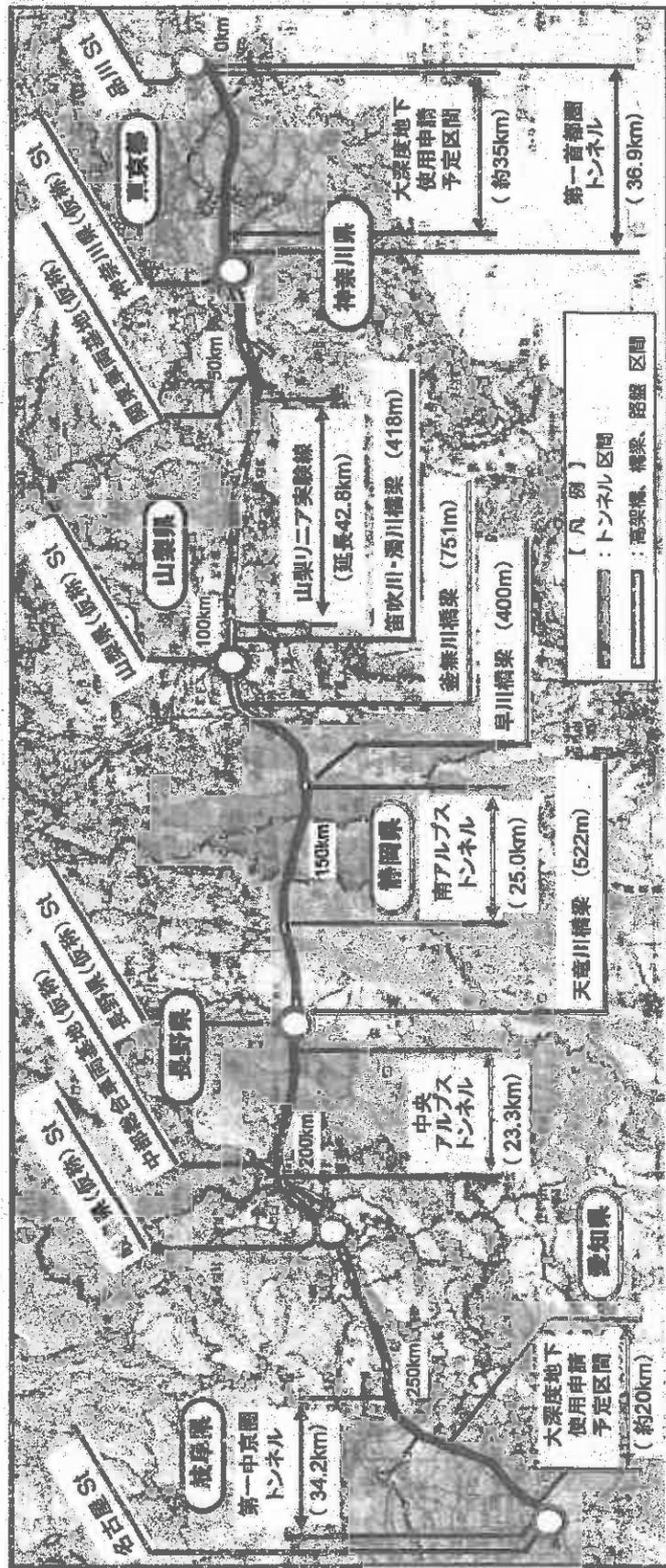


# ○中央新幹線(品川・名古屋間)概要図



別紙 本案に関する当事者の主張の要旨

(原告らの主張)

本件各認可は、以下の理由により、違法である。

1 本件認可（その1）と本件認可（その2）の関係について

5 全幹法9条1項は、当該建設線の工事全体について一括して工事实施計画を作成し、申請することを想定しているにもかかわらず、本件では本件計画（その1）と本件計画（その2）に分割されて認可の申請がされ、本件認可（その1）と本件認可（その2）がそれぞれされたことからすれば、本件各計画及び本件各認可は本来一体となって一つの計画及び認可を構成するべきものである。

10 そうすると、本件認可（その1）に違法があれば、その違法は本件認可（その2）に承継され、本件各認可全体が違法となる。

2 中央新幹線に全幹法を適用した違法について

超電導磁気浮上方式は技術的安全性が確認されておらず、全幹法による簡易な審査手続によることは相当ではないこと、全幹法上、鉄道・運輸機構が建設主体になることが想定されており、参加人のような新幹線鉄道の路線の建設について実績を有しない民間企業が建設主体になることは想定されていないこと、15 全幹法上、超電導磁気浮上方式は想定されていないこと、中央新幹線は、在来の鉄道と相互乗り入れができないこと等を踏まえれば、中央新幹線は全幹法1条及び3条に反し、同法の適用対象となるものではないから、同法9条1項を根拠に本件各認可をしたことは違法であり、本来であれば事業法3条1項に基づき20 鉄道事業の許可及び同法8条1項に基づく工事施行の認可によらなければならなかったというべきである。

したがって、本件各認可は、全幹法9条1項を適用した点において、違法である。

25 3 工事の対象である鉄道施設が特定されていない違法について

本件計画（その1）では、本件事業において建設予定の鉄道施設（停車場等

の駅施設、保守用車留置施設、保守基地、車両基地、変電施設、高架橋・橋梁、非常口、換気施設等）の形状等が十分に特定されていないため、本件認可（その1）の対象が特定されていない。

