

リニア（中央）新幹線準備書に対する沿線24自治体首長意見の概要

東京都、神奈川県、山梨県、長野県、静岡県、岐阜県、愛知県は、昨年10月に公表された中央新幹線環境影響評価準備書（JR東海）の公表を受け、それ以降の意見募集、公聴会、環境影響評価審査（アセスメント）を経て、今年3月25日までに知事名でJR東海に意見書が提出しました。

知事だけでなく、東京都では町田市長、港区長、品川区長、大田区長、世田谷区長、神奈川県では、横浜市長、川崎市長、相模原市長、愛川町長、長野県で、飯田市長、大鹿村村長、静岡県では、静岡市長、岐阜県では、中津川市長、可児市長、愛知県では、名古屋市長、春日井市長、小牧市長が知事あてに意見書を提出しました。以下は、環境影響評価項目別に上記24自治体首長の主要な意見を整理したものです。市長村長は各都県知事あてに意見書を提出する手続きになっていますが、すでに知事意見書と一緒にJR東海に提出しており、JR東海はそれに配慮し環境影響評価書を作成、国土交通大臣に提出することになります。

1. 事業計画

- 準備書において対象事業実施区域とされた地域は、南アルプスをはじめとした雄大な山岳、豊かな森林、そこで育まれた清らかな水など、四季の変化にとんだ全国でも有数の美しい自然に恵まれており、古くからその恵みを生かした伝統的な生活が営まれ、中山道や天竜川などによる人々の交流を通じて特徴的な文化が形成されている。この美しく豊かな自然と文化は長野県民の貴重な財産であり、誇るべき環境を将来の世代に引き継いでいくことは、現在を生きる我々に課せられた責務である。（長野県）
- 「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」計画は、全国新幹線鉄道整備法に基づく工実施計画の認可時点で、まず本線や駅の位置が決定され、その後に詳細な事業計画・工事計画が策定されるため、環境影響評価準備書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。（名古屋市）
- 中央新幹線の建設は、国全体の社会・経済・文化等に大きな変革を与えることが想定される事業であり、市民、企業をはじめ多くの関係者の理解と協力を得ながら事業を進めて行くことが大切である。このような視点から、事業者は、他の大規模事業の模範となるように真摯に環境影響評価に取り組むことによって、本事業が真に環境に配慮された事業になりうるものとする。（名古屋市）
- 本事業は、技術的にも規模的にも日本のトップ企業である事業者が実施する、法施行以降で最大規模の事業である。そのため、環境影響評価についてもトップランナーとして実施することが、企業の社会的責任として求められていることを強く認識し、最低限の主務省令で示す基準を満たせばよい、10年以上前に実施された整備新幹線における環境影響評価と同様の手法等でよい、などという姿勢は適切でないことを十分に踏まえた上で、今後の環境影響評価手続きを進めること。（長野県）
- 本事業に対し、これまでの環境影響評価手続きにおける市民等からの意見の提出、事業者説明会での質疑、公聴会での意見陳述をはじめ、本市が開催した次期総合計画の策定に係るタウンミーティング等においても、環境保全の見地からの意見のみならず、事業の必要性やその意義、採算性、国、自治体や国民の直接的又は間接的な費用負担、大規模災害への備え、営業運転中の事故時の避難方法に係る意見、疑問等が多数寄せられている状況である。また、列車走行に必要となる電力の安定的な確保について、広域的かつ甚大な震災時への対応も含めた供給体制を確立するなど、事業者が主体的に検

討を進めることが必要である。本事業は多くの乗客を安全に輸送することを目的とした公共的な事業であることから、事業者は使命感を持って、本事業の計画内容をはじめ、これら諸課題への対応方針等を丁寧に説明するなど積極的な情報公開に努めるとともに、地域住民その他関係者の意見等をできる限り把握し、誠意をもって望み、理解と納得を求めていくことが極めて大切である。(名古屋市)

- 磁界をはじめとした新たな技術・システムやトンネル区間における災害への対応については、不安に感じる市民もいるので、新たな技術・システムの安全性やトンネルにおける安全対策等を事業実施前に十分説明を行うとともに、不安の解消に努めること。(相模原市)(飯田市)
- 中央新幹線の整備に伴い、事業に影響を及ぼす既存公共施設(道路、河川、水路、上下水道、公園等)の機能回復を行うこととなるが、準備書ではその環境に及ぼす評価がされていない。(飯田市)
- 鉄道施設の具体的な位置や規模、工事の施工ヤード等が示されていない。また、周辺環境への影響や環境保全措置についても、影響の範囲や措置の内容など、具体的な記述が不足している。(東京都)
- 車両基地を設置する地域については、鳥屋地域の集落や鳥屋小学校・中学校が存在するとともに、自然公園や自然環境保全地域が周辺にある。このような地域に、工事期間が10年以上、また、非常に広大な面積の施設が設置されることは、周辺及び設置地域における生活環境や串川をはじめとする自然環境へ多大な影響を与える。(相模原市)
- 準備書に示された車両基地の概要が明確ではなく、また、予測・評価の結果も地域住民の不安を解消するまでの情報に不足があるため、事業の実施に当たっては、地元自治会や教育施設等各関連団体へ工事中における影響やその対策について十分な説明を行い、対策については意見を把握した上で進めること。(相模原市)
- 発生土置き場など具体的な位置や規模等が明らかにされていない施設について、周辺環境への影響が懸念されることから、新たに環境影響が生じるおそれがある場合には的確な調査及び予測・評価を行うこと。(東京都)
- 地元自治体及び地域住民の理解と協力が得られるよう、工事を開始するに当たっては、あらかじめ、関係市町村及び工事用車両が相当数通過する市町村や道路管理者等関係機関と十分協議を行い、工事用車両の規格、道路の通行時間、1日の通行台数など、地域の環境に及ぼす事項に対する配慮等を記した環境の保全に関する協定等を締結すること。(長野県)
- 事業者は、「平成25年9月に公表された南アルプスユネスコエコパークの計画では、当社が計画している非常口や発生土置き場などはすべて居住や経済活動が可能な移行地域に含まれております」(準備書に対する意見の概要及び当該意見についての事業者の見解p31)として、ユネスコエコパークの登録理念との整合性は図られているとの認識を示している。しかし、トンネル工事に伴い地表時に露出する構造物の存在は、多様な生態系を損ない、そこを生育・生息エリアとする動植物の観察や教育を妨げることになる。また、堆積残土や河川の汚濁が山岳・溪流景観を喪失させ、狭い山道を行き交う工事車両の往来がエコツーリズムや観光客の来訪を困難にするなど、その深刻な影響は移行地域のみならずエコパーク全体の機能喪失につながり、本来の目的の達成を妨げることになる。(静岡市)
- 山梨県、静岡県、長野県の3県10市町村では、南アルプスにおける将来の自然遺産登録を目標に、ユネスコの生物圏保存地域(ユネスコエコパーク)及び世界ジオパークへの登録を目指しているため、関係する市町村の意向を踏まえ、本事業の実施がユネスコエコパーク及び世界ジオパークの登録に影響がないよう十分留意すること。(長野県)

