

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737名

被告 国(処分行政庁 国土交通大臣)

参加人 東海旅客鉄道株式会社

準備書面 15

2018年3月23日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

原告ら訴訟代理人 弁護士 高木 輝雄



同 弁護士 関島 保雄



同 弁護士 中島 嘉尚



同 弁護士 横山 聡



同 弁護士 和泉 貴士



外23名

第1	東京都町田市・神奈川県相模原市における中央新幹線の工事計画と環境影響 評価の問題点.....	4
1	町田市・相模原市における中央新幹線の工事計画.....	4
	(1) 東京都町田市部.....	4
	(2) 相模原市部.....	5
	(3) 大深度地下トンネルの問題点.....	7
2	本件環境影響評価の問題点.....	8
第2	リニア新幹線の建設工事及び供用によって生じる環境破壊.....	9
2	大気質.....	10
	(1) 町田市部.....	10
	(2) 相模原市部.....	11
3	交通混雑度、安全.....	13
4	騒音・振動.....	13
	(1) 騒音.....	13
	ア 東京都.....	13
	イ 町田市部.....	14
	ウ 相模原市部.....	15
	(2) 振動.....	17
	ア 町田市部.....	17
	イ 相模原市部.....	19
5	微気圧波・低周波.....	20
	(1) 微気圧波.....	20
	(2) 低周波音.....	22
6	水質・地下水.....	22
	(1) 水質.....	22

(2) 地下水の水質及び水位.....	23
ア 水質について	23
イ 水位について	24
(3) 町田市部における水系関連の被害.....	24
ア 鶴見川水系の破壊.....	24
(ア) ^{かと} 谷戸 (スギ谷戸・田中谷戸)	24
(イ) 梅木窪・堂谷戸川.....	25
イ 湧水の枯渇・地下水脈かく乱の危険性.....	26
7 地盤変状.....	29
(1) 神奈川県駅周辺地域の特徴.....	29
(2) トンネル掘削によって生じる地盤変状.....	30
ア トンネルによる恒久的な地盤の緩み	30
イ シールドマシンを用いた掘削によって生じる一時的な地盤変状	32
(3) 橋本周辺地域で予想される地盤変状	32
8 土壌汚染.....	33
9 日照阻害.....	34
10 文化財.....	35
11 動物・植物・生態系.....	35
(1) 町田市部.....	35
ア 動物.....	35
(ア) 総論.....	35
(イ) 鶴見川水系の魚類.....	36
イ 植物.....	38
(2) 相模原市部.....	39
ア 動物.....	40
イ 植物.....	42

1 2	景観.....	44
1 3	人と自然とのふれあいの活動の場.....	45
	(1) 東京都市部について	45
	(2) 相模原市部について	45
	ア 相原高校の歴史および自然	45
	イ 県農業への人材供給、地域との交流等.....	46
	ウ 地域の街づくり運動の象徴	46
	エ 小括.....	47
1 4	廃棄物等	47
1 5	温室効果ガス	52
1 6	住民説明の不十分性.....	52
	(1) 住民説明会の様子	52
	(2) マンション取り壊し	52
	(3) 駅の位置変更によるトンネル深度の変更	53
	(4) 工事用ヤードの追加	53
第3	まとめ	53

第1 東京都町田市・神奈川県相模原市における中央新幹線の工事計画と環境影響評価の問題点

1 町田市・相模原市における中央新幹線の工事計画

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（平成26年8月）【東京都】」（丙1）、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（平成26年8月）【神奈川県】」（丙2）における本事業の環境影響評価の問題点及び被害発生の危険性について述べる前に、本事業計画の概要を示す。

(1) 東京都町田市部

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」は、東京都内においては、東海道新

幹線品川駅の地下に南北方向に設置する東京駅ターミナル駅（以下「品川駅」という。）と山梨リニア実験線とを接続する方向で建設され、都内は一般的に市街地が概成しているため全区間がトンネル構造になっている。東京都町田市部（以下「町田市部」という。）においては、東京都区部で「主に生活環境に及ぼす影響をできる限り回避・低減する等環境保全に配慮した」のに加えて「自然環境に及ぼす影響をできる限り回避・低減する等環境保全に配慮した」と参加人はいう（丙1の1・3－9頁）。

町田市部では、既成住宅地周辺の生活環境に加え、鶴見川源流域等の自然環境への影響を回避・低減するため、概ね大深度地下トンネルとし、相模原市との都県境付近では、神奈川県駅の設置位置を踏まえ、一部浅深度トンネルとした。換気及び防災の観点から非常口を概ね5km間隔で設置するため、能ヶ谷7丁目・川崎市麻生区片平境界地付近、小野路町付近、上小山田町付近に建設することとした。町田市部の通過延長は約10キロメートルにわたり、ほとんどが大深度地下トンネルであるが、都県境の相模原付近の都道47号線（町田街道）と交差する近辺では浅深度トンネルとなる（丙1の1・3－9頁、11頁、15頁、丙1の1・4－2－1－7頁）。

町田市部では3ヶ所の非常口の設置が予定されているが、そのおおよその位置程度しか明らかにされておらず、非常口・設備棟という施設の配置・高度・形状等について、現在に至るも参加人からは「概要」以上の具体的施設の提示はされていない（丙1の1・3－20～21頁）。

（2）相模原市部

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」は、神奈川県においては川崎市・相模原市を通過して山梨実験線東端に至る。

相模原市を通過する路線（以下「相模原市部」という。）においては、町田市西部境から相模川までは、橋本駅付近に設置する神奈川県駅の設置を踏まえて浅深度地下トンネル構造とし、相模川の渡過位置はできる限り直交し可能な

限り短い距離で渡過する。近郊緑地特別保全地区・近郊緑地保全地区を極力回避し、圏央道との交差を考慮した計画とした。

相模川から山梨県境までは、主に山岳トンネル構造とし、串川・道志川を橋梁で通過する。丹沢大山国立公園等の自然公園は可能な限り回避するかトンネルで通過する。藤野木・愛川構造線の通過はできる限り短距離で横断する。回送線を除いて相模原市部通過延長は約23kmで、その90%はトンネルである（丙2の1・3-11~12頁、15~16頁、19~20頁）。

相模原市部においては、在来線との連絡を考えJR橋本駅近辺に神奈川県駅を設置し、緑区根小屋において本線から分岐する回送線で車両を移送することで緑区鳥屋に関東車両基地を、また、緑区小倉に変電施設を建設することが計画されている（丙2の1・3-19~20頁）。

各施設の規模・形状・高さ等の特定についてであるが、神奈川県駅については、地下駅で、環境影響評価関連図4記載の円の中心（ホームの中心としている。）から、延長約1km、最大幅約50mで概要図が示されているのみである（丙2の1・3-24頁）。車両基地は、環境影響評価関連図9に四角で囲った部分に設置すること、「平坦な敷地」として約50haの敷地内に設置され、どのような施設ができるか、また、併設される保守基地についても規模・形状等の施設が特定できる情報が提供されていない（丙2-1・3-26~27頁）。変電施設も、敷地が3.2ha程度であること以外、規模・形状等の特定がなされていない（丙2の1・3-28頁）。山岳部非常口については4か所設置とあるが、本編第8章「動物・植物・生態系」に、調査場所を非常口及びその周辺として「長竹地区」「青山地区」「牧場地区」「大羽根地区」の地域名称の記載及び位置の図面による調査地域の特定がされている。それですら非常口は直径25mほどの円として記述してあるのみで、その図を見てやっとおおよその位置が分かる程度である。山岳部非常口については換気施設等についての言及すらなく（丙2の1・3-26頁の図は「都市部における換気施設の概要」と

ある。)、山岳部換気設備等の概要については、何ら説明がない(丙2の1・8-4-2-6頁、36~40頁)。相模原市部の特色である豊かな生態系への配慮が全くと言っていいほどなされていない。橋梁についても、断面図の構造を示しているが(丙2の1・3-23頁)、環境に影響すると思われる高さや重量、橋脚部の太さなどの情報が全く明らかにされておらず、施設としての特定性を欠いていることは明らかである。この程度の情報では本当に「環境影響評価を実施した」ということはできないと考える。

(3) 大深度地下トンネルの問題点

町田市部においては、中央新幹線は、ほとんど大深度地下トンネルを走行することになっているため、その問題点について触れる。

大深度地下の公共的利用に関する特別措置法は、「建築物の地下室及びその建設の用に通常供されることがない地下の深さとして政令で定める深さ」(同法2条1号、同法施行令1条によって地表から40mとされている)及び「当該地下の使用をしようとする地点において通常の建築物の基礎ぐいを支持することができる地盤として政令で定めるもののうち最も浅い部分の深さに政令で定める距離を加えた深さ」(同法2条2号)を大深度地下とし、大深度地下は地下室が通常行われない深さであることから、公共の利用のための事業について使用権を設定しても、通常補償すべき損失が発生しないと考えられるため、事前に補償を行うことなく利用権を設定できることとし、例外的に補償の必要がある場合に、使用権設定後に補償を行うこととしたものである。なお、同法の対象地域は「人口の集中度、土地利用の状況その他の事情を勘案し、公共の利益となる事業を円滑に遂行するため、大深度地下を使用する社会的経済的必要性が存在する地域として政令で定める地域」(同法3条)とされており、首都圏、近畿圏、中部圏の一部が対象地域と定められている(同法施行規則3条、別表第1)。

しかし、大深度地下を利用することが、環境への影響を発生させないという

ことを意味するものではない。かえって、大深度における地下水の状況や重金属等による土壌汚染の存在について正確に把握することは困難である。

したがって、大深度地下トンネルであるからといって、環境被害の発生を回避できると安易に考えることは許されない。

2 本件環境影響評価の問題点

環境影響評価は、事業の実施に伴う環境への影響の程度を明らかにするため、事業者に対し、科学的知見に基づく正確な調査、予測等を実施するとともに、その影響を回避・低減するために取り得る環境保全措置を詳細に検討し、その結果と経緯の説明を行うことを求める制度である。そのためには、本件においては、運行されるルートはもとより、建設される施設の位置・規模・形状、建設発生土の処分場所とそこに至るルート、工事車両の種類と台数等について特定しなければ適切かつ有効な環境影響評価が出来ないことは明白な事実である。ところが、中央新幹線計画は、全幹法に基づく工事实施計画の認可時点で本線や駅のおおよその位置が決定されたのみであり、その後に詳細な事業計画・工事計画が策定されることとなっている。そのため、本件の環境影響評価の段階では、環境に及ぼす影響を把握するために必要な予測条件が十分に示されず、環境保全措置の内容やその効果も具体的に記載されないという、おおよそ「有効な環境影響評価」と評価するに値しない内容になっている。工事認可の際に環境影響評価が前提とされるにも拘わらず、環境影響評価が出来ない程度の資料に基づく極めて不十分な環境影響評価を前提として認可を行うことは、環境影響評価をないがしろにするも甚だしい。

また、事業者から準備書を受領した関係都道府県知事は、準備書に対して、環境保全の見地から書面で意見を述べ（同法20条1項）、これに対し事業者は勘案し修正等の措置を取らなければならないとされる（同法21条1項）。すなわち、事業者は、準備書への都道府県知事意見に対し、真摯に向き合い、

