

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」に  
係る法対象公聴会及び法対象条例公聴会

【第2回】

会 議 録

平成26年1月19日

川 崎 市

## 目 次

日 時	1
場 所	1
事業の名称	1
意見を聴こうとする事項	1
公述人名簿	2
事業者名簿	2
開 会	3
公聴会の運営方法の説明	4
公述人の紹介	6
第 1 次公述	7
第 2 次公述	2 4
第 3 次公述	4 0
閉 会	5 5
事業者及び公述人資料	

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」に係る法対象公聴会及び法対象条例公聴会  
【第2回】

◎ 日 時

平成26年1月19日（日）午前10時00分～午後3時48分

◎ 場 所

宮前区役所4階 大会議室  
川崎市宮前区宮前平2-20-5

◎ 事業の名称

中央新幹線（東京都・名古屋市間）

◎ 意見を聴こうとする事項

環境影響評価項目

（法対象公聴会）

- 大気環境に係る予測評価
- 水環境に係る予測評価
- 土壌に係る環境その他の環境に係る予測評価
- 動物に係る予測評価
- 植物に係る予測評価
- 生態系に係る予測評価
- 景観に係る予測評価
- 人と自然との触れ合いの活動の場に係る予測評価
- 廃棄物等に係る予測評価
- 温室効果ガス等に係る予測評価

（法対象条例公聴会）

- 人と自然とのふれあい活動の場に係る予測評価
- 地域交通（交通混雑、交通安全）に係る予測評価

◎ 公述人名簿（敬称略）

- ● ● ●
- ● ● ●
- ● ● ●
- ● ● ●
- ● ● ●
- ● ● ●

◎ 事業者名簿（敬称略）

- ● ● ●（東海旅客鉄道株式会社 中央新幹線推進本部中央新幹線建設部環境保全統括部担当部長）
- ● ● ●（同社 中央新幹線推進本部中央新幹線建設部環境保全統括部副長）
- ● ● ●（同社 中央新幹線推進本部中央新幹線建設部環境保全事務所（神奈川）所長）
- ● ● ●（同社 中央新幹線推進本部中央新幹線建設部環境保全事務所（神奈川）担当課長）
- ● ● ●（同社 中央新幹線推進本部中央新幹線建設部環境保全事務所（神奈川）副長）
- ● ● ●（同社 中央新幹線推進本部中央新幹線建設部環境保全事務所（神奈川）主席）
- ● ● ●（パシフィックコンサルタンツ株式会社 環境部技術部長）
- ● ● ●（同社 環境部技術次長）
- ● ● ●（一般財団法人日本気象協会 事業本部環境事業部専任主任技師）

## 開 会

○議長補佐（川合） 皆さん、おはようございます。定刻となりました。

ただいまから「川崎市環境影響評価に関する条例」に基づきまして、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」に係る法対象公聴会及び法対象条例公聴会を開催いたします。

私は、川崎市環境局環境評価室、担当課長の川合でございます。

本日の公聴会の議長は、規則で市の職員が行うことになっておりますことから、環境局環境評価室長の飯島が担当いたします。また、議長補佐を、私、川合が務めさせていただきます。

それでは、議長、お願いいたします。

○議長 皆さん、おはようございます。本日の議長を務めさせていただきます環境局環境評価室長の飯島でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

皆様方におかれましては、日ごろから、川崎市政、とりわけ環境行政にいろいろと御協力いただきまして、まことにありがとうございます。

本日は、環境影響評価法の対象事業でございます「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」に係る公聴会でございますが、この公聴会は、川崎市環境影響評価に関する条例に基づき、川崎市長が法対象事業に係る市長意見及び法対象条例審査書を作成するために開催するものでございます。

本日は、私が議長として議事の進行を務めさせていただきますが、公聴会が円滑に行われますよう、公述人の皆様方には御協力をよろしくお願いいたします。

また、傍聴の方々には、会場入口でお渡しいたしました公聴会次第に記載してございますお願い事項を守っていただき、円滑に公聴会が進められますよう、よろしく御協力をお願いいたします。

## 公聴会の運営方法の説明

○議長 それでは、公聴会の運営方法につきまして、議長補佐から説明をさせていただきます。

○議長補佐（川合） それでは、本日の公聴会の運営方法について御説明いたします。お手元の公聴会次第をご覧くださいと存じます。

まず、本日の「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」に係る公聴会で「意見を聴こうとする事項」は、環境影響評価法に基づく、大気環境、水環境、土壌に係る環境その他の環境、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等、温室効果ガス等に係る予測評価及び川崎市環境影響評価に関する条例に基づく、人と自然とのふれあい活動の場、地域交通（交通混雑、交通安全）に係る予測評価についてでございます。

本日公述される方には、先に縦覧しました準備書等に対する御意見を公述していただきます。一方、事業者の方からは、公述人の意見に対し、事業者としての見解を公述していただきます。

なお、この公聴会では、市への質問等を受けるものではないことを、あらかじめご承知おき願います。

次に、公述の方法についてですが、初めに、事業者の方から、次に公述人の方からの順で、3回ずつ公述の機会を設けております。まず、第1次公述につきましては、初めに事業者の方から20分以内で、事業と環境影響評価の概要につきまして公述していただき、次に公述人の方から、1人10分以内で個別的、具体的に「意見を聴こうとする事項」について御意見を述べていただきます。

次に、第2次公述では、公述人の方からの御意見に対しまして、事業者の方から20分以内で適切かつ明瞭に公述していただき、続いて公述人の方から、1人5分以内で事業者の第2次公述を受けて、ご自分の意見を述べていただきます。

次に、第3次公述では、公述人の方からの御意見等に対しまして、事業者の方から20分以内で適切かつ明瞭に公述していただき、続いて公述人の方から、事業者の第3次公述を受けての御意見、ご要望等を含め、1人5分以内で「まとめ」の公述をお願いしたいと存じます。

なお、意見の検討・取りまとめ等の時間につきましては、第1次公述が終了した時点で20分、公述人の第2次公述の前に60分、第2次公述が終了した時点で20分、公述人の第3次公述の前に10分設けております。また、公述人の方の公述内容等によっては、事業者の公述時間や、取りまとめ時間を多少延長するなどする場合もございますので、ご了承いただきたくお願いいたします。

本日の公聴会の終了時間は、おおよそ午後3時ごろになると存じます。

次に、公述時間を守っていただくために、公述席の前にシグナルタイマーが置いてございますが、このシグナルタイマーについて御説明いたします。

公述開始の時にシグナルタイマーのブザーが1回鳴り、緑のランプがつきます。

そして、所定の時間終了の1分前にはブザーが1回鳴り、黄色のランプがつきます。

終了時にはブザーが5回鳴り、赤のランプが点滅いたしますので、この赤いランプの

点滅が終わるまでに公述を終了していただきます。

## 公 述 人 の 紹 介

○議長補佐（小森） 次に、本日の公述をされる方々を御紹介申し上げます。

まず、最初に公述人の方々を御紹介させていただきます。

●●●●様、●●●●様、●●●●様、●●●●様、●●●●様、●●●●●様、以上6名の方々です。

次に、事業者の方々をご紹介します。

東海旅客鉄道株式会社、中央新幹線推進本部、中央新幹線建設部、環境保全統括部担当部長、●●●●様。同社、環境保全統括部副長、●●●●様。同社、環境保全事務所（神奈川）所長、●●●●様。同社、環境保全事務所（神奈川県）担当課長、●●●●●様。同社、環境保全事務所（神奈川）副長、●●●●様。同社、環境保全事務所（神奈川）主席、●●●●様。パンフィックコンサルタンツ株式会社、環境部技術部長、●●●●●様。同社、環境部技術次長、●●●●様。一般財団法人日本気象協会、事業本部環境事業部、専任主任技師、●●●●様。以上の方々です。どうぞよろしく願いいたします。

○議長 ただいま、報道機関の取材が入っておりますので、御了承ください。

## 第 1 次 公 述

○議長 それでは、ただいまから第1次公述を始めさせていただきますが、公述の時間は、事業者の方は20分以内で、事業と環境影響評価の概要について、公述人の方は1人10分以内で、あらかじめ申し出られた事項につきまして公述をしていただきます。

それでは、これより事業者の方、20分以内ということで公述をお願いいたします。

○事業者（●●） それでは、事業者のほうから、事業概要と調査評価について御説明させていただきます。

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」環境影響評価準備書及び法対象条例環境影響評価準備書の概要について、まず御説明させていただきます。

本日の御説明内容ですが、初めに、中央新幹線計画、次に、川崎市路線概要、さらに川崎市内に設置される施設の概要、工事実施期間、環境影響評価について御説明いたします。

中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき計画を進めております。基本計画の決定、各種の調査、報告、国の交通政策審議会での超電導リニア技術、費用対効果、当社の事業遂行能力等に関する審議などを経て、平成23年5月に、国土交通大臣が当社を営業主及び建設主体に指名し、整備計画を決定の上、当社に建設の指示を行いました。現在は、東京都・名古屋市間について、環境影響評価に基づき手続を行っているところでございます。

続きまして、中央新幹線計画について御説明させていただきます。

本事業は、整備計画で決定された、東京都・大阪市間のうち、まずは第1局面として、東京都から名古屋市間を超電導磁気浮上方式、いわゆる超電導リニアにより整備するものです。スライドの上段の表にございますとおり、最高設計速度は時速505キロ、主要な経過地は甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部となります。

また、路線の延長は約286キロ。東海道新幹線の品川駅付近、名古屋駅付近のターミナルのほか、神奈川、山梨、長野、岐阜の各県に一駅を設置する計画です。

続きまして、事業の必要性について説明させていただきます。

中央新幹線建設の意義としまして、東京・名古屋・大阪間のいわゆる我が国の大動脈輸送を二重系化することで、以下御説明するような想定されるリスクに対して、抜本的な備えとなるということが挙げられます。

まず初めに、東海道新幹線は、開業から49年が経過し、将来の経年劣化に対する抜本的な備えを考えなければならない時期に来ているということです。東海道新幹線の構造物につきましては、昭和34年からの約5年間という短い期間で、東京から大阪までが同時に建設され、開業後は全線にわたって高密度な列車運行を行うことにより、日本の大動脈輸送を担ってまいりました。こうした経緯から、今後、設備の取りかえ時期も、全線にわたって同時期に集中されることが想定されます。

二つ目は、大規模地震等の将来の大規模災害への備えともなる、ということです。東海道新幹線はこれまで構造物の耐震強化などの地震対策を着実に進めてきていますが、中央新幹線を建設して、さらに災害リスクへの備えを高めることができます。東日本大震災の経験を踏まえても、日本の大動脈輸送を二重系化する必要はさらに高まったと言

えます。これらリスクに対する抜本的な対策として、中央新幹線による大動脈の二重系化が必要となります。

続きまして、路線概要について御説明させていただきます。

川崎市の路線概要として、スライドにお示しさせていただいておりますが、右側から、東京都から多摩川を渡って川崎市に入ります。そして、中原区、高津区、宮前区、麻生区を大深度地下トンネルで通過し、町田市へ入ります。川崎市内の主要な施設数量は、この表のとおりでございます。トンネルの延長は、16.3キロ。保守用車留置施設を1カ所。非常口を5カ所設置する計画。

これら各施設の概要について簡単に御説明させていただきます。

トンネルの概要です。都市トンネルは、内径約13mの断面を計画いたします。

次に、都市部の非常口の概要を御説明します。トンネル内の換気や異常時の避難等の観点から、おおむね5キロ間隔に計画し、直径は約30mを基本とします。換気施設のほかに、右側の図に載っておりますとおり、開閉設備、消音設備、多孔板、さらに非常時の、異常時の避難用のエレベーターと階段を設置します。また、本線及び換気施設の関連設備を置く設備棟を併設します。

川崎市宮前区梶ヶ谷に設置する保守用車留置施設の概要を御説明します。

これは、川崎市以東の本線においては、保守基地までの間隔が長くなることから、保守用車を留置するための中継施設として計画するものです。非常口に併設する形で資材搬入口を設置し、保守用車留置場所は大深度地下で計画します。

次に、工事実施期間について御説明させていただきます。

工事は、平成26年度に着工し、平成39年度の営業開始を想定しております。御覧の工程表にもございますとおり、工事は着手可能なところから速やかに開始することとし、構造物、路盤等の工事を進め、ガイドウェイ、電気機械設備等を施工し、営業開始前に各種検査、試運転を行います。

続きまして、川崎市内の環境影響評価結果について御説明させていただきます。

まずは大気質です。建設機械の稼働により発生する二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等について、川崎市内では、計画施設付近の5地点で予測を行いました。予測結果は、全ての地点で環境基準等を下回ります。5地点の予測値のうちの最大値と基準値等を比較したものが、御覧の表になります。

続きまして、ダンプなどの工事車両の運行により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、川崎市内では、計画施設付近の沿道6地点で予測を行いました。予測結果は、全ての地点で環境基準等を下回ります。

大気質に関しての環境保全措置としましては、建設機械の稼働では、排出ガス対策型建設機械の稼働など、工事車両の運行では、運行計画の配慮、点検及び整備による性能維持など、ごらんの内容を実施します。

次に、騒音について御説明します。

建設機械の稼働により発生する騒音について、川崎市内では、計画施設付近の5地点で予測を行いました。予測結果は、市内の最大値で81デシベルであり、騒音規制法などの基準値以下になります。また、工事車両の運行に伴い発生する騒音については、計画施設付近の沿道6地点で予測を行いました。予測結果は、スライドの下段にございます

とおり、環境基準を超過している地点がございますが、これは、赤字のとおり、現況の騒音レベルが基準を超過している場所であり、工事車両による寄与はほとんどございません。

換気施設の供用により発生する騒音について、換気施設の周辺の5地点で予測を行っております。予測結果は、スライドの表のとおり、換気口中心から20mの距離で、最大値で26デシベルであり、騒音規制法などの基準値以下となります。

騒音に関しての環境保全措置としましては、建設機械の稼働では低騒音型建設機械の採用など、工事車両の運行では車両の点検及び整備による性能維持など、換気施設の供用では環境対策型換気施設の採用など、御覧の内容を実施します。

続いて、振動について御説明します。

建設機械の稼働に伴い発生する振動について、川崎市内では、計画施設付近の5地点で予測を行いました。予測結果は、スライドの上段にございますとおり、市内の最大値で65デシベルであり、振動規制法などの基準を下回ります。工事車両の運行に伴い発生する振動については、スライドの下段の表をごらんください。予測は沿道の6地点で行いました。予測結果は、市内の最大値で54デシベルであり、振動規制法の要請限度以下となります。

続きまして、換気施設の供用により発生する振動につきましては、換気施設の周辺の5地点で予測を行いました。予測結果は、表にありますとおり、換気施設から10mの距離で、30デシベル未満であり、振動規制法などの基準値以下になります。

振動に関しての環境保全措置としましては、建設機械の稼働では低振動型建設機械の採用など、工事車両の運行では車両の点検及び整備による性能維持など、換気施設の共用では環境対策型換気施設の採用など、御覧の内容を実施します。

続きまして、微気圧波について説明させていただきます。

列車の走行により、都市部の非常口から派生する微気圧波については、非常口の中心から20m、50mの距離の地点で予測を行いました。予測最大値は、都市部の非常口から20mの距離で17パスカル、50mの距離で11パスカルであり、整備新幹線の基準値以下となります。主な環境保全措置として、多孔板の設置、維持・管理、緩衝工の設置、維持・管理を実施いたします。

続きまして、地下水について御説明いたします。

地下水の水質への影響については、適切な施工管理の実施など、環境保全措置を実施することから、小さいと予測します。また、都市トンネルの工事や存在にかかわる地下水位の影響について、3次元浸透流解析により予測しました。地下水位は非常口の工事範囲の直近のごく一部において変化がありましたが、その最大変化量は、約7cmの上昇と低下と、ごくわずかであり、影響は小さいと予測します。他の都市部非常口付近についても同様に、地下水の影響は小さいと予測します。主な環境保全措置としては、適切な施工管理、薬液注入工法における指針の遵守などを実施いたします。

続きまして、水資源について御説明します。

トンネル工事などにかかわる水資源への影響については、工事排水の監視などの環境保全措置を実施することから、小さいと予測します。主な環境保全措置としては、工事排水の適切な処理、処理設備の点検・整備による性能維持などを実施します。

続きまして、地盤沈下及び土壌汚染について御説明します。

トンネルの工事などにかかわる地盤沈下については、適切な構造及び工法の採用などの環境保全措置を実施することにより、影響はないと予測します。主な環境保全措置としては、ごらんのとおりでございます。

続きまして、トンネルの工事などにかかわる土壌汚染については、有害物質の有無の確認と、基準に適合しない土壌の適切な処理などの環境保全措置を実施することにより、影響はないと予測します。主な環境措置としては、スライドの下段の内容を実施いたします。

