

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(11)

平成30年9月14日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

被告指定代理人

今井志津

志水崇通

宇都宮憲一

千田幸司

矢澤正樹

佐竹純

山田晃彬

藤枝将海

沖麻未

河野真典

福 真 治



森 宣 夫



中 島 崇



吉 田 育 央



目 次

第1 はじめに	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 大気質についての原告らの主張に理由がないこと	7
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	13
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	20
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	23
1 水質について	23
2 地下水について	24
第7 土壌汚染についての原告らの主張に理由がないこと	33
第8 日照阻害についての原告らの主張に理由がないこと	36
第9 文化財についての原告らの主張に理由がないこと	37
第10 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	37
第11 景観についての原告らの主張に理由がないこと	41
第12 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	43
第13 廃棄物等についての原告らの主張に理由がないこと	44
第14 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	46
第15 事業間調整が行われておらず、また、導水管損傷の危険について調査が行われていないとする原告らの主張に理由がないこと	47
第16 J R 東海が住民説明会及び首長意見に対して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	47
第17 環境影響評価手続をやり直すべきであるとする原告らの主張は失当であること	48

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、被告の平成30年6月25日付け準備書面(8)（以下「被告準備書面(8)」という。）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係法令との関係で、本件認可処分がいかなる理由で違法であると主張するものであるのか不明であり、本来反論の要を認めないが、審理促進の観点から、本準備書面では、原告らの平成30年1月19日付け準備書面14（以下「原告準備書面14」いう。）における東京都区部及び川崎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・形状の不正確性・不特定性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、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（原告準備書面14第2の1・5及び6ページ）。

2 被告の反論

(1) 原告らの上記主張は、東京都補正後評価書及び神奈川県補正後評価書第3章及び第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)でも述べたとおり、東京都補正後評価書及び神奈川県補正後評価書第3章に記載されている対象事業の内容の詳細さは、準備書の作成について定めた主務省令33条1項各号(平成25年改正前主務省令18条1項各号)^{*1}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、東京都補正後評価書及び神奈川県補正後評価書の各第3章における対象事業の内容の記載は、主務省令33条1項各号(平成25年改正前主務省令18条1項各号)の要求する事項をいずれも備えた内容となっており、何ら環境影響評価法の求める施設の詳細さを欠くものではない(丙第1号証の1:3-3ないし3-41ページ、丙第2号証の1:3-3ないし3-52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

*1 主務省令33条1項(平成25年改正前主務省令18条1項)：

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

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

響評価を実施したものであるところ、原告らは、いかなる環境影響評価の項目との関係で、東京都補正後評価書及び神奈川県補正後評価書の各第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、施設の規模・形状が特定・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。

(2) なお、原告らは、JR東海が、東京都知事の意見を勘案していない旨主張するようであるが、JR東海は、同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。

すなわち、JR東海は、「鉄道施設の具体的な位置や規模などが明らかにされておらず、的確に影響を予測・評価したことと示す十分な情報が記載されていない。また、環境保全措置の内容についても具体性に欠けており、措置を講じることによる影響低減の程度が明確となっていない」などとする東京都知事意見（丙第1号証の1：6-3-1ページ）に対して、東京都補正後評価書に、準備書に路線や駅の位置及び規模を可能な限り明示した旨記載したのみならず、「非常口や変電施設等については、（中略）本評価書においては、第3章及び第7章において表や図を追加し、これらの内容についてよりわかりやすく記載をいたしました。」「採用した環境保全措置については、（中略）本評価書においてはさらに検討を加え、全般的によりわかりやすく具体的な記述を行い、大気環境や地盤沈下などでは新たな環境保全措置も採用するなど内容の充実に努めました。」と記載している（同号証：6-3-1及び6-3-2ページ）。

第3 大気質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る論難するが（原告準備書面14第2の2・6ないし9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，東京都知事が大田区東雪谷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14第2の2・6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，同意見が大気質の通年調査を求めているものではないことは文理上明らかである。

そして，JR東海は，上記東京都知事意見に対して，事業者の見解として，「市中の一般環境大気測定局の通年データを予測に使用した品川区北品川に計画の非常口などにおいて，四季を抽出したデータも用いた結果との比較を行い，新たに本評価書資料編に記載しました。その結果，通年データから四季データを抽出しても予測の再現性に大きな影響はない判断しました。大田区東雪谷などは、四季の現地調査結果のみではありますが、傾向は同様であると考えています。」（同ページ）と記載しており，東京都知事の意見を勘案して事業者として適切に対応したものである。

(2) また，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」、「時間当たりの運行車両台数が多い中に、大型の工事車両が1時間に60台、80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ることは明らかである。」、「発生土等の置き場が確定しておらず、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。」などとして、予測及び評価の手法について論難する（原告準備書面14第2の2・8ページ）。

しかしながら、JR東海は、建設機械の稼働による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境影響評価における予測地点について、予測地域のうち、住居等の分布状況を考慮し、建設機械の稼働による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響を適切に予測することができる地点として各鉄道施設の工事範囲外で最大の濃度となる地点及び直近の住居等の位置とし（丙第2号証の1：8-1-1-32ページ）、また、建設機械の稼働による粉じん等に係る環境影響評価における予測地点について、予測地域のうち、住居等の分布状況を考慮し、建設機械の稼働による粉じん等の影響を適切に予測することができる地点として各鉄道施設の工事範囲外で最大の降下ばいじん量となる地点及び直近の住居等の位置とし（同号証：8-1-1-91ページ）、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境影響評価における予測地点について、予測地域のうち、住居等の分布状況を考慮し、工事に使用する道路の道路端とし（同号証：8-1-1-57ページ）、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による粉じん等の環境影響評価における予測地点について、予測地域のうち、住居等の分布状況を考慮し、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による粉じん等の影響を適切に予測することができる地点として工事に使用する道路の道路端とした（同号証：8-1-1-105ページ）。

また、JR東海は、工事用車両の運行による交通量、交通流等に係る環境影響評価における予測地点について、調査地点を勘案し、対象となる交通混雑の状況を適切に予測することができる地点として、調査地点と同様、すなわち、「工事に使用する道路及び鉄道施設（地下駅、車両基地）周辺の状況を的確に把握できる箇所として、調査地域内の代表的な地点及び交通混雑への影響が大きくなると想定される主要交差点まで」とした（丙第2号証の1：8-3-10-2及び8-3-10-41ページ）。

これらの予測地点は、粉じん等に係る環境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「粉じん等」、環境要因の区分「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」において予測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的確に把握できる地点」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）^{*1}に則って選定されたものと認められる。また、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質並びに交通量、交通流等に係る環境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3号（平成25年改正前主務省令10条

*1 主務省令23条（平成25年改正前主務省令8条）：

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

2項以下 略

1項3号)^{*1}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。

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）^{*2}に基づき、環境保全措置として、「貨物列車による発生土の運搬」、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮」、すなわち、必要に応じて資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートの変更及び運行時間帯の管理等を行うこと、「資材及び機械の運搬

