

第2章 法対象条例方法書に対する意見の概要と法対象事業者の見解

2-1 手続きの経緯

法対象事業の環境影響評価手続きの経緯を表 2-1-1 に示す。

当社が条例第 47 条に基づき平成 23 年 9 月 20 日に「法対象事業実施届」を提出し、条例第 48 条に基づき法対象条例方法書を作成した旨を平成 23 年 9 月 27 日に川崎市長が公告した。法対象条例方法書は、平成 23 年 9 月 27 日（火）から平成 23 年 11 月 10 日（木）まで、川崎市役所、中原区内 1 箇所、高津区内 2 箇所、宮前区内 2 箇所、多摩区内 2 箇所、麻生区内 1 箇所及び幸区内 1 箇所において縦覧され、44 通（参考意見含む）の意見書が提出された。

その後、川崎市環境影響評価審議会を経て、法対象条例方法審査書が平成 24 年 1 月 26 日に公告された。

表 2-1-1 環境影響評価手続きの経緯

年月日		内 容	川崎市環境影響評価に関する条例
平成 23 年	9 月 20 日	「法対象事業実施届」の提出	条例第 47 条第 1 項
		「法対象条例方法書」の提出	条例第 48 条
		「法対象条例方法書周知届」の提出	条例第 50 条
	9 月 27 日	「法対象条例方法書」の公告及び縦覧開始 縦覧箇所 10 箇所 ・川崎市役所（環境局 環境評価室） ・中原区役所 ・高津区役所 ・高津区役所橘出張所 ・宮前区役所 ・宮前区役所向丘出張所 ・多摩区役所 ・多摩区役所生田出張所 ・麻生区役所 ・神奈川県川崎県民センター	条例第 49 条
	11 月 10 日	「法対象条例方法書」の縦覧終了	
		「法対象条例方法書」に対する意見書の提出締切 意見書 44 通（意見 143 件）	
	12 月 7 日	川崎市長から川崎市環境影響評価審議会に「法対象 条例方法書」について諮問	条例第 52 条第 2 項
川崎市環境影響評価審議会：事業者説明及び審議		条例第 52 条第 2 項	
12 月 20 日	川崎市環境影響評価審議会：事業者説明及び審議	条例第 52 条第 2 項	
平成 24 年	1 月 18 日	川崎市環境影響評価審議会：答申案審議	条例第 52 条第 2 項
	1 月 19 日	川崎市環境影響評価審議会：川崎市長あてに答申	条例第 52 条第 2 項
	1 月 26 日	「法対象条例方法審査書」の公告	条例第 53 条

2-2 法対象条例方法書に対する市民意見等の概要と法対象事業者の見解

法対象条例方法書については、関係地域において平成23年9月27日から平成23年11月10日まで川崎市長が縦覧に供した。また、川崎市及び当社のホームページにおいて電子縦覧を実施した。縦覧の開始から平成23年11月10日までの間に、条例第51条に基づき、川崎市長へ提出された環境の保全の見地から意見を有する者の意見者数は44（参考意見含む）、意見数は143であり、分類ごとの意見数は表2-2-1のとおりであった。

今般、これらの意見を整理・集約し、条例第55条に基づき、意見の概要及び当該意見についての法対象事業者の見解をとりまとめたものを以下に示す。

表 2-2-1 意見の分類

事業計画	65
安全性	18
環境保全（生活環境）	49
環境保全（自然環境）	4
手続き	7
合計	143

意見の概要

事業計画（事業計画一般：事業の必要性）（1/3）

- 昭和 48 年に決定された基本計画に沿い、政府と関係団体で基礎固めをしてきて本年 5 月に国交相より整備計画が出され、本方法書となっはじめて国民の目に触れる事となったもので、その間の社会的変化は全く考慮されておらず、不整合も甚だしい。このまま 26 年着工などとは細論を俟つまでもなく論外で、絶対に計画自体を見直すべきである。その間の社会的変化とは一々挙げないが、公害、生態系への配慮も変っており、まして電力事情が全く変わっている。このようなデメリットを排して尚行すべき事業とは到底考えられない。
- 事業の目的として掲げられている事柄もすべて事業を是とする作文にすぎず具体性に乏しくとるに足りない。「世界をリードする先進的な鉄道技術の確立及び他の産業への波及効果」は必要であるが、国内での無理な本事業によらずとも方法はいくらかでも考えられよう。
- 「東海地震など東海道新幹線の災害リスクへの備え」を「大動脈の二重系化」の根拠とするのはとんでもない。そんな理屈でいけば地震国日本に新幹線がいくらあっても足りない。「東海道新幹線の経年劣化に対応する大規模改修工事の影響低減」はお笑いの類。鉄道の大規模改修工事のために別の路線を建設するというのだろうか。
- 東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市群の再発展及び三大都市圏を短時間で直結する意義について「三大都市圏以外の沿線地域においても、三大都市圏とのアクセス利便性を向上させ、地域振興に寄与する。」、「新駅の設置などの可能性も生じ、東海道新幹線沿線地域の活性化に寄与することが期待される。」そうです。衰退する地域の活性化の起爆剤として新幹線の新設、延伸に期待することは、すでに幻想に過ぎないことは明らかとなっているのではないのでしょうか。高速交通網の整備によっては、人口減と高齢化の時代の流れを止めることはできず、三大都市圏ないしは東京への一極集中のスピードを加速しかねません。
- （震災復興に全力を挙げている現在）電力不足、経済力不足の中で計画するのは理解できない。
- 神奈川、川崎地域に限られた問題ではありませんが、人の動き（移動）への影響評価については評価項目に挙げてほしい問題です。リニアのような停止駅の少ない超高速鉄道ができると、それまで「交通機関」が与えてきた、人の動きに影響がでるでしょう。これは、現行新幹線ができたために在来線のサービスが縮小され、住民や旅行者が不便を感じている現状と似た現象です。リニアでは人の動きの分断が極端に進むでしょう。停車駅立地（都市）住民は恩恵を受けるでしょうが、そうでない人は、最寄りの駅に出るまでに少なくない時間を割かなければなりません。そしてリニアによって得る時間短縮は、東京一名古屋間でたった 1 時間です。むしろ、この資金で、在来鈍行列車の本数を増やし、地域活性化を図る方がよっぽどましに思われます。

意見の概要

事業計画（事業計画一般：事業の必要性）（2/3）

- 災害は自然災害もあり、列車運行施設の故障による停止もあるでしょう。これが重大な結果を伴うとき、その対応は大変です。また、これまで原発事故でも見てきたように、大事故となれば、罹災者補償の問題も発生します。このコストを当初から予測していなければ長期運行はできません。この部分の評価が含まれていないのも実施に本気なのか疑わせます。
- リニア中央新幹線建設には、自然破壊というコスト、活断層を刺激して事故発生を誘導する危険コスト、電磁波の人体への悪影響というコスト、そして駅アクセスの不便さから来る利用者低迷というコスト、これら諸々を考えた上で、どんな利益が得られるのかということ、それは停止駅立地住民が得る、これまでの東京一名古屋間、新幹線 1 時間 40 分が 40 分ですむという時間短縮のみではないですか？無理矢理これを利用させようと、既存の新幹線を（のぞみが登場したとき同様）意図的に減らすこともするのでしょうか？運賃も高いでしょう。最初は物珍しさから乗った人が、その後ずっと使ってくれるのでしょうか？借金が嵩むこんな大規模施設は、不要不急開発の悪い手本として残るのではないのでしょうか？こうした疑問を項目にたてて、コスト対利益評価をするべきです。
- 車窓風景のまったく見えない大深度地下では、旅の楽しみとは無縁。
- 無理をしてリニアモーターカーをこの地区の地下に通したとして、何か、地域交通の役に立つのですか？公害、安全性の問題等よく考えるべきです。日本は地震国であることを忘れてはならないと思います。
- この計画が出されたのは 40 年前である。その後本当にさまざまな状況の変化があったのに、見直しがされていない。この計画は現在、本当に必要なものなのか、再検討すべきである。アセスメントには必ず、この計画を行わない場合との比較を入れるべきである。
現在の日本の財政状況および経済状況、それと今回の東日本大震災からみた日本の自然災害の予測、日本国内さらに世界的な環境問題などからみても、この計画は非常にばかげている。
大震災が起こったらどうなるのか、9 兆円もの莫大な費用を使って、税金ではないと言っても、そのツケは結局利用者である市民に転化されるのである。在来新幹線で十分である。
これ以上の環境破壊、無駄な費用を使うのではなく、もっと自然とともに暮らす哲学を学んで欲しい。このような計画は凍結ではなく、もう解凍されない中止とすべきである。
- 原発 5 基分の電力を要する中央新幹線が地域交通の寄与など問題外で、しかも要する費用は 9 兆 300 億円。●●●じみえています。即刻中止すべきものと思います。

意見の概要

事業計画（事業計画一般：事業の必要性）（3/3）

●この種のアセスメントは、あるプロジェクトが実行された場合の環境等への負荷（マイナスの影響）をあらかじめ予測し、それを避けることを目的とするということで、プロジェクトの目的そのものについては問わないことが多い。しかし、評価は、どれだけの負荷なら受忍（がまん）しなければならない、我慢して当然ということになるので、本来、最初から相対的なものであり、最初から、プロジェクトの当否についての検討がなければならないものである。とくに、巨大プロジェクトにあってはそうである。

中央リニア新幹線は、当初見積もりで9兆3000億円の超巨大プロジェクトである。しかし、提示された「事業目的」は、首をかしげざるをえない。リニア（マグレブ、磁気浮上方式）の新幹線で『世界をリードする先進的な鉄道技術の確立』というが、これは現在では、世界ですすでに放棄・撤退した古い技術である。

現在、実際にこれを本格的に推進しているところはどこにもない（いちばん実現に近いと思われた中国の上海－杭州線も、動きがない）。現在世界で実用化されているのは、中国がドイツから輸入した浦東空港－上海郊外の約30キロの短区間だけであり、これも社会的にはデモンストレーション的な意味が大きい。マグレブの将来的発展の可能性を全否定しないが、これを無条件に『新時代の大量高速輸送手段』と見るのは、違うのではないか。

なぜ世界が撤退しているかといえば、従来型新幹線の技術的進歩がある。現在では最高時速350キロ程度の安定的な運行が一般化しつつある。リニア新幹線は500キロ程度で、実用上、時間短縮の効果は限られている。それにもかかわらず、使用電力は従来型新幹線の3-4-5倍というエネルギー浪費型である。

