

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(15)

平成30年11月30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 

土屋大氣 

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

川村将五

## 目 次

第1 はじめに	5
第2 施設の規模・形状の不明確性・不特定性をいう原告らの主張に理由がないこと	5
第3 大気質及び交通混雑度、安全についての原告らの主張に理由がないこと	5
第4 騒音・振動についての原告らの主張に理由がないこと	10
1 騒音について	10
2 振動について	21
第5 微気圧波・低周波音についての原告らの主張に理由がないこと	24
第6 水質・地下水についての原告らの主張に理由がないこと	27
1 水質について	27
2 地下水の水質及び水位について	28
3 町田市部における水系関連の被害について	32
第7 地盤変状についての原告らの主張に理由がないこと	34
第8 土壌汚染についての原告らの主張に理由がないこと	36
第9 日照阻害についての原告らの主張に理由がないこと	37
第10 文化財についての原告らの主張に理由がないこと	39
第11 動物・植物・生態系についての原告らの主張に理由がないこと	39
第12 景観についての原告らの主張に理由がないこと	55
第13 人と自然とのふれあいの活動の場についての原告らの主張に理由がないこと	59
1 東京都市部について	59
2 相模原市部について	60
第14 廃棄物等についての原告らの理由に理由がないこと	60
第15 温室効果ガスについての原告らの主張に理由がないこと	61

第16 JR東海が住民説明会で十分な説明を行っていないとする原告らの主張に理由がないこと ————— 61

## 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づけについては、被告準備書面(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2018（平成30）年3月23日付け準備書面15（以下「原告準備書面15」という。）における東京都町田市及び神奈川県相模原市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、東京都に係る補正後評価書を「東京都補正後評価書」、神奈川県に係る補正後評価書を「神奈川県補正後評価書」という。

## 第2 施設の規模・形状の不明確性・不特定性をいう原告らの主張に理由がないこと

原告らは、東京都補正後評価書（丙第1号証の1）及び神奈川県補正後評価書（丙第2号証の1）における東京都知事及び神奈川県知事の各意見を引用した上で、「鉄道施設の規模・形状が不明では環境影響を評価するための基本が整っていないというほかなく、この程度の情報では環境影響評価は実施できるはずがない。」旨主張するが（原告準備書面15第2の1・9及び10ページ）、被告の平成30年9月14日付け準備書面(11)（以下「被告準備書面(11)」）という。）第2（5ないし7ページ）で述べたとおり、上記主張には理由がない。

## 第3 大気質及び交通混雑度、安全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ついて論難するが（原告準備書面15第2の2及び3・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，原告らは，東京都知事が町田市部の上小山田の大気質について通年調査を要求したのに対して，JR東海は，北品川で通年と四季調査を対比して予測の再現性に差がないとしてこれに応じていないところ，その根拠は明らかでない旨主張する（原告準備書面15第2の2(1)・10及び11ページ）。

原告らの上記主張は，東京都補正後評価書における「大田区東雪谷及び町田市上小山田周辺における大気質の濃度予測に当たっては，気象条件として四季の現地調査結果を用いているが，通年における気象条件との相関が不明確なことから，これらについて明らかにし，必要に応じて予測・評価の見直しを行うこと。」との東京都知事意見（丙第1号証の1：6-3-4ページ）を踏まえてのものであると思料されるが，この点については，被告準備書面(11)第3の2(1)（8ページ）において，大田区東雪谷の大気質に関して既に反論しているとおりであり，上記主張には理由がない。

(2) また，原告らは，町田市部における一般環境大気・道路沿道大気の文献調査・現地調査について，「文献調査に関しては，町田市内では1箇所，現地調査も，環境で避難口付近で3箇所，沿道で2箇所（近隣の川崎市麻生区を含めれば3箇所）という少なさである（丙1の1・8-1-1-2ないし3）。地域が広大であるが人口は多数存在しているにもかかわらず，この程度で住民に対する影響が評価できるという参加人の考え方は理解に苦しむ。」と主張し（原告準備書面15第2の2(1)・11ページ），また，相模原市部における一般環境大気・道路沿道大気の文献調査・現地調査について，「文献

調査で5箇所、現地調査で環境について8箇所、沿道で6箇所である（丙2の1・8-1-1-3ないし4）。市町村合併で広域化し居住者が分散している相模原市について十分な調査数とは言い難い。」と主張する（原告準備書面15第2の2(2)・11ページ）。

しかしながら、JR東海は、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による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質並びに粉じん等に係る環境影響評価における調査地点として、文献調査については、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、住居等の分布状況を考慮し、建設機械の稼働による影響が想定される箇所周辺、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による影響が想定される道路沿道（神奈川県については更に鉄道施設（車両基地）の供用による影響が想定される箇所周辺を含む。）の窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の現況を適切に把握することができる地点を設定した（丙第1号証の1：8-1-1-2ないし8-1-1-9及び8-1-1-5 9ページ、丙第2号証の1：8-1-1-2ないし8-1-1-9及び8-1-1-8 8ページ）。

これらの調査地点のうち、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の調査地点については、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、粉じん等の調査地点については、主務省令別表第2の環境要素の区分「粉じん等」、影響要因の区分「建設機械の稼働」及び「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」において、参考となる調査の地点として掲げられている「粉じん等の拡散の特性を踏まえて予測地域における粉じん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地点」であって、参考手法を定める主務省令23条（平成25年改正

\*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

前主務省令 8 条) "に則って選定されたものと認められる。

(3) 次に、原告らは、「計測を実施した箇所が、工事現場から一定離れた場所であり、工事の影響が必ずしも正確に反映されていない可能性がある。」、「建設機械と資材及び機械の運搬車両は同時に稼働しているのであるから、両者の影響が重なり合うことも考えられ、正確な評価といえるか疑問である。」、「大型の工事車両が 1 時間に 60 ~ 90 台と加わるわけであるから、交通混雑・交通渋滞を悪化させ、住民に交通事故の不安感を与えることは明らかである。」、「発生土等の置き場が確定していないので、交通計画等の状況図（括弧内省略）でも、『工事に使用する道路』は途中までしか記述されておらず、交通の全状況は明らかにされていない。」と主張する（原告準備書面 15 第 2 の 2 (2) 及び 3・12 及び 13 ページ）。

しかしながら、被告準備書面 (11) 第 3 の 2 (2) (8ないし 13 ページ) で述べたとおり、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て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、大気質及び安全（交通）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。

#### \*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（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

なお、原告らは、「住民が多く以前から大気汚染に意識の高かった川崎市では慎重に対応がされていても、人口も少なく大気環境への監視の行き届かない相模原市では多少の汚染は許されると考えていることが伺える。」、「参加人は（中略）国の環境基準をわずかでも下回れば工事による大気環境への影響は無いと説明している点で住民の健康への配慮が十分とはいがたい。」などとも主張するが（原告準備書面15第2の2(2)・12ページ）、神奈川県補正後評価書上、その根拠は見いだせない。

(4) また、原告らは、「このような道路交通状況については東京都の環境影響評価書（丙1の1）では説明がされていない。評価書相互の標記基準の統一ができておらず、いかなる基準で環境影響評価を実施したのか疑問がある。」と主張するが（原告準備書面15第2の3・13ページ）、JR東海は、神奈川県条例に基づき、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」及び「鉄道施設（駅、車両基地、換気施設、変電施設）の供用」の各環境要素につき、「安全（交通）」の環境要素を追加したものであり（丙第2号証の1：7-1-2ページ）、原告らの批判は当たらない。

#### 第4 騒音・振動についての原告らの主張に理由がないこと

##### 1 騒音について

###### (1) 原告らの主張

原告らは、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並びに列車の走行（地下を走行する場合を除く。）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るる論難するが（原告準備書面15第2の4(1)・13ないし17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

###### ア 東京都について

原告らは、「施工計画や建設機械の配置等を詳細に検討するなど、より一層の環境保全のための措置を実施し、騒音・振動の一層の低減に努めること」との東京都知事の意見（丙第1号証の1：6-3-5ページ）を引用した上で、東京都知事が建設機械の稼働による騒音・振動について、施工計画や建設機械の配置等を詳細に検討するなどして影響の低減に努めるよう求めているところ、JR東海はこれに応じていない旨主張するとともに、東京都知事が換気装置の劣化などを踏まえての事後調査を求めているにもかかわらず、JR東海が「事後調査を行うことを極力回避しようとしている」などと主張する（原告準備書面15第2の4(1)ア・13及び14ページ）。

しかしながら、被告準備書面(11)第4の2(1)(13, 14, 16及び17ページ)において反論しているとおり、JR東海は、東京都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 町田市について

原告らは、東京都町田市部における騒音の現地調査について、「換気施設付近での一般環境騒音2箇所、道路交通騒音3箇所でしか行われていない（丙1の1・8-1-2-2ないし3）。」などと指摘した上で、「発生土運搬について運送経路の途中までを対象とし、その先には影響を受けるおそれがないと判断したのか。その判断根拠は何かを明らかにすべきであろう。」などと主張する（原告準備書面15第2の4(2)イ・14ページ）。

しかしながら、JR東海は、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による騒音に係る環境影響評価における現地調査地点として、調査地域のうち、住居等の分布状況を考慮し、一般環境騒音及び道路

交通騒音の現況を適切に把握できる地点を設定した（丙第1号証の1：8-1-2-2及び8-1-2-5ページ）。

これらの調査地点については、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」及び「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」において、参考となる調査の地点として掲げられている「音の伝搬の特性を踏まえて調査地域における騒音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」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。

