

平成28年(行ウ)第211号 工事实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(8)

平成30年6月25日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

被告指定代理人

今井志津



志水崇



宇都宮憲一



千田幸司



矢澤正樹



佐竹純



内波聖弥



藤枝将海



河野真典



沖 麻 未 (代)

北 出 徹 也 (代)

福 真 治 (代)

中 島 崇 (代)

吉 田 育 央 (代)

目次

第1	本準備書面の位置づけ等	5
第2	山梨実験線について	8
1	原告らの主張	8
2	被告の反論	8
第3	トンネル掘削による地下水位への影響について	9
1	予測手法について	9
(1)	原告らの主張	9
(2)	被告の反論	10
2	事後調査について	16
(1)	原告らの主張	16
(2)	被告の反論	16
第4	トンネル掘削に伴う発生土の処理について	16
1	発生土の搬送経路及び車両台数について	16
(1)	原告らの主張	16
(2)	被告の反論	17
第5	日照について	19
1	原告らの主張	19
2	被告の反論	19
第6	騒音について	21
1	原告らの主張	22
2	被告の反論	22
第7	地盤の問題について	27
1	原告らの主張	27
2	被告の反論	27
第8	景観について	28

1	予測手法及び結果について	28
	(1) 原告らの主張	28
	(2) 被告の反論	28
2	予測対象について	30
	(1) 原告らの主張	30
	(2) 被告の反論	30
3	小括	31

被告は、本準備書面において、山梨実験線及び山梨県の環境影響評価について、原告らの平成29年4月28日付け準備書面7（以下「原告準備書面7」という。）に対して必要と認める限度で反論する。

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

第1 本準備書面の位置づけ等

- 1 原告らは、訴状等において、本件認可処分が環境影響評価法33条に違反しているとした上、原告準備書面8においては、山梨実験線及び山梨県の環境影響評価には種々の問題点があるとし、本件認可処分が違法であるとの趣旨の主張を展開するものと解される。
- 2 しかしながら、そもそも、全幹法が9条1項所定の工事实施計画の認可について、国土交通大臣に、当該処分の専門・技術的見地や鉄道事業の公益性性格を前提とした政策的見地から広範な裁量権を与えていることは、被告準備書面(2)第5の2(1)及び(2)（42及び43ページ）で述べたとおりである。

この点、確かに、上記工事实施計画の認可の判断においては、環境影響評価法33条2項3号に基づき、同条1項により要考慮事項とされた環境保全への適正な配慮を検討した結果を反映させなければならないとされる。しかし、これを踏まえても、被告準備書面(2)第3の4(2)イ（27及び28ページ）で述べたとおり、当該認可の判断は、飽くまでも、環境保全上の支障を防止する法益と免許等を付与することによる法益とを比較衡量した総合的判断であることには留意を要する（乙第31号証178ないし180ページ）。しかも、同第3の4(2)ウ（28ページ）で述べたとおり、環境の保全に適正な配慮をして事業を実施する場合における配慮の仕方は様々である以上、かかる選択は、事業者の自主的な判断に委ねられるべきものであり（同号証52ページ）、事業の可否は、当該事業を必要とする公共性、社会性やその雇用効果、経済効果、

さらには政治的判断をも加味した総合的見地から決せられるものである。そのため、環境影響評価法も、事業に係る意思決定を反映させるべき環境情報の形成を図る観点から環境影響評価制度を規定したものであって（同号証54ページ）、かかる環境影響評価制度が設けられた法の趣旨をも踏まえれば、同法33条2項に基づく当該申請に係る免許等を行うか否か、免許等に必要な条件を付するか否かも、結局のところ、当該免許等を行う者が上記の総合的見地から行う広範的な裁量判断に委ねられるということが帰結されるのである。

しかも、被告の平成29年9月8日付け準備書面(4)（以下「被告準備書面(4)」という。）第5の4(1)イ（39及び40ページ）で述べたとおり、対象事業に係る免許等を行う者が実施する環境配慮審査は、全体としては変動がある「環境」の中で「保全」されるべき対象を取捨選択することの当否の判断及び多種多様にあり得る配慮の内容や程度の中で、何をもって「適正な配慮」とするのかの判断を当然に含む審査であるところ、これらの判断をする際によるべき基準等について直接定めた法令の規定は見当たらない以上、その判断は、この観点からも、当該免許等を行う者の合理的な裁量に委ねられるものである。

3 そして、以上の全幹法9条1項及び環境影響評価法33条の趣旨を踏まえるならば、被告準備書面(2)第5の2(4)（43及び44ページ）で述べたとおり、上記の国土交通大臣の裁量判断が違法となる場合が仮にあるとしても、それは、国土交通大臣が、環境保全への考慮を全く怠ったために同大臣に与えられた広範な裁量権を逸脱又は濫用したとされるような、例外的な場合に限定されるというべきである。

