

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 国土交通大臣)

準備書面(7)

平成30年3月23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



千田 幸司



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



目 次

第1 はじめに	5
第2 山梨実験線について	5
1 山梨実験線の概要（全体として乙第62号証）	5
2 山梨実験線に関する事実関係（全体として乙第69号証）	7
(1) 山梨実験線の建設以前（昭和37年～平成元年）	7
(2) 山梨実験線の建設開始までの経緯（平成2年）	7
(3) 先行区間（早期建設区間）の工事完成と同区間での走行試験 （平成9年～平成17年）	10
(4) 一般区間の建設開始までの経緯（平成18年～平成20年）	10
(5) 全線完成後の山梨実験線（平成25年～）	12
第3 我が国における新幹線鉄道の建設事業に関する環境影響評価制度の変遷 とその内容	12
1 整備五新幹線環境影響評価指針	13
2 閣議アセスに係る環境影響評価	13
3 環境影響評価法に基づく環境影響評価について	14
第4 原告準備書面12第3の4の求釈明事項に対する回答	15
1 はじめに（原告らの求釈明事項は前提において誤りがあること）	15
2 山梨実験線の建設事業に関して、環境影響評価法に基づく環境影響評価が 行われていない理由	15
3 完成後の山梨実験線に関して、本件認可処分との関係で実施された環境影 響評価法に基づく環境影響評価の内容	17
第5 山梨実験線についての環境影響評価の欠如をいう原告らの主張に理由がな いこと	19
1 はじめに	19
2 山梨実験線の建設事業に閣議アセスによる環境影響評価が実施されるべき	

であったとの原告ら主張に理由がないこと	19
3　山梨実験線の建設事業について環境影響評価法による環境影響評価が実施 されるべきであったとの原告ら主張に理由がないこと	21
4　小括	24

第1 はじめに

被告は、山梨実験線と環境影響評価との関係について、原告準備書面12第3の4（12ページ）における求釈明事項に対して回答するとともに、原告らの本件認可処分の違法をいう環境影響評価に関する総論主張のうち、原告らの平成29年4月28日付け準備書面6（以下「原告準備書面6」という。）第1の4(1)（6ないし9ページ）における山梨実験線についての環境影響評価の欠如をいう主張に対して、反論を行うこととする。

なお、略語等の使用は、本準備書面において新たに定義するもののほかは、従前の例による。

第2 山梨実験線について

原告らが原告準備書面12第3の4（12ページ）にて主張する山梨実験線に係る記載は、不正確かつ誤導を含むものである。そこで、まず、山梨実験線の正確な事実関係について整理する。

1 山梨実験線の概要（全体として乙第62号証）

超電導磁気浮上式鉄道の実用化に向けた実験線である山梨実験線は、平成2年6月に、財団法人鉄道総合技術研究所（以下「鉄道総研」という。）、JR東海及び鉄建公団（当時。以下同じ。なお、平成15年10月1日以降は鉄道・運輸機構に組織変更。乙第68号証）の3者宛てに運輸大臣（当時。以下同じ。）が発出した「超電導磁気浮上方式鉄道に係る技術開発の円滑な推進について」の通達（平成2年6月8日付け官鉄施第45号、官鉄保第48号。以下「運輸大臣通達」という。乙第63号証）に基づき、運輸大臣から「超電導磁気浮上方式鉄道に係る技術開発の基本計画（以下「技術開発基本計画」という。乙第64号証）」及び「超電導磁気浮上方式鉄道に係る山梨実験線の建設計画（以下「山梨実験線建設計画」という。乙第65号証）」のそれぞれについて承認を受け（乙第66号証、乙第67号証）、建設された延長42.8kmの

路線である。

この技術開発を目的とする山梨実験線の建設事業は、鉄道総研、JR東海、鉄建公団の3者（以下、これら3者を「鉄道総研ら3者」ということがある。）によって、連携して進められてきた。

山梨実験線は、平成2年11月に建設が開始され、まず、平成9年3月に延長18.4kmの区間（以下「先行区間」という。）の建設工事が完成し、同年4月から先行区間での走行試験が開始された。その後、平成20年5月に、山梨実験線のうち先行区間を除いた延長24.4kmの区間（以下「一般区間」という。）の建設工事が開始され、平成25年8月に同区間の建設工事が完成了。また、上記の工事に合わせ、先行区間の設備更新工事が実施された。これをもって、山梨実験線は、延長42.8kmの路線全線が完成了ことから、同月29日以降、全線での走行試験が行われている。



