

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 14

2018年1月19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 東京都区部・川崎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 東京都区部・川崎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) 東京都区部

「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、都内は全般的に

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。東京都区部（以下「区部」という。）においては「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」と参加人はいう（丙1の1・3－9頁）。

区部には、換気及び防災の観点から非常口を概ね5 km間隔で設置するため、品川区北品川（変電所も併設）と大田区東雪谷に建設することとした。港区の品川駅をでて、港区内を約0.8 km、品川区内を約4.6 km、大田区内を約3.6 km、世田谷区内を約0.7 kmで、計約10キロメートルにわたり区部を通過し多摩川に至るとされている（丙1の1・3－12ないし14頁、3－17ないし18頁、丙1の1・4－2－1－3頁、4－2－1－5頁）。

品川駅の概要は、列車の走行線が地下約40メートル地点に設定され、敷地として延長約1 km、最大幅約60m、面積約3.5haと「想定」されている（丙1の1・4－17頁）。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。

（2）川崎市

神奈川県内においては多摩川より相模川に至るルートは神奈川駅周辺及び多摩丘陵西端部周辺を除き、大深度地下トンネルで通過する。相模川から山梨リニア実験線に接続するルートは山岳トンネルで通過し、主要河川の通過は橋梁でできる限り短距離で横断する（丙2の1・3－8頁）。

多摩川から町田市東部境の川崎市部（以下「市部」という。）については、すべて大深度地下トンネル計画とされ、川崎市における通過延長は約16 kmとなる。換気及び防災の観点から非常口を概ね5 km間隔で設置するため、中原区等々力、宮前区梶ヶ谷、宮前区犬蔵、麻生区東百合丘、麻生区片平（町田市能ヶ谷に接する）の5箇所非常に非常口が設置される予定である。また、宮前区梶ヶ谷には大深度地下使用の保守用車留置施設が計画されている（丙2の1・3－17頁）。

(3) 大深度地下トンネルの問題点

区部と市部においては、中央新幹線は、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の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実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、全区間が地下トンネルであるという東京都区部・川崎市部において、予想される環境被害について述べることとする。

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、地下駅、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。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。

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。

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、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・6-3-2 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て本件環境影響評価の問題点を示す。

2 大気質

都知事意見は、区部東雪谷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、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。しかし、北品川と東雪谷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。5 kmおきに設置される避難口について東雪谷と北品川で同様の判断ができる根拠が全く明らかでない。

評価書では、区部については、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。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 0.039~0.060ppm で基準の 0.06ppm をかろうじて「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 0.047~0.062 mg/m³で基準値の 0.1 mg/m³を超えていない、降下ばいじん量も月 1.92~8.80 t/km²基準値の月 10 t/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・8-1-1-4 1 頁、6 9 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 0.042~0.052ppm 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 0.045~0.056 mg/m³で基準値の 0.1 mg/m³を超えていない、降下ばいじん量も月 0.13~1.29 t/km²基準値の月 10 t/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)。

市部については、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。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0.028~0.051ppm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0.041~0.056 mg/m³で基準値の0.1 mg/m³を超えていない、降下ばいじん量も月0.11~8.98 t/km²基準値の月10 t/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ないし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0.037~0.049ppm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0.043~0.058 mg/m³で基準値の0.1 mg/m³を超えていない、降下ばいじん量も月0.14~1.33 t/km²基準値の月10 t/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、川崎市は、昭和30年代の高度成長期にあつて、臨海部の京浜工業地帯の工場排煙と国道、産業道路の整備による大型車両の走行台数の増加で大気汚染公害に悩まされ、市内の公害病認定のぜん息患者数は昭和60年度には約5000人まで増え、死者は800人弱に上った歴史的経験を有する。公害被害が広がる中で市は昭和47年に公害防止条例を全国の自治体に先駆けて制定し、現在は川崎市環境基本条例にもとづき環境基本計画を定め、二酸化窒素について、環境目標値および対策目標値を設定している(甲C-K-1)。

そして、市は、上記環境目標値を国の環境基準よりも厳しい0.02ppm以下とする(甲C-K-1-2、甲C-K-2「<市環境目標値>と題する表)。対策目標値については、国の環境基準である「0.04~0.06ppm又はそれ以下」を対策目標値として準用しているが、平成27(2015)年度には市内9カ所の自動車排気ガス測定局で0.06ppm以下を達成した(甲C-K-3「■重点目標・指標

と達成状況」と題する表)。甚大な被害を出した公害を教訓として、川崎市民と行政が協力し大気質の浄化について努力を続けている。

それにもかかわらず、JR東海は、市の独自の環境目標値を無視し、0.06ppm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市および住民の意思を無視するものである。

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。

市部の道路状況は、評価書(丙2の1・8-3-10頁)に示されているが、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、川崎市内では0.7%~4.2%程度とする(丙2の1・8-3-10-43頁)。しかし、時間当たりの運行車両台数が多い中に、大型の工事車両が1時間に60台、80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おらず、交通計画等の状況図(丙2の1・8-3-10-35ないし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。

