

平成28年（行ウ）第211号、平成31年（行ウ）第115号

工事実施計画認可取消事件

原告 天野捷一ほか248名

被告 国（処分行政庁、国土交通大臣）

陳述書

令和
平成4

（2022）年10月17日

原告 天野捷一

私は、中央新幹線（以下リニア新幹線）の市内ルートからおよそ400メートルの神奈川県川崎市に在住しています。平成23（2011）年にリニア新幹線建設が認められ、その年の夏に市内で中央新幹線環境影響評価配慮書の説明会が行われた時から、リニア新幹線事業と工事に関心を持ち、この事業をより深く知る必要があると考え、同年12月に市民によるリニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会を結成しました。以来10年間、リニア事業と工事の問題点を学習しながら市民に知らせる活動を行ってきました。また、平成25（2013）年2月に品川から名古屋までのリニア新幹線で活動している市民団体、住民団体の12組織が結集したりニア新幹線沿線住民ネットワークの結成に参画し、共同行動も行ってきました。

リニア新幹線の工事中止やリニア計画の見直しを求める市民団体、住民団体はリニア沿線ネット結成後も各地に増え続けており、リニア工事による生活影響、自然環境影響に関する追及の声は年ごとに大きくなっています。

これまで10年間にわたって、沿線全体では東海旅客鉄道（以下、JR東海）による300回を超える説明会が開かれましたが、JR東海が町内会、自治体単位で開催内容を住民に告知していることがほとんどであり、掲示板を見ないと説明会の開催が住民に伝わらないことが多く、特に最近の住民説明会では参加人数が少ないことが目立っています。また、説明会も当初は報道関係者の入場取材ができましたが、住民説明会になると住民に不安を与えるとして、会場から報道陣を締め出しています。こうした行き過ぎた報道規制、取材制限をする権利はJR東海にはありません。説明会の進行ですが、JR東海は質問を一人3問に限り、再質問は認めないという姿勢を続けています。そして工事説明会の際は最後に「皆様のご理解が得られたので工事を開始します」と一方的に宣言することが多く見られます。説明会の内容は自社のホームページで公開するとしていましたが、内容は質問者の質問意図については記載せず、項目別に回答をおおまかに示しているだけでした。

川崎市内のリニアルート16.3キロは大深度地下になっていますが、昨年までの説明会でJR東海は「大深度地下工事や供用は地表に影響はない」と一貫して主張し、「だから沿線の家屋調査はしません」という方針を言い続けてきました。後述しますが、令和2（2020）年10月18日の東京外郭環状の大深度トンネル工事で東京調布市の住宅街で道路が陥没し、加えて3か所の空洞が発見されたことで、「大深度工事は地表に影響しない」というそれまでの状況は一変しました。大深度工事だから安全という「大深度神話」は崩れ、東

京外環道の工事は中断となり、事故現場周辺の住民の方々はいきなり自宅の解体や転居を迫られる事態に追い込まれています。

また、私たち団体が沿線のJR東海工事事務所と面談するときは、JR東海は3名以内の入室しか認めず、文書による回答を示したことはこれまで1回もありません。

以上のように、JR東海に住民の声を聞き、住民の理解を求める姿勢があるとは到底思えません。被告も地方自治体はJR東海に対し、丁寧な説明を求めてきましたが、工事を始める前の手続きとして説明会を行っているだけで、参加者の質問について誠実で正確な回答をしているという努力が全く感じられません。

今回の証言で私は、身近な川崎市内でのリニア新幹線工事や、東海旅客鉄道（以下、JR東海）が示してきた一方的な説明やで市民の声を無視してきた姿勢を明らかにして、リニア新幹線が市民に交通の利便性の向上をもたらさないばかりか、沿線住民の生活権や財産権に重大な影響を及ぼすことを明らかにします。