：出典・鉄道・運輸機構HP「山梨リニア実験線工事」〔乙第62号証〕

2 山梨実験線に関する事実関係（全体として乙第69号証）

(1) 山梨実験線の建設以前（昭和37年～平成元年）

ア 我が国では、昭和37年、国鉄によって、新幹線の次の超高速鉄道としてリニアモーター推進浮上式鉄道の研究が開始され、昭和47年には、国鉄の鉄道技術研究所（現在の鉄道総研）内で、初めて超電導磁気浮上走行が成功した。

イ 昭和52年7月、国鉄は、宮崎県に宮崎実験センターを開設し、同センターの実験線（以下「宮崎実験線」という。）にて走行試験を開始した。この宮崎実験線においては、超電導磁気浮上式鉄道の基本的な走行性能について実験が行われた。

ウ もっとも、宮崎実験線は単線であり、トンネルや十分な勾配、曲線等が備わっていなかったことから、これらを備えた新たな実験線が必要となつた。そこで、運輸省（当時。以下同じ。）は、昭和63年以降、宮崎実験線に代わる新実験線の候補地の選定を開始し、北海道、山梨県、宮崎県といった候補地の中から、「実験目的の達成度」「将来の有効活用の可能性」「地元の協力度」の3つの選定基本方針についての検討が行われ、その結果として、平成元年8月、新実験線の建設候補地として山梨県が選定された（乙第70号証）。

(2) 山梨実験線の建設開始までの経緯（平成2年）

ア 山梨実験線の建設は、新実験線の建設候補地として山梨県が選定された後の平成2年から、本格化した。

イ まず、鉄道総研、JR東海及び鉄建公団の3者は、平成2年4月26日、山梨県に対し、「山梨リニア実験線建設に係わる環境影響調査等の進め方について（照会）」と題して、山梨実験線の建設に際して実施することを予定している環境影響調査等に関して、運輸大臣が昭和54年1月23日に国鉄及び鉄道公団に対して発出した「整備五新幹線に関する環境影響評

価の実施について」(昭和54年1月23日鉄施第107号運輸大臣通知。)の別添資料である「整備五新幹線に関する環境影響評価指針」(以下「整備五新幹線環境影響評価指針」という。乙第71号証)を参考として、環境影響調査項目を定めて所要の調査を実施し、同調査に係る報告書を山梨県に提出するなどの手続を探ることにつき、意見を照会した(乙第72号証)。

これに対して、山梨県は、平成2年4月27日、鉄道総研、JR東海及び鉄建公団に対し、山梨実験線建設に係わる環境影響調査等の進め方について、基本的に了承する旨の回答をした(乙第73号証)。

ウ 運輸大臣は、平成2年6月8日、鉄道総研、JR東海及び鉄建公団に対し、運輸大臣通達(乙第63号証)を発出し、超電導磁気浮上方式鉄道に係る技術開発を円滑に推進するため、①技術開発の基本計画と、②山梨実験線の建設計画に関して、概要、以下のとおりの定めを置いた。

① 技術開発の基本計画

運輸大臣通達により、鉄道総研とJR東海は、あらかじめ鉄建公団と協議した上で、共同して、技術開発の基本計画を作成するものとされた(同通達第1の1及び2)。鉄道総研は、技術開発の基本計画につき、運輸大臣の承認を受けるものとされ(同通達第1の3), 鉄道総研から技術開発の基本計画の承認申請を受けた運輸大臣は、当該基本計画が技術開発の円滑な推進に支障を来さないと認められるときは、これを承認するものとされた(同通達第1の4)。

そして、これらの手続は、技術開発の基本計画を変更しようとするときも、同様とすることとされた(同通達第1の5)。

② 山梨実験線の建設計画

運輸大臣通達により、鉄道総研ら3者は、あらかじめ山梨県の意見を聴いた上で、共同して、技術開発の基本計画に基づいて山梨実験線の

建設計画を作成し、運輸大臣の承認を受けることができるものとされた（同通達第2の1及び2）。鉄道総研ら3者からの承認申請を受けた運輸大臣は、山梨実験線の建設計画が同通達第2の7所定の暫定技術基準に適合し、かつ、技術開発に支障を来さないと認められるときは、これを承認するものとされた（同通達第2の3）。

そして、これらの手続は、山梨実験線の建設計画を変更しようとするときも、同様とすることとされた（同通達第2の4）。

工 鉄道総研及びJR東海は、運輸大臣通達第1の1に基づき、技術開発基本計画（乙第64号証）を作成し、鉄道総研は、平成2年6月25日、運輸大臣に対し、同基本計画を添付した「超電導磁気浮上方式鉄道技術開発基本計画承認申請書」（乙第74号証）を提出した。これを受けた運輸大臣は、同日、同通達第1の4に基づき、鉄道総研らの作成した技術開発基本計画を承認した（乙第66号証）。