4 更に言えば、環境配慮審査は、被告準備書面(4)第6の3(1)イ(イ)（54ページ）で述べたとおり、飽くまでも、「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」を審査するものであって、環境影響評価内容が十分に尽くされたか否かや、その記載内容の精緻さを評価するものではない。

5 そして、本件でも、以上で述べた工事实施計画の認可における国土交通大臣

の裁量を前提に、国土交通大臣は、国土交通大臣意見（乙第41号証）及び補正後評価書の記載事項に基づき、主として、主務省令の別表第一（環境影響評価法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択項目、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）、土壌に係る環境その他の環境（地形及び地質、土壌、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」を適法に審査した上（被告準備書面(2)第5の4(2)イ及び(3)・47ないし49ページ等）、補正後評価書（丙第1号証の1ないし第7号証の3）において、中央新幹線の建設事業の実施が環境に及ぼす影響を予測・評価した結果は、環境保全措置等を実施することによって、環境影響は回避ないし低減され、必要に応じ、損なわれる環境の有する価値が代償されていることから、全体としては、事業実施区域周辺に及ぼす環境影響の程度は小さいものと判断されたことを踏まえ、国土交通大臣は、中央新幹線の建設事業について、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と判断したものである。

そして、その上で、国土交通大臣は、環境影響評価法33条2項3号に基づき、工事実施計画を認可することにより実現される公益と、環境保全上の支障を防止する法益とを比較衡量した総合判断の結果として、本件認可処分を行ったものであり、その裁量判断に誤りがないことは、これまでの書面でも詳述してきたところである。

- 6 ところが、環境影響評価について論難する原告らの主張は、以下に述べるように、いずれも、事業認可処分において国土交通大臣に付与された裁量や環境影響評価法が予定する環境配慮審査の内実を踏まえたものとはなっていない

いばかりか、そもそも、同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されることになるのかすら判然としないものであり、かかる主張をもって、本件認可処分の違法性が帰結されることになり得ないことは明らかである。

以上を前提に、以下では、原告準備書面7における山梨県の環境影響評価に関する主張に対して必要と認める限度で簡単に反論しておく(なお、以下では、山梨県に係る補正後評価書を「山梨県補正後評価書」という。)

第2 山梨実験線について

1 原告らの主張

原告らは、山梨実験線について、閣議アセスはおろか、環境影響評価法に基づいた環境影響評価が一切行われていないこと及び同法が定める事後調査を実施しないことを問題点として挙げる(原告準備書面7第1の3・2及び3ページ)。

その上で、原告らは、山梨実験線について、トンネル工事による水枯れ等(原告ら準備書面7第2の1・3及び4ページ)、日照(同第3の1・5及び6ページ)、騒音(同第4の1・7ページ)などの被害について、るる主張する。

2 被告の反論

(1) しかし、被告の平成30年3月23日付け準備書面(7)(以下「被告準備書面(7)」という。)第4の1(15ページ)で述べたとおり、山梨実験線のうち、列車の走行による影響等については、同法の規定による環境影響評価が現に行われている。

(2) また、被告準備書面(7)第4の2(1)(15及び16ページ)及び第5(19ないし24ページ)で述べたとおり、山梨実験線の建設の事業は、そもそも、いわゆる閣議アセスにおいて定められた対象事業のいずれにも該当せず、また、環境影響評価法施行令別表第1に掲げられた対象事業のいずれにも該

当しない。したがって、山梨実験線の建設の事業において閣議アセスや環境影響評価法に基づく環境影響評価が実施されていないことを問題視する原告らの上記主張は、山梨実験線の建設の事業が閣議アセスや環境影響評価法の対象事業に該当することを前提としている点で、誤りである。また、このことからすれば、山梨実験線の建設の事業について、環境影響評価法に基づく事後調査を行っていないことを問題視する原告らの上記主張もまた誤りである。

(3) したがって、原告らの上記主張は、立論の前提を欠くものである。

なお、被告準備書面(7)第4の2(2)(16及び17ページ)で述べているとおり、JR東海、鉄道総研及び鉄建公団(鉄道総研ら3者)は、山梨実験線の建設が本格化した平成2年当時、環境保全に関して法律上定められた手続が存在しない中でも、建設及び実験中の周辺環境の保全について十分配慮すべく、整備五新幹線に関する環境影響評価指針を参考として、環境影響調査を実施し、その結果を平成2年7月付け「山梨リニア実験線環境影響調査報告書」(乙第76号証)としてまとめており、また、平成18年秋頃以降、山梨実験線の一般区間の建設開始に先立ち、鉄道総研ら3者は、経年に伴う検証作業を行い、その結果を平成19年6月付け「山梨リニア実験線環境影響調査報告書の経年に伴う検証資料」(乙第82号証)として取りまとめている。

