

知事意見・市長意見とJR東海評価書の対比検証

2014年7月 リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会編

リニア（中央）新幹線について、JR東海は2013年10月、「中央新幹線環境影響準備書」を発表し、東京、神奈川、山梨、長野、静岡、岐阜、愛知の沿線1都6県で縦覧、意見募集、説明会、公聴会を開催し、同時に各都県は環境影響評価審議会を開催した。そして、各都県知事と関係市町村は3月25日までに、審査書と首長意見書をJR東海に提出した。これを受けてJR東海は知事意見から1カ月足らずしか経たない4月23日、環境影響評価書を作成し、国土交通大臣に提出、現在その審査が行われている。

私たち連絡会は、評価書公表後、プロジェクトチームを設置し、首長意見が評価書にどのように反映されているかを検証した。以下は、主に神奈川県、相模原市長、川崎市長意見が評価書にどのように反映されているかどうかについて、その検証結果をまとめたものである。（一部と知事意見も含む）

評価書は知事意見に対し、JR東海の見解や本編、資料編の中で、準備書の内容を補充する形で環境保全措置を部分的に記載しているが、市長や町長意見には対応していない。そして評価書の内容は準備書の手直し程度に過ぎず、知事意見からわずか1カ月足らずで評価書がつけられた経緯から見て、基本的に準備書の内容を踏襲したものと判断せざるを得ない。

（ ）は知事意見など、■評価書の対応、★私たちの検証

1、事業計画など総括的な事項

(1) 評価書の作成にあたっては、事業の内容や環境への影響について、よりわかりやすく説明し、住民の不安解消に最大限努めるべきである。 (東京都)

工事期間が10年以上の長期にわたることから、事業を進めるにあたっては、具体的な工事内容、時期等について説明会等を適宜行い、地域住民の理解を得て行く必要がある。

(横浜市)

■方法書について58カ所で説明会を開催し、法に基づく説明会とは別に12回の説明会を開いた。沿線の意見や質問に迅速に対応できるよう、各都県に環境保全事務所を設置するなど、沿線住民に理解をもらえるよう、独自に様々な工夫と努力を積み重ねてきた。今後とも引き続き、理解を深めていただくよう、環境の保全に十分配慮して事業を進めて行く。

(JR東海見解書)

■区市を窓口に密接な連携をとりながら関係自治体等との連絡体制を整えるとともに、現在も環境保全事務所を設置しているが、地元住民の意見等を直接うかがう窓口を設置する。

(JR東海見解書)

<検証>

★説明会は時間的にも、質問数も制約され再質問が出来なかった。事業概要の説明は共通のもので地域の課題を明らかにするものになっておらず、「準備書に記載されている」との回答も多く回数は多くても、住民の不安を解消する内容にはほど遠かった。

★評価書には具体的にどこに窓口を設置するかを明確にしていない。単なる工事事務所になるおそれがある。

(2) 準備書においては、鉄道施設の具体的な位置や規模などが示されておらず、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らかになっていない。

(東京都)

■準備書で縮尺1万分の1の環境影響評価関連図に1mmの幅で計画の基本となる路線の位置を、また駅を中心位置を記載し、明確にしている。駅の規模やトンネルの幅については準備書第3章に記載し、対象事業の実施区域を明示した上で予測評価を実施している。

(JR東海見解書)

<検証>

★説明会では、路線について10mの誤差が生じると回答した。図面も20年近く前のものを使用しており、現在と異なるため極めて分かりにくい。

★中間駅、車両基地、変電所、非常口の施設配置や工事ヤード内の建設施設の配置、工事車両の出入り口についての詳細な図面が評価書に示されていない。

(3) 評価書の作成にあたっては、環境影響評価制度が、住民、事業者、行政が意見を出し合い、相互に理解しながら、より環境に配慮した事業にしていく制度であることを十分認識したうえで、本件事業に伴う貴職の社会的責任の重さを鑑み、本意見を十分に勘案し、住民の理解が得られるよう最大限努力することを求める。 (神奈川県)

■今後、神奈川県知事意見を十分勘案し、環境影響評価書を作成した上で事業説明会、工事説明会用地説明の場など、事業の各場面で住民の方々に説明し、必要な情報を公表するなど、

ご理解を得られるよう、引き続き、できる限り努める。

(JR東海見解書)

<検証>

★JR東海は環境影響評価に関して手続き部分だけを利用し、知事意見である条例の精神をないがしろにしている。説明会などの場で私たちが求めた必要な情報を開示していない。

★ルートや関連施設の位置が特定されたなら、その地域で丁寧な説明会を開くことが住民の理解につながるが、JR東海は説明責任を果たしていないし、理解を求める姿勢にない。

(4) 特に、車両基地の面積が約50ヘクタールと大規模なこと、また、建設発生土は1,140と膨大な量に及ぶことから、講じようとする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)

■具体的な位置、規模等の計画を明らかにすることが困難な付帯施設(発生土置き場等)については、影響検討の結果、環境保全措置の計画及び実施する場合の事後調査の結果について、関係自治体と調整のうえで、関係自治体

<検証>

★具体的な位置、規模等計画を明らかになぜできないのか理由が明確でない。JR東海は残土処理については自治体が窓口になって受け入れ先等を見つけるよう求めている。それが役割と考えている。県審査会委員の指摘を受けて自ら公共事業残土の県内受け入れ先をリストアップしたが、受け入れ可能容量は少なく、県外処理になるのは明らかである。最終処分場のあても無く工事を始めるのは、原発と同じで「トイシなきマンション」になる。また工事車両のルートも一部設定されているだけで、評価書に詳細は記載されていない。

(5) 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、事業の実施にあたっては、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。また、環境影響評価書の作成にあたっては、これらの指摘事項に対応して、具体的・個別的な補充を行い、分かりやすく記載する必要がある。

①他の大規模事業との調整、最新建設機械の導入。

②各環境影響評価ごとのモニタリングの地点、回数、時期を明らかにすること。

③工事開始前の工事説明会の実施と、関係住民の問合せ窓口の市内設置。

■事業調査に加え、環境への影響を確認するため、事業者の自主的取り組みとしてモニタリング等を実施して行く。事後調査については第10章、モニタリング等については資料編に記載した。モニタリングの調査地点等の選定にあたっては、予測値と環境基準等の差が小さい地点や寄与度の高い地点を選定して行く。工事期間中のモニタリング及び完成後の測定結果については、適切な方法及び時期に公表して行く。

①二次型、三次型建設機械の採用。

②地下水の場合は、工事着手前1年間月1回の水位観測。工事中は月1回の水位観測。調査地点は、井戸の分布状況、標高・地形・地質、トンネルとの位置関係等考慮の上、一定の集落単位で地点を選定。地域の意見を踏まえ、必要に応じて予測適用範囲の周囲でも実施。自治体からの調査の要請があった井戸についても検討する。(JR東海評価書)

<検証>

- ★モニタリングや事後調査については多くの知事意見で実施を求める声強い。しかし、JR東海の評価書の記載はなお具体的でなく、「必要に応じて」、「要請があれば」などの姿勢である。環境調査地点が少ないという知事意見の指摘には答えていない。
- ★この項のJR東海の評価書の記述は知事意見に対応したもので、川崎市長意見の②、③には何ら記述が無い。

2. 大気質

- (1) 予測結果には、使用する気象データの期間代表性や地域代表性に起因する誤差など様々な誤差が相当含まれていることから、誤差要因及び誤差の程度を定量的に示して説明すること。
(神奈川県)
 - 誤差要因を見込んで、予測値はほとんど変わらず、基準値に対しても十分小さな値である。
(JR東海見解書資料編)
 - 期間代表性に起因する誤差は4.9～12%、地域代表性に起因する誤差は6.2～20%。
(JR東海評価書)
- (2) 各予測点で用いた気象及び大気質のデータの測定地点を特定し、そのデータを採用した理由を示すこと。(神奈川県)
 - 各予測地点で適用した気象データ及び大気質データをまとめた表を第8章に記載した。気象データについては相関を確認したうえで一般環境大気測定局のデータまたは現地調査結果を採用し、大気質データについては現地調査結果を用いており、その旨第8章に記載した。
- (3) 工事用車両等の運行による影響について、予測地点と比べて急な勾配及びカーブがある道路の沿道にも住居があること、山岳部は道路の幅員が十分でない箇所があり、通常より発進・停止・加速等の頻度が増えると予想されることから、予測地点より条件が悪い場所の状況も踏まえて予測・評価を行い、結果を説明すること。
(神奈川県)
 - 道路勾配が評価結果に与える影響は小さい。
(JR東海評価書資料編)
発進・停止・加速等の頻度の増加による影響によって環境基準を上回ることはない。
第8章・環境保全措置に「車両の適正な運転」を追加した。
 - 発進・停止・加速等を含む非定時走行の場合の予測は、二酸化窒素で環境基準値の0.06ppmに対し0.17%程度、浮遊粒子状物質で環境基準の0.10mg/m³に対し0.01%程度の違いなので、影響は小さい。
(JR東海評価書)
- (4) 車両基地のボイラーの排ガスについて、審査会の予測に基づいた予測・評価を行うこと。
(神奈川県知事意見)
 - 神奈川県の規制基準を順守するため、低NO_x型ボイラーを使用する。
(JR東海評価書)
- (5) 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予演1対象時期については、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。
(川崎市長意見)
 - 評価書に、月ごとの排出量及び根拠の記載なし。
- (6) 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素濃度、浮遊粒子状物質及び粉じん濃度の測定については、