また、鉄道総研、JR東海及び鉄建公団は、運輸大臣通達第2の1に基づき、山梨実験線建設計画（乙第65号証）を作成し、平成2年6月25日、運輸大臣に対し、同建設計画を添付した「超電導磁気浮上方式鉄道山梨実験線建設計画承認申請書」（乙第75号証）を提出した。これを受けた運輸大臣は、同日、同通達第2の3に基づき、鉄道総研ら3者の作成した山梨実験線建設計画を承認した（乙第67号証）。

才 鉄道総研、JR東海及び鉄建公団は、上記イのとおり、山梨実験線の建設に先立ち、実験線の建設及びその後の各種試験に伴う周辺環境への影響を把握し的確に対処するために、延長42.8kmにわたる山梨実験線の建設予定地である山梨県東八代郡境川村（当時）から山梨県南都留郡秋山村（当時）までの間について、環境影響調査を実施し、平成2年7月、その結果を「山梨リニア実験線環境影響調査報告書」（乙第76号証）として取りまとめた。

そして、鉄道総研ら3者は、平成2年7月20日、山梨県に対し、上記環境影響調査報告書を提出し、同年9月5日、山梨県から、同報告書について異議はない旨の回答を受けた（乙第77号証）。

カ 平成2年11月以降、山梨実験線のうち早期建設区間として18.4kmの建設工事が開始された。具体的には、18.4kmのうち、延長11.4kmの区間については日本鉄道建設公団法19条2項2号による工事として認可を受けた鉄建公団が、その余の延長7.0kmの区間についてはJR東海が、それぞれ建設工事を担当した。

(3) 先行区間（早期建設区間）の工事完成と同区間での走行試験（平成9年～平成17年）

ア 平成9年3月、山梨実験線のうち平成2年11月に開始された先行区間18.4kmの建設工事が完成し、運輸大臣通達第2の8(2)に基づく運輸大臣の検査を受けた後、同年4月3日から、鉄道総研及びJR東海によって、山梨実験線の先行区間における走行試験が開始された。

イ 平成12年3月、運輸省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会（以下「評価委員会」という。）においては、3年間にわたる山梨実験線の走行試験等の結果に基づき、超電導磁気浮上式鉄道技術について、「長期耐久性、経済性の一部に引き続き検討する課題はあるものの、超高速大量輸送システムとして実用化に向けた技術上のめどは立ったものと考えられる。」との評価がされた。

ウ また、平成17年3月には、国土交通省の評価委員会において、平成12年度以降の山梨実験線での走行試験等の結果に基づき、超電導磁気浮上式鉄道技術について、「実用化の基盤技術が確立した。」との評価がされた。

(4) 一般区間の建設開始までの経緯（平成18年～平成20年）

ア JR東海は、平成18年4月に山梨実験線を延伸する方針を示し、同年

9月25日,山梨実験線の実用レベル仕様の設備更新や同実験線の延伸(一般区間の建設)に係る設備投資計画を決定した。

イ 鉄道総研, JR東海及び鉄道・運輸機構は, 平成18年秋頃以降, 山梨実験線の設備更新と延伸工事の実施に先立ち, 平成2年に実施した環境影響調査結果に基づき作成された「山梨リニア実験線環境影響調査報告書」(乙第76号証)に関して, 経年に伴う検証作業を開始した。

ウ 鉄道総研及びJR東海は, 運輸大臣通達第1の5・第1の1に基づき, 当時の技術開発基本計画に設備更新と延伸に関わる変更などを加え, 鉄道総研は, 平成19年1月22日, 国土交通大臣に対し, 「超電導磁気浮上方式鉄道技術開発基本計画の変更申請」を提出した(乙第78号証)。

また, 鉄道総研, JR東海及び鉄道・運輸機構は, 運輸大臣通達第2の4・第2の1に基づき, 当時の山梨実験線建設設計画に設備更新に関わる変更などを加え, 平成19年1月22日, 国土交通大臣に対し, 「超電導磁気浮上方式鉄道山梨実験線建設設計画変更承認申請書」を提出した(乙第79号証)。

上記各申請を受けた国土交通大臣は, 平成19年1月23日, 技術開発基本計画に係る変更申請については, 運輸大臣通達第1の5・第1の4に基づき承認するとともに(乙第80号証), 山梨実験線建設設計画に係る変更申請については, 同通達第2の4・第2の3に基づき承認した(乙第81号証)。