第3 トンネル掘削による地下水位への影響について

1 予測手法について

(1) 原告らの主張

原告らは、南アルプス(赤石山脈)におけるトンネル工事及び鉄道施設(トンネル)の存在に係る地下水の水位への影響に関する予測結果が具体性を欠くことをるる論難するようである(原告準備書面7第2の2(1)・4ページ)。

(2) 被告の反論

ア しかしながら、前記第1の4で述べたとおり、環境配慮審査は、飽くまでも、「環境の保全についての適正な配慮がなされているものであるかどうか」を審査するものであって、環境影響評価書に記載された予測結果が具体性を有するか否かを審査するものではない。しかも、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付くのかも明らかでない。

イ その点をおくとしても、JR東海は、上記予測に当たっては、高橋の水文学的方法（「トンネル湧水に関する応用地質学的考察」（昭和37年、鉄道技術研究報告第279号））により、トンネル内に地下水が流入する可能性のある範囲を求め、水文地質的検討から地下水の水位への影響を予測しているところ（丙第3号証の1：8-2-3-14ページ、丙第3号証の2：環7-2-1ないし環7-2-3）、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。以下同じ。）^{*1}及び主務省令25条2項により「第25条第1項第1号に規定する予測の基本的な手

*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号以下 略

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）^{*1*}に基づき、合理的に選定されたものである。しかも、同方法による予測方法は、環境影響評価の項目に係る手法選定に当たっての留意事項を定める主務省令27条1項（平成25年改正前主務省令12条1項）^{*3}に基づき、「山岳部の地下水予測にあたっては、地形・地質等も考慮し、適切な手法を検討する必要がある。」、「高橋の水文学的方法は降雨を考慮せず、地形のみで範囲を求めるので、広めになる可能性がある。したがって、高橋の方法で広めに調査範囲を設定し、さらに絞り込んで予測評価するという方法は問題はない。」という専門家等の助言を受け（丙第3号証の1：7-51ページ）、選定されたものであった。

このように、原告らが論難するところの予測の基本的な手法は、主務省令に則ったものであり、予測手法をるる論難する原告らの主張は誤っている。

ウ なお、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

*1 主務省令8条2項（平成25年改正前主務省令10条2項）：

前項第1号に規定する予測の基本的な手法については、定量的な把握が困難な場合にあっては、定性的に把握する手法を選定するものとする。

*2 定量的：対象の状態を連続する数値の変化に着目してとらえること。

定性的：対象の状態を不連続な性質の変化に着目してとらえること。

*3 主務省令27条1項（平成25年改正前主務省令12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、予測及び評価の手法（括弧内中略）を選定するに当たっては、第20条の規定により把握した事業特性及び地域特性に関する情報を踏まえ、必要に応じ専門家等の助言を受けて選定するものとする。

成25年改正前主務省令14条1項)^{*1}に基づき、環境保全措置として「適切な構造及び工法の採用」、すなわち、本線トンネルについては、工事の施工に先立ち事前に先進ボーリング等、最先端の探査技術を用いて地質や地下水の状況を把握したうえで、必要に応じて薬液注入を実施することや、覆工コンクリート、防水シートを設置すること、また、山岳部の非常口についても、工事前から工事中にかけて河川流量や井戸の水位等の調査を行うとともに、掘削中は湧水量や地質の状況を慎重に確認し、浅層と深層の帯水層を貫く場合は水みちが生じないように必要に応じて薬液注入を実施するとともに、帯水層を通過し湧水量の多い箇所に対しては、覆工コンクリートや防水シートを設置し地下水の流入を抑えること、また、「薬液注入工法における指針の順守」、すなわち、薬液注入工法を施工する際は「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、建設省）に基づき適切に実施することを検討した（丙第3号証の1：8-2-3-24及び8-2-3-25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

*1 主務省令29条1項（平成25年改正前主務省令14条1項）：

事業者は、（中略）事業者により実行可能な範囲内で選定項目に係る環境影響をできる限り回避し、又は低減すること（中略）を目的として環境の保全のための措置（括弧内省略）を検討しなければならない。

(平成25年改正前主務省令11条1号及び2号)^{*1}に則り、評価の手法として、地下水の水位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上で、上記環境保全措置を確実に実施することから、地下水に係る環境影響の低減が図られていると評価したものである(丙第3号証の1:8-2-3-24ないし8-2-3-26ページ)。

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

*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ものであること。
- 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。