*1 主務省令25条1項（平成25年改正前主務省令10条1項）：

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

1号、2号 略

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

*2 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。

に用いる車両の運行ルートの配慮」、すなわち、川崎市麻生区東百合丘非常口の工事施工ヤードに進入する資材及び機械の運搬に用いる大型車両について、市道王禅寺35号の走行を回避するとともに、麻生区東百合丘非常口付近の市道尻手黒川線中央部の導流帯（ゼブラゾーン）を利用して直接右折でヤードに入る進入口ができるだけ早期に整備・活用することを検討した上で（丙第2号証の1：8-3-10-44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）^{*1}に則り、回避又は低減に係る評価の手法として、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減がなされているか見解を明らかにすることによる手法を選定した（同号証：8-3-10-45ページ）。その上で、JR東海は、「本事業では計画上、交通量、交通流へ一定の影響を与えることとなる」ものの、前記環境保全措置を実施することから、工事用車両の運行に係る交通量、交通流への影響について回避又は低減が図られていると評価したものである（同号証：8-3-10-46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

*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ものであること。

3号以下 略

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、交通量、交通流等に係る環境影響の低減が図られていると評価しており、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。

(3) なお、原告らは、「麻生区は中央新幹線建設工事による工事用車両等の走行が予定されており、現況の大気汚染状況のさらなる悪化要因となるが、本件調査では上記のような麻生区の現状が把握され、対策に反映されているとはいがたい。」とも主張するが（原告準備書面14第2の2・8及び9ページ）、大気質に関する調査・予測地点には川崎市麻生区も含まれており（丙第2号証の1：8-1-1-3、8-1-1-4、8-1-1-32、8-1-1-57ページ）、原告らの上記主張の根拠は明らかでない。

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 原告らの主張

原告らは、建設機械の稼働並びに資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による騒音・振動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論難するが（原告準備書面14第2の3・9ないし11ページ）、以下に述べるとおり、いずれも理由がない。

2 被告の反論

(1) まず、原告らは、「建設機械の稼働に伴う騒音・振動について、環境保全のための措置を実施することにより規制基準値を下回るとしているが、各鉄道施設周辺には住宅等が立地し、長期間にわたり現況の一般環境騒音・振動を上回ることから、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（原告準備書面14第2の3・9ページ）。

しかしながら、同意見は、文理上、補正後評価書においてその検討結果を明示することまでを求めているものではない。

そして、JR東海は、同意見に対して、補正後評価書に「工事実施の段階においては、具体的な施工計画を立案し、施工業者への指導などを含めてより一層の環境負荷低減に努めます。」と記載しているのみならず（丙第1号証の1：6-3-5ページ）、同意見の趣旨に沿う修正を行っている（同号証：8-1-2-18及び12-13ページ）。

次に、原告らは、品川駅工事について、JR東海が昼夜を問わず定常に車両の走行を実施するとしていることについて、「住民の生活や健康に対して十分に配慮しておらず（中略）ごく僅かでも『基準値』より低ければ大丈夫とするものである」と主張する（原告準備書面14第2の3・10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「資材及び機械の運搬に用いる車両の走行に伴う騒音・振動について、夜間における車両の走行も想定されることから、夜間における騒音・振動の影響の内容及びその程度について予測・評価するとともに、必要に応じて環境保全のための措置を検討すること。」との東京都知事意見（丙第1号証の1：6-3-5ページ）に対するJR東海の「地下駅（東京都ターミナル駅）の工事においては、施工規模が大きいことから昼夜を問わず定常に車両の走行を実施する必要があります。」との事業者の見解（同ページ）を踏まえてのものであると思料されるところ、JR東海は、上記東京都知事意見に対して、東京都補正後評価書に「したがって本評価書においては、地下駅の工事について、夜間の車両

走行にかかる予測・評価を改めて行い、追記しました。」（同ページ）と記載し、実際、地下駅（東京ターミナル駅）の工事について夜間の車両走行に係る予測・評価を行い、東京都補正後評価書にその結果を追記している（同号証：8-1-2-24ないし8-1-2-34, 12-14ないし12-16ページ）。

そして、JR東海は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音回避又は低減に係る評価として、「本事業では、『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」と評価し、基準又は目標との整合性の検討として、地下駅（東京ターミナル駅）の工事に係る01地点（港区特別区道1119号）及び02地点（品川区特別区道III-12号）ともに予測値が環境基準値を下回っていること及びそれぞれの寄与分が0.5及び2.4であることを記載した上で、「現況で騒音に係る環境基準値以下となっている地点の予測結果は59～71dBであり、騒音に係る環境基準70dB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係る騒音の影響は軽微なものである」と評価しているのであって（丙第1号証の1：8-1-2-34ページ）、「ごく僅かでも『基準値』より低ければ大丈夫」などと短絡的な結論を導き出しているとは認められない。

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。」との東京都知事の意見（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。」などと主張する（原告準備書面14第2の3・10ページ）。

しかしながら、JR東海は、同意見に対して、事業者の見解として、東京都補正後評価書に、開閉設備の配置や開閉状況のイメージ図等を追記した旨記載しているほか、「準備書資料編においてもすでに記載のとおり、騒音低減効果については、山梨リニア実験線（模擬立坑における時速500kmでの浮上走行時）において試験装置を設置して計測を行い、約10dB騒音が低減されることを確認しているところです。」と記載しており（丙第2号証の1：6-3-6ページ）、調査地点及び走行条件を明らかにしている。なお、原告らが引用する東京都補正後評価書資料編（丙第1号証の2）環4-2-3ページは、非常口から生じる微気圧波の予測に用いた模擬模型試験に係るものであり、上記開閉設備とは関係がない。

次に、原告らは、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「極力事後調査を行うことを回避しようとしている」などと主張する（原告準備書面14第2の3・10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「環境対策型換気施設等の性能劣化や維持管理によっては、基準値又は目標値を超え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、騒音に係る事後調査を実施し、騒音による影響の程度の把握に努めること。」との東京都知事意見（丙第1号証の1：6-3-7ページ）を踏まえてのものであると思

料されるが、JR東海は、同意見に対して、事業者の見解として、東京都補正後評価書に「供用後においては、換気設備の異音、ケーシング内の異物の混入の有無、据付ボルトの緩み、消音設備の腐食の有無や目詰まり状況の異常等の検査に加え、定期的に分解検査を行い、換気設備内部の粉じんの堆積、腐食の進行等の検査を行うことで、換気施設の性能を維持します。」、「鉄道施設の供用直前においては試験運転など実施し、供用後の保守点検・整備などに必要な騒音などのデータは事業者として当然把握いたします。都条例に基づく事後調査については、こうしたデータを活用するなどして実施しています。」（同ページ）と記載し、同意見の趣旨に沿う修正を行っている（同号証：8-1-2-42, 8-1-2-43ページ）。