さらにいえば、磁力による浮上走行型の場合、乗客、沿線住民などへの影響評価がきちんとできていない。つくられてしまってから問題が明らかになっても対策が取れない。

こうした状況で、JR東海が、震災復興費用（20兆円）の半分にも達するこうした巨額のプロジェクトをいきなり推進するのは無謀ではないか。

JR東海にはリニア新幹線以前に緊急にやらなければならない課題がある。今回の東日本大震災で新幹線の列車が巻き込まれる大事故・大惨事が起きなかったのは高度な地震予知技術によるところが大きく、それはすばらしいことではあるが、土盛り部分の崩落や橋脚の破損、落橋、車両の軌道の飛び出しによる衝突の防止など、いっそうの対策が求められているところは大きいはずである。

東京－名古屋間の所要時間を1時間減らすというが、これによって、たぶん高くなる運賃を払って『交流の機会及びライフスタイルの転換の可能性が拡大』することになるのだろうか？そのため、これだけの巨費を投じてリニア新幹線の建設を急ぐ必要があるのか。アセスなら、まず、こうした点をアセスするべきである。

実際に工事を始めれば、大量の残土の発生、巨大な空気抜き塔を住宅地に作る、などさまざまな問題がおきる。この計画は、当初に立ち戻って、考え直すべきと思う。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（事業計画一般：事業の必要性）

東海道新幹線は開業後 48 年が経過しており、将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えとして、中央新幹線を早期に実現させることにより、東京・名古屋・大阪を結ぶ日本の大動脈輸送の二重系化が必要です。

中央新幹線は、超電導リニアにより実現していきませんが、超電導リニアの高速性による時間短縮効果によって、日本の経済及び社会活動が大いに活発化することが期待できると考えています。

また、中央新幹線開業後の東海道新幹線については、東京・名古屋・大阪の直行輸送が相当程度中央新幹線に移り、現在の東海道新幹線の輸送力に余裕ができることを活用して、「ひかり」「こだま」の運転本数を増やす等、現在とは異なる新しい可能性を追求する余地が拡大します。

なお、国土交通省交通政策審議会の答申における中央新幹線の効果や意義を資料編で記載しております。

意見の概要

事業計画（事業計画一般：環境と事業計画）

- 地球全体が壊れかかっている現在、これ以上自然を痛めつけ、地上がいよいよ使えなくなった今、地下まで自然を壊そうとしているのは考えられない。
現在でも交通が混乱しているのに、これから何10年後、人間は生活出来るのでしょうか。少しでも昔の形をとりもどす方法を考えなければならなくなって来ているはずで、お金はもっと使い道はあるはずで。
- 地上への地盤沈下や、地震時の地盤の変化に長大なトンネルが対応できるとは思わない。安全性や自然環境を無視した計画でリニアの建設には絶対反対である。
- 先日、リニア中央新幹線についての情報を得、そのルートが麻生区にも及ぶことを知り、驚愕のあまり、言葉を失っています。
著しく、自然環境を破壊することは今更言及するには及ばぬとしても、3.11の原発事故以来、見直すべきエネルギー問題をうやむやにし、それでも、膨大な電力を使用し、リニアの電磁波の被害を地域にあびせかけながら、何故、リニア新幹線を走らさなければならぬのですか。
今後、日本の人口は減ろうとしているにもかかわらず、高齢者社会になろうとしている日本で、採算がとれるはずはありません。国民をそんなに急いで、どこへ行かせようというのでしょうか。
一市民として、子どもたちを守る大人の立場からも、確実な健康被害の予測の中で、十分な情報公開もされず、強硬に実行されようとしている当事業は許すことができません。
日本は3.11で十分学んだはずではありませんか。自然と強調して、安心な暮らしを守りたい、その思いだけで今を生きています。そのためにも、リニア中央新幹線計画の中止を強く求めます。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（事業計画一般：環境と事業計画）

東海道新幹線は開業後 48 年が経過しており、将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えとして、中央新幹線を早期に実現させることにより、東京・名古屋・大阪を結ぶ日本の大動脈輸送の二重系が必要です。

事業の実施にあたっては、自然環境、生活環境に十分配慮して進めることが重要であると考えており、環境保全に配慮して事業を進めていきます。

意見の概要

事業計画（事業計画一般：超電導リニア方式）

- 事業費 9 兆 300 億円もの巨費をかけて、東京－名古屋－大阪間をおのおの 1 時間短縮することにどれほどの意味があるのだろうか。
- 「ライフスタイルの転換」をするなら、経済効率第一主義から転換したい。これ以上急がしく、せわしなくするスピードアップはご免だ。スローライフ イズ ベスト。
- 地下 40m に電鉄が造られる影響は想像するに足る情報がなさすぎるのでコメントできない。しかし、現在の新幹線より更に速くする必要性がないと思う（現状で十分）。駅が存在、具体的な設備の内容が知らされないと想像できない。
- 「速達性向上」即ち三大都市圏をおのおの 1 時間ずつ短縮することにどれほどの意味があるのでしょうか。しかも 9 兆 300 億円もの巨費をかけてです。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（事業計画一般：超電導リニア方式）

超電導リニアは、時速 500km という高速性だけでなく、全速度域にわたる高い加減速性能及び登坂能力の点で優れています。さらに、超電導リニアは車両が強固なガイドウェイ側壁で囲まれており脱線しない構造であることなど、地震に強いシステムであり、安全安定輸送上大きな利点があります。

当社では、超電導リニアは、その先進性及び高速性から、中央新幹線への採用が最もふさわしいと考え、技術開発に取り組むとともに、山梨リニア実験線の先行区間 18.4km を建設し、走行試験を行い、成果を確認してきました。

その成果を踏まえ、平成 21 年 7 月の国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会において「営業線に必要となる技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様及び技術基準等の策定を具体的に進めることが可能となった」と評価され、営業運転に支障のない技術レベルに到達していることが確認されました。その後、走行方式を超電導磁気浮上方式とする整備計画が決定され、国土交通大臣より当社に対して建設の指示がなされています。

また、3 大都市圏を直線的に結び都市間の到達時間短縮効果が最大化されることにより、日本の経済及び社会活動が大いに活性化することはもとより、東海道新幹線の活用可能性が広がるほか、超電導リニアという最先端技術がインフラの基幹技術として実用化されることにより製造業の活性化への貢献等の効果が期待できると考えています。

意見の概要

事業計画（事業計画一般：東日本大震災）（1/3）

- 大震災で巨額の費用が必要な現時点で、不要不急の事業を推し進める必然性は全くないと考えます。
- 9兆300億円といえば、国の大震災復興予算に匹敵する、今、それだけのお金があれば、まず大震災復興や原発事故対策に充てるべきではないのか。優先順位が間違っている。
- 三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実について、中央新幹線の整備は「大動脈の二重系化をもたらし、東海地震など東海道新幹線の走行地域に存在する災害リスクへの備えとなる。」そうです。また「東海道新幹線の経年劣化に対応する大規模改修工事の影響低減の効果が期待される」とのこと。
「東日本大震災の経験」まで持ち出して、事業目的を補強せざる得ないところに、時代遅れが明らかな40年前の事業目的に固執しようとする苦しさが見て取れます。そんな理屈でいけば地震国日本には新幹線がいくらあっても足りないし、大規模改修工事に備えて代替ルートを増やし続けなければならなくなるのではないのでしょうか。
- アセス方法書の具体的内容の是非以前に、この事業そのものの是非が問われなければならないと思います。
「3.11」の大震災と原発事故によって、これまでの日本の社会のあり方が根本的に問われています。基本計画が決定された昭和48年(1973年)といえば田中内閣時代です。日本列島改造論に基づき、各種大型建設事業を推進力に高度成長へと向かう巨大プロジェクト万能の時代です。右肩上がりの高成長時代が終焉し、「失われた20年」を経て、「3.11」を体験した今、何故40年前に決められた事業がそのまま実行されようとするのか理解に苦しみます。
リニア新幹線は、全長で原発5基分の電力を必要とするそうです。福島原発事故は、原子力がいかなる意味でも人間の制御不能なものであることを明かにしました。エネルギー危機と地球温暖化危機から脱するために、自然エネルギーを軸にしたエネルギー転換が避けられない今、巨大エネルギー消費を伴う新規事業は控えるべきです。
建設費9兆300億円といえば、国の大震災復興予算に匹敵する額です。公費(税金)ではないとはいえ、今それだけのお金があれば、まず大震災復興や原発事故対策に充てるべきではないのかという素朴な疑問を誰しも抱くことでしょう。

意見の概要

事業計画（事業計画一般：東日本大震災）(2/3)

●数日前まで、リニアモーターカーは日本の誇るべき技術であると単純に考えていました。

神奈川県が路線に含まれ、開業すれば電磁波などの悪影響が地上にも及ぶと考えられ、自然破壊も予測されていることを聞きました。それより何より最も驚いたのは、リニアとは原発がなければ走らせることができないということです。

福島原発事故で、いったん暴れだしたら誰にも手がつけられない原子力の本性を我々日本人はみんな見てしまいました。除染しても放射性物質は他へ移動させただけで、毒性が消えるわけではないことも知りました。便利さ、速さの引き換えに安心、安全、未来を売り渡すような計画はなんとしても中止していただきたい。関係者のみなさんは、一旦営業が始まれば、誰も文句は言わないだろう、便利な方をとるだろうとお考えなのかもしれません。ですが、3.11で、人間の技術が自然を制御することはできないこと、便利さや贅沢な生活より大切なものがあることをほとんどの人が思い知ったと思います。

人口が減ってゆく日本では採算がとれないのではないですか？

また、乗り物が速くなればなるだけ人間が追いつけられなくなり、益々ゆとりを失ってギスギスした社会になりそうです。多くの人は、これ以上速い乗り物など不要と思っているに違いないと思います。

リニア中央新幹線の計画は取りやめるのが最善と考えます。今まで培ってきた高度な技術がなんとか別のことに生かされ、原発を使わず、これまでの費用やみなさんのご苦労が報われるよう、そして日本がこれ以上壊れないよう、関係者の方々に心からお願いします。

●私自身、放射能を避ける為、川崎の暮らしを捨て、四人の子どもたちを連れ、この四月から岡山に住み始めたものであり、そんな今となっては離れてしまった川崎でも再び…というより、放射能の上に、今度はリニア新幹線がもたらす悪影響でその土地に住む住民や自然が危険にさらされ、壊わされてしまうのは絶対に許すことはできない。原発を必要とするリニア新幹線を走らせる事に断固反対。人の命、自然の恵を大切に考えよ。

