

原告らの主張の要旨

1 争点①（原告適格の有無）について

原告適格の有無に関する原告らの主張は、本件中間判決に記載のとおりである。

5 2 争点②（本件認可の適法性）について

本件計画は、本件計画（その1）と本件計画（その2）とに分けられているが、本来的には、一体となって一つの工事实施計画を構成すべきものであるし、本件認可（その1）が違法なものと認められる場合には、その違法は、本件認可（その2）に承継されるものと解される。そして、次に述べるところによれば、本件認可は、違法なものと認められるし、全幹法7条1項の規定による整備計画の決定（本件整備計画決定）の段階において、本件答申をした本件小委員会の構成等が適切でなく、輸送の安全性や経済合理性、自然環境等の点に関する十分な検討がされなかったこと、9条認可（本件認可）の段階においても、本件事業を全幹法の規定の適用対象として、厳格な事業法の規定が適用されることを回避し、環境影響等を軽視したこと、工事の完了の予定時期の延期や長大なトンネルの掘削等に伴う事故の発生、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う乗客の減少等によって、既に本件計画が破綻していること、本件事業に反対する多数の訴えが提起されていることなどの問題も踏まえると、我が国の負の遺産とならないよう、直ちに本件認可を取り消すべきである。なお、上記1で述べたところによれば、原告らが南アルプス（赤石山脈のこと。以下同じ。）等の自然環境や景観等に関する点を含めて「法律上の利益」を有することは明らかであるし（このことは、最高裁平成17年(受)第364号同18年3月30日第一小法廷判決・民集60巻3号948頁の判示等に鑑みても是認することができる。）、本件事業に伴ってこれらに不可逆的な被害等を生じさせないためにも、原告らの主張が行政事件訴訟法10条1項所定の「自己の法律上の利益に関係のない違法」を主張するものにとどまるということとはできない（なお、ここでいう「法律上の利益」を同法9

条1項所定の「法律上の利益」と同義に解する必要はないと考えられる。)

(1) 全幹法9条1項の規定を適用した点

次に述べるところによれば、本件事業は、全幹法の規定の適用対象となるものとは認められないから、全幹法9条1項の規定を適用した本件認可は、違法なものと見える。

ア 全幹法1条は、「地域の振興に資すること」を目的として挙げているが、本件事業では、地域の振興に関する具体的な施策の検討がされていないし、いわゆるストロー効果により地域経済の衰退を招くおそれもあるから、その目的に合致しないと考えられる。

イ 全幹法3条の規定によれば、「新幹線鉄道の路線」については、「全国的な幹線鉄道網を形成するに足るもの」であるとともに、「全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結するもの」であることが必要と解される。そして、これを満たす整備新幹線として、北海道新幹線等の5路線が定められているが、中央新幹線は、これに含まれていないし、営業主体及び建設主体である参加人が営利性を有する民間企業であることなどに鑑みると、この点でも、全幹法の目的に合致しないと見える。

ウ 中央新幹線の走行方式として採用された超電導磁気浮上方式は、他の鉄道とは走行方式が異なり、相互に乗り入れることができないから、他の鉄道と接続することによって、全国的な幹線鉄道網を形成することは困難といえる（なお、本件小委員会でも、これを問題とする発言がされていたことが認められる。）。そのため、全幹法3条所定の「全国的な幹線鉄道網を形成するに足るもの」に該当するとは認められない。

エ 停車場とされている「神奈川県（仮称）駅」、「長野県（仮称）駅」及び「岐阜県（仮称）駅」の位置は、いずれも全国の中核都市といえるかが疑わしいものであるから、全幹法3条所定の「全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結するもの」に該当するとも認められない。

オ 全幹法は、事業法と比較して審査が簡略化され、添付すべき書類等も簡易なものにとどまっているところ、これが許容されているのは、車輪をレールに密着させて走行する従前の走行方式（以下「レール方式」という。）による新幹線鉄道については、既に技術的な安全性が確認されていたことや、実績を有する国鉄や鉄建公団等において建設主体となることが想定されていたことなどを理由とするものと考えられる。これに対し、中央新幹線の走行方式として採用された超電導磁気浮上方式は、技術上の知見及び経験が全く蓄積されておらず、全幹法上も、この超電導磁気浮上方式を前提とした規定は設けられていないし、建設主体となる参加人をみても、実績を有しない民間企業であるというのであるから、全幹法の規定の適用対象とする前提を欠くものといえる。そして、全幹法の規定の適用対象とならない以上、一般法である事業法の規定が適用されることは当然であるし、事業法施行規則4条7号において「浮上式鉄道」が掲げられていることなどに鑑みても、事業法の規定の適用対象とするのが相当と考えられる。

カ 全幹法と事業法のいずれの規定をみても、新幹線鉄道の建設に当たり、事業法の規定の適用対象とすることを排除する規定は見当たらないし、参加人が全幹法の規定の適用対象とすることを選択した理由も、参加人にとって便宜があったことに尽きるものと認められる。そして、被告において自ら建設等をするわけでもないのに、全幹法の規定の適用対象とした場合には、審査の簡略化等の関係で、被告の関与は極めて限定されるものと考えられるから、この点でも、全幹法の規定の適用対象とするのは妥当でないといえる。

キ 以上で述べたところによれば、本件事業は、全幹法1条及び3条の規定に反するものであり、全幹法の規定の適用対象となるものとは認められないから、全幹法9条1項の規定を適用した本件認可は、違法なものといえる。

(2) 事業法5条1項各号に掲げる基準等に関する点

上記(1)で述べたように、本件事業は、事業法の規定の適用対象となるものと

解されるし、また、仮に、この点をおくとしても、全幹法14条1項の規定等に鑑みれば、全幹法8条の規定による建設の指示は、鉄道事業の許可基準を定める事業法5条1項各号に掲げる基準を満たすことを当然の前提としているものといえる。そして、本件認可は、全幹法8条の規定による建設の指示（本件指示）を前提とするものであり、その基準を満たしていない場合には、本件認可の違法事由をも構成することになると解されるところ、次に述べるところによれば、本件では、その基準を満たしていないと認められるから、本件認可は、違法なものといえる。

ア 経営上の適切性に関する点

事業法5条1項1号は、鉄道事業の許可基準として、「その事業の計画が経営上適切なものであること」を掲げているところ、この基準を満たすためには、①その事業の開始が輸送需要に対して適切なものであること、②供給輸送力が輸送需要に対して過大なものでないこと及び③適切な輸送需要とそれに見合った供給輸送力から導かれる収支予測が安定的かつ継続的な経営を行う上で適切なものであることが必要と解される。しかしながら、次に述べるところによれば、本件事業については、この基準を満たしていないと認められる。

(ア) 参加人は、本件事業において、東海道新幹線、航空機及び高速道路からの転換需要や誘発輸送需要等を想定し、東海道新幹線及び中央新幹線の総輸送需要量が平成23年時点での東海道新幹線の輸送実績よりも大幅に増加するとの予測をしているが、将来的に見込まれる我が国の人口減少を考慮していないなど、参加人にとって都合の良い予測になっており、明らかに過大なものというほかないし、現状では、これらの転換需要や誘発輸送需要等を期待することができるのかも定かでないといえる。

(イ) 中央新幹線の供給輸送力は、167億人km/年と予想されているが、その数値は、以上で述べた過大な輸送需要に合わせ、午前6時から午後1

0時までの間に1時間当たり5本の間隔で運行し、その全ての車両が満席であるという条件の下で計算されたものにとどまるし、明らかに過大なものと認められる。

5 (ウ) 参加人の収支予測では、増収が見込まれているが、これは、以上で述べた非現実的な予測を基にしたものにとどまるし、そのような増収を期待することは到底できないといえる。そして、本件事業では、建設費用の予測も不十分であり、既に当初の予算額では到底収まらないことが明らかになっているし、その他にも、参加人の代表取締役（平成25年当時）が、「リニアは絶対にペイしない」と発言していたことなども認められる。

10 (エ) 以上で述べたところによれば、本件事業について、安定的かつ継続的な経営をすることは困難といわざるを得ないし、事業法5条1項1号に掲げる基準を満たしていないと認められる。

イ 輸送の安全性に関する点

15 事業法5条1項2号は、鉄道事業の許可基準として、「その事業の計画が輸送の安全上適切なものであること」を掲げているところ、次に述べるところによれば、本件事業は、輸送の安全性を欠くものといわざるを得ないし、この基準を満たしていないと認められる。

20 (ア) 従前のレール方式では、安定走行のために、いかにして車輪をレールに密着させるのが課題とされていたが、長い年月をかけて技術上の知見及び経験を蓄積することにより、現在では、時速約300kmでの安定走行を実現している。これに対し、中央新幹線の走行方式として採用された超電導磁気浮上方式は、車両を10cm程度浮上させて走行するものであり、従前のレール方式とは反対に、いかにして車両を浮上させるのが課題とされることになるし、技術上の知見及び経験も蓄積されていないことが認められる。また、この超電導磁気浮上方式では、軌道上を安定走行させるため、25 地上にガイドウェイを設置することになるが、これと車体との間

隙は僅かであるし、車両がどこにも固定されていない以上、極めて不安定な状態で走行することも明らかといえる。それにもかかわらず、本件事業では、時速500kmをも超える速度で走行しようというのであるから、技術的に未熟なところがあることは否定し難いと考えられる。

5 (イ) 中央新幹線の走行方式として採用された超電導磁気浮上方式では、時速が約160km以下となった際に、車両を浮上させることができず、車両の底面に格納されている支持輪タイヤと車両の側面に格納されている案内タイヤを出して車輪走行に移行することになるが、その速度等に鑑みると、これらの着地に伴う摩耗等は甚大と考えられるし、実際に、宮崎実験線で
10 も、これに伴う事故が発生していることが認められる。

(ウ) 中央新幹線の車両に搭載される超電導磁石については、車両外への影響を完全に遮断することができないため、車両の保守点検等の際に、ばく露のおそれがあるほか、乗客の健康被害も問題になり得るし、地上コイルについてみても、走行時に生ずるジュール熱（導体に電流を流したときに生
15 ずる熱のこと。以下同じ。）等により、過酷な使用環境に置かれるものといえる。

(エ) 中央新幹線では、液体ヘリウムでニオブチタン合金をマイナス269℃に冷却することにより、超電導状態を作り出し、それを用いた超電導磁石と地上コイルとの間の強力な磁力により、車両の推進、浮上等をするとさ
20 れているが、何らかの原因でこの冷却機能が働かなくなった場合には、超電導状態から急速に常電導状態へと転移し（以下、この現象を「クエンチ現象」という。）、その磁力が低下する結果、これらの推進、浮上等の力が失われることになる。このようなクエンチ現象に伴う事故は、実際に、宮崎実験線や山梨実験線でも発生しており、今後も、地上のガイドウェイ
25 との接触等による衝撃で車両が損傷し、冷却機能が働かなくなるなどして、同様の事故が発生するおそれを否定し難いし、その影響で円滑に車輪走行

への移行をすることができなくなれば、もはや乗客の安全を確保することは困難といえる。

(オ) 中央新幹線の走行方式として採用された超電導磁気浮上方式は、地上のガイドウェイとの僅かな間隙において、車両を10cm程度浮上させて時
5 速500kmをも超える速度で走行するというものであるから、地上のガイドウェイ内に何らかの物体が入った場合には、連鎖的な事故につながる可能性がある。また、我が国は、地震大国であり、その走行中に地震が発生し、それにより地上のガイドウェイ等が僅かでも損傷すれば、それに伴う事故が発生して、多数の乗客が死傷する事態にもなりかねないし、仮に
10 地震の初期微動によりその後の主要動の到来を予測したとしても、時速500kmをも超える高速度では、直ちに停止することはできないから、相当程度の速度を保ったまま地上のガイドウェイ等に激突することは避け難いと考えられる。それにもかかわらず、本件小委員会は、「リニアは脱線しない」と過信し、以上で述べた地震が発生した場合の問題等について十
15 分な検討をしなかったものであるし、多くの断層を通過することなどに対する適切な評価もされていないことが認められる。