誠実に対応しなければならないとされているが、この点でも本件環境影響評価は不適法と言わざるを得ない。

このような本件環境影響評価の問題点を前提としながら、トンネル構造が大半である町田市部・相模原市部において、予想される環境被害について述べることにする。

第2 リニア新幹線の建設工事及び供用によって生じる環境破壊

1 全体的な特徴～計画施設の不明確性・不特定性について

上述したように、本件の環境影響評価書は、環境に及ぼす影響を把握するために必要な予測条件が十分に示されず、環境保全措置の内容やその効果も具体的に記載されていないという根本的な問題点を抱えている。

上述の通り都道府県知事意見は、事業者に勘案されて必要な対応を行うべきものとされる。そこで「環境影響評価準備書【東京都】に対する知事意見」（丙1の1・6-3-1頁以下。以下「都知事意見」という。）及び「環境影響評価準備書【神奈川県】に対する知事意見」（丙2の1・6-3-1頁以下。以下「県知事意見」という。）について、町田市部・相模原市部に関連する点を述べる。

都知事意見は、「本事業の実施に伴って、東京都内では、地下駅大深度地下トンネル等の施工、供用後の鉄道施設（トンネル、橋梁、下駅、非常口等）の存在などにより、大気汚染、騒音、振動、水資源、水質汚濁、土壌汚染、廃棄物等周辺環境への影響が懸念される」と指摘し、「的確に影響を予測・評価した上で適切な環境保全」措置を要求している（丙1の1・6-3-1）。続いて、準備書において「鉄道施設の具体的な位置や規模が明らかにされておらず、的確に影響を予測・評価したことを示す十分な情報が記載されていない。また、環境保全措置の内容についても具体性に欠けており、措置を講じることによる影響低減の程度が明確となっていない」と厳しく批判している（丙1の1・6

－ 3 － 3）。

神奈川県知事意見でも、神奈川県環境影響評価審査会において、鉄道施設等の位置が明確にされず、環境影響が及ぶ範囲が確定していないなど具体性に欠ける、予測及び評価が必ずしも十分に検討した内容となっていない、関係市長からも具体的工事計画等について地域住民への説明・公表を求めるなどの批判・意見が紹介された（丙2の1・6－3－3）。

これに対し参加人は、「準備書において縮尺1/10、000の環境影響評価関連図に1mm幅の線で計画の基本となる路線の位置を」記載したとし（丙2の1・6－3－3）、これで十分対応したと考えているようであるが、同縮尺では1mm幅は現実には10mにあたり、地下のトンネル直径が13mであれば特定されたとの評価は程遠いと言わざるを得ない。また、非常口については「概ねの位置を円で囲」うにとどまり、高さや形状については明らかにされていない（丙1の1・6－3－3頁）。その他の施設についても未だに領域を囲った図を示す程度にとどまっている。鉄道施設の規模・形状が不明では環境影響を評価するための基本が整っていないというほかなく、この程度の情報では環境影響評価は実施できるはずがない。

以下、都知事意見・県知事意見を踏まえ、本件環境影響評価の問題点を示す。

2 大気質

(1) 町田市部

都知事意見は、町田市部の上小山田の大気質の濃度予測について、参加人が通年調査をせず四季の現地調査結果のみに基づいて判断しているため、通年調査を行うよう要求しているが、参加人は北品川で通年と四季調査を対比して予測の再現性に差がないことを理由に四季調査で十分とする（丙1の1・6－3－4）。しかし、北品川と町田市部の上小山田でなぜ同様に判断できるとするのか理由としては不十分である。少なくとも20kmほども離れている上小山田

避難口について、北品川避難口と同様との判断ができる根拠が全く明らかでない。

評価書では、町田市部について、一般環境大気・道路沿道大気について文献調査・現地調査を行っている。しかし、文献調査に関しては、町田市内では1箇所、現地調査も、環境で避難口付近で3箇所、沿道で2箇所（近隣の川崎市麻生区を含めれば3箇所）という少なさである（丙1の1・8-1-1-2ないし3）。地域が広大であるが人口は多数存在しているにもかかわらず、この程度で住民に対する影響が評価できるという参加人の考え方は理解に苦しむ。

その調査の結果であるが、建設機械稼働の影響については、二酸化窒素についても日平均値の年間98%評価値が0.030~0.038ppmで基準の0.06ppmを下回っている、浮遊粒子状物質も日平均値の年間2%除外値が0.045~0.050mg/m³で基準値の0.1mg/m³を超えていない、降下ばいじん量予測値も月0.40~7.30t/km²で基準値の月10t/km²を超えていないとして、基準に適合すると判断している（丙1の1・8-1-1-41頁、69頁）。また、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による影響については、二酸化窒素についても日平均値の年間98%評価値が0.029~0.037ppmで基準の0.06ppmを超えていない、浮遊粒子状物質も日平均値の年間2%除外値が0.043~0.049mg/m³で基準値の0.1mg/m³を超えていない、降下ばいじん予測量も月0.40~7.30t/km²で基準値の月10t/km²を超えていないとして、基準に適合すると判断している（丙1の1・8-1-1-58頁、79頁）。

(2) 相模原市部

相模原市部についても、一般環境大気・道路沿道大気について文献調査・現地調査を行っているが、文献調査で5箇所、現地調査で環境について8箇所、沿道で6箇所である（丙2の1・8-1-1-3ないし4）。市町村合併で広域化し居住者が分散している相模原市について十分な調査数とは言い難い。

この調査の結果、建設機械稼働の影響については、二酸化窒素についても日平均値の年間98%評価値が0.021~0.057ppmで基準の0.06ppmをわずかに超えていない、浮遊粒子状物質も日平均値の年間2%除外値が0.041~0.062mg/m³で基準値の0.1mg/m³を超えていない、降下ばいじん予測量も月0.54~8.97t/km²で基準値の月10t/km²を超えていないとして、基準に適合すると判断している（丙2の1・8-1-1-50~51頁、102頁）。また、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による影響については、二酸化窒素についても日平均値の年間98%評価値が0.017~0.036ppmで基準の0.06ppmを超えていない、浮遊粒子状物質も日平均値の年間2%除外値が0.041~0.049mg/m³で基準値の0.1mg/m³を超えていない、降下ばいじん予測量も月0.15~2.40t/km²で基準値の月10t/km²を超えていないとして、基準に適合すると判断している（丙2の1・8-1-1-75頁、113頁）。

しかし、相模原市は居住者の環境に加えて自然環境にも配慮が必要であるとされているが、資材等運搬機械の降下ばいじんについては相模原市緑区牧野では川崎市を上回るばいじんが出ると予測されている。住民が多く以前から大気汚染に意識の高かった川崎市では慎重に対応がされていても、人口も少なく大気環境への監視の行き届かない相模原市では多少の汚染は許されると考えていることが伺える。参加人は、二酸化窒素において0.06ppm、粒子状物質において0.1mg/m³、降下ばいじん量について基準値の月10t/km²を超えていないという国の環境基準をわずかでも下回れば工事による大気環境への影響は無いと説明している点で住民の健康への配慮が十分とはいえない。

しかも、これらの計測を実施した箇所が、工事現場から一定離れた場所であり、工事の影響が必ずしも正確に反映されていない可能性がある。さらに、建設機械と資材及び機械の運搬車両は同時に稼働しているのであるから、両者の影響が重なり合うことも考えられ、正確な評価といえるか疑問である。

3 交通混雑度、安全

相模原市部の道路状況について、参加人は工事車両の影響程度を増加分としてパーセンテージで示し、相模原市内では0%～13.3%程度とする（丙2の1・8-3-10-43頁）。これは、特に人口密集度の低い地域では極めて大きな数字であり、大型の工事車両が1時間に60～90台と加わるわけであるから、交通混雑・交通渋滞を悪化させ、住民に交通事故の不安感を与えることは明らかである。また、発生土等の置き場が確定していないので、交通計画等の状況図（丙2の1・8-3-10-35～36頁）でも、「工事に使用する道路」は途中までしか記述されておらず、交通の全状況は明らかにされていない。

他方で、このような道路交通状況については東京都の環境影響評価書（丙1の1）では説明がされていない。評価書相互の標記基準の統一ができておらず、いかなる基準で環境影響評価を実施したのか疑問がある。

4 騒音・振動

(1) 騒音

ア 東京都

都知事意見は、建設機械の稼働による騒音・振動について、対象地域は市街地が概成されており、工事が長期間に及ぶため、「施工計画や建設機械の配置等を詳細に検討」するなどして影響の低減に努めるよう求めているが、参加人は「工事実施段階で具体的施工計画を立案し」影響を提言すると述べるのみで、評価の際には具体的な計画等を示そうとしない（丙1の1・6-3-5頁）。

加えて、資材・機械の運搬に用いる車両の運行に伴う騒音・振動の予測地点について、具体的な位置関係が不明確と指摘しているのに対し、参加人は「鉄道施設毎に設定した車両走行ルート沿いで、周辺の住居等の分布状況を考慮し

た上で、学校病院などの近傍を」選定したという（丙1の1・6-3-5頁）。しかし、そもそも発生土置き場が明示されていないため車両の走行ルートが途中までの記述しかなく、走行ルート上の影響が明らかにされたとは言えない（丙1の1・8-1-2-4ないし5頁）。また、都知事は換気装置の劣化などを踏まえての事後調査を求めているが、参加人は、適宜整備すると述べ、法に基づく事後調査は実施しない、条例に基づく事後調査は行う、運行開始後のデータに基づいて行うとし、事後調査を行うことを極力回避しようとしている（丙1の1・6-3-7頁）。

加えて、都知事は換気装置の劣化などを踏まえての事後調査を求めているが、参加人は、適宜整備すると述べ、法に基づく事後調査は実施しない、条例に基づく事後調査は行う、運行開始後のデータに基づいて行うとし、事後調査を行うことを極力回避しようとしている（丙1の1・6-3-7頁）。

イ 町田市部

騒音調査は、町田市部では換気施設付近での一般環境騒音2箇所、道路交通騒音3箇所で行われていない（丙1の1・8-1-2-2ないし3）。参加人は対象地域について、「対象事業実施区域及びその周辺の内、非常口（都市部）…を対象に、工事の実施時における建設機械の稼働若しくは資材及び機械の運搬に用いる車両の運行又は鉄道施設（換気施設）の供用にかかる騒音の影響を受けるおそれがあると認められる地域とした。」と述べている（丙1の1・8-1-2-2頁）。そうであれば、発生土運搬について運送経路の途中までを対象とし、その先には影響を受けるおそれがないと判断したのか。その判断根拠は何かを明らかにすべきであろう。発生土の運搬先が特定されていないことが根拠であるならば、極めて不誠実な環境影響評価というほかない。本来であれば搬送先までの全ルートについて環境影響評価を行うべきである。

また、騒音調査では、資材等運搬による道路騒音が、鎌倉街道では環境基準値70dBを上回る71dB、市道堺2000号では環境基準値60dBを上回る6

7dB発生することが予測されている。特に鎌倉街道では工事を実施することにより基準値内の70dBであった騒音が基準値を超える71dBになるとされており、工事の問題性は極めて高いと言わざるを得ない（丙1の1・8-1-2-34頁）。

