

中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書に係る

法対象条例見解書

【川崎市】

平成 25 年 11 月

東海旅客鉄道株式会社

目次

第1章	事業の概要	1
第2章	環境影響評価の経過	3
第3章	意見書による意見の概要と法対象事業者の見解	4
	生活環境	6
	自然環境	82
	事業計画	90
	手続き	150
	技術全般	168
第4章	関係地域の範囲	188

第1章 事業の概要

1. 法対象事業者の氏名又は名称及び住所

法対象事業者の名称 : 東海旅客鉄道株式会社
代表者の氏名 : 代表取締役社長 山田 佳臣
主たる事務所の所在地 : 愛知県名古屋市中村区名駅一丁目1番4号

2. 法対象事業の名称及び種類

法対象事業の名称 : 中央新幹線（東京都・名古屋市間）
法対象事業の種類 : 鉄道又は軌道の新設

3. 法対象事業を実施する区域

起 点 : 東京都港区
終 点 : 愛知県名古屋市
主要な経過地 : 甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部

4. 法対象事業の目的及び内容

（1）目的

全国新幹線鉄道整備法（以下、「全幹法」という。）において、新幹線の整備は、高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的とするとされている。全幹法に基づく整備新幹線である中央新幹線については、東京・名古屋・大阪を結ぶ大量・高速輸送を担う東海道新幹線が、開業から48年を経過し、将来の経年劣化への抜本的な備えが必要であるとともに、大規模地震等、将来の大規模災害への抜本対策が必要であるとの観点から早期に整備するものである。整備にあたって、まずは、東京都・名古屋市間を整備し、名古屋市・大阪市間は、名古屋市までの開業後、経営体力を回復した上で着手する計画である。

（2）内容

① 対象鉄道建設等事業の種類

名 称 : 中央新幹線（東京都・名古屋市間）
種 類 : 新幹線鉄道の建設（環境影響評価法第一種事業）

② 対象鉄道建設等事業の規模

東京都から名古屋市間の新幹線鉄道の建設延長約286km（内、川崎市 約16km）
この内、山梨リニア実験線（山梨県上野原市から山梨県笛吹市間）42.8kmを含む

③ 対象鉄道建設等事業に係る単線、複線等の別及び動力

単線、複線の別 : 複線
動 力 : 交流33,000ボルト

④ 対象鉄道建設等事業に係る鉄道施設の設計の基礎となる列車の最高速度

最高設計速度 : 505km/h

(3) 経緯

中央新幹線について全幹法に基づく建設指示までの沿革は表のとおりである。

表 1-1 中央新幹線の沿革

昭和 48 年 11 月	運輸大臣が基本計画を決定。
昭和 49 年 7 月	運輸大臣が日本国有鉄道（以下「国鉄」という。）に対し、甲府市附近・名古屋市附近間における山岳トンネル部の地形・地質等調査を指示。
昭和 53 年 10 月	国鉄が運輸大臣に地形・地質等調査の中間報告書を提出。
昭和 62 年 3 月	国鉄が運輸大臣に地形・地質等調査の調査報告書を提出。
昭和 62 年 11 月	運輸大臣が日本鉄道建設公団に対し、甲府市附近・名古屋市附近間における山岳トンネル部の地形・地質等調査を指示。
平成 2 年 2 月	運輸大臣が日本鉄道建設公団及び当社に対し、東京都・大阪市間の地形・地質等調査を指示。
平成 20 年 10 月	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）及び当社が、地形・地質等調査について報告書を提出。
平成 20 年 12 月	国土交通大臣が鉄道・運輸機構及び当社に対し、全幹法第 5 条に基づく残る 4 項目の調査 ⁽¹⁾ を指示。
平成 21 年 12 月	鉄道・運輸機構及び当社が、4 項目の調査について報告書を提出。
平成 22 年 2 月	国土交通大臣が、交通政策審議会（以下「交政審」という。）に対し、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諮問。
平成 23 年 5 月	交政審が、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。 国土交通大臣が、当社を営業主体及び建設主体に指名するとともに、整備計画を決定の上、当社に対して建設を指示。

⁽¹⁾ 4 項目の調査は、「輸送需要量に対する供給輸送力等に関する事項」・「施設及び車両の技術の開発に関する事項」・「建設に要する費用に関する事項」・「その他必要な事項」である。

第2章 環境影響評価の経過

1. 法対象条例環境影響評価準備書の公開・周知等

(1) 法対象条例環境影響評価準備書の縦覧期間及び縦覧場所

縦覧期間：平成25年9月20日（金）から平成25年11月5日（火）まで

（自治体庁舎については閉庁日を除く。また、当社事業所については土曜日・日曜日・祝日を除く。）

縦覧場所：次に示す13箇所において縦覧した。

a. 関係自治体の庁舎等 13箇所

1)川崎市環境局環境評価室、2)川崎市中原区役所、3)川崎市高津区役所、4)川崎市高津区役所橋出張所、5)川崎市宮前区役所、6)川崎市宮前区役所向丘出張所、7)川崎市麻生区役所、8)神奈川県県民局暮らし県民部広報県民課川崎駐在事務所、9)横浜市環境創造局政策調整部環境影響評価課、10)横浜市青葉区役所総務部市政推進課、11)町田市総務部市政情報課、12)町田市環境資源部環境保全課、13)町田市鶴川市民センター

(2) 法対象条例環境影響評価準備書の周知

① 説明会

No.	開催日	場所	来場者数
①	平成25年9月30日（月） 18:30～21:01	川崎市総合福祉センター（エポックなかはら） （川崎市中原区上小田中六丁目22番5号）	160名
②	平成25年10月6日（日） 18:00～20:26	川崎市立白鳥中学校 （川崎市麻生区白鳥一丁目5番1号）	200名
③	平成25年10月8日（火） 18:00～20:31	麻生市民館 （川崎市麻生区万福寺一丁目5番2号）	280名
④	平成25年10月9日（水） 18:15～20:37	宮前市民館 （川崎市宮前区宮前平二丁目20番地4）	150名
⑤	平成25年10月10日（木） 18:30～20:33	青葉公会堂 （横浜市青葉区市ケ尾町31番地4）	90名
⑥	平成25年10月11日（金） 18:15～20:45	宮前市民館 （川崎市宮前区宮前平二丁目20番地4）	110名
⑦	平成25年10月12日（土） 18:15～20:46	中原市民館 （川崎市中原区新丸子東三丁目1100番地12/パークシティ武蔵小杉ミッドスカイトワー 1・2階）	100名
⑧	平成25年10月13日（日） 13:00～15:33	川崎市立長沢小学校 （川崎市麻生区東百合丘二丁目24番7号）	180名
⑨	平成25年10月14日（月） 18:45～21:17	川崎市民プラザ （川崎市高津区新作一丁目19番1号）	80名
⑩	平成25年10月15日（火） 18:45～21:18	川崎市総合福祉センター（エポックなかはら） （川崎市中原区上小田中六丁目22番5号）	70名
⑪	平成25年10月16日（水） 18:15～20:35	麻生市民館 （川崎市麻生区万福寺一丁目5番2号）	220名
⑫	平成25年10月17日（木） 18:30～20:47	川崎市民プラザ （川崎市高津区新作一丁目19番1号）	80名

来場者には、「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あらまし」を配布。

② その他の周知

法対象条例環境影響評価準備書説明会のお知らせを当社ホームページ（<http://jr-central.co.jp>）に掲載した。また、関係地域の新聞折込チラシとして配布し、周知した。

(3) 意見書の提出数

422名 3,791通

第3章 意見書による意見の概要と法対象事業者の見解

川崎市環境影響評価に関する条例(以下、条例という。)第58条第1項に基づく意見書が422名3,791通提出された。意見の概要と当社の見解を以下に示す。

なお、意見の概要を作成するにあたっては、同様の趣旨の意見はひとつにまとめ、1通の中で複数の意見が記載されている場合は、記載内容に応じて各項目ごとに分類して整理している。

本法対象条例見解書における用語の意義は次の通りとする。

「準備書」:「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価準備書(神奈川県)」のことをいう。

「法対象条例準備書」:「中央新幹線(東京都・名古屋市間)法対象条例環境影響評価準備書(川崎市)」のことをいう。

法対象条例準備書における評価項目は「人と自然とのふれあい活動の場」のうちの「工事の影響」及び「地域交通(交通混雑、交通安全)」のうちの「工事用車両の走行」であり、その他の項目については準備書において調査・予測・評価を行っている。

法対象条例準備書に対する意見書として川崎市長に提出されているものには、法対象条例準備書の評価項目以外の項目に対するものもあるが、それらについても本見解書において意見の概要及びそれに対する法対象事業者の見解を記載する。

意見の概要

生活環境（人と自然とのふれあい活動の場）(1/1)

- 川崎市内の調査対象場所として立坑予定の等々力緑地周辺など3カ所を選び、工事ヤードに隣接する3か所の緑地・公園への影響は無いと評価しているが、なぜ、市民憩いの場所近くに立坑をつくるのか、その立地理由が明確でない。近隣に空いている企業用地があるだろう。麻生区東百合丘も高台が立坑予定地になっており、工事終了後のイメージ写真をみると、高台が尻手黒川線と同じ面に崩され、地形が大きく変形している。その北側はすぐ住宅街であり、工事が終われば崖の上で住民は暮らすことになる。
- 高津区には市民との協働事業で取り組んできた市民健康の森があり、高津区の貴重な財産となっている。ホテル観賞等、自然と触れ合う貴重な湧水があるが、枯渇したので補償し直すとは済まされない問題である。よって、位置が特定されない段階での漠然とした調査ではなく、ここに限定した影響調査をすべきである。
- リニア新幹線が地下を通るルートに近い、宮前区の水沢の森や高津区の春日台健康の森など市民が大切に楽しみしているホテルや森を湧き水が枯渇したら大変である。川崎市として、ぜひ調査して、市民側に立ってリニアの見直しを進めてほしい。
- 準備書では、工事ヤード付近の等々力緑地や王禅寺フィッシュオンの緑地環境や利用状況にどのような影響があるかを調査し、「利用性・快適性の変化はなく影響は小さい」「特に川崎市内では施設の消滅・改変がなく、影響は小さい」とされている。この調査は周辺住民や利用者からの聞き取りも行っているのか。長期に渡り多数の工事車両が往来する中、緑地に行くまでの道のりでどれだけの排気ガスを吸うことになるかと考えただけでも、「利用性・快適性の変化がない」とは思えない。施設自体の消滅・改変がないから変化はないということはあるまい。
- 湧き水枯渇の補償はどうなるか。川崎市の各区には健康の森を育てる会があり市民のボランティアが森を育てている。水沢の森(宮前区)では畑や森の水源になっており、春日台健康の森(高津区)では湧き水でホテルの飼育をし、毎年6月にはホテルを見る会が開催され、市民7000名が鑑賞を楽しみにしている。その湧き水が枯渇した場合、補償されるのか。
- 中原区の中摩川緑地、等々力緑地、宮前区の水沢の森、麻生区のフィッシュオンについて、立坑が出来ても周辺への環境影響は無く、工事車両の交通安全は確保され、塀や植樹で工事ヤードを囲むので景観上も問題ないと結論付けている。しかし、工事車両は日曜を除く毎日の朝から夕方まで周辺道路に出入りするとされている。さらに、トンネル工事が24時間行われるのであれば、工事ヤード内の汚泥処理施設などの関連施設も終夜稼働するのではないか。そうでなくとも等々力緑地では、スタジアムのスタンド増設や硬式野球場改修工事などが平成30年まで行われる。「準備書」では人と自然とのふれあい活動の場周辺に広がる住宅地域の住民についての配慮が見られない。10年を越す長期間の工事の影響について予測が十分とは言えず、評価は画一的な結論であり、環境保全措置についても周辺住民への配慮に欠けていると言わざるを得ない。-
- 等々力緑地は市民にとって憩いの空間であるが、安らぎを求めて訪れる緑地利用者への工事中の騒音・振動などの影響が予測されていない。非常口工事地点が特定された今こそ、地域特性に合わせた環境影響評価項目及び環境影響調査をすべきである。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（人と自然とのふれあい活動の場）（1/3）

人と自然とのふれあい活動の場については、野外レクリエーション及び日常的な人と自然とのふれあい活動が一般的に行われる施設又は場を有するものとして、具体的には散策路、釣り場等を抽出しました。人と自然とのふれあい活動の場の概況把握を目的とし、人と自然とのふれあい活動の場関連の文献、資料を収集し整理しました。また、文献調査を補完するために、関係機関等のヒアリングを行うとともに必要に応じて現地踏査を行いました。

現地調査として、主要な人と自然とのふれあい活動の場について、利用の状況及び利用環境の把握を行いました。

工事中（工事の影響）に係る主要な人と自然とのふれあい活動の場への影響として、主要な人と自然とのふれあいの活動の場の消滅又は改変の程度、機能の変化の程度、利用経路阻害の程度を予測し、その結果については法対象条例準備書 5-1 人と自然とのふれあい活動の場に記載しています。川崎市内においては、多摩川緑地、等々力緑地等の4箇所を予測を実施しました。

非常口（都市部）計画地は、換気及び防災上の観点から概ね5km間隔を基本として、概略の路線内で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だけ選定しました。

等々力地区の非常口については一団にまとまった企業用地として選定しました。工事施工ヤードは等々力緑地の公園事業認可区域外で、多摩川堤防と市道幸多摩線に隣接した堤内地に設置する計画であるため、等々力緑地の公園事業認可区域内の改変はなく、多摩川緑地についても改変はありません。また、菅生緑地、FISH・ON!王禅寺については、工事施工ヤードからある程度離れた場所にあり、改変はありません。今後、事業の実施にあたっては、工事施工ヤード外への工事用車両の進入禁止や工事施工ヤードをできる限り小さくするなどの環境保全措置を実施し、環境への影響の低減を図ってまいります。

事業の実施にあたっては、周辺環境に配慮して行っていくことが重要であると考えています。今後、関係行政の計画等とできるかぎり整合を取りながら、鉄道施設の設置位置、構造への配慮、形状・色合い等の工夫などの環境保全措置を実施してまいります。

予測については、他事業の状況を含めた将来の環境の状況の推定が困難であることから、現在の環境の状況をもとに予測を行いました。等々力の再編整備計画については把握しており、今後、工事実施の段階において、競合する事業が発生した場合は、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まいります。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（人と自然とのふれあい活動の場）(2/3)

非常口（都市部）の工事及び存在に伴う地下水の水位への影響は、止水性の高い地中連続壁を設けること等から、地下水の漏水は少ないものと考えています。

都市トンネルの工事及び存在に伴う地下水の水位への影響は、水密工法であるシールド工法で施工するため、地下水への影響はないものと考えています。

また、シールドトンネルの標準的な断面の直径が約13mであり、想定される帯水層の広がりに対して十分に小さいことから、その影響は小さいと考えています。

なお、高津区市民健康の森や水沢の森等の湧水については現地調査により把握をしています。

等々力緑地について、工事用車両の走行による沿道騒音・振動は、現況に対する付加分は極めて少なく、また、等々力緑地は工事用車両の走行予定道路からある程度離れていることから影響はほとんどないと予測しており、建設機械の稼働による、環境騒音・振動、粉じん等は規制基準等を満足しており、影響はないと予測しています。そのため、人と自然とのふれあい活動の場がもつ機能の変化の程度への影響はほとんどないと予測しています。なお、これらの内容については法対象条例準備書5-1-15に記載しております。

麻生区東百合丘三丁目に計画している非常口については、法面の勾配を「鉄道構造物設計標準・同解説 土構造物」に示す基準に従うことで安定性を確保いたします。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（人と自然とのふれあい活動の場）(3/3)

意見の概要

生活環境（地域交通（交通混雑、交通安全））（1/3）

- 残土を運ぶための車両は近辺の住民の想像をこえるものと思われるし、危険だらけである。静かな住宅地がダンプだらけ、毎日休みなく工事の車が動きまわっては誰も喜ぶ人はいない。
- 町田市能ヶ谷、川崎市片平にまたがる県境非常口の掘削工事については県境 137 号線への工事用新設道路の完成を優先させ、町田市能ヶ谷平和台住宅団地内の工事用車両の通行を極力圧縮していただきたい。
- 市道、幸多摩線は非常に狭いうえに大型のトラックなどがスピードを出して走っているのを通る時は本当にヒヤヒヤしながら歩いている。これ以上この道路を危険なものにしてほしくない。長年にわたって工事車両が走るなど絶対にやめてほしい。
- 等々力非常口工事から発生する土砂は、市道幸多摩線を二子橋方面から進入し、ガス橋方面へ搬出することである。評価項目「地域交通」では、工事車両の走行による交通への影響はほとんどないとなっているが、中原区小杉周辺では重なる大規模開発が今後も計画されている。小杉 2 丁目開発では、190 メートルマンション 2 棟が進められており、2017 年 6 月末まで工事が続く計画である。その工事工程表では、10 か月日片道で一日 386 台、月間 9468 台、11 か月日片道で一日 534 台、月間 13151 台、12 か月日片道で一日 648 台、月間 15994 台、13 か月日片道で一日 386 台、月間 9470 台工事車両が周辺を走行する。又時期が重なる小杉 3 丁目開発は、2015 年 7 月から 2018 年 12 月までの工事計画となっている。その工事工程表では 16 か月日から 32 か月日まで片道で一日 350 台平均、月間 5500 台平均の工事車両が周辺を走行する。さらに川崎市が進めている等々力公園再編整備計画も競技場及び公園内周辺の大掛かりな工事が進められる。まだ工事詳細は出ていないが、この工事からも多くの工事車両が周辺道路を走行する。こうした重なる工事車両による負荷交通量は府中県道や南武線沿線道路に集中するため、幸多摩線は一般車両の渋滞回避迂回路となることが予測される。その渋滞回避迂回路線に、等々力非常口工事からの工事車両が負荷されるのであれば、迷惑がないはずはない。影響はほとんどないということはない。「地域交通」の項目の再調査をすべき。
- 梶ヶ谷 JR 貨物ターミナル非常口及びトンネル工事から発生する土砂は、ピーク時馬絹方面で一時間に 84 台と準備書に書かれている。ダンプカーの車長を前後の間隔を見て 10m とすると、2 分間に一般道の 30m をふさぐことになり、乗用車約 7 台分に当たるため、馬絹交差点付近の渋滞を招くことは必至である。工事車両の台数ではなく、車長で影響を再評価してほしい。
- 東百合丘非常口工事のための工事車両は、尻手黒川線を北部市場方面から走行してくると、対向車線を横切らなければならない。工事車両の経路を明確にし、その通行路の影響調査をしっかりと行うべきである。
- 準備書作成のため、工事関係車両の走行に関係のある工事ヤード周辺の保育園、幼稚園、学校施設の通学調査や病院、介護施設などの運営実態を調べたのか、その記載がない。
- 住宅街を大型ダンプカーが絶え間なく往来することになるが、通学途中の児童・生徒の安全確保はどのように計画するのか。誘導係の人員配置案はできているのか。

意見の概要

生活環境（地域交通（交通混雑、交通安全））（2/3）

- 準備書では、各交差点の車両数を調査し、中央新幹線の工事に必要な車両を足し、各交差点で何台まで可能とされている数値に届かないから、影響は少ないと予測している。川崎市では、最盛時1時間に60台以上のダンプカーが通る交差点が4か所、同量の箇所が2か所ある。近くには保育園も学校もある。工事用車両の走行は、明確に環境や住民の生活、子どもの育成に大きく影響する。準備書の予測は認められない。
- 非常口及びトンネルの掘削で出る発生土を運搬するために、多くの車両が工事ヤードを出入りする。梶ヶ谷では、馬絹交差点と野川交差点に分かれて運搬するというが、最盛時1時間に84台であり、工事車両をどのように出入りさせるのか示すべきである。
- 立坑が建設される王禅寺の交差点では、交通事故も含めて、事故に対する責任の所在は誰にあるのか。
- 発生土を積んだ車両の運行ルートは、非常口周辺が示されているだけである。しかし、車両が発する排気ガス、騒音振動、渋滞は川崎市内を走行している間、市民に影響があるため、最後までルートを明らかにするべきである。
- 残土の件、ダンプが犬蔵の方から来て、残土を積んでから尻手黒川線へもどれないので（左折が出来ないとか）日吉の方へ住宅内の道を下って行くと。しかも一日273台と平気で云っている。あきれる。今の世の中にこんなに独断でむちゃくちゃ出来ることはないと思う。電磁波、振動、残土処理のダンプ、大気汚染その他、大丈夫と云われるけれど納得などできない。
- 東百合丘に建設予定である縦坑（土砂搬出坑・トンネル部材搬入坑）の位置は、市営ゴミ焼却場に面しており、ゴミ回収車で混雑する交差点に位置している。11ヶ年にも及ぶリニア線工事期間中、ゴミ回収車運行が大きく混乱することは容易に予想できる。市は今年から週3回収から2回収に回数減しており、回収車運行乱れが、住宅地内の未回収ゴミの山とはならない確たる確信を持ち得る程度までの精緻な道路混雑予想する慎重性が求められる。
- 東百合丘に建設予定である縦坑（土砂搬出坑・トンネル部材搬入坑）の位置は、市営ゴミ焼却場に面しており、ゴミ回収車で混雑する交差点に位置している。この地点の道路混雑予想する際に、一般車両ではなく、車体長の長いトレーラー（トンネル部材搬入）が多く出入りする。JR東海は台数で説明していたが、全ての車両が交差点前の白線前で停車しているとの好ましい条件下ならばトレーラーはなんとか交差点を通過できるが、交差点内にはみ出した車両がある条件下や、トレーラーの前方車両が交差点通過後に十分な距離を保たずに停止する条件下ではトレーラー後部が交差点内での障害物となり、周辺道路を巻き込んだ交通大混雑の元凶となる。道路混雑予測する場合は、此れ等の悪影響要因や悪条件下での混雑状況を勘案してほしい。
- 東百合丘に建設予定である縦坑（土砂搬出坑・トンネル部材搬入坑）の位置は、市営ゴミ焼却場に面しており、ゴミ回収車で混雑する交差点に位置している。この交差点は市営バスルートとなっており、バス運行への悪影響について勘案する必要がある。
- 東百合丘に建設予定である縦坑（土砂搬出坑・トンネル部材搬入坑）の位置は、市営ゴミ焼却場に面しており、ゴミ回収車で混雑する交差点に位置している。この交差点は市営プール出入口であり、誘導員が交通整理しつつかつろうじて保たれている状況である。

意見の概要

生活環境（地域交通（交通混雑、交通安全））（3/3）

- 重量車両運行数増大により、普段は重量車両が走らない周辺住宅地内の道路を迂回する車両の増大を惹起し、周辺道路を含んだ道路破損、道路下埋設の市営水道管・下水管破損を招き、市の財政圧迫要因となる。
- 川崎市宮前区の梶ヶ谷の立坑・非常口からの排出土のダンプのルートが尻手黒川道路から246の馬絹交差点までと第三京浜の野川の交差点までしか記載がなく、その先のルートが記載されていない。川崎市の道路を使うことに対して大きな問題で、準備書の体裁が整っていない。川崎市として、以下について回答をお願いしたい。1. 上記の事は川崎市としてご存知か？2. 尻手黒川道路の馬絹交差点と野川の交差点までで、準備書として体裁をなしているか？3. 2. で問題ありの場合、準備書の体裁が整っていないので、却下し、出し直しすることが必要と思うか？

法対象事業者の見解

生活環境（地域交通（交通混雑、交通安全））（1/3）

工事中（工事用車両の走行）の影響のおそれがあることから、交通量、通学区域、避難場所、交通安全施設（歩道、横断歩道、歩道橋等）等の調査を行い、交通量、交通流への影響、交通安全への影響を予測しております。交通量、交通流への影響については、これまでに実績のある予測手法（「改定 平面交差の計画と設計 基礎編 第3版（社団法人交通工学研究会）」により交差点需要率を算出することにより交通混雑の状況について定量的に予測を行いました。予測手法に基づき、渋滞が発生している場合には、渋滞長を考慮した需要交通量を使用し、大型車の走行がある場合には、大型車混入率により補正を行っております。

その結果については、法対象条例準備書 5-2 地域交通（交通混雑、交通安全）にお示ししたとおり、交通量、交通流へ一定の影響を与えることとなりますが、できる限り現況交通への負荷を軽減するため、工事に使用する道路の分散化を図ること、川崎市宮前区梶ヶ谷地区については貨物列車により発生土を運搬することで工事用車両台数の低減を行うとともに、運行時間帯を管理すること等を実施致します。具体的な運行計画の策定にあたっては、事業の実施段階までに交通管理者や道路管理者と協議を行い、適切な運行計画を策定いたします。

工事に使用する道路は法対象条例準備書 5-2 地域交通（交通混雑、交通安全）に記載しています。なお、お示ししている区間は、交通混雑の影響が大きくなる主要交差点までとしています。

また、本事業では、工事に使用する道路は、可能な限り小中学校の周辺や狭い道路を避け、主要幹線道路を主に使用する計画ですが、一部区間において沿道周辺に小中学校が立地する道路を使用する計画です。工事に使用する道路や搬入時間、法定制限速度の遵守、工事従事者への講習・指導や、通学路、通学時間帯など安全確保に係る情報伝達及び注意喚起の徹底、周辺住民の方に対する工事期間などの工事計画内容のご説明、安全な歩行ルートの確保、交通誘導員による誘導、迂回ルートの設定時に対する配慮、車両整備の徹底などにより、交通の安全を確保いたします。また、具体的な工事計画の策定にあたっては、必要に応じ教育機関、福祉施設やバス事業者等とご相談のうえ、交通管理者や道路管理者と協議を行い、安全かつ円滑な交通の確保に配慮した計画を策定してまいります。これらの調査、予測、評価の結果については法対象条例準備書 5-2 地域交通（交通混雑、交通安全）に記載しております。

予測については、他事業の状況を含めた将来の環境の状況の推定が困難であることから、現在の環境の状況をもとに予測を行いました。今後、工事实施の段階において、競合する事業が発生した場合は、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ます。

工事中には、必要に応じモニタリングなどを行い、必要な対策を実施してまいります。

既存の道路活用にあたっては、現在の道路の状況を踏まえ、今後の道路管理者等との協議を踏まえ、工事期間中の待避所の設置や部分的な拡幅、舗装の改良等を行う場合があります。

片平・能ヶ谷非常口の工事实施にあたっては、出来るだけ早期に工事用道路を設置する計画としております。

こうした内容については、工事説明会においてお話しさせていただきます。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（地域交通（交通混雑、交通安全））（2/3）

東百合丘非常口付近の「ヨネッティー前交差点」を含む各交差点については、自動車交通量及び歩行者・自転車交通量、滞留長・渋滞長を現地調査により把握をしております。

また、工事に使用する道路周辺のバス路線等の公共交通機関の状況については、文献調査等により把握をし、交通安全への影響について予測を行っております。なお、これらの結果については、法対象条例準備書 5-2 地域交通（交通混雑、交通安全）に記載しております。

また、工事用車両の走行による大気質、騒音・振動等への影響については、実績のある予測手法により定量的に予測し、国の基準等との整合性について評価しています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（地域交通（交通混雑、交通安全））（3/3）

意見の概要

生活環境（環境保全一般）（1/5）

- 朝日新聞で中央リニア新幹線が、川崎市中原区等々力→高津区梶ヶ谷を抜けるルートで大深度地下を走ると決定された記事を読んだ。直線を引くと私の家のすぐ側(あるいは真下)を抜ける可能性があることが分かる。リニア新幹線が発する、騒音・振動・気圧波・低周波音・リニアの電磁波などで、身体や健康やTVの移りなどへの影響はないか。車両には電磁波・磁力の影響を防御していると伺っている。いきなり近くを抜けるルートを出されて心配である。
- 川崎市の道路は国道246や東名高速道路があり、二酸化窒素の量が生活環境基準値をすでに超えており、そのような状態の中で、莫大な残土を出すトンネル工事は川崎市民の健康を損ねる。また大型工事車両から出す騒音、チリ、微粒子などが周辺地域の市民の健康を損ねる。リニア新幹線完成後では、戸建て住宅、学校、病院などよけることはできず、振動、騒音、電磁波などの影響を著しく受け、市民の生活環境の悪化と健康を損ねる計画で、新幹線の建設を中止すべきである。また、電磁波は健康上どのような影響を与えるかも、研究されていない。
- リニア新幹線の1400万m³の莫大な土砂をどう処分するのか明らかでない。その工事車両通行による、大気汚染、騒音、振動は著しいものになり、周辺住民の健康を損ねることは間違いない。
- 騒音、振動、微気圧波、低周波音について営業許可基準値はあるのか。基準値以下でも身体に有感なのか、路線から何m離れたら有感でなくなるのか、このような情報がなく、不安が募る。正確なデータ、情報を出して欲しい。
- 知事意見では「路線、車両基地などの位置・規模が確定されていない。環境影響が及ぶ対象や地域が不確定であり、調査項目・調査手法・及び調査地点が不明瞭であり、現時点で審議すべき事項について、十分検討が出来ていない」とし、さらに調査にあたっては県や市と綿密な協議を行うよう求めている。実際は、県や市がJR東海から調査地点について詳細に知らされておらず、また、調査はJR東海の系列会社が主体となって行われており、「市と県と綿密に協議して」という知事や市長求めに反するもので、調査の透明性も確保されていない。路線や中間駅、非常口（立坑）位置が示されたので、改めてその周辺に地域において詳細な環境影響調査を行い、準備書の訂正版を提出すべきである。
- 宅地の直下にて計画するリニア線計画について、地盤沈下、工事中及びリニア線運行後の振動、騒音、磁界等による経済的・精神的・肉体的被害発生時の損害が発生した場合について、JR東海に回答を求める。
- 「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又は低減が図られ、環境の保全について適正な配慮がなされている事業であると総合的に評価する」との記述があるが、どの説明会場でも、JR東海に都合の良い数値を出しているのではないか？
- 大気・地下水・騒音・振動・土壌汚染など数多くの項目で、文献に頼った調査で、「詳細な影響は、具体的な用地や発生土搬出先が分かった段階でしか工事の安全対策や工事車両の通行ルートなど調査できない」との説明である。地元住民にとってだけではない生活環境への影響の調査そのものも先送りされている。

意見の概要

生活環境（環境保全一般）（2/5）

- 準備書では、省エネ建設機械の採用や低燃費車の使用、車両積載量の適正化などの環境保全措置を講じることにより、工事や関係車両の環境に及ぼす影響はないと結論付け、大気質・粉じん・騒音・振動などの事後調査は行わないとされているが、工事の開始で何らかの影響が出た場合、どのような対策をするのか。
- 13年間にわたる工事で神奈川県内だけで1400万 m^3 の工事発生土や廃棄物が出て、それを運ぶ車両数は320万台なのに、準備書の予測結果は、「大気汚染、騒音、振動などが環境に与える影響はないか、ほとんど無い」と結論付けている。最初から結論ありきの準備書など信用できない。
- 準備書の記述に「予測します」との表現が数多くあり、事前の調査が十分でなく、それに基づく具体的な対策が明確に定まっていないことを示しているのではないかと。川崎市麻生区各地に災害用選定井戸（生活用水）が点在しているが、もし、工事にともない災害用選定井戸（生活用水）の水が枯れることがあれば、市民の生活・生命が危うくなるのではないかと。災害用選定井戸（生活用水）の水脈についての調査状況の明確な回答がなかったため、災害用選定井戸（生活用水）をはじめとする地下水と水資源についての再度の調査をすべきである。また、地盤沈下、土壌汚染、安全（交通）についても、調査データに基づく再度の評価もすべきである。
- 非常口から排出土を運び出すために、最盛時は1分間に1台以上のダンプカーが交差点を通過するため、交通渋滞や大気汚染、騒音、振動をまきちらし、環境・住民の生活、子どもの生育に大きな影響を与える。そんな事態を長期間住民に強いるリニア新幹線計画に反対する。
- 準備書全体を通して、予測が外れた場合の対処法・補償などが明らかにされていない。国家規模でのプロジェクトに対し、予測が外れた場合の観点が無いというのは無責任ではないのか。工事中、予想外のことが起きた場合にはすぐに公表してもらえるのか。川崎市は、工事経過の報告を受ける機会を定期的に設ける予定はあるのか。
- 動物・植物・生態系の環境保全措置の一部については事後調査を実施するとありますが、環境への悪影響が分かった場合、そのような方法で改善していくのかが準備書には明示されていない。事後調査はどのように生かされるのか。また、事後調査結果は川崎市・市民にも公表されるのか。
- 地下40mでの工事期間中の騒音、振動、粉じん、開通後には磁界や超低周波音への不安にも悩まされ、トンネル工事による地下水の枯渇化など住民にとってデメリットだけであり、リニア新幹線には絶対反対である。
- 山梨のリニア実験線では三か所の水源が枯れて、リニアの自然破壊はすでに始まっている。南アルプスの工事で排出される土砂は標高2000メートルの高地に捨てられるが、土砂災害の多発地域である。また、絶滅危惧種の動植物が生息する地域で、土砂を運ぶトラックの道路建設が更に自然環境を悪化させる。JR東海は生息する絶滅危惧種の猛禽類を、人工巣を作って他の場所に移転させると考えているが、人工巣が成功した事例はない。岐阜県では地層にウランが含まれる可能性があり、地上に掘り出すと放射能で汚れた日本をさらに放射能で汚す結果になる。環境対策は欺瞞に満ちている。

意見の概要

生活環境（環境保全一般）（3/5）

- 13年以上にわたる工事で1400万立方メートル以上の残土が出ることが予想され、それを運ぶ車両の数は320万台と想定されている。この台数以上の車両が、往復で通行することを考えると約700万台近くの車両が通行することになると思われる。これが自然環境・居住環境に影響を与えないはずはない。自然も住民の生活もメチャクチャになる。尻手黒川線が世田道まで開通し、以前より格段に車両の数が増え、道路が混雑することが多くなったのが現況である。さらに工事が始まれば、慢性的な大渋滞が起こるのは明らか。JR東海は環境に与える影響はないか、ほとんど無いと結論付けているが、まったく根拠に欠けている。準備書では大気質・粉じん・騒音・振動などについて事後調査は行わないとなっているが、これだけ長期にわたって前代未聞の大工事を行う以上、365日24時間体制で騒音や振動を測定し、監視する義務があると思う。JR東海の言い分はまったく信用できない。行政は住民の生活環境をしっかりと守ってほしい。
- リニア新幹線工事では南アルプスを貫く25kmのトンネルが掘られる。工事により大量の発生土があり、それを運ぶための道路がつくられ、大量のダンプカーが走り回る。山梨リニア実験線ではその延伸工事で地下水が枯渇し、地下水を生活用水として利用している3集落で地下水が枯れるという事態も起きた。水は生活の、すべての根幹であり、長大なトンネルを掘り、活断層を横切り、水脈に影響を与えることに何の脅威も感じていないのは傲慢だと思う。
- 工事車両が住宅街を11年にわたり走行することによる騒音、振動、大気汚染の発生が懸念される。
- 準備書では、環境保全措置を行えば影響は少ないと結論付け、大気汚染、粉塵、騒音、振動などについて、事後調査は行わないとしている。しかし、周囲の住民は、個々の被害をこうむるのではなく、全ての被害をうけることになる。必ず、事後調査をして、それを必ず公表すべきである。
- 地震国日本で、いくら安全だと推測されると説明されても納得できない。予測される、推測されるという表現の説明が多く、安全が100%確信できるまで事業は中止すべきである。
- 評価準備書（あらまし）が全般にわたって細かく書かれているが、考えられる不安に対し、解消すべくきわめて楽観的な視点に立っているように思う。地下深度40メートルで法的には地権者として主張は出来ないとのことだが、全く世界ではじめての超電導の時速500キロの移動体の登場、電磁波、振動等々ホントに地上に影響は少ないといえるのかどうか。本格稼働は全くはじめてのことだから、問題が少ないという視点には同調できない。すでに都心では深度40メートルで地下鉄が運行されているとのことだが、超電導で時速500キロとは新しい移動体とは比較にならない事例と思う。
- 科学技術による「夢の実現」は、誠実さはもとより、相当の慎重さと生命倫理に立ち向かわなければならぬはずである。しかし、残念なことに、この準備書には、誠実さも、慎重さも、配慮も、科学的根拠も希薄であり、殆ど信頼に値する内容ではない。
- 準備書による環境影響評価は画一的であり、「基準値以下と予測」「〇〇と予測される」という結論ばかりである。川崎市の地域環境の特性や市民の生活実態を考慮した調査が必要ではないか。
- 地震への影響、工事中の大気汚染、騒音、振動、電磁波など「影響は小さいと予測する」とあらましに書かれてあるが、誰が予測したのか。全く信用できない。もっと具体的な実験によるデータを出してほしい。