このように、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。

(2) 次に、原告らは、「川崎においても、発生土置き場が明示されていないため車両の走行ルートが途中までの記述しかなく、走行ルート上の影響が明らかにされたとは言えない。」と主張するところ（原告準備書面14第2の3・9ページ）、同主張は、神奈川県補正後評価書（丙第2号証の1）の8-1-2-37ないし8-1-2-40ページ及び8-1-3-33ないし8-1-3-36ページにおける工事用道路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へ沿ったものであり、合理的に選定されている。

(3) 次に、原告らは、「騒音調査では、大田区の東雪谷近辺の都道2号（中原

街道) では環境基準値 70 dB を上回る 72 dB の騒音が発生することが予測されている」、「現況調査の市道幸多摩線、市道尻手黒川線、市道野川柿生線 5箇所中 4箇所で 77 dB・70 dB・69 dB となり、環境基準値(60 dB, 70 dB) を超えている」と指摘した上で、「環境影響評価を行うことで騒音が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」などと主張する(原告準備書面 14 第 2 の 3・9 及び 10 ページ)。

また、原告らは、地下駅(東京都ターミナル駅)の工事における夜間の車両走行に係る騒音について、「環境基準以下としても基準ぎりぎりの数値が予測されており、今後の走行台数の増加等の要因で基準値を超える危険性がある以上、基準を大幅に下回る予測値を確保すべきである。」とも主張する(原告準備書面 14 第 2 の 3・10 ページ)。

この点、市道幸多摩線、市道尻手黒川線及び市道野川柿生線の 5か所中 4か所が環境基準値を超えていた旨の原告らの指摘については、環境基準値を超えていた地点が 2か所、環境基準値に達している地点は 1か所であるというのが正しい(丙第 2 号証の 1 : 8-1-2-45 ページ)。

他方、都道 2 号(中原街道)の予測値が環境基準値を超えていたこと及び地下駅(東京都ターミナル駅)の工事における夜間の車両走行に係る騒音の予測値が環境基準値に近いことについては、原告らの指摘するとおりであるが、前者については、現況値が既に環境基準値を超えていた(丙第 1 号証の 1 : 8-1-2-34 ページ)。

そして、原告らの前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。

なお、JR 東海は、現況値が既に環境基準値を超えていた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。」としながらも、「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））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）。

(4) 次に、原告らは、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、「東雪谷非常口の道路では、昼間の規制値50dBをわずかに下回る49dBであり、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」とした上で、「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14第2の3・11ページ）。

この点、大田区東雪谷の都道2号（中原街道）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の予測値が環境基準値の50dBに近い49dBであることは原告の指摘するとおりであるが（丙第1号証の1：8-1-3-28ページ）、「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」とする上記主張の根拠自体が明らかでなく、上記主張は理由がない。

なお、JR東海は、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、「基準又は目標との整合性は図られている」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、「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1：8-1-3-28ページ）。したがって、「参加人は特段の対策を講じようとしていない。」とする原告らの上記主張もまた理由がない。

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おける予測について、主に東京都知事の意見を引用してゐる論難するが（原告準備書面14第2の4・11及び12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、「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）を引用した上で、JR東海は多孔板を設置する場合と設置しない場合との比較実験を行っておらず、上記東京都知事の意見に応じていない旨主張する（原告準備書面14第2の4・11ページ）。

JR東海は、同意見を受けて、東京都補正後評価書に、事業者の見解として、「都市部の非常口には多孔板の設置を考えており、山梨リニア実験線の模擬立坑においても、多孔板を設置しない状態での微気圧波の測定実績はありません。予測・評価は多孔板の設置を前提に行ってます。予測精度に関しては資料編に記載したとおり十分に確保されています。」と記載し（丙第1号証の1：6-3-8），同評価書資料編に山梨実験線の模擬立坑における

る時速 500 キロメートル走行時の微気圧波の実測値と予測値の比較により予測精度を確認した旨を記載している（丙第 1 号証の 2：環 4-2-3）。

なお、多孔板は、非常口における微気圧波の低減を図るために、トンネルと地表面を結ぶ換気経路の途中に多孔板と断面を拡大した空気室を設置するものであり、変動する圧力が多孔板の各孔を出入りする際の圧力損失作用によって圧力変動が低減される仕組みとなっており、20 メートルの多孔板の設置により非常口出口における微気圧波を約 2 分の 1 に低減することが可能であり、基準値を満足することができ、また、山梨実験線において多孔板延長を調整することにより微気圧波の大きさを小さくできることが確認されているとされていることからすると（丙第 1 号証の 2：環 4-3-2 ページ）、「都市部の非常口には多孔板の設置を考えて」いるとの上記事業者の見解は合理的である。

(2) 次に、原告らは、「非常口から放出される圧力波の予測において、一方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）を引用した上で、「参加人は上り方向の運行からしか生じないとする」ところ、「トンネルに突入しないとしても速度を上げて走る以上下りの運行から『生じない』ことの説明としては不十分と言わざるを得ない。」などと主張する（原告準備書面 14 第 2 の 4・11 ページ）。

しかしながら、微気圧波とは、列車のトンネル突入により生じた圧縮波がトンネル内を音速で伝播し、反対側の坑口（出口）や非常口からパルス状の圧力波となって放射される現象のことをいうとされており（丙第 1 号証の

2：環4-1-1），トンネルの開口部のうち進行方向に向かう一方向にしか発生しないことは明らかであるから、「トンネルに突入しないとしても速度を上げて走る」ことにより微気圧波が発生する可能性があるとする原告らの上記主張は誤りである。

その点をおくとしても、JR東海は、上記東京都知事意見を受けて、東京都補正後評価書に、事業者の見解として、「東京都内の非常口から発生する微気圧波については、上り方向列車が相模川左岸からトンネルに突入する際の圧縮波によってのみ発生し、下り方向の列車は地下のターミナル駅から出発するため、圧縮波が発生することはありません。」と記載しており（丙第1号証の1：6-3-9ページ），同見解は合理的である。

(3) 次に、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）を引用して、東京都知事は、換気設備の高さや方向などが明らかにされていないとして、周辺の病院や学校等の配慮が必要な施設との関係を具体的に明らかにし、微気圧波・低周波音について配慮するよう求めているとした上で、JR東海は、換気設備の高さや方向等を明らかにしていないなどとして、その対応が不十分である旨主張する（原告準備書面14第2の4・11及び12ページ）。

原告らの引用する東京都補正後評価書（丙第1号証の1）6-3-10ページにおける東京都知事の意見は低周波音に関する意見であって、微気圧波についての東京都知事の意見は、同号証6-3-9ページのものを指すと考えられる。

しかるに、上記各意見は、その文理上、発生源、予測地点及び鉄道施設周辺の学校、病院及び福祉施設等につき、高さや方向も含め具体的な位置関係について明らかにするよう求めているのであって、換気施設自体の高さや方向を明らかにすることを求めているものとはいえないと解されるが、いずれにせよ、JR東海は、予測条件として少なくとも換気装置の排出高さを明ら