意見の概要

事業計画（事業計画一般：東日本大震災）（3/3）

- どのような角度から考えても断層の真上に建つ浜岡原発は危険極まりない事である。
今回の福島原発事故で、いまだに終束できずにいるだけだ漏れの放射能は今後、人体にどのような影響をもたらすのか、誰も知らない。しかし、たった十日間で終束できたチェルノブイリの原発事故でさえ、二十五年も経った現在、その時に赤ちゃんだった子どもが自分の子を産むにあたり、流産、死産、奇形児がほとんどであり、妊娠しても怖くて墮ろしてしまう女性が多いのである。
それだけではなく、甲状腺ガンで苦しむ人も多く、手術して取り除いても又、同じところに甲状腺ガンが何度もできてしまい、体力も落ちて死んでしまっている。
原発事故により、このようにわかっているだけでもチェルノブイリの例をとれば二十五年経った今でも沢山の人が苦しんでいるのだ。
原発事故＝放射能とはそのように恐ろしいものである。リニア新幹線が走るという事は「浜岡原発が必要である。」と、先日の新聞で JR 東海会長が話されたことは耳を疑うばかりか今の日本において、その原発による危機的状況を全く理解していない誠に愚かなことであると憤りさえ感じた。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（事業計画一般：東日本大震災）

東海道新幹線は開業後 48 年が経過しており、将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えとして、中央新幹線を早期に実現させることにより、東京・名古屋・大阪を結ぶ日本の大動脈輸送の二重系化が必要です。

東日本大震災を受け、中央新幹線の実現により東京・名古屋・大阪の日本の大動脈輸送の二重系化を実現し将来のリスクに備える必要性が高まったと考えています。

中央新幹線の消費電力は、名古屋開業時で約 27 万 kW、大阪開業時で約 74 万 kW です。

平成 25 年 4 月の経済産業省の電力需給検証小委員会報告書によれば、現在稼働中の原子力発電のみを含めた電力会社の平成 25 年夏の供給力は、東京電力で 5,813 万 kW、中部電力で 2,817 万 kW、関西電力で 2,932 万 kW となっており、中央新幹線の消費電力は、電力会社の供給余力の範囲内で十分賄えるものと考えております。

当社におきましても、開業当時と比べ 49%の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いきます。

なお、電力の安定供給は、経済・社会活動に不可欠であり、発電方法に関わらず、将来にわたって安定的な電力供給を政府と電力会社にお願いしたいと考えております。

[参考]

資料編に記載のとおり国土交通省交通政策審議会の答申において、「中央新幹線の整備は、速達性向上などその大動脈の機能を強化する意義が期待されるのみならず、中央新幹線及び東海道新幹線による大動脈の二重系化をもたらし、東海地震など東海道新幹線の走行地域に存在する災害リスクへの備えとなる。今般の東日本大震災の経験を踏まえても、大動脈の二重系化により災害リスクに備える重要性が更に高まった。」と、見解が示されています。

意見の概要

事業計画（概略のルート等）

- 中央新幹線は、川崎市においては大深度地下を通過するというのですが、そのためには3～5km間隔で立坑を掘る必要があります。そのための工事施工ヤードは最大10,000平米の広さが求められます。川崎市においてそのような広さの空き地を求めるとなると、緑地が該当する可能性が非常に高くなります。今でも、緑地が年々減少する中で、このような形で緑地を前提とせざるをえないような計画を建てることには反対です。しかも掘り出した土砂をどのように処理するかという問題も残ります。
- 立坑（5～10km間隔）の大きさも不明確。これ自体の設置も好ましくないが、大きさによっては許容不可。
- 大深度地下工事のために5～10キロに1か所立坑が造られるが、その施工ヤードは最大1万㎡にもなるそうです。市内の住宅密集地では、住居の立ち退きなしには不可能です。それを避ければ、残るのは公園や緑地しか考えられません。時代遅れのリニア新幹線のために、残り少ない緑環境が破壊されることは絶対に許せません。
- 5～10kmに1箇所の立坑が掘られるのですが、その場合に住宅地のあるところはルートとして選べないわけで、大きな公園や緑地のあるところなどがルートにならざるを得ないと考えられます。川崎は緑地や田畑が年々減り環境的に悪化をしております。この計画は人間優先では無いと考えられますが、どのようにするのでしょうか。
- 中央新幹線の地下工事により地盤沈下が懸念されます。地下約40メートルという深度を40キロにわたって、掘削するという計画は全く安全性を欠いたものです。市街地の地下を直線で通すことになれば、水脈を切断し、温泉もある川崎市に多大な影響を及ぼします。家が建て込んでいるため、活断層も確認できないところがあり、市街地の地下を掘削することは危険で大反対です。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（概略のルート等）

川崎市内の路線については、地形・地質等の制約条件を考慮するとともに、超電導リニアの超高速性を踏まえ、できる限り直線に近い線形としました。

また、住居地域、緑地等をできる限り回避するなど生活環境保全や自然環境保全に配慮し、絞り込みを行い、路線を選定しました。

路線等の選定の考え方については、第1章に記載しております。

トンネルの工事に伴う地下水への影響については、準備書第8章に記載しているとおり、地下水について現地調査した上で、予測及び評価を行い、トンネルの工事及び鉄道施設の存在による地下水の水質及び水位への影響に対して、環境保全措置を講じることにより、法対象事業者により実行可能な範囲内で影響を回避又は低減しています。

非常口等の検討にあたっては、可能な限り土地の形質変更を抑えた造成計画を策定するとともに緑の保全に努めます。やむを得ず土地の形質の変更や緑の改変が伴う場合には、周辺植生に配慮した緑の回復育成等を行い、法対象事業者により実行可能な範囲内で周辺環境への影響を回避又は低減しています。

意見の概要

事業計画（電力）

- リニア新幹線は、全線で原発 5 基分の電力を必要とするそうだ。エネルギー危機と地球温暖化危機から脱するために、自然エネルギーを軸にしたエネルギー転換が避けられない今、巨大エネルギー消費を伴う新規事業は控えるべきだ。
- 中央新幹線は通常の新幹線の 3 倍の電力が必要となる。電力不足で、節電生活を強いられている現在、時代錯誤の産物である。
- 原子力発電がどうなるかわからない現在、膨大な電力はどのように調達するのか？
- リニア新幹線はその運行のために、一日に約 500 万キロワット、原子力発電所数個分という、膨大な電力が必要といわれています。福島原発事故を契機に、今後の日本の電力政策を節電方向へと基本的に見直していかなければならない状況下で、全くの時代錯誤の計画と言わざるを得ません。
世界的に見ても、様々な問題から都市間でのリニア鉄道の実施例はありません。
以上、安全と健康、環境を無視した、日本を取り巻く時代の流れに逆行する計画には、絶対反対であり、中止すべきである。
- リニアの消費電力についてはこれまで様々な予測がされていますが、だいたい既存新幹線の 5 倍と言われています。このために、浜岡原発再稼働や柏崎刈羽原発からの電力供給が必至と考えられていると聞いています。福島原発事故を受けて、脱原発、自然エネルギーへの転換、節電が言われている今日、何故原発再稼働を伴う事業を始めるのでしょうか？この原発という大きなコストを伴う施設を利用して、JR 東海にその経済的責任が取れるのでしょうか？節電はこれからの公共事業の必須項目ですが、リニアにはそれが欠落しています。
- 中央新幹線は車体を浮上し、高速で走行するため巨大な電力、一日に約 500 万キロワット、原子力発電所 5 個分の電力が必要といわれています。今、節電生活を心がけている私たちには、全く時代錯誤の計画といわざるをえません。また川崎市内の地下 40 キロを通過するため、その空調や照明の電力も必要で、空調などから出る排気による川崎市内の汚染は避けられません。
- リニア中央新幹線の使用電力は東海道新幹線の 3 倍を必要とすると 10 月高津区の説明会で説明があったが、これは原発 5 基分と言われている。このリニア新幹線建設は原発の再稼働や新設につながるものであると考えられる。JR 東海(株)の葛西会長が「事故とリスクを覚悟して原発を推進しよう。」(5 月産経新聞)という旨を述べたことから明らかだ。福島原発事故の収拾もできず、いかなる原発も危険性は排除できない。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（電力）

中央新幹線の消費電力は、名古屋開業時で約 27 万 kW、大阪開業時で約 74 万 kW です。

平成 25 年 4 月の経済産業省の電力需給検証小委員会報告書によれば、現在稼働中の原子力発電のみを含めた電力会社の平成 25 年夏の供給力は、東京電力で 5,813 万 kW、中部電力で 2,817 万 kW、関西電力で 2,932 万 kW となっており、中央新幹線の消費電力は、電力会社の供給余力の範囲内で十分賄えるものと考えております。

当社におきましても、開業当時と比べ 49%の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いきます。

なお、電力の安定供給は、経済・社会活動に不可欠であり、発電方法に関わらず、将来にわたって安定的な電力供給を政府と電力会社にお願いしたいと考えております。

また、超電導リニアの環境性能は、同じ速度域である航空機と比較することが適切であると考えております。超電導リニアの 1 人当たりの CO₂ 排出量は航空機の約 1/3 です。

意見の概要

事業計画（採算性）

- 国民の税金を使用するというのであれば、事業採算の目途についても言及があるべき。ともかく、現在の拙速な計画は早刻中止し、計画を根本から再検討、見直すべきである。
- アセスでは費用対効果(B/C)の検証もやられないのか。
- 費用対効果が評価項目に入っていないのは、納得できない。
- JR 東海はこれまでに 3 兆 2000 億の債務残高を抱えていると聞いています。リニア建設費として予算は 5 兆円といわれていますが、通常最終的にはそれより大幅に増えることが多いです。例えそれが予算通りにいったとしても、どれだけの利用客があるか、事故対応費も含め、財政的に脆弱な JR 東海にこの事業を任せられるのか、政府が決めたのだからよいといって済ませる問題ではありません。この点の評価がされるべきではないでしょうか？

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（採算性）

当社は、これまでの収入実績の推移等を踏まえ、現状の収入をベースに、到達時間の短縮効果により航空機利用の需要を取り込むことによる収入増等を想定する等、合理的と考える前提を置いて長期試算見直しを行い、国に資金援助を求めることなく、健全経営を維持しながら、自己負担によりプロジェクトを完遂できることを確認しています。

万が一、物価、金利の高騰等、予期せぬ事態が発生した場合には工事のペースを調整することで、健全経営を堅持しながら工事を完遂する考えであり、国に負担を回してプロジェクト推進の責任を放棄するようなことは全く考えておりません。

