すべき対象への環境影響を的確に把握できる地点その他の予測に適かつ効果的な地点」との規定に則って選定されていると認められる。

このように、原告らが論難するところの予測地点は、主務省令に則ったものであり、原告らの主張は誤っている。

(3) 次に、環境保全措置の評価について、原告らは、建設機械の稼働並びに資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境影響評価において、「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い」などと主張する（原告準備書面9第2の5(1)・10ないし12ページ）。

しかしながら、環境影響評価の項目に係る評価の手法を定める主務省令2

---

\*1 主務省令25条1項（平成25年改正前主務省令10条1項）：

事業者は、対象鉄道建設等事業に係る環境影響評価の予測の手法を選定するに当たっては、第23条に定めるところによるほか、次の各号に掲げる予測の手法に関する事項について、それぞれ当該各号に定めるものを、当該選定項目の特性、事業特性及び地域特性を勘案し、当該選定項目に係る評価において必要とされる水準が確保されるよう選定しなければならない。

1号、2号 略

3号 予測に当たり一定の地点に関する環境の状況の変化を重点的に把握することとする場合における当該地点（別表第二において「予測地点」という。）選定項目の特性に応じて保全すべき対象の状況を踏まえ、地域を代表する地点、特に環境影響を受けるおそれがある地点、保全すべき対象への環境影響を的確に把握できる地点その他の予測に適かつ効果的な地点

6条3号（平成25年改正前主務省令11条3号）<sup>\*1</sup>は、事業者が、環境影響評価の手法を選定するに当たって留意すべき事項として、「国又は関係する地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策によって、選定項目に係る環境要素に関して基準又は目標が示されている場合には、当該基準又は目標と調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価する手法であること」を定めているところ、JR東海が、建設機械の稼働並びに資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境影響の評価手法の一つとして、「基準又は目標との整合の検討」を選定し（丙第5号証の1：8-1-1-43及び8-1-1-67ページ）、前者について「二酸化窒素は、日平均値の年間9.8%値が0.010～0.058 ppmであり、環境基準との整合が図られていることを確認した。浮遊粒子状物質も、日平均値の年間2%除外値は0.033～0.064 mg/m<sup>3</sup>であり、環境基準との整合が図られていることを確認した。」と評価し（同号証：8-1-1-45ページ）、後者についても「二酸化窒素

---

\*1 主務省令26条（平成25年改正前主務省令11条）：

事業者は、対象鉄道建設等事業に係る環境影響評価の評価の手法を選定するに当たっては、次に掲げる事項に留意しなければならない。

1号 調査及び予測の結果並びに第29条第1項の規定による検討を行った場合においてはその結果を踏まえ、対象鉄道建設等事業の実施により当該選定項目に係る環境要素に及ぶおそれがある影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかを評価する手法であること。

2号 前号に掲げる手法は、評価の根拠及び評価に関する検討の経緯を明らかにできるようになるものであること。

3号 国又は関係する地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策によって、選定項目に係る環境要素に関して基準又は目標が示されている場合には、当該基準又は目標と調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価する手法であること。

4号以下 略

は、日平均値の年間98%値は0.011～0.027 ppmであり、環境基準との整合が図られていることを確認した。浮遊粒子状物質も、日平均値の年間2%除外値は0.033～0.047 mg/m<sup>3</sup>であり、環境基準との整合が図られていることを確認した。」（同号証：8-1-1-68ページ）と評価しているのは、まさに主務省令26条3号（平成25年改正前主務省令11条3号）に則った評価である。

加えて、JR東海は、主務省令26条1号及び2号（平成25年改正前主務省令11条1号及び2号）に則り、回避又は低減に係る評価の手法として、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減がなされているか見解を明らかにすることによる手法を選定し（丙第5号証の1：8-1-1-43及び8-1-1-67ページ）、建設機械の稼働並びに資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果及び現況値に対する寄与率の程度、気象データの期間代表性及び地域代表性による誤差の程度等の検討に加え、各種の環境保全措置を確実に実施することから、建設機械の稼働並びに資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境影響について低減が図られていると評価しているのであって（同号証：8-1-1-44及び8-1-1-68ページ）、原告らが同評価結果を論難する趣旨が不明であり、ひいては、原告らの上記主張は、環境影響評価法及びその関連法令との関係で、本件認可処分の違法性とどのように結びつくのか明らかでない。