意見の概要

生活環境（環境保全一般）（4/5）

- 実際に地下 40 メートルにリニアの実験線を作ったことはないので、工事やその後の走行によりどのような影響が地上に出るかはまったく不明である。JR 東海の説明は原発が安全とくりかえしていた国や電力会社の説明と同じものに感じ、今回の事業計画が公表されてから非常に不安である。リニアを走らせたかったら現行の新幹線の下に掘ってもらいたい。
- 立坑やルートが決められないまま、事業対象の場所が未定のまま調査を行ったとすれば、その調査が有効とは言えない。また、調査場所についても、中原区等々力、宮前区犬蔵、麻生区王禅寺など 10 ヶ所程度の調査地点と調査内容が市有地などの使用許可申請で明らかになっただけで、その他の調査地点、内容は市にも伝えられていない。極めて透明性の無い調査である。
- JR 東海の考えは「リニアモーターカーの事業計画はすでに決定されたものであり法令違反は無い。計画は実行されるべきである」と言っているが、法令違反が無ければ何をしても良いとは言えないのではないか。「家の真下に巨大で長大な穴を開け、鉄道を通す」ことは日常を脅かし、住民の精神的苦痛を強いる、生存権に侵害である。地域の路線価を押しさげることになり、財産権の侵害である。権利侵害にどの様に対処するのか。工事中、完成後の環境破壊も無視できない。準備書の説明では説得力を欠いている。
- 南アルプスを貫く工事は多量の土が発生し、またそれを運ぶ道路の新設等、自然破壊のなにもものもない。また、活断層を横断するトンネル内での事故が発生したら等考えると乗る気はしない。
- 自宅の真下を 40m 以上の深さとはいえ、大きく空洞にされることは、地盤沈下や地下水の枯渇等心配である。磁力の影響で身体や電化製品に不具合がでるのではないかと不安である。5 軒に一軒くらいの割合でモニタリングをして安全を保障してほしい。また、周辺の地価が下落すると予想されるので、その保障を希望する。なお、リニア事業自体に必要性を感じないし、この地震大国日本にこれだけ長い距離のトンネルを掘ることに危険を感じる。
- 市内に建設予定されている地上部堅坑近辺は 11 ヶ年にも及ぶ長期の工事期間中、果たして JR 東海が説明しているような工事車両出入り通行による交通混雑・排ガス・振動・道路破損等々全てが彼等の云う“軽微”な程度ですむのか否かについて、より慎重に吟味・検討いただきたい。
- 住民生活そのものに大きく悪影響を及ぼすリニア線計画への環境影響に対する川崎市の評価は、まずは川崎市にとって、川崎市住民にとって何かメリットがあるのか否かを重視していただきたい。川崎市民としては極めて深刻・壊滅的な一方的損害を被るだけではないかという思いだ。市の行政上、何かメリットでも考えられるのか。
- 川崎市及び川崎市民にとって甚大な被害しか考えられないので、従来の形式的な環境影響評価ではなく、このリニア線計画がもたらす経済的・市民生活的な悪影響を入念に審査していただきたい。
- 市内の地下のトンネルや立坑からの土砂の搬出などの工事で大気汚染・騒音・振動、地下水の環境影響度の具体的な対策を求めるべきである。

意見の概要

生活環境（環境保全一般）（5/5）

- 準備書では環境保全措置を講ずれば、工事中、環境に及ぼす影響はないとされ、大気質・粉塵・騒音・振動などの事後調査は行わないとされている。工事開始後・リニア開通後に騒音・振動などの影響が出た場合、JR 東海が対策・補償をしてくれる保証がなく、住民としては不安を感じる。工事が認可された場合、JR 東海は意見書等による住民の声により、対策・補償を確約する方向に動いてくれることはないのか。川崎市からも JR 東海に事後調査の要請をするとともに、振動・騒音などの影響が出た場合の住民への補償を要請できないのか。
- 住民の健康に配慮するという観点が全くない。川崎市は、川崎市民の安全をしっかりと確保する立場に立つべきではないか。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（環境保全一般）（1/5）

中央新幹線については、環境影響評価の実施にあたり事業特性、地域特性、配慮書・方法書への意見に対する事業者の見解、専門家等の助言に基づき、環境影響評価項目及び調査、予測・評価手法の選定を行いました。

調査は、選定した環境影響評価項目の現況把握及び予測・評価に必要な情報を把握することを目的として実施しています。具体的には「国土交通省令の参考手法」及び「道路環境影響評価の技術手法（財団法人 道路環境研究所）」（以下、「道路マニュアル」とする。）に示された手法を参考にしながら実施しています。

調査地域、調査地点は、予測すべき範囲を見込んだうえで、その地域の状況を把握できる地点として影響範囲や保全の対象と考えられる住居等から設定しており、十分であると考えています。また、各環境影響評価項目の調査地点については準備書第8章に記載しております。

予測は、環境影響評価項目を選定した際に整理した「影響要因」及び「環境要素」毎に、それぞれ行っています。予測は、「国土交通省令の参考手法」をはじめ、「道路マニュアル」といった環境影響評価に関する文献で紹介されている手法や、他の環境影響評価の事例を参考にしながら実施しています。

なお、リニア特有の項目（列車走行に伴う騒音・振動、微気圧波、磁界）及び換気施設の供用に係る項目（騒音、振動、低周波音）については、山梨リニア実験線の走行試験結果やそれを基にした解析結果、既存の換気装置における実測値やそれを基にした解析結果等から予測し、記載しております。騒音、振動、微気圧波、磁界の環境対策については、国土交通省の実用技術評価委員会において、営業線に向けて必要な技術が確立しているとの評価を受けています。

なお、調査、予測の方法については、関係行政と必要な調整を行っています。また、準備書記載の通り、経験の豊富な業者にコンサルタントに委託した上で環境影響評価を実施しています。第7章で技術的助言を記載した専門家については法令に従い、専門分野及び所属機関の属性を準備書に記載しております。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（環境保全一般）（2/5）

また、事業の実施にあたり、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避または低減するための環境保全措置を検討し、準備書に記載しています。検討にあたっては環境影響を回避または、低減することとし、必要に応じて事業の実施により損なわれる環境要素と同種の環境要素を創出する代償措置を検討しました。予測の不確実性が大きい環境要素について環境保全措置を実施する場合や、効果に関わる知見が不十分な環境保全措置を実施する場合は、影響の程度に応じて事後調査を実施することとしています。その結果、必要な場合には専門家の意見及び指導を得ながら、追加調査等の適切な措置を講じることといたします。事後調査の対象とする猛禽類については、準備書 8-4-1-185 ページに示すとおり、猛禽類等の生息状況調査を行ってまいります。事後調査の結果については、法令に則り公表いたします。また、工事計画、施設計画を踏まえ、騒音・振動等について事業者として測定を行い、確認してまいります。地元の皆様へのお知らせの仕方についても検討してまいります。さらには、地元の皆様からのご意見等を直接お伺いする窓口を設置してまいります。

以上により環境影響評価を進めていくにあたっては、特に、南アルプスを通過する路線であることから、その重要性に鑑み、丁寧に環境影響評価を進めてまいりました。

また、東濃地域のウラン鉱床については、中央新幹線の計画路線は回避していることから、ウランに関する問題は生じないと考えております。なおウラン鉱床に比較的近い地域での掘削工事に際しては、必要に応じて線量計などにより掘削土の状況を把握し、万一、放射線量が高い掘削土が確認された場合には、法令等を参考に適切に対処します。

大深度地下区間においてはシールド工法で施工するため、工事による地上への影響はないものと考えています。万が一影響が生じた場合には、一般の工事と同様に対応を行うこととなります。また、供用時の騒音、振動、磁界等についても影響はないと考えております。

非常口（都市部）の工事及び存在に伴う地下水の水位への影響は、止水性の高い地中連続壁を設けること等から、漏水による地下水の水位低下の影響は小さいと予測します。また、大深度地下トンネル部については、水密工法であるシールド工法で施工するため、地下水への影響はないものと考えています。

騒音については、今後、「新幹線騒音に係る環境基準」への対応の考え方にに基づき、音源対策、周辺の土地利用対策、個別家屋対策といった総合的な対策により、環境基準との整合に努めます。また、振動や磁界の影響については、基準値を大きく下回っており、安全であることを繰り返しご説明しております。現在も環境保全事務所（神奈川）を設置しておりますが、今後も、地元の皆様のご懸念・不安にお応えするよう、地元の皆様からのご意見等を直接お伺いする窓口を設置してまいります。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（環境保全一般）（3/5）

当社では、事業の実施において環境保全に配慮して行っていくことが重要であると考えており、環境影響評価の手続きを通じて、皆様からのご意見に配慮するとともに、今後、川崎市長から頂くご意見を遵守して、より環境への影響が少ない計画を策定してまいります。また工事の実施にあたっては、工事説明会を説明し、実施する環境保全措置についてもご説明しながら進めてまいります。

テレビジョン受信障害の電波障害については、事業の実施にあたって、構造物の形式・配置等の工夫を行うなど環境保全措置の実施により電波障害の影響の低減に努めてまいります。

また、電波障害が生じると予測される場合は、事前の確認を行うとともに、事業実施後に受信施設に障害が発生したと判断された場合は、共同受信施設の設置等の環境保全措置を講じてまいります。

建設資材等の運搬による車両の台数は、往路で1台、復路で1台とカウントし、神奈川県内で延べ車両台数は320万台と計画しております。また、川崎市宮前区梶ヶ谷に計画している非常口から搬出する発生土は、鉄道貨物を活用し臨海部等へ運搬することにより、工事用車両台数の低減を行うことで、現況交通への負荷を軽減するとともに、工事用車両の通行に伴う大気質、騒音、振動への影響を低減する計画としています。

また、振動や磁界の影響については、基準値を大きく下回っており、安全であることを繰り返しご説明しております。現在も環境保全事務所（神奈川）を設置しておりますが、今後も、地元の皆様のご懸念・不安にお応えするよう、地元の皆様からのご意見等を直接お伺いする窓口を設置してまいります。

準備書では、整備新幹線の事例を踏まえ、環境影響評価を行ううえで必要な各施設の概略の計画を示しています。新幹線の建設においては、道路等とは異なり、その技術的特性上、工事实施計画認可時点でまず本線や駅、車両基地の計画が決定され、その後測量や設計等を行う中で、各施設の詳細な計画を決定することとなります。

川崎市においては、中間駅の設置はしないものの、中央新幹線の整備により、始発駅となる品川駅または、神奈川県駅をご利用いただくことで、名古屋や大阪方面への大幅な時間短縮効果をはじめ、東海道新幹線と中央新幹線の移動手段の選択性の拡大、さらに、中央新幹線の沿線となる山梨県、長野県、岐阜県の中間駅へのアクセスが格段に良くなるなどの効果があります。

また、首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏が1時間圏内となり、1つの巨大都市圏が誕生することにより、巨大都市圏で活動する人々の交流が拡大する中で、それぞれの都市圏の経済・社会活動が大いに活性化することが期待され、首都圏の一角を担う川崎市にとっても大きなメリットがあるものと考えています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（環境保全一般）（4/5）

各環境要素については、「生活環境」及び「自然環境」の項に事業者の見解を記載しています。

なお、大気汚染については「大気環境：大気質」の項に、騒音については「大気環境：騒音（工事）、騒音（換気施設の供用）、騒音（列車の走行）」の各項に、振動については「大気環境：振動（工事）、振動（列車の走行）」の各項に、微気圧波については「大気環境：微気圧波」の項に、排水については「水環境：水質」の項に、地下水については、「水環境：地下水」の項に、山岳トンネルの施工による地下水への影響については「水環境：水資源」の項に、地盤沈下については「土壌環境・その他：地盤沈下」の項に、磁界については「土壌環境・その他：磁界」の項に、交通混雑については「地域交通（交通混雑、交通安全）」の項に、発生土については「廃棄物等」の項に、活断層については「技術全般（安全性：地震・断層）」の項に、事業者の見解を記載しています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（環境保全一般）（5/5）

意見の概要

生活環境（大気環境：大気質）（1/5）

- 川崎市の調べでは、中北部のぜんそく患者が増えている。幹線の交差点数カ所では、汚染物質によってはすでに市の環境基準を超えている。リニア工事関係車両は11年間で95万台と言われている。環境影響調査では、大気汚染被害者の疫学的な実態を全く無視している。工事車両の増加で道路の渋滞が加速するのは確実で、アイドリングの禁止などの措置だけで、排出ガスの低減を図れるとは思えない。
- リニア新幹線工事と同時に、中原区では小杉2丁目・3丁目の大規模再開発工事、等々力緑地の再編整備事業工事、さらには、再開発整備工事など大型工事が行われる。これらは、リニア新幹線の方法書が出される前から計画されていたものである。リニアの立坑やトンネル建設工事の関係車両の大気への影響は少ないと準備書は予測・評価しているが、川崎市の都市再開発工事との調整は全くしていない。JR東海は川崎市内の先行大規模工事を視野に入れておらず、同時に各工事が行われれば、多重的・複合的な大気汚染につながる。
- 梶ヶ谷 JR 貨物ターミナルに車両基地及び立坑（土砂排出口、土砂処理機）が設けられることが準備書で初めて明らかになったが、この地域は、地形では谷戸部分にある。大気汚染は下に溜まるため、川崎北部の小児ぜんそくが増加している状況を考慮し、改めてこの地域の特性を考慮した影響調査をすべきである。
- 準備書において建設機械や鉄道施設のボイラーの排ガス量などについて数字が示されているが、数式そのものが専門的で、一般市民にとって理解できないものではないか。
- 川崎市では2013年7月～8月中、11回の光化学スモッグ注意報が発令され、そのうち9回は、リニア沿線地域である高津、宮前、多摩、麻生区に出されている。よって、大型車両の走行により大気汚染が進むことは明らかであるが、そういう事態にならないとしている根拠は一台ごとの車両の排出量が基準を下回っているというものであり、総量規制は関係ないと考えているとしか思えない。
- 光化学スモッグやPM2.5など大気汚染が問題になっている今日、24時間工事によるトラックの行き来の影響を受けないわけがない。健康被害をおよぼしてまでもする必要のある国民のための事業なのか疑問である。
- 片平の非常口近くは、畑や緑が多く残され、空気も綺麗な場所が多くある。市民の憩いの場となっている農園などもある。工事による大気汚染が「基準以下」であったとしても、現在の澄んだ大気を保持できることはほぼないと思われ、市民の癒しとなっている片平地区の豊かな自然を破壊されることに対し、どのように考えているのか。
- 麻生区東百合丘非常口付近では、工事中、1時間に60台近くのトラックが通ることもあるとされる。準備書では「大気質の予測値は基準以下」と記載してあるが、トラックの台数・搬出する土砂、廃棄物の量を常識的に考えれば大気汚染がすすむことは明白である。大気汚染がすすめば、住民の健康被害が出る可能性もある。リニア工事による市民の身体的・精神的健康被害の可能性について、どのように考えているか。

意見の概要

生活環境（大気環境：大気質）（2/5）

- 尻手黒川線は交通量が多く、これまで以上に工事車両が増えれば、大気汚染が進むと考えられる。低燃費車両を使うとの手立てが講じられるとの話もあるが、改善できるとは考えにくい。健康維持・生命維持のために、より抜本的な対策を講じていただきたい。
- 工事車両による大気汚染の影響を軽視している。リニア新幹線工事関係車両は11年間で95万台とされているが、このたびの環境影響調査では、市内の大気汚染被害者の疫学的な実態を調査せず、無視している。工事車両の増加で道路の渋滞が加速するのは避けられず、アイドリング禁止措置などの対策だけで、排出ガスの低減を図れるとは思えないため、住民の健康への影響を軽視する評価を取り下げるべきである。そのうえで、JR東海は必要な事務所を川崎市内に開設し、改めて工事車両の排気ガス等が周辺住民の健康に与える影響を年間9万台ベースで予測しなおすと共に、実効性ある防護対策を立て、もし万が一に住民から健康被害の訴えがあった場合、その補償について真摯に対処されたい。
- 工事の開始で大気汚染がひどくなる。川崎市中原区では、現在、小杉2～3丁目の大規模再開発工事など大型工事が知られており、これらはJR東海のリニア新幹線「方法書」が出される前から計画されていた。JR東海が示した市内5か所の立坑や大深度地下トンネル建設工事に伴い、市内各地域での工事関係車両の活動が大気に与える影響は少ないと予測・評価しているが、先行する川崎市の都市再開発工事との調整を全く視野に入れていないのは、環境評価への明らかな手落ちであり、環境への影響を少なく見積もったまま計画を進める事は住民の健康配慮義務違反にあたる。住民への配慮が不十分な「大気質調査」は、やり直すべきである。
- 工事の車が一日中何年も動き回り空気汚染が考えられる。それらの被害の説明を地域の人にしているのか。もし被害が起きたらどう責任をとるのか。
- 準備書の大気汚染の予測手法は、ブルーム・パフ式によっている。準備書によれば、「有風時はブルーム式、弱風時はパフ式を用いて予測し、結果を合せることにより、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」と、予測結果は平均値となる。二酸化窒素の予測最大値は0.057ppm、基準値は0.06だから予測結果は、環境基準値を下回り、影響は少ないというのが、JR東海の見解であるが、0.057は基準値にきわめて近い値である。しかも、平均値であるから、風の方よさ、向きによっては、基準値を上回る時間があることは、当然、予測される。工事期間は、11年とのことであり、期間中は、絶え間なく調査し、0.06を超えれば、ただちに警戒情報を周辺に流すこと。シールド工法でトンネルを掘るという梶ヶ谷の前には保育所があり、東百合ヶ丘の前のヨネッティーは子どもたちがプールに遊びに来る。必ず、大気汚染警戒情報を出すことを要請する。

意見の概要

生活環境（大気環境：大気質）（3/5）

- 準備書は、二酸化窒素の環境基準を、0.06ppmとしている。しかし、川崎市では、0.04を環境基準値として、それ以下になるように努力してきた。それは、かつて川崎市の工場地帯でぜんそくなど公害で苦しむ人たちが訴訟を起こし、勝ち取ってきた経過があるからだ。最近、川崎の北部、ことに宮前区と麻生区でぜんそく患者が急増してきた。東名高速、第3京浜などの道路があり、自動車の排気ガスが原因と言われている。中央新幹線はぜんそく患者を生み出している道路網とぴったりリンクしている。環境基準を全国一律の0.06にするのではなく、川崎市の歴史をかんがみて0.04に置くべきである。準備書にある二酸化窒素の予測値は0.057であるから、川崎市を避けて中央新幹線のルートは設定されなければならない。
- 準備書は、二酸化窒素の予測を建設機械の稼働と、資材・機械の運搬車両の運行と、分けて影響予測をしている。しかし、非常口（立坑）付近の住民は、同時に被害をこうむる。したがって、建設機材の稼働による二酸化窒素の予測最大値0.057ppmと車両運搬による予測最大値0.049を足して、0.106が予測最大値だと住民に通知しなければならない。この値は、環境基準値0.06をはるかに超えている。この数値からして、中央新幹線の工事は認められない。
- 13年間にわたる、工事ヤード、中間駅、立坑（非常口）、トンネル工事で、神奈川県内だけでも1400万立方メートルの工事発生土や廃棄物が出て、それを運ぶ車両の数は320万台であると「準備書」は説明している。しかも、準備書は、それが環境に与える影響はほとんどないと結論づけている。このような結論のもとに進められる工事は容認することができない。準備書では、川崎市犬蔵3丁目の立坑（非常口）から、工事中、1時間に60台の車両が尻手黒川線に出入りするとのことである。つまり、1分間に1台のダンプカーが、尻手黒川線を走行することになり、それによる大気汚染、騒音、振動は大変なものとなる。私たちは、静かな環境を求めてここに住んでいる。自分が希望しているわけでもないリニア新幹線の工事のため、住環境が著しくそこなわれることは我慢ならない。ただでさえ、川崎市の高津、宮前、多摩、麻生区では、光化学スモッグの発生が増えており、大型車両の増加でこの傾向が進むことが懸念される。以上のことから、リニア新幹線計画の凍結を強く要望する。
- 川崎市麻生区東百合ヶ丘3丁目の立坑（非常口）から工事中、1時間に64台の車両が尻手黒川線に出入りするという。1分間に1台ということは、継続的に車両が出入りし尻手黒川線を走行することになり、そうした車両が出す大気汚染物質の量が増えることは確実で、住民の健康や動植物の生態系に影響ないとは言えないのではないか。
- 川崎市内では最近、小児を中心にぜんそく患者が増えていることが認められており、宮前区から麻生区にかけてその傾向が顕著である。東名、第三京浜などの高速道路、尻手黒川線や国道246の走行車両からの粉じんや窒素酸化物がその原因であると見られる。準備書では、たとえば川崎市犬蔵3丁目の立坑（非常口）から1時間に60台の車両が出入りするとされているが、1分間に1台ということは継続的に車両が出入りすることになり、そうした車両が出す大気汚染物質の量が増えることは確実で、住民の健康や動植物の生態系に影響なしとは言えないのではないか。

意見の概要

生活環境（大気環境：大気質）（4/5）

- ぜんそく患者が増加する。川崎市医師会の平成 21 年度調査によると、川崎市内では平成 2 年と比較して小児を中心にぜんそく患者が増えている。特に宮前区から麻生区にかけてその傾向が顕著であり、およそ 2 倍になっている。準備書では、たとえば川崎市犬蔵 3 丁目の立坑（非常口）から工事中、一時間に 60 台の車両が尻手黒川線に出入りするという。また、東百合の立坑（非常口）からも同様の車両が尻手黒川を走行するという。つまり、11 年という長い工事期間 1 分間に 1 台大量の土砂を積載した大型車両が走行することになる。少なくともそうした車両が出す大気汚染物質の量が増えることは確実で、尻手黒川線沿線の広い範囲でぜんそく患者の増加をはじめとした住民の健康被害が予測される。
- 麻生区は自然が多く静かな住宅地で、静かで安全なところで永住したく、住宅を購入した。また子供は喘息の疾患があり、空気がきれいな麻生区で、現在落ち着いている。静かな住宅地を壊してまでリニアは必要か。土地の価値も下がるだろう。健康問題はどうなるのか。国が保障してくれるのか。

意見の概要

生活環境（大気環境：大気質）（5/5）

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（大気環境：大気質）（1/3）

整備新幹線や他の鉄道の事例を参考に、二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び粉じんを対象として環境影響評価を実施しました。

予測は、「国土交通省令の参考手法」をはじめ、「道路マニュアル」といった環境影響評価に関する文献で紹介されている手法や、他の環境影響評価事例を参考にしながら実施しています。（最も基本となる「国土交通省令の参考手法」、「道路マニュアル」には、①予測の基本的な手法、②予測地域・予測地点、③予測対象時期等といった予測に係る全般的事項が示されています。特に道路マニュアルには、予測手法に関する技術的な内容も詳細に記載されています。）

建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素の予測結果については、予測時期、予測地点等が、建設機械の稼働と工事用車両の運行では異なるため、単純に足し合わせることはできません。本事業の環境影響評価では、建設機械の稼働と工事用車両の運行のそれぞれについて、最大の影響が考えられる予測時期、予測地点等において評価を行っております。

川崎市内を含む対象事業実施区域において非常口等の工事に伴う建設機械及び尻手黒川線等を走行する工事車両から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は、文献調査により既存の気象台における気象観測データ及び大気測定局における大気質データを収集し、整理するとともに、影響が想定される箇所付近の現況を適切に把握できるよう住居等の分布状況を考慮のうえで調査地点を設定し、現地調査を実施しております。そのうえで、ヤード周辺や工事車両ルート周辺における濃度を、JR 貨物梶ヶ谷貨物ターミナル駅などの地形が平坦でない場合は地形の影響を考慮するなど実績のある予測手法により定量的に予測し、準備書 8 章に記載のとおり、人の健康を保護する上で維持することが望ましい基準として環境庁告示で定められている国の環境基準等を下回ることを確認しました。予測の条件となる工事工程、工事用車両の種類や台数、排出量の原単位等については、準備書第 8 章及び準備書資料編に記載しております。

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による影響については、車両の年間発生台数を考慮し、予測、評価を行っております。本工事では、一日の工事用車両走行時間帯は原則 8：00～17：00 と計画しております。

非常口については、平面図に示す円の位置で約 0.5～1ha を基本として土地利用状況や地形条件を踏まえ予測を実施しています。予測値は国の基準等の値以下となりますが、事業の実施にあたっては、排出ガス対策型建設機械の稼働、車両の点検及び整備による性能維持等、及び工事現場の清掃や散水等を実施することにより、さらに影響の低減を図ってまいります。

なお、川崎市宮前区梶ヶ谷に計画している非常口から搬出する発生土は、一部を貨物列車により運搬することで、大気質への影響を低減する計画としています。

予測については、他事業の状況を含めた将来の環境の状況の推定が困難であることから、現在の環境の状況をもとに予測を行いました。今後、工実施の段階において、競合する事業が発生した場合は、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まいります。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を実施し、影響が認められた項目については必要な対策を行います。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（大気環境：大気質）（2/3）

工事の着手にあたっては、工事実施計画認可後にまず事業説明会を行い、必要な手続きを行ったうえで、施工会社が決定した後に工事説明会を開催し、地元の方々に十分ご説明申し上げ工事を進めていく考えです。また、関係自治体等との連絡体制を整えるとともに、地元住民の方々からのご意見等を直接お伺いする窓口を設置いたします。

川崎市では、市民の健康を保護し、生活環境を保全するため、環境目標値（二酸化窒素の場合、0.02ppm）が定められており、この目標値の達成に向けて川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例において講ずべき対策上の目標値として、国の環境基準（二酸化窒素の場合、0.06ppm）が採用されています。よって、基準又は目標との整合の評価にあたっては、国の環境基準を用いています。

ぜんそくの原因には様々なものが挙げられていますが、本事業の実施に際しましては、大気汚染に係る環境基準等（二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん）に適合することを第一に取り組み、事業の実施にあたっては環境保全措置を実施することにより、さらに影響の低減を進めてまいります。

自動車の走行に伴う排出ガスには、光化学スモッグの原因物質が含まれていることは承知しておりますが、関係法令の趣旨を理解し、十分に配慮した工事用車両の運行を計画していく所存です。

PM2.5については、現段階では予測手法等は確立されておらず、予測評価等は技術的に困難な状況です。

専門的で理解できないなど、準備書の内容についてご不明な点がある場合は、環境保全事務所（神奈川）までお問い合わせ下さい。

事業遂行能力については「事業計画（事業遂行能力）」の項に事業者の見解を記載しています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（大気環境：大気質）（3/3）

意見の概要

生活環境（大気環境：騒音（工事））（1/1）

- 工事の車が一日中何年も動き回り騒音被害が考えられる。それらの被害の説明を地域の人に行っているのか。もし被害が起きたらどう責任をとるのか。
- 騒音が高台に住んでいる人たちにとってはとても我慢できない問題になる。この谷戸での工事が明らかになった今この地域の特性を考慮した影響調査をすべきである。
- 梶ヶ谷貨物ターミナル地点での工事は、市内5つの非常口の中で最も大掛かりな工事になると説明があった。工事地点と尻手黒川線を挟んで向かい側には、梶ヶ谷保育園がある。11年間も続く工事で保育園の保育や昼寝に影響が出ると予測されるが、調査をしたのか。保育園に対しなぜ情報提供や説明をしないのか。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（大気環境：騒音（工事））（1/1）

工事に伴う建設機械及び工事車両の運行による騒音について、文献調査を行うとともに、影響が想定される箇所付近の現況を適切に把握できるよう住居等の分布状況を考慮のうえで調査地点を設定し、一般環境騒音、道路交通騒音、沿道の状況等に係る現地調査を実施しております。そのうえで、ヤード周辺や工事車両ルート周辺における騒音を、実績のある予測手法により定量的に予測しました。その際には法令に定められている通り、国の基準等との整合を図る観点から予測・評価を行い、建設機械による騒音については、全ての予測地点で騒音規制法等の基準値以下になると予測しました。また、工事車両の運行による騒音については、一部の地点で環境基準を上回りますが、工事による寄与は小さく影響は軽微なものになると予測しました。

非常口については、平面図に示す位置で約 0.5～1ha を基本として土地利用状況や地形条件を踏まえ予測を実施しています。

事業の実施にあたっては、低騒音型機械の採用、工事の平準化等の環境保全措置を実施することにより、さらに影響の低減を進めてまいります。

地上部の工事については昼間、地上に影響の出ないトンネル工事については昼間及び夜間の施工を考えております。また、現在の列車運行を確保しながら工事を行うなど、鉄道事業の特性上やむを得ない工事は夜間作業とすることを考えています。工事の計画、施工に際しましては、地域の方々の安全と生活に十分配慮するとともに、工事説明会で説明を行い、ご理解を頂けるよう努めるとともに、請負会社に対しても指導してまいります。

工事を行う地域の方々の生活に十分配慮するとともに、工事の着手にあたっては工事説明会を開催し、ご理解を頂きながら進めてまいります。また、工事中には測定を行い、地元の皆様へのお知らせの仕方についても検討してまいります。

非常口（都市部）の工事における建設機械の稼働に伴う騒音は、準備書第 8 章の 8-1-2-29 ページに記載しているとおり、「騒音規制法」に定める「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」ならびに各地方公共団体により定められている基準等を下回ります。

なお、予測結果は工事範囲境界から 0.5m の位置での結果であり、工事範囲境界から距離のある梶ヶ谷保育園等においては影響はさらに小さいものと考えております。

意見の概要

生活環境（大気環境：騒音（換気施設の供用））（1/1）

○JR 貨物武蔵野貨物線「梶ヶ谷貨物ターミナル」を南方方向に見下ろす高台に住居を構える川崎市民の一人であるが、当地区は、JR 貨物武蔵野貨物線と市道尻手黒川線¹を谷底とし、高津区梶ヶ谷と宮前区梶ヶ谷（～野川）の高台が南北にこの谷底を挟むように配した地形を成しており、両地区での高台では、常時「梶ヶ谷貨物ターミナル」内の各所の音が大きく増幅して聞こえ、深夜にはそれが騒音となっていることに加え、梶ヶ谷貨物ターミナルの JR 貨物が複数の物流業者に貸し与えている 2 棟の大きな倉庫では、それを借り受けた物流業者が貨物ターミナル内倉庫から、24 時間 365 日、貨物トラックにより貨物品を搬送しており、これも騒音の大きな要因となっております。10 月 14 日川崎市民プラザで開催された東海旅客鉄道(株)による説明会に参加し、梶ヶ谷貨物ターミナル内の下記(1) (2) (3) の騒音・振動にかかる「梶ヶ谷貨物ターミナル」を見下ろす高台での調査の有無およびその影響につき質問したところ、(1) 工事期間中 24 時間稼働するとされる泥水式シールド工法での、地表部の泥水処理設備の稼働時の騒音・振動による周辺高所地点への影響度およびその内容。(2) 工事完成後の非常口、消音設備、換気設備、保守用車留置施設、設備棟の稼働時の騒音・振動による周辺高所地点への影響度およびその内容。(3) 工事完成後の非常口からのリニア通過時の衝撃音（微気圧波？）にかかる周辺高所地点への影響度およびその内容。南北の高所地点での調査の有無の回答はなく、しかも示された調査結果は発生源から 20 メートルおよび 50 メートル地点での調査結果に基づくものとして、その調査結果は平均値以下で問題なしというばかりで、具体的にどの地点で調査したのか、また調査の最高値はどうであったのかの回答は一切なかった。そもそも 20 ないし 50 メートル離れたところとは、「梶ヶ谷貨物ターミナル」敷地内ということになっている訳で、身内のところで計測したに過ぎない。よって、今回の調査では、「梶ヶ谷貨物ターミナル」周辺の高低差の大きい地形の特殊性と、それによる特に深夜～翌早朝における騒音・振動の増幅による影響度が全く調査・反映されていないと断ぜざるを得ない。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（大気環境：騒音（換気施設の供用））（1/1）

騒音については、文献調査を行うとともに、影響が想定される箇所付近の現況を適切に把握できるよう住居等の分布状況を考慮のうえで調査地点を設定し、一般環境騒音、道路交通騒音、沿道の状況等に係る現地調査を実施しております。川崎市における調査箇所、結果については準備書第 8 章の 8-1-2-1～8-1-2-13 ページに記載しております。

換気施設内の換気設備の稼働による騒音について、消音設備の設置等を前提とし、過去事例等を参考にして準備書第 8 章 8-1-2-39～8-1-2-51 に記載のとおり予測を行い、騒音規制法等の基準値を下回ることを確認しております。

予測については、圧損等も考慮のうえ計画する換気設備の諸元と既存の装置における測定値から 1/1 オクターブバンド毎の換気設備のパワーレベルを算定し、メーカーのカタログによる消音設備の減音量、数値解析により推定した多孔板の減音量をもとにして換気設備出口におけるパワーレベルを算定して、換気設備出口に分割した点音源を配置して音響理論に基づく伝播計算を行いました。

換気設備を設置する非常口について、平面図では概ねの設置位置を示しており、円の中心から半径 100m の範囲の中で計画いたします。準備書第 8 章で予測条件として設定した換気設備については、この非常口の範囲内に設置するものと考えており、準備書においては換気設備の中心から一定の距離（20m 及び 50m）における予測を行い、基準値を下回る結果になっています。

川崎市宮前区梶ヶ谷に設置を計画する非常口については、これらの予測地点が敷地内に収まる計画であり、敷地外における換気施設の供用に伴う騒音は小さいと考えています。

今後、環境対策型換気施設の採用等の環境保全措置を実施することにより、さらに影響の低減を図ってまいります。供用後は事業者で測定を行い確認するとともに、地元の皆様へのお知らせの仕方についても検討してまいります。

なお、騒音については「生活環境（大気環境：騒音（工事）」及び「生活環境（大気環境：騒音（列車の走行）」の各項に、振動については「生活環境（大気環境：振動（列車の走行）」及び「生活環境（大気環境：振動（列車の走行）」の各項に事業者の見解を記載しています。

意見の概要

生活環境（大気環境：騒音（列車の走行））（1/1）

- 騒音振動についても、実験線の走行音を聞けば、その大きさに驚かされる。その原因である微気圧波が立坑から排出されるが、多孔板の設置だけで防げるとは思えない。振動も深さ 10 数メートルでの実験線でのデータを援用し、その深さで影響が無いから大深度なら当然考えられないという。大深度での実測データを示すべきである。
- 説明会で「自宅の地下 50m を武蔵野南線が通っている。購入時は不動産屋から物音はしないと言われたが、実際は振動や音がする。リニアはどうか？」という質問があった。JR 東海は「地下 40m であり、リニアは車両をあげて走行するので、問題ない」と返答した。しかし、質問者の家は地下 50m で中央新幹線よりまだ以深だ。質問をよく聞いてなかったのか？また、山梨リニア実験線でリポーターが測った騒音計には、101.9dB と写っていた（2013 年 8 月 30 日 4CH-ZERO）。これは武蔵野南線よりずっと高いと思われる。車両を挙げているから騒音が少ないというのは誤りである。日常的な騒音は人をいらいらさせる。ことに就寝時はそうだ。しかも、中央新幹線は、家を購入した後に造られるというのだから、ますます人は許されないと思う。人が住む住宅の下は通さない。準備書にあるルートは認められない。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（大気環境：騒音（列車の走行））（1/1）

地下トンネルから発生する列車走行音については、地上に騒音が直接伝わることはありません。一方、非常口（都市部）においては、列車が通過する際に扉を遮断し、音を低減するための開閉設備、主に換気施設のファンの音を低減させるための消音設備、ファンの音とともに微気圧波を低減させるための多孔板を設置するため、影響はないと考えています。なお、多孔板設置による微気圧波の低減効果の予測精度については準備書資料編の環 4-2-3 ページに記載しております。

地下鉄などにおいて列車の地下走行に伴い発生した振動が、地中から建物へと伝搬し、場合によっては居室などの床・壁・天井等を振動させて音として感知されることがあり、この音を固体音（固体伝搬音）といいます。超電導リアの列車重量は在来型新幹線に比べ軽いこと、また一定の深さ位置を走行すること及び浮上走行時には土木構造物への荷重が分散することから、列車から地盤、建物に伝わる振動自体が小さく、こうした影響はありません。

振動については「生活環境（大気環境：振動（列車の走行）」の項に事業者の見解を記載しています。

意見の概要

生活環境（大気環境：振動（工事））（1/1）

- 人口密集地・住宅地の下でのトンネル工事は、たとえ40mの大深部の工事でも、騒音・振動が人の生活に悪影響を及ぼすことが、懸念される。
- 工事車両の通行により、騒音・振動がひどくなると思われるので、反対である。
- リニア新幹線工事ヤードの施設（たとえば汚泥処理）やクレーンなどの器機、また工事車両を発生源とする騒音、振動について、準備書は環境保全措置として低燃費器機や車両の使用、積載量の遵守、関係者の指導の徹底などを行うなどの対策をとるので、周辺への影響は無いなどとしている。しかし、立坑建設予定地の宮前区梶谷のJR貨物ターミナルからの騒音で周辺住民は今も悩まされている。対策を考える前に当然必要な事項を環境保全措置としているのは納得できない。もっと抜本的な対策を出すべきである。
- 騒音、振動の実態調査ナシの評価は信用ならない。JR東海の「準備書」では、リニア新幹線工事ヤードの施設（たとえば汚泥処理）やクレーンなどの機器、また工事車両等を発生源とする騒音、振動について、環境保全措置として低燃費機器や車両の使用、積載量の遵守、関係者の指導の徹底などの対策をとるので、周辺への影響は無いとしているが、立坑建設予定地の宮前区梶谷のJR貨物ターミナルの周辺住民は、現に騒音、振動被害を受けている。JR東海は、こうした地域の騒音、振動被害の実態をいつ、どのように調査したのか。その実態調査の結果を踏まえた対策であるなら、その趣旨を住民に明らかにすれば安心を得られるのだから、即刻その説明を追加すべきである。もし実態を調査せずに、机上の予測だけで「環境保全措置」を立てたのであれば、それは児童に等しい僥倖な仕方と言わざるをえず、被害を受ける側の住民にとって、到底受忍できるシロモノではない。このたびの土木工事は、極めて大規模な長期工事であって、その円滑な進捗を期待するのなら、住民の納得を得るべく親身な対策を立てなくてはならない。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（大気環境：振動（工事））（1/1）

