

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(9)

平成30年6月25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

志水崇通

宇都宮憲一

千田幸司

矢澤正樹

佐竹純

内波聖弥

藤枝将海

河野真典

沖 麻 未



北 出 徹 也



福 真 治



中 島 崇



吉 田 育 央



目 次

第1 はじめに	5
第2 工事内容が明示されていないとする原告らの主張に理由がないこと	5
1 原告らの主張	5
2 被告の反論	5
第3 水環境への悪影響をいう原告らの主張に理由がないこと	6
1 原告らの主張	6
2 被告の反論	6
3 小括	12
第4 発生土置き場による環境への悪影響をいう原告らの主張に理由がないこと	12
1 発生土置き場に係る計画の変更について	12
(1) 原告らの主張	12
(2) 被告の反論	13
2 燕沢の発生土置き場について	16
(1) 原告らの主張	16
(2) 被告の反論	16
3 小括	24
第5 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	25
1 生活排水による影響について	25
(1) 原告らの主張	25
(2) 被告の反論	25
2 導水路トンネルの設置による影響について	27
(1) 原告らの主張	27
(2) 被告の反論	27
3 希少生物の生息・生育環境に変動を与えることによる影響について	27

(1) 原告らの主張	27
(2) 被告の反論	27
4 小括	36

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在り方については、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内容が十分に尽くされたか否かや、その記載内容の精緻さ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判然としないが、以下では、原告らの平成29年9月1日付け準備書面10(以下「原告準備書面10」という。)における静岡県の環境影響評価に関する主張に対して必要と認める限度で反論しておく。

なお、略語等は本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、静岡県に係る補正後評価書を「静岡県補正後評価書」という。

第2 工事内容が明示されていない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、「静岡県内における本件工事にて設置される予定の各施設については、概ねの位置が示されているのみで、その規模や構造等の具体的な計画が全く示されていない。」などと述べ、静岡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10第2の1・3ページ)。

2 被告の反論

この点、原告らが静岡県補正後評価書のどの記載を問題視しているのかは明らかではないが、善解するに、原告らは、静岡県補正後評価書第3章又は第8章において記載されている各施設の特定性を論難するものと思われる。

しかしながら、まず、被告準備書面(4)第6の2(3)イ(50及び51ページ)

で述べたとおり、静岡県補正後評価書第3章に記載されている対象事業の内容の詳細さは、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、静岡県補正後評価書第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4号証の1：3-3ないし3-29ページ）。

また、被告準備書面(4)第6の2(3)ウ及びエ(51及び52ページ)で述べたとおり、そもそも、JR東海は、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るところ、原告らの主張は、いかなる環境影響評価の項目との関係で、静岡県補正後評価書第8章に記載された各施設の特定性が不十分であるとするのか不明である。

したがって、工事内容が明示されていないとする原告らの上記主張には理由がない。

第3 水環境への悪影響をいう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、本件工事により大井川の源流で水量が毎秒2トン減少する可能性があるのに、JR東海がこの問題を過小評価し、具体的対策が明確に示されることができないまま、本件認可処分がされたと主張する（原告準備書面10第2の2(1)ア・4及び5ページ）。

2 被告の反論

(1) しかしながら、以下に述べるとおり、JR東海は、環境影響評価に当たつて、環境影響評価法及びその関連法令の規定に従った手続を履践した上で、事業者として環境保全措置を確実に実施することにより、水資源に係る環境影響の低減が図られていると評価し、同評価を踏まえ、国土交通大臣と

しても、環境の保全についての適正な配慮がなされていると判断したものである。

すなわち、確かに、静岡県補正後評価書には、トンネルの工事及び鉄道施設（山岳トンネル、非常口（山岳部））の存在に伴う河川流量の変化の予測結果として、大井川（田代川第二発電所取水堰上流）において毎秒約2.1立方メートル、大井川（田代ダム下流）において毎秒約1.9立方メートル、大井川（赤石発電所木賊取水堰上流）において毎秒約2.0立方メートルの流量が減少すると記載されている（丙第4号証の1：8-2-4-9及び8-2-4-10ページ）。

一方で、静岡県補正後評価書には、上記予測結果は、覆工コンクリート、防水シート及び薬液注入等を実施していない条件下での計算の結果であるとも記載されているところ（丙第4号証の1：8-2-4-9ページ）、JR東海は、環境保全措置の検討を定める主務省令29条1項^{*1}（平成25年改正前主務省令14条1項）に基づき、環境保全措置として、「適切な構造及び工法の採用」、すなわち、本線トンネルについては、工事の施工に先立ち先進ボーリング等、最先端の探査技術を用いて地質や地下水の状況を把握した上で、必要に応じて薬液注入を実施することや、覆工コンクリート、防水シートを設置すること、また、非常口（山岳部）についても、工事前から工事中にかけて河川流量や地下水の水位等の調査を行い、掘削中は湧水量や地質の状況を慎重に確認し、浅層と深層の帶水層を貫く場合は水みちが生じないように必要に応じて薬液注入を実施するととも

*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（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。

に、帶水層を通過し湧水量の多い箇所に対しては、覆工コンクリートや防水シートを設置し地下水の流入を抑えること、「地下水等の監視」、すなわち、工事着手前、工事中、工事完了後において、地下水の水位等の状況を定期的に監視し把握すること、「応急措置の体制整備」、すなわち、地下水等の監視の状況から地下水低下等の傾向が見られた場合に、速やかに給水設備等を確保する体制を整えること、「代替水源の確保」、すなわち、低減のための措置を講じても水量の不足等重要な水源の機能を確保できなくなった場合には、速やかにその他の水源を確保すること等を検討している（丙第4号証の1：8-2-4-11及び8-2-4-12ページ）。

その上で、JR東海は、環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容として、「まず、本坑に並行する位置に先行して断面の小さい先進坑を掘削し、地質の把握を実施」する、「施工に際しては、標準的な工法であるNATMを採用する計画である。NATMはトンネル周辺の地山の持つ支保力をを利用して安全に掘削し、トンネルを構築する工法であり、覆工コンクリートと地山の間に空隙が出来ないため、トンネル内への地下水の湧出が少ないと考えられる。」「河川の流量が減少し水利用に影響が出る場合は代替水源の確保などの環境保全措置を実施する。具体的には河川流量が減る量や影響の度合いなどに応じて関係者と打ち合わせを行いながら、トンネル内に湧出した水をポンプで汲み上げるなどして大井川に戻す方法も選択肢として考えている。」「先進坑が隣接工区と貫通するまでの間は、トンネル内に湧出した水を汲み上げて非常口（山岳部）から河川に戻すことから、河川流量は減少しない。この間にトンネル内の湧水などの状況を監視することで河川流量への影響を見極め、より適切な環境保全措置を選定することが可能であると考える。」などと記載している（丙第4号証の1：8-2-4-13）。

