

副本

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737名

被 告 国(処分行政庁 国土交通大臣)

準備書面(4)

平成29年9月8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



伊藤 涉



吉田 隆一



前村 俊二



矢澤 正樹



佐竹 純



内波聖弥



比企野靖弘



河野真典



大谷直輝



北出徹也



記伊弘朗



吉田育央



第1	はじめに	6
第2	本件に関する新幹線鉄道の施設について	7
1	はじめに	7
2	全幹法9条1項に基づき作成される工事実施計画に関する施設（全幹法施行規則2条1項又は2項に定めのある各施設）	7
3	原告準備書面8に掲げられている各施設と全幹法施行規則2条1項各号及び2項各号における施設との対応関係	10
第3	全幹法9条1項に基づく認可の対象及び審査の在り方について	14
1	全幹法9条1項に基づく認可の対象が工事実施計画であり、その認可判断は工事実施計画の記載事項を添付書類の内容を参考にしつつ審査すること	14
(1)	全幹法9条1項に基づく認可の対象は工事実施計画であること	14
(2)	全幹法9条2項に基づく添付書類は、工事実施計画の認可判断に当たって、記載事項の内容を審査する際に参考の用に供されること	15
2	全幹法9条1項に基づく認可の判断に当たり、工事実施計画の内容等は、全幹法施行規則2条1項及び2項に規定する程度の情報をもって足りること	16
(1)	全幹法は、同法9条1項に基づく工事実施計画の認可に当たり、鉄道事業法における工事計画に比して詳細な書類や図面を要求していないこと	16
(2)	全幹法に基づく工事実施計画の認可段階において、鉄道事業法における工事計画に比して詳細な書類や図面が必要とされない理由	17
3	全幹法9条1項に基づく認可は、建設主体からの分割申請に応じて、土木構造物関係分と開業関係設備分とに分けて行われるのが通例であること	19
(1)	全幹法は、全幹法9条1項に係る認可に際して、分割申請の方法を探ることを許容していること	19
(2)	全幹法9条1項に係る認可申請における分割申請と、これに対する一般的な認可事務	20
第4	国土交通大臣が行った本件認可処分の内容	20

1 本件認可処分は、中央新幹線（品川・名古屋間）の工事全体のうち土木構造物関係分に係る工事実施計画を対象とするものであること	20
(1) 本件認可処分の対象となった本件工事実施計画は、中央新幹線（品川・名古屋間）の工事全体のうち土木構造物関係分に係るものであること	20
(2) 本件認可処分の内容である土木構造物関係分の具体的な内容	21
2 本件認可処分の対象となった本件工事実施計画に係る記載事項と添付書類の具体的な内容	22
(1) 本件工事実施計画に係る記載事項と添付書類は、全幹法施行規則2条1項各号と2項各号の全てを網羅するものではないこと	22
(2) 本件工事実施計画に係る記載事項（全幹法施行規則2条1項関係。乙第43号証の1ないし3）	23
(3) 本件工事実施計画に係る添付書類（全幹法施行規則2条2項関係。乙第43号証の4ないし11）	27
第5 国土交通大臣が本件工事実施計画の認可（本件認可処分）をするに当たって審査した具体的な内容	30
1 はじめに	31
2 技術基準等への適合に関する審査	31
(1) 鉄道施設の土木構造物に関する安全審査の在り方	31
(2) 鉄道の技術基準について	32
(3) 本件認可処分に際して行われた技術基準への適合性審査の具体的な内容	36
3 工事費及び完了予定時期に関する審査	37
(1) 工事費に関する審査のあり方	37
(2) 工事完了の予定時期に関する審査の在り方	38
4 環境への配慮に関する審査	39
(1) 対象事業に係る免許等を行う者が実施する環境配慮審査の在り方	39
(2) 国土交通大臣が認可をするに当たって行った環境への配慮の審査	40

第6 原告準備書面8における主張はいずれも理由がない又は失当であること	47
1 はじめに	47
2 施設の特定性の欠如をいう原告らの「総論」主張（原告準備書面8第1の1・1及び2ページ）に理由がないこと	49
3 施設の特定性の欠如をいう原告らの「各論」主張（原告準備書面8第2・2ないし11ページ）も理由がないこと	52
(1) 原告らが主張するところの「駅施設」について	52
(2) 原告らが主張するところの「保守用車留置施設」「保守基地」及び「車両基地」について	55
(3) 原告らが主張するところの「変電施設」について	58
(4) 原告らが主張するところの「本線地上部の路線」について	60
(5) 原告らが主張するところの「非常口・換気施設」について	63
4 小括	65

第1 はじめに

1 原告らは、原告らの平成29年6月23日付け準備書面8（以下「原告準備書面8」という。）において、本件工事実施計画の対象である施設が特定性を欠くために、本件認可処分自体が違法になり、環境影響評価の面でも違法となるなどという総論主張を展開するとともに（同準備書面第1の1・1及び2ページ）、駅施設、保守用車留置施設など、JR東海作成に係る補正後評価書（以下「本件補正後評価書」という。）上の概念を用いて複数の施設を挙げた上で、本件工事実施計画ないし本件補正後評価書に記載されたこれらの各施設は、いずれも認可ないし環境影響評価をするに必要な特定性を欠くなどという各論主張を展開している（同準備書面第2・2ないし11ページ）。

2 そこで、被告は、本準備書面において、本件認可処分の内容を明らかにすることにより、原告らの上記主張がいずれも理由のないものであることを明らかにすることとする。

すなわち、まず、全幹法9条1項に基づき建設主体が作成する工事実施計画に関わる新幹線鉄道の施設を概観し、原告らが本件補正後評価書上の概念を用いて列挙する各施設を全幹法体系の下での概念に整理した上で（後記第2）、全幹法9条1項に基づく認可の対象及び審査の在り方として、同認可の対象が工事実施計画であることを説明した上で、同計画の記載事項や添付書類の果たす機能や、備えるべき情報量の程度等を明らかにする（後記第3）。

その上で、本件認可処分の対象となった本件工事実施計画が、中央新幹線（品川・名古屋間）の工事全体のうちの土木構造物関係分を主たる内容とするものであることを説明し、これに伴う記載事項や添付書類の具体的な内容を概観した上で（後記第4）、国土交通大臣が本件認可処分をするに当たって主として考慮した三つの事項（技術基準等への適合、工事の予算や完了時期、環境への配慮）について、それぞれに行われた審査の具体的な内容を述べることとする（後記第5）。

これらにより、施設の特定性の欠如をいう原告らの原告準備書面8における上記主張がいずれも理由がないことは自ずから明らかになるが、最後に、原告らの上記主張に理由がないことについても述べることとする（後記第6）。

3 なお、略語等は、本書面で新たに定義するもののはかは、従前の例による。

第2 本件に関連する新幹線鉄道の施設について

1 はじめに

新幹線鉄道の施設は多岐にわたるが、ここでは、新幹線鉄道の施設のうち、建設主体が全幹法9条1項に基づき作成する工事実施計画に関わる施設として、まず、全国新幹線鉄道整備法施行規則（以下「全幹法施行規則」という。）2条1項又は2項に定めのある各施設を概観した上で（後記2），原告準備書面8に掲げられている各施設が、全幹法施行規則2条1項又は2項に定めのある各施設のいずれに該当するのか（あるいは該当するものがないのか）について説明する（後記3）。

2 全幹法9条1項に基づき作成される工事実施計画に関わる施設（全幹法施行規則2条1項又は2項に定めのある各施設）

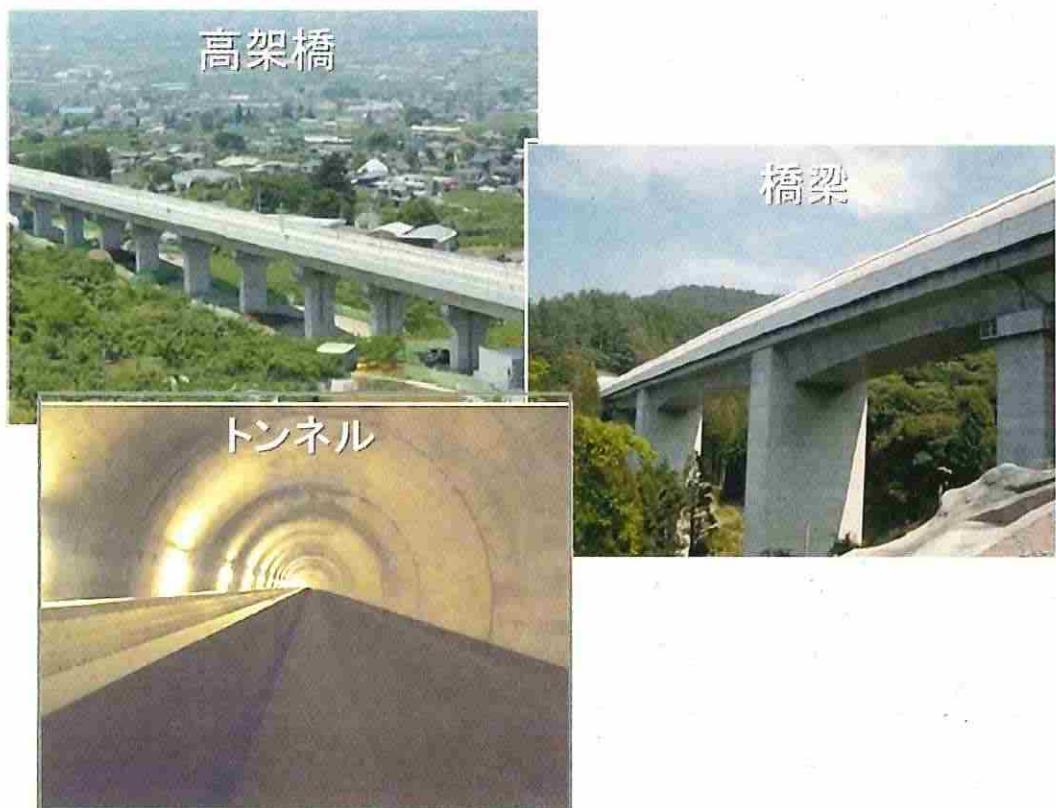
（1）線路（全幹法施行規則2条1項3号）

ア 「線路」とは、車両その他の運搬具を導くための固定的な施設をいい、通常の新幹線鉄道の場合には、道床、枕木、レールにより構成される「軌道」（全幹法施行規則2条1項7号ハ等参照）のほか、路盤、トンネル、高架橋、橋梁等の土木構造物によって構成され、その施設において車両等を運行させるという機能を有するものである。

イ 中央新幹線の場合には、走行方式として超電導磁気浮上方式を採用するため、通常の新幹線鉄道の「線路」を構成する構造物のうち、「軌道」に相当する道床、枕木及びレールの部分が、ガイドウェイに置き換わりことになり、このガイドウェイを支える土木構造物として、路盤、トンネル、

高架橋、橋梁といったものがあることになる。

このため、中央新幹線の場合における「線路」は、路盤、トンネル、高架橋、橋梁、ガイドウェイといった各構造物（以下「土木構造物等」という。）により構成されることになる。



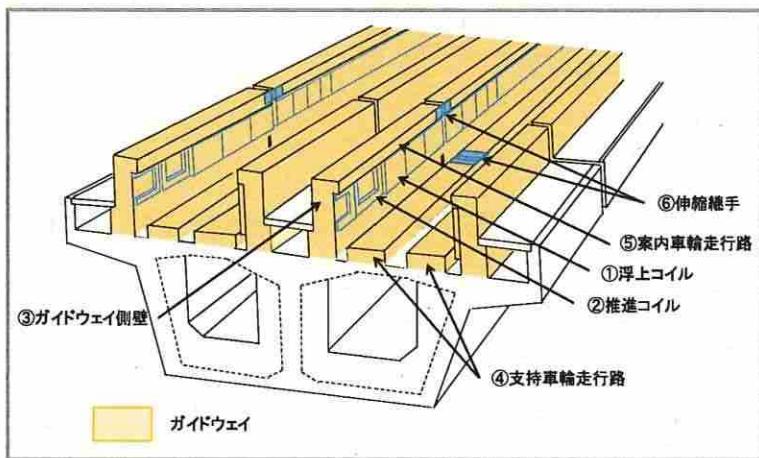
(高架橋、トンネル、橋梁の例)

：出典・中央新幹線(品川・名古屋間)事業説明会資料〔JR東海〕



(土木構造物の構成比)

：出典・中央新幹線(品川・名古屋間)事業説明会資料〔JR東海〕



(ガイドウェイの概要図：乙第43号証の10・3枚目から抜粋)

(2) 停車場（全幹法施行規則2条1項5号）、停車場設備（同条2項4号）

ア 「停車場」とは、旅客の乗降、荷物の積卸し、車両の入換え又は列車の組成、行き違い若しくは待ち合わせを行うために常用される場所のことであり、具体的には、駅（列車を停止し、旅客又は荷物を取り扱うために設けられた場所）、操車場（専ら列車の組成又は車両の入換えをするために設けられた場所）及び信号場（列車の行き違い又は待ち合わせをするために設けられた駅以外の場所）の三つに分けられる。

イ 「停車場設備」とは、停車場そのものに加えて、駅前広場、乗降場、旅客通路といった停車場工作物のほか（ただし当該停車場が駅の場合）、本屋（駅舎のこと。）、旅客上家（旅客ホーム上の雨雪よけの屋根のこと。）、運転関係建物、保線関係建物、電気関係建物といった停車場建物や、機械設備（例えば、エスカレーター・エレベーターなど。）を含む用語である（全幹法施行規則2条2項4号に係る第2号様式〔別紙2〕参照）。