工事に伴う建設機械及び工事車両の運行による振動について、文献調査を行うとともに、影響が想定される箇所付近の現況を適切に把握できるよう住居等の分布状況を考慮のうえで調査地点を設定し、一般環境振動、道路交通振動、沿道の状況等に係る現地調査を実施しております。現地調査結果は、準備書第8章の8-1-3-9～12ページに記載しています。そのうえで、ヤード周辺や工事車両ルート周辺における振動を、地盤の特性も考慮し定量的に予測しました。建設機械による振動については、全ての予測地点で振動規制法等の基準値以下になると予測しました。また、工事車両の運行による振動については、全ての予測地点で振動規制法等の要請限度を下回ると予測しました。非常口については、平面図に示す円の位置で約0.5～1haを基本として土地利用状況や地形条件を踏まえ予測を実施しています。

なお、建設機械の稼働に伴う振動の予測結果は、工事範囲境界での結果であり、敷地外における工事に伴う振動はさらに小さいものと考えています。

事業の実施にあたっては、低振動型建設機械の採用、工事の平準化等の環境保全措置を実施することにより、さらに影響の低減を進めてまいります。

川崎市内の大深度地下のトンネルについては、シールド工法で施工します。シールド工法は鋼製の筒（シールド機械）に守られる中をカッターがゆっくり回転し、土を削りながら掘り進める方法であることから振動は非常に小さいものとなります。

工事を行う地域の方々の生活に十分配慮するとともに、工事の着手にあたっては工事説明会を開催し、ご理解を頂きながら進めてまいります。また、工事中には測定を行い、地元の皆様へのお知らせの仕方についても検討してまいります。

騒音については「生活環境（大気環境：騒音（工事）」の項に事業者の見解を記載しています。

意見の概要

生活環境（大気環境：振動（列車の走行））（1/1）

○列車が地下を走行するに係る振動について、準備書は実験線での測定結果にもとづく予測値を計算して、在来新幹線の鉄道振動基準値よりも十分小さい値となり、問題はないとしている。大深度トンネルは首都高や外環道工事に適用されているが、そのほとんどは国道などの地下であり、鉄道の騒音、振動などの地上への影響は実証されていない。現実には、武蔵野貨物線トンネルの上や大江戸線の上の住居では、列車走行の振動を感じている。就寝時間帯である早朝および24時までの深夜運行で、振動（固体伝播音）により安眠を妨げられる心配が多い。単に山梨リニア実験線の山岳トンネルでの測定だけで大深度に当てはめているのは手落ちであり、準備書として不備である。新幹線の振動で周辺住民が受ける被害と、就寝時の振動で受ける被害とは異質のものである。武蔵野貨物線トンネルの上や大江戸線の上の各数か地点で、振動の実測調査を行って結果を公表すること、および、基準値の70dB、予測最大値の48dB、前記の調査での実測値の振動が、横たわっている人にとってどのような体感となるのかの、公開実験を行うことを求める。「規制値を下回る予測値である」と、住民の不安を度外視して施工するのではなく、住民が納得できる振動にまで下げるよう、振動減衰のための設計と建設費予算の上積みを行うべきである。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（大気環境：振動（列車の走行））（1/1）

超電導リニアの車体が軽く、しかも荷重が分散しているため振動が小さく、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。振動の基準値については、新幹線の「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」にある勧告値を適用しています。

なお、地下トンネルにおける振動についても山梨リニア実験線で基準値を大きく下回ることを確認しており、特に大深度地下は強固な支持地盤以深となるため、影響はないと考えています。

地下鉄などにおいて列車の地下走行に伴い発生した振動が、地中から建物へと伝搬し、場合によっては居室などの床・壁・天井等を振動させて音として感知されることがあり、この音を固体音（固体伝搬音）といいます。超電導リニアの列車重量は在来型新幹線に比べ軽いこと、また一定の深さ位置を走行すること及び浮上走行時には土木構造物への荷重が分散することから、列車から地盤、建物に伝わる振動自体が小さく、こうした影響はありません。

意見の概要

生活環境（大気環境：微気圧波）（1/1）

○高速車両が走行する際には前方の空気を強く押すことにより、必ず空気波が発生する。トンネル坑口における微気圧波の対策として、立坑（非常口）に微気圧波を緩衝する装置が付けられることになっているが、山梨リニア実験線における微気圧波の測定結果、低周波音の測定結果を開示すべきである。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（大気環境：微気圧波）（1/1）

トンネル微気圧波とは、準備書資料編の記載のとおり、列車のトンネル突入により生じた圧縮波がトンネル内を音速で伝播し、反対側の坑口や非常口からパルス状の圧力波となって放射され、ドンという音を発生させる現象です。

トンネルの出入口への緩衝工設置や、非常口への多孔板設置により、微気圧波の低減が図られます。列車の走行に伴う微気圧波については、山梨リニア実験線における実績を基に定量的に予測し、準備書資料編に記載のとおり、整備新幹線の建設に用いられている基準値以下となることを確認しています。

予測は突入、伝播、放出という3つの過程について実施しており、その内容については準備書資料編に記載しています。解析はトンネルや非常口を複数の領域に区分した上で、時間毎、領域毎に基礎方程式を適用し、行っています。非常口における放出予測については、約 1/30 の縮尺の模型を用いて 500km/h の速度で試験を行い、その結果を用いています。

開業後は事業者で測定を行い確認をするとともに、沿線の皆様へのお知らせの仕方についても検討してまいります。

山梨リニア実験線でのトンネル出口及び模擬立坑の測定値については準備書資料編環 4-2-3 ページに記載しております。

山梨リニア実験線の沿線における低周波音の測定値は準備書環 5-1-1 ページに記載しております。

意見の概要

生活環境（水環境：水質）（1/1）

- トンネル工事が出る汚水は工事ヤードの施設で処理し、下水に流すと聞く。その量はどれくらいなのか。また、その汚水が環境や、川崎市の下水道施設に悪影響を及ぼすことはないのか。汚泥の有害物質が環境基準を超える可能性はないのか。有害物質が検出された場合の具体的対策及び補償はどうか。
- リニアの立坑とシールドトンネル工事の際、膨大な量の建設発生土や廃棄物が排出される。トンネルのコンクリートと周壁を密着するため、セメントが注入される。準備書にはその際、化学物質が発生し、これを地上の施設で除去し、下水路に水だけを流すとしている。工事ヤード周辺には人家や緑も、動植物も多い。どのように処理するのか準備書は明確にしていない。有害な物質が土壌にしみこむ心配がある。また、ルート上の工場敷地内には有害物質に汚染された土壌が除去されないまま大量に残されている。トンネル工事による影響が心配である。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（水環境：水質）（1/1）

水質については、文献調査を行ったうえで、影響が想定される箇所付近の現況を適切に把握できるよう河川や用水等の公共用水域の分布状況等を考慮のうえで調査地点を設定し、「水質汚濁に係る環境基準」（環境庁）に定める測定方法に準拠して現地調査を実施しております。そのうえで、工事及び鉄道施設の供用に伴う公共用水域への排水に伴う水の濁りについては、準備書第8章に記載のとおり排水の適切な処理、工事排水の監視等、配慮事項を明らかにすることにより定性的に予測しております。

事業にあたっては、環境保全措置を確実に実施し、影響の低減に努めてまいります。

また、鉄道施設の供用に係る公共用水域への排水に伴う水の汚れについては、現地調査結果を踏まえて定量的な予測を行い、環境基準との整合が図られていると評価しております。今後、神奈川県条例第52号（昭和46年）の水質汚濁防止法に基づく上乘せ排水基準等の関係自治体で定められた排水基準に則り、鉄道施設からの排水の適切な処理等の環境保全措置を講じ、さらに影響の低減を図ってまいります。

工事期間中、供用後とも下水道の利用が可能な地域においては、下水道へ排水することで、公共用水域への影響を回避又は低減できるものと考えています。下水は、必要に応じて各自治体で定められた排水基準を満たすように処理を行います。具体的な方法は、今後、関係機関と協議のうえ、適切に決定します。

排水の処理方法や監視等の詳細については、今後、工事計画等を具体化する中で、適切に管理されるよう検討していきます。

自然由来の重金属等は、準備書第8章「8-2-3 地下水の水質及び水位」及び「8-3-3 土壌汚染」に記載の通り、一部において、環境基準を超える土壌及び地下水が確認されており、掘削による排水が自然由来の重金属に汚染されている可能性があります。排水先の公共用水域および下水における法令に基づく排水基準等を踏まえ、必要に応じて排水処理施設を設け、適切に処理を行う計画としております。

土壌汚染については、「生活環境（土壌環境・その他：土壌汚染）」の項に事業者の見解を記載しています。

意見の概要

生活環境（水環境：地下水）（1/3）

- 山梨リニア実験線の延伸工事の山岳トンネル掘削現場3カ所の周辺集落の地下水が枯渇した事実がある。JR東海もこれを認め、地下水を生活用水に使っていた集落の各戸に公共上水道をつなぎ、各戸に補償金を支払ったと聞く。準備書説明会でJR東海は「山岳トンネルと都市部のシールドトンネルでは工法が違う」と答えたが、もし地下水が枯れる事態が起きたらどのような対策をとるのか。
- 「工事施工ヤードの視認性は低く」云々と予測しているようだが、地下深くのことだからみえないが、何が起きているか非常に不安である。多摩川の氾濫原でもあり伏流水や地下水位の問題などどんな影響が出るかもわからない。
- 川崎市長の意見書では、川崎市の特性に合わせた環境調査をすべきと書かれている。等々力非常口地域一帯については、昔は川が無数に流れていたのだから、どこを掘っても地下水の問題がある。トンネルや立坑（非常口）の位置がやっと確定したのだから、地域の特性に合わせた調査項目を定め、しっかりとした調査をすべきである。
- 地下水の低下は単なる3次元浸透流解析で明確に予測して問題ないとしているが、最近の東京電力福島原発の汚染地下水の対策が難航しているように、地下水の流れを把握することは不可能である。地下水が低下すると生態系への影響や周辺井戸水が枯れる問題など、環境悪化は計り知れない。水道が断水した場合は、近隣の井戸水が重要な役割を果たすと考えている。立坑やシールド工事によって地下水が枯れると、住民の命に係わる重大な問題となる。このような事態にどのような対策を考えているのか不明である。
- 立坑やトンネル工事によって地下水の枯渇などの事態が発生した場合、どのような補償を考えているのか。
- 川崎市内の工事箇所の水位は比較的高位であり、大深度トンネル工事では地下水への影響はないとされている。しかし、地下水の調査地点が限られており、結論の根拠になっているのは3次元予測シミュレーションによるものにすぎない。立坑やトンネル工事で地下水が噴き出した場合、どのような対策を取るかが示されていない。山梨リニア実験線では、工事による地下水の枯渇という事態が多発したと聞いている。
- 各地のトンネル工事、リニア実験線において地下水の枯渇が発生している。立坑工事やトンネル工事に着手する前に工事計画設計のためどのような調査を行うのか。工事中や工事後にもどのような調査を行うのか。その調査箇所や調査期間を明らかにすべきではないか。
- トンネル工事による地下水の影響は小さいと予測されると言っているが、調査地点も少なすぎるし、予測結果をそのまま受け入れることはできない。工事により、地下水が噴き出して地上住民の土地地盤に影響が出たり、逆に地下水が枯渇したりした場合、どのような対策を考えているのか。地下水が枯渇した場合や、市有地地下で地下水問題が起きた場合、なんらかの対処をするのか。

意見の概要

生活環境（水環境：地下水）（2/3）

- 工事に伴う地下水の挙動など予測を公開すべきである。川崎市の東を流れる多摩川は、自然の変化に富み、市民の営みに大きい影響を与えて来た。多摩川が何度も流れを変え、伏流水の多い地域である。此処で多摩川が洪水等で決壊すれば6メートルも水没する予測もある。JR東海は、等々力のENEOS野球場に深さ100メートルの立坑を掘る予定だが、その開削工事によって地下水が噴出し周囲にあふれる恐れ、或いは地下水脈を分断する可能性もある。このたびの環境影響評価での、簡単なボーリング調査(立坑予定地周辺3か所)と3次元伏流水解析という机上のデータで、地下水の実態が把握できたとは考えられない。地下水の噴出は無いのか。地下水脈の分断は無いのか等、周辺住民がわかるように具体的な測定データを挙げ、その評価について説明を尽くすべきである。そして万が一、地下水の噴出や地上への影響が出た場合は充分の対処策があつて然るべきである。
- 川崎市内では、5か所に立坑を設けて工事を進めるとしているが、これらの工事拠点周辺地域は13年間の長い間、騒音、交通混雑、大気汚染、工事排水による河川の汚染、地下水位の低下などで住環境は一変し、環境が悪化する。地下工事では、地下水位を下げる必要がある。立坑の工事では、RC地中連続壁工法を採用するとしているが、この工法では漏水を完全に止めることは不可能である。40m以上もの深さの工事では、私の経験からも、工事中はどのような対策を講じても漏水を防ぐことは出来ない。従って今回計画されている立坑では、工事中も完成後も漏水があるので、常に排水し続けなければならない。この排水を一体どこへ流すのか、その水量はどれくらいあるのか？また、泥水式シールド工事で発生する泥水は処理して排水するとしているが、排水の質も分からない水をどのような処理方法で、どこへ流すのか不明である。

意見の概要

生活環境（水環境：地下水）（3/3）

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（水環境：地下水）（1/3）

調査は地下水の水質及び水位について行い、そのうち水質については、水温、透視度、電気伝導率、自然由来の重金属等、地下水の酸性化を調査項目としました。調査地域については、工事及び鉄道施設の存在に係る地下水の水質及び水位への影響が認められる地域とし、文献調査により、既存の井戸、湧水等の分布状況及び測定結果等の文献、資料を整理するとともに、関係自治体等へのヒアリングを実施しました。また、住居等の分布状況並びに利用状況を考慮し、地下水の水質及び水位の現況を適切に把握できる地点として、当社が設置した観測井と、既存の井戸及び湧水において、現地調査を行いました。

鉄道施設の工事及び存在に係る水質への影響については、地下水の水質、地盤、施工位置及び施工方法を勘案して、定性的に予測しています。

等々力の非常口（都市部）周辺と一部のトンネルにおいては、工事及び存在による水位への影響について、実績のある有限要素法による三次元浸透流解析を用いて、定量的に予測しています。地層及びその入力物性値については文献調査及び地質調査より設定しました。水理条件のモデル化は地下水水位を調査結果に基づいて設定するとともに、既存資料や現況調査結果をもとに解析境界上の水位を境界条件として設定して行いました。降雨条件は、解析領域周辺で観測された最近 10 年間の気象データから算出した有効雨量を基に設定しています。構造物は概略の形状を設定しモデル化しています。予測手法や予測条件の詳細については、準備書資料編に記載しています。

等々力の非常口（都市部）の地下水水位の変動量は、浅層地下水において -0.070m から $+0.072\text{m}$ 、深層地下水においては -0.065m から $+0.060\text{m}$ と予測され、非常口（都市部）周辺の水位の変化量はごく限られた範囲に収まっています。このことから、地下水の水位への影響は、小さいと予測しています。その他の地域の非常口（都市部）及び一部のトンネルについても、同構造であり、また、地層も概ね同じであることから、地下水の水位への影響は三次元浸透流解析により予測された地域の非常口（都市部）及び一部のトンネルと同様に小さいと予測します。

これらの結果から、非常口（都市部）及び都市トンネルの工事及び存在に伴う地下水の水位への影響は、小さいと予測していますが、念のため、他の事業の実施例を参考に、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。

調査にあたっては住居等の分布状況並びに利用状況を考慮し、地下水の水質及び水位の現況を適切に把握できる地点として、当社が設置した観測井と、既存の井戸等を設定し、それらの調査地点は、準備書第 8 章の 8-2-3-9 から 8-2-3-14 ページに記載しています。また、調査結果は、準備書第 8 章の 8-2-3-18 から 8-2-3-20 ページ及び 8-2-3-22 から 8-2-3-23 ページに記載しています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（水環境：地下水）（2/3）

非常口（都市部）の工事及び存在に伴う地下水への影響は、止水性の高い地中連続壁を設けること等から、地下水への影響は小さいと予測します。また、川崎市内の大深度地下のトンネルについては、水密工法であるシールド工法で施工するため、地下水への影響はないものと考えています。

都市トンネルの工事にあたっては、事前に綿密に調査した上で計画を具体化し、多摩川の堤防についても河川管理者と協議を行った上で、その内容や現場の条件などに最もふさわしい構造形式、設備仕様、施工方法など設計を進めています。

排水については、「生活環境（水環境：水質）」の項に事業者の見解を記載しています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（水環境：地下水）（3/3）

意見の概要

生活環境（水環境：水資源）（1/1）

- リニア新幹線工事で、甲府市から飯田市に抜ける途中、南アルプスの山腹を貫く延長 25km の長大トンネルが掘られる。工事により大量の発生土があり、それを運ぶための道路がつくられ、大量のダンプカーが走り回る。「リニア新幹線は白神山地と並ぶ日本最大の自然に対する最大の破壊行為である」（作家＝本多勝一氏）。さらに、山梨リニア実験線ではその延伸工事で地下水が枯渇し、JR 東海が認めているだけで地下水を生活用水と利用している 3 集落で地下水が枯れ、市の上水道をつなぐという緊急事態も起きている。日本は地上も地下も豊富な水に恵まれている。水は自然の一部である。トンネル建設の専門家は「トンネル工事の最大の敵は地下水だ」と言う。こうした技術者の思い上がった姿勢がリニア計画のそこかしこに感じられる。
- 大深度地下にトンネル、および管理施設を造るにあたり水脈は本当に 100%安全無事なのか。山梨リニア実験線による地下水枯渇の例をあげるまでもなく、事前の環境影響調査では知り得ない事項があるはずである。現在、川崎市には災害用の井戸があるが、その井戸への影響は皆無であるか。
- トンネル工事によって水系が変わることはよく知られている。宮前美しの森は池により美しい景観、起伏にとんだ歩道が築かれ、市民に親しまれ、子どもたちのかっこうの遊び場になっている。水が大切な要素になっている。また、水沢の湧水は市民グループが観察を続け、さらに市民の憩いの場になるよう活用が考えられていた。JR 東海は宮前美しの森と水沢を調査地点とした。その調査の内容を全て公開してほしい。工事に当たって、どのような配慮がなされているのか、今後どのように調査を続けるかも明確にしてほしい。
- 水資源の保護のための環境保全対策が不十分、あるいは、明確になっていない。相模原市内の橋梁工事、非常口工事等による水位や水質汚濁などの影響について明確な評価、記載がない。道志川水源は、神奈川県全体の水源地として非常に重要な地域であり、特に川崎市民にとっては上流に防災林がないため、直接的に影響を及ぼす。事前に、調査を行ったとあるが、広域影響に対する予測および評価の具体的データを公表してほしい。
- リニア新幹線工事で、甲府市から飯田市に抜ける途中、南アルプスの山腹を貫く延長 25km の長大トンネルが掘られる。工事により大量の発生土があり、それを運ぶための道路がつくられ、大量のダンプカーが走り回る。これは、氷河期の残存種があったり、高山種の南限になっていたりする日本で最も豊かな生態系に対する大変な破壊行為である。さらに、山梨リニア実験線では地下水が枯渇し、JR 東海が認めているだけでも 3 集落で地下水が枯れ、市の上水道をつなぐという緊急事態も起きている。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（水環境：水資源）（1/3）

調査としては、文献調査により、飲料用、農業用、水産用、工業用等の水資源の利用状況について文献、資料等を収集するとともに、関係自治体等へのヒアリングを実施しました。調査地域については、工事及び鉄道施設の存在に係る水資源への影響が認められる地域とし、地下水における予測検討範囲を基本に設定しました。調査結果については、準備書第8章に示しています。飲料用水については、事業者、水源の所在地、水源区分、施設の能力等を調査しました。農業用水については、取水場、水源区分、取水期間等を調査しました。水産用水については、漁業の種類、魚種、漁業権者、漁場となる主な河川、漁業時期等を調査しました。工業用水については、水源所在地、水源区分、配水場、施設能力等を調査しました。その他、湧水の所在地や、温泉の所在地等について調査しました。

予測については、鉄道施設の工事及び存在に係る地下水の水質、水位及び地表水への影響を把握し、環境保全措置を明らかにすることにより、定性的に実施しています。

神奈川県駅及び一部のトンネル（都市部）と非常口（都市部）においては、工事及び存在による地下水の水位への影響について、実績のある有限要素法による三次元浸透流解析を用いて、定量的に予測を行っています。地層及びその入力物性値については文献調査及び地質調査より設定しました。水理条件のモデル化は地下水位を調査結果に基づいて設定するとともに、既存資料や現況調査結果をもとに解析境界上の水位を境界条件として設定して行いました。降雨条件は、解析領域周辺で観測された最近10年間の気象データから算出した有効雨量を基に設定しています。構造物は概略の形状を設定しモデル化しています。予測手法や予測条件の詳細については、資料編に記載しています。

その他のトンネル（都市部）及び非常口（都市部）の工事及び存在による影響については、一部で実施した三次元浸透流解析の結果を踏まえ、既存事例や帯水層の状況から予測を行いました。

その結果、既存の井戸や用水等の水資源への影響は小さいと予測しました。

相模原の上流域については、神奈川県全体の水源として非常に重要な地域であることを確認しており、準備書において予測・評価しております。山岳部における非常口を含めたトンネルの工事及び存在による水位への影響については、過去から実績のある高橋の水文学的手法により、トンネル内に地下水が流入する可能性のある範囲を予測検討範囲として設定し、地質の状況、地盤の透水係数、地下水の水質や電気伝導率に関する現地調査結果などから水文地質的検討を行い、定性的手法により予測を行いました。

その結果、水資源への影響は小さいと予測しました。更に、環境保全措置としては適切な工法を選定することにより、実行可能な範囲内で環境影響を回避又は低減できるものと評価しました。

なお、山梨リニア実験線におきましては破碎帯等の一部においては水位が減少する可能性があると予測しており、工事にあたっては継続的に監視を行っていましたが、一部の地区で減水等の兆候が認められたことから、応急対策を実施しております。トンネル工事完了後の現在も地元のご協力も頂きながら調査を進めており、影響の出ている箇所については恒久対策について協議を進めております。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（水環境：水資源）（2/3）

非常口（都市部）の工事及び存在に伴う地下水の水位への影響は、止水性の高い地中連続壁を設けること等から、地下水への影響は小さいと予測します。なお、川崎市内の大深度地下のトンネルについては、水密工法であるシールド工法で施工するため、地下水への影響はないものと考えていますが、念のため、他の事業の実施例を参考に、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。

水資源の調査は準備書第 8 章の 8-2-4-1 ページに記載したとおり、準備書第 8 章「8-2-3 地下水の水質及び水位」で示した予測検討範囲を基本とし、「川崎の上下水道 2011 事業概要」等により文献調査を実施しました。飲料用水に関する調査結果は、準備書第 8 章の 8-2-4-2 ページに記載しています。

計画路線近傍に存在する主な湧水等の状況の調査については、「湧水保全ポータルサイト」（環境省ホームページ）及び川崎市へのヒアリングにて調査を行い、たちばなふれあいの森湧水地及び水沢特別緑地保全地区を確認しております。主な湧水等の状況を準備書第 8 章の 8-2-4-23 ページに記載しております。工事の実施にあたっては、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避または低減するための環境保全措置を実施します。

南アルプス地区については河川の流量及び井戸の水位への影響について水収支解析を実施いたしました。その結果、現況の流量（解析）と比較し河川流量に影響があると予測いたしました。

影響の予測には不確実性があることから環境影響評価法に基づく事後調査を実施する予定です。トンネル工事に際しては、河川流量、井戸水位観測、水質調査等の水文調査を行うなど、継続的に監視し、実際に減水等の兆候が認められた場合には、権利者様とお話し合いのうえ対策を実施いたします。

地下水については、「生活環境（水環境：地下水）」の項に、水質については、「生活環境（水環境：水質）」の項に、生態系については、「自然環境（生態系）」の項に事業者の見解を記載しています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（水環境：水資源）(3/3)

意見の概要

生活環境（土壌環境・その他：地盤沈下）（1/3）

- 新幹線掘削による工事により、一般市民住宅が地盤沈下する恐れがある。川崎市には地盤が弱いところもあり、工事に対する安全性は確保されていない。
- どれほど頑丈に作られたトンネルでも日々衝撃にさらされ、将来崩壊するようなことがあれば、地盤沈下にもつながり補償もしてもらえない地上の住民はどうしたら良いのか？国家的プロジェクトであるという名のもとに住民を無視する形でルートを決めて強制的に計画を押し進めることには断固反対する。
- 川崎市高津区と中原区を流れる矢上川の雨水対策を目的とした江川雨水貯留管整備工事現場（川崎市中原区下新城1丁目）で、平成22年2月14日午後10時半ごろ、シールドトンネル（内径2m）の到達立坑築造箇所から突発的に出水し、新城小学校を含む工事ヤードが最大8.5センチ地盤沈下した。また、新城小の校舎に亀裂が入り補修が必要となった。学識経験者の調査で「このような現象は察知することは困難だった」というが、こうした知見が準備書には全く生かされていない。
- 非常口が出来る等々力周辺は、液状化も想定されており、周辺の地盤はとても緩い。今までにもマンション建設や下水工事等で多くの被害が出ている。等々力の非常口近くには住宅が密集しているところがあるため、住宅への被害想定と対策を明らかにしてほしい。
- 川崎市内は大深度トンネルとはいえ、地上の地盤・地質の影響がないと言える根拠が分からない。JR東海は「大深度より浅い山梨県の実験線で影響がなかった。」と説明されているが、山梨県と川崎市の地盤・地質は同じなのか。せめて、大深度の深さで実証実験をすべきではないか。大深度トンネルにより、川崎市内の地盤・地質が変わることはないのか。地盤沈下の心配は絶対にないのか。工事後に地盤沈下が起きたとしても、「それがリニア工事によるもの」と証明するのは難しい。JR東海は補償してくれるのか。工事により、大規模な地盤沈下が起きれば行政管轄の水道や下水にも影響が出るはずだが、川崎市としてはどのように考えているのか。
- 工事中・供用時に大深度トンネル上部への影響がないことを確認するため、大深度ルート上での地質調査をしてほしい。（候補地王禅寺西4-5にある王禅寺北第6公園）
- 市内の地盤沈下事例を全く考慮していない。平成22年2月14日午後10時半ごろ、川崎市高津区と中原区を流れる矢上川の雨水対策を目的とした「江川雨水貯留管整備工事現場（川崎市中原区下新城1丁目）」で、シールドトンネル（内径2m）の到達立坑築造箇所から突発的に出水があった。至近の新城小学校を含む工事ヤードは、最大8.5センチ地盤が沈下した。また、新城小学校の校舎には亀裂が入り補修が必要となった。実例としてこうした地盤沈下があったにも関わらず、JRの「準備書」にはこの事例と知見に接した跡が見られず、地下水環境への考慮が全くなされていない。真摯に過去の事例を分析し、これにJR東海が培って来たあり余る土木工事の経験からの知見を加えるなら、然るべき科学的な予測を立てる事はそれほど困難な筈がない事から、地下水に対する評価のやり直しを求める。
- 説明会において、王禅寺地区の地下水が豊富ということであったが、リニア実験場の枯渇している現状から、あらゆる場所で陥没する事態が発生する。責任はないといいきれぬのか。
- 地下水の水位等調査されたとのことだが、中原区の新城一帯は開発工事や下水工事で陥没事故を幾度となく起こしている地区である。

意見の概要

生活環境（土壌環境・その他：地盤沈下）（2/3）

- 大深度地下のトンネルの真上及びその近傍に数十年来、或いは新しく参入した住民の家屋又はマンションが直下型・非直下型の震源に対し、中原区新城一帯が幾度となく陥没事故を起こしていることや、川崎市の地層が多摩川の上流から運ばれた泥土層とされていることは、どのような影響をもたらすかしらべてほしい。
- 火山地帯の近くを通ること、トンネル掘削による地盤の沈下などが心配である。

意見の概要

生活環境（土壌環境・その他：地盤沈下）（3/3）

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（土壌環境・その他：地盤沈下）（1/1）

地盤沈下については、水準測量結果等の文献調査や関係自治体等へのヒアリングにより、発生状況を把握しました。

都市部のトンネル区間は、準備書第8章「8-2-3 地下水の水質及び水位」に記載したとおり、シールド工法及び止水性の高い山留め工法等の実績のある適切な工法の採用により、トンネル内漏水の発生を抑えることで、地下水の水位への影響の低減が可能であり、地盤沈下はないものと考えています。また、土被りが小さい、地山の地盤条件が良くない等、特別な対応が必要な場合には補助工法等を状況に応じて慎重に検討した上で適切に採用することで、地盤の安定を確保します。また、トンネルの存在による影響について、準備書第8章「8-2-3 地下水の水質および水位」に記載のとおり地下水の水位の影響はほとんどないと予測しており、地盤沈下はないと予測しています。

また、工事の実施にあたっては、工事の施工中に地下水の水位の観測を行い、必要に応じて地盤沈下を監視することで、地盤沈下が周辺環境に影響を与える前に対策の実施をして、その影響を低減します。

液状化は地表付近の水を多く含んだ砂質地盤が、地震等の強い振動により地盤が液状化する現象であり、大深度トンネル工事等により発生するものではありません。また、川崎市が発行する「川崎市直下の地震の液状化危険度分布」によると等々力周辺は液状化危険度が極めて低いと示されております。

江川1号雨水幹線その3工事で発生した地盤沈下（平成22年2月24日）については市の報告書より内容を把握しています。

当社の都市トンネルの工事にあたっては、地質調査等、事前に綿密に調査した上で計画を具体化し、過去の地盤沈下事例も考慮した上で、現場の条件などに最もふさわしい構造形式、設備仕様、施工方法など設計を進めています。また、施工段階においても、これまでの工事を通じて蓄積してきた施工管理能力を発揮する一方で、確かな技術と施工能力、施工実績を持った会社により、安全・確実に工事を完遂します。また、完成後は、適切に検査・修繕等の維持管理を行い、安全を確保してまいります。

意見の概要

生活環境（土壌環境・その他：土壌汚染）（1/1）

- 川崎市宮前区のマンション建設による切り土から有害物質が見つかり、途中まで作られていた建築物を壊して改良工事が行われたこともある。位置が確定した後、立坑（非常口）建設用地の土壌調査をしたのか。また、工事中の土壌に含まれる有害物質の検査はどのようにするのか。
- 工事ヤード用地の選定にあたって、土壌汚染についてどのような調査を行ったのか。宮前区のマンション工事では、建てはじめてから土壌汚染が見つかり、一旦建設中の建物を壊して土壌を改良し、工事をやり直したケースがあった。
- 土壌汚染の評価が充分でなく、対策がおろそかである。工事に伴う化学物質の除去とは、具体的にどのように処理するのか「準備書」では何も明確になっていない。また、中原区のルート上、工場敷地内には有害物質に汚染された土壌が除去されないまま大量に残されている。これについてはトンネル工事による影響がないのか、住民としては心配である。JR東海はこの点につき、納得の行く説明をつくすべきである。
- 東濃地域にあるウラン鉱山は必ず避けられるのか？トンネル掘削で、東濃地域にある広大なウラン鉱床の土砂が搬出されて、住民も作業員も被曝する。ウランを含んだ発生土をどうするのかという問題もある。ウラン鉱山に近接する今の中央新幹線のルートは中止すべきである。
- 南アルプスに長大なトンネルを掘る計画だが、その残土の処理をどのように行うのか明確でない。トンネルの残土に重金属（銅、鉄、クロム）などが含まれると予想される。これらの環境汚染物質を長期間にわたって厳重に管理する必要がある。そのためには、残土の処理場は少なくとも遮水壁によって周囲への漏水のないようにする必要がある。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（土壌環境・その他：土壌汚染）（1/3）

調査は、選定した環境影響評価項目の現況把握及び予測・評価に必要な情報を把握することを目的として実施しています。まず文献調査により、土壌汚染に関する文献、資料を収集するとともに、関係自治体等へのヒアリングや、自然由来の重金属等に関する現地調査を実施しました。文献調査やヒアリングでは土壌汚染対策法に基づく形質変更時要届出区域や要措置区域の指定、措置の指示又は実施の有無、鉱山に関する記録等を確認しました。現地調査については環境基準の対象物質のうち、「建設工事における自然由来重金属等含有岩石・土壌への対応マニュアル（暫定版）（平成22年3月、建設工事における自然由来重金属等含有土砂への対応マニュアル検討委員会）」において、自然由来で岩石・土壌中に存在する可能性のある8物質を対象として実施しました。その結果については、準備書第8章に記載しております。

汚染された発生土の搬出による汚染については、施設計画の詳細が確定した後、工事の実施にあたって事前に地歴調査等を実施し、必要に応じて土壌調査を行うなどして土壌汚染の有無を確認し、工事中に刺激臭、悪臭又は異常な色を呈した土壌や地下水を確認する等、汚染の恐れがある土壌に遭遇した場合は、有害物質の有無や汚染状況を確認いたします。また、必要に応じて工事前に自然由来の重金属等の溶出特性等に関する調査を実施するとともに、工事中には発生土に含まれる重金属等の調査を定期的に行い、適切な現場管理を行うとともに、関連法令等に基づき処理、処分することから、影響はないものと予測し、実行可能な範囲内で回避又は低減されているものと評価しています。

なお、川崎市内の対象事業実施区域およびその周囲の土壌汚染の状況（平成25年6月現在）は、準備書第8章「8-3-3 土壌汚染」に記載したとおりです。

東濃地域のウラン鉱床については、独立行政法人日本原子力研究開発機構（旧動燃）からの資料収集やヒアリングを行い、蓄積状況や分布状況を把握しました。東濃地域のウラン鉱床は、主としておわん形に窪んだ花崗岩地形があり、かつその上部に堆積した瑞浪層群のうち有機物を多く含む土岐夾炭累層との境界部分に蓄積することがわかっています。また、旧動燃は、約1,400本のボーリング調査を行い、ウラン濃度を確認し、ウラン鉱床の位置を把握しています。中央新幹線の計画路線はウラン鉱床を回避していることから、ウランに関する問題は生じないと考えております。なおウラン鉱床に比較的近い地域での掘削工事に際しては、必要に応じて線量計などにより掘削土の状況を把握し、万一、放射線量が高い掘削土が確認された場合には、法令等を参考に適切に対処します。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（土壌環境・その他：土壌汚染）（2/3）

南アルプスにおいて、工事に伴い発生する廃棄物については、発生地域ごとに建設発生土及び建設廃棄物の種類ごとの発生量を定量的に把握しております。そのうえで、これらの再利用及び処理、処分の方法を整理することで状況を予測し、その結果を中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書【山梨県】及び中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書【静岡県】、中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書【長野県】の各第8章に記載しております。事業の実施にあたっては、発生土をできる限り再利用するなど、事業者により実行可能な範囲内で、再利用及び再資源化を図ります。再利用及び再資源化できない場合は、関係法令を遵守し適正に処理、処分いたします。基準に適合しない土壌が発見された場合には、関係法令等を遵守し適切に処理、処分いたします。

発生土置き場等については、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場合は、準備書においては、一般的な発生土置き場の工事や規模を想定し、当該準備書の第9章において必要な環境保全措置を位置付けた上で、その効果を準備書の第10章に示す事後調査により確認することとしております。今後、計画を具体的に検討していく中で、場所に応じた環境保全措置を事業者で選定し、関係する自治体も含め地元にお示しした上で、事後調査によりその効果を確認してまいります。発生土置き場等については、安全を確保のうえで具体的な計画を進めてまいります。

なお、公共事業等で有効に活用して頂くための情報提供や発生土置き場等は、各県を窓口として調整させていただきたいと考えています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（土壌環境・その他：土壌汚染）（3/3）

意見の概要

生活環境（土壌環境・その他：文化財）（1/1）

- 川崎市北部市場周辺の地下には、多くの文化財が埋蔵されている。今まで大深度で文化財埋蔵調査が行われてきたことがない。大深度における文化財埋蔵調査をすべきである。シールド工法で突き進むのは開削工法と違い、文化財を発見し、保存することができない。だからこそ事前の調査を行うべきである。
- 準備書には改変される可能性がある埋蔵文化財包蔵地として 16 箇所が示されているが、計画施設に大深度トンネルが含まれていないのはなぜか。相模川流域の河岸段丘、川崎市宮前区水沢付近など、地下 20～40m の地層には、未知の歴史的埋蔵文化財が眠っている可能性が十分ある。シールド工法によりそれらを破壊してしまうおそれは無いのか。
- 事前に埋蔵文化財を見つける方法と、また見つかった場合の対処方法を明示すべきである。
- 川崎市宮前区付近では貝塚や縦穴住居など埋蔵文化財が地下にある可能性が高いと聞く。その他にも工事中に文化財が発見される可能性はあると思うが、トンネル工事により未発見の川崎市の歴史文化遺産が破壊される可能性をどのように考えているか。
- 説明会では「地下 40m 以深だから文化財は埋まっていないだろう」と答弁されたと思うが、この辺りは、過去富士山の噴火による火山灰が降り積もったことが知られており、貴重な文化財が眠っているかもしれない。シールド工法でトンネルを掘るとき、どのように文化財を見つけ、保護するのか。
- 地下の大深度部分の掘削での埋蔵文化財調査はしたか。シールド工法で掘り進むと、埋蔵物の発見等は出来ず無かったことになるのではないか。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（土壌環境・その他：文化財）（1/1）