なお、発生土の運送経路に係る原告らの上記主張は、東京都補正後評価書（丙第1号証の1）の8-1-2-30ページにおける工事用車両ルートの記載に関するものと思われる。しかしながら、被告準備書面(8)第4の1(2)（17ページ）で述べたとおり、かかる予測地域の選定手法についての考え方自体は、環境省総合環境政策局編「環境影響アセスメント技術ガイド 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によつたものであり、合理的に選定されている。

また、原告らは、「騒音調査では、資材等運搬による道路騒音が、鎌倉街道では環境基準値70dBを上回る71dB、市道堺2000号では環境基準値60dBを上回る67dB発生することが予測されている。特に鎌倉街道では工事を実施することにより基準値内の70dBであった騒音が基準値を超える71dBになるとされており、工事の問題性は極めて高いと言わざるを得ない（丙1の1・8-1-2-34頁）。」と主張する（原告準備書面15第2の4(1)イ・14及び15ページ）。

しかしながら、JR東海は、現況値が既に環境基準値を超えている地点の予測結果について、「現況の騒音レベルが基準を超過しているものであ

り、資材及び機械の運搬に用いる車両による寄与はほとんどない。」しながらも、「既に環境基準を超過している地点については、道路管理者と連絡、調整を密に図り、更なる環境影響の低減に努める。」とし、更に、回避又は低減に係る評価（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）<sup>†1</sup>）として、「資材及び機械の運搬に用いる車両の点検及び整備による性能維持」、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮」、「環境負荷低減を意識した運転の徹底」、「工事の平準化」及び「工事従事者への講習・指導」の環境保全措置を確実に実施することから、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による騒音の環境影響について低減が図られているものと評価している（丙第1号証の1：8-1-2-34ページ）。

#### ウ 相模原市について

原告らは、「神奈川県においても、建設機械による騒音はおよそ『8

<sup>†1</sup> 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すること。

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

0 dB以下』で、基準値の85dB以下に抑えられているとされる（丙2の1・8-1-2-30）。数値上は規制を守っていることになるが、83dBという極めて規制上限に近い予測値のところもあり、居住地である以上住民生活への配慮が必要である（丙2の1・8-1-2-24～25頁、30頁）。」「施工者に慎重な配慮が求められてしかるべきではないか。」などと主張する（原告準備書面15第2の4(l)ウ・15ページ）。

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、JR東海は、建設機械の稼働による騒音について、「基準又は目標との整合が図られている」と評価しながらも、回避又は低減に係る評価（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））として、「低騒音型建設機械の採用」、「仮囲い・防音シート等の設置による遮音対策」、「工事規模に合わせた建設機械の設定」、「建設機械の使用時における配慮」、「建設機械の点検・整備による性能維持」、「工事の平準化」及び「工事従事者への講習・指導」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騒音の環境影響について低減が図られているものと評価している（丙第2号証の1：8-1-2-29及び8-1-2-30ページ）。したがって、あたかも施工者による慎重な配慮が不足しているかのようにいう原告らの上記主張には理由がない。

また、原告らは、「資材及び機械の運搬に関しては、相模原市内においては、実態調査した12地点中、基準値を超える地点は県道511号線、国道412号線、国道413号線と3カ所ある。環境基準以下は9カ所であるがそのうち7カ所は環境基準と同レベルかわずか2dB低いというレベルである。しかも、基準値をわずか3dB割り込む範囲にあるのが、市

道橋本小山線、市道南橋本大山線、県道510号線（9・11地点とも）、県道513号線（12・15地点とも）、県道64号線の7地点であるなどとした上で、「工事による騒音の影響で基準を超えるか、既に基準を超えていている場合には、これを改善・保全する方向での努力が求められることを理解していない」などと主張する（原告準備書面15第2の4（I）ウ・15及び16ページ）。

この点、地点13については、原告らが指摘するとおり、現況値が環境基準値以下であるが、寄与分は0.6dBであり（丙第2号証の1：8-1-2-45ページ）、JR東海も、「騒音に係る環境基準を超える地点があるが、資材及び機械の運搬に用いる車両による寄与は小さく、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行により発生する道路交通騒音の影響は軽微なものである」と評価しているところである（同ページ）。

加えて、JR東海は、「既に環境基準を超過している地点については、道路管理者と連絡、調整を密に図り、更なる環境影響の低減に努める。」とし（丙第2号証の1：8-1-2-45ページ）、また、回避又は低減に係る評価（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））として、「資材及び機械の運搬に用いる車両の点検・整備による性能維持」、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮」、「環境負荷低減を意識した運転の徹底」、「工事の平準化」及び「工事従事者への講習・指導」の環境保全措置を確実に実施することから、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による騒音の環境影響について低減が図られているものと評価し、かつ、「相模原市の山間部の狭隘な道路には、一部に工事用車両のすれ違いが困難な道路が存在する。しかしながら工事の実施に当たっては、工事用車両の運行ダイヤ等の作成、仮設の信号機の設置、交通誘導員の配備、運転手の指導等、様々な取り組みにより円滑な工事用車両運行とすることで、環境影響の低減を図っていく計画で

ある。」としており（同号証・8-1-2-4 4ページ）、「環境影響評価を行うことで工事による騒音の影響で基準を超えるか、既に基準を超えている場合には、これを改善・保全する方向での努力が求められていることを理解していない」（原告準備書面15第2の4(1)ウ・16ページ）などという批判は当たらない。

次に、原告らは、「開閉設備は（中略）調査地点、走行条件及び開閉設備の構造等が不明確であることから、これらについて明らかにするとともに、開閉設備の設置に伴う非常口付近における騒音低減効果について、図などを用い分かりやすく説明すること。また、この開閉設備が新たな騒音の発生源となるおそれもあることから、事前に開閉設備の稼働に伴う騒音の発生に関する検証を行うとともに、必要に応じて環境保全のための措置を検討すること。」とした東京都知事の意見（丙第1号証の1：6-3-6ページ）を引用した上で、JR東海は、「換気設備の構造の概要を資料編で示すものの（括弧内省略）、調査地点や走行条件などについては明らかにせず、極めて不誠実な対応に終始している（丙1の1・6-3-6頁）。」などと主張する（原告準備書面15第2の4(1)ウ・16ページ）。

しかしながら、被告準備書面(11)第4の2(1)（15及び16ページ）において反論しているとおり、JR東海は、東京都補正後評価書において調査地点及び走行条件を明らかにしており（丙第1号証の1：6-3-6ページ），原告らの上記主張には理由がない。

次に、原告らは、列車の走行（地下を走行する場合を除く。）に係る騒音について、「防音壁と防音防災フードの区間の予測は、山梨実験線のデータをもとに地上1.2m地点を予測している（丙2の1・8-1-2-63頁～68頁）。騒音の基準となる山梨実験線の結果を見ると高架橋の高さ10m、25mの2ケースでガイドウェイ中心線から25m地点での地上1.2mの地点でしか計測していない（丙2の2・環2-13-1）。」

とした上で、「宮原地区 89dB、西村地区 88dB、原地区 84dB という、規制値 75dB をはるかに超える数値が出た（甲C-K-15）。

このように、標高の高い住居地については、騒音は地表近くより高くなり実験線の結果は全く有効ではない」と主張する（原告準備書面 15 第 2 の 4(1)ウ・16 及び 17 ページ）。

しかしながら、JR 東海は、列車の走行（地下を走行する場合を除く。）による騒音への影響に係る予測地点については、予測地域のうち、住居等の分布状況と環境対策工の種類を考慮し、列車の走行（地下を走行する場合を除く。）に係る騒音の影響を適切に予測することができる地点として、集落の主な代表地点（基本的には路線近傍で比較的住居の集積が高いと考えられる箇所）を選定し、予測高さは、地上 1、2m としているところ（丙 2 号証の 1：8-1-2-63 ページ）、この予測地点は、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) "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切かつ効果的な地点」との規定に則って選定されていると認められる。

また、JR東海が採用した、「騒音対策として『防音壁』又は『防音防災フード』の設置を考慮し、山梨リニア実験線において列車が走行した際の測定値を元に16両編成の予測値に換算する」(丙第2号証の1:8-1-2-59ページ)手法は、主務省令25条1項1号(平成25年改正

#### \*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 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 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切かつ効果的な地点

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。

また、上記手法を用いた予測結果等については、「列車の走行に係る騒音、振動、微気圧波等の影響の把握については、山梨リニア実験線における測定結果等を活用しており、妥当である。」という専門家等による技術的助言も受けている(丙第2号証の1:7-3-1ページ)。

次に、原告らは、「防音防災フード仕様の場合、高架橋の高さ約20mの地点で、ガイドウェイ中心から25メートル地点で65dB、50m地点で62dBとなるが、防音壁(3.5m)仕様では、地上約5mの高架で、ガイドウェイ中心から160m地点で77dB、地上約25mの高架でガイドウェイ中心から130m地点で76dBである(丙2の1・8-1-2-71~72頁)。この予測値事態(ママ)が既に環境基準の75dBを超えており、違法な状態である」とした上で、「環境基準を10dB以上上回る予測結果が得られているにも拘らず、防音防災フードではなく防音壁で対応しようという参加人の考えは極めて不適切と言わざるを得ない。」などと主張する(原告準備書面15第2の4(1)ウ・16及び17ページ)。

しかしながら、JR東海は、列車の走行(地下を走行する場合を除く。)による騒音に係る環境影響評価において、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)<sup>11</sup>に基づき、環境保全措置として、「防音壁、防音防災フードの設置」、「防音防災フードの目地の維持管理の徹底」、「桁間の目地の維持管理の徹底」、「防音壁