さらに、JR東海は、地下水を利用した水資源に与える影響の予測には

不確実性があるとして、事後調査を定める主務省令32条1項柱書き及び1号（平成25年改正前主務省令17条1項柱書き及び1号）^{*1}に基づき、事後調査を実施するとした上で、事後調査の結果について、環境影響の程度が著しいと判明した場合は、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している（丙第4号証の1：8-2-4-16ないし8-2-4-18ページ）。

その上で、JR東海は、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1号及び2号（平成25年改正前主務省令11条1号及び

*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（括弧内省略）を行わなければならない。

1号 予測の不確実性の程度が大きい選定項目について環境保全措置を講ずる場合

2号 略

3号 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保全措置の内容をより詳細なものにする必要があると認められる場合

2号) *1に則り、評価の手法として、水資源への影響が、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を検討する手法を選定した上で、上記環境保全措置を確実に実施することから、水資源に係る環境影響の低減が図られていると評価したものである（丙第4号証の1：8-2-4-18ページ）。

また、環境影響評価法33条1項は、審査に際し、補正後評価書のみならず、同法24条の書面（免許等を行う者による補正前評価書に対する環境の保全の見地からの意見書）に基づいて審査をしなければならないとしているところ、JR東海は、次に述べるとおり、国土交通大臣からの上記意見書に対して、適切に対応したものである。

すなわち、国土交通大臣は、河川水の利用への影響の回避に関して、環境影響評価法24条に基づき、補正前評価書に対して、「水資源に影響を及ぼす可能性のある大井川を始めとする沿線の各河川は、水道用水、農業用水、工業用水及び発電用水等に利用されていることから、河川流量の減

*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すること。

3号以下 略

少は河川水の利用に重大な影響を及ぼすおそれがある。このことを踏まえ、必要に応じて精度の高い予測を行い、その結果に基づき水系への影響の回避を図ること。また、工事実施前から、河川流量の把握を継続的に行うとともに、専門家等の助言を踏まえた計画を策定した上で、工事実施中から工事実施後の適切な時期までモニタリングを実施すること。水利用に影響が生じた場合は、専門家等の助言を踏まえ、適切な環境保全措置を講じること。」との意見を述べていた（丙第4号証の1：13-9ページ）。そこで、JR東海は、事業者の対応として、静岡県補正後評価書に「資料編に追記したとおり、国鉄時代から長年にわたって実施してきた地質調査により、地域の地質の状況や透水性について把握しており、これらの結果をもとに第8章において水資源の予測評価を実施してきました。」「工事にあたっては、事前に先進ボーリング等、最先端の探査技術を用いて地質や地下水の状況を把握したうえで、必要に応じて薬液注入を実施することや、覆工コンクリート、防水シートを設置することにより水位への影響を低減し、水系への影響を回避するよう努めてまいります。これらの環境保全措置の内容については、図等を用いてわかりやすく資料編に追記いたしました。」「山岳トンネル工事に伴う河川流量への影響の把握については、これまで実施してきた定期的な流量計測を今後も引き続き実施するとともに、工事1年前から工事完了後3年までの間は、第8章及び第10章に記載のとおり、水系毎に流量の少ない源流部や支流部を含む複数の地点を設定し、事後調査として河川流量の継続的な計測を実施します。」「計測にあたっては、第8章、第10章および資料編に追記したとおり、専門家等の助言を踏まえ、地点や頻度に係る計画を策定のうえ、進めてまいります。」「計測の結果、水利用に影響が生じた場合は、専門家等の助言を踏まえ、代替水源確保等の適切な環境保全措置を講ずるとともに、その内容について公表してまいります。」と記載し、特に静岡県に特有の問題とし

て、「大井川については、シミュレーションの予測結果、計測結果、及び水利用に影響が生じた場合の環境保全措置の検討内容について、専門家等による委員会を設置し助言を受け、それを踏まえ、環境保全措置を適切に実施してまいります。委員会での検討内容については、公表していくこととし、透明性の確保に努めてまいります。」と記載して(丙第4号証の1：13-9及び13-10ページ)，これに適切に対応したものである。

このように、JR東海は、環境影響評価に当たって、環境影響評価法及びその関連法令の規定に従った手続を履践した上で、事業者として環境保全措置を確実に実施することにより、水資源に係る環境影響の低減が図られていると評価し、以上の評価を踏まえ、国土交通大臣としても、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、環境の保全についての適正な配慮がなされていると判断したものである。

(2) なお、原告らは、JR東海が提案した導水路トンネルの設置による減水対策は不十分である旨する主張するが(原告準備書面10・第2の2(1)イ・5ないし7ページ)，環境影響評価法33条1項の審査の対象ではない本件認可処分後の事情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、本件認可処分の違法性とどのように結びつくのか明らかでない。

3 小括

以上に述べたとおり、水環境への悪影響をいう原告らの主張は、いずれも理由のないものである。

第4 発生土置き場による環境への悪影響をいう原告らの主張に理由がないこと

1 発生土置き場に係る計画の変更について

(1) 原告らの主張

原告らは、主に準備書に対する静岡県知事の意見に依拠して、JR東海が、本件認可処分後に、発生土置き場の中心を扇沢から燕沢に変更したとした上で、発生土置き場の中心を扇沢とする当初の計画は、安全性の観点から、その後の変更を余儀なくされるほど無理のある危険な計画であったのに、JR東海は環境影響評価手続を回避したと主張するようである（原告準備書面10・第2の2(2)ア・8ページ）。