また、1960~70年代までは川崎市南部における大気汚染が問題とされていたが、汚染物質の排出規制を強化した結果大気状況は改善された。しかし、現在では川崎市北部、特に麻生区において、宅地化と道路の建設整備が進むにつれ走行車両が増大し、窒素酸化物、浮遊粒子状物質、PM2.5(微小粒子状物質)等によってぜん息患者が急増した。市の統計をみても麻生区、とくに尻手黒川線沿いの罹患率が高い(甲C-K-4・5頁)。小児ぜん息についても、麻生区の学童のぜん息発症率12.21%であり(甲C-K-5-1)、全国平均である約4%の3倍である(甲C-K-5-2ないし3「平成22年度学校保健実態調査」)。麻生区は中央新幹線建設工事による工事用車両等の走行が予定されてお

り、現況の大気汚染状況のさらなる悪化要因となるが、本件調査では上記のような麻生区の現状が把握され、対策に反映されているとはいいがたい。

3 騒音・振動

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、騒音調査では、大田区の東雪谷近辺の都道2号（中原街道）では環境基準値70dBを上回る72dBの騒音が発生することが予測されている（丙1の1・8-1-2-34頁）。

川崎においても、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2の1・8-1-2-56頁）。現況調査の市道幸多摩線、市道尻手黒川線、市道野川柿生線5箇所中4箇所で77dB・70dB・69dBとなり、環境基準値（60dB、70dB）を超えている（丙2の1・8-1-2-45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。」とする（丙1の1・8-1-2-34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と表明しているもので、環境影響評価を行うことで騒音が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。

また、参加人は、品川駅工事については、「施工規模が大きいことから昼夜を問わず定常的に車両の走行を実施する」と述べており、品川の調査2点について集合住宅等が多数あることを考慮したとは到底考えられない。夜間の車両に関する騒音基準値が60 dB・65 dBであるのに、それぞれ59 dB・62 dBだから基準内で問題ないとの態度は、住民の生活や健康に対して十分に配慮しておらず（丙1の1・8-1-2-29頁）、ごく僅かでも「基準値」より低ければ大丈夫とするものである（丙1の1・8-1-2-27頁、丙2の1・8-1-2-35頁）。しかし、環境基準以下としても基準ぎりぎりの数値が予測されており、今後の走行台数の増加等の要因で基準値を超える危険性がある以上、基準を大幅に下回る予測値を確保すべきである。

また、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10 dB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ないし2頁、環4-2-2ないし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）。

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、極力事後調査を行うことを回避しようとしている（丙1の1・6-3-7頁）。

振動については、資材および機械の運搬に用いる車両の運行に際し、東雪谷非常口の道路では、昼間の規制値 50 dBをわずかに下回る 49 dBであり、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・8-1-3-23頁）、参加人は特段の対策を講じようとしていない。

4 微気圧波・低周波

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 25 メートル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。

低周波音については、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1-4-8ないし19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。

5 水質・地下水

(1) 水質

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については、参加人は条例に従い処理をして排水すると述べるが、東京都の城南河川水系(目黒川・呑川)では、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1.0 mg/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、污水対策として、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。

川崎市においても、多摩川・鶴見川両水系に対して、コンクリート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。

(2) 地下水

区部における地下水の調査の結果、港南・北品川・南千束の深層観測井で水質環境基準を超える鉛の含有が確認され、港南の浅層観測井で基準をわずかに下回るフッ素が確認されている。土壌自体の汚染状況からは、セレンについては港区港南・品川区北品川・大田区上池台の3個所で指定基準の0.01 mg/lを超え、鉛については品川区北品川で指定基準の0.01 mg/lを超え、砒素については港区港南の2箇所・品川区北品川・大田区上池台の現地調査を実施した4カ所すべてで指定基準の0.01 mg/lを超え、フッ素については港区港南と品川区北品川で指定基準の0.8 mg/lを超えている（丙1の1・8-3-3-7頁）。このように、対象地区の地下水は重金属等の汚染が危惧されており、これが工事で表出する場合には住民の健康に害をもたらす危険が高い。また、地下水を酸性化させる土壌の存在が港南地区で確認されている（丙1の1・8-3-3-3ないし9頁）。

川崎市では、中原区等々力の浅層観測井（3番）で基準値を超える鉛が、宮前区犬蔵の観測井（浅層・深層とも）で基準値を超える鉛が、麻生区東百合丘の浅層観測井で基準値を超える鉛と砒素及び深層観測井で基準値を超える鉛が検出されており、土壌の汚染が影響していることが予測される。川崎市麻生区の王禅寺において、指定基準を満たさない、鉛およびその化合物が土壌に含有され、フッ素およびその化合物が溶出していたとされている（丙2の1・8-3-3-7頁）。上総層群の高津層・飯室層でも基準値0.01 mg/lを超えるヒ素が検出されている（丙2の1・8-3-3-8頁）。しかし、非常口工事が実施されるにも関わらず、東京のように浅層・中層の土壌の状態が報告されていないことについては、明確な説明がない。また、酸性化が懸念される地質も随所に見られる（丙2の1・8-3-3-9頁）。

参加人は、土留め工事と薬液注入工法を指針通り行うことで対応できると

し、薬液注入工法については指針に従って工事を実施するので地下水を汚染しない、地層の一部には長期間空気に触れると地下水を強酸化させる地盤があるが止水性の高い工法で工事するので問題ないというが（丙1の1・8-3-3-1 1頁）、具体的にどのような工法で実施しどの程度の効果があるかを明らかにしないため説得力がない。これまでも具体的な工事内容について住民への詳細な説明が行われたことはない。参加人はこれまで住民が理解でき納得できる説明を実施してこなかったものであり、住民の信頼・信用を得る努力を怠ってきたのである。