すなわち、国土交通大臣は、地下水位等への影響の回避に関して、環境影響評価法24条に基づき、補正前評価書に対して、「山岳トンネル部の湧水対策は、事前に精度の高い予測を行った上で対策を検討しておく必要があることから、特に巨摩山地から伊那山地までの区間においては、本線及び非常口のトンネル工事実施前に、三次元水収支解析を用いてより精度の高い予測を行い、その結果に基づき、地下水位及び河川流量への影響を最小化できるよう水系を回避又は適切な工法及び環境保全措置を講じること。」との意見を述べていた（丙第3号証の1：13-24ページ）。そこで、JR東海は、事業者の対応として、山梨県補正後評価書に、「山岳トンネル部においては、既に工事を行っている山梨リニア実験線区間以外においても、これまで全ての区間において、地下水位の測定その他、周辺の河川における流量の測定を定期的実施してきており、変動を含めてその状況を把握しています。また、資料編に記載のとおり、国鉄時代から長年にわたって実施してきた地質調査により、地域の地質の状況や透水性について把握しており、これらの結果は第8章の予測評価に反映しております。さらに地域特性を考慮し、南アルプス（早川～小渋川）等においては、水資源に関する最新の予測手法として一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路の環境影響評価等に用いられている三次元水収支解析（引用者注：丙第3号証の1：8-2-4-15ページ、丙第3号証の2：環8-1-1ないし環8-1-9ページ）を実施いたしました。今後、トンネル工事実施までに巨摩山地及び伊那山地においても三次元水収支解析を実施し、結果を県に報告するとともに、その結果に基づき、適切な工法及び環境保全措置を講じ、地下水位及び河川流量への影響をできるだけ小さくしてまいります。」（同ページ）と記載して、これに適切に対応したものである。さらに、国土交通大臣は、補正前評価書に対して、「地下水位の低下及び河川流量の減少が生ずる可能性がある地域として、予測及び評価に

において設定した予測検討範囲に、断層や破碎帯の性状や連続性を加味した地域において、工事実施前から、地下水位及び河川流量の把握を継続的に行うとともに、工事実施中から工事実施後の適切な時期までモニタリングを実施すること。特に、河川流量の把握については、水系ごとに、流量の少ない源流部や支流部を含む複数の調査地点を設定すること。また、地下水位や河川流量の影響が生じている可能性が確認された場合は、まず応急対策を講じた上で、恒久対策としての環境保全措置を講じること。」（丙第3号証の1：13-27ページ）との意見を述べていたところ、JR東海は、これに対しても、事業者の対応として、「予測に不確実性のある山岳トンネルの水資源について、断層や破碎帯の性状や連続性も考慮のうえで、評価書第8章及び第10章に記載のとおり、工事の1年前から工事完了後3年の間、井戸の水位や湧水量、及び河川流量の継続的な調査を事後調査として行います。河川流量の調査の際には、水系ごとに、流量の少ない源流部や支流部を含む複数の調査地点を設定します。また、工事中に減水・渇水などの兆候が認められた場合は、住民（水利用者）の生活に支障をきたさぬよう応急対策を実施します。具体的には、揚水井戸を設け水道設備に供給したり、トンネル湧水を活用したりする等の対策を実施します。その後も流量観測を継続し、水を利用される方と協議をしながら、必要な恒久対策を実施していきます。」（同ページ）などと記載し、適切に対応をしたものである。

オ このように、JR東海は、環境影響評価に当たって、環境影響評価法及びその関連法令の規定に従った手続を履践した上で、事業者として環境保全措置を確実に実施することにより、地下水に係る環境影響の低減が図られていると評価し、以上の評価を踏まえ、国土交通大臣としても、環境影響が事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、環境の保全についての適正な配慮がなされていると判断したもの

である。

2 事後調査について

(1) 原告らの主張

また、原告らは、トンネル工事及び完成後のトンネル（鉄道施設）の存在に係る地下水の水位（井戸の水位及び湧水の水量）及び地表水の流量への影響に係る事後調査に関して、3年間4季ごとに観測するというレベルであり、この程度の事後調査では環境影響評価として不十分である旨主張するようである（原告準備書面7第1の2(1)・4及び5ページ）。

(2) 被告の反論

しかし、山梨県補正後評価書においては、地下水の水位や地表水の流量に係る事後調査について、「トンネル工事完了後3年間、4季の観測を基本とすることを考えている。」との記載に続いて、「状況に応じて調査期間は別途検討する。」と記載されており（丙第3号証の1：8-2-4-23及び8-2-4-24ページ）、そもそも、事後調査が3年間、4季に限られることを論難する原告らの主張は前提において誤っている。

したがって、この点の原告らの主張も理由がないものである。

第4 トンネル掘削に伴う発生土の処理について

1 発生土の搬送経路及び車両台数について

(1) 原告らの主張

原告らは、JR東海が、発生土の利用先として検討していくとした甲府市内のリニア駅周辺基盤整備について、発生土の発生場所である早川町のような山岳地域から遠方の甲府市までこれを運搬するのであれば、その搬送経路及び車両台数も明らかにされなければならないし、発生土の処分地も決まっていなければならないのに、これらが明らかにされていない点で環境影響評

