

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 (16)

平成30年11月30日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

被告指定代理人

今井志津 

志水崇通 

土屋大気 

宇都宮憲一 

千田幸司 

矢澤正樹 

佐竹純 

山田晃彬 

藤枝将海 

沖麻未 

河	野	真	典	
福		真	治	
森		宣	夫	
中	島		崇	
川	村	将	五	

目 次

第1	はじめに	4
第2	鳥屋の環境影響評価について、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おり、国土交通大臣も環境の保全についての配慮が適正になされていると判断したこと	4
第3	「発生する被害」に関する原告らの主張に理由がないこと	5
1	「車両基地工事によって生じる生活環境悪化、健康被害」に関する原告らの主張に理由がないこと	5
2	「車両基地の存在および運用によって生じる損害」に関する原告らの主張に理由がないこと	26
第4	地域住民への説明会に関する原告らの主張に理由がないこと	38
第5	地域振興に関する原告らの主張に理由がないこと	38

被告は、本準備書面において、神奈川県相模原市緑区烏屋（以下「烏屋」という。）の環境影響評価について、原告らの2016年（平成28年）12月3日付け準備書面1（以下「原告準備書面1」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、神奈川県に係る方法書、準備書及び評価書をそれぞれ「神奈川県方法書」、「神奈川県準備書」及び「神奈川県評価書」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、被告準備書面(8)第1（5ないし8ページ）で述べたとおりであるところ、原告らは、事業者であるJR東海による環境影響評価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1における烏屋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 烏屋の環境影響評価について、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おり、国土交通大臣も環境の保全についての配慮が適正になされていると判断したこと

原告らは、JR東海が行った環境影響評価について、「神奈川県相模原市緑区烏屋において建設予定である関東車両基地について、基地建設によって生じる生活環境悪化、健康被害、環境破壊、環境影響評価の不十分さ、情報公開の不徹底など、問題を全般的に明らかにする。」と主張する（原告準備書面1第1・1ページ）。

しかしながら、原告らの上記主張を含め、原告準備書面1における原告らの主張は、環境影響評価法及びその関連法令との関係で、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。

上記の点をおくとしても、後記第3で述べるとおり、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おり、国土交通大臣としても、環境の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。

以下、詳述する。

第3 「発生する被害」に関する原告らの主張に理由がないこと

1 「車両基地工事によって生じる生活環境悪化、健康被害」に関する原告らの主張に理由がないこと

原告らは、「車両基地工事によって生じる生活環境悪化、健康被害」について、「工事用車両、とくにダンプが通過することによって振動および騒音が発生する。後述するとおり工事用車両は谷合の集落の中央に位置する県道を走行する予定であり、県道沿いの住宅は深刻な影響を受けることとなる。また、多数の工事用車両が走行することによって排気ガスによる大気汚染が発生する。さらには、残土を搬送するダンプによって粉塵が周囲に撒き散らされることとなる。」と主張する（原告準備書面1第4の1・2及び3ページ）。

しかしながら、原告らの上記主張は、抽象的なものにすぎない上、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。

上記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) 振動に関してJR東海が行った環境影響評価の結果

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による振動に係る環境影響について、JR東海が行った環境影響評価の結果は、神奈川県評価書（丙第2号証

の1) 8-1-3-1ないし8-1-3-12, 8-1-3-28ないし8-1-3-40ページに記載のとおりである。

ア 調査の手法及び結果

(7) JR東海は、以下に述べるとおり、振動に係る環境影響について、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。以下では、道路交通振動並びに地盤種別及び地盤卓越振動数についての調査の基本的な手法の選定を例に、この点について述べることとする。

すなわち、JR東海は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による振動との関係においては、道路交通振動及び地盤の状況を調査しているところ、道路交通振動の状況についての調査の基本的な手法として、文献調査により道路交通振動関連の文献、資料を収集、整理し、また、現況把握のため振動の状況の現地調査を行うという手法を選定している。また、地盤の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、地盤種別の文献、資料を収集、整理し、また、現況把握のため、地盤卓越振動数の現地調査を行うという手法を選定している（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-1-3-1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、「文献その他の資料及び現地調査による情報（振動の状況については、振動規制法施行規則（昭和五十一年総理府令第五十八号）別表第二備考4及び7に規定する振動の測定の方法を用いられたものとする。）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ているものであって、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)^{#1}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2号証の1（神奈川県評価書）8-1-3-1ないし8-1-3-8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、神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-1-3-8ないし8-1-3-12ページに記載している。

イ 予測の手法及び結果

- (7) JR東海は、以下に述べるとおり、振動に係る環境影響について、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。以下では、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による振動についての予測の基本的な手法の選定を例に、この点について述べることとする。