(2) 被告の反論

ア しかしながら、まず、静岡県補正後評価書上、発生土置き場の中心が扇沢であったと認めるに足りる記載はなく、原告らの上記主張は、その前提を誤っている。

イ また、静岡県補正後評価書資料編によれば、燕沢の発生土置き場は、扇沢の発生土置き場と並んで環境影響評価手続の中に位置づけられており（丙第4号証の2：事8-1-1ないし事8-2-2ページ），発生土置き場の位置を本件認可処分後に扇沢から燕沢に「差し替えた」というような事情も認められないことから、JR東海が環境影響評価手続を回避したとは認められない。

ウ さらに、扇沢の発生土置き場の安全性を論難する原告らの主張は、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。

エ その点をおくとしても、次に述べるとおり、JR東海は、環境影響評価法及びその関連法令の規定に従って適切な対応を行ったものである。

すなわち、静岡県知事は、準備書に対して、「南アルプスの稜線部には、第四紀以前に形成されたと考えられる小起伏面が残存しており、扇沢源頭部もそのひとつである。この小起伏面は、山梨県側からも静岡県側からも地すべり・崩壊による浸食が進み、面積が縮小しつつある不安定な領域である。そこに、建設発生土を盛土することは重力不安定を助長し、建設発

生土を含めた山体崩壊を招き、下流部に重大な環境影響を与えるおそれがあるため、同地での発生土の処理は回避を含め、検討すること。」（丙第4号証の1：6-3-26ページ）との意見を述べていた。これに対し、JR東海は、「扇沢の谷底部は岩盤が露頭しているとともに、平成25年に実施したボーリング調査においても岩盤を確認していることから、扇沢の谷底より西側の稜線付近は比較的良好な岩盤が分布するものと推定されます。また、本地域における崩壊の主要因である隆起や川の下刻に伴う浸食は非常に長いスパンで進行する現象であることから、中央新幹線の供用スパンにおいて大規模崩壊を懸念すべき状況にはありません。以上のことから、発生土置き場の詳細を検討する段階で岩盤の状態を考慮しながら配置など検討することにより安全性の確保は十分可能であると考えられます。」（同ページ）との事業者の見解を示しつつも、静岡県知事の意見を勘案し、「長期的な安全確保の観点に立ち、計画段階において必要な地質調査、慎重な現地確認、斜面の安定性の検討を行うとともに、関係機関と協議を行います。また、施工中はもとより施工後の一定の期間についても必要に応じて斜面の安定性を監視するなど安全に配慮してまいります。」（同ページ）とし、さらに、「地すべり分布図や扇沢周辺の断面図（イメージ）や、専門家の助言を踏まえてとりまとめた発生土置き場の安全性に対する考え方を資料編に記載しました。」（同ページ）として、静岡県補正後評価書資料編に、上記岩盤の分布や隆起・浸食に関する考察に加え、専門家の助言を踏まえ、「山梨県との境界側の稜線の斜面下方に地すべりが想定されているが、西側に発生土を置くことによりその末端を押さえることになるため、地すべりに対して抑制的に作用するものと考えられる。また、扇沢の西側の稜線より西を上端とする地すべりも想定されているが、これに対して計画されている盛土は、地すべりの上方斜面の荷重の増大を招いて地すべりを誘発するような関係にはなく、特段の影響を与えないも

のと考えられる。」、また、斜面の安定性の監視について、「具体的には発生土置き場に発生土を置く前に、表土をいったんはぎ取って、仮置きし、表土の巻き出し等を行うことで、当該地域に適した緑化を検討していく。なお、実施にあたっては、特種東海製紙株式会社の助言を得ながら鹿による食害等にも対応していく。緑化の状況についてモニタリングを実施し、その状況によっては必要な環境保全措置を実施することを考えている。」と追記している（丙第4号証の1：1.2－54ページ、丙第4号証の2：事8－1－1及び事8－1－2ページ）。

このように、JR東海は、静岡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。

さらに、環境影響評価法33条1項は、審査に際し、補正後評価書のみならず、同法24条の書面に基づいて審査をしなければならないとしているところ、JR東海は、次に述べるとおり、国土交通大臣からの上記意見書に対して、適切に対応したものである。

すなわち、国土交通大臣は、災害の発生防止及び河川環境への影響の回避に関して、環境影響評価法24条に基づき、補正前評価書に対して、「発生土置き場からの流出土砂による河床上昇や渓床への堆積に伴う災害危険度の増大、崩壊等に伴う土砂災害、濁水の発生に伴う河川影響への影響を最大限回避するよう、発生土置場での発生土を適切に管理すること。」との意見を述べていた（丙第4号証の1：1.3－11ページ）。そこで、JR東海は、事業者の対応として、「設計において、発生土の土質に応じたのり面勾配の確保や擁壁の設置、排水設備の設置を検討するとともに、工事完了後、土砂流出防止に有効なのり面への播種や緑化をできる限り早期に実施します。また、緑化されるまでの期間においても沈砂地を設置する

ことなどにより土砂の流出や濁水を防止する対策を実施し、発生土置き場からの流出土砂による河床上昇・渓床への堆積に伴う災害危険度の増大、発生土置き場の崩壊に伴う土砂災害、発生土置き場からの濁水に伴う河川への影響が生じないように努めます。」、「関係地方公共団体等と調整を行った上で、工事中及び完成後において周辺環境に影響を及ぼさないための管理計画を、発生土置き場ごとに作成して、適切に管理を行います。」（同ページ）と記載して、これに適切に対応したものである。

2 燕沢の発生土置き場について

(1) 原告らの主張

また、原告らは、燕沢の発生土置き場について、動物（オオイチモンジ）への影響、災害発生の危険性及び景観の観点から、問題がある旨主張する（原告準備書面10第2の2(2)イ・8ないし11ページ）。

この点、原告らの上記主張は、環境影響評価法33条1項の審査の対象ではない本件認可処分後の事情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、本件認可処分の違法性とどのように結びつくのか明らかでない。

しかしながら、上記1(2)イで述べたとおり、燕沢の発生土置き場は、扇沢の発生土置き場と並んで環境影響評価手続の中に位置づけられていたことからすると、原告らの主張は、本件認可処分前に、燕沢に発生土置き場を計画していたことについて何らかの違法性を主張するものであるとも思われるため、以下では、かかる観点から反論を行うこととする。

(2) 被告の反論

ア オオイチモンジへの影響について

JR東海は、工事の実施（発生土置き場を含む工事施工ヤードの設置等）及び鉄道施設（トンネル）の存在による動物への影響のおそれについて環境影響評価を行うに当たり、オオイチモンジについて、現地調査では確認