都知事意見は、大深度地下の利用にあたり、工事施行中や運行供用後も「大深度地下の公共的利用における環境の保全に係る指針」及び「道路及び鉄道建設事業における河川の濁り等に関する環境影響評価ガイドライン」に基づき、鉄道施設周辺の地下水継続モニタリングの実施を要求しているが（丙1の1・6-3-1 2頁）、参加人はシールド工法が信頼でき止水効果が高いことを理由に地下水の水質や水位のモニタリングや事後調査を実施すると明言しない（丙1の1・6-3-1 2頁）。

また、都知事意見は、工事の施工管理状況や不測の事態の発生を慮り、薬液注入工事による汚染や地下水の酸化を危惧して工事中の水質の事後調査を要望しているが、参加人は駅周辺などの限定的な部分でしか実施せず、住民が要望した場合に「対応する」とするのみで、要望に応じて「実施する」とは回答しない（丙1の1・6-3-1 2頁）。よほどのことがなければ聞き流す不誠実な対応に出ることは明らかである。

さらに都知事意見は、参加人が地下水の変化について影響が低いとしたのに対し、地下構造物周辺を対象に地下水の変化の程度を科学的に説明するよう求めた。参加人は鉄道施設が完成した段階で影響が明確になると考えており、工事中には細かい変化には対応する姿勢が見られない（丙1の1・6-3-1 2頁）。完成後も限定的な影響しか出ないと考えており、地盤の安定など地域で

日々の生活を送る住民の生活への配慮など全く考えていないことは明らかである。

大田区の洗足池について、都知事意見は非常口やトンネルが近くに建設されることから、工事中及び完成後に同池の湧水や周辺地下水への影響を予測・評価するよう求めた。参加人はこれに対し洗足池への影響は少ないとするも、非常口付近なので工事着手前からのモニタリングは実施するとする（丙1の1・6-3-13頁）。

県知事意見は、地下水の利用を行う事業所等もあるため、局地的調査も行うよう求め、その際にローム層の透水係数の地域差が非常に大きいことに留意するよう求めた。これに対し参加人は、市部ではシールド工法のため地下水位の影響は小さいとし、ローム層については検討済みと答え、市部では非常口付近しか地下水位の影響をモニタリングしないという態度で、真剣な対応とはいえない（丙2の1・6-3-8頁）。

6 土壌汚染

区部では、前述の通り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。この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・8-3-3-11ないし14頁）。また、その仮置きなどの措置についてはマニュアル通りに実施するとするのみで、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。

県知事意見も、自然由来の重金属による汚染を危惧し、前述の通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。

7 日照阻害

区部・市部ともに、非常口や変電所施設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）。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他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。

8 文化財

区部・市部ともに、非常口周辺やトンネル路線近辺に埋蔵文化財が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。

9 動物・植物・生態系

区部では、現況調査しておらず、文献上も特段の指摘はない（丙1の1・8-4-1-4頁）。

市部では、改変の可能性のある範囲を、非常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）。

(1) 動物

川崎市内の同現地調査により確認された重要な動物は、哺乳類でアズマモグラ1種、鳥類でキジ・カイツブリサギ類など37種、爬虫類で5種、両生類で3種、昆虫類で13種、魚類で8種、底生生物0種、土壌動物1種である（丙2の1・8-4-1-21頁、26頁、38頁、39頁、40頁、42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、川崎市で確認されたものは、鳥類で「オオタカ」「ノスリ」「モズ」の3種、両生類で「シュレーゲルアオガエル」「アズマヒキガエル」の2種、昆虫類で「オナガササキリ」の1種であった（丙2の1・8-4-1-59ないし67頁）。このうち「オオタカ」は工事地の上空を通過したのみ（丙2の1・8-4-1-92頁）、
「ノスリ」はハンティングの現認で営巣はなく（丙2の1・8-4-1-95頁）、
「モズ」は改変の可能性のある範囲の確認地点が法面植栽であるため影響は考えられないとしている（丙2の1・8-4-1-104頁）。「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）。

（2）植物

川崎市内の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6種、群落としては「ヤナギ高木」「タチヤナギ」などが生息しているが重要な群落とは扱われていない。蘚苔類については0種である。改変の可能性のある範囲内の重要な種としては「アマドコロ」「カンエンガヤツリ」「エビネ」「ギンラン」「キンラン」「ササバギンラン」があげられているが、いずれの種も川崎市で「相当離れた地域」でも確認されたとして、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・8-4-2-53ないし76頁の川崎市内を分析。）。

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・8-4-2-92ないし93頁）。

しかし、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2012年4月ころから2013年7月ころにかけての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（希少猛禽類は2011年12月ころから2013年8月ころまでで、日数も80日程度（丙2の1・8-4-1-12頁））。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。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191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・8-4-1-374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。影響の低減に努めるべきである。

10 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も明らかにせず（丙1の1・6-3-20頁）、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。

市部の評価書では、非常口等の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・8-5-1-19ないし21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誤導している意図があるとしか考えられない。周囲の生活者の視点からの景観影響を考慮すべきである。

11 人と自然とのふれあいの活動の場

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。

1.2 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 m^3 、建設廃棄物が約83.2万 m^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（川崎市で発生する分は合計約410万 m^3 ）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 m^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 m^3 ）や平成26年1月時点での発生土受け入れ残量（約256万 m^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。