エ 鉄道総研, JR東海及び鉄道・運輸機構は, 平成19年6月, 上記イの検証作業の結果として, 平成2年7月に作成された「山梨リニア実験線環境影響調査報告書」(乙第76号証)を最新の情報に基づき追加・修正した「山梨リニア実験線環境影響調査報告書の経年に伴う検証資料」(乙第82号証)を取りまとめた。

そして, 鉄道総研, JR東海及び鉄道・運輸機構は, 平成19年6月,

山梨県に対し、上記検証資料（乙第82号証）を提出し、平成2年に実施した環境影響調査結果における評価及び保全対策に影響を及ぼすような経年による大きな状況の変化は見られない旨を報告した。

オ 平成20年5月以降、山梨実験線の42.8kmへの延伸工事として、同実験線のうち一般区間に当たる24.4kmの区間に係る建設工事が開始された。具体的には、一般区間24.4kmのうち、延長16.0kmの区間については独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法13条3項2号による工事として鉄道・運輸機構が、その余の延長8.4kmの区間についてはJR東海が、それぞれ建設工事を担当した。

(5) 全線完成後の山梨実験線（平成25年～）

ア 平成25年8月、平成20年5月から開始された42.8kmへの延伸工事と、山梨実験線の設備更新が、いずれも完了し、運輸大臣通達第2の7(2)に基づく国土交通大臣の検査を受けた。これをもって、山梨実験線は、延長42.8kmの路線全線が完成した。

イ 平成25年8月29日以降、JR東海は、更新延伸後の山梨実験線全線（42.8km）において、実用レベル仕様の車両・設備による走行試験を行い、この結果に基づき、平成29年2月には国土交通省の評価委員会において「営業線に必要な技術開発は完了」との評価がなされた。現在は、既に確立している実用技術について、超電導リニア技術のプラッシュアップと営業線における建設・運営・保守のコストダウンに向け、引き続き長距離走行試験などを実施している。

第3 我が国における新幹線鉄道の建設事業に関する環境影響評価制度の変遷とその内容

ここでは、山梨実験線に係る環境影響評価の欠如をいう原告らの主張に対する反論に必要な限度で、我が国における新幹線鉄道の建設事業に関する環境

影響評価制度の変遷とその内容について述べる。

1 整備五新幹線環境影響評価指針

(1) 我が国では、昭和47年6月、「各種公共事業に係る環境保全対策について」の閣議了解が行われたことにより、本格的な環境影響評価に関する取組が始まり、その後、環境影響評価制度の法制化についての議論が本格化する中で、法制化への調整作業と並行して関係省庁においては、行政指導等の形で、自らの所管事業での独自の環境影響評価を行うこととなった。

このような中で、運輸省は、昭和54年1月23日、国鉄及び鉄建公団に対し、整備五新幹線環境影響評価指針（乙第71号証）を発出した。

(2) 整備五新幹線環境影響評価指針は、整備五新幹線の建設が自然環境及び生活環境に及ぼす影響の予測及び評価に適用するものであった。

2 閣議アセスに係る環境影響評価

(1) その後、政府は、大規模な事業であって、国が直接実施するもの、又は免許等で関与するものについて環境影響評価を統一的に実施するため、昭和59年8月28日、「環境影響評価の実施について」の閣議決定（いわゆる閣議アセス。以下「閣議アセス」という。乙第83号証）を行った。

これを受けて運輸省は、昭和60年4月26日、閣議アセスに基づき運輸省所管の対象事業に係る環境影響評価を実施する場合における手続等について、「運輸省所管の大規模事業に係る環境影響評価実施要領」（乙第84号証）を定めた。

(2) 上記実施要領においては、環境影響評価を実施する「対象事業」は、以下の3つの事業とされていた。

① 新幹線鉄道の建設又はその本線路の新設、増設若しくは移設であって、日本国有鉄道法53条4号の運輸省令で定める重要な工事に関するもの

② 飛行場の設置又はその施設の変更であって、上記実施要領に定めるい

すれかに該当するもの

- ③ 公有水面の埋め立て及び干拓であって、その区域の面積が 50 ヘクタールを超えるもの

3 環境影響評価法に基づく環境影響評価について

(1) 閣議アセス等の環境影響評価制度においては、行政指導であることに伴い、許認可への反映や国と地方の制度の調整などの面で不透明な点や混乱が生じていたため、平成 11 年、これまでの閣議アセスを含む我が国の従来の環境影響制度を統合した統一法として、環境影響評価法が施行された。