次に、地下空間の走行に伴う磁界を御説明いたします。

磁界は距離の3乗に反比例して減衰します。例えば下のイメージ図のように、トンネルの深さが40mの場合における地表での磁界は、超電導磁石から距離が大きく離れるので、磁界は大きく減衰し、0.0001mT（ミリテスラ）、0.1 $\mu$ t（マイクロテスラ）程度です。これは最大でも、国の基準であるICNIRPガイドライン、1.22mTの約1万分の1をさらに下回ります。したがって、地下区間の走行に伴う地表での磁界は全く問題ございません。

超電導リニア特有の事項である磁界に関しては、方法書の説明会、準備書の説明会に加えて、法の定めとは別に、平成24年、平成25年に開催した各都県での計画説明会、さらには、当社ホームページ上など、あらゆる機会を通じて、図や数字などを用いて詳細に説明をしております。平成25年12月、山梨実験線における測定作業を公開し、これまでの御説明の内容のとおりであることを改めてご確認いただいております。

スライドはそのときの測定結果をあらわしております。トンネル上部の土被りが37mの測定地点では、測定された変動磁界の値は、0.00015 mTで、全く問題ないレベルであるということを御確認いただいております。

続きまして、地域交通について御説明いたします。

工用車両の運行にかかわる交通量、交通流への影響につきましては、川崎市内で11カ所の交差点について予測しました。予測した交差点において支障が生じることはなく、影響は小さいと予測します。また、工用車両の運行にかかわる交通安全の影響については、工用車両の交通誘導員などによる誘導などの環境保全措置を実施することにより、小さいと予測します。主な環境保全措置としては、スライドの下段にございますとおり、交通量、交通流では、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮、交通安全では、安全確保に関する工事従事者等への講習指導などを実施いたします。

続きまして、廃棄物について御説明いたします。

切り土工、トンネルの工事などに伴う建設発生土などの影響については、環境保全措置を実施することにより低減されていると予測します。また、神奈川県で発生する建設発生土など、約1,400万 $\text{m}^3$ については、本事業内で再利用、他の公共事業などへの有効利用などを考えております。主な環境保全措置としましては、建設発生土の再利用、建設汚泥の脱水処理などを実施いたします。

川崎市宮前区梶ヶ谷に計画している非常口から搬出される発生土につきましては、鉄道貨物を活用して臨海部等へ運搬することで、大気質、地域交通等の影響を低減する計画としています。

最後に、対象事業に係る環境影響の総合的な評価について御説明します。

選定した対象事業に係る環境要素ごとに調査、予測及び評価を行った結果、環境保全措置を実施することによって環境への影響について実行可能な範囲で回避、または低減が図られ、環境の保全についての配慮が適切になされている事業であると総合的に評価いたします。

以上で説明を終わらせていただきます。

○議長 ありがとうございます。

次に、公述人の方の公述に移りたいと思います。1人10分以内でお願いいたします。

それでは、初めに、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 おはようございます。私は、川崎市の高津区に住んでおります●●と申します。

中原区には、等々力緑地という大きな緑地公園があります。私も犬の散歩とかテニスとか、それからお花見で利用しています。そこに立坑ができるということで、非常にこの立坑に疑問を持って、この等々力緑地の立坑を中心に意見を公述したいというふうに思っております。

立坑は、J R 東海さんによると、5キロ置きということなんですけれども、川崎市内を見ますと、16.3キロの中に5カ所も立坑ができると。3キロ置きということになりますけれども、我々、ルートもそうなんですけれども、立坑も、市民にとっては迷惑施設だというふうに理解をしています。ぜひこうした施設の県外移転をお願いしたいというふうに思っております。

等々力緑地、これはお花見のとき、非常に桜がきれいです。600本、桜がありました。が、今、再編整備事業で、川崎フロンターレのホームグラウンドである等々力競技場、これの拡充工事が進んでおまして、そのために130本、桜が切られまして、本当に残念なことだと思います。昨年秋、私たちは、「等々力緑地から都市公園を考える」という講座を5回にわたって開きました。川崎市の環境審議会の会長である、元東京農大の学長であった進士五十八先生もお呼びして、いろいろ等々力緑地のことを勉強しました。

等々力緑地は、これは上空から見た等々力緑地のイラストです。もともと、これは多摩川がいろいろ、暴れ川というんですかね、蛇行したりして、いろいろ変わっているんですが、戦前戦後を通じて、これはたくさんの砂利が採取されました。大きな池がたくさんありましたけども、それを埋め立てて、この等々力緑地ができたという歴史を勉強しました。これ、43ヘクタール、大変広い緑地なんですけども、今いろいろ施設がいっぱい、スポーツ施設ができて、だんだん緑が少なくなっているというのが現状です。

立坑がどこにできるかといいますと、この絵のカエルがサッカーボールを蹴っていますけども、そのサッカーボールのすぐ上あたり、これが立坑の予定地とされています。ただ、正確なことが分からないので何とも言えないんですけど、私たちは、ここにできると。ここは、一応等々力緑地の中のように見えますけども、実はJ X、通称E N E O Sという、この野球部の練習グラウンドになっています。E N E O Sの野球部というのは大変強いチームで、直接メジャーリーグに行って、レッドソックスに入って、ワールドシリーズで優勝した、そのレッドソックスの田澤純一選手の出身チームです。

それで、ルートは、この立坑から入って、フィッシング、釣り池の下を通過して等々力

緑地を横切っていくと、そういうルートが設定されています。

それで、先ほどの地図の北側は、すぐ多摩川の沿線道路、幸・多摩線と言うんですけども、そこを隔てて多摩川になっています。多摩川の河川敷も、一応多摩川緑地という緑地公園になっていまして、ですから、立坑は、この二つの緑地公園の真ん中にできるというふうに考えられます。

これは、その立坑ができる場所の現状です。今、そのENEOSの野球チームの選手の寮が新築されている、まさにその工事中なんです。恐らく、リニアの立坑工事も、このような形で行われるんじゃないかなというふうに思っています。ちょうど青いビニールシートがかかっていますけれども、この辺に立坑ができるんじゃないかなというふうに考えています。目の前は多摩沿線道路です。ここしか工事車両が出入りするところはありません。

右側の写真は、その工事車両の出入り口になっています。すぐ沿線道路なんですけども、これは非常に、片側1車線ですけども、幅員が狭いんですね。ですから、左側から今工事車両が出ようとしていますけども、これ、ガス橋のほうに右折する場合、必ず車線を横切って出ます。左折する場合も、同じように反対車線にはみ出して曲がらざるを得ないと。ですから、工事車両が出入りするたびに、一旦交通をとめて、そして工事車両を出し入れしなきゃならない。結構渋滞がひどくなるんじゃないかなというふうに思います。

これは、等々力緑地内の道路です。この左側は、市民ミュージアムという建物がありまして、右側は大きな駐車場と、川崎市の下水处理場があります。土曜日は、フロンターレの試合等がありますと、この駐車場が満杯になりまして、たくさんの方がこの道路を横切る。そしてスタジアムへ行くということになります。

それで、先ほどの工事の車両を見てみますと、沿線道路だけでなく、この緑地内の道を工事車両が通行しています。本来は、恐らくその多摩川沿線道路を走行する約束になっていると思うんですけども、この緑地内の道路は、409号線につながるということで、多分迂回路として使われているんじゃないかなという気がいたします。

これは、緑地内から多摩川の河川敷に出るための横断歩道です。これは交差点ではなくて、T字路になっているんですけども、これは等々力という交差点になっています。この見える建物は、とどろき保育園という、比較的大きな保育園です。朝、それから午後になりますと、出迎えのお母さんたちが車や自転車で子どもたちを迎えにきます。結構な数です。そういうことで、この横断歩道もよく使われていますから、事故とか、そうした危険も十分考えられます。ただし、JR東海の準備書によると、この信号での工事車両走行に伴う混雑状況とか、それから大気への影響とか、そういう調査は一切行われていません。はるか遠く離れたガス橋での調査しか行われてないということです。

こういうふうにたくさん的大型車両が通行しています。

これは、環境影響調査の小屋です。これは「ふるさとの森」という緑地内のところでやった調査です。

このボーリング調査の外側に、こういう掲示があります。「地質の状況を調べています」。ただし、何の目的かというところにビニールテープが張ってありまして、恐らく中央新幹線の建設のためとか、そういうことだと思ってしまうんですけども、その目的を隠し

ていると。

調査が終わった後、現状はどうか。これはマンホール、つまり、ボーリング跡をマンホールでふさいでいる。今でもここから水がしみ出しています。本当にやりっ放しというのは許されません。また、それを無視している市のほうの管理責任も問われるんじゃないかと。すぐ直していただきたいというふうに思います。

私が聞きたいのは、立坑の正確な位置を教えてください。それから、いつから工事を始めて、いつまで工事をするのか、その点をまず第1回の公述としてはお尋ねしたいというふうに思います。よろしくをお願いします。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 皆様、おはようございます。私、高津区に住んでおります●●●●と申します。

私は、市内で開かれましたJR東海による説明会に、4カ所、5回ほど参加をしてまいりました。そのときの感想を言うと1時間かかってしまうんですけども、まとめて言うと、市民のための説明会ではなくて、JR東海自体のための説明会ではなかったのかなというのが今の感想です。

そして、何よりも今思っているのは、一介の、本当に一鉄道事業者が、川崎の主権者たる市民の人格をも踏みにじるような横柄な態度で臨まれていたことに、非常に私は、今、怒りを持っています。その余韻がまだ残っている、それを持ったまま、今日は公述をしたいというふうに思っています。

私は、3項目述べます。初めに、環境影響評価条例に対する姿勢についてです。

私は、かつて川崎市の環境影響評価審査会の委員をしていたこともあって、非常にアセスに対して関心を高く持っています。意見を述べる前に、JR東海さんにぜひ理解をしてもらいたいということがありますので、ちょっと説明をさせていただきたいと思えます。

川崎市の環境影響評価条例というのは、1976年に議会で、異例とも言われる4日間の、4日にもわたった熟議を経てつくられたものです。国にも先駆けて、そして、全国の自治体にも先駆けてつくられ、当時、公害で長い間苦しんできたその市民が、環境都市川崎を目指そうという、そういう熱い思いを込めてつくられてきたのがこの条例です。

今でも、私も、そして多くの市民も、このアセス条例を川崎市が持っていることを非常に誇りに思っています。この長い間には幾度かの改定を経て今日に至っているわけですが、その間には幾つかの変遷というのがあったわけですが、この条例の趣旨というのは、まず住民参加を重視して、そして住民と行政が一体となってチェックをして、要するに、安全で、健康で、かつ快適な環境保全を図ろうというのがこの趣旨なわけです。

この改定を経ている長い間の中には、開発業者によって、脱法行為というんですか、条例の網目をかいくぐるようにした行為というのが幾度か行われて、非常に悔しい思いをしてきたわけですが、今回のJR東海さんのように、頭から条例を無視したような業者は一人もいませんでした。今回のアセス、このことに対して、私は非常に、JR東海は理解をしていない、自分たちのためにつくっている。これは住民のための、環

境を守るための道具なんですよ。

この条例ができたときに、非常に難しい条例だったものですから、当時、理解してもらうために、Q & Aという解説がされたわけですが、その中で、「住民はどんなことができるのか」というクエスチョンに対して、「住民参加で環境破壊を未然に防ぐのがこの条例の狙いだから、住民は説明会やパンフレットで計画の中身を知り、意見があれば市長に意見を出し、必要ならば公聴会を要求することができる」というふうに答えられています。しかし、JR東海は、説明会の会場で、周辺の人が、友達のために、知人のために一冊パンフレットくださいよ、帰ってマンションの管理人に見せたいから一冊くださいよと言ったのにもかかわらず、一冊も出しませんでした。ご存じですよ。これは、非常に、条例でいうところの「意見を出すことができる住民」というふうに、パンフレットなんかで中身を知って、意見を出すことができるんだということをうたっている条例の趣旨を理解していない。JR東海は、一冊のパンフレットも出さないというのが社是なんですか。それを聞かせてください。

同じく、条例の施行規則の4条では、2011年の12月、方法書に関する環境影響評価審査会でも、委員から、この方法書は非常に曖昧なところが多過ぎて、審査ができない。余りにも漠然として、審議のしようがないという感じですよ。はっきり言いましたね。我々が審議するのは、プランニングがきっちり把握できていじめなんですよ、こういうふうに委員から言われています。

そのときに、JR東海は回答で、準備書の段階までに詳細を詰めて公表します、と答えられています。つまり、方法書の段階では詳細が詰まっていなかったということではないでしょうか。それで、じゃ準備書で中身が、詳細が詰まっているかということ、今なお詰まっていないわけです。

後でも触れますけれども、発生残土の置き場について、説明会での意見の概要に対してのJRの回答というところで、「現時点では具体的な位置、規模の計画を明らかにすることは困難なため、準備書においては、一般的な発生残土置き場を想定し、準備書9章で保全措置を位置づけた上で、事後調査によって確認することとしております」と言われています。

詰まってないんですよ、準備書においても。立坑の位置も確定しているわけではないんですよ。確定しているなら明確に教えてください。

JR東海は、条例でいうところの事業の基本的事項というのはどう理解されているのか。あるいは、確定時期というのをどう理解しているのか、まずお聞かせください。

それから、次に、2点目ですけども、等々力の非常口の避難方法について伺います。説明会でもこれは再三聞いてまいりましたけれども、まともな回答はありませんでした。今日はしっかり教えてください。

等々力の避難口は、あの下部空間というか、あの避難路から脱出するときに、市内で最も深い113mからの脱出ということになります。最新の川崎市の地域防災計画では、当該地は、今後30年以内に70%発生が予測される直下型地震で、震度6強と想定されています。震度6強です。113mの、まず長いエレベーターが使えるのか。普通は、避難をするときは、上から下におりていくというのが想定されるんだけど、113mの下から上に上がっていくこの避難口、エレベーターが、果たして震度6強で使えるのか。

それで、とにかく使えてもパニック状態で、定員オーバーでドアが閉まらない時間のロスなど、シミュレーションされたのか。それから、階段だけでやる場合に、113m、40階建てビルに相当する階段を、16両、1,000人、障がい者、高齢者、心臓疾患患者、妊婦、子どもを含める乗客が駆け上がる、この本当に脱出をどう想定されているのでしょうか。下から上がっていくんですよ。

また、その歴史的な資料で、この地域防災対策資料からも、中原区、高津区の低地部、多摩川沿いの地域でも、液状化の可能性がかなり高いというふうに想定されています。今でも、この一帯、いじると水が、さっきも言われていましたけども、水が出てきているんですよ。避難口からの脱出者1,000人近くが、非常口周辺で、液状化状態にあれば、安全をどう確保していけるのか。そもそも、こんなところに非常口をつくったのはどうしてなのか。きちっとお答えください。

3点目は後にします。以上です。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 宮前区野川に住む●●といます。今日は、まずトンネル工事に伴う建設発生土の問題と、これに関係するリニア計画全体の問題について意見を述べたいと思います。

昨年11月、準備書に寄せられた意見に対する見解書が公表され、この中で、JR東海は、廃棄物等に関して次のように述べています。先ほど、今、猪股さんが引用されたところと同じところですが、大事なところだと思います。

「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なため、本準備書では、一般的な発生土置き場を想定し、第9章において、必要な環境保全措置を位置づけた上で、その効果を第10章に示す事後調査により確認する」、このように述べております。

しかし、第9章、第10章のこの部分は、発生土の処理方法や場所を特定できないことの言いわけとして、苦し紛れにつけ足したとしか私には思えません。第9章では、全ての項目にわたって、「他の環境要素への影響がない」と表記しています。しかし、残土の処理方法や場所が不明なまま、なぜ影響がないと断言できるのでしょうか。このような方法で架空の施設の環境影響を予測し、事業者都合のよい結論を導くことが許されるなら、法手続は完全に形骸化してしまいます。

続く第10章では、「位置を特定できない発生土置き場に対して、動植物、生態系についてのみ事後調査を行う」としています。しかし、ここでも、場所を特定できず、なぜ動植物、生態系だけが事後調査の対象なのか。水環境、その他の項目をなぜ対象から外すのが全くわかりません。そもそも具体的な場所が決まらず、実際の動植物の生育環境が不明な中で、どのような環境保全措置を想定できるのでしょうか。

このように、準備書の第9章、第10章の内容は全く説得力を欠いたものになっています。

例えば、川崎市内の梶ヶ谷の立坑からは、貨物路線を使って残土を臨海部に運ぶ計画もあるようですが、その後は、どこでどのように処理されるのでしょうか。本来、場所を特定した上で、環境への影響を実態に即して調査し、対策を講じることがアセス法の正

しい手続のはずです。今それが無理なら、可能になったときに改めて準備書を出し直すべきです。このままの流れで工事の実施計画が認可され、住民による意見表明の場が永久に失われるようなことは絶対にあってはなりません。