(3) 車庫施設及び検査修繕施設（全幹法施行規則2条1項6号）

ア 車庫施設

「車庫施設」とは、列車又は車両を留置しておくための施設をいう。

なお、車両とは、機関車、旅客車、貨物車及び特殊車であって、鉄道事業に供するものをいい、列車とは、停車場外の線路を運転させる目的で組

成された車両をいう。

イ 検査修繕施設

「検査修繕施設」とは、車両の各種検査、整備、修繕を行うための施設をいう。

(4) 通信設備（全幹法施行規則2条1項7号ル）

「通信設備」には、列車運行の安全確保のための通信設備（列車無線等）や、旅客サービスのための通信設備（放送設備等）、自然災害防止のための情報収集設備などがある。

(5) 変電所及び発電所（全幹法施行規則2条1項7号ヨ）

「変電所」とは、構外から送られてきた電気を変圧器等の電気機械器具により変成し、その電気を更に構外に送る施設をいう。また、「発電所」とは、発電機、原動機等の機械器具を設置して電気を発生させる施設をいう。

(6) 運転保安設備（全幹法施行規則2条2項12号）

「運転保安設備」とは、列車の衝突や追突を防止するための自動列車制御装置、信号装置、連動装置、列車集中制御装置などをいう。

3 原告準備書面8に掲げられている各施設と全幹法施行規則2条1項各号及び2項各号における施設との対応関係

原告らは、原告準備書面8において、新幹線鉄道の施設に関して本件補正後評価書上の概念を使用するため、以下のとおり、全幹法体系の下における工事実施計画及び添付書面との関連性を明らかにして、概念を整理する。

(1) 原告らが主張するところの駅施設（原告準備書面8第2の1・2ページ）

原告らが主張するところの「駅施設」とは、全幹法体系の下でいかなる施設を指すかは判然としないが、「停車場」の一分類である駅に関連する構造物の総体を指しているものと思われ、全幹法施行規則2条1項5号所定の「停車場」及び同条2項4号所定の「停車場設備」に関連する。

(2) 保守用車留置施設・保守基地・車両基地（原告準備書面8第2の2・3ペ

ージ)

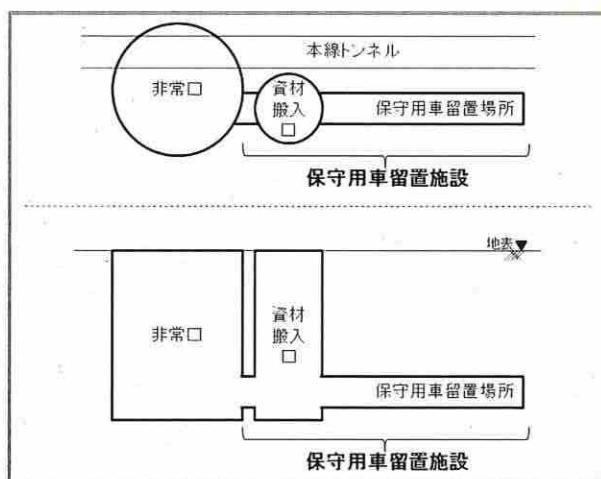
ア 保守用車留置施設

原告らが主張するところの「保守用車留置施設」とは、神奈川県川崎市宮前区梶ヶ谷に計画している保守用車留置施設を指しているものと思われる。当該施設は、保守用車（構造物や電気設備の検査、交換等を行うために必要となる車[いわゆる駆動車であって、列車ないし車両ではない。]）を大深度地下部分に収容しておくための施設である。全幹法施行規則2条1項及び2項に定められた各施設の中には、この「保守用車留置施設」に相当するものは存在しない。



(実験線での保守用車両の一例：

：出典・中央新幹線(品川・名古屋間)事業説明会資料〔JR東海〕



(保守用車留置施設の概要：丙第2号証の1・3-28ページから抜粋)

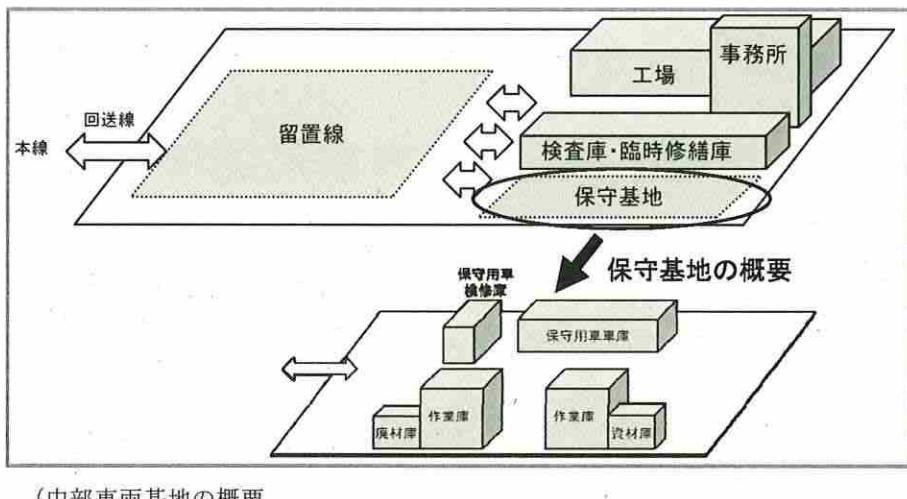
イ 保守基地

原告らが主張するところの「保守基地」とは、保守用車の留置、検査、整備を行うための施設の総体を指すものと思われる。この保守基地は、飽くまで保守用車の出入りがあるのみで、列車ないし車両の走行する箇所は存在しない施設である。全幹法施行規則2条1項及び2項に定められた各施設の中には、この「保守基地」に相当するものは存在しない。

ウ 車両基地

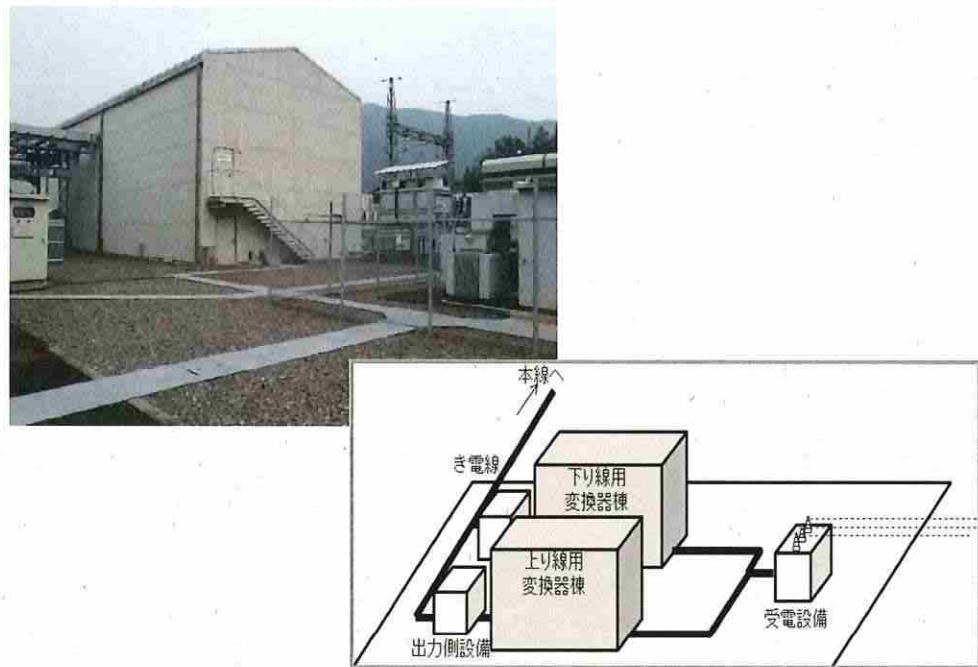
原告らが主張するところの「車両基地」とは、車両の留置、検査、整備等を行うための施設の総体を指すものと考えられる。

なお、鉄道行政の実務においては、一般に「車両基地」と呼ばれる施設は、全幹法施行規則2条1項6号所定の「車庫施設」及び「検査修繕施設」の機能を併せ持つものである。



(3) 変電施設 (原告準備書面8第2の3・5ページ)

原告らが主張するところの「変電施設」とは、全幹法施行規則2条1項7号ヨ所定の「変電所」に相当するものを指しているものと思われる。すなわち、発電所から送られた電気を変圧器等の電気機械器具により変成し、その電気を更に構外に送るための施設である。



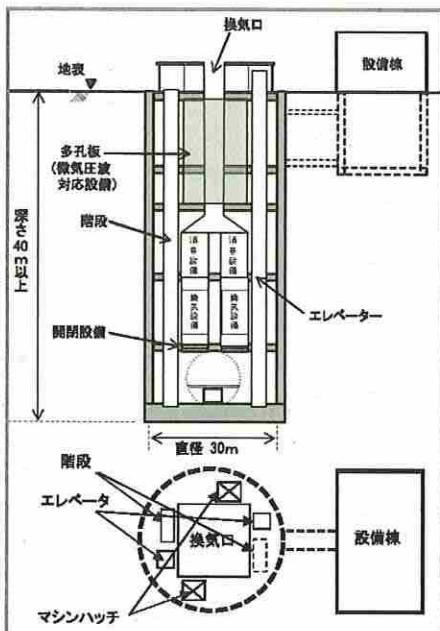
(変電施設の概要：出典・中央新幹線(品川・名古屋間)事業説明会資料〔JR東海〕)

(4) 本線地上部の路線（原告準備書面8第2の4・5ページ）

原告らが主張するところの「本線地上部の路線」とは、全幹法施行規則2条1項3号所定の「線路」のうち、駅部及びトンネル以外の部分を指しているものと思われる。

(5) 非常口・換気施設（原告準備書面8第2の5・7ページ）

原告らが主張するところの「非常口・換気施設」とは、山岳トンネルに設けられる換気設備を有しない斜坑等と、地下駅と連続するトンネル区間に設けられる換気及び異常時の避難に用いるために設けられる立坑等及び付随する換気設備等の両方を指しているものと思われる。このうち、地下駅と連続するトンネル区間に設けられる非常口（換気設備等を含む。）については、これまでの新幹線鉄道には設けられたことのない施設であることから、本件認可処分に係る申請に当たっては、全幹法施行規則2条2項15号の「特殊な設計」に該当するものとして、添付書類においてその概要が記載されるとともに、同項6号のうち「その他の主要な建造物」として、添付書類においてその概要が記載されたものである（乙第43号証の7・5枚目）。



(都市部における非常口（換気施設）の概要：乙第43号証の10・4枚目から抜粋)

第3 全幹法9条1項に基づく認可の対象及び審査^{*1}の在り方について

- 1 全幹法9条1項に基づく認可の対象が工事実施計画であり、その認可判断は工事実施計画の記載事項を添付書類の内容を参考にしつつ審査すること
 - (1) 全幹法9条1項に基づく認可の対象は工事実施計画であること

全幹法9条1項前段は、「建設主体は、前条の規定による指示により建設線の建設を行おうとするときは、整備計画に基づいて、線路名、工事の区間、工事方法その他国土交通省令で定める事項を記載した建設線の工事実施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならない。」と規定し、国土交通大臣が認可をする対象が、建設線（新幹線鉄道の路線）の建設を行おうとする建設主体が作成した工事実施計画であることを定めている。

そして、全幹法9条1項に基づき建設主体が作成する工事実施計画は、全

*1 なお、ここでの審査とは、全幹法体系の下での同法9条1項に基づく認可判断に当たって行われる審査を想定しており、環境影響評価法33条が要求する環境への配慮の審査には触れていない。環境影響評価法33条の環境への配慮の審査の在り方については、後記第5の4参照。

幹法施行規則 2 条 1 項各号所定の各記載事項から構成される。すなわち、全幹法 9 条 1 項を受けた全幹法施行規則 2 条 1 項は、その 1 号から 9 号までにおいて、路線名（1 号）、工事の区間（2 号）、線路の位置（3 号）など、工事実施計画への記載事項を定めている。これらの各記載事項は、建設主体が建設を行おうとする新幹線鉄道の施設について、国土交通大臣が全幹法 9 条 1 項に基づく認可をするか否かを判断するに当たって、その内容を審査する必要がある事項が列挙されたものである。

以上のとおり、全幹法 9 条 1 項に基づく認可の対象は、全幹法施行規則 2 条 1 項各号の各記載事項で構成された工事実施計画である。そして、上記認可をするか否かの判断に際しては、工事実施計画の各記載事項の内容が審査されることになるが、全幹法の下では同法 9 条 1 項に基づく認可に関して認可基準等は何ら法定されていないため、認可判断ごとに、国土交通大臣の合理的な裁量権の範囲内において考慮すべき観点が定められ、その考慮すべき観点ごとに、工事実施計画の各記載事項が審査されることになる。

(2) 全幹法 9 条 2 項に基づく添付書類は、工事実施計画の認可判断に当たって、記載事項の内容を審査する際に参考の用に供されること

全幹法 9 条 2 項は、「前項の工事実施計画には、線路の位置を表示する図面その他国土交通省令で定める書類を添附しなければならない。」と規定し、国土交通大臣の認可判断を受けようとする建設主体は、工事実施計画の認可に係る申請（以下「認可申請」という。）に当たっては、工事実施計画に添付書類を付すべきことを定めている。

そして、全幹法 9 条 2 項を受けた全幹法施行規則 2 条 2 項は、その 1 号から 16 号までにおいて、線路平面図（1 号）、線路縦断面図（2 号）、停車場平面図（3 号）、停車場設備表（4 号）など、工事実施計画に付すべき添付書類を定めている。国土交通大臣は、工事実施計画の認可判断をするに当たり、これらの添付書類の内容を確認した上で、工事実施計画の各記載事項

の審査を行うこととなる。

このように、全幹法施行規則2条2項所定の添付書類に記載された内容は、全幹法9条1項に基づく認可の対象ではないが^{*2}、同認可の判断に当たっては、添付書類の内容が確認され、認可判断の参考の用に供されることになる。

2 全幹法9条1項に基づく認可の判断に当たり、工事実施計画の内容等は、全幹法施行規則2条1項及び2項に規定する程度の情報をもって足りること

(1) 全幹法は、同法9条1項に基づく工事実施計画の認可に当たり、鉄道事業法における工事計画に比して詳細な書類や図面を要求していないこと

ア 前記1(1)で述べたとおり、全幹法9条1項に基づく認可の対象となる工事実施計画は、全幹法施行規則2条1項各号所定の各記載事項によって構成され、その認可の判断には同条2項各号所定の各添付書類の内容が参考にされることになるが、全幹法が要求するこれらの工事実施計画に係る情報量は、鉄道事業者が鉄道事業法8条1項に基づき定める工事計画に係る情報量と比べて、格段に少ないものとなっている。