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。

1.3 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。

1.4 事業間調整が行われていない

川崎市長は法対象条例準備書についての意見で、川崎市内では中央新幹線以外にも大規模事業が行われ、また今後も予定されていることから、工事期間や工事車両の運行等につき事前調整を行うよう求めた（甲C-K-6-2・11-4-3）。

現に、中原区武蔵小杉周辺では高層マンション群の建設工事が、梶ヶ谷非常口工事ヤードに隣接して神奈川県「矢上川雨水調整池事業」の工事が同時並行で行われている（甲C-K-7）。後者は集中豪雨の際、地表の水を一時的に地下の貯水管に流し洪水被害を防止するための貯留管トンネルを建設する事業である。東梶ヶ谷非常口新設工事説明会で、参加住民から、「私たちにとっては雨水調整池のほうがリニアより大事だ。リニア工事で矢上川雨水調整池の雨水取り入れ口や貯水管トンネル工事への影響はないのか」という質問があった。これに対し参加人は「県事業工事の詳細な計画がないので、それが出てから調整を行う」と回答した。しかし、矢上川雨水調整池事業計画が発表されたのは2007（平成19）年であり、2017（平成29）年3月、シールドマシン発進坑は川崎市高津区久末に完成しており、県も「工事は現在進行中」としている。参加人は優に矢上川調整池工事の詳細を把握できる状況にあった。梶ヶ谷非常口工事が本格化し、県事業の工事が停滞し完成が遅れることになれば、防災上、市民は危険な事態に直面する。参加人は、事前の事業間調整を求めた川崎市長意見を無視していることになる。

1.5 導水管損傷の危険について調査が行われていない

川崎市民の水道水と工業用水は日量70万トンで、そのすべてが神奈川県相模原市の相模川、酒匂川から口径2.5～3.5mの2本の導水管（地下埋設）によって運ばれている。ところが、その2本の導水管トンネルが相模原市内で3カ所、東京都町田市内で1カ所、川崎市内で1カ所中央新幹線トンネルに近接・交差することになることが分かった（甲C-K-8）。とくに、相模原市西橋本では、地下30mの導水管（口径3.5m）の僅か4m上方に口径13mの中央新幹線トンネルが交差することになり、土圧や振動など中央新幹線工事や供用による影響で導水管が損傷する可能性がある。現に東百合ヶ丘非常口工事では中央新幹線工事による地盤変動で市の導水管が影響を受けるおそれがあるとし

て、川崎市上下水道局からボーリング調査の実施を求められた。川崎市上下水道局や導水管の一部を供用する横浜市水道局では、工事内容や事前の地盤調査などを参加人に求めているが、この導水管問題についても参加人は「支障はない」としており、工法の改変などの調整が進んでいるとは言えない。相模原市内の横浜市導水管は老朽化が進み改修が求められているが、横浜市は財政難を理由に改修を先延ばししており、中央新幹線トンネル工事で被害が及ぶ危険性がある。

第3 参加人の説明会等における住民への対応状況について

参加人は、環境影響評価手続の中で、260回もの住民説明会を行い、事業や環境保全について十分に説明を行ったと主張する。また、24自治体の首長意見に対して十分な対応を行ったと主張する。しかし、実際は住民説明会においても、首長意見においても、多くの不安や疑問の声が出されたにもかかわらず参加人はこれらの意見に対する真摯な回答を行っておらず、工事内容や工期について十分な説明がなされたとは到底評価することができない。以下では、その一例として、川崎市における参加人の説明会等における住民への対応状況について述べる。

1 環境影響評価手続における住民説明会・住民意見への参加人の不当な対応

(1) 経緯

川崎市においては、環境影響評価法にもとづく環境アセスとは別に、川崎市環境影響評価に関する条例（甲C-K-9）にもとづく独自の環境アセスが行われている（甲C-K-6-2・11-1-1ないし3頁）。

参加人は、2011（平成23）年9月20日に法対象条例方法書を川崎市に提出し（条例48条）、同月27日から公告・縦覧手続を開始している（条例49条）。もっとも、法対象条例方法書では、川崎市内の中央新幹線の走行ルートが3k

m幅で表示され、非常口を5~10km毎に作る事しか分からず、施設の配置や規模は全く不明であった。このため、膨大なページ数の方法書が縦覧に供されても、市民は、中央新幹線の安全性、事業性や消費電力、自然環境への影響について正確な情報を得られず、工事や供用による具体的影響を知る由もなかった。

2013（平成25）年9月18日に参加人は法対象条例準備書を提出（条例53条）、同年9月20日から法対象条例準備書の公告・縦覧を開始（条例56条）するとともに各地で説明会を開催している（条例57条1項）。法対象条例準備書の公告および縦覧開始によって、住民ははじめて中央新幹線の具体的工事内容および工期を知ることとなった。法対象条例準備書において参加人は、初めて中原区等々力→宮前区梶ヶ谷→宮前区犬蔵→麻生区東百合ヶ丘→麻生区片平という想定ルートと5箇所の非常口建設予定地を円で示した。法対象条例準備書に対する意見の提出は平成25年11月5日に締め切られたが、意見の数は3,791にのぼり、ほぼすべてがリニア新幹線の事業性、環境負荷に関する不安と疑問の声だった（甲C-K-6-2・11-2-1ないし183頁）。