価は不十分である旨主張するようである（原告準備書面7第2の2(2)・5ページ）。

(2) 被告の反論

ア 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付くのか明らかでない。

イ その点をおくとして，そもそも，原告らの上記主張は，いかなる環境影響評価の項目との関係で，発生土置き場について環境影響評価が行われていないことや，発生土の搬送経路及び車両台数が明らかにされていないことを問題としているのかすら不明なものである。

ウ なお，JR東海は，山梨県補正後評価書資料編（丙第3号証の2）事3-4-1ページにおいて，「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る大気質，騒音，振動については，表3-4-1に記載した対象工事地区に関係する車両が，想定した工事用車両通行ルートを行くことを考えており，その通行ルートは対象工事地区の近傍で取り付きが可能な主要な道路を想定し，図中に点線で示している。また，点線の端部は，他の主要な道路と交差する部分までを記載しており，点線の示す範囲内では工事用車両は他の道路と相互に交通の流出入はなく，一定であると仮定している。」として，発生土の搬送経路（予測地域）の想定を行っているところ，かかる予測地域の選定手法についての考え方自体は，環境省が環境影響評価の技術手法について取りまとめた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・土壌・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沿ったものである。その上で，JR東海は，発生土置き場についても当該ルート上に予測地点（地点番号13）を設定し（丙第3号証の1：8-1-2-56ページ等），当該予測地点における発生交通量として片道465台／日を予測条件とし

て設定した上で、環境影響を予測したものである（丙第3号証の1：8－1－2－46ページ等）。このように、JR東海は、環境影響評価に必要な範囲で、工所用車両の通行ルート及び発生交通量を明らかにしているのであって、以上の記載をも踏まえれば、原告らが、本件認可処分の違法事由として、発生土の搬送経路や車両台数を論難する趣旨であるのかは、なおさら、判然としないものである。

エ この点、原告らは、全ての発生土の処分地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せられる。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づけた上で、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3号証の1：5－102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3号証の1：9－70ないし9－94ページ，10－11ないし10－23ページ等）。

被告準備書面(2)第3の3(2)ア(i)(23ページ)で述べたとおり、本件工事実施計画に係る環境影響評価手続において、計画段階環境配慮書に係る手続に関する条文は施行前であり、法律上の手続義務はなかったものの、JR東海は、上記のとおり、配慮書に対する国土交通省の意見を踏ま

え、主務省令29条ないし32条に基づき適切に対応していると認められる。

第5 日照について

1 原告らの主張

原告らは、山梨県内において、山梨実験線及び中央新幹線の本線の各高架施設の存在により、日照阻害が現に発生し、また、今後発生するなどと主張する（原告準備書面7第3・5ないし7ページ）。

2 被告の反論

- (1) しかしながら、原告らの上記主張のうち、少なくとも山梨実験線についての主張は、そもそも、いかなる点で環境影響評価に問題があるとするものなのか不明であり、ましてや、同主張が、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付くのか明らかでない。
- (2) その点をおくとしても、JR東海は、建設する鉄道施設（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、その影響を予測するに当たり、日照時間が最小となる冬至日における等時間日影線を描写した日影図を作成する方法により、日照阻害の影響を受ける範囲を予測している（丙第3号証の1：8-3-4-7及び8-3-4-8ページ、丙第3号証の2：環10-2-1ないし環10-2-12）。この予測の基本的な手法は、

参考手法を定める主務省令 23 条（平成 25 年改正前主務省令 8 条）^{*1}及び同令別表第 2 の参考項目「日照障害」、環境要因の区分「鉄道施設（嵩上式）の存在」に参考となる予測の基本的な手法として掲げられたものであって、主務省令 23 条（平成 25 年改正前主務省令 8 条）及び環境影響評価の項目に係る予測の手法を定める主務省令 25 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。

そして、JR 東海は、環境保全措置の検討を定める主務省令 29 条 1 項（平成 25 年改正前主務省令 14 条 1 項）に基づき、環境保全措置として、「鉄道施設（嵩上式、駅）の構造物の形式・配置等の工夫」、すなわち、鉄道施設（嵩上式、駅）の構造物の形式・配置等の工夫、又は防音防災フード区間を短くすること、また、「鉄道施設（変電施設、保守基地）の配置等の工夫」、すなわち、鉄道施設（変電施設、保守基地）の配置等の工夫により、住居等との距離を確保することを検討した（丙第 3 号証の 1：8-3-4-23 及び 8-3-4-24 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

*1 主務省令 23 条 1 項（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、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、最新の科学的津権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