すなわち、JR東海は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による振動についての予測の基本的な手法として、振動の伝搬理論に基づく予測式を用いた定量的予測という手法を選定している（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-1-3-28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、「振動レベルの八十パーセントレンジの上端値を予測するための式を用いた計算」

#1 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

として参考となる予測の手法として掲げられているものであって、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、予測項目、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2号証の1（神奈川県評価書）8-1-3-28ないし8-1-3-31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、神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-1-3-32ないし8-1-3-36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、振動に係る環境影響について、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。以下では、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による振動についての環境保全措置の検討を例に、この点について述べることにする。

すなわち、JR東海は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による振動について、環境保全措置として、「資材及び機械の運搬に用いる車両の点検・整備による性能維持」、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮」、「環境負荷低減を意識した運転の徹底」、「工事の平準化」及び「工事従事者への講習・指導」を実施することを検討し、振動の発生を低減できることなどから、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2号証の1（神奈川県評価書）8-1-3-37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）^{*2}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、事後調査を実施しないこととしている（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-1-3-37ないし8-1-3-39ページ）。

エ 評価の手法及び結果

(7) JR東海は、以下に述べるとおり、振動に係る環境影響について、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、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による振動について、回避又は低減に係る評価の手法として、事業の実施による影響が事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価を行うという手法を選定し、基準又は目標との整合性の検討の手法として、予測結果について神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-1-3-39ページの表8-1-3-24に示されている「振動規制法施行規則」による「道路交通振動の限度」及び各地方公共団体により定められる基準等との整合が図られているか検討を行うという手法を選定している（丙

*2 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。

第2号証の1（神奈川県評価書）8-1-3-39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）^{*3}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、神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-1-3-39及び8-1-3-40ページに記載している。

*3 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行える限り回避され、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。

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ものであること。

5号 略

J R 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。

オ 国土交通大臣の意見と J R 東海の対応

また、環境影響評価法 33 条 1 項は、審査に際し、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、振動について、例えば、モニタリングの実施について、「工事用車両の運行及び建設機械の稼働、供用後における列車の走行に伴う振動についてモニタリングを実施するとともに、その結果に応じて、適切な環境保全措置を講じること。」などとの意見を述べていた（丙第 2 号証の 1（神奈川県評価書）13-23 ページ）。そこで、J R 東海は、事業者の対応として、「工事用車両の運行及び建設機械の稼働、完成後における列車の走行に係る振動については、資料編に記載のとおり、車両の主要なルートのうち、予測値と環境基準等の差が小さい地点や寄与度の高い地点、発生土運搬に伴う新たなルートの沿道の学校やまとまった住宅等が存在する地点や、列車の走行に係る振動の予測地点を基本に、モニタリングを実施します。その結果に応じて、必要に応じ適切な環境保全措置を実施します。」と記載する（同ページ）などして、これに適切に対応したものである。

カ 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、振動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、環境の保全についての配慮が適正になされているものと判断したものである。

(2) 騒音に関してJ R東海が行った環境影響評価の結果

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による騒音に係る環境影響について、J R東海が行った環境影響評価の結果は、神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-1-2-1ないし8-1-2-13, 8-1-2-31ないし8-1-2-45ページに記載のとおりである。

ア 調査の手法及び結果

(7) J R東海は、以下に述べるとおり、騒音に係る環境影響について、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。以下では、道路交通騒音、地表面の種類及び交通量についての調査の基本的な手法の選定を例に、この点について述べることとする。

すなわち、J R東海は、道路交通騒音の状況についての調査の基本的な手法として、文献調査により道路交通騒音関連の文献、資料を収集、整理し、また、現況把握のため騒音の状況の現地調査を行うという手法を選定している。また、地表面の状況についての調査の基本的な手法として、現地踏査により把握するという手法を選定している。さらに、沿道の状況についての調査の基本的な手法として、文献調査により沿道の状況の文献、資料を収集、整理し、また、現況把握のために現地調査を行うという手法を選定している（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-1-2-1及び8-1-2-2ページ）。

これらの調査の基本的な手法は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による騒音との関係においては、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（騒音の状況については、騒音に係る環境基準に規定する騒音の測定の方法を用いられたもの」とす

る。)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ているものであって、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、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2号証の1(神奈川県評価書)8-1-2-1ないし8-1-2-9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、神奈川県評価書(丙第2号証の1)8-1-2-10ないし8-1-2-13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、騒音に係る環境影響について、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。以下では、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による騒音についての予測の基本的な手法の選定を例に、この点について述べることとする。

