

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(10)

平成30年6月25日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

被告指定代理人

今井志津

志水崇通

宇都宮憲一

千田幸司

矢澤正樹

佐竹純

内波聖弥

藤枝将海

河野真典

沖 麻未

北出徹也 (代)

福真治 (代)

中島崇 (代)

吉田育央 (代)

## 目 次

<b>第1 はじめに</b>	5
<b>第2 建設発生土に関する原告らの主張に理由がないこと</b>	5
1 原告らの主張	5
2 被告の反論	5
<b>第3 ウラン残土による放射線被害をいう原告らの主張に理由がないこと</b>	6
1 本件認可処分に係る事業については、放射性物質による大気の汚染、水質の汚濁及び土壤の汚染について環境影響評価法の規定の適用はないこと	6
2 J R 東海は岐阜県知事の意見を勘案した対応を行っていること	7
<b>第4 自然破壊をいう原告らの主張に理由がないこと</b>	16
1 原告らの主張	16
2 被告の反論	17
<b>第5 重要文化財の破壊をいう原告らの主張に理由がないこと</b>	26
1 原告らの主張	26
2 被告の反論	26
<b>第6 重金属による土壤・水質汚染をいう原告らの主張に理由がないこと</b>	31
1 原告らの主張	31
2 被告の反論	32
<b>第7 トンネル掘削による被害をいう原告らの主張に理由がないこと</b>	37
1 原告らの主張	37
2 被告の反論	37
<b>第8 騒音・振動被害をいう原告らの主張に理由がないこと</b>	46
1 原告らの主張	46
2 被告の反論	46
<b>第9 景観・日照被害をいう原告らの主張に理由がないこと</b>	51

1	原告らの主張	.....	51
2	被告の反論	.....	51

被告は、本準備書面において、岐阜県の環境影響評価について、原告らの平成29年2月24日付け準備書面4（以下「原告準備書面4」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。また、以下では、岐阜県に係る方法書、準備書、補正前評価書及び補正後評価書をそれぞれ「岐阜県方法書」、「岐阜県準備書」、「岐阜県補正前評価書」及び「岐阜県補正後評価書」という。

## 第1 はじめに

工事実施計画の認可における環境配慮審査の在り方については、被告の平成30年6月25日付け準備書面(8)第1（5ないし8ページ）で述べたとおりであるところ、原告らは、評価者であるJR東海による環境影響評価内容が十分に尽くされたか否かや、その記載内容の精緻さを問題としているようであり、環境影響評価法及びその関連法令との関係で、本件認可処分がいかなる理由で違法であると主張するものであるか判然としないが、以下では、原告準備書面4における岐阜県の環境影響評価に関する主張に対して必要と認める限度で反論しておく。

## 第2 建設発生土に関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、「建設発生土は1ヵ所の坑口から3, 460万m<sup>3</sup>排出されるとされている。」などと述べ、中央新幹線工事に伴う岐阜県内において発生すると予測されている建設発生土について、1箇所の坑口からの3460万立方メートルであると主張する（原告準備書面4の1・1ページ）。

### 2 被告の反論

しかしながら、中央新幹線工事に伴う岐阜県内において発生すると予測され

ている建設発生土は、「切土工等又は既存の工作物の除去（地表式又は掘削式、嵩上式、駅、車両基地）」によるものが340万立方メートル、「トンネルの工事（山岳トンネル、非常口（山岳部））」によるものが940万立方メートルであるから（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-6-1-1及び8-6-1-2ページ、丙第6号証の2（岐阜県評価書資料編）環18-1-1ページ）、原告らの上記主張は誤りである。

また、上記340万立方メートル及び940万立方メートルとの値は、いずれも1箇所の坑口から発生する建設発生土の量ではなく、各発生箇所から発生する建設発生土の合計値であるから（丙第6号証の2（岐阜県評価書資料編）環18-1-1及び環18-1-2ページ）、この点においても、原告らの上記主張は誤りである。

したがって、中央新幹線工事に伴う岐阜県内において発生すると予測されている建設発生土について、1箇所の坑口からの3460万立方メートルであるとする原告らの上記主張には理由がない。

### 第3 ウラン残土による放射線被害をいう原告らの主張に理由がないこと

1 本件認可処分に係る事業については、放射性物質による大気の汚染、水質の汚濁及び土壤の汚染について環境影響評価法の規定の適用はないこと

#### (1) 原告らの主張

原告らは、「岐阜県知事から求められた慎重な回避や現地調査、ウラン含有土が発生した場合の対処方法等について、何ら対応しなかった。」などと述べ、ウラン鉱床から掘り出される残土について、JR東海の対応を論難するようである（原告準備書面4の2(1)・2及び3ページ）。

#### (2) 被告の反論

しかしながら、平成25年法律第60号による改正前の環境影響評価法52条1項は、「この法律の規定は、放射性物質による大気の汚染、水質の汚

濁（水質以外の水の状態又は水底の底質が悪化することを含む。）及び土壤の汚染については、適用しない。」と定めており、経過措置を定める放射性物質による環境の汚染の防止のための関係法律の整備に関する法律附則2条<sup>1</sup>の規定により、平成27年6月1日以後に環境影響評価法27条に規定する公告が行われる事業以外の事業に係る環境影響評価その他の手続については、従前の例によるとされている。本件では、平成26年8月29日に評価書の公告がされていることから、本件認可処分に係る事業については、放射性物質による大気の汚染、水質の汚濁及び土壤の汚染について環境影響評価法の規定の適用はない。

また、被告準備書面(1)第1の5(5)ア(11ページ)で述べたとおり、主務省令21条4項5号に掲げる環境要素である「放射線の量」については、平成27年6月1日国土交通省令第43号で追加された項目であり、当該変更は本件認可処分後の改正においてなされたものであるため、本件認可処分への適用はない。

したがって、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、その前提を欠くものであり、主張自体失当である。

## 2 JR東海は岐阜県知事の意見を勘案した対応を行っていること

(1) 前記1で述べたとおり、ウラン残土による放射線被害をいう原告らの主張は、環境影響評価法及びその関連法令との関係で、その前提を欠くものであり、主張自体失当である。

---

1 放射性物質による環境の汚染の防止のための関係法律の整備に関する法律附則2条

第4条の規定による改正後の環境影響評価法（以下この条において「新法」という。）の規定は、前条第2号に掲げる規定の施行の日以後に新法第27条（中略）に規定する公告が行われる事業について適用し、その他の事業に係る環境影響評価その他の手続については、なお従前の例による。

(2) その点をおくとしても、以下に述べるとおり、JR東海は、岐阜県知事の意見を勘案した対応を行っている。

#### ア JR東海が行った対応について

##### (ア) JR東海が岐阜県知事の意見を勘案した対応を行っていること

岐阜県方法書については、丙第6号証の1（岐阜県評価書）5-4-103ないし5-4-106ページ、表5-4-3-1(1)ないし表5-4-3-1(4)に記載されているとおり、JR東海は、岐阜県知事からの意見に対して、事業者の見解を岐阜県準備書及び岐阜県評価書に記載している。

岐阜県準備書については、丙第6号証の1（岐阜県評価書）6-3-10ページ、表6-3-1-(10)に記載されているとおり、JR東海は、岐阜県知事からの意見に対して、事業者の見解を岐阜県評価書に記載している。

このように、JR東海は、放射性物質による大気の汚染、水質の汚濁及び土壌の汚染について環境影響評価法の規定の適用はない状況においても、岐阜県知事の意見を勘案した対応を行っている。

##### (イ) 原告らの主張に対する反論

a 原告らは、ウラン鉱床やそのおそれが高い場所（地層）を回避するよう慎重に検討することとの岐阜県知事の意見に対し、JR東海が、事業者の見解として、文献調査により確認したウラン鉱床は回避したこと記載したことについて、慎重に検討したとはいえないと主張するようである。

しかしながら、岐阜県評価書に、「なお、対象事業実施区域の周囲に存在するウラン鉱床について、独立行政法人日本原子力研究開発機構が、前身の動力炉・核燃料開発事業団において詳細な調査を行っており、ヒアリング及び資料収集を行った結果、ウラン鉱床の範囲は、