---

\*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。

の改良」、「個別家屋対策」及び「沿線の土地利用対策」を検討している（丙第2号証の1：8-1-2-73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、回避又は低減に係る評価の手法として、事業の実施による影響が、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることによる手法を選定するとともに、主務省令26条3号（平成25年改正前主務省令11条3号）に則り、基準又は目標との整合の検討に係る評価の手法として、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」（昭和50年環境庁告示第46号）と整合が図られているか評価をするという手法を選定した（丙2号証の1：8-1-2-75ページ）。

その上で、JR東海は、各地点の予測値は飽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、上記環境保全措置を確実に実施することを踏まえ、列車の走行（地下を走行する場合を除く。）に係る騒音の環境影響について低減が図られていると評価し、また、防音壁、防音防災フードの設置等の音源対策を環境保全措置として実施することはもとより、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関係機関に要請し、それらの対策によっても当該基準が達成できない場合には、個別家屋対策として、家屋の防音工事等を実施することにより、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、環境基準との整合を図っていくとしたものである（丙第2号証の1：8-1-2-75ないし8-1-2-77ページ）。

以上のことからすれば、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、騒音に係る環境影響の低減が図

られ、また、環境対策工等により環境基準との整合性を図っていくと評価しており、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 振動について

### (1) 原告らの主張

原告らは、町田市部及び相模原市部の環境影響評価のうち、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並びに列車の走行による振動に係る環境影響評価における評価について論難するが（原告準備書面15第2の4(2)・17ないし20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

原告らは、町田市部における建設機械の稼働に係る振動について、「基準値の70dBを下回る値であり（丙1の1・8-1-3-19頁）」、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る振動について、「小野路非常口付近の鎌倉街道では、昼間の規制値50dBをわずかに下回る47dBであり、上小山田非常口付近の市道堺2000号では、昼間の規制値50dBをわずかに下回る48dBである。」と指摘した上で、「周辺道路が狭いため、実際にはより大きな振動が生じうるが（丙1の1・8-1-3-24頁、8-1-3-28頁）、参加人は特段の対策を講じようとしていない。」などと主張する（原告準備書面15第2の4(2)ア・17及び18ページ）。

また、原告らは、相模原市部における建設機械の稼働に係る振動について、「現地調査での予測地域すべてで基準値の75dB以下と予測し、問題はないとするが（丙2の1・8-1-3-37頁）、相模原地域は一般環境振動調査結果からすれば、振動計の定量下限である25dB未満の振動しか生じていない地域である（丙2の1・8-1-3-9頁）。そこに突然長期にも

わたり毎日のように64～71dBの振動を受け続けるのである。このような住環境・自然環境の一方的改変は許容されるべきではない。」、また、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る振動について、「基準値65ないし70dBをすべて下回る」が、「振動への寄与分をみれば多くが2dBを超え、県道76号線に至っては最大の16.2dBにも至っている（丙2の1・8-1-3-40頁）。」などと主張する（原告準備書面15第2の4(2)イ・19ページ）。

この点、原告らの上記主張が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は明らかでない。

また、町田市部における資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る振動について、「周辺道路が狭いため、実際にはより大きな振動を生じうる」とする上記主張の根拠も明らかでない。

これらの点をおくとして、JR東海は、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係る振動について、予測結果は基準等を下回るとしながらも、前者の回避又は低減に係る評価として、「低振動型建設機械の採用」、「工事規模に合わせた建設機械の設定」、「建設機械の使用時ににおける配慮」、「建設機械の点検及び整備による性能維持」、「工事の平準化」及び「工事従事者への講習・指導」の環境保全措置を、後者の回避又は低減に係る評価として、「資材及び機械の運搬に用いる車両の点検及び整備による性能維持」、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮」、「環境負荷低減を意識した運転の徹底」、「工事の平準化」及び「工事従事者への講習・指導」の環境保全措置をそれぞれ確実に実施することから、建設機械の稼働による振動の環境影響について低減が図られているものと評価している（丙第1号証の1：8-1-3-19及び8-1-3-28ページ、丙第2号証の1：8-1-3-27、8-1-3-39及び8-1-3-40ページ）。更に、相模原市に関して、JR東海は、「相模原市の山間部の狭

険な道路には、一部に工事用車両のすれ違いが困難な道路が存在する。しかしながら工事の実施に当たっては、工事用車両の運行ダイヤ等の作成、仮設の信号機の設置、交通誘導員の配備、運転手の指導等、様々な取り組みにより円滑な工事用車両運行とすることで、環境影響の低減を図っていく計画である。」として、地域の特性に応じた配慮を行うとしている（丙第2号証の1・8-1-3-40ページ）。

次に、原告らは、町田市部における列車の走行（地下を走行する場合に限る。）による振動に係る環境影響評価に関し、「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）」は「振動が70dBを超えるときは対策が必要とされているのみで、70dBを超えないければ何も対策が必要ではないという趣旨ではない。」とした上で、「そうであれば、『地下に工場がある』に等しい状況として50dBを基準とするべきではないかと考える。そのうえで、土被りが30m程度の町田市部の小山町において、直上でも48dB以下、直角方向10m先でも48dBとして70dBに到達しないので問題ないと結論付ける参加人の考え方は独り善がりのものである（丙1の1・8-1-3-40頁～43頁）。」などと主張するとともに、相模原市部における列車の走行による振動に係る環境影響評価についても、「70dBという基準に問題があり55dBを基準と考えれば町田市部と同様の批判が該当する。むしろ相模原市部の方が基準値を超えるので危険度は切迫していると言える。また、土被りが10m程度の相模原市部の緑区東橋本において、山梨実験線の結果から直上でも48dB以下、直角方向10m先でも48dB以下としていずれも48dBに到達しないので問題ないと結論は、前述同様に参加人の考え方は独り善がりのものである（丙2の1・8-1-3-73頁）。」などと主張する（原告準備書面15第2の4(2)・18ないし20ページ）。

この点、原告らの上記主張が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は明らかでない。

また、列車の走行に係る振動について、町田市部につき 50 dB、相模原市部につき 55 dB を基準とすべきとの上記主張は独自の見解であり、反論の要を認めない。

## 第5 微気圧波・低周波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、列車の走行による非常口（都市部）において発生する微気圧波及び鉄道施設（換気施設）の供用により発生するおそれがある低周波音に係る環境影響評価について論難するが（原告準備書面 15 第 2 の 5・20 ないし 22 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) 微気圧波について

原告らは、①「放出予測については、多孔板の有無による予測結果及び実測値との比較検証を行い、予測精度が十分確保されていることを確認すること。」との東京都知事の意見（丙第 1 号証の 1：6-3-8 ページ）、②「非常口から放出される圧力波の予測において、一方向のみの列車運行を想定し、微気圧波の放出予測を行っているが、実際の運行では、上り方向と下り方向の二方向の列車が走行することにより、圧縮波が非常口付近で同時に伝播し、両者の圧縮波が合成され大きくなるおそれもあることから、二方向の列車運行を想定した場合の予測の必要性について検討するとともに、必要に応じて予測・評価の見直しを行うこと。」との東京都知事の意見（丙第 1 号証の 1：6-3-9 ページ）、③「各換気口からの微気圧波の予測結果において、発生源及び予測地点並びに鉄道施設周辺における学校、病院及び福祉施設等の位置関係が不明確であることから、高さ方向も含め具体的な位置関係について図などを用い明らかにする」との東京都知事の意見（原告は丙第 1 号証の

1 : 6 - 3 - 10 ページを引用するが、6 - 3 - 9 ページの誤りであると思料される。) をそれぞれ引用した上で、JR 東海による対応が不十分である旨主張するが(原告準備書面 15 第 2 の 5 (1)・20 及び 21 ページ), 被告準備書面 (II) 第 5 の 2 (1) 及び (2) (20ないし 23 ページ) で述べたとおり、JR 東海は、東京都知事の上記各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おり、かつその見解も合理的である。

次に、原告らは、「神奈川県において、非常口での微気圧波の影響について、都市部・山岳部の非常口の構造を明確に示さないまま評価結果として都市部で 20m 地点では 17 Pa, 山岳部で 18 Pa として基準値の 20 Pa を下回ると結論付けている(丙 2 の 1・8-1-4-13 頁)。しかし、いずれも各換気設備の高さや構造が明らかにされておらず、緩衝工や多孔板の構造・施工内容も明らかにされていない状態であり、適切な環境影響評価が行われたか検証できない」と主張する(原告準備書面 15 第 2 の 5 (1)・21 及び 22 ページ)。

しかしながら、JR 東海は、神奈川県補正後評価書において換気施設の概要を示しており(丙第 2 号証の 1 : 3 - 26 ページ), また、神奈川県補正後評価書資料編において多孔板の構造も示している(丙第 2 号証の 2 : 環 4 - 3 - 2 ページ)。

その点をおくとしても、JR 東海は、列車の走行に係る非常口(都市部、山岳部)及び地下駅から発生する微気圧波についての予測の基本的な手法として、非常口(都市部、山岳部)及び地下駅の換気設備の換気口付近へ多孔板を設置した上で、図 8-1-4-2 に示す数値計算と模型試験(「資料編 4-2 予測手法について」参照)により予測を行う手法を選定した(丙第 2 号証の 1 : 8-1-4-9 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）に基づき合理的に選定されたものである。

## （2）低周波音について

原告らは、東京都補正後評価書における東京都知事の意見（丙第1号証の1：6－3－10ページ）を引用した上で、JR東海は、微気圧波と同様に、換気設備の高さや方向等を明らかにしていないなどと主張するとともに、神奈川県補正後評価書においても、「防音防災フードと防音壁で影響が極めて抑えられると結論だけを述べているが（丙2の2・環5－1－1頁），防音防災フードの構造・材質や防音壁の構造・形状・高さなどの情報が明らかにされないままである。」などと主張する（原告準備書面15第2の5(2)・22ページ）。