(カ) 中央新幹線は、山岳地帯を通過することになるところ、クエンチ現象や地震等の何らかの原因で一度事故が発生した場合には、避難距離が著しく
20 長くなることなどの問題がある（なお、非常口から地上部までの避難距離だけでも、3kmを優に超える場所があるとされているし、当然のことながら、実際に事故が発生した場合には、これだけでは足りず、当該事故のために停車した位置から非常口までの距離も避難することが必要になる。）。そのため、負傷者や高齢者等はもちろん、それ以外の者にとっても、避難することは困難といわざるを得ないし、仮に非常口から地上部へ
25 到達し得たとしても、そこは大自然の中であるから、十分な救助活動が可能な条件は整っておらず、乗客の安全の確保に困難が伴うことは容易に想

定されるものといえる。

5 (キ) 評価委員会が平成21年7月に作成した「超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価」(乙50)では、地上コイルの「コーンカロリメータ試験」や支持輪タイヤの「タイヤ燃焼試験」の報告等がされているが、難燃性の程度等も明らかでなく、内容が不十分であるし、火災が発生した場合に、延焼等のおそれがあることは否定し難いといえる。また、参加人は、走行中に何らかの原因で火災が発生した場合には、次の停車場又はトンネルの外まで走行し、そこで避難誘導を行うとしているが、そのような措置では、火災の規模等によっては、乗客が長時間にわたって高温状態に置かれたり、あるいは有毒ガスを吸引するなどして、その生命等が危険にさらされるおそれが考えられる。また、過去に東海道新幹線等で発生した火災の中には、乗客の放火等を原因とするものもあるから、中央新幹線でも、同様の原因で火災が発生することは十分にあり得るし、その走行区間の約86%がトンネルであり、火災が発生した場合に、重大な危険が伴うことは容易に想定されるにかかわらず、運転手の乗務もなく、迅速かつ適切な対応をすることが困難であること、避難距離が著しく長く、地下深くからの避難中に煙害を防ぐことができるのかにも疑問があることなどの問題について、十分な検討がされておらず、乗客の安全が確保されているとは到底認められない。

20 (ク) 本件事業では、シールド工法によるトンネルの掘削等が予定されているが、シールド工法自体、未熟な技術であり、それに伴う事故も現に発生しているし、それによる掘削等がされたトンネルを走行中に崩落等の事故が発生することになれば、もはや乗客の安全を確保することはできないと考えられる。

25 (ケ) 以上で述べたところによれば、本件事業は、輸送の安全性を欠くものといわざるを得ないし、事業法5条1項2号に掲げる基準を満たしていない

と認められる。

ウ 事業遂行能力に関する点

事業法5条1項4号は、鉄道事業の許可基準として、「その事業を自ら適
5 確に遂行するに足る能力を有するものであること」を掲げているところ、こ
こでいう能力には、安全に鉄道線路等の建設及び維持管理をし、列車の運行
を行うための技術的能力が含まれているものと解されるが、次に述べるところ
によれば、本件では、この基準を満たしていないと認められる。

(ア) 本件事業において長大なトンネルの掘削等を行うことになる南アルプス
10 は、大規模な地殻変動によって形成された山岳地帯であり、多くの断層等
が形成されているところ、これに沿って分布する破砕帯等では、岩石が
粉々に砕けて粘土化しており、不透水層となって地下水がせき止められて
いるものと考えられる。そして、本件事業において掘削等を行うトンネル
と山頂との標高差が約1400mにもなることや、これまでも丹那トンネ
ルや黒部ダム等における同様の工事で大量の出水事故が発生していること
15 などに鑑みると、このような場所で工事をした場合には、せき止められて
いた高圧の地下水が大量に湧出し、作業員の人命を失う事故につながる危
険が極めて高いといえる。そのため、本件事業では、長大なトンネルの掘
削等に伴う危害の防止が図られておらず、工事の安全性を欠くことは明ら
かというべきであるし、参加人において、それを自ら適確に遂行するに足
20 る能力を有するとは認められない。

(イ) 以上で述べたところによれば、本件では、事業法5条1項4号に掲げる
基準を満たしていないと認められる。

エ 小括

そのため、事業法5条1項各号に掲げる基準等に関する点をも、本件
25 認可は、違法なものとして認められる。

(3) 環境影響評価に関する点

5 評価法33条1項は、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評価法24条の書面に基づいて、環境配慮審査
をしなければならないとして、いわゆる横断条項を規定している。この横断条
項は、環境配慮審査の結果が当該免許等の審査に反映され、規制法として実効
的に機能するように解釈されなければならないし、評価法が、公益性を有する
10 規模の大きな事業等を対象として環境配慮審査を求めていることなどに鑑みる
と、その判断に当たっては、事業の公益性等を過度に重視することは許されな
いといえる。そして、環境配慮審査において判断の基礎となる評価書が、評価
法の規定により要求される水準を満たさない場合や、評価法の目的に合致した
合目的な裁量権の行使がされなかったことにより、実質的にみて、周辺住民
15 の個別的利益に対する適正な配慮を欠くといえるような場合には、その判断は、
裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものと解することができる。本件で
は、次に述べるように、これらの場合に該当し、国交大臣の判断について、裁
量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとといえるから、それに基づく本件
15 認可は、違法なものと認められる。

ア 複数案の検討に関する点

次に述べるところによれば、複数案の検討に関する点をみても、本件認可
は、違法なものと認められる。

20 (ア) 評価法上の環境影響評価では、評価法の目的を実現し、環境影響評価の
客観性や公正性を確保するために、いわゆるベスト追求型の考え方により、
公衆も含めた第三者の参画の下で複数案を検討することが重視されている
し、評価法3条の2第1項や鉄道事業評価省令3条の規定等に鑑みても、
「何もしない」という案を含め、複数案を検討することは不可欠と考えら
れる。それにもかかわらず、本件事業では、いわゆる「南アルプスルート」
25 の採用等に当たり、環境影響評価の手続の中で、複数案の検討が全くされ
ておらず、本件答申に係る審議等においても、十分な検討がされていたと

は認められないから、その判断過程には問題があるといわざるを得ない。

(イ) 以上で述べたところによれば、国交大臣の判断については、複数案の検討に関する点をも、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものといえるから、本件認可は、違法なものと認められる。

5 イ 鉄道施設の形状等の特定に関する点

次に述べるところによれば、鉄道施設の形状等の特定に関する点をも、本件認可は、違法なものと認められる。

(ア) 全幹法9条及び全幹法施行規則2条の規定によれば、9条認可に当たっては、「工事の区間」、「線路の位置」、「線路延長」、「駐車場の位置」、
10 「車庫施設及び検査修繕施設の位置」、「工事方法」等の記載に加え、「停車場設備表」等の添付が求められているものといえる。そして、環境影響評価とは、事業の実施が環境に及ぼす影響（環境影響）について環境の構成要素に係る項目ごとに調査、予測及び評価を行うとともに、これらを行う過程においてその事業に係る環境の保全のための措置（環境保全措置）
15 を検討し、この措置が講じられた場合における環境影響を総合的に評価することをいうところ、その実施に当たり、周辺住民の個別的利益に対する適正な配慮を確保して、具体的に環境保全措置を検討するためには、当該事業に伴う土地の形状の変更や新設又は増改築される工作物の形状等を特定することが不可欠であるし、また、その形状等を正確に特定し
20 なければ、予測に用いられたとする建設機械の台数等の計算やそれに基づく騒音等の予測が正しいものかどうかなどを点検することもできないことになる。このような事情に鑑みると、その特定がされないまま環境影響評価が実施された場合には、周辺住民の個別的利益に対する適正な配慮を欠いており、評価法の規定により要求される水準を満たしていないものと評価
25 することができる。

(イ) 本件では、次に述べるように、本件評価書等をみても、鉄道施設の形状

等が特定されておらず、これに不備があることは明らかであるから、評価法の規定により要求される水準を満たしていないものと認められる。

5 a 本件事業では、「品川駅（地下）」等が建設される予定であるが、本件認可では、その位置の概要が平面図で示されているにとどまるし、本件評価書をみても、その位置の概要のほか、その形状等の概要が平面図及び断面図で記載されているだけで、これを具体的に特定する記載はされていないことが認められる。なお、この平面図には、丸印をもっておおよその位置が記載されているが、丸印の中のどこに建設されるかによって、周辺住民に対する騒音等の被害の程度等も大きく左右されると考えられるから、この特定が不十分であることは明らかといえる。

10 b 本件事業では、「関東車両基地（仮称）」等が建設されるほか、保守用車留置施設、保守基地、変電所、非常口等が建設される予定であるが、本件評価書をみても、その位置の概要のほか、簡易な概要図等が記載されているだけで、その形状等を具体的に特定する記載はされていないことが認められる。なお、コンピュータグラフィックスを用いた「関東車両基地（仮称）」に係るイメージ図は、本件認可（その1）の後の説明会において初めて示されたものであり、それ以前には示されていなかったことなどの問題も指摘することができる。

15 (ウ) 以上で述べたところによれば、国交大臣の判断については、鉄道施設の形状等の特定に関する点をみても、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものといえるから、本件認可は、違法なものと認められる。

20 ウ 建設発生土（以下「発生土」という。）の処分方法等の特定に関する点次に述べるところによれば、発生土の処分方法等の特定に関する点をみても、本件認可は、違法なものと認められる。

25 (ア) 本件事業では、トンネルの掘削等に伴い、約6358万 m^3 もの発生土が生ずるとされているところ、本件評価書では、発生土置き場がいくつか挙

げられているが、これらのみで、大量に生ずる発生土を処分することはできないと考えられる。

なお、この発生土置き場の容量について、神奈川県を例に挙げてみると、神奈川県では、本件事業におけるトンネルの掘削等に伴い、約1140万
5 m³もの発生土が生ずるとされており、このうち約360万m³は「関東車両
基地（仮称）」で使用される計画であるが、その余の約780万m³を処分
する場所は決まっていなかったことが認められる。また、参加人の説明で
は、「公共建設発生土受入地」で約276万7000m³の発生土を受け入
10 れる容量があり、「土砂条例関連の建設発生土受入地」で約181万m³
を受け入れる容量があり、「採石法関連の建設発生土受入地」で約206万
m³の発生土を受け入れる容量があり、「砂利採取法関連の建設発生土受入
地」で約50万m³を受け入れる容量があるとされているが、仮にその容量
全てを本件事業におけるトンネルの掘削等に伴い生ずる発生土のために使
15 用するとしても、約66万3000m³の発生土については、これを処分す
る場所がないことになる。

(イ) 全幹法9条の規定によれば、9条認可に当たっては、「工事方法」のほか、「工事の（中略）完了の予定時期」等の記載が求められているところ、発生土置き場の位置等を含め、大量に生ずる発生土の処分方法等が定かでない
20 ないと、「工事の完了の予定時期」の具体的な見通しが立たず、全幹法施行規則2条1項7号タ所定の「建設工事に伴う人に対する危害の防止方法」や同号レ所定の「その他工事の実施に関し必要な事項」を特定することもできないし、発生土置き場の位置等が定かでない中では、それを運搬する経路を確定させることができないから、それによる大気の汚染、騒音、振動等に係る環境影響を正確に評価することも困難になる。また、従前から
25 各地で発生土をめぐる事故が多数報告されているほか、令和3年7月に静岡県熱海市で土石流を伴う凄惨な事故が発生したことに鑑みると、周辺住