されなかったものの、文献調査において対象事業実施区域及びその周囲に生息する可能性が高いと考えられる重要な種として、予測対象種に選定している（丙第4号証の1：8-4-1-35ページ）。そして、JR東海は、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、影響の程度について予測するという手法を選定しているが（丙第4号証の1：8-4-1-34ページ）、同手法は、主務省令別表第2の参考項目「重要な種及び注目すべき生息地」、環境要因の区分「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」に参考となる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）^{*1}、及び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

*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、対象鉄道建設等事業に係る環境影響評価の調査及び予測の手法（括弧内省略）を選定するに当たっては、各参考項目ごとに別表第2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

条1項1号（平成25年改正前主務省令10条1項1号）^{*2}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）^{*3}に基づき合理的に選定されたものである。

その上で、JR東海は、オオイチモンジについては、「主な生息環境は山地の樹林である。このため、工事の実施及び鉄道施設（山岳トンネル、非常口（山岳部））の存在により、生息環境の一部が消失・縮小する可能性があるが、その程度は小さく、一般的な環境保全措置を実施すること、

*2 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、定量的に把握する手法

3号 予測に当たり一定の地点に関する環境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（括弧内省略） 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

*3 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。

周辺に同質の生息環境が広く分布することから生息環境は確保される。したがって、事業の実施による影響の程度は小さく、重要な昆虫類の生息環境は保全されると予測」した（丙第4号証の1：8-4-1-88及び8-4-1-89ページ）。このように、JR東海は、オオイチモンジについて、文献調査において対象事業実施区域及びその周囲に生息する可能性が高いと考えられる重要な種として、予測対象種に選定した上で予測を行い、生息環境は保全されると予測したものである。

さらに、JR東海は、静岡県知事が、準備書に対して、「南アルプスの静岡県域が分布の南限であり、絶滅の危険性が非常に高まっていることから、それぞれの種の食草・食樹及び成虫の蜜源植物が十分にあることが必須であるため、専門家の指導及び助言を受けて、各種ごとの生息環境の保全について配慮した環境保全措置を講ずること。」（丙第4号証の1：6-3-18ページ）との意見を述べていたのに対応して、「環境影響評価審査会などで生息に関する情報提供があった（中略）オオイチモンジの幼虫の食草、食樹を対象に環境影響評価の手続きとは別に平成26年度に確認のための調査を実施し、その結果を踏まえ、必要なものは工事中に、事業者の自主的な取組として、モニタリングを実施していきます。」「環境保全措置を実施する際は必要に応じて専門家から意見を聞く予定です。」と記載し（同ページ）、静岡県補正後評価書資料編にもその旨記載している（丙第4号証の1：12-63ページ、第4号証の2：環14-1ないし環14-4ページ）。

このように、JR東海は、静岡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。

イ 災害発生の危険性について

J R 東海は、次に述べるとおり、燕沢の発生土置き場について、環境影響評価法及びその関連法令の規定に従い、適切な対応を行ったものである。

すなわち、静岡県知事が、準備書に対して、「燕沢平坦地については、千枚岳崩れの崩壊砂礫が大井川に流れ込み、その一部が周辺の広い河床面に広がり形成されたものと考えられる。また、同地はこれまで土石流の受け皿として、土石流を拡散・減速させ、下流側の狭窄部への土砂の流出を抑える役割を果たしてきたと考えられる。本事業において、同地に大量の建設発生土を置き、流出防止のために擁壁を築くとすれば、自然環境と景観に影響を及ぼすこととなり、さらには、土石流が発生した場合、直線的な人工的通路を通って一気に狭窄部に流入することにより、以前にも増して下流側への環境影響の拡大が懸念される。このため、周辺の地形や同地の形成要因を適切に把握し、位置の選定及び構造について、関係機関と協議すること。」との意見を述べていたのに対し（丙第4号証の1：6－3－27ページ）、J R 東海は、「千枚崩の発生時期について、千木良（1989）は不明としており、明治期以降は周辺の林業が盛んになりましたが、崩壊により生活・生産活動に大きな被害が発生したという記録は見られません。また近年、上千枚沢においては、林野庁の治山ダムが設置されており、台風や大雨の時に土砂が一度に流れ出さないように土砂を貯めるとともに、大雨のときに貯めた土砂で両岸の山を支え、山が大きく崩壊しないような対策が取られているところです。燕沢付近については、発生土置き場の擁壁の位置や形状、盛土の工法等を考慮すれば、土石流の拡散・減速の役割は果たせるものと考えています。」（同ページ）との事業者の見解を示しつつも、「土砂生産の予測手法などを参考に、発生土置き場の位置や形状等による下流域への影響についての検討を行い、関係機関との打ち合わせの上、適切な計画を作成・実施してまいります。」（同ページ）とし、さらに、「計画地と崩壊地の関係や、専門家の意見及び指導を得て、

とりまとめた発生土置き場の安全性に対する考え方を資料編に記載しました。」（同ページ）として、静岡県補正後評価書資料編に、上記考察に加え、専門家の意見及び指導を得て、計画地と崩壊地の関係図や土砂生産の予測手法を追記している（丙第4号証の1：12-54ページ、丙第4号証の2：事8-2-1及び事8-2-2ページ）。

このように、JR東海は、静岡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。

さらに、環境影響評価法33条1項は、審査に際し、補正後評価書のみならず、同法24条の書面に基づいて審査をしなければならないとしているところ、JR東海は、次に述べるとおり、国土交通大臣からの上記意見書に対して、適切に対応したものである。

すなわち、国土交通大臣は、補正前評価書に対して、「発生土置き場からの流出土砂による河床上昇や渓床への堆積に伴う災害危険度の増大、崩壊等に伴う土砂災害、濁水の発生に伴う河川環境への影響を最大限回避するよう、発生土置き場での発生土を適切に管理すること。」（丙第4号証の1：13-11ページ）との意見を述べていた。そこで、JR東海は、「当社の考えとしては、設計において、発生土の土質に応じたのり面勾配の確保や擁壁の設置、排水設備の設置を検討するとともに、工事完了後、土砂流出防止に有効なのり面への播種や緑化ができる限り早期に実施します。