討に係る評価の手法として、鉄道施設（嵩上げ式、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」及び山梨県建築基準法施行条例（「山梨県建築基準条例第21条」という山梨県補正後評価書の記載は誤記であることが明白である。以下同じ。）21条の2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3号証の1：8-3-4-25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ていると評価し、また、日影時間が規定を超えた地域は「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（変電施設、保守基地）の周囲では、山梨県建築基準法施行条例21条の2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3号証の1：8-3-4-23ないし8-3-4-25ページ）。

- (3) このように、JR東海は、環境影響評価に当たって、環境影響評価法及びその関連法令の規定に従った手続を履践した上で、事業者として環境保全措置を確実に実施することにより、日照に係る環境影響の低減が図られており、また、「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」及び山梨県建築基準法施行条例21条の2による規制との整合性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。

第6 騒音について

1 原告らの主張

原告らは、山梨実験線及び本線の走行（地下を走行する場合を除く。）に係る騒音被害が現に発生し、また今後発生するなどと主張する（原告準備書面7第4・7及び8ページ）。

2 被告の反論

(1) しかしながら、原告らの上記主張のうち、少なくとも山梨実験線についての主張は、そもそも、いかなる点で環境影響評価に問題があるとするものなのか不明である。

また、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付くのかも明らかでない。

(2) その点をおくとしても、JR東海は、山梨実験線を含む山梨県における列車の走行（地下を走行する場合を除く。）に係る騒音については、その影響を予測するに当たり、「山梨リニア実験線における事例の引用と解析」の方法、より具体的には、防音壁区間の列車走行音については、「空力音（LA）」及び「構造物音（LS）」の二つの音源について、点音源に分割し、各音源を「移動する点音源列」と考え、各々の点音源による距離減衰、回折減衰等を考慮した伝搬理論式を用い、直達音と地面反射音を合成する方法により、また、防音防災フード区間の列車走行音については、「フード透過音（LT）」「フード構造物音（LSF）」及び「桁構造物音（LSS）」の三つの音源について、点音源に分割し、各々の点音源による距離減衰、回折減衰等を考慮した伝搬理論式を用い、直達音と地面反射音を合成する方法により、騒音レベルを予測している（丙第3号証の1：8-1-2-61ないし8-1-2-65ページ、丙第3号証の2：環2-10-1ないし環2-10-3ページ）。この伝播理論に基づく予測の基本的な手法は、主務省令別表第2の参考項目「騒音」、環境要因の区分「列車の走行（地下を走行する場合を除く。）」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たものであっ

て、前記第5における日照と同様、主務省令23条（平成25年改正前主務省令8条）及び主務省令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。

また、列車の走行に係る騒音の予測は、防音壁区間においては、山梨実験線において3両編成の列車が走行した際の測定値を基に、16両編成の予測値に換算して行われているところ（丙第3号証の1：8-1-2-61ページ、丙第3号証の2：環2-10-1ページ等）、この予測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。

そして、JR東海は、環境保全措置の検討を定める主務省令29条1項（平成25年改正前主務省令14条1項）に基づき、環境保全措置として、「防音壁、防音防災フードの設置」、すなわち、騒音対策が必要な区間へ防音壁又は防音防災フードを設置すること、「防音防災フードの目地の維持管理の徹底」、すなわち、防音防災フード間目地の取り付けボルトの緩みや目地材の腐食の有無等の検査を行い、検査結果をもとに必要に応じて、取り付けボルトの増締めや目地材の交換を行うこと、「桁間の目地の維持管理の徹底」、すなわち、桁間目地の目地材の腐食や亀裂の有無、取り付け状況の確認等の検査を行い、検査結果をもとに必要に応じて、目地材の交換等を行うこと、「防音壁の改良」、すなわち、防音壁の嵩上げ又は防音壁に吸音機能を備えること、及び「個別家屋対策」、すなわち、対象となる家屋の所有者と調整したうえで、防音型アルミサッシへの取替や防振パッキングといった家屋の防音工事等を行うこと、「沿線の土地利用対策」、すなわち、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推進するよう関係機関に協力を要請することで、鉄道施設との距離を確保することを検討している（丙第3号証の1：8-1-2-86ないし8

－ 1－2－88 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、騒音が、事業者により実行可能な範囲内で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、予測結果について新幹線鉄道騒音に係る環境基準との整合が図られているか検討を行う手法を選定した(丙第3号証の1:8-1-2-88ページ)。そして、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、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推進するよう関係機関に協力を要請し、それらの対策によっても当該環境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3号証の1:8-1-2-89及び8-1-2-90ページ)。