- 南アルプスのユネスコエコパーク構想等に関しては、登録申請事務局である南アルプス市をはじめとする関係する市町村と定期的に情報共有、協議を行う場（開発調整会議等）の設置について、関係する長野県、静岡県、山梨県及び市町村と協議すること。（山梨県）
- 県内においては、山岳部の非常口が11箇所計画されており、他県と比べて最も多い。環境負荷を低減する観点から必要最低限の規模及び数にすることが必要である。非常口の規模、位置及び数について、地形やトンネルの施工計画、工事工程の確保、発生土の運搬の観点のみから必要性を判断するのではなく、環境への負荷をできる限り低減する観点から、非常口の数の削減などなどの見直しを行い、その経緯及び結果を評価書に記載すること。（長野県）
- 本事業計画地周辺には住居地域も多く、環境に関する安全・安心への要望が非常に高くなっていることから、周辺住民に対し、本事業の実施に伴う環境影響の程度や環境保全のための措置等について、十分な説明や情報提供を積極的に行い、住民が持つ不安の解消に十分努めること。（東京都）（横浜市）
- 計画の熟度や事業の進捗状況に応じて、事業計画や各種の調査結果等の情報を積極的に発信するとともに、その情報について、わかりやすく丁寧に説明するなどにより、住民の理解が深められるよう努めること。また、住民等からの環境に関する要望等に適切に対応すること。（愛知県）
- 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る。（川崎市）
- 本事業は、三大都市圏を結ぶ東海道新幹線とともに国土の大動脈の二重系化をめざす大事業で、三大都市圏を短時間で直結するなど、大きな期待がある一方、大気、騒音、水質、生態系などに与える環境影響も多岐にわたることが想定される。（神奈川県）
- 貴重な自然環境への影響を極力抑え、また、計画地周辺の住民の不安の低減に努め、理解を得ることが事業の実施にあたって不可欠である。（神奈川県）
- 本事業は長期間に及び大規模事業であり、現況を悪化させないことを基本として、環境に対する影響を可能な限り回避または低減するよう環境保全のための措置を改めて検討すること。（東京都）
- 車両基地の立地によって、地域の土地利用、交通計画、公共施設配置計画及び農業計画等が大きく変わるおそれがある。そこで、地元のまちづくりに協力するため、計画段階から事業の進捗に応じて具体的な事業内容を積極的に公表すること。（神奈川県）
- 車両基地は道路や線路とは異なり、面的整備であり、交通分断の検討のみではなく、地域の一体性や地域社会への影響を予測・評価すること。（神奈川県）
- 本事業の工事は10年以上の長期に及びものであり、川崎市内では、中原区をはじめ市内各所で、川崎市環境影響評価に関する条例の対象となる大規模事業が実施または予定されていることから、これらの事業との工期が重複することにより工事用車両の走行に伴う環境への影響が懸念される。このため、工事の実施に当たっては、他の事業者との間で連絡、調整を図るとともに、その工事の時点における環境に配慮された最新の建設機械や工事用車両を採用するなど最大限の環境保全措置を講じる必要がある。（川崎市）
- 名古屋ターミナル駅については、延長約1km、最大幅約60m、面積約3.5haの規模を想定して、開削工法により施工される計画である。このため、周辺地域に対し長期間にわたる大気質や水質への影響、騒音、振動等の発生による影響が懸念されることから、環境影響の低減に努め、地域特性に応じた適切な工事計画を策定すること。また、名古屋市ターミナル周辺では、本事業の工事期間と

概ね同時期に他事業による大規模な工事の実施が想定されるため、複合的な環境影響の低減に向けて、それらの工事実施主体との調整に努めること。(名古屋市)

- 本準備書では、東京都ターミナル駅、換気施設、工事ヤード等の具体的な位置、施設概要が明らかにされていない。また、工事の施工計画等について具体的記載がないため、調査内容及び評価の妥当性について判断することはできない。出来るだけ早急に、詳細な計画内容を明らかにし、住民説明会を開くこと。(港区)
- 本事業による東京都ターミナル駅供用後の駅利用者増加等に伴う交通量、騒音・振動の予測結果が出ていない。今後、歩行者が駅内外を円滑に通行できるよう予測・検討を行い、必要に応じて対策を講じること。(港区)
- 車両基地は面積が約50ヘクタールと大規模なこと、また建設発生土は1,140立方メートルと膨大な量に及ぶことから、環境保全措置等の内容について、住民に対し十分に説明を尽くすこと。併せて、現時点で具体化されていない事業計画等についても、明らかになった時点で住民への説明及び公表を行うこと。(神奈川県)
- 中央新幹線整備に伴い設置が予定されている保守基地及び工事施工ヤードについて、明確な大きさや内容が示されていないため、都市計画法に規定する開発行為に該当するか、現段階で判断できないため、これらの設置に係る計画を早期に提示し、関係機関と十分調整されたい。(飯田市)
- 事後調査について予測の不確実性が小さいこと及び環境保全措置の効果に係る知見が把握又は蓄積されていることなどから、環境影響評価法に基づく事後調査は行わないとしている。しかしながら、予測評価の妥当性に関する記述が不足しており、環境保全措置の内容が明らかにされていないことから、事後調査を実施し、事業の実施に伴う環境への影響の程度を把握するとともに、必要に応じて環境影響の程度が著しいことが判明した場合の対応方針を明らかにすること。(東京都)(相模原市)(山梨県)
- 事後調査については、動植物、生態系等の一部の項目のみ実施するとしているが、中央新幹線は新しい技術を用いており不確実性が伴うことや、工事も長期にわたることなどから、工事中及び供用時において、大気質、騒音・振動、微気圧波等の環境影響評価項目を適切に選択し、事後調査を実施する必要がある。(横浜市)
- 準備書においては、予測の不確実性の程度が小さく、環境保全措置の効果に係る知見が十分に蓄積されているという理由から、法に基づく事後調査を実施しないとしている環境影響評価項目が多い。しかしながら、本事業においては、そもそも事業計画の詳細が決まっておらず、予測条件や環境保全措置の内容が具体的に示されていない項目が多い。ついては、その不確実性の程度を改めて検討し、予測結果が環境基準に近いもの、寄与率が高いものなどより多くの項目で法に基づく事後調査を実施すること。(長野県)
- 準備書では多くの評価項目で「予測の範囲内」又は「改変による影響は少ない」とし、事後調査は実施しないとしている。評価書において事後調査を実施しない具体的根拠を明らかにすること。
(相模原市)
- 工事中及び供用後において実施する事後調査及びモニタリングの計画に関しては、遅くとも工事計画策定前までに作成し、県及び関係市町に報告するとともに、工事説明会等において地域住民に説明すること。(愛知県など各県)
- 工事開始前に、関係地域において工事説明等を行い、予測及び評価の内容や環境保全措置の内容につ

いて改めて周知を図る必要がある。また、関係住民の問合せ等の窓口として、川崎市内に環境保全対応の事務所を速やかに設置し、その周知を図る必要がある。(川崎市)

■評価書の作成、環境保全措置や事後調査等の計画の具体化に当たって、専門家から指導及び助言を受けた場合については、その内容、専門家の氏名等を評価書に記載するとともに、県及び関係市町に報告すること。(岐阜県)

■県が整備する環境監視体制へ参画し、調査結果の説明や、同体制の示す環境保全措置や助言を真摯に受け止め実施する等、積極的に協力すること。(静岡県)

■開業後に想定外の環境への影響及び安全性に関する問題が生じないよう、慎重な計画設計を行うこと。また、災害発生時に乗客が適切かつ速やかに避難できる誘導體制についての計画も示すこと。(中津川市)

■大雨等自然災害によりとんえる部が浸水した場合の具体的な対策を講じること。火災や事故等が発生した場合の消防隊、救急隊及び救助隊の進入経路及び消防設備等、活動の万全を考慮した施設や整備を計画すること。(春日井市)

2. 大気質

■環境保全のための措置を実施することにより環境基準を超過しないとしているが、工事の施行による大気質への寄与率は最大40.8%と高く、工事期間も長期にわたることから、より一層の環境保全のための措置を検討し、大気質への影響の低減に努めること。(東京都)

■各予測点で用いた気象及び大気質のデータの測定点を特定し、そのデータを採用した理由を示すこと。(神奈川県)

■工事中の非常口工事及び車両運行道路の大気質の定期的な測定と結果の公表、発生土運搬用のダンプカーの排出ガス規制適合車の使用を義務付けること。(大鹿村)

■建設機械の稼働に伴う二酸化炭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予想される1年間としているが、排出量を月ごとに示して、予測対象時期とした根拠を明確にする必要がある。(川崎市)

■同上の予測対象時期について、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の排出量が最大になると想定される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こと。(川崎市)

■本事業の川崎市内の工事に使用する道路には、大型自動車の通行が規制されている生活道路(市道王禅寺35号)が含まれており、10年以上の長期にわたり使用する計画となっている。このため、大気質への影響が懸念されることから、当該道路の走行を回避するよう、交通管理者、道路管理者等と十分な協議を行い、工事で使用する道路を選定すること。また新たに選定した道路については、大気質の予測及び評価の地点を選定し、影響の程度、環境保全措置等を評価書等で明らかにする必要がある。(川崎市)