民の個別的利益に対する適正な配慮を確保し、環境保全措置を具体的に検討するためには、発生土置き場の位置等を含め、大量に生ずる発生土の処分方法等を特定する必要性が高いと考えられるし、鉄道事業評価省令21条4項4号イ及び22条1項6号の規定をみても、トンネルの掘削等に伴って生ずる発生土は、「廃棄物等」（廃棄物及び副産物）に該当し、その発生量、最終処分量その他の環境への負荷の量の程度を把握することが要求されることになるから、その処分方法等を特定する必要があるといえ、環境省総合環境政策局環境影響評価課の監修した「環境アセスメント技術ガイド」（甲C環1、2、乙87、丙109。以下「環境アセスメント技術ガイド」という。）でも、「特別管理廃棄物などの人の健康又は生活環境に係る被害が生ずるおそれがある性状を有する廃棄物が発生する場合には、発生量・最終処分量だけでなく、保管方法や運搬方法、処理・処分方法の計画についても明らかにする。」、「廃棄物の処分が逼迫した状態にある場合には、発生量・最終処分量だけでなく、具体的な処分先を含めた、処理・処分方法の計画についてもできる限り具体的に明らかにする。」などと記載されていることが認められる。さらに、トンネルの掘削等に伴って生ずる発生土は、「廃棄物等」のうちの副産物であり、再資源化が可能であるから、環境影響評価に当たっては、どのように再資源化し、それによって最終処分量をどの程度削減することができるのかなどの点を適切に調査、予測及び評価することが求められているといえる。そのため、発生土置き場の位置等を含め、その処分方法等を特定していない本件評価書等に不備があることは明らかであるし、これに基づいてされた国交大臣の判断については、周辺住民の個別的利益に対する適正な配慮を欠き、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものと見える。

(ウ) 以上で述べたところによれば、国交大臣の判断については、発生土の処分方法等の特定に関する点をみても、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫

用したものといえるから、本件認可は、違法なものと認められる。

エ 事後調査に関する点

次に述べるところによれば、事後調査に関する点をも、本件認可は、違法なものと認められる。

5 (ア) 評価法1条の規定によれば、評価法上の環境影響評価が「あらかじめ」
行うべきものであることは明らかであるし、評価法14条1項7号ハも、
「当該措置が将来判明すべき環境の状況に応じて講ずるものである場合」
における「当該環境の状況の把握のための措置」として、事後調査を限定的
10 的に許容しているものにとどまり、評価法上の環境影響評価の対象とされ
るべき項目の調査を後回しにして、評価書の縦覧等をした後にその調査を
するという「潜脱的事後調査」まで許容するものではないと考えられる。

それにもかかわらず、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価では、
発生土置き場等に関する点を事後調査の対象としているが、これは、以上
で述べた「潜脱的事後調査」にほかならないし、このような「潜脱的事後
15 調査」がされたことから、本件評価書については、評価法の規定により
要求される水準を満たさないものであったと推認することができる。

(イ) また、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価では、水資源等が事後
調査の対象とされているが、本件事業では、大量の地下水を湧出させるお
それがある断層を通過することや、南アルプスにおけるトンネルの掘削等
20 では、特に慎重な検討が求められることなどに照らすと、このような調査
は、本来、環境影響評価の手続の中で実施されるべきものであったといえ
る。そのため、この点についても、「潜脱的事後調査」というほかないし、
本件評価書に何ら記載されていなかった導水路トンネルが事後的に提案さ
れたことなどに鑑みても、環境影響評価の手続を潜脱したものと評価する
25 ことができる。

(ウ) 以上で述べたところによれば、国交大臣の判断については、事後調査に

関する点をも、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものといえるから、本件認可は、違法なものと認められる。

オ 山梨実験線の建設に係る環境影響評価に関する点

次に述べるところによれば、山梨実験線の建設に係る環境影響評価に関する点をも、本件認可は、違法なものと認められる。

(ア) 山梨実験線は、当初から、将来的に中央新幹線（品川・名古屋間）の運行に活用されることを前提として、その建設が進められたものであるし、評価法1条所定の目的に鑑みれば、全線についてそれに係る環境影響評価が実施されなければならない、評価法の施行前に、その一部分を先行して建設したがために、当該部分についてその実施を免れる結果となるのは不合理といえる。また、山梨実験線の設備更新や延伸等に係る変更が加えられたことに伴い、国交大臣は、平成19年1月23日付けで、それに係る承認をしているところ、その時点では、既に評価法が施行されていたことも認められる。このような事情に鑑みれば、山梨実験線の建設については、少なくとも中央新幹線（品川・名古屋間）の運行に活用されることが確実となった段階で、評価法32条の規定により、それに係る環境影響評価が実施されなければならなかったと考えられるが、実際には、それに係る環境影響評価が実施されることはなかったというのであるから、周辺住民の個別的利益に対する適正な配慮を欠くことは明らかといえる。

なお、評価法の制定以前には、昭和59年8月28日付けでされた「環境影響評価の実施について」との閣議決定による環境影響評価（乙83、84。以下「閣議アセス」という。）の制度があったところ、将来的に中央新幹線（品川・名古屋間）の運行に活用されることが前提とされていたことや、重大な環境影響が生じ得ることなどに鑑みると、山梨実験線の建設に当たっては、少なくとも閣議アセスが実施されなければならなかったと考えられる。

また、平成2年7月20日に提出された「山梨リニア実験線環境影響調査報告書」等は、その内容をみても、評価法上の環境影響評価の代替となるものではないといえる。

5 (イ) 以上で述べたところによれば、国交大臣の判断については、山梨実験線の建設に係る環境影響評価に関する点をみても、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものといえるから、本件認可は、違法なものと認められる。

カ 本件認可（その2）に先立つ環境影響評価に関する点

次に述べるところによれば、本件認可（その2）に先立つ環境影響評価に関する点をみても、本件認可（その2）は、違法なものと認められる。

10 (ア) 本件事業の目的である中央新幹線（品川・名古屋間）の運行は、本件認可（その1）の対象である本件計画（その1）に係る工事（主として土木構造物関係の工事）だけでなく、本件認可（その2）の対象である本件計画（その2）に係る工事（主として電気関係設備の工事）をすることで初めて可能となるものであるし、本件事業に係る環境影響は、前者の工事だけでなく、後者の工事からも生ずることになるといえる。また、実際に、
15 本件認可（その1）に先立つ環境影響評価では、後者の工事内容が特定されていなかったために、事後調査の対象とされた事項が多数存在していたことも認められる。このような事情に鑑みると、本件認可（その2）に先
20 立って、環境影響評価が実施されなければならなかったと考えられるが、本件では、これが実施されないまま、本件認可（その2）がされており、その義務に違反したものといえる。

(イ) 以上で述べたところによれば、本件認可（その2）に先立つ環境影響評価に関する点をみても、本件認可（その2）は、違法なものと認められる。

25 キ 周辺住民の意思決定に参加する権利（以下「参加権」という。）に関する点

次に述べるところによれば、周辺住民の参加権に関する点をみても、本件認可は、違法なものと認められる。

5 (ア) 参加人は、本件事業において、説明会等を開催しているが、マニュアルに沿った説明に終始して、詳細な説明をすることはなかったし、周辺住民からの質問に対しても、十分な説明はせず、むしろ質問数を制限するなどしていたことが認められる。これでは、環境の保全についての適正な配慮がなされるように、周辺住民にもその意思決定に参加する権利（参加権）を保障した評価法の趣旨に反することになるし、この説明会等が事後的に行われている点でも問題があるといえる。

10 (イ) また、参加人は、一定期間において、本件評価書を縦覧に供するなどしているが、その分量等に鑑みると、一般人をして当該期間内に内容を理解して意見を述べることは困難であったと考えられる。

(ウ) 以上で述べたところによれば、周辺住民の参加権に関する点をみても、本件認可は、違法なものと認められる。

15 ク その他の環境影響評価に関する点

次に述べるところによれば、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価の内容をみても、本件事業において、環境の保全についての適正な配慮がなされているとはいえず、評価法上の環境影響評価を実施したものと評価することはできないから、国交大臣の判断について、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものであることは明らかであるし、本件認可は、違法なものと認められる。

(ア) 水資源等に関する点

25 a 中央新幹線（品川・名古屋間）では、走行区間の約86%がトンネルになり、地下水をせき止めている破碎帯等での工事も想定されるため、トンネルの掘削等に伴って多量の地下水が湧出することにより、地下水の水位の低下や河川の流量の減少につながるおそれがあるし、建設され

る高架橋の基礎が地下深くまで及ぶことにより、水脈の分断等につながるおそれも否定し難いと考えられる。これを静岡県の大井川を例に挙げてみると、この大井川では、トンネルの掘削等に伴い、その源流で水量が毎秒約 2 m³も減少すると予測されているが、流域住民は、生活用水、
5 農業用水及び工業用水等を大井川から取水しているため、その水量が減少することになれば、その生活等に深刻な影響を及ぼすことは明らかといえる。そして、その他の地域でも、同様の問題が懸念されているにもかかわらず、参加人は、その予測に当たり、実際にコアボーリング調査等を行うことなく、透水係数の設定等をしているし、流量の減少に対し
10 てどのような措置を具体的に講ずるのかや、それにより流量の減少をどの程度防止することができるのかなどの点について記載がされていないことも認められる。また、参加人が、大量の地下水を湧出させるおそれがある畑薙山断層帯の通過等を想定した記載を意図的に省略し、事後的にその想定を変更したり、何ら記載をしていなかった導水路トンネルを
15 事後的に提案したことなどに鑑みても、環境保全措置の検討等が十分にされていないものといえる。

b 水資源等への影響は、現に山梨実験線の建設等に伴って生じており、周辺住民は、簡易水道の水源が枯渇するなどの被害を受けている。この点からも、環境の保全についての適正な配慮がなされるべきことは明らかであるし、水源の枯渇に対して代替水源を用意しさえすれば問題はないということもできないと考えられる（しかも、参加人が代替水源を用意するとしても、30年の期限付きのものにとどまることが認められる。）。

c また、参加人は、トンネルの掘削等による地下水の水位等への影響を調査したとしているが、その調査地点や調査期間等のいずれについても、
25 限定的なものにとどまり、十分な調査がされたとは認め難いし、突発的

に高圧な地下水が湧出する可能性を指摘する地質調査資料を隠匿して、これを十分に考慮しなかったことも認められる。

5 d さらに、参加人は、地下水の水位等に係る環境保全措置として、薬液注入工法等を実施するとしているが、高圧な地下水が大量に湧出した場合などには、これらによって対応することはできないし、十分な環境保全措置とは認められない。また、仮に流出した地下水をポンプアップや
10 導水路トンネルからの自然流下により大井川に戻すとしても、流出した地下水を全て戻せるものではなく、上流域を中心として河川の流量が大幅に減少する可能性を否定することはできないし、導水路トンネル自体の建設に伴う更なる自然破壊等の問題が生ずるほか、参加人の想定する
15 ポンプアップに伴い電気代が1日当たり48億円にも上ることなどに鑑みると、参加人の想定は、そもそも非現実的なものにとどまると考えられる。

e 本件事業では、土壌から溶出した鉛等による汚染水や薬液注入工法等
15 による汚染水が周辺の河川や地下水に流出するおそれがあるところ、本件評価書をもみても、これに係る環境保全措置が十分に検討されているとはいえないし、「関東車両基地（仮称）」における洗車等に伴う汚染水については、環境保全措置が何ら検討されていないことも認められる。

f 本件事業では、周辺住民が利用する導水管等の近くでトンネルの掘削
20 等を行うことが予定されているが、その掘削等に伴い当該導水管等が損傷し、周辺住民に多大な影響を与えるおそれがあるし、各地方公共団体の水道局からも、地盤調査等をするよう求められているにもかかわらず、参加人は、何ら問題はないというのみで、十分な検討をしていないことも認められる。

g また、例えば、長野県飯田市では、NATM工法によるトンネルの掘削
25 等が予定されていたところ、事後的に、その工法を変更したことなど

が認められる。参加人は、地下水の利用者が多数に上ることを認識していたはずであり、当初から、その変更後の工法を前提とした計画を立てるべきであったと考えられるし、この点でも、周辺住民の個別的利益に対する適正な配慮が確保されていると評価することはできないといえる。