ウ 相模原市部

神奈川県においても、建設機械による騒音はおおよそ「80dB以下」で、基準値の85dB以下に抑えられているとされる（丙2の1・8-1-2-30）。数値上は規制を守っていることになるが、83dBという極めて規制上限に近い予測値のところもあり、居住地である以上住民生活への配慮が必要である（丙2の1・8-1-2-24～25頁、30頁）。そして、本来自然の多い静穏な環境で生活している人々が「建設工事」の一言で80dBの騒音に耐えることを強いられること自体が問題ではないだろうか。短期間で終わる通常の建設工事と異なり、本件工事は大規模で長期間続く工事であり、施工者に慎重な配慮が求められてしかるべきではないか。

資材及び機械の運搬に関しては、相模原市内においては、実態調査した12地点中、基準値を超える地点は県道511号線、国道412号線、国道413号線と3カ所ある。環境基準以下は9カ所であるがそのうち7カ所は環境基準と同レベルかわずか2dB低いというレベルである。しかも、基準値をわずか3dB割り込む範囲にあるのが、市道橋本小山線、市道南橋本大山線、県道510号線（9・11地点とも）、県道513号線（12・15地点とも）、県道64号線の7地点で、しかも、相模原市部でも発生土置き場が確定されていないため車両の走行ルートが途中までの記述しかなく、走行ルート上の影響が明らかにされたとは言えない（丙2の1・8-1-2-7～8頁、45頁）。これに対し参加人は、「現況の騒音レベルが基準値を超過しているものであり、資材および機材の運搬に用いる車両による寄与はほとんどない。」「…騒音に係る環境基準70dBを超える地点があるが、資材及び機械の運搬に用いる車両に

よる寄与は小さく…影響は軽微」と断じている（丙1の1・8-1-2-34頁、丙2の1・8-1-2-45頁）。しかしこれは、環境基準を超える騒音が既にあるならば、あとはどんなに騒音を出しても構わない、寄与の割合にすれば微少だから自社は悪くないと宣明しているもので、環境影響評価を行うことで工事による騒音の影響で基準を超えるか、既に基準を超えている場合には、これを改善・保全する方向での努力が求められていることを理解していないというほかない。

運行供用に関する騒音として、非常口の騒音については、参加人は、開閉設備により山梨リニア実験線で約10dBの騒音低減効果が確認されたと報告しているが（丙1の2・環2-10-12）、都知事は「調査地点、走行条件および開閉設備の構造が不明確」と指摘しこれを明らかにするよう求めている（丙1の1・6-3-6頁）。これに対し参加人は、換気設備の構造の概要を資料編で示すものの（丙1の2・環2-10-1～2頁、環4-2-2～3頁）、調査地点や走行条件などについては明らかにせず、極めて不誠実な対応に終始している（丙1の1・6-3-6頁）。

神奈川県では、地上部を橋梁で通過する地区が存在するが、防音防災フードで覆う部分と、防音壁で対応する部分とで騒音の現れ方が大きく異なる。防音防災フード仕様の場合、高架橋の高さ約20mの地点で、ガイドウェイ中心から25メートル地点で65dB、50m地点で62dBとなるが、防音壁（3.5m）仕様では、地上約5mの高架で、ガイドウェイ中心から160m地点で77dB、地上約25mの高架でガイドウェイ中心から130m地点で76dBである（丙2の1・8-1-2-71～72頁）。この予測値事態が既に環境基準の75dBを超えており、違法な状態である。さらに問題なのは、防音壁と防音防災フードの区間の予測は、山梨実験線のデータをもとに地上1.2m地点を予測している（丙2の1・8-1-2-63頁～68頁）。騒音の基準となる山梨実験線の結果を見ると高架橋の高さ10m、25mの2ケースでガイドウェイ中

心線から25m地点での地上1.2mの地点でしか計測していない(丙2の2・環2-13-1)。相模原市部の緑区小倉の宮原地区(高架橋から水平に約100m、海拔約100メートル)、西村地区(高架橋から水平に約100m、海拔約93メートル)、原地区(高架橋から水平に約200m、海拔約120メートル)は高架橋(防音防災フードなし区間は標高約90mである。)よりも高いもしくはほぼ同じ標高の場所に民家が存在する。小倉自治会が参加人職員に計算させた資料では宮原地区89dB、西村地区88dB、原地区84dBという、規制値75dBをはるかに超える数値が出た(甲C-K-15)。このように、標高の高い住居地については、騒音は地表近くより高くなり実験線の結果は全く有効ではないということが明らかである。

変電施設周辺の地域は、防音フードを設置しない区間が170メートル続く(甲C-K-16)。参加人のデータでも騒音対策として圧倒的に防音防火フードが有効であることが明らかであるのに、参加人は「生活環境の保全に配慮すべき住居等が多く存在している集落の区域においては、音源対策として防音防災フードを設置する」とし、全地域をこれで覆うことを拒んでいる。その理由として参加人は防音防火フードの景観への影響、日常的視点場における圧迫感の低減をあげるが、そもそも巨大な橋梁が存在することで景観は大きく損なわれており、防音防災フードなど付け足し程度のものである。実際の意図は経費削減と疑われる。地元自治体がりニア車両を一定の区間見えるようにと要望したことを口実にしているに過ぎない(丙2の1.8-1-2-76~77頁)。環境基準を10dB以上上回る予測結果が得られているにも拘らず、防音防災フードではなく防音壁で対応しようという参加人の考えは極めて不適切と言わざるを得ない。

(2) 振動

ア 町田市部

振動については、町田市部では、建設機械の振動は基準値の70dBを下回る

値であり（丙1の1・8-1-3-19頁）、資材および機械の運搬に用いる車両の運行に際し、小野路非常口付近の鎌倉街道では、昼間の規制値50dBをわずかに下回る47dBであり、上小山田非常口付近の市道堺2000号では、昼間の規制値50dBをわずかに下回る48dBである。周辺道路が狭いため、実際にはより大きな振動が生じうるが（丙1の1・8-1-3-24頁、8-1-3-28頁）、参加人は特段の対策を講じようとしていない。列車の運行供用による振動については、参加人は換気設備については工場の振動50dBを基準に、これに到達しないとして基準を満たすという。しかし、列車の地下走行自体から生じる振動については、地下走行に関し大深度地下でない土被りの薄い箇所については振動が影響することを認めつつ「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）」という昭和51年の環大特32号通達を根拠に70dBが基準値であるとし、これをクリアするという。しかしこの通達は、環境庁長官から運輸大臣あてに「新幹線鉄道の列車の走行に伴い発生する振動は著しく、沿線の一部の地域においては、看過しがたい被害を生じている。このような現状に対処するため、…所要の措置を講ずるよう勧告する。」として発出されたものである。その指針として「1（1）新幹線鉄道振動の補正加速度レベルが、70デシベルを超える地域について緊急に振動源及び障害防止対策等を講ずること。」とされた。これは、振動が70dBを超えるときは対策が必要とされているのみで、70dBを超えなければ何も対策が必要ではないという趣旨ではない。そうであれば、「地下に工場がある」に等しい状況として50dBを基準とするべきではないかと考える。そのうえで、土被りが30m程度の町田市部の小山町において、直上でも48dB以下、直角方向10m先でも48dBとして70dBに到達しないので問題ないと結論付ける参加人の考え方は独り善がりのものである（丙1の1・8-1-3-40頁～43頁）。50dBを基準と考えれば土被りの薄いところでは地質問題も絡んで規制値を超える可能性が払しょくできず、建設を急いだ雑な環境影響調査では取り返しのつ

かない被害を生じるおそれさえあるので、さらに安全性に配慮した対策をとる必要がある。

イ 相模原市部

相模原市部の建設機械の振動については、現地調査での予測地域すべてで基準値の75dB以下と予測し、問題はないとするが（丙2の1・8-1-3-37頁）、相模原地域は一般環境振動調査結果からすれば、振動計の定量下限である25dB未満の振動しか生じていない地域である（丙2の1・8-1-3-9頁）。そこに突然長期にもわたり毎日のように64～71dBの振動を受け続けるのである。このような住環境・自然環境の一方的改変は許容されるべきではない。資材及び機械の運搬車両による振動であるが、これも基準値65ないし70dBをすべて下回ると参加人はいうが、振動への寄与分をみれば多くが2dBを超え、県道76号線に至っては最大の16.2dBにも至っている（丙2の1・8-1-3-40頁）。ここでも、参加人は、最大値は工事中の限られた期間のみとか、車両の整備点検による性能維持、運航計画の配慮、工事の平準化などを対策として低減が図られると述べるが、それではなぜ「低減を図った」環境影響評価を行って呈示してこないのか、参加人の工事に対する姿勢に市民の疑問は増すばかりである。

列車の運行供用による振動について参加人は、相模原市部では地下駅のみを対象として換気設備については工場の振動55dBを基準に、これに到達しないとして基準を満たすという。しかし、列車の走行自体から生じる振動については、高架橋・橋梁部の緑区小倉、緑区青山の2箇所について、前述の昭和51年の環大特32号通達を根拠に70dBが基準値であるとし、これをクリアするという。しかしこの通達は、環境庁長官から運輸大臣あてに「新幹線鉄道の列車の走行に伴い発生する振動は著しく、沿線の一部の地域においては、看過しがたい被害を生じている。このような現状に対処するため、…所要の措置を講ずるよう勧告する。」として発出されたものである。その指針として「1（1）

新幹線鉄道振動の補正加速度レベルが、70デシベルを超える地域について緊急に振動源及び障害防止対策等を講ずること。」とされた。これは、振動が70dBを超えるときは対策が必要とされているのみで、70dBを超えなければ何も対策が必要ではないという趣旨ではない。参加人は評価書において山梨実験線での大原、中谷、宮川、初沢の4つの高架橋で、ガイドウェイ中心からの距離を6.6mと12.5mで振動測定を行い、防音壁式では6.6mで61dB、12.5mで58dBになり、防音防災フード式では6.6mで55dB、12.5mで41～47dBの結果を得た。地質や高架橋の高さなども関連すると考えられるが、緑区小倉、緑区青山における振動は、対策に防音防火フードを用いようと防音壁を用いようと、70dBを超えないとして基準を満たすとする（丙2の1・8-1-3-637）。上記のとおり70dBという基準に問題があり55dBを基準と考えれば町田市部と同様の批判が該当する。むしろ相模原市部の方が基準値を超えるので危険度は切迫していると言える。

また、土被りが10m程度の相模原市部の緑区東橋本において、山梨実験線の結果から直上でも48dB以下、直角方向10m先でも48dB以下としていずれも48dBに到達しないので問題ないという結論は、前述同様に参加人の考え方は独り善がりのものである（丙2の1・8-1-3-73頁）。

5 微気圧波・低周波

(1) 微気圧波

微気圧波は、運行供用に際して、換気設備の開口部、トンネル及び防音防災フードの出入口において、トンネル内で圧縮された空気が開放される際の圧力差により騒音・振動を伴って発生し、人体・建具・建造物等へ影響をもたらす。

都市部の非常口付近での運行による微気圧波の影響について、参加人は、多孔板を設置するので、多孔板を設置しない状態との比較実験を行わないとする。しかし、都知事は放出予測について「多孔板の有無による予測結果および

実測値との比較検証を行い、予測精度が十分確保されていることを確認する」ことを求めているところ（丙1の1・6-3-8頁）、参加人において予測精度が担保されていることの根拠とする評価書資料編のデータ（丙1の2・環4-2-3頁）は、単に対策の効果の予測値と実測値の比較を行ったにすぎず、多孔板の効果の比較ではない。知事意見の趣旨を故意にすり替えて回答しているとしか思えない対応である。