文化財については、第3章に記載の通り、路線選定においてできる限り影響を小さくするよう計画を行っております。

環境影響評価にあたっては、文献調査及びヒアリングにより、法令等で指定、登録または定められた有形文化財（建造物）、有形民俗文化財（家屋等）、史跡、名勝、天然記念物及び伝統的建造物群保存地区並びに国及び地方公共団体により周知されている埋蔵文化財包蔵地の分布状況を確認しました。

予測については、鉄道施設の存在に係る土地の改変の可能性がある範囲と調査により把握した文化財の分布状況の重ね合わせにより、文化財が消失又は改変する範囲を把握し、文化財への影響を定性的に予測しました。その結果、神奈川県内において、鉄道施設の存在に係る土地の改変の可能性がある区域には、1箇所の指定等文化財及び16箇所の埋蔵文化財包蔵地が存在します。そのうち、川崎市内においては、6箇所の埋蔵文化財包蔵地が存在します。1箇所の指定等文化財（小倉宮原の徳本念仏塔）については、工事の着手前に関係機関と協議のうえ、移設等取扱いを適切に決定します。事業の重要性をご理解いただきご協力をお願いいたします。また、16箇所の埋蔵文化財包蔵地については、必要に応じて文化財保護法等の関係法令に基づき関係機関への手続き、適切な措置を講じます。

また、新たに文化財・遺跡を発見したときは、法令に基づき適切な対応を行います。

今後、施設計画を詳細に検討していく過程で、関係機関と適切に協議をしながら進めてまいります。

埋蔵文化財とは、土地に埋蔵されている文化財（主に遺跡といわれている場所）のことで、古い時代に建てられた建物、工作物や歴史的イベントがあったためになんらかの痕跡や過去の人間の営みの跡が埋蔵されたものです。埋蔵文化財のうち日本において最も古いものは、金取遺跡（9～8万年前）の中期旧石器、砂原遺跡（約12万年前）の前期旧石器などといわれています。これらの旧石器遺跡は、ほぼ全てが酸性土壌の火山灰（ローム）層に含まれています。川崎市における中央新幹線の大深度地下トンネルは埋蔵文化財が包蔵されている可能性の高いローム層より古い時代の海成堆積層の上総層群とよばれる地層やさらに古い時代の地層の中を掘削する予定です。したがって、大深度地下トンネル工事において埋蔵文化財が発見される可能性は極めて低いものと考えています。しかし、工事の実施にあたっては川崎市の教育委員会に事前の届出等（文化財保護法93・94条）をするとともに、神奈川県文化遺産課等の関係諸機関とも協議し、定めた取扱い方法に従って手続きを行った後に工事着工します。また新たに文化財・遺跡を発見した場合にも届出等を行い（同法96・97条）、必要な対応を行います。

相模川流域の河岸段丘においても同様の対応を行います。

意見の概要

生活環境（土壌環境・その他：磁界）（1/3）

- 非常口は、電車が走る時は換気口のようなものが閉じるとの事だが、非常口は常にトンネル内の空気が循環している訳であるから、電磁波の空気が地上に排出される。地下 40 メートルは安全との事だが、非常口の付近は安全なのか。
- ペースメーカーを装着しており、電磁波等の影響が心配である。
- 「磁界の人体・生活環境への悪影響に関する説明は極めて小さく影響ありません」と説明していたが、トンネル直下の地上部宅地居住者は、数十年といった長期的に影響を受けることになる。微々たる数値であっても数十年という期間にわたって健康調査した結果で云えることなのか、それとも何年後に被害者続出して社会問題化していくのか、現時点では不確実である。放射能被曝同様、問題発生後の対応では被害甚大となってしまう。よって事前の入念な検討が必要であり、リニア活用が新技術であるかぎり、新技術に対応した内容項目にて将来の環境影響を慎重に吟味すべきものとする。
- 列車に乗るのに磁気シールドの蛇腹状の筒の中を通らないと乗車できず、おまけに、自分が乗る列車の車体も見ることができない。一体どんな人が利用するのか？人体や周辺環境への影響は長期にわたる。放射能被曝と同様の健康被害が懸念されるものであり、検証が必要である。
- 強力な磁界を発生する土管鉄道は止めて欲しい。住民は日常的に浴び続けることになり、影響ないとは言えないのではないかと。電磁波の強度データは山梨リニア実験線で得ているはずだが、何故公表しないのか。
- 磁気的車内外に発する人体や動植物への影響はないという根拠と山梨の実験走行データを情報開示すべきである。
- 我が家の上には高圧線が通っており、上下から電磁波をあびたらどんな影響が出るのか。また近くに川崎地下鉄が通ることが決まっているが、影響はないか。
- 強力な電磁波が発生すると聞いているが、付近の市民病院、企業などに電磁波障害を起さないか。日本は地震の多い国であり、原発で問題視されている活断層による大被害が発生しないものか。
- 超電導磁石から出る強力な磁力線のシールド状態が非常事態の想定外の事により壊れた時の磁力線はどうなるか。直下型地震が近い将来予想される昨今想定外の事態を想定して計画はたてられているのか。電磁波など地上への影響に対してどのような対策をたてているのか。
- 説明会では、多くの人から電磁波の安全性について質問がでた。周波数は 6 ヘルツなので、ICNIRP のガイドラインを見れば、安全な領域であることが分かる、という説明があった。1 つの台車に 8 個の磁石、2 列になっているとすれば 4 個の磁石が波をつくることになり、周波数は 48、ないしは 24 になるのではないかと。周波数が高くなれば安全領域は急激に狭くなる。明確な答えを要求する。
- JR 東海が山梨リニア実験線で測定し公表した電磁波の値は、側壁から 6m 離れた地点とフードから 8m 離れた地点のものである。側壁で測った数値を明らかにしないのはなぜか？それがリニアの基本的な数値になるはずである。乗客はリニアへ乗降の際その電磁波をあびることになるだろうし、事故が起こってリニアから脱出した場合も乗客・乗務員はその電磁波を浴びてしまう。また、トンネルの上に住む住民にとっても安全性を判断する基本数値になると思う。側壁の地点での実測値を公表することを要求する。

意見の概要

生活環境（土壌環境・その他：磁界）（2/3）

- 説明会では参加者から電磁波について何度も質問が出たが、乗客はシールドされているから心配ないというJR東海の解答であった。シールドの素材、形態、重さについて、明記してほしい。客席と渡部分、各々を明確に記してほしい。
- 奇形児の出産は電磁波によるものと断定されるケースが幾例もあるので、反対である。
- 電磁波は人間の遺伝子を破壊し、人間の滅亡に繋がるので反対である。
- 地下深く走り、シールドしているので住民への電磁波の影響はないと予測しているが、電磁波が立坑から漏れる可能性はないのか。「100%ない」と断言できないのであれば、立坑は人里離れた場所に設置してもらいたい。
- リニアを動かすには膨大な電力を使用することだが、電磁波の影響に対する認識などヨーロッパ諸国に比べても日本は甘いと思われる。影響が解明されるまでリニア新幹線計画は凍結すべきと考える。
- 周波数 12Hz 以上の磁界が表示していない。リニア車両の各所での磁界の実測値も示されていない。山梨リニア実験線でも同様の測定をしていないはずは無い。貴社の解説には、浮上案内コイル・推進コイルは超電導磁石による磁界に比べて非常に小さい。としているが、人体への影響が問題なのだから、すべて開示してほしい。民間にはトランスラピット(上海リニア)の常電導方式の磁界は公表されており、300Hz までの周波数の変動磁界が車両の数値で示されている。山梨リニア実験線でも同様の測定をしていないはずは無い。その理由は東海旅客鉄道(株)の採用している超電導方式リニアは磁界強度が遥かに強力で、人体への影響に関わることであるからだろう。当該貴社の解説によれば「超電導磁石が連続して通過する場合、超電導磁石が近づく毎に磁界の強さは強弱を繰り返す。① 時速 500km での 1 車両(16 両編成の場合)の通過時間は約 3 秒間② 時速 500km で通過時には 1 秒間に台車が約 6 回通過することになり、周波数は 6Hz になる。と強調している。但し推進コイルは図上で両側にそれぞれ 4 組計 8 組設置されていることを開示している。重なり合った位相の集合は波数とされるが $[(4 \times 8) \times \alpha i, j, k]$ に相当する波数のエネルギーが放出される。更に貴社の解説には③ 浮上案内コイル・推進コイルは超電導磁石による磁界に比べて非常に小さい。としていますが、人体への影響が問題なのだから、すべて開示してほしい。前述の②項に付いても 1 秒当たり 6 回の通過を 6Hz として実際より周波数を減らし ICNIRP のガイドラインで有利にしたとすれば「データの隠蔽」と言わざるを得ない。

意見の概要

生活環境（土壌環境・その他：磁界）（3/3）

- 高圧線等の電力設備の電磁場に付いては 4mG(0.4 μ T)の居住環境で小児白血病が2倍とする報告が日本でも出されており、海外でも同様のレベルの電磁場で同様のリスクが繰り返し報告されていると言う。リニアの磁場はその1万倍にもなる強さだという。私は私の住居のほぼ真下40mを超電導リニアの新幹線の地下トンネルが建設されると知りびっくりした。高津区のルート真上の近所の方々は超電導リニアの事も、その磁力線の影響のことも、ましてや自分の家の真下で磁界の影響が発現するかもしれないということ知らない人ばかりである。宇宙の果てにもない超低温-273℃、電気抵抗ゼロ、巨大電流、巨大磁力、巨大エネルギー等々の夢の技術と言われる技術には恐れ入るばかりで、それを何処まで実現して良いかと言うことである。超電導リニアの真上ないしその近傍の住民は、ガイドライン以下とはいえ磁力の影響ある環境の中で人生の大半を過ごす事になるので、超電導の磁力線被曝による被害者が皆無であることを何よりも優先してほしい。
- 都市部の大深度地下は地上空間よりも磁力に対する磁場の構成は複雑である。高層建築として鉄筋・鉄骨・鉄柱等で地下深く組み込まれている場合には超電導磁石の強力な磁化力によって、それ相応の磁気回路が構成され、内部にいる全員はシールドのない部屋の磁場で被曝する。また、超電導コイルの装置と建造物との間に赤土のような酸化され、鉄分の層が介在してあればより強力な磁場で被曝される。シールドのない所に居る人達はどうか。
- 電磁波が人間の遺伝子を傷つけ、奇形児が生まれる事態になっている。中国の奇形児出産はロシアで生まれる（チェルノブイリ事故）奇形児出産の20%とまでいかななくても10%は超えるとされている。リニアカーは神に対する冒瀆で、人類を滅びさせる。
- 人口は減少しつつあり、この莫大なリニア計画は意味を持たない。今の新幹線で充分である。トンネルが80%の暗やみの中を走るリニアカーは二度と乗ることを望む人はいない。浴びる電磁波は人間の身体に影響を与える奇形児を増やしている。
- 電磁波の人間の身体に影響する研究も十分な成果を出さず、多くの懸念もあるままの導入には疑問である。
- 乗車した場合の電磁波の健康への被害はないのか。
- JR東海は、住民不安解消を目的として個別の敷地直下のトンネル深さを開示すべきと考える。加えて、その深さ(トンネルからの距離)から算出した磁界数値を運行時・非運行時に分けて開示すべきではないか。
- 磁界は住民生活・健康等には悪影響しないとの住民の納得が得られる程度の磁界に関する事故発生時を含めた詳細な実験データや、算出根拠に関する技術的及び健康医学的検討・吟味を求める。
- 磁界の人体や動植物の生態系に与える影響について、数十年間の社内外の試験走行測定データを明らかにさせるべきである。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（土壌環境・その他：磁界）（1/5）

磁界の人体への影響につきましては、世界保健機関 WHO が、長期的影響も調査した上で、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/イクニルプ) (以下、「ICNIRP」という。)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たものです。そして、このガイドラインについては、第三者機関である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も、その妥当性を評価されるとともに、平成 24 年 8 月に普通鉄道や既存新幹線のものと同様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いても、静磁界、変動磁界ともに国の基準として定められている ICNIRP のガイドラインを下回るものとなっています。準備書第 8 章に記載のとおり、真横となる 4m の緩衝帯（用地境界）の端部における変動磁界は 0.19mT となっており、基準値の 1.2mT の 6 分の 1 程度となっております。実測した波形については過去に論文（「Environmental Magnetic Fields in the Yamanashi Test Line」Takashi SASAKAWA 他：QR of RTRI Vol.39, NO.2, Jun. 98）でお示ししております。また、開業後は事業者で測定を行い確認するとともに、沿線の皆様へのお知らせの仕方についても検討してまいります。

また、準備書資料編に記載のとおり、地下を走行する列車から発生する磁界についても、距離の 3 乗に反比例して減衰するため、トンネル直上の地表における磁界は極めて小さくなります。例えば、トンネルの深さが 20m の場合における地表での磁界は 0.0006mT となり、500km/h 走行時の基準値 1.2mT を大幅に下回るものであり、問題がありません。川崎市内においては大深度地下トンネルであるため、さらに磁界の値は小さくなり、全く問題ありません。なお、構造や地上・地下は磁界に影響するものではありません。磁界は距離の 3 乗に反比例して距離減衰する特性を持っており、急激に減衰することから、沿線における精密機器の使用や地下埋設物、地下鉄等への影響は極めて小さいと考えております。

地上側の推進コイルから発生する磁界は、最大で 50Hz 程度の周波数となりますが、その強さは超電導磁石による磁界に比べて 2 桁小さい値であり、かつ隣り合う推進コイル間で磁界を打ち消し合うため、ICNIRP のガイドラインを大きく下回ります。また、推進コイルに接続するケーブルについては、3 本の電線の電流が位相差を持つとともに、電力会社の送電線とは異なり 3 次的に縊り合せており、電流による磁界が打ち消しあうため、地下トンネル地上部では計測不能ほど小さいレベルになります。また、地上側浮上案内コイルには地上側からは一切電力供給をしません。超電導磁石が浮上案内コイルを横切る時の電磁誘導にて浮上力や案内力を発生させています。なお、浮上案内コイルの起磁力（電流の束）は超電導磁石の起磁力よりも 1 桁以上小さいうえに、近接する浮上案内コイル同士で磁界を打ち消しあうため、全く問題になりません。

そのため、準備書では磁界の主な発生源である超電導磁石を対象として、環境影響評価を実施し、その結果を記載しております。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（土壌環境・その他：磁界）（2/5）

沿線については用地幅として構造物端から4mの緩衝帯を確保することから、4mの位置で測定しております。道路との交差箇所についても、高架橋は一定の高さがあるため、高さ方向で離隔が確保できることから基本的にそれより近づくことはないと考えています。異常時の避難においては、安全に超電導磁石を消磁して磁界をなくすことも可能であり、磁界が避難に与える影響は全くありません。

ホームでの磁界及び、対向列車からの影響を含めた車内の磁界の測定箇所と卓越周波数での測定結果は、準備書資料編環 11-5-1～2に記載のとおり ICNIRP のガイドラインを下回るものとなっております。

車内及びホームに設置する磁気シールドの材質は鉄であり、高透磁率の材料（鉄）を用いて磁束をシールドに集中させることで、他の部分を通過する磁束を抑制することができ、トラブルで磁力線が漏れることはないと考えています。各部の厚みや形状などについては、重要な技術的ノウハウであり、開示することはできません。なお、磁気シールドは故障や劣化はありません。

ペースメーカーも含めた医用インプラントをご使用の方も安心してご乗車いただけるよう車両及び施設の設計を進めております。ペースメーカーについては、正常な動作を維持すべき磁界を1mTとする国際規格 ISO14708-1&2 が定められ、これを基にして厚生労働省は「植込型心臓ペースメーカー等承認基準の制定について」において、1mT を国内のペースメーカーの承認基準としています。当社はこの承認基準を遵守致します。また、これまでも山梨リニア実験線車両の客室内で、主要なメーカーのペースメーカーが正常に動作することを確認しています。また、ペースメーカー以外の医用インプラントについては、今後の医療機器の国際規格や国内規格に関する動向を注視し、必要な検討を行っていきます。なお、ご意見のあった0.5mTは、MRIの磁気吸引等による事故防止も考慮した安全規格ですが、超電導リニアの車内やホームの場合、完全に閉鎖された空間で磁界発生源がその空間になく、磁気吸引の心配はありません。

国際がん研究機関（International Agency for Research on Cancer）（以下、「IARC」という）が、磁界による発がん性について言及していますが、IARCが分類した「ヒトに対して発がん性があるかもしれない」とされる2Bは、ある因子が、ヒトの発がん性に対して限定的な証拠と、動物実験での発がん性に対して十分な証拠がないことを示す際に用いられる分類であり、コーヒーの摂取も同じ分類にされています。

小児白血病に関しては、WHO ファクトシート 322 では「小児白血病に関連する証拠は因果関係と見なせるほど強いものではない」と記載されているとともに、「政策策定者は、労働者および公衆をこれらの影響から防護するために作成されている国際的なばく露ガイドライン（ICNIRP ガイドライン）を採用すべき」「恣意的に低いばく露制限値を採用する政策は是認されない」と結論づけています。また、ICNIRP の「時間変化する電界および磁界へのばく露制限に関するガイドライン(1Hz～100Hz)」では「哺乳類の低周波の磁界へのばく露は、20mT までを用いた場合、大きな外形的奇形や内臓または骨格の奇形を生じなかった。」と記載されております。また、「低周波の電界および磁界と発達および生殖への影響との関連の証拠は非常に弱い。」と結論付けています。

時速 500km での 1 列車（16 両編成の場合）の通過時間は約 3 秒間です。時速 500km 通過時には、1 秒間に台車が 6 回通過することとなるため、沿線における磁界の強弱の繰り返しは 1 秒間に 6 回となり、周波数は 6Hz となります。台車には片側 4 個の超電導磁石が設置されておりますが、近接して設置されているため、個々の磁石による影響は打ち消しあうことにより小さく、離れた点で測定すると影響は誤差の範囲であるので、沿線での磁界の強弱の繰り返しは 1 秒間に 6 回となり、周波数は 6Hz となります。約 12Hz はすれ違い時の車内における周波数です。

トランスラピッド（上海リニア）のリニアモーターはギャップが 10mm 程度と小さく、磁石の NS の間隔が短いため（※258mm）運転周波数が高くなり、500km/h では 300Hz 程度（※ $500/3.6/(2*0.258)=269\text{Hz}$ ）まで考慮する必要があります。これに対して超電導リニアは磁石の NS の間隔が長く、運転周波数が低くなり測定すべき周波数も低くなります。また、車上の超電導コイルは隣り合うコイルが逆極性（NS）であり、遠方では打ち消し合う位相となるため、沿線では台車間隔の約 6Hz となります。なお、浮上案内コイル・推進コイルの磁界は非常に小さく基準適合判断に全く問題ありません。

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。また、磁界は空気などを介して伝わるものではありません。

「国立環境研究所によれば実験線の床上での電磁波量は 6000～40000 ミリガウスとの報告」とのご意見を頂いておりますが、このデータについては 1989 年測定の大阪市営地下鉄長堀鶴見緑地線（鉄輪式リニアモーターカー）のものであり、超電導リニアとは無関係です。

磁界については皆様のご関心が高いことから、当社では、中央新幹線の計画説明会及び準備書説明会においても重点をおいて説明し、資料も当社ホームページにて公開しております。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（土壌環境・その他：磁界）（4/5）

地震・活断層についての意見の事業者の見解は、「技術全般（安全性：地震・断層）」の項に記載しました。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（土壌環境・その他：磁界）（5/5）

意見の概要

生活環境（廃棄物等）（1/3）

- 川崎市内の3ヶ所といわれる立坑もあわせるとドーム4.2個分ということだが、JR東海は一切このことを明らかにしていない。充分調査をし、住民の納得のいく意見をし、環境保全につとめてほしい。
- 川崎市内の建設発生土は、JR貨物ターミナルと麻生区の東百合丘にできる立坑から排出され、一部が鉄道車両で市臨海部に運ばれ、一部は尻手黒川線を通して工事車両で運ばれるとなっている。しかし、その処分先（処分方法）は書かれていない。他の自社事業や他の公共工事に使うと準備書にはあるが、明確ではない。
- 準備書では、調査方法～建設工事に伴う副産物として、これらの再利用及び処理・処分の方法を整理することで副産物の状況を予測したとあるが、神奈川県内で1300万立方メートルを超える建設残土や廃棄物が出るのに、その処理・処分方法が明確に示されていない。また、具体的な場所、方法が示されていない。どこに持って行ってどう処理、処分するのか明らかになった時点で影響評価が行われるべきである。
- 発生土が梶ヶ谷JR貨物から臨海部まで鉄道で運び出す計画となっているが、国際的に海面投棄への非難が高まっているにもかかわらず、海面投棄が選択肢に入っているのは、環境影響評価として認められない。
- 準備書は神奈川県内で発生する建設残土は、切土工（駅や車両基地、立坑建設）で480万 m^3 、トンネル工事で660万 m^3 、建設廃棄物として汚泥が200万 m^3 と想定しており、その運搬車両は320万台という。川崎市内の建設発生土の量とその運搬に必要な車両台数を準備書は明示していない。
- 全長の80%以上にのぼるトンネル掘削や切土工の工事の際に出土する建設発生土（約1,400万 m^3 ）を「事業内での再利用やほかの公共事業などへの有効活用する」としているが具体性に欠けている。「環境保全措置を実施することから、事業者により実現可能な範囲内で低減が図られるので、事後調査は実施しない」のでは、不法投棄の可能性も含め、谷間の渓谷を埋め立てるような自然や地域破壊が起きてしまったら、一体だれが責任を取るのか。
- 非常口から出す残土処理にあたって、JR東海は自治体と協議するとしているが、どのように協議するのか。具体的な記載がない。
- 準備書では、工事による汚泥や産業廃棄物はどのような過程で処理され、どのように最終処分されるのか説明が具体的でないため、説明が必要である。
- 準備書では、トンネル掘削による残土、廃棄物、汚泥などの搬出方法や処理方法が記載されていない。残土処理について、JR東海は説明会で「自治体と協議し、公共工事に使用する」と言われたが、川崎市では残土をどのように活用するのか。地下深くの残土には重金属などの有害物質が含まれる可能性はないのか。有害物質が検出された場合、公共工事に使用することもなくなるが、その場合、残土はどこに保管するのか。
- 膨大な残土の処理方法が明らかにされていない、その周囲の環境にとっても大きな負担になることは確実である。また残土を運搬するダンプカーによる騒音・振動・交通渋滞・交通事故は避けられない。地域住民にとって耐えがたい環境破壊である。

意見の概要

生活環境（廃棄物等）(2/3)

- 川崎市内ではリニア工事で400万 m^3 を超える建設残土が発生する。残土について山梨県の実験線延伸工事では、住宅造成地の盛土に残土の大部分を使った。しかし、伊豆大島の水害では造成地の盛土が流され犠牲者が出た。また、市内トンネル工事の残土が船で日本海溝まで運ばれ海洋投棄されている事実もある。処理方法や場所を明確にすべきであり、準備書は「他の公共事業に使う」などといい加減な記載しかない。
- 建設に伴う発生土の処分法が不明確である。川崎市内のトンネル建設から出る発生土は、JR貨物ターミナルと麻生区の東百合ヶ丘の2か所の立坑から排出されるとしている。このうち、JR貨物ターミナルの建設発生土は、その一部は鉄道車両で市臨海部に運ばれ、一部は尻手黒川線を通して工事車両で運ばれるとしているが、その処分先や実際の処分方法が明らかになっていない。また、これらの土は、リニア建設以外のJR東海の土木事業や、その他の公共工事に使うとあるが、具体性に欠けるため、分かるように教えてほしい。
- 発生土をどこに、どのように処理するのか、不明確である。トンネルの非常口の掘削で発生する土砂をどのようにするのか？準備書には「有効活用をする」とあるが、一時保管も含めてどこへ持っていくのか、どのように処理するのかはきわめて大事な問題である。土砂は一時保管するだけで環境破壊につながる。「関係自治体と協議する」とあっても、実際に行われた形跡はなく、また、JR東海という一企業体のために公共の施設や土地を利用したり職員が動員されるようなことがあれば、我々の税金が投入されるのと同じである。発生土処理を明確にした準備書を提出するべきである。
- 説明会の配布物に「梶ヶ谷の非常口から搬出する発生土は、鉄道貨物を活用し臨海部等へ運搬する」と明記している。しかし、運んだ発生土はどこに一時保管するのか？最終的にどこへ運び、どう処理するのか？川崎市とどのような話し合いをしたのか？何も答えていない。再度、いっさいを明らかにした準備書の提出を要請する。
- 80%がトンネル計画なのに、残土の処理について「これからの検討」という回答であったことに呆れる。核廃棄物処理についての検討を待たずに開始した原発建設と同じである。どうするか明確にした上で計画をすべきである。数多くの質問に対し、説得力のある回答ではなかった。情報を公開し、丁寧に説明すべきである。
- 残土の処分先が明確でない。神奈川県内で発生する建設残土は、切土工（駅や車両基地、立坑建設）により480万 m^3 、トンネル工事により660万 m^3 、建設廃棄物として汚泥が200万 m^3 と想定しており、全体で1,368万 m^3 、その運搬車両は320万台という。川崎でも5か所の非常口から排出される残土は407万 m^3 とされている。しかし、準備書では建設発生土の工事現場から地表への搬出やその処理方法、保管場所、車両による運搬経路、使用先について具体的記述が無い。また、残土処理にあたって、JR東海は自治体と協議するとしているが、どのように協議するのか具体的な記載がない。

意見の概要

生活環境（廃棄物等）(3/3)

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（廃棄物等）（1/1）

工事に伴い発生する廃棄物については、発生地域ごとに建設発生土及び建設廃棄物の種類ごとの発生量を定量的に把握しております。そのうえで、これらの再利用及び処理、処分の方法を整理することで状況を予測し、その結果を準備書第8章に記載しております。事業の実施にあたっては、事業者により実行可能な範囲内で、再利用及び再資源化を図ります。再利用及び再資源化できない場合は、関係法令を遵守し適正に処理、処分いたします。重金属を含むなど基準不適合土壌が発見された場合には、関係法令等を遵守し適切に処理、処分いたします。

駅や車両基地の供用により発生する廃棄物については、種類ごとの発生量を定量的に把握しております。そのうえで、これらの再利用及び処理、処分の方法を整理することで状況を予測し、その結果を記載しております。事業の実施にあたっては、発生を抑制するとともに、再利用、再使用化を図ります。再利用及び再資源化できない場合は、関係法令を遵守し適正に処理、処分いたします。

川崎市宮前区梶ヶ谷に計画している非常口から搬出する発生土は、鉄道貨物を活用し臨海部等へ運搬することにより、工事用車両台数の低減を行うことで、現況交通への負荷を軽減するとともに、工事用車両の通行に伴う大気質、騒音、振動への影響を低減する計画としています。具体的な輸送計画については、日本貨物鉄道株式会社等の関係機関との協議を踏まえて決定してまいります。

発生土置き場等については、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、本準備書においては、一般的な発生土置き場の工事や規模を想定し、準備書第9章において必要な環境保全措置を位置付けた上で、その効果を準備書第10章に示す事後調査により確認することとしております。今後、計画を具体的に検討していく中で、場所に応じた環境保全措置を事業者で選定し、関係する自治体も含め地元にお示しした上で、事後調査によりその効果を確認してまいります。発生土置き場については、安全を確保のうえで具体的な計画を進めてまいります。

なお、公共事業等で有効に活用して頂くための情報提供や発生土置き場等は、都県を窓口として調整させていただきたいと考えています。

工事用車両運行台数については準備書 資料編 環 13-8-1 に、建設発生土の運搬に必要な車両台数も含めて記載しています。

工事の着手にあたっては、工事実施計画認可後にまず事業説明会を行い、必要な手続きを行ったうえで、施工会社が決定した後に工事説明会を開催し、地元の方々に十分ご説明申し上げ工事を進めていく考えです。また、関係自治体等との連絡体制を整えるとともに、地元住民の方々からのご意見等を直接お伺いする窓口を設置いたします。

意見の概要

生活環境（温室効果ガス）（1/1）

○第三京浜・東名高速が地域におけるCO₂の主要な発生源となっていると書かれているが、その根拠は何か。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

生活環境（温室効果ガス）（1/1）

当該地域は幹線道路が多く走っていること等の状況を踏まえ、「幹線道路が地域における主要な発生源となっている」ということを示したものであり、「東名高速道路」や「一般国道 466 号（第三京浜道路）」は幹線道路の一例として挙げたものです。

意見の概要

自然環境（動物）（1/1）

○多摩川の地下を通過することによる魚への影響はどう評価されているか。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

自然環境（動物）（1/1）

都市部のトンネル区間における地下水の水位への影響については、三次元浸透流解析を用いて定量的に予測を行った結果、水位低下の影響は小さいと予測しています。多摩川を含めた川崎市内の大深度地下トンネルについては水密工法であるシールド工法で施工することから、周辺の河川水に与える影響はほとんどないと考えております。したがって、多摩川にその影響が及ぶことは基本的にないと考えております。

意見の概要

自然環境（生態系）（1/3）

- リニアの立坑やルート周辺には、残り少ない川崎市の緑地や水辺が点在している。長年にわたり、川崎市の環境保護政策や周辺住民の保護活動で環境が保全され、多様な動植物が生息している。川崎市は今年4月、環境審議会から「川崎市生物多様性地域戦略策定に向けた基本的な考え方」の答申を受けた。答申は「地域の自然環境等の特性を踏まえた取組を多様な主体と連携して推進して行く」と謳っている。準備書の生態系保全に関する環境保全対策は地域の特性を無視し、工事で騒音や振動があっても動物は「馴致する」と表現しているが、動植物の受ける被害は甚大だ。
- 準備書の環境保全措置における、「重要な種の生息・生育環境の創出」、「重要な種の移植」は具体的にどのような時にどのような方法で行われるのか明示するべきである。
- 準備書の生態系調査において、調査対象の動物がわずか8種類で、予測結果だけを提示していることに疑問がある。
- 地下水位の変化による生育環境への影響はないのか。
- トンネル工事が動植物・生態系に影響を及ぼす要因としては、「水環境の変化」が最も重要なはずである。準備書内の生態系について、「環境予測の手順」で、予測結果「生息(生育)環境は保存されない」の原因として「水環境の変化」を外しているのはなぜか。地下水の水位は、川崎市内の工事個所では比較的高位にあり、大深度トンネル工事では地下水への影響は無いとしている。しかし地下水の調査地点が限られており、結論の根拠になっているのは3次元予測シミュレーションによるものであり、立坑やトンネル工事で地下水が噴き出した場合どのような対策をとるのか不明である。山梨リニア実験線では工事により地下水の枯渇という事態が多発したではないか。特に麻生区黒川から岡上にかけての地域の田んぼや湧水域に生息しているホトケドジョウは環境省のレッドデータブックで絶滅危惧種に指定されており、地域の有志が大切に保護活動を行っている。このような状況ではトンネル工事が地下水を分断しないことを保証する必要があるのではないか。
- 一番の問題箇所は南アルプスの核心部分であり、アルプスという名前がつくからにはその山々には月の輪熊、日本かもしか、雷鳥等の貴重な動物たち、コマ草等の貴重な高山植物が生活している。これらの動植物に対する影響が懸念される。

意見の概要

自然環境（生態系）(2/3)

○中原区等々力に建設予定の「非常口」が多摩川の伏流水の流路や周辺生態系に及ぼす影響に関して、地域の地下水脈および生態系に詳しい専門家による調査をやり直し、その結果および携わった専門家を開示すること。中原区等々力付近は広範囲にわたり多摩川の伏流水が流れていることが知られており、多摩川の水質改善は豊富な伏流水による浄化作用による所が大きいとも言われ、地下水の涵養は環境保全の見地からも極めて重要なものと言える。この非常口両側にある通称東横池および多摩川河川敷は多様な生態系を育む貴重な自然環境（コアジサシや猛禽類も生息している）であり、当地において彼らを支えているのは川に棲む魚や小動物であり、それを支えているのは水である。工事中の薬品注入の必要は認めながら、具体的な薬品名や地下水の流れの変化の予測を示しておらず、十分な予測・回避策が取られているとは到底言えない。ましてやコアジサシの存在を認めながら「コアジサシは繁殖していない」と公言していたが、夏鳥が夏場に番い形成して採食行動をとる事を繁殖行動と考えることはあり得ず、生態系調査の専門性を著しく欠いていることが明らかであり、専門家が携わっていないか、調査を忌避しているようにも見える態度である。方法書に対する意見として「多摩川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。」を求めたが、これを反映した調査体制が取られているとは考えにくく、環境保全の見地から適正な配慮がなされているとも言えない。ついては、どのような専門家が係わったのかを公表した上で再調査を行い、対策を再構築するなど、情報開示と評価のやり直しを求める。

意見の概要

自然環境（生態系）(3/3)

自然環境（生態系）（1/3）

調査については、動植物その他の自然環境に係る概況や、複数の注目種・群落の生態、他の動植物との関係及びハビタット（生息・生育環境）の状況を把握するため、文献調査および現地調査により実施しております。調査地域としては工事及び鉄道施設の存在による生態系への影響が認められる地域としました。なお、発生土置き場等については、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、準備書第9章において必要な環境保全措置を位置付けた上で、その効果を準備書第10章に示す事後調査により確認することとしております。

そのうえで、動植物、その他自然環境に係る概況から、地域を特徴づける生態系の状況を地勢による地域区分及び自然環境による類型区分（植生、地形、水系）をもとに整理しました。神奈川県内においては、川崎市、横浜市及び相模原市の東部地域を市街地の生態系、相模川を中心とした地域を河川・河川敷の生態系、相模原市の西部地域を里地・里山の生態系として設定しています。また、生態系の構造や機能を把握するため、地域を特徴づける生態系の状況や現地踏査の結果から、地域を特徴づける生態系に生息・生育する動植物種、生息・生育基盤の状況を整理しました。

地域を特徴づける生態系の注目種等については、上位性、典型性、特殊性の観点から選定しています。

地下水、生態系を含む一部の評価項目は、地域毎の特性を十分に反映する必要がある項目であるため、個別に調査・予測の手法等を考える必要があること、また、地域の状況に応じた環境保全措置の検討のため、専門家の意見を頂いています。準備書第7章で技術的助言を記載した専門家については法令に従い、専門分野及び所属機関の属性を記載しております。

予測については、現地調査結果から特徴づけられる生態系の注目種等のハビタットの分布状況と、事業により改変の可能性がある範囲の重ね合わせを行って、ハビタットが縮小・消失する範囲やその程度等を定量的に把握しています。またハビタットの質的变化や鉄道施設の存在による移動経路の分断についても予測しています。各注目種毎の予測結果、及び地域を特徴付ける生態系への影響の評価結果は準備書第8章に記載しています。予測手法（フロー）については、過去の環境影響評価事例を参考にするとともに、専門家の助言等を得て選定しており、適切であると考えています。水環境の変化の影響についても、予測しております。振動・磁界等による生態系への影響については、知見が乏しく予測・評価することは難しいと考えているため、予測しておりません。なお、実験線におきましても、特に影響があったという事象は見られませんでした。

予測の結果、一部が保全されないと、予測される生態系については、専門家の助言等を踏まえ、注目種等に関する環境保全措置を実施いたします。環境保全措置については、国土交通省令に則り、環境への影響を回避し、又は低減することを検討し、その結果を踏まえ、必要に応じ、損なわれる環境の有する価値を代償するための措置を検討しています。なお、路線計画における絞り込みの考え方については、法対象条例準備書第1章に記載しています。環境保全措置のうち、その効果に不確実性があるものについては事後調査を実施し、その結果必要な場合には専門家の意見及び指導を得ながら、追加調査等の適切な措置を講じることといたします。

特に、南アルプスを通過する路線であることから、その重要性に鑑み、丁寧に環境影響評価を進めてまいりました。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

自然環境（生態系）（2/3）

川崎市においては、建設機械の稼働に伴う騒音・振動等に伴い、工事箇所の近隣に生息する動物を中心に生態系への影響が懸念されます。しかし、直接改変地域及びその周辺を主な繁殖地とする注目すべき生態系の該当種はなく、また、すでに都市化した市街地の生態系であるため、事業の実施によるハビタットへの変化は生じないと予測しています。

環境保全措置の検討の結果、保全対象とする重要な種の生息・生育環境の創出、重要な種の移植を行うこととしており、準備書 8-4-3-93 ページに示すとおり、移植した保全対象種の生息・生育状況調査を事後調査として行っていきます。移植にあたっては、専門家の助言等を踏まえ、実施してまいります。

薬液注入工法を施工する際は薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針（昭和 49 年 7 月 10 日、建設省官技発第 160 号）に基づき適切に実施することで地下水の水質への影響を低減いたします。

非常口（都市部）の工事及び存在に伴う地下水の水位への影響については、三次元浸透流解析の結果や、止水性の高い地中連続壁を設けること等から、漏水による地下水の水位低下の影響は小さいと予測しており、周辺の河川水等に与える影響はほとんどないと考えております。したがって、コアジサシ等が生息している環境としての多摩川にその影響が及ぶことは基本的にないと考えております。コアジサシについては川崎市内現地調査において計 13 例が確認されましたが、準備書 8-4-1-78 ページに記載のとおり、改変の可能性のある範囲ではなく、コアジサシの生息環境に変化は生じないと予測しています。