1. 川崎市における中央新幹線環境影響評価の経緯

初めに、リニア中央新幹線の川崎市における環境影響評価手続きの経緯について、環境影響評価書（川崎市）と川崎市長意見書、本訴訟における被告側参加人（以下JR東海）の発表資料等を参考にして以下記述します。

(1) JR東海は、平成23（2011）年5月17日、国土交通大臣からリニア中央新幹線営業主体及び建設主体の指名、及び建設指示を受けて環境影響評価手続きを開始。環境影響評価法の趣旨を踏まえ、同年8月5日、予定ルートに関係する1都6県に、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）計画段階環境影響配慮書」を提出した。川崎市では、同年夏から秋にかけて、川崎市5区において各1回の配慮書を基に事業概要説明会を実施した。

同年9月20日、中央新幹線環境影響評価法対象条例方法書（以下条例方法書）を川崎市に提出した。条例方法書は市内のルートを3km幅で示すのみで、非常口位置も5か所とするだけであり、極めて具体性に乏しい内容だった。川崎市は、9月27日から11月10日まで、川崎市内10カ所での縦覧と、市民から意見募集を行い、11月10日締切った結果、意見募集については143意見の提出があった。そして、川崎市長が同年12月7日、川崎市環境影響評価審議会に法対象条例方法書について諮問し、同日と12月20日、平成24（2012）年1月18日の3回にわたって審議会が開催され、同年1月19日の審議会後審議会が川崎市長に答申した。これを受けて川崎市長は同年1月26日、審議会の答申を受けて条例方法書に対する意見書を神奈川県知事を通じてJR東海に提出した。因みに、JR東海によれば1都6県1市あての中央新幹線環境影響方法書についての説明会は合せて58回実施され、約5千人が参加した。また、平成24（2012）年5月から平成25（2014）年7月に各都県と川崎市で各1回事業説明会が行われ、約3千8百人が参加した。

(2) 次に、平成25(2013)年9月18日、JR東海が中央新幹線環境影響評価法対象条例準備書(以下条例準備書)を川崎市に提出し、同年9月20日から11月5日まで、区役所など川崎市内13カ所で準備書の縦覧と市民意見の募集が行われた。条例準備書でJR東海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示した。被告側参加人によれば意見書の数3,791にのぼった。そして、11月25日、JR東海は市長意見、市民意見に対する法対象条例見解書を川崎市に提出、川崎市は、11月25日から12月25日まで条例準備書の縦覧を行った。12月25日、川崎市長が川崎市環境評価審議会に条例準備書について諮問し、同日審議会は市内の工事予定箇所を視察した。平成26(2014)年に入って、1月14日から2月25日まで7回の審議会が行われ、1月12日(開催場所:川崎市麻生市民館)、1月18日(同川崎市麻生区役所)、1月19日(同川崎市宮前区役所)の計3回の公聴会が行われ、併せて41名の市民が意見を述べた。前の1回は神奈川県環境影響評価条例による中央新幹線環境影響評価準備書の公聴会で、神奈川県の環境影響評価条例では事業者の出席義務が無いため、公述人の意見陳述のみが行われた。後半の2回は川崎市主催の条例準備書公聴会で、「川崎市環境影響評価に関する条例」の規定に基づき、JR東海の中央新幹線推進本部担当部長や神奈川保全事務所長、環境影響調査を行ったパシフィック・コンサルタンツ社員ら9人が出席し、公述人の質問に回答した。

条例方法書、同準備書についてJR東海による説明会、公聴会の日時・場所は以下の通りである。

名称	日付	主催	場所
中央新幹線環境影響評価方法書説明会	平成23(2011)年	JR東海	市内5区(中原、高津、宮前、多摩、麻生)で9回開催

中央新幹線神奈川事業説明会	平成25(2013)年7月24日	JR東海	麻生市民館ホール
---------------	------------------	------	----------