イ 例えば、鉄道事業法の下では、工事計画に添付する線路実測図（鉄道事業法施行規則12条1号）のうち、平面図は、縮尺が2千5百分の1以上であることのほか、同号イないしワに掲げる事項を記載しなければならず（同号本文）、さらには、停車場、車庫、及び車両検査修繕施設に係る箇所については、縮尺5百分の1以上の図面を別途添付しなければならない（同号ただし書）。これに対して、全幹法の下では、工事実施計画に添付する線路平面図（全幹法施行規則2条2項1号）は、縮尺が5万分の1のものであること以外には停車場、車庫施設及び検査修繕施設に係る箇所を

*2 全幹法施行規則2条1項各号所定の各記載事項に内容の変更を生じた場合には、全幹法9条1項後段の変更認可を要することになるが、全幹法施行規則2条2項各号所定の各添付書類に内容の変更が生じたとしても、全幹法9条1項後段の変更認可を要しないということである（全幹法施行規則3条1項、3項）。

含め、何らの記載も要求されておらず、かつ、停車場、車庫施設及び検査修繕施設に関しては、工事実施計画の記載事項（同条1項5号及び6号）として、各施設の位置を住所名で記載するのが通例とされている。

また、鉄道事業法の下では、工事を行おうとする鉄道線路の構造物（土留擁壁、橋梁、トンネル等。鉄道事業法施行規則別表第1第一欄・鉄道施設）ごとに、工事計画として構造形式や材質、構造寸法などを定めなければならないほか（同別表第二欄・工事計画）、設計計算を行った書類等（例えば、橋梁やトンネルについては荷重配置図、応力図、応力度表、許容応力度表など。同別表第三欄・添付書類及び添付図面）を工事計画に添付しなければならない。これに対して、全幹法の下では、工事を行おうとする橋梁や隧道（トンネル）といった主要な建造物に関しては、工事実施計画に添付する書類として、その概要を示す表を添付すれば足り（全幹法施行規則2条2項6号），構造計算を行った書類を添付することや、構造形式や材質、構造寸法などを記載事項として定めることは要求されていない。

(2) 全幹法に基づく工事実施計画の認可段階において、鉄道事業法における工事計画に比して詳細な書類や図面が必要とされない理由

ア 全幹法が、同法9条1項に基づく認可の段階において、工事実施計画に詳細な内容を要求していない理由としては、以下の点が挙げられる。

イ まず、新幹線鉄道の建設は、その建設距離がおおむね数百kmに及ぶ大規模プロジェクトであり、鉄道事業法の適用が想定される都市鉄道や地域鉄道の建設（おおむね数km～数十kmの規模である。）とはその規模が大きく異なることから、鉄道事業法に基づく工事計画のように、認可の段階で、測量や個別具体的な構造物の設計計算等が実施されていることを想定することは現実的ではない。そのため、全幹法9条1項に基づく認可においては、認可をするか否かを国が判断するに当たって確認ないし審査することとなる資料の精度、すなわち、図面の縮尺や施設計画の熟度は、鉄道

事業法の適用が想定される都市鉄道や地域鉄道に比して当然に低いものとなる。

また、全幹法においては、国のイニシアチブで新幹線鉄道の建設が進められるスキームが採用されており、国土交通大臣自らが、資金面、技術面等で十分な能力のあることを審査した上で指名した建設主体において、新幹線鉄道の施設の計画、設計がされることになる。このため、国が工事実施計画の認可をするか否かを判断する段階で、当該施設の詳細まで国が個別に確認ないし審査する必要性が乏しい。この点は、鉄道事業をしようとする者からの許可申請主義を採用する鉄道事業法の下では、国土交通大臣による同法8条に基づく工事の施行の認可により、許可を受けた鉄道事業者が建設しようとする施設が許可時の意思を的確に具体化する施設として計画、設計されているかどうかを国において確認する必要があるのとは、対照的である。

ウ 以上のように、新幹線鉄道の建設においては、その建設規模の大きさに照らして、全幹法9条1項に基づく認可段階で、工事を行う構造物等につき詳細な工事計画や図面等を作成することはそもそも困難を伴うものであるし、当該工事を行うことになる建設主体には資金面、技術面等での十分な能力が担保されていることから、建設主体においてかかる詳細な工事計画や図面等を作成する必要もないである。

エ なお、かかる建設スキームにより建設される新幹線鉄道の施設の安全性は、国土交通大臣が十分な技術力を有する建設主体を指名していることにより既に担保されているが（全幹法6条1項）、さらに、建設工事の完成後に全幹法14条6項による読み替え後の鉄道事業法10条2項に基づく完成検査を行うことで担保されることになる。また、国土交通大臣は、工事完成前の段階においては、鉄道事業法23条1項3号に基づく事業改善命令として、建設主体に対して工事の実施方法について改善措置を講ずること

とを命ずることができるため、これにより建設される新幹線鉄道の施設の安全性を確保できる。

3 全幹法 9 条 1 項に基づく認可は、建設主体からの分割申請に応じて、土木構造物関係分と開業関係設備分とに分けて行われるのが通例であること

(1) 全幹法は、全幹法 9 条 1 項に係る認可に際して、分割申請の方法を探ることを許容していること

全幹法 9 条 1 項は、建設線の建設を行おうとする建設主体が、当該建設を行おうとする新幹線鉄道の施設の工事全体に関して、一括して工事実施計画を作成することを想定したとも考えられる規定ぶりになっている。これを受けた全幹法施行規則 2 条 1 項各号及び同条 2 項各号もまた、新幹線鉄道の施設の工事全体を内容とする工事実施計画が作成されることを想定して、記載事項及び添付書類を列挙している。

しかしながら、一般に、鉄道の建設工事の場合、「線路」を構成するトンネルや橋梁といった土木構造物の工事着手がまず最初に行われ、かかる土木構造物の工事がある程度進んだ段階で、電気関係や駅設備関係といった開業に關係する設備（以下「開業関係設備」という。）の仕様が確定し、これらの設備につき工事が開始されるのが実務として定着している。そして、このような土木構造物と開業関係設備との工事着手のタイミングのすれば、新幹線鉄道でも、普通鉄道の場合と同様に生じるものである。

そうすると、全幹法の下においても、建設主体が全幹法 9 条 1 項に係る認可申請をするに際して、土木構造物に関する工事と開業関係設備に関する工事とに分けて工事実施計画を作成し、当該計画ごとに認可を受けることが可能な分割申請の方法が認められるべき必要性は高く、かつ、これを禁止すべき合理的な理由もない。

したがって、全幹法は、建設主体が同法 9 条 1 項に係る認可申請をするに当たり、工事の内容別に工事実施計画を作成した上で分割申請の方法を探る

ことについて、当然に許容しているものと解することができる。

(2) 全幹法9条1項に係る認可申請における分割申請と、これに対する一般的な認可事務

従前の整備新幹線の建設では、上記(1)の鉄道の工事の在り方に照らして、全幹法9条1項に係る認可申請は、分割申請の方法で行われるのが通例であった。

すなわち、従前の整備新幹線の建設においては、建設主体は、新幹線鉄道の施設の工事全体のうち、まず、線路を構成する橋梁やトンネル、軌道などの「土木構造物関係分」と通称される部分に関する工事実施計画（その1）を作成してこれに係る認可申請をし、その次に、電気関係や駅設備関係などの「開業関係設備分」と通称される部分に関する工事実施計画（その2）を作成してこれに係る認可申請をするという、分割申請の形で行われるのが通例となっていた。

そして、国土交通大臣は、まず、「土木構造物関係分」に関する工事実施計画（その1）に関する認可申請がされた時点で、その内容を審査した上で、当該申請に対して認可を行い、その後、「開業関係設備分」に関する工事実施計画（その2）に係る認可申請がされた時点で、その追加された内容を審査した上で、当該申請に対して認可を行うことが一般的であった。

第4 国土交通大臣が行った本件認可処分の内容

1 本件認可処分は、中央新幹線（品川・名古屋間）の工事全体のうち土木構造物関係分に係る工事実施計画を対象とするものであること

(1) 本件認可処分の対象となった本件工事実施計画は、中央新幹線（品川・名古屋間）の工事全体のうち土木構造物関係分に係るものであること

JR東海は、従前の整備新幹線の例を踏襲し、建設指示により建設を行おうとする中央新幹線（品川・名古屋間）の工事全体のうち、まず、早期に着

工する必要のある土木構造物関係分を主な内容とする工事実施計画(その1)を作成して(本件工事実施計画),平成26年8月26日に,国土交通大臣に対し,全幹法9条1項の認可を受けるために申請を行った。これに対して,国土交通大臣は,平成26年10月17日,本件工事実施計画を対象として,本件認可処分をした(乙第4号証)。

このように,本件認可処分の内容は,中央新幹線(品川・名古屋間)の工事全体のうち,土木構造物関係分を主な内容として作成された本件工事実施計画を対象として行われたものである。

なお,中央新幹線(品川・名古屋間)の工事全体のうち,土木構造物関係分以外の部分に相当する開業関係設備分については,今後,JR東海において,本件工事実施計画に開業関係設備分に関する記載を追加して作成された工事実施計画(その2)をもって,認可申請がされる予定である。

(2) 本件認可処分の内容である土木構造物関係分の具体的な内容

本件認可処分の内容である土木構造物関係分とは,中央新幹線品川・名古屋間の全施設のうち,ガイドウェイ,高架橋,橋梁,トンネル等の「線路」を構成する土木構造物等を主な内容とするものである。

この土木構造物関係分には,停車場,車庫施設及び検査修繕施設にある「線路」(例えば,車庫施設への連絡線や車庫施設内の留置線など)を構成する土木構造物等も含まれることになる(これを逆に言えば,停車場,車庫施設及び検査修繕施設のうち,「線路」を構成する土木構造物等以外の部分は,本件認可処分の内容たる土木構造物関係分に含まれないということである。)。

なお,工事実施計画(その2)以降に回されることとなる開業関係設備分とは,「線路」を構成する土木構造物等以外の新幹線鉄道の施設ということになる。具体的には,全幹法施行規則2条1項各号の記載事項のうち土木構造物等に関するもの以外(後述する全幹法施行規則2条1項7号ヌ,ル及び

力所定の記載事項) である停車場のうち旅客駅に設けられる乗降や運行等に必要な設備、変電所等の電気設備、検査修繕施設における検査修繕に必要な設備、運行制御等を行うための運転保安設備、関係各所との通信を行うための通信設備などがその内容となる。

2 本件認可処分の対象となった本件工事実施計画に係る記載事項と添付書類の具体的内容

(1) 本件工事実施計画に係る記載事項と添付書類は、全幹法施行規則 2 条 1 項各号と 2 項各号の全てを網羅するものではないこと

前記 1 で述べたように、本件認可処分の対象となった本件工事実施計画は、中央新幹線（品川・名古屋間）の工事全体のうち、土木構造物関係分を主な内容とするものである。そのため、本件工事実施計画を構成する記載事項は、基本的には、全幹法施行規則 2 条 1 項各号の各記載事項のうち土木構造物等に関するものに限られることになり、また、本件工事実施計画の添付書類も、基本的には、同条 2 項各号の各添付書類のうち土木構造物関係分に関するものに限られることになる。具体的には、全幹法施行規則 2 条 1 項 7 号ヌ、ル及びカ所定の記載事項については、土木構造物等に關係しないため、本件工事実施計画には記載されておらず、また、同条 2 項 7、8、11ないし 13 号所定の添付書類については、開業關係設備分に關係するものであることから、本件工事実施計画には添付されていない。

また、中央新幹線は、走行方式として超電導磁気浮上方式を採用するため、従来の新幹線鉄道で使用されていた枕木やレールといった軌道を構成する設備が不要になるなどの特殊性を有する。かかる特殊性から、本件工事実施計画には、従来の新幹線鉄道であれば工事実施計画において記載が必要であった記載事項に関して、そもそも記載が不要とされたり、従来の新幹線であれば添付書類とされた書類に関しても、添付が不要とされたりするものがある。具体的には、中央新幹線が超電導磁気浮上方式の走行方式を採用することか

ら、全幹法施行規則2条1項7号ニないしヘ、ヲ及びワ所定の記載事項の記載は不要となり、また、同条2項9号所定の添付書類の添付も不要となる。

以下では、本件工事実施計画に係る記載事項と添付書類の内容を、具体的に見ていくこととする（なお、別紙1の表①及び表②も参照）。

(2) 本件工事実施計画に係る記載事項（全幹法施行規則2条1項関係。乙第43号証の1ないし3）

ア 路線名（1号）

中央新幹線

イ 工事の区間（2号）

品川・名古屋間

ウ 線路の位置（3号）

添附図面（乙第43号証の2及び3）のとおり

エ 線路延長（4号）

285km605m

オ 停車場の位置（5号）

名称	位置	記事
品川	東京都港区港南	品川駅併設
神奈川県（仮称）	神奈川県相模原市緑区橋本	
山梨県（仮称）	山梨県甲府市大津町字入田	
長野県（仮称）	長野県飯田市上郷飯沼	
岐阜県（仮称）	岐阜県中津川市千旦林字坂本	
名古屋	愛知県名古屋市中村区名駅	名古屋駅併設

（乙第43号証の1・1枚目から抜粋）

力 車庫施設及び検査修繕施設の位置（6号）

名称	位置	記事
関東車両基地（仮称）	神奈川県相模原市緑区鳥屋	
中部総合車両基地（仮称）	岐阜県中津川市千旦林	

(乙第43号証の1・1枚目から抜粋)

キ 工事方法（7号）

（ア）最小曲線半径（イ）

基本 800m

ただし、地形上等のためやむをえない場合 800m

（イ）最急勾配（ロ）

40‰

（ウ）軌道の中心間隔（ハ）

5.8m以上（ガイドウェイ中心線間隔）

（エ）軌条の種類（二）

記載なし。軌条（レール）を用いる通常の新幹線鉄道の場合は記載することとなるが、走行方式として超電導磁気浮上方式を採用する中央新幹線の場合にはレールや枕木、道床に該当する設備がないので、そもそも記載は不要である。