■立坑(非常口)の工事箇所については、いずれも住宅地に近接しているため、法令の定める基準が守られることはもとより、周辺環境への影響が少なくなるよう工事方法や搬出、搬入ルートについて対応されたい。なお、市道2000号線は、交通量が多く混雑が頻発する現状であるため、工事車両の通行については別のルートを検討されたい。(町田市)

- 工事実施区域の近傍には、義務教育施設がある。建設作業に伴う粉じん等が教育施設の授業等教育環境に与える影響について予測・評価し、「学校環境衛生基準」に適合するよう、必要な環境保全措置を講じること。（相模原市）（飯田市）
- 供用後、鳥屋車両基地にボイラーを設置する計画について、環境影響評価の基になる排ガス量や窒素酸化物の濃度等は示されているが、数値の根拠が示されていない。また、排気口の位置も示されていない。諸元等による数値の根拠や排気口の位置を明らかにすること。（相模原市）
- 下市場地区は本村工事現場の玄関口にあたり、工事用車両の運行が1, 736台/日と予測されるため、大気質、騒音、振動の環境影響が重なり、住民生活への影響が非常に大きくなると予想される。当地区の車両の運行に係る環境影響を低減するため、狭隘な道路状況に合わせ車両の運行速度を40 km以下とし、住民が安心して生活できる環境保全措置を講じること。また、国道の代替ルートを検討し車両運行計画を策定し、事業説明会で説明すること。（大鹿村）
- トンネル工事期間中のトンネル坑口を排出源とした検討を方法書知事意見において求めた。それに対し事業者は、「適切に調査、予測及び評価を行いました」との見解を示しているが、準備書には、方法書知事意見で求めたことに係る記載がないことから、改めてトンネル坑口における大気汚染物質の排出状況についての予測を実施すること。（山梨県）
- 次の地点については、列車の走行に係る騒音の予測対象に加えるとともに、予測を実施し、検討の経緯及び結果を評価書に記載すること。①笛吹市御坂町上黒駒高架橋部分（実験線の真下に住宅）②笛吹市境川町小山実験線基点部分（防音壁の効果が期待できない）③甲府市上曾根町中道北小付近（防音防災フード設置しない橋梁構造）④中央市成島集合住宅・玉穂中央児童館（近傍を通過）⑤中央市布施（住宅が集中、県道3号との複合影響）⑥中央市臼井河原（住宅集中、新山梨環状線との複合影響）⑦南アルプス市藤田（若草なかよし児童館近傍、県道12号との複合影響）⑧南アルプス市藤田丁向地区（静穏な居住現況とかい離れた騒音レベル心配）⑨南アルプス市田島（静穏な居住環境とかい離れた騒音レベル）⑩国道52号中部横断道西側（大師地区への影響、複合影響）⑪南アルプス市甲西橋付近（国道52号と交差し複合影響のおそれ）⑫富士川町天神中條（防音壁が集落に近接）⑬富士川町最勝寺（地形の影響を考慮した予測必要）⑭富士川町高下（静穏な居住環境からかい離れた騒音レベル、地形が狭隘で以上伝搬の検討必要。（山梨県）
- 建設作業並びに資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、粉じん等大気質の予測において、いずれも環境基準等を下回っているが、これらの車両の通行が、地域住民に与える影響は大きいと想定されることから、春日井市内の各非常口付近において、一日最大800台とする大型車両の通行台数を削減するよう計画を修正すること。（春日井市）

3. 騒音・振動

- 騒音、振動に対する環境保全措置について「適切に処理する」としているが、具体的にその内容を明らかにすること。（神奈川県）
- リニアの走行時に発生する騒音は空力音が主であり、在来型の新幹線とは騒音の発生メカニズムが異なる。準備書に記載された防音対策の効果等を確認するためにリニア走行時の騒音の周波数特性及び発生源の騒音レベルに関する資料を作成し評価書に記載すること。（山梨県）
- 準備書では、供用開始後の中間駅周辺的生活環境に影響を与えることになる大気、騒音、振動はじめ

評価すべき項目について環境影響評価を実施していない。(相模原市)

- 資材及び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、車両走行ルートや学校等の配慮すべき施設との位置関係などに基づき適正に選定したとしているが、具体的な位置関係が不明確であり、その選定根拠を具体的に説明すること。(東京都)
- 建設機械の稼働に伴う騒音の予測対象時期を工事により発生する騒音及び振動が最大となる時期としているが、建設機械の騒音及び振動のパワーレベルの合成値を月ごとに示して、予測対象時期とした根拠を明確にする必要がある。(川崎市)
- 工事や工事車両の走行に伴う騒音の予測対象時期を工事により発生する騒音及び振動が最大となる時期としているが、建設機械の騒音及び振動のパワーレベルの合成値を月ごとに示して、予測対象時期とした根拠を明確にする必要がある。(川崎市)
- 工事や工事車両の走行に伴い発生する騒音について、一部の道路における騒音について5デシベルの増加となっている。5デシベルの増加はエネルギーとしては約3倍であり、また工事期間が10年以上と長く、工事や工事車両の寄与率が小さいとは言えない。現状と工事期間中のレベルを比較し、現状の環境に対する負荷を最小限にする環境保全措置を明らかにすること。(相模原市)
- 車両走行ルート周辺には住宅等が立地し、走行に伴い環境基準とほぼ同等になる地点も含まれる。より一層の環境保全のための措置を検討すること。(東京都)(名古屋市)(世田谷区)(中津川市)
- 本村の国・県道は未改良や未開通路線で狭隘なため、評価の環境類型は適当ではない。また、規制速度が60kmで予測されているため、予測騒音値が59~69dBで騒音の寄与率が8~18%と非常に高くなっており、このままの影響評価を受け入れることはできない。道路環境基準を本村の道路条件に合わせ65dBの類型に改め、規制速度を走行可能な40km以下にすること。振動についても寄与率が57~213%と非常に高くなっており、このままの影響評価をうけ入れることはできない。(大鹿村)
- 川崎市内では、非常口の設置工事に当たり、緑地、農地及び住宅地を通る工事用道路を設置する計画があることから、現況の緑地、農地等に配慮して工事用道路用地の絞り込みを行う必要がある。(川崎市)
- 相模原市緑区小倉及び緑区青山の橋梁の列車走行に伴う騒音について、予測は単独の走行を基に算出しているが、相互通行時に、仮にエネルギーが2倍になれば約3デシベルの騒音の増加が見込まれる。相互通行時の予測・評価も行うこと。(相模原市)
- 相模原市緑区小倉及び青山の予測地点で、供用時の列車の走行騒音が環境基準値を超えていることから、地域類型に応じた基準値との整合が図られるよう環境保全措置を着実にを行うこと。(神奈川県)
- 工事実施区域の近傍には、義務教育施設がある。建設作業に伴う騒音・振動が教育施設の授業等教育環境に与える影響について予測・評価を実施し、「学校環境衛生基準」に適合するよう、必要な環境保全措置を講じること。(相模原市)
- シールドトンネル工事の実施及び列車の大深度地下トンネル走行に伴う地上での騒音及び振動については、影響の程度を確認し、その結果を公表する必要がある。(川崎市)
- トンネル工事は夜間も行なわれることから、非常口の工事箇所における工事ヤードにおいては、その関連工事や付帯設備等の稼働による騒音、振動の発生が懸念される。このため、施工にあたっては地上部に設置されるプラント等からの騒音、振動の影響も含め、地上部への影響をについて十分配慮し、

適切な騒音振動対策を行うなど、周辺環境に十分配慮すること。(愛知県)(名古屋市)