計画施設周辺のホテルドジョウの生息の状況については、現地調査により把握しています。非常口（都市部）の工事及び存在に伴う地下水の水位への影響については、三次元浸透流解析の結果や、止水性の高い地中連続壁を設けること等から、漏水による地下水の水位低下の影響は小さいと予測しており、周辺の河川水等に与える影響はほとんどないと考えております。

なお、川崎市内の大深度地下のトンネルについては、水密工法であるシールド工法で施工します。また、シールドトンネルの標準的な断面の直径が約 13m であり、想定される帯水層の広がりに対して十分に小さいことから、その影響は小さいと考えています。

そのため、地下水位の変化による生息環境への影響はありません。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

自然環境（生態系）(3/3)

意見の概要

事業計画（事業の必要性）（1/7）

- リニア計画そのものをやめてほしいと希望する。現在は国の借金も膨らみ、様々な不安を抱えている状況で、とても採算がとれるとは思えないリニア新幹線計画は取り止めるべきである。環境破壊や地下水脈への影響、地価の低下にも繋がり、住民の平穏な生活が脅かされる。今までの例を見ても復旧工事は、まずは地上の道路や交通網を確保することから始まるし、新幹線は人を運ぶだけで物資輸送をしていなので詭弁だと思う。11年間の工事期間中に膨大な量の土砂が掘り出されれば、環境破壊や、地下水脈への影響、地価の低下にも繋がり住民の平穏な生活が脅かされる。東王禅寺にかけては湧き水が何か所もあり、その中には災害用の井戸も一つあって、そのすぐ山側を通ると地下水脈を何箇所か寸断する形になるので非常用の井戸が枯れるようなことがあってはいけない。アセスメントが必須。どれほど頑丈に作られたトンネルでも日々衝撃にさらされ、将来崩壊するようなことがあれば、地盤沈下にもつながり補償してもらえない地上の住民はどうしたら良いのか?国家的プロジェクトであるという名のもとに住民を無視する形でルートを決めて強制的に計画を押し進めることには断固反対する。
- いろいろ便利になることはいいことだと思うが、今まだ3月11日の大地震の余震があると云う時に、これ程の大工事をしてリニア新幹線を通す必要があるのか。
- リニア新幹線で川崎市民が受けるメリットは何か。工事期間中には騒音や粉じん、交通渋滞の発生という実害を受け、開通後には非常口近くの住民は磁界や騒音、振動、超低周波音などへの不安に悩まされる。準備書ではこうした影響について基準をクリアしているという一言で切り捨てている。自宅の真下にトンネルを掘られて補償も受けられず、国のために犠牲になれ、デメリットを甘んじて受け止めるというなら、それなりの提案の態度があるのではないか。いまのままではリニアは川崎市民にとって単なる「迷惑施設」にすぎない。
- 準備書公表直前に2020年のオリンピック、パラリンピックの東京開催が決まった。そのことがリニア新幹線建設工事にどのような影響を与えるのか、準備書に記載されていないのは仕方ないが、建設費や工事期間など、当然予想されるリニア建設への影響を検証して、計画の変更を検討すべきである。オリンピックを開催するためには、競技場などの施設の建設だけでなく、道路や鉄道など交通網の再整備が欠かせない。これらの工事に伴う運搬車両の増加対策、資材・作業要員の確保は最重要課題であり、同時期に進められるリニア新幹線工事計画にも大きな影響がある。オリンピック開催時に海外からの観光客誘致のため、すでに成田ー東京ー羽田間の直通高速鉄道の整備も取沙汰されている。もし、これが2020年までに完成すれば、都心から羽田・成田経由名古屋・大阪着の航空便の利便性が増し、リニア新幹線の需要予測は見直しが迫られる。とくに、リニア新幹線の東京・名古屋間の2027年度開業以降、大阪開業までの18年間は航空便が優位に立ち、リニア新幹線が「無用の長物」になりかねない。着工を急ぐ前に再考すべきである。

意見の概要

事業計画（事業の必要性）（2/7）

- JR 東海のリニア中央新幹線利用者の需要予測や、県や市が主導する建設促進期成同盟会が宣伝する新駅建設の経済波及効果は実態にそぐわない過大な見通しに過ぎず、そのつけが次の世代に回される可能性が高い。東日本大震災と福島原発事故以降、私たちは安全で健康的な、そして環境に配慮した社会の実現に目を向けるようになった。9兆円もの建設費を一民間会社が賄えるわけがない。このような巨大公共事業はもはや時代遅れである。誰もが安心して暮らせる、健康でゆとりのある生活こそ、私たちが今望む豊かさではないか。リニア中央新幹線はそれに逆行するものである。現在、山梨県のリニア実験線では、延伸工事が進められ、山が削られ、地下水が枯れる環境破壊が起き、膨大な量の残土が谷を埋め続けている。是非リニア中央新幹線計画を撤回してほしい。
- リニアの計画が立てられた当時と今では、異常気象の発生度また日本列島が地震活動期に入り、環境状況は大きく変化している。計画の見直し、凍結を求めるものである。
- 第2幹線の意味はない。大災害時の第2幹線として必要だとしているが、現在大規模地震災害の発生に備えて、全国各地で緊急の対策が講じられている段階である。このため、災害危険地帯に重要施設を設けないよう自治体から指示が出されている。これから建設に名古屋までの区間だけで、13年以上も要する本事業は、建設工事期間中に大規模地震の災害を受ける可能性が大きい。従って、リニア新幹線が開通する以前に、既存の新幹線が使えなくなる危険性があるので、第2幹線としての意味はない。また、工事中に大きな地震によって、工事ができなくなる危険性もあると思わなければならない。ITを使った通信手段が発達した時代に、人や物を高速で運ぶ手段は必要ない。今の時点において、大規模なこの事業を推進することは間違っている。
- このような大規模な工事を伴う事業は、通過する地域のみならず広範囲に影響する。また一度自然を破壊してしまえば取り返しがつかないものとなる。狭い面での環境の評価をするのではなく、未来の生活のあり様まで考え検討されるべきである。その意味で言えば、中央新幹線は経済的な効果を重点に置き、「人の生きるありよう」をまったく考えていない。人に与える悪影響は膨大であり、絶対に実施してはいけない事業である。中央新幹線の計画を即時に中止することを求める。
- 脱原発を問題にしている時、東海道新幹線の3倍の大量電力を消費するリニアは、それに見合うだけ必要とされる乗り物なのか？今後、人口減が明白であり、1時間短縮されるだけに、高額な資金と労力をかけるのではなく、今ある施設の維持管理と充実に専念すべきである。
- 麻生区を横断するリニア新幹線は何らメリットがない。非常口近くは、多大な磁波の発生、振動等が予想される。活断層を多く横断するリニア新幹線に乗ろうという気が起きない。いずれ国費を投入し、多量の電気も必要とし、原発を再稼働させる理由に使われそうである。
- 経営がいきづまり税金投入の恐れがある。推進する企業の上位経営陣は潤うだろうが、挙げ句の果ては税金投入である。人口が減少していくことは統計がしめしており、この計画を推進する利用が見あたらない。
- リニア計画を断念した国があると聞く、総合的に考えて無理があり過ぎることが明らかである。某国が断念した結論から学ぶべきであり、リニア中央新幹線計画に反対である。

意見の概要

事業計画（事業の必要性）（3/7）

- 人口が減少していく日本、かけがえのない自然生態系を破壊しつつ、脱原発を唱えながら一方で膨大な電力を浪費する。安全、技術面でまだまだ不安材料を抱えながらの長期に渡る大深度工事、JR東海は国の経済の発展と南海トラフに備える代替交通手段と述べていたが、福島を考えた場合、逆である。工事は住宅街の真下で当方は真直下になる。何かあった時の補償もうやむやで詳細が全く分からない。
- 杜撰で危うい計画であり将来性がない。これからインターネットなどの発信・交換技術が進歩していき、人口も減少していく時代に現在ある東海道新幹線で十分だと思われる。しかも省エネ、脱原発に逆行する電力の浪費、莫大な費用がかかることも大きな問題であり、未来に禍根を残すことになる。
- JRの計画によれば、2014年度に着工、2027年に東京一名古屋間営業開始までの10数年間、麻生区の間静な住宅地を工事車両が走り回り、立坑やトンネルから大量の土砂が運び出されるがその処分先はまだ不明である。不動産関係者からは、トンネルの上にある不動産の所有者は、売買時には必ずその旨を買主に告知しなければならず、不動産の値下がりには避けられないとの指摘がある。立坑建設のために自然破壊や大気汚染などが懸念される。東海道新幹線や鉄道網の耐震化を優先すべきである。省エネ社会に逆行し、市民生活や環境破壊するリニア新幹線は建設すべきではない。
- JR東海は、これからの先の日本の人口が横ばいになるとして計算した結果、採算が取れると主張しているが、近い将来も遠い将来も日本の人口は横ばいではない。確実に減ることは周知の事実である。少子高齢化、老人の人口比率は今よりも高くなり、人口の大半を占める老人たちがリニアを仕事に利用するとは考えられない。
- 無用のリニアを作ることによって、多くの人が利用しているリニア以外の在来線に回す費用が出なくなる。費用を出し惜しみすると事故が起こる。開業以来年数の経っている東海道新幹線は、これから確実に起こる東海・東南海・南海3連動地震、それらの個別の地震、次の関東大震災にそなえなければならない。JR東海の資金は東海道新幹線等や在来線の安全のために使うべきである。
- リニア中央新幹線は、品川駅から名古屋駅迄40分、しかしその路線の8割までがトンネルという。列車のシートに座って居眠りしている間に目的地に着く。途中駅でおりようとする人は居眠りなどとんでもない、おりそこなうかもしれない。窓の外に途中の風景をみておこうとしても駄目である。まずは、座席でコーヒー1杯くらい飲むうちに目的の駅に着いてしまう。このような列車を利用するのはいったい誰だろう。いまよりずっと以前高度成長時代に「大きい事はいいことだ。速い事はいいことだ」との文句に踊らされて、いまだにその思いをひきずっている人たちか。速いだけが取り得の列車は今の時代にふさわしくないしこの計画は自然破壊をはじめ「百害あって一利なし」だから、中止するべきではないか。

意見の概要

事業計画（事業の必要性）（4/7）

- JR 東海は、東海道新幹線が東海・東南海大地震で不通となった場合のバイパスとしてリニア新幹線が重要だと言っている。リニア新幹線の建設予定の場所で中央構造線や糸魚川・静岡構造線などの大断層線があることは知られている。また、近年、南アルプスの下は地殻変動が活発だとされていることもあり、東海道新幹線が巨大地震で大損害を被った場合、リニア新幹線が無傷で済むとは考えられない。JR 東海は頑強なトンネルだから心配ないと説明しているが、地盤がずれた場合の巨大な、エネルギーには耐えられないことは素人でもわかる。また、東海道新幹線と違い、ほとんど深い地下を走るリニア新幹線が損壊を受けた場合、人的被害だけでなく、その復旧には東海道新幹線に比べ、多くの困難と時間を要すると思われるので、東海道新幹線の被害の肩代わりする役目を期待するのは無理と思われる。JR 東海は、東海道新幹線が巨大地震から受けるかもしれない被害を最小限度にとどめるための施策に資金を使うべきと思う。
- 東日本大地震以降、将来脱原発を目指す日本にとってエネルギーをとりまく環境が大きく変わった。震災以前のリニア計画に対し震災以降大きく変更した所はあるのか。厳寒の北海道でさえ、今冬 6%の電力消費量の節約を政府から要請されている。リニアはピーク時の消費電力が新幹線の 3 倍とも言われているが、本当にリニアは望まれる乗り物なのか。沿線住民の理解を得られないまま工事を進め、人口減の進む日本で東海道新幹線とリニアの両路線を満たす需要がどう生まれるのか。はなはだ疑問である。リニア新幹線計画は凍結すべきと考える。
- 地下 40m はすぐ近くとしか思えない。又、地価の下落も心配である。このような住民に不安を与えるようなリニア新幹線を容認することはできずルート変更するか、とりやめてほしい。
- 説明会では、メリットのみ強調していたが、安全性に対する不安が増幅するばかりである。何のために作るのか。
- 社長の「リニアだけでは絶対にペイしない。新幹線の収入で建設費を賄って何とかやっていける」等の発言はあまりにも無責任である。新幹線をリニアの「財布」にするなど、許すことが出来ない。
- リニアの技術を輸出することがリニア新幹線の目的の 1 つと言われている。菅官房長官は、オバマ大統領に売り込むことを記者会見で発表した。しかし、リニアはテロに弱い。日本でほぼ全域がトンネルの中か、フードの中なので監視・管理しやすいと思われるが、アメリカではそんなことに金をかけないだろう。政府高官にその自覚がないことがなげかわしい。日本の政府高官、およびアメリカ側にもきちんとそのことを伝えてほしい。本気で菅官房長官がそんなことを考えているとしたら、我々の税金の無駄遣いになる。
- 建設コストも電力の消費量も膨大となる中、これ以上より速くということを追及するのか疑問である。高度成長期に提案されたリニア構想は今の少子高齢化時代に合っていないのではないか。質問に答えた回答の中で、唯一納得できたものは、「現在の東海道新幹線は耐用年数の点から改修が必要となり、東海道新幹線に変わる新幹線が求められる。」という点は納得できるが、東海道新幹線の改修ですむならば、費用が少なくなるのではないか。リニアの運営に予算がかさみ、JR 北海道のような事態が起きるのではないかとこの疑問があり、リニア新幹線建設には反対である。

意見の概要

事業計画（事業の必要性）（5/7）

- トンネルの場所を 23 年前の地図に線だけ引いた地図のみ公表し、いきなり工事を着工しようという JR のやり方はあまりにも強引である。リニアの開通は「国全体の整備や国民経済の発展に貢献する」とするが、品川～名古屋のみで本当に国の発展に貢献するのか。「経営が悪化すれば工事は一時中断する」とのことだが、中断されれば無用の空洞が放置することになるので、着工を見送るべきである。
- リニア新幹線はとても無駄な計画である。全国からの利用者が多いとも思えず、またこの建設の為にマイホームの地下が掘られて地価が下がってしまうということも懸念される。どうせ作るなら成田－羽田や新宿－羽田/成田、等利用者の多い路線を、しかも既存の路線等を使ってやるべきである。
- 先日の新聞にアンケートがあり、必要と思うという人の割合が低く、乗りたいという人の割合も低かった。リニア新幹線自体が必要か疑問である。
- リニア新幹線の必要性はない。リスクがあまりに大きすぎる割には、高速化の必要性は薄い。国民の関心も、「遊園地的関心」がほとんど。事故が起こればたちまち冷える。リニアは、実験線で十分である。
- リニア新幹線が必要であるかどうかの議論がないことに疑問を持つ。やっと説明会が開かれ、疑問だらけなのに、意見聴取は今回限りとはひどすぎないか。現在、東海道新幹線は、全車両が新横浜駅に停まり、神奈川県に住む者にとって、リニア新幹線の必要性は感じない。まして、高齢社会になる中で、どれだけの方が、リニア新幹線を必要とするのか、おそらく、工事費用を取り戻すことはできないのではないでないか。莫大な費用をかけて、環境を破壊して、リニア新幹線を作ること、そのものに賛成できない。工事計画の凍結を求める。
- リニア新幹線はそもそも必要なのか。巨額な工費をかけてまで、リニア設立に誰も期待していない。その前にやって頂きたいことが沢山ある。脱原発を願って私たちは日々節電に努力している。為政者の方々は、一般市民の気持ちを本当に理解しているのか。新幹線設立の為に巨額な予算を脱原発のための代替エネルギー開発、研究や大人も子供も安心して暮らせる福祉国家にするべきである。
- 南アルプスの自然環境と立川断層を横切る危険な計画は大きな災害となる。日本は美しい自然の国です。そして地震のある国では、リニア計画は無謀である。
- 地震が想定されて警告が出ている中、原子力発電所の事故とその後の処理不備が指摘され、二次災害の不安が広がっている。自然に手を入れ調和されている状態をくつがえし、災害を大きなものにする予想が出ている。リニアは不要なものである。
- 米国のカリフォルニアは、取りやめになった。独でも同様である。何故日本はやるのか。
- リニア新幹線の案は、昭和 30 年代からのものであり、そのまま、計画をなぜ進めなければならないのか。

意見の概要

事業計画（事業の必要性）（6/7）

- リニアモーターカーの建設目的は東京－大阪間の移動をより速くすること。現状で名古屋、京都に停車しつつ、2h30m程で走る。大阪までのシャトルにすれば、20mや30mの短縮はできないか？又、車輛に改善を加えることで速度の向上はできないか？又、地下30m程を走るように計画されているようだが、地上からの上下だけで30m程かかるとのこと。1h30m程で東京から大阪までいけると謳っているが、実際は2h程度かかるのではないか？膨大な投資と多大な環境や地域住民への悪影響の可能性が高い中、同プロジェクトを推進することには賛成できない。
- リニアの停車駅まで行くのが不便な人々も多くないか？たとえ1h30m以内で東京－大阪を走れたとしても、その恩恵を受ける人は全国民でみれば非常に低くないか？九州、さらに北陸とつながる新幹線で十分に国民の移動速度を上げ、多くの人々に役立っている。
- 事業は年数経過している東海道新幹線の代わりを目的として計画されているということだが、代わりにはならないと思う。東海道新幹線のとまりを走るのであれば新幹線のさらに特急という感じで使えるかも知れないがルートが違い駅も少なく東海道新幹線とは全く別のもので代わりとしては使えない。これが目的として書かれているのは不自然である。JRの計画ですから何を計画しても勝手といえばそうだが公共の公通機関なのでまず多くの人びとの要望調べ、その上でその資料を示しこういう要望が多いのでこういう計画を考えたというような目的を示してほしい。
- 駅の数減らせばスピードは上がるが、駅間に住む人にとっては不便であり、この意味で計画には限界があると思う。新幹線をより充実させることで十分と思う。
- 川崎市麻生区在住者としてリニア新幹線は全く必要としておらず、時間と交通費をかけて品川または相模原からの乗車は考えられず、何よりも在来線のダイヤが減ることへの危惧が大きい。
- 資源の無い日本でなぜ無駄なエネルギーと資源を使おうとするのか。一度建設して開業してしまえば廃止になるまで電力の浪費は限りなく続く。このような浪費型のリニアは省エネ社会が要請され、ますます省エネ技術が進歩していく中で必ず時代遅れとなり禍根を残すことになる。リニア新幹線の建設は中止すべきである。
- 鉄道は本来全国民のために全国ネットワークで結び、どこでも安心安全が確保されねばならない。JR東海だけが地理的に有利な条件から莫大な利益を上げているだけである。利益は本来なら安心安全のため全体のJRに還元されるべきではないか。リニア新幹線建設に反対する。
- なぜ川崎市が中央新幹線を必要と考えているのか、私たちは知らされていない。大深度地下の工事に関する、地下水脈や振動、土地の陥没の危険性について川崎市として調べたのだろうか。また、残土について川崎市として説明を受けているのか。大地震の危険性が言われている現在、仮に事故が起こったら、川崎市として対応できるのか。強引な進め方は、まるで原発を作る時のようであり、川崎市は主体性をもってほしい。※インターネットも活用できる時代なのに、郵送でしか、できないのは本当にたくさんの意見を聞こうという姿勢があるのか、疑問です。

意見の概要

事業計画（事業の必要性）（7/7）

- 王禅寺など麻生区は全部住宅街。住宅密集地を避け、と云っていたのはどうなったのか。始めから住宅地として売っていて、選んで買っている。この辺の人達はリニアの必要性は誰も感じていない。利用する人は誰もいない。一度乗ってみるだけで終り。橋本までバス、小田急、JR 横浜線使ってまで行かない。あざみ野へ出れば6分間隔で16分で新横浜。成田、羽田へも新百合ヶ丘駅から直通のバスが出ている。何も不便していないのにあほらしい。
- 老人を救おうとして女性が亡くなった踏切のようなところを、もっと安全に渡れるように変える方がずっと多くの人のためになる。それを工夫するのが先決である。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（事業の必要性）（1/5）

東海道新幹線は開業後約 49 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。また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。

中央新幹線は、超電導リニアにより実現していきます。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性化することが期待できると考えています。

東海道新幹線については、中央新幹線開業後も、中央新幹線と一体となって、大動脈輸送の役割を果たし続けていくこととなります。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など、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、国において、平成 22 年 3 月から 1 年 2 か月の間、全 20 回にわたり開催された交通政策審議会において、様々な観点からの議論が行われました。その結果を踏まえ、全国新幹線鉄道整備法に基づき、平成 23 年 5 月に走行方式を超電導リニアとし、主な経過地を南アルプス中南部とする整備計画が国土交通大臣により決定され、当社が営業主体、建設主体に指名され、建設の指示がなされております。交通政策審議会の答申でも、中央新幹線の効果や意義が示されています。

この中央新幹線の路線及び駅の建設は、当社が自己資金により進めるプロジェクトであり、国家予算を使って行うものではありません。当社の使命である東京・名古屋・大阪を結ぶ新幹線による高速輸送及び名古屋を中心とした東海地域の在来線輸送の運営については、これまで同様、責任を持って遂行していきます。なお、中央新幹線の建設については、沿線自治体と適切に情報交換を行いつつ、ご協力を頂きながら必要な手続きを進めております。

事業の遂行能力につきましては、当社はこれまでの収入実績の推移等を踏まえ、現在の収入をベースに、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など、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、安全・安定輸送の確保と競争力強化に必要な投資を行うとともに安定配当を継続する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、平成 22 年 4 月に公表しています。

なお、準備書に記載した地図は、国土地理院の発行している最新の地図を使用しています。なお場所によってはベース図面の作成時期から時間が経過していることは承知しておりますが、必要な調査・検討は最新のデータを踏まえて行っています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（事業の必要性）（2/5）

リニアの消費電力は、交通政策審議会の試算では、平坦地を 500km/h で走行する際の消費電力が 1 列車あたり 3.5 万 kW であり、ピーク時の消費電力は、名古屋開業時（5 本/時、所要時間 40 分）で約 27 万 kW、大阪開業時（8 本/時、所要時間 67 分）では約 74 万 kW とされています。関西電力大飯原発 3・4 号を除き原子力発電所の再稼働がなかった電力会社の平成 25 年夏の実績では、東京電力で 5,494 万 kW、中部電力で 2,728 万 kW、関西電力で 2,936 万 kW と平成 24 年を上回る供給力となっており、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います。また、リニアの運行ダイヤはまだ決まっておりませんが、通常の鉄道においては、朝と夕方に電力消費のピークがあり、東海道新幹線の列車本数のピークも夕方 18 時台ですので、リニアの消費電力のピークは世間で最も消費電力が多い時間帯である 14 時頃と重なることはないと考えております。こうした内容については平成 24 年及び 25 年に開催した中央新幹線計画の説明会においてご説明しており、その資料につきましては当社のホームページで公開し、多くの方にご覧いただけるようにしています。

事業が環境に与える影響について、環境影響評価法及び条例に基づき、調査、予測及び評価を行い、平成 25 年 9 月にその結果の案を「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書」及び「中央新幹線（東京都・名古屋市間）法対象条例環境影響評価準備書」として公表いたしました。当社では、事業の実施において環境保全に配慮して行っていくことが重要であると考えており、環境影響評価の手続きを通じて、皆様からのご意見に配慮するとともに、市長から頂く法対象条例審査書を遵守し、より環境への影響が少ない計画を策定してまいります。また工事の実施にあたっては、工事説明会を開催し、実施する環境保全措置についてもご説明しながら進めてまいります。

超電導リニアは強固なガイドウェイ側壁に囲まれており、物理的に脱線しない構造になっています。また、強力な磁気バネの作用により、常に車両をガイドウェイ中心に保持する力が働いており、万が一地震時に大きな荷重が作用した場合にも、案内ストッパ輪により車両とガイドウェイの直接衝突を防止します。

当社の土木構造物は、阪神・淡路大震災以降に改訂された国の新しい基準を踏まえて、東海道新幹線、在来線とも十分な地震対策を進めており、中央新幹線についても同様の基準で計画しています。

なお、阪神・淡路大震災を機に抜本的に見直された耐震基準に従って建設・補強された鉄道土木構造物は、東日本大震災においても深刻な被害を受けていません。また、一般に地下空間は地震時の揺れが地上よりも小さく、災害に強いという特性を有しています。

トンネルをはじめ、中央新幹線の構造物については、強度や耐久性などを適切に考慮して設計し、安全の確保に努めてまいります。また、構造物の検査や修繕、線路に相当するガイドウェイや地上コイルの検査や交換、電気の供給や通信等に使用する電気設備の検査や交換を行い、構造物の維持管理に努めていきます。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（事業の必要性）（3/5）

当社の建設工事にあたりましては、事前に綿密に調査した上で計画を具体化し、その内容や現場の条件などに最もふさわしい構造形式、設備仕様、施工方法など、設計を進めています。

また施工段階においても、これまでの工事を通じて蓄積してきた施工管理能力を発揮する一方で、確かな技術と施工能力、施工実績を持った会社により、安全・確実に工事を完遂していく考えです。

東海道新幹線については、大規模な地震に備え、各種構造物の耐震補強を実施してきています。東京～新大阪間の高架橋柱の約半数となる 17,600 本を耐震補強する計画については、平成 20 年度までに、開発案件等と関係する一部を除き施工を完了しました。また、地震発生時、速やかに列車を停止させるためのシステムを導入しています。気象庁からの緊急地震速報の活用や、直下型地震に対する早期警報機能の強化、連動型地震への対応等、機能の強化に取り組んでおります。さらに平成 21 年度より、新たな地震対策として、地震時の脱線と逸脱による被害拡大を可能な限り防止するという観点から、脱線・逸脱防止対策を実施しています。大規模改修については、平成 14 年に開設した自社研究施設を中心に長年にわたって研究開発を続け、この成果として土木構造物の延命化に有効である新たな工法を確立しました。この新工法を活用し、予防保全の観点から早期に東海道新幹線の大規模改修に着手することとし、平成 30 年度から着手する計画を 5 年間前倒しし、本年度より改修を進めております。

川崎市においては、中間駅の設置はしないものの、中央新幹線の整備により、始発駅となる品川駅または、神奈川県駅をご利用いただくことで、名古屋や大阪方面への大幅な時間短縮効果をはじめ、東海道新幹線と中央新幹線の移動手段の選択性の拡大、さらに、中央新幹線の沿線となる山梨県、長野県、岐阜県の中間駅へのアクセスが格段に良くなるなどの効果があります。

また、首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏が 1 時間圏内となり、1 つの巨大都市圏が誕生することにより、巨大都市圏で活動する人々の交流が拡大する中で、それぞれの都市圏の経済・社会活動が大いに活性化することが期待され、首都圏の一角を担う川崎市にとっても大きなメリットがあるものと考えています。

中央新幹線の輸送形態については、開業が近づいた時点で、開業時期の経済情勢や他の輸送機関の動向、駅周辺の開発状況やご利用者の見込み等を踏まえ、東海道新幹線も含めトータルで便利になるように決定してまいります。なお、東海道新幹線との乗り換えがスムーズにいくように現在、駅の計画を深度化しています。また、品川から名古屋までの所要時間は大幅に減少するため、乗り換え時間を考慮しても時間短縮効果は大きいものと考えています。

なお、名古屋駅での中央新幹線と東海道新幹線との乗換の移動時分については、ホーム間の高低差は 30m 程度で、エスカレーターで移動し、途中階で 1 回乗継と想定した場合、「3～9 分」となります。また、エスカレーター、エレベーターなど移動設備の配置、機能向上にも十分留意して、より円滑な乗換を実現していきたいと考えています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（事業の必要性）（4/5）

北陸新幹線は、東京を起点として、長野、上越、富山、金沢、福井等の主要都市を経由し、大阪に至る延長約 700km の路線です。完成すれば、首都圏と近畿圏を結ぶこととなりますが、東海道新幹線が担い、また、中央新幹線に期待されているような役割を十分に代替することは、到底期待できません。

建設資機材、作業要員等の確保については、契約時点の情勢を踏まえ、適切に対応していきます。なお、中央新幹線工事の最盛期はオリンピック等の工事の後になると考えています。

建設発生土については、本事業内での再利用や他の公共事業等への有効利用を考えており、公共事業等で有効に活用して頂くための情報提供や発生土置き場等は、県を窓口として関係自治体と調整させていただきたいと考えています。具体的な場所や方法については、工事の詳細な内容を固めていく過程で検討を深めていきます。

川崎市内の大深度地下のトンネルについては、水密工法であるシールド工法で施工するため、地下水への影響はないものと考えていますが、念のため、他の事業の実施例を参考に、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。

水資源の調査は準備書第 8 章の 8-2-4-1 ページに記載したとおり、準備書第 8 章「8-2-3 地下水の水質及び水位」で示した予測検討範囲を基本とし、「川崎の上下水道 2011 事業概要」等により文献調査を実施しました。飲料用水に関する調査結果は、準備書第 8 章の 8-2-4-2 ページに記載しています。

計画路線近傍に存在する主な湧水等の状況の調査については、「湧水保全ポータルサイト」（環境省ホームページ）及び川崎市へのヒアリングにて調査を行い、たちばなふれあいの森湧水地及び王禅寺源左衛門谷湧水地等を確認しております。主な湧水等の状況を準備書第 8 章の 8-2-4-23 ページに記載しております。工事の実施にあたっては、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避または低減するための環境保全措置を実施します。

在来線のダイヤが減ることへの危惧については、そもそも、中央新幹線は東海道新幹線のバイパスとしての機能を担う路線であり、中央東線とは役割や目的が全く異なるものであります。したがって、他の整備新幹線で問題となっているような、いわゆる並行在来線の問題は生じないものと考えています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（事業の必要性）（5/5）

非常口（都市部）について、シールドトンネルの技術の点では 10km 程度の間隔まで長距離の掘進は可能ですが、換気設備によりトンネル内の換気を行うことや、大深度地下トンネルにおける異常時の避難を考慮し、関係機関とも調整のうえで、概ね 5km 間隔で設置することとしました。場所としては一団のまとまった企業用地、公的用地等を出来る限り選定し、市街地においては住宅地での生活環境への影響をできる限り低減するよう配慮しました。

川崎市内の路線は、できる限り直線に近い形でこれらの非常口を結ぶようにし、生活環境、自然環境に配慮するため、トンネル構造とする計画としています。

新幹線の貨物利用及び空港アクセス路線への超電導リニアの適用については、考えておりません。

調査地域・調査地点は、予測すべき範囲を見込んだ上で、その地域の状況を把握できる地点として影響範囲や保全の対象と考える住居等から選定しており、十分であると考えています。

大深度地下のトンネルの存在が、宅地建物取引業法第 35 条で定められる重要事項説明書の記載事項にあたるかは現在、国土交通省に確認をしているところです。

意見集約方法については、川崎市の関係部署にお伝えします。

なお、事業の遂行能力については「事業計画（事業遂行能力）」の項に、電力については「事業計画（電力）」の項に、路線計画については「事業計画（路線計画）」の項に、用地については「事業計画（用地）」の項に、地下走行時の騒音、振動については、「生活環境（大気環境：騒音（列車の走行）」、「生活環境（大気環境：振動（列車の走行）」の項に、磁界については「生活環境（土壌環境・その他：磁界）」の項に、地震・断層については「技術全般（地震・断層）」の項に、異常時避難については「技術全般（異常時避難）」の項に、テロ対策については「技術全般（その他）」の項にそれぞれの意見の概要と事業者の見解を記載しております。

意見の概要

事業計画（方式）（1/1）

○長距離のマグレブ(磁気浮上)式のリニアは、世界ではすでに見切りをつけられている。ドイツでも、また、中国(杭州線)も中止になっている。いろいろ問題があるからだと思う。最大の問題は、新幹線型でも時速 300 キロは可能なのに、時速 500 キロを出すためのコストがかかりすぎるからだといわれてもいる。

事業計画（方式）（1/1）

超電導リニアは、500km/h 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。

当社は、従来から、中央新幹線を実現する際には、その先進性や高速性から超電導リニア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、山梨リニア実験線を建設し、走行試験を行ってきました。

この山梨リニア実験線では、平成9年4月から先行区間 18.4km において走行試験を重ね、平成23年9月までの累計走行距離は、地球約 22 周分となる 87.8 万 km に達しています。加えて、平成15年12月には鉄道の世界最高速度となる時速 581km を記録するなど、技術開発は順調に成果を得ており、超電導リニアは、安全性をはじめ、現時点で既に営業運転に支障のないレベルに到達しています。これについては、平成21年7月に開催された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も評価されています。

なお、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）において、「総合的に勘案し、中央新幹線の走行方式として、超電導リニア方式を採択することが適当である。」と見解が示され、平成23年5月26日に、国土交通大臣は走行方式を超電導磁気浮上方式（超電導リニア）とする整備計画を決定しました。

また、超電導リニアの高速特性を発揮させるべく3大都市圏を直線的に結び都市間の到達時間短縮効果を最大とすることにより、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、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（事業遂行能力）（1/5）

- リニア新幹線の建設・設置について反対する。理由：高額設備投資が企業破綻につながり、国民への負担が増える。建設費が9兆円と聞くが、もっと膨れ上がる可能性は高い。開発が計画どおりに行かずに行き詰まった場合、それまで掛けた費用の大きさから引くに引けなくなり、企業の存続問題にまで発展することが良くある。企業破綻に陥れば、資金提供元も危うくなり、金融界を中心に経済不安に陥り最終的には国費で賄うことになりかねない。
- 国の借金も膨らみ、国民の生活が厳しい状況に向かっている間に大きな震災や近年は気候変動による自然災害に度々見舞われて、原発事故の收拾もつかないまま、様々な不安を抱えている状況で、とても採算がとれるとは思えない。リニア計画はまだ決定されたわけではなく、住民などからの意見を取りまとめてから認可申請をするということを知りましたので計画そのものをやめてほしいと希望する。特定の企業や人が利するだけで、一般に国民にはほとんど益するものがないリニア新幹線計画は取り止めるべきだと考える。
- 「国や自治体の政治介入をさせないためにリニアを全額自己負担で建設する」としている。東京・名古屋間の工事費は5兆4300億円。東日本大震災の復興事業に加え、2020年の東京オリンピック関連施設や道路の建設工事も始まる。資材や作業員が不足し、リニアの建設費が膨らむことが考えられる。しかしすでに、リニア新幹線に対し、国による財政支援が既定のように報道されている。用地買収の際の不動産取得税の免除、JR東海の借入金の利子補給など。リニア工事が始まって工事費が膨らんだり、実現しても赤字になったら国費が投入される可能性がある。国民として納得できない。
- 東京・名古屋間の旅客輸送は東海道新幹線が独占しており、リニア新幹線ができて航空機からの利用客の移行はゼロである。リニアの利用客は東海道新幹線からの移行である。つまり、同じJR東海が経営する東海道新幹線とリニア新幹線が利用客を奪い合うだけである。JR東海の需要予測は楽観的すぎる。
- 東海道新幹線が開通した時代は、日本が高度成長期にあり利用者の増加が見込めたが、膨大な国の借金を抱えた人口減少期の日本で、かつ格差が広がる中で、今後リニア投資分の回収が見込めるのか？
- 事業ありきの無謀な予想乗客数により、無理やりに収支都合があう乗客数で算出しているのではないか。楽観的な予想数ではなく、以下を勘案して現実的な見込み乗客数を見極め、再度収支を検討すべきものとする。
 - ・旅行時間短縮を望むのは商用出張者だけではないか。その出張者数も就労人口数減少により将来にわたり減少していく。さらに、出張もインターネット高度普及やテレビ会議等にて今後減少する。
 - ・旅行者の選択は景色を楽しめる地上走行列車を選択する。景色の無い殺風景なトンネル内を突っ走るリニア線には、乗車しないものと予想される。また、高齢者や富裕層は、時間短縮には興味なく、窓外の景色や食堂車でのゴージャスな列車旅行を選択する。
 - ・海外からの旅行者は窓から富士山が見えないようなリニア線には乗車しないこと。

意見の概要

事業計画（事業遂行能力）（2/5）

- 日本国内交通費は諸外国に比べて極めて割高であり、今後は以下の要因にて値下がり傾向が予想される。従って予想乗車料金も再度、現実的な数値でもって見直す必要があるものとする。
- ・日本国内の諸空港を結ぶ国内路線は、海外線に比べ極めて割高料金であり、羽田～名古屋や羽田～関西空港の料金が割高なために、JR 東海の新幹線料金さえも、今は維持出来ているのが現実である。
 - ・LCC(低コスト便)の飛行時間帯のみ大手航空会社も料金下げを認められている不平等政策の下では航空料金は、かろうじて割高料金を維持できているが、このような状態はあと何年保たれるのか。
 - ・グローバル化進展や TPP の更なる発展に伴い、海外からの LCC 便も国内路線に進出してくる時代となる。つまり JR 東海の競争相手である航空料金は、今後は厳しい国際競争にて大幅に値下がり続けるものと予想される。
 - ・JR 東海の競争相手となる東名高速であるが、自動運転装置の普及は高速道路から始まる。自動運転装置により、より快適・安全なバス・自動車が増え、この低コストとも競争になる。
- コスト予想の面においても、何が何でも収支を黒字化するための無理やりのでっちあげ算出ではなく、現実的なコストでもって算出すべきものとする。現在 JR 東海にて算出しているコストには以下のコストが反映されているのか。
- ・安全運行を確保するためのコスト。
 - ・地権者宛てへの損害賠償額。訴訟対応など。
- 現実から目をそらさずに将来動向を配慮した収入、及び乗客安全を確保し路線沿線地権者・住人との訴訟問題を回避したコストにて信頼性を持ち得る試算にて、実際に採算性があるのか否かの検討は極めて重大である。想定外であったとの結末で結局には国庫持ち出しや国民税負担の繰り返しでは国家財政が破綻してしまう。この意味において本事業化推進の検討・吟味にあたっては、関係官庁・役所及び政治の場での審議・吟味の責務は非常に大きいものとする。従って、将来に禍根を残さないためには事業着手時期を凍結してでも、必要な時間を充分にかけてより精緻な審査・吟味を求めるものである。
- 事業採算に疑問がある。今後日本の人口が減少することが確実に予想されているのに、輸送量が増大することを前提にしている採算計画は全く間違っている。「航空機を利用している乗客がリニア新幹線に乗り換えるので、リニア新幹線を利用する乗客が増加する」と言っているが、東京から名古屋まで行くのに、航空機を利用している人がどれほどいるのだろうか。リニア新幹線事業の採算性の根拠は疑問である。
- 高額な工事費は計画通りの予算ではなく、膨らむことが予想され、必ず運賃に跳ね返り、結局は利用者我々の負担になる。需要の見通しも甘く、採算がとれずに結局は国費が投入される可能性があり、本当に必要か冷静に検討すべきである。