『日本のウラン資源』(昭和63年、動力炉・核燃料開発事業団)に最新の知見が示されており、図8-3-3-3に示すとおり計画路線(トンネル)はウラン鉱床を回避している。」(丙第6号証の1・8-3-3-13ページ)、「東濃地域のウラン鉱床については、独立行政法人日本原子力研究開発機構(以下、「旧動燃」という。)からの資料収集や専門家からのヒアリングを行い、地質の観点から、主としておわん形に窪んだ花崗岩地形があり、かつその上部に堆積した瑞浪層群のうち有機物を多く含む土岐夾炭累層との境界部分に蓄積することが分かっています。また、資料編に追記したとおり、旧動燃は、約1,400本のボーリング調査を行い、ウラン濃度を確認し、ウラン鉱床の位置を把握しています。計画路線はウラン鉱床を回避していますが、月吉鉱床北側の約3km区間では土岐夾炭累層と花崗岩の境界付近をトンネルが通過します。その近傍における旧動燃のボーリングデータによると、土岐夾炭累層の放射線計数率は下部の花崗岩よりも低い値を示していることから、ウランは蓄積されていないと考えます。」(丙第6号証の1・6-3-10ページ)などと記載されるとおり、JR東海は、旧動燃による詳細な調査の結果としてウラン鉱床の範囲について最新の知見が示された文献の調査を行っている。

したがって、JR東海が慎重に検討したとはいえないとする原告らの上記主張には理由がない。

b 原告らは、ウラン鉱床やそのおそれが高い場所について、専門機関からの資料収集や現地調査等により詳細に状況を把握することとの岐阜県知事の意見に対し、JR東海が、事業者の見解として、独立行政法人日本原子力研究開発機構からの資料収集やヒアリングを行ったと記載したことについて、現地調査が行われていないことを論難するようである。

しかしながら、そもそも、岐阜県知事の意見は、現地調査を例示するにとどまり、現地調査を必ず行うことを求める趣旨のものではない。

その点をおくとしても、独立行政法人日本原子力研究開発機構は、原子力に関する総合的な研究開発機関なのであるから、独立行政法人日本原子力研究開発機構からヒアリングを行うことは、ウラン鉱床やそのおそれが高い場所について、より詳細に状況を把握するのに十分なものである。

したがって、現地調査が行われていないことをもってJR東海が岐阜県知事の意見を勘案した対応を行っていないとする原告らの上記主張には理由がない。

c　原告らは、ウラン濃度が高い掘削土が発生した場合の取扱いについて、あらかじめ検討することとの岐阜県知事の意見に対し、JR東海が、事業者の見解として、法令等に則り適切に対処すると記載したことを論難するようである。

原告らの上記主張は、そもそも、趣旨が明らかでなく、反論の要を認めないが、これを善解し、あらかじめ検討していないことを論難する主張であるとしても、JR東海は、その後、岐阜県準備書についての岐阜県知事の意見に対し、岐阜県評価書に、事業者の見解として、「本事業において、万一、放射線量が比較的高い掘削土が確認された場合は、掘削土を覆土することにより敷地境界における放射線量を管理値以下に低減させるとともに、遮水シートなどを用いて雨水等の侵入を防止させることとします。（中略）なお、対応方法等の詳細については、放射性物質及び地質に精通した専門家の意見を踏まえながら、できるだけ早く検討を進めてまいります。また、その内容については、遅くとも工事の着手までに、その内容は県及び関係市町に報告するとともに、関係する地区における工事説明会等において地元の方々にご

説明してまいります。」（丙第6号証の1・6-3-10ページ）として、ウラン濃度が高い掘削土が発生した場合の取扱いについてより詳細に記載している。なお、JR東海は、本件認可処分後の平成28年7月、放射性物質及び地質に精通した専門家の意見を踏まえながら、岐阜県内月吉鉱床北側の約3km区間における発生土等の管理方法を具体的に定め、「岐阜県内月吉鉱床北側の約3km区間における発生土等の管理示方書（平成28年7月）」（丙第65号証。以下「管理示方書」という。）を岐阜県及び関係市に対して提出して報告を行い、また、同年9月には、岐阜県及び関係市に対して、管理示方書の改訂版（以下「改訂管理示方書」という。）の提出及び報告を行っている（丙第66号証「岐阜県内月吉鉱床北側の約3km区間における発生土等の管理示方書（平成28年9月）」）。

したがって、JR東海があらかじめ検討していないとする原告らの上記主張には理由がない。

d 原告らは、事前のボーリング調査等においてウラン含有土壤の存在を含む地質の状況把握を行い、工事計画を定めることとの岐阜県知事の意見に対し、JR東海が、何らの対応もしなかったと主張するようである。

しかしながら、JR東海は、岐阜県評価書に、事業者の見解として、「工事計画の策定にあたっては、計画路線上のウラン鉱床に比較的近い地域及び地質が類似している地域において、ボーリング調査等により地質の状況を把握します。」（丙第6号証の1・6-3-10ページ、表6-3-1(10)）として、岐阜県知事の意見に沿った対応をする記載している。

したがって、JR東海が何らの対応もしなかったとする原告らの上記主張には理由がない。

なお、JR東海は、本件認可処分前の平成23年4月から本件認可処分後の平成28年3月までにかけて、実際に、岐阜県の瑞浪市日吉町、可児郡御嵩町次月及び可児郡御嵩町美佐野において地質の状況を調査し、その結果を岐阜県及び関係市に対して報告したほか（丙第3号証の1）、平成28年度にも同様の調査を行い、その結果を岐阜県に対して報告した（丙第67号証「ウラン鉱床に比較的近い地域及び地質が類似している地域における地質状況について（平成28年度調査分）」）。

#### イ 原告らの個別の主張に対する反論

(ア) 原告らは、JR東海が管理示方書を提出した理由について、「原告らも参加する市民団体である『リニアを考える県民ネットワーク』などが独自の放射線測量調査を行ったうえで、参加人に対し、再三、調査の要請をした。その結果、これを無視できなくなった参加人は、本件認可処分後の平成28年7月になって、『岐阜県内月吉鉱床北側の約3km区間における発生土等の管理示方書』を出した。」と主張する（原告準備書面4の2(1)・3ページ）。

しかしながら、JR東海は、前記ア(イ)cで述べたとおり、本件認可処分前の段階において、岐阜県評価書に、「なお、対応方法等の詳細については、放射性物質及び地質に精通した専門家の意見を踏まえながら、できるだけ早く検討を進めてまいります。また、その内容については、遅くとも工事の着手までに、その内容は県及び関係市町に報告するとともに、関係する地区における工事説明会等において地元の方々にご説明してまいります。」と記載していたものであり（丙第6号証の1（岐阜県評価書）6-3-10ページ、丙第6号証の2（岐阜県評価書資料編）環9-2-1ページ）。管理示方書は、この記載に従い、対応方法等の詳細を検討した上で、その結果を岐阜県及び関係市に報告したもので

あって、独自の放射線測量調査を行った市民団体の要請を無視できなくなつたために公表したものではない。

したがって、この点に関する原告らの上記主張には理由がない。

(イ) 原告らは、「その示方書において、参加人もようやく『岐阜県内月吉鉱床北側の約3km区間においてウラン鉱床が生成されやすい地質を中央新幹線が通過する』ことを認めるに至った。」と主張する（原告準備書面4の2(1)・3ページ）。

しかしながら、JR東海は、本件認可処分前の段階において、岐阜県評価書に、「地質の観点から、主としておわん形に窪んだ花崗岩地形があり、かつその上部に堆積した瑞浪層群のうち有機物を多く含む土岐夾炭累層との境界部分に蓄積することが分かっています。（中略）月吉鉱床北側の約3km区間では土岐夾炭累層と花崗岩の境界付近をトンネルが通過します。」などと記載していたものであり（丙第6号証の1（岐阜県評価書）6-3-10ページ、丙第6号証の2（岐阜県評価書資料編）環9-2-1ページ）、管理示方書において、初めて認めるに至つたものではない。

したがって、原告らの上記主張には理由がない。

(ウ) 原告らは、管理示方書の適用範囲について、「当該示方書も極めて不十分である。すなわち、当該示方書の適用範囲は、『南垣外非常口から本坑接続部までの斜坑及び斜坑接続部（239k130m付近）から242k000m（注：品川駅からの距離）』とされている（注は筆者）。しかし、ウラン鉱床ないしウラン鉱床が生成されやすい地域は上記の区間に限定されるわけではない。すなわち、参加人はこの地域において十分な現地調査を行っておらず、この範囲に限定する根拠がないからである。」と主張する（原告準備書面4の2(1)・3ページ）。

しかしながら、管理示方書において、「発生土については、ウランが

蓄積されやすい地質は花崗岩上部に堆積した瑞浪層群のうち土岐夾炭累層に限られることから、上記の区間のうち、土岐夾炭累層が分布する範囲に適用する。ただし、239k130m付近から242k000m付近の外方まで瑞浪層群の土岐夾炭累層が分布する場合においても、本示方書を適用する。」（丙第65号証2ページ）と記載されているとおり、管理示方書は、「239k130m付近から242k000m付近の外方」であっても、瑞浪層群の土岐夾炭累層が分布する場合には適用されるのであるから、原告らの上記主張は、その前提において誤っている。