- (非常口)開閉設備は列車が通過する前に扉を遮蔽することにより、山梨実験線で約10デシベルの騒音低減効果があることを確認しているが、調査地点、走行条件及び開閉設備の構造等が不明確であることから、これらについても明らかにし、騒音低減効果を図などで分かりやすく説明すること。(東京都)
- 換気施設の設置については、騒音、振動、低周波音等の発生に十分注意して行われたい。なお、送風機については、騒音規制法の特定施設に該当する可能性があるため、適切に対応されたい。(町田市)
- 鉄道施設の供用にあたっては、超電導リニアによる騒音・振動について、万全の対策が講じられるよう配慮されたい。(世田谷区)
- 列車の走行に伴う騒音については、地上における列車の走行が想定されないことから予測・評価を行っていないが、非常口(換気口)からの発生が懸念されるため、非常口における騒音レベルを予測・評価すること。また、事後調査を実施し、事業の実施に伴う影響を調査すること。(大田区)
- 準備書に係る区民の意見を踏まえ、工事に伴う騒音、振動等が生活に与える影響を最大限回避・低減し、区民が不安視している生活環境・住環境への影響について、丁寧で分かりやすい説明や情報提供を積極的に行うとともに、区民からの意見・要望の聴取に最大限努めること。(大田区)

4. 微気圧波

- 非常口緩衝工の予定位置を明らかにするため、予測条件である150メートルの緩衝工の位置を1万分の1の地図上に示すこと。(神奈川県)
- 微気圧波の環境保全措置について「適切に処理する」としているが、具体的にその内容を明らかにすること。(神奈川県)
- 単位としてパスカルを用いることは妥当だが、一般的に騒音や振動の評価指標としているデシベルによる表現を評価書に記載すること。(相模原市)
- 緩衝工端部中心から80mの距離で、基準となる民家近傍での微気圧波のピーク値は20パスカル以下と予測しているが、緩衝工からの距離が80m未満の範囲に住居が存在することが想定される。設定した基準値を満たすための環境保全措置を明らかにすること。(相模原市)

5. 低周波音

- 低周波音の環境影響評価は換気施設についてのみ行われているが、変電施設やトンネル坑口、あかり部分での発生も懸念されることから、予測・評価を実施すること。(相模原市)
- 調査に関しては次の事項を明らかにし、評価書に記載すること。①低周波音の影響を受けやすい構造の建物の分布状況について調査を実施すること。②実験線の防音壁区間における低周波音の発生状況を把握すること。③防音防災フード、高さ2.0mの防音壁、1.5mかさ上げした防音壁、それぞれの措置の低周波音の周波数ごとの透過損失。(山梨県)
- 評価を行うに当たり、低周波音(空気振動)については、基準の有無に関わらず、列車の走行に係る苦情の発生が懸念されることから、「低周波音の測定に関するマニュアル(平成12年10月)(環境庁大気保全局)」中の「図-4. 2低周波音の知覚と低周波音による建具応答の領域区分(p12)」の閾値以上となるか否かについても予測地点ごとに検討すること。(山梨県)

■低周波音については、発生源として換気施設のみを対象としているが、他の鉄道施設において発生しないとする根拠を示すこと。(中津川市)

6. 水質

■切土工やトンネル工事等に伴う公共用水域への影響について、目黒川や呑川など城南河川水系においても予測地点として設定しているが、現地調査においては片平川や小野路川など鶴見川水系しか調査を実施していない。城南河川水系を現地調査地点として設定しなかった合理的理由を説明せよ。

(東京都)

■以下の地点において水質の調査、予測及び定期的な水質検査を実施する旨を評価書に記載すること。

①山梨県駅周辺。②甲府盆地南西部(南アルプス市)の温泉地帯。③巨摩山地十谷地区内(富士川町)の温泉地帯。(山梨県)

■工事によるアルカリ排水は中和処理等の対策により排出するとしているが、各工事ヤード等から排出が想定される水素イオン濃度と排水量を予測し、排出先の公共用水域の現在の濃度と比較した環境評価を実施すること。(相模原市)

■過去に対象事業実施区域内において、黄鉄鉱に起因して残土処理場の排水管から酸性水や重金属が排出された事例が発生していることから、地域住民の酸性水に対する不安や懸念は大きく、その不安の解消には適時適切な情報の提供が肝要であると考えます。(可児市)

■薬剤注入工法による施工については、地下水汚染の可能性があるので、使用する薬液の種類、性状、使用量等を明確にした上で、必要な環境保全措置を検討し、実施すること。(岐阜県)

■山岳部の工事ヤードについて、周辺が斜面である場所では雨水が集中することが予想される。工事ヤードからの土砂の河川への影響を極力少なくするための環境保全措置を明らかにすること。

(相模原市)

■大深度地下の利用にあたっては、環境保全についてとくに配慮する必要があることから、「大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針」および「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、工事施工中の影響の程度について、可能な限り定量的に予測・評価すること。(東京都)

■「切土工又は既存の工作物の除去」、「トンネル工事」及び「工事ヤード及び工事用道路の設置」に伴い発生する濁水等について、排水の性状・量及びその根拠を示し、具体的な処理方法及びその効果について、定量的な予測・評価を行うこと。また、排水先河川への影響が大きいと懸念される山岳部については事後調査を行うこと。(神奈川県)

■排出先の河川は富栄養化が問題となっている津久井湖に接続していることから、富栄養化(全窒素、全燐)に係る影響についても予測・評価を行うこと。(神奈川県)

■水質の予測値は準用する環境影響基準をわずかに下回っているが、予測条件で設定した河川流量は2回の現地調査結果のみから得た値であるため不確実である。串川及び串川支川の水質に対する汚濁負荷が増えることから、事後調査を行うこと。(神奈川県)

■当市の水道は分流式である。工事に起因し発生する排水については、現場内で排出基準を満足する水質まで処理し、河川へ放流されたい。放流に際しては、河川等の管理者と十分教護されたい。(飯田市)

■花崗岩類と成因的に関連を持つ鉱脈鉱床や断層沿いの鉱徴地には、砒素鉄鉱や砒鉄鉱を伴うものがあ

り、分解生成物に有毒なヒ素化合物が含まれる可能性があるため、影響が及ぶと予想される地域一帯で使用されているすべての井戸や放流水の水質について影響を確認すること。（中津川市）

7. 地下水の水位

- 現地調査において、重金属等の溶出量試験により6地点でヒ素など指定基準を超過し、また、酸性化可能性試験により5地点で酸性化の可能性があることが確認された。切土工やトンネル工事等により発生する建設発生土の仮置き場における周辺地下水への影響について、「建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル（暫定版）」を参考に、可能な限り定量的に予測・評価すること。（東京都）
- 地下水の流動阻害は、工事によって地下水流を遮断する過程で生じることが多いため、地下構造物周辺（地下トンネル、非常口等）を対象に、非定常における地下水位の変化の程度について科学的に説明すること。（東京都）
- 資料編に示された地下地質のモデル縦断図には駅の地下部分や地下トンネル等の構造物や、地層のモデル化についての考え方が明示されておらず、予測の妥当性について判断することができない。従って、地下地質のモデル縦断図に地下トンネル等の構造物を記載するとともに、地下水位のシミュレーションにおける地層のモデル化の方法など、予測に用いた諸条件を明確に示すこと。（名古屋市）
- 700人程度の工事従事者が、十数年の長期にわたり生活することによる汚水や生活排水は莫大な量であり、極めて清澄な大井川の源流に影響を与えることは明らかである。（静岡市）
- 大田区内に計画する非常口及び地下トンネルの近傍には、都民にとって貴重な憩いの場である洗足池があることから、工事施工中及び工事完了後において、洗足池の湧水及び周囲の地下水に与える影響について予測・評価すること。（相模原市）
- 非常口（山岳部）について設置箇所は示されているが、非常口から本線までのアクセス路が示されていない。アクセス路については、地価の構造物であり、地下水や水資源をはじめ周辺環境への影響を及ぼす可能性がある。アクセス路の構造や位置を明らかにした上で、評価すべき項目を選定し、予測・評価を実施すること。（相模原市）
- トンネルの存在に係る地下水位の予測検討範囲について、概ね計画路線を中心とした1 kmの範囲で設定されているが、山梨実験線における水枯れ等の影響範囲を踏まえた地下水脈の広がりや地域での地下水の利用状況を十分把握した上で予測・評価を実施すること。（相模原市）
- 非常口の掘削工事等や大深度地下トンネル工事の実施に当たっては、より詳細に地質及び地盤の調査を行い、その結果を踏まえて、工事の施工計画、施工方法及び施工管理に十分配慮する必要がある。（川崎市）
- 市内東部地域においては地下水を利用している事業所や亜炭砕石跡が存在していることから、工事に伴う地下水の水質・水位の変化や亜炭採掘跡の地盤沈下等、市民生活への影響を回避するよう万全を期すこと。（小牧市）