次に、J R 東海が現時点で、建設発生土、残土の処理方法を具体的に提示できない理由について考えてみようと思います。

このリニア計画が発表されたのは2007年で、既に6年以上が経過しています。トンネルが全体の9割近くになるというのはJ R 側が最初から決めていたことで、膨大な残土が発生することは明白でした。それにもかかわらず、いまだに残土問題を先送りしたままなのは、会社側が、国や自治体の施策に頼り切っているからだと思います。3年半前の中央新幹線小委員会で、J R 東海は、超電導リニア方式のメリットとして次のように言っています。「直線的ルートが可能なので、建設費、運営費が安い。地表を通らないので、用地買収が少なく、環境にも優しい」、こう述べています。

しかし、ルートのほとんどはトンネルだから、環境に優しく、費用も安いという理屈は、地下水脈、水資源への影響を無視しているのに加えて、トンネル建設に伴う膨大な残土発生の問題を意図的に除外しているから言えることです。J R 側が全額自己負担と言っている建設費の中に、トンネル工事に伴う残土処理の費用が含まれているとはとても思えません。もし本気で自己負担による処理を考えているのなら、この6年間で計画を具体化し、今回の準備書に提示できたはずで、今出せないものが、1、2年後の着工時に提示できるはずがないと私は考えます。

会社側が負担するつもりなのは、せいぜい残土の輸送費だけで、あとの処理は関係自治体、そして最後には、最終的には国費を当てにしているのは明白です。これまでは、自己負担を理由に経営の自由を主張し、リニア計画に対する国や自治体の関与を拒んできたにもかかわらず、思惑どおりに駅の位置やルートが確定すると、今度は、全幹法に基づく整備新幹線であることを盾に、国や自治体に支援を求める、このような態度は余りにも身勝手です。残土処理の問題に限らず、アセスメントの対象となるあらゆる環境保全措置について、J R 側は、国や自治体に対して今後全面的な支援を求めてくるでしょう。なぜなら、民間企業であるJ R 東海が事業を成功させるためには、最大限の経費節減が必要なものに対して、環境保全に誠実に取り組もうとすれば、逆に際限なく費用がかさんでいくからです。リニア実用化のための安全対策もまた、信頼を高めようとするれば、それだけ費用がかかります。資本の論理、経営の論理からすると、環境や安全対策にかける費用はできるだけ節約したいところですが、企業の信用問題にかかわるため手抜きはできません。結局最後は国家財政に頼るしかないのです。

昨年9月、J R 東海の山田社長は、リニアは単独の事業としては採算がとれない、という趣旨の発言をしました。驚くべき内容ですが、このタイミングでの社長の発言には、周到な計算が働いているように思います。全幹法による整備新幹線と位置づけた以上、国としても、この巨大プロジェクトを失敗させるわけにはいきません。J R 側は開き直ってそこを突いているのです。アセスメントの手続を終え、いよいよ着工となれば、今後は予定外の支出もあり得る。環境保全や安全対策に手抜きはできない。会社が必要ときに最大限の援助を引き出すために、今から政府にサインを送っているのだと思います。

既に政府は、支援策を一つ打ち出そうとしています。建設に必要な土地の取得にかかる不動産取得税等を非課税にする措置です。JR側は、従来の整備新幹線が非課税だったことを理由に、同様の措置を求めています。この要求は虫が良すぎます。国鉄解体後のこれまでの整備新幹線は、国が建設した路線をJR会社がリース料を払って使用するのに対して、リニアの場合は、JR東海的全額負担でつくることが前提なので、完成後も会社の所有になります。一民間企業が取得する土地に税制上の優遇措置を適用する道理はありません。

JR東海は、一方で、リニア計画は私的な事業だとして、国や政治の関与を拒んできましたが、他方では、国策事業と位置づけ、国からあらゆる支援を引き出そうとしています。このような節操のない使い分けを許している原因は、結局のところ、リニア事業に適用される法の不備、法律の不備にあると考えます。40年前にできた全幹法が、国鉄民営化後の新幹線建設にも適用されてきたのは、建設主体と営業主体を分離する方式をとっているからです。一民間企業となったJR東海が、新幹線の建設主体として名乗りを上げ、しかも、超電導磁気浮上方式として未知の技術を採用することを、全幹法は全く想定していません。

ところが、この異例づくめの計画に対して、特別法を制定することなく、全幹法をそのまま適用したところに今日の根源的な問題があります。前例のない巨大事業に対して、環境面、安全面、さらには経営面でのあらゆるリスクを想定し、丁寧な検証を行うべきところを、既存の法律により、形式的な手続を踏むだけの作業が今日まで続いてきました。これは、政府と国会の怠慢と言えます。

最大の問題は、巨大事業が失敗、または頓挫した場合の責任の所在が不明な点です。福島第一原発の事故を経験した今、何が起ころうと想定外だったという言いわけは通用しません。現在の東京電力への対応に見られるように、なし崩しによる国費の投入は絶対に避けなければなりません。国費投入前の株主の責任と、JR東海が融資を受ける金融機関の責任と負担のあり方を明確にしておく必要があります。

また、環境面でいえば、最悪の場合のトンネルの埋め戻しを想定して、具体的な方法や手順を決めておく必要もあります。特に、不要となった場合の大深度トンネルの後始末は、川崎市内の沿線住民にとって切実な問題です。私は、リニア計画には強く反対しますが、現実的な対応として、まず、必要な法律を制定した上で計画に対する検証をしっかり行い、国と会社の責任のあり方を明確にすることを要望します。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●様、お願いします。

○●●公述人 宮前区けやき平の●●●●と申します。

リニア新幹線の計画のうち、振動についての問題点を申し述べます。

JR東海の準備書神奈川県版の振動についての記述のあらまは、工事の実施時に建設機械の稼働にかかわる振動、これについては、調査地点を川崎市内の非常口5カ所と相模原市の建設施設の設置地点12カ所に設けて、予測した結果は63デシベルから71デシベル。これにかかわる基準値は75デシベル。土砂ダンプなどの車両の運行にかかわる振動は、調査地点を川崎市内、相模原市内18地点に設け、予測結果は34から58デシベル、

これにかかわる基準値は65デシベル、60デシベル。トンネル掘削にかかわる振動については調査を行わず、環境影響評価の対象外として一切触れておりません。換気設備にかかわる振動、これは予測地点を川崎市内及び神奈川県域に設けまして、予測した結果が30デシベル。これに関する基準値はこういう値である。車両の地上走行に関する振動は、予測地点を相模原市の2カ所に設けまして、予測結果は62以下である。地下走行にかかわる振動は、予測地点は神奈川県駅の東1カ所だけとしかせず、川崎市内の予測はしておりません。予測結果はこの数値で、車両の走行にかかわる基準は70デシベル。こういった調査、予測をしたものについては全て基準値以下で環境影響はないとしております。

しかし、見解書の中で、シールドトンネル工事については数多くの事例があり、工事中の騒音、振動については影響がないと記載しております。シールドマシンを使用しているトンネル工事は、地上に振動が生じるものであります。横浜市で、相模鉄道JR直通線事業が現在進められております。この中の西谷トンネルがありますが、ここで振動被害が生じているのであります。この工事が昨年2月から始められておりますが、西谷トンネル、先ほどの絵でありましたが、深いところで土被りが46mになっております。地域の住民に配られたこういうイラストを含む20枚ほどのお知らせの中で、騒音、振動について、夜間、掘削する音ゴリゴリ、進む振動ドッドドッドが伝わる場合がありますと、振動、騒音の発生を想定した案内が配られております。苦情の受付の態勢をとっておりますが、実際に相当数の被害が生じているのであります。振動の程度によっては、この地下振動期間中、ホテルを提供するといった対応がなされているのであります。

川崎市内の地点及び相模原市内、幾つかの地点を選定して予測を行って準備書を作成し直すべきであります。

振動レベルと振動による影響という表が、各、いろんな自治体の環境関係の資料に出しております。50から55デシベルのところ、人は振動を感じ始めます。60デシベルで、浅い睡眠の場合は過半数の人が覚醒する。65デシベル、浅い眠りの人は、みんな目が覚める。70デシベル近くになると、中程度の睡眠の人も覚醒する機会が多い。70デシベルを超えると、中程度の睡眠の人も全部覚醒する。この振動レベルになると、住民の反応として、よく感じるという訴える率が50%になるというふうになっております。55デシベルで、人は振動を感じ始めます。音の場合は、人は音の中で生活をしており、その大きさの程度によって騒音と感ぜますが、振動の場合は車の中では振動を受け入れますけれども、人は常時振動のない環境で生活をしているので、振動を感じると不安に駆られるものであります。

振動に関する規制の値というものをまとめてみましたが、70デシベル、65、60という値は、先ほどの表で見ますように、非常に大きな値なのであります。これらの振動を生じる工事や列車の走行が法的に認められるというのは問題であり、見直しも求められているのであります。シールドトンネル掘削については準備書に記述がありませんが、昼夜作業を行うことが想定されておりますが、このシールドトンネルの掘削に関して、こういうことが認められる根拠が準備書では明らかにされております。

川崎市では、武蔵野南貨物線の生田トンネル、右下の梶ヶ谷操車場の先の、稲城市にかけての、このトンネルの建設に当たりまして、反対運動に対応して工事で振動・騒音対策が実施されました。しかし、実際に貨物の運行を開始しますと、被害があちこちで

続出いたしました。川崎市公害部の測定でも、基準値の数倍の値が3カ所で測定されるといった、そういう事態となり、社会問題となりました。この被害軽減策が講じられましたが、最終解決は十数年、長い期間を要するに至りました。リニアのルート上の住民は、リニアトンネルの列車走行による生活の支障、住居の資産価値低下に大きな不安を持ち、意見書も多数提出しているのです。準備書を作成し直すべきであります。

このトンネル走行時における振動の予測のために山梨実験線で行われた測定は、旧型のMLX系の車両で1カ所で行われたものであります。実験線は、本来は40キロを超えるものでなければいけない。これを、用地買収の関係などで、やっと昨年、本来の長さになったのでありますから、そこで使用しておる、この新型のL0系車両の長編成をもって、それで数カ所のトンネルで測定をし、多くの地点での予測をなすべきであります。

準備書の中の先ほどの振動についての概略、この規制基準値について、私の理解が不足か誤ってあるのであれば、それを指摘していただいた上で、次の事項について回答をいただきたい。

シールドトンネル工事について数多くの事例があり、工事中の騒音、振動については環境影響評価の対象にしておりませんとしているが、騒音、振動被害が生じるものであるにもかかわらず環境影響評価しなかったのは、準備書としては不備ではないか。

もう1点、武蔵野南貨物線生田トンネルでの振動被害の歴史を環境影響評価で無視したのは、不適切ではないか。地下トンネルの列車走行での地上振動に関して、川崎市内についての予測評価を行わなかったのは、準備書として不備ではないか。

回答をお願いいたします。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 皆さんこんにちは。宮前区宮崎の●●です。

私は、リニア新幹線の工事による地域交通と大気汚染への影響について述べたいと思います。

川崎市での発生土は400万<sup>m</sup>、トラック95万台になります。これは、誰が考えても自然環境や生活環境に大きな影響があると思われるんですが、JR東海は影響は少ないと予測しています。

これがJR東海が発表した最盛時のダンプカーの予測値です。1時間に走行するダンプカーは、野川で84台、馬絹で84台、犬蔵66台、清水台59台、ヨネッティ前が64台と、1分間に1台以上という数です。騒音、振動、大気汚染、交通事故、生活全般、特に子どもへの影響を考えると、本当に恐ろしいものがあります。

私は、宮前区の大気汚染の現状をお話しして、JR東海に対策を求めたいと思います。よろしく申し上げます。

これは、川崎市が計測した二酸化窒素濃度の年平均値の10年間の推移です。これを見れば、少しずつですが二酸化窒素の濃度が下がっているということがわかると思います。ところが、川崎北部にぜんそく患者が急増しているんです。このグラフは、川崎市の医療費を助成されているぜんそく患者の数です。ですから、実数はもっと多いと思われま

す。上が20歳未満の方、下が20歳以上の成人です。10年間で、特に、宮前、麻生区が急増しております。

何で川崎北部にぜんそく患者がふえたのか。その原因は、以前は工場から排出された亜硫酸ガスが原因だと言われてました。ところが、現在では、自動車から排出される二酸化窒素や目に見えない浮遊粒子のPM2.5が原因だと言われています。川崎市の調査によりますと、PM2.5の濃度は、川崎市内でそんなに差がないんですよ。ですから、やっぱり自動車の排気ガスが原因かなというふうに言われています。実際に、幹線道路の沿線で患者がふえているんです。

これは、川崎市が測定した一般環境大気の測定値です。宮前区では、宮前平小学校のところに測定器を置いて常時監視をしています。この表で注意していただきたいのは、評価値ですね。この評価値が、全部丸になっている。丸ということは、環境基準の0.06ppm以下を達成したということです。実は、もう一つ川崎市は常時監視をしています。それは、自動車排出ガス測定局なんです。宮前区では、宮前平駅の前にあります。これは、数値が高くなっていますが、池上以外は、やっぱり評価値を見ていただくとわかると思うんですが、全部丸、達成しているんですね。これが二つの測定値の差です。上が自動車排出ガスで、下が一般大気です。これだけ差があるということですね。

再度、一般環境大気の測定値をお示ししたいんですが、さっきの表とどこが違うかという、さっきは1日の平均値でした。1日の平均値では、全てが環境基準値以下でした。それに対して、これを見てください。これは、昼間の1時間ごとに区切って出した測定値なんです。これを見ると、評価値のところ全てにバツがついているんです。つまり、中原5.8%、高津7.6%、宮前7.9%、多摩8.2%、麻生区8.8%が基準を超えていますよと、昼間の1時間ずつの測定で見れば超えていますよということがわかるわけです。自動車排気ガスについても同じ表が欲しいんですけど川崎市に問い合わせしたんですが、自動車排気ガスは、このような測定をしていないということなんです。なぜかという、光化学スモッグの警報を出すために一般環境大気の方は1時間ごとの数値を出しているということなんです。

一般環境大気でこの数値ですから、自動車排気ガスは、もっと高い数値を出すだろうということは当然予測されるわけですね。

私が何を言いたいのか、今までの中で何を言いたいのか、JR東海の賢明な皆さんは当然予測されると思うんですが、平均値ではわからないということなんです。光化学スモッグが、なぜ警報を出されているかという、その時間、危ないから外へ出るなどということなんです。平均値を言って、これは安全だったとか、そんなことを言たって意味はないわけですよ。1時間ごとの、この時間は危ないから出るなどという警報を出さないと、実際に危険から、健康被害からは免れないということなんです。

それで、JR東海の予測方法は、どういう手段をとっているかという、プルーム・パフ方式ということです。プルーム・パフ方式とは、有風時はプルーム式、弱風時はパフ方式を用いて予測して、結果を合わせることで、予測地点における大気汚染物質濃度の年平均値を定量的に算出することができる。まさしく私がそんなこと意味ないよと言った平均値で出しているわけです。建設機械の稼働による、そういうこと、その方式を使って建設機械の稼働による汚染予測値を私たちに示しているわけです。日平均値

の年間98%値は0.020から0.057ppmで、0.06という基準よりは低いと予測されますよということで、これで安全ですよというふうに出しているわけですね。

でも、私たちは、平均値を知りたいわけではないですよ。実際に基準値を上回った空気を吸って、健康被害をこうむることを嫌だと思っているんです。怖いと思っているんです。私は、住民の健康を守るために、次のことを要求、J R 東海に次のことを要求したいと思います。

まず1番、非常口工事ヤードの入り口、工事車両の通る交差点で常時観測をする。常時測定してください。基準値を超えた場合、周囲に警報を出して、工事及び車両の走行をとめてください。これは、光化学スモッグでやっているわけですから、できないはずはないと思います。今、●●さんおっしゃってましたけど、エコのためには経費は高くつくけれど、ぜひやっていただきたいと思います。

実は問題はもう一つあるんです。J R 東海は、建設機械の稼働による測定値と資材及び機械の運搬車両による測定値を分けて算出しているんですね。この、特に資材及び機械の運搬車両というのが、またちょっと微妙ですよ。何なんだと、これは。発生土の運搬車両による予測は、また別にあるのかなというふうに、ちょっと頭をひねってしまうんですが、これも明確に答えていただきたいと思います。建設機械の稼働による予測値は、日平均値の年間98%値が0.020から0.057ppm、運搬車両による予測値は0.017から0.049ppmだと。これは、単独で見ても、かなり基準値に近い数値ですね。0.06という危ない数値に近い危ない数値ですが、しかし基準値以下だから安全だというふうに言っているんです。でも、周辺の住民は両方の汚染物質を吸うわけですよ。分けて吸っているわけじゃないわけですよ。川崎市は、昭和47年に公害防止条例を制定しました。その基本理念は、総量規制ということです。ですから、全てのいろいろな汚染物質を総量的に考えて、合計して足し算して、何ppmということは言えないでしょうが、そのためには、きめ細かく測定地点を設定して、やっぱりリアルに住民に実測値を知らせて警報を出していただくというのが最適じゃないかと思います。

それでは、今から、実は川崎市で市民グループが測定している、その実数を示して、こういう実態だから、こういうことをやってほしいということを言いたかったんですが、それは2回目の方に回したいと思います。

ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。

続きまして、●●●●●様お願いいたします。

○●●公述人 宮前区馬絹の●●です。よろしくお願いします。

まずは、J R 東海さんに、連日の公聴会、県の審議会、大変だと思います。ご苦労さまです。

私、最初に、皆さんのJ R 東海に対するバッシングじゃないんですけど、ここまで心配しているんで、何とか回答してほしいよという趣旨で、皆さん一生懸命公述しているんですけど、何せ相変わらずJ R 東海さんの回答は、説明会から一つも進歩していない。県のやつは、多少は詳細の資料を出して、こうだよというようなことで情報は出てくるんですけど、一般の市民からの個別の回答には一切答えようもしないということが、きのうの公聴会でもわかりました。おとこの県の審議会にも私出まして、こんな

もんだと。今日は、その辺のところを、どうしてそうなっているかというのを私の個人的な意見を含めてしっかり述べて、市の審議会でちゃんと審議してもらいたいという趣旨で述べたいと思います。

まず、JR東海さんは、本当に連日大変だと思うんですけど、組織に潰されないように、しっかり個人で健康を管理して、余り頑張らないでほしいんだなという、まずお願いしたいと思います。

昨日の公聴会でも、このリニアは、葛西会長の願望で始まっているんで、そろそろリタイアすれば、この話はとぎれるんじゃないかという楽観論を述べた方がおられました。多分、JR東海の中にも、そういう人がいるんじゃないかなと、よくわかりませんが、それまでの辛抱かなという気もしないでもないんで、余り頑張らないで適当にやってもらえればと、実現できないんじゃないかなというふうにも思っています。

いろいろ述べたいことはあるんですけど、最近の状況と公聴会等の話含めて、もう一つ、昨日の公聴会で面白い話があったんで、ぜひ皆さんにも聞いてもらいたいと。

日本は、公共事業をやると、始まったらやめない。これ、昔の戦争と同じで、突入すると、関東軍同じだというふうに言ってまして、まさにそうだなと。とりあえず、ここでは、ちょっと仮で、言葉の話になるんですけど、JR東海関東軍と呼ばせてもらいたいと思います。

そのときに言っていたのが、シベリア鉄道にリニア新幹線を走らせたらいんじゃないですか。こんな狭い日本で、何でそういう狭いところでやるのか。あとは、シルクロードでリニアを走らせたら外貨も稼げていいですよという意見がありました。まさに、この辺のところを、どうしてそう走っているのかというところかと思えます。

それで、新聞情報もあるので、その前に言っておきますけど、もう一つ、関東軍が二、三あるんですね。県の環境局関東軍、アベノミクス関東軍、安倍さんと葛西さん、仲がいいみたいで、リニアがだめになったら防空壕で使うんじゃないかなと、そのぐらい勘ぐっています。それで、このスライドの朝日新聞の記事の話になるんですけど、これは、金曜日に県のアセスがあって、それを記事にして、よくできた記事だと思います。実は、私は先週の日曜日にも、宮前市民館で県の公聴会で公述しました。そのときには、2年前の川崎市の審議会で、方法書になってないということが審議会自体わかっていながら方法書を通して、準備書でやりますよということでやりました。そのことが、市だけじゃなくて県でも、11月25日に審議会がありまして、私、そこで傍聴しました。そのときにも、同じように、県知事からの意見をJR東海が真摯に回答してないという審議会からの意見がありました。その審議もいいんですけど、その後で、事前に調査すべきということを事後調査でもいいというような容認をしていると。その、事後でいいという容認の根拠を、法的根拠を示せということを公述しました。

そのかいがあってかどうかわかりませんが、ここで回答が出ています。JR東海がきっちりとしないうら、審査期間を延ばすべきだという宮沢弁護士の意見が出されています。実は、傍聴していて、この裏に話がありまして、これに対して県の環境部長は、この審議会は審議期間を延ばすとかというための審議会じゃないという答弁をしました。これ、とんでもない話ですよ。何のための審議会。この辺が、安倍さんと、これは朝日新聞なんですけど、多分社長と安倍さんが食事会なんかをやっているんですよ。そ

ここで、この新聞のネタは、そこは書かないで、これもありきだと思って書いているんだと思うんですけど、審議会はあと2回の会を経て、知事は意見を通しますと。知事は3月25日までに意見を出して、JR東海に出す予定という環境の部長の裏を知りながら、こういう書き方をして、無理にも通そうとしているよというのがわかっているんで、こういう書き方をして、一般からいろいろ言われてますけど、通さざるを得ませんよというマスコミの雰囲気づくりをつくられていると私は読んでいます。皆さんどう思われるかわかりませんが。

というふうに、今の環境とかマスコミとか行政とか審議会自体も、そういう中で審議されて体制に対してやらざるを得ないような雰囲気でも物事を進めようとしているということを、私がまず皆さんに知ってもらいたい、審議員にも知ってもらいたいというのが、まず1点です。

これ、具体的に私が高津区のボランティアをやったんですけど、春日台の健康の森の地下水の枯渇の問題で大丈夫かという話を、意見を出しまして、JR東海から、準備書を見ると、高津区市民の森と水沢の森、現地調査によって把握していますと言うので把握しているかどうかを調べたら、ちっとも把握してなくて、市の調査結果に基づいて大丈夫だよというような答弁になってます。このことを回答してほしいということで、この公聴会のときに、小森さんの方から、どういう内容を出しますかということで、こういう話をしますということで事前にこの話はJR東海に言っているはずで、それに対して、最初の10分での回答は、相変わらず説明会での回答と同じ。個別に何も回答しない、回答しようもしないということを審議会の方々はよく理解して、この準備書を準備書であるのかないのか、準備書であるとするならば、その法的根拠をちゃんと示してほしいというのが一番大事な話で、その辺のところを何の根拠を持って準備書とするのかということを審議していただきたいと思います。

あと、細かい法の話は、また次回に延ばしたいと思います。

以上です。よろしくお願いします。

○議長 ありがとうございます。

ここで休憩、取りまとめの時間を20分ほどとりたいと思います。

したがって、再開は11時55分とさせていただきます。

午前11時35分休憩

## 第 2 次 公 述

○議長 ただいまから再開いたします。

それでは、引き続きまして第2次公述を始めます。

初めに、事業者の方から20分以内で、適切かつ明瞭に公述をお願いいたします。

○事業者（●●） JR東海の●●でございます。

まず、路線の絞り込みについて御説明をさせていただきます。

ここにお示しをしますとおり、超電導リニアにつきましては、超高速性というのが最大の特長でございますので、これを踏まえまして、できる限り短い距離で結ぶということでございます。選定条件等ございますが、都市部においては、環境影響を小さくするという観点もございまして、できる限り大深度地下を使用するというところでございます。さらに、川崎市内、大都市部でございますが、トンネルの非常口については、市街化住宅化が高度に進展している地域をできる限り回避ということで、一団のまとまった土地を設定をさせていただいたというところでございます。

等々力の地区について御質問ございましたが、ここにお示しをしますとおり、JXホールディングスが所有をされておりますグラウンドの中に設置をするということで考えております。東京方の立坑と、等々力のこの非常口の間が約3.5キロ、それからこの次の梶ヶ谷の非常口との距離が約4.3キロということでございまして、それぞれの非常口につきましては一団のまとまった用地をできる限り選定ということで、防災上の観点から全て必要であるというふうに考えております。

工期の話がございました。等々力の非常口につきまして、ちょっと字が小さくて恐縮ですけれども、地中連続壁工ということから始まりまして、その後、内部の構築をいたしまして、それぞれの設備を配置していくというようなことをやっていきます。全体としては10年ということで考えております。

こちらが、等々力に計画をしております位置の換気施設の設置後のフォトモンタージュでございますが、ここに換気設備を設置いたします。この地区が風致地区であるということは私ども重々承知をさせていただいております。でき上がりは、このように緑化、植栽等を施しまして、ここの風致を乱さないような形での設置を考えていくというふうに計画をしております。ここにつきましては、今申し上げたとおりのことでございますが、環境要素としては景観、あるいは人と自然とのふれあい、その活動の場というところの評価がございまして、そのアクセス等、ご利用の方のアクセスを阻害するようなことがないということで予測評価をさせていただいております。

次に、手続の関係でございますが、私ども、この環境影響評価につきましては、法令にのっとり、それに基づきまして適切に予測評価をさせていただいて手続を進めております。

説明会の話もございましたが、お配りしたあらましの話でございますけれども、準備書の説明会は、全体で7都県で92回やっておりますが、神奈川県内では、そのうち24回開催をさせていただいております。この内容を、できる限りわかりやすく説明するというところでまとめたものが、パンフレットとおっしゃっていただいたあらましでございます。

して、これを川崎市内、それから横浜市内、これ全部で12回開催しておりますが、1,726名の方にお配りをしております。できる限りわかりやすく説明をさせていただいて、その説明会の中ではご質問の時間を設け、ほとんどの会場では延長させていただいて、皆様の御理解を深めていただけるよう努めてきております。説明会の場所、それから時間、開催回数につきましては、ここにありますとおり、複数回やるところもありますし、時間についても十分、できる限り配慮をした上で設定をさせていただいているというものでございます。質問につきましても、相当、何百問という御質問をいただいて、それにつきまして真摯に御対応させていただいているというところでございます。

それから、続きまして、発生土の関係で御質問がございましたので、ちょっとこれ改めて御説明をさせていただきます。

建設発生土の考え方ですが、これは、まず本事業内での再利用というのが第一でございます。神奈川県内では、車両基地を相模原市緑区鳥屋というところに計画をしていますが、この部分で、盛り土、切り土ということが発生をいたしますので、今考えておりますのは、この車両基地の部分で、盛り土と切り土をなるべくバランスさせるようにすると。その中でクローズするような形でなるべくやっていきたいということでございまして、全体で1,140万 $\text{m}^3$ という数字を出させていただいてますけれども、そのうち、今の車両基地の部分で360万 $\text{m}^3$ についてはバランスをすることでやっていきたいということでございます。

それからその次が、ほかの公共事業等への有効利用ということで考えていただきたいというふうに思っております。この点につきましては、神奈川県さんも窓口として調整をさせていただきたい、情報提供であるとか発生土の処分施設等について調整をさせていただきたいというふうに考えております。

この、いずれの方法も困難である場合、そうすると、新たな発生土置き場等が必要となるわけですが、これにつきましては、準備書におきましては、具体的な位置、規模等の計画を明らかにすることが困難ということであることから、その環境保全措置の効果を事後調査により確認することとさせていただいております。

今申し上げた、この事後調査の考え方につきましては、環境省からの意見を踏まえて国土交通省から出されたものがありますけれども、それで、付帯施設について評価書作成までの間に位置等を明らかにすることが困難な場合は、必要な環境保全措置を評価書に位置づけておいて、その環境保全措置の効果を事後調査により確認する必要があるということを意見としていただいております。この意見も踏まえまして、9章、10章で、そういう扱いをさせていただいているということでございます。どういうものが、その事後調査の対象になるのかということでございますが、これは、予測の不確実性があるもの、それから保全措置の効果の程度を勘案して事後調査の対象とするということをさせていただいております。

それから、採算性、いわゆる収入の見通し等、国に負担をとという話がございましたので、この点も御説明をさせていただきます。

これは、収入の見通しを書かせていただいているものでございまして、上半分が当社としての長期収入見通しの収入でございます。これは、十分、私ども民間企業でございますので堅く見積もるということを検討に検討を重ねた上でやってきております。名古

屋開業後は10%増、大阪開業後は15%増ということで、対抗輸送機関からの移転等を踏まえて、こういう数字を設定をしているということでございます。ここにはありませんが、いわゆる費用、メンテナンスのコストであるとか、あるいは減価償却費を立てまして設備投資を必要にやっていくというようなことについても、当然この中で勘案をした上で十分綿密な検討、収支採算性の検討を行っております。これで十分成り立つということ踏まえた上で、このプロジェクトの推進に当たっておりますので、この点が1点。

それから、それだけではないということで、交通政策審議会、下半分に書いてございますけれども、これ、国の機関でございますが、この中でも、下の方に書いてございますけれども、JR東海の収入の前提は、最も慎重な、最も悲観的なゼロ%成長を前提とした事業予測とほぼ同じ結果であり、十分に慎重の見通しであることを確認をいただいております。これに基づいて、私ども、このプロジェクトを推進していくということで、国に負担をつけ回すのではないかなというような話もございましたが、そういったことは一切考えておりません。

それから、途中で不動産取得税等の内容もございましたけれども、これ、全幹法に基づく、全国新幹線鉄道整備法という法律に基づく路線でございます。ほかの整備新幹線と同様、公平な取り扱いをしていただいたというものだというふうに認識をしております。

○事業者（●●）　続きまして、工事関係について説明させていただきます。

先ほど、このスライドを使って、まず振動について御説明させていただきました。建設機械の稼働に伴い発生する振動については、川崎市内で最大値で65デシベルで規制法の基準を下回るというような説明をさせていただいております。

先ほど同じような表が出ておりますが、振動による影響と振動レベルの関係というのは、これ、川崎市さんの環境局のホームページから、ちょっと使わせていただいている表ですけれども、50デシベルで人体に感じない程度、60デシベルで静止している人が感じる程度、70デシベルで多くの人が感じる程度というふうにされております。私ども、先ほど振動規制法の基準を下回るというお話をさせていただきましたが、基準を下回るから、それで問題ないというわけではなく、先ほど冒頭の説明でもさせていただきました、環境保全措置等を使って、検討して、それからさらに地域の環境について影響がないような形で工事工法について具体化していきたいと考えております。

また、シールド工事の工事中の振動です。こちらについては、基本的にはシールド工事での振動は問題ないと考え評価項目に入れておりません。ただ、先ほどお話ありましたJR相鉄線の西谷トンネルで、そういうふうな振動に対しての問題が出ているということは把握しております。ただ、そちらの原因が何かというのは特定されていないというのが今実情と聞いておりますので、今後、それも含めて、他事業における最新の施工事例等を参考にして、工事の計画を具体化していきたいと考えております。

続きまして、地下走行に対する振動でございます。

スライドは、高川トンネル、山梨実験線のトンネルの計測値でございます。地下40mの大深度に比べて、7m、10mという土被りのところで測定しており、16両編成の予測値では46デシベルということで、基準値を大きく下回り、影響はございませんという評価をさせていただいております。また、基本的に、超電導リニアの列車の重量というのは

在来型新幹線に比べ非常に軽いこと、また一定の深さ位置を走行すること、また浮上走行時には土木構造物への荷重が分散するということから、通常の在来の鉄道と比べ、列車から地盤、建物に伝わる振動というのは小さくなります。

ちなみに、先ほどお話が出ました武蔵野南線については、こちらで調べたところでは、測定結果が51から61デシベルということで、これは、屋内にいる人の一部がわずかに揺れを感じる程度の値ということです。過去の文献を見ますと、貨物列車は列車ダイヤが夜間に集中していることから振動が気になる方もおられるのではないかと考えております。山梨リニア実験線で振動の予測値、先ほどお見せしましたが、最大でも48ということで、これは人が揺れを感じない程度の低い値ということで、振動は全く問題ないと考えております。

続きまして、地下水について御説明させていただきます。

今、スライドをお見せしているのは、これシールド機械でございます。非常口の工事及び、それに伴う地下水の水位の影響というのは、トンネルの工事及び非常口の工事につきましても止水性の高い工法を用いますので、問題ないと考えております。なお、念のため、工事中につきましても、他の事業の参考例、実施例等を参考にしてモニタリング調査を実施していきたいと思っております。

あと、先ほど高津区の部分の湧水の調査が文献調査だけじゃないかというふうなお話ございましたが、高津区の健康の森につきましては、湧水の調査及び水質の調査ということで、本編の方に載っておりますので、それを御参照いただければと思います。ページ数は、8-2-3-23、水質が8-2-3-20ページでございます。

あと、地下水の観測ということで、もう一つございましたが、ボーリングの看板と、あとボーリング調査を行った後、こちらにつきましても、当社の方で等々力の、恐らく等々力の公園の中でやらさせていただいております。ボーリングの看板につきましては、目的を明確にするために線を引いておりますが、決して中央新幹線の事業であるということをして隠しているものではございませんので、御理解いただければと思います。あと、水が湿っているというご指摘もございましたが、こちらにつきましても、使用が終われば責任を持って対処させていただきたいと思っておりますので、御理解ください。

続きまして、工事用車両のルートの設定について御説明させていただきます。

川崎市内では5カ所の非常口を計画しておりまして、その一つ一つに工事用車両のルートを設定させていただいております。その考え方につきましては、スライドにございますように、まずは地域の影響をできる限り低減するためにヤード付近の走行距離を最小化しております。また、工事用車両が通行可能な幅員、歩道の有無を考慮して、できる限り左折によるヤードへの侵入及び出発ができるルートを選定しております。