かにしている（丙第1号証の1：8-1-5-5ページ）。

その点をおくとしても、JR東海は、上記各東京都知事意見を受けて、東京都補正後評価書に、事業者の見解として、微気圧波及び低周波音について、「モデルによる予測評価のため非常口ごとの図面を掲載していませんが、本評価書における大気質ほかの環境要素にかかる資料編（1大気質1-4ほか）に、各非常口とその周辺の代表的な保全すべき施設等との位置関係が具体的にわかるような記載を加えておりますのでご参照ください。」（丙第1号証の1：6-3-9及び6-3-10ページ）と記載し、同評価書資料編に、非常口とその周辺の代表的な保全すべき施設等の位置関係に関する図を追記している（丙第1号証の2：環1-4-8ないし環1-4-37ページ、丙第1号証の1：8-1-1-29及び12-72ページ）。

(4) 以上のとおり、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。

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、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（原告準備書面14第2の5(1)・12ページ）。

また、原告らは、「川崎市においても、多摩川・鶴見川両水系に対して、

コンクリート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。」と主張する（同・12及び13ページ）。

(2) 被告の反論

しかしながら、JR東海は、切土工及び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保全措置として、東京都補正後評価書に「工事排水の適切な処理」、「工事排水の監視」、「処理施設の点検・整備による性能維持」「下水道への排水」を記載し（丙第1号証の1：8-2-1-28, 8-2-1-29, 8-2-1-32及び8-2-1-33ページ）、また、神奈川県補正後評価書には、上記各措置に加え、「工事に伴う改変区域をできる限り小さくすること」、「仮締切工の実施」、「流路等の切回しの実施」、「放流時の放流箇所及び水温の調整」を記載するなど（丙第2号証の1：8-2-1-39, 8-2-1-40, 8-2-1-45及び8-2-1-46ページ）、具体的な汚水対策を記載している。

加えて、JR東海は、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、東京都補正後評価書及び神奈川県補正後評価書の各資料編に記載している（丙第1号証の2：環20-2ページ、丙第2号証の2：環25-2ページ）。

なお、原告らは具体的な処理方法につき住民らへの説明を果たすべきである旨主張するが、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明らかでない。

また、原告らは、多摩川・鶴見川両水系の水質汚染の危険性を指摘しているが、その根拠は不明である（丙第2号証の1：8-2-1-31ページ参照）。

2 地下水について

(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

地下水の水質及び土壤汚染に係る環境影響評価についての論難するが（原告準備書面14第2の5(2)・13ないし15ページ），以下に述べるとおり，いずれも理由がない。

(2) 被告の反論

ア まず，原告らは，東京都区部における地下水及び土壤の汚染状況を指摘した上で，「対象地区の地下水は重金属等の汚染が危惧されており，これが工事で表出する場合には住民の健康に害をもたらす危険が高い。」などと主張する（原告準備書面14第2の5(2)・13ページ）。

東京都における地下水の調査結果及び地下水を酸性化させる土壤の存在が港南地区で確認されているとの点については，いずれも原告らの指摘するところであるが（丙第1号証の1：8-2-2-12, 8-3-3-3, 8-3-3-7, 8-3-3-9ページ），JR東海は，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）の存在に係る地下水の水質への影響について，「地下水の酸性化については，『8-3-3 土壤汚染』より対象事業実施区域及びその周囲における地層の一部では，長期にわたって空気に触れた場合に地下水を酸性化させる恐れのある地盤が確認された。しかし，止水性の高い地中連続壁等で地下水を止水した後，掘削するため，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，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）の存在に伴い周辺の地下水が酸性化することはほとんどない」（同号証：8-2-2-19ページ），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質への影響について，「地下水の酸性化については，『8-3-3 土壤汚染』より対象事業実施区域及びその周囲における地層の一部では，長期にわたって空気に触れた場合に地下水を酸性化させる恐れのある地盤が確認された。しかし，シールドトンネルの施工ではセグメントで露出した地盤を覆い，非常口（都市部）の施工では止水性の高い地中

連続壁等で地下水を止水した後、掘削するため、地盤及び地下水が長期に直接空気に触れることなく、トンネルの工事及び鉄道施設（トンネル）の存在に伴い周辺の地下水が酸性化することはほとんどない」（同号証：8-2-2-3 2ページ）、切土工等又は既存の工作物の除去に係る土壤汚染については、「自然的原因により汚染された発生土は、現地調査の結果、沖積層、東京層及び上総層の一部において土壤汚染対策法の指定基準に該当しない自然由来の重金属等の存在及び長期的な溶出のおそれが確認された。しかしながら、沖積層、東京層及び上総層を掘削する地下駅及び変電施設の工事では、今後、事前調査の結果等を踏まえて詳しく調査をすべき地質を絞り込み、絞り込んだ箇所は自然由来の重金属等の溶出特性等に関する調査を実施するとともに、工事中には発生土に含まれる自然由来の重金属等の調査を定期的に実施する。指定基準に適合しない発生土及び酸性化のおそれがある発生土は、選別して適切な現場管理を行うとともに、関連法令等に基づき処理、処分する。したがって、汚染された発生土の搬出による汚染はない。」（同号証：8-3-3-1 1ページ）、トンネルの工事に係る土壤汚染については、「自然的原因により汚染された発生土は、現地調査の結果、区部では沖積層、東京層及び上総層、市部では鶴川層及び平山層の一部において土壤汚染対策法の指定基準に適合しない自然由来の重金属等の存在するおそれがある。しかしながら、沖積層、東京層、上総層、鶴川層及び平山層を掘削するトンネル及び非常口（都市部）の工事では、今後、事前調査の結果等を踏まえて詳しく調査をすべき地質を絞り込み、自然由来の重金属等の分布状況及び溶出特性等を調査するとともに、工事中には必要に応じて発生土に含まれる自然由来の重金属等の調査を定期的に実施する。指定基準に適合しない発生土及び酸性化のおそれがある発生土は、選別して適切な現場管理を行うとともに、関連法令等に基づき処理、処分する。したがって、汚染された発生土の搬出による汚染はない。」

(同号証：8-3-3-16ページ)とそれぞれ予測している。

なお、JR東海は、東京都知事が、準備書に対して、「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・土壤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」との意見を述べたのに対し(丙第1号証の1:6-3-12ページ)，事業者の見解として、「今後、工事計画が具體化していく中で、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土壤汚染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・土壤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。」と記載し(同ページ)，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)。

次に、原告らは、神奈川県補正後評価書(丙第2号証の1)8-3-3-7ページを引用し、「川崎市麻生区の王禅寺において、指定基準を満たさない、鉛およびその化合物が土壤に含有され、フッ素およびその化合物が溶出していいたとされている」と主張する(原告準備書面14第2の5(2)・13ページ)。