なお、交通政策審議会の答申では、以下のとおり当社の事業遂行能力について記載されています。

（参考）交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会

「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」答申（平成 23 年 5 月 12 日）[5. 営業主体及び建設主体について]より抜粋

JR 東海は、東海道新幹線の開業以来、安全運行の実績を積み重ねてきており、営業主体としての事業遂行能力を有すると考えられる。さらに、東海道新幹線の運営費用低減に関して得た蓄積を中央新幹線の運営に活用することが期待される。

JR 東海の建設主体としての事業遂行能力について、技術的な観点からは、平成 2 年以降山梨実験線を建設し、現在も延伸工事等を行っていること、走行試験など実験を重ねてきたことなどを勘案すれば、超電導リニア方式による鉄道技術を有するものと認められる。また、財務的な観点からは、同社が東京・大阪間の中央新幹線建設に関する計画として示した長期試算見直しを小委員会が独自に行った需要予測に基づき検証した結果、現段階で想定できる範囲内では、JR 東海は十分慎重な財務の見直しに基づいて、名古屋暫定開業時期（平成 39 年（2027 年））および大阪開業時期（平成 57 年（2045 年））を設定しているものと判断される。仮に想定を上回る収益が上げられれば、大阪開業時期を早めることも期待できる。一方、今後仮に今般の東日本大震災のような不測の事態が発生し、一時的な収入の低下や設備投資費用の増加などの事態が生じたとしても、我が国の三大都市圏間の高速かつ大量の旅客輸送を担う東海道新幹線の安定的な収益力を踏まえれば、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、経営の安定性を維持しながら事業を遂行することが可能であると考えられる。

意見の概要

事業計画（土地利用）

- 法対象条例環境影響評価方法書 表 2-1-2-4 において、市街化調整区域に「農業振興地域」が含まれていることについての情報が欠落している。特に、川崎市麻生区の黒川の市街化調整区域の農業振興地域であり、今も谷戸地形を利用した豊かな自然が残され、岡上や早野とともに『緑と農の三大拠点』と位置付けられている。農業振興地域では、水田や畑、農道などが整備され、農業以外に土地を使うことが、厳しく制限され、農地転用も許可されない。（そのため、例えば都市計画法により市街化調整区域で建築できることとされている建築物であっても建築することができず、市街化調整区域でよくみられる資材置場等としても利用することができない。）

面積

市域	14.435ha
都市計画区域	14.435ha
市街化区域	12.693ha
市街化調整区域(内農業振興地域)	1,742ha (281ha)

参考資料)平成 17 年固定資産概要調書川崎農業振興地域整備計画(平成 19 年 2 月改定)

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（土地利用）

中央新幹線の用地については、これまでの整備新幹線と同様に、国土交通大臣からの工事実施計画の認可を受けたのち、関係する地権者にご説明をし、取得していくことになります。

川崎市区間については、大深度地下トンネルで通過します。ここで、大深度地下とは「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づき、「地下 40m 以深」又は「支持地盤上面から 10m 以深」のうち、いずれか深い方以上の深さの地下を言います。通常利用されない空間であるため、事前に補償を行うことなく大深度地下に使用権を設定できる地下空間のことです。したがって、地上部の土地利用用途を変更するものではありません。

なお、大深度地下トンネル施工のために相当規模（施工ヤード：数千～1 万 m²程度）の非常口及び施工ヤードが必要となりますが、自然公園区域や市街化、住宅地化が高度に進展している区域などへの設置はできる限り回避する計画です。

意見の概要

事業計画（施工計画）

- 川崎市内はすべてトンネルというトンでもない計画で、工事車両の通行による環境悪化や掘削した土などの排出物をどう処理するのか。川崎市内には一切工事関係車両は通さないで、工事ができるのか。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（施工計画）

建設発生土については本事業内で再利用や他の公共事業等への有効利用を考えています。また、新たに発生土の置き場等が生じる場合には、周辺環境への影響をできる限り回避又は低減するよう努めます。

発生土を公共事業等で有効に活用して頂くため、発生土置き場等は県及び関係市町村の協力を得て選定していくと考えています。

意見の概要

安全性（安全性一般）

- 液体ヘリウムの4Kを保つための冷凍機について記述なし。全停電のあったときはどのように低温保持機能が保たれるのか不明確。
- 火災や事故が起こった場合の安全対策や、地上への影響など予測ができません。このような安全を無視した計画には絶対反対です。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

安全性（安全性一般）

超電導リニアの技術開発を進めるにあたっては、安全の確保は最も重要な事柄として技術開発に取り組んでいます。

超電導リニアの運行システムは、時速 500 キロで高速走行する輸送機関にふさわしい安全なシステムです。

万が一、装置が故障した場合でも、安全側の動作となる「フェイルセーフ」設計やシステム全体としての安全性を確保するための多重系化、バックアップ機能を随所に取り入れる等、安全設計に万全を期しています。

また、超電導リニア特有の条件を含め、自然現象、地上設備の故障、車両設備の故障、その他の異常時における考え方と対応方法について検討（FTA^{※1}、FMEA^{※2}）を行っており、これらの安全に係わる事柄を含め、平成 21 年 7 月には、超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会において、営業運転に支障のない技術レベルに到達していると評価されています。

超電導リニアでは、超電導状態を維持するために液体ヘリウム及び液体窒素により超電導磁石を冷却します。超電導磁石の超電導状態を安定して維持するため、車両に搭載した冷凍機により液体ヘリウム及び液体窒素を冷却して超電導磁石に供給します。冷凍機の冷凍能力及び耐久性が十分でありかつ消費電力が計画通りに収まっていることを既に山梨リニア実験線にて検証済みであり、運用中における液体ヘリウム及び液体窒素の補充は一切不要です。

なお、万一超電導磁石を冷却する冷凍機が停止しても、液体ヘリウム等に余裕を持たせているため、すぐに超電導状態が失われることはなく、通常の運行を行った後に車両基地への回送が可能です。

※1 FTA(Fault Tree Analysis)：複雑なシステムの故障を要素ごとの故障の発生確率と要素間の因果関係で表し、システム全体の信頼性の分析する手法

※2 FMEA(Failure Mode and Effects Analysis)：過去の重大事故を取り上げ原因となる問題を分析し、相互関係を明らかにすることで、安全性に致命的な関係のある故障を識別する手法

意見の概要

安全性（地震）

- 川崎市内に駅ができるわけではなく、災害リスクの備えと言われても納得できません。むしろ地震国日本の実情から見て災害の温床となる可能性の方が大きいと考えます。
- 近い将来、東海、東南海、南海地震が確実に起こると言われています。この地震が発生した場合、地下深く走るリニアモーターカーは安全なのでしょうか。
- 東日本大震災により、東海地震、東南海地震など大地震や都市直下型地震などが誘発される危険が高まりました。このように地震が予測されるなかの市街地を、地下を40キロもトンネルを直線で結ぶことは、工事中、工事後の開通時における地震の影響などを考慮すると大変危険なもので、非現実的、安全を全く無視した計画で、直ちに中止すべきです。
- 首都圏における大地震発生の確率が非常に高まっている今、その地下にリニアを通すことは危険です。避難・救出においても地盤沈下の可能性が高まる面からも絶対反対です。
- 東海大地震がいつ起きてもおかしくない昨今、このような計画は無謀です。
- 東日本大震災後、その影響により、首都圏直下型地震、東海、東南海地震の発生確率が高まっていることが指摘されています。また川崎市内の活断層の存在状況も、正確に確認されていない状況にあります。大規模地震発生の可能性の高まる首都圏の地下に、リニアを通すことは、大規模な人身事故の発生の可能性を高めるものです。
- 東日本大震災のような地震がいつ来てもおかしくないといわれている現在、想定外では済まされない問題です。このような安全性を無視した計画は絶対反対です。
- 地震対策は？

法 対 象 事 業 者 の 見 解

安全性（地震）

都市部のトンネルについては、最新の基準に基づいて、建設する考えです。

加えて、既に東海道新幹線で実績のある早期地震警報システム（テラス）を導入し、地震発生時には早期に列車を減速・停止させます。さらに、超電導リニアは、ガイドウェイの内側を地上から約 10cm 浮上して非接触で走行する方式であることから、ガイドウェイ側壁で物理的に脱線を防止するとともに、走行中は常時、電磁力でガイドウェイ中心に車両を保持させようとする力が働くため、車両が脱線する心配はありません。

意見の概要

安全性（断層、隆起、地滑り）

- 糸魚川静岡構造線や、中央構造線と共に、東京青梅～埼玉飯能間から南東方向に「立川断層」も走っている。この断層は「活断層」である可能性が高く、「マグニチュード7.4程度の地震が発生する」との意見があり、その場合は北東側が相対的に2～3m程度高まる撓み、または段差が生じる可能性が指摘されている。更にこの断層帯で、今後30年間に地震発生の可能性が「やや高い」との知見もある。もし大地震が発生したら、広範囲の地殻変動や土砂崩れが発生する危険性が大きい。

立川断層は、西多摩・東村山から立川へ伸び、南東先端は、国立、日野市と府中市の間を抜け多摩市の北あたりまで来ているが、その先までは伸びていないとJR東海が証明出来るのなら、建設予定地までは届かないから一応の安心を得られるかも知れない。

しかし、関東ローム層は地下20メートル辺りまで堆積しているから、深く掘らないと断層を見つけにくく、都市化が進む間に断層痕跡の多くは失われているため、活断層がどこまで続いているか断定出来ないのではないかと懸念されている。

そこで「立川断層」は建設予定地と「ぶつからない」かどうか、災害防止の観点から実測調査する事を要求します。防災の観点からは必要不可欠な条件ですから、黙過出来ません。

- 神奈川県下の地下構造については、町田市域北部地殻まで立川活断層が伸びてきています。立川活断層については、今後30年間にマグニチュード7.4の地震が発生する可能性が「やや高いグループ」に属すると言われていています。もしこの活断層が動くとなると、北東側が2～3メートル高くなるたわみや段差が生じると言われています。これまでの調査では立川活断層がリニア供用地まで届いているという報告はありませんが、それは、この地域が火山灰によるローム層に覆われており、市街化などの影響でその痕跡を見つけにくくなっているだけだという専門家もいます。本当に深層地下のことはよくわからないことが多いのです。大がかりな調査なしに安全と断定することはできません。地下世界を甘くみてはいけないと思います。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