先ほど等々力のお話が出ましたので、等々力の部分について御説明させていただきます。

スライドの右の上の青い丸が等々力の計画地でございます。こちらは、幸多摩線、ちょうど多摩川のわきを通っていく線、こちらを使って工事用車両を設定しております。ルートといたしましては、まず、この計画地から出る分につきましては、左折ですので上に上がって、そのままずっと上に上がって246号線の交差点から国道の246号線に入るルート。帰ってくる分につきましては、下の方からガス橋の交差点を通過して市道幸多摩

線を上に上がって左折するという形で、できる限り右折がないような形で計画をさせていただいております。

なお、一車線ということですので、車線を飛び出して侵入したり出発したりということにつきましては、工事用ヤードの中で切り込み等を入れて、そこら辺はスムーズに行くような形で今後計画したいと考えております。工事用ルートにつきましては、ほかの部分につきましても、可能な限り狭隘な道路を避け主要幹線道路を主に使用する計画でございまして、それによって一番近い、主要幹線道路に近い部分の交差点について、交差点需要率を測り、問題ないと考えております。また、安全につきましても、搬入時間や法定制限速度の遵守、また工事従事者への講習、指導を行って、安全に対して徹底していきたいと考えております。

続きまして、騒音、振動、大気について御説明させていただきます。工事中及び工事用車両に伴う騒音、振動、大気につきましては、こちらのスライドを用いまして先ほど説明させていただきましたが、予測地点につきましては、代表的な、各非常口の工事の内容に基づいて、代表的な場所で測定を行っております。特に大気質につきましては、年平均値というものを利用させていただいております。これにつきましては、基準値が年平均値という基準をもとに出しておりますので、それと比較対照するために、その値を使っております。ただ、先ほど振動のところでも申しましたが、基準を超えたらそれでオーケーというふうに考えておりませんので、その後も保全措置等検討して、できる限り影響の低減を図っていきたいと考えております。

すみません、基準を超えたらじゃなく、基準をクリアしていても環境保全措置等を具体的に検討して、さらなる低減に努めたいと考えております。

○事業者（●●） シベリアだとかシルクロードという話もございましたので、ちょっと触れさせていただきますが、必要性、意義という点でございまして、東海道新幹線で触れましたとおり、今年で50年になります。この先ずっと、その機能を果たしていく、東京、名古屋、大阪の大動脈輸送を果たしていく、日本経済、社会のインフラを果たしていくという観点からいくと、今でも1日300本を超える列車が運行され、30万人から40万人のお客様に御利用いただいております。これを、やはり二重系化をして経年劣化に備え、大規模地震等のリスク、これに備えていくというのは、二重系化の必要性として、もうこれ避けては通れないということだというふうに考えております。これを世界に先駆けて新しい技術であるリニアで実現をしていくということでございます。

それから最後、第1次公述で内容が盛り込まれてないのではないかという話もございましたが、私ども、この要綱に基づいて、いわゆる環境アセスの事業の概要、それから環境アセスの内容について踏まえた上で御説明をさせていただいておりますので、申し述べます。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

事業者の方の第2次公述が終わったわけですが、ただいまの公述に対する意見を公述人の方から述べていただきます。

○●●公述人 議長、いいですか。

次の質問のところは、今の答えられたことに対してやろうというふうに思っていたん

だけど、答えられてないんですよ。私、非常に重要なところを避けられちゃってるんですね。そのことだけは、今、答えてもらえませんか。それでないと、次の質問できません。

というのは、私は、今回のアセスで、要するに施行規則4条のところで、基本的な事項というのは何なのか、そしてその確定している時期は何なのかということが条例にかかわる問題として私は提起して質問しているわけで、そのことに対しては答えていません。答えてもらってから、次に進めたいと思います。いかがですか。

○議長 事業者の方、いかがでしょうか。

では、お願いいたします。

○事業者（●●） それでは、先に、本事業に関する具体的な情報の提示ということについてご回答申し上げたいと思います。

いわゆる鉄道事業法に基づいて建設され、路線の短い、比較的短い在来鉄道であるとか、都市計画決定される道路、こういうものと異なりまして、新幹線の建設におきましては、その技術的特性上、工事实施計画認可、この時点で、まず本線や駅、車両基地の計画が決定されるということになります。その後、用地取得を行い、設計等を進め、各施設の詳細な計画を決定するという、こういう流れになってございます。それで、私も、このアセスをやるに当たっては、予測評価の前提となる、この対象事業実施区域というものを設定をしておりますけれども、この内容は、それぞれ、路線であるとか駅、非常口、それから車両基地等、お示しをさせていただいております。このお示しの仕方は、例えば地上部でありますと、緩衝帯を含め約22mの用地幅であるとか、駅につきましても、ホームの中心位置を示し、この位置を中心に延長約1キロ、50mというようなものをお示しをさせていただいております。これ、主務省令が求める事業が実施されるべき区域の位置に記載すべき要件を十分満たしているというふうに考えております。

非常口、いわゆる川崎市内、都市部ですから、都市部の非常口の工事範囲につきましては、先ほど申し上げたとおり、具体的に想定をさせていただいて一団のまとまった土地ということで想定をさせていただいておりますが、それら以外につきましては、地権者の方々へ用地の御説明をさせていただいた上で用地幅の検討を行って、それで関係の機関、例えば河川、道路、森林等、こういったところと具体的な協議を行って確定としての具体的な計画が決定していくというような流れになります。

こういう協議を始めていない、いわゆる関係機関の協議を始めていない、測量も行っていないという時点におきまして、将来変更するかもしれないというような詳細な計画をお示しするのは、これは混乱のもとになるだろうというふうに思っております。それは、どういう混乱かという、地権者の方々に支障しないとされた住居が計画変更により支障することとなる、というような混乱というものを想定しております。こういう部分で我々としては、車両基地なんかは典型的なものですけれども、計画地となり得る可能性のある範囲をおおむね包含する区域をお示しをしております。これをもとに、対象事業実施区域をもとに、予測評価をきちんと実施しているということでございます。

申し添えますが、路線の近隣の住民の方々におかれましては、御理解をいただくように、今までどおりアセスの手续とは別に、さまざまな機会を通じまして、丁寧に御説明をさせていただきたいというふうに考えている所存です。

○事業者（●●） 続きまして、非常口の避難について回答が漏れていましたので、説明させていただきます。

非常口の避難につきましては、スライドにございますとおり、非常口を通じて避難するというので、まずはこの右下にございますように、トンネルの下の部分、こちらのほうに逃げていただいて、ここでまず安全な状態を確保していただくというふうに考えております。

この非常口の下におりる出入り口につきましては、約500mの間隔で設置することを考えております。

また、エレベーターの話もございましたが、エレベーターは定員40名程度が乗ることができるものと考えており、停電の際も非常用電源等、多重に設備を考えていきますので、安全に問題なく避難できると考えております。

あと、等々力の避難口が113mというお話がございましたが、こちらにつきましては、現在、その平面も含め、そこまで細かな数字は出ておりませんので、具体化した時点でまたご報告することになると思います。

以上でございます。

○●●公述人 議長、私の質問にも答えてないところがあるので、もう一回質問をします。

等々力の立坑の工期は、11年ということは、準備書を見ればわかります。僕が聞いているのは、いつから工事を始めるのかということを知りたいんです。それは、御社の山田社長の記者会見で、どうも今年の秋ごろから着工するような話がありますし、一方、JR貨物のほうに聞くと、御社が梶ヶ谷のターミナルを、立坑の場所として買いたいとか借りたいとかそういう申し出があったときに、立坑の工事は平成30年度から始めるということをおっしゃったというふうに聞いています。一方でそういうことを言いながら、私たち市民に対してはいつから工事を始めるのかということをお知らせしていないと。その点をお聞きしたいので、もう一回回答してください。

○議長 時間も大分差し迫っておりますので、次に、公述の第2次公述が入りますので、その際にまとめてまた申しわけございませんがお願いをしたいと思います。

今の●●さんの意見について、事業者のほうから答えていただいて、その後の第2次公述に入りたいと思います。

○事業者（●●） いつからということでございますが、工事実施計画認可をなるべく早いうちにということを考えておまして、いわゆる環境影響評価の手続きを進めております。工事実施計画認可は、なるべく今年のいずれかの時点ということで、早い時期にということに思っておりますが、今おっしゃられた部分につきましては、工事実施所要期間ということでございますが、その後、着工した後、用地交渉というところへまいります。用地の交渉を経た後で工事に所要する期間がそれだということでございますが、何年からというふうに申し上げることはなかなか難しいのですが、私どもは開業目標年次に向けて、その間の工期等も踏まえて、できるだけ迅速にこの事業を進めていきたいというものでございます。

○議長 それでは、ここで取りまとめ、休憩の時間を入れたいと思います。

この後、公述人の方の第2次公述につきましては、13時30分から始めたいと思います。よろしく願いいたします。

午後12時30分休憩

○議長 ただいまから再開をいたします。

それでは、先ほどの事業者の公述に対して、公述人の方から公述をお願いします。一人5分以内でお願いいたします。

それでは、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 すみません、今から5分でお願いします。

写真は武蔵小杉駅の周辺の再開発事業の様子です。中原区内では既に工事が始まっているものもありますが、これからこれだけの大規模工事を予定されています。小杉の二丁目、三丁目、あるいは東京機械の再開発、等々力緑地の再編整備計画、富士通の川崎工場の再開発計画等があります。

この数字は、これら工事が最盛期となる平成28年度の工事車両の走行台数です。リニアをあわせれば1日4,000台、中原区内を工事車両が走行すると。こうした他事業との調整について、JR東海はどのようなふうに考えているのか。

そして、私はこうした各種事業の調整は、市がイニシアチブをとって進めるべきものだと思っています。●●さんからもありましたように、一つの工事だけじゃなくて、こうした多くの工事が集中すれば、複合的に環境に影響を与える恐れがあります。そうしたことを十分考えるべきだというふうに考えています。

2回目は、土壤汚染問題を取り上げたいと思います。

これは、富士通の再開発計画、これは竣工時の見取り図です。この敷地内に、富士通の製品製造工程の中で生まれた化学物質に土壤が汚染されています。蓄積されているところのそばをリニア新幹線のトンネルが通過します。この図の右の上、右の角から斜めにトンネルが掘られ、武蔵中原駅の操車場の下を通っていきます。

2006年4月26日の東京新聞の記事によりますと、国は、富士通川崎工場の地下水汚染対策について、事業者に適切な対応をとるよう川崎市に通達したが、市は富士通への指導を行っていなかった。また富士通も、周辺住民に対して説明をしていなかったという記事があります。

そして、国の環境審議会は、平成22年11月1日、土壤汚染対策のあり方についてという答申を出しました。この答申で、ちょっとかみそうなので、ここに書いてありますけれども、シスー1, 2-ジクロロエチレン、この規制値を0.04mg/lというふうに決めました。この化学物質は、発がん性は確認されていませんけれども、マウス実験の結果、肝臓や胆のうに障がいがあるときに数値が高くなるALPという酵素、この値を上げるということがわかりまして、その結果、0.04mg/lという規制値が設けられました。

そして、2012年に富士通自身が構内の地下水を採取して分析したところ、規制値の75倍に当たるこの化学物質が検出されました。既にこの有害物質が地下水に浸透していたわけです。

川崎市内では、平成16年から5年間で559カ所の土壤調査が行われ、そのうち108カ所で土壤汚染が確認されたそうです。土壤汚染について、立坑の周辺5カ所で、JR東海は、自然由来で岩石土壤中に存在する可能性のある8物質を対象として調査を実施したとあります。この8物質の中に、自然由来ですから、この化学物質は含まれていないと思います。これについて、どう富士通の現状を把握されているのかお答えいただきたい。

2番目に、市内5カ所の立坑予定地のうち、宮前区犬蔵は、サンワ工業という金属加工の工場があります。また麻生区東百合丘、ここも立坑をつくられますが、ここは日本合成ゴムの研究所の跡地です。重金属や化学物質に土壌が汚染されている可能性があります。そういうところで土壌の汚染について調査をされたのかどうか。この2点について伺いして、2回目の公述を終わります。ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。

続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 2回目に入ります。先ほどの追加した答弁、ご回答の中で、一応お考えはわかりました。工事実施許可が下りた後に地権者の合意等がとれた時点が確定した時点だというようなことをおっしゃっていたのだらうと思います。

ただ、ここは今、川崎は環境影響評価条例の、条例というのは自治体の法律なのでですね。それに基づいた、今、評価をして、審査をしているわけで、その4条のところには、環境影響評価は事業を実施する区域、事業の規模等、事業の基本的な事項に対する計画が確定した後に実施するものとするというふうに明確にうたわれています。

先日の報道なんかでも、これは東京ですけれども、大田区の警視庁の住宅敷地の非常口計画のところ、家族寮の用地をこれから取得する予定だとか、あるいは、今出ておりました宮前区犬蔵のサンワ株式会社のところもお問い合わせしましたら、横浜に親会社があるけれども、そこに話を行っているかもしれないけれども、私たちは知らないよという話でしたし、JXホールディングスのあのグラウンドのところも、去年の1月に川崎市と全用地を避難場所の協定を結んできているわけです。そういうふうに、まだ確定をしていない段階で、川崎市はアセスを認めていないということを、まず申し上げておきたいというふうに思います。

それから、さっきのパンフレットの話は、本当にこんなもので時間をとりたくはないのですけれども、1枚たりとも余分を渡さなかったということは、川崎市の住民参加を主とする条例に、私は趣旨に反しているというふうに思わざるを得ないというふうに申し上げておきます。

それから、質問のほうなのですけれども、さっき、等々力の非常口のところの避難について、まだ消化不良なものですから、そこについて少し伺いますけれども、今回の113mは確定していないということでしたが、あの出された資料の中では、1ミリが20m、それで5ミリだから100mだということは、説明会の中では言われていたわけですよ。それに13mが加わって、一番底辺のところから113mだということで、非常口で上からおりるのはあっても、下から113m上がっていく非常口はどういう状況なのかというのをシミュレーションされたのか、伺います。

この今座っていらっしゃる方で、113m階段を上られた経験のある方は手を挙げてください。いらっしゃるようですけれども、本当に私、6階まで上がると息が切れるんですね。障がいを持った人や子供やいろんな人たちが113m、エレベーターが6強の震度でとまってしまったら、階段しかないのですよ。階段で113m、どうやって上がるのですか。

それで上がった出たところが、液状化しているよ、そしてそこが浸水で言えば5、6m未満だよというような状況で、それで防水壁を設けるというのは、水を防ぐために設

けた場合、出てくる人たちはそこでどういうふうに出ていけるのか、そんなことも説明会のところで聞いたのですけれども、答えが出てきていなかったのので、今日は明確に答えさせていただきたいというふうに思います。

川崎のハザードマップ、多摩川のハザードマップのところでも、等々力付近の非常口の浸水は5、6m未満というふうにされています。あの非常口の横に設備棟というものが設けられていますけれども、あそこも貴重な重要な施設をそこに入れるというふうに書かれて、内容は答えなくていいですよ、もう書かれているから。そうだとすれば、底上げをしなければ浸水対策にならないとすれば、高さはどれくらいになるのか、規模はどれくらいになるのか、そのことも具体的に答えさせていただきたいというふうに思います。

土壌のことについても、本当は三つ、今日聞くはずだったのですけれども、それは今日、なかなか聞けないので、今のその3点についてはきっちりと答えさせていただきたいというふうに思います。さっきも言ったように、高津区の低地部、多摩川沿いのところは液状化の可能性もかなり高いというふうに言われているので、ただ防災対策だけではなくて、上がってきた人たちが出た後どうするのだということも含めて、今日、きっちりと、安全を売っている鉄道事業者としては、その避難口の問題、113mの非常口を下から上がるなんていうのは異例のことなのです。きっちりとしたシミュレーションをもとにした回答をしてもらいたいというふうに思います。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 お願いします。残土に関して、続きですが、2年前の方法書のときの神奈川県知事の意見として、準備書に向けて、発生土の再利用の方法を具体的に示せという意見が出て、これは今回、具体的に示されていません。

それから、知事意見として、新たな発生土処分場の必要性について明らかにすること、これも先送りです。JRは今回何と言っているかということ、新たな発生土を処分する場所が必要となる場合にはむにゃむにゃむにゃという感じで、お茶を濁しているのですね。結局先送りで、これも答えていません。

つまり、県知事意見というのは、これは方法書が出たときに神奈川県民がさまざまな意見を出して、それを集約して、いわば県民を代表する形で出たものですね。これを完全にながしおろしている。つまり、県民の声を無視しているということを言わざるを得ないと思います。

次、簡単な質問を一つしたいと思います。梶ヶ谷の立坑から残土を出す場合、二つ方法があって、車両による搬出と鉄道による搬出ですね。これはどのくらいの割合で考えているのかということをお聞かせください。

次に、先ほどのJR側の説明で、残土処理の段階として三つあると。まず一つが、本事業で行う。これは神奈川県の場合は、鳥屋の車両基地が唯一出ています。二段階目として、公共事業で、県を窓口としてこれからということなのですが、ここは非常に疑問です。県を窓口というのは、もう県は上には推進する立場ですから、とっくに両方で話し合いがなされて、そういう窓口としたやりとりがあったと思うのですね。それで、これから初めてやるのですかということですよ。県の財政あるいは川崎市・横浜市・相模

