

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(14)

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 原告準備書面16における求釈明（同書面第1の2・4ページ）に対する回答	5
第2 環境配慮審査に関する原告らの主張に理由がないこと（原告準備書面16第2・11ないし13ページに対する反論）	6
1 原告らの主張	6
2 被告の反論	6
(1) 山梨県の環境影響評価について、地上駅周辺に限定することで争点を回避しているとする原告らの主張に理由がないこと	6
(2) 国土交通大臣の審査内容が無批判的に評価したのみで自ら検証しておらず不十分であるとする原告らの主張に理由がないこと	8
第3 原告適格に関する原告らの主張に理由がないこと（原告準備書面16第5・19ないし21ページに対する反論）	9
1 被告が答弁書別紙1記載の原告ら以外の原告らに係る請求の趣旨に対して本案前の答弁を留保する理由	9
(1) 行訴法9条1項の「法律上の利益を有する者」の意義	9
(2) 原告適格を基礎づける具体的な事実の主張立証責任は原告らにあること	11
2 原告準備書面16第5（19ないし21ページ）に対する被告の反論	12
(1) 原告らの主張	12
(2) 被告の反論	12
第4 山梨実験線に関する原告らの主張に理由がないこと（原告準備書面16第7・25ないし30ページに対する反論）	17
1 山梨実験線は営業線への転用が初めから予定されていたことから閣議アセスによる環境影響評価が実施されるべきであったとする原告らの主張に理由がないこと	17

(1) 原告らの主張	.....	17
(2) 被告の反論	.....	17
2 山梨実験線は営業線への転用がほとんど決定していたことから環境影響評価法による環境影響評価が実施されるべきであったとする原告らの主張に理由がないこと	.....	18
(1) 原告らの主張	.....	18
(2) 被告の反論	.....	19

被告は、本準備書面において、原告らの平成30年（2017年とあるのは2018年の誤記であると思われる。）6月25日付け準備書面16（以下「原告準備書面16」という。）における求釈明（同書面第1の2・4ページ）に対して必要と認める限度で回答するとともに（後記第1），原告準備書面16の第2，第5及び第7における主張に対して必要と認める限度で反論する（後記第2ないし第4）。

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

## 第1 原告準備書面16における求釈明（同書面第1の2・4ページ）に対する回答

原告らは、原告準備書面16において、「環境影響評価における施設の特定性について、個別の環境評価項目ごとに、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と主張する以上、どのように仮定された諸施設を前提に、個別の環境評価項目ごとに、調査、予測、評価が行われたのか、仮定された諸施設の形状を具体的に明らかにすべきである。」として、被告及びJR東海に対し、施設の特定性について釈明を求めている（原告準備書面16第1の2・4ページ）。

しかしながら、JR東海は、多数の環境影響評価の項目について環境影響評価を行っているところ、原告らの上記求釈明は、いかなる環境影響評価の項目の環境影響評価との関係で施設の特定性が欠け、それにより、いかなる点において、本件認可処分に違法があると主張することを前提とするものであるのが不明確なものであるため、これに対して回答する必要性は認められない。

もっとも、原告らの求釈明に対してあえて回答するとすれば、JR東海が、個別の環境影響評価項目ごとに仮定した諸施設の形状等は、各都県の補正後評価書に記載のとおりである。

## 第2 環境配慮審査に関する原告らの主張に理由がないこと（原告準備書面16第2・11ないし13ページに対する反論）

### 1 原告らの主張

- (1) 原告らは、「国の主張の第1の問題点は、山梨県における補正後評価書の問題を、地上駅周辺に限定して議論していることである。特に山梨県では水枯れ、出水、地下水低下などの問題と日照被害、騒音被害、発生土処理、景観破壊において重要な環境被害が予測されている。ところが、これらの問題を地上駅周辺に限定することで争点を回避しているのである。」（原告準備書面16第2の2・13ページ）と主張する。
- (2) また、原告らは、「国土交通大臣の審査内容は、参加人の補正後評価書を無批判的に、環境影響の調査及び予測結果を踏まえ、環境保全措置を確実に実施することから、環境影響について低減が図られていると評価しているだけで、自ら参加人の環境保全措置が適正であるか否かについて検証していない点で審査として不十分で審査したことになっていない。」（同ページ）と主張する。