すなわち、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についての予測の基本的な手法として、ASJ RTN-Model 2008を用いた定量的予測という手法を選定している(丙第2号証の1(神奈川県評価書)8-1-2-31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、「音の伝搬理論に基づく予測式による計算」として参考となる予測の手法として掲げられているものであって、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、予測項目、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2号証の1（神奈川県評価書）8-1-2-31ないし8-1-2-34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、神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-1-2-36ないし8-1-2-40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、騒音に係る環境影響について、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。以下では、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による騒音についての環境保全措置の検討を例に、この点について述べることとする。

すなわち、JR東海は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による騒音について、環境保全措置として、「資材及び機械の運搬に用いる車両の点検・整備による性能維持」、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮」、「環境負荷低減を意識した運転の徹底」、「工事の平準化」及び「工事従事者への講習・指導」を実施することを検討し、騒音の発生を低減できることなどから、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2号証の1（神奈川県評価書）8-1-2-41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。

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、事後調査を実施しないこととしている（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-1-2-41ないし8-1-2-43ページ）。

エ 評価の手法及び結果

(7) JR東海は、以下に述べるとおり、騒音に係る環境影響について、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、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による騒音について、回避又は低減に係る評価の手法として、事業の実施による影響が、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価を行うという手法を選定し、基準又は目標との整合性の検討として、予測結果について神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-1-2-43ページの表8-1-2-23に示されている「騒音に係る環境基準」（平成10年環境庁告示第64号）に定める「道路に面する地域」の環境基準及び各地方公共団体により定められる基準との整合が図られているか検討を行うという手法を選定している（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-1-2-43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、神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-1-2-44及び8-1-2-45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。

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、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、騒音について、例えば、音源対策を基本とした環境保全措置の検討について、「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、より一層の影響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。」などとの意見を述べていた(丙第2号証の1(神奈川県評価書)13-20ページ)。そこで、JR東海は、事業者の対応として、「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。(中略)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。」などと記載する(丙第2号証の1(神奈川県評価書)13-20及び13-21ページ)などして、これに適切に対応したものである。

カ 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て手続を履践した上で、事業者として環境保全措置を確実に実施することにより、騒音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、環境の保全についての配慮が適正になされているものと判断したものである。

(3) 大気質に関してJ R東海が行った環境影響評価の結果

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による大気質に係る環境影響について、J R東海が行った環境影響評価の結果は、神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-1-1-1ないし8-1-1-25, 8-1-1-52ないし8-1-1-75, 8-1-1-88, 8-1-1-103ないし8-1-1-113ページに記載のとおりである。

ア 調査の手法及び結果

(7) J R東海は、以下に述べるとおり、大気質に係る環境影響について、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。以下では、風向、風速、日射量及び放射収支量並びに窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の濃度についての調査の基本的な手法の選定を例に、この点について述べることとする。

すなわち、J R東海は、風向、風速、日射量及び放射収支量についての調査の基本的な手法として、文献調査により、既存の地方気象台等における気象観測データを収集、整理し、また、風向及び風速については、文献調査の補完及び現況把握のため、現地調査を行うという手法を選定し、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の濃度についての調査の基本的な手法として、文献調査により、既存の一般環境大気測定局及び自動車排出ガス測定局における大気質データを収集、整理し、また、文献調査の補完及び現況把握のため、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の状況の現地調査を行うという手法を選定している（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-1-1-1及び8-1-1-88ページ）。

これらの調査の基本的な手法は、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ているものであって、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。また、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質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）^{*4}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、調査地点、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2号証の1（神奈川県評価書）8-1-1-1ないし8-1-1-10及び8-1-1-88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、

*4 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

神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-1-1-11ないし8-1-1-25及び8-1-1-88ページに記載している。

イ 予測の手法及び結果

(7) JR東海は、以下に述べるとおり、大気質に係る環境影響について、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。以下では、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質並びに粉じん等についての予測の基本的な手法の選定を例に、この点について述べることにする。

すなわち、JR東海は、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境影響についての予測の基本的な手法として、予測に用いる風向・風速データは、一般環境大気測定局と現地調査結果との間で高い相関が確認された場合は一般環境大気測定局のデータを補正して用い、そうでない場合は現地調査結果を用いることとした上で、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行により発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について、大気拡散計算（有風時はブルーム式、弱風時はパフ式）により寄与濃度を算出し、現況の環境濃度（バックグラウンド濃度）に加えることにより将来の環境濃度を予測するという手法を選定した（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-1-1-52ページ）。また、JR東海は、粉じん等に係る環境影響についての予測の基本的な手法として、予測に用いる風向・風速データは、一般環境大気測定局と現地調査結果との間で高い相関が確認された場合は一般環境大気測定局のデータを補正して用い、そうでない場合は現地調査結果を用いることとした上で、「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」（平成25年、国土交通省国土技術政策総合研究所・独立行政法人土木研究所）に基づいて行うという手法を選定している（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-1-1-103ページ）。