等値線図を描いて、環境の程度をわかりやすく示すとともに、建設機械の配置及び予測地点の濃度を当該地図の上に表示する必要がある。(川崎市長意見)

■評価書に建設機械の配置の記載なし。

<検証>

★準備書は工事ヤードの建設機械や設備の配置図を示さず、半径50mの等心円内の環境調査を行い、影響は小さいと評価していたが。建設機械や設備、車両の出入り口がどこに設置されるかで、影響は等心円で広がることはありえない。

(7) 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素濃度は、直近の住宅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、排出ガス対策が進んだ二次対策型または二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さら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的に把握するため、二酸化窒素濃度のモニタリングを常時実施する必要がある。(川崎市長意見)

■評価書にはモニタリングの常時実施の記述なし。「予測の不確実性は小さい」、「効果の不確実性は小さい」、「事後調査はやらない」(JR東海評価書)

(8) 建設機械の稼働に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質については、特定の短い時間に工事の影響が集中しないことから短期予測(1時間値予測)については予測対象にしていない。しかしながら、長期予測(年平均値予測)の結果よりも寄与濃度は高くなることが想定されることから短期的な影響の程度について、評価書で具体的に説明する必要がある。

(川崎市長意見)

■短期的な影響の程度について、評価書に具体的記述なし。

<検証>

★時間枠を拡大すればするほど化学物質の濃度は薄くなる。JR東海は大気質のみならず、他の項目でも日単位、年単位などに枠を拡大して平均値を低くしている。そうならば、光化学スモッグ注意報などは発令されないことになる。モニタリング逃れにもこの手法を使っている。

(9) 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必要がある。(川崎市長意見)

■準備書(川崎市)は市内非常口工事の年度別の車両走行数を記載していたが、その根拠については示していない。(評価書(川崎市)が提出されていないことから、準備書のままという方向だろう)。

(10) 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になっている。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協議を行い、工事で使用する道路を選定する必要がある。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設定し、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。(川崎市長意見)

■市道王禅寺35号については、運行ルートの変更を含め、交通管理者及び道路管理者と協

議を行い、更なる環境影響の低減に努める。また、資材及び機械の運搬に用いる車両の主要なルートにおいては、工事期間中のモニタリングを実施し、結果を公表して行く。

(JR東海評価書)

<検証>

★市道35号を回避して、工事車両が尻手黒川線から直接右折して、東百合丘の工事ヤードに方法を協議中と伝えられている。尻手黒川線の中央のゼブラゾーン(進入禁止ゾーン)に工事車両3台を駐車させ、順次工事ヤードに入る計画が検討されているようだ。初めにこの方策を立てたが問題があるので、市道35号を迂回ルートにしたのではないかについて、JR東海は最初から左折にこだわっていたとも言われている。しかし、片側1車線の道路に大型車両が何台も駐車したら、大渋滞が避けられないのでは。1日144台という清掃車の出入りにも影響が出るだろう。

★評価書では、建設機械の稼働が大気質に与える影響と、資材及び機械の運搬に用いる車両の運搬が大気質に与える影響とを別個に扱い、それぞれ環境基準を下回ると予測・評価しているが、観測地点で両者が複合した場合の影響を考慮していない。(環境基準 0.06ppm)
(例) 宮前区梶ヶ谷・・・ 建設機械=0.051ppm、運搬車両=0.049ppm 計 0.1ppm
相模原市緑区川尻・・・同 =0.056ppm 同 =0.029ppm 計 0.085ppm

3. 騒音(全般)

(1) 騒音・振動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)

■評価書には、二次型建設機械や排出基準に適合する車両の使用などと記載しているが、それ以上の具体策は無い。

(2) 地下駅周辺は、人口の密集地域であり、高度な土地利用が図られている地域である。工事中の粉じん、騒音、工事車両の通行等については、市民生活に多大な影響を与えることになるので、環境保全措置を明らかにすること。また、準備書では供用開始後の周辺の生活環境に与えることとなる大気、騒音、振動を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ので、評価書においては評価項目を選定し、その予測・評価の結果を明らかにすること。(相模原市)

■評価書には地下駅周辺の工事中・供用開始後の騒音・振動の予測・評価の記述が無い。

(3) 車両基地について、供用開始後は類似施設における各種作業(点検・整備等)を踏まえた騒音、振動の予測・評価も併せて実施すること。また、評価結果について、評価書においてはより具体的でわかりやすい表記に努めること。(相模原市)

■評価書には、車両基地の供用開始後の各種作業を踏まえた騒音・振動の予測・評価の記載なし。

騒音(建設機械の稼働に係る騒音)

(1) 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が最大となる時期としているが、建設機械の騒音のパワーレベルの合成地を月ごとに示して、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)

- 評価書記載の数値は合成値であるが、月ごとではなく年ごとの数値である。
- (2) 建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果については、等値線図を用いて、影響の程度をわかりやすく示すとともに、建設機械の配置、騒音レベルの最大出現地点及びその数値を当該図の上に表示する必要がある。(川崎市)
- 建設機械の稼働に係る騒音の距離減衰の状況について、表 2-7-1 に示す。また、騒音等値線図を 2-7-2 に示す。(JR東海評価書)
- (3) 予測結果の騒音レベルについて、日常生活の中で感じる騒音レベルを示し、一般の市民が理解できるようわかりやすく説明する必要がある。
- 騒音の値の大きさの目安について図 2-15-1 に騒音の目安を示す。(JR東海評価書)
- 建設機械の稼働による各地点の騒音レベルの予測値は74dB～83dB となるが、これらはあくまで工事期間中における最大の値であり、その値が観測されるのは工事中の限られた期間に留まる。(評価書に追記 p8-1-2-29)
- (4) 建設機械の稼働に伴う騒音については、更なる環境影響の低減を図るため、他の自治体の事例を参考に工事施工ヤードの仮囲いを高くするとともに、その影響の程度について予測及び評価を実施し、その内容を評価書で明らかにする必要がある。(川崎市)
- 評価書では、仮囲いを高くすることによる影響の程度の予測・評価が記載されていない。
- (5) 工事に用いる建設機械については、準備書の資料編において基礎的なデータが記載されているが、準備書本編中には予測対象時期が記載されているのみであり、稼働する建設機械の台数や配置等が記載されていない。予測の前提を評価書に記載すること。(相模原市)
- 評価書には建設機械の配置等の記載が無い。
- (6) 工事に係る設備のうち、環境法令に定める規模・能力以上のものを6か月以上使用する場合、当該工事現場を事業所とみなすことになる。事業実施に伴う環境影響を現状の周辺環境の状況に対して極力小さくするよう環境保全措置を講じることが基本だが、これに該当する設備についての基準値との比較に当たっては、事業所としての規制基準を用いて予測・評価を実施し、評価書に記載すること。(相模原市)
- 評価書に記載が無い。

<検証>

川崎市の場合は、事業所の騒音の規制基準は住宅専用地域で50dB、住居地域で55dB であり、評価書の予測値(74～83dB)、建機の基準値(85dB)は極めて高い値だ。

- (7) 工事実施区域の近傍には、義務教育施設がある。建設作業音が教育施設の授業等教育環境に与える影響について、教育施設の配置等を踏まえた騒音を予測・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評価書に記載すること。(相模原市)
- 評価書に記載が無い。

<検証>

★沿線の子どもたちにとって極めて重要な問題なのに、評価書は全く答えていない。「学校環境衛生基準」では、教室内の等価騒音レベルは、窓を閉じているときは50dB 以下、

窓を開けている時は55dB以下と規定されている。

騒音（車両の運行に係る騒音）

(1) 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う騒音の予測対象時期を工事により発生する資材及び機械の運搬に用いる車両台数が最大となる時期としているが、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。(川崎市)

■評価書は準備書と同じ月ごとではなく年ごとの数値を記載。また以下の追加記載がある。車両の運行による各地点で予測される騒音レベルのうち、事業の実施に伴う寄与分は現境地の小さい地点で最大5.4dBとなるが、これらはあくまで工事期間中の最大の値であり、その値が観測されるのは工事中の限られた期間にとどまる。(p8-1-2-43)

(2) 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、騒音による生活環境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必要がある。また、新たに選定した道路については、騒音の予測及び評価の地点を設定し、影響の程度、環境保全措置等を評価書で明らかにする必要がある。(川崎市)

■市道王禅寺35号については、周辺環境を考慮し、周辺環境を考慮し、資材及び機械の運搬に用いる大型車両の運行ルートの変更も含め、交通管理者及び道路管理者等と協議を行い、更なる環境影響の低減に努める。(JR東海評価書)