そして、JR東海が設定した管理示方書の適用範囲は、調査結果に基づく妥当なものである。すなわち、東濃地域のウラン鉱床については、旧動燃からの資料収集や専門家からのヒアリングを行い、地質の観点から、主としておわん形に窪んだ花崗岩地形があり、かつその上部に堆積した瑞浪層群のうち土岐夾炭累層との境界部分に蓄積することが判明していた（丙第6号証の1（岐阜県評価書）6-3-10ページ、丙第6号証の2（岐阜県評価書資料編）環9-2-1ページ）。また、旧動燃の調査による成果物及びJR東海の調査結果を基に作成した地質断面図では、月吉鉱床北側の約3km区間以外において、ウラン鉱床に比較的近い地域であっても、中央新幹線の計画路線が通過する深度に、ウラン鉱床が生成されやすいとされている花崗岩上部に堆積した土岐夾炭累層の分布は見られなかった（丙第33号証の1・24ページ）。JR東海は、このような調査結果に基づいて管理示方書の適用範囲を設定しているところ、当該調査結果については、岐阜県環境影響評価審査会地質委員会の委員から、「東濃地方の地質の状況は過去の調査により良く把握されており、過去の文献や独自の調査により、ウラン鉱床が生成されやすいとされる窪んだ花崗岩の上層に土岐夾炭累層が堆積した地層は、この約3km区間以外には見られないとした報告については妥当である」

というコメントがなされており、他の委員からも異議は述べられていない（丙第68号証3ページ）。

したがって、管理示方書の適用範囲に関する原告らの上記主張には理由がない。

(I) 原告らは、管理示方書の適用範囲に関連して、「原告らが独自に放射線測量を実施したところ、高い放射線数値を示した地点があった。（中略）とりわけ特徴的であったのは、計測した4回とも、リニアのルート上である①御嵩町次月峠245km地点が、他の地点、例えば②土岐市東濃鉱山正門前よりも数値が高かったことである。かかる計測結果からすれば、この地点は、トンネル工事により、ウラン含有量の高い残土が排出される危険性がある。ところが、当該示方書ではこの①御嵩町次月峠245km地点は適用の範囲外とされているのである。」（原告準備書面4の2(1)・3及び4ページ）と主張する。

しかしながら、原告らが実施したとする放射線測量については、具体的な計測方法等が不明であり、その測定結果は信用に足るものではない。また、原告らが言及する「御嵩町次月峠245km地点」については、JR東海が実施したボーリング調査では、中央新幹線の計画路線が通過する深度に、ウラン鉱床が生成されやすいとされている花崗岩上部に堆積した土岐夾炭累層の分布は見られなかった。さらに、JR東海は、当該調査によってできたボーリング孔を利用して、当該地点の地下において放射能検層及びウラン濃度分析を行ったが、検出された値は、東濃地域に広く分布する土岐花崗岩や苗木上松花崗岩と比較して同等以下であり、ウラン鉱床のそれに比べて非常に低いものであった（丙第33号証の1・16及び24ページ、丙第33号証の2・34ないし36ページ、52及び53ページ、丙第67号証6ページ）。

(オ) 原告らは、「参加人は、仮にウランを含有する残土が発生した場合に

は、工事ヤード(仮置き場)に30cmの覆土を施すとともに遮水シートで覆う措置を講ずるとしている。ただ、このような対処方法で実際に放射線の影響が遮断されるのかはなはだ疑問である。」と主張する(原告準備書面4の2(1)・4ページ)。

しかしながら、覆土の実施という措置については、瑞浪超深地層研究所による掘削土堆積場の空間放射量率測定値においても、覆土の実施により放射線量率が減少することが示されている(丙第69号証12ページ)。なお、遮水及び線量を抑えるための対策として遮水シートで覆うという措置は一例であることから(丙第68号証8ページ)、改訂管理示方書では、発生土のウラン濃度が管理値を超過した場合、異常時連絡体制表に沿って連絡した上で、「対象の発生土に覆土(30cm)と遮水シート等を実施」するものとされている(丙第66号証4ないし6ページ。傍点は引用者)。

#### ウ 小括

以上のとおり、本件認可処分に係る事業については、放射性物質による大気の汚染、水質の汚濁及び土壤の汚染について環境影響評価法の適用はない。また、主務省令21条4項5号に掲げる環境要素である「放射線の量」の項目は、本件認可処分後の改正において追加されたものであり、本件認可処分への適用はない。

さらに、その点をおくとしても、JR東海は、岐阜県知事の意見を勘案した対応を行っている。

したがって、ウラン残土による放射線被害をいう原告らの主張には理由がない。

### 第4 自然破壊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、岐阜県中津川市千旦林の湧水湿地である岩屋堂湿地には、ハナノキやシデコブシが自生しているほか、多数の希少種が生息していると述べた上で、「かかる湧水湿地を、リニア岐阜県駅へのアクセスとして計画されている濃飛横断自動車道が横断する。このようなりニアに関連する道路計画により、貴重な動植物が絶滅する危険性がある。」などと主張する（原告準備書面4の2(2)・5ページ）。

## 2 被告の反論

しかしながら、そもそも、濃飛横断自動車道の建設事業の事業主体は岐阜県であり、JR東海はその事業主体ではないから、原告らの上記主張は、趣旨が明らかでない。

また、被告準備書面(8)第1の4(6ページ)で述べたように、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も明らかでない。

それらの点をおくとしても、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い、環境の保全についての適正な配慮を行っている。

### (1) JR東海が行った環境影響評価の結果

動物、植物及び生態系に対する工事の実施及び鉄道施設の存在による影響についてJR東海が行った環境影響評価の結果は、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-4-1-1ないし8-4-3-103ページに記載のとおりである。

### ア 調査の手法及び結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、動物、植物及び生態系への影響に

ついて、主務省令の定めるところにより、調査の手法を選定している。

すなわち、JR東海は、動物への影響についての調査の基本的な手法として、文献調査により、地域に生息する動物関連の文献を収集し整理し、必要に応じて専門家へのヒアリングを行うという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-4-1-1ページ）。また、植物への影響についての調査の基本的な手法として、文献調査により、地域に生育する高等植物関連の文献、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いう手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-4-2-1ページ）。さらに、生態系への影響についての調査の基本的な手法として、文献その他の資料による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析を基本とし、現地踏査により補足するという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-4-3-1ページ）。

これらの調査の基本的な手法は、主務省令別表第2において、いずれも「文献その他の資料及び現地調査による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析」とし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<sup>2</sup>）に基づき合理的に選定されたものである。JR東海は、同様に、調査すべき項目、調査地域、調査地点、調査期間等のその他の調査の手

---

## 2 主務省令23条（平成25年改正前主務省令8条に対応）

1項 事業者は、対象鉄道建設等事業に係る環境影響評価の調査及び予測の手法（括弧内省略）を選定するに当たっては、各参考項目ごとに別表第2に掲げる参考となる調査及び予測の手法（括弧内省略）を勘案しつつ、最新の科学的知見を反映するよう努めるとともに、最適な手法を選択しなければならない。

2項以下 略

法についても、主務省令の定めるところにより、選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-4-1-1ないし8-4-1-14ページ、8-4-2-1ないし8-4-2-10ページ及び8-4-3-1ページ）。

(イ) そして、JR東海は、上記手法を用いて行った調査の結果の概要を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-4-1-15ないし8-4-1-41ページ（動物への影響）、8-4-2-10ないし8-4-2-34ページ（植物への影響）及び8-4-3-2ないし8-4-3-32ページ（生態系への影響）に記載している。

#### イ 予測の手法及び結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、動物、植物及び生態系への影響について、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、動物への影響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6号証の1（岐阜県評価書）8-4-1-42ページ）。また、植物への影響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、重要な種及び群落への影響の種類、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6号証の1（岐阜県評価書）8-4-2-35ページ）。さらに、生態系への影響に係る予測の基本的な手法として、工事の実施及び鉄道施設の存在と地域を特徴付ける生態系の注目種等のハビタットの分布から、ハビタットが消失する範囲並びにその程度、注目種等の移動経路が分断される区間並びにその程度を把握し、次に、それらが注目種等のハビタットの変化及びそれに伴う地域を特徴付ける生態系に及ぼす影響の程度を注目種等の生態並びに注目種等との他の動物・植物との関係を踏まえ、

既存の知見を参考に予測するという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-4-3-33ページ）。

これらの予測の基本的な手法は、主務省令別表第2において、それぞれ、「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」、「植物の重要な種及び群落について、分布又は生育環境の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析」、「注目種等について、分布、生息環境又は生育環境の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析」として参考となる予測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）に基づき合理的に選定されたものである。

JR東海は、同様に、予測地域、予測対象時期等のその他の予測の手法についても、主務省令の定めるところにより、選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-4-1-42ないし8-4-1-46ページ、8-4-2-35ないし8-4-2-37ページ、8-4-3-3ないし8-4-3-35ページ）。