（オ）枕木の種類及び間隔（ホ）

記載なし。軌条（レール）を用いる通常の新幹線鉄道の場合は記載することとなるが、走行方式として超電導磁気浮上方式を採用する中央新幹線の場合にはレールや枕木、道床に該当する設備がないので、そもそも記載は不要である。

（カ）道床の構造（ヘ）

記載なし。軌条（レール）を用いる通常の新幹線鉄道の場合は記載することとなるが、走行方式として超電導磁気浮上方式を採用する中央新

幹線の場合にはレールや枕木、道床に該当する設備がないので、そもそも記載は不要である。

(キ) 施工基面の幅 (ト)

ガイドウェイ中心線から外縁まで 3. 15 m以上

(ク) 軌道及び橋梁の負担力 (チ)

標準列車荷重 (乙第43号証の1・4枚目に「添附図面」あり)

(ケ) 停車場における本線路の有効長 (リ)

430m以上

(コ) 列車の制御方式 (ヌ)

記載なし。土木構造物等に関係しない項目であるため、本件工事実施工計画においては記載は不要であるが、今後に認可申請される予定の工事実施工計画（その2）に記載されることになる。

(サ) 通信設備の概要 (ル)

記載なし。土木構造物等に関係しない項目であるため、本件工事実施工計画においては記載は不要であるが、今後に認可申請される予定の工事実施工計画（その2）に記載されることになる。

(シ) 電車線の電気方式 (ヲ)

記載なし。電車線を用いる通常の新幹線鉄道の場合には記載することとなるが、超電導磁気浮上方式を採用する中央新幹線の場合には、電車線に該当する施設がないので、そもそも記載が不要である。

(ス) 電車線の吊架方式、種類及び大きさ (ワ)

記載なし。電車線を用いる通常の新幹線鉄道の場合には記載することとなるが、超電導磁気浮上方式を採用する中央新幹線の場合には、電車線に該当する施設がないので、そもそも記載が不要である。

(セ) 飽電線、送電線及び配電線の架設方式、種類及び太さ (カ)

記載なし。土木構造物等に関係しない項目であるため、本件工事実施工

計画においては記載は不要であるが、今後に認可申請される予定の工事実施計画（その2）に記載されることになる。

(イ) 発電所及び変電所の概要（ヨ）

き電用変電所

新 設	1 2 箇所	
受 電	1 5 4 k V 2回線	1 0 箇所
	6 6 k V 2回線	1 箇所
	7 7 k V 2回線	1 箇所
変電器	主変圧器（最大 2 0 0 MVA） 主変圧器（最大 8 0 MVA）	2組 1 0 箇所 2組 2 箇所

指令所より遠方監視制御を行う。

(タ) 建設工事に伴う人に対する危害の防止方法（タ）

関係の諸法規に準拠し、工事部門ごとに定められた示方書等によるほか、必要に応じ施行方法の検討、保安設備、監視人の配置等を行い、人に対する危害防止に努める。

(チ) その他工事の実施に関し必要な事項（レ）

(走行方式)

走行方式は超電導磁気浮上方式であり、地上コイル、ガイドウェイ側壁、支持車輪走行路、案内車輪走行路及び伸縮継手からなるガイドウェイを設置する計画である。

(大深度地下)

品川駅から神奈川県（仮称）駅及び岐阜県（仮称）駅から名古屋駅までの区間の一部を大深度地下の公共的使用に関する特別措置法に基づき工事を実施する計画である。

(山岳トンネル)

大土被りとなる南アルプス隧道（仮称）等については、坑内からの長

尺水平ボーリングや先進坑等により地質を確認しながら、適切な工法を用いて施工する計画である。

(トンネル湧水)

水資源に影響を及ぼす可能性のある大井川等については、河川流量観測を実施するとともに、トンネル貫通までの間に、トンネル坑内湧水量と河川流量との関係を分析し、必要に応じて代替水源の確保を行う計画である。

(建設発生土)

建設発生土については、本事業内での再利用を図る他、関係自治体等の協力を得て他の公共事業や民間事業での有効活用を図るなど、適切に取り扱う計画である。

また、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低減する方法を用いる計画である。

(汚染土壤)

自然由来の重金属等による汚染のおそれのある土壤については、関連法令等に基づき、管理及び処理する計画である。

ク 工事予算（8号）

合計4兆0158億2000万円（消費税は含まない。）。

認可申請時点での総工事費は5兆5235億5000万円（車両費含む。

山梨リニア実験線既設分は除く。）。

ケ 工事の着手及び完了の予定期（9号）

着工予定 認可の日

完了予定 平成39年

(3) 本件工事実施計画に係る添付書類（全幹法施行規則2条2項関係。乙第43号証の4ないし11）

ア 線路平面図（1号）

提出あり（乙第43号証の4）。「線路」の平面線形の詳細を確認するため必要とされた。

イ 線路縦断面図（2号）

提出あり（乙第43号証の5）。本件工事実施計画の内容は土木構造物関係分であって、「線路」を構成する土木構造物等をその主たる内容とすることから、「線路」の縦断線形の詳細及び地表からの高さを確認するため必要とされた。

ウ 停車場平面図（3号）

提出あり（乙第43号証の6）。本件工事実施計画の内容は土木構造物関係分であるところ、停車場自体はこれに含まれないが、停車場内の「線路」を構成する土木構造物等はこれに含まれることになる。そこで、停車場平面図は、停車場内の「線路」の具体的な位置を確認するための参考資料として、本件工事実施計画への添付が必要とされた。

エ 停車場設備表（4号）

提出なし。「線路」を構成する土木構造物等以外の設備を記載する添付書類なので、本件工事実施計画に添付することは不要であった。

オ 車庫施設及び検査修繕施設の概要を示す表（5号）

提出なし。上記表は、車庫施設に関しては名称、面積及び収容能力を記載し、また、検査修繕施設に関しては名称、面積、検査修繕能力並びに検査修繕機器の種類及び台数を記載する（第3号様式〔別紙3〕参照。）。いずれの表も、「線路」を構成する土木構造物等以外の設備に関する書類であるから、本件工事実施計画に添付することは不要であった。

カ 橋梁、隧道その他の主要な建造物の概要を示す表（6号）

提出あり（乙第43号証の7）。上記表は、主要な土木構造物を記載する添付書類なので、本件工事実施計画に添付する必要があった。

キ 連動図表（7号）

提出なし。運転保安設備に関する添付書類であって、土木構造物等とは関係がないものであるため、本件工事実施計画に添付することは不要であった。

ク 通信回線図（8号）

提出なし。通信設備に関する添付書類であって、土木構造物等とは関係がないものであるため、本件工事実施計画に添付することは不要であった。

ケ 電車線路標準装柱図（9号）

提出なし。電車線の架設方法を示す添付書類であるところ、超電導磁気浮上方式を採用する中央新幹線においては、そもそも対象となる設備自体が存在しないため、本件工事実施計画に添付することは不要であり、この後の工事実施計画（その2）においても添付は不要となる。

コ ^き 飽電系統図、送電系統図及び配電系統図（10号）

提出あり（ただし、送電系統図のみ。乙第43号証の8）。土木構造物等に直接関係する内容ではないが、これまでの新幹線鉄道の建設と同様に、JR東海が各電力会社に受電の申込みをする前提として、認可の際に国土交通大臣による確認を受けることが必要であったことから、添付書類として添付されることになったものである。

サ 変電所単線結線図（11号）

提出なし。変電所に関する添付書類であって、土木構造物等とは関係がないものであるため、本件工事実施計画に添付することは不要であった。

シ 運転保安設備の概要を示す書類（12号）

提出なし。運転保安設備に関する添付書類であって、土木構造物等とは関係がないものであるため、本件工事実施計画に添付することは不要であった。

ス 車両の概要を示す書類（13号）

提出なし。車両に関する添付書類であって、土木構造物等とは関係がな

いものであるため、本件工事実施計画に添付することは不要であった。

セ 予定運行図表（14号）

提出あり（乙第43号証の9）。土木構造物等に直接関係する内容ではないため、本来的には本件工事実施計画に添付することは不要であったが、列車種別などは駅構内の線路の配線の妥当性の確認に資する情報が含まれることから、提出されることになった。

ソ 特殊な設計がある場合には、その概要を示す書類（15号）

提出あり（乙第43号証の10）。本件工事実施計画においては、土木構造物等に関して、超電導磁気浮上式鉄道の特有施設であるガイドウェイがあること、特有施設であるガイドウェイを高架橋やトンネル内に設置する必要があること、高架橋区間においては通常の新幹線鉄道にはない防音防災フードや、地下駅と連続するトンネル区間に換気装置等を備えた非常口を設置する予定であることから特殊な設計として、これらの概要を示す添付書類として、本件工事実施計画に添付する必要があった。

タ 建設工事の工程表（16号）

提出あり（乙第43号証の11）。建設工事の工程表のうち、土木構造物等に関する部分（具体的には、工程表中の「用地」、「路盤」及び「軌道」に関する工程）は、本件工事実施計画の認可判断をするに際しての審査に必要となるため、同計画に添付する必要があった。なお、建設工事の工程表のうち「電気（送電線）」に関する工程は、土木構造物等に直接関係する内容ではないが、JR東海が各電力会社に受電の申込みをする前提として、認可の際に国土交通大臣による確認を受けることが必要であったことから、添付書類として添付されることになったものである。

第5 国土交通大臣が本件工事実施計画の認可（本件認可処分）をするに当たって 審査した具体的な内容

1 はじめに

被告準備書面(2)第5の3(1)(44ページ)で述べたとおり、国土交通大臣は、工事実施計画の認可に当たっては、いわゆる横断条項である環境影響評価法33条に基づき環境の保全についての適正な配慮を審査する義務を負うほかは、全幹法の下では法定された審査基準ではなく、いかなる事項を考慮するかについて広範な裁量権を付与されている。

そこで、国土交通大臣は、本件工事実施計画を認可するか否かの判断に際して、全幹法9条1項による合理的な裁量権の行使として、工事完成後の中央新幹線に係る鉄道事業が円滑に行われるようするために、主として①技術基準等への適合と②工事費や完了予定時期とを考慮事項として、それぞれの審査をするとともに、環境影響評価法33条により義務づけられた要考慮事項である③環境への配慮の審査（以下「環境配慮審査」ということがある。）をすることとしたものである。

以下では、本件工事実施計画の認可に当たって主として考慮された上記三つの事項（①技術基準等への適合、②工事費や完了予定時期、③環境への配慮）について、国土交通大臣がそれぞれいかなる審査をしたかを概観することとし、これにより、本件認可処分が、上記の各審査の結果として国土交通大臣が行った裁量権の範囲内の適法な処分であることの説明とする。

2 技術基準等への適合に関する審査

(1) 鉄道施設の土木構造物に関する安全審査の在り方

ア 鉄道における土木構造物の最大の目的は、列車を安全に支持することにあり、実際の設計、施工及び保守も、この目的に沿ってなされる。

そこで、後述する鉄道技術基準省令においては、土木構造物の種類ごとに、①その構造物が持つ目的に適合し、安全かつ経済的であって、②使用中に作用する荷重に対して安全性が確保されること等を配慮して定めた一般的な設計標準により土木構造物の設計を行うこととされており、新幹線

鉄道を含む鉄道施設の土木構造物の建設においては、これらの設計標準に基づき設計された土木構造物を建設することとなる。

そのため、鉄道施設の土木構造物の建設においては、例えば、原子力発電施設に見られるようないわゆる詳細設計に対する詳細な安全性の審査基準や事前に行われる厳密な基準適合性審査といったものは存在しておらず、特に、建設主体の技術力が担保されている全幹法の下での新幹線鉄道の土木構造物の建設においては、本来的には、建設工事完成後に、工事実施計画の内容である全幹法施行規則2条1項各号所定の記載事項を踏まえて建設された構造物に関して、後述する鉄道技術基準省令等の基準適合性を事後的に確認すれば、十分にその安全性が確保されることになる。

イ もっとも、鉄道施設は巨大な固定的施設であってひとたび工事が完成してしまうとその変更は困難であり、工事完成後の完成検査にて不適合となつた場合には鉄道事業の開始に多大な支障を生ずることとなるため、本件工事実施計画の認可判断に当たっては、土木構造物関係分の建設工事が開始される前の認可段階において、当該工事が依拠することとなる本件工事実施計画の内容が、後述する鉄道技術基準省令に合致した内容となっているかをあらかじめ審査することとしたものである。

具体的には、本件工事実施計画の各記載事項のうち、土木構造物の安全性等の技術基準に定めのある事項に関しては、当該記載事項に関わる添付書類の内容を確認するなどして、当該記載事項の内容が、技術基準に照らして適合したものになっているかどうかを確認したものである。

ウ 以下では、まず、鉄道の技術基準についての概括的な説明を行った上で、国土交通大臣が本件認可処分をするに当たって行った技術基準適合の審査の内容について述べる。

(2) 鉄道の技術基準について

ア 技術基準の意義

鉄道の建設に当たっては、鉄道営業法1条に基づき、国土交通省令（一部には告示による場合を含む。以下「省令等」という。）で定める技術基準に従って、鉄道の輸送の用に供する施設等を設計することとされている。かかる技術基準の遵守は、鉄道事業法に基づく普通鉄道等の建設であれ、全幹法に基づく新幹線鉄道の建設であれ、変わることはない。

鉄道営業法1条が技術基準の遵守を要求した趣旨は、全ての鉄道事業者が技術力の差、経営状況等にかかわらず遵守すべき、鉄道の輸送の用に供する施設の構造、維持管理並びに運転の取扱の基準として、社会的に求められる一定の水準を国が示し、鉄道事業者がこれを遵守することにより、鉄道の安全等を確保しようとするものである（乙第44号証）。