また、緑化されるまでの期間においても沈砂池を設置することなどにより土砂の流出や濁水を防止する対策を実施し、発生土置き場からの流出土砂による河床上昇・渓床への堆積に伴う土砂災害、発生土置き場からの濁水に伴う河川への影響が生じないよう努めます。」「関係地方公共団体等と調整を行った上で、工事中及び完成後において周辺環境に影響を及ぼさな

いための管理計画を、発生土置場ごとに作成して、適切に管理を行います。」
(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る。

ウ 景観について

(ア) JR東海は、発生土置き場を含む工事施工ヤード及び工事用道路の設置に伴う景観について、その影響を予測するに当たり、主要な眺望点及び景観資源と工事施工ヤード及び工事用道路の設置区域を重ね合わせ、図上解析することにより、改変の位置及び程度を予測する手法を選定した(丙第4号証の1:8-5-1-15ページ)。そして、JR東海は、予測地点については、主要な眺望点及び景観資源の改変が生じるおそれがある地点とし、具体的には、景観資源01の大井川上流を選定した(丙第4号証の1:8-5-1-15ページ)。同地点は、図8-5-1-1(1)ないし(3)(丙第4号証の1:8-5-1-4ないし8-5-1-6ページ)に実線で示された部分であり、燕沢の発生土置き場(上記図8-5-1-1(1)の図において中央下部に位置するもの。)を含む。

この予測の基本的な手法及び予測地点については、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号及び3号(平成25年改正前主務省令10条1項1号及び3号)に基づき、合理的に選定されたものである。

その上で、JR東海は、上記景観資源01の大井川上流について、景観資源の改変割合はごくわずかであり、景観資源の価値を大きく損なうものではないと予測した(丙第4号証の1:8-5-1-16ページ)。

そして、JR東海は、環境保全措置の検討を定める主務省令29条1項(平成25年改正前主務省令14条1項)に基づき、環境保全措置として、「工事に伴う改変区域をできる限り小さくする」、すなわち工事ヤード内に設置する諸設備を検討し、設置する設備やその配置を工夫すること等を検討し(丙第4号証の1:8-5-1-16ページ)、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、評価の手法として、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減がなされているかを検討する手法を選定した上で、上記環境保全措置を確実に実施することから、景観等に係る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4号証の1：8-5-1-17ページ）。

このように、JR東海は、環境影響評価に当たって、環境影響評価法及びその関連法令の規定に従った手続を履践した上で、事業者として環境保全措置を確実に実施することにより、燕沢の発生土置き場の景観に係る環境影響の回避又は低減が図られていると評価し、以上の評価を踏まえ、国土交通大臣としても、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、環境の保全についての適正な配慮がなされていると判断したものである。

- (1) この点に関して、静岡県知事が、準備書に対して、「林道東俣線から大井川方向を眺望した際に視界に入るおそれがあるため、工事中の景観をフォトモンタージュにより予測評価し、景観に配慮した発生土置き場の構造や形状等とすること。」との意見を述べていたのに対して（丙第4号証の1：6-3-27ページ）、JR東海は、「主要な眺望点の選定は、方法書における知事意見を踏まえ、濁りのない河川水を景観資源として捉えるとともに、登山ルートやその拠点となる施設であるロッヂ及び登山小屋等も眺望点として捉え、予測手法は道路環境影響評価の技術手法（財団法人道路環境研究所）を参考に選定したものであり適切であると考えています。」との事業者の見解を示しつつも、「当該地域がエコパークの登録を目指す地域であること、また、発生土置き場が将来にわたって存続すると考えられることから、参考として、登山ルートから燕沢及び中ノ宿吊橋付近の発生土置き場を眺望した場合の景観をフォ

トモントージュ法を用いて予測し、結果を資料編に記載しました。」（同ページ）と記載し、静岡県補正後評価書資料編に、参考情報として、燕沢の発生土置き場を視対象として発生土置き場を眺望した場合の工事完了後の景観につきフォトモントージュ法を用いたイメージ図（丙第4号証の2：環11-1-1ないし環11-1-7ページ）及び「本眺望景観は、マンノ一沢頭付近から南方向を眺望しており、大井川上流及び南アルプス山系等を視認できる。完成後は、発生土置き場が中景として視認されるものの、目立ちにくく、圧迫感やスカイラインの切断はない。また、のり面等の緑化を行うことで、周囲の山林に溶け込んだ景観になると予測する。」との予測結果を記載している（丙第4号証の2：環11-1-6ページ）。

このように、JR東海は、静岡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ところである。

3 小括

以上に述べたとおり、発生土置き場による環境への悪影響をいう原告らの主張は、いずれも理由のないものである。

なお、原告らの主張は、評価書作成時点でどの発生土置き場にどれほどの発生土を置くのかを全て確定した上で調査・予測・評価を行わなければならないという立場を前提とするものであるように思われる（原告準備書面10第2の2(2)ウ・11ページ）。

しかしながら、JR東海は、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するものであるところ、原告らの主張は、いかなる環境影響評価の項目との関係で、発生土置き場の特定性が不十分であり、いかなる点で環境影響評価に問

題があるとするのか不明である。

なお、JR東海は、静岡県知事が、準備書に対して、「発生土置き場については、準備書の調査結果に加え、必要に応じて地元関係者や専門家等への意見聴取により周辺環境の状況を十分に把握した上で、候補地を見直す場合は、新たな候補地に与える環境影響について、改めて検討し、関係機関と協議するとともに、県等に報告し、公表すること。」との意見を述べていたのに対し、「評価書では発生土置き場の候補地として概ねの範囲をお示しました。個々の発生土置き場の候補地にどれだけの発生土を置くかは環境面や技術面などを総合的に考慮して決めてまいりますが、環境影響の予測評価は評価書にお示ししている概ねの範囲を前提として、必要に応じて専門家等の技術的意見及び指導を得て、周辺環境の状況を十分に把握した上で実施しているため予測評価の結果が変わることはないと考えています。」（丙第4号証の1：6-3-24ページ）との事業者の見解を述べ、静岡県補正後評価書環境影響評価関連図（丙第4号証の3：中央新幹線環境図④ないし⑨）に、評価書作成時点で明らかになっていた発生土置き場の候補地の概ねの範囲を示し、これを前提として調査・予測・評価を実施している