## 第7 騒音についての原告らの主張に理由がないこと

### 1 原告らの主張

原告らは、建設機械の稼働並びに資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による騒音に係る環境影響評価における調査、予測及び評価についての論難し、「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」などと主張するが（原告準備書面9第2の6・13ないし15ページ）、以下に述べるとおり、いずれも理由がない。

## 2 被告の反論

(1) まず、原告らは、建設機械の稼働に係る騒音の予測地点及び予測時期が十分でない旨主張するが（原告準備書面9第2の6(2)・14ページ）、JR東海は、建設機械の稼働に係る騒音の予測地点として、予測地域のうち、住居等の分布状況を考慮し、建設機械の稼働による騒音の影響を適正に予測することができる工事範囲境界から0.5m離れの地点を設定し（丙第5号証の1：8-1-2-16ページ）、また、予測対象時期として、工事による稼働機械の騒音が最大となる時期としているところ（同号証：8-1-2-17ページ）、これらは、主務省令別表第2の環境要素の区分「騒音」、影響要因の区分「建設機械の稼働」に参考となる予測地点及び予測対象時期等として掲げられている「音の伝搬の特性を踏まえて予測地域における騒音に係る環境影響を的確に把握できる地点」及び「建設機械の稼働による騒音に係る環境影響が最大となる時期」との規定に則って選定されていると認められる。

このように、原告らが論難するところの予測地点及び予測対象時期等は、主務省令に則ったものであり、原告らの主張は誤っている。

(2) また、原告らは、「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」とした上で、最高裁平成7年7月7日第二小法廷判決を引用し、「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」と主張するところ（原告準備書面9第2の6(1)・13及び14ページ）、参加人第2準備書面・85、86及び94ページにおいて述べられているとおり、原告ら独自の見解であり、また、上記最高裁判決の内容を正解しないものであって、失当である。

(3) さらに、原告らは、JR東海が、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による騒音のうち、村道中央線の予測結果（内第5号証の1：8-1-2-36ページ）につき、「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。」などと主張するが（原告準備書面9第2の6(3)・14ページ）、参加人第2準備書面・122及び123ページにおいて述べられているとおり、JR東海は、測定結果の表記方法について合理的な手法を採用しており、原告らが暗に主張するような恣意的な記載であるとは読み取れない。そして、前記第6の2(3)でも述べたとおり、予測値が環境基準値以下であるとの評価結果はまさに、環境影響評価の項目に係る評価の手法を定める主務省令26条3号（平成25年改正前主務省令11条3号）に則った評価であって、これを原告らが論難する趣旨は不明であり、ひいては、原告らの上記主張は、環境影響評価法及びその関連法令との関係で、本件認可処分の違法性とどのように結びつくのか明らかでない。

(4) 加えて、原告らは、JR東海が、騒音に係る環境影響評価において、人工音と自然音の相異について検討していない旨主張する（原告準備書面9第2の6(4)・14ページ）。

同主張は、かかる相異による環境影響についても評価項目として選定すべきであったとの趣旨であると解されるところ、JR東海が、環境影響評価の項目として選定した「建設機械の稼働による騒音」、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による騒音」及び「列車の走行（地下を走行する場合を除く。）による騒音」は、主務省令別表第1に参考項目として掲げられている環境要素に係る項目等を勘案したことがうかがわれ、合理的であると認め

られる。

## 第8 振動についての原告らの主張に理由がないこと

### 1 原告らの主張

原告らは、建設機械の稼働による振動に係る環境影響評価において、JR東海が「特定建設作業の規制に関する基準」(75dB以下)を用いるのは明らかに不相当であるなどと主張する(原告準備書面9第2の7・15及び16ページ)。