また、都知事は、微気圧波について、上り下りの両方向での圧縮波の合成が生じる場合の影響を懸念しているが（丙1の1・6-3-9頁）、参加人は上り方向の運行からしか生じないとする。トンネルに突入しないとしても速度を上げて走る以上下りの運行から「生じない」ことの説明としては不十分と言わざるを得ない。

さらに、都知事意見は、換気設備の高さや方向などが明らかにされておらず、周囲の病院や学校等の配慮が必要な施設との関係を具体的に明らかにし微気圧波について配慮するよう求めているが（丙1の1・6-3-10頁）、参加人は位置関係を資料編大気質に記述したとするのみである（丙1の2・環3-5-3ないし4頁）。微気圧波の調査についても模擬立坑出口から25m離れた地点での計測結果を記載しているが（丙1の2・環4-2-3ないし4頁）、実験における排気口の高さ・形状などデータが全く明らかにされないため、比較検討できず影響を検討したとはいえないものである。

また、参加人は、駅や都市部・山岳部で非常口を建設する神奈川県において、非常口での微気圧波の影響について、都市部・山岳部の非常口の構造を明確に示さないまま評価結果として都市部で20m地点では17Pa、山岳部で18Paとして基準値の20Paを下回ると結論付けている（丙2の1・8-1-4-13頁）。しかし、いずれも各換気設備の高さや構造が明らかにされておらず、緩衝工や多孔板の構造・施工内容も明らかにされていない状態であり、適切な環境影響評価が行われたか検証できない状態で、参加人の報告をうのみにせよ

とされているも同然である。

(2) 低周波音

低周波音は、20Hz以下の低い周波数の音波である。列車の運行に伴い、橋梁等の構造物の振動で生じるものと、微気圧同様に高速運行による空気圧変動により生じるものがある。都知事意見は、各換気口からの低周波音の予測結果において、微気圧波同様に、換気設備の高さや方向など明らかにされておらず、周囲の病院や学校等の配慮が必要な施設との関係を具体的に明らかにし低周波音について配慮するよう求めているが（丙1の1・6-3-10頁）、参加人は位置関係を資料編大気質に記述したとするのみで（丙1の1・6-3-10頁、丙1の2・環1-4-20ないし37頁等）、具体的に換気設備の高さや方向についての記述はなく、微気圧波・低周波の影響を具体的数値で示していない。神奈川の評価書でも、防音防災フードと防音壁で影響が極めて抑えられると結論だけを述べているが（丙2の2・環5-1-1頁）、防音防災フードの構造・材質や防音壁の構造・形状・高さなどの情報が明らかにされないままである。

6 水質・地下水

(1) 水質

町田市部では非常口周辺での現地調査が行われているが、非常口・工事施工ヤードの工事のいずれについても法規に従った処理をするため水の濁りの影響はないとする。水の汚れについては、切土工やトンネル工事に伴うアルカリ排水や自然由来の重金属等汚染の排水が生じることが考えられるが、参加人は発生した場合条例に従い処理をして排水すると述べる。環境影響評価の段階でも自然由来の重金属としてホウ素が環境基準である1.0mg/lを超えることが危惧される結果が出ている（丙1の1・8-2-1-24頁、丙1の2・環10-2-3頁）。これに対して参加人は、汚水対策として、具体的にどの程度

の汚染水量が発生すると予想し、どのように処理するのかを明らかにしていない（丙1の1・8-2-1-28ないし33頁）。法令にのっとって処理するのは当然であって、どのように処理するかを具体的に住民にも理解しやすく提示・説明すべきである。「しっかりと対策を講じてまいります。」というが、口約束ではなく、その具体的内容について明かにすることを住民は求めている。

相模原市部は、相模川水系の多くの支流が流れているが、同様に切土工工事やトンネル工事による薬液注入、コンクリート打設工事によるアルカリ排水や自然由来重金属の汚染水が流入することについて危惧が生じている。これに対して参加人は排水は法にのっとって適切に処理する、と述べるのみで、具体的にどのような処理を実施するのかを明らかにしない。

（2）地下水の水質及び水位

ア 水質について

水の汚れについて、町田市部において、文献調査3箇所と、非常口周辺の広袴町、小野路町、上小山田町で浅層と深層の観測井戸を設置し、湧水についても5箇所で観測し、調査した（丙1の1・8-2-2-6頁、8頁）。相模原市部においては、文献調査で中央区千代田、緑区西橋本、緑区広田に深井戸と、緑区原宿南、緑区長竹、緑区根小屋、緑区青野原の浅井戸と、緑区谷ヶ原、緑区中野の深さ不明の井戸を調査し（丙2の1・8-2-3-3頁）、緑区大山町、緑区橋本（2箇所）、緑区川尻、緑区大島（2箇所）に浅深層観測井を、緑区二本松に深層観測井を設置し、既設井戸も緑区に8カ所、湧水も緑区に4箇所で観測し調査した（丙2の1・8-2-3-5～6頁）。

水質については、町田市部では、文献調査によれば、真光寺町、図師町、上小山田町のいずれでも、水質汚濁環境基準を満たしているとされる。しかし、観測井では広袴町浅深層井、小野路町深層井、上小山田町浅深層井で水質環境基準を超える鉛の含有が、広袴町浅層井で水質環境基準を超えるヒ素が検出さ

れた。相模原市部でも文献調査上は水質環境基準をすべて満たしているが、大山町浅深層井、橋本の駅近辺の深層井、二本松深層井、大島橋梁近辺の深層井で水質環境基準値を超える鉛が、大山町浅層井で水質環境基準を超えるヒ素が検出された（丙2の1・8-2-3-14~15頁、同19頁）。

この調査結果に対し参加人は、薬液注入工法については国の指針に従うので汚染は生じない、地下水酸性化については、地層の一部で長期間空気に触れると地下水を酸性化させる恐れのある地盤があるが、止水性の高い地中連続壁等で止水して掘削するので長期間触れることはないとする。しかし、具体的にどの程度触れれば反応が起きるのか、止水性の高い地中連続壁の効果などについて全く明らかにしない。車両基地からの排水が流入する串川と津久井湖については生活環境保全のための環境基準は、河川について生物化学的酸素要求量が2mg/L以下、湖沼について全窒素量が0.2mg/L以下で全リン量が0.01mg/L以下であるところ、串川については基準を満たすが、津久井湖については、全窒素現況値1.0mg/L全リン現況値0.049mg/Lと現況において既に超過しており、例のごとく基地稼働により排出しても「大きく悪化すること」はないという態度である。環境影響評価の意味を全く理解していないとしか考えられない態度である（丙2の1・8-2-1-47~57頁）。

イ 水位について

水位についても止水性の高い連続壁等での工法で大丈夫など、同様の回答で、具体的な工法効果について明らかにしない。どの様な工法なのか、どの程度の効果があるのかを市民に示すべきである。

(3) 町田市部における水系関連の被害

ア 鶴見川水系の破壊

(ア) 谷戸（スギ谷戸・田中谷戸）

東京都町田市をはじめとする南多摩地域には、丘陵地が浸食されて形成された谷状の地形である「谷戸」が多くみられる。町田市上小山田町周辺にも

複数の谷戸があり、同町字2号・同市小山田桜台1丁目周辺には「スギ谷戸」(新橋上流端から上手へ直線500m、流路700mの区間)と呼ばれる谷戸があり、同町字5号・13号付近には「田中谷戸」と呼ばれる鶴見川(一級河川)の源流となっている谷戸がある(甲C-T-1・63頁)。

川崎水道のトンネル敷設等により地下水脈がかく乱され、地理上の最源流部である田中谷戸南の谷の水源は喪失されているものの、田中谷戸の谷奥には、なお半自然状態の谷戸が残り、絞り水を集めて300m程の細流を形成している(甲C-T-2・53頁)。その下手には日量1300t規模の地下水を放出する田中谷戸の泉があり、これに発する清流が田中谷戸中央の谷を約500mにわたって流下し、下手のスギ谷戸の流れに連なる(甲C-T-2・53頁)。

川崎水道(甲C-K-8の「第一導水ずい道」がこれに当たる。)のトンネル敷設等により地下水脈がかく乱され、地理上の最源流部である田中谷戸南の谷の水源は喪失されているものの、田中谷戸の谷奥には、なお半自然状態の谷戸が残り、絞り水を集めて300m程の細流を形成している(甲C-T-2・53頁)。

(イ) 梅木窪・堂谷戸川

また、町田市下小山田町の一角には、梅木窪という谷戸がある。鶴見川の源流頂点から約3km下手で本流に合流する流程(河川の縦断方向に沿った区間や位置を表す概念)約1kmの堂谷戸川(一級河川)の小流域(谷戸)に位置している。

同域を含む町田市上小山田地域は、同市上小山田田中谷戸を源流とし、多摩丘陵・末松吉台地を刻んで東流して横浜市鶴見区生麦で東京湾に注ぐ鶴見川(一級河川)の最源流域にあたる(甲C-T-3・37頁)。

梅木窪と田中谷戸はそれぞれ日量700tから1300t規模の湧水があり、鶴見川の流れの水源となっている(甲C-T-3・37頁)。鶴見川源

流の配置図は図1のとおりである。

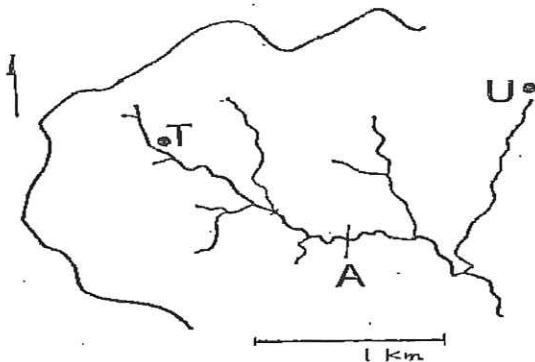


図1 鶴見川源流の配置図
A：新橋（一級河川上流端），
T：田中谷戸源流の泉
U：梅木窪の泉

イ 湧水の枯渇・地下水脈かく乱の危険性

本件工事計画によれば、町田市には、延長約10km、勾配2～22度のトンネル路線が造設される予定である（丙43の1、同43の4（6葉の内1）、同43の3）。町田市を通過する中央新幹線の路線は、川崎市方面（町田市能ヶ谷七丁目・川崎市麻生区片平付近）からトンネル構造で西方向に進み、町田市小野路町付近及び町田市上小山田町付近を經由して神奈川県相模原市（中央区宮下本町）との都県境に至る（丙1の1・3-15頁、丙1の3「中央新幹線環境図③」、同「中央新幹線環境図④」、丙2の3「中央新幹線環境図④」）。

町田市上小山田町周辺の水源地域およびリニア中央新幹線のトンネル通過予定地を図示する（中央に走る赤線はリニア中央新幹線のトンネル通過予定地である。）と、以下の様になり、中央新幹線のトンネル通過予定地が、鶴見川の最源流地域を横断していることが分かる。

図2 「鶴見川源流地域図」



参加人は、地下水の水位現地調査結果を示しつつ、地下水の流れを阻害する可能性をも指摘する（丙1の1・8-2-2-33頁）。三次元浸透流解析により地下水への影響を検討しているものの、三次元浸透流解析には、①現地調査やボーリング調査による地質調査が前提であるが、現実の地質構成や透水性は非常に複雑で、地点・深度によっても異なり、地質調査の限界が存在する、②事前調査の限界から、それぞれの地層の透水係数などを解析上平均化し、複