第5 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 生活排水による影響について

(1) 原告らの主張

原告らは、工事に伴う水質汚濁のほか、工事関係者が寄宿舎にて継続的に生活することによる生活排水により、清流に生息してきた希少生物に悪影響が及ぶと主張する（原告準備書面10第2の2(3)・11及び12ページ）。

(2) 被告の反論

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が、その点をおく

としても、以下に述べるとおり、JR東海は、生活排水による希少生物に対する影響に関して、環境影響評価法及びその関連法令の規定に従い、適切な対応を行ったものである。

すなわち、宿舎等からの生活排水については、静岡県知事が、準備書に対して、「十数年の長期にわたる工事期間において、ピーク時には700人程度の工事関係者が生活することにより生じる生活排水は、極めて清澄な大井川の源流に影響を与える。特に、渇水期や冬期の結氷渇水期においては、宿舎等からの生活排水の影響は大きくなるおそれがあるため、可能な限り高度処理設備を導入し、河川環境への影響を低減するよう環境保全措置を示すこと。また、BOD等も含めた水質のモニタリングを行い、その結果を県等に報告し、公表すること。」との意見を述べていたのに対し（丙第4号証の1：6-3-11ページ）、JR東海は、「今回の環境影響評価では周囲に人家が無いなどの周辺環境を考慮して、作業員宿舎からの排水による大井川のBOD（生物化学的酸素要求量）の予測評価を実施しました。その結果、所定の設備により排水基準に適合するよう処理したうえで排水すれば、予測結果の最大値が環境基準の最も厳しい値（類型AA：水道一級）をクリアできると考えています。現在の排水処理技術からすれば、全く問題ないものと考えております」（同ページ）との事業者の見解を示しつつも、静岡県知事の意見を勘案し、「高度処理設備の導入を含め、排水処理設備の仕様等を検討します。また、生活排水そのものを減らすことも検討しています。環境に配慮したトイレや循環型の風呂などが実用されているように、いろいろな形で工夫ができるものと考えています。なお、排水や河川のBOD（生物化学的酸素要求量）については工事開始後もモニタリングを実施し、その結果については必要に応じて公表する予定です。モニタリングについては資料編に記載しました。」として、静岡県補正後評価書資料編に、モニタリングについて追記を行っている（丙第4号証の1：12-63ページ、丙第4号証の2：

環14-1ないし環14-4ページ)。

このように、JR東海は、静岡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。

2 導水路トンネルの設置による影響について

(1) 原告らの主張

原告らは、導水路トンネルの工事により、支流の減水及び沢枯れ等による希少生物への影響が懸念される旨主張するとともに、特に、静岡県知事の意見に依拠して、ヤマトイワナなどの個体数の更なる減少や絶滅が危惧されると主張する(原告準備書面10第2の2(1)イ及び第2の2(3)ア・6, 7及び12ページ)。

(2) 被告の反論

しかし、原告らの上記主張は、環境影響評価法33条1項の審査の対象ではない本件認可処分後の事情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、本件認可処分の違法性とどのように結びつくのか明らかでない。

3 希少生物の生息・生育環境に変動を与えることによる影響について

(1) 原告らの主張

原告らは、本件工事がトンネルの掘削及びそれに伴う水流の減少及び水脈の変化、工業排水の流出、森林伐採、林道の設置、発生土設置等、過去に例のない重畳的かつ大規模な環境の改変を予定するもので、希少生物の生育環境への影響は計り知れず、移植をする程度で種の保存を図ることができるとするJR東海の見通しは甘過ぎるなどと主張する(原告準備書面10第2の2(3)イ・13ページ)。

(2) 被告の反論

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。

その点をおくとしても、以下に述べるとおり、JR東海は、希少生物の生息・生育環境への影響について、環境影響評価を行うに当たって、環境影響評価法及び関連法令の規定に従った手続を履践した上で、事業者として環境保全措置を確実に実施することにより、環境影響の回避又は低減が図られていると評価しており、国土交通大臣としても、同評価を踏まえ、環境の保全についての適正な配慮がなされていると判断したものである。

すなわち、JR東海は、工事の実施及び鉄道施設の存在による動物に係る環境影響を回避又は低減させるため、まず、計画の立案の段階において、「重要な種の生息地の全体又は一部を回避」、「工事に伴う改変区域をできる限り小さくする」、「資材運搬等の適正化」、「濁水処理設備及び仮設沈砂池の設置」、「工事施工ヤード等の林縁保護植栽等による動物の生息環境の確保」、「防音シート、低騒音・低振動型の建設機械の採用」及び「トンネル坑口への防音扉の設置」について検討したほか、環境保全措置の検討を定める主務省令29条1項（平成25年改正前主務省令14条1項）に基づき、環境保全措置として、上記各措置に加え、「側溝及び注意看板の設置」、「工事従事者への講習・指導」、「工事用トンネルの設置」、「発生土運搬におけるベルトコンベアの活用」、「コンディショニングの実施」、すなわち段階的に施工規模を大きくし、徐々に工事に伴う騒音等に慣れさせること、「照明の漏れ出しの抑制」及び「放流時の放流箇所及び水温の調整」を検討している（丙第4号証の1：8-4-1-89ないし8-4-1-96ページ）。さらに、JR東海は、「コンディショニングの実施」及び「照明の漏れ出しの抑制」については環境保全措置の効果に不確実性があるとして、事後調査を定める主務省令32条1項柱書き及び2号（平成25年改正前主務省令17条柱書き及び2号）に基づき、事後調査を実施するとした上で、事後調査の結果に

ついて、環境影響の程度が著しいと判明した場合は、その原因の把握に努めるとともに、専門家の助言も踏まえ、必要な場合には種の特性に合わせた改変時期の設定や改変期間の短縮についても検討し、改善を図るとしているところである（丙第4号証の1：8-4-1-96ページ）。

その上で、JR東海は、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、評価の手法として、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減がなされているかを明らかにする手法を選定した上、計画段階において改変面積をできる限り小さくする計画とする等、動物に係る環境影響の回避又は低減を図っているとし、また、一部の種については、生息環境の一部が保全されない可能性があると予測されたとしながらも、上記環境保全措置を確実に実施することで、環境影響の低減に努めるとし、さらに、上記環境保全措置のうち、コンディショニングの実施及び照明の漏れ出しの抑制については、事後調査を実施し、予測し得ない影響が生じた場合は、専門家の助言等を踏まえて、別途対策を検討することから、動物に係る環境影響の回避又は低減が図られないと評価している（丙第4号証の1：8-4-1-97ページ）。