5 h 以上で述べたところによれば、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価は、水資源等に関する点からみても、環境の保全についての適正な配慮がなされていないといえる。

(イ) 地盤沈下等に関する点

10 a 本件事業では、トンネルの掘削等に伴い、大量の発生土が生ずるとされているところ、これらが搬出された場合には、当然のことながら、これらが押し返していた力を失い、周辺地盤が緩むことにつながるし、地下水の水位の低下が懸念される地域等では、それによる影響を受けやすく、多数の周辺住民が地盤沈下等の被害を受けるおそれがあるといえる。

15 b また、本件事業では、一部の区間における大深度地下で、いわゆるシールド工法による掘削等が予定されているから、地盤沈下等のおそれがより増大することになる。この大深度地下については、従前は、これを利用して地表近くに影響は及びにくいとされていたが、令和2年10月に、当該工法による掘削等をしていた東京外郭環状道路の工事で、地盤沈下等の事故が発生したことなどに鑑みると、本件事業でも、同様の
20 事故が発生する危険があるというべきであるし、その後開催された説明会でも、参加人は、具体的な事実に基づかない説明に終始していることが認められる。さらに、参加人は、令和4年2月に、「添加材注入設備の一部に故障」があったとして、当該工法による掘削等を中断し、その修理のために立坑を掘削することなどを説明しているが、一般市民の
25 住宅の敷地でそのような工事をすることは許されないし、このような点を看過してされた環境影響評価には不備があるといえる。

c さらに、愛知県春日井市には、亜炭採掘跡があるところ、本件事業では、その周辺でトンネルの掘削等が予定されている。しかしながら、当該採掘跡は、その全貌も定かでないから、その掘削等により地盤沈下等の事故が発生するおそれは否定し難いし、参加人は、文献調査をするのみで、十分に調査していないことなども認められる。

d 本件事業では、トンネルの掘削等に伴って大量の発生土が生じ、発生土置き場等に運搬されることになるところ、令和3年7月に静岡県熱海市で盛土の斜面崩壊を原因とする土石流を伴う凄惨な事故が発生したことなどに鑑みると、長野県等で設置が予定されている発生土置き場等の周辺住民においても、同様の被害を受けるおそれがあるといえるし、環境アセスメント技術ガイドをみても、土地の安定性の変化を環境影響評価の項目として選定した上で、それに係る環境影響評価を適切に実施しなければならなかったと考えられる。

e また、本件事業の実施が予定されている地域には、ウラン鉱床を含む場所があるところ、そこでトンネルの掘削等がされた場合には、放射性物質により汚染された発生土が生ずることになる。この点につき、参加人は、ウラン鉱床を避けるから問題がないとしているが、文献調査しかしておらず（なお、その前提となる動力炉・核燃料開発事業団（当時。再編等を経て、現在は国立研究開発法人日本原子力研究開発機構。以下、両者を区別せずに「動燃」という。）によるウラン鉱床の調査は、高品位のものを探査するためにされたものであるから、低品位のものが分布している可能性は否定し難いと考えられる。）、どこにウラン鉱床があるかを実際に自ら調査したわけではないし（なお、参加人は、この点について、岐阜県知事から、ウラン鉱床を回避するよう慎重に検討することを求められたにもかかわらず、真摯な対応をしておらず、本件認可（その1）後の平成28年7月になって提出された「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仕方書」をみても、十分な調査がされたということとはできない。) 、放射性物質を検知する測定器の常設等を十分に検討していないことも認められる。

f 本件事業の実施が予定されている地域には、重金属等の鉱脈を含む場所があるところ、その場所でトンネルの掘削等がされた場合には、重金属等により汚染された発生土が生ずることになる。本件評価書では、熱田層等に関する記載はされているものの、重金属等により汚染された発生土が生ずるおそれのある美濃帯に関する記載はされていないし、内容が不十分であることは明らかといえる。さらに、本件評価書上、そもそも重金属等により汚染された発生土の処理場が定かでないし（例えば、岐阜県では、現在、御嵩町と中津川市の2か所がその候補地とされているが、このことは、本件評価書に記載されておらず、事後的に明らかにされたものにとどまるし、その周辺の生態系等に対する環境影響等も、十分な検討がされていないといえる。） 、各現場における参加人の調査も不十分であり、令和4年4月には、重金属等により汚染された発生土が、それを処理することのできない民間の処分場に運搬されたとする報道がされたことも認められる。加えて、参加人は、重金属等により汚染された発生土の処理場に二重の遮水シート等を用いるとしているが、仮にそれにより一時的な流出防止等に成功したとしても、それを長い年月にわたって維持することができるのかには疑問があるし、基準値を超える検査結果が出た場合の具体的な流出防止措置やその効果等も不明といわざるを得ないところである。

g したがって、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価は、地盤沈下等に関する点からみても、適切な調査、予測及び評価をしたとは認められず、環境の保全についての適正な配慮がなされていないといえる。

(ウ) 「建設機械の稼働」等による大気の汚染、騒音、振動等に関する点

a 本件事業では、「建設機械の稼働」のほか、発生土の運搬を含む「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」が予定させているところ、特に、トンネルの掘削等に伴って生ずる発生土は大量であり、これを発生土置き場に運搬するために、10tダンプトラックなどの大型車両を多数運行させる必要があることなどに鑑みると、これによる大気汚染、騒音、振動等が周辺住民に社会通念上受忍限度を超える被害をもたらす危険は否定し難いものといえる。

b この点に係る環境影響評価については、地域の事情に応じた個別的な配慮が必要と考えられるところ、長野県下伊那郡大鹿村を例に挙げると、同村は、南アルプスと伊那山地に挟まれた山間に位置する小さな村であり、同村内を国道152号線や長野県道253号線等が走っているが、いずれも道幅が狭く、現況の交通量は、国道152号線で1日当たり67台、長野県道253号線で1日当たり113台にとどまっていることが認められる。長野県に係る本件評価書によれば、本件事業では、同村にトンネルを通し、非常口を数か所、橋梁部を1か所建設することになるところ、それに伴って生ずる大量の発生土等の運搬に用いる車両は、国道152号線で1日当たり最大1736台、長野県道253号線で1日当たり最大1566台とされている。これが最大値であることを差し引いてみても、1日当たりの交通量が尋常ではないといわざるを得ず、現況の交通量の15倍以上にもなるし、これが数年にわたって継続するものとされている。そして、これによる大気汚染、騒音、振動等を具体的にみると、次のとおりであるから、周辺住民に社会通念上受忍限度を超える被害をもたらす危険があることは明らかといえる。

(a) 大気汚染についてみると、長野県に係る本件評価書によれば、「建設機械の稼働」等に伴い、二酸化窒素の濃度については、「大鹿村大河原釜沢」の予測地点において現況の約1.9倍になるなどとされ

5
10
15
20
25

ているし、浮遊粒子状物質の濃度についても、各予想地点において現況の2倍以上になるなどとされている。このように、いずれも高い上昇率であり、環境が激変する地域が複数存在することになるものと考えられる。また、参加人による調査は、その調査地点や調査期間等のいずれについても、限定的なものにとどまり、十分な調査がされたとは認め難いし、参加人が講ずるとする環境保全措置をみても、限定的な効果しか有しないものといえる。

これに対し、参加人は、地域の事情に応じた個別的な配慮を特段することなく、「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年環境庁告示第25号。以下「大気の汚染に係る環境基準」という。）等で定める基準値を僅かでも下回っていれば、何ら問題はないとしているが、それでは、周辺住民の個別的利益に対する適正な配慮がなされたとは到底いうことができない。

(b) 次に、騒音についてみると、以上で述べた交通量の変化等に伴い、国道152号線では、現況が62dB又は54dBのところは69dB又は59dBになり、長野県道253号線では、現況が55dBのところは65dBになるなどと予想されている。そして、参加人は、「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境庁告示第64号。以下「騒音に係る環境基準」という。）で定める「幹線交通を担う道路に近接する空間」に係る基準値（昼間の等価騒音レベルで70dB以下）を下回るため、何ら問題はないとしているが、これらの道路は、いずれも実質的にみて「幹線交通を担う道路」ではないから、「住居の用に供される地域」に係る基準値（昼間の等価騒音レベルで55dB以下）を基準とすべきであるし（仮にこれを基準としないとしても、最高裁平成4年(オ)第1503号同7年7月7日第二小法廷判決・民集49巻7号1870頁の判示等に鑑みれば、少なくとも、60dB

以下を基準とすべきであったと考えられる。) 、周辺住民に社会通念上受忍限度を超える被害をもたらす危険があることは明らかといえる。なお、仮に騒音に係る環境基準を用いるとしても、その基準値を満たすことはもちろん、現況からどの程度変化することになるのかも考慮すべきであるし、静ひつな生活環境を享受している地域については、特に慎重な配慮が必要と考えられる。また、参加人による調査は、その調査地点や調査期間等のいずれについても、限定的なものにとどまり、十分な調査がされたとは認め難いし、参加人が講ずるとする環境保全措置をみても、限定的な効果しか有しないものといえる。

これに対し、参加人は、トンネルの掘削等に伴って生ずる発生土を仮置き場に仮置きし、そこから発生土置き場に向かう車両の交通量を調整することで、交通量の集中を削減し、騒音等を低減するとしているが、そもそも仮置き場がどこかも明らかでないし、これを確保することができる見込みもない以上、十分な環境保全措置ということではできない。

(c) さらに、振動についてみると、「建設機械の稼働」等に伴い、各予想地点で現況を大幅に上回る数値が予想されており（例えば、「大鹿村大河原上蔵」では41dBも増加することになる。） 、環境が激変する地域が複数存在することになる。

これに対し、参加人は、振動規制法施行規則11条の規定により定める特定建設作業の規制に関する基準（以下「特定建設作業の規制に関する基準」という。）等で定める基準値（75dB以下）を下回ることから問題ないとしているが、予測の結果の評価においては、その地域の生活環境に適合する基準により判断すべきであるから、震度2の振動に相当する上記基準を静ひつな生活環境を享受している地域に適用することは相当でなく、少なくとも震度1の振動に相当する65

d B以下を基準とすべきものと考えられるし、これを基準とした場合には、ほとんどの予測地点でその基準を超えることが認められる。なお、仮に特定建設作業の規制に関する基準等を用いるとしても、その基準値を満たすことはもちろん、現況からどの程度変化することになるのかも考慮すべきである。