イ 鉄道の技術基準の整備

一般に技術基準の定め方には、「仕様規定」と「性能規定」の二つ（それぞれ対語概念）があり、「仕様規定」とは、特定の仕様、寸法等を具体的に記述する形式で基準を記述するものであるのに対し、「性能規定」とは、要求する性能と当該性能との照査方法を明示する形式で基準を示すものである。

従前、鉄道の技術基準に関しては、多くの場合、省令等において、特定の仕様、寸法等が具体的に記述された「仕様規定」による定め方がされていたが、かかる技術基準の定め方では、線区^{*3}の個別事情への対応や新技術の導入などに関して柔軟性を欠くことなどが問題となっていた。

かかる問題を克服するために、運輸技術審議会は、平成10年11月、鉄道の技術基準につき、「原則として、備えるべき性能を規定した、いわゆる性能規定とする必要がある。なお、その規定は、体系的に、かつできる限り具体的な性能要件を示したものとする事が適当である。」との答申

*3 線区とは、鉄道の路線のある一定の区間のことをいう。

を行い、これにより、技術基準の性能規定化が進められる方向性が打ち出された（乙第44号証）。

国土交通大臣は、上記答申の趣旨を踏まえ、平成14年3月31日、鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成13年国土交通省令第151号。以下「鉄道技術基準省令」という。乙第45号証）、施設及び車両の定期検査に関する告示（平成13年国土交通省告示第1786号。以下「定期検査告示」という。乙第46号証）並びに特殊鉄道に関する技術上の基準を定める告示（平成13年国土交通省告示第1785号。以下「特殊鉄道技術基準告示」という。乙第47号証）を施行した（なお、以上の三つの省令等を併せて「鉄道技術基準省令等」という。）。

ウ 現在の鉄道の技術基準の体系及び階層

（ア）省令等（鉄道技術基準省令等）

省令等で定められた技術基準としては、前記イのとおり、鉄道技術基準省令等がある。これらの基準は、鉄道事業者の技術的自由度を高め、また、新技術の導入や線区の個別事情への柔軟な対応を可能とするために、できる限り体系的で具体的な性能要件を示した「性能規定」として定められている。

（イ）通達（解釈基準）

鉄道局長通達による「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準について」（平成14年3月8日国鉄技第157号。以下「解釈基準」という。乙第48号証）は、性能規定として定められた鉄道技術基準省令等の解釈に関して、強制力を持たない形で規定された基準内容を具体化、数値化して明示したものとの位置づけになる。

かかる解釈基準は、行政にとっては、許認可等の審査に際しての判断基準を明確にするためのものであり、また、鉄道事業者にとっては、実施基準作成の拠り所となるものである。

(ウ) ガイダンス（鉄道に関する技術基準の解説）

国、公益財団法人鉄道総合技術研究所、鉄道技術系協会、鉄道事業者などの関係者は、必要に応じて、実務者の参考になるよう、鉄道技術基準省令等や解釈基準に関して、その設定根拠や考え方などをまとめた「解説」を策定しており、土木構造物関係分に関する工事実施計画（その1）に関する「解説」としては、「解説 鉄道に関する技術基準（土木編）」が刊行されている（現時点の最新版は、改訂版（第三版）である。乙第49号証。なお、「解説」は、土木編のほか、電気編、車両編及び運転編が刊行されているが、以下、これらの「解説」を「技術基準解説」という。）。

なお、技術基準解説は、解釈基準を制定した時点での考え方や事例等を記載したものであり、法令上の作成根拠はなく、実務者にとっての参考資料という位置づけである。

(イ) 鉄道事業者ごとの実施基準

鉄道事業者は、鉄道技術基準省令等に適合する範囲内で、解釈基準や技術基準解説を参考にしながら、個々の実情を反映した詳細な実施基準を策定し、これに基づき施設、車両の設計、運転取扱いなどを行っている。

エ 超電導磁気浮上式鉄道に関する技術基準の制定

(ア) 山梨実験線においては、超高速大量輸送システムとしての実用化技術を確立することを目指し、走行試験を推進した。その試験結果に関して、国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会は、平成21年7月28日付けの「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価」（乙第50号証）において、超電導磁気浮上式鉄道について、「営業線に必要となる技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様及び技術基準等の策定を具体的に進めることができた」（下線部は引用者によ

る。同号証51ページ)との評価を行った。

(1) 一方、中央新幹線については、全幹法7条1項に基づき、走行方式を超電導磁気浮上方式とする整備計画が平成23年5月に決定された。これを踏まえ、国土交通省は、特殊鉄道技術基準告示を改正し、超電導磁気浮上式鉄道の追加(平成23年国土交通省告示第1244号)を行うとともに、超電導磁気浮上式鉄道の磁界に関する規定の追加(平成24年国土交通省告示第855号)を行った。また、国土交通省は、定期検査告示についても改正し、超電導磁気浮上式鉄道の追加(平成23年国土交通省告示第1245号)を行った。

これらの省令等の改正に伴い、解釈基準についても改正され、超電導磁気浮上式鉄道に関する規定の追加(通達:平成23年12月1日国鉄技第92号。乙第51号証)とともに、超電導磁気浮上式鉄道の磁界に関する規定の追加(通達:平成24年8月1日国鉄技第42号。乙第52号証)が行われた。

(3) 本件認可処分に際して行われた技術基準への適合性審査の具体的内容

ア 国土交通大臣は、JR東海が本件工事実施計画に基づき建設しようとしている土木構造物等の施設に関して、本件工事実施計画の各記載事項の内容や、同計画の添付書類の内容を確認するなどして、鉄道技術基準省令等に適合していることを確認した。

この技術基準への適合性審査においては、確認が行われた鉄道技術基準省令等所定の主要な項目が、鉄道技術基準省令5条(危害の防止)、13条(線路線形)、14条(曲線半径)、18条(こう配)、20条(建築限界)、21条(施工基面の幅)、22条(軌道中心間隔)、32条(避難用設備等)、34条(停車場の配線)、39条(道路との交差)など、非常に多岐にわたるため、被告においては、今後、原告らからの主張を待つて、必要な限度でその内容を論じていくこととし、ここでは、線路線形を

具体例として、その具体的な審査の在り方を説明するにとどめる。

イ 線路線形に関しては、鉄道技術基準省令13条に「本線の曲線半径及びこう配は、設計最高速度、設計牽引重量等を考慮し、鉄道輸送の高速性及び大量性を確保することができるものでなければならない。ただし、地形上等の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。」と定められ、これを受けた解釈基準のIII-2第13条は「本線の曲線半径（注略）及び本線のこう配は、車両の性能等を考慮し、地形上等の理由のためやむを得ない場合を除き、それぞれ当該線区の設計最高速度のおおむね80%以上を達成できるものとすること（以下略）。」（乙第48号証3ページ）と定められている。

しかるところ、本件認可申請において提出された線路平面図（乙第43号証の2）及び断面図（同号証の3）により、設計最高速度で走行が可能な最小曲線半径8000m及び最急勾配40/1000を基本としていることが確認されている。また、上記各図面においては、品川駅及び名古屋駅の近傍に、それぞれ半径900m及び2000mの曲線が計画されているものの、いずれも支持輪タイヤ走行区間であり、中央新幹線の高速性に影響する箇所ではないことが確認されている。

3 工事費及び完了予定期限に関する審査

（1）工事費に関する審査のあり方

ア 本件工事実施計画においては、工事予算（全幹法施行規則2条1項8号）について、土木構造物関係分についての工事費につき、合計4兆0158億2000万円と記載されている（乙第43号証の1・4枚目）。

イ ところで、工事費に関しては、整備計画決定に先立ち、小委員会における審議が行われ、かつ、その審議を踏まえた本件答申においても「建設費用の比較において重要な要素となるトンネル工事についても、南アルプスルートの地山等級を最も厳しく設定した上で積算を行っており、工事費の

想定は合理的に行われているものと判断できる」とされた（乙第3号証6ページ）。

そこで、国土交通大臣は、本件工事実施計画の審査においては、小委員会での上記検証結果を踏まえ、①整備新幹線におけるトンネルや高架橋等の工事費、②道路事業におけるトンネルの工事費、③山梨実験線の工事実績との比較を行い、工事費の積算が妥当であることを確認した。例えば、中央新幹線の1キロあたりの工事費が他の整備新幹線よりも高くなっていることについては、大都市部での路線建設や大きな土被りの山岳トンネルを施工する必要があること、超電導磁気浮上方式の場合は在来型新幹線に比べてトンネル断面積が大きくなること、地上コイル等の特有な設備が必要となること等の理由を整理することにより、工事費の妥当性を検証した（乙第53号証）。

(2) 工事完了の予定時期に関する審査の在り方

ア 本件工事実施計画においては、中央新幹線（品川・名古屋間）の工事全体の完了の予定時期（全幹法施行規則2条1項9号）に関して、平成39年と記載されていた（乙第43号証の1・4枚目）。

イ 国土交通大臣は、かかる記載を前提に、本件工事実施計画の添付書類のうち「建設工事の工程表」（乙第43号証の11）において、「路盤」、「軌道」等の大まかな工期を確認したほか、より詳細な工期の内訳として、本件補正後評価書の中に示されている各工事の工程につき、他の公共事業等における実績も参考にしながら、それぞれの工事における施工条件や、施工方法と施工期間との関係等を確認した（乙第54号証）。例えば、本件工事実施計画に記載されている工事の完了の予定時期については、本件補正後評価書の中に示されている品川駅や名古屋駅等における工事期間が13年間と設定されていることによる。このため、品川駅及び名古屋駅における工事の施工条件や施工方法について、営業線を仮受けするための工事

が限られた時間・スペースでの作業となるなど、長期間を要することを確認した。

このほか、特に、南アルプストンネルの工事についても、品川駅及び名古屋駅と同様に技術的難度が高くなることが想定されることから、国土交通大臣は、この工事工程についての確認を行ったが、地山の状況等も踏まえた必要な工期が確保されていることから、完了予定期について妥当であることを確認した。

4 環境への配慮に関する審査

(1) 対象事業に係る免許等を行う者が実施する環境配慮審査の在り方

ア 対象事業に係る免許等を行う者による環境配慮審査は、補正後評価書等の内容を判断材料として行われるものであること

(ア) 環境影響評価法第33条1項は、「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第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」と規定し、環境配慮審査に関して、補正後評価書（同法25条）及び免許等を行う者等の意見（同法24条。以下「24条意見」という。）の内容を判断材料として、対象事業に係る免許等を行う者に対し、当該対象事業が環境に配慮したものであるかどうかの審査をすべきことを要求している。

(イ) ここで、補正後評価書及び24条意見の内容が環境影響審査の判断材料とされるのは、補正後評価書及び24条意見が、環境影響評価法に基づく環境影響評価手続の最終成果物であって、当該事業による環境への影響を調査、予測及び評価するとともに、環境保全措置が講じられた場合の環境影響を総合的に評価した結果の集大成であり、環境影響評価手続の過程及びその結果の集約物といえるからである。

イ 対象事業に係る免許等を行う者による環境配慮審査に関して、その当否

の判断は当該免許等を行う者の合理的な裁量に委ねられていること

(ア) 環境影響評価法第33条が定める環境配慮審査は、環境の保全についての適正な配慮がされるものであるかどうかの審査である。この審査は、包括的な概念である「環境」につき、その構成要素に変動をもたらす程度の規模内容を持つ土地の形状の変更等の事業である対象事業（環境影響評価法第2条第2項ないし第4項参照）が行われ、その意味で「環境」の構成要素の一部は必ず変動することを前提に、当該変動の前後を通じて「環境」が「保全」されるかどうか、すなわち、一定の状態のままに保持されるかどうかを問題とするものである。

そうすると、対象事業に係る免許等を行う者において実施される環境配慮審査は、全体としては変動がある「環境」の中で「保全」されるべき対象を取捨選択することの当否の判断を必然的に含む審査であるといえる。もっとも、対象事業に係る免許等を行う者が上記の当否を判断する際によるべき基準等について直接定めた法令の規定は見当たらないから、その判断は、当該免許等を行う者の合理的な裁量に委ねられたものといえる。

(イ) また、保全のための手段方法は当然に一つではなく、保全についての「配慮」の内容や程度は多種多様にあり得ることからすると、対象事業等に係る免許等を行う者が実施する環境配慮審査は、多種多様にあり得る配慮の内容や程度の中で、何をもって「適正な配慮」とするのかの判断をも当然に含むものである。しかしながら、この判断に関しても、るべき基準等を定めた法令の規定も存在しないことから、この点も、当該免許等を行う者の合理的な裁量に委ねられるものである。

(2) 国土交通大臣が認可をするに当たって行った環境への配慮の審査

ア 國土交通大臣が國土交通大臣意見（乙第41号証）及び本件補正後評価書（丙第1号証の1ないし第7号証の2）の記載事項に基づき行った環境

配慮の審査の概要

被告準備書面(2)第5の4(2)(47ページ)で述べたとおり、国土交通大臣は、国土交通大臣意見（乙第41号証）及び本件補正後評価書（丙第1号証の1ないし第7号証の2）の内容を判断材料として、これらの記載事項に基づき、主として、主務省令の別表第一（21条関係。乙第42号証）に掲げる参考項目及び同省令21条1項によりJR東海が必要に応じて追加した選定項目、すなわち、大気環境（大気質《二酸化窒素・浮遊粒子状物質、粉じん等》、騒音、振動等）、水環境（水質《水の濁り、水の汚れ》、地下水、水資源等）、土壤に係る環境その他の環境（地形及び地質、土壤、その他の環境要素《文化財など》等）、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（建設工事に伴う副産物、廃棄物等）、温室効果ガス等の各項目に着目し、中央新幹線の建設事業において、「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」を審査したものである。

そして、本件補正後評価書（丙第1号証の1ないし第7号証の2）によれば、中央新幹線の建設事業の実施が環境に及ぼす影響を予測・評価した結果は、環境保全措置等を実施することによって、環境影響は回避ないし低減されており、また、必要に応じ、損なわれる環境の有する価値が代償されていること及び当該環境影響に係る環境要素に関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示されている基準又は目標の達成に努められていることから、全体としては、対象事業実施区域及びその周辺に及ぼす環境影響の程度は小さいものと判断された。これを踏まえ、国土交通大臣は、中央新幹線の建設事業につき、環境の保全についての適正な配慮がされているものと判断した。