しかしながら、土壤汚染の状況の調査の結果、「対象事業実施区域及びその周囲には、平成25年6月現在、『土壤汚染対策法』(括弧内省略)に基づく形質変更時要届出区域は表8-3-3-4のとおり1区域指定されているが、土地の改変の可能性のある区域には存在しない」とされてい

るとおり（丙第2号証の1：8-3-3-7ページ），上記指定区域は土地の改変の可能性のある区域ではなく，原告らの主張には理由がない。

また，原告らは，「上総層群の高津層・飯室層でも基準値0.01mg／lを超えるヒ素が検出されている」などとも主張しているが（原告準備書面14第2の5(2)・13ページ），地点番号03の上総層飯室層シルトについては，ヒ素の値は指定基準と同値であってこれを超えるものではない（丙第2号証の1：8-3-3-8ページ）。なお，JR東海は，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につき，「自然的原因による汚染された発生土は，現地調査の結果，土壤汚染対策法の指定基準に適合しない自然由来の重金属等の存在及び長期的な溶出のおそれが確認されている。今後，事前調査の結果等を踏まえて詳しく調査をすべき地層を絞り込み，絞り込んだ箇所は自然由来の重金属等の溶出特性等に関する調査を実施するとともに，工事中には発生土に含まれる自然由来の重金属等の調査を定期的に実施する。指定基準に適合しない発生土や酸性化のおそれがある発生土は，選別して適切な現場管理を行うとともに，関連法令等に基づき処理，処分する。したがって，汚染された発生土の搬出による汚染はない。」と予測しているところである（丙第2号証の1：8-3-3-10及び8-3-3-14ページ）。

その他，川崎市における地下水の水質については，原告らの指摘するおとおりであるが（丙第2号証の1：8-2-3-5，8-2-3-14ページ），JR東海は，切土工等又は既存の工作物の除去及び鉄道施設（駅）の存在に係る地下水の水質への影響について，「地下水の酸性化は，『8-3-3 土壤汚染』より対象事業実施区域及びその周囲における地層の一部では，長期にわたって空気に触れた場合に地下水を強酸性化させるおそれのある地盤が確認された。しかし，止水性の高い地中連続壁等で地下水を止水した後，掘削するため，地盤及び地下水が長期に直接空気に触れ

ることがなく、切土工等又は既存の工作物の除去に伴い周辺の地下水が強酸性化することはほとんどない」（同号証：8-2-3-35ページ），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質への影響について、「地下水の酸性化は、『8-3-3 土壌汚染』より対象事業実施区域及びその周囲における地層の一部では、長期にわたって空気に触れた場合に地下水を酸性化するおそれのある地盤が確認された。しかし、山岳トンネル及び非常口（山岳部）では掘削した壁面にコンクリート吹付けを行い、都市トンネルではセグメントで露出した地盤を覆い、非常口（都市部）では止水性の高い地中連続壁等で地下水を止水した後、掘削するため、地盤及び地下水が長期に直接空気に触れることはなく、トンネルの工事及び鉄道（都市トンネル、山岳トンネル、非常口（都市部、山岳部））の存在に伴い周辺の地下水が酸性化することはほとんどない」（同号証：8-2-3-44ページ），切土工等又は既存の工作物の除去に係る土壤汚染については、「自然的原因による汚染された発生土は、現地調査の結果、土壤汚染対策法の指定基準に適合しない自然由来の重金属等の存在及び長期的な溶出のおそれが確認されている。今後、事前調査の結果等を踏まえて詳しく調査をすべき地層を絞り込み、絞り込んだ箇所は自然由来の重金属等の溶出特性等に関する調査を実施するとともに、工事中には発生土に含まれる自然由来の重金属等の調査を定期的に実施する。指定基準に適合しない発生土や酸性化のおそれがある発生土は、選別して適切な現場管理を行うとともに、関連法令等に基づき処理、処分する。したがって、汚染された発生土の搬出による汚染はない。」（同号証：8-3-3-10ページ），トンネルの工事に係る土壤汚染については、「自然的原因による汚染された発生土は、現地調査の結果、『土壤汚染対策法』の指定基準に適合しない自然由来の重金属等の存在及び長期的な溶出のおそれが確認されている。今後、事前調査の結果等を踏まえて詳しく調査をすべ

き地質を絞り込み、絞り込んだ箇所は自然由来の重金属等の溶出特性等に関する調査を実施するとともに、工事中には発生土に含まれる自然由来の重金属等の調査を定期的に実施する。指定基準に適合しない発生土や酸性化のおそれがある発生土は、選別して適切な現場管理を行うとともに、関連法令等に基づき処理、処分する。したがって、汚染された発生土の搬出による汚染はない。」（同号証：8-3-3-14ページ）とそれぞれ予測している。

加えて、原告らは、JR東海が実施するとする土留め工事及び薬液注入工法につき、具体的な方法や効果につき住民らへの説明を果たすべきである旨主張するが（原告準備書面14第2の5(2)・13及び14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。

なお、JR東海は、切土工等又は既存の工作物の除去及び鉄道施設（駅）の存在並びに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への環境影響評価において、薬液注入工法の実施に際して基づくこととしている「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）を東京都補正後評価書及び神奈川県補正後評価書の各資料編に登載しており（丙第1号証の2：環7-1-1ないし環7-1-5ページ、丙第2号証の2：環7-1-1ないし環7-1-4ページ）、また、神奈川県補正後評価書資料編には、薬液注入工の施工例及び施工イメージも併せて記載しているのであるから（丙第2号証の2：環7-5-2ページ）、JR東海が薬液注入工法を「具体的にどのような工法で実施」するのか明らかにしていないとの原告らの上記主張は誤りがある。

イ 次に、原告らは、「大深度地下の利用に当たっては、環境保全について特に配慮する必要があることから、工事施行中（ママ）及び鉄道施設の供

用において、『大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針』及び『道路及び鉄道建設事業における河川の濁り等に関する環境影響評価ガイドライン』に基づき、鉄道施設周辺の地下水モニタリングを継続的に実施すること」との東京都知事の意見（丙第1号証の1：6-3-12ページ）を引用し、東京都知事が鉄道施設周辺の地下水継続モニタリングの実施を要求しているのにJR東海がこれに応じていないとし、また、「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（ママ）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」との東京都知事の意見（同ページ）を引用し、東京都知事が工事中の水質の事後調査を要望しているが、JR東海がこれに応じていない旨主張する（原告準備書面14第2の5(2)・14ページ）。

しかしながら、JR東海は、同意見を受けて、東京都補正後評価書に「シールド工法は都心部において、これまで多数の実績を重ねてきた信頼ある工法です。地下駅や非常口などの開削工事と比較すれば止水効果が高いことは明らかなため、シールドトンネル区間においては地下水の水質や水位のモニタリング、事後調査の実施は考えておりません」との事業者の見解を示しつつも、東京都知事の意見を勘案し、「今後、工事の実施に際して、事業説明会や工事説明会等の場などを通じて局所的な地下水位への影響について、温泉や深井戸などお持ちの方々から申し出があった場合は内容をお聞きし、位置関係等を確認のうえ必要に応じて水位を計測するなど対応してまいります。」「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。」と記載している（丙第1号証の1：6-3-12ページ）。