しかしながら、被告準備書面(11)第5の2(3)（22及び23ページ）で述べたとおり、JR東海は、東京都知事の上記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。

また、JR東海は、神奈川県補正後評価書資料編において、単に結論だけを述べているものではなく、列車の走行に伴う騒音に含めて予測及び評価を行っている。すなわち、低周波音（20Hz以上）以外の超低周波音（20Hz以下）につき、更に高架橋等の構造物が振動して発生するものと、超電導リニアが防音壁区間を高速で走行する際の空力的な圧力変動によって発生するものに分類した上で、「前者については、浮上走行により振動が少ないと、乗り心地等を考慮して表5－1－1に示すとおり道路橋より厳しいたわみ制限を設け、高い剛性をもち振動しにくい構造としていることから影響はない。実際、実験線の明かり部の標準桁で測定を行った結果では、たわみ

は最大1mm程度となっており、低周波音に関する苦情も発生していない。」とし、また、「後者については、これまで一般的な地上走行区間での苦情は発生していない。低周波音の評価については、列車の様な移動する音源に対しての定量的な指標がないこと、また、圧力変動の継続時間が短いものであることから、微気圧波の基準値であるP<sub>a</sub>表示の圧力レベルで比較した。山梨リニア実験線における防音防災フード設置区間での圧力変動の測定値は、図5-1-1に示すとおり50m離れて1P<sub>a</sub>以下、防音壁設置区間での測定値は50m離れて約12P<sub>a</sub>程度である。これは、建物のガタつきに関する目安値である『トンネル坑口緩衝工の設置基準（案）』（山岳トンネル設計施工標準・同解説、鉄道建設・運輸施設整備支援機構、平成20年4月）の、『民家近傍で微気圧波のピーク値が20P<sub>a</sub>以上』を下回っており、沿線への影響は小さい。」と予測・評価しているのであって（丙第2号証の2：環5-1-1ページ）、原告らの批判は当たらない。

## 第6 水質・地下水についての原告らの主張に理由がないこと

### 1 水質について

#### (1) 原告らの主張

原告らは、町田市部における切土工又は既存の工作物の除去並びにトンネルの工事による水の汚れに係る環境影響評価について、「参加人は、汚水対策として、具体的にどの程度の汚染水量が発生すると予想し、どのように処理するのかを明らかにしていない。」などとした上で、「どのように処理するかを具体的に住民にも理解しやすく提示・説明すべきである。」と主張するとともに、相模原市部についても、「相模川水系の多くの支流が流れているが、同様に切土工工事やトンネル工事による薬液注入、コンクリート打設工事によるアルカリ排水や自然由来重金属の汚染水が流入することについて危惧が生じている。これに対して参加人は排水は法にのっとって適切に処理

する、と述べるのみで、具体的にどのような処理を実施するのかを明らかにしない。」と主張する（原告準備書面15第2の6(1)・22及び23ページ）。

## (2) 被告の反論

しかしながら、被告準備書面(II)第6の1(2)（24ページ）で述べたとおり、JR東海は、東京都補正後評価書及び神奈川県補正後評価書に具体的な汚染対策を記載しており、また、工事期間中に水質についてモニタリングを実施することも各評価書資料編に記載しており、原告らの上記主張は当たらない。

## 2 地下水の水質及び水位について

### (1) 原告らの主張

原告らは、切土工等又は既存の工作物の除去並びにトンネルの工事による地下水の水質及び水位に係る環境影響評価について論難するが（原告準備書面15第2の6(2)・23及び24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

まず、原告らは、地下水の水質について、「町田市部では、（中略）広袴町浅深層井、小野路町深層井、上小山田町浅深層井で水質環境基準を超える鉛の含有が、広袴町浅層井で水質環境基準を超えるヒ素が検出された。」「相模原市部でも（中略）大山町浅深層井、橋本の駅近辺の深層井、二本松深層井、大島橋梁近辺の深層井で水質環境基準値を超える鉛が、大山町浅層井で水質環境基準を超えるヒ素が検出された」とした上で、「参加人は、薬液注入工法については国の指針に従うので汚染は生じない、地下水酸性化については、地層の一部で長期間空気に触れると地下水を酸性化させる恐れのある地盤があるが、止水性の高い地中連続壁等で止水して掘削するので長期間触れるとはないとする。しかし、具体的にどの程度触れれば反応が起きるのか、止

水性の高い地中連続壁の効果などについて全く明らかにしない。」と主張する（原告準備書面15第2の6(2)ア・23及び24ページ）。

町田市部及び相模原市部における地下水の調査結果及びこれに対するJRの予測結果については原告らの指摘するとおりであるが（丙第1号証の1：8-2-2-13ページ、丙第2号証の1：8-2-3-5、8-2-3-14及び8-2-3-15ページ）、以下に述べるとおり、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、東京都知事は、準備書に対して、「現地調査において、重金属等の溶出量試験により6地点で砒(ひ)素など指定基準を超過し、また、酸性化可能性試験により5地点で酸性化の可能性があることが確認されたことから、切土工やトンネル工事等により発生する建設発生土の仮置き場における周辺地下水への影響について、『建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル(暫定版)』にあるサイト概念モデル等を参考に、可能な限り定量的に予測・評価すること。」（丙第1号証の1：6-3-12ページ）との意見を述べていた。これに対し、JR東海は、「今後、工事計画が具体化していく中で、詳細な仮置き場の設置箇所が確定した段階において、本評価書資料編(10 土壌汚染 10-2)にも紹介した『建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル(暫定版)』の『3. 3 対応の流れ (3) 搬出・仮置き時の留意点』の内容を参考に、シート養生による重金属等の仮置き場地盤への浸透防止などの対策を環境保全措置に加えました。なお、『サイト概念モデル』は、シート養生などをせず、発生土を直接地盤に仮置きなどした際の重金属の溶出を前提としたモデルです。」（同ページ）として、同評価書及びその資料編に該当の記載を行っている（丙第1号証の2：環10-2-1ないし環10-2-8ページ、丙第1号証の1：8-3-3-12、8-3-3-13、8-3-3-17、8-3-3

- 18, 12-38, 12-39及び12-76ページ)。

また、東京都知事は、準備書に対して、「薬液注入に関する指針等に従い工事を実施することや、地盤及び地下水が長期に直接空気に触れることがないことから、地下水汚染等を生じさせないと予測している。しかしながら、施工管理の状態等又は地中における不測の現象によっては、薬液注入による汚染や地下水の酸性化が生じる可能性も否定できないことから、ある程度の不確実性も考慮した上で、工事施行中においては、地下水の水質に係る事後調査を実施し、地下水の水質に及ぼす影響の程度の把握に努めるとともに、環境影響の程度が著しいことが判明した場合の対応方針を明らかにすること。」

(丙第1号証の1:6-3-12ページ)との意見を述べていた。これに対して、JR東海は、「工事着手前からの地下水のモニタリングは地下駅および非常口周辺や、特にお申し出があり対応を要するものにおいて実施いたします。工事に伴う不測の事態などにより、モニタリングの過程において著しい環境影響が認められた場合は、速やかに原因を調査し、本事業による影響が明らかであれば、しっかりと対策を講じてまいります。」(同ページ)と記載している。

また、原告らは、「車両基地からの排水が流入する串川と津久井湖については生活環境保全のための環境基準は、河川について生物化学的酸素要求量が2mg/L以下、湖沼について全窒素量が0.2mg/L以下で全磷量が0.01mg/L以下であるところ、串川については基準を満たすが、津久井湖については、全窒素現況値1.0mg/L全磷現況値0.049mg/Lと現況において既に超過しており、例のごとく基地稼働により排出しても『大きく悪化すること』はないという態度である。環境影響評価の意味を全く理解していないとしか考えられない態度である(丙2の1・8-2-1-47~57頁)。」などと主張する(原告準備書面15第2の6(2)ア・24ページ)。

この点、津久井湖の全窒素及び全燐の現況値が基準値を超過するとの予測結果は、切土工等又は既存の工作物の除去並びにトンネルの工事による地下水の水質及び水位についてのものではなく、鉄道施設（車両基地）の供用による水の汚れに係る予測結果であるが、その点をおくとしても、JR東海は、神奈川県補正後評価書において、基準又は目標との整合性の検討として、全窒素及び全燐の現況値が環境基準値を既に超過していることを前提としながらも、「なお、平成26年度までの暫定目標として全窒素1.4mg/L、全燐0.048mg/Lと設定されているところであり、全窒素現況値1.0mg/Lに負荷量0.22%を加算しても暫定目標値1.4に対して、それを超過することはないと考える。また、全燐については現況値0.049であり、負荷量0.63%を加算しても、大きく悪化することなく、現況値とほぼ同値である。したがって、車両基地からの排水による津久井湖への影響の程度は小さいと評価する。」と考察した上で、更に、「車両基地計画地周辺の地域は、相模原市条例の『相模原市高度処理型浄化槽の設置及び管理に関する条例』（平成21年3月26日条例第14号）により、市が行う高度処理型浄化槽の設置及び維持管理により、し尿等の処理を行おうとする整備区域に指定されているなど、全窒素及び全燐の排出削減の取り組みを実施している地域であることを踏まえ、使用水量の節約や処理設備の点検・整備を確実に行うことで、今後、より影響の低減を図ることを考えていく。」とし、かつ、回避又は低減に係る評価として、「表8-2-1-45に示した環境保全措置（引用者注：鉄道施設からの排水の適切な処理、処理設備の点検・整備による性能維持、使用水量の節約（節水）を指す。）を確実に実施することから、鉄道施設（車両基地）の供用に係る水の汚れの影響の低減が図られている」と評価しており（丙第2号証の1：8-2-1-57ページ）、「環境影響評価の意味を全く理解していないとしか考えられない態度である。」との原告らの批判は当たらない。