### 2 被告の反論

しかしながら、環境影響評価の項目に係る評価の手法を定める主務省令26条3号(平成25年改正前主務省令11条3号)は、事業者が、環境影響評価の手法を選定するに当たって留意すべき事項として、「国又は関係する地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策によって、選定項目に係る環境要素に関して基準又は目標が示されている場合には、当該基準又は目標と調査及び予測の結果との間に整合が図られているかどうかを評価する手法であること」を定めているところ、JR東海が、建設機械の稼働による振動に係る環境影響の評価手法の一つとして、「基準又は目標との整合性の検討」を選定し(丙第5号証の1:8-1-3-26ページ)、「『振動規制法施行規則』に定める『特定建設作業の規制に関する基準』並びに地方公共団体により定められる基準を下回る。以上より、建設機械の稼働による振動は、基準又は目標との整合が図られていることを確認した。」(同号証:8-1-3-28ページ)と評価しているのは、まさに主務省令26条3号(平成25年改正前主務省令11条3号)に則った評価である。

加えて、JR東海は、主務省令26条1号及び2号(平成25年改正前主務省令11条1号及び2号)に則り、回避又は低減に係る評価の手法として、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減がなされているか見解を明らかに

することによる手法を選定し（丙第5号証の1：8-1-3-26ページ）、「建設機械の稼働による各地点の振動レベルの予測値は64dB～74dBとなるが、これらはあくまで工事期間中における最大の値であり、その値が観測されるのは工事中の限られた期間にとどまる」ことに加え、各種の環境保全措置を確実に実施することから、建設機械の稼働による振動に係る環境影響について低減が図られていると評価しているのであって（同号証：8-1-3-28ページ），原告らが同評価結果を論難する趣旨が不明であり、ひいては、原告らの上記主張は、環境影響評価法及びその関連法令との関係で、本件認可処分の違法性とどのように結びつくのか明らかでない。

## 第9 住環境の変化についての原告らの主張に理由がないこと

### 1 原告らの主張

原告らは、工事車両や運搬車両の走行により、交通事故の危険が増大し、道路の耐久性が損なわれ、住民の事故に対する不安や静謐な環境が激変することによる心理的な圧迫感がもたらされたとした上で、「参加人の実施した環境影響評価は、（中略）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」と主張する（原告準備書面9第2の8・16ページ）。

### 2 被告の反論

しかしながら、原告らの上記主張は、いかなる環境影響評価の項目との関係で、環境影響評価が行われていないことを問題としているのか不明であり、ひいては、環境影響評価法及びその関連法令との関係で、本件認可処分の違法性とどのように結びつくのか明らかでない。

## 第10 希少生物への悪影響をいう原告らの主張に理由がないこと

### 1 調査・予測方法の問題点を指摘する原告らの主張に理由がないこと

### (1) 原告らの主張

原告らは、JR東海が、動物の重要な種及び注目すべき生息地の選定基準該当性を文献により調査したことが調査方法として著しく不十分であり、植物の重要な種の選定に際し、いかなる範囲において、どのような専門家の指導・助言を受けたのかも明らかにしておらず、現地調査の範囲及び期間も不十分である旨主張するようである（原告準備書面9第2の9(1)(2)・16及び17ページ）。

また、原告らは、動植物の影響についての予測地域・手法・結果等について論難する（原告準備書面9第2の9(2)・17ページ）。

### (2) 被告の反論

ア この点、JR東海は、工事の実施及び鉄道施設の存在による動物への影響についての調査の基本的な手法として、まず、哺乳類、鳥類、爬虫類、両生類、昆虫類、魚類、底生動物の状況について、文献調査により、地域に生息する動物関連の文献、資料を収集し整理し、必要に応じて専門家ヒアリングを行うとともに、現地調査を行う手法を選定し、次に、重要な種の分布、生息の状況及び生息環境の状況について、生息が確認された種のうち、一定の基準に該当するものを、必要に応じて専門家の指導・助言を受けつつ、重要な種として選定する手法を選定し、さらに、注目すべき生息地の分布並びに当該生息地が注目される理由である動物の種の生息の状況及び生息環境の状況について、文献調査により、一定の基準に該当するものを調査する手法を選定している（丙第5号証の1：8-4-1-1ないし8-4-1-5ページ）。