5
c 次に、神奈川県川崎市における大気の汚染についてみると、同市では、高度経済成長期以降、大気の汚染による公害に悩まされ、ぜん息患者が多数に上るなどしたことを受け、川崎市環境基本条例の規定に基づき、
10 二酸化窒素について厳しい環境目標値を設定しているが、参加人は、これによらずに大気の汚染に係る環境影響評価を実施しているし、計測した場所が工事現場から離れており、環境影響が正確に反映されていない可能性を否定し難いこと、同市の北部地域でぜん息のり患率が高いにもかかわらず、環境保全措置の検討等においてその現状が反映されていないことなどに鑑みても、周辺住民の個別的利益に対する適正な配慮を欠
15 くものといえることができる。

d また、参加人は、現況において既に騒音に係る環境基準等で定める基準値を上回っている地域については、本件事業による寄与が乏しいとしているが、現況において既に当該基準値を上回っていれば、本件事業で騒音等がどれだけ生じて、何ら問題はないというに等しく、周辺住民
20 の個別的利益に対する適正な配慮を欠くことは明らかと考えられる。

e さらに、愛知県名古屋市等における一部の工事は、夜間に実施されることが予定されているところ、それに伴う騒音等によって周辺住民に生ずる被害については、特に慎重な配慮が必要と解されるにもかかわらず、「昼間の予測結果よりも小さな値」とあるのみで、具体的な記載がされ
25 ていないから、十分な検証をすることが困難になっている。

f そして、以上で述べたような周辺住民の個別的利益に対する適正な配

慮を欠いた事態が、その他の地域でも同様に想定されていることなどに鑑みると、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価は、「建設機械の稼働」等による大気の汚染、騒音、振動等に関する点からみても、不合理なものとして認められ、環境の保全についての適正な配慮がなされていないといえる。

5
(エ) 「列車の走行（地下を走行する場合を除く。）」等による騒音等に関する点

a 中央新幹線（品川・名古屋間）を運行した場合には、「列車の走行（地下を走行する場合を除く。）」等によって騒音や振動が生ずるほか、
10 微気圧波や低周波音等も問題になる。

b そこで、まず、騒音の点についてみると、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」（昭和50年環境庁告示第46号。以下「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」という。）で定める基準値は、主として住居の用に供される地域で70dB以下、それ以外の地域で75dB以下とされているところ、本件評価書によれば、防音壁の設置等を前提とする予測値がこれを上回る地点が複数存在することになる。また、この予測値は
15 計算上のものにとどまるから、実際に生ずる騒音がこれを上回る可能性も否定し難いし、予測高さを地上1.2mのみとしている点にも問題があると考えられる。

20 なお、山梨実験線は、4両編成の列車を用いた走行実験をするものにとどまるが、それにより生ずる騒音が新幹線鉄道騒音に係る環境基準で定める基準値を上回る地域が複数存在していることから、参加人の対応が不十分であることは明らかといえる。

25 また、参加人は、山梨県知事から、被害範囲を明確にするため、等音線図等を作成するよう求められていたが、これを作成しておらず、どの範囲の周辺住民に対してどの程度の被害が生ずるのかなどの点を適切に

判断することができないし、高い地点に騒音が及びやすいという性質を無視して、沿線地域よりも低い地点を予測地点に設定している点にも問題があると考えられる。

5 c 次に、振動の点についてみると、本件評価書では、「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」（昭和51年環大特第32号。以下「新幹線鉄道振動対策に係る勧告」という。）により、70 dB以下であることを基準とした上で、予測値がこれを下回ることから問題はないとしているが、この予測値は計算上のものにとどまり、実際に生ずる振動がこれを上回る可能性も否定し難いし、地域の事情に応じた個別적인配慮もすべきであったと考えられる。

10 d さらに、微気圧波の点についてみると、本件評価書では、「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」。以下「トンネル坑口緩衝工の設置基準」という。）を参考に、「民家近傍で微気圧波のピーク値が20 Pa以下、坑口中心から20 m地点で原則50 Pa以下」
15 であることを基準とした上で、予測値がこれを下回ることから問題はないとしているが、これを基準とすることに合理的な根拠はないと考えられる。また、この基準は、微気圧波を圧力の側面から評価したものであるが、微気圧波は、可聴域である20 Hz以上の成分が多く含まれる場合には、騒音として知覚されるのに対し、これ未満の成分が多く含まれる場合には、建具を揺らすなどの低周波音として作用する性質を持つものであるから、圧力の側面だけでなく、これらの側面からも評価されなければならないし、実際に、山梨実験線では、トンネルの開口部等において社会通念上受忍限度を超えるような被害が生じており、参加人がこの被害に対してした二重サッシの設置等によっても、十分な効果はなかつたことが認められる。なお、この開口部等の周辺住民は、全面的な防
20
25

音防災フードの設置等を求めているが、参加人は、工事の難易度や経済合理性等の観点から、その設置等はしないとしているし、現在、周辺住民に対して住居の移転等を提案していることなどに鑑みても、社会通念上受忍限度を超えるような被害を防止することが不可能であることを自認しているものといえる。

e そして、参加人が低周波音に係る評価に用いた参考値についてみても、これを基準とすることに合理的な根拠はないと考えられる。

f 以上で述べたところによれば、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価は、「列車の走行（地下を走行する場合を除く。）」等による騒音等に関する点からみても、不合理なもの認められ、環境の保全についての適正な配慮がなされていないといえる。

(オ) 磁界に関する点

a 中央新幹線の走行方式として採用された超電導磁気浮上方式では、停車時等には、静磁界における健康被害が問題になり、加速時等には、これに加えて変動磁界による健康被害が問題となる。

b まず、静磁界についてみると、ICNIRPガイドライン（静磁界）は、職業的ばく露限度値を2 T、一般公衆ばく露限度値を400 mTとしているが、心臓ペースメーカ等の装着者との関係では、ばく露限度値を0.5 mTとしていることが認められる。それにもかかわらず、参加人は、これらの者との関係でも、1 mTをばく露限度値としており、合理的な根拠を欠くものというほかないし、山梨実験線における測定結果によれば、実際に車両内で0.5 mTを超える場所があるとされているから、これらの者に健康被害が生ずるおそれがあることは否定し難いと考えられる。

c 次に、変動磁界についてみると、加速時等には、低周波磁界が生ずることになるところ、この低周波磁界では、脳内誘導電解による網膜閃光

現象が起きることが判明しており、神経変異疾患、心臓血管系疾患、がんの発症等の問題も指摘されていることが認められる。また、この低周波磁界以外にも、高周波磁界が生ずることから、それによる健康被害も否定することはできないと考えられる。そして、山梨実験線における測定結果によれば、車両外で0.24mT（240μT）を測定した場所があるということであるが、0.3μTないし0.4μTで小児白血病の発症率等が上昇するという研究結果があることなどに鑑みると、人体への安全性が確保された数値ということとはできない。中央新幹線（品川・名古屋間）の運行が始まれば、頻繁に車両が行き交い、その都度、ばく露を受けることになるし、その安全性については、「セーフティ・サイド」に立って考える必要があるというべきである。

d 加えて、中央新幹線（品川・名古屋間）では、その走行に伴って、従前のレール方式による場合と比較して3倍以上もの電力を消費することになり、変電所等の周辺では、人体への影響等が懸念されているし、その設置が電力会社によるものであったとしても、その設置の原因を作出した参加人において、それに係る環境影響評価を実施しないことは許されないと考えられる。

e また、その他にも、磁気シールド（電磁界を遮断するための構造のこと。以下同じ。）がどのような素材で、どの程度遮断する力を有するのかの説明がされていないことなどが認められるし、火災等の事故時における対策の有無等も定かでないといえる。

f 以上で述べたところによれば、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価は、磁界に関する点からみても、不合理なものと認められ、環境の保全についての適正な配慮がなされていないといえる。

(カ) 日照阻害に関する点

a 本件事業では、複数の高架橋等を建設することが予定されており、日

照障害の被害が生ずるおそれがある。特に岐阜県や山梨県では、「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」

(昭和51年建設省計用発第4号。以下、単に「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」という。)の規定等により、日影の限度時間が「4時間」又は「5時間」とされているが、本件評価書によれば、予想値がこれを上回る地域が複数存在しているし、そもそも、建設される鉄道施設の位置等が定かでないため、十分な検証をすることは困難といえる。

b このような日照障害については、現に山梨実験線の建設等に伴って生じており、周辺住民は、高架橋等による日照障害のために多大な被害を受けており、桃等の果樹への被害も生じているが、これに対する十分な補償はされていないことが認められる。

c これに対し、参加人は、上記の規定に基づく適切な対応等をするとしているが、上記の予想値をみると、日影時間がかなりの長時間に及ぶ地域もあり、費用負担では回復することができない健康被害等が生ずる危険が高いといえる。

d 以上で述べたところによれば、本件認可(その1)に先立つ環境影響評価は、日照障害に関する点からみても、不合理なものと認められ、環境の保全についての適正な配慮がなされていないといえる。

(キ) 景観障害に関する点

a 本件評価書では、本件事業に伴って主要な眺望点等に改変はないとされているが、本件事業では、自然豊かな河川や山岳、集落等に高架橋等の巨大な土木構造物を建設することになり、その異質さは、一目瞭然であるから、その眺望等に重大な影響を及ぼすものといわざるを得ないし、中央新幹線(品川・名古屋間)の運行に伴い、頻繁に車両が行き交うことになれば、その騒音等により、鳥の鳴き声等も共に消え去ってしまう

ことになる。

b また、参加人は、主要な眺望点等の選定に当たり、周辺住民の意見を取り入れておらず、地域の象徴として大きな役割を果たした「相原高校」等の移転を余儀なくしたことなどに鑑みても、十分な検討がされたとは到底いうことができない。

c そして、参加人は、本件事業が景観に与える影響を適切に予測した上で、環境保全措置を検討し、その影響の回避又は低減を図るとしているが、そもそも建設される鉄道施設の形状等も定かでないから、適切な予測をすることは困難といえる。

d 以上で述べたところによれば、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価は、景観阻害に関する点からみても、不合理なもの認められ、環境の保全についての適正な配慮がなされていないといえる。

(ク) 南アルプス等の自然環境に関する点

a 本件事業において長大なトンネルの掘削等を行うことになる南アルプスは、氷河期の高山植物の生育地の南限で、ライチョウ等の貴重な野生動物も生息しており、昭和39年には、「南アルプス国立公園」として国立公園の指定を受け、さらに、平成20年には、「南アルプス（中央構造線エリア）ジオパーク」として日本ジオパーク（地球や大地を意味する「G e o」と公園を意味する「P a r k」を組み合わせた造語。以下同じ。）の認定を受けている。また、平成25年には、「南アルプスユネスコエコパーク」としてユネスコエコパーク（豊かな生態系を有し、地域の自然資源を活用した持続可能な経済活動を進めるモデル地域のこと。生物圏保存地域ともいう。以下同じ。）の登録の推薦をされ、平成26年には、その登録もされている。このユネスコエコパークでは、①

核心地域（法律等によって厳しく保護され、長期的に保全される地域のこと。以下同じ。）、②緩衝地域（核心地域の周囲又は隣接する地域で、

その緩衝装置としての機能を果たしているもののこと。以下同じ。)及び③移行地域(緩衝地域の周囲又は隣接する地域で、人々が生活し、自然環境の保全と調和した持続可能な地域社会の発展のためのモデルとなる取組みを推進しているもののこと。以下同じ。)に区分されることになるところ、いずれの地域においても経済政策目的で本件事業を実施することは、その趣旨とおよそ整合しないものと考えられる。

b また、トンネルの掘削等に伴って多量の地下水が湧出することで、地下水の水位の低下や河川の流量の減少につながることは、以上で述べたとおりである。そして、参加人は、トンネルの構造上、地表近くの浅層部は改変せず、その地下水への影響は小さいとしているが、浅層部と深層部とは、連続したものであり、これらを分断して検討することはできないし、一度湧出した大量の地下水を地下へ戻すことは不可能であるから、南アルプスの乾燥化等の問題が生じ、その生態系に深刻な影響を及ぼすおそれがあるといえる。

c 環境大臣が本件補正前評価書について環境の保全の見地からの意見を述べる中で指摘したように、中央新幹線(品川・名古屋間)は、希少野生動植物に指定されているクマタカ、オオタカ等の猛きん類が生息し、営巣する地域又はその周辺を運行することが予定されているが、その保護の必要性等に鑑みると、かかる地域を回避すべきことは明らかといえる。