また、原告らは、「水位についても止水性の高い連続壁等での工法で大丈夫など、同様の回答で、具体的な工法効果について明らかにしない。どの様な工法なのか、どの程度の効果があるのかを市民に示すべきである」と主張する（原告準備書面15第2の6(2)イ・24ページ）が、JR東海は、神奈川県補正後評価書において、RC地中連続壁工法の施行概要等を明らかにしている（丙2号証の1：3-36及び3-38ページ）。

### 3 町田市部における水系関連の被害について

#### (1) 原告らの主張

原告らは、町田市部における水系の特徴に関する付けて、トンネル工事及び鉄道施設（トンネル）の存在による地下水への影響に係る予測について論難するが（原告準備書面15第2の6(3)・24ないし29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

次に、原告らは、「三次元浸透流解析により地下水への影響を検討しているものの、三次元浸透流解析には、①現地調査やボーリング調査による地質調査が前提であるが、現実の地質構成や透水性は非常に複雑で、地点・深度によっても異なり、地質調査の限界が存在する、②事前調査の限界から、それぞれの地層の透水係数などを解析上平均化し、複数の帶水層や難透水層の存在は確認できても詳細な分布が不明確なため、実際に複数存在する地下水をモデル化できない、③降雨や観測している井戸水位、沢等の流量は日々変化するが、解析上は平均化している、などの問題がある。このような三次元浸透流解析の問題点を考慮せず、地下水の水位に対し『影響はほとんどないと予測』する（丙1の1・8-2-2-33頁）ことは誤りである」と主張する（原告準備書面15第2の6(3)イ・28及び29ページ）。

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。

上記の点をおくとしても、JR東海は、トンネルの工事及び鉄道施設（トンネル）の存在に係る地下水の水位への影響について、主務省令の定めるところにより、予測の手法を選定している。すなわち、JR東海は、トンネルの工事及び鉄道施設（トンネル）の存在に係る地下水の水位への影響についての予測の基本的な手法としては、非常口（都市部）は三次元浸透流解析による定量的手法とし、その他トンネル区間は定性的手法により（ただし、三次元浸透流解析の解析範囲にあるトンネル区間については、定量的手法により）予測するという手法を選定した（丙第1号証の1：8-2-2-30ページ）。

この予測の基本的な手法は、三次元浸透流解析の解析範囲にある区間については、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（平成25年改正前主務省令10条1項1号）において、予測の基本的な手法として選定すべきものとされている「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」との規定に則って選定されていると認められ、また、三次元浸透流解析の解析範囲外の区間については、主務省令25条2項の規定により「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）の規定に則って選定されると認められる。

なお、原告らは、JR東海が切土工等又は既存の工作物の除去及び鉄道施設（駅、変電施設）の存在又は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への影響に係る調査において、「参加人の『湧水等の分布図』には（中略）、日量700t以上の湧水に恵まれている梅木塗の記載は存在せず、十分な検証が行われたとは言えない（丙1の1・8-2-2-31頁）」

と主張するが（原告準備書面15第2の6(3)イ・29ページ）、JR東海は、町田市下小山田町の梅木窪湧水の地下水の水質及び水位の現地調査を行っており（丙第1号証の1：8-2-2-6ページ），十分な検証が行われたとはいえないとの原告らの批判は当たらない。

また、原告らは、田中谷戸や川崎市への地下導水道工事における水枯れの例を挙げるが（原告準備書面15第2の6(3)イ・29ページ），地下水の水位に係る環境影響評価との具体的な関連性は明らかとはいせず、失当である。

## 第7 地盤変状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、神奈川県駅周辺地域について、「トンネル掘削を行えば、必ず周辺地盤は緩む。」などとした上で、「全幅70m土被り21ないし28mの範囲は影響圏となるところ、トンネル掘削によって生じる地盤変状が、多数の住居に影響を及ぼすことは明らかである。」とし、また、「シールドマシンを用いることによっても地盤変状が発生することは、疑いのないところである。」などと主張する（原告準備書面15第2の7(2)・30ないし32ページ）。

また、原告らは、「地下水が浅いところにあるためトンネル工事によって水脈が切られてしまう」とした上で、境川流域について、「北側から流れてきた地下水はトンネルによって4.5km以上の区間で流れが阻害され、トンネル上端のローム層まで水位が上昇する可能性がある。」「南側では境川以外からの地下水供給が絶たれるので、地下水位が低下し、ローム層で圧密沈下が発生する可能性がある」などと主張する（原告準備書面15第2の7(3)・32ページ）。

さらに、原告らは、「補助工法として、シールド前面の地盤の自立や止水防止目的でセメントや水ガラス系の薬品を大量に地盤に注入する可能性がある」とした上で、「これらの薬液が地下水に混入した場合（中略）地下水を利用してい

る事業所の井戸に影響が生じる可能性が高い」などと主張する（原告準備書面15第2の7(3)・32及び33ページ）。

## 2 被告の反論

しかしながら、上記主張はいずれも原告らの独自の見解であり、その根拠、ひいては神奈川県駅周辺及び境川流域の地盤に及ぼす具体的な影響の存否との関連性が不明である。

その点をおくとして、JR東海は、トンネルの工事及び鉄道施設（都市トンネル、非常口（都市部））の存在に係る地盤沈下の影響について、主務省令の定めるところにより、予測の手法を選定している。すなわち、JR東海は、トンネルの工事及び鉄道施設（都市トンネル、非常口（都市部））の存在に係る地盤沈下の影響についての予測の基本的な手法として、周辺の地層及び地下水の水位状況を考慮して、定性的手法により予測するという手法を選定した（丙第2号証の1：8-3-2-7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）及び主務省令25条2項の規定により「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）の規定に則って選定されていると認められる。

そして、JR東海は、「都市トンネルの工事及び存在に伴う地下水の水位の影響は、裏込め注入材とセグメント継手部止水シール材等を適切に用いることから、漏水が生じることはほとんどなく地下水の水位低下の影響は小さい。また、シールドトンネルの標準的な断面の直径が約13m程度であり、これまでの文献及びポーリングによる地質調査結果から想定される帶水層の広がりに対して十分に小さいことから、その影響は小さいと予測する。また、図8-2-3-16の三次元浸透流解析の予測結果の拡大図のとおり、地下水の水位の変化は

非常口（都市部）のごく近傍にとどまり、シールドトンネル部においては水位の変化はみられない。」（丙第2号証の1：8-2-3-48ページ）との予測結果を根拠として、「都市部のトンネル区間は、『8-2-3 地下水の水質及び水位』から地下水の水位への影響はほとんどないと予測しており、地盤沈下はない」と予測している（丙第2号証の1：8-3-2-7ページ）。

他方で、JR東海は、トンネルの工事による地下水の水質への影響について、「トンネルの工事に伴うトンネル切羽等の崩壊及び湧水を抑止するための補助工法として薬液注入工法が想定されるが、当該工法の実施に際しては、『薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針』（昭和49年7月10日、建設省官技発第160号）等に基づき実施することから地下水の水質への影響は小さい」と予測している（丙第2号証の1：8-2-3-44ページ）。

### 第8 土壤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、切土工等又は既存の工作物の除去並びにトンネルの工事による土壤汚染に係る環境影響評価について、「具体的処理を明らかにしない」、「現時点でも仮置き場や最終受け入れ先も明らかにされていない」などと主張し、また、地下トンネルが天然ガスを含む地層を通過することから、「建設機械を多用する本事業では引火の危険が極めて高い」などとも主張する（原告準備書面15第2の8・33及び34ページ）。

#### 2 被告の反論

しかしながら、被告準備書面(11)第6の2(2)及び第7の2(25ないし36ページ)で述べたとおり、JR東海は、汚染土の処理方法について東京都補正後評価書に記載をしているし、東京都知事及び神奈川県知事の各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つ

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り、原告らの上記主張についてはいずれも理由がない。

## 第9 日照阻害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、鉄道施設の存在による日照阻害に係る環境影響評価について、「非常口や変電所施設、高架橋、車両基地などの高さや具体的な形状が示されていないため、日影図や等時間影図が示されてもその正確性が検証できない」、また、「鉄道施設の位置も形状も確定してはいない」ということに他ならないから、「およそ環境影響評価ができる状態ではない」と主張するとともに、鳥屋の車両基地及び変電施設における予測が不十分であるとか、相模原市緑区小倉の環境影響が受容限度を超えるなどと主張する（原告準備書面15第2の9・34及び35ページ）。

### 2 被告の反論

しかしながら、被告準備書面(II)第8の2(37ページ)でも述べたとおり、JR東海は、東京都補正後評価書及び神奈川県補正後評価書に鉄道施設（嵩上式、車両基地、換気施設、変電施設）の存在に係る日照阻害の各予測地点における計画施設の所在地及び高さを記載しており（丙第1号証の1：8-3-4-4ページ、丙第2号証の1：8-3-4-5ページ）、また、上記各評価書及び同資料編に各施設の形状も記載している（丙第1号証の1：3-21及び3-22ページ、丙第1号証の2：環11-2-1ないし環11-2-11ページ、丙第2号証の1：3-23、3-26及び3-28ページ、丙第2号証の2：環12-1-1ないし12-1-7ページ）。

また、JR東海は、鳥屋の車両基地及び変電施設について、神奈川県補正後評価書資料編に車両基地の設備配置の概要及び建物の概要を記載している上（丙第2号証の2：事4-1-1及び事4-1-2ページ）、予測地点について、