また、JR東海は、工事の実施及び鉄道施設の存在による植物に係る環境影響を回避又は低減させるため、まず、計画の立案の段階において、「重要な種の生育環境の全体又は一部を回避」、「工事に伴う改変区域をできる限り小さくする」及び「林縁保護植栽等による自然環境の確保」について検討したほか、環境保全措置の検討を定める主務省令29条1項（平成25年改正前主務省令14条1項）に基づき、環境保全措置として、上記各措置に加え、「濁水処理設備及び仮設沈砂池の設置」、「工事従事者への講習・指導」、「放流時の放流箇所及び水温の調整」、「資材及び機械の運搬に用いる車両のタイヤの洗浄」、「外来種の拡大抑制」、「重要な種の移植・播種」を検討

している（丙第4号証の1：8-4-2-51ないし8-4-2-55ページ）。このうち、「重要な種の移植・播種」については、「回避又は低減のための措置を講じても生育環境の一部がやむを得ず消失する場合において、重要な種を移植・播種することで、種の消失による影響を代償できる」としている（丙第4号証の1：8-4-2-52ページ）。さらに、JR東海は、「重要な種の移植、播種」については環境保全措置の効果に不確実性があるとして、事後調査を定める主務省令32条1項柱書き及び同項2号（平成25年改正前主務省令17条1項柱書き及び2号）に基づき、事後調査を実施するとした上で、事後調査の結果について、環境影響の程度が著しいと判明した場合は、その原因の解明に努めるとともに、専門家の助言も踏まえ、必要な場合には種の特性に合わせた改変時期の設定や改変期間の短縮についても検討し、改善を図るとしているところである（丙第4号証の1：8-4-2-56ページ）。

その上で、JR東海は、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、評価の手法として、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減がなされているかを明らかにする手法を選定した上、計画段階において改変面積を極力小さくする計画とする等、植物に係る環境影響の回避又は低減を図っているとし、また、一部の種は、生育環境が保全されない又は保全されない可能性があると予測されたが、上記環境保全措置を確実に実施することで、環境影響の低減に努めるとし、さらに、上記環境保全措置のうち、重要な種の移植、播種は、事後調査を実施し、予測し得ない影響が生じた場合は、専門家の助言等を踏まえて、別途対策を検討するとしていることから、植物に係る環境影響の回避又は低減が図られていると評価している（丙第4号証の1：8-4-2-56及び8-4-2-57ページ）。

また、環境影響評価法33条1項は、審査に際し、補正後評価書のみなら

ず、同法24条の書面に基づいて審査をしなければならないとしているところ、JR東海は、次に述べるとおり、国土交通大臣からの上記意見書に対して、適切に対応したものである。

すなわち、まず、動物に関して、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、「河川流量の減少等により影響を受ける可能性がある地域に生息・生育するヤマトイワナ、希少なサンショウウオ類、水生昆虫等の水生生物について、水系ごとに、流量の少ない源流部や支流部も含めて複数の調査地点を設定し、工事の実施前から水生生物の生息状況、河川の流量及び水質について調査を行い、その結果に基づき予測、評価を実施し、適切な環境保全措置を講じること。」（丙第4号証の1：13-42ページ）との意見を述べていたのに対し、JR東海は、「本事業において改変の可能性のある範囲の周辺においては、地下水の低下の可能性を考慮したうえで、第8章に水生生物の種ごとの予測結果を記載しています。またトンネル上部の河川流量の減少に伴う水生生物への影響については資料編の動物の『山岳トンネル上部における沢周辺の調査結果』に記載しているように、山岳トンネルと交差する主な河川や沢付近を選定して調査を実施し、トンネル上部の沢に生育・生息し沢水に依存する動物への影響については、トンネル区間全般では影響は小さいものの、破碎帯等の周辺や土被りの小さい区間の一部に影響を及ぼす可能性があると予測評価しています。さらに、平成26年度もこれ以外にトンネルと近接して並行する河川や沢等についても確認のための調査を実施し、これまでに得られた結果については該当する県の資料編に記載しています。今後も引き続き、専門家等の助言も踏まえて、水系ごとに、流量の少ない源流部や支流部も含めて複数の調査地点を設定し、工事の実施までに水生生物の生息・生育状況、河川の流量及び水質について調査を行っていくとともに、重要な種が確認され、かつ、破碎帯等の周辺や土被りの小さい区間においては、薬液注入工の詳細な検討等、環境保全措置の検

討に反映してまいります。工事中は、資料編に記載のとおり、事後調査として実施する河川や沢の流量調査とともに、トンネルの湧水を継続的に測定して、減水の傾向が認められる場合には、その影響の程度や範囲に応じた生態系や水生生物のモニタリングを実施してまいります。その結果、重要な種への影響が確認された場合は、専門家等の助言を踏まえ、動物個体の移植や重要な種の移植などの環境保全措置を講じます。供用後においても、河川や沢の流量とともに、トンネルの湧水を見ながら、同様に取り扱ってまいります。」

(丙第4号証の1：13-42及び13-43ページ)とし、上記各調査結果について、静岡県補正後評価書資料編に記載している(丙第4号証の2：環8-2-1ないし環8-3-10ページ)。

また、動物に関して、国土交通大臣が、「希少なサンショウウオ類やイモリ類をはじめ両生類、爬虫類、魚類、昆虫類、底生生物等のうち移動力が小さい又は環境に制約される種については、(中略)一部の種を除き、移動力を踏まえたその生息環境の改変に対する影響が予測、評価されていない。このため、これらの種の生息環境の改変に際しては、改変範囲を極力小さくするとともに、改変箇所に生息する重要な種については、できる限り、周辺に存在する同様の環境への移動経路を確保するとともに、個体の移植等を実施すること。」(丙第4号証の1：13-44ページ)との意見を述べていたのに対し、JR東海は、「両生類、爬虫類、魚類、昆虫類や底生動物等について、生息環境の改変に対する影響を予測評価するために必要な、移動範囲や環境上の制約についての知見が、全て得られている訳ではありません。そのため、移動範囲や環境上の制約に関する知見のあるものについてはそれらの内容を踏まえた予測を行いその結果を第8章に記載いたしましたが、それ以外の重要な種については、専門家等の助言も踏まえ、生息適地の分布と事業計画の関係に基づいて予測を行い、その結果から環境保全措置の検討、事後調査の必要性の検討を行っております。生息環境の改変に際しては、改変