これらの予測の基本的な手法は、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質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1号（平成25年改正前主務省令10条1項1号）^{*5}に基づき合理的に選定されたものである。また、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において、「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ているものであって、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、予測項目、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2号証の1（神奈川県評価書）8-1-1-52ないし8-1-1-63ページ（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）及び8-1-1-103ないし8-1-1-106ページ（粉じん等））。

(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、神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-1-1-63ないし8-1-1-68ページ（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）及び8-1-1-106ないし8-1-1-110ページ（粉じん等）に記載している。

*5 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、定量的に把握する方法

2号以下 略

ウ 環境保全措置

J R東海は、以下に述べるとおり、大気質に係る環境影響について、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、J R東海は、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について、環境保全措置として、「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（資材及び機械の運搬に用いる車両の適正な運転）」、「貨物列車による発生土の運搬」、「工事の平準化」、「VOCの排出抑制」及び「工事従事者への講習・指導」を実施することを検討し、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の発生を低減できることなどから、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2号証の1（神奈川県評価書）8-1-1-69ページ）。また、J R東海は、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に係る環境影響について、環境保全措置として、「荷台への防塵シート敷設及び散水」、「資材及び機械の運搬に用いる車両の出入り口等の清掃、散水及びタイヤの洗浄」及び「工事の平準化」を実施することを検討し、粉じん等の発生を低減できることなどから、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2号証の1（神奈川県評価書）8-1-1-111及び8-1-1-112ページ）。

このように、J R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。

J R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、事後調査を実施しないこととしている（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-1-1-69ないし8-1-1-71ページ（二

酸化窒素及び浮遊粒子状物質)及び8-1-1-111及び8-1-1-112ページ(粉じん等))。

エ 評価の手法及び結果

(7) JR東海は、以下に述べるとおり、大気質に係る環境影響について、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、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について、回避又は低減に係る評価の手法として、事業の実施による影響が、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価を行うという手法を選定し、基準又は目標との整合性の検討として、予測結果について神奈川県評価書(丙第2号証の1)8-1-1-72ページの表8-1-1-34に示されている環境基準との整合が図られているか、同表に示す評価方法を用い検討を行うという手法を選定している(丙第2号証の1(神奈川県評価書)8-1-1-71及び8-1-1-72ページ)。また、JR東海は、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に係る環境影響について、回避又は低減に係る評価の手法として、事業の実施による影響が、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価を行うという手法を選定し、基準又は目標との整合性の検討として、神奈川県評価書(丙第2号証の1)8-1-1-112ページの表8-1-1-64に示されている基準等との整合が図られているか検討を行うという手法を選定している(丙第2号証の1(神奈川県評価書)8-1-1-112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、神奈川県評価書(丙第2号証の1)8-1-1-72ないし8-1-1-75ページ(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)及び8-1-1-113ページ(粉じん等)に記載している。

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、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、大気質について、例えば、環境保全措置の実施について、「本事業は、山間部等の比較的清浄な地域で多くが行われることから、工事用車両の運行に伴い排出される大気汚染物質による大気質への影響について、地域特性に応じた適切な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2号証の1(神奈川県評価書)13-19ページ)。そこで、JR東海は、事業者の対応として、「山岳部等の空気が清浄な地域で、かつ学校やまとまった住居等が存在する箇所など、特に配慮すべき場合においては、例えば、神奈川県相模原市緑区鳥屋地区における仮囲いの嵩上げ、山梨県富士川町高下地区における車両通行の一方方向化による車両のすれ違いの抑制、静岡県静岡市葵区井川における資機材の搬出入量に応じた適正な車種・規格の選定、および長野県大鹿村や南木曾町におけるストックヤード(仮置き場)の確保による運搬車両台数の調整など、より一層の対策を実施し、大気汚染物質による大気質への影響低減に努めます。」と記載する(同ページ)などして、これに適切に

対応したものである。

カ 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て手続を履践した上で、事業者として環境保全措置を確実に実施することにより、大気質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、環境の保全についての配慮が適正になされているものと判断したものである。