<検証>

★新たな地点の設定や、騒音の予測・評価の地点の設定、影響の程度等を評価書で明らかにしていない。

(3) 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予測・評価では5dBの増加となっている。5dB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が小さいとは言えない。環境基準との適否による評価が行われているが、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とするよう、その差を縮小するための環境保全措置を評価書に記載すること。(相模原市)

■「環境負荷低減を意識した運転の徹底」及び「工事の平準化」を実施する。

(JR東海評価書 p.8-1-2-40、環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容)

(4) 列車の走行騒音について、評価の指標とした新幹線鉄道騒音に係る環境基準値における地域類型が、今後指定される地域においては、次の通り対応すること。

(ア) 相模原市緑区小倉及び青山の予測地点で、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。

(イ) 非常口において、ダクト開閉設備による低減効果では環境基準値を満たすことは明らかでないことから、事後調査を行い、対策が必要な場合は更なる環境保全措置を検討すること。(神奈川県)

■資料編に記載の通り、列車が地下のトンネル内を走行する際に発生する騒音については、開閉設備、消音設備、多孔板設備により、非常口の外における騒音の影響は無い、又は小

さいことを確認するため、供用開始後に騒音を測定し、公表して行く計画。今後、防音壁による騒音対策に加えて、音源対策、障害防止対策（個別家屋対策）、土地利用対策等の総合的対策により、基準値との整合を図るよう努める。

- (5) 列車走行に伴う騒音について、緑区小倉及び緑区青山に設置される橋梁では新幹線騒音に係る環境基準を超過すると予測される。環境対策として個別家屋対策を採用すると（準備書に）記載されているが、たとえば音源対策や防音対策等の必要な環境保全措置を具体的に評価書に記載すること。（相模原市）

■評価書には「必要な環境保全措置」の具体的な記述無し。

- (6) 列車の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3dBの騒音の増加が見込まれる。相互通行時の騒音についても予測・評価を実施し、評価書に記載すること。（相模原市）

■評価書には相互通行時の騒音について記載なし。

- (7) 列車の走行に伴う騒音について、トンネル坑口につくられる緩衝工や防音防災フードの無い明かり部分は、上部への騒音伝達が考えられる。周辺の地形や上部に位置する住居の状況を考慮して予測・評価を実施すること。なお、環境基準との適否による評価が行われているが、現状と供用開始後のレベルを比較し、現状の環境に対する負荷を最小限にするための環境保全措置を評価書に記載すること。（相模原市）

■評価書記載は「周辺井住居等が存在する場合は、非常口出口に防音壁を設置する。

（3-32 山岳トンネル部（非常口を含む）のみ。

- (8) 変電施設と車両基地について、その周辺には住居が存在します。配置される施設や作業内容、列車の走行方法等を明らかにし、騒音の予測・評価を実施し、評価書に記載すること。なお、稼働に当っては現状と供用開始後のレベルを比較し、現状の環境に対する負荷を最小限にするよう、その差を縮小するための環境保全措置を評価書に記載すること。（相模原市）

■評価書には変電施設と車両基地についての騒音の予測・評価の記載が無い。

- (9) 車両基地に隣接し、鳥屋小学校・中学校がある。供用開始後の車両基地における騒音の影響の程度を明らかにし、教室において「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評価書に記載すること。（相模原市）

■評価書には「学校環境衛生基準」に関する記載はない。

- (10) 橋梁部分について、緩衝工、防音防災フード、防音壁の位置を評価書に記載すること。（相模原市）

■評価書には位置を示す記載なし。

4. 振動（全般）

- (1) 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）

■環境保全措置「換気施設の点検・整備による性能維持」、「桁支承部の維持管理の徹底」及び「ガイドウェイの維持管理の徹底」について、具体的な実施内容を第8章に記載。

（JR東海評価書）

振動（建設機械の稼働に係る振動）

(1) 建設機械の稼働に伴う振動の予測対象時期を工事により発生する振動が最大となる時期としているが、建設機械の振動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）

■評価書は年ごとの値であり、月ごとの値は示していない。

(2) 建設機械の稼働に伴う振動の予測結果については、等値線図を用いて、影響の程度をわかりやすく示すとともに、建設機械の配置、振動レベルの最大出現地点及びその数値を当該図の上に表示する必要がある。（川崎市）

■建設機械の稼働に係る振動の距離減衰の状況について、表3-5-1及び図3-5-1に示す。また、振動等値線図を図3-5-2に示す。（JR東海評価書）

(3) 予測結果の振動レベルについて、日常生活の中で感じる振動レベルを示し、一般の市民が理解できるように分かりやすく説明する必要がある。（川崎市）

■振動の大きさの目安について図3-11-1にイメージを示す。（JR東海評価書資料編）

■建設機械の稼働による各地点の振動レベルの予測値は63～71dBとなるが、これらはいくまで工事期間中における最大の値であるその値が観測されるのは工事中の限られた期間にとどまる。（評価書に追記）

■車両の運行の振動についても、同様の記載がある。「予測最大値は16.2dBだが・・・」と、あとは上述と同じ文章。（評価書で追記）

(4) 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、必要な環境保全措置を評価書に記載すること。（相模原市）

■評価書に関連した記載なし。

(5) 工事に係る設備のうち、環境法令に定める規模・能力以上のものを6月以上の機関設置する場合、当該工事現場を事業所とみなすこととなります。事業実施に伴う環境影響を現状の周辺環境の状況に対して極力小さくするよう環境保全措置を講ずることが基本ですが、これに該当する設備についての基準値との比較に当たっては、事業所としての規制基準を用いて予測・評価を実施し、評価書に記載すること。（相模原市）

■記載が無い。（川崎市の場合、事務所の振動の規制基準は住宅専用地域で60dB、住居地域で65dB＝日中であり、予測値の全地点で63～71dB、建機の基準値75dBを大きく下回る）

(6) トンネル掘削による地上の振動を「生じない」として環境影響評価を行わないのは誤りである。横浜の相鉄・JR直通線工事の西谷トンネル付近で住民に被害が生じている。

（川崎市の公聴会で公述人が指摘）

■（宮前区の公聴会でJR東海は「振動被害を把握している」と答弁したが、評価書には反映させていない）

振動（工事車両の運行に係る騒音）

(1) 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う振動の予測対象時期を工事により発生する資材及び機械の運搬に用いる車両台数が最大となる時期としているが、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。

(川崎市)

■評価書は年単位で、月ごとに示されていない。

(2) 川崎市内の工事で使用する道路には、大型自動車の走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年以上の長きにわたり使用する計画となっている。このため、振動による生活環境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、道路管理者と十分な協議を行い、工事で使用する道路を選定する必要がある。また、新たに選定した道路については、振動の予測及び評価の地点を設定し、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)

■市道王禅寺35号については、周辺環境を考慮し、資材及び機械の運搬に用いる大型車両の運行ルートの変更も含め、交通管理者及び道路管理者と協議を行い、更なる環境影響の低減に努めるものとする。(JR東海評価書p. 8-1-3-39)

(振動の予測・評価地点の設定、環境の程度等を評価書では明らかにしていない)。

<検証>

★市道王禅寺35号について、大型車両の走行が規制されていることを知りながら、工事車両の走行ルートとしていた疑いが強い。尻手黒川線から直接右折して麻生区東百合丘の非常口工事ヤードに出入りする方策で協議が進んでいるが、それは渋滞の激化を恒常的に招く恐れがあるし、環境調査のやり直しが必要である。換えればいいということではない。

(3) 工事や工事車両の走行に伴い発生する振動について、工事期間が10年以上と長く、工事や工事車両の影響が小さいとは言えない。「特定建設作業に係る振動の規制基準」や「振動規制法に基づく道路交通振動の要請限度」により評価しているが、現状と工事期間中野レベルを比較し、現状の環境に対する負荷を最小限にするよう、特に、苑さを縮小するための環境保全措置を評価書に記載すること。(相模原市)

■「環境負荷低減を意識した運転の徹底」、及び「工事の平準化を実施する」(評価書)

<検証>

★環境負荷低減を意識した運転の徹底」とは、停止時のアイドリング解除などをさすと思われるが、下請け会社が順守するとは思えない。また、工事の平準化というが、場合によっては作業時間の朝8時から午後5時を延長するとJR東海は答えている。

(4) 変電施設と車両基地について、配置される施設や作業内容、列車の走行方法等を明らかにするとともに、振動の予測・評価を実施し、評価書に記載すること。(相模原市)

■評価書には、変電施設と車両基地についての振動の予測・評価の記載が無い。

(5) 車両基地に隣接し、烏屋小学校・中学校がある。供用開始後の車両基地における振動の影響の程度を明らかにし、必要な環境保全措置を評価書に記載すること。(相模原市)

■評価書に記載なし。

<検証>工事中、供用後の施設周辺の教育施設、病院などへの影響に特に配慮した環境保全対策は評価書には記載されていない。通学路についても交通指導員を置くという程度である。

騒音(列車走行時の振動)

(1) 列車走行に伴う振動について、「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」により評価しているが、現状と供用開始後のレベルを比較し、現状の環境に対する負荷を

最小限とするよう、その差を縮小するための環境保全措置を評価書に記載すること。

(相模原市)