次に、原告らは、「地下水の流動阻害は、工事によって地下水流を遮断する過程で生じることが多いため、地下構造物周辺（地下トンネル、非常口等）を対象に、非定常における地下水位の変化の程度について、科学的に説明すること」との東京都知事の意見（丙第1号証の1：6-3-12ページ）を引用した上で、「参加人は鉄道施設が完成した段階で影響が明確になると考えており、工事中には細かい変化には対応する姿勢が見られない」と主張する（原告準備書面14第2の5(2)・14及び15ページ）。

しかしながら、JR東海は、同意見に対し、東京都補正後評価書に「地下水の流動阻害が最大となるのは、あくまで鉄道施設が完成した段階と考えています。工事中の段階ごとで厳密には地下水流に変化が生じることが考えられますが、完成形においてもその周囲のごく限定的な範囲でしか地下水位には影響が出ないと予測していますので、工事中についてはさらにその影響は小さくなります。」との事業者の見解を示しつつも、東京都知事の意見を勘案し、「工事着手前からのモニタリングも実施しながら、また都条例に基づく事後調査を行う中などにおいて、工事中の影響についても明らかにしてまいります。」と記載している（丙第1号証の1：6-3-12ページ）。

次に、原告らは、「トンネル工事に伴い地下水位が変動する可能性があり、トンネルの周辺には温泉・鉱泉や酒造所等地下水を利用する事業所も存在することから、広域的な影響だけでなく、局地的な影響も調査すること。その際は、ローム層の透水係数の地域差が非常に大きいことを十分考慮して予測すること」との神奈川県知事の意見（丙第2号証の1：6-3

－8ページ)を引用した上で、JR東海の対応が不十分である旨主張する(原告準備書面14第2の5(2)・15ページ)。

しかしながら、JR東海は、同意見に対して、神奈川県補正後評価書に「トンネル工事に伴い発生する地下水位への影響は小さいと予測しております。都市トンネル部では、地下水が豊富な箇所でも安全にトンネルを造ることが可能なシールド工法を用いることとしており、さらにセグメント継手部止水シール材等により止水性の高い施工を実現することで、地下水位への影響は小さいと考えています。また、三次元浸透流解析にあたっては、ローム層を含め、地層の透水係数に幅があることを踏まえ検証計算を行って実測の地下水位と解析結果が整合していることを確認しており、解析結果は妥当なものと考えております。」との事業者の見解を示しつつも、神奈川県知事の意見を勘案し、「非常口(都市部)及び地下駅付近の地点においてモニタリングにより地下水位への影響を確認していく計画です。」「局所的な地下水位への影響について、温泉や酒造所等から申し出があった場合は内容をお聞きし、位置関係等を確認のうえ、必要に応じて地下水位を計測するなど、対応していきます。」と記載している(丙第2号証の1:6-3-8ページ)。

このように、JR東海は、東京都知事及び神奈川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。

第7 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14第2の6・15及び16ページ）。

2 被告の反論

しかしながら、まず、前記第6の2(2)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。

また、原告らは、汚染土の仮置き場や最終受け入れ先が明らかにされていない旨主張するところ（原告準備書面14第2の6・15ページ）、同主張は、「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場の管理方法等について、具体的に示すこと」との東京都知事意見（丙第1号証の1：6-3-15ページ）を踏まえての主張であると思料される。

しかるに、同意見は、文理上、建設発生土の仮置場の管理方法等を示すことを求めているのであって、原告らの上記主張は誤りである。

なお、JR東海は、同意見に対し、東京都補正後評価書に「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。」と記載し（丙第1号証の1：6-3-15ページ）、同評価書資料編に上記マニュアルの抜粋部分を登載している（丙第1号証の2：環10-2-1ないし環10-2-8ページ）。

また、原告らは、神奈川県知事も同様に、自然由来の重金属による汚染を危

慎している旨の意見を述べているところ、「参加人は、『適切に処理する』と抽象的にしか回答せず、具体的処理の方法、発生量の予測等について明らかにしない」などと主張するが（原告準備書面14第2の6・15ページ），原告らが引用する神奈川県知事意見（丙第2号証の1：6-3-9ページ）に対して、JR東海は、神奈川県補正後評価書に「資料編に記載したとおり、工事における自然由来重金属等の調査は、施工管理を適切に行うこととして『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）』等を参考として、専門家に相談しながら実施する計画です。また、汚染のおそれのある掘削土が確認された場合においては、現場内及び周辺への重金属等の拡散を防止するために、シート覆いを設置する等、合理的な対策を立案し、施工管理を行うとともに、『汚染土壌の運搬に関するガイドライン』等を踏まえながら、土壌汚染対策法等の関係法令を遵守し、運搬、処理を実施する計画です。汚染土壌に関する調査の内容及び結果と発生した汚染土壌の運搬・処理の実績等については、適切な時期に公表していく計画です。」と記載している（同号証：6-3-9ページ）。

このように、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。

なお、原告らは、リニアの地下トンネル路線が天然ガスを含む地層（上総層群中部層）を通過することを指摘する神奈川県知事意見を引用した上で、「都区部及び川崎市地域は人口密集地であり、ひとたび引火による爆破事故が生じた場合には大惨事となる危険があり、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と言わざるを得ず、そこまでの危険を冒して果たして本事業を行う価値があるか疑問である。」などと主張するが（原告準備書面14第2の6・15及び16ページ），いかなる環境影響評価の項目との関係で、環境影

影響評価が行われていないことを問題としているのか不明であり、ひいては、環境影響評価法及びその関連法令との関係で、本件認可処分の違法性とどのように結びつくのか明らかでない。

その点をおくとしても、神奈川県知事は、環境影響評価項目以外の「その他」の項目として、「路線は天然ガスを含む地層を通過する可能性があることから、工事を実施する場合は、ガス濃度を定期的に測定するとともに換気や防爆などの設備面の安全対策を講じること。また、工事における可燃性ガスによる事故防止対策及び異常発生時対策について、明らかにすること。」との意見を述べているのに対し（丙第2号証の1：6-3-15ページ）、JR東海は、事業者の見解として「計画路線上に天然ガスが胚胎している可能性のある地層が存在することから、工事実施の際には、濃度別の作業規制を定めるとともに、検知警報装置の設置や通風換気等、設備面の安全対策を適切に行っていく計画です。異常時対応についても作業員への周知を徹底する等、十分な対策を検討していきます。工事中の管理体制及び異常時対策等の考え方・計画を資料編に記載しました。」と記載し（同ページ）、同評価書資料編に必要な記載を行っている（丙第2号証の2：事3-6-1ないし事3-6-6ページ、丙第2号証の1：12-99ページ）。