8. 水資源

- 河川上流部での毎秒2トン程度の水量減少は大きな変動値であり、自然環境や下流域の生活・経済活動をはじめ、様々な影響が懸念される。そのため、本事業の実施に当たっては、現状の水質、水量を

確保するための環境保全措置を講じ、その具体策を評価書に記載すること。(静岡市)

- トンネルの漏水防止対策や、施設内の湧水を大井川へ戻す対策をとること。(静岡県)
- 大井川の流量を減少させないための環境保全措置を実施するとともに、河川流量の観測を直ちに開始し、工事完了後も恒常的な状態になる時期まで実施すること。(静岡県)
- 大鹿村の地質はほとんど破碎帯のため、トンネル工事及トンネルの存在により地下水位が大きく低下する恐れがあり、周辺環境や生態系、住民生活に大きな影響を及ぼすことが予想される。さらに準備書により小河内沢川の河川流量がトンネル完成後に34%減少するという予測結果は異常な数字である。(大鹿村)
- 水資源への影響に係るシミュレーションの結果については、1桁以上の誤差があり、特に流量が小さい時に誤差が大きくなっている。また、シミュレーションのパラメータとして採用している透水係数が一般的な数値と比べて小さい値となっており、シミュレーションの信頼性に欠けている。そのため、その計算結果を基に水資源への影響が小さいとすることは慎むべきであり、評価書においてシミュレーションの精度を踏まえた予測評価結果の記載をすること。(長野県)
- 山岳トンネルの掘削工事を断層由来の地質境界部分で行う場合は、断層に沿って大量の地下水がトンネル内に湧出することにより、周辺や離れた場所にある沢が枯れるおそれがあることなどから、「トンネル内に湧出する地下水はトンネル周辺の範囲に留まり、それ以外の真相の地下水や浅層の地下水への影響は小さい」と予測した理由を具体的に示すこと。(愛知県)
- 次の場所に調査及び予測地点を追加し、環境影響の程度について把握し、結果を評価書に記載すること。南川及び大柳川(富士川町)＝トンネルと交差もしくは近傍にあり、下流域の水利用への影響が懸念される地域。(山梨県)
- 相模原市内山岳部のトンネルルート付近には、井戸や沢水(湧水)を水源とする簡易水道や小規模水道が多数存在し、地域住民はこれらを用いて日々の生活を営んでいることから、工事により水源が枯渇した時の対応に時間がかかっては生活そのものが成り立たなくなる可能性がある。水資源の枯渇について具体的な環境保全措置の内容を示すこと。(相模原市)
- 相模原市域は県民の水がめである水源地域を抱えるとともに、地下水や沢水を生活用水や農業用水に使用している地域や相模川の河岸段丘には貴重な湧水が多くある。水環境の調査地点の選定に当たっては、専門家の意見だけでなく、地元自治会等の意見を把握した上で選定すること。また、水環境は、自然環境、特に生態系にも多大な影響を与えることから、地元で自然環境保全に関する活動をしている団体等の意見も把握すること。(相模原市)
- 春日井市水道事業が取水する地下水源が廻間町地内に5か所あり、工事により水源となる地下水位、水量、水質等に多大なる影響を及ぼすことが懸念されるため、工事開始前と工事開始以降の継続的な環境影響調査を実施するとともに、工事施工期間、実施状況等について、逐次、水道事業者と連絡すること。また、影響があった場合の補償等について、水道事業者と協議し対応を明確にすること。(春日井市)
- 道志川左岸の集落について、水道資源となっている井戸への影響の有無を確認すること。(神奈川県)
- トンネル工事に伴い地下水位が変動する可能性があり、トンネルの周辺には温泉・鉱泉や酒造所等地下水を利用する事業所も存在することから、広域的な影響だけでなく、局地的な影響も調査すること。その際は、ローム層の透水係数の地域差が非常に大きいことを十分考慮して予測すること。(神奈川県)

- 環境影響予測外であっても、荒川温泉、三正坊温泉、大河原水源などの重要な水資源が存在することから、事後調査箇所の選定にあたっては、地域住民が納得できるよう協議を行うこと。（大鹿村）
- 準備書においては個別の井戸に関する情報等が十分整理されておらず、地下水位の水位に関する調査・予測結果が総括的になっているので、事業実施による個別井戸への影響の有無の判断に資するため、高橋の水文学的方法で求めた予測検討範囲内に存在するすべての井戸について、利用状況や井戸深等を着工までに把握すること。（岐阜県）

9. 重要な地形及び地質

- 準備書資料編では、地下駅の地下に上総層群が分布しているとされているが、この地域の上総層群と中津層群の地下での分布は明らかになっていないはずである。上総層群が分布しているとした根拠を示すこと。（相模原市）
- 準備書資料編では、ほぼ同様の固結度の上総層群と中津層群の透水係数が大きく異なっている。一方、固結度が大きく異なる中津層群と小仏層群の透水係数が同じになっている。実際の岩石の硬さや固結度を考慮せず、堆積年代だけで透水係数を算出していると考えられるので、地下水の予測・評価を再度検証すること。（相模原市）
- 小渋河橋梁の設置にあたっては、重要な地形や景観、土地安定性の保全、河川・砂防上の問題等を考慮し、橋脚を用いない橋梁とするなど、地形改変をできる限り小さくする工法と工事施工ヤードの計画が必要であるが、環境保全や地形的な制約から困難である。（大鹿村）
- 準備書に記載されていない手賀野断層等の断層及び破碎帯に関する情報、断層等と地震との関係について、評価書作成時点で得られる最新の調査データ及び文献を踏まえて、評価書に詳細かつ正確に記述すること。（岐阜県）
- 南アルプスとその周辺地域の環境は、失ったら二度と復元できない重要で貴重な国民の財産であるため、この地域の影響をできる限り小さくする必要がある。（大鹿村）

10. 地盤沈下

- 地下トンネル工事における予測において、地下水位の低下による有効土被り圧の増加はほとんどないことから、地盤沈下はないと予測しているが、併せて今までで行われた大深度地下のシールドトンネル工事による地盤沈下の事例等について調査した上で、客観的に予測・評価すること。（東京都）
- シールドトンネルに必要な最小土被りは、一般的にシールド外径の1.0から1.5倍と言われている。シールド外径13mに対し、場所によっては、土被りが約10mと計画されている。小さな土被りで掘進を行う場合は、陥没、逸泥、噴発等の危険が高まることから、シールド工法を採用する区間について、施工による環境影響の予測・評価を行うこと。（神奈川県）
- 「地山が安定している」の根拠については、地質の横断面図及び縦断面図、ボーリング調査の結果、土質調査の結果及び圧密試験の結果を示し、地質の状況、断層の分布等を考慮した、多角的な考察により明らかにすること。（山梨県）

11. 土壌汚染

- 文献調査で把握した計画路線上のウラン鉱床に比較的近い地域及び地質が類似している地域にあって

は、事前のボーリング調査等においてウラン含有土壌の存在を含む地質の状況把握を行い、工事計画を定めること。(岐阜県)

- 発生土、掘削か所の湧水及び発生土置き場の流出水のウラン濃度の把握方法、管理を必要とするウラン濃度レベル、ウラン濃度が高い発生土等が判明した場合、の対応方法、放出されるラドンの把握及び管理を含めた対応方法等について、法令や既存事例を参考とするとともに放射性物質及び地質に精通した専門家の指導及び助言を受け具体的に定めること。(岐阜県)
- 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明らかにするとともに、現在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。(東京都)(長野県)
- 掘削工事の際に行われる薬剤注入では、周辺の土壌や地下水に影響を与えないよう、できる限り環境負荷の少ない工法で工事を行う必要がある。(横浜市)
- 予測では、自然由来の重金属等による影響は無いとしているが、平成25年10月、県南部地域において発生土を再利用した工事現場から自然由来の重金属が漏出するという事案が発生していることから、対象事業に起因する土壌汚染・地下水汚染を未然に防止するため、土壌及び浸出水・地下水等の継続的なモニタリングを実施する旨を評価書に記載すること。(山梨県)
- 名古屋市環境影響評価条例に基づき事業者により手続きが行われている「名駅一丁目1番計画南地区(仮称)建設事業」を始めとした名古屋駅周辺の他事業用地から砒素及びその化合物によるどじょうおせんが確認されているため、本事業についても地下掘削工事等に伴い汚染された土壌が発生するおそれがある。従って、汚染の有無の確認についての調査計画を適切に設定し、綿密な調査の実施に努めること。(名古屋市)
- 苗木・上松花花崗岩(苗木花崗岩、土岐花崗岩)分布域及びその周辺は、ウラン鉱徴地が含まれるため、掘削及び廃土処理にあたっては十分注意を払い、厳しい監視と管理体制を構築すること。(中津川市)