したがって、本件認可（その1）は違法である。

5 4 事業法5条1項違反について

建設主体に対する建設の指示（全幹法8条）が行われたときは、当該法人は事業法3条1項の規定による第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなされること（全幹法14条1項）に鑑みれば、上記指示は、鉄道事業の許可基準である事業法5条1項各号を満たすことを前提としているというべきである。したがって、本件各計画が同各号に違反する場合、これを認可した本件各認可も違法となるところ、本件各計画には以下のとおりの違反がある。

(1) 本件各計画は経営上適切なものではないこと（事業法5条1項1号違反）

参加人は、東京・名古屋・大阪間の中央新幹線と東海道新幹線の総輸送需要量を529億人kmと予測している。しかし、平成23年時点の同区間の輸送実績は443億人kmであるところ、参加人の上記予測は将来的に見込まれる人口減少を考慮しておらず、航空機や東海道新幹線から中央新幹線への需要移動を過剰に予測するなどしており、明らかに不合理である。また、本件小委員会が予測した中央新幹線の供給輸送力は1年間で167億人kmであるところ、そもそも参加人が予測した輸送需要量が過剰であるから、これに基づく上記予測値に合理性はない上、上記予測値は、中央新幹線を1時間当たり5本運行し、かつ、始発から最終まで全て満席であるという条件下でなければ到達し得ない規模であり、本件小委員会が予測する供給輸送力は明らかに過大である。

そして、中央新幹線の収益計算は上記の過大な輸送需要量及び供給輸送力を前提に算出された非現実的なものであるから、中央新幹線の安定的かつ継続的な経営をすることは不可能である。しかも、建設費用の当初予測も不合

理であり、既に建設費用が予測額に収まらないことが明らかになっている。

以上によれば、本件各計画は事業法5条1項1号に違反する。

(2) 本件各計画は輸送の安全上適切なものではないこと（事業法5条1項2号違反）

5 ア 超電導磁気浮上方式の技術的未熟性による事故の危険性

中央新幹線の走行方式である超電導磁気浮上方式は、ガイドウェイ上を左右にわずかな隙間を確保しつつ、10cmほど浮上しながら走行するものであり、車輪をレールに密着させて走行する従来のレール方式とは全く異なる。レール方式は、長い年月をかけて技術上の知見及び経験を蓄積し、安全な高速輸送を実現してきたにもかかわらず、中央新幹線は、このよう  
10 な蓄積がないまま、時速500kmでの走行を指向するものであるから、その走行方式はいまだ未熟な技術であるといわざるを得ない。

また、何らかの原因で中央新幹線の車体に設置された超電導磁石を冷却する機能が失われると、磁力の低下が生ずることで、浮揚力と推進力が失  
15 われる（クエンチ現象）。このような態様の事故は、宮崎実験線や山梨実験線でも生じている。

したがって、超電導磁気浮上方式は安全性が確保された技術であるとはいえない。

イ 地震、火災等に起因する事故に対する安全性の欠如

中央新幹線が時速500kmでトンネル内又は高架橋等を走行中に地震が発生した場合、直ちに停止することはできず、車体がガイドウェイ、トンネル壁面等に激突する危険があり、一度このような事故が発生すれば、多数の死傷者を出す悲惨な事態になりかねない。中央新幹線は、品川・名古屋間において中央アルプス等の山岳地帯を通過し、その区間のうち8  
20 6%がトンネルであるから、以上のような事故も現実的に起こり得る。山岳地帯でこのような事故が発生した場合、地上部につながる非常口までの

避難距離は著しく長くなることが想定されるが、負傷者や高齢者等はもちろんそれ以外の者にとっても長距離の避難は困難であり、仮に非常口に到達し得たとしてもそこは大自然の中であって、十分な救助活動が可能な条件が整っているとはいえない。

5           また、参加人は、万が一走行中の車両で火災が発生した場合、次の停車場又はトンネルの外まで走行してから停止させ、避難誘導を行うとしているが、そのような対策は、火災原因等によっては、乗客が長時間にわたって高温状態に置かれ、あるいは有毒ガスを吸引するなどして、乗客の生命・身体が危険にさらされるおそれがある。また、大深度地下のトンネル  
10           内において火災が発生することも十分考えられ、上記のとおり非常口までの避難距離が長いこと等を踏まえれば、乗客の安全性が確保されているとはいえない。

ウ 以上によれば、本件各計画は事業法5条1項2号に違反する。

15           (3) 参加人は本件事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有しないこと（事業法5条1項4号違反）

          参加人の現在の最大の収入源は東海道新幹線の運行利益であるところ、東海道新幹線の利用者が中央新幹線に移行すれば、これにより東海道新幹線の運行利益は減少するから、本件事業の建設費用をまかなえる程度の増収が見込めるとはいえず、参加人は本件事業の遂行能力を欠く。

20           したがって、本件各計画は事業法5条1項4号に違反する。

          (4) 本件計画（その1）は工事の安全性を欠くこと（事業法5条1項4号違反）

          工事実施計画には、建設工事に伴う人に対する危害の防止方法を記載しなければならない（全幹規則2条1項7号タ）から、9条認可においては同防止方法が適切に行われているかが審査される。そして、事業法5条1項4号  
25           の「その事業を自らの確に遂行するに足る能力」には、安全に鉄道線路等を建設及び維持管理し、列車の運行を行うための技術的能力が含まれていると

いうべきであるから、上記審査事項は同号の許可基準に係るものであるというべきである。

南アルプス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、活断層及び破砕帯があり、破砕帯では岩石が粉々に砕け粘土化しており、不透水層となって水をせき止めている。本件計画（その1）は、南アルプスに極めて長大なトンネル工事を行う計画であるが、このような場所でトンネル工事を行うと破砕帯でせき止められていた多量の水が噴出し、作業員の人命を失うような大事故が発生する危険性が高い。これまでも、本件事業以外の事業において、トンネル工事での異常な出水事故が各地で生じている。しかし、本件計画（その1）では、トンネル工事に伴う人命への安全性が確保されていない。