原市、全部、残土を使った事業をできるような財政状況ではないというのは、私はそう思っています。多くの県民はそれを知っています。それはこれから本当にそれを窓口にして、これから探すのですかということ。多分無理でしょうということ、だめな場合の発生土置き場として、新たな発生土置き場を用意しなければいけないと。

ここも先ほど不十分だったというかわからなかったのは、これは新たな発生土置き場は誰が負担してつくるのですかということです。JRが責任を持って負担するのか、これも、私はだから、これは県とか市とか、それから金がなければ最終的に国が出すのだろうと予想していますが、そうでないのだったらそうではないということをおっしゃってください。

それから、公共事業として、例えば梶ヶ谷から沿岸地域、臨海部に運んだときに、例えば埋め立てですとします。何でもいいのですけれども、例えば公共事業というのは、それ自体がアセスの対象のはずで、それをこれからやるとなると、最低2年はかかりますよね。だけど一方でトンネルを掘る事業はもう認可されて、ではいざその作業を始めようといったときに持っていき場所がなくなるわけではないですか、このままいくと。例えば埋め立てでそこに持っていくとすると。このやり方というのは原発と同じで、要するに、使用済核燃料の始末がわからないまま原発をどんどん進めている、それで今困っている今の現状と全く同じではないかと、そういう構造ではないかと思います。

それから、採算性に関して、先ほどお答えがありました、これは交通政策審議会の、中央新幹線小委員会の議事録は、私、20回、一応目を通してあります。そこで確かに書いてあるのは、収入の部分です。需要の予測はしています。検証もしています。その内容については私は間違っていると思いますが、それは置いておいて、支出に関しては検証していません。

先ほど、メンテナンスとか維持費については考えています、そんなものは企業であれば当たり前のことで、収入と支出のバランスを考えれば当たり前のことなのだけれども、そうではなくて、環境影響評価で、今回、準備書で、環境への影響なし、なし、なしでオンパレードなわけですよ。ということは、そこで新たにかかる支出は予測していないということなのですね。

ところが、山梨実験線で、トンネル工事で例えば水枯れ、あれだけの被害が出て、それが今後沿線各地で大規模に出る予想がされます。なぜそういう水枯れとかそれに基づく生態系の破壊とか、そういうことも予想して、どれだけ費用がかかるかわからないと思っているのですが、その部分については、支出の予定は恐らくしていないのだろうと思います。だって環境への影響なしで予測しているわけですから、その辺は全然説得力がありません。

採算性で、堅い予測をしているので大丈夫ということは何回も説明会で聞きましたが、ではなぜ、今、社長は、わざわざペイしないなんていうことを言うのですか。いかにも不自然ではないですか。これは裏があると思うのは当然で、社長がこう言うということは、要するに、国に助け船を求めているとしか私には考えられません。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 シールドトンネル工事による振動については、先ほど、横浜の西谷トンネルの件でJ R東海が認められたように、この工事というものは非常に振動を生じるものであります。この横浜の相鉄・J R直通線の工事のトンネルの場合については、2009年の環境影響評価で3カ所の地点を設定して、振動を予測をしているのであります。ところが、J R東海のほうは、方法書でこの工事による地上振動は環境影響要因であるというふうにしておきながら、環境影響評価の項目として取り上げないということにして、準備書では一言もふれていないのであります。

そして、見解書の段階になって、都市部のシールドトンネル工事については、数多くの事例があり、工事中の騒音、振動については影響がありませんと、環境影響評価の対象としておりません。シールド工法は、鋼、鋼製の筒、シールド機械に守られる中をカッターがゆっくりと回転し、土を削りながら掘り進める方法であるから、振動は非常に小さいものとなりますというような説明をするにとどまっているのであります。

市民がわかった事例というものを提示すると、それについては認めるというようなことで、それがなければこれは工事の振動はないのだということで、環境影響評価もなしで、これで済ませてしまおうと、そういう態度なのであります。

これは先ほどの第2回公述で説明をされたようでありますけれども、工事の実施段階で振動が少なくなるような工夫をしますということではなくて、準備書が不備なのでありますから、改めて準備書を作成し直して、提出をすべきであるというふうに思います。

いま一つの、走行時の地上トンネル走行の地下走行時の地上における振動、これについては、先ほど説明された図を出されましたけれども、これはこれまでの準備書や説明会での説明の範囲を超えるものではありません。

私が住んでいるけやき平は、武蔵野南線が開始されたときには、多くの住民がこの振動に悩まされたのであります。それから、今でも梶ヶ谷地区の住民が説明会で振動がするというようなことでもって、これについての説明を求めるのに対して、見解書でも何ら無視しているという状況なのであります。

ということで、一般的な説明ということではなくて、この実験線でもって実験を再開したのでありますから、そこでのデータでもって、多くの測定点でもってデータを集め、それから川崎市内は大深度であるから振動がないはずだという決めつけではなくて、地盤や地層の状況によってどういうことが起こるかはわからないのでありますから、川崎市内も含めた予測点というものについて、この延伸された実験線でのデータというものをを用いて、改めて準備書を作成し、提出すべきであるということを申し上げているのであります。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 すみません、●●●●です。J R東海の回答が、私については全くなかったと。住民の要望については聞く必要もないと思っているのかという対応だったので、非常にがっかりしております。続けて、初めの1回目の続きをお話したいと思います。

これは市民グループが、もう20年にわたって大気汚染の測定をしております。その資料をいただいできました。発生土の運搬する車両が通る沿線で言いますと、犬蔵と馬

絹交差点がここのところで示されております。犬蔵、11年の12月で0.092です。馬絹交差点は、12月で0.113です。12年の12月、0.79です。馬絹のほうは、6月、何と0.226が出ております。これが13年の数値です。

この3年間の数値を見ますと、犬蔵は最高が0.9に最低が0.019になっております。変動が大きいのですが、それは菅生車庫裏という犬蔵交差点より少し高い地点のために、風によって変動が起きるのではないかと考えられます。馬絹交差点は、最高が0.226出ております。

こういう現状から、私は、先ほどの住民の要求に、住民の健康被害を起こさないための要求に加えて、馬絹は既に環境基準を超えているので車両は1台も通さない、そういうことでやっていただきたいと思います。そして、自治体及び住民と協議会をつくって、監視すると。そういうふうな制度をつくっていただきたいと思います。

J R東海さんは、騒音について、既に環境基準を超えているのだから何の影響もないよというふうに1回目の説明でおっしゃっていましたが、とんでもないのです。環境基準を超えていたら、もう通さないというのは当たり前ではないですか。それが、環境基準を超えているからもう影響ないから幾らでも通すよなんてとんでもない話です。住民にとって何が必要なのか、健康を守るために何が必要なのかということを、今まで私たちが心安らかに、完全でないとはいえ、いろいろ工夫して、できるだけ心安らかに生活を送っていたところに侵入してくる侵入者であるという、そういう自覚を持って住民に対して対応していただきたいというふうに思います。

川崎市のほうも、環境基準というのは単なる汚染の除去の目安ではないのですよね。これ以上はやらないという決意のもとで、大企業に対してもやっていただきたいと、切にお願いする次第です。

それで、特に馬絹の車両については、梶ヶ谷から貨物で臨海部のほうにやるから減るよということは何度もおっしゃっています。しかし今おっしゃっていたように、それは関係自治体と協議をして進める。それはちょっと今、さきに質問がありましたけれども、ほぼやっていないと。私もそれは非常に疑問に思っているのですよね。関係自治体という相手は川崎市なのか、横浜市なのか、どこに残土を。少なくとも、船で送るにしても、残土置き場というのは一時的には要るわけですから、それをどういう形で選定しようとしているのか。それを川崎市なり横浜市なりに探せと言っているのかということで、非常に疑問を持っておりました。

それで、今度の見解書を見ると、何と、相模原について、こういうことが書いてあるわけです。中間駅の建設はJ R東海が費用負担しますよと。ただ、地方自治体は、中央新幹線計画の推進のため、工事促進に不可欠な用地取得のあっせんを初めとした行政サイドからの自治体本来の役割をお願いしているところです。これは何なんですか。用地取得というのは非常に困難で、非常に時間のかかる、物すごく大変なところではないですか。それを何で自治体職員に負わせるというのですか。もう本当に自治体職員の給与を、私としては、税金をかすめ取っているとしか思えないのですよね。県民として、これはちょっと許せないことだと思います。

こういうことが、はっきり言って税金のかすめ取りですから、議会での審議もなしに見解書にこれを書いたよというだけで了解してもらったと思うなら、大問題だと思うの

です。そういう態度はもう絶対許せないというのが私の考えです。

ぜひ残土処理も、あるいはそれは車両の数にも関係あるわけですが、明確に答えてください。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 先ほど回答いただき、ありがとうございました。湧き水について、本編を確認しました。ただし、そこには条例の第55条の4の環境影響評価の結果が出ているのですけれども、括弧書きで追加があるのですね。当該結果に至った検討の経過を含むとなっていますので、その検討経過が載っていないと思いますので、それを回答お願いします。それが載っていないということは、準備書になっていないということで、この55条に違反していますので、条例違反じゃないかと思います。

先ほどから条例の話が出ていましたので、川崎市の条例がこうなっています。それで目的を、あらかじめ良好な環境の保全及び創造を図り、市民の福祉の向上に寄与することを目的とすると。それで、先ほどから市が責任ないみたいなことを言っているのですけれども、市の責務として、必要な指導、助言を講じなければならない、これをやっていなければ条例違反です。それと行政、事業者は当然こうですよ。

それでもう一つ、市民、我々がやらなければいけない責務があります。環境評価が適切に円滑に行われるよう手続の実施に協力しなければならない。私はこれは協力しているつもりなのですが、説明会に出て、パブコメを出したり。出すのですけれども、何か正しい見解が返ってこない。協力しているのに、その反応がこんなものか。残念ではありません。

それで、次の2点を公述したいと思います。具体的に回答をお願いしたいということで、これは10月15日のエポックの、先ほども出ましたけれども、葛西会長の原発推進発言に対して、あれは個人的な発言、ここに来られています●●課長からの発言です。これに対して私は、●●部長に、これはJ R東海の会社の見解どうかと追加で質問しましたけれども回答がありませんので、今回、その回答を求めます。よろしくお願いします。

それで、この話法について、なかなか理解できないので、こういう東大話法というものがある、それにのっかって述べられているから我々が理解できないのではないかなと思って、それを審議会議員の方々を含めて理解してもらいたいと思います。

東大話法とは、東京大学の卒業生が往々にして使っていて、欺瞞的で傍観者的な話法のことです。東大教授の安富歩さんが、「原発危機と「東大話法」」、2012年1月に出版されています。これは、福島原発をめぐる、数々の東大卒業生や関係者が登場し、その大半が同じパターンの欺瞞的な言葉遣いをしていることに気がついて、彼が原発がこの話法によって出現し、この話法によって暴走し、この話法によって爆発したと考察し、まずは言葉を正すことが必要だというふうに言っています。これが先ほど言った巻頭部の根拠になる話です。

それで、スライドの資料7の1項目目、20くらいあるのですけれども、自分の信念でなく、自分の立場に合わせた思考を採用する、まさに会長の発言は個人的発言ということが、普通のJ R東海の課長から、会長に対する切って捨てるような回答になるのではないかというふうに思っています。ですから、個人的見解なのか、社会的見解なのかを、

はっきりと次回で回答していただきたいと思います。以上です。

○議長 ありがとうございます。

以上をもちまして第2次公述を終了いたします。

ここで取りまとめの時間を約20分とりたいと思います。したがって、再開は14時25分とさせていただきます。

午後2時05分休憩

### 第 3 次 公 述

○議長 ただいまから再開をいたします。

それでは、引き続きまして第 3 次公述を始めますが、第 3 次公述の内容を説明いたします。

初めに、事業者から 20 分以内で公述をお願いいたします。その取りまとめの時間を 10 分取り、公述人の方の第 3 次公述となりまして、本日全ての公述が終了することになっております。ご承知おきいただきたいと思います。公述をお願いいたします。

それでは、事業者の方から公述をお願いいたします。

○事業者（●●） JR 東海の●●でございます。では、順次参りますが、まず、予測評価の前提となる対象事業実施区域の話でございます。非常口（都市部）と呼んでいます川崎市内の非常口につきましては、これは工事範囲を具体的に想定をさせていただいて、準備書の中でもお示しをしております。

具体的にどこかということを申し上げますが、まず等々力ですが、先ほども出ました J X ホールディングス株式会社が所有されております等々力グラウンド、それから梶ヶ谷につきましては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が所有されております梶ヶ谷ターミナル駅内でございます。それから犬蔵ですが、これはサンワ株式会社が所有されております川崎工場用地でございます。それから、東百合丘でございますけれども、これは J S R 株式会社の東京研究所跡地でございます。それから片平でございますが、こちらは麻生区片平と町田市能ヶ谷七丁目、境界地でございますけれども、日本政策投資銀行と財務省が所有されております鶴川総合運動場、こちらに計画をさせていただいております。

これ以外のもの、いわゆる路線であるとか駅であるとか車両基地であるというようなところについては、一定の要件を満たすように置きまして、これについてはそれぞれ事業が実施されるべき区域の位置に記載すべき要件を十分満たしているというふうに考えて記載をさせていただいておりますので、もう一度申し上げさせていただきます。

それから、汚染土壌の関係でございますけれども、こちらにつきましては、汚染の恐れのある掘削土が確認された場合ということでございますけれども、これは現場内、それから周辺への重金属等の拡散を防止する、いろいろなものがあるわけですが、そういったものを拡散防止するために、適切かつ合理的な施工計画を立案し実施をいたします。それで、環境省から出ております汚染土壌の運搬に関するガイドラインというものがございしますが、こういったものを踏まえながら、通称、土対法といいます土壌汚染対策法等の関係法令を遵守し、適切に運搬処理というふうにやってまいる計画でございます。

それから、非常口から上がってきた人をどうするのかということもございました。こちらはいろんなケースが想定されるわけですが、私ども、東海道新幹線でもそうですが、沿線の警察あるいは消防、行政の方と、かなりいろんなコミュニケーションをとっております。そういったご相談をさせていただきながら、適切な避難・誘導というのを、いろいろなケースを想定しながら詰めていくと。それは、これは毎年毎年やっていることでございますので、どんどんブラッシュアップをしていくということでござい

ます。

それから、発生土置き場等ということでございまして、これは繰り返しになりますけれども、本事業での再利用、それからほかの公共事業等への有効利用ということ、それから、それでもだめな場合は、新たな発生土置き場ということになりますけれども、これは、御言及のありました生態系を回復するための費用等を含めまして、これは一般的な費用の中で、私どもの負担の中でやるというのが基本だというふうに考えております。これを試算の中では一定の余裕を見て見込んでいる、織り込んでいるということでございます。

それから、今のお話に関連するところで、再利用についてどうかということがございましたが、例えば再利用をしていく中で、建設発生土とともに建設汚泥というものが出てくるわけですが、これは焼成処理、熔融処理をするということで、ブロックだとか石材の代替品、あるいは園芸用土というふうにご利用していくということが考えられます。それから、脱水処理、乾燥処理、安定処理を行って、盛り土材、埋め戻し材として利用することも考えられます。こういったものは、建設汚泥の発生状況、それからリサイクルの利用状況、時期であるとか場所であるとか量、需要等を勘案しまして、適切な利用をその中で考えていくというふうに思っております。

それから、途中でパンフとおっしゃったあらましでございまして、こちらは、我々は準備書の説明会のために作成したものでございまして、説明会の中で使用するという目的で使用させていただいてきているということでございます。そういった意味で、御理解を得るためということでございますが、もう一回申し上げますけれども、準備書の説明会をかなり多く設定いたしまして開催をさせていただきました。それから、神奈川県内ですとそれ以外の説明会、法に基づかない説明会というのを任意でやらせていただいておりますが、川崎市内ですと、今年の7月、麻生市民館で行っておりますけれども、そういったところで御理解を得る。それからご不安の多い磁界の関係につきましては、先月の磁界公開測定というのを山梨実験線で行っておりますが、こういったもので、なるべく沿線の皆様の不安を取り除き、御理解を深めていただくということを進めております。

今申し上げたようなところは、全てホームページに載せさせていただいておりますし、それでも疑問、御意見等ございます場合は、相模原に構えております環境保全事務所でお応えをいたしておりますので、よろしく願いたします。

それから、電力消費の関係の御説明で、原発の稼働云々というお話がございましたが、原発が何基必要だというような話がちまたで言われることがありますけれども、全くこれは事実無根でございまして、ここでお示しをさせていただいているとおり、ピーク時の消費電力というのは、東京、それから首都圏、中京圏、東京なんかの場合ですけれども、これは27万キロワットという数字でございまして、原発1基、大体100万キロワットオーダーの規模でございまして、それと比べていただいても大きなものではないということ。それから、下にありますが、東京電力さんでの供給余力実績というのを見ていただくと、5,494万キロワットということでございまして、こういった電力の安定供給というのは、電力会社のご責任においてやっていただくべきものということが私どもの立場です。当然、リニア運行のみならず、経済社会活動に電気というのは必

