

平成28年（行ウ）第211号

原告 川村晃生 外

被告 国（処分行政庁 国土交通大臣）

補助参加人 東海旅客鉄道株式会社

準備書面 1

2016年12月3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	関	島	保	雄
同	中	島	嘉	尚
同	横	山	聡	
				外

第1 はじめに

本書面では、神奈川県相模原市緑区鳥屋において建設予定である関東車両基地について、基地建設によって生じる生活環境悪化、健康被害、環境破壊、環境影響評価の不十分さ、情報公開の不徹底など、問題を全般的に明らかにする。

第2 鳥屋集落の概要

鳥屋集落は、県道64号、513号とそれに沿って流れる串川沿いに立ち並ぶ民家を中心として形成される、谷合の集落である（別紙1）。集落の歴史は古く、300年以上の歴史を誇る獅子舞は県指定無形民俗文化財に指定されている（別紙2）。また、地区内全体に新緑・紅葉の景観が美しく（別紙3）、宮ヶ瀬湖にかけての紅葉は観光案内などでも紹介されている。集落の規模は670世帯、1800名程度の人口である。

集落には工場や大規模な幹線道路がなく空気が澄んでいるため、都会からぜんそく治療するために移住した者もいる。また、付近に宮ヶ瀬ダムがあることから分かるとおり水資源も豊富であり、水道水は全家庭に普及しているものの、井戸水を併用している家庭も多い。

第3 車両基地の概要

車両基地の概要は以下のとおりである（別紙4ないし7）。

長さ	2 キロメートル
最大幅	350 メートル
面積	50 ヘクタール
標高	310 メートル

神奈川県でリニアトンネル工事によって発生する残土（1140 万 m^3 ）の約 30 パーセント（360 万 m^3 ）は鳥屋車両基地で処理される。神奈川県各地で発生した残土が車両基地予定地に搬送され、残土を用いて谷を埋め、一部山を削り、集落と並行するかたちで巨大なコンクリートの建造物が建設される。

また、上記建造物が集落の住宅の頭上に建設されることにも注目すべきである。たとえば、車両基地は鳥屋地域センターの屋根（別紙8ないし9）や、鳥屋小学校の体育館の屋根よりも高い位置に建設される（別紙10ないし13）。盛り土した部分には 30 メートルもの擁壁が作られる。

第4 発生する被害

1 車両基地工事によって生じる生活環境悪化、健康被害

評価書および補正後評価書によると、工事用車両の運行台数は、2 年目で月 11283 台、3 年目で月 11353 台、4 年目で月 12237 台、5 年目で月 12144 台でとされている。

運行台数のピークである 4 年目についてみると、月 12237 台（内ダンプは 8857 台）を 1 カ月の運航日数 22 日で除すと、1 日あたり約 556 台（内ダンプは 402 台）、1 日の運行時間 8 時間で除すと、1 時間あたり約 69 台（内ダンプ 50 台）の工事車両が通行することとなる。さらに同一の車両で同一の経路を往復する場合には、交通量は倍になる（1 時間あたり約 138 台（内ダンプ 100 台））。なお、工事用ダンプは積載量 10 トンのものが使用される予定であり、車両総重量は 20 トン、全長 7.7 メートル程度である。

工事用車両、とくにダンプが通過することによって振動および騒音が発生する。後述するとおり工事用車両は谷合の集落の中央に位置する県道を走行する予定であり、県道沿いの住宅は深刻な影響を受けることとなる。また、多数の工事用車両が走行することによって排気ガスによる大気汚染が発生する。さら

には、残土を搬送するダンプによって粉塵が周囲に撒き散らされることとなる。

工事用車両の走行ルートは、県道を使うこと以外明らかにされていない。集落には歩道が無い道路が複数存在する。また、歩道があったとしても路幅が狭く、県道 513 号ですら傘を差せば歩道からはみ出てしまう箇所もある。道路自体の路幅も狭く、ダンプがすれ違うこと自体が難しいうえ、歩行者がいれば交通事故の危険はきわめて高い。加えて、県道 64 号沿いに鳥屋中学校、その奥に鳥屋小学校があることから、県道 64 号を通学路とする児童が多数存在する。工事用車両による交通事故その他排気ガスや粉塵による健康被害が生じる。

さらには、集落の多くの道路は老朽化が進んでおり、乗用車よりもはるかに重いダンプが多数走行すれば、道路の地下に埋設された下水道管などが損傷する危険性がある。また、串川を渡るための橋が複数設置されているが、工事用車両の幅、重量に橋が耐えられるかも疑問である。

また、谷戸地域など一部地盤の弱い地域もあり、耐震強度についても住民から不安の声が出ている状況である。

評価書および補正後評価書においては、「工事従事者への講習・指導・工事計画の周知、交通誘導員による誘導を行うことで交通安全は確保できる。」と述べるのみであり、振動や騒音による生活環境悪化、健康被害への言及はない。交通事故防止策や道路の狭隘部分の拡幅などについても全く検討はされていない。