これに対し、参加人は、繁殖環境への影響も小さく、人工代替巢の設置等の環境保全措置を講ずるとしているが、人工代替巢の設置等の知見は、現時点でも確立したものではないし、十分な環境保全措置ということとはできないと考えられる。

d また、本件事業の実施が予定されている地域には、猛きん類以外にも、絶滅危惧種等が多数生息しているが、この点に関する参加人の対応は、

消極的なものにとどまり、いずれも十分な環境保全措置とはいえないし、重要湿地等をその評価の対象としていなかったことなどに鑑みても、環境の保全についての適正な配慮がなされているものとは認められない。

5 e 以上で述べたところによれば、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価は、南アルプス等の自然環境に関する点からみても、不合理なものであることが明らかであり、環境の保全についての適正な配慮がなされていないといえる。

ケ 小括

10 そのため、環境影響評価に関する点をみても、本件認可は、違法なものとして認められる。

(4) まとめ

したがって、本件認可は、違法なものとして認められるし、直ちにこれを取り消すべきである。

被告及び参加人の主張の要旨

1 争点①（原告適格の有無）について

原告適格の有無に関する被告及び参加人の主張は、本件中間判決に記載のとおりである。

2 争点②（本件認可の適法性）について

次に述べるところによれば、本件認可は、適法なものと認められる。なお、上記1で述べたところによれば、そもそも、原告らの主張は、行政事件訴訟法10条1項所定の「自己の法律上の利益に関係のない違法」を主張するものにとどまると考えられるから、同項の規定により、これを理由として取消しを求めることはできないといえる。

(1) 全幹法9条の規定を適用した点

次に述べるところによれば、本件事業は、全幹法の規定の適用対象となるものであるから、全幹法9条1項の規定を適用した点をもって、本件認可に違法があるということとはできないと考えられる。

ア 原告らは、全幹法1条及び3条の規定等を根拠として、本件事業が全幹法の規定の適用対象となるものとはいえない旨などを主張しているが、全幹法1条及び3条は、全幹法の目的及び新幹線鉄道の路線の基本理念を定めた規定にとどまるし、全幹法における新幹線鉄道の定義等に鑑みれば、本件事業が全幹法の規定の適用対象となることは明らかといえる。

イ なお、本件事業については、本件答申における指摘等をみても、全幹法3条の規定に沿うものと認められるし、全幹法6条1項の規定による営業主体及び建設主体の指名（本件指名）を受けた参加人が民間企業であることなどについても、この点をもって、直ちに全幹法の目的に反することにはならないと考えられる。

ウ また、原告らの主張する整備新幹線とは、昭和48年に全幹法7条1項の

規定による整備計画が決定された北海道新幹線等の一般的な呼称にとどまり、中央新幹線がこれに含まれていないとしても、そのことに法的な意味はないし、その他に主張する点についてみても、いずれも独自の見解であって理由がないといえる。

5 エ 以上で述べたところによれば、本件事業は、全幹法の規定の適用対象となるものであるから、全幹法9条1項の規定を適用した点をもって、本件認可に違法があるということはできないと考えられる。

(2) 事業法5条1項各号に掲げる基準等に関する点

10 上記(1)で述べたように、本件事業は、全幹法の規定の適用対象となるものであり、事業法5条1項の規定を適用すべきとする根拠は見当たらないし、原告らが問題とする全幹法14条1項の規定も、国交大臣から全幹法8条の規定による建設の指示を受けた建設主体が営業主体となる場合には、全幹法の手続とは別に、事業法3条1項の規定による許可を受ける必要がないことを定めたものにとどまるから、この点に関する原告らの主張は、その前提において失当といえる。また、全幹法4条1項の規定による基本計画の決定及び全幹法7条1
15 項の規定による整備計画の決定に当たっては、事業の効用、事業の計画の適切性、輸送需要量と供給輸送力との均衡、公益上の適切性等を審査し、全幹法6条1項の規定による営業主体及び建設主体の指名に当たっては、その営業又は建設を自ら適確に遂行する能力を審査することになるが、これらの事項に関する判断は、その性質上、国交大臣の広範な裁量に委ねられているものと解され
20 るし、次に述べるところによれば、その判断に不合理なところは認められないから、この点に関する違法はないというべきである（なお、全幹法4条1項の規定による基本計画の決定、全幹法6条1項の規定による営業主体及び建設主体の指名並びに全幹法7条1項の規定による整備計画の決定は、いわゆる行政
25 処分性を有しない行為であり、これらに法的な瑕疵が存在する場合に、そのことが9条認可の違法事由となり得ること自体は、特段争わない。）。

ア 経営上の適切性に関する点

本件小委員会は、経営上の適切性について詳細に検討した上で、本件答申において、建設費用等の想定が合理的なものといえる旨、我が国の三大都市圏間の高速かつ大量の旅客輸送を担う東海道新幹線の安定的な収益力に鑑みると、債務残高を一定の水準に抑制しつつ、投資のタイミングを適切に判断することで、経営の安定性を維持しながら本件事業を実施することが可能である旨などの見解を示していた。そして、国交大臣は、このような本件答申の内容を踏まえ、経営上の適切性に問題はないとして、全幹法7条1項の規定による整備計画の決定（本件整備計画決定）をしたものであるし、その判断について、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らかということとはできない。

イ 輸送の安全性に関する点

本件小委員会は、輸送の安全性について詳細に検討した上で、本件答申において、超電導磁気浮上方式により走行した場合の安全の確保等に関する内容を確認している。そして、国交大臣は、このような本件答申の内容を踏まえ、輸送の安全性に問題はないとして、全幹法7条1項の規定による整備計画の決定（本件整備計画決定）をしたものであるし、その判断について、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らかということとはできない。なお、全幹法上、この整備計画の決定に当たって、輸送の安全性に関する点を考慮すべきことまでは求められていないし、全幹法14条6項の規定等に鑑みると、技術基準省令で定める技術上の基準に適合するか否かについては、「鉄道施設の工事が完成したとき」に検査されるべきものであって、それ以前の段階では、事実上考慮しているにとどまるといえる。

ウ 事業遂行能力に関する点

参加人は、東海道新幹線の開業以来、安全運行の実績を積み重ねており、

5 営業主体としての事業遂行能力に欠けるところはないと考えられるし、東海道新幹線の運営において得た蓄積を中央新幹線の運営に活用することも期待することができる。また、建設主体としての事業遂行能力についてみても、参加人は、山梨実験線の建設等をした経験がある上、超電導磁気浮上方式による走行試験等も積み重ねており、適確な鉄道技術を有するものと認められる。国交大臣は、このような点を詳細に検討した本件答申の内容を踏まえ、参加人を営業主体及び建設主体として指名すべきとする判断をしたものであるし、その判断について、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らかということとはできない。

10 エ 小括

以上で述べたところによれば、事業法5条1項各号に掲げる基準等に関する点をも、本件認可に違法があるということとはできないと考えられる。

(3) 環境影響評価に関する点

15 9条認可に当たっては、全幹法上の審査のほか、環境配慮審査も併せてすることになるが、評価法33条2項3号の規定等によれば、国交大臣は、その環境配慮審査の結果を踏まえた上で、総合的な見地から行う裁量判断として、9条認可をするか否かや、これに必要な条件を付するか否かを判断することが予定されているものと考えられるから、環境配慮審査の結果を踏まえた上でされる9条認可が違法なものといえるのは、国交大臣の判断がその広範な裁量権の
20 範囲を逸脱し又はこれを濫用したものと認められる場合に限られるものと解される。そして、次に述べるところによれば、本件では、そのような例外的な場合に該当するとは認められないから、この点に関する違法はないというべきである。

ア 複数案の検討に関する点

25 次に述べるところによれば、複数案の検討に関する点をも、本件認可に違法があるということとはできないと考えられる。

5 (ア) 原告らは、「何もしない」という案も含め、複数案の検討が不可欠である旨などを主張しているところ、この主張は、評価法3条の2第1項の規定を根拠とするものと解されるが、同項の規定は、平成25年4月1日施行の平成23年法律第27号の改正により追加されたものであり、その施行前に本件方法書を公告した本件事業に適用されることはないと考えられる。なお、そもそも、同項の規定は、複数案の検討を不可欠とするものではないから、原告らの主張は、この点でも理由がないといえる。

10 (イ) 以上で述べたところによれば、複数案の検討に関する点をも、国交大臣の判断がその広範な裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものであったとは認められないし、この点をもって、本件認可に違法があるということとはできないと考えられる。

イ 鉄道施設の形状等の特定に関する点

次に述べるところによれば、鉄道施設の形状等の特定に関する点をも、本件認可に違法があるということとはできないと考えられる。

15 (ア) 全幹法上、鉄道施設の形状等の具体的な特定を求める規定は存在しないし、評価法の規定等をも、評価書に記載されるべき対象事業の内容については、鉄道事業評価省令33条1項各号に掲げる限度で足り、これを超えて具体的な特定を要求する規定は存在しないといえる。また、本件認可(その1)に先立つ環境影響評価は、個別の環境影響評価の項目ごとに、
20 調査、予測及び評価に必要な限度で仮定された鉄道施設の形状等に基づいて実施されたものであり、本件評価書の第3章に記載された鉄道施設の形状等に基づいて実施されたものではないから、それに記載された鉄道施設の形状等の特定性を問題とする原告らの主張は、その前提において失当であるし、この点をもって、判断の基礎となる資料を欠くものと評価することはできないと考えられる。
25

(イ) 以上で述べたところによれば、鉄道施設の形状等の特定に関する点をも

ても、国交大臣の判断がその広範な裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものであったとは認められないし、この点をもって、本件認可に違法があるということとはできないと考えられる。

ウ 発生土の処分方法等の特定に関する点

5 次に述べるところによれば、発生土の処分方法等の特定に関する点をみても、本件認可に違法があるということとはできないと考えられる。

10 (ア) 評価法の規定等を精査しても、原告らの主張する発生土の処分方法等を具体的に特定すべきことを定めた規定は存在しないし、参加人は、国交大臣の意見等を踏まえ、本件評価書の作成後に発生土置き場等を新たに計画する場合には、その場所の選定、関係者との調整等を行った後に事後調査を実施することにしたものであって、このような対応が環境の保全についての適正な配慮を欠くものでないことは明らかといえる（なお、このような事後調査が違法なものでないことは、後記エで述べるとおりである。）。

15 なお、原告らの主張するアセスメント技術ガイドは、法令ではなく、これをもって、発生土の処分方法等を具体的に特定すべきとする法的な根拠にはならないし、アセスメント技術ガイドの記載をみても、常にその記載によるべきことを求めるものではないから、この点に関する原告らの主張は、採用の限りではない。

20 また、参加人は、本件評価書において、発生土置き場に関する具体的な位置を明らかにしていないところもあるが、これは、トンネルの掘削等に伴って生ずる発生土が増大する時期に、受入れ可能となる公共事業等の状況が定かでなく、時期や規模等を含めた必要性の判断が困難であったことなどによるものであるし、今後必要となる新たな発生土置き場については、その候補地の選定次第、必要となる事後調査等の計画を策定し、適切な時期において公表することとしており、何ら不合理なところはない。そして、
25 発生土等を積載する工事施工ヤードから幹線道路までの運搬経路は、本件

評価書において明らかにされているし、発生土の運搬を含む「資材及び機材の運搬に用いる車両の運行」による大気の汚染、騒音、振動等については、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価の対象とされているから、これに反する原告らの主張は、その前提を欠くものといえる。