安全性（断層、隆起、地滑り）

昭和49年から当時の国鉄が、また平成2年からは当社と鉄道建設公団が地形・地質調査を行っており、これまで長期間、広範囲にわたり綿密にボーリング調査等を実施し、関係地域の活断層の状況について十分把握しています。

日本の国土軸を形成する新幹線や高速道路といった幹線交通網は、広域に及び長距離路線という性格から、すべての活断層を回避することは現実的ではありません。

第1章に記載のとおり、避けることのできない活断層については、できる限り短い距離で通過することとし、地震の影響を極力軽減するようにします。

また、鉄道事業に関する安全の確保については万全を期すとともに、地すべりの誘発や落石の危険など周辺地域の防災対策に大きな影響を及ぼすことのないように配慮していきます。

また、対象事業実施区域は、文部科学省の地震調査研究推進本部の資料[※]にある立川断層の南端からは5km以上離れています。

※資料：「立川断層帯の長期評価について」

（平成15年8月7日、地震調査研究推進本部地震調査委員会）

意見の概要

安全性（異常時避難）

- トンネル、換気施設の設置については、大深度地下トンネルからの避難路としての役割としても、火災等の安全性は十分に評価・検討される必要がある。
- 東日本大震災の結果、東北地方のプレートが大きく動き、それによって、東海地震、東南海地震や直下型地震がおこる確率が高まったことは周知の事実です。また川崎市内には市街化が進んでいるため、活断層の存在が確認できないそうです。地震の可能性のある首都圏の地下深くに、リニアを通すことは安全性の面でも疑問があります。地震や事故が起こった場合、地上ならすぐ避難できる可能性がありますが、地下深くでは、ほとんど救出も不可能と思われます。
- 川崎地区住民の頭に浮かぶのは、万一事故があった時の対応です。乗客は地下から地上にどのように脱出するのでしょうか、換気塔である立坑についた避難ハシゴのようなものを使うのでしょうか、脱出を求める人が多いとき、地上の住民はどう対処したらいいのでしょうか、そこまで踏み込んだ設計がされていないのなら、人命軽視も甚だしいです。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

安全性（異常時避難）

避難設備については、都心部の大深度区間においては、トンネルの下部空間を活用して安全な避難通路を設けるとともに、約 5 kmおきに配置する地上と繋がる非常口内にエレベータ等の昇降装置を設置して、地上までの安全な避難経路を確保します。

列車には乗務員（複数）を乗車させる考えであり、異常時には乗務員がお客様の避難誘導を行います。歩行困難等介助を必要とするお客様については、新幹線、在来線と同様に、乗務員が介助して避難するほか、お客様のご協力を得ることも考えています。

また、非常用電源を設置するため、停電時でも問題はありません。

意見の概要

生活環境（環境保全一般：評価項目、調査、予測・評価手法）（1/2）

- 「大深度トンネルでは土被りが大きく、騒音・振動の影響がないと考えている」とされていることについて、特にトンネルの坑口においては微気圧波が発生する懸念があり、生活環境への影響が想定されること」は環境省も指摘する最重要配慮事項である。騒音、振動、微気圧波、電磁波のあらゆる影響を調査・予測・評価すべきである。
- 「悪臭」や「地形・地質」といった上記の選定されていない項目についても、工事中及び供用時における影響の有無、程度について、地域特性を踏まえた市独自の環境影響評価を実施していただきたい。
- 中央新幹線は川崎市の地下を広範囲に通過するもので、工事中の振動、騒音はもちろんリニア開設後の振動騒音も、地下40メートルを通過した場合のデータがなく、環境の悪化を予測することができない。また地盤沈下、地震による地殻の変動などで、地上の構築物、道路、河川などにどのような変化が生じるか予測できない。このようなずさんなアセスの選定では全くJR東海は信じられない。市街地である川崎市の地下を通すことはあまりに影響が大きく無謀である。川崎市内の地下を通過することは絶対に許されないし、反対する。
- 中央新幹線は川崎市市内の地下を通過するというので、自然環境に多大な影響があるのに評価項目は2個だけというのはおかしい。川崎市は市街地でその地下を掘削すれば地上に大きな影響がでる。騒音振動はもちろん排気ガス、また工事車両の通行など大気にも多大な影響が出る。川崎市の地下を通すことは反対である。
- 川崎市の環境影響評価項目が、人と自然のふれあい活動と地域交通のみはおかしい。トンネル工事による騒音、振動、水脈、水源、自然環境、動植物、地盤など多くの環境に影響があるはずだ。川崎の市街地をこれだけの地下を掘削するのだから、工事による振動、騒音、工事車両による環境悪化がまず挙げられる。このような大工事を地下で、しかも、店舗住宅の真下ですることは過去になく、いかなる影響がでるか、予測不能で、生活環境に深刻な影響がでるので大反対である。
- 中央新幹線を川崎市内の地下を40キロにわたって、通すという計画なのに、アセスの選定項目が、「人と自然のふれあい活動の場」「地域交通」のみというのはおかしい。川崎市をトンネルで掘削するのであれば、大気質、振動、自然環境、動植物、文化遺産、水脈、土質、二酸化窒素、粉じんなどあらゆる項目を選定しなければならない。川崎市内では、一切工事車両は通さず、排気坑も作らないというのか。もちろん駅も設置しないのか。環境に負荷がかかる工事なのに、川崎市の環境影響評価をもっとするべきだ。

意見の概要

生活環境（環境保全一般：評価項目、調査、予測・評価手法）（2/2）

- 川崎市の市街地も通過するようですが、真上及び周辺の住民に及ぼす騒音、振動、電磁波等の影響は計り知れない。
- 建設ありきで進むかのような計画に憤りを覚えます。騒音・振動・莫大な電力消費はもちろんですが、強大な電磁波の人体・動物への影響は考えられていない様です。その上、空調等からの排気による大気汚染も避けられません。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（環境保全一般：評価項目、調査、予測・評価手法）

川崎市における環境影響評価については、環境影響評価法に基づく準備書及び川崎市環境影響評価に関する条例に基づく法対象条例準備書を作成しています。

準備書における環境影響評価項目の選定にあたっては、国土交通省令に示されている参考項目を基本に、北海道新幹線、九州新幹線といった今までの整備新幹線の事例、知事意見及び超電導リニアの特性を踏まえて選定しています。

また、法対象条例準備書における環境影響評価項目の選定にあたっては、準備書で取り扱う項目以外を対象として、川崎市環境影響評価等技術指針を参考に選定しています。

評価は、調査及び予測の結果を踏まえ、実行可能な範囲内で環境影響が回避又は低減されているかを評価する手法のほか、国や自治体によって、環境基準や環境保全上の規制基準等が示されている場合には、それらとの整合が図られているかを評価する手法を選定しました。

意見の概要

生活環境（環境保全一般：環境の保全・環境への配慮）

- 工事公害（近接用道路の建設を含め）、運転開始後の騒音、市民生活への悪影響、地下水位への影響等すべて許容できるものではない。
- 市民の生活環境、多摩丘陵の自然生態系に直接的、間接的に影響を及ぼすことがないよう、十分な評価・予測・調査を行う必要がある。また、事業者の配慮が不十分な場合、市独自の環境影響評価を実施し、一切の被害・公害が生じることがないよう対策を講じてほしい。
- 立坑及び施工ヤードの設置の要件として、「自然公園区域や市街化、住宅地化が高度に進展している区域などへの設置はできる限り回避」「立坑位置の選定にあたっては、一団にまとまった企業用地、公的用地、未利用地等をできる限り選定する」とあるが、川崎市麻生区のルート帯には、等々力緑地、生田緑地及び麻生区の黒川の農業振興地域も含まれている。立坑や換気施設の存在、大深度地下トンネル掘削に伴う影響等によって、これらの多摩丘陵の自然生態系・生活環境が決して損なわれることがないよう、最大限に配慮すべきである。
- 地下 40m をリニアモーターカーが走ることで、自然破壊が起き、生態系への影響がないはずはありません。人体への影響も同様です。
- 公害（リニアによる）対策は？
- 地下 40m で 286km、しかも 5～10km おきの広大な面積の立坑による自然破壊ははかり知れません。生態系はめっちゃめっちゃです。磁界の影響も大きく人と自然のふれあい活動の場など考えられない。
- 中央新幹線の計画案では、川崎市内では宮前区、高津区、中原区、麻生区、多摩区の 5 区の市街区域の地下直下を通過することになっていますが、このような市街地の直下を、超ハイスピードで列車が走行する場合、近隣の諸環境にどのような影響を与えるのかについては、実験結果等何も示されてはいません。
しかし、振動、騒音による近隣への悪影響は想定されるどころであり、敷設工事や開通後の振動等により、近隣の地盤沈下や地上建物への被害の発生、リニア運行に伴う排気等により、川崎市内の大気汚染や自然環境への悪影響も避けられないと思われます。
- 中央新幹線リニアモーターカーが、川崎市内の地下 40m を超高速で走る計画は絶対反対です。生活環境にどのような影響を及ぼすか、騒音、振動、電磁波など人体に悪影響を与えることは明白です。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（環境保全一般：環境の保全・環境への配慮）

事業実施においては、自然環境、生活環境に十分配慮して進めることが重要であると考えています。そのため、環境影響評価法の一部を改正する法律（平成23年4月27日法律第27号）の趣旨を踏まえ、事業による環境への影響を回避・低減することを目的として、概略の路線及び駅位置を選定し、配慮書として、とりまとめ、公表しました。その後、環境影響評価法及び国土交通省令に基づき、方法書を作成し、公告、縦覧に供し、方法書説明会を開催するとともに、環境保全の見地からの意見を有する方の意見を募集し、平成23年12月5日、当該意見の概要を神奈川県知事及び関係する市町村長に送付し、平成24年3月5日、方法書について環境保全の見地からの神奈川県知事の意見を受領しました。

この知事意見を勘案するとともに環境保全の見地からの意見を有する方の意見に配慮し、環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定し、これに基づき作業を進めるとともに、詳細な路線及び駅位置等の絞り込みを行いました。

川崎市においては、方法書に加えて、川崎市環境影響評価に関する条例に基づき法対象条例方法書を作成し、これを方法書と同時に公表しました。

法対象条例方法書については、川崎市長が環境保全の見地からの意見を有する方の意見を募集し、平成23年11月17日に川崎市長からその意見書の写しを受領しました。また、平成24年1月26日に川崎市環境影響評価審議会における審議を経て、川崎市長より「法対象条例方法審査書」を受領しました。この「法対象条例方法審査書」を勘案するとともに環境保全の見地からの意見を有する方の意見に配慮し、環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定し、川崎市における環境影響評価を行いました。