第8 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（原告準備書面14第2の7・16ページ）。

2 被告の反論

しかしながら、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（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1：3-2-1及び3-2-2ページ、丙第1号証の2：環11-2-1ないし環11-2-1-1ページ、丙第2号証の1：3-2-3、3-2-6及び3-2-8ページ、丙第2号証の2：環12-1-1ないし環12-1-7ページ）。

第9 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14第2の8・16ページ）。

2 被告の反論

しかしながら、原告らの上記主張については、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10 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に係る環境影響評価についての論難するが（原告準備書面14第2の9・17ないし19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、JR東海が東京都区部において動物の現地調査をしていないと主張するが（原告準備書面14第2の9・17ページ）、JR東海は、「東京都区部は、市街化が高度に進展しており、本事業により改変の可能性のある範囲は既に在来鉄道や幹線道路が隣接し、人工的な改変を受けた区域であるため、間接的な影響についても軽減していることから調査地域に選定していない。」と記載しているところ（丙第1号証の1：8-4-1-4ページ），かかる理由は合理的である。

次に、原告らは、川崎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2012年4月ころから2013年7月ころにかけての1年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（希少猛禽類は2011年12月ころから2013年8月ころまで、日数も80日程度（括弧内省略））。」とした上で、「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14第2の9・18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（8-4-1-52ないし8-4-1-57, 8-4-1-12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。

この点、JR東海は、専門家等の技術的助言も受けた上で（丙第2号証の1：7-3-1ないし7-3-3ページ），調査期間を選定しているところ（同号証：8-4-1-11及び8-4-1-12ページ），同調査期間は、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」，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」において、調査期間等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期間、時期及び時間帯」であって、参考手法を定める主務省令23条（平成25年改正前主務省令8条）に則って選定されたものと認められる。また、工事の実施による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5号（平成25年改正前主務省令9条1項5号）^{*1}の規定に則って選定されていると認められる。

次に、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・消滅される当該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14第2の9・18及び19ページ）。

しかしながら、JR東海は、動物への影響について、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）に基づき、環境保全措置として、「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こと」、「侵入防止柵の設置」、「小動物が

*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4号 略

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

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」、「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」、「照明の漏れ出しの抑制」、「コンディショニングの実施」、「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」、「放流時の放流箇所及び水温の調整」、「動物の生息環境の創出」、「動物個体の移植」及び「代替巣等の設置」を検討した（丙第2号証の1：8-4-1-197ないし8-4-1-201ページ）。

そして、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、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、改善を図るものとした（丙第2号証の1：8-4-1-202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、調査・予測結果及び環境保全措置を行った場合はその結果について、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で、「計画段階において、大部分

*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 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号以下 略

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、動物への環境影響の回避、低減を図っている。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が、濁水処理の実施、低騒音型、低振動型機械の使用等の環境保全措置を確実に実施することで、動物への環境影響の回避、低減に努める。なお、生息環境の創出、代替巣の設置等は、環境保全措置の効果に不確実性が生じるため、事後調査を実施する。また、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。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、現時点では十分な知見が蓄積されていないが、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。このことから、「環境への影響は回避又は低減されている」と評価しているのである（丙第2号証の1：8-4-1-203ページ）。

このように、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」などを取っているとは認められない。

第11 景観についての原告らの主張に理由がないこと

1 原告らの主張

原告らは、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しておらず、「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14第2の10・19ページ）。

2 被告の反論

しかしながら、JR東海は、上記意見に対し、東京都補正後評価書に「主要な眺望点と景観資源は、東京都景観計画や関係自治体のレクリエーションマップなどから選定し省令に基づき選定しています。都内では町田市上小山田町の非常口のみ選定していますが、丘陵地景観基本軸（東京都景観計画）を望むことができる眺望点は、尾根緑道サイクリングコース（2003都民ガイドブック：東京のスポーツ・レクリエーション施設）上の1点のみです。」「その他の非常口も含め、諸設備などの詳細につきましては、用地の取得後、具体的な設計を行う過程において、地域景観への配慮の仕方など併せて関係機関や地域住民の方々へご説明してまいります。」との事業者の見解を示しつつも、東京都知事の意見を勘案し、「都内各非常口について、予測評価の前提とした鉄道施設の配置図を本評価書資料編（3工事計画3-1）に記載しました。」と記載し（丙第1号証の1：6-3-20ページ）、同評価書資料編に当該記載をしている（丙第1号証の2：事3-1-1ないし事3-1-8ページ）。

また、原告らが指摘するフォトモンタージュは、主要な眺望景観の予測地点として選定された多摩川緑地（川崎市中原区）に係る予測結果であるが（丙第2号証の1：8-5-1-19ないし8-5-1-21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。なお、同予測地点の予測結果として、「敷地内の緑化により構造物そのものはほとんど視認できず、供用時における主な景観資源への眺望に影響を与える事は無いと予測する。」と記載されており（同号証：8-5-1-20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」などとする原告の主張は失当である。

第12 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 原告らの主張

原告らは、工事の実施及び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、「大田区内に計画する非常口の近傍には、良好な住宅地や地域住民の憩いの場である洗足池公園などがあることから、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「これまでも何ら丁寧な意見聴取を行ってこなかったうえ、無用に取得範囲を広げないと、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。」などと主張する(原告準備書面14第2の11・19及び20ページ)。

2 被告の反論

原告らの上記主張の趣旨は判然としないが、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明らかでない。

なお、JR東海は、上記東京都知事意見に対して、「平成25年10月に実施した準備書説明会や、東京都主催の『都民の意見を聞く会』などにおいて、地域の方が発言された内容などは事業者としても承知しております。今後計画を具体化していく中で、関係機関や地域住民の方々との意見交換など、さまざまな機会を捉えて、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に配慮した施設とするよう努めます。」と記載し(丙第1号証の1：6－3－20ページ)、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2

1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。

第13 廃棄物等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り発生する建設発生土に係る環境影響評価について論難するが（原告準備書面14第2の12・20及び21ページ）、以下に述べるとおり、いずれも理由がない。

2 被告の反論

(1) まず、原告らは、「建設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（原告準備書面14第2の12・20ページ）。

しかしながら、JR東海は、東京都知事の上記意見に対して、事業者の見解として、東京都補正後評価書に「準備書資料編において記載しておりました、建設発生土や建設廃棄物の有効利用等の方法についての一般的なフローを、本評価書ではよりわかりやすく追記したほか、UCRを活用した事例や、参考として山梨リニア実験線工事における建設発生土利用実績を記載しました。」「工事着手前に都の関係機関等と協議を行い、UCRの活用なども視野に、今後具体的な計画を策定していく中で、『東京都建設リサイクル推進計画』に対する目標達成に向けた取り組みを行っていきます。」と記載し（丙第1号証の1：6－3－20ページ）、同評価書資料編に当該記載を行って