- (3) また、JR東海は、環境影響評価法24条に基づく、国土交通大臣からの意見書に対しても、適切に対応している。すなわち、国土交通大臣は、騒音に関して、環境影響評価法24条に基づき、補正前評価書に対して、まず「①音源対策を基本とした環境保全措置の検討」として、「列車走行に伴う騒音について、環境基準の類型指定後の環境保全措置の検討に際しては、より一層の低減を検討するよう、沿線の状況を踏まえた予測及び評価を行い、音源

対策を基本として、適切な環境保全措置を講じることにより、環境基準の達成を図ること。なお、土地利用対策を含む総合的な対策の検討及び実施に当たっては、関係機関との十分な連携を図ること。」と意見を述べていた（丙第3号証の1：13－20ページ）。そこで、JR東海は、事業者の対応として、山梨県補正後評価書に「防音防災フードは、高架橋の軌道中心から25m離れで70dBを下回る性能を有し、準備書および評価書においても、生活環境の保全に配慮すべき住居等が多く存在している集落の区域や病院等の保全施設が近くにあるところにおいては、音源対策として防音防災フードを設置することを基本に考えており、結果として、地上区間の多くの部分において、この考え方により防音防災フードを設置することを想定しています。」、「新幹線鉄道騒音から通常の生活を保全する必要がある箇所該当しない、河川部、農用地、工業専用地域となっている区間の他、これらに挟まれた比較的家屋の少ない区間についても防音壁とすることを想定しています。」、「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）の配置といった土地利用対策を関係機関に要請していきませんが、それらの対策によっても環境基準が達成できない場合には、騒音防止対策（個別家屋対策）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、基準との整合性を図っていきます。」、「音源対策としての環境対策工の配置については、関係機関による土地利用対策の考え方も勘案し、現状の住居等の分布状況や土地利用の状況に基づいて、県および沿線市町と協議して決定し、計画の進捗に合わせて今後各段階で実施する説明会等の場で住民の皆様に説明し、ご理解を深めて頂く考えです。」、「土地利用対策については、昭和50年に環境庁大気保全局長から各都道府県の知事に通知された環大特第100号において、『新幹線鉄道沿線地域を含む土地利用計画を決定し、又は変更しようとする場合は、この基準の維持達成に資するよう配慮すること』とされていることから、工事期間中や供用後を含め、この趣旨

に沿った取扱いが継続して進められるよう、関係機関に協力を要請していきます。」、「完成後は、環境対策工の配置を踏まえて測定地点を選定し、騒音測定を行います。その結果、環境基準との整合が図られていない場合には、原因を究明のうえ、必要な環境保全措置を講じていきます。こうした考え方については、第8章にも記載いたしました。」などと記載して（丙第3号証の1：13-21ページ）、これに適切に対応したほか、「②モニタリングの実施」、「③走行条件の変更時等における追加的な調査、予測及び評価の実施」との、供用後も含む環境保全措置に関する国土交通大臣の意見についても、それぞれ適切な対応をしたものである（丙第3号証の1：13-22ページ）。

(4) このように、JR東海は、環境影響評価に当たって、環境影響評価法及びその関連法令に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、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を図っていくと評価し、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の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。

(5) なお、原告らは、山梨県における列車の走行（地下を走行する場合を除く。）に係る騒音の環境影響評価において6つの地点で予測値が「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」の定める基準である70dBを超えているにもかかわらず、これらについての対策が示されていないことを問題視しているようである。しかしながら、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」において、環境基準は、地域の類型ごとに定められるところ（丙第45号証）、中央新幹線については、平成30年6月25日現在、山梨県知事による地域の類型指定は行われていないため、中央新幹線に適用される「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」に基づく環境基準は定まっていないし、仮に山梨県知事による地域の類型指

定がなされ、中央新幹線に適用される新幹線鉄道騒音に係る環境基準に基づく環境基準が定まった場合には、上記のとおり、JR東海は、音源対策を実施することはもとより、土地利用対策を推進するよう関係機関に協力を要請し、それらの対策によっても当該環境基準が達成できない場合には、個別家屋対策を実施することにより、当該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、当該環境基準との整合を図っていくとしており（丙第3号証の1：8-1-2-89及び8-1-2-90ページ）、対策が示されていないとする原告らの主張は誤りである。

第7 地盤の問題について

1 原告らの主張

原告らは、甲府盆地南部は地盤が弱いことを指摘した上で、JR東海が想定しているような深度5メートル以内の基礎を設けても橋脚の安全性は確保されず、他方、基礎を深くする場合、水源の汚染や枯渇の危険がある旨主張する（原告準備書面7第5の1・8及び9ページ）。