- 山梨実験線では車両走行頻度、継続時間及び時間帯を考慮できる騒音評価方法として、航空機騒音の評価に用いられていたWECPNL（加重等価持続感覚騒音レベル）により暫定的に評価した。この評価方法や、近年騒音の基準として主流となってきた等価騒音レベルを用いればピークレベルのみならず、騒音の頻度や持続時間も考慮した評価が可能となるが、他の整備新幹線を含め現行新幹線の建設は前述の「新幹線鉄道騒音に係る環境基準値」を用いて進めており、超電導リニアによる中央新幹線も全国新幹線鉄道整備法に基づいて建設することから、同基準に基づいて評価することとした。

(JR東海評価書資料編2-10列車走行に係る騒音基準)

5. 地下水の水質及び水位、水資源

- (1) 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・鉱泉や酒蔵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。(水資源で神奈川県)

- 非常口（都市部）及び地下駅付近の拠点においてモニタリングにより地下水位への影響を確認して行く。山岳トンネルにおいては、破碎帯を対象に事後調査を行う。(見解書)

- (2) 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あたっては、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。また、工事開始前から地下水位及び地盤変位の変動状況のモニタリングを実施し、不測の事態が生じた場合にも迅速に対応できる体制を整備する必要がある。さらに、工事終了後も工事による影響が無いことを確認する必要がある。(川崎市)

- 地下水位の継続的な監視、応急措置の態勢整備、代替水源の確保。(JR東海評価書)

<検証>

- ★にわかに信用できない。川崎市中原区等々力の環境調査において、等々力緑地内で水質、水位等を調べるボーリング調査を行ったが、調査坑から現在も地下水が漏れいし続けているが、JR東海はそのことを指摘されながら放置したままである。

- (3) 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1km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位の広がりや地域での地下水の利用状況を十分把握したうえで、予測・評価を実施し、評価書に記載すること。(相模原市)

- 今後、工事の実施にあたっては、事業説明会や工事説明会等の場でご説明をします。局所的な地下水位の影響について、温泉や酒蔵所等から申し出があった場合は内容をお聞きし、位置関係等を確認の上、必要に応じて地下水位を計測するなど、対応して行く。

(JR東海見解書)

<検証>

- ★あくまで事業所や住民からの申し出があった場合にしか対応しようとしていない。環境保全措置が適正かどうかは申し出が無い場合は分からない。被害がすぐ出るとは限らない。

(4) 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、地下の構造物であり、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。(相模原市)

■評価書の記載は準備書と同じで、具体的な斜坑の長さなどの記載はない。立坑の直径など、大きな数字についてはあえて隠していると思えない。

<検証>

★山岳トンネルの非常口の斜坑については環境調査をしていない。

(5) 相模原市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ると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)

■①非常口(都市部)及び山岳トンネルは、工事着工前からモニタリングとして、地下水の水位、水質の継続的な観測を行う。

②水位低下等の傾向が見られた場合速やかに給水設備等を確保する体制を整える。

③水源の機能を確保できなくなった場合は、代償措置として、水源の周辺地域において他の水源を確保することで、水資源の利用への影響を代償できる。なお、本措置においても実績があることから確実な効果が見込まれる。(JR東海評価書)

<検証>

★代替水源が簡単に見つかるとは考えられない。③に「本措置も実績がある」としているが、実績ではなく失敗例があると言っている。山梨実験線ではJR東海が認めているだけでも3か所の集落の井戸水が枯渇した。付近のトンネル工事の湧水の影響であるが、代替水源は見つからず、笛吹市などの上水道を各戸につないただけである。代替水源は上水道しかないし、しかもいったん枯れた地下水は元には戻らない。

(6) 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数多くある。水環境の調査地点の選定にあたっては、専門家の意見だけでなく、地元自治会の意見を把握したうえで選定すること。(神奈川県、相模原市)

■①調査地点は準備書における文献調査及び現地調査で把握した井戸。

②予測検討範囲内で上記「井戸の利用状況等の調査」を踏まえ、井戸の分布状況、標高、トンネルとの位置関係等を考慮の上、一定の集落の単位で調査地点を検討する。

③地域の意見を踏まえ、必要に応じて予測検討範囲の周囲についても調査地点を検討する。

④自治体からの調査の要請のあった井戸についても検討する。(JR東海評価書)

(7) 「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、具体的な処理方法およ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)

■文献調査では、環境基準の超過はなく、さらに切土工等又は既存の工作物の除去内、高架

橋・橋梁の施工等のコンクリート打設に伴い発生するアルカリ排水は、必要に応じ、「水質汚濁防止法に基づく排水基準」等を踏まえ、適切に処理して公共用水域へ排水することから、公共用水域の水の汚れの影響は小さいものと予測する。事後調査の記載はなし。

(JR東海評価書)

<検証>

★大井川源流部の影響が懸念されているのに、事後調査を行わないことは問題。56万㎡の山を崩して車両基地をつくるのだから、周辺河川や地下水の水質悪化は必然。

(8) 車両基地の供用に伴う排水について、

①排水の性状・量及びその根拠を示し、汚水を発生する設備の規模及び具体的な処理方法を明らかにしたうえで、大気汚染防止法第4条第1項の規定による排出基準及び水質汚濁防止法第3条第3項の規定による排出基準を定める条例(平成46年神奈川県条例第52号)を遵守するとともに、この予測条件に基づいた予測・評価を行うこと。

②なお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。

③水質の予測値は準用する環境基準値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。

④また、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)

■①鉄道施設(車両基地)から排出する水は、発生水量を考慮した浄化槽を設置し、法令に基づく排出基準を踏まえ、活性汚泥処理等のBOD、全窒素及び全燐を低減させるための処理をしたうえで排水することで、公共用水域への影響を低減できることから、環境保全措置として採用する。(JR東海評価書)

②全窒素、全燐については、串川が串川導水路を経由して津久井湖へ流入することを考慮し、導水路流入口である串川取水堰付近にて調査を行った。調査地点は、表8-2-1-3及び8-2-1-1に示す。(JR東海評価書)

③予測評価に用いた河川水量の測定値は例年と比べても非常に少ない渇水の年のデータであること、本来二つの河川へ分割して排水するところをそれぞれの河川にすべて排水を流すという前提で行っていること等から、環境基準を十分満足できると考えている。(JR東海見解書)

④以上のことから車両基地の供用時における河川の水質への影響については小さいと考えているが、念のためモニタリングによる確認を行い、結果について公表して行く。

(JR東海見解書)

<検証>

★モニタリングはするが、予測の不確実性は少ないとして事後調査はしないという姿勢。

★浄化槽施設については市が設置・管理し、JR東海は使用料を支払うことになるのでは。下水管新設の費用はJR東海が負担するのか。

6. 動物・植物・生態系

(1) 動物の重要種、生態系の注目種に対する影響について、多くの種では鉄道施設の完成後も「生息環境に影響を与えない」としているが、生息環境の分断や縮小など、完成後にも影響が残ると考えられるので、それを踏まえた予測・評価を行うこと。(神奈川県)

■「工事の実施」における改変以外に工事後に新たな改変が無いこと、新たな生息環境の変化が生じないことを評価書に表記し、予測結果をわかりやすい表現にした予測にあたって改変区域を第7章に明記した。(JR東海見解書)

■動物・植物・生態系の保全については、準備書以降追加の実地調査も行われていない。環境保全措置は準備書と変わっていない。つまり、

①注目動物として、ホンドタヌキ、アズマモグラ、モズ、バッタ類は市街地的な環境に生息しているので、工事の振動・騒音の影響は無く生息環境は保全される。

②ヤマアカガエル、ホンドアカネズミなどの注目種のハビタットの一部は消失する可能性があるが、周辺には広く生息エリアがあるので、工事による影響は無い。

③アカハライモリ、アズマヒキガエル、マルタニシなどの動物や、ルイヨウボタン、アマナ、キンラン、ミズニラは生息環境が消失する可能性があり、類似した環境への移植などの代償措置を講じる。

④フクロウのハビタットの一部は保全されない可能性がある。

⑤水生動植物については、工事により発生する汚泥の浄化措置や排水温の低下措置で生息環境への影響は無い。(以上JR東海評価書)

<検証>

★工事が終了後新たな改変が無いことがなぜ断言できるのか。建設発生土置き場などによる改変や、鉄道施設の配置換えや工事の影響によるさまざまな不測事態で改変がある可能性がある。

★①については、準備書にある、騒音や振動に対し「馴致」ということを言い換えただけであり、市街地にその動植物すべてが生息・生育しているわけではない。

★④のフクロウのハビタット保全対策が無い。

★⑤の措置では微妙な動植物の生息環境が守れない。河川に排水するとなれば、自治体の下水処理場のような徹底した浄化措置が行われなければならない。

(2) 移植や代替巢等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)

「動植物の生息環境の創出」及び「重要な種の生育環境の創出」の方策として「ビオトープのようなものを設置する」としているが、整備フローが千葉県マニュアルの引用でしかなく、具体的な方策が(準備書に)触れられていない。(相模原市)

■やむを得ず生息・生育環境が縮小・消失してしまう種に対して、個体の移植や代替巢の設置等の代償措置を実施する。(JR東海見解書)