(2) 環境影響評価法の下では、環境影響評価の実施主体である事業者は、環境影響評価の実施に当たり、環境影響評価の項目等の選定に関して、同法 11 条 1 項により、同法「第 2 条第 2 項 1 号イからワまでに掲げる事業の種類毎に主務省令で定めるところにより、対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の方法を選定しなければならない」とされている。

これを受けた環境影響評価法施行令（乙第 85 号証）は、その別表第 1において、環境影響評価法 2 条 2 項 1 号ハに掲げる事業の種類として、「全国新幹線鉄道整備法（括弧内省略）第 4 条第 1 項に規定する建設線の建設（括弧内省略）の事業」を掲げているところ、上記事業の環境影響評価の項目の選定については、「鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（以下「鉄道主務省令」という。乙第 42 号証）にて定められている。

すなわち、鉄道主務省令 21 条 1 項は、環境影響を及ぼすおそれのある要因として、以下の同条 3 項 1 号から 3 号までに定められた影響要因ごとに、同省令別表第 1 の参考項目を勘案して環境影響評価の項目を選定し、環境影響評価を行われるべきことを定める。

1 号 対象鉄道建設等事業に係る工事の実施

2号 対象鉄道建設等事業に係る工事が完了した後の土地又は工作物の存在及び当該土地又は工作物において行われることが予定される事業活動その他の人の活動であって対象鉄道建設等事業の目的に含まれるもの（鉄道主務省令別表第1において「土地又は工作物の存在及び供用」という。）

3号 対象鉄道建設等事業の目的として設置される工作物の撤去又は廃棄が予定されている場合にあっては、当該撤去又は廃棄

第4 原告準備書面12第3の4の求釈明事項に対する回答

1 はじめに（原告らの求釈明事項は前提において誤りがあること）

原告らは、「山梨実験線において環境影響評価が行われていないことは被告も認めるところである」などと述べるが（原告準備書面12第3の4・12ページ）、これは誤りである。

すなわち、平成28年11月30日付けの参加人第2準備書面第1の6(2)(30ページ)にもあるとおり、山梨実験線は、その建設の事業に関しては、いわゆる閣議アセス及び環境影響評価法の規定による環境影響評価は行われていないが、同法による環境影響評価として、列車の走行による影響等について、調査、予測及び評価が行われ、その内容が本件補正後評価書に記載されているところ（丙第3号証の1・7-7、乙第86号証7枚目）、国土交通大臣は、本件工事実施計画の認可判断においては、本件補正後評価書に記載された上記の環境影響評価を踏まえて環境配慮審査を行い、適切な配慮がされていると判断して本件認可処分を行ったものであり、かかる国土交通大臣の判断は適法である。

以下、説明する。

2 山梨実験線の建設事業に関して、環境影響評価法に基づく環境影響評価が行われていない理由

(1) 山梨実験線は、平成2年6月作成に係る技術開発基本計画において「山梨実験線では最高速度が時速500kmで、かつ諸性能確認のため550km/h走行が可能な施設を建設し、実用化の目処を得るために走行実験を行う」（乙第64号証）とされているとおり、超電導磁気浮上方式鉄道の実用化に向けた走行実験を行う実験施設である。そして、かかる実験施設である山梨実験線の建設に当たっては、鉄道総研、JR東海及び鉄建公団が運輸大臣通達第2の1に基づき作成した山梨実験線建設設計画により、延長42.8kmの山梨実験線全線についての建設設計画が定められ、かかる建設設計画は、運輸大臣によつて、平成2年6月25日、運輸大臣通達第2の3に基づき承認された。

このように、山梨実験線は、鉄道総研、JR東海及び鉄建公団が運輸大臣通達第2の1に基づき作成した山梨実験線建設設計画により、同通達第2の3による運輸大臣の承認を得て、鉄建公団及びJR東海がそれぞれ建設主体となり建設されることとなった実験施設であるから、山梨実験線の建設の事業については、いわゆる閣議アセスにおいて定められた対象事業のいずれにも該当しないとともに、環境影響評価法施行令別表第1に掲げられた対象事業のいずれにも該当しないものである。

このため、山梨実験線の建設の事業に関して、閣議アセス、環境影響評価法による環境影響評価は実施されていない。

(2) もっとも、山梨実験線の建設が本格化した平成2年当時、環境保全について法律上定められた手続は存在しない中でも、鉄道総研ら3者は、実験線での走行試験における走行速度や実験線の施設規模に照らし、建設及び実験中の周辺環境の保全について十分配慮すべく、整備五新幹線環境影響評価指針を参考として、環境影響調査を実施し、その結果を「山梨リニア実験線環境影響調査報告書」（乙第76号証）としてまとめている。