予測地域のうち、鉄道施設（車両基地変電施設等）の存在により日照阻害の影響を適切に予測できる地点を選定しているところ（丙第2号証の1：8-3-4-5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）において、予測地点として選定すべきものとされている「選定項目の特定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、特に環境影響評価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切かつ効果的な地点」との規定に則って選定されていると認められる。

さらに、相模原市緑区小倉については、確かに基準を超える日照阻害が発生するとの予測がされているが（丙第2号証の1：8-3-4-8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（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、「鉄道施設（嵩上式）の構造物の形式・配置等の工夫」等を検討した上で（丙第2号証の1：8-3-4-14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、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するとともに、主務省令26条3号（平成25年改正前主務省令11条3号）に則り、基準又は目標との整合性の検討に係る評価の手法として、鉄道施設（嵩上式、駅、変電施設、保守基地）の存在に係る日照阻害について、「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」及び相模原市建築基準条例第6条等による規制との整合が図られているかを検討する手法を選定した（丙第2号証の1：8-3-4-15ページ）。そして、JR東海は、上記環境保全措置を確実に実施することを踏まえ、かつ、これらの措置は、他の公共事業においても採用され、その効果が確認されていることから、環境影響の回避

又は低減が図られると評価し、また、日影の限度時間を超えた地域は、「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ものとし、鉄道施設（車両基地、換気施設、変電施設）の周囲では、相模原市建築基準条例第6条等による規制を超える日影は生じないと予測することから、規制との整合性も図られていると評価したものである（丙第2号証の1：8-3-4-16ページ）。

## 第10 文化財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、文化財につき、「過去も様々な建設工事で貴重な文化財が破壊・欠損されてきており、工事の進展のみを重視せず、文化財に配慮した注意深い工事が必要であり、文化財が発見された際には、関係機関との適切な協議を行うために、終始工事の第三者機関による監視が必要である」と主張する（原告準備書面15第2の10・35ページ）。

### 2 被告の反論

しかしながら、原告らの上記主張については、その根拠、ひいては文化財に及ぼす具体的な影響の存否との関連性が不明である。

## 第11 動物・植物・生態系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、工事の実施又は鉄道施設の存在による動物・植物及び生態系に係る環境影響評価について論難するが（原告準備書面15第2の11・35ないし44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) 共通事情について

まず、原告らは、町田市における動物の調査期間につき、「現地調査が多く

の生物で1年間程度しか実施されておらず、しかも日数にして30日に満たないが（希少猛禽類でも2年間程度。），この程度では移動の多い動物についての調査が十分に行われたとは考え難い」，「生物に関する環境影響評価の調査は極めて不十分と言わざるを得ない。」旨主張する（原告準備書面15第2の11(1)イ・39ページ）。

また、原告らは、相模原市についても同様の主張をする（原告準備書面15第2の11(2)イ・43ページ）。

なお、原告らは、植物についても同様の主張をしているが、自らの主張の根拠として引用する丙第2号証の1・8-4-1-1ないし8-4-1-14ページ，8-4-1-52ないし57ページは動物に関する記載であるので、動物に関する主張であると解しておく。

しかしながら、被告準備書面(11)第10の2（38及び39ページ）で述べたとおり、JR東海は、主務省令に則り調査期間を選定したものと認められる。

また、原告らは、生息環境への影響に関する予測結果につき、生息環境が縮小・消滅される地域において当該種の生物が生息していることは生物多様性の維持の見地からも重要であるとして、「近隣の地域に生息しているから保全措置を取らなくともよいという考え方は適切ではないと言わざるを得ない。」などと主張する（原告準備書面15第2の11(1)イ及び(2)イ・39及び43ページ）。

しかしながら、被告準備書面(11)第10の2（39ないし41ページ）で述べたとおり、JR東海は、主務省令に則った環境影響評価を行っており、「近隣の地域に生息しているから保全措置を取らなくともよいという考え方」を探っているとは認められない。

次に、原告らは、「生態系についてはさらに複雑な考察や検証が必要であるはずだが、文献調査のほかは上記動植物の短期間の現地調査のみであり、と

ても生態系を調査したとはいえない程度のものでしかない」と主張するが(原告準備書面15第2の11(1)イ及び(2)イ・39, 43及び44ページ), その根拠, ひいては生態系に及ぼす具体的な影響の存否との関連性が不明である。

その点をおくとしても, JR東海は, 生態系への環境影響評価に当たり, 専門家から技術的助言を受けた上で(丙第2号証の1:7-3-4ページ), 調査期間として, 現地踏査については, 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, 文献調査の調査時期は, 最新の情報を入手可能な時期を選定しているところ(同号証: 8-4-3-1ページ), 同調査期間は, 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, 主務省令別表第2の影響要因の区分「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, 調査期間等として掲げられている「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, 時間及び時間帯」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5号(平成25年改正前主務省令9条1項5号)の規定に則って選定されていると認められる。

## (2) 町田市について

原告らは, 町田市におけるホンシュウカヤネズミの予測結果について, 「改変の可能性ある範囲に生息が確認され, 主な草地(オギ群集)が一部消失・縮小することを自認しているが, これを回避・低減させる意見は見られない」と主張するとともに, その他の動物についても, 「生息環境に影響があつても周辺に同質の生息環境があることを根拠に, 『生息環境は保全される』と

結論づける」が、「周辺の類似環境に生息せずその場所に生息することは理由が場合がある（ママ）のであり、この点に思い至らない参加人の環境影響評価は不適切かつ安易である」などと主張する（原告準備書面15・36ページ）。なお、原告らは、町田市におけるホンシュウカヤネズミの予測結果について、丙第2号証の1・8-4-1-35ないし8-4-1-38ページを引用しているが、丙第1号証の1・8-4-1-35ないし8-4-1-38ページの誤りであると思料される。

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、工事の実施及び鉄道施設の存在に係る重要な種への影響について、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、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、動物に係る環境影響を回避又は低減するため、まず、計画の立案の段階において、「資材運搬等の適切化」、「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」及び「防音シート、低騒音・低振動型の建設機械の採用」について検討したほか、上記各措置に加え、ホンシュウカヤネズミについて「動物個体の類似環境への誘導」、及び、「工事に伴う改変区域をできるだけ小さくする」ことを検討した（丙第1号証の1・8-4-1-85ないし8-4-1-87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手法を選定した上、計画路線は、計画段階において、大部分をトンネル構造にする等、改変面積を極力小さくする計画とし、動物への影響の回避、低減を図っている、また、一部の種は、生息環境の一部は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、影響の回避又は低減に努める、さらに、今後の本事業における詳細な計画検討に当たっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に配慮して行うこととし、本環境影響評価の段階において予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、必要に応じて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、動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1号証の1:8-4-1-88ページ)。

次に、原告らは、魚類への影響に関する、「補正後環境影響評価書は、調査対象地域、予測対象種の選定及び予測結果は不十分なものと言わざるを得ない。」と主張する(原告準備書面15第2の11(1)ア(1)b・37ページ)。

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、重要な種及び注目すべき生息地に対する工事の実施、鉄道施設の存在による影響について調査及び予測をするに当たって、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ている。

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への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1号証の1：8-4-1-1ないし8-4-1-4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）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。

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）」に基づき設定している（丙第1号証の1：8-4-1-4ページ）。

この調査地点は、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（地表式又は掘削式）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「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」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。

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、工事の実施、鉄道施設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1号証の1：8-4-1-31ページ）。

この予測地域は、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」において、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」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）に則って選定されていると認められる。

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

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、影響の程度について予測するという手法を選定している（丙第1号証の1：8-4-1-31ページ）。

こ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（地表式又は掘削式）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」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。

次に、原告らは、キンランについて、「わずか16地点でしか見つからない種について、生育環境が破壊されることについて問題ないとする参加人の生物環境に対する評価は極めて不当であり、回避・低減への努力が全く見られない」とし、また、JR東海が環境保全措置として作用した「移植」について、「生物にとって現状の生存環境を大きく変化させるため成功は大変難しく、いくら事後調査を実施しても成功させることは極めて困難であることは通常みられる事実である。」などと主張する（原告準備書面15第2の11(1)イ・38ページ）。

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、工事の実施及

び鉄道施設の存在に係る重要な種への影響について、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、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、植物に係る環境影響を回避又は低減するため、まず、計画の立案の段階において、「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、上記措置に加え、特にキンランについては、「工事に伴う改変区域をできるだけ小さくする」、及び「重要な種の移植」を検討した（丙第1号証の1：8-4-2-45ないし8-4-2-47ページ）。

さらに、JR東海は、重要な種の移植は、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）<sup>11</sup>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

\*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（以下この条において「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

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（丙第1号証の1：8-4-2-48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手法を選定した上、計画路線は、計画段階において、大部分をトンネル構造にする等、改変面積を極力小さくする計画とし、植物への影響の回避、低減を図っている、また、一部の種は、生育環境の一部は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、影響の回避又は低減に努める、さらに、「重要な種の移植」は、環境保全措置の効果に不確実性が生じるため、事後調査を実施し、予測し得ない影響が生じた場合は、専門家等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1号証の1：8-4-2-49ページ）。

なお、JR東海は、東京都補正後評価書資料編に、キンランの移植成功例を記載している（丙第1号証の2：環15-2-1ないし環15-2-4ページ）。

### （3）相模原市について

原告らは、相模原市におけるホンシュウカヤネズミの予測結果について、「このような小型の哺乳類は、被捕食生物として小型猛禽類の生態を支えるなどの役割があり、単に他の地域で生息するので単純に『生息環境は保全される』とする参加人の結論は極めて非科学的である」と主張する（原告準備書面15第2の11(2)ア・40ページ）。