数の帯水層や難透水層の存在は確認できても詳細な分布が不明確なため、実際に複数存在する地下水をモデル化できない、③降雨や観測している井戸水位、沢等の流量は日々変化するが、解析上は平均化している、などの問題がある。このような三次元浸透流解析の問題点を考慮せず、地下水の水位に対し「影響はほとんどないと予測」する（丙1の1・8-2-2-33頁）ことは誤りである。

町田市には、参加人の調査によっても85箇所以上地下水を利用する事業所が存在する（丙1の1・4-2-2-27頁）。

参加人の「湧水等の分布図」には、対象事業実施区域及びその周辺で確認された湧水が示されているが、日量700t以上の湧水に恵まれている梅木窪の記載は存在せず、十分な検証が行われたとは言えない（丙1の1・8-2-2-31頁）。

上小山田町周辺において井戸水によって農業を営む者は多数おり、過去井戸水が自噴を停止したこともあった。田中谷戸でも1989（平成1）年末に源流の泉が自噴を停止したことがあり（甲C-T-2・58頁）、「リニア中央新幹線のトンネルが通過した場合、井戸水が止まる。」との懸念は杞憂ではない。

川崎市への地下導水ずい道工事で水枯れが生じた過去からすれば、その近傍に導水路トンネルに平行する形で新たにリニア中央新幹線のトンネルが施工されれば、再度水枯れが生じることは強く推測される（甲C-K-8）。原告を含む地域住民には井戸水により生活・家業を維持している者が多数おり、リニアによる湧水の枯渇・地下水脈のかく乱が生じれば生活を奪われ村落の荒廃にすら至りかねない。

7 地盤変状

(1) 神奈川県駅周辺地域の特徴

中央新幹線神奈川県駅（以下「神奈川県駅」とする。）周辺地域の特徴は、

住宅密集地の地下を浅深度でトンネルが通過する点にある。

町田市小山町から始まって相模原市緑区大島までの7km弱は、トンネルからの土かぶり40m以下の地域であり、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法の適用のない地域である(甲C-K-17)。当該地域は住宅密集地であるため(甲C-K-18)、後述する地盤変状による影響は広範囲に及ぶ。相模原市によると、当該地域において立退きや区分地上権設定など、用地取得の交渉が必要となる地権者は約850人とされている(甲C-K-19)。

(2) トンネル掘削によって生じる地盤変状

以下では、トンネル掘削によって生じる地盤変状について一般的に論じたい。え、神奈川県駅周辺地域で発生が予想される地盤変状について述べる。

ア トンネルによる恒久的な地盤の緩み

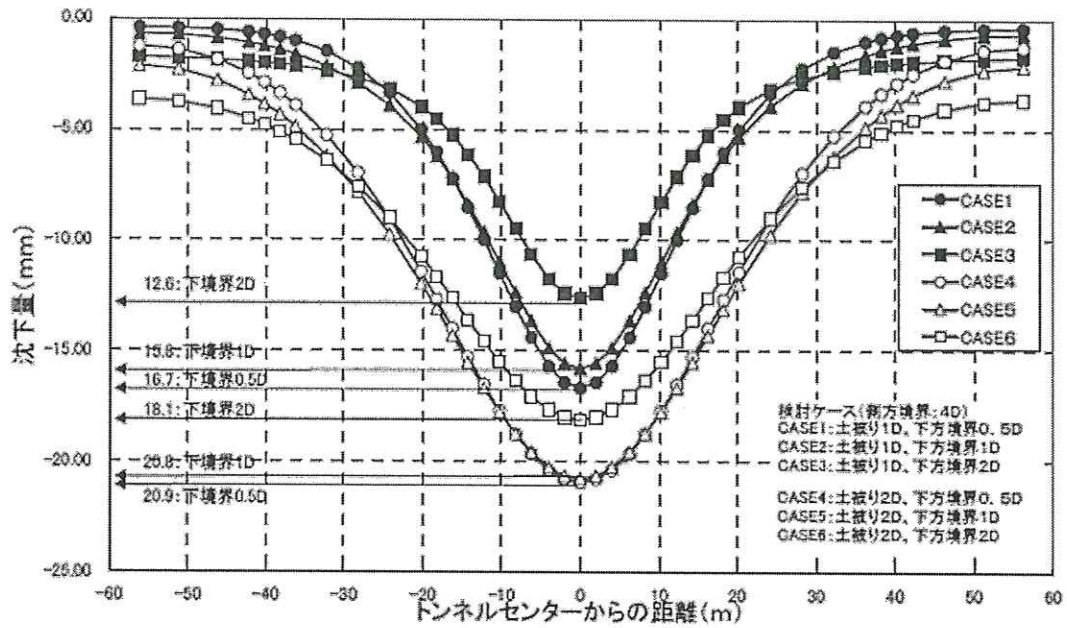
そもそもトンネル掘削を行えば、必ず周辺地盤は緩む。なぜなら、トンネル空間に存在していた土砂が搬出されることにより、今まで横や縦方向に押し合っていた力が無くなるからである。そのため、地盤中に隙間が多くなり、人の目には見えなくとも、地下水はそれを通り道として移動することとなる。とくに、粘性土(ロームなど粘土分の多い土。)や砂礫層(台地を作った河川が運搬してきたもので、多くは硬質な礫とやや固決した粘性土からできている。)などはトンネル工事による地盤の緩みの影響を受けやすいとされている。

一般にトンネル外径の1.5~2.0倍以上の土被りがあるとトンネル工事の影響による地盤変状の可能性が低くなると言われているところ、中央新幹線のトンネル外径は14m。つまり、

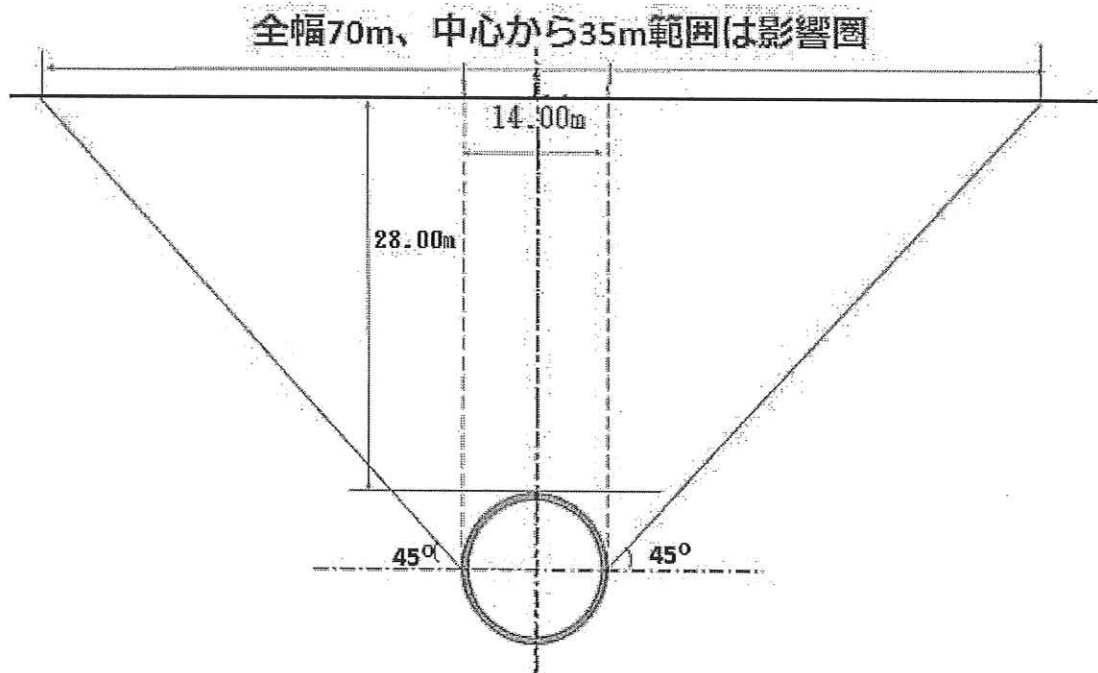
$$14\text{m} \times 1.5 \sim 2.0 = 21.0 \sim 28.0$$

の範囲は影響が及ぶ可能性がある。

また、影響の範囲は45度程度と予想するのが一般である(甲C-K-20)。



そして、上記を前提に中央新幹線のトンネルの影響圏をモデル化した図が以下のものである。全幅70m土被り21ないし28mの範囲は影響圏となると、トンネル掘削によって生じる地盤変状が、多数の住居に影響を及ぼすことは明かである。



イ シールドマシンを用いた掘削によって生じる一時的な地盤変状

シールドマシンを用いた掘削によって地盤変状が生じることは、学問的には争いがないところである。地盤の最大沈下は、シールドマシンの先端が真下に到達したときで、その後通過するまでは逆に地盤が隆起する。通過後にやや沈下して落ち着くか、1ないし2年間かけて緩やかに沈下し続ける（甲C-K-20、甲C-K-21）。

以上のとおり、トンネル掘削そのものによる地盤変状に加えて、シールドマシンを用いることによっても地盤変状が発生することは、疑いのないところである。

(3) 橋本周辺地域で予想される地盤変状

東京と神奈川の県境を流れる境川流域は軟質層が分布している（丙2の2・環7-3-30参照。）。

また、地下水が浅いところにあるためトンネル工事によって水脈が切られてしまうことは、丙2の2・環7-3-30「都市トンネル区間縦断図（相模原地区）」において点線で描かれている「計画路線」内に「地下水位（浅層）」が複数存在することからも明らかである。上記図を前提にすると、北側から流れてきた地下水はトンネルによって4.5km以上の区間で流れが阻害され、トンネル上端のローム層まで水位が上昇する可能性がある。逆に南側では境川以外からの地下水供給が絶たれるので、地下水位が低下し、ローム層で圧密沈下が発生する可能性がある（地下水位の低下が広範囲に及ぶことが予想されるため、前述したトンネル工事による影響圏以外の場所でも地盤沈下発生リスクが生じることとなる。）。

加えて、補助工法として、シールド前面の地盤の自立や止水防止目的でセメントや水ガラス系の薬品を大量に地盤に注入する可能性がある。これらの薬液が地下水に混入した場合、豆腐等食料品加工等のため地下水を利用している事

業所の井戸に影響が生じる可能性が高い。

8 土壌汚染

補正後評価書の町田市部では、広袴町、小野路町、上小山田町の、非常口近辺において土壌汚染の現地調査を行って、自然由来の重金属の存在は確認されており、概ねの含有量も把握されているとする。

都知事意見は、「自然由来の重金属等の調査について各調査地点における深度方向の調査結果を示すとともに、想定できる汚染土量について可能な限り定量的に予測すること」と指摘している（丙1の1・6-3-14）。

これに対し、汚染土の処理について参加人は、「法令に基づき適切に処理する」と述べるのみで、具体的処理を明らかにしない（丙1の1・8-3-3-1ないし19頁）。また、その仮置場などの措置については、仮置場に屋根、側溝、シート覆い地盤への浸透防止シートを設置する等の管理をすることで雨水等による重金属の流出を防止し土壌汚染を回避できるとしているが（丙1の1・8-3-3-12）、現時点でも仮置き場や最終受け入れ先も明らかにされていない。