これは、前記第3の1及び2で述べたとおり、運輸省は、整備五新幹線環境影響評価指針を発出したのち、政府が昭和59年8月28日に閣議アセス

を行ったことを受けて同省所管の大規模事業に関して「運輸省所管の大規模事業に係る環境影響評価実施要領」を定めていたが、閣議アセスが施行されてから山梨実験線の建設までの間、新幹線鉄道の新たな建設事業は計画されず、整備五新幹線環境影響評価指針に代わる指針が存在しなかったことから、東北新幹線（盛岡市・青森市間）等において実施実績のあった整備五新幹線環境影響評価指針を参考とすることとしたものである。

そして、上記の環境影響調査に関しては、前記第2の2(4)イ及びエで述べたとおり、平成18年秋頃以降、山梨実験線の一般区間の建設開始に先立ち、鉄道総研、JR東海及び鉄道・運輸機構により、経年に伴う検証作業が行われ、平成19年6月、その結果が「山梨リニア実験線環境影響調査報告書の経年に伴う検証資料」（乙第82号証）として取りまとめられている。

3 完成後の山梨実験線に関して、本件認可処分との関係で実施された環境影響評価法に基づく環境影響評価の内容

(1) 被告準備書面(4)第4の1（20及び21ページ）で述べたとおり、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、土木構造物関係部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り、この土木構造物関係部分とは、工事区間である品川・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している。

しかるところ、JR東海から平成26年8月26日に認可申請された本件工事実施計画においては、「線路の位置」（全幹法施行規則2条1項3号）に係る平面図にて、品川・名古屋間の線路のうち山梨実験線区間については同実験線がそのルートとされているとおり（乙第43号証の2），工事区間である品川・名古屋間のうち、山梨実験線区間に関しては、平成25年8月29日の工事完了により実験施設として使用されている山梨実験線全線の既設のトンネルや橋梁などの土木構造物を、中央新幹線の土木構造物として活

用することを内容とするものであった。

- (2) そして、国土交通大臣は、本件工事実施計画の認可に当たっては、山梨実験線区間の土木構造物については、技術基準適合性の審査を行うとともに、環境配慮審査を義務付ける横断条項である環境影響評価法33条との関係では、以下の(3)で述べるとおり、認可申請に先立つ平成25年8月29日に建設工事が完了した山梨実験線全線の既設のトンネルや橋梁などの土木構造物を活用する計画内容であることを踏まえ、本件補正後評価書において営業を想定した列車の走行による環境影響評価がされていることを確認し、これをもって環境への適正な配慮がされていると判断したものである。
- (3) すなわち、本件工事実施計画において、山梨実験線区間に關しては、同区間の土木構造物につき、山梨実験線の既設の土木構造物を活用する計画内容となっており、全幹法9条に基づく認可後に、同区間にて土地の形状変更や工作物の新設等を伴う工事は観念されないことを踏まえて、国土交通大臣は、JR東海が作成した本件補正後評価書の中で、山梨実験線区間の土木構造物については、鉄道主務省令21条3項の定める影響要因のうち「工事の実施」(同項1号)との関係での環境影響評価が実施されていないことに問題はないと判断したものである。

他方で、山梨実験線区間の土木構造物については、山梨実験線全線の工事完了後の平成25年8月29日以降、実験線の走行に繰り返し使用されているものの、これらは飽くまで超電導磁気浮上式鉄道の実用化に向けた走行試験であって、鉄道事業としての走行ではなく、「山梨リニア実験線環境影響調査報告書」及び「山梨リニア実験線環境影響調査報告書の経年に伴う検証資料」に係る環境影響調査においても、飽くまで上記走行試験を前提とした列車の走行による環境影響が調査されていたにすぎないものであった。このため、国土交通大臣は、山梨実験線区間の土木構造物については、本件補正後評価書の中で、鉄道主務省令21条3項の定める影響要因のうち「土地又

は工作物の存在及び供用」（同項2号）に関し、中央新幹線の鉄道事業に向けて、列車の走行による影響に係る評価項目につき環境影響評価が実施されていることを確認し、同実験線の既設の土木構造物を活用するとの計画内容に照らして必要な環境影響評価が実施されているとして、環境への適正な配慮がされているとの判断をしたものである。