2013（平成25）年11月25日、参加人は市長意見、市民意見に対する見解書を川崎市に提出（条例59条1項）した。川崎市は、同年11月26日から同年12月25日まで法対象条例見解書の縦覧を行った（条例59条2項）。縦覧終了同日、川崎市長が川崎市環境評価審議会に法対象条例準備書について諮問し（条例61条2項）、これを受けて川崎市環境影響評価審議会が2014（平成26）年1月14日から2月25日まで計7回開催された（条例61条2項）。その間、同年1月12日川崎市麻生市民館で、1月18日同市麻生区役所で、1月19日同市宮前区役所で計3回の公聴会が行われ（条例60条2項）41名の市民が意見を述べた。

その後、2014（平成26）年2月28日、法対象条例審査書が公告された（条例62条）。川崎市長は審議会答申を受け、準備書に対する市長意見を神奈川県

知事に提出し、知事は同年 3 月 25 日、知事意見と川崎市長意見等を参加人に提出した。

(2) 説明会の内容・実態

参加人の方法書、準備書、法対象条例方法書、法対象条例準備書についての参加人による説明会および公聴会等の日時・場所は以下の通りである（甲C-K-6-2・11-1-4頁）。

- ・法対象条例方法書説明会（2011（平成23）年）

市内5区（中原、高津、宮前、多摩、麻生）で計9回

- ・法対象条例準備書説明会（2013（平成25）年）

（日時・会場と参加者数を記述 参加者数は参加人報告による。）

9月30日	川崎市総合福祉センター	160人
10月6日	市立白鳥小学校	200人
10月8日	麻生市民館	280人
10月9日	宮前市民館	150人
10月11日	宮前市民館	110人
10月12日	中原市民館	100人
10月13日	市立長沢小学校	180人
10月14日	川崎市民プラザ	80人
10月15日	川崎市総合福祉センター	70人
10月16日	麻生市民館	220人
10月17日	川崎市民プラザ	80人

- ・中央新幹線事業に関する神奈川県説明会

2013（平成25）年7月24日 麻生市民館ホール

- ・準備書公聴会（神奈川県）、条例公聴会（2014（平成26）年開催）

1月12日 準備書公聴会 麻生市民館（神奈川県主催）

1月13日 準備書公聴会 相模原（神奈川県主催）

1月18日 法対象条例準備書公聴会 麻生区役所（川崎市主催）

1月19日 法対象条例準備書公聴会 宮前区役所（川崎市主催）

・中央新幹線大深度地下事業説明会

2014（平成26）年4月22日 川崎市民プラザふるさと劇場

たしかに、説明会は、環境影響評価法、川崎市環境影響評価に関する条例等にもとづき、法律および条例に基づく所定の回数行われたかのように見える。しかし、参加人の説明は沿線各都県共通のマニュアルを述べるものが基本であり、市民が質問した「どこにどのような施設ができるのか」を具体的に詳細に説明するものではなかった。説明会において、住民の理解を得る努力がなされたとは到底言い難い。

参加者からは、説明会開催の事前周知や会の進行にも多くの問題があることが指摘された。市内説明会の告知は参加人ホームページや川崎市ホームページが中心で、新聞折り込みでの広報は一回のみで、平日開催で勤労者が参加出来ない日程もあるなど、殆どの市民が中央新幹線の事業内容などを知る機会を持てなかった。現に、準備書の説明会（川崎 11 回、横浜 1 回）の参加者は、合計でも 1,700 人とどまった。評価書段階の住民説明会や工事説明会の告知は町内会の回覧板や掲示板に限られた。

また、会場では報道の撮影は冒頭の参加人幹部の挨拶終了までと制限し、説明自体は報道陣を排除して行われた。参加人は「記録を残すためビデオ撮影や録音する」と一方的に宣告し、出席者による録画は禁止された。質問は一人 3 問までに限定され再質問は認められず、質問の挙手を参加人は無視して一方的に閉会を通告したケースが目立った

また、参加人ホームページや神奈川県ホームページに説明会のやり取りが記載されたこともあるが、質問者の意見や質問の具体的内容は記載されず、質問の標記は「騒音について」、「安全対策について」などと簡略化され、結局参加

人の意向だけを片面的に広報する内容であり、参加者の切実な要望、疑問、不安の声が掲載されることはなかった。

(3) 用地取得と地質調査の秘匿

参加人は、法対象条例方法書（2011（平成23）年9月20日）において、正確なルートは環境影響調査の結果を踏まえ法対象条例準備書（2013（平成25）年9月18日提出）において明らかにすると説明した。しかし、以下で述べるとおり、方法書作成段階で既にルートの詳細は決定されていたのであり、参加人はこれを住民に秘したまま用地取得や水質・地質調査を先行させた。

川崎市を中心に活動していたリニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会（2011（平成23）年12月結成、以下「連絡会」という。）の調査によって、非常口建設予定地である麻生区東百合ヶ丘3丁目の研究所跡地は、2012年の時点で、後の入札で中央新幹線トンネル4工区をJVとして受注することとなる大成建設に既に売却されていたことが判明した。これらの事実からすれば、方法書作成段階で、川崎市内の中央新幹線の走行ルートや非常口建設地がほぼ確定していたと強く推定できる。