中央新幹線条例説明会(川崎市環境影響評価条例)	平成25(2013)年9月30日	JR東海	川崎市総合福祉センター
	同年10月6日	JR東海	市立白鳥小学校
	同年10月8日	JR東海	麻生市民館
	同年10月9日	JR東海	宮前市民館
	同年10月11日	JR東海	中原市民館
	同年10月13日	JR東海	市立長沢小学校
	同年10月14日	JR東海	川崎市民プラザ
	同年10月15日	JR東海	川崎市総合福祉センター
	同年10月16日	JR東海	麻生市民館
	同年10月17日	JR東海	川崎市民プラザ

中央新幹線に係る 環境影響評価準備 書(神奈川県)につ いての公聴会(神 奈川県環境影響評 価条例)	平成26(2014)年1 月12日	神奈川 県	麻生市民館
	同年1月13日	神奈川 県	サン・エールさがみはら

中央新幹線法対象 条例公聴会(川崎 市環境影響評価条 例)	平成26(2014)年1 月18日	川崎市	麻生区役所
	同年1月19日	川崎市	宮前区役所

中央新幹線大深度 地下事業説明会	平成26(2014)4月2 2日	JR 東海	川崎市民プラザふるさと劇場
---------------------	---------------------	-------	---------------

平成26(2014)年2月28日、川崎市長は審議会の答申を受け、条例準備書に対する市長意見を神奈川県知事に提出した。知事は同年3月25日、知事意見と川崎市長意見などをJR東海に提出した。

(3) 上記のように条例方法書、同準備書について、確かに説明会数は多かったが、JR東海の説明は沿線各都県共通のマニュアルにそって述べるものが基本であり、川崎市民が関心のある「どこにどのような施設ができるのか」について具体的、詳細な説明が無いまま行われており、説明会は、環境影響評価自体が住民の理解を得ることよりも、手続きを形式的に踏む目的に行われたと言える。また参加者の中からは、説明会実施の事前周知や会の進行にも多くの問題があると指摘された。

市内説明会の告知はJR東海のHPや川崎市のHPが中心で、新聞折り込みでの広報は一回のみであったし、平日の開催などで勤労者が参加出来ないなど、表にあるように、各説明会の参加者の数は少なく、ほとんどの市民が中央新幹線の事業内容などを知る機会を持ってない結果になった。会場では報道テレビカメラの撮影は冒頭のJR東海幹部の挨拶終了までと制限され、逆に、主催者のJR東海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、参加者による撮影は禁止された。質問は一人3問までに限定され再質問は認められず、質問の手が上がっているのにJR東海はこれを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、JR東海や神奈川県のホームページ(以下HP)に説明会のやり取りが記載されたこともあるが、具体的な意見や質問の具体的な内容は記載されず、質問として「騒音について」、「安全対策について」などの標記に簡略化され、JR東海の回答を記載する内容であり、HPからは参加者の切実な疑問や不安の声が全く伝わらないものであった。

なお、JR東海によれば、中央新幹線環境評価準備書説明会は、沿線1都6県で92回開催され、このうち神奈川県で開催は24回(上記川崎市での11回を含む)、東京都は

15回だった。

まず、条例方法書は、川崎市内の中央新幹線の走行ルートが3km幅で示し、非常口は5～10kmおきにつくるというだけで、立地位置や施設の規模は全く不明であった。このため、膨大なページ数の条例方法書が縦覧に供されても、市民は、中央新幹線の事業性や消費電力、自然環境への影響について漠然とした説明を目にするだけで、工事や供用による具体的な影響を知る由もなかった。市長も「法対象条例方法書」について13項目の意見書を提出したが、その内容を読むと、市長さえも市民と同じような受けとめしかできなかったことが分かる。

答申をまとめるための川崎市環境影響評価審議会の初回審査では、会長みずからが「具体性が無く、市民意見を反映していない。とても方法書とは言えない」と述べ、方法書の書き直しを求めた。