2 車両基地の存在および運用によって生じる損害

車両基地建設により、鳥屋集落の景観は一変する。集落と車両基地の境には 30 メートルもの擁壁が建設され、その上に車両基地が建設される。集落にある住宅の屋根よりもはるかに高く、住民からすれば頭上に巨大なコンクリートの建造物が出現することとなる。

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

また、谷戸地区（45 世帯）は車両基地によって地域が分断される。長年居住してきた住宅のみならず畑や墓も失うこととなる。また、車両基地予定地内に自宅を有する者と予定地外に自宅を有する者が存在するため、地区の一部の者のみが立ち退くとすると地域コミュニティ自体が崩壊することとなる。

ボイラーの稼働による環境悪化も懸念される。JR 東海の説明によると、7 機のボイラーが 365 日 24 時間稼働し、年間 490 万リットルの灯油を使用する。工事中の工事車両の排ガスに続いて、鳥屋集落の大気が汚染されることとなる。CO2 排出量は年間 12,200 トンと予測されており、2019（平成 31）年までに市内の総 CO2 排出量 15 パーセント削減を目標としている相模原市の施策とも矛盾する。

ボイラーが 24 時間稼働することからも分かるとおり、車両基地は夜間操業を行う。操業のためには照明が必要であり、近隣住民への生活環境を悪化させることとなる。また、従前夜間操業を行うような施設は鳥屋集落には存在しなかったため、騒音による環境悪化も生じる。

さらには、車両基地洗車等に使用した水は串川に放流する予定である。浄化槽の規模・設備については説明がなく串川の水質悪化および増水による氾濫が懸念される。

車両基地からの排水について、準備書では BOD（生物化学的酸素要求量＝値が高いほど汚染されていることを示す）が 10mg/ℓであるとしているが、神奈川県環境影響審査会で「10mg とした根拠を示すよう」求められ、知事意見でも環境基準が 3mg/ℓであると指摘されたことで、評価書では 3mg/ℓと記載している。しかし、なぜ 3mg なのか、なぜ 3mg に減らせるのかその根拠は示されていない。準備書、評価書とも同じ「一般的な排水処理フロー」の図式を示しているだけである。また、車両基地からの排水の河川への影響であるが、串川支流・串川の BOD 予測値を準備書が最大 1.98mg/ℓとしているのに比べ、評価書では串川支流が 0.89mg/ℓ、串川が 1.02mg/ℓと予測している。なぜ半減できるのかその根拠は全く示されていない。JR 東海の環境調査の結果でもわかるように、串川支流・串川の BOD 値は 0.5mg 以下であり、ともに道志川と並び、県内では飛びぬけて水質が良い河川である。現況よりも汚染された車両基地からの恒久的な排水は、河川だけでなく水棲動植物や生態系への不可逆的な被害を与える。

これらの損害についても評価書及び補正後評価書において言及されていない。

第 5 地域住民への情報開示が不十分

鳥屋集落の住民が車両基地建設を最初に知ったのは、JR 東海からの説明ではなく、鳥屋に車両基地が建設予定である旨報道した 2013（平成 25）年 9 月付神奈川新聞の記事であった。その後 2014（平成 26）年 10 月 17 日には本件認可処

分がなされている。本件認可処分後に漸く後述のとおり、地域住民への説明会が開催された。説明会に参加した原告のメモによると、以下のような、住民からの質問および意見と、それに対する JR 東海および相模原市からの回答がなされた。なお、いずれの説明会もおおむね 2 時間程度で打ち切られた。