- 5 (イ) 以上で述べたところによれば、発生土の処分方法等の特定に関する点をも、国交大臣の判断がその広範な裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものであったとは認められないし、この点をもって、本件認可に違法があるということとはできないと考えられる。

エ 事後調査に関する点

- 10 次に述べるところによれば、事後調査に関する点をも、本件認可に違法があるということとはできないと考えられる。

- (ア) 参加人は、国交大臣から、「付帯施設について、評価書作成までの間に位置等を明らかにすることが困難な場合、必要な環境保全措置を評価書に位置付けた上で、その環境保全措置の効果を事後調査により確認する必要がある。」との意見を受けていたため、本件評価書の作成後に発生土置き場等を新たに計画する場合には、その場所の選定、関係者との調整等を行
- 15 った後に事後調査を実施することにしたものである。そして、評価法14条1項7号ハの規定に鑑みても、この事後調査が環境影響評価の手続の一環として行われるものであることは明らかであるし、本件認可（その1）
- 20 に先立つ環境影響評価において、発生土置き場等に関する点を事後調査の対象としたことに何らの問題もないといえる。

- (イ) また、参加人は、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価に当たり、水資源等を事後調査の対象としているが、これは、予測の不確実性等を踏
- 25 まえたものであって、評価法や鉄道事業評価省令の規定等に則したものと認められるし、原告らの指摘する導水路トンネルについても、本件評価書に記載した環境保全措置の内容をより詳細なものにする必要があると認め

られたため、これに係る事後調査を実施したものであって、何らの違法もないことは明らかである。

5 (ウ) 以上で述べたところによれば、事後調査に関する点をも、国交大臣の判断がその広範な裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものであったとは認められないし、この点をもって、本件認可に違法があるということとはできないと考えられる。

オ 山梨実験線の建設に係る環境影響評価に関する点

次に述べるところによれば、山梨実験線の建設に係る環境影響評価に関する点をも、本件認可に違法があるということとはできないと考えられる。

10 (ア) 参加人は、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価の中で、山梨実験線における列車の走行等に係る環境影響評価を実施しているが、山梨実験線の建設については、閣議アセスも評価法上の環境影響評価も実施していない。これは、山梨実験線が超電導磁気浮上方式の実用化に向けた走行実験を行う実験施設であって、その建設が9条認可を受けるべき建設線の建設
15 ではなく、閣議アセスの対象事業にも評価法施行令別表第1に掲げる対象事業にも該当しなかったためであり、何らの違法もないということができる（なお、鉄道総研、鉄建公団及び参加人は、その中でも、環境の保全について十分な配慮をすべく、整備五新幹線環境影響評価指針を参考として、その建設に係る環境影響調査等をし、「山梨リニア実験線環境影響評価書」や「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」
20 を取りまとめている。）。また、山梨実験線の中央新幹線（品川・名古屋間）への活用は、山梨実験線の建設後の平成26年8月（本件計画（その1）に係る9条認可の申請時）に初めて具体的に計画されたものであるし、山梨実験線が平成元年に候補地として選定された経緯に照らしても、「将来の有効活用の可能性」を考慮しつつも、飽くまでも実験施設として建設
25 されたものであることは明らかといえる。そして、国交大臣は、本件計画

(その1)に係る9条認可の申請時において、既に山梨実験線の建設が完了しており、土地の形状の変更等を伴う工事が観念できないことから、山梨実験線の建設に係る環境影響評価が実施されていないことに問題はないし、山梨実験線における列車の走行等に係る環境影響評価の点をも、
5 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り、かかる判断に不合理な点はないといえる。

(イ) 以上で述べたところによれば、山梨実験線の建設に係る環境影響評価に関する点をも、国交大臣の判断がその広範な裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものであったとは認められないし、この点をもって、
10 本件認可に違法があるということはできないと考えられる。

カ 本件認可(その2)に先立つ環境影響評価に関する点

次に述べるところによれば、本件認可(その2)に先立つ環境影響評価に関する点をも、本件認可(その2)に違法があるということはでき
15 と考えられる。

(ア) 環境影響評価は、その対象事業の開始前に実施することが予定されているところ、本件認可(その1)と本件認可(その2)は、別個にされた処分ではあるものの、いずれも本件事業という同一の事業に係るものとい
20 うことができる。そして、本件認可(その2)に係る9条認可の申請の段階では、既にこれに係る環境影響評価を実施した上で、本件事業を開始して
いたことが認められるから、参加人には、本件認可(その2)に先立って改めて環境影響評価を実施すべき義務があったとは解されない。

(イ) 以上で述べたところによれば、本件認可(その2)に先立つ環境影響評価に関する点をも、本件認可(その2)に違法があるということは
25 きないと考えられる。

キ 周辺住民の参加権に関する点

次に述べるところによれば、周辺住民の参加権に関する点をも、本件

認可に違法があるということとはできないと考えられる。

5 (ア) 参加人が、評価法の規定に則して、本件方法書の公告等を始めとする手続を履践したことは明らかであるし、そもそも、これらの手続については、環境影響評価を実施する上で必要となる情報を効果的に収集するために定められたものにとどまり、原告らの主張するような参加権を保障する趣旨のものではないから、この点に関する原告らの主張は、その前提において
10 失当といえる。

(イ) 以上で述べたところによれば、周辺住民の参加権に関する点をも、本件認可に違法があるということとはできないと考えられる。

10 ク その他の環境影響評価に関する点

次に述べるところによれば、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価の内容をみても、本件認可に違法があるということとはできないと考えられる。

(ア) 水資源等に関する点

15 a 参加人は、水資源等について、評価法や鉄道事業評価省令の規定等に則して、調査及び予測の手法を選定し、それに係る環境保全措置を検討した上で、その結果を踏まえて、環境影響評価を行い、参加人において環境保全措置を確実に実施することにより、これに係る環境影響の回避又は低減を図ることができると評価したものであるし、この点に何ら不
20 合理なところはないといえる。

20 b なお、本件事業では、トンネルの掘削等に伴って地下水が湧出することが想定されるため、参加人は、環境保全措置として、地質等の状況を確認した上で、必要に応じて、薬液注入工法等を実施することとしている。加えて、参加人は、予測の不確実性等に鑑み、これに係る事後調査も実施して、その結果、著しい環境影響が判明した場合には、その原因
25 の把握に努め、改善を図ることとしているところ、これにより、環境保全措置が確実なものとされることで、その影響の低減を図ることが可能

と評価している。そして、環境保全措置を講じたとしても、水資源等に
影響が及ぶこともあり得るが、そのような場合に備え、応急措置の体制
も整備することとしている。国交大臣は、このような事情を踏まえて、
環境の保全についての適正な配慮がなされるものと判断したのであり、
当該判断について、裁量権の範囲を逸脱し又は濫用したものということ
はできない。

- c また、原告らは、静岡県の大井川について、その源流の流量が毎秒約
2 m³も減少すると予測されている旨などを主張しているが、これは、薬
液注入工法等を実施していない条件の下での計算結果にとどまるし、導
水路トンネルの建設等によりその影響を低減させることも可能といえる。
d そして、薬液注入工法による工事を実施する場合には、「薬液注入工
法による建設工事の施工に関する暫定指針について」（昭和49年7月
10日建設省官技発第160号。以下「薬液注入工法の暫定指針」とい
う。）に基づいてこれを実施することにより、水質に及ぼす影響を低減
することが可能と考えられるから、この点をもって、本件認可（その1）
に先立つ環境影響評価に不合理なところがあるということとはできない。
e 以上で述べたところによれば、水資源等に関する点からみても、国交
大臣の判断がその広範な裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したもの
であったとは認められない。

(イ) 地盤沈下等に関する点

- a 参加人は、地盤沈下等について、評価法や鉄道事業評価省令の規定等
に則して、調査及び予測の手法を選定し、それに係る環境保全措置を検
討した上で、その結果を踏まえて、環境影響評価を行い、参加人におい
て環境保全措置を確実に実施することにより、これに係る環境影響の回
避又は低減を図ることができると評価したものであるし、この点に何ら
不合理なところは認められないから、このような事情を踏まえて、環境

の保全についての適正な配慮がなされるものとした国交大臣の判断について、裁量権の範囲を逸脱し又は濫用したものということとはできない。

5 b なお、原告らは、いわゆるシールド工法による掘削等をしていた東京外郭環状道路の工事で、令和2年10月に発生した地盤沈下等の事故について主張しているが、本件認可後の事情を述べるものにとどまるし、また、原告らの主張する愛知県春日井市の亜炭採掘跡についても、参加人は、文献調査等をした上で、愛知県知事の意見を踏まえて、環境保全措置を検討し、それに係る工事を実施する前に、空洞の調査等をする₅とともに、必要に応じて空洞の充填等の措置を講じることとしているから、環境の保全について適正な配慮がなされていることは明らかといえる。₁₀

c また、本件事業では、トンネルの掘削等に伴い、発生土が生ずることになるが、この発生土について、参加人は、可能な限り、本件事業内での再利用や公共事業等での有効利用をすることを目指しており、その全₁₅てに発生土置き場が必要となるわけではないし、発生土置き場が必要となる発生土は、相当程度減少することが見込まれるから、この点に関する原告らの主張は、その前提を欠くものといえる。なお、原告らは、過去に発生土をめぐる事故が報告されている旨なども主張しているが、本件事業との関連性が不明といわざるを得ない。

20 d そして、確かに、岐阜県の東濃地方に分布する瑞浪層群には、ウラン鉱床が存在する可能性があるが、本件事業の実施が予定されている地域の周辺にあるウラン鉱床については、動燃において詳細な調査がされている。そして、参加人は、その動燃からの聴取調査や資料収集により、ウラン鉱床を回避して計画路線の位置を決定しているし、参加人の行った地質調査の結果を踏まえても、本件事業において、ウラン鉱床のよう₂₅なウラン濃度の高い土を掘削する可能性は低いと考えられる。また、万一、放射性量が高い土を掘削した場合には、覆土することにより敷地境

界における放射線量を低減するとともに、遮水シート等を用いて雨水等の侵入を防止した上で、専門家等の助言を踏まえた適切な措置を講ずることとしている。加えて、そもそも、本件事業には、放射性物質による土壌の汚染等に関する評価法の規定は適用されないから、この点に関する原告らの主張は、主張自体失当といえる。

e また、参加人が、「建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル（暫定版）」（「平成22年3月 建設工事における自然由来重金属等含有土砂への対応マニュアル検討委員会」。以下「重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル」という。）に定める試験方法に依拠して、重金属等による土壌の汚染の有無を調査しているが、スクリーニング試験及び溶出量試験の結果により、土壌汚染対策法で定める指定基準を満たすことが確認されているし、酸性化可能性試験の結果により、長期的な溶出の可能性がないことも確認されている。そして、参加人は、環境保全措置として、発生土に含まれる重金属等の有無の定期的な調査、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、薬液注入工法の暫定指針の順守、土壌の汚染に関する情報提供の徹底等を行うこととしており、この点に何ら不合理なところはないといえる。

f 以上で述べたところによれば、地盤沈下等に関する点からみても、国交大臣の判断がその広範な裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものであったとは認められない。

(ウ) 「建設機械の稼働」等による大気の汚染、騒音、振動等に関する点

a 原告らは、「建設機械の稼働」等による大気の汚染、騒音、振動等に起因して、周辺住民に社会通念上受忍限度を超える被害をもたらす危険がある旨などを主張しているが、参加人は、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価において、評価法や鉄道事業評価省令の規定等に則して、