イ 国土交通大臣が国土交通大臣意見（乙第41号証）及び本件補正後評価書（丙第1号証の1ないし第7号証の2）の記載事項に基づき行った環境

配慮の審査の具体例

国土交通大臣が国土交通大臣意見及び本件補正後評価書の記載事項に基づき行った環境配慮の審査の個別具体的な内容は多岐にわたるため、被告においては、今後、原告らからの主張を待つて必要な限度でその内容を論じていくこととし、ここでは、原告らが原告準備書面8において地上駅として問題視する本件補正後評価書（丙第3号証の1）に現れる山梨県駅周辺の環境影響評価の内容を踏まえ、国土交通大臣による環境配慮審査が適切に行われたことを例示的に説明するにとどめることとする。

(ア) 国土交通大臣は、地上駅の工事の実施時における建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、切土工等若しくは既存の工作物の除去又は工事施工ヤードの設置による、大気質、騒音、振動、水質、重要な地形及び地質、土壤汚染、動物、植物、生態系、廃棄物等並びに温室効果ガスへの影響について、本件補正後評価書（丙第3号証の1）に現れる山梨県駅周辺の記載内容を基に、以下のように判断している。

すなわち、まず、JR東海は、本件補正後評価書において、大気質、騒音及び振動については、環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ、環境保全措置を確実に実施することから、環境影響について低減が図られていると評価し、また、基準又は目標との整合が図られていると評価した（丙第3号証の1：8-1-1-51・52・53・54・78・79・99・100・117ページ、8-1-2-41・42・60ページ及び8-1-3-39・40・57・58ページ）。また、水質については、環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ、環境保全措置を実施することから、環境影響の回避又は低減が図られていると評価した（丙第3号証の1：8-2-1-31・39・48ページ）。

重要な地形及び地質については、環境影響の調査及び予測の結果を踏

まえ、環境保全措置を確実に実施することから、環境影響の回避又は低減が図られていると評価した（丙第3号証の1：8-3-1-22ページ）。土壤汚染については、環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ、環境保全措置を確実に実施することから、土壤汚染を回避できると評価した（丙第3号証の1：8-3-3-30ページ）。

動物、植物及び生態系については、環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ、環境影響の回避又は低減が図られていると評価した（丙第3号証の1：8-4-1-117、8-4-2-89及び8-4-3-191ページ）。

廃棄物等については、環境影響の予測の結果を踏まえ、（a）環境保全措置を確実に実施すること、（b）再利用及び再資源化できない場合は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律等の関係法令を遵守し適正に処理、処分するとともに、基準不適合土壤が発見された場合には、土壤汚染対策法ほか、関係法令等を遵守し適正に処理、処分すること及び（c）副産物の減量化、再資源化にあたっては、「山梨県建設リサイクル推進計画2011」を目標として実施することから、環境影響の低減が図られていると評価した（丙第3号証の1：8-6-1-4ページ）。そして、温室効果ガスについては、環境影響の予測の結果を踏まえ、環境保全措置を確実に実施することから、環境影響の低減が図られていると評価した（丙第3号証の1：8-6-2-13ページ）。

以上の評価を踏まえ、国土交通大臣は、環境保全の基準値等がある項目については、それと調査及び予測の結果との間に整合が図られており、環境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、又は低減されていることから、環境保全についての配慮が適正になされていると判断した。

(イ) 国土交通大臣は、本件工事実施認可における山梨県駅の線路の位置に

ついて（乙第43号証の5・6），高さ，幅とも環境影響評価時点で想定した範囲内に概ね収まっていることを確認している。その上で，地上駅の存在による重要な地形及び地質，日照阻害，電波障害，文化財，動物，植物及び生態系への影響に関して，本件補正後評価書（丙第3号証の1）に現れる山梨県駅周辺の記載内容を基に，以下のように判断している。

すなわち，JR東海は，本件補正後評価書において，重要な地形及び地質については，環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ，環境保全措置を確実に実施することから，環境影響の回避又は低減が図られていると評価した（丙第3号証の1：8-3-1-25ページ）。

また，日照阻害については，環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ，環境保全措置を確実に実施することから，環境影響の回避又は低減が図られていると評価し，また，日影時間が規定を超えた地域では「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」に基づき適切な対応を図ること等から，「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」との整合性が図られていると評価した（丙第3号証の1：8-3-4-25ページ）。さらに，電波障害については，環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ，環境保全措置を確実に実施することから，環境影響の回避又は低減が図られていると評価した（丙第3号証の1：8-3-5-12ページ）。

文化財については，環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ，環境保全措置を確実に実施することから，影響の回避又は低減が図られていると評価した（丙第3号証の1：8-3-6-40ページ）。

動物，植物及び生態系については，環境影響の回避又は低減が図られていると評価した（丙第3号証の1：8-4-1-117，8-4

—2—89及び8—4—3—191ページ)。

以上の評価を踏まえ、国土交通大臣は、環境保全の基準値等がある項目については、それと調査及び予測の結果との間に整合が図られており、環境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、又は低減されていることから、環境保全についての配慮が適正になされていると判断した。

(ウ) 国土交通大臣は、地上駅の供用による廃棄物等及び温室効果ガスへの影響につき、本件補正後評価書(丙第3号証の1)に現れる山梨県駅の記載内容を基に、以下のように判断している。

すなわち、JR東海は、本件補正後評価書において、廃棄物等については、環境影響の予測の結果を踏まえ、(a)環境保全措置を確実に実施する、(b)再利用及び再資源化できない場合は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律等の関係法令を遵守して適正に処理、処分することから、環境影響の低減が図られていると評価した(丙第3号証の1:8—6—1—12ページ)。また、温室効果ガスについては、環境影響の予測の結果を踏まえ、環境保全措置を確実に実施することから、環境影響の低減が図られていると評価した(丙第3号証の1:8—6—2—13ページ)。

以上の評価を踏まえ、国土交通大臣は、環境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、環境保全についての配慮が適正になされていると判断した。

(イ) 国土交通大臣は、山梨県駅周辺の列車の走行(地下を走行する場合を除く。)による騒音、振動、微気圧波及び磁界につき、本件補正後評価書(丙第3号証の1)に現れる記載内容を基に、以下のように判断している。

すなわち、JR東海は、本件補正後評価書において、騒音について

は、環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ、各地点の予測値はあくまでピーク値であり、その値が観測されるのは列車が走行する極めて短い時間にとどまることに加え、環境保全措置を確実に実施することから、環境影響について低減が図られていると評価した（丙第3号証の1：8-1-2-89ページ）。また、JR東海は、防音壁、防音防災フードの設置等を行い、新幹線計画と整合した開発の抑制や公共施設（道路、公園、緑地等）の配置等の土地利用対策を推進するよう関係機関に協力を要請し、それらの対策によっても新幹線鉄道騒音に係る環境基準を達成できない場合には、個別家屋対策を実施することにより、当該環境基準が達成された場合と同等の屋内環境を保持して、当該環境基準との整合を図ることとした（丙第3号証の1：8-1-2-89・90ページ）。

振動については、環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ、各地点の予測値はあくまでピーク値であり、その値が観測されるのは列車が走行する極めて短い時間にとどまることに加え、環境保全措置を確実に実施することから、環境影響について低減が図られていると評価し、また、評価結果は「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」に示された基準値を下回ることから、基準又は目標との整合が図られていると評価した（丙第3号証の1：8-1-3-76・77ページ）。

微気圧波については、環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ、環境保全措置を確実に実施することから、環境影響について低減が図られていると評価した（丙第3号証の1：8-1-4-9）。また、緩衝工端部中心から20mの距離においては50Pa以下であることに加え、緩衝工端部中心から80mの距離においては最大でも20Paを下回ることから、今後、路線近傍の住居分布等の周辺環境に留意し、

トンネル、防音防災フードの配置に応じて適切な位置に緩衝工を設置し、必要な延長を確保することにより、基準値との整合が図られることを確認し、さらに、環境対策工の具体的な設置位置を決める際には、可能な限り80m以内に民家が存在しないよう検討し、80m以内に民家が存在する場合などはトンネル等の出入口に設置する緩衝工延長を補正後評価書で予測した150mから延ばすなどの対策を行い基準との整合が図られるよう検討していくとした（丙第3号証の1：8-1-4-9ページ）。

磁界については、環境影響の調査及び予測の結果を踏まえ、磁界の影響は基準値よりも十分小さく、回避又は低減が図られていると評価し、また、予測結果は、基準値を下回り、十分小さい値を示したことから、基準との整合が図られていると評価した（丙第3号証の1：8-3-7-21・22ページ）。

以上の評価を踏まえ、国土交通大臣は、環境保全の基準値等と調査及び予測の結果との間に整合が図られており、環境影響が事業者により実行可能な範囲内でできるだけ回避され、又は低減されていることから、環境保全についての配慮が適正になされていると判断した。

第6 原告準備書面8における主張はいずれも理由がない又は失当であること

1 はじめに

原告らは、原告準備書面8において、本件工事実施計画の対象である施設が特定性を欠くために、本件認可処分自体が違法になり、環境影響評価の面でも違法があるなどという総論主張を展開するとともに（同準備書面第1の1・1及び2ページ）、その各論的な主張として、駅施設、保守用車留置施設など複数の施設を挙げた上で、これらの各施設が認可をするに必要な特定性を欠くなどという主張を展開している（同準備書面第2・2ないし11ページ）。

しかしながら、まず、総論主張についていえば、全幹法9条1項に基づく認可の対象となる工事実施計画については、その内容を構成する記載事項に記載すべき施設の詳細さは、全幹法施行規則2条1項各号の要求する限度で足り、工事実施計画に付される添付書類の程度についても、同条2項各号の要求する程度で足りるのであり、そもそも同条1項各号及び同条2項各号において、施設の形状等の記載を具体的に要求する定めは存在しない以上、本件工事実施計画について、施設の特定性を欠くとの原告主張は理由がないものである。また、本件補正後評価書第3章に記載される対象事業の内容の詳細さは、評価書の必要的記載事項を規定する主務省令（乙第42号証）34条1項で準用される主務省令33条1項各号の要求する限度で足り、かつ、そもそも同項各号には施設の形状等の記載を具体的に要求する定めは存在しないこと、JR東海による各環境影響評価の項目についての環境影響評価の手続は、本件補正後評価書第3章における対象事業の内容の記載に基づいて行われたものではないことに加え、原告らの現時点での主張では、いかなる環境影響評価の項目との関係で、本件補正後評価書8章に記載された諸施設の形状等が不十分であると主張するのか不明であることからすると、全幹法9条1項に基づく認可の際に環境配慮審査の判断材料となる本件補正後評価書の記載の程度に関しても、施設の特定性を欠くとの原告主張は理由がないものである。

次に、各論主張についていえば、まず、原告らの各論主張の中には、そもそも本件工事実施計画の記載事項又はその添付書類の対象とならない施設の特定性の欠如を述べるにすぎないものもあるところ、当該施設に関する主張は失当である。また、本件工事実施計画の記載事項又はその添付書類の対象となる施設についても、その特定性に欠けるところはなく、いずれにせよ原告らの主張には理由がない。そして、環境影響評価に関する原告らの主張については、そもそも環境配慮審査における国土交通大臣の審査の在り方を誤解するものであって失当であるほか、原告らが論難する本件補正後評価書における施設の特

定性に関しても、本件補正後評価書第3章における対象事業の内容の記載を論難するものにすぎず、本件補正後評価書第8章における個別の環境影響評価の項目との関係で環境影響の予測、評価を行うのに必要な限度での諸施設の形状等の特定が合理的な仮定に基づき行われていることからすると、国土交通大臣による環境配慮審査の判断材料として十分な記載内容となっているといえ、原告らの主張はいずれにせよ理由がないものである。

以下、詳述する。

2 施設の特定性の欠如をいう原告らの「総論」主張（原告準備書面8第1の1・1及び2ページ）に理由がないこと

(1) 原告らの主張

原告らは、総論主張と称して、①「本件工事においては、工事予定の諸施設の特定が曖昧で不十分であり、国土交通大臣が事業認定としてどのような工事を認可したのかが特定できていないと言わざるを得」ず、「認可したとされている本件工事の特定性を欠くため、認可自体が違法というほかない」との主張をするとともに、②「環境影響評価においても、どのような施設ができるのか特定できなければ、当該施設による環境への影響の評価などできるはずもない点でも、環境影響評価の面でも違法であるといわざるを得ない」とも主張する（同準備書面の第1の1・1及び2ページ）。

(2) 原告らの上記①の主張に理由がないこと

ア　原告らの上記①の主張は、本件工事実施計画の内容において、JR東海が建設することになる中央新幹線の各施設の形状等が特定されていないことを論難するものようである。

イ　しかしながら、前記第3の1で述べたとおり、全幹法9条1項に基づく認可の対象となる工事実施計画の記載事項は全幹法施行規則2条1項各号によって法定されており、かつ、同計画に付する添付書類の内容も同条2項各号によって法定されているのであるから、工事実施計画の内容の詳細

さは、同条1項各号の記載事項及び同条2項各号の添付書類によって、確認することができる限度で足りるものである。

そして、全幹法施行規則2条1項及び2項の各号のうち、工事実施計画の内容の詳細さについて、諸施設の形状等を具体的に定めることまでを要求する規定は一切存在しない。この理由としては、前記第3の2で述べたとおり、新幹線鉄道の建設に当たっては、事業の規模に照らして、そもそも詳細な工事実施計画の内容を定めることは困難であることとともに、建設主体に十分な技術力が担保されているために、詳細な工事実施計画の内容を定める必要もないことが挙げられる。

ウ しかるところ、前記第4の2で述べたとおり、本件工事実施計画の記載事項及び添付書類は、全幹法施行規則2条1項及び2項各号のうち、土木構造物関係分に関する各規定の要求する事項を、いずれも備えた内容となっている。そうすると、本件工事実施計画は、その記載事項及び添付書類の内容に照らして、適法なものである。