(1) そして、JR東海は、上記手法を用いて行った予測の結果を、岐阜県評価書8-4-1-47ないし8-4-1-122ページ（動物への影響）、8-4-2-38ないし8-4-2-76ページ（植物への影響）及び8-4-3-36ないし8-4-3-91ページ（生態系への影響）に記載している。

#### ウ 環境保全措置

JR東海は、以下に述べるとおり、動物、植物及び生態系への影響について、主務省令の定めるところにより、環境保全措置の検討を行っている。すなわち、JR東海は、動物への影響について、計画の立案の段階において、動物に係る環境影響を回避又は低減するため「重要な種の生息地の全体又は一部を回避」、「工事に伴う改変区域をできる限り小さくする」、「資

材運搬等の適正化」、「工事施工ヤード等の林縁保護植栽等の実施」、「汚濁処理施設及び仮設沈砂池の設置」及び「防音シート、防音扉、低騒音・低振動型の建設機械の採用」について検討し、また、事業者により実行可能な範囲内で、工事の実施及び鉄道施設の存在による動物に係る環境影響を回避又は低減することを目的として、環境保全措置の検討を行っている。そして、検討に当たっては、「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」を基本とした上で、さらに影響を低減させる措置を実施し、その結果を踏まえ、必要な場合には、損なわれる環境の有する価値を代償するための措置を検討している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-4-1-123ないし8-4-1-127ページ）。

J R 東海は、植物への影響について、計画の立案の段階において、植物に係る環境影響を回避又は低減するため「重要な種の生育環境の全体又は一部を回避」、「工事に伴う改変区域をできる限り小さくする」及び「工事施工ヤード等の林縁保護植栽等の実施」について検討し、また、事業者により実行可能な範囲内で、工事の実施及び鉄道施設の存在による植物に係る環境影響を回避又は低減することを目的として、環境保全措置の検討を行っている。そして、検討に当たっては、「重要な種の生育環境の全体又は一部を回避」、「工事に伴う改変区域をできる限り小さくする」を基本とした上で、さらに影響を低減させる措置を実施し、その結果を踏まえ、必要な場合には、損なわれる環境の有する価値を代償するための措置を検討している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-4-2-77ないし8-4-2-79ページ）。

J R 東海は、生態系への影響について、計画の立案の段階において、生態系に係る環境影響を回避又は低減するため「注目種等の生息・生育地の全体又は一部を回避」、「工事に伴う改変区域をできる限り小さくする」、

「資材運搬等の適正化」、「工事施工ヤード等の林縁保護植栽等の実施」、  
「汚濁処理施設及び仮設沈砂池の設置」及び「防音シート、防音扉、低騒  
音・低振動型の建設機械の採用」について検討している。また、事業者に  
より実行可能な範囲内で、工事の実施及び鉄道施設の存在による生態系に  
係る環境影響を回避又は低減することを目的として、注目種等及び保全対  
象種を対象に、環境保全措置の検討を行っている。そして、検討に当たつ  
ては、「注目種等の生息・生育地の全体又は一部を回避」、「工事に伴う改  
変区域をできる限り小さくする」を基本とした上で、さらに影響を低減さ  
せる措置を実施し、その結果を踏まえ、必要な場合には、損なわれる環境  
の有する価値を代償するための措置を検討している（丙第6号証の1（岐  
阜県評価書）8-4-3-92ないし8-4-3-95ページ）。

このように、JR東海は、環境保全措置の検討を定める主務省令29条  
1項及び2項（平成25年改正前主務省令14条1項及び2項）<sup>3</sup>に基づ  
き、環境保全措置の検討を行っている。

JR東海は、同様に、主務省令の定めるところにより、検討結果の整理  
を行うとともに、事後調査の項目及び手法の選定を行っている（丙第6号  
証の1（岐阜県評価書）8-4-1-127ないし8-4-1-132ペ  
ージ、8-4-2-79ないし8-4-2-82ページ、8-4-3-9

---

3 主務省令29条（平成25年改正前主務省令14条に対応）：

- 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。
- 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。

5ないし8-4-3-102ページ)。

## エ 評価の手法及び結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、動物、植物及び生態系への影響について、主務省令の定めるところにより、評価の手法を選定している。

すなわち、JR東海は、動物、植物及び生態系への影響についての評価の手法として、調査、予測結果及び環境保全措置の検討を行った結果について、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についての見解を明らかにするという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-4-1-132ページ、8-4-2-83ページ、8-4-3-103ページ）。

この評価の手法は、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)<sup>4</sup>に掲げられた事項に留意して選定されたものである。

(1) そして、JR東海は、上記手法により評価を行った結果を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-4-1-132ページ、8-4-2-83ページ、8-4-3-103ページに記載している。

JR東海は、上記の調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った結果を踏まえ、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。

---

4 主務省令26条（平成25年改正前主務省令11条に対応）：

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により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかを評価すること。

2号 前号に掲げる手法は、評価の根拠及び評価に関する検討の経緯を明らかにできるようにすること。

3号 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こと。

4号 前号に掲げる手法は、次に掲げるものであること。

イ 当該基準又は目標に照らすこととする考え方を明らかにできるようにするもの。

ロ 工事の実施に当たって長期間にわたり影響を受けるおそれのある環境要素であって、当該環境要素に係る環境基準が定められているものについては、当該環境基準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検討すること。

5号 略

## オ 国土交通大臣の意見とJR東海の対応

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

すなわち、国土交通大臣は、動物について、例えば、オオタカ（千旦林南ペア）に関して、「営巣中心域に改変の可能性がある範囲の一部が含まれる計画となっているが、営巣期（2～7月）における営巣中心域の人の立ち入りについてはオオタカの生息に支障を来すおそれがあることから、営巣中心域や高利用域といった繁殖に重要な地域のできる限りの回避や営巣期の工事の回避等を行うこと。」との意見を述べていた（丙第6号証の1・13-40ページ）。そこで、JR東海は、事業者の対応として、岐阜県補正後評価書に「改変の可能性のある範囲から改変区域を絞り込む過程において営巣中心域をできる限り回避するよう計画するとともに、高利用域において、工事に伴う改変区域をできる限り小さくし影響を回避・低減するよう計画してまいります。また、コンディショニングの実施や防音シート、低騒音・低振動型の建設機械の採用、工事従事者に対して不用意に林内へ立ち入らないよう指導を徹底していくことなどの措置により影響の低減を図ってまいります。今後は、工事開始までの継続的な確認調査及び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検討を行っていきます。」と記載し（丙第6号証の1・13-40ページ）、他の国土交通大臣の意見に対しても、動物については、丙第6号証の

1・13-3ないし13-44ページ、植物については、丙第6号証の1・13-45ページ、生態系については、丙第6号証の1・13-46ページにそれぞれ事業者の対応を記載して、これらに適切に対応したものである。

## (2) 小括

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、動物、植物及び生態系に係る環境影響の回避又は低減が図られていると評価し、以上の評価を踏まえ、国土交通大臣としても、環境影響が事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、環境保全についての配慮が適正になされていると判断したものである。

## 第5 重要文化財の破壊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、岐阜県可児市久々利地区周辺には古窯跡群が点在していると述べた上で、「そのような場所に高架橋が設置されリニアが通過する予定であり、貴重な文化財にどのような影響が生じるのか、近隣で生活する人々の歴史的遺産の破壊への不安は計り知れない。」などと主張する（原告準備書面4の2(3)・5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付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、環境影響評価法及びその関連法令の規定に従い、環境の保全についての適正な配慮を行っている。

## (1) J R 東海が行った環境影響評価の結果

鉄道施設の存在による土地の改変による文化財への影響についてJ R 東海が行った環境影響評価の結果は、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-3-6-1ないし8-3-6-23ページに記載のとおりである。

### ア 調査の手法及び結果

(ア) J R 東海は、以下に述べるとおり、文化財への影響について、主務省令の定めるところにより、調査の手法を選定している。

すなわち、J R 東海は、法令等で指定、登録又は定められた有形文化財（建造物）、有形民俗文化財（家屋）、史跡、名勝、天然記念物及び伝統的建造物群保存地区並びに国及び地方公共団体により周知されている埋蔵文化財包蔵地の分布状況についての調査の基本的な手法として、文献調査により、文化財関連の文献、資料を収集し、整理し、文献調査を補完するために、関係自治体等へのヒアリングを行うという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-6-1ページ）。

この調査の基本的な手法は、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)<sup>5</sup>において、調査の手法として選定すべきものとされている「国又は関係する地方公共団体が有する文献その他の資料の入手、専門家等からの科学的知見の聴取、現地調査その他の方法により調査すべき情報を収集し、その結果を整理し、及び解析する手法」として掲げられたものであって、同号に基づき合理的に選定されたものである。JR東海は、同様に、調査すべき項目、調査地域、調査期間のその他の調査の手法についても、主務省令の定めるところにより、選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-6-1ページ）。