したがって、本件計画（その1）は事業法5条1項4号に違反する。

#### 5 環境影響評価に関する違法性について

以下の事情に鑑みれば、本件各認可は、環境配慮審査（評価法33条1項）において、事実の基礎を欠き又は社会通念上著しく妥当性を欠くことが明らかであり、国交大臣に付与された裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものであるから、違法である。

##### (1) 本件環境影響評価の対象が特定されていないこと

環境影響評価とは、土地の形状の変更並びに工作物の新設及び増改築の事業の実施が環境に及ぼす影響について、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（評価法2条1項）。そうすると、環境影響評価を実施するためには、土地の形状の改変の内容や新設又は増改築される工作物の形状等が特定されていなければならない。

しかし、本件環境影響評価では、土地の形状の改変の内容や新設又は増改

築される工作物の形状等が具体的に特定されていないから、違法である。

(2) 山梨実験線について環境影響評価が実施されていないこと

山梨実験線は、平成2年11月に建設が開始された当初から、将来新幹線の運行に活用されることを前提に建設が進められたものである。また、国交大臣が、平成19年1月、「超電導磁気浮上方式鉄道に係る技術開発の円滑な推進について」(平成2年6月8日官鉄施第45号、官鉄保第48号)に基づき、山梨実験線を18.4kmから42.8kmに延伸する工事を承認した当時、既に平成11年から評価法が施行されていた。これらのことを踏まえれば、遅くとも本件環境影響評価時点において、同工事につき環境影響評価が実施されなければならなかった。

しかし、実際には同工事の着工前に環境影響評価がされていないばかりか、本件環境影響評価においても、山梨実験線での中央新幹線の走行について環境影響評価がされたが、同工事についてはこれがされていない。

以上によれば、本件環境影響評価は違法である。

(3) 環境影響評価の対象となるべき事項を事後調査の対象とすることは許されないこと

環境影響評価は当該事業の実施に当たり「あらかじめ」行うことを趣旨としており(評価法1条)、評価法上事後調査に関する具体的な手続は定められていないこと(参加人が指摘する評価法14条1項7号ハもこれに当たらない。)、事後調査の結果は評価法33条1項に基づく環境配慮審査の対象にならないこと、事後調査の結果を環境保全に反映させることを担保する手続は存在しないことからすれば、事後調査は環境影響評価の一環ではない。したがって、環境影響評価がされるべき項目の一部を事後調査の対象とすることは、評価法の趣旨を没却し違法である。

本件環境影響評価では発生土置き場等につき事後調査の対象とされたが、これらの項目は事後調査の対象にすることが不相当なものであるから、本件

環境影響評価は違法である。

- (4) 本件計画（その２）の認可の申請に先立って環境影響評価が実施されていないこと

本件事業の実施が環境に及ぼす影響は、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）に係る工事によっても生ずること、中央新幹線の運行は、前者の工事だけでなく後者の工事の完成によってはじめて可能となることからすれば、本件計画（その２）の認可の申請に先立って、環境影響評価を実施しなければならないというべきである。

本件ではこれが実施されていないにもかかわらず、本件計画（その２）について本件認可（その２）がされている。

- (5) 本件事業につき、環境の保全についての適正な配慮がなされていないこと

以下の事情に鑑みれば、本件事業につき、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ない。

ア 水資源について

中央新幹線の品川・名古屋間のうち８６％が地下トンネルであるため、トンネルの掘削や非常口の建設に伴い多量の地下水が湧水となることで地下水位が低下し、河川の流量が減少することにつながる。

本件環境影響評価では、本件事業の実施により、大井川の源流で水量が毎秒約２ｍ<sup>３</sup>減少すると予測されている。大井川流域の住民は、大井川から生活用水、農業用水及び工業用水を取水しており、大井川の流量が減少すれば、これらの住民の生活に重大な影響を与え得る。また、地下水位の低下及び大井川の流量の減少は、南アルプスの生態系をも破壊する危険性がある。にもかかわらず、本件環境影響評価では、この問題を過小評価し、これに対する具体的な対策がされないまま、本件各認可がされた。

その他の本件７都県の一部の地域でも、本件事業に起因する水資源の減

少等による住民の生活への影響が懸念されているが、本件環境影響評価ではこれらの影響を防止する具体的な対策はとられていない。

したがって、本件環境影響評価では、本件事業による水資源への影響につき、適正な配慮がなされているとはいえない。

5 イ 発生土置き場について

本件事業に係るトンネル工事での掘削等に伴い、約6358万 $\text{m}^3$ もの発生土が生ずるとされている。参加人は、本件認可（その1）当時、発生土置き場として、扇沢を含む静岡県内7か所、山梨県内1か所の合計8か所のみを挙げていたが、これらの候補地のみで大量の発生土を周囲の環境に悪影響を及ぼさずに安全に管理できるとはいえず、また、これら以外の発生土置き場の場所、発生土の運搬ルートも明らかにされていなかった。しかし、参加人は、本件認可（その1）がされた後に、発生土置き場の中心地を扇沢から燕沢へ変更した。そもそも、標高2000m近くに位置する扇沢を発生土置き場の中心地とすることは、地滑り、崩落の危険性があり、静岡県知事も、準備書についての意見として、扇沢源頭部に発生土を盛土することは重力不安定を助長し、発生土を含めた山体崩壊を招き、下流部に重大な環境影響を与えるおそれがあるため、同地での発生土の処理は回避を含め、検討することと指摘していた。このように扇沢を発生土置き場にすることは当初から危険な計画であると指摘されていたにもかかわらず、国交大臣は盲目的に本件認可（その1）をし、参加人は、同認可後に発生土置き場を扇沢から燕沢へ変更することで、環境影響評価を潜脱したものである。