第5 山梨実験線についての環境影響評価の欠如をいう原告らの主張に理由がないこと

1 はじめに

原告らは、訴状第5章第1の6(1)（48ページ）及び原告準備書面6第1の4(1)（6ないし9ページ）において、山梨実験線の建設事業についての環境影響評価がされてないことが本件認可処分の違法事由たり得るとの主張をする展開するが、以下で述べるとおり、いずれも理由がないものである。

2 山梨実験線の建設事業に閣議アセスによる環境影響評価が実施されるべきであったとの原告ら主張に理由がないこと

(1) 原告らは、「実験線であっても（ママ）、事業と同様に、場合によっては事業以上に環境影響が生じる」などとして、「山梨実験線の先行区間に関して、少なくとも閣議アセスが行われていてしかるべきであった」と主張する（原告ら第6準備書面第2の4(1)・7ページ）。

しかしながら、前記第3の2で述べたとおり、運輸省が閣議アセスを受け規定した「運輸省所管の大規模事業に係る環境影響評価実施要領」においては、環境影響評価の対象事業は上記実施要領所定の3つの事業に限定されており、全幹法に基づく新幹線鉄道の建設事業については上記実施要領による環境影響評価の対象事業となっていたものの、山梨実験線の建設事業については、飽くまで実験施設の建設事業であって、全幹法に基づく新幹線鉄道の建設事業ではないことから、上記環境影響評価の対象事業とはなっていない

いものであった。

このことは、鉄建公団による山梨実験線の建設工事が、日本鉄道建設公団法第19条第1項第1号の「全国新幹線鉄道整備法（中略）による新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設を行うこと」ではなく、同条第2項第2号の「委託に基づき、鉄道に関する工事並びにこれに関する調査、測量、設計、試験及び研究を行うこと」に当たるものとして行われていたことからも（乙第62号証），明らかである。

そして、我が国の環境影響評価制度において、山梨実験線の建設が本格化した平成2年当時から現在に至るまで、実験施設である山梨実験線の建設事業について、環境保全のための環境影響評価について法律上定められた手続は何ら存在していない以上、原告らの上記主張は理由がないものである。

なお、山梨実験線の建設事業については、環境影響評価に係る法律上の手続は存在しない中でも、平成2年頃以降、整備五新幹線環境影響調査指針を参考として環境影響調査が実施され、さらに一般区間の延伸工事に先立ち経年による検証作業も行われていたことについては、既に前記第2の2(2)及び(4)で述べたとおりである。

(2) また、原告らは、「中央新幹線の計画が、東京から名古屋までのルートになることがすでに予定されており、その間に位置する山梨に（引用者注：山梨実験線を）建設したこと自体、経済コストから実験線を本線に接続しないという選択肢はありえない」などと主張して、山梨実験線に関して環境影響評価の欠如による違法があるなどと論難する（原告ら第6準備書面第2の4(1)・7及び8ページ）。

しかしながら、前記第2の2(1)ウで述べたとおり、平成元年8月に超電導磁気浮上式鉄道検討委員会において、山梨県が宮崎実験線に代わる新実験線の建設候補地として選定されたのは、北海道、山梨県、宮崎県といった候補地の中から、「実験目的の達成度」「将来の有効活用の可能性」「地元の協

力度」の3つの選定基本方針についての検討が行われ、上記3つの方針を総合的に勘案した結果である（乙第70号証）。

このように、山梨実験線は、将来の有効活用の可能性として、中央新幹線の一部として活用される可能性を含みつつも、飽くまで、運輸大臣通達に基づき、実験施設として建設計画等が作成されたものであって、全幹法9条1項に基づく運輸大臣の認可の対象となる新幹線鉄道としての建設計画が作成されたものではない。

そして、前記第4の3(3)で述べたとおり、山梨実験線は平成25年に完成したものであるところ、全幹法に基づく中央新幹線の建設スキームにおいては、本件工事実施計画において初めて、同実験線の既設設備を中央新幹線に活用することが計画内容となったものである。しかるところ、国土交通大臣は、本件工事実施計画の認可判断に当たっては、環境影響評価法33条に基づく環境配慮審査として、山梨実験線区間の土木構造物については、同実験線の既設の土木構造物を活用する計画内容であることを踏まえ、同区間の土木構造物につき土地の形状変更等を伴う新たな建設工事が観念できないことから、トンネル工事といった土木構造物の建設工事に係る環境影響評価が行われていないことに問題がないと判断し、鉄道事業としての列車の走行による影響について実施された環境影響評価によれば、環境への適正な配慮がされていると判断したものである。