(イ) そして、JR東海は、上記手法を用いて行った調査の結果の概要を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-3-6-1ないし8-3-6-16ページ（文化財）に記載している。

#### イ 予測の手法及び結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、文化財への影響について、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。

---

#### 5 主務省令24条1項（平成25年改正前主務省令9条1項に対応）：

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 略

2号 調査の基本的な手法 国又は関係する地方公共団体が有する文献その他の資料の入手、専門家等からの科学的知見の聴取、現地調査その他の方法により調査すべき情報を収集し、その結果を整理し、及び解析する手法

3号以下 略

すなわち、JR東海は、鉄道施設（トンネル、地表式又は掘割式、嵩上式、駅、車両基地、換気施設、変電施設）の存在に係る文化財への影響に係る予測の基本的な手法として、鉄道施設（トンネル、地表式又は掘割式、嵩上式、駅、車両基地、換気施設、変電施設）の存在に係る土地の改変区域と文化財の分布状況の重ね合わせにより、文化財が消失又は改変する範囲を把握し、文化財への影響を定性的に予測するという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-6-17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）<sup>6</sup>及び主務省令25条2項により「第25条第1項第1号に規定する予測の基本的な手法については、定量的な把握が困難な場合にあっては、定性的に把握する手法を選定するものとする。」と読み替えた上で準用される8条2項（平成25年改正前主務省令10条2項）<sup>7</sup>に基づき合理的に選定されたものである。JR東海は、同様に、予測地域、予測地点、予測対象時期のその他の予測の手法についても、主務省令の

---

#### 6 主務省令25条1項（平成25年改正前主務省令10条1項に対応）：

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

##### 1号 予測の基本的な手法 環境の状況の変化又は環境への負荷の量を、理論に基づく計算、

模型による実験、事例の引用又は解析その他の手法により、定量的に把握する手法

#### 7 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。

定めるところにより、選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-6-17ページ）。

(イ) そして、JR東海は、上記手法を用いて行った予測の結果を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-3-6-17ないし8-3-6-20ページ（文化財）に記載している。

#### ウ 環境保全措置

JR東海は、以下に述べるとおり、文化財への影響について、主務省令の定めるところにより、環境保全の検討を行っている。

すなわち、JR東海は、鉄道施設（トンネル、地表式又は掘割式、嵩上式、駅、車両基地、換気施設、変電施設）の存在に係る文化財への影響について、「改変区域をできる限り小さくする」、「適切な構造及び工法の採用」、「試掘・確認調査及び発掘調査の実施」及び「遺跡の発見に関する届出」を実施することを検討し、文化財への影響を回避又は低減できることから、これらの環境保全措置が実施に適していると検討している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-6-21ページ）。

このように、JR東海は、環境保全措置の検討を定める主務省令29条1項及び2項（平成25年改正前主務省令14条1項及び2項）に基づき、環境保全措置の検討を行っている（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-6-21ないし8-3-6-23ページ）。

#### エ 評価の手法及び結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、文化財への影響について、主務省令の定めるところにより、評価の手法を選定している。

すなわち、JR東海は、鉄道施設（トンネル、地表式又は掘割式、嵩上式、駅、車両基地、換気施設、変電施設）の存在に係る文化財への影響についての評価の手法として、調査、予測結果及び環境保全措置の検討を行った結果について、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についての見解を明らかにするという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-6-23ページ）。

この評価の手法は、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）に掲げられた事項に留意して選定されたものである。

(1) そして、JR東海は、上記手法により評価を行った結果を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-3-6-23ページに記載している。

JR東海は、文化財への影響について、上記の調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った結果を踏まえ、環境影響の低減が図られていると評価した。

## (2) 小括

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、文化財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、環境保全についての配慮が適正になされていると判断したものである。

## 第6 重金属による土壤・水質汚染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、「可児市久々利一帯は美濃帶と呼ばれる砂岩、チャートを中心とした堆積岩の地盤がある。その中の黄鉄鉱成分が水と反応して酸性水を作り出し、その酸性水は他の鉱物と反応して重金属などの有害物質を溶出し、汚染水となって河川に流出し下流域に被害を及ぼす。（中略）JR東海は、トンネルが『美濃帶』に遭遇することは認めているが、ボーリング調査すら行っておらず、処分地・方法も明らかにしていない。」などと主張する（原告準備書面4の2

(4)・5ないし6ページ)。

## 2 被告の反論

しかしながら、JR東海は、土壤汚染の状況及び地質の状況について、土壤汚染に関する文献や資料を収集して整理し、文献調査を補完するために、関係自治体等へのヒアリング及び自然由来の重金属等に係る現地調査を地層に応じて行っている。具体的には、JR東海は、対象事業実施区域及びその周囲のうち、山岳トンネル、非常口（山岳部）、地表式又は掘割式、高架橋・橋梁、地上駅、車両基地、換気施設及び変電施設を対象に、切土工等又は既存の工作物の除去若しくはトンネルの工事に係る土壤汚染の影響を受けるおそれがあると認められる地域について、当該地域において構成されている代表的な地質を選定し、ボーリング調査等を行っている（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-3-1及び8-3-3-2ページ、丙第6号証の2（岐阜県評価書資料編）事7-8及び事7-9ページ）。

また、JR東海は、発生土の処分地及び処分方法についても、予測結果の記載に必要な限度で岐阜県評価書に記載している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-3-15及び8-3-3-16ページ、8-3-3-20ページ）。

したがって、原告らの上記主張は、そもそも、その前提を欠くものであり、失当である。

また、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も明らかでない。

それらの点をおくとしても、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い、環境の保全についての適正な配慮を行っている。

### （1）JR東海が行った環境影響評価の結果

土壤汚染についてJR東海が行った環境影響評価の結果は、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-3-3-1ないし8-3-3-24ページに記載の

とおりである。なお、工事の実施（トンネルの工事）による水資源への影響についてJR東海が行った環境影響評価の結果については、後記第7の2(1)において述べることとする。

#### ア 調査の手法及び結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、土壤汚染の状況及び地質の状況について、主務省令の定めるところにより、調査の手法を選定している。

すなわち、JR東海は、調査の基本的な手法として、文献調査により、土壤汚染に関する文献、資料を収集し、整理するとともに、文献調査を補完するために関係自治体等へのヒアリング及び自然由来の重金属等に係る現地調査を地層に応じて行うという手法を選定した（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-3-1ページ）。

この調査の基本的な手法は、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）において、調査の手法として選定すべきものとされている「国又は関係する地方公共団体が有する文献その他の資料の入手、専門家等からの科学的知見の聴取、現地調査その他の方により調査すべき情報を収集し、その結果を整理し、及び解析する手法」として掲げられたものであって、同号に基づき合理的に選定されたものである。JR東海は、同様に、調査すべき項目、調査地域、調査地点、調査期間のその他の調査の手法についても、主務省令の定めるところにより、選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-3-1ないし8-3-3-7ページ）。

(イ) そして、JR東海は、上記手法を用いて行った調査の結果の概要を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-3-3-7ないし8-3-3-14ページに記載している。

#### イ 予測の手法及び結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、トンネル工事に係る土壤汚染につ

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。

J R 東海は、トンネル工事に係る土壤汚染についての予測の基本的な手法として、調査結果と工事計画を勘案し、本事業の実施による影響を定性的に予測するという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-3-20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）に基づき合理的に選定されたものである。J R 東海は、同様に、予測地域、予測対象時期のその他の予測の手法についても、主務省令の定めるところにより、選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-3-20ページ）。

(1) そして、J R 東海は、上記手法を用いて行った予測の結果を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-3-3-20及び8-3-3-21ページに記載している。

#### ウ 環境保全措置

J R 東海は、以下に述べるとおり、トンネル工事に係る土壤汚染について、主務省令の定めるところにより、環境保全措置の検討を行っている。

すなわち、J R 東海は、トンネル工事に係る土壤汚染について、「発生土に含まれる重金属等の定期的な調査」、「仮置き場における発生土の適切な管理」、「工事排水の適切な処理」、「薬液注入工法における指針の順守」及び「発生土を有効利用する事業者への土壤汚染に関する情報提供の徹底」を実施することを検討し、土壤汚染に係る環境影響を回避できるこ

とから、これらの環境保全措置が実施に適していると検討している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-3-21ページ）。

このように、JR東海は、環境保全措置の検討を定める主務省令29条1項及び2項（平成25年改正前主務省令14条1項及び2項）に基づき、環境保全措置の検討を行っている（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-3-22及び8-3-3-23ページ）。

## エ 評価の手法及び評価の結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、トンネル工事に係る土壤汚染について、主務省令の定めるところにより、評価の手法を選定している。

すなわち、JR東海は、トンネル工事に係る土壤汚染についての評価の手法として、調査、予測結果及び環境保全措置の検討を行った結果について、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についての見解を明らかにするという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-3-24ページ）。