以上によれば、参加人は、発生土について、環境影響評価として調査、予測及び評価を行ったとはいえない。

25 ウ 建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に起因する大気の汚染、騒音、振動等について

長野県を例にとれば、本件環境影響評価では、大気汚染については、建設機械の稼働に起因する二酸化窒素濃度の予測結果は現況値と比較してP村Rにおいて19.08倍であるなど、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に起因する二酸化窒素濃度の予測結果も含め各予測地点において高濃度となっているが、参加人は、環境影響について回避又は低減が図られていると評価するとともに、環境基準又は目標との整合性が図られていると結論付けている。現況と比較して環境が悪化したとしても環境基準内であれば問題はないとする参加人の評価は、環境影響をできる限り回避し、低減させるという評価法の趣旨を没却するものであり、不合理である。

騒音については、県道253号線の昼間の等価騒音レベルは現況値55dBから予測値65dBになるなど、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に起因する騒音についての各予測地点において騒音レベルの増加が予測されている。参加人は、「騒音に係る環境基準」（平成10年環境庁告示第64号）に定められている「幹線交通を担う道路に近接する空間」についての基準値（昼間の等価騒音レベルで70dB以下）との整合性が図られていると評価するが、県道253号線等は「幹線交通を担う道路」には当たらず、また、P村など静謐な生活環境を享受している地域については、上記基準値ではなく、居住地に適用される基準値（等価騒音レベルで昼間は55dB以下、夜間は45dB以下）を適用すべきである。そうすると、上記評価は不合理である。

振動については、建設機械の稼働に起因する振動についての予測結果（64～74dB）は、振動規制法施行規則に基づく特定建設作業の規制に関する基準等の基準値（75dB以下）を下回ると評価しているが、予測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を用いるべきであるから、震度2に相当する上記基準をP村等の静謐な生活環境を享受している地域に適用することは不相当であり、少なくとも震度1に相当する

65 dB以下を基準とすべきである。長野県内の各予測地点での予測結果によれば、ほとんどの予測地点で65 dBを超えているから、上記評価は不合理である。

エ 列車の走行に起因する騒音について

5 「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)によれば、新幹線鉄道騒音の基準値は、主として住居の用に供される地域で70 dB以下、それ以外の地域で75 dB以下であるところ、本件各評価書によれば、防音壁等環境対策が実施されたことを想定した場合の列車の走行に係る騒音についての予測値が75 dBを超える地点が、山  
10 梨県で6地点、長野県で3地点、岐阜県で2地点存在する。

オ 南アルプス等の自然環境について

南アルプスは、参加人が補正前の評価書を国交大臣に提出した後の平成26年6月12日ユネスコエコパークに登録されたが、既に平成25年9月にはユネスコエコパークとして推薦されていたから、南アルプスが自然  
15 環境上重要な地域であることは周知されていた。ユネスコエコパークは、「核心地域」(法律等によって長期的な保護が担保されている地域)、「緩衝地域」(核心地域の周囲又は隣接する地域であって、その緩衝装置としての機能を果たしているもの)及び「移行地域」(核心地域及び緩衝地域の周囲又は隣接する地域であり、自然環境の保全と調和した持続可能な地  
20 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)に区分されるところ、これらの地域のいずれにおいても産業・経済目的である本件事業が実施されることは、ユネスコエコパークの趣旨と整合しないものである。

また、補正前の評価書についての環境大臣の意見書で指摘されているよ  
25 うに、中央新幹線は、「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」で希少野生動植物に指定されている猛禽類(クマタカ、オオタカ

等) が生息し、営巣する東京都を除く本件 7 都県の地域の周辺を通過するため、本件事業に係る工事に当たってはかかる地域を回避することが求められる。しかし、参加人は、中央新幹線の計画路線を変更してかかる地域を回避することは困難であり、また、繁殖環境への影響は小さいなどとして、人工代替巣の設置、騒音対策の実施等をするとしているが、いずれも不十分な対応であり、環境の保全についての適正な配慮がなされるものとはいえない。

#### カ 磁界について

磁界、すなわち静磁界（時間的な変動がない磁界をいう。停車時、定速走行時に生じる。）及び変動磁界（磁界の強度が周期的に変化する磁界をいう。加速し定速走行に至るまで、減速し停車に至るまでの間に、静磁界に加えて低周波磁界も生ずることによって形成される。）は人体に悪影響を及ぼすおそれがある。

静磁界については、国際非電離放射線防護委員会（ICNIRP）による「静磁界の曝露限度値に関するガイドライン」（2009）において、職業的ばく露限界値は 2 T、一般公衆ばく露限界値は 400 mT であるが、ペースメーカー等装着者との関係での限界値は 0.5 mT とされているにもかかわらず、参加人は同装着者との関係では 1 mT 以下を基準値としている。参加人が平成 25 年 12 月 5 日に山梨実験線で実施した磁界測定の結果によれば、列車内における測定値の中に上記ガイドラインの限界値 0.5 mT を超えているものがあり、ペースメーカー等装着者に磁界による危険が及ぶおそれがある。

また、変動磁界についても、参加人が実施した山梨実験線での上記磁界測定における列車外での測定値（0.24 mT [240 μT]、0.021 mT [21 μT]）は、小児白血病の発症率を高める電磁波被ばく量が 0.3 ~ 0.4 μT であるとする研究結果があることからすれば、人体への安