調査及び予測の手法を選定した上で、それに係る環境保全措置を検討し、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているかや、基準又は目標との整合が図られているかを適切に評価したものであり、この点に不合理なところは認められないから、このような事情を踏まえて、
5 環境の保全についての適正な配慮がなされるものとした国交大臣の判断について、裁量権の範囲を逸脱し又は濫用したものということとはできない。

b なお、原告らは、長野県下伊那郡大鹿村内を走る国道152号線や長野県道253号線について、いずれも実質的にみて「幹線交通を担う道路」
10 「幹線交通を担う道路」ではないから、騒音に係る環境基準で定める「幹線交通を担う道路に近接する空間」に係る基準値（昼間の等価騒音レベルで70dB以下）を基準とすべきではない旨なども主張しているが、その規定によれば、国道152号線や長野県道253号線のような一般国道や都道府県道が、ここでいう「幹線交通を担う道路」に該当することは明らかであるし、
15 これを基準とすることに何らの問題もないと考えられる。

c 原告らは、長野県を例に挙げて主張しているが、その前提とする車両の台数は、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」が最大となる時期における1日当たりの台数にとどまり、それが数年にわたって継続することを意味するものではないし、参加人は、これによる騒音等について、仮置き場への仮置きによる車両の台数の調整、工事の平準化等の環境保全措置も講ずることとしている。
20

d 以上で述べたところによれば、「建設機械の稼働」等による大気の汚染、騒音、振動等に関する点からみても、国交大臣の判断がその広範な裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものであったとは認められない。
25

(エ) 「列車の走行（地下を走行する場合を除く。）」等による騒音等に関する

る点

5 a 参加人は、「列車の走行（地下を走行する場合を除く。）」等による騒音等について、評価法や鉄道事業評価省令の規定等に則して、調査及び予測の手法を選定した上で、それに係る環境保全措置を検討し、事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているかや、基準又は目標との整合が図られているかを適切に評価したものであり、この点に不合理なところは認められないから、このような事情を踏まえて、環境の保全についての適正な配慮がなされるものとした国交大臣の判断について、裁量権の範囲を逸脱し又は濫用したものということとはできない。

10 b なお、参加人は、これによる騒音について、山梨実験線で測定された測定値を、16両編成の列車の予測値に換算するなどして予測したものであり、その予測手法に不合理なところはない。そして、中央新幹線（品川・名古屋間）については、新幹線鉄道騒音に係る環境基準に基づく地域の類型ごとの指定がされていないため、現時点では、それによる
15 基準は定まっていないが、仮にその指定がされた場合には、参加人は、環境保全措置として、防音防災フードの設置等を実施することとしているし、それによっても当該基準を達成することができないときは、個別家屋対策を実施するなどして、当該基準との整合を図ることとしていることも認められる。

20 c また、参加人は、「列車の走行（地下を走行する場合を除く。）」等による振動について、山梨実験線で測定された振動波形を基に、16両編成の列車の振動波形を合成するなどして予測した上で、それによる予測値が、新幹線鉄道振動対策に係る勧告で定める基準値（70 dB以下）を下回ることなどから、当該基準との整合が図られているとしたもので
25 あり、この点に不合理なところは認められない。

d さらに、参加人が微気圧波に係る評価に用いたトンネル坑口緩衝工の

設置基準は、微気圧波の側面と空気振動の側面とを考慮した上で、基準を圧力（Pa）の数値により定めたものであるから、原告らの主張するように、微気圧波を圧力の側面のみから評価したものとはいえないし、参加人は、環境保全措置として、防音防災フードの設置等を実施することで、当該基準との整合を図ることを検討していることも認められる。

e そして、参加人が低周波音に係る評価に用いた参考値は、専門家等の助言を勘案したものであるから、この点にも不合理なところはないといえる。

f 以上で述べたところによれば、「列車の走行（地下を走行する場合を除く。）」等による騒音等に関する点からみても、国交大臣の判断がその広範な裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものであったとは認められない。

(オ) 磁界に関する点

a 電磁波とは、空間の電場と磁場の変化によって形成された空間を伝播していく波のことをいうところ、中央新幹線の走行方式として採用された超電導磁気浮上方式により生ずる電磁波は、超低周波であり、周波数が非常に低く、かつ、波長が非常に長いため、波としての性質をほとんど有しないことから、物理学的には、磁界として扱うことが適切なものであり、高い周波数の放射線のように、電離作用はなく、DNAを損傷することもないといえる。

b 中央新幹線の走行方式として採用された超電導磁気浮上方式では、車両内において、静磁界及び主として約12Hzまでの変動磁界が生ずることになる。このうちの静磁界について、ばく露限度値を0.5mTとすべきとする原告らの主張は、ICNIRPガイドライン（静磁界）における「埋め込み型医用電子機器および強磁性材料含有インプラントを装着した人の不注意による有害曝露を防止し、強磁性物体の飛行による

障害を防止するために、実際的手段の履行が必要であり、そのためには大幅に低い制限レベル、例えば0.5 mT (IEC 2002)、になる可能性があることをICNIRPは承知している。」との記載を根拠としたものと解されるが、その直後には、「しかし、このような生物学的でない影響を考慮して定める曝露限度値はICNIRPの任務ではない。」と明記されているし、1 mT以下の静磁界において正常な動作を維持すべきものとする心臓ペースメーカーの国際規格を踏まえ、「植込み型心臓ペースメーカー等承認基準の制定について」(平成19年3月2日薬食発第0302004号。以下「植込み型心臓ペースメーカー等承認基準」という。)においても、それに沿う承認基準が定められていることなどに鑑みると、参加人が1 mT以下を基準としたことに不合理なところはないといえる。

c ICNIRPガイドライン(変動磁界)をみても、神経変異疾患等との関連を決定付ける証拠はないとされているし、世界保健機構(以下「WHO」という。)も、超低周波磁界の長期的影響の可能性について、「小児白血病に関連する証拠は因果関係と見なせるほど強いものではありません。」としている。そして、参加人は、この変動磁界へのばく露について、特殊鉄道技術基準告示に係る解釈基準通達で定める基準値との整合を図ることとしているし、参加人が、山梨実験線において車両外の磁界を測定したところ、ICNIRPガイドライン(変動磁界)の公衆ばく露に対する参考レベルを大幅に下回るものであったことが確認されている。

d また、この点に関する原告らの主張は、ホームや車両内の乗客に対する健康影響等を問題とする趣旨のものと解されるが、評価法や鉄道事業評価省令の規定等に鑑みると、そのような事項は、そもそも環境影響評価の対象とされるものではないから、その前提において失当というべき

である。

- e 以上で述べたところによれば、磁界に関する点からみても、国交大臣の判断がその広範な裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものであったとは認められない。

5 (カ) 日照障害に関する点

- a 本件評価書における予測は、高架橋等の構造が全て連続した壁であることを前提としたものであるが、実際には、高架橋等の橋脚間に空間が存在するから、それよりも、日陰とならない時間帯が広がる可能性がある。そして、参加人は、環境保全措置として、鉄道施設の配置や形状等を工夫して、日照障害の回避又は低減を図ることとしているし、国又は
10 地方公共団体において環境の保全の観点から実施する施策による基準又は目標との整合が図られているか否かなどを適切に検討しているから、この点に不合理なところはないといえる。国交大臣は、このような事情を踏まえて、環境の保全についての適正な配慮がなされると判断したものであるし、当該判断について、裁量権の範囲を逸脱し又は濫用した
15 のということとはできない。

- b 以上で述べたところによれば、日照障害に関する点からみても、国交大臣の判断がその広範な裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものであったとは認められない。

20 (キ) 景観障害に関する点

- a 参加人は、本件事業が景観に与える影響を適切に予測した上で、環境保全措置として、工事に伴う改変をできる限り小さくすることや、土木構造物の形状等を配慮することなどを検討し、その影響の回避又は低減を図ることとしているし、この点に不合理なところはないといえる。

- b 以上で述べたところによれば、景観障害に関する点からみても、国交大臣の判断がその広範な裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したもの

であったとは認められない。

(ク) 南アルプス等の自然環境に関する点

- 5 a 原告らは、本件事業を実施することがユネスコエコパークの趣旨と整合しない旨などを主張しているが、参加人は、本件補正前評価書の段階から、南アルプスについて、ユネスコエコパークの登録の推薦等がされている自然環境上重要な地域と位置付けており、その核心地域、緩衝地域及び移行地域の状況を把握した上で、ユネスコエコパークの計画との整合を図ることとしている。また、参加人は、静岡県で設定される移行地域において、非常口等を建設する予定であるが、その移行地域が過去
- 10 15 として、「生物圏保存地域審査基準」（平成23年9月28日日本ユネスコ国内委員会自然科学小委員会人間と生物圏（MAB）計画分科会決定。以下「生物圏保存地域審査基準」という。）を踏まえ、できる限り、ユネスコエコパークの計画との整合を図ることとしているし、核心地域及び緩衝地域を通過するトンネルも、その構造上、地表を著しく改変することはないものと考えられる。
- 20 b 本件事業では、トンネルの掘削等に伴って地下水が湧出することが想定されるところ、参加人は、貴重な動植物等に及ぼす影響について、破砕帯等による影響の可能性も踏まえた予測を実施している。そして、参加人は、環境保全措置として、地質等の状況を確認した上で、必要に応じて、薬液注入工法等を実施することとしているが、それに加えて、定期的に河川の流量等の測定も実施し、減水傾向が認められる場合には、必要に応じて動植物等の生息等の状況を観察し、専門家等の助言を踏まえた適切な措置を検討することとしているから、この点に不合理なところはない。
- 25 c 原告らは、環境大臣が本件補正前評価書について環境の保全の見地か

ら述べた意見を問題にしているが、当該意見の内容をみても、本件事業を実施しないこと自体が求められていたとまでは認められない。そして、参加人は、営巣中心域や高利用域における改変をできる限り回避するよう検討するとともに、環境保全措置として、人工代替巣の設置、防音シート、低騒音・低振動型の建設機械の採用、営巣環境の整備等を実施するほか、工事開始前の確認調査や工事開始後の事後調査も実施するとい

5

うのであるから、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価が不十分なものであったということとはできない。

d なお、人工代替巣の設置については、報告論文等において、条件を満たせば、人工代替巣への誘導も十分に可能である旨などが記載されており、実際に繁殖に成功した事例も報告されているというのであるから、人工代替巣の設置が環境保全措置として不十分ということとはできないし、道路事業において環境影響評価を実施する場合の一般的な技術手法を示した「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」（国土技術総合研究所資料第714号。以下「道路環境影響評価の技術手法」とい

10

う。）においても、環境保全措置の例として、「代替生息地の創出」が挙げられ、「消失・縮小された生息地を周辺地域に復元することにより、生息地を代償できる」と評価されていることが認められる。

e また、鉄道事業評価省令32条1項2号において、「効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合」について定められていることに鑑みると、効果に係る知見が不十分な環境保全措置であっても採用し得ることが当然の前提とされているものと解されるし、それを採用したことをもって、直ちに不合理ということとはできないと考えられる（なお、この場合には、同号の規定により、事後調査の対象とされることになる。）。

15

20

25

f 以上で述べたところによれば、南アルプス等の自然環境に関する点か

らみても、国交大臣の判断がその広範な裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものであったとは認められない。

ケ 小括

5 そのため、環境影響評価に関する点をも、本件認可に違法があるという
ことはできないと考えられる。

10 なお、原告らは、その他にも、るる主張しているが、環境配慮審査は、評価書の記載事項及び評価法24条の書面に基づいてされるものであり、これに記載されていない事実（以下「評価書等外の事実」という。）をもって、その違法を導くことはできないし、本件認可後の事実等によって、本件認可の適法性が左右されることもないといえる。

(4) まとめ

したがって、本件認可については、適法なものと認められる。

別紙 1, 別紙 2, 別紙 4 ないし 13 及び別紙 16 ないし 90 は省略