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、工事の実施及び鉄道施設の存在に係る重要な種への影響について、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、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、動物に係る環境影響を回避又は低減するため、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ができる限り小さくすること」、「資材運搬等の適正化」、「汚濁処理設備及び仮設沈砂池の設置」、「防音シート、低騒音・低振動型の建設機械の採用」及び「工事施工ヤード等の緑化、林縁保護植栽による動物の生息環境の確保」について検討したほか、上記各措置に加え、「侵入防止柵の設置」、「小動物が脱出可能な側溝の設置」、「小動物の移動経路の確保」、「工事従事者への講習・指導」、「照明の漏れ出しの抑制」、「コンディショニングの実施」、「放流時の放流箇所及び水温の調整」のほか、ホンシュウカヤネズミについて「動物の生息環境の創出」を検討した（丙第2号証の1：8-4-1-193ないし8-4-1-195ページ）。なお、JR東海は、「生息環境の創出は、事例等から知見が得られており、専門家の助言を得ながら行うことで、効果が期待できる。」としている（丙第2号証の1：8-4-1-200ページ）。

さらに、JR東海は、生息環境の創出は、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、「創出、移植した

「生息環境の状況」等について、専門家の助言を踏まえながら、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（丙第2号証の1：8-4-1-202及び8-4-1-203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手法を選定した上、計画路線は、計画段階において、大部分をトンネル構造にする等して、改変面積を極力小さくする計画として動物への影響の回避、低減を図っているとし、また、一部の種は、生息環境が保全されない又は一部は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、影響の回避又は低減に努めるとし、「生息環境の創出等については事後調査を実施する上、本環境影響評価の段階において予測し得なかつた著しい環境への影響が生じた場合には、必要に応じて専門家の助言等を踏まえて、別途対策を検討するとし、さらに、列車の走行に関する騒音等が野生動物に及ぼす影響に関しては、影響の把握や環境保全措置等について、整備新幹線での対応状況も見ながら検討を進めていくことから、動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2号証の1：8-4-1-203ページ）。

次に、原告らは、オオタカについて、「長竹ペアの営巣地が改変の可能性ある範囲から約250m、鳥屋ペアの営巣地が同約600m、小倉ペアの営巣地が同約1200mしか離れていない位置にあり、オオタカの縄張りが10km四方を超えることを考えれば、生息領域の極めて至近の距離において

工事が行われることは明らかで、営巣エリアに影響はないなどといってごまかすことは許されない。」などと主張するとともに、ノスリについても「鳥屋Bペアの営巣地が改変の可能性ある範囲から約250m、青山Aペアの営巣地が同約450m、青山Bペアの営巣地が同約1500mしか離れていない位置にあり、ノスリの縄張りが10km四方を超えることを考えれば、極めて至近の距離において工事が行われることは明らかで、営巣エリアに影響は無いなどといってごまかすことは許されない。」などと主張する（原告準備書面15第2の11(2)ア・40及び41ページ）。

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、上述したとおり、JR東海は、工事の実施及び鉄道施設の存在に係る重要な種への影響について、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。

特に、オオタカに関しては、JR東海は、環境保全措置として、「オオタカの営巣地は改変の可能性のある範囲から約250m離れた場所に位置するものの、その間には小尾根を挟むため、巣から改変区域への視認性は低く、影響の程度としては小さいと考えられる。さらに、改変の可能性のある範囲周辺には幹線道路や学校、幼稚園のような人工物が既に存在し、当該ペアは人為的活動にある程度慣れていると考えられる。営巣エリアや高利用域といった繁殖に重要な地域の改変ができる限り回避するよう、工事に伴う改変区域ができる限り小さくするとともに、オオタカの行動圏と工事区域の境界を明確化すること、コンディショニングを実施しながら、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、防音シート、低騒音・低振動型の建設機械の採用等を行う。さらに、工事従事者に対しても不注意に林内に立ち入らないよう指導を徹底していくことにより、影響の低減を図る。」とし、さらに、「事後調査を実施して生息状況の確認を行い、工事に対する影響の程度を把握し、改変区域のすぐ近傍において営巣が確認された場合には、施工順序の見直しや工事工程の調整を行い、繁殖への影響の大きな時期に騒音等の少ない作業を実施するなどの措置についても専門家等の助言を踏まえて検討していく。」としている（丙第2号証の1：8-4-1-196ページ）。

また、ノスリに関しても、JR東海は、環境保全措置として「代替巣の設置」を検討し、さらに、同措置については効果に不確定性が生じるため、事後調査として「猛禽類等の生息状況調査」を行い、その結果について、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（丙第2号証の1：8-4-1-202及び8-4-1-203ページ）。

なお、原告らは、フクロウ及びモズについて、工事の影響は否定できないとするが（原告準備書面15第2の11(2)ア・41ページ）、その根拠、ひいては動物に及ぼす具体的な影響の存否との関連性が不明である。

次に、原告らは、「生育環境への影響が生じうる植物は、高等植物で『ミズニラ』『ルイヨウボタン』『アマナ』『コマツカサススキ』『エビネ』『キンラン』『ヒメノヤガラ』『クロムヨウラン』の8種で、蘇苔類では『オオミツヤゴケ』の1種である。いずれの種も特に鳥屋地区で生育環境に影響を受けるとされており、特に『ヒメノヤガラ』『クロムヨウラン』は鳥屋地域でしか確認されておらず、本工事により神奈川県から根絶される危険すらあるが、これに対し参加人は何らの手段を講じる様子もない。『オオミツヤゴケ』

も改変の可能性のある地点のほかに『相当離れた地域』にも生息しているから問題ないと考えているようである」と主張する（原告準備書面15第2の11(2)イ・42ページ）。

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、工事の実施及び鉄道施設の存在に係る重要な種への影響について、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、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、植物に係る環境影響を回避又は低減するため、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」及び「工事に伴う改変区域ができる限り小さくすること」について検討したほか、上記措置に加え、「工事従事者への講習・指導」、「外来種の拡大抑制」、「林縁保護植栽等による自然環境の確保」、「放流時の放流箇所及び水温の調整」のほか、コマツカサススキ、ミズニラ等について「汚濁処理設備及び仮設沈砂池の設置」、ルイヨウボタン、アマナ、コマツカサススキ、エビネ、ミズニラ等について「重要な種の生育環境の創出」、ルイヨウボタン、アマナ、コマツカサススキ、エビネ、キンラン、ベニシュラン、ヒメノヤガラ、クロムヨウラン、ミズニラ、オオミツヤゴケについて「重要な種の移植」を検討した（丙第2号証の1：8-4-2-88ないし8-4-2-91ページ）。

さらに、JR東海は、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、「創出した生育環境の状況」及び「移植した植物の生育状況」という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（丙第2号証の1：8-4-2-92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手法を選定した上、計画路線は、計画段階において、大部分をトンネル構造にする等して改変面積を極力小さくするとし、植物への影響の回避、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一部は保全されない可能性があると予測されたとしながらも、工事従事者への指導等の環境保全措置を確実に実施することで、影響の回避又は低減に努めるとし、さらに、移植した植物の生育状況については、環境保全措置の効果に不確定性が生じるため、事後調査を実施し、予測し得ない影響が生じた場合は、専門家等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2号証の1：8-4-2-93ページ）。

なお、JR東海は、神奈川県補正後評価書資料編に、ミズニラ、ルイヨウボタン、コマツカサススキ、エビネ、キンラン、ベニシュスラン、ヒメノヤガラ、クロムヨウランの移植成功例を記載している（丙第2号証の2：環20-7-2ページ）。

次に、原告らは、「群落の生息の範囲を考えれば、地下をトンネル走行しようとも、防音防災フードを通過しての地上部への出現や非常口・換気施設

の影響などは調査されているとは読み取れない。」と主張するが（原告準備書面15第2の11(2)イ・42及び43ページ），その根拠，ひいては植物に及ぼす具体的な影響の存否との関連性は不明である。

次に，原告らは，「参加人は，環境保全措置として，生育環境の創出，個体の移植を挙げ，効果に不確実性があるものについては事後調査も行うとする（括弧内省略）。これは，影響回避・低減の姿勢を欠いて工事を優先する考え方であり，環境影響評価の根本を理解していないというほかない。」と主張する（原告準備書面15第2の11(2)イ・43ページ）。

しかしながら，JR東海は，上述したとおり，工事の実施及び鉄道施設の存在に係る重要な種への影響について，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（環境保全措置の検討を定める主務省令29条2項（改正前主務省令14条2項）<sup>11</sup>に基づく代償措置の検討を含む。），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，原告らの批判は当たらない。

## 第12 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，鉄道施設の存在による景観に係る環境影響評価につきる論難するが（原告準備書面15第2の12・44及び45ページ），以下に述べるとおり，いずれも理由がない。

---

\*1 主務省令29条2項（平成25年改正前主務省令14条2項）：

事業者は，前項の規定による検討に当たっては，環境影響を回避し，又は低減させる措置を検討し，その結果を踏まえ，必要に応じ，損なわれる環境の有する価値を代償するための措置（括弧内省略）を検討しなければならない。

## 2 被告の反論

まず、原告らは、鉄道施設の存在による景観に係る環境影響評価につき、「各鉄道施設予定地における非常口等の形状や色彩が不明確であることから、管理用道路を含めこれらについて明らかにするとともに、複数の眺望地点からのフォトモンタージュを作成するなど、地域景観への配慮について、分かりやすく具体的に記述すること。」との東京都知事意見（丙第1号証の1：6-3-20ページ）を引用した上で、JR東海は、非常口施設等の形状を明らかにせず、また、フォトモンタージュも極めて遠景からのものしか作成せず、「景観上の影響が生じないかのように誤導している意図があるとしか考えられない。」などと主張する（原告準備書面15第2の12・44ページ）。