また、参加人が等々力で行ったボーリング調査では、調査目的をビニールテープで遮蔽し、中央新幹線の等々力非常口建設のために調査をしていることを住民には明らかにしなかった（甲C-K-10）。参加人は、工事業者には情報を開示しながら、住民には情報を提供しないという極めて不誠実な態度で事業を進行させた。

(4) 住民意見を反映した環境影響評価となっていない

法対象条例準備書に対する意見の提出平成25年11月5日に締め切られたが、意見の数は3,791にのぼり、ほぼすべてがリニア新幹線の事業性、環境負荷に関する不安と疑問の声だった（甲C-K-6-2）。以下、準備書に対する主要な市民意見と、参加人の見解を示す。

ア 大気質

(ア) 意見

「準備書の大気汚染の予測手法は、ブルーム・パフ式によっている。準備書によれば、有風時はブルーム式、弱風時はパフ式を用いて予測し、結果を併せることにより、予測地点における大気汚染物質濃度の年平均値を算出するとしているが、その結果は平均値となる。二酸化窒素の最大値は0.057ppmで、環境基準値の0.06ppmを下回り、影響は少ないというのがJR東海の見解であるが、0.057ppmは基準値に極めて近い値である。しかも平均値だから風の強さ、向きによっては基準値を上回る時間があることは当然予測される。梶ヶ谷（非常口予定地）前には保育所があり、東百合ヶ丘（非常口予定地）前にはヨネッティーがあり、子どもたちがプールに遊びに来る。0.06ppmを超えたら必ず、大気汚染警戒情報を出すことを要請する」（甲C-K-6-2・11-2-23頁）。

(イ) 見解

「川崎市内を含む対象事業実施区域において非常口工事に伴う建設機械及び尻手黒川線等を走行する工事車両から発生する二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び粉じんについては、文献調査により既存の気象台における気象観測データ、及び大気測定局における大気質データを収集し、整理するとともに、影響が想定される箇所付近の現況を適切に把握できるよう住居等の分布状況を考慮のうえで調査地点を設定し、現地調査を実施しております」（甲C-K-6-2・11-2-27頁）。

(ウ) 評価

参加人の調査は幹線道路の車両の走行台数による混雑度と渋滞への寄与率に限られ、工事車両が走行する幹線道路のすべての主要交差点での大気質の状況を調査・予測をしていない。

そして、参加人の見解は住民意見にきちんと答えていない。はじめに、参加人の大気質の予測調査は、非常口間近の交差点1カ所であり、川崎市

の尻手黒川線大気測定局のデータを参考にすることは意味がない。住民意見はもし基準値を超えたらどのような対策を講じるのかを問うているものである。大気質だけでなく、騒音、振動についても予測値や基準値を超えることを想定していないし、そのような事態に対応する環境保全措置を考えていないとしか言えない。

イ 建設発生土（工事残土）の処理

（ア）意見

「発生土をどこに、どのように処理するのか不明確である。準備書には有効活用するとあるが、一時保管も含めてどこへ持って行くのか、どのように処理するのか極めて大事な問題である。土砂は一時保管するだけでも環境破壊につながる。関係自治体と協議するとあっても、実際に行われた形跡はなく、JR東海という一企業のために公共の施設や土地を利用したり職員が動員されるようなことがあれば、我々の税金が投入されるのと同じである。発生土処理を明確にした準備書を提出すべきである」（甲C-K-6-2・11-2-73頁）。

（イ）見解

「発生土置き場については、現時点で具体的な位置、規模の計画を明らかにすることが困難であるため、今後、計画を具体的に進める中で、場所に応じた環境保全措置を事業者で選定し、関係する自治体も含め地元にお示しした上で、事後調査によりその効果を確認してまいります。なお、公共事業等で有効に活用していただくための情報提供や発生土置き場等は、都県を窓口として調整させていただきたいと考えております」（甲C-K-6-2・11-2-75頁）。

（ウ）評価

参加人の見解からすれば、具体的な残土置き場が決まらなくとも工事を進める意図が見える。川崎市内の非常口5か所と大深度トンネル工事で排

出される残土量は、建設発生土、建設汚泥、産業廃棄物を併せて約 410 万 m³となる。2017（平成 29）年、東百合ヶ丘及び梶ヶ谷非常口工事が始まるまで、残土をどこに運ぶのか明確にされなかった。参加人は準備書で梶ヶ谷非常口からの建設発生土は J R 貨物梶ヶ谷ターミナル駅から貨物線（鉄道）で市臨海部に運ぶと説明したが、その運搬量や運搬回数については不明であった。その後、梶ヶ谷非常口の切土工事から発生する建設発生土は、一日 1 便、一回 27 t を貨車で臨海部の三井埠頭まで運び、船に積み込んで千葉県の上総の採取場跡地の穴埋めに使用すると市側が明らかにした。更に、梶ヶ谷非常口の工事着工後の 2017（平成 29）年 6 月 1 日、川崎市は参加人との間で、臨海部東扇島の海面埋立てに、梶ヶ谷非常口からの大深度トンネル掘削工事により発生するおよそ 140 万 m³の建設発生土を利用する覚書を締結した。