全性が確保された数値であるとはいえない。

以上のように、本件環境影響評価では磁界による人体への影響について十分な検証がされておらず、合理性がない。

#### キ 日照阻害について

5 「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）は、費用負担が生じない日陰の限度時間として4時間又は5時間と定めているところ、本件環境影響評価における日影時間の予測値によれば、岐阜県内で「5時間超」、「4時間超」となる地域が、山梨県内で「8時間」、「7時間超」及び「5時間超」  
10 となる地域がそれぞれ存在する。参加人は、本件環境影響評価において、日影時間が上記限度時間を超えた地域については、上記通達に基づき適切な対応を図るとしているが、上記予測値の程度からすれば、費用負担では回復できない健康被害等が発生するおそれ大きい。

15 このように、本件事業による日照阻害は重大であるにもかかわらず、参加人の評価は不十分であり、不合理である。

#### ク 景観阻害について

本件各評価書によれば、本件事業に係る鉄道施設（車両基地、高架橋、橋梁等）は、神奈川県では宮ヶ瀬湖、茨菰山、仙洞寺山等の眺望に、山梨県では南アルプス、八ヶ岳等の眺望に、岐阜県では恵那山、笠置山等の眺望にそれぞれ重大な影響を及ぼし、景観を破壊するものであるにもかかわらず、参加人は、「景観を改変しない」、「現在の景観と調和の取れた新たな景観となっている」などと評価しており、かかる評価は不合理である。

（被告及び参加人の主張）

本件各認可は、以下の理由により、適法である。

#### 25 1 国交大臣の9条認可に関する裁量権について

9条認可は、工事实施計画の審査を通じて、建設予定の新幹線鉄道の路線が、

国が主導的に策定した基本計画及び整備計画を適確に具体化するものであるかどうかを確認するものであるが、その審査においては、技術的・専門的な知識及び経験が必要であり、鉄道事業の性質上、公益上の見地からの政策的判断も不可欠であること、全幹法が9条認可に関して何らの基準も設けていないことを踏まえれば、全幹法は、国交大臣に対し、9条認可の判断につき広範な裁量権を与えている。

## 2 中央新幹線に全幹法を適用したことについて

そもそも、全幹法1条は同法の目的を定めた規定、3条は新幹線鉄道の路線の計画理念を定めた規定であり、これらの規定が、同法の解釈及び運用についての一般的指針となり得ることはあっても、同法に基づく個々の行政処分<sup>10</sup>の効力に影響を及ぼすような要件を定めた規定であるとはいえない。また、同法6条3項は、建設主体として指名される法人の範囲を限定していないこと、同法2条の新幹線鉄道の定義上、走行方式に限定はないこと等をも踏まえれば、中央新幹線が同法1条及び3条に反するという原告らの主張もまた理由がなく、原告ら独自の見解をいうものである。<sup>15</sup>

本件各認可は、全幹法4条1項に基づき決定された基本計画を前提として、順次同法に基づく手続が進められた上でされたものであり、また、我が国の鉄道法制が、新幹線鉄道と同様の鉄道の建設を事業法に基づいて実施することを許容しているとは解されないから、本件各認可の根拠法令は事業法ではなく全幹法である。<sup>20</sup>

したがって、本件各認可が全幹法9条1項に基づいて行われたことに違法はない。

## 3 本件計画（その1）の対象である鉄道施設の特定性について

9条認可の対象となる工事实施計画の記載事項の詳細さは全幹規則2条1項各号が定める限度で足り、工事实施計画に添付される書類の内容の詳細さも同条2項各号が定める限度で足りるのであって、これらの法令において建設予定<sup>25</sup>

の鉄道施設の形状等具体的な特定を要求する規定は存在しない。

そして、本件計画（その1）及びその添付書類に記載された鉄道施設は、上記各法令の要件を満たすものであるから、その特定性に欠けるところはない。

#### 4 事業法5条1項違反をいう原告らの主張について

5 (1) 新幹線鉄道の路線の建設に事業法は適用されないが、工事完成後の新幹線  
鉄道の営業等については事業法が適用され、その安定的かつ継続的な営業を  
確保するため、建設主体に対する建設の指示（全幹法8条）に至る過程にお  
いて、事業法5条1項各号に相当する事項が審査される。すなわち、事業の  
10 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（事業法5条1項1号ないし3号に相当する事項）については、主に  
基本計画及び整備計画の各決定段階（全幹法4条、7条）において、鉄道事  
業者としての事業を適確に遂行する能力（事業法5条1項4号に相当する事  
項）については、国交大臣による営業主体及び建設主体の指名の段階（全幹  
法6条）において、それぞれ審査される。これらの事項に関する判断は、そ  
15 の性質上、国交大臣の広範な裁量に委ねられている。

(2) 経営上の適切性、輸送の安全性、事業遂行の計画の適切性（事業法5条1  
項1号ないし3号に相当する事項）の審査

本件小委員会は、①経営上の適切性、②輸送の安全性、③事業遂行の計画  
の適切性について十分に検討し、次のとおり、本件答申をした。

20 すなわち、上記①について、参加人が東京・大阪間の中央新幹線建設に関  
する計画として示した長期試算見通しを本件小委員会が独自に行った需要予  
測に基づき検証した結果、現段階で想定できる範囲内では、参加人は十分慎  
重な財務的見通しに基づいて、名古屋暫定開業時期（平成39年（令和9年））  
及び大阪開業時期（平成57年（令和27年））を設定しているものと判断さ  
25 れる。仮に想定を上回る収益が上げられれば、大阪開業時期を早めることも  
期待できる。一方、今後仮に東日本大震災のような不測の事態が発生し、一