■施設計画においては、自然公園区域及び自然環境保全区域をできるだけ回避する等、自然環境保全に配慮した。(JR東海見解書)

<検証>

★現地調査をきちんと行わず、問題が起きれば移植や代替巢をつくれればいいという。しかも

その手法は神奈川県に適応するものでなく、他県の手法をそのまま記載するという安易な自然観がある。また、代替巣など新たな生息・生育環境の創設には失敗例が多いことが各県のアセス審議会では指摘されており、成功例も示されなかった。

- (3) 評価書の段階では個々の種について、予測・評価や環境保全措置を、もっと具体性のあるものにしてほしい。通常のアセスは、具体的な事業計画があり、個々の種について予測・評価と環境保全措置があり、それに対して住民が意見できる資料（準備書）になっておらず、もうひとつ前段階の資料のように感じる。評価書の段階では、予測評価や環境保全措置をもっと具体性のあるものにしてほしい。（神奈川県環境影響評価審査会委員）

<検証>

★(1)のJR東海の評価書記述にあるように、個々の種に合った個別の保全措置は考慮されていない。

- (4) 猛禽類の事後調査は、繁殖個体に対して長期間、大きな影響を及ぼす可能性があることから、繁殖に影響を及ぼさない調査方法によって慎重に実施すること。また、事後調査の結果をどのように環境保全措置に反映されるか明らかにすること。（神奈川県）

■猛禽類の調査については、事後調査においても、繁殖個体に影響を及ぼすことのないよう十分留意し、調査を実施して行く。また、事後調査結果については、確認された個体の状況や専門家の助言を踏まえ、必要な環境保全措置の実施を検討して行く際に反映させる。

（JR東海見解書）

<検証>

★環境大臣意見（6月5日）でも、猛禽類生息地での工事は回避することや、やむを得ない場合も営巣期での工事を回避することが求められているが、評価書には「夜行性動物の生息地では夜間の工事を控える」という表現だけであり、神奈川県の見見に対応したものになっていない。

- (5) 事業区域の近傍で絶滅危惧種のミソゴイ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）

■改変の可能性のある範囲ではミソゴイの生息は確認していないが、その周辺の鳴き声等が確認されている地区において、確認のための調査を実施する。得られた調査結果について専門家の助言を踏まえ、必要に応じて環境保全措置の実施を検討して行く。

（JR東海見解書）

- (6) 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、地下水の枯渇の影響を受けやすいため、すでに実施した調査結果に基づき予測・評価を行い、環境保全措置及び事後調査を実施すること。（神奈川県）

■山岳部のトンネル工事及び鉄道施設（トンネル）の存在においては、一部の破碎帯等の地質が脆弱な部分をトンネルが通過する場合を除き地下水位への影響は小さいと予測・評価する。従って、沢等の周辺の動植物への影響も小さいと考えるが、局所的に水位低下が生じるおそれがあるため、山岳トンネル区間において貴重な動植物が生息・生育する可能性のある沢を選定した結果及び影響を評価書第8章に掲載した。

■工事中は評価書「8-2-4（水資源）」において、河川水量等の事後調査を実施し、減水の傾向が認められ水資源への影響が考えられる場合は、その影響の程度や範囲に応じて動植

物の重要種を対象として状況を確認する。その結果、影響が確認された場合は、「重要な種の移植」などの環境保全措置を講じて行く。

<検証>

★準備書の調査地点が少なすぎるし、破碎帯以外の工事では地下水位の低下が無いように説明している。

★移植や新たな生息地域（ビオトープ）創設にこだわっている。別の代替措置を考えるよう強く求められているのに。

7. 人と自然とのふれあい活動の場

(1) 相模川散策路をはじめ多くの遊歩道やハイキングコースがあるので、工事期間中の機能確保については、関係機関と協議し、その機能が確実に確保されるようにすること。また、工事完了後については、原状を回復するとともに、施設の設置により影響がある場合は、その機能の確保に努めること。 (相模原市)

■準備書は「工事施工ヤード及び工事用道路は適切な配置計画とし、改変をできる限り小さくすることで、利用性への影響を緩和することができる」としているが、評価書では、「工事施工ヤードにおいて、工事の規模に適した規格の設備や建設機械を使用すること及びその設備等の配置を効率的にすることで、施工ヤードの設置による改変が小さくなるよう計画する。また、人と自然のふれあい活動の場の機能を把握したうえで、利用性への影響を小さくするような工事用道路のルート及び仕様を計画して行くことで利用性への影響を緩和することができる」と記載。

■準備書の記述を補完して、評価書は工事中、「仮設物の形式、色合いの検討」の環境保全措置を確実に実施することにより・・・人と自然とのふれあい活動の場に係る環境影響の回避又は低減が図られているものと評価する」と記載。

<検証>

★神奈川県知事、川崎市長とも「人と自然とのふれあい活動の場」について意見を述べていない。相模原市長だけが意見を述べている。工事後の原状復帰については、工事ヤードの拡張は無いということだけを述べているだけで、終了後の工事用道路の撤去については評価書には記載はない。

★工事ヤード現場を隠し視認性を低減するための周囲壁の形式、色合いの検討が環境保全措置なのか。非常口予定地は、川崎市中原区の等々力緑地や、宮前区犬蔵、麻生区東百合丘、麻生区片平のように、人と自然とのふれあい活動の場である緑地と共に、静穏な住宅地にも隣接しているところがある。麻生区東百合丘の非常口予定地で行われているスーパーマーケットの造成工事では、業者が「最新の建設機械を使用している」にもかかわらず、周辺への騒音・振動・粉じんなどの影響が深刻なものになっている。

(2) 県立相原高校敷地内の樹林は、市街地にあって景観的にも優れたものであり、市民の憩いの場として機能している。この樹林について、予測・評価を実施し、必要な環境保全措置を評価書に記載すること。 (相模原市)

■評価書に記載なし。

<検証>

★評価書は知事意見に対応するものとJR東海は考えているので、相模原市の意見に対応する記載はない。JR東海は「そんなことは地元で考えろ」と言わんばかり、地元の意見を聞くとか丁寧に説明するというのは虚言である。

8. 低周波音

(1) 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)

■環境保全措置「換気施設の点検・整備による性能維持」について具体的内容を第8章に記載した。 (JR東海見解書)

■8-1-5の低周波音の項で準備書は「適切な点検・整備により換気施設の性能を維持することで、低周波音の発生を低減できる」としていた。評価書はこれを以下のように修正した。「換気施設の異常な騒音や振動、ケーシング内の異物の混入の有無、据付ボルトの緩み、消音設備の腐食の有無や目詰まり状況の以上等の検査に加え、定期的に分解検査を行い、換気施設内部の粉じんの堆積、腐食の進行等の検査を行うことにより、低周波音の発生を予防できる」。

<検証>

★JR東海は準備書で環境保全措置の具体的内容を示さず、「適切に処理する」としていたが、評価書では低周波音の場合、設備の異常状態や異物の混入などを点検するとし、一歩改善されたが、これだけでは十分でなく、専門家による検討が必要となる。また、点検の回数が見られておらず、現在の新幹線で行っている点検・整備方法との比較などが無いためイメージがわからない。なお、不親切な表現にとどまっている。

(2) 低周波音のモニタリングについては、モニタリングを実施する具体的な地点、回数、時期等を評価書で明らかにしたうえで、適切に実施し、その結果については、モニタリング実施後速やかに公表する必要がある。 (川崎市)

■見解書・評価書とも全く答えていない。

(3) 供用開始後、

a. 換気施設から発生する低周波音について環境省が示す物的、心的参照値以下と予測しているが、市民生活への影響を考慮し、さらに環境配慮に努めること。

b. 低周波音の問題は、施設の供用開始時から生じたものだけではなく、使用に伴う劣化や老朽化が原因となっているものも多くあります。環境保全措置として、定期的な保守を行うとしているが、具体的な保守作業について評価書に記載すること。

c. 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・評価を実施し、評価書に記載すること。 (以上相模原市)

■aについては評価書での反映無し。bについては神奈川県への回答と同じ。cについては反映無し。

<検証>

★aは、低周波音についての明確な基準値が法や条例に定められていなくても、JR東海独自で努力してほしいと求めたものだが、JR東海は無視している。bは神奈川県と同じ対

応であると考えられ、それ以上の内容は記載なし。cについて、相模原市の懸念は無視されている。

9. 磁界

(1) 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、リニアに用いる相当な電流の影響もあることを認識し、基準値に基づいて測定すること。(神奈川県)

■誘導電流等に伴う高調波による電子機器等への影響について、設備設置にあたっては、技術基準に則り国際基準に適合することを確認したうえで、一般の機器を含めて、通信障害が発生しないよう計画して行く。なお、山梨実験線における測定結果から国際規格に適合可能なことを確認している。(JR東海見解書)

■評価書資料編に、15-10「誘導集電等に伴う高調波による電子機器等への影響について」を追加し、県の指摘に対応する説明を記載。また準備書公表後に行った山梨実験線の公開測定結果を掲載し、規格内に収まっていると述べている。