神奈川県知事意見も、自然由来の重金属による汚染を危惧しており、現実に自然由来の重金属が検出されているが、参加人は「適切に処理する」と抽象的にしか回答せず、具体的処理の方法、発生量の予測等について明かにしない（丙2の1・6-3-9頁）。また、県知事意見は、リニアの地下トンネル路線が天然ガスを含む地層（上総層群中部層）を通過することを指摘しており（丙2-2・事3-6-3頁）、参加人も調査により天然ガスの地下水・土壌への溶存を確認している（丙2の2・事3-6-3頁）。参加人は爆発下限の30%を段階的に分割して危険度に応じた作業を実施するとしているが（丙2の2・事3-6-4頁）、都区部及び川崎市地域は人口密集地であり、ひとたび引火による爆破事故が生じた場合には大惨事となる危険があり、建設機械を多用す

る本事業では引火の危険が極めて高いと言わざるを得ず、そこまでの危険を冒して果たして本事業を行う価値があるか疑問である。

9 日照阻害

町田市部・相模原市部ともに、非常口や変電所施設、高架橋、車両基地などの高さや具体的形状が示されていないため、日影図や等時間影図が示されてもその正確性が検証できない（丙1の1・8-3-4-3ないし16頁、丙2の1・8-3-4-3ないし8頁）。しかも、参加人自ら「現況建築物と計画している鉄道施設との位置関係によっては、新たな日照阻害が発生しないかという懸念」が生じるという（丙1の1・6-3-15頁）。実際に鳥屋の車両基地は環境影響評価書において建物の高さが「40m」とされているが（丙2の1・8-3-4-5頁）、日影図が作成されていない。建物の配置については概要が示されているのみであり（丙2の2・事4-1-2）敷地境界線との距離が不明であるから、この資料のみでは車両基地内内の建物と基地周辺の住宅との距離が不明であり、予測値1時間未満という結果は算定できない筈である。住民説明会では標高310mにもなるとされている（丙2の1・8-3-4-5頁）。すなわち、鉄道施設の位置も形状も確定してはいないということに他ならないことを自認しており、およそ環境影響評価ができる状態ではないというほかない。

また、相模原市緑区小倉については、相模川橋梁による日照阻害時間が5時間以上となる（丙2の1・8-3-4-12）。相模川橋梁付近には住居も多数存在するところ（宮原地区）、日影時間の限度時間は5時間であり（丙2の18-3-4-6）、これを上回る日照阻害が発生する。5時間という日照阻害は地域住民の生活および健康に対する甚大な被害をもたらすところ、公共施設であることの一事をもって金銭補償を引き換えに5時間もの日照阻害を受忍しなければならないこと自体が問題である。変電施設についても、予測値は

敷地境界から予測地点からの距離が5 mを超え10 m以内の範囲では2.5時間未満、敷地境界から予測地点までの距離が10 mを超える範囲では2時間未満とされている(丙2の1・8-3-4-12)。しかし、そもそも予測地点の正確な位置や、予測地点をいかなる選定方法で選んだのかについて根拠が示されておらず、上記予測結果について検証不能である。

10 文化財

町田市部・相模原市部ともに、鉄道施設周辺やトンネル路線近辺に埋蔵文化財が多数存在することが予測され、その改変が懸念される。参加人は工事を慎重に行うとするが(丙1の1・8-3-6-1ないし19頁、丙2の1・8-3-6-1ないし24頁)、過去も様々な建設工事で貴重な文化財が破壊・欠損されてきており、工事の進展のみを重視せず、文化財に配慮した注意深い工事が必要であり、文化財が発見された際には、関係機関との適切な協議を行うために、終始工事の第三者機関による監視が必要であると考えられる。

11 動物・植物・生態系

(1) 町田市部

町田市部では、非常口が設置される片平・能ヶ谷地区、小野路地区、神尾山田地区について現地調査が行われた。

ア 動物

(ア) 総論

「改変の可能性のある範囲」を、設備工事及びヤードにより改変される地域とし、「その近傍」として上記範囲の周辺250m未満の地域を規定した(丙1の1・8-4-1-8頁)。

町田市部の同現地調査により改変の可能性ある範囲及びその近傍で確認された重要な動物は、哺乳類でホンシュウカヤネズミ等2種、鳥類でキジ・サギ

類など26種、爬虫類でニホンヤモリ等5種、両生類でアカハライモリ等4種、昆虫類でクマスズムシ等4種、魚類でドジョウ等2種、底生生物は0種である（丙1の1・8-4-1-10頁、15頁、18頁、21頁、26頁、28頁、30頁）。これらについて、工事の照明・騒音・水環境の変化、列車の運行による環境の変化等で生息環境に影響が生じて保存されない可能性のある種は、相模原市で確認されたものは、哺乳類で「ホンシュウカヤネズミ」の1種であった（丙2の1・8-4-1-35～38頁）。

各動物への影響の詳細は、「ホンシュウカヤネズミ」については、改変の可能性ある範囲に生息が確認され、主な草地（オギ群集）が一部消失・縮小することを自認しているが、これを回避・低減させる意見は見られない（丙1の1・8-1-1-40頁）。それ以外の動物については影響がないとされているが、参加人は、例えばセグロセキレイについて改変の可能性のある範囲とその近傍及び相当離れた地域で生息が見られ、生息環境に影響があっても周辺に同質の生息環境があることを根拠に、「生息環境は保全される」と結論づける。しかし、周辺の類似環境に生息せずその場所に生息することは理由がある場合があるのであり、この点に思い至らない参加人の環境影響評価は不適切かつ安易であるというほかない。また、鳥類や昆虫類のような移動力の高い生物については、短期間の調査のみで対応することは適切ではなく、参加人の環境影響評価は十分なものと言えない可能性が高い。

(イ) 鶴見川水系の魚類

a 水系と生物

鶴見川源流スギ谷戸の600mの流れは、多摩丘陵全域で最も豊富な清流魚層を擁し、田中谷戸の最源流はアブラハヤやホトケドジョウの良好な生息域となっている（甲C-T-2・54頁）。

また、梅木窪・堂谷戸川周辺には、アブラハヤやホトケドジョウの他にもスナヤツメ、ギンブナなどの希少種の存在が報告されている（甲C-T-3・3

9頁)。堂谷戸川は、本川の法河川流端（新橋）から下手0.9kmの地点で鶴見川本流に合流している。

2015（平成27）年2月7日にも鶴見川の本流においてスナヤツメが確認されている（甲C-T-4・14頁）。

そのため、加えてギバチ（ナマズ目ギギ科に属する日本列島固有の淡水魚。河川中流から上流域の水質の良い流れを好み、全国的に希少種として注目され、環境省のレッドリストでは絶滅危惧種Ⅱ類（VU）に指定されている。首都圏ではさらに希少な種として、東京都区部並びに神奈川県域ではいずれも絶滅危惧種Ⅰ類の指定を受けている。）も2015（平成27）年に鶴見川源流域で捕獲が記録されている（甲C-T-5・19頁）。

b 重要な魚類の予測結果

参加人は、アブラハヤ、ドジョウ、メダカなどの重要な魚類の予測に関する結果をまとめている（丙1の1・8-4-1-78～79頁）。これらについては、いずれも影響はないと結論付けているものの、前述のとおり、リニア中央新幹線は鶴見川源流域を横断する進路をとるため、地下水脈の攪乱の危険性が存在する。

ギバチは、水際の植生の根元、穴構造などを頼りに生活することが知られており、良質な水質のみでなく、多様な凹凸をもつ微環境が喪失されてしまえばギバチの個体群を保存していくことは難しい（甲C-T-5・23頁）そのため、このような観点から環境影響評価が行われるべきであった。スナヤツメに関しても、隣接水域を域外保全地として活用する等の予測がなされなければならなかった（甲C-T-4・16頁）。したがって、補正後環境影響評価書は、調査対象地域、予測対象種の選定及び予測結果は不十分なものと言わざるを得ない。環境影響評価は、事業の実施による環境への負荷を評価するものではあるが、絶滅の恐れがある希少生物についてはより慎重な配慮が必要であり、この点を考慮しない機械的な調査は環境影響評価の名に値しない。

イ 植物

植物も同様な調査地域で現地調査されたが、調査範囲は改変区域から概ね600mの範囲に設定され、調査の評価に際しては、「改変の可能性のある範囲」を、設備工事及びヤードにより改変される地域とし、「その近傍」として上記範囲の周辺100m未満の地域を規定した（丙1の1・8-4-2-6頁）。

同現地調査により確認された重要な植物については、高等植物としてアマドコロ等5種、群落としては「シラカシ屋敷林」などが確認されたが重要な群落とは扱われていない（丙1の1・8-4-2-13～20頁）。このうち生息環境に影響を受ける可能性のある種はキンラン1種である（丙1の1・8-4-2-24～26頁）。キンランは「改変の可能性のある範囲」に1地点、同範囲の近傍に2地点、相当離れた地域に13地点で確認された。参加人は、相当離れた13地点で確認されているとして、参加人は生育環境の変化は生じないとしている（丙2の1・8-4-2-43頁）。しかし、わずか16地点でしか見つからない種について、生育環境が破壊されることについて問題ないとする参加人の生物環境に対する評価は極めて不当であり、回避・低減への努力が全く見られない点で、環境への配慮がかけらも見られないと言わざるを得ない。参加人は、環境保全措置として、生育環境の創出、個体の移植を挙げ、効果に不確実性があるものについては事後調査も行うという（丙1の1・8-4-2-47～49頁）。しかし、移植は生物にとって現状の生存環境を大きく変化させるため成功は大変難しく、いくら事後調査を実施しても成功させることは極めて困難であることは通常みられる事実である。事後調査を実施しても、成功は極めて困難である。にもかかわらず、「回避・低減が図られている」との評価は、成功例・成功経験などを示さずに行われており、極めて安易に結論付けられている。

そして、動物・植物いずれについても、文献上存在が推定されるものの現況調査で存在が確認されなかったものも多く存在することは参加人も認めると

ころである（例えば丙1の1・8-4-1-11～14頁）。現地調査が多くの生物で1年間程度しか実施されておらず、しかも日数にして30日に満たないが（希少猛禽類でも2年間程度。）、この程度では移動の多い動物についての調査が十分に行われたとは考え難いし、調査範囲の広さを考えても植物についても十分な調査が行われたとは考えがたい。生物に関する環境影響評価の調査は極めて不十分と言わざるを得ない。

また、参加人は、生息環境への影響について予測結果を示しているが、同種の生物が「改変の可能性のある範囲」「改変の可能性のある範囲の近傍」「相当離れた地域」で生息しているかを区分する（丙1の1・8-4-1-39～81頁）。例えばキジで「改変の可能性のある範囲で1例」「改変の可能性のある範囲の近傍で8例」「相当離れた地域で2例」確認されたとし、この場合工事の実施で生息環境の1部が縮小・消失しても周辺に同質の環境が広く分布しているので「生息環境は保存される」と結論付ける（丙1の1・8-4-1-41頁）。しかし、実際に生息環境が縮小・消滅される地域において当該種の生物が生息していることは生物多様性の維持の見地からも重要であり、近隣の地域に生息しているから保全措置を取らなくともよいという考え方は適切ではないと言わざるを得ない。影響の回避・低減に努めるべきである。