エ したがって、本件工事実施計画において、工事予定の諸施設の特定が曖昧で不十分であるなどとする原告らの上記①の主張は理由がない。

(3) 原告らの上記②の主張に理由がないこと

ア 原告らの上記②の主張は、本件補正後評価書第3章の「対象事業の内容」に係る記載のうち、そこに記載された各施設の特定性を論難するものようである。

イ しかしながら、環境影響評価法21条2項は、準備書に係る環境影響評価の結果等に係る同法14条1項各号に掲げる事項を記載した評価書を主務省令で定めるところにより作成しなければならないと規定し、これを受けた主務省令34条1項により準用される主務省令33条1項は、その1号から6号までにおいて、対象事業の内容として評価書に記載しなければならない事項を掲げている。そして、主務省令33条1項各号のうち、対

象事業の内容の詳細さに関して、施設の形状等を具体的に定めることまでを要求する規定は一切存在しない。そうすると、本件補正後評価書第3章に記載されている対象事業の内容の詳細さは、主務省令33条1項各号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、JR東海が作成した本件補正後評価書第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。

したがって、原告らの上記②の主張は理由がない。

ウ 本件補正後評価書第3章に記載された諸施設の特定性の欠如をいう原告らの主張に理由がないことは上記のとおりであるが、そもそも、JR東海による各環境影響評価の項目についての環境影響評価の手続は、本件補正後評価書第3章における対象事業の内容の記載に基づいて行われたものではない。この点からも、原告らの上記②の主張は理由がないものといえる。

すなわち、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等に基づき、環境影響評価を実施したものであり、本件補正後評価書第3章における対象事業の内容の記載に基づき、環境影響評価を実施したものではないことは、本件補正後評価書第8章等の記載に照らして明らかである。

そうすると、原告らの上記②の主張のように、本件補正後評価書第8章に記載された環境影響評価の項目ごとに必要な範囲で仮定された諸施設の形状を離れて、本件補正後評価書第3章に記載された諸施設の概要をもつて、国土交通大臣がこれを判断材料としたとの前提の下に、国土交通大臣による環境配慮審査を論難することは、そもそも目的を射ない議論であるというほかない。

エ 以上のように、原告らの上記②の主張は、独自の見解に基づくものであつて理由がなく、かかる原告らの現時点での主張内容では、いかなる環境影響評価の項目との関係で、本件補正後評価書第8章に記載された諸施設の形状等が不十分であると主張するのか不明というほかない。

3 施設の特定性の欠如をいう原告らの「各論」主張（原告準備書面8第2・2ないし11ページ）も理由がないこと

(1) 原告らが主張するところの「駅施設」について

ア 「駅施設」は、全幹法9条1項の認可の対象としての特定性を欠くとする原告らの主張に理由がないこと

(ア) 原告らは、「駅施設」に関して、本件補正後評価書においては駅施設の平面図や概要図面が示されるのみであって、どのような駅舎ができるのかは実際には全く分からぬに等しいなどとして、この程度の説明で認可できる理由を明らかにするよう主張している（原告準備書面8第2の1・2及び3ページ）。

(イ) しかしながら、原告らの上記主張は、そもそも、全幹法9条1項に基づく認可の対象が、本件補正後評価書における新幹線鉄道の施設に関する記載であるという、根本的に誤った理解に基づく主張である。すなわち、前記第3の1で述べたとおり、全幹法9条1項に基づく認可の対象となるのは、工事実施計画の各記載事項の内容それ自体であつて、本件補正後評価書における記載内容が、同項に基づく認可の対象となることはない。

したがつて、原告らの主張は、前提を誤るもので失当である。

(ウ) また、原告らが主張するところの「駅施設」は、前記第2の3(1)で述べたとおり、全幹法施行規則2条1項5号所定の「停車場」及び同条2項4号所定の「停車場設備」に関連するものと思われるが、全幹法は、これらの施設に関して、原告らが主張するような詳細な施設の

設計を同法9条1項に基づく認可の対象とはしていないものである。

すなわち、まず、「停車場」については、確かに、全幹法9条1項に基づく認可の対象となる工事実施計画には「停車場の位置」（全幹法施行規則2条1項5号）を記載事項とすべきことになっている。しかしながら、鉄道事業法の下では「線路実測図」の中に「停車場の位置及び名称」を記載することを要求する規定（同法施行規則12条1号ル）が存在するのとは対照的に、全幹法の下では工事実施計画の記載事項の一つである「線路の位置」（同法施行規則2条1項3号）を表示する平面図の中に「停車場の位置」（同項5号）を記載することは要求されておらず、平面図の中での停車場の位置関係については「停車場平面図」（同条2項3号）を添付書類として提出すれば足りることになっていることからすると、工事実施計画に記載事項として記載すべき「停車場の位置」の内容としては、本件工事実施計画における「停車場の設置位置」に関する記載（乙第43号証の1）のように、停車場の設置位置を住所でもって特定すれば足りるのが通例である。そして、工事実施計画の添付書類である停車場平面図（全幹法施行規則2条2項3号）は、停車場内の「線路」の具体的な位置を確認するための参考資料にすぎないのであって、全幹法9条1項に基づく認可の対象ではない。

また、「停車場設備」については、「停車場設備表」（全幹法施行規則2条2項4号）として工事実施計画の添付書類になるものにすぎず、土木構造関係分を主たる内容とする本件工事実施計画には添付されないものであるばかりか、そもそも上記添付書類は全幹法9条1項に基づく認可の対象ではない。その上、「停車場設備表」においても、第二号様式に即して、駅前広場の面積や構造の概要、旅客通路の設置箇所数や幅員、構造の概要等を記載すれば足りるのであって（同法施行規則第2号様式〔別紙2〕参照）、プラットホーム等の具体的な設計をすることは必要

とされていない。

したがって、原告らの上記主張は、いずれにせよ理由がない。

イ 本件補正後評価書に記載のある「駅施設」に関する記載は、環境配慮審査をするに当たって十分な詳細さを有していること

(ア) 原告らは、本件補正後評価書には「駅施設」に関して平面図や概要図面が示されるのみであって、どのような駅舎ができるのかは実際には全く分からぬにもかかわらず、国土交通大臣においては、かかる「駅施設」の記載をもって環境影響評価が十分に尽くされたと評価したなどと、るる論難する（原告準備書面8第2の1・2及び3ページ）。

(イ) しかしながら、そもそも、国土交通大臣は、環境影響評価法33条に基づき、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するものであって、環境影響評価が十分に尽くされたか否かを評価するものではない。

したがって、原告らの上記主張は、前提において失当である。

(ウ) また、原告らの上記主張は、本件補正後評価書第3章における「駅施設」の記載につき、その具体性や詳細さをるる論難するものであるが、本件補正後評価書第3章に記載される対象事業の内容の詳細さは、主務省令33条1項各号の要求する限度で足りるものであり、かつ、同号にはそもそも「駅施設」の形状等を具体的に記載することを要求する定めは存在しない。そうすると、同項各号に則って記載された本件補正後評価書第3章における「駅施設」の記載は、その具体性や詳細さに欠ける点は何ら存しない。

(エ) その上、前記2(3)で述べたとおり、JR東海による環境影響評価の手続は、本件補正後評価書第3章における対象事業の内容の記載に基づいて行われたものではなく、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等に基づいて行われ

たものであるから（本件補正後評価書第8章参照），原告らの上記主張のように，本件補正後評価書第3章における「駅施設」の記載をもって，国土交通大臣による環境配慮審査を論難することは，そもそも目的を射ない議論であるというほかない。

(オ) そして，本件補正後評価書第8章における個別の環境影響評価の項目のうち「駅施設」に関係するものについては，JR東海によって，環境影響の予測，評価を行うのに必要な限度での形状等の特定が合理的な仮定に基づき行われたものであるから，本件補正後評価書は，国土交通大臣が環境配慮審査をするに当たって，十分な判断材料たり得るものとなっている。

(カ) 以上からすると，原告らの上記主張は，いずれにせよ理由がない。

(2) 原告らが主張するところの「保守用車留置施設」「保守基地」及び「車両基地」について

ア 「保守用車留置施設」等は，全幹法9条1項の認可の対象としての特定性を欠くとする原告らの主張に理由がないこと

(ア) 原告らは，「保守用車留置施設」「保守基地」及び「車両基地」に関して，本件補正後評価書における記載では，どのような施設が建設されるのか具体的に明らかでないなどとして，この程度の説明で認可できる理由を明らかにするよう主張している（原告準備書面8第2の2・3及び4ページ）。

(イ) しかしながら，原告らの上記主張は，そもそも，全幹法9条1項に基づく認可の対象が，本件補正後評価書における新幹線鉄道の施設に関する記載であるという，根本的に誤った理解に基づく主張である。すなわち，前記第3の1で述べたとおり，全幹法9条1項に基づく認可の対象となるのは，工事実施計画の各記載事項の内容それ自体であって，本件補正後評価書における記載内容が，同項に基づく認可の対象となること

はない。

したがって、原告らの主張は、前提を誤るもので失当である。

(ウ) また、原告らが主張する上記各施設のうち、「保守用車留置施設」は神奈川県川崎市宮前区梶ヶ谷に計画されている保守用車留置施設を、「保守基地」は保守用車の留置、検査、整備を行うための施設の総体をそれぞれ指すものと思われるが（前記第2の3(2)ア及びイ）、これらの施設は、全幹法施行規則2条1項各号において、いずれも工事実施計画を構成する記載事項として同計画に記載することが要求される施設ではない。したがって、これらの施設は、そもそも全幹法9条1項に基づく認可の対象とはなり得ないものである。

(イ) これに対して、原告らが主張するところの「車両基地」は、確かに、前記第2の3(2)ウで述べたとおり、全幹法施行規則2条1項6号所定の「車庫施設」及び「検査修繕施設」の機能を併せ持つものである。そうすると、土木構造物関係分を主たる内容とする本件工事実施計画においては、車両基地に関しては、「車庫施設及び検査修繕施設の位置」（全幹法施行規則2条1項6号）との記載事項として、全幹法9条1項に基づく認可の対象とはなる。しかしながら、車両基地に関して認可の対象として記載すべき「車庫施設及び検査修繕施設の位置」（全幹法施行規則2条1項6号）の内容としては、鉄道事業法施行規則12条1号ヌとは対照的に、全幹法の下では記載事項にも添付書類にも平面図の中に「車庫施設及び検査修繕施設の位置」を明らかにすることを要求する規定は存在しないことから、この記載の程度は住所をもって特定すれば足りるのが通例である。そして、これ以外に、上記各施設の規模や施設内容といった事項は、添付書類として全幹法施行規則2条2項5号の「車庫施設及び検査修繕施設の概要を示す表」として第三号様式の限度で特定すれば足りるものであり、上記認可の対象にはなっていない。

(オ) したがって、原告らの上記主張は理由がない。

イ 本件補正後評価書に記載のある「保守用車留置施設」等に関する記載は、環境配慮審査をするに当たって十分な詳細さを有していること

(ア) 原告らは、国土交通大臣が本件補正後評価書における「保守用車留置施設」等の記載の程度をもって環境影響評価が十分に尽くされたと評価したなどと、るる論難する(原告準備書面8第2の2・3及び4ページ)。

(イ) しかしながら、そもそも、国土交通大臣は、環境影響評価法33条に基づき、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するものであって、環境影響評価が十分に尽くされたか否かを評価するものではない。

したがって、原告らの上記主張は、前提において失当である。

(ウ) また、原告らの上記主張は、本件補正後評価書第3章における「保守用車留置施設」等の記載につき、その具体性や詳細さを有する論難するものであるが、本件補正後評価書第3章に記載される対象事業の内容の詳細さは、主務省令33条1項各号の要求する限度で足りるものであり、かつ、同号にはそもそも「保守用車留置施設」の形状等を具体的に記載することを要求する定めは存在しない。そうすると、主務省令33条1項各号に則って記載された本件補正後評価書第3章における「保守用車留置施設」の記載は、その具体性や詳細さに欠ける点は何ら存しない。

(エ) その上、前記2(3)で述べたとおり、JR東海による環境影響評価の手続は、本件補正後評価書第3章における対象事業の内容の記載に基づいて行われたものではなく、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等に基づいて行われたものであるから(本件補正後評価書第8章参照)，原告らの上記主張のように、本件補正後評価書第3章における「保守用車留置施設」等の記載をもって、国土交通大臣による環境配慮審査を論難することは、そ

そもそも的を射ない議論であるというほかない。

(イ) そして、本件補正後評価書第8章における個別の環境影響評価の項目のうち「保守用車留置施設」等に關係するものについては、JR東海によって、環境影響の予測、評価を行うのに必要な限度での形状等の特定が合理的な仮定に基づき行われたものであるから、本件補正後評価書は、国土交通大臣が環境配慮審査をするに当たって、十分な判断材料たり得るものとなっている。

(カ) 以上からすると、原告らの上記主張は、いずれにせよ理由がない。

(3) 原告らが主張するところの「変電施設」について

ア 「変電施設」は、全幹法9条1項の認可の対象としての特定性を欠くとする原告らの主張に理由がないこと

(ア) 原告らは、本件補正後評価書には「変電施設」に関して、その形状が全く明らかにされていないなどとして、この程度の記載内容で認可できることと判断した理由を明らかにするよう主張している（原告準備書面8第2の3・5ページ）。

(イ) しかしながら、原告らの上記主張は、そもそも、全幹法9条1項に基づく認可の対象が、本件補正後評価書における新幹線鉄道の施設に関する記載であるという、根本的に誤った理解に基づく主張である。すなわち、前記第3の1で述べたとおり、全幹法9条1項に基づく認可の対象となるのは、工事実施計画の各記載事項の内容それ自体であって、本件補正後評価書における記載内容が、同項に基づく認可の対象となることはない。

したがって、原告らの主張は、前提を誤るもので失当である。

(ウ) 前記第2の3(3)で述べたとおり、原告らが主張するところの「変電施設」とは、全幹法施行規則2条1項及び2項に定めのある「変電所」に相当するものと思われる。しかるところ、「変電所」については、全