12. 日照阻害

- 各鉄道施設予定地において、教育施設、福祉施設、病院、公園等日照の確保を特に必要とする施設が周辺に存在することも考えられることから、これらの施設における日照について調査し、必要に応じて天空写真等による日影も状況を分かりやすく説明すること。(東京都)(川崎市)
- 相模川橋梁については、日照阻害の影響の範囲として距離が示されているだけで、周囲の住居に対する影響が具体的に示されていない。橋梁の形状について示すとともに、影響の範囲を図示すること。(相模原市)
- 冬至日において、真太陽時の午前8時から午後4時までの間に日影が生じると想定される範囲を図示すること。併せて、次の情報を当該図内に反映すること。ア、日照阻害が想定される範囲内にある学校、病院等の環境影響を受けやすい地域。イ、日影時間毎、市町毎に取りまとめた太陽光パネル設置家屋数。(山梨県)
- 日照阻害に係る予測結果が数値のみで示されているが、計画施設の高さ、形状等の予測条件を示すとともに、施設ごとに等時間日影図を示すなど予測結果をわかりやすく示すこと。(愛知県)

13. 電波障害

■大田区雪谷に計画する鉄道施設（非常口）は、その計画高さが平均地盤面から10m未満を予定しているため、現地調査の対象外としている。しかしながら、同施設の南側には第一種低層住居専用地域があり、高さ10m未満であっても電波障害が生じる可能性があることから、同施設について予測・評価すること。（東京都）

14. 文化財

- 北品川地区に設置する鉄道施設（非常口）の建設予定地やその周辺には、未周知の埋蔵文化財等が存在する可能性もあることから、既存建物の解体工事の範囲や工程等を踏まえ、必要な事前調査や保存方法について、教育委員会等関係機関と協議しながら事業を進めること。（東京都）
- 相模川橋梁周辺の大島地区には、段丘崖から流れ出る湧水や湧水を石組み等で囲い留め取水場としたヤツボと言われる場所が点在し、市登録史跡として登録されている。これらのヤツボは相模原の地形や特徴的な水利用のひとつを物語る貴重な文化財で、現在も水がわき出ているので、地下構造物による影響が懸念されるため、予測・評価の対象とすること。（相模原市）
- 計画路線や鉄道施設の予定区域及び周辺には、国、県及び指定・登録した文化財が存在していることから、その保存に影響ないようにすること。（相模原市）
- 中央市の上窪遺跡、平田宮第2遺跡は、出土品が中央市の指定文化財となっていることから、路線の詳細設計にあたり準備書に記載した「適切な構造及び工法の採用」の複数案を策定し、それにより、県及び市と協議すること。（山梨県）
- リニア中央新幹線の本市内の計画路線において、可児市久々利地内大萱地区を地上部としている路線計画について、次の観点からトンネル部に変更することを求める。遺跡としての古窯跡は、単に窯体部分だけでなく、灰原や作業場跡、工房跡などで構成される。また、「一体的に保護する」とは、古窯跡をとりまく谷や尾根の自然地形も、窯の稼働条件や燃料供給に関わる窯業活動の場として、古窯跡群の立地条件を物語る重要な要素であることから、国史跡指定を目指す範囲として捉えている。リニア中央新幹線が、隣接する牟田洞古窯跡と窯下古窯跡の間を、高架方式や掘割方式で地上部を走行することになれば、活動単位を考えるうえでの古窯跡群としての一体性が失われ、その立地条件を如実に示す地形等が改変されてしまう。これは、遺跡や文化財としての重要な価値を損なうものであり、影響は甚大である。（可児市）
- 可児市久々利大萱地区の地上部の計画路線については、県史跡指定地域及び周知の埋蔵文化財包蔵地には該当していないが、今後、橋脚、切取区間等の改変区域を可及的速やかに明らかにした上で、県及び可児市と協議の上、古窯跡に関する重要な遺跡の有無を確認すること。（岐阜県）

15. 動植物と生態系

- 移植や代替業などの不確実性の高い代償措置よりも、重要種への影響を回避した施設配置や造成計画を第一に検討するとともに、重要種の発育ステージや生態、地域特性を考慮して計画すること。（神奈川県）
- 地下水が地表に現れる沢等の周辺で、流水に依存して生育している植物は、地下水の枯渇等の影響を受けやすいため、環境保全措置及び事後調査を実施すること。（神奈川県）
- 事業の実施に伴い重要な種であるホンシュウカヤネズミの生息環境の一部は保存されない可能性があ

ることから、影響範囲内に生息する個体を隣接する類似環境へ誘導することにより、影響を回避しているが、具体的な方策等について記載がないことから、これらについて分かりやすく示すこと。
(東京都)

- 事業区域の近傍で絶滅危惧種のみぞごいが確認されていることから、繁殖の可能性について情報収集や追加調査を実施し、追加的な環境保全措置を検討すること。(神奈川県)
- 高等植物に係る重要な種及び群落の分布等の現地調査において、町田市内における非常口周辺しか調査を実施していない。このことから、品川区内や大田区内における非常口周辺を現地調査地点として設定しなかった合理的な理由を明らかにするとともに、必要に応じて補足の現地調査の実施等について検討すること。(東京都)
- 予測結果におけるハビタットの状況について、アズマモグラについては市街地の生態系、クヌギーコナラ群集については里地・里山の生態系について、対象としているが、現地調査においてアズマモグラ及びクヌギーコナラ群集は、市街地と里地・里山両地域の生態系において確認されていることから、それぞれの生態系について対象とすること。(東京都)
- 相模原市緑区の西部地域は、県内において生息個体数が極めて少ない重要種が多く確認されている。鉄道施設の工事及び供用による影響を受ける可能性が高いと考えられる。別表1※に示す重要種について予測・評価を実施し、その結果を評価書に記載すること。(相模原市)
※みぞごい、ヨタカ、ハチクマ、サシバ、アオバズク、ブッポウソウ、コサメビタキ、コムラサキ、ギフチョウ、ヤマブキソウ、フクジュソウ、オキナグサ、サツキ、イトイヌノヒゲ、フクロウ、ニホンツキノワグマ、タカチホヘビ及びシロマダラ、ナガレタゴガエル、ニホンキクガシラコウモリ、ホンドギツネ、ノスリ、アカハライモリほか、コマツカサススキほか、ヤマネ
- 相模原市緑区牧野5816番地付近はカタクリの自生地として県の天然記念物に指定されている。トンネルの掘削計画範囲は、自生地より距離はあるが、水環境の変化による生態系への影響に注意すること。(相模原市)
- 宮が瀬ダム東沢ピオトープを例示した写真が準備書に掲載されているが、このピオトープはフローで挙げられているような維持管理、モニタリング・評価及びそのフィードバックが行われていない。また、当初計画したものと異なる方向で整備され、維持管理も適切とは言い難い事例と認識される。ピオトープとして成功した事例を示し、その整備や維持管理方法について評価書に記載すること。
(相模原市)
- 約65ヘクタールの規模で設置される車両基地については、猛禽類の生息エリアの一部であって採餌場になっているものと想定されるが、その設置により広い範囲で採餌場が減少することに留意して、改変区域の範囲、設備及び構造物の配置等について慎重に検討すること。(岐阜県)
- 方法書知事意見において、列車の走行など鉄道施設の供用による、動物、植物、生態系に係る影響について検討を求めたが、「十分な知見が蓄積されておらず未解明な部分が多いことから、環境影響評価の項目として選定しなかった」(準備書)としている。しかしながら、環境省が、猛禽類各種の環境保全措置の検討のためとりまとめた「猛禽類の保護の進め方」(改訂版)においても、工事中の騒音に係る影響に対する配慮を求めていること、対象事業においては、防音壁または橋梁等の区間の騒音レベルは工事中の騒音レベルを上回り、環境絵の負荷は工事中より大きくなることから検討対象から除外