したがって、原告らの上記主張に理由はない。

3 山梨実験線の建設事業について環境影響評価法による環境影響評価が実施されるべきであったとの原告ら主張に理由がないこと

(1) 原告らは、山梨実験線について、「延伸工事が開始された2008(平成20)年時点では、参加人を事業主体とした中央新幹線の整備計画が現実味を帯び始めていたのであるから、この時点で成立していた環境影響評価法に基づく環境影響評価が行われなければならなかつたはずである」とも主張す

る（原告ら第6準備書面第2の4(1)・8ページ）。

しかしながら、山梨実験線の一般区間は、平成2年6月25日に運輸大臣通達に基づき作成され運輸大臣の承認を受けた山梨実験線建設設計画を基に、同建設設計画に設備更新に関わる変更などを加えた変更申請について国土交通大臣による承認を受けた上で、平成20年5月から建設工事が開始されたものである。このように、山梨実験線は、その一般区間についても、飽くまで、運輸大臣通達に基づき、実験施設として建設工事が行われたのであって、全幹法9条1項に基づく認可を受けて建設工事が行われたものではないため、環境影響評価法に基づく環境影響評価の実施を受ける対象事業には含まれないものであった。

このことは、鉄道・運輸機構による山梨実験線の一般区間の建設工事も、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法13条1項1号の「新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設を行うこと」ではなく、同条3項2号の「鉄道に関する工事並びに調査、測量、設計、試験及び研究を行うこと」に当たる業務として行われていたことからも明らかである（乙第62号証）。

そして、前記第4の3(3)で述べたとおり、山梨実験線は平成25年に完成したものであるところ、全幹法に基づく中央新幹線の建設スキームにおいては、本件工事実施計画において初めて、同実験線の既設設備を中央新幹線に活用することが計画内容となった。しかるところ、国土交通大臣は、本件工事実施計画の認可判断に当たっては、山梨実験線区間については同実験線の既設の土木構造物を活用するとの本件工事実施計画の内容を踏まえ、環境影響評価法33条に基づく環境配慮審査において、山梨実験線区間の既設の土木構造物については、本件工事実施計画の認可申請の時点で既に建設工事が完了しており、トンネル工事といった土地の形状変更等を伴う工事の実施が観念できることから、土木構造物の建設に係る環境影響評価が行われていないことに問題がないと判断するとともに、鉄道事業としての列車の走行

による影響について実施された環境影響評価によれば、環境への適正な配慮がされていると判断したものである。

したがって、原告らの上記主張も理由はない。

(2) また、原告らは、山梨実験線について、「どんなに遅くとも本線接続が現実的になった段階、すなわち、本線の環境影響評価が行われる段階で、山梨実験線に関しても環境影響評価を行うべきであった」などとも主張する（原告ら第6準備書面第2の4(1)・8ページ）。

しかしながら、これまで繰り返し述べてきたとおり、山梨実験線は、飽くまで、運輸大臣通達に基づき、実験施設として建設工事が行われたのであって、全幹法9条1項に基づく認可を受けて建設工事が行われたものではないため、環境影響評価法に基づく環境影響評価の実施を受ける対象事業には含まれないものであった。

そして、段階的な計画内容の深化を前提とする全幹法に基づく建設スキームの中で、山梨実験線の既設設備が中央新幹線に活用されることは、建設主体であるJR東海が作成した本件工事実施計画において初めて計画内容になったのであり、国土交通大臣は、本件工事実施計画の認可判断に当たっては、上記認可申請の時点では既に山梨実験線の建設工事が完了していることを前提に、山梨実験線区間の土木構造物部分については、山梨実験線の既設の土木構造物を活用する計画内容であることを踏まえ、環境影響評価法33条に基づく環境配慮審査を行ったものである。

具体的には、国土交通大臣は、環境影響評価法33条に基づく環境配慮審査において、山梨実験線区間の既設の土木構造物については、本件工事実施計画の認可申請の時点では、既に建設工事が完了していることを踏まえ、トンネル工事といった土木構造物の建設工事に係る環境影響評価が行われていないことに不適切性はないと判断し、鉄道事業としての列車の走行による影響について実施された環境影響評価によれば、環境への適正な配慮がされて

いると判断したものである。

したがって、原告らの上記主張もまた理由がない。

4 小括

以上によれば、本件工事実施計画の認可判断に当たって国土交通大臣が環境への適正な配慮がされていると判断したことは適法であり、かかる環境配慮審査を踏まえて行われた本件認可処分は、何ら裁量権を逸脱又は濫用するものではなく、適法である。

以 上