これらの調査の基本的な手法は、鉄道施設の存在による重要な種及び注目すべき生息地への影響との関係においては、主務省令別表第2の環境要素の区分「重要な種及び注目すべき生息地」、影響要因の区分「鉄道施設（地表式又は掘割式）の存在及び鉄道施設（嵩上式）の存在」において、

参考となる調査の手法として掲げられたものであって、参考手法を定める主務省令23条（平成25年改正前主務省令8条）<sup>\*1</sup>に則って選定されたものと認められる。また、工事の実施による重要な種及び注目すべき生息地への影響との関係においては、環境影響評価の項目に係る調査の手法を定める主務省令24条1項2号（平成25年改正前主務省令9条1項2号）に則って選定されたものと認められる。

イ また、JR東海が植物の重要な種の選定について専門家から指導・助言を受けた内容の詳細は、長野県補正後評価書（丙第5号証の1）7-59ページに記載されている。

ウ 次に、JR東海は、工事の実施及び鉄道施設の存在による動物への影響についての調査地点として、調査地域のうち、自然環境の状況及び利用状況等を考慮し、専門家からも意見を聴取した上で、動物相の現状を適切に把握することができる範囲とし、調査範囲は、土地改変区域からおむね600メートルの範囲とし、猛禽類は「猛禽類保護の進め方（環境庁）」に基づき設定し（丙第5号証の1：8-4-1-5ページ）、工事の実施及び鉄道施設の存在による植物への影響についての調査地点として、調査地域のうち、自然環境の状況及び利用状況等を考慮し、植物の生育環境を適切に把握することができる範囲とし、調査範囲は、土地改変区域からおむね600メートルの範囲とし、蘚苔類及び地衣類は、調査地域のうち、蘚苔類及び地衣類の生育環境を適切に把握することができる範囲として文

---

\*1 主務省令23条（平成25年改正前主務省令8条）：

1項 事業者は、対象鉄道建設事業等に係る環境影響評価の調査及び予測の手法（参考項目に係るものに限る。）を選定するに当たっては、各参考項目ごとに別表第二に掲げる参考となる調査及び予測の手法（括弧内省略）を勘案しつつ、最新の科学的知見を反映するよう努めるとともに、最適な手法を選定しなければならない。

2項以下 略

献調査等に基づき設定し、調査範囲は土地改変区域からおおむね 600 メートルの範囲としている（同号証：8-4-2-4 ページ）。

これらの調査地点は、鉄道施設の存在による重要な種及び注目すべき生息地並びに重要な種及び群落への影響との関係においては、主務省令別表第2の環境要素の区分「重要な種及び注目すべき生息地」及び「重要な種及び群落」、影響要因の区分「鉄道施設（地表式又は掘割式）の存在及び鉄道施設（嵩上式）の存在」において、それぞれ参考となる調査地点として掲げられている「動物の生息の特性を踏まえて調査地域における重要な種及び注目すべき生息地に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点又は経路」、「植物の生育及び植生の特性を踏まえて調査地域における重要な種及び群落に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点又は経路」であって、参考手法を定める主務省令23条（平成25年改正前主務省令8条）に則って選定されたものと認められる。また、工事の実施による重要な種及び注目すべき生息地並びに重要な種及び群落への影響との関係においては、環境影響評価の項目に係る調査の手法を定める主務省令24条1項4号（平成25年改正前主務省令9条1項4号）に則って選定されたものと認められる。

また、JR東海は、工事の実施及び鉄道施設の存在による生態系への影響についての調査地域は、対象事業実施区域及びその周囲のうち、山岳トンネル、非常口（山岳部）、地表式又は掘割式、高架橋、橋梁、地上駅、変電施設及び保守基地を対象に工事の実施又は鉄道施設の存在に係る生態系への影響が生じるおそれがあると認められる地域とし、現地踏査の調査期間は、地域の動植物の生息及び生育特性を踏まえて、調査地域における生態系を把握できる時期としている（丙第5号証の1：8-4-3-1 ページ）。