2 被告の反論

(1) しかしながら、原告らの上記主張のうち、少なくとも橋脚の安全性に関する主張は、そもそも、いかなる点で環境影響評価に問題があると主張しているのか不明である。

また、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付くのか明らかでない。

(2) その点をおくとしても、甲府盆地南部における工事中の地下水の水位及び水質についての影響把握については、山梨県知事が、山梨県準備書に対して、「工事着手前には、生活用水等に使用されている自噴井戸や浅井戸などを含めた水利用状況調査を実施し地域の状況を把握するとともに、モニタリングを実施し、その結果を事業の実施中及び実施後の手続において明らかにする

旨を評価書に記載すること。」(丙第3号証の1:6-3-41ページ)との意見を述べたことに対応して、JR東海は、山梨県補正後評価書資料編に、甲府盆地付近の高架橋施工に伴う水資源への影響について、基礎工等の掘削工事では、施工前に詳細な地質調査等を実施し、水資源等への影響を防ぐための施工計画やモニタリング計画を策定し、工事を実施することなどの詳細な追記を行ったところである(丙第3号証の1:12-85ページ、丙3号証の2:環8-3-1ないし環8-3-7ページ)。

このように、JR東海は、山梨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ものである。

第8 景観について

1 予測手法及び結果について

(1) 原告らの主張

原告らは、高架橋及び橋梁の存在が景観に与える影響について、遠方から撮影した写真に加工を加えたイメージ図であったり、イメージ図と対比する現在の写真がないなど、十分な景観のイメージが示されているとはいえず、環境影響評価が不十分である旨主張するようである(原告準備書面7第6・9及び10ページ)。

(2) 被告の反論

ア しかしながら、原告の上記主張は、環境影響評価書の記載内容の精緻さや十分さを問題としているように見受けられるところ、そもそも、かかる主張が、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付くのか明らかでない。

イ その点をおくとしても、JR東海は、鉄道施設(地表式又は掘割式、嵩

上式、駅、変電施設、保守基地)の存在が景観に与える影響のうち主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観の変化について、その影響を予測するに当たり、フォトモンタージュ法を用いる方法により、その変化の程度を予測している(丙第3号証の1:8-5-1-22ページ)。この予測の基本的な手法は、主務省令別表第2の参考項目「主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観」、環境要因の区分「鉄道施設(地表式又は掘割式)の存在及び鉄道施設(嵩上式)の存在」に参考となる予測の基本的な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)及び環境影響評価の項目に係る予測の手法を定める主務省令25条1項1号(平成25年改正前主務省令10条1項1号)の各規定、並びに主務省令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)の各規定に基づき、合理的に選定されたものである。

ウ そして、JR東海は、環境保全措置の検討を定める主務省令29条1項(平成25年改正前主務省令14条1項)に基づき、環境保全措置として「工事に伴う改変区域をできる限り小さくする」及び「構造物の形状の配慮」を検討し(丙第3号証の1:8-5-1-94ページ)、その上で、評価の手法として、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、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、上記環境保全措置を確実に実施することを踏まえて、環境影響の回避又は低減が図られていると評価したものである(丙第3号証の1:8-5-1-94及び8-5-1-95ページ)。

2 予測対象について

(1) 原告らの主張

原告らは、「例えば、甲府市大津町の山梨県駅建設予定地には、山梨大学医学部付属病院を目安として、高さを点線で示しているに過ぎない(中略)少なくとも駅を含めた予測写真を提示しなければ、景観についての影響の程度を把握することは不可能である」などとして、景観に関する環境影響評価の内容を論難するようである(原告準備書面7第6・10ページ)。

(2) 被告の反論

ア しかしながら、この点の原告らの主張も、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付くのかは明らかでない。

イ その点をおくとしても、山梨県駅の存在が景観に与える影響については、山梨県知事が、山梨県準備書に対して、「甲府市南部に建設される駅及びその周辺の構造について『地元自治体の周辺整備計画が定まっていない。』として、駅周辺の景観に係る予測を実施していないが、当該施設は、既に予測が行われている駅周辺の橋梁等と比較しても、明らかに重厚長大な構造物が出現することとなるので、当該地域における駅の存在に関する予測を実施し、評価書に記載すること。」という意見を述べた経緯があるところ(丙第3号証の1:6-3-71ページ)、これを受け、JR東海は、山梨県補正後評価書資料編に、駅予定地周辺で多くの人が集まる施設であるアイメッセ近傍からの現況の眺望状況、高架橋及び駅ができあがった際の概ねの高さ、現時点で想定する駅の構造等の状況を追記している(丙第3号証の1:12-95ページ、丙第3号証の2:環17-2-1及び環17-2-2ページ)。

ウ このように、JR東海は、山梨県知事の意見を勘案して準備書の記載事項について検討を加え、修正を必要と認めたものについては、環境影響評

価法 21 条 1 項各号所定の当該修正の区分に応じた措置を採っており、同項の規定に従った対応を行っているところである。

3 小括

このように、J R 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、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、景観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。

以 上