また、生態系についてはさらに複雑な考察や検証が必要であるはずだが、文献調査のほかは上記動植物の短期間の現地調査のみであり、とても生態系を調査したとはいえない程度のものでしかない（丙1の1・8-4-3全体）。

(2) 相模原市部

相模原市部では、橋本地区の地下駅、小倉地区の橋梁・変電所、長竹地区の非常口、青山地区の橋梁・非常口、鳥屋地区の車両基地、牧場地区の非常口、大羽地区の非常口と、鉄道設備の設置される地区について調査が行われた。

設備のできる改変の可能性のある範囲を、非常口・トンネル坑口については環境影響評価関連図の円の中心から半径100m、変電所については同図の円

の中心から半径150mと設定し、その内及びその近辺（改変の可能性ある範囲の周辺250m内）で現地調査した結果が記載されている（丙2の1・8-4-1-13頁）。

ア 動物

相模原市内の同現地調査により改変の可能性ある範囲及びその近傍で確認された重要な動物は、哺乳類でホンシュウカヤネズミ等7種、鳥類でアオバト・シギ類など43種、爬虫類でヒガシニホントカゲ等6種、両生類でアカハライモリ等6種、昆虫類でニホンカワトンボ等44種、魚類でニホンウナギ等11種、底生生物でマルタニシ等3種、土壌動物0種である（丙2の1・8-4-1-16頁、21～23頁、26頁、29頁、38～40頁、45頁、47頁、51頁）。これらについて、工事の照明・騒音・水環境の変化等で生息環境に影響が生じて保存されない可能性のある種は、相模原市で確認されたものは、哺乳類で「ホンシュウカヤネズミ」の1種、鳥類で「オオタカ」「ノスリ」「フクロウ」「モズ」の4種、両生類で「アカハライモリ」「アズマヒキガエル」「シュレーゲルアオガエル」の3種、昆虫類で「シオヤトンボ」「ヒメアカネ」「オナガササキリ」「カヤコオロギ」「コオイムシ」「コガシラミズムシ」「ヘイケボタル」7種、底生生物で「マルタニシ」の1種であった（丙2の1・8-4-1-59ないし67頁）。

各動物への影響の詳細は、「ホンシュウカヤネズミ」については、改変の可能性ある地点で1地点、その近傍で1地点、遠く離れた地点で5地点で確認されており、鳥屋地区では生息環境の一部が保全されない可能性があるとして予測されている。このような小型の哺乳類は、被捕食生物として小型猛禽類の生態を支えるなどの役割があり、単に他の地域で生息するので単純に「生息環境は保全される」とする参加人の結論は極めて非科学的である（丙2の1・8-4-1-72頁）。「オオタカ」は、相模原市部では、繁殖に成功した5ペアのうち長竹ペアの営巣地が改変の可能性ある範囲から約250m、鳥屋ペアの営巣

地が同約600m、小倉ペアの営巣地が同約1200mしか離れていない位置にあり、オオタカの縄張りが10km四方を超えることを考えれば、生息領域の極めて至近の距離において工事が行われることは明らかで、営巣エリアに影響はないなどといってごまかすことは許されない。営巣のほかに餌を確保することは生物として当然であり、これを阻害する結果になることは明らかであるから、参加人の環境影響評価は極めていい加減としか言いようがない（丙2の1・8-4-1-92頁）。「ノスリ」は、調査対象範囲に11ペアが確認されたが、工事実施個所周辺で5ペアの繁殖活動が確認されている。鳥屋Aペアは、改変の可能性ある範囲に営巣しており工事実施で繁殖・食餌環境が破壊されることは明らかである。鳥屋Bペアの営巣地が改変の可能性ある範囲から約250m、青山Aペアの営巣地が同約450m、青山Bペアの営巣地が同約1500mしか離れていない位置にあり、ノスリの縄張りが10km四方を超えることを考えれば、極めて至近の距離において工事が行われることは明らかで、営巣エリアに影響はないなどといってごまかすことは許されない。また、牧馬ペアは営巣が不明であるが、行動圏の中心が改変の可能性ある範囲に含まれる。「フクロウ」は、相模原市部では21例が確認されているが、改変の可能性ある範囲で4例、その近傍で12例が確認されており、工事の影響は否定できない（丙2の1・8-4-1-97頁）。「モズ」は、相模原市部では59例が確認されているが、改変の可能性ある範囲で13例、その近傍で26例が確認されており、工事の影響は否定できない。

「シュレーゲルアオガエル」「アズマヒキガエル」とも、改変可能性ある範囲から相当離れたところでも確認されており、生息環境に変化は生じないとする（丙2の1・8-4-1-133ないし135頁）。「オナガササキリ」については、改変可能性ある範囲の近傍で1個体、相当離れた地域で2個体が確認され、生息環境に変化は生じないとする（丙2の1・8-4-1-150頁）。参加人は、環境保全措置として、生育環境の創出、個体の移植、代替巣等の設

置を挙げ、効果に不確実性があるものについては事後調査も行うとする（丙2の1・8-4-1-202頁）。

イ 植物

相模原市部においては、植物も同様な調査地域で現地調査されたが、調査範囲は改変区域から概ね600mの範囲に設定され（丙2の1・8-4-2-4頁）、高等植物・蘚苔類・地衣類について調査が行われ、「改変の可能性のある範囲」を、計画施設及び工事ヤードが設置され改変の可能性のある範囲とし、その「近傍」を同範囲の周辺100m未満と設定した（丙2の1・8-4-2-9頁）。相模原市部の同現地調査の結果、改変の可能性ある範囲及びその近傍で確認された重要な植物については、高等植物で「ミズニラ」等19種（丙2の1・8-4-2-23～25頁）、群落としては「シキミーモミ群集」など39の群集があるが、このうち改変の可能性ある区域ないしその近傍の群集は「牧馬の夏緑広葉樹林」等5群集ある（丙2の1・8-4-2-26～42頁）。蘚苔類については「ホウオウゴケ」等5種で、地衣類には0種であった（丙2の1・8-4-2-44頁）。このうち、生育環境への影響が生じうる植物は、高等植物で「ミズニラ」「ルイヨウボタン」「アマナ」「コマツカサススキ」「エビネ」「キンラン」「ヒメノヤガラ」「クロムヨウラン」の8種で、蘚苔類では「オオミツヤゴケ」の1種である。いずれの種も特に鳥屋地区で生育環境に影響を受けるとされており、特に「ヒメノヤガラ」「クロムヨウラン」は鳥屋地域でしか確認されておらず、本工事により神奈川県から根絶される危険すらあるが、これに対し参加人は何らの手段を講じる様子もない。「オオミツヤゴケ」も改変の可能性のある地点のほかに「相当離れた地域」にも生息しているから問題ないと考えているようである（丙2の1・8-4-2-53～80頁）。また、群落についてもトンネルで通過することなどを理由に生育環境の変化は生じないとしている（丙2の1・8-4-2-81～84頁）。しかし、群落の生息の範囲を考えれば、地下をトンネル走行しようとも、防音

防災フードを通過しての地上部への出現や非常口・換気施設の影響などは調査されているとは読み取れない。また、参加人は、環境保全措置として、生育環境の創出、個体の移植を挙げ、効果に不確実性があるものについては事後調査も行うとする（丙2の1・8-4-2-81ないし93頁）。これは、影響回避・低減の姿勢を欠いて工事を優先する考え方であり、環境影響評価の根本を理解していないというほかない。

また、動物・植物いずれについても、文献上存在が推定されるものの現況調査で存在が確認されなかったものも多く存在することは参加人も認めるところである（丙2の1・8-4-1-52ないし57頁）。現地調査が多くの生物で1年程度しか実施されておらず、しかも日数にして30日に満たない。この程度では移動の多い動物についての調査が十分に行われたとは考え難いし、調査範囲の広さを考えても植物についても十分な調査が行われたとは考えがたい。生物に関する環境影響評価の調査は極めて不十分と言わざるを得ない。

また、参加人は、生息環境への影響について予測結果を示しているが、同種の生物が「改変の可能性のある範囲」「改変の可能性のある範囲の近傍」「相当離れた地域」で生息しているかを区分する（丙2の1・8-4-1-68ないし192頁）。例えばキジで「改変の可能性のある範囲で1例」「改変の可能性のある範囲の近傍で6例」「相当離れた地域で2例」確認されたとし、この場合工事の実施で生息環境の1部が縮小・消失しても周辺に同質の環境が分布しているので「生息環境は保存される」と結論付ける（丙2の1・8-4-1-73頁）。しかし、生息環境が縮小・消滅される当該地域において当該種の生物が生息していることは生物多様性の維持の見地からも重要であり、近隣の地域に生息しているから保全措置を取らなくともよいという考え方は適切ではないと言わざるを得ない。影響の回避・低減に努めるべきである。

また、生態系についてはさらに複雑な考察や検証が必要であるはずだが、文献調査のほかは上記動植物の短期間の現地調査のみであり、とても生態系を調

査したとはいえない程度のものでしかない（丙2の1・8-4-3全体）。

12 景観

都知事意見は、「各鉄道施設予定地における非常口の形状や色彩が不明確であることから、管理用道路を含めこれらについて明らかにする」ことを求めたが、参加人は、非常口施設等の形状・色彩とも明らかにせず（丙1の1・6-3-20頁）、特に市街地の周囲の景観にも配慮する姿勢が見えない。極めて不遜な対応というほかない。しかも町田市部ですらわずか上小山田町の換気設備1箇所での1枚のモニタージュが作成されたに過ぎない（丙1の1・8-5-1-7頁）。この程度で「景観に係る低減が図られていると評価」できるとした理由は全く明らかではない。

相模原市部では、換気設備・橋梁・変電所・車両基地などの設備が設置されるため、眺望点を7箇所設定し（丙2の1・8-5-1-2頁）、景観についてモニタージュが作成されているが（丙2の1・8-5-1-22ないし35頁）、極めて遠景からのものしか作成せず、景観上の影響が生じないかのようには誤導している意図があるとしか考えられない。周辺の生活者の視点からの景観影響を考慮すべきである。

特に、相模原小倉地域についてであるが、小倉地域は相模川橋梁が敷設され、圏央道に向かって中央新幹線は高架上を走行することとなる（甲C-K-22）。

相模川から見ると、中央新幹線の相模川橋梁と小倉橋が重なって見えることとなる（丙2の2・環22-2-3ないし4）。小倉橋の景観は県の景観100選に選定されているところ（甲C-K-23）、景観は著しく損なわれる。

また、変電施設予定地は現在存在する民家（14ないし15軒と予想される。）を立ち退かせたうえで、10mの盛土を行なう。これによって小倉地域の景観は一変することとなる（甲C-K-15）。また、参加人の環境影響評

価書には記載されていないが、誘導集電施設が建設されることも後日明らかとなった。

1.3 人と自然とのふれあいの活動の場

(1) 東京都市部について

都知事意見は、新しく建設される鉄道施設が地域の快適性やコミュニケーション活動等を阻害せず、自然環境に配慮するよう求めたが、参加人は、地域住民とのコミュニケーションを図るといいつつ（丙1の1・6-3-20頁）、これまでも何ら丁寧な意見聴取を行ってこなかったうえ、無用に取得範囲を広げないなどと、自らの経済的利益の正当化に結び付けるような手前勝手な解釈をしている。しかも、「目黒川」「洗足池公園」「野津田公園」「尾根緑道サイクリングコース」など鉄道設備と20mから400m離れた地点の施設を選択して「快適性の変化は生じない」と予測しており、調査をしたという形式をとるだけのものとししか考えられない（丙1の1・8-5-2-10頁）。