1 2014（平成 26）年 11 月 16 日 13:30～津久井中央公民館

JR 東海より事業概要および車輦基地概要について説明後質疑応答がなされた。

Q. 鳥屋車輦基地で使用する ボイラー排気による子どもの健康への影響は。

こ のことは住民への説明なしのまま決定されている。

Q. 車輦基地は地上から 30m の擁壁の上に築かれる。地震対策は大丈夫か。

Q. リニアの安全性は大丈夫か。安心してくれと言われても今までと違う方法で走らせるのだから不安である。

Q. 地震での脱線はどうなる。非常口はどこ に付く。

Q. 日本最大の自然破壊である。

Q. 人口は少なくなる。リニアは赤字になる。

A. (JR 東海)「大丈夫」、「影響は少ないものと考える」。

Q. 鳥屋に車輦基地を建設するのは、土砂・ 残土処理のためではないのか。

A. 残土処理のためではない。

Q. 車輦基地から 出る土砂は基地内で聞に合わせるのか。

A. 鳥屋の基地内で使い切る。

Q. 津久井湖以西は道路が狭い。トラックが通れば反対側の車は止まる。どう 住民の迷惑にならないようにするのか。

A. 鳥屋の小学校からもその話は出ている。片側通行にするなど検討したい。

2 2014（平成 26）年 12 月 2 日 18:30～鳥屋地域センター

2 回目以降の説明会は、地域住民以外の参加者を認めない形で行われた。

Q. リニア・車輦基地について一人でも反対がでたらどうする。

A. ご協力をお願いする。

Q. ボイラーは何に使用するのか。

A. 融雪、風呂等事業所用に使用。多くは使わない。

Q. 使用する水の量は。雨水対策はどうなっているのか。高い擁壁が不安。

A. 串川が溢れるような量ではない。まだその量の説明はできないが。沢沿

いに 5 箇所貯水池を設ける。川が溢れないよう調整して流す。溢れさせない大きさの池である。河川は県・市の管理であり、県・市の指導を受けるので心配ない。

Q. 刑務所より高い擁壁となるとは恐ろしい。

Q. リニアは活断層を通る。危険である。

A. トンネルは地質と一体化したものとするから心配ない。

Q. 鳥屋地区に車両基地を建設しながら「地域振興は考えていないとは、おかしい。

A. 地域振興のための設備を作ることは考えていないという趣旨であり、鳥屋の住民の一人としての役割は果たしたい。工事中も、完成後も考えていきたい。

Q. 道路は狭く、橋は弱い。工事用車両がきたらどうなる。

A. まだ答えられない。

3 2015（平成 27）年 2 月 11 日 13:30～鳥屋地域センター

この説明会ではじめて、リニア車両基地の鳥瞰図が示された。

Q. 車両基地の盛土の高さが標高 310m となるのはなぜか（当初は標高 300m と説明されていたことに対する質問）。

A. 切土、盛土のバランスをとるためである。

Q. 基地が完成したら、風速・風量、気温、水質・水量に悪影響出る。大気汚染が生じる。

A. ボイラーは雪・氷を溶かすためのものである。水は貯めて串川に影響ないように流す。

Q. 谷戸自治会は車両基地により分断されバラバラになる。集団での移転を希望する。

A. 協議する。

Q. 回送線を用いた旅客運送はできないか。

A. 不可。考えていない。

Q. 地域振興協議会が要望した、工事中の安全対策、歩道の設置等はどうなる。

A. （相模原市が回答）将来への影響をみながら考える。

Q. （上記相模原市の回答に対し、）もう分かっていることではないか。

4 2016（平成 28）年 11 月 15 日鳥屋地域センター

地域振興対策協議会が相模原市の要望を受けて開催したものである。地域住民からは地域振興対策協議会を通じて要望を提出していたが、神奈川県、JR 東海からの回答なかった。

5 小括

JR 東海の回答は、具体的根拠や証拠を示した回答がほとんど無かった。また、「行政の指導に従う」では行政に責任転嫁するに等しく、住民に十分な情報を提供したことにはならない。

加えて、説明会が、評価書や補正後評価書の作成後、さらには本件認可処分後に行われている点も問題である。評価書や補正後評価書の環境影響評価関連図では車両基地は長方形の点線で示されたのみでありその全容はほとんど明らかにされないままであった。車両基地の鳥瞰図すら、2015（平成 27）年 2 月 11 日の説明会で初めて示された。現時点においてもトンネル掘削の開始地点は不明であるし、鳥屋集落内で建設機械や残土を搬送するルートも不明である。また、誰の土地が車両基地予定地に該当するかの説明も不徹底である。

本来であれば環境アセスメントの前に住民への説明を実施し具体的な環境被害防止策を示してこそ環境アセスメントの実効性が担保されるところ、車両基地計画に関する情報は本件認可処分の後でようやく一部開示された程度に止まる。

以上からすれば、住民に対する説明が十分になされたとは到底言い難い。

第6 地域振興について

付近にリニア停車駅の存在しない鳥屋集落の住民にとって、車両基地は基本的には迷惑施設である。他方で、JR 東海から鳥屋地域について具体的かつ実効性ある地域振興策が示されたとは言い難い状況である。

そのことは、第5で述べた2016（平成28）年11月15日開催の説明会において参加者に配布された書面に、「地域の個性が輝き、魅力あふれた地域にするため、どのような地域振興が必要で、何があるといいのか？皆様の自由な発想で、自由な思いを、お示しいただきたい。」「様々な角度から、できるだけ多くのアイデアをいただきたい（奇抜なアイデアやユニークな意見を歓迎します）。」等の記述があることから明らかである。説明会に参加した者の多くは、車両基地自体鳥屋集落には何のメリットも無いことに加え、車両基

地に関する情報不十分である状況で、いったい何を語ればいいのかと
思い困惑したというのが実情であった。

第7 まとめ

以上のとおりであり、鳥屋地域においては、基地建設によって生じる生活環境悪化、健康被害、環境破壊などが生じる一方で、住民への情報公開や環境影響評価はきわめて不十分である。車両基地建設によって生活環境悪化による甚大な被害が生じることは明らかである。

以上