<検証>

★神奈川県の指摘は具体性を欠いているので、資料編で追加した中身が答えになっているかは不明。

(2) 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時下と比較するなど、評価書において分かりやすく説明する必要がある。(川崎市)

■大深度地下からの磁界の影響について、資料編で大深度地下を模擬した土被り37メートルの測定地点を設けて測定した結果を掲載している。測定値は地磁気の大ささの0.5%で、全く問題はないレベル。

■身の回りの家電製品から発生する磁界については、資料編で追加した「参考資料2」の注に、肩こり等の治療のために市販されている磁気治療器の磁界の強さは130~190mT(メーカーカタログ値)。(以上JR東海評価書)

<検証>

★大深度地下トンネル走行中の地上への磁界の影響は無いと考えられるので、これ以上追及すること自体ナンセンスではないか。客室内、あかり部分の軌道近接地、山岳部トンネルの避難時、駅構内などが磁界の影響を受けるため、データの公表などを追求する必要がある。また、身の周りのIH調理器や電子レンジなどの磁界とくらべ、リニアのそれは弱いので、これ以上の追及はムリではないか。

(3) 列車走行は超電導磁気浮上式、車両機器への電力供給は誘導集電方式の採用をはじめとした新たな技術・システムの導入が計画されている。また、計画路線の多くがトンネル構造となっている。磁界をはじめとした新たな技術・システム、トンネル区間における災害への対応については、不安を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)

■評価書本編、資料編とも一切記載なし。

<検証>

★神奈川県と川崎市がいずれも走行中の磁界を問題にしているのに比べ、相模原市が異常時の安全対策の一つとして磁界の問題を取り上げたことは重要だと思われる。具体的なケースを取り上げた指摘ではないが、JR東海に対しては、この相模原市の意見について対応させる必要がある。

★磁界に係る法令やガイドラインはいずれも通常の走行時における基準を定めたものなので、この基準を守ることは当然であるが、実際には様々なトラブルが起きることが予想される。もともと超電導磁石は強力な磁界を発生させる装置なので、この強力な磁界を封じ込めることに失敗した異常時の対応は当然記載されるべきである。封じ込めた場合のみの磁界の計測だけでは危険である。

★首長意見にも評価書にも無いが、ペースメーカーや脳内血管クリップ、インプラントなどは磁性体になりうる。体内にそうした金属を埋め込んだ利用者に対しJR東海がどのようなチェック体制や利用上の配慮を行うのか全く対策が記されていないことは問題である。

(4) 磁界について、準備書等には説明資料が記載されているが、専門的なものが多く、一般の方にはわかりにくいものになっている。環境影響評価制度では、一般の方に分かりやすい資料を提示し、理解を深めてもらうことが必要なので、評価書では丁寧にわかりやすく説明すること。以下に説明資料の作成に当たり参考になる提案を例示する。

○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的な図を作成する。

- ・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。

(以上相模原

市)

■評価書本編、資料編にもこの提案に対応する記載は一切ない。

<検証>

★超電導磁石のコイルからの距離と、磁力線の減水グラフを示せというのは尤もな提案である。このグラフがあれば、電流が流れた状態でのコイルにどれだけ近づけばどれだけ強力な磁力線を浴びるかか一目瞭然で理解できる。JR東海が出している計測データは、コイルからある程度離れた状態での測定結果であるので、間違ってもコイルに近づいた場合の危険性が分からない。ぜひ、出させるべきである。

★JR東海の公開資料は、横軸に周波数、横軸に磁力線を示したものであるが、距離については具体的表示は無く、「磁界の強さは距離の3乗に反比例して減衰する」と説明しているだけであり、距離についても3乗と言ったり、2~3乗と言ったり明確でない。また、周波数もICNIRPのガイドラインに合うように6ヘルツまでしか示していない。

10. 景観

(1) 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連性についても検討した過程を明らかにすること。(神奈川県)

■相模原橋梁の設計については、具体的な視点を設定し、景観検討会の意見を踏まえて検討を行った。その際には周辺景観との関係性についても検討を行った。周辺環境との関連性をはじめとした景観検討結果について、資料編に記載した。(JR東海見解書)

■資料編 22(景観)の項に追加で、「相模原橋梁の景観検討について」を設け、6ページにわたって、検討にあたっての基本方針や、隣接する小倉橋、新小倉橋との調和を目指す検討結果を説明。(JR東海評価書)

<検証>

★資料編で初めて検討結果が明らかになったわけであるから、その妥当性について、県の審査会で改めて審議する必要がある。

(2) 変電施設は32ヘクタールと規模が大きく、周辺の景観に与える影響も大きいことから、斜面緑地などの自然景観になじむよう位置や施設配置を検討するとともに、修景緑化などの環境保全措置の内容を明らかにすること。(神奈川県)

■変電施設の設置にあたっては、鉄道施設周囲に植栽を施すなどの環境保全措置を実施して行く中で斜面緑地等を検討し、周辺景観における鉄道施設の見え方を考慮し、修景緑化等を施すことも含めて影響が小さくなるよう検討を進める。(JR東海見解書)

■変電施設の精確な位置や設備配置等は見解書や評価書本編には一歳児際されていない。

<検証>

★県の指摘通り、変電施設は規模が大きく、景観に与える影響も大きいので、「影響が小さくなるよう検討を進める」といJR東海の説明は到底納得できない。

★県審査会では鉄道施設の景観への影響等について検討結果や関係した専門家の氏名を明らかにするよう求めていたにも関わらず、それを無視している。

(3) 建設される鉄道施設については、大規模な敷地や構造物となり周辺景観に影響を与えることが予想される。施設の配置や高さ等を明らかにするとともに、外壁色彩、屋外設備の修景、緑化、周辺からの見え方等、その影響について評価書に記載すること。また、本市の景観条例の手続きや景観計画に基づく配慮をすること。(相模原市)

■評価書の記載には、準備書からの変更はない。相模原市の景観条例の手続きや景観計画への言及は無い。

<検証>

★相模原市の意見に対し、JR東海は県の意見にある相模川橋梁への指摘について資料編で追加説明しただけで、市の意見はほぼ黙殺状態である。市として何らかの動きを示す必要があるのではないか。

(4) 建設する施設の形状や意匠等については、複数のイメージ図を示し、地域住民等の意見を踏まえながら決定すること。(相模原市)

■評価書には準備書からの変更なし。

<検証>

★(3)の検証と同じ。

(5) 車両基地周辺は、自然公園や自然環境保全地域があり、自然豊かな環境となっている。車両基地については、周辺環境と調和した施設緑化に努めること。また、緑化施設の維持管理に特段の配慮をすること。(相模原市)

■評価書には準備書からの変更なし。

<検証>

★(3)の検証と同じ。

(6) 変電施設の設置予定地は、人と自然のふれあいの活動の場である相模川や、良好な眺望点としての小倉橋や相模川八景等が隣接しているので、緑化等に配慮し、自然環境と調和するよう配慮すること。(相模原市)

■評価書には準備書からの変更なし。

<検証>

★(3)の検証と同じ。

(7) 推奨土木遺産に認定されている小倉橋は、美しいアーチ型の橋であり、小倉地区のシンボルになっている。また、「かながわの景観50選」、「神奈川の橋100選」に選ばれるとともに、相模川等の自然により良好な眺望景観が形成されていることから、「相模川八景」にも選ばれ、観光及びレクリエーションに寄与している。新小倉橋の建設に当たっては、これまでの経過を踏まえるとともに、景観を壊さないよう、配慮しながらデザインが決定された経過がある。新たに建設されるリニア中央新幹線の橋梁の形状には、有識者の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、その検討結果について評価書に記載すること。また、橋梁のデザインについては、これまでの経過に踏まえた対応をすること。(相模原市)

■評価書には準備書からの変更はない。

<検証>

★(3)の検証と同じ。景観に関連する橋梁のデザイン等の検討結果や設計者の名前、そして検討に参加した専門家の氏名も明らかにしていない。公共事業としては許されない。

(8) 橋梁については、防音壁や防音防災フードが計画差荒れているが、その外装材の反射等による周辺への影響を配慮すること。(相模原市)

■評価書には準備書からの変更なし。

<検証>

★(3)の検証と同じ。すでに山梨実験線のあかり部分の景観破壊は強く指摘されている。そのことについて全く検討されていないことがわかる。

(9) 道志川橋梁については、幹線道路である国道413号沿線から意見が出ているので、周囲の自然景観に調和するよう配慮すること。(相模原市)

■評価書に記載なし。

<検証>

★(3)の検証と同じ。

(10) 10数年の工事期間は一時的とは言えない。仮設の工事用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ているので、これらの施設の位置・規模や意匠等についても、本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)

■準備書からの変更なし。相模原市の景観条例や景観計画への言及なし。

<検証>

★(3)の検証と同じ。

11. 文化財

(1) 把握した埋蔵文化財包蔵地の中から改変の可能性のある区域内に存在する埋蔵文化財包蔵地を選定、評価しているが、非選定とした埋蔵文化財包蔵地の中にも図面上は事業実施区域に含まれているものもある。選定理由及び非選定とした理由を評価書に記載すること。
(相模原市)