意見の概要

事業計画（事業遂行能力）（3/5）

- リニア新幹線の経営が採算合うとは思わない。人間行動学の専門家の見解も聞くべきではないか。ビジネスマンが多く利用するという予測もあるが、ほとんど山岳地帯であり過疎地であるため、途中での乗り降りするビジネスマンは非常に少ないのではないか。東海道新幹線よりもよほど便利で快適でなければ利用されない。将来人口が減ることが確実視されているので、途中駅付近の町起こし村起こしになるとは到底考えられない。赤字になる可能性はとて高く、万一事業に失敗し経営難に陥った場合、JR 東海の社員が解雇されるだけでなく、赤字は最終的には国民の負担になることは明らかである。採算に合うという根拠と経営難により倒産した場合の責任の所在を明らかにすべきである。
- JR 東海は自力でリニア新幹線を建設するといっているが、9 兆円以上の巨大な費用をどうまかなうのか。不測の事態によっては更に費用がふくらむことも予想せざるを得ない。その場合、巨大な国家的事業という性格上、当然のように国家（政府）が肩代わりせざるを得なくなる。
- 莫大な投資を JR 東海一社で負担されると公表されているが、旧国鉄各社は民営化するとき大きな負担は棚上げされている筈で、この負担は完済する前にこの大投資を行っていいものか。旧国鉄各社がいくらかずつ分担し、国家事業で行うべきプロジェクトではないか。
- 駅は自治体が作れと言うほど、JR 東海は財政的に余裕がない。建設段階において南アルプスを通すトンネル工事は難工事が予想される。今まで難工事が予想された大きな工事で予算内に収まった工事はない。南アルプスにおいても途中で放棄されたトンネルがある。この区間では、駿河トラフに繋がる糸魚川・静岡構造線を横切る。伊那谷の多数の活断層、阿寺断層、市之瀬断層、もある。リニアの路線から 20～30km ほど南にある富士川断層帯もあり、まだ発見されていない大小の断層が数多く存在していることが確実視される。南アルプスは造山活動の非常に活発な地域である。知られていない活断層も含め活断層だらけの地域である。それらすべてを JR 東海は把握しているのか？トンネル工事は実際に掘ってみなければ分からない。全ルートを試掘することは不可能。工事を始めたら後戻りはできない。難工事が確実に予想され工事費用が足りなくなるのは明らかである。東電のように税金を使わなければならなくなる。現実に沿わない JR 東海の採算計画のために国税を使うのは許されない。事実、最近 JR 東海から、最初から税金を見込んでいるとの内容の発言があった。また、開業した後でも、乗客は少なく営業利益は見込めない。リニアを維持のための税金の投入が更に必要である。これも JR 東海は認めている。
- JR 東海の説明会では、ゼロ成長を基に計画をたてているとの説明だったが、人口減の上、高齢化が進むなか、想定通りの利用者数が確保出来るか。リニアを利用するのは、ほとんどビジネスマンと考えられる。これらの就業者人口は着実に減りゼロ成長どころかマイナス成長である。
- 工事が予想より経費がかかった場合、工事を中止するのか？それとも、銀行から借りるのか？それとも、国費導入をお願いするのか？JR 東海として考えないで工事を着工することはないと思うので、考えを述べてほしい。
- 安全な建設と思える資料が全くなかった。建設途中で JR 東海は破産し、工事中断となり、地下が空洞のままになり、治安の面でも安全の面でも危険な状態で放置になるのではないか。

意見の概要

事業計画（事業遂行能力）（4/5）

- JR 東海の予算では建設できず、赤字となり、国の予算（国民の税金）を使用することになると思われる、ならばリニアは必要ではない。新しいものより、今あるものを生かして次につなげるのが大切である。
- トンネルが 80%のリニアにリピートする乗客は少ないのではないか。
- 今回の建設費用総額 9 兆円、東京―名古屋間で 5.4 兆円と聞いている。これほどの規模の投資は過剰な経営決定ではないか。万が一の経営の失敗、あるいは大惨事でもあれば、経営破綻をみる。結局は国民の負担（増税）にかかるという事態も考えられる。今回のビジネスプランもその前提は楽観論にたっているような気がする。
- JR 東海だけで工事費を賄えるのか。不足だからと国費の注入など許さない。
- 「国や自治体の政治介入をさせないためにリニアを全額自己負担で建設する」としている。東京・名古屋間の工事費は 5 兆 4300 億円。東日本大震災の復興事業に加え、2020 年の東京オリンピック関連施設や道路の建設工事も始まる。資材や作業員が不足し、リニアの建設費が膨らむことが考えられる。しかしすでに、リニア新幹線に対し、国による財政支援が既定のように報道されている。用地買収の際の不動産取得税の免除、JR 東海の借入金の利子補給など。リニア工事が始まって工事費が膨らんだり、実現しても赤字になったら国費が投入される可能性がある。国民として納得できない。
- 中四国連絡橋、東京湾横断道路などの公共事業が甘い需要見通しで建設され、利用客が少なく、国民負担となっている。JR 東海は、全額自己負担ということで計画を進めているが、東日本大震災の復興事業、東京オリンピック関連など、資材や作業員が不足し、リニアの建設費用が膨らむことが考えられる。すでに、用地買収の際の不動産取得税の免除、JR 東海の借入金の利子補給など、国による財政支援が既定のように報道されている。万一、我々の税金を使うようなら、再度準備書をやりなおすべきである。

意見の概要

事業計画（事業遂行能力）（5/5）

事業計画（事業遂行能力）（1/3）

当社は中央新幹線について、

- ・収入について、これまでの実績を踏まえ、現在の収入をベースに、到達時間の短縮効果により東京・大阪間をはじめとした、航空機利用の需要を取り込むことによる収入増等を加えて想定する
- ・費用について、現在の経費をベースに、中央新幹線維持管理費、減価償却費をはじめ、中央新幹線及び東海道新幹線・在来線等を一元的に、かつ健全に経営していくために必要な経費を見込む
- ・東海道新幹線・在来線等の安全安定輸送の確保と競争力の維持強化、中央新幹線の建設とその維持運営に必要な設備投資を想定する

など、合理的と考える前提を置いて長期試算見直しを行い、

- ・経常利益は、建設期間中についても、また名古屋開業直後及び大阪開業直後の償却負担や利子負担が重い時期についても、安定配当を維持することができる水準を確保できる
- ・長期債務残高は、工事の進捗に伴い増加し、名古屋開業時及び大阪開業時の年度末には概ね5兆円の水準まで増加するが、その後は、減価償却費等を基に確保するキャッシュフローにより着実に縮減できる
- ・自己資本比率、営業キャッシュフローの水準においても経営の健全性を確保できる

ことを確認し、健全経営を確保しつつ、大阪まで、当社の自己負担で実施できるとの結論を得て、平成22年4月に公表しています。この内容は当社のホームページにも掲載しております。当社は同5月にこの長期試算見直しを交通政策審議会で説明し、同11月の交通政策審議会で同審議会の鉄道部会小委員会が独自に行った需要予測に基づき検証が行われた結果、当社の試算は十分慎重な財務的見直しに基づいていると評価されました。こうした審議を踏まえ、平成23年5月には国土交通大臣により中央新幹線の整備計画が決定され、同月に当社は建設主体・営業主体に指名されています。

建設費は東海道新幹線の生み出すキャッシュフローを中心に、一定の長期債務残高の限度内での借入金等で対応してまいります。

この中央新幹線の路線及び駅の建設は、当社が自己資金により進めるプロジェクトであり、国家予算を使って行うものではありません。当社の使命である東京・名古屋・大阪を結ぶ新幹線による高速輸送及び名古屋を中心とした東海圏の在来線輸送の運営については、これまで同様、責任を持って遂行していきます。なお、中央新幹線の建設については、沿線自治体と適切に情報交換を行いつつ、ご協力を頂きながら必要な手続きを進めております。

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、全ての場面における工事費やコストについて、必要に応じ検証を行い、安全を確保のうえで徹底的に圧縮して進めてまいります。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（事業遂行能力）（2/3）

各駅の乗車人員は、開業時点の経済状況を始め、他の交通機関の状況や、運賃、ダイヤだけではなく、街づくりや広域的なアクセスの整備など、様々な条件により決まってくるものですので、現時点での見込みを示すことはできません。なお、環境影響評価においては、設備計画の前提として、中間駅では1日1万人と設定しています。

これまでの整備新幹線の建設においては、鉄道運輸機構が主体となり、土地、家屋の権利の取得は非課税とされてきました。同じ全国新幹線鉄道整備法に基づく整備新幹線でありながら、建設主体が当社である中央新幹線は現行では課税されることとなります。不均衡な状態を解決すべく、他の整備新幹線と同様の非課税扱いとして頂くよう、税制改正を要望しています。

中央新幹線の建設は、当社の自己資金により進めるプロジェクトであり、当初、駅の設置による地域への受益の程度に鑑み、中間駅の建設費については地元で負担いただきたい、という方針で進めてまいりました。しかし、東日本大震災を経て、日本の大動脈輸送の二重系化を担う中央新幹線の早期実現の緊急性が高まる中、計画の実現に向けて諸準備を間断なく迅速に進めていくためには、中間駅の建設費負担に関わる問題を解消し、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つつ協力して取り組んでいくことが、事業の推進に最も大切であり、また、有効であるとの認識に立ち、平成23年11月に当社は中間駅の建設費負担についてのそれまでの考え方を転換することとしました。

具体的には、当社の費用負担により中間駅を建設することとしました。したがって、地方自治体には、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斡旋をはじめとした行政サイドからの工事促進に関わる様々なご協力と、中央新幹線の効果を県全体の発展につなげ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ころです。

このように役割を分担し、それぞれを混線させずに協力して、中央新幹線の早期実現という大目標に邁進して参りたいと考えています。

なお、自治体が進める中央新幹線の駅へのアクセス道路の計画については、既存の充実した高速道路網との結節を重視することによって、広域への波及効果が期待でき、ご利用いただくお客様の利便性を向上させることができると考えています。

国鉄末期において、破綻状態にあった国鉄を将来にわたって健全な活力ある運営を続けていくことができる姿に再生し、鉄道事業の再生を図るという理念のもと、国鉄改革が行われ、国とJR本州3社による累積債務の負担額が決められました。この改革において東海道新幹線の運営は国ではなく民間会社である当社が運営することが相応しいとされ、現在はその運営を当社が担っています。超電導リニアによる中央新幹線は、東海道新幹線を補完し、その役割を将来に亘って果たし続けるために建設するものであり、日本の重要インフラの運営を民営化した国鉄改革の考え方に照らしても逸脱するものではありません。当社としましては、この大事業をあくまで民間企業としての大原則、すなわち、経営の自由、設備投資の自主性を堅持しながら、健全経営の下に建設を完遂させ、その後は効率的運営に努めていく考えであります。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（事業遂行能力）（3/3）

中央新幹線については昭和 49 年に当時の国鉄が、また平成 2 年からは当社と鉄道運輸機構が調査を開始して以来、これまでの鉄道新線計画に比べ長期間、広範囲にわたる綿密な調査を実施し、地質の状況を把握してきました。

長大トンネルについては、これまでの事例を見ても、総延長 53.85km の青函トンネル（鉄道）、土被り 1,300m の大清水トンネル（延長 22.221km：鉄道）など鉄道における実績があります。

南アルプスのトンネルの施工については高度な施工技術は欠かせませんが、地質等の状況と現在確立されている技術を踏まえ、十分な検討を行い、適切な施工方法等を選択することにより、掘削は可能であると考えています。

活断層等について、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、広域に及ぶ長距離路線という性格から、そのすべてを回避することは現実的ではありません。中央新幹線においては準備書第 3 章に記載のとおり、避けることのできない活断層等については、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て路線を選定しています。今後、通過の態様に見合った適切な補強を行っていくなど、注意深く配慮して工事計画を策定していきます。

建設資機材、作業要員等の確保については、契約時点の情勢を踏まえ、適切に対応していきます。なお、中央新幹線工事の最盛期はオリンピック等の工事の後になると考えています。

断層についての事業者の見解は、「安全性（地震・断層）」の項に、必要性についての事業者の見解は、「事業計画（必要性）」の項に記載しました。

意見の概要

事業計画（電力）（1/3）

- 21世紀に必要としているものは自然環境との調和、低エネルギー社会であり、より速く、より高く、より強くの考え方は時代遅れのものとなりつつある。人々の豊かさは金ではなく生活のゆとりにある。東京から名古屋を40分、大阪まで1時間はまったく魅力のないものになっているはずである。エネルギー消費についても、リニア新幹線のピーク時、電力消費量は数十万kW、現在の新幹線の3倍だそうだが、2011年の原発事故以来、多くの家庭において節電意識が高まり100Wレベルで電気使用量を減らしている。神奈川県全世帯の節電努力がリニア新幹線だけのために帳消しされるのは、納得がいかない。
- リニア新幹線の消費電力量は東京・名古屋間開業時で27万kW/時、東京・大阪間で74万kW/時とされ、東海道新幹線の3倍とされている。現在の東京電力、中部電力の余剰供給量で十分賄えると主張している。しかし福島第一原発の事故以来、脱原発社会をめざし、国民は、省エネタイプの電気製品を購入したり、自宅の屋根に太陽光パネルを設置したりして節電に務めてきた。こうした努力に対し、膨大な量の電力を企業向けの安価な電気料金で浪費するリニア新幹線は、国民の努力に対する裏切り行為であり、時代錯誤の交通機関と言わざるをえない。
- リニアの車体自体も含め、エレベーターやエアコン諸々に必要な電源は一体どこから賄うつもりであるか。
- 在来新幹線の3倍以上の電力を消費するリニア新幹線は、環境にやさしい交通機関とは言えない。東京電力から電力供給を受ける計画になっているが、福島第一原発事故の処理が全く進んでいない状況で、果たして電力供給を受けられるのか疑問である。
- 原発を前提としたかのような膨大な電力消費のリニアは白紙撤回すべきである。
- 省エネの取り組みは無視され、自然エネルギーの文字も見当たらず、時代に逆行している。リニアは50年も前に開発された技術で新しい技術ではない。その証拠に大量の電気を必要としている。
- リニア中央新幹線の電力消費を見ると、一般的には現在の東海道新幹線の3倍の電力を消費するといわれている。約半世紀前の高度成長期に入る時期なら消費電力の多さが許されただろうが、現在は、大企業から、一般家庭まで節電、節電といわれている。このような時に現在の新幹線の3倍もの電力を消費する列車が計画されていいものか。将来的にももっと節電できる列車が計画されるまで、この計画は凍結すべきである。
- 国の政策としても再生エネルギーを推進し、エネルギーの節約を高揚している。省エネ意識が強まっている中であって、リニア新幹線は運行時に現在の新幹線の3倍の電力を消費するとされている。日本のエネルギーの効率化の流れに大きく抗するものではないか。
- 自然環境を破壊しての工事とそれに要する電力はいかがなものか。莫大な電力を要するリニアカーは人間を幸せにするのか。
- 原発ありきの計画である。原発減少・ゼロを多くの国民が望む中、電源確保をどのように考えているのか。
- 電力消費は東海道新幹線の3倍以上といわれ、本事業の社会的必要度に比し過大である。電力をもっと有用な用途に振り向けた方がよい。

意見の概要

事業計画（電力）（2/3）

○電力の節約を行っているこの御時勢に、品川駅・名古屋駅間だけの運行でさえ約 27 万 k w の電力を消費する中央新幹線は過大に電力を消費し過ぎている。

意見の概要

事業計画（電力）(3/3)

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（電力）（1/1）

リニアの消費電力は、交通政策審議会の試算では、平坦地を 500km/h で走行する際の消費電力が 1 列車あたり 3.5 万 kW であり、ピーク時の消費電力は、名古屋開業時（5 本/時、所要時間 40 分）で約 27 万 kW、大阪開業時（8 本/時、所要時間 67 分）では約 74 万 kW とされています。関西電力大飯原発 3・4 号を除き原子力発電所の再稼働がなかった電力会社の平成 25 年夏の実績（供給力実績）では、東京電力で 5,494 万 kW、中部電力で 2,728 万 kW、関西電力で 2,936 万 kW と平成 24 年を上回る供給力となっており、エレベーターや空調設備を含めて、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います。また、リニアの運行ダイヤはまだ決まっておきませんが、通常の鉄道においては、朝と夕方に電力消費のピークがあり、東海道新幹線の列車本数のピークも夕方 18 時台ですので、リニアの消費電力のピークは世間で最も消費電力が多い時間帯である 14 時頃と重なることはないと考えております。こうした内容については平成 24 年及び 25 年に開催した中央新幹線計画の説明会においてご説明しており、その資料につきましては当社のホームページで公開し、多くの方にご覧いただけるようにしています。

当社で計画する変電施設までどのように電力を供給して頂くかについては、各電力会社で決められ必要な手続きがなされるものと考えております。

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をお願いしたいと考えています。

東京～大阪間で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おります。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引き続き進めていきます。

事業の必要性についての事業者の見解は、「事業計画（事業計画：事業の必要性）」の項に記載しました。

意見の概要

事業計画（路線計画）（1/3）

- 東南海地震・富士山噴火・関東地震などが懸念されている中、断層がずれるのではないかと。東京－名古屋間の土管鉄道は必要性を認めない。必要があるとすれば、羽田－成田間に JR 東日本と協同で実現されるべきである。アクアラインと同じ地上走行にすべきである。
- JR 東海は非常口の用地をどのように選定したのか。東百合ヶ丘の非常口は住宅街に接し、近隣には大学・幼稚園・老人ホームなどもあり、片平非常口付近は自然環境が良い状態で残されている場所である。この場所に工事拠点となる非常口を作るとは適切な判断なのか。用地選定の判断理由を明示してほしい。東百合ヶ丘非常口の土地については、ゼネコンが別会社から買い取った時点で、リニア非常口の土地としての用途が決まっていたのではないのでしょうか。
川崎市は市内5箇所の非常口の場所をいつ頃から把握していたのか。また、非常口付近の土壤汚染についての調査はどのように行っているのか。
- 生活環境を壊す惧れの地点になぜ立坑を掘るのか。JR 東海の計画では、川崎市内の調査対象場所として立坑予定の等々力緑地周辺など3カ所を選び、工事予定ヤードに隣接する3カ所の緑地・公園への影響は「無い」と評価しているが、なぜ、市民の居住環境を壊す惧れのある地点に敢えて立坑を作るのか、その立地理由が明確にされていない。第一に、立坑予定地の等々力緑地からやや離れた工場には、広大な空き地がある。第二に、宮前区犬蔵の「水沢の森」に隣接する予定地は、この場所以外に空いている企業用地がある。第三に、麻生区東百合ヶ丘も、高台が立坑予定地になっており、工事終了後のイメージ写真をみると、高台が尻手黒川線道路と同じ水平面まで切り崩され、地形が大きく変形する事となる。しかしその北側は住宅街であり、工事が終われば、多くのひとが崖の上で暮らす事態になる。それ迄の安全な台地の上の生活から、危険な崖の上へと変更されてしまう住民にとっては、何の益もない。なぜこのような場所を選んだのか。住民に対して、分かるように詳しく追加説明を求める。
- 地震の時に東京－大阪間の交通がなくなるので、リニアを開通させるはずであったが、今回のルートは、太平洋からの距離をはなさなければいけない案が消えている。もう1つのルートを考えるべきである。
- 南アルプスは、白神山地と並ぶ日本最大の原生の自然が残されている。リニア新幹線のために、何台もの大型の工事車両、資材運搬車両が運び込まれる。それを通すための道路建設そのものが大きな自然破壊である。さらに、大量の発生土を運搬するために、大量のダンプカーが行き来する。地下水系の破壊、生態系の破壊は必至である。南アルプスの自然の価値に無知・無関心であるなら、どのように自然が破壊されるか、恐ろしい思いでいる。日本に数少ない自然を残すため、南アルプスルートを変更することを求める。
- 川崎市に中央新幹線のルートをもってきた理由を明らかにしてほしい。説明会で「最短距離をとるなら、川崎をルートに選定することはない。なぜ、このルートになったのか？」という質問があったが、明確な答えはなかった。

意見の概要

事業計画（路線計画）(2/3)

- リニア予定地について、かなり前から立坑の場所について詳細が分かっているが住民には何の情報も知らせていなかった。地下通過地点も同じである。20年まえからルートも立坑も確定されていたようである。知らぬは県民だけである。3キロ幅の通過予定地が発表されたのも最近である。それが急に正式ルートと立坑が発表された。県とJR東海の仕組んだ隠ぺい工作である。早くから市や県の広報誌に詳しく工事内容を載せ、広く県民市民に知らせるのが地方自治体の正当な在り方である。県民に知らせなかったのはリニア反対の住民の声を小さくするためと解釈している。
- 尻手黒川線は現在でも交通量が多く時間帯により渋滞する。ヨネッティー付近から大量の土が運び出され住宅地内にトラックが出入りすると多大な騒音、排気ガスに悩まされる。トンネル出入口の再考を要求する。
- 主要河川は地上部分で通過することを基本とすると書かれているが、なぜ多摩川は地下なのか。
- 新百合ヶ丘の住民は、新百合～あざみ野の地下鉄を待ち望んでいる人が多いので、リニア新幹線が通ってしまったら不可能になってしまうのではないかと？

意見の概要

事業計画（路線計画）（3/3）

事業計画（路線計画）（1/5）

中央新幹線については、基本計画の決定後、甲府市付近から長野県内にかけての区間について3つのルートが検討され、平成23年5月26日に走行方式を超電導リニアとし、主な経過地を南アルプス中南部とする整備計画が決定されました。

これを踏まえ、平成23年に取りまとめた配慮書において、東京都・名古屋市間について3km幅の概略のルートと直径5km円の概略の駅位置を明らかにしており、今回は、その範囲の中から、下記に示す超電導リニアの技術的制約条件、地形・地質等の制約条件、環境要素等による制約条件などの観点から検討し、絞り込みを行いました。

<参考>

・超電導リニアの技術的制約条件等

- 超電導リニアの超高速性を踏まえ、できる限り短い距離で結ぶことを基本。
- 主要な線形条件として、最小曲線半径は8,000m、最急勾配は40‰で計画。

（最急勾配40‰については、山梨リニア実験線における走行試験の実績を踏まえ、国土交通省の「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」の解釈基準に定められています）

- 大深度地下の公共的使用に関する特別措置法に基づき大深度地下を使用できる地域において、できる限り大深度地下を使用。

・地形・地質等の制約条件

- 活断層等は、回避する、もしくは、やむを得ず通過する場合は通過する延長をできる限り短く計画。また、近接して平行することは避けて計画。
- トンネル坑口は、地形・地質的に安定した箇所を選定。

・環境要素等による制約条件

- 市街化・住宅地化が進展している地域をできる限り回避。
- 生活環境（大気環境など）、自然環境（動植物、生態系など）、水環境、土壌環境、文化財等に対する影響をできる限り小さく計画。
- 自然環境保全の面から、自然公園区域等を回避、もしくは、やむを得ず通過する場合でもトンネル構造とするなどできる限り配慮。
- 非常口は自然公園区域、自然環境保全地域等をできる限り回避した場所に配置し、都市部においては、できる限り直線に近い形で各非常口を結ぶように計画。

平成23年にまとめた配慮書の中では、3kmの概略のルートの選定にあたり、生活環境保全の面から、市街化・住宅地化が進展している地域をできる限り回避しました。神奈川県内においては、多摩川より相模川に至るルートは、神奈川県駅周辺及び多摩丘陵西端部周辺を除き、大深度地下トンネルで通過する計画とした。大深度地下トンネル施工のためには相当規模の施工ヤード等が必要となることから、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等への設置をできる限り回避することとしました。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（路線計画）（2/5）

今回選定した川崎市内を含めた神奈川県内の路線については、準備書第3章の3-9～3-16 ページ、川崎市の路線については、法対象条例準備書第1章の1-1～1-7 ページに記載しました。神奈川県内の路線は、東京都ターミナル駅から山梨リニア実験線に短い距離で接続するルートとし、川崎市の通過延長約16kmは、すべて大深度地下トンネルで計画しました。

非常口（都市部）について、シールドトンネルの技術の点では10km程度の間隔まで長距離の掘進は可能ですが、換気設備によりトンネル内の換気を行うことや、大深度地下トンネルにおける異常時の避難を考慮し、関係機関とも調整のうえで、概ね5km間隔で設置することとしました。場所としては一団のまとまった企業用地、公的用地等を出来る限り選定し、市街地においては住宅地での生活環境への影響をできる限り低減するよう配慮しました。

川崎市内の路線は、できる限り直線に近い形でこれらの非常口を結ぶようにし、生活環境、自然環境に配慮するため、トンネル構造とする計画としています。

非常口の候補地については、路線を選定するうえで土地の所有者にご相談させていただきました。

東百合丘に計画している非常口については、法面の勾配を「鉄道構造物設計標準・同解説 土構造物」に示す基準に従うことで安定性を確保いたします。

工事の着手にあたっては、工事実施計画認可後にまず事業説明会を行い、中心線測量、設計協議、用地説明、用地測量、用地取得等必要な手続きを行ったうえで、施工会社が決定した後に工事説明会を開催し、地元の方々に十分ご説明して工事を進めていく考えです。また、関係自治体等との連絡体制を整えるとともに、現在も環境保全事務所（神奈川）を設置しておりますが、地元住民の方々からのご意見等を直接お伺いする窓口を設置いたします。

ルート及び駅位置等については、上記に示す条件を踏まえてこれしかないというものをお示ししているため、変更することはありません。

なお、空港アクセス路線への超電導リニアの適用については、考えておりません。

トンネルをはじめ、中央新幹線の構造物については、強度や耐久性などを適切に考慮して設計し、安全の確保に努めてまいります。また、構造物の検査や修繕、線路に相当するガイドウェイや地上コイルの検査や交換、電気の供給や通信等に使用する電気設備の検査や交換を行い、構造物の維持管理に努めていきます。また、一般に地下空間は地震時の揺れが地上よりも小さく、災害に強いという特性を有しています。

事業計画（路線計画）（3/5）

活断層等について、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、広域に及ぶ長距離路線という性格から、そのすべてを回避することは現実的ではありません。中央新幹線においては法対象条例準備書第1章に記載のとおり、避けることのできない活断層等については、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て路線を選定しています。今後、通過の態様に見合った適切な補強を行っていくなど、注意深く配慮して工事計画を策定していきます。

南アルプスの隆起については、メカニズムとしてフィリピン海プレートの浮揚性沈込みと水平圧縮により広域的かつ連続的に隆起しているものと考えられ、隆起の傾向については、「わが国における高レベル放射性廃棄物地層処分の技術的信頼性 -地層処分研究開発第二次取りまとめ」（核燃料サイクル開発機構, 1999）において、「現在に連続するネオテクトニクスの場合において、天然現象の活動は数十万年～数百万年という地質学的な時間の中である一定の傾向を保ちつつ進行し、あるいは変化していくものと考えられる。これに従えば将来十万年程度における天然現象の活動を評価する場合には、過去数十万年程度における活動の様式や変動傾向が、同様に継続していくとみなすことが妥当と考えられる。」「わが国における隆起や沈降は少なくとも数 10 万年程度の間おもにプレート運動が支配する地殻応力場に対応して地域ごとにおおむね一定の変動様式と速度で進行しており、将来的にも同様の傾向で継続していくとみなすことができる。」とされており、今後も続いていくものと考えられます。また、隆起量の大きさについては、測地学的手法、地形学的手法、及び地質学的手法による分析があり、各手法に関する最新の知見に基づいた国土地理院等の文献（「GPS 連続観測による日本列島上下地殻変動とその意義, 村上亮ほか, 地震, 57 巻, 2 号, p 209-231, 2004」「水準測量データから求めた日本列島 100 年間の地殻上下変動, 国見ほか, 国土地理院時報, No. 96, 2001」「日本における最近 70 年間の総括的上下変動, 壇原毅, 測地学会誌, 17 巻, 3 号, p 101-108, 1971」「地質環境の長期安定性-高レベル放射性廃棄物の地層処分と地球科学-日本列島の最近約 10 万年間の隆起速度の分布, 藤原治ほか, 月刊地球, 26 巻, 7 号, p442-447, 2004」「日本の地形 1 総説, 米倉ほか, 東京大学出版会, 2005」）の調査を行い、南アルプスの今後の隆起量の傾向について検討を行いました。その結果、10 年、100 年、10 万年、100 万年といずれのスパンで見ても最大 4mm/年程度と考えられます。特に 100 万年レベルの長期的な隆起については地表の侵食を見込んでも 4mm/年程度になるとされています。これについては準備書資料編「南アルプスの隆起について」の図 5-3-1 でも記載しています。

また、「この隆起を主体とする変動は周辺の変動領域と連続的に発生するものであり、周辺領域との間に隆起速度と同等の変位が累積するものではない」というのは、隆起が断層運動のような狭い範囲で局所的かつ急激に起こるような現象ではなく、山域全体でゆっくりと連続的に隆起が起きていることを意味しており、これに基づき「トンネルに影響を与えるような状況は考えられず、トンネルの工事中はもとよりその後の維持管理においても問題はない」と記載しています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（路線計画）（4/5）

高速鉄道3号線の延伸が検討されていることは承知しています。

川崎市を含む、道路、鉄道、電気、ガス、水道等の大深度地下を使用できる公的事業者とは、今後、大深度地下使用法における「事前の事業間調整」の手続きの中で、必要に応じて位置等の調整を行います。

土壌汚染の調査については、「生活環境（土壌環境・その他：土壌汚染）」の項に記載しています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（路線計画）（5/5）

意見の概要

事業計画（運行計画）（1/1）

- リニア新幹線が実現しても川崎市民にとって移動の利便性は向上しない。JR 東海はリニアが開業すれば、のぞみ型になり、東海道新幹線はひかり・こだま型の路線になると説明している。新横浜駅に停車しているのぞみは大幅に減便される。そうなる、名古屋や大阪以西に行くときにのぞみを利用して川崎市民は橋本のリニア中間駅に行けばいいという。ところが中間駅には1時間1本しかリニアが停車しない可能性が強い。
- リニア新幹線は「のぞみ型」、東海道新幹線は「ひかり・こだま型」にするとしている。現在、名古屋や新大阪以遠の主要都市を直通で結ぶ東海道新幹線の「のぞみ」は、ほとんどすべてが新横浜駅に停車している。しかし、リニア新幹線が開業すると、その5割～7割がリニアに移ることになり、名古屋までの直通で行く場合は始発の品川駅か橋本駅まで行かなければならない。また、新大阪まで行くとなると、名古屋で東海道新幹線に乗り換えなければならない。あるいは川崎や横浜からいったん品川まで行って、そこからリニア新幹線に乗らなければならない。また、「のぞみ」が停まることで活性化した神奈川県の経済が低迷することも予想される。JR 東海が運行ダイヤを2027年開業時まで明かさないのは地元の期待をそれまでつなぎ止めるためではないか。
- 東京から名古屋・大阪区間が新幹線を利用するより早く着くといっても、改札からホーム迄の移動時間も含めれば、それほど早くはならないのではないか。
- 追い越し車線の設計を明記すべきである。1時間に何本のリニアが停まるのか。JR 東海は、ダイヤは開業時に明らかにすると言っているが、急行が各駅列車をどのように追い越すかについては、設計時から明らかになっているはずである。急行が各駅停車を追い越すのは、すべて各駅列車が駅に停まっているときか。それとも、追い越し車線を部分的に設けるのか？それは横幅を2車線にするのか？上下2車線にするのか？
- 神奈川県橋本駅に停まる列車は1時間に何本か？神奈川県は、中央新幹線の列車が1時間に5本停車し、莫大な経済効果があると言っている。しかし、神奈川県が三菱総合研究所に依頼した調査書では、1本停車なら費用対効果はマイナス、3本で少しプラス、5本なら経済効果は大きいとなっている。停車数によって、経済効果は全く異なってくる。JR 東海に聞いても、ダイヤは開業前に発表するというだけ。これでは、県民に期待をもたせ、無駄に税金を使わせることになってしまう。県が県民に欺瞞する幫助をしていることになる。この問題は神奈川県だけではない。山梨でも、リニアが通れば通勤できるとして宅地造成や住宅建設がされていると報道された。1時間に1本停車するだけで、通勤可能なのか？準備書の段階で、どの駅に何本のリニアが停まるという計画は明らかにされるべきである。
- 鉄道建設をするときは、各駅の予想乗客数を出す。中央新幹線の各駅の予想乗客数を、1時間に1本停車したとき、3本停車したとき、5本停車したときと分けて提示してほしい。
- リニアが走るにあたり、のぞみは新横浜駅に停車しないので、不便が生じている。品川からリニアに乗車の場合も名古屋から先も乗換が必要となり、時間短縮の意味がなく、メリットはゼロであり、乗客増もないのではないか。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（運行計画）（1/3）

中央新幹線の輸送形態については、4項目調査（輸送需要量に対応する供給輸送力等に関する事項、施設及び車両の技術開発に関する事項、建設に要する費用に関する事項、その他必要な事項）において算出した輸送需要量に対応する供給輸送力として、名古屋開業時に1時間あたり片道最大5本、大阪開業時に1時間あたり片道最大8本を見込みましたが、これは試算上の設定であり、現実的な設定は開業が近づいた時点において、開業時期の経済情勢や他の輸送機関の動向、駅周辺の開発状況やご利用者の見込み等を踏まえ、東海道新幹線も含めトータルで便利になるように決定してまいります。

中間駅の停車頻度や営業の詳細につきましても、開業までに決定することとなります。

中央新幹線の建設は、当社の自己資金により進めるプロジェクトであり、当初、駅の設置による地域への受益の程度に鑑み、中間駅の建設費については地元で負担いただきたい、という方針で進めてまいりました。しかし、東日本大震災を経て、日本の大動脈輸送の二重系化を担う中央新幹線の早期実現の緊急性が高まる中、計画の実現に向けて諸準備を中断なく迅速に進めていくためには、中間駅の建設費負担に関わる問題を解消し、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つつ協力して取り組んでいくことが、事業の推進に最も大切であり、また、有効であるとの認識に立ち、平成23年11月に当社は中間駅の建設費負担についてのそれまでの考え方を転換することとしました。

具体的には、当社の費用負担により中間駅を建設することとしました。したがって、地方自治体には、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斡旋をはじめとした行政サイドからの工事促進に関わる様々なご協力と、中央新幹線の効果を県全体の発展につなげ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ころです。

このように役割を分担し、それぞれを混線させずに協力して、中央新幹線の早期実現という大目標に邁進して参りたいと考えています。

東海道新幹線につきましては、中央新幹線と一体となって、大動脈輸送の役割を果たし続けていくこととなります。新横浜駅周辺、京都駅周辺などにお住まいのお客様や、大阪以西の山陽新幹線との直通列車をご利用になるお客様は多く、中央新幹線の開通後も「のぞみ」の持つ機能は重要であると考えており、その機能は維持します。具体的な運行ダイヤは東京都・名古屋市間の開業時点、東京都・大阪市間の開業時点で、それぞれお客様の需要等に応じて設定することとなります。

さらに、東海道新幹線においては、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」の運転本数と停車回数を増やすことで、現在とは異なる新しい可能性を追求する余地が拡大するものと考えています。中央新幹線の建設により、東海道新幹線の運営及び名古屋を中心とした東海圏の在来線輸送のサービス低下につながるようなことはありません。

事業計画（運行計画）（2/3）

現在、東海道新幹線との乗り換えがスムーズにいくように駅の計画の検討を進めています。名古屋駅での中央新幹線と東海道新幹線との乗り換えの移動時分については、ホーム間の高低差は30m程度で、エスカレーターで移動し、途中階で1回乗継と想定した場合、「3～9分」となります。エスカレーター、エレベーターなど移動設備の配置、機能向上にも十分留意して、より円滑な乗り換えを実現していきたいと考えています。

なお、品川から名古屋までの所要時間は大幅に減少するため、乗り換え時間を考慮しても時間短縮効果は大きいものと考えています。

中間駅のイメージについては準備書第3章の3-23ページに記載しました。

各駅の乗車人員は、開業時点の経済状況を始め、他の交通機関の状況や、運賃、ダイヤだけではなく、街づくりや広域的なアクセスの整備など、様々な条件により決まってくるものですので、現時点での見込みを示すことはできません。なお、環境影響評価においては、設備計画の前提として、中間駅では1日1万人と設定しています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（運行計画）(3/3)