### 2 被告の反論

- (1) 山梨県の環境影響評価について、地上駅周辺に限定することで争点を回避しているとする原告らの主張に理由がないこと
- ア そもそも、被告が、被告準備書面(4)第5の4(2)イ(41ないし47ページ)において、山梨県の環境影響評価の地上駅に関する点について、国土交通大臣による環境配慮審査が適切に行われたことを述べたのは、原告らの方が、原告準備書面8において、地上駅として問題視する本件補正後評価書（丙第3号証の1）に現れる山梨県駅周辺の環境影響評価の内容を踏まえたからであり、争点を回避するためなどではない。
- また、環境配慮の審査の個別具体的な内容は多岐にわたるため、被告において、原告らからの主張を待つて必要な限度でその内容を論じてい

くこととし、上記の山梨県の環境影響評価の地上駅に関する点についても、例示的に説明するにとどめたものである。

このことは、被告準備書面(4)第5の4(2)イ(42ページ)に、「国土交通大臣が国土交通大臣意見及び本件補正後評価書の記載事項に基づき行った環境配慮の審査の個別具体的な内容は多岐にわたるため、被告においては、今後、原告らからの主張を待って必要な限度でその内容を論じていくこととし、ここでは、原告らが原告準備書面8において地上駅として問題視する本件補正後評価書(丙第3号証の1)に現れる山梨県駅周辺の環境影響評価の内容を踏まえ、国土交通大臣による環境配慮審査が適切に行われたことを例示的に説明するにとどめることとする。」と記載されていることからも明らかである。

したがって、原告らの前記1(1)の主張は、被告の主張を正解せずに、論難するものにすぎず、そもそも失当である。

イ また、前記アの点をおくとしても、被告は、被告準備書面(8)において、山梨県の環境影響評価について、原告らの原告準備書面8における地上駅の点に限らず、原告らが原告準備書面7においてした山梨県の環境影響評価に関する主張に対して、幅広く、一通りの主張・反論を行ったものである。具体的には、「山梨実験線について」(被告準備書面(8)第2・8及び9ページ),「トンネル掘削による地下水位への影響について」(同第3・9ないし16ページ),「トンネル掘削に伴う発生土の処理について」(同第4・16ないし19ページ),「日照について」(同第5・19ないし21ページ),「騒音について」(同第6・21ないし27ページ),「地盤の問題について」(同第7・27及び28ページ)及び「景観について」(同第8・28ないし31ページ)において、それぞれ主張・反論を行ったものである。

したがって、この意味においても、原告らの前記1(1)の主張は、理由

がない。

(2) 国土交通大臣の審査内容が無批判的に評価したのみで自ら検証しておらず不十分であるとする原告らの主張に理由がないこと

ア 被告準備書面(2)第5の4(2)イ(47及び48ページ)及び被告準備書面(4)第5の4(2)ア(40及び41ページ)で述べたとおり、そもそも、国土交通大臣は、国土交通大臣意見(乙第41号証)及び本件補正後評価書(丙第1号証の1ないし第7号証の2)の内容を判断材料として、これらの記載事項に基づき、主として、主務省令の別表第一(21条関係。乙第42号証)に掲げる参考項目及び同省令21条1項によりJR東海が必要に応じて追加した選定項目、すなわち、大気環境(大気質《二酸化窒素・浮遊粒子状物質、粉じん等》、騒音、振動等)、水環境(水質《水の濁り、水の汚れ》、地下水、水資源等)、土壤に係る環境その他の環境(地形及び地質、土壤、その他の環境要素《文化財など》等)、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等(建設工事に伴う副産物、廃棄物等)、温室効果ガス等の各項目に着目し、中央新幹線の建設事業において、環境影響評価法33条1項の「環境保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうか」の審査を行っているのであって、参加人の補正後評価書を無批判的に評価したのみで自ら検証していないとする原告らの前記1(2)の主張には理由がない。