なお、調査、予測及び評価の実施並びに環境保全措置の検討にあたっては、必要に応じて専門家の助言等を受け作業を行いました。

今後は、準備書及び法対象条例準備書にお示ししたとおり、法対象事業者により実行可能な範囲内で、事業による影響の回避又は低減を図っていきます。

意見の概要

生活環境（大気環境：大気環境一般）

- 路線幅 3 キロのルート帯に位置する川崎市麻生区では、相当規模の立坑(換気施設)の設置、工事用車両の走行、大深度地下トンネルの掘削・鉄道走行時の騒音・振動・微気圧波の影響等が懸念される。
- 供用時に「列車の走行」が環境影響として評価されないのはなぜか。山梨リニア実験線の実測値を踏まえ、換気施設付近の大深度地下での列車の走行による影響として、騒音、振動、低周波音など適切に評価される必要がある。
- 工事实施の際の粉塵、騒音、振動はもちろん、供用後の換気施設騒音、走行列車による微気圧波、騒音も、現在明確に予測できませんが必ず問題になるでしょう。この評価をもっときちんとするべきではないでしょうか。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（大気環境：大気環境一般）

工事中の大気質への影響としては、準備書第 8 章に記載のとおり、建設機械の稼働によるものと、資材及び機械の運搬に用いる車両の走行によるものを想定しています。このうち、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質については、工事の最盛期における拡散の程度を予測し、環境基準との整合を図りました。

換気施設からの騒音の調査、予測及び評価については、環境基準を満足する結果となっており、影響は小さいものと考えています。

微気圧波については、非常口（都市部）には所要の延長の微気圧波対策設備（多孔板）を設置する予定であり、設置により超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会においても「営業線に適用する設備仕様の具体的な見通しが得られ、実用化に必要な技術の確立の見通しが得られている。」と評価されています。

非常口（都市部）から放射される列車の走行音については、音の伝達経路となる換気経路に列車が通過する前に扉を遮断し、列車通過時の騒音を低減する開閉設備を設けるとともに、換気設備とそれに対応した消音設備を設置することから、列車走行音が直接地表に伝わることなく影響はないものと考えています。

また、列車の走行に伴う振動については、リニアは浮上走行の時は、列車荷重が土木構造物全体に分散し、また、車体重量も軽いので、そもそも在来型新幹線より地盤振動は小さく、実験線による測定結果でも小さい値となっていること、および強固な支持地盤で深を走行することから、影響はないものと考えています。

なお、振動については、山梨リニア実験線の深さが 7～10m のトンネルで計測を行っており、地下 40m 以上の大深度地下トンネルに比べれば浅い深さではありますが、地下 7m のトンネルから地表面付近へ伝播するものが、最大で 47 デシベル、地下 10m のトンネルの場合で 47 デシベルでした。実験線は 4 両編成のため、これを 16 両編成に換算した予測値は、土被りが 7m の場合で 48 デシベル、10m の場合で 46 デシベルとなります。

これは基準値としている 70 デシベルを大幅に下回る結果となっています。トンネルの深さは 40 m 以上とさらに深いため、大深度地下トンネル走行時の振動の影響はありません。

列車の走行に伴う低周波音は発生しないことから、大深度地下部の列車の走行に係る騒音、振動、低周波音の影響は小さい若しくは無いと考えられ、環境影響評価の対象としていません。

意見の概要

生活環境（大気環境：大気質）

- 中央新幹線の川崎市内の大部分の地域を通る地下工事は大規模で、その排出土を運ぶダンプカーだけでも膨大なものになります。また建設のための工事車両も膨大で、川崎市内はどこも交通が混雑している中、かつて経験したことがないような工事車両が通行すれば、日常的に交通渋滞は避けられません。大型工事車両が出す排気ガスは大量で、ぜんそく患者を多く増やすことは必至です。このように健康に害がある大工事を川崎市内ですることは大反対です。
- 新幹線のトンネル内の換気は川崎市内に排出することになり、今以上の大気質の汚染が憂慮されます。またリニアには大量の電力が必要で、原子力発電や火力発電により大気の汚染は確実に起こります。今以上に大気の汚染が進んだら、ぜんそく患者などが急増し、健康を悪化させる人々が増え、リニアを通すことによって、命をおとすことになり、リニア建設には絶対大反対です。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（大気環境：大気質）

工事中の大気質への影響としては、準備書第 8 章に記載のとおり、建設機械の稼働によるものと、資材及び機械の運搬に用いる車両の走行によるものを想定しています。このうち、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質については、工事の最盛期における拡散の程度を予測し、環境基準との整合を図りました。

粉じん等の「基準又は目標との整合性の検討」にあたっては、道路等の他事業に関する環境影響評価マニュアル等で、設定されている基準又は目標を参考に設定しています。

意見の概要

生活環境（大気環境：騒音・振動）

- 法対象条例環境影響評価方法書の表2-1-3-14 鉄道騒音の測定結果（平成21年度）の引用データについて、No. 騒鉄1及び、No. 騒鉄2の測定地点は、測定時においては、川崎市環境影響評価に関する条例(昭和51年)に基づき、指定開発行為「東京急行東横線(武蔵小杉駅～矢上川橋梁間)複々線化事業が継続中でした。表においては、環境基準が一となっておりますが、当該条例では、地区別環境保全水準が定められており、70デシベル以下となっております。この表2-1-3-14の資料とされている図書は、その確認を怠って作成されたと思われます。正しく表記されていないデータでありますので、誤解されないように、方法書の表2-1-3-14を、適切に修正するよう、要望いたします。

なお、以上の意見の根拠としまして以下を記載します。

川崎市環境影響評価に関する条例(昭和51年)に基づく、指定開発行為「東京急行東横線(多摩川橋梁～武蔵小杉駅間)複々線化事業に係る環境影響評価審査書(川崎市告示第434号、平成5年11月29日)におきまして、18頁に「川崎市地域環境管理計画に定める在来線鉄道騒音の環境保全水準(70デシベル(A)以下)」と明記されおり、この審査書の中でこの環境保全水準がたびたび言及されています。

- 中央新幹線の川崎市内を通過するルートは、中原区、高津区、宮前区、多摩区、麻生区の5区の地下約40メートルを直進で通過するという計画案です。この地域はすべて市街地であり、その地下をリニアモーターカーが超スピードで走りぬけたら、騒音振動など計り知れない影響が出るので、川崎市内の地下を通すのは大反対です。市街化区域の下をリニアが走行した場合の実験結果が皆無であり、生活環境にどのような影響を及ぼすか全く予想が付きません。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（大気環境：騒音・振動）

法対象条例方法書表 2-1-3-4 については、出典資料の表記に従いました。

列車走行時の騒音については、川崎市内はすべて地下を走行するため、環境影響評価項目から除外しました。

列車走行時の振動については、準備書第 8 章に記載のとおり、山梨リニア実験線での測定結果等を踏まえ、予測及び評価を行いました。なお、超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会においては、「特段の対策を実施せずとも基準値（案）が充分達成可能であるということが明確にされている。」と評価されています。

大深度地下トンネル部における列車の走行による影響は、リニアは浮上走行の時は、列車荷重が土木構造物全体に分散し、また、車体重量も軽いので、そもそも在来型新幹線より地盤振動は小さく、実験線による測定結果でも小さい値となっていること、および強固な支持地盤以深を走行することから、影響はないものと考えています。

意見の概要

生活環境（水環境：地下水）（1/2）

- 川崎の第3京浜道路や現在東京の高尾山のトンネルでも指摘されていますが、40メートルの深度の地下を通した場合、地下水脈の分断が想定されますが、大変心配です。大きな影響がでると考えられますがどのように考えておられるのか。
- 「トンネル構造となるため、環境に及ぼす影響は小さい」という根拠は何か。地下水源と周辺環境への影響等大深度地下トンネル構造によるあらゆる影響を調査・予測・評価すべきである。麻生区はその周囲を流れる一級河川鶴見川水系および多摩川水系の分水嶺になっており、鶴見川水系麻生川、片平川、真福寺川、早野川、黒須田川、および多摩川水系五反田川、三沢川など多くの川の水源地になっている。東京都23区内では既に大深度地下利用が進んでいるが、川崎市には多摩丘陵による豊かな緑が残され、点在している。これらは、単なる公園ではなく、連続した緑のまとまりである。丘陵地の自然生態系は、このような地下水源により保たれている。山梨実験線でのトンネル掘削による地下水の枯渇が全く反省されず、トンネル化を推し進めることは同様の問題を発生させる。「トンネル工事及び供用時において、地下水の坑内への流出やトンネル内への漏水が想定され、これに伴う周辺地域における水源等の減水や枯渇が懸念される」ことは、環境省も指摘する最重要配慮事項である。
- 鉄道建設工事では、神奈川県川崎市域を含む大都市圏で「大深度地下トンネル」を、また山岳部南アルプス(赤石山脈)直下は長大トンネルを掘削するため地下区間がほとんどで、難工事が予想されると共に、建設工事中にトンネル開口部の崩落、大量の排出土砂の発生、地下水脈を寸断するなど、景観破壊を含む環境破壊を招く恐れが大きい。川崎市高津区「市民健康の森」には湧水が湧いているが、立坑を掘るなどの工事によって地下水脈が枯渇する恐れがある。工事で「水脈枯渇の恐れは無い」か。証明が出来ないなら環境影響評価としては不十分である。

意見の概要

生活環境（水環境：地下水）（2/2）

●多摩川の地下水脈への影響に関する調査を実施すること。

地下水への影響を正確に把握するため、多摩川とその支流や周辺の伏流水を含む地下水脈に詳しい地域の専門家による調査を実施すること。

多摩川は川崎市民にとって地域を象徴する大切な存在であり、地下には豊富な伏流水が流れていることが知られている。これが公害後の多摩川の水質浄化の力となり、伏流水の湧点があユの産卵適地になるなど、生態系や地域の環境改善はもとより、地域住民の結束にも重要なものになっている。また、伏流水は現在の河川敷に限らず、広範囲に広がっている。これは生田浄水場の水源が多摩川の伏流水を採水していた事からも明らかである。

10月20日開催の説明会において、多摩川の地下水脈に関する調査を尋ねた筆者の質問に対し事業者は既存文献調査を中心に実施するとの回答であった。しかしながら、多摩川の局地的な伏流水に関して網羅した既存調査があるとは聞き及ばず、ましてや大深度地下に関して既存文献が充足しているとは考えられない。