当該海面埋立ては、川崎市民の家庭ごみ処理場として計画されていたが、2014（平成 26）年 11 月の市港湾審議会でも目的を輸出用完成自動車の一次待機場等に変更、用材として市内の公共工事から発生する建設発生土や浚渫土を活用することに計画変更した。そして同年 12 月には参加人から、梶ヶ谷非常口から排出、貨物線で運ばれる建設発生土の適切な積出港についての調査依頼が市港湾局にあり、同月参加人と市港湾局は調査協定を締結した。2016（平成 28）年に、3 か所の候補埠頭が適当との調査結果が報告されたが、場所を明らかにすると民間企業の活動に支障があるとの理由で埠頭名は明らかにされなかった。

（5）市長意見を反映した環境影響評価となっていない

市長意見書（甲 C-K-11）は、「1. 全般的事項」として、「本事業が実施される川崎市域は、市街化・住宅地化が高度に進展し、多くの市民が生活する地域であり、環境の保全について最大限の配慮が求められている。このため、事業の実施に当たっては、このような本市の地域特性を十分考慮し、次の事項

及び個別事項で指摘している内容について、十分留意する必要がある」とし、大気質、騒音、振動、地下水、廃棄物に関し、工事、供用について影響の程度、環境保全措置等を評価書で明らかにするよう求めている。

とりわけ、大気汚染公害による犠牲者を多く出した川崎市として「(1) 大気質」の項では7つの意見を述べている。例えば「ウ (工事ヤードにおける) 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素濃度は、直近の住居等において寄与濃度が高く、寄与率も40%に近くなる地点があると予測していることから、排出ガス対策の進んだ二次対策型又は三次対策型の建設機械の積極的な採用、アイドリングストップの推進などの環境保全措置を更に徹底するとともに、その環境保全措置の効果及び実施状況を継続して把握するため、二酸化窒素濃度のモニタリングを常時実施必要がある。」「オ 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測対象時期については、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の排出量が最大となると想定される1年間としているが、排出量の根拠となる車両台数を月ごとに示して、予測対象時期とした根拠を明確にする必要がある。」などである。

工事ヤードにおける建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の予測結果について、参加人は準備書の中で梶ヶ谷非常口直近の住宅等は寄与率を29.3%、東百合ヶ丘非常口直近の住宅等では26.5%としている。最大濃度で見れば、その予測結果は梶ヶ谷が38.7%、東百合ヶ丘が38.4%にも達する。また、環境保全措置についても、最新の建設機械を使い、アイドリングストップに努めると言うだけで、大気質の悪化を食い止める効果的な対策を考えていない(丙2の1・9-4ないし5)。市長は二酸化窒素濃度の常時モニタリングを求めているが、参加人は梶ヶ谷や東百合ヶ丘非常口工事に関する環境保全措置の中で、「各地区の工事用車両台数が最大となる時期に1日実施(平日昼間12時間)」としか答えていない。

なお、準備書についての1都6県知事の意見書は川崎市や名古屋市、相模原

市の意見書と併せて2014(平成26)年3月25日までに参加人に提出された。この24の地方自治体首長の意見書は多岐にわたり、工事や供用時の環境影響に対する保全措置について具体的な改善を求めていたにもかかわらず、参加人は僅か1カ月足らずで中央新幹線環境影響評価書を作成、公表した。かかる作成期間の短さからしても、地方自治体首長の意見を十分反映した意見書を作成することはそもそも不可能である。

第4 本件認可処分後の工事計画の改変～非常口工事規模の拡大や工程変更

1 非常口の工事規模拡大

環境影響評価手続後の工事計画の改変について特に注目すべきは、平成29年3月17日に川崎市環境影響評価に関する条例65条にもとづく変更届出がなされた梶ヶ谷非常口(B地区)の工事規模拡大である。工事実施計画認可申請書の添付書面(乙43の10・図3)では非常口の口径は30mを基本ととしていたが、工事説明資料では東百合ヶ丘非常口は口径39m、梶ヶ谷非常口の口径は50mとなっていた(甲C-K-12・10頁)。口径が拡大すれば、切土量も格段に増え、それを運搬する工事車両台数も増える。工事規模も拡大し、大気質の悪化や周辺住民への騒音・振動の増幅につながることは明らかである。

工法も梶ヶ谷非常口についてはニューマチックケーソン工法が採用された。この工法では常に周囲の地中にコンプレッサーで圧搾空気を送り続けるため、24時間の騒音や地下水への影響が懸念される。参加人は新たに周辺1km以内9千戸の井戸や地下水の調査を実施すると説明した。周辺には災害時の非常用井戸もあり、周辺住民から不安の声も上がった。また、この工法には大量の生コンクリートの注入が必要なことから、一定時期に月に1~2日程度、1日700台(1時間に約63台)の生コン車が工事ヤードに出入りするとの説明があった(甲C-K-12・31頁、甲C-K-13-2・10頁)。それまで全く説明が無かった車両数の増加である。

工事規模の拡大や工法の変更にもかかわらず、参加人は、工事車両の一日の最大台数に変化が無いことを理由に「本変更による環境影響評価に変更はない」としている（甲C-K-13-2・10頁）。しかし、工事規模が拡大し、かつ、1日100～160台程度の工事用車両の走行が予定されている地域において（甲C-K-12・31頁）1日700台もの生コン車が新たに走行することとなれば、周辺地域への環境負荷が増すことは明らかである。それにもかかわらず、参加人においてはなんら検討がなされていない。