(4) 方法書審査の中でJR東海は、正式な市内ルートは環境影響調査の結果を踏まえ準備書の中で明らかにすると説明した。

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（平成23年12月結成、以下連絡会）は、方法書に示された市内3キロ幅の中央新幹線のルートについて検証した。リニアの直線的な走行という特徴や、非常口立地については公共用地や企業用地を使用するというJR東海の説明を基に、3キロ幅のほぼ中心がルートであると特定し、非常口位置についても中原区等々力の企業用地、宮前区梶ヶ谷のJR貨物ターミナル駅、麻生区東百合ヶ丘の企業研究所跡地の3カ所を特定した。案の定、方法書の作成後JR東海が行なった環境影響調査では、中原区等々力や麻生区東百合ヶ丘周辺でJR東海によるボーリングによる地質、水質調査を実施した。

そして、平成24（2012）年4月、連絡会が現地調査したところ、麻生区東百合ヶ丘3丁目の企業所有地が大手建設会社に売却されていたことが判明、まさにそこが非常口建設地となり、トンネル掘削で定評のある大手建設会社が非常口工事と中央新幹線トンネル4工区をJVとして受注した。3キロ幅の中心線から離れた場所では環境調査は行われておらず、これらの事実から、方法書を作成する段階で中央新幹線の走行ルートや非常口建設地が決まっていたと考えるのが妥当である。なお、等々力で行われ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、何のために調査をしているのか住民には明らかにされなかった。

(5) 川崎市に対する「法対象条例準備書」は平成25（2013）年9月18日、川崎市長に提出された。市長は直ちに市環境影響評価審議会に諮問した。審議会へは市民意見へのJR東海の見解書が提出され、前述のように7回にわたって審議会が開かれ、平成26（2014）年2月19日答申がまとめられ、それを基に川崎市長は2月28日、法対象条例準備書に対する7項目、29の意見書をJR東海に提出した。

市長意見は「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、廃棄物について工事、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。

なお、「中央新幹線環境影響評価準備書」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平成26(2014)年3月25日までにJR東海に提出された。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、JR東海は僅か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。そして、同年6月5日に環境大臣意見、7月18日に国土交通大臣意見が示され、8月26日、JR東海は国土交通大臣に中央新幹線(東京都・名古屋市間)工事实施計画の認可を申請した。

(6) 川崎市市内では添付資料1に示すように、北部(宮前区、多摩区、麻生区)で気管支ぜん息患者が急増している。また、北部の気管支ぜん息患者が北部を南北に縦貫する市道尻手黒川線沿いに多いことも特徴で、汚染物質が溜まりやすい地形であることが指摘されている。気管支ぜん息の原因はアレルギーなどが主因だとする専門家もいるが、PM2.5や浮遊粒子状物質、自動車の排気ガス(窒素酸化物)が主要因であると考えられる専門家が多い。川崎市南部では高度経済成長期に、臨海部の国道を走る工事車両の走行や京浜工業地帯の工場排煙が原因で住民が気管支ぜん息となり多くの犠牲者を生んだ。それを教訓として市と市民が協力して1988年につくられたのが川崎市環境影響評価に関する条例であり、そこに規定された二酸化窒素(N₂O)の環境基準は、国の「0.04~0.06ppm」を基準値にしつつも、環境目標値で0.02ppm以下を目指すと規定している。

「法対象条例準備書」は、中央新幹線工事関連の建設機械の稼働や、140万台という中央新幹線工事車両の走行による大気質への影響については、環境影響評価法に基づく予測評価の対象になっていないとして記載されていない。これは川崎市民にとっては信じがたいことである。データの作成にあたっては、非常口周辺はもちろんのこと、県道尻手黒