幹法9条1項に基づく認可の対象となる工事実施計画において、記載事項の一つとして「変電所の概要」を記載すべきことになっているが（同法施行規則2条1項7号ヨ），その記載内容は、鉄道事業の運行に必要な受電設備等の諸元である、新設箇所数、受電設備の電圧及び回線数、変圧器の容量及び組数、制御方法等といった事項であり、現地における設備の配置、設計等は、事業計画を深化させていく過程で建設主体が合理的に設計、施工するものであるから、これらは認可の対象たる記載事項の内容をなすものではない。

そうすると、本件認可処分をするに当たって、本件工事実施計画において、「変電所」の施設の形状等が記載されている必要はない。

(I) したがって、原告らの上記主張は理由がない。

イ 本件補正後評価書に記載のある「変電施設」に関する記載は、環境配慮審査をするに当たって十分な詳細さを有していること

(ア) 原告らは、国土交通大臣が本件補正後評価書における「変電施設」の記載の程度をもって環境影響評価が十分に尽くされたと評価したことなどと、るる論難する（原告準備書面8第2の3・5ページ）。

(イ) しかしながら、そもそも、国土交通大臣は、環境影響評価法33条に基づき、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するものであって、環境影響評価が十分に尽くされたか否かを評価するものではない。

したがって、原告らの上記主張は、前提において失当である。

(ウ) また、原告らの上記主張は、本件補正後評価書第3章における「変電施設」の記載につき、その具体性や詳細さをるる論難するものであるが、本件補正後評価書第3章に記載される対象事業の内容の詳細さは、主務省令33条1項各号の要求する限度で足りるものであり、かつ、同号にはそもそも「変電施設」の形状等を具体的に記載することを要求する定

めは存在しない。そうすると、主務省令33条1項各号に則って記載された本件補正後評価書第3章における「変電施設」の記載は、その具体性や詳細さに欠ける点は何ら存しない。

- (イ) その上、前記2(3)で述べたとおり、JR東海による環境影響評価の手続は、本件補正後評価書第3章における対象事業の内容の記載に基づいて行われたものではなく、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等に基づいて行われたものであるから（本件補正後評価書第8章参照）、原告らの上記主張のように、本件補正後評価書第3章における「変電施設」の記載をもつて、国土交通大臣による環境配慮審査を論難することは、そもそも的を射ない議論であるというほかない。
- (オ) そして、本件補正後評価書第8章における個別の環境影響評価の項目のうち「変電施設」に関するものについては、JR東海によって、環境影響の予測、評価を行うのに必要な限度での形状等の特定が合理的な仮定に基づき行われたものであるから、本件補正後評価書は、国土交通大臣が環境配慮審査をするに当たって、十分な判断材料たり得るものとなっている。
- (カ) 以上からすると、原告らの上記主張は、いずれにせよ理由がない。

(4) 原告らが主張するところの「本線地上部の路線」について

- ア 「本線地上部の路線」は、全幹法9条1項の認可の対象としての特定性を欠くとする原告らの主張に理由がないこと
- (ア) 原告らは、本件補正後評価書における「本線地上部の路線」の形状等の記載では、高架の形式や設備の配置などが具体的に判明しないなどとして、この程度の記載内容で認可できると判断した理由を明らかにするよう主張している（原告準備書面8第2の4・5ないし7ページ）。
- (イ) しかしながら、原告らの上記主張は、そもそも、全幹法9条1項に基

づく認可の対象が、本件補正後評価書における新幹線鉄道の施設に関する記載であるという、根本的に誤った理解に基づく主張である。すなわち、前記第3の1で述べたとおり、全幹法9条1項に基づく認可の対象となるのは、工事実施計画の各記載事項の内容それ自体であって、本件補正後評価書における記載内容が、同項に基づく認可の対象となることはない。

したがって、原告らの主張は、前提を誤るもので失当である。

(ウ) 前記第2の3(4)で述べたとおり、原告らが主張するところの「本線地上部の路線」とは、全幹法施行規則2条1項3号所定の「線路」のうち、駅部及びトンネル以外の部分を指しているものと思われる。

そして、「線路」に関しては、全幹法9条1項に基づく認可の対象となる工事実施計画において、「線路の位置」（同法施行規則2条1項3号）として記載事項の一つとなるが、そこでの記載内容は、同号が定める内容、すなわち、縮尺20万分の1の平面図及び縮尺横20万分の1、縦4千分の1の縦断面図をもって表示することで足りるのであって、それ以上に、線路を構成する土木構造物等の形式や具体的な設置場所について記載することは要求されていない。

そうすると、「本線地上部の路線」に相当する部分を含む「線路の位置」に関して、全幹法は、原告らが主張するような線路を構成する土木構造物等の構造設計については、同法9条1項に基づく認可の対象とはしていない。

したがって、原告らの上記主張は理由がない。

イ 本件補正後評価書に記載のある「本線地上部の路線」に関する記載は、環境配慮審査をするに当たって十分な詳細さを有していること

(ア) 原告らは、国土交通大臣が本件補正後評価書における「本線地上部の路線」の記載をもって環境影響評価が十分に尽くされたと評価したなど

と、るる論難する（原告準備書面8第2の4・5ないし7ページ）。

(イ) しかしながら、そもそも、国土交通大臣は、環境影響評価法33条に基づき、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するものであって、環境影響評価が十分に尽くされたか否かを評価するものではない。

したがって、原告らの上記主張は、前提において失当である。

(ウ) また、原告らの上記主張は、本件補正後評価書第3章における「本線地上部の路線」の記載につき、その具体性や詳細さをるる論難するものであるが、補正後評価書第3章に記載される対象事業の内容の詳細さは、主務省令33条1項各号の要求する限度で足りるものであり、かつ、同号にはそもそも「本線地上部の路線」の形状等を具体的に記載することを要求する定めは存在しない。そうすると、主務省令33条1項各号に則って記載された本件補正後評価書第3章における「本線地上部の路線」の記載は、その具体性や詳細さに欠ける点は何ら存しない。

(エ) その上、前記2(3)で述べたとおり、JR東海による環境影響評価の手続は、本件補正後評価書第3章における対象事業の内容の記載に基づいて行われたものではなく、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等に基づいて行われたものであるから（本件補正後評価書第8章参照）、原告らの上記主張のように、本件補正後評価書第3章における「本線地上部の路線」の記載をもって、国土交通大臣による環境配慮審査を論難することは、そもそも的を射ない議論であるというほかない。

(オ) そして、本件補正後評価書第8章における個別の環境影響評価の項目のうち「本線地上部の路線」に関するものについては、JR東海によつて、環境影響の予測、評価を行うのに必要な限度での形状等の特定が合理的な仮定に基づき行われたものであるから、本件補正後評価書は、国

土交通大臣が環境配慮審査をするに当たって、十分な判断材料たり得るものとなっている。

なお、保守基地に関しては、前記第2の3(2)イで述べたとおり、そもそも列車の走行する箇所は存在しない施設であって、そのほかに騒音が問題となるような設備の設置も予定されていないことから、騒音に関する環境影響評価は不要である。

(カ) 以上からすると、原告らの主張は、いずれも理由がない。

(5) 原告らが主張するところの「非常口・換気施設」について

ア 「非常口・換気施設」は、全幹法9条1項の認可の対象としての特定性を欠くとする原告らの主張に理由がないこと

(ア) 原告らは、本件補正後評価書における「非常口・換気施設」の記載をもって認可した理由につき、明らかにするよう主張しているようである(原告準備書面8第2の5・7ないし10ページ)。

(イ) しかしながら、原告らの上記主張は、そもそも、全幹法9条1項に基づく認可の対象が、本件補正後評価書における新幹線鉄道の施設に関する記載であるという、根本的に誤った理解に基づく主張である。すなわち、前記第3の1で述べたとおり、全幹法9条1項に基づく認可の対象となるのは、工事実施計画の各記載事項の内容それ自体であって、本件補正後評価書における記載内容が、同項に基づく認可の対象となることはない。

したがって、原告らの主張は、前提を誤るもので失当である。

(ウ) また、前記第2の3(5)で述べたとおり、原告らが主張するところの「非常口・換気施設」のうち、地下駅と連続するトンネル区間に設けられる非常口(換気設備等を含む。)については、本件認可処分に係る申請に当たっては、全幹法施行規則2条2項15号の「特殊な設計」に該当するものとして、添付書類においてその概要が記載されるとともに、

同項6号のうち「その他の主要な建造物」として、添付書類においてその概要が記載されたものである（乙第43号証の7・5枚目）。もっとも、これらは飽くまで本件工事実施計画の添付書類にすぎず、全幹法9条1項の認可の対象となるものではない。

したがって、原告らの上記主張は理由がない。

イ 本件補正後評価書に記載のある「非常口・換気施設」に関する記載は、環境配慮審査をするに当たって十分な詳細さを有していること

(ア) 原告らは、国土交通大臣が本件補正後評価書における「非常口・換気施設」の記載をもって環境影響評価が十分に尽くされたと評価したこと、るる論難する（原告準備書面第2の5・7ないし10ページ）。

(イ) しかしながら、そもそも、国土交通大臣は、環境影響評価法33条に基づき、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するものであって、環境影響評価が十分に尽くされたか否かを評価するものではない。

したがって、原告らの上記主張は、前提において失当である。

(ウ) また、原告らの上記主張は、本件補正後評価書第3章における「非常口・換気施設」の記載につき、その具体性や詳細さをるる論難するものであるが、本件補正後評価書第3章に記載される対象事業の内容の詳細さは、主務省令33条1項各号の要求する限度で足りるものであり、かつ、同号にはそもそも「非常口・換気施設」の形状等を具体的に記載することを要求する定めは存在しない。そうすると、主務省令33条1項各号に則って記載された本件補正後評価書第3章における「非常口・換気施設」の記載は、その具体性や詳細さに欠ける点は何ら存しない。

(エ) その上、前記2(3)で述べたとおり、JR東海による環境影響評価の手続は、本件補正後評価書第3章における対象事業の内容の記載に基づいて行われたものではなく、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等に基づいて行われたものであるから（本件補正後評価書第8章参照）、原告らの上記主張のように、本件補正後評価書第3章における「非常口・換気施設」の記載をもって、国土交通大臣による環境配慮審査を論難することは、そもそも目的を射ない議論であるというほかない。

(オ) そして、本件補正後評価書第8章における個別の環境影響評価の項目のうち「非常口・換気施設」に関するものについては、JR東海によつて、環境影響の予測、評価を行うのに必要な限度での形状等の特定が合理的な仮定に基づき行われたものであるから、本件補正後評価書は、国土交通大臣が環境配慮審査をするに当たつて、十分な判断材料たり得るものとなっている。

なお、「非常口」に関して、原告らは、乗客・乗員の避難対策が不明であるとも論難するが、乗客・乗員の避難対策の妥当性については、そもそも主務省令21条4項各号に掲げる環境要素のいずれにも該当せず、環境影響評価の項目となるものではないことから、環境影響評価法に基づく環境影響評価とは関係がないものである。

(カ) 以上からすると、原告らの上記主張は、いずれにせよ理由がない。

4 小括

以上によれば、施設の特定性の欠如をいう原告準備書面8における原告ら主張は、いずれも理由がないものである。

以上

表①

工事実施計画に記載する事項 （規則2条1項）	路線名	1号	乙43の1
	工事の区間	2号	乙43の1
	線路の位置	3号	乙43の1ないし3
	線路延長	4号	乙43の1
	停車場の位置	5号	乙43の1
	車庫施設及び検査修繕施設の位置	6号	乙43の1
	工事方法 ※ 一部該当なし	7号	乙43の1
	工事予算	8号	乙43の1
	工事の着手及び完了の予定時期	9号	乙43の1

表②

工事実施計画に添付する書面（規則2条2項）	本件認可申請で要求すべき内容か否か 及びその理由		
	線路平面図	1号	乙43の4 線路の平面線形の詳細を確認するために必要
	線路縦断面図	2号	乙43の5 線路の縦断線形の詳細及び地表からの高さを確認するために必要
	停車場平面図	3号	乙43の6 停車場内の線路の具体的配置を確認するために必要
	停車場設備表(第2号様式)	4号	線路以外の設備を記載するものであり、不要
	車庫施設及び検査修繕施設の概要を示す表(第3号様式)	5号	線路以外の設備を記載するものであり、不要
	橋梁、隧道その他の主要な建造物の概要を示す表	6号	乙43の7 主要な土木構造物に関する記載であり、必要
	連動図表	7号	運転保安設備であり、不要
	通信回線図	8号	通信設備であり、不要
	電車線路標準装柱図	9号	対象となる設備自体が存在せず、不要
	饋電系統図、送電系統図及び配電系統図	10号	乙43の8 ※送電系統図のみ 土木構造物に関する認可としては、不要 (JR東海が各電力会社に送電設備の工事の委託行為をするために、JR東海の要望により申請・認可したもの)
	変電所単線結線図	11号	電気設備であり、不要
	運転保安設備の概要を示す書類	12号	運転保安設備であり、不要
	車両の概要を示す書類	13号	土木構造物に関係ないため、不要
	予定運行図表	14号	乙43の9 土木構造物に直接関係する内容では必ずしもないことから、必須ではない
	特殊な設計がある場合には、その概要を示す書類	15号	乙43の10 土木構造物に関して特殊な設計がある場合には、必要
	建設工事の工程表	16号	乙43の11 土木構造物に関する部分については必要

第2号様式（第2条関係）

線 停車場設備表

区分	設備種別	数量等	構造の概要
停車場工作物	駅前広場	面積	
	乗降場	幅員 延長 高さ 軌道中心からの距離	
	旅客通路	箇所数 幅員	
	その他の停車場工作物		
停車場建物	本屋	箇数 面積	
	旅客上屋	箇数 面積	
	運転関係建物	箇数 面積	
	保線関係建物	箇数 面積	
	電気関係建物	箇数 面積	
	その他の停車場建物		
機械設備		種類 台数 能力	

第3号様式（第2条関係）

線 車庫施設及び検査修繕施設の概要を示す表

車庫施設又は検査修繕施設の名称	面 積	車庫施設の収容能力	検査修繕施設の検査修繕能力	検査修繕機器の種類及び台数
合 計				