イ また、国土交通大臣が、参加人の補正後評価書を環境配慮審査の判断材料としたのは、被告準備書面(4)第5の4(1)ア(39ページ)で述べたとおり、環境影響評価法33条1項自体が、「対象事業に係る免許等を行う者は、当該免許等の審査に際し、評価書の記載事項及び第24条の書面に基づいて、当該対象事業につき、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査しなければならない」(傍点は引用者)と規定し、環境配慮審査に関して、補正後評価書(同法25条)

及び免許等を行う者等の意見（同法24条）の内容を判断材料として、審査すべきことを要求しているからにほかならない。

このように、国土交通大臣が、参加人の補正後評価書等に基づいて審査することは、正に環境影響評価法の規定に則した審査方法であるし、対象事業に係る免許等を行う者による環境配慮審査は、補正後評価書等の内容を判断材料として行われるものである。

したがって、この意味においても、原告らの前記1(2)の主張は、理由がない。

### **第3 原告適格に関する原告らの主張に理由がないこと（原告準備書面16第5・19ないし21ページに対する反論）**

平成30年6月25日の前回口頭弁論期日（第10回）において、原告適格の主張立証についてのやり取りがあったことを踏まえ、以下、被告が答弁書別紙1記載の原告ら以外の原告らに係る請求の趣旨に対して本案前の答弁を留保する理由について改めて述べるとともに（後記1）、原告準備書面16第5（19ないし21ページ）における主張に対して必要と認める限度で反論する（後記2）。

#### **1 被告が答弁書別紙1記載の原告ら以外の原告らに係る請求の趣旨に対して本案前の答弁を留保する理由**

##### **(1) 行訴法9条1項の「法律上の利益を有する者」の意義**

本件訴えの原告適格を肯定するには、原告らが、本件認可処分の取消しを求めるにつき「法律上の利益を有する者」であることが必要である（行訴法9条1項）。

ここでいう「法律上の利益」とは、「法律上保護された利益」をいう。「法律上の利益を有する者」とは、当該処分により自己の権利若しくは法律上保護された利益を侵害され、又は必然的に侵害されるおそれのある者のこと

いう。当該処分を定めた行政法規が、不特定多数者の具体的利益を専ら一般的公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むと解される場合には、このような利益もここにいう法律上保護された利益に当たり、当該処分によりこれを侵害され又は必然的に侵害されるおそれのある者は、当該処分の取消訴訟における原告適格を有するものというべきである。

そして、処分の相手方以外の者について上記の法律上保護された利益の有無を判断するに当たっては、当該処分の根拠となる法令の規定の文言のみによることなく、当該法令の趣旨及び目的並びに当該処分において考慮されるべき利益の内容及び性質を考慮し、この場合において、当該法令の趣旨及び目的を考慮するに当たっては、当該法令と目的を共通にする関係法令があるときはその趣旨及び目的をも参照し、当該利益の内容及び性質を考慮するに当たっては、当該処分がその根拠となる法令に違反してされた場合に害されることとなる利益の内容及び性質並びにこれが害される態様及び程度をも勘案すべきものである（行訴法9条2項、最高裁平成17年12月7日大法廷判決・民集59巻10号2645ページ、最高裁平成21年10月15日第一小法廷判決・民集63巻8号1711ページ）。

すなわち、原告適格は、当該処分を定めた根拠法規が、不特定多数者の具体的利益を専ら一般的公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むと解される場合に認められるものであり、飽くまで当該処分の根拠法規の解釈によって導かれるものである。この点は、最高裁判所平成元年2月17日第二小法廷判決（民集43巻2号56ページ）の調査官解説において、「本判決は、（中略）結局、直接は定期航空運送事業免許の要件規定である法一〇一条一項の解釈によって飛行場周辺住民の原告適格を肯定している。したがつて、本判決ののちにおいても、取消訴訟の原告適格を肯定するためには、少