時的な収入の低下や設備投資費用の増加などの事態が生じたとしても、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を踏まえれば、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により、経営の安定性を維持しながら事業を遂行することが可能と考えられる。

また、上記②について、(i) レール上を車輪で走行する在来型新幹線方式と比較して、超電導リニア方式は、地震時などにおいて電力の供給が停止された後でも電磁誘導作用により軌道中心に車両が保持されること、ガイドウェイ側壁により物理的に脱線を阻止できる構造を有することから、安全確保上の大きな利点がある。なお、鉄道施設の耐震性は、在来型新幹線方式と同様である。(ii) 磁界の影響及びゴムタイヤの使用に関する安全性の確保については、これまでの技術開発の結果、車体への磁気シールドの設置など磁界の低減方策を取ることで、磁界の影響を国際的なガイドラインを下回る水準に抑制することが可能であり、ゴムタイヤ走行に係る車両の火災対策等についても安全確保のための対応方針が示され、その内容が本件小委員会において確認されている。(iii) 超電導リニア方式は、これまでの技術的な検討により、地震や大深度地下での火災等の異常時における安全確保について、整備計画段階での対応方針が示されており、その内容が本件小委員会において確認されている。

さらに、上記③について、(i) 騒音、振動、微気圧波及び空気振動など周辺生活環境の影響については、従来から在来型新幹線方式について定められた環境基準があり、超電導リニア方式についても、これらを満たすことを前提として技術開発が行われてきた。超電導リニア方式を採択する場合、在来型新幹線方式に比べて速度域が高いが、これまでの技術開発の結果、明かりフードの設置などの必要な対策を実施することにより、超高速走行中であっても、在来型新幹線方式の環境基準と同等の範囲内に収まる見込みとなつて

いる。(ii) 南アルプスにおける長大山岳トンネルの掘削については、その長大性や施工上の地山の難度などが判断材料となるが、これまでの整備新幹線等におけるトンネル掘削の施工実績や、計測技術及び大規模機械の開発等により、工事の安全性及び効率性は顕著に向上してきており、技術的に見て対応可能な範囲にあるものと考えられる。(iii) 伊那谷ルート及び南アルプスルート

5 ーの建設費用の比較において重要な要素となるトンネル工事費についても、全幹法に基づく調査の段階において、南アルプスルートの地山等級を最も厳しく設定した上で積算を行っており、両ルートの工事費の想定は合理的に行われているものと判断できる。

10 国交大臣は、以上にに基づき、整備計画を決定したのであるから、その判断が重大な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らして著しく妥当性を欠くものとはいえず、国交大臣のかかる判断に裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用した違法はない。

### (3) 事業遂行能力の適確性（事業法5条1項4号に相当する事項）の審査

15 本件小委員会は、参加人の事業遂行能力について十分に検討し、次のとおり、本件答申をした。

すなわち、(i) 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きており、営業主体としての事業遂行能力を有すると考えられ、また、東海道新幹線の運営費低減に関して得た蓄積を中央新幹線の運営に活用

20 することが期待される。(ii) 参加人の建設主体としての事業遂行能力について、技術的な観点からは、平成2年以降山梨実験線を建設し、現在もその延伸工事等を行っていること、走行試験等を重ねてきたことを勘案すれば、参加人は、超電導リニア方式による鉄道技術を有すると認められる。

25 国交大臣は、以上にに基づき、営業主体及び建設主体として参加人を指名したのであるから、その判断が重大な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らして著しく妥当性を欠くものとはいえず、国交大臣のかかる判断に裁量権の範

困を逸脱し又はこれを濫用した違法はない。

(4) 原告らは本件計画（その1）が工事の安全性を欠くと主張するが、これは自己の法律上の利益に関係のない違法を主張するものであるから、失当である（行政事件訴訟法10条1項）。

5 (5) 以上によれば、本件における整備計画の決定並びに営業主体及び建設主体の指名につき、国交大臣がその裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用した違法はなく、かかる違法を承継して本件各認可が違法となることもない。

## 5 環境影響評価に関する違法性について

(1) 本件における国交大臣の評価法33条1項に基づく環境配慮審査に違法はないこと

10

ア 評価法上の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、当該対象事業につき、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査しなければならない（評価法33条1項）が、免許等の基準を法律で定めていない免許等の場合、対象事業の実施による利益に関する審査と上記の環境の保全に関する審査の結果を併せて判断し、この判断に基づき、当該免許等を行うか否かを判断する（同条2項3号）。前者の利益については、当該事業の公共性、社会性、雇用効果、経済効果、政治的判断等を踏まえて、総合的見地から決せられるものであり、また、後者の利益については、環境の保全についての適正な配慮の仕方は様々であり、この選択は事業者の自主的な判断に委ねられるべきものであることに鑑みれば、当該免許等を行う者は、前者の利益と後者の利益を比較衡量した上で免許等を行うか否かにつき広範な裁量権を有している。

15

20

したがって、環境配慮審査を踏まえて9条認可を行うか否かは、国交大臣の広範な裁量に委ねられており、かかる裁量権の行使が違法になる場合があるとするれば、それは、国交大臣が環境の保全への考慮を全く怠ったために裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したとされるような例外的な

25

場合に限定されるというべきである。

イ 国交大臣は、補正前の評価書についての国交大臣の意見及び本件各評価書の内容に基づき、主として、鉄道事業評価省令別表第一に掲げる参考項目及び参加人が必要に応じて追加した選定項目に着目し、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るものであるかどうかを審査したところ、本件事業の実施が環境に及ぼす影響を予測、評価した結果については、環境保全措置等を実施することによって、環境影響は回避ないし低減されており、また、必要に応じて損なわれる環境の有する価値が代償されていることから、全体としては事業実施区域周辺に及ぼす環境影響の程度は小さいものと判断し、本件事業につき、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判断したのであり、かかる国交大臣の判断に裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用した違法はない。