川線や国道246号など、市内の幹線道路の主要交差点などで長期にわたる常時観測が必要であるが、JR東海はそのような丁寧な環境影響調査を行っていない。

2. 工事計画の改変～規模の拡大や工期の短縮

(1) 川崎市に示した中央新幹線法対象条例環境影響評価書は、条例準備書について194箇所にわたり訂正や修正を列記している。しかしながら、「表現の適正化」が「誤記の修正」がほとんどであり、環境保全措置の改善は皆無であり、市長意見や市民意見、説明会での住民からの切実な要望を全てと言えるほど無視したものであった。JR東海の工事実施計画の認可申請に対し、国土交通大臣は平成26(2014)年10月17日承認した。

川崎市内でも平成29(2017)年1月14日、15日の2回、麻生区で東百合ヶ丘非常口新設工事説明会、3月4日、5日、7日の3回、宮前区で梶ヶ谷非常口新設工事説明会を実施した。その際、説明会参加者は会場入り口で渡された説明資料で初めて具体的な工事内容を知らされることになった。連絡会としてJR東海に説明会の事前に工事説明資料を周辺住民に配布するよう求めたが聞き入れられなかった。説明資料には工事ヤード内の非常口位置などは示されていたが、どのような規模の施設が設けられるのかその位置や規模が不明確な簡単な見取り図だけで、工事ヤードの全体像が立体的に示されなかった。そのため参加者には、工事によりどのような影響がもたらされるか想像も出来なかった。

(2) 何よりも驚かされたのは非常口工事規模に拡大である。準備書での説明では非常口の口径30mを基本とするとしていたが、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。口径が大きくなれば、切土量も格段に増えるし、それを運搬するための工事車両数も増えることになる。また、工事規模は拡大し、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を採用するとなったが、常に周囲の地中に圧搾空気を追売り続けることで地下水への影響が懸念され、新たに周辺1km以内の井戸や地下水の調査を実施することになった。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、月1日程度700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。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、規模も位置も不明のままだった。

(3) そして、工事説明会で判明したのは工期の1年短縮である。工事計画書では川崎市内の工期は非常口が3年、トンネル掘削に8年、計11年となっていたが、説明会資料では非常口とトンネル工事を1年ダブらせて、工期を10年にするというもので、その結果、工事車両の走行時間も午前8時～午後5時だったのが午前7時から午後6時までに拡大されるなど、工事密度が高まり、住民生活や自然環境への負荷が大きくなると想定される。工事説明会で初めて、これまで説明もなく、住民が知りえなかった工法変更や非常口周辺への影響について公表し、周辺住民の理解や納得が得られないまま、説明会直後に工事の着工を強行した。両非常口工事の工期短縮について、JR東海は説明会終了後、工事計画

の変更を国交省に提出している。また、両非常口工事の環境保全計画書を公表したが、工法の変更や工事規模の拡大に伴う影響調査の実施や環境保全措置の追加は示されていない。

環境影響評価手続きが終了した後で工事規模を拡大したり、工期の短縮により工事密度を高めたりする手法は環境影響評価法の理念を貶める市民への背信行為である。

3. 中央新幹線工事に関わる新たな問題

(1) 川崎市長は条例準備書についての意見で、川崎市内では大規模事業が行われ、また今後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いて事前調整を行うよう求めた。現に、中原区の武蔵小杉周辺では高層マンション群の建設工事が行われており、また、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ることになっている。集中豪雨の際、地表の水を地下に一時的に流す貯水管トンネルを建設する事業である。梶ヶ谷非常口新設工事説明会で、参加住民から、「私たちに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への影響は無いのか」という質問があった。これに対しJR東海は「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平成19年であり、平成29(2017)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。JR東海は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ことになる。JR東海は、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。

(2) 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カ所近接して交差することになることが分かった。JR東海や市水道局の公表によるのではなく、一市民の調査で分かった事実である。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1.4mのリニアの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リニア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ウ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JR東海に求めているが、この導水管問題についても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可能性がある。この導水管は下流で横浜市と川崎市の共用導水管になる