なくとも、当該処分の根拠規定等において、原告の主張する利益を個別的利益として保護しようとしているものと解しうる何らかの手掛りがあることを要することは明らかである。」とされ（岩渕正紀・最高裁判所判例解説民事篇（平成元年度）33及び34ページ）、また、平成9年1月28日第三小法廷判決（民集51巻1号250ページ）の調査官解説においても、「開発許可において周辺住民の個人的利益が併せて保護されているといえるかどうかは、このような総則規定から読み取れる都市計画法の基本的視点のみで決すべきではなく、同法二九条以下の具体的根拠規定をも含めて、その趣旨・目的、保護しようとしている利益の内容・性質等を考慮して判断すべきである。そこで、処分をするに当たって考慮すべき許可基準を定めた三三条、三四条を中心に、周辺住民の個人的利益の保護を図る趣旨の規定がないかどうかを検討すべきことになる」とされている（大橋寛明・最高裁判所判例解説民事篇（平成9年度（上））145ページ）ことからも明らかである。そして、個別の行政実体法を解釈するに当たり、立法者の意思に基づいて定められた法文の文理が重要な手がかりになることは、法の解釈である以上、当然のことであり、当該法令の趣旨及び目的を判断する上でも、下位法令を含めて根拠法令の規定の文言が非常に大事なものになることは当然である（座談会「新行政事件訴訟法の解釈」・判例タイムズ1147号24及び25ページ。市村陽典発言）。

## (2) 原告適格を基礎づける具体的な事実の主張立証責任は原告にあること

原告らはいずれも本件認可処分の相手方以外の第三者であり本件認可処分の取消訴訟について当然に原告適格を有するものではないことや、原告らは本件訴えの原告適格につき具体的な主張立証をしていないことは、答弁書第3（6ないし8ページ）で述べたとおりであり、これらを踏まえ、被告は、出訴期間との関係で不適法な訴えであることが明らかな答弁書別紙1記載の原告ら以外の各原告の訴えに関しては、本案前の答弁を留保しているもので

ある。

そもそも、原告適格についての具体的な主張立証責任、自己の原告適格を基礎づける具体的な事実の主張立証責任は、被告ではなく、原告らにある（中込秀樹ほか・改訂行政事件訴訟の一般的問題に関する実務的研究 112ページ）。すなわち、かかる具体的な主張立証がなされなかつた場合、その不利益を被るのは原告らであり、訴訟要件を欠いた不適法な訴えとなるにほかならず、被告が原告らの原告適格は認められないことを具体的に主張立証しなければ、原告らに原告適格が認められることになるものでもない。

## 2 原告準備書面 16 第 5 (19ないし 21 ページ) に対する被告の反論

### (1) 原告らの主張

原告らは、「本件工事実施計画の工事予定地に土地、建物、地上権、立木等物権的権利を有する者であり、中央新幹線の工事によってそれらの権利が侵害される者」(訴状第2章第1の2・9ページ)とする訴状別紙原告目録A記載の原告らにつき、原告らの平成29年2月24日付け準備書面3(以下「原告準備書面3」という。)における主張で物権的権利を有することが明らかになったとして、「原告らの原告適格を否定するならば、その具体的根拠と建設予定の施設の位置と範囲を明らかにすべきである。」「このような具体的に施設の範囲を示す証拠が無い限り参加人の主張は認められないものである。」(原告準備書面16第5・20及び21ページ)と主張する。

### (2) 被告の反論

ア 原告らの前記(1)の主張は、その趣旨が判然としないところがあるが、被告ないし参加人において、原告らについて原告適格がないことを具体的に主張立証しなければならないとの趣旨であれば、前記1(2)で述べたとおり、原告適格を基礎づける具体的な事実の主張立証責任は原告らにあるとの主張立証責任の原則に反するものであり、そもそも失当である。

イ また、前記アの点をおくとしても、原告らは、原告ら各自の原告適格

について、①「別紙総原告目録記載の原告ら全員」につき、「乗客になる可能性が高くその場合の輸送の安全を求める法律上の利益」、「ユネスコのエコパークに選ばれた南アルプスの良好な自然環境を享受する法律上の利益」を有すると主張し（訴状第2章第1の1・9ページ）、②「別紙原告目録A記載の原告ら」につき、「本件工事実施計画の工事予定地に土地、建物、地上権、立木等物権的権利を有する者であり、中央新幹線の工事によってそれらの権利が侵害される者である」と主張し（同第1の2・9ページ）、③「別紙原告目録B記載の原告ら」につき、「本件工事実施計画の工事及び工事関係車両の運行により、騒音・振動・大気汚染、飲料水源喪失、水源汚染等々、健康又は生活環境に著しい被害を受けるおそれのある者である」（同第1の3・9ページ）と主張し、自ら3つの類型に分けた上で、各類型の原告ら各自の原告適格を基礎づける具体的な事実の主張立証を、3方面から展開しようとするようである。