すべきではなく、改めて「列車の走行に係る動物、植物及び生態系への影響」を検討し、検討の経緯及び結果を評価書に記載すること。（山梨県）

- 実験線の延伸工事に伴い、減水もしくは枯渇した小河川や沢等における水生の動植物、両生類、爬虫類の生息・生育状況及び周辺の植生の変化等の環境の変化の状況を評価書に記載すること。（山梨県）
- クマタカについては、代替巢の設置による環境保全措置の実施は他の猛禽類と比べ困難であるので、環境保全措置の検討に当たっては、代替巢の設置以外の環境保全措置を講じること。（長野県）
- 環境保全措置として移植・播種を行うとしている重要種は、成功事例として示されている事例の信頼性が低いと判断される。そのため、環境保全措置の検討に当たっては、移植・播種以外の環境保全措置を優先的に行うこと。（長野県）
- ミソゴイの予測結果の「工事の実施により生息環境の一部が消失、縮小する可能性がある。なお、工事の実施に伴う夜間照明は、必要に応じて極力外部に向けないような措置とすることにより生息環境の変化は生じない。また、工事の実施に伴う排水は、必要に応じて汚濁処理施設及び仮設沈澱池を設置し処理することにより、生息環境の変化は生じない」との記載に代表されるように、「対象事業による影響（ゴシック部分）」と「環境保全措置により期待される効果（下線部分）」が混在するため、このような記載から、「環境保全措置により期待される効果」に相当する部分を環境保全措置の検討に移動し再検討すること。（山梨県）
- 環境保全措置を実施する種については、「生息環境の一部が保全されない可能性がある」と評価されたオオタカ、ノスリ、クマタカに限定され検討しているが、「同質の生息環境が広く分布しているため、生息環境は確保される」と評価された動物についても、現有の生息地を保全する方法として有効と考えられるので、先の三種の鳥類と同様に環境保全措置を採用されたい。（飯田市）
- オオムラサキは、国蝶であるだけでなく、里山の環境指標種として広く知られている。調査範囲でも多く生息が確認されていることから、大鹿地域の山地生態系、天竜川・飯田地域及び阿智・南木曾の里地・里山の生態系における典型性の注目種に追加し、予測及び評価結果を評価書に記載すること。（長野県）

16. 景観

- 「日常的な視点場からの景観の状況」の取りまとめは、各視点場からの眺望のうち、主に近景について取りまとめているが、地域の景観はその背景となっている山地、街並みなども含めて捉える必要があることから、背景となる景観を加味して再検討すること。（山梨県）
- 環境要素の区分の見直しについて、方法書知事意見では、本県における当該事業の特徴である、甲府盆地南部地域におけるあかり区間及び南アルプス地域における山岳トンネルの建設等を考慮し、「環境要素の区分」に「地域住民の生活の場への影響」及び「甲府盆地を眺望する山岳部等への影響」を追加するよう求めたが、主務省令に準拠したとして「環境要素の区分」の見直しを行っていない。（山梨県）
- 「地域住民の生活の場（日常的な視点場）」について、予測地点の選定は方法書知事意見において、現地調査、地域住民へのヒアリング、アンケート等により、候補地の一覧を作成した上で選定することとし、その検討の経緯を準備書へ記載するよう求めたが対応されていない。（山梨県）
- 近景（500m以内）に橋梁や高架橋がある場合の予測結果が、構造物の形状に関する説明のみであ

り、構造物の出現により景観資源や地域景観の背景となる山並みや街並みがどのように影響を受けるのか検討が行われないうまま、「景観資源との調和が図られている」としている。例えば、展望台から見ることができた南アルプス山系、ハケ岳等の景観が橋梁により阻害される事などについて客観的に記載すべきところが、「現在の景観に構造物が加わり、現在の景観と調和のとれた新たな景観となっている」という主観的な取りまとめになっている。(山梨県)

- 可児市久々利地内大萱地区における地上部路線による景観影響について詳細に把握できるように、準備書に記載された視点場だけでなく、高架橋に近い複数の視点場からの予測評価の結果についても評価書に記述すること。(岐阜県)
- 各鉄道施設予定地における非常口等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とともに、複数の眺望地点からのフォトモンタージュを作成するなど、地域景観への配慮について、分かりやすく具体的に記述すること。(東京都)
- 非常口については、景観へ配慮するとともに、建物の屋上緑化、壁面緑化等について検討する必要がある。(横浜市)
- 相模川橋梁については、その視認性や橋梁美のデザインの検討が重視されているが、橋梁と周辺景観との関係性についても検討した結果を明らかにすること。(神奈川県)
- 新たに建設されるリニア中央新幹線の橋梁の形状は、有識者による検討会により既存の景観に調和するようデザイン等に配慮したとあるが、その検討経過について評価書に記載すること。(相模原市)
- 10数年の工事期間は一時的とは言えない。仮設の工事道路やコンクリートプラント等を新設することが想定されるので、これらの施設の位置・規模や意匠等についても市の景観条例や景観計画に基づく配慮をすること。(相模原市)

17・人と自然とのふれあい活動の場

- 大田区内に計画する非常口の近傍には、良好な住宅地や地域住民の憩いの場である洗足池公園などがあることから、計画に際して、周辺環境との調和はもとより、地域の快適性やコミュニケーション活動等を阻害することのないよう、地域住民の視点に立った人と自然とのふれあいの活動の場の形成についても十分配慮すること。(大田区)
- 県立相原高校敷地内の樹林は、市街地にあつて景観的にも優れたものであり、市民の憩いの場としても寄与している。この樹林について、予測・評価し、必要な環境保全措置を評価書に記載すること。(相模原市)
- 主要な人と自然とのふれあい活動の場である名城東小公園内に換気施設を設置するとしているが、換気施設の存在による同公園の利用性への影響を小さいとした理由を示すとともに、必要に応じて、予測及び評価の結果を見直すこと。(愛知県)

18. 建設発生土及び廃棄物等

- 南アルプスの稜線部には、第四紀以前に形成されたと考えられる小起伏面が残存しており、扇沢源流部もその一つである。この小起伏面は、山梨県側からも静岡県側からも地すべり・崩壊による浸食が進み、面積が減少しつつある不安定な領域である。そこに、重量物である発生土を積み上げることは重力不安定を促進し、発生土を含め山体崩壊を促進するおそれがあり、下流部に重大な影響を与えか

ねない。また、発生土の運搬のため工事用道路（トンネル）を設置することは、発生土の増加や新たな環境変化を生むことになるため、同地での発生土の処理は回避すること。（静岡市）