(3) 新たに建設するトンネルが前述の導水管やインフラ設備に利用するトンネルと近接交差する場合について、平成30年3月国土交通省が示した大深度地下使用指針・同解説では、「5.6大深度地下施設に近接して設置する場合の対応」では、離隔に応じて以下の技術的検討を行うものとして、以下記している。

- ①離隔が1D（Dは新規に設置する施設の外径）以上の場合、原則として技術的検討を省略することができる。
- ②離隔が0.5以上1D未満の場合、地山の条件、施設相互の位置関係、施設の用途、施設の外径、施工状況等を考慮し、必要に応じて技術的検討を行う。
- ③離隔が0.5未満となる場合には詳細な技術的検討を行わなければならない。

東京外環道の大深度工事では下水管に損傷を与えたことが判明しており、川崎市に飲料水を供給する二本の導水管との関係では、大深度ではないが相模原市内の二か所のリニアトンネル工事が上記の②と③に該当する。川崎市上下水道局は、JR東海と事前協議はしていると言っているが、私どもが求めた協議内容の内容を明らかにしていない。

国交省の大深度工事技術指針・同解説は最後にこう記している。「なお、近接施工によるトンネル相互影響に関しては、地山の条件、施設相互の位置関係、施設の用途、施設の外径、施工状況等の要因が複雑に影響し合い、また、大深度地下における近接施工事例は少ないことから、現状では未解明な点が残されている。したがって、大深度地下における近接施工の事例が増え、新たな技術的知見が蓄積された時点で、ここに定めた離隔距離の考え方について見直す必要がある」。

4. おわりに～「リニア新幹線は川崎市にメリットが無い」

平成25（2013）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、リニア新幹線事業を管轄する市まちづくり局交通政策室の課長が挙手をし、「リニア新幹線は川崎市に何のメリットも無い」と発言し、JR東海に見解を求めた。JR東海は「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」と回答しました。中央新幹線の神奈川中間駅は相模原市のJRと京王線の橋本近くになり、開業すれば新横浜停車の「のぞみ」の6～7割が中央新幹線に移行する見通しです。JR東海もそういう計画を示しています。そうなれば人口が150万人までに集中する川崎市はじめ県東部の市民は、「のぞみ」停車が新横浜駅の使い勝手が悪くなるし、リニア新幹線を利用しようとするれば時間のかかる橋本まで行かなければならないので、逆に不便になることは明らかです。リニア新幹線の品川・名古屋間の運賃についてJR東海は東海道新幹線の運賃の700円増しと言っていますが、アメリカのリニア（マグレブ）新幹線計画の説明では「在来鉄道の6倍という」説明であり、市民からは「リニアは金持ちの乗り物だ」と批判されています。日本のリニア新幹線も開業時にとてつもなく高額な運賃に変わる可能性を否定できません。

また、前述の課長は市民にとって憩いの場を創設する予定はないか尋ねたが、JR東海

は、等々力非常口完成後は緑地化するが、そこを市民が利用することはできないと説明会で答えています。リニア新幹線はメリットが無いどころか、大規模工事により騒音、振動、交通事故、大気質の悪化などこれまでに無かった迷惑を市民に与える施設になります。

JR東海は梶ヶ谷非常口説明会の終わりに「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。中央新幹線がどこを通るのか、工事はどのように進められるのか、工事の影響を最大限抑えるためにどのような対策を講じるのか、工事ヤードにはどのような施設がどう配置されるのか、工事車両はどのルートを走行するのか、建設発生土や廃棄物はどこに運ぶのか、こうした肝心なことが殆んど明らかにされないまま、環境影響評価が行われ、市民の理解も進まないまま大深度トンネル工事が強行されようとしています。

これまで述べてきたように、川崎市における中央新幹線事業の環境影響評価は事業ありきで進められ、国の環境影響評価法の理念を無視し、川崎市の環境影響評価に関する条例の精神を踏みにじるものです。リニア新幹線工事は中止し、環境影響評価をやり直すべきです。

以上