しかしながら、現時点、原告らからは、前記①の訴状別紙総原告目録記載の原告ら全員については、原告らの平成29年2月24日付け準備書面2（以下「原告準備書面2」という。）において一定の主張はされているものの、原告準備書面2の5(3)（8ページ）に「なお、環境影響評価の対象となっている地域に関する原告らについては、それぞれに固有の法律上の利益があるが、それについては、追って主張する。」とあるように、主張はなお未了のようである上、立証の点についてみても、特段の立証はされていない。

また、前記②の訴状別紙原告目録A記載の原告らについても、原告らが、原告準備書面3において、本件工事実施計画における工事の範囲等を明らかにするよう求めたことを踏まえ、参加人において、平成29年4月24日付け参加人第3準備書面及び平成30年3月16日付け参加人第4準備書面において、本事業における施設の位置、当該施設につい

て工事を施行する可能性のある範囲、発生土置き場の計画地等が明らかにされている。しかしながら、原告らは、その後も現在に至るまで、訴状別紙原告目録A記載の原告らが本件認可処分の取消しを求める法律上の利益を有するというための具体的な主張立証を全く行っていない。

さらに、前記③の訴状別紙原告目録B記載の原告らについては、訴状以外には主張がなされていないようである上、立証の点についてみても、特段の立証はされていない。

このような現時点の状況からすれば、原告らにおいて、原告ら各自の原告適格について、これを基礎づける具体的な事実の主張立証がされたとはいえない。

したがって、原告らの前記(1)の主張には理由がない。

ウ さらに、前記ア及びイの点をおくとしても、下記一例として挙げる同種の空港ないし鉄道に関する裁判例に照らしても、原告らについて原告適格を有するといえるか疑問がある者が現にいるといわざるを得ない。

まず、原告らが主張する前記の「ユネスコのエコパークに選ばれた南アルプスの良好な自然環境を享受する法律上の利益」に関していえば、そもそも、本件認可処分の根拠法令である全幹法9条1項、あるいは、原告らにおいて上記処分の根拠法令ないし関係法令として掲げる鉄道事業法や環境影響評価法が、「自然環境を享受する利益」といった一般的公益に属する利益を更に個別の利益として保護するものとは解し難く、この点については、例えば、東京地方裁判所平成23年6月9日判決（新石垣空港訴訟。訟務月報59巻6号1482ページ）は、白保サンゴ礁等の希少生物を次の世代に残したいと願う原告らが、新石垣空港の設置許可処分の取消しを求めた事案につき、同事案の原告らが主張するような環境的利益は、航空法及び環境影響評価法33条等によって、個々人の個別の利益として保護されているということはできないと判示し、同

空港の設置により自らの環境的利益が侵害されると訴えている同事案の原告らは「法律上の利益を有する者」に当たらないとして、原告適格を否定している。

また、原告らが主張する前記の「本件工事実施計画の工事及び工事関係車両の運行により、騒音・振動・大気汚染、飲料水源喪失、水源汚染等々、健康又は生活環境に著しい被害を受けるおそれのある者」についても、例えば、東京地方裁判所平成20年1月29日判決(訟務月報55巻12号3443ページ)は、鉄道事業法12条4項、10条2項に基づく鉄道施設変更工事の完成検査の結果、関東運輸局長が行った鉄道施設を合格とする旨の処分の取消訴訟につき、「鉄道施設変更に係る鉄道事業法の規定が、周辺住民の個別具体的な利益を保護するものとする趣旨であるということはできない」として、当該鉄道施設に隣接又は近接した場所に居住し不動産上の権利を有する者らの原告適格を否定している。