この評価の手法は、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）に掲げられた事項に留意して選定されたものである。

(イ) そして、JR東海は、上記手法により評価を行った結果を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-3-3-24ページに記載している。

JR東海は、トンネルの工事に伴う土壤汚染に係る環境影響について、上記の調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った結果を踏まえ、環境影響を回避できるものと評価した（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-3-24ページ）。

## オ 国土交通大臣の意見とJR東海の対応

また、環境影響評価法33条1項は、審査に際し、補正後評価書のみならず、同法24条の書面（免許等を行う者による補正前評価書に対する環

境の保全の見地からの意見書)に基づいて審査をしなければならないとしているところ、JR東海は、次に述べるとおり、国土交通大臣からの上記意見書に対して、適切に対応したものである。

すなわち、国土交通大臣は、土壤汚染に関して、例えば、「①土壤汚染の可能性がある地域における発生土の汚染状況調査」「本事業に起因する汚染土壤の拡散を未然に防止するため、トンネル工事等に伴う発生土については、自然由来の重金属等による汚染の状況を定期的に調査すること。なお、調査頻度については、専門家等の助言を踏まえ決定するとともに、工事着手前までに具体的な計画を策定すること。」などとの意見を述べていた(丙第6号証の1・13-29ページ)。そこで、JR東海は、事業者の対応として、岐阜県補正後評価書に「本事業に起因する汚染土壤の拡散を未然に防止するため、資料編に記載のとおり、トンネル工事等に伴う発生土について、まず資料等調査などの結果に基づき、以後の段階で詳しく調査をすべき地質の絞り込みを行います。その結果、工事実施区域において自然由来重金属等による汚染のおそれがある場合には、地質調査の結果等から対策が必要な地質の分布状況、溶出特性等を把握し、発生土に含まれる重金属等の定期的な調査を実施します。」などと記載し(丙第6号証の1・13-29ページ)、他の国土交通大臣の意見に対しても、事業者の対応を記載して(丙第6号証の1・13-29ページ)、これらに適切に対応したものである。

## (2) 小括

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行することにより、土壤汚染に係る環境影響の回避又は低減が図られていると評価し、以上の評価を踏まえ、国土交通大臣としても、環境影響が事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減され

ており、環境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7 トンネル掘削による被害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、「トンネルが通過する地域では、河川・井戸などの枯渇、地盤沈下、家屋の傾きが予測される。また、限られた水源に依拠する農業用水への影響は深刻になることが予想される。」などと主張する（原告準備書面4の2(5)・6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付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、環境影響評価法及びその関連法令の規定に従い、環境の保全についての適正な配慮を行っている。

なお、原告らの上記主張は、そもそも趣旨が明らかでないが、善解すれば、水資源への影響及び地盤沈下を問題視するようであると解されることから、以下、両者について順に述べることとする。

#### (1) 水資源への影響についてJR東海が行った環境影響評価の結果

工事の実施時におけるトンネルの工事及び鉄道施設（トンネル）の存在に係る水資源への影響についてJR東海が行った環境影響評価の結果は、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-2-4-1ないし8-2-4-38ページに記載のとおりである。

#### ア 調査の手法及び結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、水資源への影響について、主務省令の定めるところにより、調査の手法を選定している。

すなわち、JR東海は、調査の基本的な手法として、文献調査により、水資源としての飲料用、農業用、水産用、工業用等の利用状況の文献、資料を収集し、整理し、文献調査の補完のため、関係自治体等へのヒアリングを行うという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-2-4-1ページ）。

この調査の基本的な手法は、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）において、調査の手法として選定すべきものとされている「国又は関係する地方公共団体が有する文献その他の資料の入手、専門家等からの科学的知見の聴取、現地調査その他の方法により調査すべき情報を収集し、その結果を整理し、及び解析する手法」として掲げられたものであって、同号に基づき合理的に選定されたものである。JR東海は、同様に、調査すべき項目、調査地域、調査期間のその他の調査の手法についても、主務省令の定めるところにより、選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-2-4-1ページ）。

(イ) そして、JR東海は、上記手法を用いて行った調査の結果の概要を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-2-4-1ないし8-2-4-28ページに記載している。

#### イ 予測の手法の結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、トンネルの工事及び鉄道施設（トンネル）の存在に係る水資源への影響について、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、トンネルの工事に係る水資源への影響に係る予測の基本的な手法として、水資源への影響の主要な要因であるトンネルの工事に係る公共用水域の水質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の水質、水位への影響を把握し、環境

保全措置を明らかにすることにより水資源への影響を定性的に予測するという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-2-4-29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）に基づき合理的に選定されたものである。JR東海は、同様に、予測地域、予測対象時期のその他の予測の手法についても、主務省令の定めるところにより選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-2-4-29ページ）。

(1) そして、JR東海は、上記手法を用いて行った予測の結果を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-2-4-29及び8-2-4-30ページに記載している。

#### ウ 環境保全措置

JR東海は、以下に述べるとおり、工事の実施時におけるトンネルの工事及び鉄道施設（トンネル）の存在に係る水資源への影響について、主務省令の定めるところにより、環境保全措置の検討を行っている。

すなわち、JR東海は、「工事排水の適切な処理」、「工事排水の監視」、「処理設備の点検・整備による性能維持」、「放流時の放流箇所及び水温の調整」、「適切な構造及び工法の採用」、「薬液注入工法における指針の順守」、「地下水等の監視」、「応急措置の体制整備」及び「代替水源の確保」を実施することを検討し、「工事排水の適切な処理」、「工事排水の監視」、「処理設備の点検・整備による性能維持」、「放流時の放流箇所及び

水温の調整」、「適切な構造及び工法の採用」、「薬液注入工法における指針の順守」、「地下水等の監視」及び「応急措置の体制整備」については、水資源への影響を低減でき、「代替水源の確保」については、水資源の利用への影響を代償できることから、これらの環境保全措置が実施に適していると検討している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-2-4-31及び8-2-4-32ページ）。

このように、JR東海は、環境保全措置の検討を定める主務省令29条1項及び2項（平成25年改正前主務省令14条1項及び2項）に基づき、環境保全措置の検討を行っている（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-2-4-33ないし8-2-4-37ページ）。

## エ 評価の手法及び評価の結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、工事の実施時におけるトンネルの工事及び鉄道施設（トンネル）の存在に係る水資源への影響について、主務省令の定めるところにより、評価の手法を選定している。

すなわち、JR東海は、工事の実施時におけるトンネルの工事及び鉄道施設（トンネル）の存在に係る水資源への影響についての評価の手法として、調査、予測結果及び環境保全措置の検討を行った結果について、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についての見解を明らかにするという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-2-4-37ページ）。

この評価の手法は、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）に掲げられた事項に留意して選定されたものである。

(イ) そして、JR東海は、上記手法により評価を行った結果を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-2-4-38ページに記載している。

JR東海は、工事の実施時におけるトンネルの工事及び鉄道施設（ト

ンネル）の存在に係る水資源への影響について、上記の調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った結果を踏まえ、環境影響の低減が図られていると評価した。

#### オ 国土交通大臣の意見とJR東海の対応

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

すなわち、国土交通大臣は、水資源に関して、例えば、「(4)事業前後におけるモニタリングの実施」「地下水位の低下及び河川流量の減少が生ずる可能性のある地域として、予測及び評価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に影響が生じている可能性が確認された場合は、まず应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。」などとの意見を述べていた（丙第6号証の1・13-27ページ）。そこで、JR東海は、事業者の対応として、岐阜県補正後評価書に「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しながら、必要な恒久対策を実施していきます。水生生物への影響については、2.4(2)②に記載の通り、「対応してまいります。」などと記載し（丙第6号証の1・13-27ページ）、その他の国土交通大臣の意見に対しても、事業者の対応を記載して（丙第6号証の1・13-24ないし13-28ページ）、これらに適切に対応したものである。

### 力 小括

このように、JR東海は、環境影響評価に当たって、環境影響評価法及びその関連法令の規定に従った手続を履践した上で、事業者として環境保全措置を確実に実施することにより、水資源に係る環境影響の回避又は低減が図られていると評価し、以上の評価を踏まえ、国土交通大臣としても、環境影響が事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、環境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) 地盤沈下についてJR東海が行った環境影響評価の結果

トンネルの工事による地盤沈下についてJR東海が行った環境影響評価の結果は、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-3-2-1ないし8-3-2-4ページに記載のとおりである。