(2) 相模原市部について

ア 相原高校の歴史および自然

神奈川県立相原高等学校（以下「相原高校」とする。）は、大正12（1923）年、神奈川県立農蚕学校の名で設立された。地域の住民から、地域の主として農業に携わる人材を育成する学校が必要であるとの要望を受け、地域の地主20数名が土地を寄付し設立された学校である（甲C-K-24）。現在、畜産科学科、食品科学科、環境緑地科、総合ビジネス科の4科が設置されている（甲C-K-25）。

横浜線および京王線橋本駅南口に隣接し、敷地面積は約7.1haと広大である。校内には初代校長が植えた樹齢100年の楠の大木が聳え（甲C-K-26）、公園のような趣を感じさせる。春は菜の花、秋はコスモスが咲き、地域住民の憩いの場となっている（甲C-K-27ないし28）。

イ 県農業への人材供給、地域との交流等

現在、神奈川県は農業就労人口は減少傾向にあり（甲C-K-29）、県の農業を支える人材教育を地域とともに行うことは非常に重要である。

また、相原高校は近隣小学校の学習の場としても活用されてきた。相模原市立旭小学校では、1年生の生活課の授業の一環として「動物とのふれあい」のカリキュラムが生まれ、90名の児童が参加した。相模原市立橋本小学校でも、1～2年生の生活科の授業の一環として「動物や植物」のカリキュラムが生まれ各学年140名の児童が参加した（甲C-K-30）。

地域住民との交流も盛んである。校内の一部が解放されており、高齢者や幼児は自由に校内を見学できる。近隣幼稚園や保育園の園外保育の場としても活用されてきた。来校者は年間約3000名にも及ぶ。毎週火曜日と木曜日は学校で作られた野菜等農作物が地域住民向けに販売される。これとは別に毎月第2、第4日曜日は畜産課の販売日が設けられ、卵や牛乳、校内で採れた肉や野菜を用いたカレーなどが販売されている。

このように、相原高校は、橋本の地域住民が守り育ててきた文化資産、教育資産であり、在校生だけではなく近隣住民のためにも重要な文化施設となっている。

ウ 地域の街づくり運動の象徴

橋本駅南口の再開発のため、相原高校の移転は10年以上前から検討されてきた。しかし、地域住民は駅から徒歩で移動できる場所に豊かな自然環境が存在することの意義を重視し、これに反対する活動を続けてきた（甲C-K-31）。地域住民は1998（平成10）年に教育と緑ある橋本のまちづくりを考える会を結成し、従前から県の教育委員会への申し入れ等を行ってきた。同会は相原高校を市民に知ってもらい、地域の街づくりを語り合う契機とするため、定期的に学習会を開催してきた。1999（平成11）年からは相原高校散策会を年3回、現在に至るまで72回開催してきた（甲C-K-32）。参加

人数はのべ約2500名程度。)。同会の会員数は100名以上にものぼる。

また、相原高校を散歩しながら俳句を詠む吟行会も10年以上の長きにわたり開催されてきた(甲C-K-33)。

相原高校移転反対運動の象徴が樹齢100年の楠である。地域住民は「楠物語」と題する紙芝居を作り、相原高校移転中止を求める活動を行ってきた(甲C-K-34)。

以上のとおりであり、相原高校は地域住民にとって地域のことは当該地域の住民が決める住民自治の象徴として重要な意義を有している。地域住民にとって自己が住む地域のまちづくりを考える格好の素材となっている。

エ 小括

現在、相原高校は橋本駅から直線距離で1.5km離れた場所に移転する予定である(甲C-K-35)。交通手段は駅からバスもしくは乗用車となり(現在のところ学校の駐車スペースが地域住民に開放される予定はない。)、地域住民、特に幼児や高齢者が徒歩で相原高校を訪問する機会は大きく失われることとなる。これによって、相原高校が持つ文化的教育的価値を地域住民が享受する機会が大きく損なわれることとなり、地域住民が被る文化的、教育的損失は甚大である。

1.4 廃棄物等

本事業においては、大量の建設発生土・建設廃棄物等の副産物(以下「建設発生土等」という)について、現時点に至ってもその大半の具体的利用方法や置き場が明らかにされていない。

参加人は、建設発生土等の再利用・再資源化を図ると抽象的に述べるが、都知事意見は、工事が大規模で建設発生土等が膨大に出ることから可能な限り再利用の方法・数量を明らかにしその方策を具体化するよう求めた(丙1の1・6-3-20頁、21頁)。区部の工事では、建設発生土が約322万m³、建

設廃棄物が約83.2万³と予測されている（丙1の2・環18-1-1頁）。しかし、参加人は発生土の本事業等での即時利活用が見込めない場合の発生土置き場の必要を認め、発生土置き場が「環境への影響が大きい施設」と認めながら、事業遂行の見通しが立たないために発生土置き場の具体的位置・規模等を明らかにできないとする（丙1の2・環18-4-1頁）。

県知事意見も、建設発生土等の処分方法やリサイクル率が明らかにされていないと指摘している（丙2の1・6-3-12頁）。参加人は抽象的な処分法を示すのみで（丙2の2・環23-3-1頁）、具体的利活用としては、評価書には発生土について鳥屋の車両基地造成に約360万³を活用するとした以外には示されていない（丙2の2・環23-5-1頁）。過去の公共事業での引き受け実績（約276万³）や平成26年1月時点での発生土受け入れ残量（約256万³）を示すことでは（丙2の2・環23-6-1ないし3頁）、本事業での発生土処理を具体化したことにならないことは明らかである。建設汚泥等もリサイクル率は示したが、具体的利用については何ら明らかにされていない（丙2の2・環23-7-2頁）。また、建設発生土置き場について具体的計画がなく、今後場所の選定等を行ったうえで、評価すべきほぼ全項目について環境影響評価の事後調査を実施することを明らかにした（丙1の1・10-2-1頁）。初めから本環境影響評価は、事後評価を前提としており、その意味で環境影響評価の名に値しないことを自認したものと云わざるを得ない。

また、相模原市部では駅と車両基地が稼働するに際して一般廃棄物で計年間410t、産業廃棄物で計年60tの発生が見込まれている（丙2の1・8-6-1-11頁）。稼働すれば恒常的に発生する廃棄物であるが、その処理について参加人は「処理・処分の円滑化」を言うのみで、具体的にどのように処理を予定ないし検討しているのかを明確にしない。処理の方法によってはさらに環境に負荷をかけることが考えられるにも拘らず、何ら検討した跡がない。

環境影響評価としては極めて不十分である（丙2の1・8-6-1-11～12頁）。

加えて、具体的処理について、株式会社建設資源広域利用センターの実績を示すが、人任せとしか言えない対応である（丙1の2・環18-5-1頁、丙2の2・環23-6-4頁）。同社は年間15万～20万m³を処理している実績があるが、本工事はこれにさらなる建設発生土等の処理を要求するものであるから、何ら参考になる資料ではない。

15 温室効果ガス

都知事意見は、運行供用に際しての温室効果ガスの発生について、航空便の廃止を前提としているが、前提が誤っている可能性を指摘し（丙1の1・6-3-22頁）、県知事意見も参加人の予測について同種の懸念を示している（丙2の1・6-3-14頁）。これに対し参加人は、交通政策審議会における輸送量・輸送力を前提とした、と回答しているが（丙1の1・6-3-22頁）、そもそもその予測資料は参加人が作成・提供したものであり、交通政策審議会ではなく自己の主張を引用しているに過ぎない。

16 住民説明の不十分性

(1) 住民説明会の様子

神奈川県駅周辺地域での住民説明会は住民からの質問が3問に制限された。また、参加人の事務所を質問のために訪問しても椅子が無いとの理由で入場者数は3名までに制限された。

(2) マンション取り壊し

住民への説明不徹底の最も顕著な例は、マンション取り壊しである。昨年6月の相模原市議会質問でようやく取り壊しの可能性が明らかになった（甲CK-36）。

その後、参加人が当該マンションの杭の深さを調査し、同年の12月に取り壊しの必要があるマンションが複数存在することが明らかとなり、ようやく住民に調査結果が報告された。平成30年3月、相模原市議会において取り壊し対象のマンションが3棟であることが明らかにされた（甲CK-37）。参加人が行なった環境影響評価においてこれらの事態は検討されていなかった。

(3) 駅の位置変更によるトンネル深度の変更

参加人が申請した工事实施計画その2において、駅を中心部分が66メートル名古屋よりに変更された（甲C-K-38）。駅構造の変化によりトンネルの下がり始めの位置が境川よりになったため、神奈川県駅から境川にかけての地域についてはトンネルの土被りが浅くなった。上記工事实施計画をもとに原告らが試算した結果、最大で144センチ土被りが浅くなることが判明した（甲C-K-39）。先述したとおり橋本周辺地域は浅深度であるため、地盤変動、騒音振動、電磁波、土地利用制限等地域住民の生活への影響は重大である。当然ながら環境影響評価においてこれらの事態は想定されておらず、環境影響評価は行なわれていない。住民への説明会等は特段開催されていない。

(4) 工事用ヤードの追加

また、工事实施計画その2では神奈川県駅に隣接した地点について、工事用ヤードが追加されることが明らかとなった（甲C-K-40）。周辺住民への騒音振動被害の可能性があるにもかかわらず、説明はない。

第3 まとめ

以上に述べたように、ほぼ全区間が大深度地下トンネルとして計画されている町田市部では、市民生活と自然への配慮が求められるが、建設推進に傾いた環境影響評価で水系や生物環境の保全が図れない危険がある。

相模原市部においても、浅深層のトンネルや橋梁、山岳部非常口、変電所、車両基地などの様々な設備が建設されることとなっており、市街地における社会関

係性の破壊や住民無視・住民生活破壊の計画進行姿勢に対する批判、豊かな自然環境の破壊が危惧される状態である。にもかかわらず、本件アセスは、環境に及ぼす影響を把握するために必要な予測条件が十分に示されず、環境保全措置の内容やその効果も具体的に記載されないという、およそ環境影響評価に値しない内容になっている。しかも、環境影響評価後に恣意的に工事内容の変更が相次いでおり、参加人の対応は環境影響評価法の潜脱と評価せざるを得ない。

また、住民説明会においても住民の質問を制限し打ち切る、報道を排除する、一方的に終了を宣言し理解を得たとして工事を強行する、認可を受けた事後に次々と計画を変更するなど、住民参加という環境影響評価法の重要な目的を無視するものと言わざるを得ない。

昨今、参加人の工事を受注したスーパーゼネコン4社が談合していたことが報道され立件に至っている。しかるに、参加人は建設をこれらスーパーゼネコンに進行させることを容認している。受注調整により入札価額が上げられた疑いがあるところ、かかる事情はリニア中央新幹線工事の採算性に重大な疑義を生じさせるものである。本件認可処分は、環境影響評価法、鉄道事業法に違反するものであり、被告国が認可を維持することは許されないというほかない。

本件認可は取り返しのつかない瑕疵にまみれており、取り消されるべきであり、工事も即刻中止されるべきである。

以上