また、「本件工事実施計画の工事予定地に土地、建物、地上権、立木等物権的権利を有する者であり、中央新幹線の工事によってそれらの権利が侵害される者」に関して言えば、例えば、大阪地方裁判所平成18年3月30日判決(判例タイムズ1230号115ページ)は、西大阪鉄道の西大阪延伸線の近隣住民等が、西大阪延伸線工事施行認可処分の取消しを求めた事案につき、「鉄道事業地の周辺に居住する住民のうち当該事業に係る工事が施行されることにより騒音等による健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれのある者」、「当該事業地の周辺地域内の職場に勤務し、継続して相当の期間当該地域内で過ごす者」については原告適格を認めたが、他方、それ以外の近隣住民等の原告適格を否定した上、不動産権利者についても、鉄道事業法8条2項に基づく工事施行認可により、鉄道事業地内等の不動産について、権利等に制限を加える規定は存しないから、これらの不動産の権利者が、当該工事施

行認可により自己の権利若しくは法律上保護された利益を侵害され、又は必然的に侵害されるおそれのある者であるとはいえないとして、原告適格を否定しているところである。

このように、一例として挙げた裁判例との比較だけでも、原告らについて原告適格を有するといえるか必ずしも明らかではない者がいるといわざるを得ない。原告らは、原告ら各自の原告適格について、自ら3つの類型に分けた上で、各類型の原告ら各自の原告適格を基礎づける具体的な事実の主張立証を3方面から展開しようとするようであるが、いかなる理由から、原告適格に係る具体的な主張立証を3方面から展開しようとするのか必ずしも明らかではない。

このような現時点の状況からすれば、原告らにおいて、原告ら各自の原告適格について、これを基礎づける具体的な事実の主張立証がされたとはいえない。

したがって、原告らの前記(1)の主張には理由がない。

エ なお、原告らは、平成30年6月25日の前回口頭弁論期日（第10回）において、被告及び参加人に対し、工事の範囲に関する図面を提出されたいとの趣旨の発言があったが、被告としては、本件認可処分に係るものについては、既に提出済みであり、これ以上に何らかの図面を新たに提出する予定はない。

したがって、これを前提として、主張立証責任を有する原告らにおいて、前記イ及びウの点について、主張立証するのであれば、具体的な主張立証をされたい。

また、被告準備書面(4)第4(20ないし30ページ)で述べたとおり、本件認可処分の対象となった本件工事実施計画は、中央新幹線（品川・名古屋間）の工事全体のうち、土木構造部関係分、すなわち「線路」を構成する土木構造物等に係るものであり、開業関係設備分、すなわち「線

路」を構成する土木構造部等以外の新幹線鉄道の施設に係るものではない。

#### 第4 山梨実験線に関する原告らの主張に理由がないこと（原告準備書面16第7・25ないし30ページに対する反論）

1 山梨実験線は営業線への転用が初めから予定されていたことから閣議アセスによる環境影響評価が実施されるべきであったと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、実験線の建設候補地であった山梨県、宮崎県及び北海道の中から「将来の有効活用の可能性（将来の営業線としての活用のこと）を考慮して山梨県が採用された（乙70号）採用経過をみると、多額な実験線建設費用が掛かることから将来の営業線への活用の可能性が高い山梨実験線が採用されたのであるから、山梨実験線は、将来の営業線として利用することが初めから予定されていた」として、「平成2年6月に実験線の建設計画の承認を当時の運輸大臣が行う際には、閣議アセスによる環境影響評価を行うべきであった」旨主張する（原告準備書面16第7の1・26ページ）。

##### (2) 被告の反論

しかしながら、山梨実験線の建設事業は、閣議アセスを受けて運輸省が規定した「運輸省所管の大規模事業に係る環境影響評価実施要領」における環境影響評価の対象事業に該当せず、したがって、閣議アセスによる環境影響評価が実施されるべきであったとする法的根拠はない。

また、平成元年8月に超電導磁気浮上式鉄道検討委員会において、山梨県が宮崎実験線に代わる新実験線の建設候補地として選定されたのは、「将来の有効活用の可能性」のみならず「実験目的の達成度」「地元の協力度」の3つの選定基本方針を総合的に勘案した結果である（乙第70号証）。