これらの調査地域及び調査期間は、鉄道施設の存在による地域を特徴づける生態系への影響との関係においては、主務省令別表第2の環境要素の区分「地域を特徴づける生態系」、影響要因の区分「鉄道施設（地表式又は堀割式）の存在及び鉄道施設（嵩上式）の存在」において、それぞれ参考となる調査地域及び調査期間等として掲げられている「対象鉄道建設等事業実施区域及びその周辺の区域」、「動植物その他の自然環境の特性及び注目種等の特性を踏まえて調査地域における注目種等に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる期間、時期及び時間帯」であって、参考手法を定める主務省令23条（平成25年改正前主務省令8条）に則って選定されたものと認められる。また、工事の実施による地域を特徴づける生態系への影響との関係においては、環境影響評価の項目に係る調査の手法を定める主務省令24条1項3号及び5号（平成25年改正前主務省令9条1項3号及び5号）に則って選定されたものと認められる。

工 次に、JR東海は、工事の実施及び鉄道施設の存在による動物への影響についての予測地域は、対象事業実施区域及びその周囲のうち、工事の実施、鉄道施設（トンネル、地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地）の存在に係る重要な種の生息地への影響が生じるおそれがあると認められる地域として、調査地域と同様としている（丙第5号証の1：8-4-1-34ページ）。また、JR東海は、植物への影響についての予測地域は、対象事業実施区域及びその周囲のうち、工事の実施、鉄道施設（トンネル、地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地）の存在に係る重要な種の生息地への影響が生じるおそれがあると認められる地域として、調査地域と同様としている（同号証：8-4-2-51ページ）。

これらの予測地域は、鉄道施設の存在による重要な種及び注目すべき生息地並びに重要な種及び群落への影響との関係においては、主務省令別表

第2の環境要素の区分「重要な種及び注目すべき生息地」及び「重要な種及び群落」、影響要因の区分「鉄道施設（地表式又は掘割式）の存在及び鉄道施設（嵩上式）の存在」において、それぞれ参考となる予測地域として掲げられている「調査地域のうち、動物の生息の特性を踏まえて重要な種及び注目すべき生息地に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域」、「調査地域のうち、植物の生育及び植生の特性を踏まえて重要な種及び群落に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域」であって、参考手法を定める主務省令23条（平成25年改正前主務省令8条）に則って選定されたものと認められる。また、工事の実施による重要な種及び注目すべき生息地並びに重要な種及び群落への影響との関係においては、環境影響評価の項目に係る予測の手法を定める主務省令25条1項2号（平成25年改正前主務省令10条1項2号）<sup>\*1</sup>に則って選定されていると認められる。

また、JR東海は、工事の実施及び鉄道施設の存在による動植物への影響についての予測の基本的な手法として、既存の知見の引用又は解析により、重要な種及び地域個体群への影響の種類、影響の箇所、影響の程度に

---

\*1 主務省令25条1項（平成25年改正前主務省令10条1項）：

事業者は、対象鉄道建設等事業に係る環境影響評価の予測の手法を選定するに当たっては、第23条に定めるところによるほか、次の各号に掲げる予測の手法に関する事項について、それぞれ当該各号に定めるものを、当該選定項目の特性、事業特性及び地域特性を勘案し、当該選定項目に係る評価において必要とされる水準が確保されるよう選定しなければならない。

1号 略

2号 予測の対象とする地域（次項において読み替えて準用する第8条第3項及び別表第二において「予測地域」という。） 調査地域のうちから適切に選定された地域

3号以下 略

ついて予測するという手法を選定し（丙第5号証の1：8-4-1-34及び8-4-2-51ページ），工事の実施及び鉄道施設の存在による生態系への影響についての予測の基本的な手法としては，工事の実施，鉄道施設の存在と地域を特徴づける生態系の注目種等のハビタットの分布から，ハビタットが消失する範囲及びその程度，注目種等の移動経路が分断される区間並びにその程度を把握し，次に，それらが注目種等のハビタットの変化及びそれに伴う地域を特徴づける生態系に及ぼす影響の程度を，注目種等の生態並びに注目種等とその他の動物・植物との関係を踏まえ，既存の知見を参考に予測するという手法を選定している（同号証：8-4-3-40ページ）。