要でございますので、将来にわたってこういった安定的な電力供給をお願いしたいということでもあります。

エネルギー問題につきましては、私どもJR東海としては非常に大きな問題だというふうに思っております、東海道新幹線の例を引かせていただきますと、ゼロ系から始まりまして100系、300系、700系、それから今のN700系というふうに、省エネをどんどん実現しているというところがございます。我々も環境にできるだけ負荷をかけないという鉄道を目指していきたいというふうに思っておりますので、超電導リニアについてもこういった不断の努力をしていくということで、今もそうですが、これから開業に至るまでの間、それから開業した後も、どんどんそういった省エネに貢献できるようなものを車両として開発をし、システムとして実現をしていきたいというふうに思っております。

それから、すみません。途中、用地のあっせんというようなお話がございましたが、中間駅については、これは技術的な要件、それから、環境へなるべく負荷をかけないということ、それから、用地の確保というようなことが要件というか、選定に至るまでの間に考慮すべきものです。さらに言うと、利便性ということもございまして、今回、橋本駅の南を選定させていただいているわけですが、これについて、期成同盟会様からもそういったご要望をいただいているということ踏まえて選定をさせていただいたというものでございます。我々としては、東日本大震災を経まして二重系化を担うという緊急性が高まっている中でございますので、なるべくそういった費用負担にかかわる問題を解消し、関係当事者がそれぞれの本来の役割をしっかりと果たしていくということに取り組んでいくというのが最も大切だというふうに考えました。具体的には、我々、当社、JR東海が費用負担により中間駅を建設をいたしますが、地方自治体におかれましては、計画の推進のために、工事促進に不可欠な用地取得のあっせんをはじめとしまして、工事促進に係るさまざまな御協力、それから、県全体の発展につながる地域行政としての自治体本来の役割をお願いしているというところでございます。

それから、先ほど申し落としましたけれども、葛西からの発言という話がありましたが、今申し上げたこちらの電力消費にかかわるものについては、こちらが会社としての見解になりますので、葛西の発言、原発にかかわる発言というのは個人の見解だということで、改めて申し上げておきます。

○事業者（●●）　続きまして、梶ヶ谷での運搬車両の車両と貨物の割合につきましては、今後具体化していきたいと思っております。協議の進捗に伴って具体化していきたいと思っております。

なお、今の環境影響評価の中では、全ての車両はダンプによる運搬を考えておりますので、貨物が増えればその分影響が低くなるという形になっております。

続きまして、シールド工事に伴う振動でございます。先ほども説明させていただきましたが、基本的にはシールド工事で振動は問題ないと当社は考えておりますので、現在の準備書の中には要素項目として含んでおりませんし、現在の予測で問題ないと考えております。ただ、今後、他事業における最新の施工事例を参考として、工事計画を具体化していきたいと考えております。

また、工事用車両の運行に伴う大気質の関係ですが、こちらにつきましても、必要に

応じて、他の事業の実施例も参考にして、工事中におけるモニタリング調査を実施してまいります。

また、一部のところで基準値を超えているところというのがございましたが、これは保全措置と、先ほど申しましたけれども、環境基準を超えた、超えていないにかかわらず、今後、保全措置をとって、できる限り環境保全、地域の環境の低減を図っていきたいと考えております。

また、工事中の監視体制ですが、先ほどモニタリングという話をさせていただきましたが、そのほかに、工事の着手の前に当たっては工事説明会を開催し、具体的な説明をさせていただいて、御理解、御協力をいただけるように努めてまいりたいと思っております。

また、工事開始前までに地元の皆様からの連絡にすぐ対応できるような体制を、施工会社とともに整えていきたいと考えております。

続きまして、湧水の関係で、検討結果を含んでいるのかというお話がございましたが、こちらにつきましては、予測結果の項目の中で、検討結果に至る過程とその事由を記載しておりますので、ご確認いただければと思います。

あと、等々力の事業の話もございました。こちらも等々力の再編設備の計画等は把握しておりますが、今後、工事の実施の段階において競合する事業等が発生した場合は、事業間の適切な調整を行うとともに、環境保全措置を実施することにより、周辺環境への低減を図っていきたいと考えております。

また、等々力の関係で、設備棟の高さがご質問ございましたが、こちらにつきましては、今、8 mより低い高さを考えております。こちらにつきましても、具体化した時点でまた説明ができるかと考えております。

あと、同じく等々力関係、エレベーターの関係ですけれども、先ほど申しましたとおり、まずはトンネルの下半部に入っていただければご安心いただけることになっておりますので、そこから地上部に上がることにしましては、エレベーターを使ってゆっくり上がっていただければと考えております。

○事業者（●●） それから、費用の点をどういうふうに見込んで見込んでいるかという話でございます。それをちょっとはしょって申し上げましたが、現在の経費をベースにしまして、これは当社で試算を当然させていただいておりますけれども、中央新幹線の維持管理費、メンテナンスコスト、それから東海道新幹線のメンテナンスコスト、在来線のメンテナンスコスト、こういったものを入れております。それから減価償却費、これは必要な事業等がございますので、これを立てまして、設備投資につきましても必要なものを想定していく。当然、新幹線も在来線も安全・安定輸送を確保し競争力を維持するというので、必要な設備投資が継続的に必要ですから、それを盛り込んでいくということ考えております。

こういった、民間会社として合理的と考える前提を置いて試算をした後、安定配当を維持することができる。キャッシュフローとしても安定的にできる。自己資本比率もこういう指標、あるいは債務がございますが、長期債務残高についても、今までの経験から、これは十分に耐えられるということを確認した上で、22年の4月に公開をさせていただいております。

交通政策審議会においては、こちらにお示しをしておりますけれども、3点目ですけれども、仮に不測の事態が発生し一時的な収入の低下や鉄道事業の増加などの事態が生じたとしても、安定的な収益を踏まえれば債務残高を一定の水準に抑制しつつ、投資のタイミングを適切に判断することにより経営の安定性等を維持しながら利用することが可能と考えられるということでございます。これを踏まえた後に、国土交通大臣から、中央新幹線につきましては営業主体、建設主体としてJR東海が適当であろうということで御信任をいただいているものでございます。

ということでございますので、国に負担を回してプロジェクトの推進を放棄するということは全く考えておりませんで、途中で、例えば金利が非常に高騰してしまうということで、債務の負担が今想定しているよりも遙かに大きなものになってしまった場合というようなことが、仮にですが考えられますが、そういった場合は工事のペースを調整するというようなことでやっていくことはあり得るのですが、責任を放棄することではなく、我々としてはこの事業を完遂するというだけでやってまいります。

先ほどありました発生土置き場につきましても、新たな発生土置き場につきましては必要となった場合につきましては、基本的に私どもの会社の負担の中で、それを見込んだものでありますけれども、見込んだ上で実現をしていくというところでございます。

以上でございます。

○●●公述人 ずいぶん待たされた割には、答えられていないんですけど。私のほうで聞いたもので、等々力のところの設備棟、これが高さ含めて明確に回答してほしいというふうにお願いをしたはずなんです。そこを、答えていただいているんですか。

○議長 質問にお答えがないというお話がありましたが、今日公述人が6人いらっしゃいます。今回、事業者は最後の公述になりますので、第1公述で公述された内容が、今の3次公述で事業者の方が答えてないと思われる方は、この後順番に指名をしていきます。そこで、答えてないということだけ、新たな質問は困りますけど、答えてないということがあるのであれば、質問をお受けしたいと思えます。その内容については、事業者さんは答えて、もし答えているというのであれば、その旨、答えてください。これで、公述の方は納得されないかもしれませんが、事業者の人はそう答えたということで、御理解いただければと思います。

まず、最初に●●さんから質問がありましたので、それについて。

○●●公述人 遠慮して一つだけにしたんですけど、二つあったんです、本当は。

もう一つは、113mからの上へのぼっていく非常口のところの、シミュレーションをちゃんとしたのかということをお願いしたんです。その2点です。

○議長 それでは、今の質問、2点ということなので、シミュレーションがあるかないかだけ、お答え願います。

○事業者(●●) それでは、等々力の設備棟の高さについてです。先ほど申しましたとおり、こちらにつきましては、8メートルより低い高さで計画しています。具体的な話につきましては、今日の2次公述でお話があったと思うんですけど、工事計画の認可を終えて、用地の協議等を進捗した段階で、具体的な計画を出していきたいと考えております。

それと、等々力の避難に関するシミュレーションの関係につきましては、今後、警察

および消防等の関係箇所と具体化していきたいと考えております。

○事業者（●●） 先ほども申し上げましたが、ケースバイケースでございますので、こういったものについては、東海道新幹線でもそうですけれども、警察あるいは消防、行政と必要な連携をとるのが不可欠だというふうに思っております。それを、これから今後もそうですが、開業までの間、開業後も含めてブラッシュアップしていくというのが私どもの立場です。

○議長 順番が違いますけども、●●●●様、よろしく願いいたします。

○●●公述人 我々の疑問について、具体的な答えを出すというのが準備書だと思うんですけども、その準備書があまりにも具体的ではないから、私たちは質問しているんです。それについて、きちっと答える義務があると思います。

私が質問したのは、1点は、富士通のジクロロエチレンの汚染状況について、把握しているのかどうか。それから2番目は、他の立坑も含め、化学物質が浸透しているかもしれない土壌について、調査をやったのかやらないのか。その2点について、答えがまったくないんですよ。答えてください。

○議長 事業者、お願いします。

○事業者（●●） 先ほど富士通と犬蔵の工場と、東百合丘のJ S Rの跡地ということでお話いただきました。これいずれも、工場、研究所ということで、汚染土壌が出てくるという可能性は考えております。先ほど申しましたとおり、その汚染土壌の対策につきましては、土壌汚染対策法に基づいて適切に調査したあと、対処していきたいと思っております。

こちらの部分については、調査しておりません。

○議長 続きまして、順番が逆になりますけども、●●●●様、お願いします。

○●●公述人 1点、お聞きしたいと思います。先ほど、発生土の処理について3パターンあって、公共事業について、県を窓口として追求したいということなんですけども、私が質問したのは、今まで県は窓口としてやってきたんじゃないかということ想像していたんですけども、今までやって、今のところ成果がなかったのか、今までそういうことはなくて、今回初めて県を窓口として呼びかけるのかということをお聞かせください。

○事業者（●●） その点につきましては、今までも必要な調整をはじめています。やってきておまして、今後もそういった調整をお願いをさせていただいて、窓口としてお願いをさせていただいております。

○●●公述人 今までは成果がなかったから、準備書には記してなかったんですか。

○事業者（●●） 成果があるかないかという点では、一概には申し上げられませんので、途中の段階ということです。

○議長 続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 私は第3次公述で申し述べます。

○議長 ありがとうございます。続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 一回目でもいいですよ。一回目の答えをいただけてないんですけども、私は大気汚染について、具体的な対策を要望いたしました。もう一回言いますと、非常口工事ヤード入口とか、必要な交差点で大気について、常時測定を行う。基準値を超えた場合はただちに周辺に警報を発し、工事及び車両の運行をやめる。それから、総量規制で

望む。それから、馬絹については通さない。自治体及び周辺と協議をつくり監視する。それについてはまったく何の答えもなかったんです。住民の要望を今後検討するということなのか、そんな話をはなから相手にしていないということなのか、態度すらわからなかった。それについて、ぜひ答えていただきたいのが一つです。

それから、総量規制でやってほしいというところで、一つは建設機械の稼働。それと、資材及び機械の運搬というふうに、運搬車両と書いてあったんですね。その運搬車両の中には、資材及び機械と。資材といたらコンクリートかなということしか思い浮かばないですよ。発生土はまた別の車両、そして計算して、大気ガスというのは出るのかどうか。今言った車両というところに、発生土も含めるのかどうかを答えてほしいと言ったはずですが、それもまったく答えていただけませんでした。

それから、2回目の用地取得の件については、それはお答えしていただきました。それから、その前に、貨物で運搬するけれども、だれと交渉するのか。川崎市と交渉するのか、横浜市と交渉するつもりなのかということを知ったはずですが、それもまったく答えていただけませんでした。

残土をどこに置くかということではわからないということらしいので、答えてくれとは言いませんが、相手はどこかぐらいは想定してあるはずですよ。ということはどこから送るのかなということが大体こちらでも想定されますから、どっちを相手にするのかというのを明確に答えてほしいということです。

○議長 よろしいですか。事業者の方、お願いいたします。

○事業者(●●) まず、常時監視の測定につきましては、先ほどお話ししましたとおり、大気質について、他もそうですけれども、必要に応じて他の事業の実施例も参考に、工事中におけるモニタリング調査を実施してまいります。

続きまして、ルートについてですが、先ほどこれも申しましたとおり、単に基準を上回る、下回るだけでなく、保全措置を今後具体化してやっていきますので、それにより、できる限り地域の環境に影響がないように低減していきたいと考えておりますので、御理解いただきたいと思っております。

その際に関しまして、工事中につきましては、工事の前に工事の説明会等開催しますし、工事の開始前までには施工会社等、すぐに連絡できるような体制を整えていきたいと考えております。

続きまして、建設機械の稼働等、資材運搬に係る車両の関係ですけれども、この建設資材の運搬の中には発生土のダンプも含まれております。先ほど、梶ヶ谷の中では今ダンプのみで考えているとお話ししましたが、それはこの中に含まれております。

貨物で運搬の方法について今検討をしておりますが、その後の交渉、協議につきましては、関係箇所と適宜やっていきたいと考えております。

その後、総量規制につきましても、これは法令、条例に基づいて、粛々とこちらとしては対処していきたいと考えております。

○議長 続きまして、●●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 湧き水の件で、結果は先ほど聞いて、該当結果、至った検討の結果が含まれてないという、55条の話を回答がないので、それに対する回答をお願いします。

○事業者(●●) 検討結果を含むということに関しては、これも先ほど申しましたとお

り、当社の準備書の予測結果の中に、検討結果に至るまでの過程とその事由について記載しておりますので、準備書の本編を御確認いただければと思います。

○●●公述人 先ほど調べたんですけど、ここに載ってないんですけど。

○事業者（●●） 準備書の、予測結果という項目になっております。準備書本編の8-2-4-39でございます。

あと、モニタリングの結果についてでございますが、当社の準備書を見ていただくとわかるんですけども、当社の寄与度というのはかなり全体に比べて低いものになっておりますので、そちらについては必要ないと考えておりますが、先ほど申しましたとおり、他事例を参考にして、モニタリング等を今後検討していきたいと考えております。

以上です。

○議長 これで公述人の方の第3次公述にまいりますので、このあと10分間休憩をとりたいと思います。15時15分から再開とします。

午後3時05分休憩

○議長 ただいまから再開いたします。

それでは、事業者の公述に対して、公述人の方から、意見要望を含めて、まとめの公述をお願いをいたします。一人 5 分以内でお願いをいたします。

それでは、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 それでは、まとめの公述を行います。

先日、J R 北海道の元社長が、みずから命を絶たれました。J R 北海道では、社長経験者としては二人目というふうに聞いています。極寒の海に、どのような気持ちで身を投げたのかというふうに考えると、心が痛みます。J R 北海道は、確かに経営的な問題がありましたが、あの窮状を見て、J R 東日本は、すぐ 20 人の社員を応援に送りました。ところが、J R 東海の山田社長は、記者会見でこういうふうに言っています。応援の要請がないので派遣していないと。本当に、元国鉄一家の仲間が大変な苦勞をしているときに応援もしない。こういう冷たい態度でいいのでしょうか。

それからもう一つ、忘れてほしくないことがあります。国鉄が分割民営化されたとき、旧国鉄の負債が 26 兆円残りました。このうち 13 兆円は、今なお国民の税金で返しています。そのことをぜひ忘れないでいただきたいと思います。

この 2 年間、リニア中央新幹線に関する皆さんの説明や回答は、全く変わっていません。具体的にもなっていない。詳細にもなっていない。私たちの質問や意見に真つ当に答えていません。もし、J R 東海の皆さん、皆さんの自宅の真下に 13m の巨大なトンネルができ、あるいは、目の前を 1 日何百台もの工事車両が行き交ったら、そういう気持ちになったことがありますか。人の家に土足で足を踏み入れる、そうしたことがあれば、怒るのは当たり前ではないですか。皆さんは本当に傲慢です。

私たちは何回か J R 東海の品川本社の前で、社員の皆さんにチラシをまきました。J R 東海の社員の皆さん、私たち住民の声を聞いてください。多くの社員の皆さんは、黙ってチラシを受け取って読んでいただきました。でも中には、嫌なら引っ越せばいいだろう、そう言う社員もいました。僕は、J R 東海の経営者の姿勢はそういうことだろうというふうに思います。とても悲しくなりました。