#### ア 調査の手法及び結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、地盤沈下について、主務省令の定めるところにより、調査の手法を選定している。

すなわち、JR東海は、調査の基本的な手法として、文献調査により、地盤沈下関連の文献、資料を収集し、整理するという手法を選定してい

る（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-2-1ページ）。

この調査の基本的な手法は、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）において、調査の手法として選定すべきものとされている「国又は関係する地方公共団体が有する文献その他の資料の入手、専門家等からの科学的知見の聴取、現地調査その他の方法により調査すべき情報を収集し、その結果を整理し、及び解析する手法」として掲げられたものであって、同号に基づき合理的に選定されたものである。JR東海は、同様に、調査すべき項目、調査地域、調査期間のその他の調査の手法についても、主務省令の定めるところにより、選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-2-1ページ）。

- (イ) そして、JR東海は、上記手法を用いて行った調査の結果の概要を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-3-2-1ページに記載している。

#### イ 予測の手法及び結果

- (ア) JR東海は、以下に述べるとおり、地盤沈下について、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、トンネルの工事に係る地盤沈下に係る予測の基本的な手法として、トンネルの工事に係る地盤沈下について、周辺の地層を考慮して、定性的に予測するという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-2-2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）に基づき

合理的に選定されたものである。JR東海は、同様に、予測地域、予測対象時期のその他の予測の手法についても、主務省令の定めるところにより、選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-2-2ページ）。

- (イ) そして、JR東海は、上記手法を用いて行った予測の結果を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-3-2-2ページに記載している。

#### ウ 環境保全措置

JR東海は、以下に述べるとおり、地盤沈下について、主務省令の定めるところにより、環境保全措置の検討を行っている。

すなわち、JR東海は、地盤沈下について、「適切な構造及び工法の採用」を実施することを検討し、地盤沈下への影響を回避又は低減できることから、この環境保全措置が実施に適していると検討している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-2-2ページ）。

このように、JR東海は、環境保全措置の検討を定める主務省令29条1項及び2項（平成25年改正前主務省令14条1項及び2項）に基づき、環境保全措置の検討を行っている（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-2-3及び8-3-2-4ページ）。

#### エ 評価の手法及び結果

- (ア) JR東海は、以下に述べるとおり、地盤沈下について、主務省令の定めるところにより、評価の手法を選定している。

すなわち、JR東海は、トンネルの工事に係る地盤沈下についての評価の手法として、調査・予測結果及び環境保全措置の検討を行った結果について、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という手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-2-4ページ）。

この評価の手法は、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）に掲げられた事項に留意して選定されたものである。

(イ) そして、JR東海は、上記手法により評価を行った結果を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-3-2-4ページに記載している。

JR東海は、地盤沈下について、上記の調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った結果を踏まえ、環境影響の回避又は低減が図られていると評価した。

#### オ 国土交通大臣の意見とJR東海の対応

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

すなわち、国土交通大臣は、地盤沈下に関して、「工事中及び工事完了後において、土被りの小さい山岳トンネル区間で地上に住居等が存在する区間のうち適切な箇所を選定し、一定の期間、地盤沈下に関する事後調査を実施し、地盤変形の程度を把握するとともに、その結果に応じて、適切な環境保全措置を講じること。」との意見を述べていた（丙第6号証の1・13-29ページ）。そこで、JR東海は、事業者の対応として、岐阜県補正後評価書に「土被りが小さく、地質的に未固結層である山岳トンネル区間で地上に住居等が存在する区間では、第8章及び第10章に記載の通り、掘削工事の際、切羽が測定点から一定の範囲内にある期間中、地表面における沈下量の測定を事後調査として実施し、地盤変形の影響の有無について確認を行い、その結果必要な場合には、トンネル支保工や補助工法の追加等、適切な環境保全措置を講じてまいります。また、掘削工事完了後、覆工コンクリートの施工が完了するまでの期間においても、同様の

測定を実施してまいります。」と記載して（丙第6号証の1・13-29ページ），適切に対応したものである。

### 力 小括

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、地盤沈下に係る環境影響の回避又は低減が図られていると評価し、以上の評価を踏まえ、国土交通大臣としても、環境影響が事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、環境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8 騒音・振動被害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、「岐阜県には中間駅である岐阜県駅が設置される。これは地上部に設置される予定であるため、リニアがトンネルから出る際の微気圧波や防音壁区間の低周波音などの騒音・振動の被害が予想される。」などと主張する（原告準備書面4の2(6)・6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付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、環境影響評価法及びその関連法令の規定に従い、環境の保全についての適正な配慮を行っている。

#### (1) 微気圧波についてJR東海が行った環境影響評価の結果

列車の走行に係るトンネルの出入口から発生する微気圧波についてJR東海が行った環境影響評価の結果は、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-1

- 4 - 1 ないし 8 - 1 - 4 - 1 3 ページに記載のとおりである。

### ア 調査の手法及び結果

(ア) JR 東海は、以下に述べるとおり、微気圧波について、主務省令の定めるところにより、調査の手法を選定している。

すなわち、JR 東海は、調査の基本的な手法として、文献調査により、土地利用及び地形関連の文献、資料を収集し、整理し、文献調査の補完及び現況把握のため、現地踏査を行うという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-1-4-1ページ）。

この調査の基本的な手法は、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）において、調査の手法として選定すべきものとされている「国又は関係する地方公共団体が有する文献その他の資料の入手、専門家等からの科学的知見の聴取、現地調査その他の方法により調査すべき情報を収集し、その結果を整理し、及び解析する手法」として掲げられたものであって、同号に基づき合理的に選定されたものである。JR 東海は、同様に、調査すべき項目、調査地域、調査期間等のその他の調査の手法についても、主務省令の定めるところにより、選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-1-4-1ページ）。

(イ) そして、JR 東海は、上記手法を用いて行った調査の結果の概要を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-1-4-2ページに記載している。

### イ 予測の手法及び結果

(ア) JR 東海は、列車の走行に係るトンネル及び防音防災フードの出入口から発生する微気圧波について、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、列車の走行に係るトンネル及び防音防災フードの出入口から発生する微気圧波に係る予測の基本的な手法として、ト

ンネル及び防音防災フードの出入口に緩衝工を設置した上で、山梨リニア実験線における事例の引用と既存の新幹線の予測手法を参考に、岐阜県評価書図8-1-4-1に示すフローに基づく解析により予測を行うという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-1-4-3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）において、「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」として掲げられたものであって、同号に基づき合理的に選定されたものである。JR東海は、同様に、予測地域、予測地点、予測対象時期等のその他の予測の手法についても、主務省令の定めるところにより、選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-1-4-3及び8-1-4-4ページ）。

(イ) そして、JR東海は、上記手法を用いて行った予測の結果を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-1-4-4ページに記載している。

#### ウ 環境保全措置

JR東海は、以下に述べるとおり、列車の走行に係るトンネルの出入口から発生する微気圧波について、主務省令の定めるところにより、環境保全措置の検討を行っている。

すなわち、JR東海は、「緩衝工の設置」及び「緩衝工の維持管理」を実施することを検討し、微気圧波を低減できることから、これらの環境保全措置が実施に適していると検討している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-1-4-5ページ）。

このように、JR東海は、環境保全措置の検討を定める主務省令29条1項及び2項（平成25年改正前主務省令14条1項及び2項）に基づき、

環境保全措置の検討を行っている（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-1-4-5及び8-1-4-6ページ）。

## エ 評価の手法及び結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、列車の走行に係るトンネルの出入口から発生する微気圧波について、主務省令の定めるところにより、評価の手法を選定している。

すなわち、JR東海は、列車の走行に係るトンネルの出入口から発生する微気圧波についての評価の手法として、「回避又は低減に係る評価」の手法としては、調査・予測結果及び環境保全措置の検討を行った結果について、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についての見解を明らかにするという手法を選定し、「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は、列車の走行に係るトンネル及び防音防災フードの端部から発生する微気圧波について、「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）に示された基準値との整合が図られているかを評価するという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-1-4-6ページ）。

これらの評価の手法は、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号ないし4号（平成25年改正前主務省令11条1号ないし4号）に掲げられた事項に留意して選定されたものである。

(イ) そして、JR東海は、上記手法により評価を行った結果を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-1-4-6-及び8-1-4-7ページに記載している。

JR東海は、列車の走行に係るトンネルの出入口から発生する微気圧波について、上記の調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った結果を踏まえ、環境影響の低減が図られていると評価した（丙第

6号証の1(岐阜県評価書)8-1-4-6及び8-1-4-7ページ)。

## オ 小括

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、微気圧波に係る環境影響の回避又は低減が図られていると評価し、以上の評価を踏まえ、国土交通大臣としても、環境影響が事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、環境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) 低周波音についてJR東海が行った環境影響評価の結果

列車が防音壁区間を走行する際の超低周波音の評価については、岐阜県評価書資料編(丙第6号証の2)の環5-1-1及び環5-1-2ページに記載のとおりである。

すなわち、JR東海は、列車が防音壁区間を走行する際の超低周波音について、山梨実験線における防音壁設置区間での圧力変動の測定値は、建物のがたつきに関する目安値を下回っていることから、沿線への影響は小さいと評価している。