これらの予測の基本的な手法は，鉄道施設の存在による重要な種及び注目すべき生息地，重要な種及び群落並びに地域を特徴づける生態系への影響との関係においては，主務省令別表第2の環境要因の区分「重要な種及び注目すべき生息地」，「重要な種及び群落」及び「地域を特徴づける生態系」，影響要因の区分「鉄道施設（地表式又は掘割式）の存在及び鉄道施設（嵩上式）の存在」において，それぞれ参考となる予測の基本的な手法として掲げられている「動物の重要な種及び注目すべき生息地について，分布又は生息環境の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析」，「植物の重要な種及び群落について，分布又は生育環境の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析」，「注目種等について，分布，生息環境又は生育環境の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析」であって，参考手法を定める主務省令23条（平成25年改正前主務省令8条）に則って選定されたものと認められる。また，工事の実施による重要な種及び注目すべき生息地，重要な種及び群落並びに地域を特徴づける生態系への影響との関係においては，環境影響評価の項目に係る予測の手法を定める主務省令25条1項1号（平成25年改正前主務省令10条1項1号）に基づき合理的

に選定されたものである。

オ なお、原告らは、ホンドキツネ及びニホンツキノワグマのハビタットは保全されるとの予測結果（丙第5号証の1：8-4-3-46及び8-4-3-51ページ）につき、「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」と主張するが（原告準備書面9第2の9(2)・17ページ）、JR東海は、現地調査結果及び既存資料を基に、文献の内容も踏まえて、それぞれの推定ハビタットについての考え方を示した上で（同号証：8-4-3-45及び8-4-3-50ページ）、周辺の山地の生態系（同号証：8-4-3-47及び8-4-3-52ページ）には、周辺に同質のハビタットが広く分布しているとして、これらのハビタットは保全されると予測したものである。このように、JR東海が、ホンドキツネ及びニホンツキノワグマのハビタットは保全されるとした根拠は明確である。

## 2 確定評価書等外の事実を指摘する原告らの主張に理由がないこと

### (1) 原告らの主張

原告らは、騒音や振動が野生動物に与える影響についてJR東海が全く調査をしていないと主張する（原告準備書面9第2の9(3)・17及び18ページ）。

### (2) 被告の反論

しかしながら、前記第3の2で述べたとおり、これらの事実は確定評価書等外の事実であり、環境配慮審査において考慮していないとしても、そのことから国土交通大臣の本件認可処分に係る判断に裁量権の範囲の逸脱又は濫用は認められない。

なお、JR東海は、騒音や振動が野生動物の生息環境に及ぼす影響の有無・程度等については主務省令所定の各規定に従って予測及び評価をしており（丙第5号証の1：8-4-1-38, 8-4-1-56, 8-4-1-1

27ページ等),かかる影響を全く検討していないことを前提とする原告らの主張には誤りがある。

### 3 オオタカ, ノスリ, クマタカ, ミヤマシジミについての問題点を指摘する原告らの主張に理由がないこと

#### (1) 原告らの主張

原告らは、オオタカ, ノスリ, クマタカ, ミヤマシジミへの影響について、JR東海が採用した環境保全措置につき、代替巣の設置及び代替生息地の確保も含め、その実効性には疑問がある旨主張する（原告準備書面9第2の9(4)及び(5)・18及び19ページ）。

#### (2) 被告の反論

しかしながら、原告らの上記主張は、オオタカ, ノスリ, クマタカ, ミヤマシジミへの環境影響の程度が著しいことの抽象的な危険性を指摘するものにすぎない。

また、環境保全措置は、事業者により実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避し、又は低減すること及び必要に応じ損なわれる環境の有する価値を代償することを目的として採用されるものであるところ（主務省令29条1項（平成25年改正前主務省令14条1項）<sup>11</sup>），事後調査を定める主