区域をできる限り小さくするとともに、改変箇所に生息する重要な種について、専門家等の助言を踏まえて、できる限り周辺と同様な環境への移動経路を確保するとともに、個体の移植等を実施します。」（同ページ）とし、さらに、国土交通大臣が、「夜間照明等による野生動物に及ぼす影響については、十分な知見が蓄積されていないことから、山岳部において、専門家等の助言を踏まえ環境保全措置を講じるとともに、事後調査を実施し、その影響を把握するとともに、影響を及ぼす可能性がある場合には、専門家等の助言を踏まえ、適切な環境保全措置を講じること。」（同ページ）との意見を述べているのに対して、「山岳部における工事中及び供用後の夜間照明については、管理上支障のない範囲で消灯します。また使用する場合にも漏れ光の抑制、誘引特性の小さい照明の使用、適切な照度の設定、点灯時間の配慮を行い影響の低減を図ってまいります」、「事後調査を実施して、その影響を把握するとともに、必要な場合は専門家等の助言を踏まえ、適切な環境保全措置を講じてまいります。」（同ページ）と記載して、これに適切に対応したものである。

また、植物に関するもので、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、「植物は、移動能力を持たないため、工事の実施及び施設等の設置により生育地が消失又は減少することの影響を自ら回避することができない。また、種によっては相観で同質の生育環境が広がっているように見えても、土壤水分や空中湿度等の細かな環境条件により生育地が限定されることもある。このため、環境保全措置の検討に際しては、影響の回避を原則とすること。」（丙第4号証の1：13－45ページ）との意見を述べていたのに対して、JR東海は、「植物の環境保全措置の検討に際しては、『重要な種の生育地の全体又は一部を回避』、『工事に伴う改変区域をできる限り小さくすること』を基本とした上で、さらに環境影響を低減させる措置を実施いたします。」、「その結果を踏まえ、必要な場合には損なわれる

環境の有する価値を代償するための措置を検討していきますが、その際は専門家等の助言も踏まえ、細かな環境条件により生育地が限定されることについても考慮してまいります。」（同ページ）とし、また、国土交通大臣が、「生育地への影響を回避又は低減することが難しいため、やむを得ず重要な植物種の移植・播種を実施する際には、専門家等の助言を踏まえ、対象種ごとに、移植・播種の場所、時期、方法、監視方法等を含む移植・播種実施計画を作成すること。」（同ページ）との意見を述べていたのに対し、JR東海は、「回避、低減のための措置を講じても生育環境の一部がやむを得ず消失する場合において、植物種の移植・播種を実施する際は、専門家等の助言を踏まえて、対象種ごとに移植・播種の場所、時期、方法、監視方法等を含む実施計画を作成し、実施後には、事後調査により保全措置の効果を確認していきます。」（同ページ）と記載して、これに適切に対応したものである。

なお、原告らは、準備書に対する静岡県知事意見に依拠して、JR東海による環境影響評価が不十分である旨るる主張するが、JR東海は、これらの点についても、環境影響評価法及びその関連法令の規定に従い、環境の保全についての適正な配慮を行ったものである。

すなわち、静岡県知事が、準備書に対して、「ヤマドリタケは、移植が困難であるため、移植以外の環境保全措置を講ずること。」（丙第4号証の1：6-3-21ページ）との意見を述べたのに対し、JR東海は、「評価書では、発生土置き場などの概ねの範囲に基づき影響の予測を行っていますので、まずは今後計画を具体化する段階で『変更の可能性のある範囲の近傍』で確認された個体についてできる限り回避するよう配慮するなど移植以外の保全措置を検討いたします。」と記載しており（同ページ）、これに適切に対応をしたものである。

また、原告らは、静岡県知事が、準備書に対して、「大井川源流部に生息・生育する希少動植物に対しては、静岡県版レッドデータブック等の種ごと

の保護方針に沿って保全すること。また、生物多様性の保全を考慮した施工に当たり、回避できない損失がある場合は、生物多様性オフセットの考え方に基づく移植等の代償措置等を講じ、その状況について調査を実施すること。」（丙第4号証の1：6-3-22ページ）との意見を述べていたのに對し、JR東海は、「生物多様性オフセットについては、平成24年3月の『環境影響評価法に基づき基本的事項等に関する技術検討委員会 報告書』で“生物多様性オフセットを導入することはより慎重な検討を要する”と報告されています。今後、より具体的な提案があれば、詳しくお話を聞きするとともに国などにおける検討状況も見極めながら対応を検討いたします。」（同ページ）との事業者の見解を示しつつも、静岡県知事の意見を勘案し、「希少動植物に対して、静岡県版レッドデータブックに記載の保護方針に沿って、先ずは生育地、生息地を回避することや改変区域をできる限り小さくすることで影響の回避や低減を図ります。」とし、さらに、「これによらない場合には保護のため専門家の意見及び指導を得て移植・播種を実施し、効果が発揮されるよう留意するとともに、事後調査を実施してまいります。移植等については、周辺に同様の環境が広く分布することから、周辺から個々の種の生育に適した環境の箇所を選定して実施することが適切であると考えています。」「工事終了後は、非常口（山岳部）周辺などの工事施工ヤードについては原状復旧し、発生土置き場については在来種による緑化を予定しています。従いまして植物の生育環境の大部分は将来的に復元されるものと考えられます。」と記載しており（同ページ）、これに適切に対応したものである。

このように、JR東海は、環境影響評価に当たって、環境影響評価法及びその関連法令の規定に従った手続を履践した上で、事業者として環境保全措置を確実に実施することにより、希少動植物に係る環境影響の回避又は低減が図られていると評価し、以上の評価を踏まえ、国土交通大臣としても、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、環境の保全についての適正な配慮がなされていると判断したものである。

4 小括

以上に述べたとおり、「希少生物への影響」に係る原告らの主張は、いずれも理由のないものである。

以 上