(4) その他、工事用車両の運行に伴う交通安全に係る原告らの主張に理由がないこと

ア 原告らの主張

以上のほか、原告らは、「工事用車両による交通事故（中略）が生じる」、「道路の地下に埋設された下水道管などが損傷する危険性がある」、「串川を渡るための橋が複数設置されているが、工事用車両の幅、重量に橋が耐えられるかも疑問である」、「谷戸地域など一部地盤の弱い地域もあり、耐震強度についても住民から不安の声が出ている状況である」、「交通事故防止策や道路の狭隘部分の拡幅などについても全く検討はされていない」と主張する（原告準備書面1第4の1・3ページ）。

イ 被告の反論

(7) しかしながら、原告らの上記主張は、抽象的なものにすぎない上、環境影響評価法及びその関連法令の規定により環境影響評価が求められる環境要素についてのものではなく、また、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。

(1) 上記の点をおくとしても、JR東海は、神奈川県条例に基づき資

材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う安全（交通）を環境影響評価の項目として選定しているところ（丙第2号証の1（神奈川県評価書）7-1-1ないし7-1-6ページ）、神奈川県評価書（丙第2号証の1）に、その予測結果として、「工事用車両の運行が予定されている県道513号、県道64号、北岸林道は、一部の区間において歩車道が分離されており、主な交差点には横断歩道が設置されている。県道64号に面して烏屋中学校が、近接して烏屋小学校が立地する。以上のことから、本地区では、搬入時間等の検討、工事従事者への講習・指導、工事計画の周知、交通誘導員による誘導を行うことによって、交通安全は確保できると予測する。」と記載している（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-3-10-49ページ）。

また、JR東海は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う安全（交通）について、環境保全措置として、「工事に使用する道路、搬入時間及び法定制限速度の遵守」、「工事従事者への講習・指導」、「工事計画の周知」、「交通誘導員による誘導」、「迂回ルートの設定時に対する配慮」、「車両整備の徹底」及び「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートの配慮」を実施することを検討し、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2号証の1（神奈川県評価書）8-3-10-50ページ）。

(9) なお、原告らの上記主張は、環境の保全の見地からの意見を有する者による神奈川県準備書についての「車両基地における交通量の増加について、運用やモラルだけで、安全が確保できるか疑問である。現状の狭隘箇所を拡幅するか、2車線と歩道が確保されている地点から専用の工事用道路を設置しなければ十分な安全は確保できないと思われる。また、交通渋滞について、実験線の延長工事で、工事用車両に

よる渋滞や通学に影響が出ていると聞いているが、今の予測で十分か。」(丙第2号証の1(神奈川県評価書)6-2-49ページ)との意見に基づくものであるとも思料される。

もつとも、JR東海は、当該意見に対しても、事業者の見解として、「また、本事業では、工事に使用する道路は、可能な限り小中学校の周辺や狭あいな道路を避け、主要幹線道路を主に使用する計画ですが、一部区間において沿道周辺に小中学校が立地する、あるいは、県道76号山北藤野線や県道511号太井上依知線など部分的に狭あいな箇所が存在する道路を使用する計画です。工事に使用する道路や搬入時間、法定制限速度の遵守、工事従事者への講習・指導や、通学路、通学時間帯など安全確保に係る情報伝達及び注意喚起の徹底、周辺住民の方に対する工事期間などの工事計画内容のご説明、安全な歩行ルートの確保、交通誘導員による誘導、迂回ルートの設定時に対する配慮、車両整備の徹底などにより、交通の安全を確保いたします。また、具体的な工事計画の策定にあたっては、交通管理者や道路管理者と協議を行い、安全かつ円滑な交通の確保に配慮した計画を策定してまいります。」と記載する(丙第2号証の1(神奈川県評価書)6-2-53ページ)などして、これに適切に対応したものである。

(イ) したがって、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う安全(交通)に関する原告らの主張に理由はない。

2 「車両基地の存在および運用によって生じる損害」に関する原告らの主張に理由がないこと

(1) 景観に関する原告らの主張に理由がないこと(景観に関してJR東海が行った環境影響評価の結果)

原告らは、車両基地の存在による景観について、「車両基地建設により、鳥屋集落の景観は一変する。集落と車両基地の境には30メートルもの擁壁

が建設され、その上に車両基地が建設される。集落にある住宅の屋根よりもはるかに高く、住民からすれば頭上に巨大なコンクリートの建造物が出現することとなる。」と主張する（原告準備書面1第4の2・3ページ）。

しかしながら、原告らの上記主張は、抽象的なものにすぎない上、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。

上記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。

車両基地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、神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-5-1-1ないし8-5-1-45ページに記載のとおりである。

ア 調査の手法及び結果

(7) JR東海は、以下に述べるとおり、景観に係る環境影響について、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。以下では主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観の状況についての調査の基本的な手法の選定を例に、この点について述べることとする。