いる（丙第1号証の2：環18-5-1及び環18-5-2、丙第1号証の1：12-78ページ）。

次に、原告らは、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14第2の12・20及び21ページ）。

しかしながら、JR東海は、神奈川県知事の上記意見に対して、事業者の見解として、神奈川県補正後評価書に「建設発生土については、本事業内の再利用や他の公共事業等への有効利用を考えており、本事業内の再利用の具体例や公共事業における活用想定について、資料編に記載しました。建設発生土の再利用にあたっては、山梨リニア実験線における実績を踏まえ、出来る限り再利用していくことを目標としていくこととしており、その旨を資料編に記載しています。」と記載し、同評価書資料編に当該記載を行っている（丙第2号証の2；環23-5-1及び環23-6-4ページ、丙第2号証の1：12-116及び12-117ページ）。

このように、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ところである。

(2) この点、原告らは、そもそも全ての発生土の処分先が決定されていないことを問題視する趣旨であるとも解される。しかしながら、この点に関しては、国土交通省は、環境省意見を勘案して、計画段階環境配慮書に対して、「路線の位置だけでなく（中略）新規に設置する土捨場（中略）などの付帯施設についても評価書作成までの間に位置・規模等を明らかにし、事業実施区域に含め調査・予測・評価を実施する必要がある。」としながらも、「これらの付帯施設について、評価書作成までの間に位置等を明らかにすることが困

難な場合、必要な環境保全措置を評価書に位置付けた上で、その環境保全措置の効果を事後調査により確認する必要がある。」（丙第1号証の1：5-3-6ページ、丙第2号証の1：5-3-6ページ）との意見を述べたのに対応して、JR東海は、発生土置き場に関する環境保全措置を評価書に位置づけた上で、評価書作成後に発生土置き場を新たにJR東海が計画する場合には、場所の選定、関係者との調整を行った後に、環境保全措置の内容を詳細なものにするための調査及び影響検討を、事後調査として実施することとしているところである（丙第1号証の1：9-49ないし9-71、10-5ないし10-17ページ、丙第2号証の1：9-89ないし9-117、10-2-1ないし10-2-14ページ等）。

(3) 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m³であると指摘するが（原告準備書面14第2の12・21ページ）、150万から200万m³の誤りである（丙第1号証の2：環18-5-1）。

第14 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

1 原告らの主張

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、「東京都・大阪府間の算出ケースとして、東京都・大阪府間の航空便の廃止を前提としているが、東京都・名古屋市間の開業においては廃止されていない可能性も考えられることから、これらの交通条件を踏まえた上で、環境影響の程度について明らかにすること」との東京都知事の意見（丙第1号証の1：6-3-22ページ）を引用した上で、JR東海が予測の前提とした交通政策審議会における輸送量・輸送力の資料はJR東海自らが作成・提供したもので、自己の主張を引用しているにすぎない旨主張する（原告準備書面14第2の13・21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。

念のため付言するに、原告らが問題視している交通政策審議会において想定された需要予測に関する資料（丙第1号証の1・6-3-22ページ、丙第1号証の2：環19-3-4等）は、鉄道運輸機構及びJR東海が提出した輸送需要量に起案する調査の結果を基に中央新幹線小委員会が分析を加えて作成したものである（甲B第1号証〔第9回小委員会議事録〕）。

第15 事業間調整が行われておらず、また、導水管損傷の危険について調査が行われ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、「参加人は事前の事業間調整を求めた川崎市長意見を無視している」、「導水管問題についても参加人は『支障はない』としており、工法の改変などの調整が進んでいるとは言えない」と主張するが（原告準備書面14第2の14及び15・21ないし23ページ）、いかなる環境影響評価の項目との関係で、環境影響評価が行われていないことを問題としているのか不明であり、ひいては、環境影響評価法及びその関連法令との関係で、本件認可処分の違法性とどのように結びつくのか明らかでない。

第16 JR東海が住民説明会及び首長意見に対して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

1 原告らの主張

原告らは、「住民説明会においても、首長意見においても、多くの不安や疑問の声が出されたにもかかわらず参加人はこれらの意見に対する真摯な回答を行っておらず、工事内容や工期について十分な説明がなされたとは到底評価することができない。」などと主張する（原告準備書面14第3・23ないし3

2ページ)。

2 被告の反論

しかしながら、そもそも、環境影響評価法33条の環境配慮審査は、補正後評価書及び同法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）に基づいて行うものであるところ、補正後評価書及び環境影響評価法24条の書面（以下、これらに評価書を作成した旨等の公告を加えたものを「確定評価書等」という。）に現れた事実でなくとも、公知の事実や、公知とまではいえないにしても処分行政庁として知り、又は当然知り得た事実（争いのない科学的知見を含む。）であれば、確定評価書等に現れた事実とともに環境配慮審査の基礎になるにしても、これらの事実以外の事実（以下「確定評価書等外の事実」という。）は、いわば手続外の情報であるから、環境配慮審査において、確定評価書等外の事実が考慮されていないとしても、そのことから、免許等を行う者の環境配慮審査適合性が認められるとの判断に裁量権の範囲の逸脱又は濫用があったとは認められない（東京地方裁判所平成23年6月9日判決・訟月59巻6号1482ページ）。

しかるところ、上記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17 環境影響評価手続をやり直すべきであるとする原告らの主張は失当であること

原告らは、非常口の工事規模が拡大すること及び工程の変更に伴い運行車両が大幅に増大することを例に挙げ、「環境負荷を増す形での改変があれば、改めて環境影響評価手続をやり直すべきである。」などと主張する（原告準備書面14第4・32ないし34ページ）。

しかしながら、環境影響評価法は、事業の実施による環境影響に着目し、その事業に係る環境の保全について適正な配慮が行われることを確保することを目的とするものであるから、当然に環境影響評価は事業の実施前に行われる必要がある（乙第31号証48ページ）。しかるに、環境影響評価法には、対象事業の実施後において、対象事業を実施する者に環境影響評価を再度義務付ける規定は存在しない。

したがって、原告らの上記主張は失当である。

第18 全幹法1条違反をいう原告らの主張は失当であること

原告らは、「全幹法1条は法の目的として地域の振興を挙げる。しかしながら、本件工事実施計画は川崎市の地域振興に資するための方策がなんら検討されておらず、上記法の目的に反する。」と主張する（原告準備書面14第5・34及び35ページ）。

しかしながら、被告準備書面(1)第2の4(2)ア(19ページ)で述べたとおり、全幹法1条は法の目的を定めた規定であるところ、これは、法の解釈及び運用についての一般的指針となり得ることはあっても、法に基づいて行われる個々の行政処分の効力に影響を及ぼすような要件を定めた規定と解することはできない。

したがって、本件認可処分が全幹法1条に違反する旨いう原告らの主張は、本件認可処分の取消事由の主張としては、そもそも失当である。

以上