---

\*1 主務省令29条1項（平成25年改正前主務省令14条1項）：

事業者は、（中略）事業者により実行可能な範囲内で選定項目に係る環境影響をできる限り回避し、又は低減すること、必要に応じ損なわれる環境の有する価値を代償すること（中略）を目的として環境の保全のための措置（括弧内省略）を検討しなければならない。

務省令32条1項2号（平成25年改正前主務省令17条1項2号）<sup>\*1</sup>において、効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合について事後調査を行うべきことが定められていることからすれば、効果に係る知見が不十分な環境保全措置であっても採用され、事後調査が行われることは当然に予定されていることである。

## 第11 景観についての原告らの主張に理由がないこと

### 1 原告らの主張

原告らは、景観への影響について、主要な眺望点、日常的な視点場及び景観資源の選定が不十分であり、また、用いたフォトモンタージュが不適切であるなどとして、「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」旨主張する（原告準備書面9第2の10・20ページ）。

### 2 被告の反論

(1) しかしながら、JR東海は、現地調査における調査地点について、調査地域のうち、主要な眺望点及び景観資源の分布状況を考慮し、主要な眺望景観に変化が生じると想定される地点とし、また、日常的な視点場は、土地利用の状況、周囲の山地等の景観にかかる地域特性を踏まえ、その景観に変化が生じると想定される地点としているが（丙第5号証の1：8-5-1-2ページ）、この調査地点は、主務省令別表第2の環境要因の区分「主要な眺望

---

\*1 主務省令32条1項（平成25年改正前主務省令17条1項）：

事業者は、次の各号のいずれかに該当すると認められる場合において、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがあるときは、対象鉄道建設等事業に係る工事の実施中及び土地又は工作物の供用開始後において環境の状況を把握するための調査（以下「事後調査」という。）を行わなければならない。

1号 略

2号 効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合

3号以下 略

点及び景観資源並びに主要な眺望景観」、影響要因の区分「鉄道施設（地表式又は掘割式）の存在及び鉄道施設（嵩上式）の存在」において参考となる調査地点として掲げられている「景観の特性を踏まえて調査地域における主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観に係る環境影響を予測し、及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点」との規定に則って選定されていると認められる。

また、JR東海は、社外の有識者による景観検討会の検討の結果、主要な眺望点については、計画路線や構造物から、熟視角（対象をはっきりと視認できる角度：約1度）による距離の範囲を基本に俯瞰・仰望の別、高さ等のスケールを考慮して視点場を選定し、日常的な視点場については、視対象のディテールを判別できる距離を考慮するとともに、文献や既存事例等を参考に300ないし400メートル以内を基本として視点場を選定している（丙第5号証の2：環17-1-8ページ）。

(2) 次に、フォトモンタージュの点については、長野県知事が、準備書に対して、「準備書において景観の予測に用いたフォトモンタージュは、遠方に存在する構造物の詳細が不鮮明であり、予測結果を適切に把握することが困難である。そのため、写真サイズの拡大、人が構造物を注視する際の視野を考慮するなど分かりやすいフォトモンタージュを作成し、予測結果とともに評価書に記載すること。」との意見を述べたのに対応し（丙第5号証の1：6-211ページ）、JR東海は、長野県補正後評価書に「準備書におけるフォトモンタージュは、他の環境影響評価事例を参考としたサイズで記載しましたが、より分かりやすくするため、実際の視覚的印象に近いとされるサイズのフォトモンタージュを資料編に記載しました。」と記載し（同ページ）、実際の視覚的印象に近いとされるサイズのフォトモンタージュを長野県補正後評価書資料編に記載しているのである（丙第5号証の2：環17-2-1ないし環17-2-33ページ）。

このように、JR東海は、長野県知事の意見を勘案して準備書の記載事項について検討を加え、修正を必要と認めたものについては、環境影響評価法21条1項各号所定の当該修正の区分に応じた措置を採っており、同項の規定に従った対応を行っている。

以上