意見の概要

事業計画（工事計画）（1/5）

- リニア新幹線の川崎市内工事では多くの工事車両が市内の幹線道路を走行する。工事車両の運転手に対し安全運転教育を徹底し、事故多発地点には交通指導員を配置するとしているが、市や周辺住民との協議会をつくり、工事への監視機関が必要ではないか。
- 東百合丘非常口建設では、高台の土地を崩し、そこに設備棟、管理棟等が建てられる。この用地の北側には狭い道路を挟んで住宅地や大学がある。よって供用後は急峻な崖の上に住宅が建っている形になる。影響評価をきっちりやるべきである。
- 都市部のトンネルを掘る工事に採用されるシールド工法は決して安全な工法ではない。シールド工法のポイントの一つであるセグメントのボルトによる接合や止水剤による水留めなど、十分な工事管理は期待できないと思わなければならない。工事中に水島地区のような事故が発生すると、トンネル掘削の先端場所だけでなく、立坑から出る粉塵や騒音、煙など、周辺住宅環境に与える影響は計り知れない。
- 南アルプストンネル工事は、地盤が非常に脆弱とされているので、NATM 工法で安全に掘削できるとしているのは危険過ぎる。地盤が強固ならば NATM 工法が使えるが、地山の岩盤が脆弱な場合、活断層が動いた場合にはトンネルを貫通させることはできない。また、異常な大量の出水がある場所なので、対策は困難を極めると思わなければならない。難工事を完成させようと、工事費の増大や工期の延長は避けられず、事業採算の基本的な条件が変わり、採算悪化に陥ることは目に見えている。
- 説明会ではトンネル工事は 24 時間行われると説明されたが、立坑（非常口）やトンネル工事の発生土は工事ヤード内に一時保管されるのか。その場合、どのように保管するのか、準備書では説明されていない。
- 準備書では、工事関係車両は工事ヤードから直接幹線道路に出入りすると言うが、その出入り口の位置が明示されていない。
- 準備書では、工事ヤードには立坑建設時、及びトンネル掘削時どのような建設機材が置かれ、またどのような施設がつけられるのか、規模や高さも不明である。
- リニア関係工事の具体的内容については工事計画時ではなく準備書の段階で県民・市民に明示すべきである。それは環境への影響を予測する上で極めて重要な事項である。
- 掘削土砂の廃棄場所も決めずに着工すべきではない。立坑から土砂が排出される計画で尻手黒川道を大型ダンプが時間当たり 64 台も走り続ける工事など反対である。
- トンネル掘削工事は 24 時間を予定しているとのことだが、本当に毎日 24 時間の工事をするとしたら住民の生活を無視したとんでもない行為である。準備書ではトンネル工事の一日の実施時間と神奈川及び川崎市での工事期間を明確に示していない。川崎市内 16.3 キロのトンネル工事は地下 40 m の岩盤を掘削することになるが、その方法も明らかにしていない。
- 土砂運搬ルート of 道路を利用しており、交通障害を防ぐための道路拡張、信号の増設等交通に影響のない様考えてほしい。

意見の概要

事業計画（工事計画）（2/5）

- JR 東海の計画するリニア新幹線の川崎市内工事では、多くの工事車両が市内の幹線道路を走行する。「準備書」は工事車両の走行ルートにある程度示し、途中に小中学校の通学路が面していることを記しており、工事車両の運転手に対しては安全運転教育を徹底し、事故多発地点には交通指導員を配置するとしている。ここで心配なのは、建設発生土運搬に従事するのは専門の下請け企業と思われるが、例えば効率を上げるため定められた渋滞した走行ルートを外れ、住宅街や学校周辺を迂回する等、予想されない事もないだろう。また長時間運転で疲労し操作を誤る恐れも、当然に予想できる。JR 東海は交通の安全を担保するために、川崎市及び周辺住民と「安全確保の対策協議会」をつくり、工事への十分な安全対策を取り決め、その実行に当たっては監視を徹底するよう強く求める。
- 準備書によれば、「大気汚染や騒音振動について排出ガス対応型建設機材の採用、低騒音・低振動型建設機械の採用等、さまざまな環境保全措置をとるので、影響は少ないと予測します」という。それらの環境保全措置がきちんとやられているかどうかのチェックは誰がどのようにやるのか。2020 年のオリンピック、東日本の復興のために、建設機械等は品不足になることは充分予測される。
- 24 時間シールド工法で作業するとしており、川崎市では泥水式の工法をとることが説明会で明らかになった。泥水式は地上で土と水に分離する作業を行うということだが、消音設備の中でやるといっても必ず音はするため、深夜の工事、分離作業、人や物の出入りなどで周囲の住民の生活を脅かす。24 時間トンネル工事をするのは止めることを要請する。
- 工事そのものが長期に亘る。事故が必ず起こる。誰が責任を負うのか。
- 着工から完成まで 30 年間もの期間、立坑建設近くの地域、多数のダンプカーの運行などによる地域の住民・安全性は確保できるか。
- 土砂の中にはスコリア（火山灰中に含まれる多孔質の砂）が大量に含まれているためにコンクリート用の砂利としては強度不足で、土木建築用の骨材として利用の道がない。骨材用の販路がないので、圃場の区画整理や大規模開発のかさ上げ用土として使ってもらっている。そういった需要は少ないので、1m³ 当たり 5,000 円で公共残土として処理している。リニア新幹線工事の神奈川県で出る残土をこの金額で処理するとなると 770 億円になる。準備書では、建設発生土の工事現場から地表への搬出やその処理方法、保管場所、車両による運搬経路、使用先について具体的記述が無い。残土処理にあたって、JR 東海は自治体と協議するとしているが、具体的な記載がない。
- 大深度地下であっても工事車両や工作機械による影響、地下水減少に伴う地盤沈下等の恐れがあるのだから、工事前および実施中は、各所へ掲示板等を設置し、工事計画や進捗状況などの詳細な周知広報を実施するよう求める。「工事中は地元皆さんから連絡を受けられる体制を工事業者とつくる」のは当然であるが、聞かれるまで黙ってやり過ごすという受け身の態度ではなく、自ら情報開示を行う姿勢に立って、積極的な周知広報等を行うよう求める。

意見の概要

事業計画（工事計画）（3/5）

- 川崎市東百合丘の立坑（非常口）の地形は現在小高い丘になっているが、この丘を尻手黒川道路の面と同じ高さまで削り取り低くする計画は、周辺の住宅の静かな環境を一変させ、騒音、粉塵、排気ガス、交通混雑などにより、環境が悪化する。工事中に地面がむき出しになり、雨風により粉塵が飛散し、居住環境は悪化する。また、雨により路面は土砂で汚染される。このような事業計画は許されない。
- 工事が始まると、馬絹交差点や清水台交差点、ヨネッティ前などで工事用車両が1分間に1台程度の交通量が増える。工事期間も11年間で、地域住民にとって何のメリットもないにもかかわらず川崎市の一住民として、「リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会」から出された計画凍結の陳情に同意する。麻生区がまだまだ開けてない頃から長年住み続ける高齢の親を持つ身としても、環境破壊からくるこの計り知れない不安をどうにか払拭してほしいと思う。工事期間だけを考えても、高齢者や子供たちのような弱者が少なからず被害を受けるのは目に見えている。トラックの夜中の騒音による不眠、粉塵による子供の喘息、交通事故など枚挙に暇がない。
- 二ヶ所の非常口のある麻生区では、工事期間中の騒音、粉じん、交通渋滞などが予想され、開通後は非常口近くでの磁界や騒音、振動、超低周波などの生活不安や健康被害が心配である。市民生活への配慮がない環境破壊の工事は止めるべきである。地震が頻発する日本列島での中央構造線を分断する工事は大変危険である。河川への影響もあり、工事は中止すべきである。
- たまたま立坑が近くに出来ることから、立坑を通して運行中の電磁波、騒音、振動、さらには10年以上と聞いている工事期間中の騒音、地下からの土砂採取、運搬等ともなう道路混雑なども大変心配している。特に閑静な住宅街の真ん中を土砂運搬車がひっきりなしに走る状態が想定され、生活が一変する可能性もある。
- リニアが通る場所は小学校の横で、子供の安全は保障されるか。麻生区は現在人口が増加している区でもあり、子供、老人も多く工事現場やトラックの搬入はとても危険と考える。約10年の工事期間は長く、空気は悪くなり、騒音、振動、健康被害は確実に出る。
- 掘り出されるであろう大量の土砂はどこへ運ばれるのか？運ぶダンプカーの騒音と排気ガス、膨大なダンプカーの行列と大気汚染が考えられる。リニア新幹線計画を凍結してほしい。
- 旧日本合成ゴム跡地の森が、中央新幹線の非常口にするため壊され、トンネルを掘り、大量に出る土を大量のダンプカーで運び出す工事が十数年つづくとのことで、あまりの環境の悪化にショックを受けている。準備書及び参加した説明会では、「大気や騒音や振動などの環境への影響は小さい」とあったが、長い工事期間の騒音や空気の悪化は、小さいはずがなく、この先、たいへん苦痛である。また、完成後の建物は、2～3F建ての高さがあり、設備棟は15mの高さになるとのことで、日照阻害も予想される。不動産価値も下がるのは必至で、また実際に地下にリニアが走った時にどんな悪影響があるかわからない。以上の理由により、住宅街のある東百合丘3丁目の非常口の建設中止を要望する。一度破壊したら、二度と元に戻らない自然を多く破壊し、沿線住民を犠牲にする中央新幹線は不要だと考える。

意見の概要

事業計画（工事計画）（4/5）

- 尻手黒川線の清水台交差点近くに立坑と非常口ができるとのことだが、尻手黒川線はマリアンナ医大病院や北部市場に行く大切な生活活動である。今でも清水台交差点は渋滞がひどく、影響が大きい。宮前区の小児ぜんそく患者は急激に増えている状況も踏まえ、リニア新幹線に計画の中止を求める。
- 工事関係車両が非常口周辺をどのように走行するのか（ルート図）。工事車両が発着する時間。工事中は非常口の場所にどのような建物が建ち、どのような機材が置かれるのか、その規模と高さ等、工事拠点となる各非常口での工事内容を具体的に明示してほしい。川崎市ではすでに工事内容を把握されているのか。

意見の概要

事業計画（工事計画）（5/5）

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（工事計画）（1/5）

超電導リニアによる中央新幹線の実現にあたっては、環境の保全に十分配慮しながら計画を進めることが大変重要であると考えています。

工事の計画につきましても、事業者として環境への影響をできるだけ回避・低減できるよう検討を行うとともに、騒音、振動等の生活環境、動植物、生態系等の自然環境への影響について調査・予測・評価を行い、準備書としてお示ししています。工事方法、施工機械、工事ヤードの面積や工事ヤードに設置する設備、工事期間等は法対象条例準備書第1章にお示ししている他、各地区における工事工程について準備書資料編に記載しております。工事ヤードとして使用する非常口を示す円は概ねの位置を示しており、円の中心から一定の距離を改変の可能性のある範囲として環境影響評価を行っております。今後詳細な工事ヤードの範囲については、設計・協議を進めていく中で決定してまいります。

今後、さらに具体化を図るにあたりましては、安全の確保を大前提とした上で、環境保全の観点からふさわしい構造形式、設備仕様、施工方法など、事前に綿密に調査した上で計画を検討してまいります。

作業時間は、地上部の工事において主として昼間、地上に影響の出ないトンネル工事（地下駅工事を含む）において昼間及び夜間の施工を考えております。また、現在の列車運行を確保しながら工事を行うなど、鉄道事業の特性上やむを得ない工事は夜間作業とすることを考えています。

また、工事用車両は、車両走行時間帯を原則8：00～17：00と計画しており、一般道を走行するようにします。但し、工事内容によりやむを得ない場合や、夜間に運搬せざるを得ない資機材を搬入出する場合は、工事用車両を夜間に一般道を走行させることもあります。

工事の計画、施工に際しましては、地域の方々の安全と生活に十分配慮するとともに、ご理解を頂けるよう努め、請負会社に対しても指導をしております。

工事の着手にあたっては、工事説明会を開催するなど、工事の内容や環境への配慮について、地元の方々に十分ご説明してまいります。また、関係自治体等との連絡体制を整えるとともに、地元住民の方々からのご意見等を直接お伺いする窓口を設置いたします。

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体制を施工会社とともに整えていきたいと思っております。

施設の計画にあたりましては、必要な機能を確保のうえで、工事が必要となる改変範囲をなるべく小さくいたします。

工事ヤードにおいては、必要に応じて工事用のフェンスを設置するとともに、現場の状況に応じて誘導員の配置等の安全対策を行います。

事業計画（工事計画）（2/5）

トンネル工事に伴う発生土は、工事施工ヤード内で仮置きした後に運搬することがありますが、その場合には、必要に応じて、飛散防止の措置を取る等、周辺の環境に配慮して適切に扱います。

地上部での工事に使用する建設機械については、必要により環境配慮型の機種を使用し排気ガス、騒音・振動の低減を図るとともに、散水等により粉じんの抑制を図ります。またトンネルの掘削にあたっては防音扉等の設置を行います。

工事排水については、必要に応じて濁水処理設備等を設置し、各自治体で定められた排水基準等に従い適切に処理いたします。

新幹線の建設においては、都市計画決定される道路等とは異なり、その技術的特性上、工事实施計画認可時点でまず本線や駅、車両基地の計画が決定され、その後用地取得や詳細な設計、関係機関等の協議等を行う中で各施設の範囲等、詳細な計画を決定することとなります。

その内容については、事業説明会、工事説明会等でご説明するとともに、ご質問等については地元住民の方々からのご意見等を直接お伺いする窓口にてお受けいたします。

準備書において非常口（都市部）を示す円は、設置する概ねの位置を示しており、概ねこの位置に約0.5～1haの面積を確保することを考えています。

工事で使用する道路については、既存の道路を活用するとともに、取得した用地を車両の通行に活用します。さらに、必要に応じて新たに工事用道路を設置することを考えております。既存の道路活用にあたっては、現在の道路の状況により、工事期間中の待避所の設置や部分的な拡幅、舗装の改良等を行う場合があります。川崎市麻生区片平・町田市能ヶ谷七丁目境界地に計画する非常口については、新たに施工に係る工事用道路を計画しており、準備書の環境影響評価関連図等に概略の計画を記載しています。

工事の実施にあたりましては、交通量、交通流へ一定の影響を与えることとなりますが、できる限り現況交通への負荷を軽減するため、工事に使用する道路の分散化を図ること、川崎市宮前区梶ヶ谷地区については貨物列車により発生土を運搬することで工事用車両台数の低減を行うとともに、運行時間帯を管理すること等を実施致します。具体的な運行計画の策定にあたっては、事業の実施段階までに交通管理者や道路管理者と協議を行い、適切な運行計画を策定いたします。

なお、道路の拡幅、信号の増設等の検討については、関係機関と協議し今後協議してまいります。

事業計画（工事計画）（3/5）

また、本事業では、工事に使用する道路は、可能な限り小中学校の周辺や狭あいな道路を避け、主要幹線道路を主に使用する計画ですが、一部区間において沿道周辺に小中学校が立地する、あるいは、部分的に狭あいな箇所が存在する道路を使用する計画です。工事に使用する道路や搬入時間、法定制限速度の遵守、工事従事者への講習・指導や、通学路、通学時間帯など安全確保に係る情報伝達及び注意喚起の徹底、周辺住民の方に対する工事期間などの工事計画内容のご説明、安全な歩行ルートの確保、交通誘導員による誘導、迂回ルートの設定時に対する配慮、車両整備の徹底などにより、交通の安全を確保いたします。また、具体的な工事計画の策定にあたっては、交通管理者や道路管理者と協議を行い、安全かつ円滑な交通の確保に配慮した計画を策定してまいります。ご不便をおかけしますが、事業の重要性へのご理解をお願いいたします。

建設発生土については、本事業内での再利用や他の公共事業等への有効利用を考慮しており、公共事業等で有効に活用して頂くための情報提供や発生土置き場等は、県を窓口として関係自治体と調整させていただきたいと考えています。具体的な場所や方法については、工事の詳細な内容を固めていく過程で検討を深めていきます。

なお、川崎市宮前区梶ヶ谷に計画している非常口から搬出する発生土は、鉄道貨物を活用し臨海部等へ運搬することにより、工事用車両台数の低減を行うことで、現況交通への負荷を軽減するとともに、工事用車両の通行に伴う大気質、騒音、振動への影響を低減する計画としています。具体的な輸送計画については、日本貨物鉄道株式会社等の関係機関との協議を踏まえて決定してまいります。なお、鉄道貨物輸送のCO₂排出量は営業用トラックの6分の1であり、環境への負荷を低減できる輸送手段です。

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・振動については環境影響評価の対象としておりません。本事業においては既存の施工事例よりも更に深い箇所での工事を計画しており、影響はないと考えています。騒音については、比較的深い部分を走行するため騒音が直接伝わることはありません。振動については山梨リニア実験線で基準値を大きく下回ることを確認しており、特に大深度地下は強固な支持地盤以深となるため、影響はありません。

平成24年2月7日、岡山県倉敷市のJX日鉱日石エネルギー水島製油所の海底トンネル掘削工事現場において、海水がトンネル内に大量に流入した事故が発生したこと、また詳しい状況や事故原因について引き続き調査中であることは、報道等で承知しています。

当社の建設工事にあたりましては、事前に綿密に調査した上で計画を具体化し、その内容や現場の条件などに最もふさわしい構造形式、設備仕様、施工方法など、設計を進めています。

また施工段階においても、これまでの工事を通じて蓄積してきた施工管理能力を発揮する一方で、確かな技術と施工能力、施工実績を持った会社により、安全・確実に工事を完遂していく考えです。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（工事計画）（4/5）

水島事故を受け、国土交通省は「シールドトンネル施工技術安全向上協議会」を設置し、平成 25 年 3 月に「中間とりまとめ」が公表されたところです。中間とりまとめでは、シールドトンネル設計・施工中の現場への注意事項や日本のシールドトンネル事業（設計・施工）における現状の課題などがまとめられており、これも踏まえて適切に対応していきます。

南アルプスのトンネルの施工については高度な施工技術は欠かせませんが、地質等の状況と現在確立されている技術を踏まえ、十分な検討を行い、適切な施工方法等を選択することにより、掘削は可能であると考えています。

中央新幹線については昭和 49 年に当初の国鉄が、また平成 2 年からは当社と鉄道運輸機構が調査を開始して以来、これまでの鉄道新線計画に比べ長期間、広範囲にわたる綿密な調査を実施し、地質の状況を把握してきました。

これまでの事例を見ても、総延長 53.85km の青函トンネル（鉄道）、土被り 1,300m の大清水トンネル（延長 22.221km：鉄道）など鉄道における実績があります。

東百合丘に計画している非常口については、法面の勾配を「鉄道構造物設計標準・同解説 土構造物」に示す基準に従うことで安定性を確保いたします。

非常口の地上部分の高さは、塔のようなものは考えておらず、基本的に通常の 2～3 階程度の建物の高さとなります。なお、非常口については、建築基準法等で定める規制を超える日照障害は発生しないものと予測しています。

事後調査を実施しない項目については、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を実施し、影響が認められた項目については必要な対策を行います。

ぜんそくの原因には様々なものが挙げられていますが、本事業の実施に際しましては、大気汚染に係る環境基準等（二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん）に適合することを第一に取り組み、事業の実施にあたっては環境保全措置を実施することにより、さらに影響の低減を進めてまいります。

建設資機材、作業要員等の確保については、契約時点の情勢を踏まえ、適切に対応していきます。なお、中央新幹線工事の最盛期はオリンピック等の工事の後になると考えています。

工事工程については、準備書資料編の事 3-2-1～事 3-2-15 ページ、法対象条例準備書資料編の事 3-2-1～事 3-2-6 ページに記載しました。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（工事計画）（5/5）

地元の皆様には極力ご不便をお掛けすることのないよう進めてまいりますので、事業の重要性をご理解頂きますようよろしくお願いいたします。

なお、中央新幹線の整備による川崎市へのメリットについては「事業計画（必要性）」の項に、工事中の騒音・振動については、「生活環境（大気環境：騒音（工事）」、「生活環境（大気環境：振動（工事）」の項に、非常口の存在に係る騒音・振動については、「生活環境（大気環境：騒音（換気）」、「生活環境（大気環境：振動（換気）」の項に、工事用車両の運行については「地域交通（交通混雑、交通安全）」の項に、地震については、「技術全般（地震・断層）」の項にそれぞれの意見の概要と事業者の見解を記載しております。

意見の概要

事業計画（施設計画）（1/1）

- 川崎市中原区内を抜ける詳細ルート・工事計画詳細を出してほしい。地盤も弱い、近い将来東海大地震が起こるとも言われており、トンネルの地震時の強度が心配である。住民には計画を伝えることなく、ルートを決定しているやり方は、一方通行でふざけている。地元住民に万全の安全配慮が無い新幹線は不要である。
- 中間駅は切符売り場も待合室も無く、営業職員も置かないという簡素な構造。駅自体は JR 東海が建設費を出してつくるが、取り付け道路や駅前広場、在来線との連絡通路などは全て地元負担となる。橋本駅の場合、建設予定地の県立相原高校（90 年の歴史をもち、当時地主が無償で用地を提供して創立）の移転費 200 億円をはじめ、その他費用を含めると相模原市の負担額は 700～1 千億とも言われている。また、県や川崎、相模原市にはリニア新幹線担当職員が多数配置され、JR 東海の指示に従って、用地買収やトンネル工事などの発生土処理の窓口の役割をさせられる。リニア計画のためすでに県民、市民の税金が使われている。特にデメリットばかり背負わされる川崎市民としてはとても納得できるものではない。
- 非常口（立坑）の設備は十分機能しない。立坑には非常口としての機能を持たせ、開閉装置、消音設備、換気設備、微気圧波対応設備などを設けるとしているが、これらの設備が例え正常に動いたとしても、周辺的环境に与える影響を全くなくすとは考えられない。また、非常用発電機が止まった場合は動かなくなると考えなければならない。気休めに過ぎない対策である。
- 準備書では、川崎市内 5 か所（中原区等々力、宮前区梶谷、同犬蔵、麻生区東百合ヶ丘、同片平）に立坑（非常口）を建設するため、広さ 5 千㎡～1 万㎡の工事ヤードを設けるとしている。各工事ヤードについて適当であると判断した理由、その正確な位置と、広さが明示されていない。
- 中原区等々力の立坑（非常口）の深さは 100 メートルという。ほかの 4 か所の立坑が 50 メートル程度なのに、なぜ等々力の立坑だけがそのように深いのか。その理由が明らかでない。100 メートルの深さから避難する場合、エレベーターもその深さなのか、深い所からの微気圧波の影響も強いのではないか。
- 川崎市の 5 か所の非常口（等々力、梶ヶ谷、犬蔵、百合ヶ丘、片平）の各々の工事ヤードの広さを明確にしてほしい。また、設計図があればそれを公表してほしい。
- 等々力の非常口は風致地区であるため、高さは 8m におさえると説明会で話があったが、それでもかなりの威圧感がある。
- 工事中、完成後ともに予想外の事故、天変地異に対して、ルート上の地上の土地所有者に対して（周辺住民も含めて）責任を負うつもりがないのではないか。JR 東海（全費用負担）、国等官公庁（許認可権者）らはこんなもの考える前に、民法や環境規制に関する法令、賠償の規制に関する各種法令の調整を行っておく必要があるのではないか。住民を無視するのもいい加減にして欲しい。
- 非常口の高さはどの程度に設定されているのか。梶ヶ谷、犬蔵等にはすぐ近くにマンション、高台があるが、騒音、排気が上の方に広がっていかないか。
- 非常口的设计は非常口の機能が果たせない設計に思える。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（施設計画）（1/3）

新幹線の建設においては、都市計画決定される道路等とは異なり、その技術的特性上、工事実施計画認可時点でまず本線や駅、車両基地の計画が決定され、その後用地取得や詳細な設計、関係機関等の協議等を行う中で各施設の範囲等、詳細な計画を決定することとなります。

その内容については、事業説明会、工事説明会等でご説明するとともに、ご質問等については地元住民の方々からのご意見等を直接お伺いする窓口にてお受けいたします。

駅の位置については、リニアの超高速性を考慮のうえで、絞り込んで選定した路線上において、技術的に設置可能であり、利便性が確保でき、環境への影響が少ない場所で、また、地方自治体からの要望を踏まえて、相模原市緑区の橋本駅付近に計画しました。相原高校につきましては、神奈川県において、移転の構想があると伺っており、県により移転が実施されるものと考えております。

当社がお客様のご利用に必要と判断する設備を備えた中間駅については、当社が建設費を負担して整備いたします。駅の設備内容については、将来の旅客輸送のあり方を踏まえて、従来の形にとらわれず、営業専任社員は配置しない等、運用面も含めて、大胆に効率性と機能性を徹底して追求したコンパクトな駅をめざし、建設費ばかりでなく、開業後の運営費についても圧縮してまいります。一方、駅に隣接する施設（交通広場、自由通路等）及び中央新幹線の広域利用促進のための施設（周辺道路及び高規格道路とのアクセス設備等）については、地域行政の課題として、地元自治体に整備して頂く必要があります。

駅において、地元が併設したいと考える設備については、建設費及び維持管理費の地元負担を前提に、工事計画に盛り込めるよう検討いたします。具体的には、地下駅の地下 1F の地元等の賃借可能部分に、地元等の必要に応じて、観光案内所等を設けたり、待合所を設けたり、土産物を販売したり、さまざまな公的・民間施設を設置していただくことで、地元らしさを出していただければと考えています。

中央新幹線の列車は全車指定席で、事前に座席予約をしていただくシステムです。したがって、発車時刻を目安に駅にお越しになられるお客様がほとんどであると考えています。また、近郊に電車で出かけるのと同様に、列車にご乗車いただく時間も短いことから、入出場口内に待合所を設けても実際にはあまりご利用いただくことはない想定しています。詳細は今後検討していきませんが、ホームは一体空間として仕切ったホールホームとするので、快適かつ安全性が高い空間となります。また、ホームには椅子等を設置する予定です。

また、駅には駅施設を管理する社員を配置しますが、駅に来ていただいても座席をご用意できないと逆にお客様にご迷惑をおかけすることになるので、すべて事前に座席を予約して頂く方式とし、営業専任の社員は配置しないことを考えています。いずれにしましても、開業までに時間はあることから、十数年後の技術の発展を考えながら、全車指定席を前提に、新たな販売システムや駅の設備、その保守体制等をセットで考えていくこととなります。どのような体制がふさわしいかについて、今後検討してまいります。なお、駅には施設の管理を行う人員を配置しており、お客様が体調を急に崩された場合等には、対応いたします。また、車内で体調を崩された場合には、乗務員が対応いたします。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（施設計画）（2/3）

川崎市においては、中間駅の設置はしないものの、中央新幹線の整備により、始発駅となる品川駅または、神奈川県駅をご利用いただくことで、名古屋や大阪方面への大幅な時間短縮効果をはじめ、東海道新幹線と中央新幹線の移動手段の選択性の拡大、さらに、中央新幹線の沿線となる山梨県、長野県、岐阜県の間駅へのアクセスが格段に良くなるなどの効果があります。

また、首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏が1時間圏内となり、1つの巨大都市圏が誕生することにより、巨大都市圏で活動する人々の交流が拡大する中で、それぞれの都市圏の経済・社会活動が大いに活性化することが期待され、首都圏の一角を担う川崎市にとっても大きなメリットがあるものと考えています。

準備書において非常口・保守用車留置施設を示す円は、設置する概ねの位置を示しており、概ねこの位置に約0.5～1haの面積を確保することを考えています。

非常口（都市部）について、シールドトンネルの技術の点では10km程度の間隔まで長距離の掘進は可能ですが、換気設備によりトンネル内の換気を行うことや、大深度地下トンネルにおける異常時の避難を考慮し、関係機関とも調整のうえで、概ね5km間隔で設置することとしました。場所としては一団のまとまった企業用地、公的用地等を出来る限り選定し、市街地においては住宅地での生活環境への影響をできる限り低減するよう配慮しました。川崎市内においては、川崎市中原区等々力、同宮前区梶ヶ谷、同宮前区犬蔵三丁目、同麻生区東百合丘三丁目、及び同麻生区片平・町田市能ヶ谷七丁目境界地に設置を計画しています。

なお、等々力地区が、風致地区に指定されていることは承知しておりますが、それを踏まえて、今後、具体的な規模・配置等を具体化した時点で、関係個所と協議していきます。

非常口の地上部分の高さは、塔のようなものは考えておらず、基本的に通常の2～3階程度の建物の高さとなります。

非常口（都市部）に設置する換気設備はトンネル内の換気を行うために、常時稼働する予定です。換気設備の騒音については、高さ方向に予測評価を行っており、その予測結果は、準備書資料編の環2-9-1ページに記載しています。なお、排気については問題ないので、予測評価は行っておりません。

空気は吸気側の非常口からトンネルの中に入り、トンネル内を流れて排気側の非常口から地上に出ます。換気設備の規模等については準備書第8章にお示ししており、詳細については今後検討してまいります。

また、開閉設備は列車通過時の風圧対策および騒音対策のために設置します。法対象条例準備書第1章に記載の通り、列車通過時にダクトを閉鎖する開閉設備を設置することで列車走行音の伝搬経路を遮断するため、環境への影響はないものと考えています。また、開閉設備の動作に合わせ換気設備の運転を調整するため、開閉設備を閉じることにより換気設備の騒音が増加することはありません。

なお、異常時における施設の電力については、非常用電源を設けるため問題ありません。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（施設計画）（3/3）

トンネルをはじめ、中央新幹線の構造物について、強度や耐久性などを適切に考慮して設計し、安全の確保に努めてまいります。

当社の土木構造物は、阪神・淡路大震災以降に改訂された国の新しい基準を踏まえて、東海道新幹線、在来線とも十分な地震対策を進めており、中央新幹線についても同様の基準で計画しています。

なお、阪神・淡路大震災を機に抜本的に見直された耐震基準に従って建設・補強された鉄道土木構造物は、東日本大震災においても深刻な被害を受けていません。また、一般に地下空間は地震時の揺れが地上よりも小さく、災害に強いという特性を有しています。

構造物の検査や修繕、線路に相当するガイドウェイや地上コイルの検査や交換、電気の供給や通信等に使用する電気設備の検査や交換を行い、構造物の維持管理に努めます。

トンネルをはじめ、中央新幹線の構造物については、強度や耐久性などを適切に考慮して設計し、安全の確保に努めてまいります。また、構造物の検査や修繕、線路に相当するガイドウェイや地上コイルの検査や交換、電気の供給や通信等に使用する電気設備の検査や交換を行い、構造物の維持管理に努めていきます。

縦断線形はルート周辺の地形により地上からの深さが変化するため、ルートを結ぶ非常口毎に深さは異なります。今後、大深度地下使用の手続きを進める中で、他の公共的な事業と位置を調整のうえで、詳細な縦断線形を検討し具体化していきます。なお、エレベーターについては非常口の深さに合わせて設置します。

微気圧波は、トンネルの長さは関係しますが、深さにより影響が変わるものではありません。

なお、等々力地区が、風致地区に指定されていることは承知しておりますが、それを踏まえて、今後、規模・配置等を具体化した時点で、関係個所と協議していきます。

事業の実施にあたっては、周辺環境に配慮して行っていくことが重要であると考えています。今後とも、関係行政の計画等と整合を取りながら、地元の方からのご意見を頂き、それらを参考にして、より環境に配慮した事業を実施していきたいと考えています。

対象事業実施区域周辺の地区におかれましては、今後お示しした位置の周辺に施設を建設していくこととなりますが、事業の重要性をご理解頂けますようお願いいたします。

意見の概要

事業計画（用地）（1/5）

- 新幹線が私有地の地下を走る場合は、その土地の購入を希望する人は皆無であり、不動産価値は著しく低下し、むしろ全くなくなる可能性もあり、駐車場ぐらいしか用途がなくなる。それに対する保障は示されていない。
- リニア新幹線が通る土地は不動産売買時に地価が下がるとの事であるが、固定資産税などの税金は中原区は上昇している。リニアが通過する付近の固定資産税は下げてもらえるのか。
- リニア新幹線工事には「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」（2001年施行）が適用されている。すでに、首都高や外環道工事に適用されていますが、そのほとんどは国道などの地下であり、市街地の大深度地下で長区間トンネルを掘削したことは無く、工事期間中や鉄道開業時の騒音、振動などの地上への影響も実証されていない。大江戸線や南北線などの特定駅だけは40m以下につくられたが、その工事前、工事中、工事後の地表への振動、騒音などの影響がどうだったのか、数値をもって、準備書で示すべきである。山梨リニア実験線の山岳トンネルの際のデータを出し、それを大深度に当てはめるのは欺瞞である。実際、土地などの不動産取引の場合、物件の説明書に重要説明事項として「この土地の地下40メートルに直径13メートルのリニア新幹線のトンネルがある」と明示しなければならない。正当な価格で取引されるとは考えられず、これは私たちが保障されている「財産権」の侵害になると考える。とにかく、「大深度だから影響は無いから補償も必要無い」では、沿線住民の理解も納得も得られない。
- 川崎市民は、工事やリニア中央新幹線の大深度トンネルによって地価が下がることを心配している。路線価格への影響について準備書では言及していない。説明会では「大深度法で補償が必要ないとされている」の一点張りだったが、明らかにしてほしい。
- JR東海による説明は「大深度措置法適用なので一切の補償適用はありません」で済ませている。大深度措置法では地下40m以上の使用の権利について特別措置しているが、憲法や民法で規定する所有権そのものを否定する効力を保持しているものではない。JR東海による「一切の補償適用はありません」という説明は正しいのか。住民・地権者としては、先日実施の説明会は県・市の環境保護に関する条例等上の説明会として扱うには、質問者数を少なく限定し、質問させない態度で終始し、質問者の求める数値的回答とは関係がない曖昧な言葉で場を誤魔化し続けており、説明会の趣旨を満たしてはいない。正しく回答・説明される説明会を望む。
- 工事中や運行後の事故発生等による損害補償の問題は、大深度地下特別措置法による地下使用権と絡むため国家賠償法の問題にもつながる。しかし、同特別措置法は事故発生時の救済には言及しておらず、リニア線事故時は社会的問題となる。つまり特別措置法を適用して事業を進める前に、付帯する諸法令などの事前検討・対応のための法的措置準備が必要と考える。

意見の概要

事業計画（用地）（2/5）

- ルート発表後、リニア線直下の敷地が判明したので、直下の敷地や近辺の敷地所有者は、敷地を売り出していけば不動産市場では価値減少に直面していく。場合によっては買手がつかない事例も出てくるであろう。これは受忍限度を超えた損害として訴訟となり、大きな社会問題化することになる。地面の下40mが空洞化し、磁界の悪影響や列車運行振動等、日々苦悩し続ければ精神的苦痛に遭遇する住民・所有者も相当数出てくることになり、社会問題化していく。今後の不動産取引上にて価値減少割合が一定の比率に固定化していけば、敷地を当面は手放す意図を持たない所有者でさえも損害賠償訴訟に加わっていくことになり、全沿線上に該当する損害賠償額は裁判所判断に委ねるとしても膨大な金額が見込まれる。40m以下の敷地を通過し利用する使用権は特別措置法に守られても、損害賠償責任が発生し、その結果、金額は当該事業計画を根本的に揺るがす巨大な金額となる。
- 大深度トンネル工事の申請から許可までのプロセスはどう進むのか。また、工事中もしくは大深度トンネル供用の段階で、走行音や振動、電磁波など地上への影響が出た場合、JR東海はどのような対策を講じるのか。
- リニア新幹線の上部付近の不動産の売買にあたっては、物件の重要事項として、説明書に地下のリニア新幹線の存在を明記することになるため、不動産の価格が低下することは確実である。この価格低下は法律（宅地建物取引業法第35条）の規定を遵守することによって確実に発生し、被害額も周囲の価格と比較すればかなり明確になる。JR東海は、大深度法によって上部の土地所有者の了解なしに自由に使用できるため価格の低下は補償の対象にならないし、損害賠償の対象ではないと主張するだろうが、リニア新幹線を通すことによって必然的に発生する損害であり、故意・過失はないとはいえ因果関係はあるため、このような不均衡は許されない。リニア新幹線は国も支援する国家的大事業であり、このような公共性のある事業を推進するのであれば、国は、原子力や公害防止の法律に似た、事業者側により厳格な法律を整備してから認可すべきである。民間会社であるJR東海に法律の原則を超えて厳しい法律を適用できないというのであれば、国や市町村はこのようなケースで損害を被る住民に、少なくとも土地取引に関する税を免除するなど何らかの救済をすべきである。価格低下に伴う損害に限らず、大規模な公共的事業に伴い住民に生じる種々の損害の救済について、抜本的な法律改正などを行う必要がある。
- リニアのトンネルが真下に造られることによって、「騒音・振動がある」「不動産価格が下落する」などの実害があれば、補償するのか。大深度法を盾にすることは許されない。