また、万が一、列車の走行により線路近傍の民家において建具のがたつきが発生した場合、JR東海は、列車走行との因果関係を把握し、必要に応じて適切な対応を行うこととしている。

なお、JR東海は、列車の走行に係る超低周波音については、高架橋等の構造物が振動して発生するものと、列車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があるところ、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、後者については、山梨実験線の走行試験における測定値が微気圧波により建具等の

がたつきを発生させないための基準値以内に収まっていることを確認していることから、環境影響評価の項目として選定していない。

## 第9 景観・日照被害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、「岐阜県においては地上部があり、地上部では高架橋が建設される。これにより日照が阻害されるとともに、自然豊かな景観が破壊される。」などと主張する（原告準備書面4の2(7)・6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付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、環境影響評価法及びその関連法令の規定に従い、環境の保全についての適正な配慮を行っている。

#### (1) 日照阻害についてJR東海が行った環境影響評価の結果

鉄道施設（嵩上式、駅、車両基地、換気施設）の存在による日照阻害についてJR東海が行った環境影響評価の結果は、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-3-4-1ないし8-3-4-10ページに記載のとおりである。

#### ア 調査の手法及び結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、土地利用の状況及び日影の発生に係る地形の状況について、主務省令の定めるところにより、調査の手法を選定している。

すなわち、JR東海は、調査の基本的な手法として、文献調査により、土地利用及び地形関連の文献、資料を収集し、整理し、文献調査の補完のため、現地踏査を行うという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-4-1ページ）。

この調査の基本的な手法は、主務省令別表第2において、「文献その他の資料による情報の収集及び当該情報の整理」とし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23年改正前主務省令8条）に基づき合理的に選定されたものである。JR東海は、同様に、調査すべき項目、調査地域、調査期間等のその他の調査の手法についても、主務省令の定めるところにより、選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-4-1ページ）。

(イ) そして、JR東海は、上記手法を用いて行った調査の結果の概要を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-3-4-1及び8-3-4-2ページ（日照阻害）に記載している。

#### イ 予測の手法及び結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、鉄道施設（嵩上式、駅、車両基地、換気施設）の存在に係る日照阻害について、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、鉄道施設（嵩上式、駅、車両基地、換気施設）の存在に係る日照阻害についての予測の基本的な手法として、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するという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-4-3ページ）。

この予測の基本的な手法は、主務省令別表第2において、「等時間の日影線を描いた日影図の作成」として参考となる予測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）に基づき合理的に選定されたものである。JR東海は、同様に、予測地域、予測地点、予測対象時期のその他の予測の手法についても、主務省令の定めるところにより、選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-4-5ページ）。

(1) そして、JR東海は、上記手法による予測の結果を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-3-4-8ページ（日照阻害）に記載している。

#### ウ 環境保全措置

JR東海は、以下に述べるとおり、鉄道施設（嵩上式、駅、車両基地、換気施設）の存在による日照阻害について、主務省令の定めるところにより、環境保全措置の検討を行っている。

すなわち、JR東海は、「鉄道施設（嵩上式、地上駅）の構造物の形式・配置等の工夫」及び「鉄道施設（車両基地、換気施設）の配置等の工夫」を実施することを検討し、日照阻害を回避又は低減できることから、これらの環境保全措置が実施に適していると検討している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-4-9ページ）。

この環境保全措置の検討は、環境保全措置の検討を定める主務省令29条1項及び2項（平成25年改正前主務省令14条1項及び2項）に基づき、環境保全措置の検討を行っている（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-4-9及び8-3-4-10ページ）。

#### エ 評価の手法及び結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、鉄道施設（嵩上式、駅、車両基地、換気施設）の存在に係る日照阻害について、主務省令の定めるところにより、評価の手法を選定している。

すなわち、JR東海は、鉄道施設（嵩上式、駅、車両基地、換気施設）の存在に係る日照阻害についての評価の手法として、「回避又は低減に係る評価」の手法として、調査・予測結果及び環境保全措置の検討を行った結果について、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についての見解を明らかにするという手法を選定し、「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は、鉄道施設（嵩上式、駅、車両基地、換気施設）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」及び岐阜県建築基準条例29条による規制との整合が図られているかを検討するという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-4-10ページ）。

これらの評価の手法は、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号ないし4号（平成25年改正前主務省令11条1号ないし4号）に掲げられた事項に留意して選定されたものである。

(1) そして、JR東海は、上記手法により評価を行った結果を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-3-4-10ページに記載している。

なお、JR東海は、日照阻害について、上記の調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った結果を踏まえ、環境影響の回避又は低減を図ることができるなどと評価した（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-3-4-10ページ）。

#### 才 小括

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ができる限り回避され、又は低減されており、環境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) 景観についてJR東海が行った環境影響評価の結果

鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、車両基地、換気施設）の存在による景観等への影響についてJR東海が行った環境影響評価の結果は、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-5-1-1ないし8-5-1-41ページに記載のとおりである。

## ア 調査の手法及び結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、景観について、主務省令の定めるところにより、調査の手法を選定している。

すなわち、JR東海は、調査の基本的な手法として、文献調査により、主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源の把握を目的として、景観関連の文献、資料を収集し、整理し、文献調査を補完するために、関係自治体等へのヒアリングを行うという手法を選定するとともに、現地調査として、主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観の状況を把握することを目的として、主要な眺望点及び日常的な視点場において写真撮影を行うという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-5-1-1ページ）。

これらの調査の基本的な手法は、主務省令別表第2において、「文献その他の資料及び現地調査による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析」とし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、主務省令23条（平成25年改正前主務省令8条）に基づき合理的に選定されたものである。JR東海は、同様に、調査すべき項目、調査地域、調査地点、調査期間のその他の調査の手法についても、主務省令の定めるところにより、選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-5-1-1及び8-5-1-2ページ）。

(イ) そして、JR東海は、上記手法を用いて行った調査の結果の概要を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-5-1-2ないし8-5-1-9ページに記載している。

## イ 予測の手法及び結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、景観について、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、主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観

資源の改変についての予測の基本的な手法として、主要な眺望点及び日常的な視点場並びに景観資源と鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、車両基地、換気施設）が存在する区域を重ね合わせ、図上解析することにより、改変の位置及び程度を予測するという手法を選定するとともに、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の予測の基本的な手法として、主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観について、フォトモンタージュ法を用いて眺望の変化の程度を予測するという手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-5-1-10ページ）。

これらの予測の基本的な手法は、主務省令別表第2において、「主要な眺望点及び景観資源についての分布の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析並びに主要な眺望景観についての完成予想図、フォトモンタージュ法その他の視覚的な表現方法」として参考となる予測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）に基づき合理的に選定されたものである。JR東海は、同様に、予測地域、予測対象時期等のその他の予測の手法についても、主務省令の定めるところにより、選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-5-1-10及び8-5-1-11ページ）。

(1) そして、JR東海は、上記手法による予測の結果を、岐阜県評価書に記載している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-5-1-11ないし8-5-1-39ページ）。

#### ウ 環境保全措置

JR東海は、以下に述べるとおり、景観について、主務省令の定めるところにより、環境保全措置の検討を行っている。

すなわち、JR東海は、「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」を実施することを検討し、景観等への影響を回避又は

低減できることから、これらの環境保全措置が実施に適していると検討している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-5-1-40ページ）。

このように、JR東海は、環境保全措置の検討を定める主務省令29条1項及び2項（平成25年改正前主務省令14条1項及び2項）に基づき、環境保全措置の検討を行っている（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-5-1-40及び8-5-1-41ページ）。

## エ 評価の手法及び結果

(ア) JR東海は、以下に述べるとおり、景観について、主務省令の定めるところにより、評価の手法を選定している。

すなわち、JR東海は、鉄道施設（地表式又は掘割式、嵩上式、駅、車両基地、換気施設）の存在による景観等への影響についての評価の手法として、調査・予測結果及び環境保全措置の検討を行った結果について、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についての見解を明らかにすることによる手法を選定している（丙第6号証の1（岐阜県評価書）8-5-1-41ページ）。

この評価の手法は、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）に掲げられた事項に留意して選定されたものである。

(イ) そして、JR東海は、上記手法により評価を行った結果を、岐阜県評価書（丙第6号証の1）8-5-1-41ページに記載している。

JR東海は、景観について、上記の調査及び予測の結果並びに環境保全措置の検討を行った結果を踏まえ、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6号証の1（岐阜県評価書）8-5-1-41ページ）。

## オ 小括

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、景観に係る環境影響の回避又は低減が図られていると評価し、以上の評価を踏まえ、国土交通大臣としても、環境影響が事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、環境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