(2) 環境影響評価の対象の特定性について

評価書に記載されるべき対象事業の内容の詳細さは、評価書の必要的記載事項を定める鉄道事業評価省令34条1項で準用される33条1項各号が定める限度で足り、同省令において建設予定の鉄道施設の形状等具体的な特定を要求する規定は存在しない。

そして、本件環境影響評価は、個別の環境影響評価の項目ごとに、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ところ、本件各評価書における鉄道施設の形状等に関する記載は、同省令の要件を満たすものであるから、その特定性に欠けるところはない。

(3) 山梨実験線と環境影響評価との関係について

山梨実験線は実験施設であって、その延伸工事を含む建設事業全体は、全幹法に基づく建設線の建設の事業ではないから、評価法の対象にはならない。また、山梨実験線の建設工事は平成25年8月29日に完了し、その既設設備が中央新幹線に活用されることは、平成26年8月26日に認可申請され

た本件計画（その１）で初めて計画されるに至ったものである。このような経緯により、山梨実験線の建設工事については評価法に基づく環境影響評価が行われていない。本件環境影響評価においては、山梨実験線の区間における中央新幹線の走行について環境影響評価が実施された。

5           そして、国交大臣は、本件認可（その１）における評価法３３条１項に基づく審査において、本件計画（その１）の認可申請の時点で既に山梨実験線の建設工事が完了しており、トンネル工事等の土地の形状変更等を伴う工事の実施が観念できないことから、山梨実験線の建設工事について環境影響評価が行われていないことは問題がないと判断し、山梨実験線区間での中央新  
10           幹線の走行による影響について実施された環境影響評価によれば、環境への適正な配慮がなされているものと判断したのであり、かかる国交大臣の判断に違法はない。

(4) 事後調査に関する原告らの主張について

          事後調査は、環境影響評価の手続の一環として行われるものであるから（評  
15           価法１４条１項７号ハ）、本件環境影響評価において、発生土置き場等につき事後調査の対象としたことが違法であるとする原告らの主張は失当である。

(5) 本件認可（その２）に当たり改めて環境影響評価をする必要性について

          環境影響評価は、当該事業を開始する前に行うものであり、当該事業を開始した後に行うことは予定されていないところ、参加人は、本件認可（その  
20           ２）に係る申請書が提出された時点において、本件事業（本件認可（その２）の対象である工事も含む。）について環境影響評価を実施しており、本件事業に係る工事に着手していたのであるから、参加人は、本件認可（その２）を受けるとに当たり、改めて環境影響評価を実施すべき義務があったとはいえない。

25           したがって、本件認可（その２）に当たり改めて環境影響評価を実施していないことは違法ではない。

(6) 本件事業につき、環境の保全についての適正な配慮がなされていない旨の原告らの主張について

ア 水資源について

原告らが指摘する大井川の流量の減少量は、薬液注入、覆工コンクリート、防水シートの設置等を実施していない条件下での計算結果である。そして、参加人は、本件環境影響評価において、①環境保全措置として、事前に地質や地下水の状況を把握した上で、必要に応じて薬液注入、覆工コンクリート、防水シートの設置等を実施することを検討し、②地下水を利用した水資源に与える影響については不確実性があるため、事後調査を実施することとした上で、事後調査の結果、環境影響の程度が著しいと判明した場合には、その原因の把握に努めるとともに改善を図るものとし、③上記環境保全措置を確実に実施することから、水資源に係る環境影響の低減が図られていると評価した。

国交大臣は、以上に加え、他の地域でも適切な環境保全措置が実施されることを踏まえて、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、その判断に裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用した違法はない。

イ 発生土置き場について

本件各評価書において、扇沢が発生土置き場の中心地であるとはされておらず、また、燕沢は扇沢と並んで発生土置き場として位置付けられており、本件認可（その1）の後に扇沢から燕沢に発生土置き場を差し替えたという事情は存在しない。

原告らが指摘する静岡県知事の準備書についての意見についても、参加人は、同意見を勘案し、①長期的な安全性確保の観点に立ち、計画段階において必要な地質調査、慎重な現地確認、斜面の安定性の検討を行うとともに、関係機関と協議を行い、また、施工中だけでなく施工後の一定の期

間についても必要に応じて斜面の安定性を監視するなど安全に配慮して  
いく、②専門家の助言を踏まえ、山梨県との境界側の稜線の斜面下方に地  
すべりが想定されているが、西側に発生土を置くことによりその末端を押  
さえることになるため、地すべりに対して抑制的に作用するものと考えら  
5 れ、また、扇沢の西側の稜線より西を上端とする地すべりも想定されてい  
るが、これに対して計画されている盛土は、地すべりの上方斜面の荷重の  
増大を招いて地すべりを誘発するような関係にはなく、特段の影響を与え  
ないものと考えられるなどとしている。このように、参加人は、静岡県知  
事の意見を勘案し、評価法21条1項各号所定の修正区分に応じた措置を  
10 とっている。

以上のとおり、発生土置き場に関する原告らの主張には理由がない。

ウ 建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に起因する大  
気の汚染、騒音、振動等について

原告らは大気の汚染に関する参加人の評価を論難するが、同評価は鉄道  
事業評価省令26条1～3号に沿ったものであり、原告らの主張は本件各  
15 認可の違法性を基礎付けるものではない。