すなわち、JR東海は、調査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の状況を把握することを目的として、現地調査として、主要な眺望点及び日常的な視点場において調査を行うという手法を選定している（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-5-1-1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ているものであって、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。

J R 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2号証の1（神奈川県評価書）8-5-1-1及び8-5-1-2ページ）。

- (イ) そして、J R 東海は、上記手法を用いて行った調査の結果の概要を、神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-5-1-2ないし8-5-1-17ページに記載している。

イ 予測の手法及び結果

- (ア) J R 東海は、以下に述べるとおり、景観に係る環境影響について、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。以下では、車両基地の存在による景観等への影響の予測の基本的な手法の選定を例に、この点について述べることとする。

すなわち、J R 東海は、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2号証の1（神奈川県評価書）8-5-1-17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、「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ているものであって、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。

J R 東海は、同様に、予測項目、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2号証の1（神奈川県評価書）8-5-1-17ないし8-5-1-19ページ）。

(イ) そして、JR東海は、上記手法による予測の結果を、神奈川県評価書に記載している（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-5-1-34及び8-5-1-35、8-5-1-42及び8-5-1-43ページ）。

ウ 環境保全措置

JR東海は、以下に述べるとおり、景観に係る環境影響について、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。以下では、車両基地の存在による景観等への影響についての環境保全措置の検討を例に、この点について述べることとする。

すなわち、JR東海は、環境保全措置として、「**改変区域をできる限り小さくすること**」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2号証の1（神奈川県評価書）8-5-1-44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。

JR東海は、同様に、主務省令の定めるところにより、検討結果の検証及び整理を行うとともに、事後調査を実施しないこととしている（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-5-1-45ページ）。

エ 評価の手法及び結果

(7) JR東海は、以下に述べるとおり、景観に係る環境影響について、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、車両基地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、予測結果を踏まえ、鉄道施設の存在に伴う景観等への影響が、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否かについて、見解を明らかにすることにより評価するという手法を選定している（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-5-1-45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、神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-5-1-45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。

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て手続を履践した上で、事業者として環境保全措置を確実に実施することにより、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、環境の保全についての配慮が適正になされているものと判断したものである。

(2) 集落の気候に関する原告らの主張に理由がないこと

ア 原告らの主張

原告らは、「車両基地によって生じる変化は景観だけに止まらない。谷を埋め山に生えている樹木を伐採し、コンクリートで覆われた平地を作り出すことにより集落の気候は大きく変化する。車両基地の放射熱により夏は暑くなる。また、風を遮る樹木がなくなることで丹沢おろしがまともに

吹き込むこととなり、冬は寒くなる。」と主張する（原告準備書面1第4の2・3ページ）。

イ 被告の反論

しかしながら、原告らの上記主張は、抽象的なものにすぎない上、夏は暑くなり、冬は寒くなるとする原告らの主張が、環境影響評価法及びその関連法令の規定により環境影響評価が求められる環境要素の中のいずれの環境要素に該当するとして主張しているのかさえ明らかでなく、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。

したがって、集落の気候に関する原告らの主張に理由はない。

(3) コミュニティに関する原告らの主張に理由がないこと

ア 原告らの主張

原告らは、「谷戸地区（45世帯）は車両基地によって地域が分断される。」「地区の一部の者のみが立ち退くとすると地域コミュニティ自体が崩壊することとなる。」と主張する（原告準備書面1第4の2・3ページ）。

イ 被告の反論

しかしながら、原告らの上記主張は、抽象的なものにすぎない上、環境影響評価法及びその関連法令の規定により環境影響評価が求められる環境要素に係るものではなく、また、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。

したがって、コミュニティに関する原告らの主張に理由はない。

(4) CO₂に関する原告らの主張に理由がないこと（温室効果ガスに関してJR東海が行った環境影響評価の結果）

原告らは、鳥屋集落の大気が汚染され、CO₂排出量は年間12,200トンと予測されていると主張する（原告ら準備書面1第4の2・4ページ）。

しかしながら、原告らの上記主張は、抽象的なものにすぎない上、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。

上記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、大気質の点については、既に第3の1(3)で述べたとおりである。

温室効果ガスに係る環境影響について、JR東海が行った環境影響評価の結果は、神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-6-2-10ないし8-6-2-16ページに記載のとおりである。

なお、温室効果ガスの環境影響評価は、環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべきものである（主務省令21条4項4号ロ（平成25年改正前主務省令6条4項4号ロ^{*6}）参照）。

ア 予測の手法及び結果

(7) JR東海は、以下に述べるとおり、温室効果ガスに係る環境影響について、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。以下では、車両基地の供用による温室効果ガス排出量についての予測の基本的な手法の選定を例に、この点について述べることとする。