ついでには、本件を事業実施前に伏流水が面的・深度的に、どの範囲まで流れているか、綿密な調査を行う必要がある。また、調査の際は地域の水源・水脈に通じた専門家の参画が必要と考える。

●これまでもトンネルを掘ったり、大きな施設を建てたりすると、近隣に湧いていた水が涸れたという話をよく聞きます。リニアはこれまでにない大規模で長距離の地下工事を伴いますから、地下水脈に与える影響、それから受ける影響は、従前の基準を書き換えた新規基準をもとに評価し直すべきでしょう。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（水環境：地下水）

都市トンネルの工事に伴う地下水への影響については、準備書第 8 章に記載のとおり、地下水について現地調査した上で、予測及び評価を行い、トンネルの工事及び鉄道施設の存在による地下水の水質及び水位への影響に対して、環境保全措置を講じることにより、法対象事業者により実行可能な範囲内で影響を回避又は低減しています。

意見の概要

生活環境（水環境：水資源）

- 地域住民に親しまれている「神奈中 川崎片平温泉」（野天湯元 湯快爽快くりひら）が地図に記載されていない。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（水環境：水資源）

温泉地については、準備書第8章に記載のとおり、地域的な資料等を基に把握しました。

意見の概要

生活環境（土壌環境、その他の環境：地盤沈下）

- 地盤沈下により、地上の建物がいかなる被害を受けるかわかりません。このような安全と健康を無視した計画には絶対反対です。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（土壌環境、その他の環境：地盤沈下）

大深度地下トンネル部の施工は、シールド工法を採用する計画です。

このシールド工法は、掘り進んだ部分が常に鋼製の筒に守られる方法で、都市部などの地上部が開発されている箇所や河川下などの地下水が豊富な箇所で、安全にトンネルを造ることが可能です。

意見の概要

生活環境（土壌環境、その他の環境：磁界）

- リニアから発生する電磁界の強度は計り知れない。安全性に大きな疑念があるといわれており、乗客や乗務員に、白血病や癌などを発症させる大きな危険が払拭できていない。
このような危険なリニア中央新幹線計画は撤回するべきである。
- 磁力に関する説明が（T（テスラ？）をはじめ）不十分。
- 超電導モーター駆動で車内の磁石から強力な電磁波が発生するが、車内および駅のホームに設置される電磁波防護シェルターなどで、人体に及ぼす影響は小さいとされている。しかし長期間にわたる乗員・乗客や沿線住民の健康への影響は未調査であり、明確にされていない。
電磁波が人体の健康へ与える具体的な影響を、環境影響評価項目に追加すべきである。
- リニア新幹線による電磁波も通常の値を遙かに上回るといふ。居住環境で小児白血病が二倍の数値になってしまう4ミリガウスより、桁違いの6000～40000ミリガウスが生じると聞き、それをどう安全と考えれば良いのか全く理解できない。
- リニアは強力な磁石を使用することから、強大な電磁波が発生し、人体、健康に悪影響を与えることは明らかです。
- どの地域を走るにしろ、走行車両が出す電磁波は大きな問題だと考えます。磁界の強度は、WHO下部機関のIARCは、4ミリガウス以上で小児白血病が2倍に増加すると報告しています。リニアが発する電磁波は6,000～40,000ミリガウスとされています。リニア新幹線に乗る人は、こんな強い電磁波を浴び続けるのです。また、その近辺の人々への影響もあるでしょう。宙に浮んで走る列車のかつこよさにひきかえ、それがもたらす人体への害はすでに明白ではないでしょうか？ 評価結果が知りたいところです。
- 電磁波の人体への影響は？

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（土壌環境、その他の環境：磁界）

磁界については、世界保健機関 WHO が、予防的な観点から各国に国際非電離放射線防護委員会（ICNIRP/イクニル[®]）のガイドラインを採用するように勧告しています。

超電導リニアについても、この国際的なガイドラインに基づいて検討を進めてきており、このガイドラインについては、超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会においても、その妥当性を評価されるとともに、平成 24 年 8 月に国の基準として採用されました。

山梨リニア実験線における車内を含めた実測結果および沿線の予測結果についても、準備書第 8 章に記載のとおり、国の基準として定められている国際非電離放射線防護委員会（ICNIRP/イクニル[®]）のガイドラインを下回るものとなっています。また、トンネル区間については、山梨実験線の測定箇所と比較してトンネル直上での離隔が確保され十分に小さくなります。

なお、電磁波は、空間の電場と磁場の変化によって形成された波（波動）です。超電導リニアの走行により沿線に生じる磁界の周波数領域は非常に低く、波長が非常に長いため、波の性質はほとんどなく、「磁界」として扱うことが物理的にも適切な領域です。従って、一般的な意味での「電磁波」として扱うべき対象は、超電導リニアにはありません。

意見の概要

生活環境（人と自然との触れ合い：景観・人と自然との触れ合いの活動の場）

- リニア中央新幹線は、川崎市内では大深度を通過すると言っても、立坑を 5～10km 間隔でつくる必要があり、野球場ほどの緑地を破壊して建設することが考えられる。自然の緑と市民が憩う場所を破壊するのは絶対反対である。
- 私の友人に高津区市民健康の森で湧水を守り森を育てる運動をしている人がいます。虫を育てる長年の努力が実り、今では6月に 7000 人の人が虫を見に訪れるようになったということです。この虫育成には、湧水が欠かせません。友人は、森を壊せばこの湧水は枯渇するだろうと恐れています。子供達の自然教育もだめになります。だから、近辺の自然をいじり、破壊につながる行動はやめてほしいと言っています。どうかこの声に耳を傾けてください。
- 5km から 10km ごとに建てられる直径 30 メートルの換気塔は、どんなに外観をよくしても、景観をよくするものにはなりません。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（人と自然との触れ合い：景観・人と自然との触れ合いの活動の場）

非常口の位置の選定にあたっては、高度に進展している市街地を避け、一団にまとまった企業用地、公的用地、未利用地等をできる限り選定しました。また、非常口及び工事施工ヤードの設置にあたっては、緑地の改変をできる限り避けますが、やむを得ず緑の改変が伴う場合には、周辺植生に配慮した緑の回復育成等を行います。

換気施設の構造、形状及び色彩等の検討にあたっては、景観の特性を十分に把握し、可能な限り景観への影響の回避又は低減に努めました。

意見の概要

生活環境（環境への負荷：廃棄物等・温室効果ガス一般）

●環境影響評価項目に、供用後の電力供給による間接環境汚染を加えること。

環境影響評価項目に、供用後の電力供給に関する環境影響評価が含まれておらず、説明会において他の参加者から出た質問に対しても、事業者は電力・エネルギー効率比関連の質問に明確な回答を避けていた。しかし、東日本大震災と東京電力福島第一原子力発電所事故を受けて電力供給が逼迫している状況において、大規模需要者がその供給元の環境負荷に責任を負わないという事では極めて無責任である。また、環境対策計画はもとより、事業継続計画においても電力の確保は最重要な評価項目のひとつであり、これが成り行き任せという事では、本事業そのものの実現性・継続性が疑問視されると言わざるを得ない。

某専門の推計では、中央リニア新幹線の東京(品川)～名古屋間の供用後における電力使用量は、原子力発電所1基分に相当する100万kWh近くになりそうだという意見もあったが、これだけの電力を新規に確保するに際しては、当然に発電所設備の新設、その他の方法により追加の電力確保策が必要になるだろう。

また、当該事業者(JR東海)の葛西敬之会長が震災・事故後もなお「原発継続しか活路はない」「(原子力発電所を)政府の責任で速やかに稼働させろ」と主張していると報じられるなど、同社が原子力発電による電力供給をあてにしている様子が窺える。しかし、環境基本法(37条)に定められる環境汚染の原因者負担原則を挙げるまでもなく、利益はいただくが負担は政府が負え、という主張がまかり通ることがあってはならない。巨大事業を手がける公開会社の最高責任者の件の発言を真摯に受け止めるなら、汚染者負担原則に沿って電力による間接排出・汚染も当該事業の環境影響評価に加えることが必要になるだろう。

ついでには、環境影響評価の項目に、供用後の電力供給からの温室効果ガス及びその他の汚染物質（原子力発電を想定する場合はその廃棄物、いわゆる「核のゴミ」を含む）による間接汚染も評価対象に含めるべきと考える。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（環境への負荷：廃棄物等・温室効果ガス一般）

超電導リニアの環境性能は、同じ速度域である航空機と比較することが適切であると考えています。

東京・大阪間において速度域を考慮し航空機と比較した場合、超電導リニアのエネルギー消費量は航空機の1/2、CO₂排出量は航空機の1/3となり、航空機に比べて環境負荷が小さくなっています。なお、東海道新幹線の1人当たりのCO₂排出量は超電導リニアの約1/3です。

開業当初と比べ49%の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いきます。

意見の概要

生活環境（環境への負荷：建設発生土）

- 地下を掘削するときに出る土や岩石をどこに処分するのか、その処分場所によっては新たな生態系の破壊にもなります。この廃棄物の処分場所・方法も含めた評価は、この方法書でどうなっているのかわかりません。しかし、このことは最重要項目のひとつです。
- 地下に穴を掘るわけですから土や石が出ますが、その処理をどうするのか大変心配です。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（環境への負荷：建設発生土）

建設発生土については本事業内で再利用や他の公共事業等への有効利用を考えています。また、新たに発生土の置き場等が生じる場合には、周辺環境への影響をできる限り回避又は低減するよう努めます。

発生土を公共事業等で有効に活用して頂くため、発生土置き場等は県及び関係市町村の協力を得て選定していくことを考えています。

意見の概要

自然環境（動物・植物・生態系）

- リニア新幹線が走るにあたり、南アルプスの自然破壊は必至である。一度失った自然は人の手では戻せない。自然を我がもの顔で壊し、便利さを優先させた結果が今回の原発事故そのものでもあるのではないか。
- （地下 40m を走るそうですが）生態系への影響は？
- 川崎市内にも数は多くないけれど自然環境が残っているところがあります。このようなところの地下を大幅に掘削すると、動植物は壊滅的な被害を受けます。水源の変化、河川への影響は避けられません。川崎に残された数少ない自然を保護するためにも、長大なトンネル工事は反対です。
- 地下工事中の工事用道路建設、掘削工事に伴う地上部の整地、換気塔設置など、生態系は破壊される一方です。たとえ後で手当てをしても、一端壊された生態系は元に戻るのに何十年もかかります。建設はこれまで進歩に結びつく良いことのようにいわれてきましたが、今は必要最小限のもの以外はやめるべきとの考えが一般人の間にも広まっています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