- 非常口等の計画変更も含め、各発生土置き場の位置・規模等について事前に関係機関と協議し、対策を講じること。（静岡県）
- 建設発生土や建設廃棄物など副産物の発生量が膨大であることから、可能な限り再利用等の方法や数量について明らかにするとともに、それぞれ目標を達成するための方策について具体的に示すこと。（東京都）（神奈川県）（横浜市）（川崎市）
- 建設工事に伴い発生する膨大な建設発生土の処理・処分方法及び発生土置き場の具体的位置や規模等について不明確であることから、関係機関と協議の上、具体的な残土処理計画を早急に策定すること。（東京都）（神奈川県）（横浜市）
- 発生土置き場等について、現状では具体的な計画が無く、そのため調査・予測・評価が準備書には全く記載されていない。新たに発生土の保管場所及び処分場を建設する必要性が生じた場合、神奈川県土砂の適正処理に関する条例の対象となる規模のものについては、工事に当たり、適切な調査・予測・評価を行い、事後調査やモニタリングの結果を自主的に公表すること。（神奈川県）（名古屋市）（川崎市）
- 事業者は発生土の再利用に係る「他の環境への影響は無い」としているが、発生土の処分（再利用を含む）方法、処分先の確定により、運搬車両の運行経路及び処分・再利用先における環境影響が想定されるため、予測の前提条件が変わる大気汚染、騒音、振動等の生活環境への影響、動物、植物、景観等の自然環境等への影響を考慮する必要があることから、当該部分の記載を「運行経路の変更及び発生土の処分・再利用先の改変等により、生活環境及び自然環境に係る環境影響評価項目への影響が想定される」に修正すること。（山梨県）
- 富士川町高下、最勝寺地区の工事に伴う発生土のうち約230万 m^3 は、高下地区の変電設備（約3ha）及び保守基地（約3ha）の造成に使用するとしている。施設の設置には当該沢の全体的な造成（埋立て）が必要であることから、その造成面積（投影面積）は10haを超える恐れがある。準備書においては、当該部分においてどの程度の環境影響が想定され、どのような環境保全措置が検討されるのかを把握するのに十分な情報の整理が行われていない。（山梨県）
- 建設発生土の処分は責任の所在が不明確になる事例が非常に多く、過去には、津久井地域において住民とのトラブルが発生している。市では「相模原市土砂等の埋め立て等の規制に関する条例」を制定して建設発生土等について適切に処分することを義務付けている。この条例の適用除外となる場合であっても、その趣旨を踏まえ、条例適用時と同様に適切に処分すること。（相模原市）
- 建設工事に伴い発生する建設発生土及び建設廃棄物の予測について、これまでの施工実績を参考に発生量を算出しているが、その算出根拠が不明確であることから、参考とした施工事例と本事業との類似性等も踏まえ具体的に記述すること。（東京都）
- 建設工事で発生する建設汚泥等の建設廃棄物の量は、神奈川県内で約230万立方メートルと予測されている。膨大な量であるにもかかわらず、それらの処理・処分方法については、脱水処理による減量化や再資源化に努めるとの表現にとどまっている。具体的な再資源化の量、保管場所、処分地等について、早期に明確化する必要がある。（横浜市）
- 現段階で、廃棄物等の具体的な再利用先、量、保管場所、処分地、運搬ルート等が明らかになってい

ないことから、具体的な処理計画を策定する必要がある。(相模原市)

19. 温室効果ガス

- 準備書では、東京～大阪間の比較としてCO₂排出量が航空機の1/3として、環境負荷が小さいとの理由により、列車走行時における温室効果ガスを評価項目に選定していない。しかしながら、リニア方式の列車走行による使用電力は、東海道新幹線と比較して3～4倍とされており、新たな環境負荷が生じる。列車走行時における温室効果ガスを評価項目に選定し、東京～名古屋市間における使用電力量及びCO₂の排出量の予測・評価を行い、温室効果ガスの排出削減のための環境保全措置を明らかにすること。(相模原市)
- 鉄道施設の供用に伴う温室効果ガスについて、排出量はCO₂換算で年間80,000トンと膨大であることから、更なる環境保全のための措置を検討するなど、温室効果ガスによる環境影響の一層の低減に努めること。(東京都)
- 列車の走行に伴う温室効果ガスの排出量の算定について、全線開業時である東京都・大阪府間を対象にし、東京都・大阪府間の航空便の廃止を前提としているが、東京都・名古屋市間の開業時においては廃止されていない可能性も考えられることから、これらの交通条件を踏まえた上で、環境影響の程度について明らかにすること。(東京都)(神奈川県)(長野県)

20. 磁界

- 磁界の評価基準としてICNIRPの400mTを採用しているが、当該基準はペースメーカー等への影響が考慮されていないこと、及び準備書資料編において「1mTを国内のペースメーカーの承認基準としているため、列車運行に当たっては本承認基準を順守していく」と事業者自身が明記していることから、磁界に対する保全目標(自主基準)を1mTとすること。(山梨県)
- 列車の走行に係る磁界が生活環境に与える影響の程度について、事業者はこれまでも、測定結果の公表等により情報を公開しているところであるが、関係市町からは引き続き十分な説明と情報提供が求められていることから、十分な理解が得られていない状況にあるため、実験線での測定や走行開始後のモニタリング等を行い、その結果について分かりやすい内容により情報提供し、沿線住民の理解が得られるように努めること。(山梨県)(岐阜県)
- ICNIRPのガイドラインでは変動磁界の基準は周波数が高くなるほど厳しく規定されているので、走行中の車内における変動磁界については、ICNIRPのガイドラインに対する比率だけでなく、周波数成分の変動範囲を測定して、測定データを評価書に記載すること。(長野県)
- 超電導リニアの磁界の基準について、国際非電離放射線防護委員会(ICNIRP)のガイドライン等に基づき説明しているが、より平易な表現を用いるなど、事業との関連性について、関係住民が一層理解しやすいものとなるよう努めること。(東京都)(相模原市)
- 磁界の影響についてICNIRPの基準と比較しているが、磁界の長期的な被ばくにより人体に及ぼす影響、自然界に存在する磁界を超える場合の生態系に及ぼす影響等については知見が乏しく評価が難しい。このため、今後も磁界の影響について知見の収集に努め、必要に応じて適切に対応すること。(名古屋市)
- 列車の走行に係る磁界は基準との整合性は図られているものと評価されているが、健康への影響や動

植物の生育について懸念する意見があるため、第三者機関による安全性の再検証を行い、その結果を公表すること。(岐阜県)(中津川市)

■ 駅内及び車内各所に長時間滞在した場合の健康への影響について評価書に明示すること。(中津川市)

■ 磁界の分かりやすい説明につき、以下を提案する。

- ・ 磁界の影響について、水平離隔距離による減衰をビジュアルな図で作成する。
- ・ 横軸にコイルからの水平距離、縦軸に磁束密度をとり、予測値をグラフ化する。
- ・ 実測値をプロットするとともに、代表的な周波数(速度)を3つ程度選ぶ。
- ・ ICNIRPのガイドライン値を直線表示する。
- ・ トンネルや高架部を想定した垂直方向についても同様の図を作成する。(相模原市)

■ 誘導集電コイルや推進コイルにより発生するおそれのある電磁誘導障害の原因は電気鉄道のシステムとは異なることから、電磁波による電子機器への影響の調査に当たっては、従来のアンテナモデルだけではなく、リニアで用いる相当な電流の影響もあることを認識し、基準等に基づいて測定すること。(神奈川県)

■ 列車の大深度地下トンネル走行に伴う地上での磁界については、影響の程度を確認し、その結果を公表する必要がある。また、磁界の影響については、市民から不安視されていることから、身の回りにある家電製品等から発生する磁界と比較し分かりやすく説明する必要がある。(川崎市)

.....
以上は、リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会が収集・整理したのですが、各自治体首長の主要意見を抜粋したものであり、実際の意見数はこの何倍もの意見が出されています。共通しているのは、

- ① JR東海の環境影響調査がいかに不十分でずさんなものであり、予測・評価も著しく具体性を欠いていること、
- ② 準備書の基になっている調査結果は地域の特性を無視し、地域の歴史や文化、人々の生活に配慮していないこと。
- ③ 準備書の環境保全措置が一面的で、方法書段階での自治体首長意見に添えていないこと。
- ④ 準備書は、公共的企業として、環境に配慮する社会的責任が感じられないこと。
- ⑤ ほとんどの項目で事後調査やモニタリングをしないことは許されないこと、 などです。

知事はじめ自治体首長は、東京都を除く各県の期成同盟会の会長を務める立場上から、説明会や意見募集、そして公聴会での市民意見をすべて取り入れた内容とはとても言い難いのですが、それでもこそってリニア新幹線計画の不備を指摘せざるを得なかったのは、やはり疑問や不安を訴える沿線住民の声に一定の配慮をせざるを得なかったものと考えます。もし、首長意見を取り入れた評価書でなければ、工事着工はムリと考えるのが筋です。

私たちは、国交省に対し、大深度地下の使用や着工を認めないよう求めるとともに、環境省に対しても、環境悪化が懸念されるという沿線全体の首長意見に対し、きちんと応える姿勢をとるよう求めます。そして、JR東海に対しては、着工を急ぐのではなく、計画の再考・撤回を求めて行くことが課題です。自治体に対しては、首長としての意見に責任を持つこと、意見が取り入れない評価書は認めないことを求めます。