すなわち、JR東海は、車両基地の供用による温室効果ガス排出量についての予測の基本的な手法として、車両基地の供用において排出される温室効果ガス排出量を積算する方法により定量的に検討し、温室効果ガス排出量の削減への取組を勘案して定性的に予測し、予測対

*6 主務省令21条4項4号（平成25年改正前主務省令6条4項4号に対応）：

環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべき環境要素

イ 略

ロ 温室効果ガス等

象とする温室効果ガスの対象物質は、鉄道施設（駅、車両基地、換気施設）の供用により発生する二酸化炭素（ CO_2 ）、メタン（ CH_4 ）及び一酸化二窒素（ N_2O ）の3物質とし、温室効果ガス排出量は、二酸化炭素（ CO_2 ）換算で算出するという手法を選定している（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-6-2-10ページ）。

これら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22条1項6号（平成25年改正前主務省令7条6号^{*7}）の規定に従い、「温室効果ガス等に関してはその発生量その他の環境への負荷の量の程度を把握できること」を踏まえ、環境影響評価の項目に係る予測の手法を定める主務省令25条1項1号（平成25年改正前主務省令10条1項1号）及び主務省令25条2項の規定により「第25条第1項第1号に規定する予測の基本的な手法については、定量的な把握が困難な場合にあっては、定性的に把握する手法を選定するものとする。」と読み替えた上で準用される主務省令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、予測項目、予測地域及び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2号証の1（神奈川県評価書）8-6-2-10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、神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-6-2-10ないし8-6-2-13ページに記載している。

イ 環境保全措置

*7 主務省令22条1項6号（平成25年改正前主務省令7条6号に対応）：

前条第四項第四号に掲げる環境要素に係る選定項目については、（中略）温室効果ガス等に関してはその発生量その他の環境への負荷の量の程度を把握できること。

J R東海は、以下に述べるとおり、温室効果ガスに係る環境影響について、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。以下では、車両基地の供用による温室効果ガス排出量についての環境保全措置の検討を例に、この点について述べることとする。

すなわち、J R東海は、車両基地の供用による温室効果ガスについて、環境保全措置として、「省エネルギー型製品の導入」、「温室効果ガスの排出抑制に留意した施設の整備及び管理」、「設備機器の点検・整備による性能維持」、「鉄道施設（車両基地）の緑化・植栽」、「廃棄物の分別・再資源化」及び「廃棄物の処理・処分の円滑化」を実施することを検討し、車両基地の供用による温室効果ガス排出量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2号証の1（神奈川県評価書）8-6-2-13及び8-6-2-14ページ）。

このように、J R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。

J R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、事後調査を実施しないこととしている（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-6-2-14ないし8-6-2-16ページ）。

ウ 評価の手法及び結果

(7) J R東海は、以下に述べるとおり、温室効果ガスに係る環境影響について、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、J R東海は、車両基地の供用による温室効果ガスの排出量について、事業の実施による影響が事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減されているかを評価するという手法を選定している（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-6-2-16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、神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-6-2-16ページに記載している。

JR東海は、上記の予測の結果及び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。

エ 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、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、温室効果ガスについて、例えば、供用時のエネルギーの対策について、「供用時に調達する電力は、できる限り再生可能エネルギーからの電力とする等の対策を講じるとともに、更なる省エネを徹底しつつ、増加する温室効果ガス排出量を最大限抑制すること。」との意見を述べていた（丙第2号証の1（神奈川県評価書）13-51ページ）。そこで、JR東海は、事業者の対応として、「鉄道施設の供用にあたっては、第8章および資料編に記載のとおり、省エネルギー型製品の導入、温室効果ガスの排出抑制に留意した施設の維持管理などの環境保全措置を確実に実施する他、車両基地等において太陽光発電システムなどの再生可能エネルギーの活用などを進め、省エネルギーを徹底しつつ、できる限り温室効果ガス排出量の抑制を図ります。」と記載する（同ページ）などして、これに適切に対応したものである。

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て手続を履践した上で、事業者として環境保全措置を確実に実施することにより、温室効果ガス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、環境の保全についての配慮が適正になされているものと判断したものである。

(5) 照明に関する原告らの主張に理由がないこと

ア 原告らの主張

原告らは、「車両基地は夜間操業を行う。操業のためには照明が必要であり、近隣住民への生活環境を悪化させることとなる。」「騒音による環境悪化も生じる。」と主張する（原告ら準備書面1第4の2・4ページ）。