以上の点については、被告準備書面(7)第5の2(19ないし21ページ)において述べたところである。

加えて、上記超電導磁気浮上式鉄道検討委員会において「将来の有効活用の可能性」について検討された際には、「今後の実用化に向けた技術開発によって、具体的にどのような線区においてその特性が最大限発揮されるかが明らかになる」として、将来は流動的であることを前提として、飽くまでも「現段階においては」、東京～大阪間の新幹線鉄道への転用が「相対的にみて」有効活用の可能性が高いと評価されていたにすぎず、山梨実験線を将来営業線に転用することが初めから予定されていたとはいえない。

したがって、閣議アセスによる環境影響評価を実施すべきであったとする原告らの上記主張には理由がない。

- 2 山梨実験線は営業線への転用がほとんど決定していたことから環境影響評価法による環境影響評価が実施されるべきであったと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、国土交通省超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会が平成17年3月に「実用化の基盤技術が確立した」と評価してから、平成23年5月27日に国土交通大臣がJR東海に対して中央新幹線の建設を行うことの指示をするまでの一連の事実経過を指摘した上で、「この時間的流れを見れば、既に参加人が実験線の延伸方針を決め延伸工事の為の方針を出した平成18年4月段階では、(中略)実験線は営業線として活用されることが殆ど決まったのである。」などとした上で、「平成19年1月23日に国土交通大臣が将来営業線になることは明らかな山梨実験線の延伸の為の工事計画変更申請を承認し延伸工事に着手させる前に、既に施行されていた環境影響評価法の手順を参加人に取らせるべきであった。」旨主張する(原告準備書面16第7の1・26及び27ページ)。

## (2) 被告の反論

ア しかしながら、山梨実験線は、一般区間についても、飽くまで、運輸大臣通達に基づき、実験施設として建設工事が行われたものであって、環境影響評価法に基づく環境影響評価の実施を受ける対象事業には含まれないものであった。

また、本件認可処分の内容は、中央新幹線（品川・名古屋間）の工事全体のうち、ガイドウェイ、高架橋、橋梁、トンネル等の「線路」を構成する土木構造物等を主な内容とするものであるところ、本件工事実施計画の認可申請の時点で既に建設工事が完了しており、トンネル工事といった土地の形状変更等を伴う工事の実施が観念できることから（したがって、本件工事実施計画にも山梨実験線の建設は含まれていない。）、土木構造物の建設に係る環境影響評価が行われていないことには問題がないものであった。

以上の点については、被告準備書面(7)第4の3（17ないし19ページ及び第5の3（21ないし23ページ）において述べたところである。

イ また、被告準備書面(7)第5の3（22ページ）で述べたとおり、山梨実験線の既設設備を中央新幹線に活用することは、全幹法に基づく中央新幹線の建設スキームにおいては、本件工事実施計画において初めて計画内容となったものであり、それより前の平成18年4月の時点において山梨実験線の営業線への転用がほとんど決まっていたとする原告らの上記主張は失当である。

ウ なお、原告らは、鉄道総研、JR東海、鉄建公団の3者（鉄道総研ら3者）は「平成2年に実験線先行部分の建設計画の運輸大臣の承認を受け」、「平成19年の延伸部分（一般区間）の建設のための実験線建設計画変更の国土交通大臣の承認を受け」（原告準備書面16第7の1・25ページ）などとして、あたかも平成2年6月25日に運輸大臣が承認し

た山梨実験線の建設設計画の対象が先行区間、平成19年1月23日に国土交通大臣が承認した山梨実験線の建設設計画の変更申請の対象が一般区間であることを前提としているようであるが、平成2年6月25日に運輸大臣が承認（乙第67号証）した山梨実験線建設設計画（乙第65号証、乙第75号証）における計画内容は先行区間に限られるものでなく、延長42.8kmの全区画であり（同号証1枚目）、鉄道総研ら3者が同年7月に行った環境影響評価（乙第76号証）も全長42.8kmの全区間を対象とするものであることを付言しておく。

以 上