また、梶ヶ谷非常口近くの大深度地下に設けられる保守用車両駐留施設については、規模も地下位置も不明のままだった。工事説明会では住民に対し、工程や工事内容を周知すると約束していたにも関わらず、梶ヶ谷非常口の工事ヤードはJR貨物梶ヶ谷ターミナル構内にあり、工事内容や工程を示す掲示が一切なされていない。

環境影響評価手続が終了した後に工事規模を拡大する手法は環境影響評価の潜脱である。環境負荷を増す形での改変があれば、改めて環境影響評価手続をやり直すべきである。

2 工程変更に伴う運行車両の大幅な増大

また、東百合丘非常口（D地区）については、工事着工の遅れに伴い、平成29年2月24日に工程変更が申請されている（甲C-K-13-3）。その結果、工事密度が高まり、運行車両の台数が大幅に増加した。具体的には、資材及び機械の運搬に用いる車両の走行台数について、変更前は合計70,232台（1年目15,180台+2年目15,900台+3年目27,675台+4年目11,497台）であるのに対し、変更後は合計87,000台（1年目28,900台+2年目27,743台+3年目18,881台+4年目11,476台）となり、16,768台の増加となる。また、工事用車両についても、変更前は合計67,741台（1年目15,093台+2年目13,782台+3年目27,422台+4年目11,444台）であるのに対し、変更後は合計85,598台（1年目28,637台+2年目27,481台+3年目18,336台+4年目11,144台）

となり、17,857 台の増加となる。資材及び機械の運搬に用いる車両と工事用車両の増加分を合計すると、4年間で運行車両が34,025 台も増加する結果となる。

かかる運行車両の増大による住民生活や自然環境への負荷は重大である。参加人は工事用車両の1日の走行台数が最大となる時期及び走行台数も変わらないことから、環境影響評価に変更はないとするが（甲C-K-13-3・10頁）、年間総台数が増加すれば大気質や騒音など環境負荷が増すことは明らかである。それにもかかわらず、環境影響評価の再度の実施や環境保全措置の追加は示されていない。

環境影響評価手続が終了した後に工程変更により工事密度を高める手法は環境影響評価の潜脱である。環境負荷を増す形での改変があれば、改めて環境影響評価手続をやり直すべきである。

第5 中央新幹線は地域振興に資することがない

川崎市は中央新幹線のルートが予定されている中原区、高津区、宮前区、麻生区で人口が増え続けている。密集した市街地の地下を通ることについて参加人は、「大深度だから地表への影響は無い」と言い続けて来た。その根拠は「山梨実験線の浅深度トンネルでも地表への影響は無かった」というものである。

しかし、横浜市では環状道路のトンネル工事で地盤沈下が起きている。市内説明会で若い主婦が「ローンを組んで家を買って引っ越ししてきたが、真下をリニアのトンネルが通ることを知って不安だ」と訴えた。また、不動産業者の男性は「トンネルがあれば、地価は2%下落するのは常識だ」、「賃貸マンション入居者が出て行くのが心配だ」と声を上げている。川崎市内16.3kmに5箇所もの巨大な非常口が設けられるのも異常である。

2013（平成25）年9月30日、川崎市総合福祉センターで行われた条例準備書説明会の冒頭、中央新幹線事業を所管する市まちづくり局交通政策室の課長が挙手をして、「リニア新幹線は川崎市にメリットも無い」と発言し、参加人に見解

を求めた。これに対し参加人は「直接的なメリットは無いが、川崎市民にとってリニアが開業すれば東京や名古屋が近くなる」と回答した。

中央新幹線の神奈川中間駅は相模原市の橋本になり、開業すれば新横浜停車の「のぞみ」の大半が中央新幹線に移行する（甲C-K-14）。人口が集中する川崎市はじめ県東部の市民は、新横浜駅の使い勝手が悪くなり、中央新幹線を利用するには時間をかけて橋本まで行かねばならないので、明らかに不便になる。一時間に1本しか停まらない、自由席がなく座席予約しなければ乗れない。このないないづくしの中央新幹線は川崎市民にとって著しい便益の損失をもたらすことは明らかである。

また、前述の市まちづくり局交通政策室課長は、非常口建設に関連して、「市民にとって憩いの場を創設する予定はないか」と尋ねたが、参加人は、等々力非常口完成後は緑地化するが、そこは市民は利用できないと説明会で答えている。

参加人は説明会の度に「中央新幹線は国家的プロジェクトだ」と強調し、住民意見や市長意見をないがしろにしている。参加人は非常口工事説明会の終わりに、「ご理解をいただけたと判断し、これで工事を始めさせていただきます」と一方的に宣言した。

全幹法1条は法の目的として地域の振興を挙げる。しかしながら、本件工事実施計画は川崎市の地域振興に資するための方策がなんら検討されておらず、上記法の目的に反する。

第6 まとめ

以上に述べたように、全区間が地下トンネルとして計画されている区部・市部においても、リニア建設工事及びリニア新幹線の供用にともなって、環境への多大な負荷が生じ、沿線住民の生活環境や健康への被害の発生も危惧されている。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ている。第3、1（3）で述べたように、受注調整が法対象方法書の段階から行われルートの詳細についても工事業者には明らかにされている一方で、住民には説明がなされていなかった疑いがある。また、受注調整により入札価額が釣り上げられた疑いがあるところ、かかる事情は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