イ 被告の反論

騒音の点については、既に第3の1(2)で述べたとおりである。

また、原告らの照明に関する上記主張は、抽象的なものにすぎない上、環境影響評価及びその関連法令の規定により環境影響評価が求められる環境要素の中のいずれの環境要素に該当するとして主張しているのかさえ明らかでなく、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 of 違法性とどのように結び付くのか明らかでない。

したがって、照明に関する原告らの主張に理由はない。

(6) 生物化学的酸素要求量（BOD）に関する原告らの主張に理由がないこと

ア 原告らの主張

原告らは、JR東海が車両基地の供用による水の汚れの影響の予測を行うに当たり、神奈川県準備書において予測条件として設定していた排水中の生物化学的酸素要求量（BOD）について、JR東海が、その設定に当たり前提としていた排水基準について神奈川県環境影響審査会及び神奈川県知事から意見が述べられたことを受け、神奈川県準備書では10 mg/L

と設定していたものを、神奈川県評価書では3 mg/Lと設定したこと（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-2-1-49及び12-29ページ）を挙げ、「なぜ3 mgなのか、なぜ3 mgに減らせるのかその根拠は示されていない」と主張する（原告準備書面1第4の2・4ページ）。また、これに関連し、原告らは、鉄道施設（車両基地）の供用に係る生物化学的酸素要求量（BOD）の予測結果について、JR東海が、神奈川県準備書では最大1.98 mg/Lと記載していたところ、神奈川県評価書では串川支流の豊水時について0.89 mg/L、串川の低水時について1.02 mg/Lと記載していること（丙第2号証の1（神奈川県評価書）8-2-1-50及び12-29ページ）について、「なぜ半減できるのかその根拠は全く示されていない」と主張する（原告準備書面1第4の2・4ページ）。さらに、原告らは、「現況よりも汚染された車両基地からの恒久的な排水は、河川だけでなく水棲動植物や生態系への不可逆的な被害を与える」と主張する（原告準備書面1第4の2・4ページ）

イ 被告の反論

しかしながら、原告らの上記主張は、抽象的なものにすぎず、根拠も不明である上、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。

-上記の点をおくとしても、JR東海が神奈川県評価書において、より少ない排水中の生物化学的酸素要求量（BOD）を予測条件として設定したのは、神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-2-1-49ページに「排水中の生物化学的酸素要求量（BOD）は、『大気汚染防止法第4条第1項の規定による排出基準及び水質汚濁防止法第3条第3項の規定による排水基準を定める条例』（昭和46年神奈川県条例第52号）に基づき、甲水域の水質保全湖沼等における許容限度の日間平均を許容限度として排水を管理するものとし、この想定において予測する」こととしたと記載され

ているとおり、神奈川県評価書において前提とすることとした排水基準に適合するように排水を行うこととしたからであり、根拠が示されている。また、神奈川県評価書において、鉄道施設（車両基地）の供用に係る生物化学的酸素要求量（BOD）の予測結果が減少しているのも、神奈川県評価書（丙第2号証の1）8-2-1-50ページに記載されているとおり、予測条件として設定した排水中の生物化学的酸素要求量（BOD）が減少したことによるものであり、根拠が示されている。

したがって、生物化学的酸素要求量（BOD）に関する原告らの主張に理由はない。

第4 地域住民への説明会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、地域住民への説明会について、「住民に十分な情報を提供したことにはならない」、「説明会が、評価書や補正後評価書の作成後、さらには本件認可処分後に行われている点も問題である」と主張する（原告準備書面1第5・4ないし7ページ）。

2 被告の反論

- (1) しかしながら、原告らの上記主張は、環境影響評価及びその関連法令との関係で、本件認可処分の違法性にどのように結び付くのか明らかでない。
- (2) また、上記の点をおくとしても、原告らの上記主張する点は、本件認可処分後の確定評価書等外の事実であり、仮にこれが環境配慮審査において考慮されていないとしても、そのことをもって国土交通大臣の本件認可処分に係る判断に裁量権の逸脱又は濫用があったと認められるものではない。
- (3) したがって、地域住民への説明会に関する原告らの主張に理由はない。

第5 地域振興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、「JR東海から烏屋地域について具体的かつ実効性ある地域振興策が示されたとは言い難い状況である」と主張する（原告準備書面1第6・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。
- (2) 上記の点をおくとしても、原告らの上記主張する点は、本件認可処分後の確定評価書等外の事実であり、仮にこれが環境配慮審査において考慮されていないとしても、そのことをもって国土交通大臣の本件認可処分に係る判断に裁量権の範囲の逸脱又は濫用があったと認められるものではない。
- (3) したがって、地域振興に関する原告らの主張に理由はない。

以上