■評価書に準備書からの変更なし。

<検証>

★準備書、評価書とも埋蔵文化財の把握に当って、関係自治体のヒアリングを行ったと書かれている。その内容や選定、非選定の理由について改めて記載を求めるべきだと思われる。

(2) 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溜め取水場としたヤツボと言われる場所が点在し、「大島中ノ郷のヤツボ」、「大島古清水上組のヤツボ」が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、現在でも水が湧き出しており、地下構造物による地下水の影響が懸念されるので、予測・評価の対象とし、その結果を評価書に記載すること。(相模原市)

■評価書には準備書からの変更はない。

<検証>

★地域の歴史文化を守るべきという悲痛な要請であるにも関わらず、JR東海はどこでも地域の歴史や伝統文化、文化財の保護については歯牙にもかけない姿勢であり、要請が部視されたことについて相模原市は再度記載を求めるべきだ。

(3) 計画路線や鉄道施設の予定区域及び周辺には、国、県、市で指定・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べきである。

■評価書には準備書からの変更はない。

<検証>

★(2)の検証と同じ。

(4) 埋蔵文化財包蔵地について、未発見の埋蔵文化財が包蔵している可能性がある。工事中の不時発見による届け出対応では、十分な調査体制・期間の確保が困難になるばかりか、事業工程への影響が見込まれる。その場合に備え、工事区域が確定した段階で市教育委員会と協議し、必要な場合は、分布調査・試掘調査の実施に協力すること。(相模原市)

■工事中に未発見の埋蔵文化財が見つかった場合の対応について、準備書では「法令に基づき適切に対処する」と書かれていたが、評価書の8-3-6-24で、「調査中及び工事中に新

たに遺跡を発見した時には、その旨を教育委員会に届け出をし・・・」と具体的に記載した。しかし、工事期間が確定した段階で市教育委員会と協議してほしいとの要望には答えていない。

<検証>

相模原市の指摘の趣旨は、いきなり工事を始めて未発見の遺跡が見つかった場合、工期が遅れるという圧力を受けて調査がいろいろ加減になるというおそれがある、従って工事前の早い段階で市と協議してもらいたい、というものである。これに対し評価書では、手続き面で若干記述を具体化したものの、早期の協議要請には応えていないため、再度確認を求める必要がある。

- (5) 埋蔵文化財包蔵地は一部改変が想定され、適切な措置を講じることから、その影響は小さいと予測しているが、改変箇所における現状保存ができない場合は、保存に影響を及ぼすことになるので大小の問題ではない。適切な措置とは記録保存のための発掘調査を含めてのものと解されるが、これは現状保全できない場合の次善措置である。このため、埋蔵文化財の発掘調査により重要な遺構等が発見された場合については、その保存方法について十分協議すること。(相模原市)

- (4)と同様、埋蔵文化財の扱いについて、準備書では「関係法令に基づき関係機関への手続き、適切な措置を講じる」としていたが、評価書では、「試掘・確認調査を実施したうえで、必要により・・・発掘調査を実施する」と具体性を持たせた記述に改めた。(評価書の8-3-6-14、8-3-6-23、8-3-6-24)

<検証>相模原市の指摘通り、記録保存は次善の策である。準備書の記述は初めから記録保存を前提にしたような書きようであったため、指摘を受けて評価書で修正したと思われる。「保存方法について十分協議してください」という要望については答えていないが、文化財保護法では協議しなければならないことになっており、あえて再修正を求める必要はないと思われる。

12. 発生土・産業廃棄物

- (1) 建設発生土及び汚泥の発生量は工法によって異なることから、できる限り発生量を抑える工法を選定するとともに、その選定理由を明らかにすること。(神奈川県)

- トンネル工事における工法選定については、その考え方を第8章及び資料編に記載した。工法選定にあたっては、できる限り発生量を抑える工法を選定している。

(JR東海見解書)

- 都市トンネルはシールド工法を用いるが、施工性や地質条件等も踏まえたうえで、シールド工法の中でも建設汚泥の発生量が比較的少ない泥水式を想定した。一方、相模原市域でシールド工法を採用する範囲の内、地下水位が低く礫層主体の相模川までの区域において、土質に対して広い適応性がある土圧式を想定した。(JR東海評価書)

- 準備書では「脱水処理により減量化を図る」としていたが、評価書では具体的な脱水方法を記載。「真空脱水、遠心脱水、加圧脱水、並びに加圧絞り脱水等のプラント内の機械を用いて脱水する機械式脱水処理、天日乾燥、底面脱水、並びにトレンチ工法等の強制乾燥や自重圧密により含水比低下を促す自然式脱水処理等、含水比に応じた脱水処理により減量化を図ることで、取り扱う副産物の量を低減できる。」「場内で細かく分別し、再資源化に努めることで、取り扱う副産物の量を低減できるため、環境保全措置として採用する」。

(JR東海見解書)

<検証>

★一般に地下土壌は土圧により圧縮されているため、地表では膨張し嵩が2～3割増えるという。工事ヤードに発生土の圧縮や汚泥処理装置など様々な施設、機器が設置される。土壌汚染が無いかどうかのチェックも必要となる。24時間の掘削機の稼働で膨大な残土が排出される。場内での圧縮や再資源化が可能なのか、過去の実例を挙げて説明すべき。

(2) 建設発生土が大量に生じる見通しであるが、建設発生土の処分や、リサイクル率が具体的に示されていない。そこで、発生した残土の適正処理と有効利用について、処理・処分方針を明らかにすること。また、発生土を場外に搬出する場合は、その運搬方法も明らかにすること。(神奈川県)

■建設発生土については、本事業内での再利用や他の公共事業等への有効活用を考えており、評価書資料編に記載した。建設発生土の再利用にあたっては、山梨実験線における実績を踏まえ、できる限り再利用して行くことを目標としており、その旨を資料編に記載した。

建設発生土の運搬については、(川崎市)梶ヶ谷地区においてできる限り貨物列車で運搬することで更なる環境影響の低減に努める。建設発生土を工事用車両で運搬する際には法令遵守のうえ、不法投棄対策として運搬先を指定する等の取り組みを追及し、管理監督を徹底して行っていくことを資料編に記載した。(JR東海見解書)

■評価書 8-6-1-4 表「本事業における減量化、再資源化等の目標」を掲載。

<主な副産物の種類>

<減量化、再資源化等の目標>

建設発生土・・・・・・・・・・・・・・・・・・90%以上(有効利用率)

建設廃棄物 ①建設汚泥・・・・・・・・85%(再資源化、縮減率)

// ②コンクリート塊・100%(再資源化率)

// ③アスファルト・コンクリート塊・・・・98%以上(再資源化率)

// ④建設発生木材・・・・95%以上(再資源化、縮減率)

新たに建設発生木材を追加。

<検証>

★評価書のリサイクル率は準備書に建設発生木材を加えたものだが、高いリサイクル率の内容が不明確。山梨実験線での農地や宅地造成使用を例示しているが、沢などを発生土で埋めたものがほとんどであり、評価書の記述は信頼性が乏しい。

(3) 車両基地での土砂の有効活用や建設発生土の処分については、生物への影響範囲が広がる可能性があるため、十分対応を検討し、予測・評価すること。(神奈川県)

■車両基地における建設発生土の再利用にあたっては、必要以上に影響範囲を広げることのないよう造成計画を検討して行く。新たな発生土置き場等を当社が計画する場合においては、候補地が決定次第、新たな発生土置き場等の規模、現地の周辺状況等を考慮し、調査及び影響検討を実施したうえで、必要な環境保全措置、事後調査及びモニタリングの計画を策定して行く。(JR東海見解書)

(4) 発生した建設発生土の量、場外搬出量、リサイクル量及び処分量については、公表するとともに、事後調査を行うこと。(神奈川県)

■評価書 23-1-1-1 表「建設工事に伴う工種ごとの副産物発生量を記載。」

<主な副産物の種類>	<切土工等既存の工作物の除去>	<トンネル・非常口工事>
建設発生土	4,800,000m ³	6,600,000m ³
建設廃棄物①建設汚泥	250,000m ³	2,000,000m ³
// ②コンクリート塊	13,000m ³	6,000m ³
// ③アスファルト・コンクリート塊	2,000m ³	11,000m ³
// ④建設発生木材	49,000t	7,000t

新たに建設発生木材を追加。また、評価書 23-1-2-1(1)で発生地ごとの副産物発生量を記載している。切土工では車両基地が360万m³ 神奈川県駅が115万m³ 非常口では、等々力14万m³ 梶ヶ谷151万m³ 犬蔵12万m³ 東百合丘75万m³ 片平15万m³

- 建設発生土の発生量等については、実際の工事の場面において、事後の適切な時期にその実数値を適切な方法で公表して行く。法令を遵守することはもとより、事業者として誠実に取り組んでいく。 <検証> (JR東海見解書)

★発生土の量をどのような方式で算出したのかその根拠が示されていない。また、工事期間中に発生土が増加する可能性がある。

- (5) 発生土置き場等について、現状では具体的計画が無く、そのため調査・予測・評価が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、工事に当り、適切な調査・予測・評価を行い、事後調査のほか、モニタリング調査についても、その結果を自主的に適切なタイミングで公表すること。(神奈川県)