しかしながら、被告準備書面(11)第11の2(42ページ)で述べたとおり、JR東海は、上記東京都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いる。

また、原告らが指摘するフォトモンタージュのうち、町田市に係るものは、主要な眺望景観の予測地点として選定された尾根縁道サイクリングコースに係る予測結果であるが（丙第1号証の1：8-5-1-6及び8-5-1-7ページ）、同地点は、予測地域のうち、鉄道施設（換気施設、変電施設）の存在による主要な眺望景観への変化の影響を適切に予測することができる地点として選定されたものであり（丙第1号証の1：8-5-1-5ページ）、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）に基づき、合理的に選定されたものであると認められる。

他方、原告らが指摘するフォトモンタージュのうち、相模原市に係るものは、主要な眺望景観の予測地点として選定された相模川散策路〔上大島キャンプ場付近〕（相模原市緑区）、相模川散策路〔諏訪森中州〕（相模原市緑区）、新小

倉橋（相模原市緑区）、小倉橋（相模原市緑区）、相模川八景（相模原市緑区）、県立津久井湖城山公園（相模原市緑区）に係る予測結果であるが（丙第2号証の1：8-5-1-16、8-5-1-18、8-5-1-22ないし8-5-1-35ページ）、JR東海は、社外の有識者により構成される景観検討会において検討された視点の選定のフロー（丙第2号証の2：環22-1-1及び環22-1-9ページ）に基づき、計画路線や構造物から、熟視角による距離の範囲を基本に俯瞰・仰望の別及び高さ等のスケールを考慮して主要な眺望点としての視点を選定しており（丙第2号証の2：環22-1-9ページ）、その選定方法は合理的であると認められる。特に、相模川橋梁の景観については、「相模川橋梁の設計について景観の観点からは、具体的な視点を設定し、周辺地域の状況を踏まえ、シンプルな構造で、視点からの景観に馴染ませることを目指し、景観検討会の委員からの意見を踏まえながら検討を行った。」としている（丙第2号証の2：環22-2-1ないし環22-2-4ページ）。

なお、JR東海が、予測結果として、例えば、新小倉橋について「本眺望景観において、鉄道施設（橋梁）が近景として眺望できるようになる。鉄道施設（橋梁）は長大橋梁の景観バランスを考慮して中央径間を広く設定したラーメン構造とすることにより、鉄道施設（橋梁）が相模川水面及び中州並びに左岸の斜面緑地を大きく遮ることがなくなるため、景観特性に与える影響は少なく、現在の景観と調和の取れた新たな景観となると予測する。」と記載していることなどからすれば（丙第2号証の1：8-5-1-26ページ）、遠景からのフォトモンタージュによって「景観上の影響が生じないかのように誤導している意図がある」などとする原告らの主張は失当である。

次に、原告らは、小倉橋の景観について、「相模川から見ると、中央新幹線の相模川橋梁と小倉橋が重なって見えることとなる（括弧内省略）。小倉橋の景観は県の橋100選に選定されているところ（括弧内省略）、景観は著しく損なわれる。」などと主張する（原告準備書面15第2の12・44ページ）。

しかしながら、J R 東海は、「相模川散策路から小倉橋・新小倉橋を見る視点における景観については、隣接する橋梁との調和が重要となる。隣接2橋梁はいずれもアーチ形式であり、本橋梁も比較案としてアーチ形式での比較検討を行った。」とした上で、「相模川橋梁は隣接2橋梁からやや離れており、3橋梁を同時に眺める視点が限られていること及び縦断高さや径間数の異なるアーチ橋梁が3つ並んだ場合、橋梁形式のみの調和に捕らわれ、全体として繁雑な印象となると考えたことから、シンプルなラーメン橋が適している」との検討過程を記載した上で（丙第2号証の2：環22-2-1ページ）、相模川散策路〔諏訪森中州〕からの景観については、「本眺望景観において、小倉橋手前に鉄道施設（橋梁）が中景として眺望できるようになる。鉄道施設（橋梁）が山の稜線を遮らないこと、長大橋梁の景観バランスを考慮して中央径間を広く設定したラーメン構造とすることにより、現在の景観特性に与える影響は少ないと予測する。また現在の景観の主たる構成要素である小倉橋は鉄道施設（橋梁）の桁下に視認できるため、小倉橋の景観と調和のとれた新たな景観となる」と予測し、また、相模川八景〔碑付近〕からの景観については、「本眺望景観において、小倉橋の先に鉄道施設（橋梁）が、中景として眺望できるようになる。鉄道施設（橋梁）は長大橋梁の景観バランスを考慮して中央径間を広く設定したラーメン構造とすることにより圧迫感が少なく、相模川を渡河する小倉橋及び斜面緑地を主体とする現在の景観と調和のとれた新たな景観となる」と予測しており（丙第2号証の1：8-5-1-24, 8-5-1-25, 8-5-1-30及び8-5-1-31ページ）、「景観は著しく損なわれる」との原告らの上記批判は当たらない。

なお、原告らは、「変電施設予定地は現在存在する民家（括弧内省略）を立ち退かせたうえで、10mの盛土を行なう。これによって小倉地域の景観は一変する」、「誘導集電施設が建設されることも後日明らかとなつた。」などと主張するが（原告準備書面15第2の12・44及び45ページ）、同主張に係

る事実は確定評価書等外の事実であり、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13 人と自然とのふれあいの活動の場についての原告らの主張に理由がないこと

#### 1 東京都市部について

##### (1) 原告らの主張

原告らは、鉄道施設の存在による人と自然との触れ合いの活動の場への環境影響評価について、「計画に際して、周辺環境との調和はもとより、地域の快適性やコミュニケーション活動等を阻害することのないよう、地域住民の視点に立った人と自然との触れ合いの活動の場の形成についても十分配慮すること。」との東京都知事意見（丙第1号証の1：6-3-20ページ）を引用した上で、JR東海が「これまでにも何ら丁寧な意見聴取を行ってこなかつたうえ、無用に取得範囲を広げないなどと、自らの経済的利益の正当化に結び付けるような手前勝手な解釈をしている」とした上で、「鉄道設備と20mから400m離れた地点の施設を選択して『快適性の変化は生じない』と予測しており、調査をしたという形式をとるだけのものとしか考えられない」と主張する（原告準備書面15第2の13(1)・45ページ）。

##### (2) 被告の反論

しかしながら、被告準備書面(11)第12の2（43及び44ページ）で述べたとおり、JR東海は、東京都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1条1項各号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。

その点をおくとしても、JR東海は、鉄道施設の存在による人と自然との触れ合いの活動の場への影響に係る予測地点については、予測地域のうち、

鉄道施設（換気施設、変電施設）の存在に係る主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変、利用性の変化、快適性の変化を適切に予測することができる地点を選定しているところ（丙1号証の1：8-5-2-9ページ）、この予測地点は、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）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切かつ効果的な地点」との規定に則って選定されていると認められる。

## 2 相模原市部について

原告らは、「相原高校は橋本駅から直線距離で1.5km離れた場所に移転する予定である（括弧内省略）。」「相原高校が持つ文化的教育的価値を地域住民が享受する機会が大きく損なわれることとなり、地域住民が被る文化的、教育的損失は甚大である。」と主張するが（原告準備書面15第2の13(2)・45ないし47ページ）、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14 廃棄物等についての原告らの理由に理由がないこと

### 1 原告らの主張

原告らは、「建設発生土や建設廃棄物など副産物の発生量が膨大であることから、可能な限り再利用等の方法や数量について明らかにするとともに、それぞれ目標を達成するための方策等について具体的に示すこと。」との東京都知事意見（丙第1号証の1：6-3-20ページ）を引用した上で、JR東海は、「事業遂行の見通しが立たないために発生土置き場の具体的位置・規模等を明らか

にできないとする」などと主張するとともに、神奈川県知事も、建設発生土等の処分方法やリサイクル率が明らかにされていないと指摘しているところ（丙第2号証の1：6-3-12ページ）、JR東海の対応は不十分である旨主張する（原告準備書面15第2の14・47及び48ページ）。

## 2 被告の反論

しかしながら、被告準備書面(II)第13の2(1)(2)(44ないし46ページ)で述べたとおり、JR東海は、東京都知事及び神奈川県知事の各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上、全ての発生土の処分先が決定されていないこと自体が問題視されるものでもない。

なお、原告らは、株式会社建設資源広域利用センター（UCR）の年間処理実績を15万から20万m<sup>3</sup>であると指摘するが（原告準備書面15第2の14・49ページ）、150万から200万m<sup>3</sup>の誤りである（丙第1号証の2：環18-5-1ページ、丙第2号証の2：環23-6-4ページ）。

## 第15 温室効果ガスについての原告らの主張に理由がないこと

原告らは、工事の実施及び鉄道施設の供用により発生する温室効果ガスに係る環境影響評価について、JR東海が交通政策審議会における輸送量・輸送力の資料を前提として予測をしたことを批判するが（原告準備書面15第2の15・49ページ）、被告準備書面(II)第14の2(47ページ)で述べたとおり、原告らの上記主張には理由がない。

## 第16 JR東海が住民説明会で十分な説明を行っていないとする原告らの主張に理由がないこと

原告らは、神奈川県駅周辺地域を対象とした住民説明会におけるJR東海の

説明が不十分である旨ある主張するが（原告準備書面15第2の16・49及び50ページ）、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上、上記主張に係る事実はそのほとんどが確定評価書等外の事実であり、国土交通大臣がこれ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。

なお、原告らが指摘する「駅の位置の変更によるトンネル深度の変更」、「工事用ヤードの追加」は、中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その2）に関するもので、本件認可処分とは無関係である。

以上