自然環境（動物・植物・生態系）

準備書第 8 章に記載のとおり、地域特性については、市町村レベルで地域の文献、資料を収集しています。

工事の実施に伴う動物・植物・生態系への影響については、調査に際して、事前に専門家等から地域の情報を得るとともに、現地調査においてレッドリスト記載種等の保全対象種の把握に努めました。

また、保全措置の検討に当たっても専門家の助言等を受け、その結果を準備書第 8 章に記載しています。

意見の概要

手続き

- 日本のアセスは「事業者アセス」のため、アメリカのように複数の代替案(その中には開発しないという選択肢も含む)を提示することはない。いずれの評価項目についても、「環境に著しい影響を及ぼすことはない」という評価が決まり文句となっている。その結論に合わせて調査と予測が行われるため「アワセメント」と揶揄されている。当リニア新幹線についても事業化ありきでアセスが行われる可能性大だ。
- 地上の住民への広報については事業主体が責任を持ち、地権の有無にかかわらず、沿線近隣の全ての住民に対し、速やかに、かつ十分な情報開示と説明・対話が行われること。
今回、川崎市域は大部分が地権の及ばない大深度地下を通過する計画になっているが、すると真下を通られてもその地域の住民は知らない、知らされもしない、という事になりかねない。
ところで、市内で近年実施された他の鉄道事業者の複々線事業においては、地権者はもとより、周辺住民にも、度々説明会を開く、沿線住民の要望を工事に採り入れる、沿線各地に掲示板を設けて工事の進捗状況を逐次伝えるなどの広報がされていた。
そこで、10月20日開催の説明会において、事業主体のJR東海が沿線線住民に対してどのような広報を行うつもりか尋ねた所、工事を行う事業者を選定した後で、施工業者が決めるという回答であった。これでは事業主体として無責任であり、極めて遺憾な態度である。
については、本事業実施の条件に、近隣住民への事前・工事中・供用後の説明・広報について、ゼネコンやコンサルに丸投げする事なく、事業主体が自ら実施すること、地権が及ぶか否かにかかわらず全ての近隣住民に告知を徹底することを条件とするよう求める。
- 今後の大深度地下トンネル、立坑の設置などの市と事業者との協議の際には、開催情報の周知と情報の公開、住民と専門家による開かれた参画・意見聴取の機会が必須である。
- JR様、そんなに急いでどうされますか？山梨県のリニア実験線は遠くから見学しました。時速何km/hに達したとの、「スピード競争」の結果は伝わりましたが、一方で騒音・電磁波・消費電力などはほとんど知らされなかったように思います。素人は速さのみ知ればいだろうといわんばかりです。リニア新幹線は巨大システムだと思います。従来の新幹線とは比較にならない難しさがあるものと思います。それゆえに、「より安全」も難しいものと推察します。
法的な手続きは踏まえているのですが、その地に暮す人々の不安には応えていません。自分の足元の地下深く、リニアが走ったら何が起こるのでしょうか。想定もつきません。山梨の実験線には地下部がありますか。何が起きましたか。隠さないで下さい。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

手続き

当社は、国土交通大臣から、中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名、及び建設の指示を受けて環境影響評価を行っています。

当社は、環境影響評価法の一部を改正する法律（平成 23 年 4 月 27 日公布）の趣旨を踏まえ、平成 23 年 6 月 7 日及び同年 8 月 5 日に、事業による環境への影響を回避又は低減することを目的として、中央新幹線（東京都・名古屋市間）計画段階環境配慮書を取りまとめて公表し、インターネット及び郵送により広く意見を募集しました。更に、方法書段階においても、郵送に加えて改正法の趣旨を踏まえたインターネットによる意見募集を行い、同様に改正法の趣旨を踏まえた沿線における方法書説明会を計 58 回実施し、5 千人を超える方々に参加いただきました。

また、平成 24 年 5 月から平成 25 年 7 月にかけて 6 都県にわたり中央新幹線の計画に関する説明会を実施し、約 3,800 人の方々にご参加いただきました。

なお、国土交通省交通政策審議会においては、中央新幹線について 1 年 2 か月にわたり議論され、その間に 3 回のパブリックコメントの実施を経て答申が出され、それを基に整備計画が決定されております。

2-3 法対象条例方法審査書の審査意見と法対象事業者の見解

法対象条例方法審査書の審査意見と法対象事業者の見解を表 2-3-1 に示す。

表 2-3-1(1) 川崎市条例方法審査書の記載内容と法対象事業者の見解

法対象条例方法審査書の審査意見	法対象事業者の見解
<p>(1) 全般的事項</p> <p>本計画では、環境影響評価法対象の評価項目以外の川崎市環境影響評価に関する条例に基づく環境影響評価項目として、工事中における「人と自然とのふれあい活動の場」及び「地域交通」について予測及び評価を行うとしている。</p> <p>法対象条例方法書においては、事業計画等が明らかにされなかったことから、できるだけ早い段階で、本事業における運行本数、電力供給、路線位置、立坑位置及び作業内容等の具体的な計画について明らかにし、法対象条例環境影響評価準備書(以下「法対象条例準備書」という。)においては、詳細に示すこと。</p>	<p>運行本数、路線位置、非常口の位置及び作業内容等の計画については、第1章に記載しております。また、電力は、電力会社から購入することを考えており、電力を供給する方法については、変電所は川崎市内に計画はなく、変電所までの電力供給は電力会社により決定される事項であることから法対象条例準備書において記載しておりません。</p>
<p>また、川崎市域内の想定されている計画区域(以下「計画区域」という。)は、市街化、住宅化が高度に進展しており、多くの市民が生活する区域であることから、川崎市の地域特性を十分考慮した上で、環境影響に係る調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>調査項目、調査地点については、川崎市の地域特性を考慮した上で適切に選定し、予測及び評価を行いました。</p>
<p>さらに、調査、予測方法等については、計画が具体化された段階で、事前に本市と十分協議し、新たな環境影響評価項目の予測が必要となった場合には、その環境影響評価項目を追加して行うこと。</p>	<p>調査、予測方法については、具体化された段階で川崎市と必要な調整をしております。</p>
<p>なお、具体的な計画等は、本来、法対象条例方法書で明らかにするべきものであることから、その計画が明らかになった時点で、法対象事業者自らが、速やかにそれらの内容について、公表及び周知を図ること。</p>	<p>具体的なルート等の計画については、調査、予測及び評価を進めた上で他都県と合わせて、準備書及び法対象条例準備書により公表しております。</p>
<p>(2) 個別事項</p> <p>ア 人と自然とのふれあい活動の場</p> <p>本計画では、立坑工事や工事用車両の走行による人と自然とのふれあい活動の場への影響について予測及び評価を行うとしている。</p> <p>しかしながら、掘削土砂の搬出や資材搬入により多くの工事用車両の発生が見込まれるにもかかわらず、立坑位置並びに施工方法等が具体化されていないことから、それらの詳細を明らかにした上で、予測及び評価すること。</p>	<p>非常口の位置及び施工方法等については、第1章に記載し、第5章の記載のとおり、調査、予測及び評価を行っています。</p>

表 2-3-1(2) 川崎市条例方法審査書の記載内容と法対象事業者の見解

法対象条例方法審査書の審査意見	法対象事業者の見解
<p>また、計画区域は、市民健康の森をはじめとする公園緑地や特別緑地保全地区等が存在することから、人と自然とのふれあい活動の場に係る影響を低減するよう、配慮すること。特に、都市計画事業中である公園緑地においては、これらの事業計画に即した計画となるよう、併せて配慮すること。</p>	<p>第5章に記載のとおり、工事中に影響を与える可能性のある人と自然とのふれあい活動の場については、工事施工ヤードが都市公園に隣接する多摩川緑地、等々力緑地があること、また工事用車両が走行する道路に隣接する菅生緑地等があることを踏まえ、予測及び評価を行っています。</p>
<p>イ 地域交通（交通混雑、交通安全） 本計画では、工事中における工事用車両の走行に伴う交通流及び交通安全への影響について予測及び評価を行うとしている。 しかしながら、工事中における大深度地下トンネル部の建設及び供用時におけるトンネル施設内給排気のための立坑位置並びに施工方法等が具体化されていないこと、工事中における掘削土砂の搬出や資材搬入による多くの工事用車両の発生が見込まれることから、立坑位置及び施工方法等の詳細を明らかにするとともに、工事用車両ルート及び予測地点等については、事前に市と協議した上で、予測及び評価すること。</p>	<p>非常口の位置及び施工方法等については、第1章に記載しております。 予測、評価については、川崎市と協議した上でを行っています。</p>
<p>ウ その他 (ア) 立坑工事施工ヤード跡地計画 立坑工事箇所には、数千～1万㎡の施工ヤードを必要としており、工事終了後には、立坑跡地にトンネル施設内の給排気を行うための換気施設を設置するとしているが、計画区域内の丘陵部には、多摩丘陵の一部をなす豊かな樹林地が存在することから、可能な限り土地の形質変更を抑え、地形に順応した造成計画を行い、極力、緑を保全するとともに、緑の改変を伴う場合には、周辺植生に配慮した緑の回復育成に努めること。また、立坑工事施工ヤード跡地に係る緑化計画については、事業計画の中で詳細に示すこと。</p>	<p>第1章に記載のとおり、工事計画の検討にあたっては、可能な限り土地の形質変更を抑えた造成計画を策定するとともに緑の保全に努めます。やむを得ず土地の形質の変更や緑の改変が伴う場合には、周辺植生に配慮した緑の回復育成等を行い、法対象事業者により実行可能な範囲内で周辺環境への影響を回避又は低減します。</p>
<p>(イ) 工事計画 計画区域は、市街化、住宅化が高度に進展しており、多くの市民が生活する区域であることから、工事の実施に際しては、夜間に極力実施しない等、周辺住民等に対して十分配慮した工事計画、車両運行計画を策定すること。</p>	<p>トンネル工事等は夜間工事も実施しますが、準備書第8章に示すとおり、工事の平準化や貨物列車運搬等を含む車両走行ルートの分散化を図る等、環境保全に配慮して工事計画を策定します。</p>
<p>(3) 環境配慮項目に関する事項 法対象条例方法書に記載した「ヒートアイランド現象」、「地震時等の災害」、「地球温暖化」、「酸性雨」、「資源」及び「エネルギー」の各項目の環境配慮については、その積極的な取組みが望まれることから、法対象条例準備書において、環境配慮の具体的な措置の内容を明らかにすること。</p>	<p>環境配慮の具体的な措置内容については第7章に記載しております。</p>