- 新たな発生土置き場等を当社が計画する場合は、第10章に記載した通り、候補地が決定次第、新たな発生土置き場等の規模、現地の周辺状況、保全対象となる施設等の分布を考慮し、調査及び影響検討を実施したうえで、必要な環境保全措置、事後調査、及びモニタリング計画を策定して行く。神奈川県土砂の適正処理に関する条例の対象となるような大規模なものは対象としていくことを考えており、これらの取り組みについて、適切な時期において公表して行く計画である。(JR東海見解書)

- 評価書資料編に、神奈川県内の公共建設発生土受入地として愛川町・清川村・小田原市・中井町・相模原市・大井町・松田町・厚木市・相模原市・山北町の6カ所を挙げている。また、神奈川県内の民間事業の建設発生土受入地として、横須賀市・三浦市7箇所、平塚市、茅ヶ崎市、小田原市、綾瀬市、中井町7箇所、厚木市8箇所、相模原市・川崎市6カ所を挙げている。これらは採石法、砂利採取法の許可地である。

- 現時点では、本事業からの発生土が増大する時期に受け入れ可能となる公共事業、その他民間事業の遂行状況が想定しがたく、また、磁気や規模等を含めた必要性が判断できない現時点では、地権者を含めた関係者への接触が適切でないと考えられることから、具体的な位置・規模等の計画を明らかにすることは困難である。(JR東海見解書資料編)

- 自主的な取り組みとして、調査及び影響検討を実施したうえで、必要な環境保全措置、事後調査及びモニタリング計画を策定する。これらについては、適切な時期に公表して行く。(JR東海評価書資料編)

■発生土置き場に関する調査・環境影響項目・調査方法

「水質」（水の濁り）＝文献調査→必要なら現地調査、低水期・豊水期の2回

「重要な地形・地質」（傾斜地の安定性）＝文献調査、補完のため必要に応じて現地調査

「文化財」＝文献調査→補完のため関係自治体へのヒアリング

「地域分断」＝文献調査→補完のため関係機関へのヒアリング、現地調査

「動物」＝文献調査、現地調査（1季～5回）→必要なら専門家にヒアリング

「植物」＝文献調査、現地調査（1季～4季）

「生態系」＝文献調査が基本→現地調査で補足

「景観」＝文献調査が基本、現地調査で補足

「人と自然とのふれあい活動の場」＝文献調査、現地調査→補完のために必要なら関係機関等へのヒアリング
(JR東海見解書)

<検証>

★新たな発生土置き場等について、神奈川県は調査・予測・評価を行うことを検討する項目を挙げているが、評価書はほとんどが文献調査が主であり、県は事後調査を求めているが、評価書には事後調査の記載はない。

★新たな発生土置き場については、規模の大きさによっては県や市の環境影響評価条例のアセス対象になる。条例に基づいたアセス手続きが必要となる。しかし、近年アセス逃れの手法として、事業を幾つかに分割して規模を小さくするなど、開発業者も悪知恵を使っている。

★新たな発生土置き場の環境影響調査はほとんどが文献調査であり、準備書のための環境調査も文献調査が主体であったのではという疑いを生じさせる。

★工事ヤード内の発生土仮置き場についても大きな問題がある。川崎市東百合丘のリニア非常口予定地に隣接するスーパーの建設現場では、乾いた建設発生土が粉じんとなって周辺住宅街に飛散したり、雨により泥水となって流出する事態も起きている。

★神奈川県環境影響評価審査会において、建設発生土の受入地は自治体が窓口になって探すとJR東海は主張していたが、委員から「自社の事業なのだから自ら探すべき」との指摘があり、受入地についてJR東海が調べた受入先を評価書資料編に記載した。あたかも受け入れ可能な印象を与えるが、実態は受け入れが既に無理であるとか、わずかな量しか受け入れられないところばかりであることは審査会で指摘されている。

★神奈川県内の建設発生土の量は11,400,000m³であり、県内処理できるのは、車両基地の造成（盛土）に利用する3,000,000m³に過ぎず、残りは県外処理になると指摘されている。そのため新たな発生土置き場の設置は必至であり、その規模は大きくなると思われる。また、建設汚泥は2,250,000m³

(6) 車両基地の設置にあたっては、多くの樹木が伐採される可能性があるため、適切な調査・予測・評価を行うこと。また、伐採木の処理・処分方法を明らかにしたうえで、伐採量及びリサイクル量を公表するとともに、事後調査を行うこと。
(神奈川県)

■車両基地をはじめとする建設工事において、伐採木や型枠材として使用された建設発生木材について予測・評価を行い、評価書第8章に記載。

■伐採木を含む建設発生木材は、丸太等の建設資材として利用されるほか、木材チップ化さ

れる等によって再資源化されている。処理・処分の例として、こうした内容を第8章に記載するとともに、再資源化の目標についても第8章に記載した。伐採木の量の想定算出方法については、評価書資料編に記載した。伐採木の量及び再資源化率については、関係法令等に基づき工事実施後に公表して行く。(JR東海見解書 8-6-1-4 注3)

■建設発生木材の発生量は49,000トン(県内)。(JR東海評価書)

<検証>

★建設発生木材について評価書に初記載。

(7)建設発生土及び建設汚泥の発生量の予測に当っては、予測に用いた諸量の数値、予測計算の過程等を示して、分かりやすく説明する必要がある。(川崎市)

■評価書に具体的な記載なし。

<検証>

発生土の算出方法については準備書、評価書とも一切の記述が無い。また、発生土が工事禁中予測よりも増加する可能性がある。

(8)建設汚泥やコンクリート塊等の建設廃棄物の量については、一般的な環境保全措置の内容による例示的な説明ではなく、廃棄物の発生箇所ごとに発生量抑制に係る工法や工事内容を具体的に説明したうえで環境保全措置の効果を客観的に評価、判断できる内容を評価書に記載すること。(相模原市)

■評価書に具体的な記載なし。

13. 温室効果ガス

(1)東京都・名古屋市間の列車の走行に伴う温室効果ガス排出量を環境影響要因として選定し、環境影響評価書本編に記載すること。(神奈川県)

■列車の走行に係る温室効果ガスについては、速度域や到達時間が同等である航空機と比較して排出量が1/3程度と少ないため、環境影響評価項目として選定されていない。一方で、一応の数値的目安として準備書において交通政策審議会の想定による輸送量・輸送力を前提として、中央新幹線の全線開業時における東京都～大阪府間の温室効果ガスの排出量を検討し、その内容を資料編に記載した。更に評価書において、名古屋までの開業時の排出量について同一のデータを前提として同一手法で算出し、評価書資料編に追記した。但し、大阪までの早期開業の強い要請もあり、当社としても経営状況によっては早期着手、早期完工も考えられるので、全線開業までの間のタイムラグは計画以上に短くなる可能性もあり、また今後とも、開業当初と比べ約半分に省エネルギー化を実現した東海道新幹線と同様、中央新幹線についても省エネルギー化の取り組みを継続して行くため、数値としては減少する可能性があることを申し添える。(JR東海見解書)

<検証>

★もとより、化石燃料を使わないリニア新幹線の温室効果ガス排出量が航空機より格段に少ないことは当然である。一方、膨大な量の電力を使うリニアが、その電力をつくるためにいかに大量の温室効果ガスを排出するか、それを基本数値として算出しなければ、真偽は不明である。

★「大阪までの早期開業の強い要請もあり、当社としても経営状況によっては早期着手、早

完工も考えられるので・・・」という記述は、示唆的である。自民党内や関西財界を中心に、大阪までの早期開業を求める声を受け、すでに国費の投入による大阪までの早期着工を想定しているのではないか。リニア計画の内容変更などの政治介入は拒否するが、推進するための政治介入は歓迎するということだ。

14. その他

(1) 用地交渉の結果や技術的な事情により非常口の場所を変更する場合における対応について
明かにすること。 (神奈川県)

■仮に非常口の計画位置を変更する場合には、現地の周辺状況を考慮し、必要な調査及び影響検討を実施するとともに、新たな計画について適切な時期及び方法で公表して行くことを考えている。都市部の非常口については土地の所有者にご相談させていただいており、基本的に計画位置が変わることはないと考えている。 (JR東海見解書)

<検証>

★都市部の非常口の位置を変えないのなら、評価書において正確な位置や施設の配置図などを明らかにすべき。

以 上

.....

<検証項目と担当者>

- | | |
|-------------------|------|
| 1. 総括的事項 | 天野捷一 |
| 2. 大気質 | 矢沢美也 |
| 3. 騒音 | 鈴木祥宣 |
| 4. 振動 | // |
| 5. 地下水の水質及び水位、水資源 | 牛塚宏子 |
| 6. 動物・植物・生態系 | 天野捷一 |
| 7. 人と自然とのふれあい活動の場 | // |
| 8. 低周波音 | 小野宗行 |
| 9. 磁界 | // |

10. 景観	//
11. 文化財	//
12. 発生土・廃棄物	西村光子
13. 温室効果ガス	天野捷一
14. その他	//