原告らは、騒音につき、県道253号線等については、「幹線交通を担う  
道路」に関する基準値（昼間の等価騒音レベルで70dB以下）ではなく、  
居住地に適用される基準値（等価騒音レベルで昼間は55dB以下、夜間  
20 は45dB以下）を適用すべきであると主張するが、道路法3条の高速自  
動車道、一般国道、都道府県道及び市町村道（市町村道にあつては4車線  
以上の区間に限る。）は、「騒音に係る環境基準」における「幹線交通を担  
う道路」に該当する（「騒音に係る環境基準の改正について」（平成10年  
9月30日環大企第257号））から、原告らの主張は失当である。

原告らは、振動につき、特定建設作業の規制に関する基準等の基準値（7  
25 5dB以下）を用いるのは不相当であると主張するが、参加人の評価は鉄

道事業評価省令26条1～3号に沿ったものであり、原告らの主張は本件各認可の違法性を基礎付けるものではない。

エ 列車の走行に起因する騒音について

中央新幹線につき「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」に基づく地域の類型指定はまだ行われていないため、現時点では中央新幹線に適用される環境基準は存在していない。仮に同類型指定が行われた場合には、参加人は、環境保全措置として、防音壁や防音防災フードの設置等の音源対策を実施するなどし、それらによっても環境基準を達成することができないときは、個別家屋対策として家屋の防音工事等を実施することにより、環境基準が達成された場合と同等の屋内環境を保持して、環境基準との整合を図っていくこととしている。

以上に鑑みれば、本件各認可は不合理ではない。

オ 南アルプス等の自然環境について

本件事業がユネスコエコパークの趣旨と整合しないとの主張については、否認し又は争う。参加人は、長野県、山梨県及び静岡県についての補正前の評価書において、南アルプスがユネスコエコパークとして推薦されるなど自然環境上重要な地域であるとした上で、各県の「核心地域」、「緩衝地域」及び「移行地域」の状況について整理しつつ、本件事業とユネスコエコパーク計画との整合を図っていくとしている。また、参加人は、非常口、発生土置き場等の計画地が「移行地域」にあること、及び静岡県内で設定されている「移行地域」が、おおむね過去に森林資源や水資源を活かした林業や水力発電等の開発が行われてきた範囲と重なることを前提として、「生物圏保存地域審査基準」（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計画分科会決定）の審査基準を踏まえ、できる限り本件事業とユネスコエコパーク計画との整合を図ることとしている。

環境大臣は、補正前の評価書に対して、営巣中心域や高利用域といった

繁殖に重要な地域の回避や営巣期の工事の回避等のより確実性の高い手法によりこれらへの影響を回避，低減することを優先的に検討することが必要であると指摘しており，当該地域において本件事業を実施しないこと等を求めているわけではない。また，参加人は，専門家の助言を踏まえ，  
5 一般的な環境保全措置として人工代替巣を選定していること，報告論文においてオオタカの人工巣による営巣地の誘導について，条件さえ満足すれば容易であり，技術的に可能であることが示されていること，人工代替巣の設置に加え，工事に伴う改変区域をできる限り小さくし，防音シート，低騒音・低振動型の建設機械の採用等の環境保全措置も併せて実施すること  
10 としてしていること等を踏まえれば，本件各評価書における環境保全措置が不十分であるとはいえない。

#### カ 磁界について

磁界の人体へ影響についての原告の主張は否認する。

静磁界について，列車内の状況は，評価法33条1項に基づく審査の対象にはならない事項であり，また，「静磁界の曝露限度値に関するガイド  
15 ライン」（2009）は，ペースメーカー等の医療機器を対象にしたものではない。参加人は，ペースメーカーについて1mT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国際規格に基づく「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  
20 0302004号）が，ペースメーカー等の承認基準として1mTまでの磁束密度の静磁場による影響を受けないことを定めていることに鑑み，列車の走行につき1mT以下を基準として遵守していくこととしたものである。

変動磁界について，ICNIRPによる「時間変化する電界および磁界  
25 へのばく露制限に関するガイドライン（1Hzから100kHzまで）」（2010）における公衆ばく露に対する参考値は1.2mTであるところ

る、参加人が平成25年12月5日に実施した列車外での磁界測定の結果  
(0.24mT, 0.021mT)は、上記基準値を大幅に下回っている。  
また、世界保健機関(WHO)は、平成19年6月、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みなせ  
るほど強いものではないとしている。

したがって、磁界に関する参加人の評価は合理的である。

#### キ 日照阻害について

本件環境影響評価における日影時間の予測結果は、高架橋、橋梁の桁下  
構造が全て連続した壁となっていることを想定した場合の結果であり、工  
事完成後の高架橋、橋梁の橋脚間には構造物がない空間が存在することに  
なるから、日影時間が予測結果よりも減少する可能性がある。また、参加  
人は、環境保全措置として、鉄道施設の配置等を工夫して住居等との距離  
を確保すること、桁下空間の確保、構造物の高さの低減を行うこと等によ  
り、日照阻害を回避又は低減することとしているから、本件各評価書どお  
りの日照阻害が生ずるとはいえない。

したがって、日照阻害に関する参加人の評価は合理的である。

#### ク 景観阻害について

参加人は、本件環境影響評価において、工事に伴う改変区間をできる限  
り小さくする、構造物の形状に配慮するなどの環境保全措置を確実に実施  
することから、景観等に係る環境影響の回避又は低減が図られていると評  
価している。かかる評価が不合理であるとはいえない。

以上

別紙甲事件原告目録，別紙乙事件原告目録及び別紙代理人目録については記載を省略。