リニア新幹線は、東海道新幹線の利益をもってつくられます。私たち神奈川県民も、あの高い運賃の東海道新幹線の利用者です。国交省の交通政策審議会、中央新幹線小委員会、この審議の中でも、ある委員は、リニア新幹線は東海道新幹線の利益でつくられるから、利用者きちんと説明をし、理解を得なければならない、そういうふうに言っていました。そうした努力を、皆さん、していません。

川崎について文句を言いたいと思います。環境影響調査、その地点について、市有地での調査以外は J R 東海から調査地点、あるいはその内容について知らされていない、聞いても教えてもらえない。本当に情けない限りです。

環境影響審議会の委員の皆さん、あの 2 年前の方法書の審議のときのように、わずか数時間の審議で、手続的に方法書を認めてしまった。詳しいことは準備書で、そうした答申をまとめてしまった。その轍を絶対に繰り返さないでください。

福田市長、あなたは官僚の天下りではなく、市民の市長を選ぼうということを標榜して当選をされました。その公約を絶対に守ってください。準備書を出し直し、そして、

私たち住民の声を反映して、するとしたら、この計画の再検討を求める。そうした意見書をぜひ出していただきたいと思います。

以上です。ありがとうございました。

○議長 ありがとうございました。

続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 JR東海さん、等々力の113mからの非常口、非常口というのは非常のときに脱出する口ですよ。その1,000人もの人たちが、そこから出てくることを前提にした非常口なのですよ。

かつて3.11ときに私の住んでいた16階建てのマンションのエレベーターはとまりましたよ。113mの長いエレベーターが、今度は震度6強、その中でとまらないシミュレーションをされたのですか。本当に1,000人も命を預かる人たちとして、この113m下からの脱出については、もっと真剣に市民に説明をするべきだろうというふうに申し上げておきます。

それから、方法書するときには準備書するときには詳細に明らかにしてまいります。準備書になったら工事認可後に明らかにしてまいります。何なんですか。私は一番最初に、冒頭に申しあげましたよ。川崎市にはアセス条例がある、これは公害で苦しめられた人たちが本当に自分たちの環境を守っていこうということで生み出された条例です。本当に市民の生活環境を守っていく、市民のこれは道具なのです。その環境アセス、これは国のほうの法律ではなく、川崎の市民にとって環境を守っていくための法律なのです。どこにもものをつくるから、それに対してうちの家にはどう影響してくるのか、この身近な生活環境を守っていくのがアセスなのですよ。できてから、あるいは認可されてからやっていますよということは、アセスの条例に違反していますよ。私、最初にそう申したではないですか。何であのアセスを理解してもらえないのですか。

これは、1976年6月20日の神奈川新聞の社説です。アセスが秋にできる前に出されたのです。

前略をしますけれども、「自然の生態系が乱され、やがて人間に影響を及ぼすことが明らかになってきた現在、対症療法的対策を未然防止へ、そして個別規制から包括規制へと脱皮させようとするところに、環境アセスメントの新しさと意義があります。地域の住民参加と、そのための計画段階からの資料、情報の公開、また開発計画の代替案検討や、場合によっては開発計画そのものの中止もあり得るという考え方は不可欠の要件であろう。過去にも大きな開発計画に対しては、一種の環境アセスメント的手法が導入されたケースもあるが、まだ住民参加は確立されておらず、また多くの場合、開発オーケーの考えが先にあり、公害物質の排出量が環境基準に適合するかどうかの話し合いでしかなかったという点で、新しい環境アセスの考えと相違する。」中を飛ばして、「開発の立場に立つのか、自然を守る側によって環境アセスは両刃の剣であると言われるゆえんであります。また、調査予測の分析評価には、住民参加が不可欠であるのはもちろんだが、それを支える資料、情報の公平な公開も重要である。」というふううたわれています。

ぜひ今回のアセスについては、もう一度出し直していただきたい。そんなふうにより直してもらいたいと申し上げておきます。

それから、川崎の市長については、市民生活への環境影響もわからない段階で当該事業を促進する旗を振る立場に立つのは、そして税金を使うのは、市民の福祉の増進を図る自治法の本旨に反することです。ただちに期成同盟から脱退し、そして市民の生活環境を守るという立場に立って意見を述べていただきたいと思います。

それから、環境影響評価審査会の委員に申し上げます。審査に値する具体的計画がなければ、むやみに手続だけ進めないで、専門家として責任ある審査ができない姿勢というものを示してもらいたい、突き返してもらいたい。そんなふうに思います。

今日、ここに来ておられる川崎市の職員の人たちにも、ぜひこの川崎市のアセス条例が、どんな思いでつくられて、どんな背景の中でつくられてきたのか、何を守らなければいけないのか、そんなことをしっかりと認識してもらいたいことを申し上げて、終わります。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 JR東海は、リニア事業の必要性について、東海道新幹線の経年劣化や大規模災害に対する備えとして、大動脈輸送の二重系化が必要と、これを繰り返して言っております。しかし私には、リニア新幹線が東海道新幹線の代替機能を果たせるとは到底思えません。このことに関連して、これまで余り語られていないリニアの弱点について述べたいと思います。

他の新幹線に乗り入れができないということ以外に、利便性において、リニアには致命的な弱点があります。それは、全ての列車が完全予約制であること。つまり、全席指定で自由席が全くないことです。自由席がない、すなわち立ち席を認めないリニアの輸送力、最大値が列車の座席数で決まってしまうので、災害時の代替輸送機能には限界があります。この点だけでも、在来型新幹線にはかないません。

さらにリニアの弱点は、中間駅において端的にあらわれます。例えば、小田急ロマンスカーは全席予約ですが、指定席が取れずにこれに乗れなくても、同じ路線を走る急行などに乗れば移動目的は達成できます。ところがリニア新幹線の場合、指定席が取れないとその路線を使った移動が全くできません。中間駅からリニアに乗ろうとして、指定席が取れなかった場合は、もうお手上げです。JR東海は、中間駅で切符を販売しない理由を、ICカード乗車券やインターネット予約システムの普及が進んでいるためといっていますが、これは表向きの理由です。中間駅で券売業務を行った場合、もしそこで指定席が取れないと、その人は行き場を失ってしまう。だからそうしたトラブルを避けるために、最初から切符を売らないことにしているのです。

わかりやすいたとえでいきます。小田急の路線が全てロマンスカーだけが走っているような状況を想像してみてください。ロマンスカーの事前予約をせずに中間駅の新百合ヶ丘駅に来て、ほかに乗る列車が1本もない。駅には券売機もない。駅員もいない。もし新百合ヶ丘駅がこんな駅に変わってしまったら、あっという間に寂れてしまうでしょう。JR東海は中間駅に関して、最低限の機能と空間は用意するので、あとは地元で工夫しなさいと突き放した態度でいます。しかし、このような場所に人がたくさん集まるとは思えません。駅の周辺で地元が期待するような開発が進むとも思えません。地域振興に資するという全幹法の目的とは裏腹に、リニア計画が究極の地方切り捨て計画で

あることは明らかです。

もう一つ、リニアの弱点を取り上げます。一つ、去る1月3日朝、東京有楽町駅付近で火災があり、東海道新幹線が6時間近くにわたってとまりました。この間、限られた本数ですが、品川駅と新横浜駅から折り返し運転の臨時列車が出ました。このような対応は新幹線に限らずどの在来線でも普通やっていることですが、リニア新幹線で同様の対応が可能なのでしょうか。例えば地震などの被害で品川駅が使えなくなったとき、橋本の神奈川県駅を起点に折り返し運転ができるのか。技術的には可能かもしれませんが、しかし、橋本に限らず、リニアの中間駅には発券機能がなく、駅員も置かないので、折り返しの営業運転などまず不可能です。中間駅を起点とした部分営業ができないということは、リニア新幹線はどこか1カ所でも寸断された場合、東京・名古屋間の全てがとまるということになります。もっとも、JR東海にとって、リニアはバイパスとして東京と名古屋を最短で結ぶことが目的なので、最初から部分営業など想定していないでしょう。ただ、これでリニアが究極の地方切り捨て路線であることはますますはっきりしました。

ここまでの話をまとめると、時速500キロで立ち席を認めない列車と、時速300キロで立ち席が可能な列車では、鉄道技術としてどちらがすぐれているかということです。結論は既に出ていると思います。

最後に、話を環境問題に戻します。もしこのアセスメントの手続を通じて、JR東海がどんなに環境への影響を過小評価しても、長大なトンネル工事を中心とするこのリニア事業が深刻な環境破壊を引き起こすことは必至です。沿線の自治体及び住民は、この事業によって何も恩恵を受けることはなく、工事が始まれば深刻な生活環境の悪化に悩まされるだけです。川崎市の審議会、市議会及び市長は、リニア計画の本質を見抜き、中央の政府や国会に対し、あるべき方向性を示していただきたいと思います。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 シールドトンネルの地下工事に関して、実際の被害事例があるということをお示しして問うたのに対して、JR東海は、基本的に問題はないという回答でありました。他事例を参考に、工事計画の段階で考える。環境アセスは通してしまって、認可を得た後での工事実施段階でしか考えないということでもあります。

また、地下走行時の地上振動について、武蔵野南線のかつての例を説明いたしました。これについては測定値が51から60デシベルであると。あと夜間集中ダイヤであったというようなご回答でしたけれども、これは測定値、多分、後で別途国鉄が測定したものでありましよう、基準値の3倍の測定値であると、川崎市公害部が測定したと。そういうところが3カ所、基準値を超える測定値が5カ所あったと。これはちゃんとした公式の記録によって、確かな事実であります。

これらの川崎市の経緯というものについて、何らの配慮がないのかということに対する回答は、JR東海は、そういうことは、川崎市内の地下トンネル走行に対しては、そういう配慮はしないと。環境アセスも振動アセスもしないという態度であります。

この振動に関してのみでも明らかでありますように、JR東海は、準備書でつくった

資料と説明という範囲のことで、後の説明会における質問、そのときの説明、あるいは公聴会において、この準備書を出す範囲の説明はしません。

全般に、J R 東海のこの環境影響評価というものは、不備が非常に多いものであります。準備書の作成、方法書の段階において、神奈川県、川崎市は、早い段階で路線の位置や立坑位置、作業内容、具体的な計画について明らかにして、調査に当たっては県や市に綿密な協議を行うよう、J R 東海に求めたのであります。しかし、J R 東海が行った環境影響調査というものは、神奈川県や川崎市との協議もせず、調査地点周辺市民に事前の説明もなく実施され、準備書をつくったものであります。このような準備書というものは不備なものであります。一昨日、17日の神奈川県の環境影響評価審査会でも、多くの委員から、準備書の内容について、厳しい意見が多く出されました。今回の準備書は、準備書としての要件を欠いたものであります。

福田市長は、黒岩神奈川県知事、J R 東海に、この不備の多い準備書を訂正、再提出するように意見具申をされるようお願いをいたします。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 ●●です。大気汚染について、モニタリングをするというお答えをいただきました。ただ、基準値以上になれば工事や車両の走行をとめるということについては、返答がありませんでした。これは検討していただきたいと思います。その回答を、市の環境影響評価室に送っていただきたいと思います。

それから、用地の取得についてのお答えをいただきました。中間駅の建設はJ R 東海でやるということでした。しかし、用地の取得は県の職員がやる、それが本来の役割を果たすことだという答えでした。何で一企業の事業のためにそんな大変な役割を県がしなくてはならないのというふうに思って聞いていましたら、それが地域の発展に利するからということでした。

では、地域発展とは何なのか。それを考えますに、このパンフレット、これは県の期成同盟が出したパンフレットです。県の期成同盟というのは県がつくっているのですね。神奈川県がつくっているものなのですが、神奈川県駅設置がもたらす経済波及効果として、建設投資額が8,400億円だの、生産量が3,200億円だの、いろいろ書いてあるのですが、その前提として、停車本数が1時間に5本であるということが前提だということになっているのですね。

それで、県が三菱総研に依頼したレポートでは、リニアが相模原に1時間に1本とまるなら経済効果はマイナスである。つまり県が投入する費用のほうが大きい。3本とまるならちょっとプラス、5本なら大きいとかいてあるのですね。これは5本のみしか書いていない。5本のみ経済効果しか書いていないわけです。これはちょっと欺瞞ですよ。国交省に対して、J R 東海は、中間駅にとまるのは1時間に1本だというふうに、ずっと最初から言っているのです。神奈川県に対しては、運行を始めるときに決めるからと言って、まるで期待に添うことがあるかもしれないみたいな態度をとっているわけです。これは明らかにちょっと、私たちをばかにした態度ではないかなと思います。県自身ばかにされているということなのですよ。J R 東海の方がおっしゃっていましたが、県が呼び込んでいるから用地の取得をやれということでしたら、県は期成同盟をや

めていただきたいと私は思います。

そういう要望で、一番最後のこととして、私はやっぱり大気汚染のことを言いたいわけです。生まれたばかりの赤ちゃんのことを考えてください。赤ちゃんは体が小さいのですから、環境基準が大人と同じではいけません。なのに生まれてから11年間、小学校の高学年になるまで、不必要な騒音や振動、大気汚染に悩まされなくてはならないのです。ぜんそくになれば命にかかわるかもしれません。本当は、環境基準が守られていればいいなんていう話ではないのです。それもJR東海が線を引き、丸をつけただけで、沿線の赤ちゃんの健康が脅かされるのです。赤ちゃんが大きくなったころは、人口が減り、リニアは無用の長物になっているだろうと思うと、赤ちゃんに申しわけないと思うばかりです。私は、リニアの建設に反対していきたいと思います。赤ちゃんのこと、私たちのことを考えて反対していきたいと思います。JR東海の皆さんもよく考えて、リニアが本当に必要なかどうか、再度考えていただきたいと思います。

私にとって、リニアは速いということがとりえの大人の夢の遊園地のおもちゃとしか思えないのですね。他の新幹線との相互乗り入れができず、全幹法のネットワークをつくるものとは思えないので、もう一度考えていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

○議長 ありがとうございます。

続きまして、●●●●●様、お願いいたします。

○●●公述人 最後ということで、先ほど、長い時間かけて調べてもらいまして、確認しました。私が言ったのは、高津の健康の森のわき水のことを言って、その根拠がないよと言っているのに、今見たら、それは全体的な話で大丈夫となっているので、それが高津とどういう関係があるかよくわからないので、再度、高津の健康の森のわき水が大丈夫という根拠をもう一回お願いします。

それと、先ほど葛西会長の個人的発言、これはホームページに載せてもらいたいと思います。原発が個人的発言で、リニアが個人的発言でない、その根拠がよくわかりません。それを追加でお願いします。

最後に、とんでもないことが書いてあるので。皆さん、ちょっと驚いてください。160ページ、環境や住民の影響に悪影響をもたらすならば、計画そのものを見直すというものではございません。これが結論です。こういうことを書いてある、この記載は法律にのっとっていることを確認したいのですけれども、これは書いてありませんので、この法的根拠を明確にしてください。

それと、川崎市のほうには、これはもう、まさに生存権、憲法違反ですよ。生存権を脅かしても何も言えない。請願権も違反していますよね。日本国憲法の違反です。それで違反でなく、これを通すのであれば、この項目だけでも通すのであれば、法的根拠を、審議会、市長は、明確にして通してください。

12条に、この憲法が国民に保障する自由及び権利は国民の不断の努力によってこれを保持しなければならないと思って私はやっけていて、市も国民ということは、県も市もJR東海も皆さんだと思えますけれども、そういうことで我々は、こういう法律を守るために不断の努力をしないとイケないということで発言しないとイケないというふうに思っています。

それで15条に、全ての公務員は全体の奉仕者であって一部の奉仕者ではない。これはご存じだと思いますけれども、公務員を選定し、及びこれを罷免することは国民固有の権利であるということで、おかしい人は罷免するようなこともやらざるを得ないのではないかなというふうに思っています。

最後に、我々大人は、社会で起きている問題に対して、先ほどの東大話法ではないですけれども、欺瞞的で傍観者であってはならない。言葉を正し、子供や孫にわかりやすく説明していく必要があると思います。

以上です。よろしく申し上げます。

## 閉 会

○議長 ありがとうございます。

以上で、第3次公述は終了いたしましたけれども、これをもちまして本日の公聴会は全て終了いたしました。公述されました皆様方におかれましては、長時間にわたり貴重な御意見をいただきまして、まことにありがとうございました。

今後の予定でございますが、本日の公聴会の公述内容は、公聴会記録として作成するとともに、既に縦覧いたしました準備書や本日の公聴会の記録など、川崎市環境影響評価審議会に提出をいたしまして、ご審議をしていただきます。さらに、この審議結果をもとに市長意見を作成し、県知事に市長意見を送付するとともに、これを報道いたします。また法対象条例審査書を作成し、事業者に送付するとともに、これを報告します。

以上、今後の予定をお伝えいたしました。

それでは、これをもちまして、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」に係る法対象公聴会及び法対象条例公聴会を終了いたします。本日はどうもありがとうございました。

午後3時48分閉会