意見の概要

事業計画（用地）（3/5）

- 川崎市内のトンネル工事は大深度地下法を適用して実施するとされているが、JR 東海が適用を申請した後、国交大臣が許可するまでの間に市民が適用について意見を述べるができる機会はあるのか。すでに適用されている首都高や外環道工事のほとんどは国道などの地下であり、市街地の大深度地下で長区間トンネルを掘削したことはないとされている。工事期間中や鉄道開業時の騒音、振動などの地上への影響について実証実験は必要ないのか。工事前・工事中・工事後の地表への振動、騒音などの影響がどうだったのか、数値をもって、準備書で示すべきではないか。大深度より浅く、また川崎市・相模原市と地盤状態が同じであるかも分からない山梨リニア実験線の山岳トンネルの際のデータを大深度に当てはめただけでは納得できない。大深度地下法制定時に、住宅街にも本法を適用することが想定されていたのか。大深度法はリニア計画ありきの法制定だったではないのか。「大深度だから環境影響はない、補償の必要はない。」では、沿線住民の理解も納得も得られない。
- 明らかに大深度トンネル敷設に伴う地下価格の下落が生じた場合補償してほしい。
- リニア新幹線工事には大深度法が適用されるが。市街地の大深度地下で長区間トンネルを掘削したことはなく、工事期間中や鉄道開業時の騒音、振動など地上への影響は実証されていない。大江戸線や南北線の特定駅だけは大深度で作られているようなので、その工事前、工事中、工事後の地表への振動・騒音などの影響がどうだったのか、数値をもって準備書で示すべきである。また、実際の不動産取引の際にはリニア新幹線のトンネルがあることを重要事項で説明しなければならないため、正当な市場価格で取引されるとは考えられず、これは財産権の侵害になる。大深度だから、影響はないので補償も必要ないというというのは市場原理をまったく無視している。まったく理解も納得もできない。また、JR 東海は工事後や開通後に地表への被害が生じた時には補償すると説明会で明言していたが、そうであれば、工事前に現状の土地・建物の調査を念入りに一軒一軒することが必要である。
- 地下をリニア新幹線が通っているという風評により地下の下落があった場合、その損害賠償の問題についてどう考えているのか。
- トンネル工事により、地盤沈下や地下水の枯渇等が考えられる。また、風評被害により、トンネルルート直上とその周辺地域の地価の下落が考えられる。
- 神奈川県橋本駅の場合、建設予定地の県立相原高校の移転費 200 億円と言われている。その他費用を含めると相模原市の負担額は 700～1 千億と聞いた。橋本駅を造るには、多くの立ち退き問題が出てくる。それにかかる費用も膨大なものになるだろう。これらの費用は JR 東海がもつのか、それとも地元自治体がもつのか？基準はどこに置くのか？だいたい、どの程度の比率で費用負担をしようと考えているのか？
- 大深度法が適用されたとして、地上の環境への影響により住民の不利益が生じた場合、JR はどのような対策をとるのか具体的な記載がない。環境影響評価をやり直すべきである。
- 一般国民が一生かかって築き上げたマイホームに電磁波の影響又は震災の被害の増幅が及ぶことへの懸念及びそれらの風評による家屋・土地の評価の低下に対して事業者の JR 東海が保障すべきと考えるが如何か。

意見の概要

事業計画（用地）（4/5）

- 計画通りに大深度地下トンネルが掘られた場合、土地などの不動産取引では物件の重要説明事項として「この土地の地下にリニア新幹線のトンネルがある」と説明書に明示しなければならない。その土地は正当な価格で取引されるとは思えず、「財産権」の侵害になると考える。土地を売って老後の費用に充てようと考えている人にとっては「生存権」の侵害もなり得る。川崎市はどう考えているのか。リニア工事による環境汚染で、「川崎市＝公害の町」というイメージが再定着してしまうのではないか。市全体のイメージダウンにならないか。イメージダウンによる市政への影響はないのか。子育て世代がリニア沿線の町に増えるとは思えず、沿線の町は益々高齢化が進むのではないか。
- 「大深度地下特別措置法に基づく場合の、同法が規定していない地権者が保有する民法上の権利保護への市としての市民相談」「地価下落等に起因する経済的損失や精神的苦痛に対する紛争・訴訟多発時の市としての市民相談や住民支援」この2つの項目は、最終的には国（諸官庁）の問題となるのであろうが、地域性を伴った社会問題の色彩を強める。市としての住民相談や苦情処理の範疇となる。結果的には地価下落に伴う川崎市としての固定資産税・都市計画税の税込減収問題に直面していく。

意見の概要

事業計画（用地）(5/5)

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（用地）（1/3）

都市部の大深度区間については、いわゆる大深度地下使用法に基づき認可申請を行い、国土交通大臣からの認可を受けて事業を進めてまいります。同法による大深度地下には、地表の権利が及ばないとされておりますので、既存の深井戸など、直接支障がある場合を除き、補償は行いません。

大深度地下のトンネルの存在が、宅地建物取引建業法第 35 条で定められる重要事項説明書の記載事項にあたるかは現在、国土交通省に確認をしているところです。大深度地下の公的使用に関する特別措置法においては、大深度地下は、通常、補償すべき損失が生じない空間と考えられております。

大深度区間のトンネルについては、支持地盤面より下層の強固な地層に設けることから深さが十分あり、地上に影響を与えない施工法を採用して工事を実施するため、工事前の家屋調査は実施することはないと考えています。

本準備書の環境影響評価関連図においては、1/10,000 の図面に、路線の中心を 1mm 幅の線で明らかにしました。

大深度地下使用区間におけるシールドトンネルの幅はトンネルの内径 13m に外壁厚を加えた約 14m となりますが、実際の申請範囲は、工事実施計画認可後に現地で測量を行ったうえで検討し、確定していくこととなります。

今後、路線が通過する深度の深度化を行った後、大深度地下使用法第 12 条の規定に基づき、路線の位置や深度など事業の概ねの実施予定位置を記載した事業概要書を作成し、国土交通大臣に送付するとともに、その旨の公告を行うこととなります。これは、「事前の事業間調整」という手続きであり、道路、鉄道、電気、ガス、水道等の大深度地下を使用できる公的事業者と、必要に応じて位置等の調整を行います。事業間調整が行われた後、必要な書類等を整え、認可庁である国土交通大臣に対し、大深度地下使用の認可を申請します。認可申請については、工事実施計画認可後に行うこととなります。

大深度地下使用法において、大深度地下の認可申請後、関係首長による申請書の公告・縦覧、利害関係人から関係知事への意見書の提出等の手続きが定められています。また、認可申請後、利害関係人から認可権者に申し出があった場合には、必要に応じて、公聴会を開いて、一般の意見を求めることになっています。

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・振動については環境影響評価の対象としておりません。本事業においては既存の施工事例よりも更に深い箇所での工事を計画しており、影響はないと考えています。騒音については、比較的深い部分を走行するため騒音が直接伝わることはありません。振動については山梨リニア実験線で基準値を大きく下回ることを確認しており、特に大深度地下は強固な支持地盤で深となるため、影響はありません。磁界については、磁界は距離の 3 乗に反比例して距離減衰する特性を持っており、トンネル区間については、国の基準である国際非電離放射線防護委員会（ICNIRP）の基準を大幅に下回ります。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（用地）（2/3）

中間駅について、当社がお客様のご利用に必要と判断する設備を備えた駅については、当社が建設費を負担して整備いたします。駅の設備内容については、将来の旅客輸送のあり方を踏まえて、従来の形にとらわれず、営業専任社員は配置しない等、運用面も含めて、大胆に効率性と機能性を徹底して追求したコンパクトな駅をめざし、建設費ばかりでなく、開業後の運営費についても圧縮してまいります。一方、駅に隣接する施設（交通広場、自由通路等）及び中央新幹線の広域利用促進のための施設（周辺道路及び高規格道路とのアクセス設備等）については、地域行政の問題として、地元自治体に整備して頂く必要があります。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

事業計画（用地）（3/3）

意見の概要

手続き（環境影響評価）（1/7）

- 説明会において JR 東海の回答は、何を質問しても具体的な答えになっていない。また、事務的で住民の事を考えておらず、意見があるのに打ち切るのは誠意がない。説明会は半径 500 メートル以内の住民にしか通知されず、参加できなかった住民も多数いた。リニアに関して電磁波・振動・騒音・トンネルの崩落・地盤沈下・災害時の非常口・風圧・火災・地震などその他もろもろの事項について、山梨の地上で一部実験をただけで地下は実験されていないにも関わらず、すべてにおいて国の基準以下・影響は少ないなど答えが非常にあいまいです。自宅の真下を時速 500 キロで走る電磁波の塊のようなリニアが走るとなれば、住民は 24 時間不安でたまらない。私も含め中原区に 54 年も住んでいて家も持ち家の為、リニアが健康に害するものであったとしても引越など不可能。大深度 40 メートルは誰の所有権でもないと上から見下ろして物事を進めている。先に地上に住んでいたのは私達中原区の住民です。質疑応答の時間が延びてしまうと、他に質問したい方が多数いたにも関わらず、時間ですからと説明会を終わりにしていました。住民が怒るのも当然です。JR 東海が本当にリニアを実現したいのならば、一人でも反対者を説得できるように努力すべきです。この説明会で使用した JR 東海のパンフレットの内容をマスコミを通じて公表する事を拒みました。近所の参加できなかった住民に渡せませんでした。JR 東海が非公開にしている理由は何かやましいところがあるのかと疑います。
- リニア新幹線は所要の手続きを急ぎ、来年度中に着工するとされており、工事は 13 年の長きにわたる。また、JR 東海は経営が悪化すれば工事は一時中断すると言っている。長大で巨大な地下トンネルを建設するという大工事で、市民生活や自然環境に長期間影響を与えるのは必至である。しかし、JR 東海は工事着工に向けて、説明会や意見募集、環境影響審議などの手続きを先行させている。準備書は千数百ページにわたる分厚いもので短期間で読みこなせるものではない。今回、県民・市民にとって、突然路線や非常口（立坑）などの場所を知らされ、来年度から工事が始まるというのは「青天の霹靂」である。原点に戻り、県民・市民にリニア計画を理解してもらうために十分時間をかけて説明し、その声を真摯に受け止めるよう努力し、決して着工のための手続きだけを急ぐことはすべきではない。
- 地下の水源を切る工事、大量土砂の搬出と捨て場所など自然破壊や地震・火災（煙害）時の避難対策も未知の分野なので、納得できる説明をすべきである。

意見の概要

手続き（環境影響評価）（2/7）

○リニア新幹線建設は国家的に重要なプロジェクトとされ、その建設費用は莫大で、建設の規模も大きく、工事期間も長期にわたる公共事業の性格をもつものであり、市民生活に重大な影響を与えるものなので、中立の第三者も関与して公正に行われるべきである。これはアセスメント法の欠陥であり、公共事業（公益的な事業も含め）については、法改正を行い、中立の第三者を関与させるべきである。準備書の原本は量が膨大で、技術的な記載が多く、一般人でも理解できる程度の資料・データが公開されなければ判断できない。評価基準書の「あらまし」には「影響はないと予測します。」「予測結果は基準値以下です。」「対応します。」「考慮します。」「予測結果は基準値以下です。」などの表記ばかりである。これでは環境評価準備書とは言えない。

1. 環境影響評価準備書に中立の第三者（その専門分野の人）が関与しているのであれば、その第三者及び人数の公表。国にはアセスメント法の改正を働きかけてほしい。
2. 環境影響評価準備書に記載されている予測の根拠、予測結果、対応の内容などを明記した一般人にも理解できる程度の要約書の提出。
3. 地震対応、騒音、振動、低周波音・微気圧波、電波障害、磁界など重要項目について、議論の集中した点、見解の相違があった点を記載した要約の提出。

○計画実施の手続きが拙速である。もっと時間をかけて住民説明、意見交換をすべきであり、それまで着工の手続きをストップすべきである。

○リニア計画の進め方についての疑問である。大深度法が適用されるから住民の同意なしに工事ができるとは言え、認可がおりた後に一方的に説明されても、地上の住民は何もできない。関係工事の具体的内容は、「変更の可能性あり」としてでも、準備書の段階で明示されることが環境影響評価上も重要なことである。方法書や準備書にかかわる説明会も広報が不十分であり、計画されている路線上の住民でさえ、未だにリニア新幹線の計画をご存知ない方が多くいる。環境影響評価について、川崎市ももっと積極的に市民に広報し、市民の理解を得るべきである。準備書の内容以前に、JR東海の公表の仕方にも問題があると考えられる。

○国民はもとより、特に沿線住民に対して情報の提供がされていない。JR東海にとって不利な情報は、住民に知らせないようにしている。JR東海に有利な、住民無視の法律を盾に傲慢に計画を推進している。

意見の概要

手続き（環境影響評価）(3/7)

- リニア新幹線は所定の手続きを急ぎ、来年度中に着工するとされている。当該工事は長大で巨大な地下トンネルを住宅密集地に建設するという大工事で、市民生活や自然環境に長期間影響を与えるのは必至である。準備書は分厚いもので短期間にズブの素人が読みこなせるものではない。たった、6週間で意見を出せと言われても難しい。突然、自分の家の地下にリニアが通ると知らされ、来年度から工事が始まるというのは青天の霹靂である。国ぐるみの詐欺にあっている気持ち。未だにこの計画自体を知らない住民が過半数である。私は大変不安に思い、直接 JR 東海の相模原事務所に連絡をしたところ、「沿線住民の理解が得られない限りは工事の着工はしない」と言われたが、何をもって、住民の理解が得られたと判断するのか、明らかにしてほしい。少なくとも私や近隣の住民は工事に納得していない。住民投票をしてほしい。一連の JR 東海の説明会は単なるアリバイ作りのために開かれているようなもので、住民に対しての誠意は欠片も感じられなかった。原点に戻り、十分時間をかけて説明し、住民の声を真摯に受け止めてほしい。
- 今回発表された環境影響評価書の調査は JR 東海の系列会社が主体となっていて行われている。これは一昨年に「調査にあたっては県や市と綿密な協議を行うように」とした県知事や市長の意見に反するものである。調査の透明性が確保されていない、お手盛りの報告に過ぎない。今回具体的な路線や中間駅、非常口の位置が特定されたわけだから、改めてその周辺地域において詳細な環境影響調査を信頼できる第三者機関により行うよう指導し、準備書を見直すべきである。
- 市民生活に重大に、しかも長期にわたり影響を与えられる大工事の具体的内容について路線や立坑の場所を突然知らされたが、何よりも住宅地をさけるといった説明会の趣旨に反し私共の「住宅地そのもの」を選んだかのような計画書である。そこに住む住民が一番良くその環境を知っており、影響を受けるのだから、JR 東海側も、もっと真摯に私共の意見を受け止め、十分時間をとり、工事計画書の時ではなく準備書の段階で綿密に協議すべきである。9月に計画書を発表し11月5日に締め切るとは、ただ形式的に事を進めているとしか思えない。もっと丁寧に事を運ぶべきだ。この大工事を知らない人間が多すぎる。説明会の進め方も意見を聞くというより全く形式的でしかない。周辺地域住民の生活実態を全て把握していない。それぞれの箇所の特徴を考えていない。住民の声を全く聴いていない。
- 縦覧説明会の通知はペーパーの広告と一緒にたった一度一枚入っただけである。皆が知らなかったり、気がつかないうちに11/5日で意見書も締め切った。JR 東海はただ形だけやり、早く終わらせたいだけと考える。
- 形式的に説明会を持っていても、この大事業にしてはあまりにも地元への説明不足である。全住民に準備書を回すなど積極的に広報につとめるべきである。
- 立坑場所を確保しやすいところに決め、それを結んでルートを決めたものと思えない。各調査も全くおざなりであり、公正な機関の再調査をのぞむ。
- 評価する場所の選定理由が不明。新幹線の路線がまったく通らない箇所もあり、なぜその場所が評価対象なのか分からない。「影響なし」の文言を入れるためのアリバイ作りと思えない。更にそもそもこの事業を行う事こそ、人と自然のふれあいを阻むものと思う。こんな計画は直ちに中止すべきである。

意見の概要

手続き（環境影響評価）（4/7）

- 準備書の地図に示された非常口のマルが大きいので正確な場所を説明会で聞いたところ、だいたいそのマルに入るように造るということで、正確な地番はまだ決まっていないとの返答だった。実際にそのマルに該当する会社に訊ねてみたところ、「JR 東海からちょっと話があったが、正式には話がないので、社内では何の検討もしていない」とのことである。周囲の住民、また、もし会社の移転でもあれば社員にとっては大きな影響がある。JR 東海は、地図に線をひけば、それで工事を進めることができると思っているのか。周りの住民や働く人たちをバカにしているのか？そんな準備書は準備書とは言えない。もう 1 度準備書を作り直し、説明会を開くべきである。
- 説明会では、多くの住民から、「正確な地図を示してくれ」「地番を教えてください」という声が出た。JR 東海の返答は、「5 万分の 1 の地図に 1 mm の線を引いたもので示している。1 mm の線は実際の土地では 10m になるので、トンネルのルートに当たるかどうかは誤差がでる」から、「今の時点では地番は分からない」ということであった。ルートを明確に示すのが準備書ではないか？ルートの下に当たるかどうかで、リニア走行時の生活への影響や不動産価値の下落が予測されるわけなので、そんな返事で住民が納得できない。準備書の再提出を求める。
- 説明会ではルートの詳しい地図が出されていない、地番が明確でないことに対して多くの不満が出たが、周知の仕方に対しても多くの意見が出た。「町内会に詳しい地図を渡して回覧してほしい」「町内会の掲示板に貼る地図がほしい」「区役所に、詳しい地図と地番を貼りだしてほしい」「町内会毎に説明会を開いてほしい」「ルート上の住民には個別に説明をするべきだ」JR 東海は他人の土地の下にトンネルを掘るということを認識するべき。川崎市民にとっては、迷惑施設でしかない。説明会で出た周知の方法を全て実施されるよう要求する。
- 説明会では、初めの数分だけマスコミの撮影を許可して後は禁止し、参加者の録画・録音も一切禁止した。一方で、JR 東海側だけが録画をしていた。法に則った説明会でもあり、主催者側は録画するのであれば、録画・録音を許可すべきである。
- 説明会の帰りに、1 人の女性が受付の女性に「パンフレットを 1 部もらえませんか？」と申し出たのに対し、拒否した。それが住民に計画を理解してもらおうという企業の態度なのか。公式の場で謝罪を要求する。
- 説明会でなぜ再質問は許されないのでしょうか？「多くの人に質問してもらいたいから時間の関係で」というのが理由なら、1 問 1 答方式でなされればよいと思うが、それもできないのはなぜか
- 日本の環境影響評価は、計画そのものを見直すことなく、計画を実施するために文字面を合わせてきた。平成 23 年 4 月の法改正は、そのことを是正し、環境や住民の生活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ことになったはずである。リニア計画そのものを凍結させ、見直すことを要請する。準備書には平成 23 年 4 月の法改正の「趣旨を踏まえ」と書かれているが、本当に JR 東海は、住民の意見を聞いて、真摯に見直しをする用意はあるかどうかをまず聞きたい。その上で、中央新幹線の計画を凍結させることも選択肢の 1 つとして考えているか、ことに南アルプスコースの変更を再考する気はないかどうかをうかがう。

意見の概要

手続き（環境影響評価）（5/7）

- 知事意見では「路線、車両基地などの位置・規模が確定されていない。環境影響が及ぶ対象や地域が不確定であり、調査項目・調査手法・及び調査地点が不明瞭であり、現時点で審議すべき事項について、十分検討が出来ていない」とし、さらに調査にあたっては県や市と綿密な協議を行うよう求めている。実際は、県や市が JR 東海から調査地点について詳細に知らされておらず、また、調査は JR 東海の系列会社が主体となって行われており、「市と県と綿密に協議して」という知事や市長求めに反するもので、調査の透明性も確保されていない。路線や中間駅、非常口（立坑）位置が示されたので、改めてその周辺に地域において詳細な環境影響調査を行い、準備書の訂正版を提出すべきである。
- JR 東海の準備書には立坑・非常口について個々の実際の敷地での工事段階での作業ヤードの諸施設及び完成後の恒久的施設での平面図・立面図が添付されておらず、標準的なサンプル図だけである。これでは環境影響が分かりようがない。準備書を作り直して縦覧をやり直すべきである。
- 準備書の縦覧手続きにおける公示として、これまでの事例では事業実施敷地の外周道路の要所要所に看板を立て、事業主体・事業の概要・場所・縦覧の場所・期間等を関係住民に知らせている。ところが立坑・非常口予定地にも走行ルートの上の真上の地上部にも立て看板が出されていない。これでは公示の方法が不備であり、看板を設置してから改めて縦覧期間を設けるべきである。
- 説明会の場において、議事録の作成・開示の要請に対し、否定していたが、説明会における説明内容は事業者が実施する手続きが適切に行われているかを評価する上でも欠かせないものであり、また後々言った・言わない等で時間を浪費することのないよう、環境影響評価が適切かつ円滑に行われるために資する大変有意義なものとする。事業者が主催または共催する全ての説明会について議事録を作成し開示するよう求める。
- 説明会で「これからも原発推進か」の質問したところ JR 東海の回答は会長の個人的発言との回答だった。この回答に対して、公平な立場、法対象の環境の保全の立場からの川崎市としての見解をお願いする。

意見の概要

手続き（環境影響評価）(6/7)

○法対象の説明会、10月15日（火）のエポックなかはらでの質問の回答に関連して、会長の原発推進の新聞記事について、あれは個人の発言で、JR東海とは関係ないとJR東海の説明者の回答だった。これは東大話法で、自分に都合が悪いことは自分の会社の会長の発言まで、関係ないと個人の発言と切り捨てるものだ。安心安全の回答、原発ムラと同じリニアムラの発言に近い、東大話法を知らない、川崎市の市民をだます発言である。このJR東海回答に対して、川崎市として、下記について、見解の正式な回答をお願いしたい。

質問1. 川崎市の地域交通（交通混雑、交通安全）関連する準備書の内容について川崎市からJR東海に質問したことがあるか？

質問2. 質問1.である場合、その回答に関して客観的な回答がなく、東大話法の回答で困った事はないか？

質問3. 課長の東大話法の回答は問題はないか？

質問4. 担当部長に正式な回答を求めたが、担当部長からの回答がなかった。回答しなかったことに対して問題はないか？

質問5. 川崎市として準備書としても、説明会としても環境影響評価にあたいしないので、やり直すべきであるか？

○川崎市の放射能汚染と関連して準備書説明会での質問に対するJR東海の回答に対する川崎市の見解を求める。10月15日のエポックなかはらでの説明会で、（リニアは電気を多く使うので）会長の原発推進（以前からであるが）の発言の新聞記事に対し、「これからも原発推進か」の質問したところJR東海の課長の回答は会長の個人的発言との回答だった。この回答に対して、リニア期成同盟でなく、公平な立場、法対象の環境の保全の立場からの川崎市としての見解をお願いする。

○前回の方法書のアセスの際、方法書になっていないと審議会で認めていながら、差し戻しもしないで通過させた。今回も、そうならないように川崎市のアセスの審議会では、新しい審議会委員20名の良識ある審議を望む。どうしてもやりたいのであれば、方法書からやり直すべきである。

○古い地図にルートを引いた地図は準備書ではない。説明会のなかで、川崎市民に示された地図は、平成8年作成のものであることがわかった。尻手黒川線は途中で途切れ、私たちが現在使っている道路もない。説明会で問いただすと、「5万分の1の地図として国土地理院が発行した最新のものだ」と答え、その後の説明会で住民が何度も詳しい地図がほしいといっても、その態度を崩さなかった。しかし、国土地理院に聞いたところ、場所によって違うということで、川崎市宮前区から麻生区にかけては平成21年に改定されているということだった。こんなに市民をバカにした話はない。これでは住民の生活や環境への影響が、適正に評価できるだろうか。準備書を再度新しく提出すべきである。説明会をやり直すべきである。

意見の概要

手続き（環境影響評価）(7/7)

法 対 象 事 業 者 の 見 解

手続き（環境影響評価）(1/5)

川崎市においては、環境影響評価準備書に加えて、条例第 55 条に基づき、法対象条例環境影響評価準備書を作成しております。

条例第 55 条に従い、平成 25 年 9 月 18 日に川崎市に対し、法対象条例準備書及びより分かり易くご理解いただけるように調査、予測、評価結果に重点を置いて記載した法対象条例要約書を提出し、川崎市長により平成 25 年 9 月 20 日に公告がなされました。同日より 45 日間、川崎市長により縦覧に供されるとともに、当社においては、環境保全事務所（神奈川）で縦覧に供しました。また、全文をインターネットにて公表しました。説明会については環境影響評価法第 17 条（条例関係地域においては条例第 57 条）に則り、平成 25 年 9 月 20 日からの縦覧期間内に、関係都県において方法書段階の 58 回よりもよりきめ細かく 92 回の説明会（条例対応として、川崎市で 11 回、横浜市で 1 回の合計 12 回）を行い、1 万 3,000 人（条例対応として、川崎市及び横浜市で合計約 1,700 人）にお越し頂きました。県や市等のご協力を頂きながら、できる限り多くの方が参加できる会場や時間帯を設定するとともに、官報による公告、当社ホームページへの公表資料の掲載、法対象条例準備書関係地域（川崎市中原区、同高津区、同宮前区、同麻生区、横浜市青葉区、東京都町田市能ヶ谷六丁目、同能ヶ谷七丁目及び同広袴町）での新聞折込チラシ（読売、朝日、毎日、産経、日経、東京、神奈川の 7 社）などを用いて周知し、進めてまいりました。準備書は約 2,700 ページ、法対象条例準備書は約 400 ページと分量が多いため、説明会においては、準備書及び法対象条例準備書の内容を簡潔にまとめた「あらまし」やスライドを使って、要点をできる限りわかりやすくご説明するとともに、ご質問の時間も設け、会場の都合の許す限り時間も延長するなどして、ご理解を深めて頂けるよう努めてまいりました。各会場で同じようにご説明できるようナレーションを用いる一方で、説明の内容やスライドについては地域の特性なども踏まえて工夫しております。

当日お時間の関係でお受けできなかったご質問については、説明会後においても、環境保全事務所（神奈川）で社員が対応しております。説明会終了後もさらに多くの方に中央新幹線計画についてよりご理解を深めて頂くため、説明会に用いた全てのスライドに加え、説明会で多く寄せられた質問とそれに対する回答を図表も交えてわかりやすく取りまとめ、平成 25 年 10 月 23 日より弊社のホームページで公開しております。

説明会では、準備書の内容を簡潔にまとめた「あらまし」を、川崎市及び横浜市内で 12 回行った説明会各会場で配布しました。資料は数に限りがあり、各会場での参加人数も不確定なことから、お 1 人様 1 部とさせて頂き、複数部必要な方につきましては、弊社のホームページからダウンロードして頂くようお願いしました。

説明会では、開催状況の確認などのため、議事の録音や会場内の写真撮影をいたしました。

説明会開始後の写真撮影、ビデオ撮影については、撮影により自由な発言の妨げになる可能性があるため、禁止とさせて頂きました。

再質問については、会場の都合等から時間の制限もあり、できる限り多くの方からご質問をいただくために、1 問 1 答方式ではなく、一度にご質問して頂くようお願いをいたしました。

説明会で頂いた意見の概要及びそれに対する見解については、条例第 57 条に基づき、川崎市長へ提出いたします。

法対象事業者の見解

手続き（環境影響評価）(2/5)

法対象条例準備書に関する意見の概要については、内容により分類整理を行い、共通する意見については集約を行い、法対象事業者の見解を述べました。今後は、皆様から頂いたご意見に配慮するとともに、市長から頂く法対象条例審査書を遵守し、法対象条例評価書を作成いたします。

その後は、環境の保全に配慮しながら、工事計画の検討を進めてまいります。工事の着手にあたっては、工事实施計画認可後にまず事業説明会を行い、必要な手続きを行ったうえで、施工会社が決定した後に工事説明会を開催します。地元の方々に十分ご説明し、ご理解を得ながら工事を進めていく考えです。また、関係自治体等との連絡体制を整えるとともに、現在も環境保全事務所（神奈川）を設置しておりますが、地元住民の方々からのご意見等を直接お伺いする窓口を設置いたします。発生土置き場等につきましても、具体的な計画が決まり、工事の実施内容や環境保全措置が明確になった段階で、関係する自治体も含め地元にご説明し、工事を進めてまいります。

また、大深度区間については、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づき使用認可申請を行い、国土交通大臣からの使用認可を受けて事業を進めてまいります。大深度地下トンネルの構造については、大深度地下使用技術指針をはじめ必要な基準等に則って設計してまいります。大深度地下使用法においては、認可権者が、説明会の開催等、認可申請の内容を周知させるために必要な措置を講ずるよう求めることができる、と定められており、事業者として適切に対応してまいります。

また、建設主体としての役割を担う事業者として、できるだけスピーディーにスケジュール感を持って手続きを進めていくことはアセスメントをきちんと進めることと並んで、当然の務めと考えております。

非常口（都市部）計画地は、換気及び防災上の観点から概ね 5 km 間隔を基本として、概略の路線内で一団にまとめた企業用地、公的用地、未利用地等をできるだけ選定しました。

各非常口等の地権者には、協力の打診をしており、譲渡に向けたお話を今後進めてまいります。

ルート及び非常口などの具体的な位置については、環境影響評価関連図上で明らかに致しました。この関連図は縮尺が 1/10,000 であり、図面上 1mm 幅でお示しした線が、実寸では 10m の幅に相当し、これが路線の中心となります。非常口、保守用留置施設等を示す円は、設置する概ねの位置を示しており、概ねこの位置に非常口であれば約 0.5～1ha の面積を確保することを考えています。

調査地域、調査地点は影響範囲や保全の対象と考えられる住居等より、予測すべき範囲を見込んだうえで、その地域の状況を把握できる地点として設定していることから、十分であると考えています。なお、これら調査地点等については準備書 8 章に記載しています。

予測・評価は、環境影響評価項目を選定した際に整理した「影響要因」及び「環境要素」毎に、それぞれ行っています。国土交通省令の参考手法をはじめ、「道路環境影響評価の技術手法（財団法人道路環境研究所）」に示された手法を参考にしつつ必要に応じ専門家の意見を伺いながら適切に調査を進め、実績ある手法を用いて予測を行い、国や自治体が定めている基準・目標がある場合、それらとの整合が図られているか、環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減が図られているか、という点に着目して評価し、その結果をまとめています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

手続き（環境影響評価）(3/5)

予測・評価の根拠となる施設の条件等について、新幹線の建設においては都市計画決定される道路等とは異なり、その技術的特性上、工事実施計画認可の時点でまず本線や駅、車両基地の計画が決定され、その後測量や設計等を行う中で詳細な計画を決定することとなります。今回の環境影響評価においては整備新幹線の実績を踏まえて条件等を設定しており、その内容については準備書第3章、準備書第8章及び準備書資料編に記載のとおりです。準備書に記載した地図は、国土地理院の発行している最新の地図を使用しています。なお場所によってはベース図面の作成時期から時間が経過していることは承知しておりますが、必要な調査・検討は最新のデータを踏まえて行っています。

準備書では、例えば地下水への影響について準備書 8-2-3 地下水の水質及び水位において、地下駅や非常口（都市部）の存在による影響を三次元浸透流解析により定量的に予測した結果を示すなど、大気質、騒音、振動といった各環境要素について、適切と考えられる手法により調査、予測及び評価を行い、その結果を環境保全措置とともに記載しています。

なお、環境影響評価にあたっては、調査や予測の手法等について関係行政と必要な調整を行っています。また、両準備書記載の通り、経験の豊富なコンサルタントに業務を委託した上で環境影響評価を実施しています。準備書第7章で技術的助言を記載した専門家については法令に従い、専門分野及び所属機関の属性を記載しています。事後調査を実施しない項目については、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を実施し、影響が認められた項目については必要な対策を行ってまいります。

騒音については、今後、「新幹線騒音に係る環境基準」への対応の考え方にに基づき、音源対策、周辺の土地利用対策、個別家屋対策といった総合的な対策により、環境基準との整合に努めます。また、振動や磁界の影響については、基準値を大きく下回っており、安全であることを繰り返しご説明しております。現在も環境保全事務所（神奈川）を設置しておりますが、今後も、地元の皆様のご懸念・不安にお応えするよう、地元の皆様からのご意見等を直接お伺いする窓口を設置してまいります。

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す。

中央新幹線の消費電力は、ピーク時で名古屋開業時の1時間5本運転で約27万kW、大阪開業時の1時間8本運転で約74万kWと試算されています。一方、稼働中の関西電力大飯原発3・4号を除き原子力発電所の再稼働がないことを前提とした、電力会社の平成25年夏の見通しでは、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と平成24年を上回る供給力が見込まれており、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います。これらの点とは別に、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をお願いしたい、というのが私どもの立場です。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

手続き（環境影響評価）(4/5)

「環境影響評価法の一部を改正する法律」が平成 23 年 4 月 27 日に公布され、その後平成 24 年 4 月 1 日及び平成 25 年 4 月 1 日に施行されていることは把握しております。その内容は「配慮書手続きの創設」「方法書説明会の開催」等であり、「環境や住民の生活に悪影響をもたらすならば、計画そのものを見直す」といったものではありません。

当社は、施行前ではありますが「環境影響評価法の一部を改正する法律」の趣旨を踏まえ、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、公表しました。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

手続き（環境影響評価）（5/5）

意見の概要

手続き（環境影響評価以外）（1/3）

- 用地・工事説明会などは、中間駅・車両基地・変電施設・非常口などの建設予定地近隣の住民だけを対象にせず、誰でも参加して、疑問や不安などの解消のための機会を十分確保することを提案する。
- ほとんどの近隣住民はこの計画を知らない状態であり、貴重な国土をこれ以上破壊してまで必要なのか。沿線住民にオープンな説明が必要である。計画のストップ、凍結をすべきである。
- リニア中央新幹線は川崎市民にとって迷惑施設でしかない。勝手にトンネル工事をするを宣言しながら、平成8年の古い地図にルートを書き、どこを通るのか地番も明らかにしていないため、「ルートの上の住民に個別に説明をし了解をとる」、「新しい地図に正しいルートを記入し町内会で回覧する」、「川崎市内に、JR東海の環境保全事務所を設置する」という3点を要望する。
- 非常口工事やトンネル工事に着手する前にどのような調査を行うのかが不明である。調査箇所や調査期間を工事認可がおきる前に明らかにすべきである。
- 川崎市域内における路線は、市街化、住宅化が進んだ区域を長い距離に亘って通過する。通過するだけで何の直接的なメリットのない都市域内で、これだけ人口が密集した区域を、しかも長い距離に亘り通過するケースは他の都市ではなく、しかも大深度地下のため何の補償もなく川崎市内の土地を使用することができるのだから、事業者は川崎市の協力に対して特段の配慮をして然るべきと考える。川崎市の都市環境整備、まちづくりへの貢献策として、事業者は川崎市に対してどのような提案をするのか回答頂きたい。
- 市民からの意見を聞く必要性に疑問である。建設反対が多数であれば「計画の再考」「建設中止」「再説明会」になるのであろうか。「建設は決定」なのであれば、市民から意見を聞く必要はないのではないか。
- リニア促進派だけの考えを前面に出して、住民の考えや意見を無視しようとしている。リニアの問題点を調べ、それを指摘する部署は作られていない。このように県が一企業に寄り添った一方的な立場をとって良いのか？経済効果を謳っているのはJR東海とJR東海に融資している銀行と工事で利益を得るゼネコンである。大規模な工事で環境問題が起きることを第一に考えるのが県のとるべき道である。これは公正であるべき自治体として許されざる行為である。事実、JR東海に寄り添った県政で、JR東海に不利な情報は巧みに排除、隠ぺい、開示されていない。
- この計画が、住民あるいは国民の了解を得ていると言えるのか。大規模な国家的事業であるにかかわらず、自分や近隣の人がリニア新幹線について知ったのは、この一年位の、凍結の運動をする会の人からのチラシによってだった。計画当事者からは、国民への事前の説明はなかった。県は、「期成同盟」をつくったようだが、神奈川を通る計画を、県民に説明した事はなかった。説明責任を果たしていない国家や国家から許可された事業体が何をしていてもいいものではないだろう。「国民の納得」という手続きは必要だろう。この計画をいったん凍結し、国民の了解を得てからにしてみたい。
- 通過駅附近の繁栄は甘い希望に基づくもので全く根拠がない。誘致期成同盟はJRの巧妙な情報操作によるものであり欺瞞行為である。

意見の概要

手続き（環境影響評価以外）（2/3）

- 知事意見や市長意見でも早く明らかにするよう求められた立坑とルートについて正式な場所や位置について、準備書は明確にしていない。立坑場所は地番を明らかにせず、ルートについても工事設計にあたって10メートルの誤差が生じると説明し、明らかにすることを先延ばしにしている。また、ルートを示した準備書の地図は平成8年の国土地理院のもので、現在の川崎市の地図を使用するのが当然だ。市民に知られたくないという意図を感じる。
- ルートすらはっきりわからず、このあたりを通るのではないのかと推測するだけである。所有権が及ばないことを理由に具体的な説明をする必要がないと思っているのか。

意見の概要

手続き（環境影響評価以外）（3/3）

法 対 象 事 業 者 の 見 解

手続き（環境影響評価以外）（1/3）

ルート及び非常口などの具体的な位置については、環境影響評価関連図上で明らかに致しました。この関連図は縮尺が 1/10,000 であり、図面上 1mm幅でお示しした線が、実寸では 10mの幅に相当し、これが路線の中心となります。非常口、保守用留置施設等を示す円は、設置する概ねの位置を示しており、概ねこの位置に非常口であれば約 0.5～1ha の面積を確保することを考えています。

予測・評価の根拠となる施設の条件等について、新幹線の建設においては都市計画決定される道路等とは異なり、その技術的特性上、工事実施計画認可の時点でまず本線や駅、車両基地の計画が決定され、その後測量や設計等を行う中で詳細な計画を決定することとなります。今回の環境影響評価においては整備新幹線の実績を踏まえて条件等を設定しており、その内容については準備書第 3 章、準備書第 8 章及び準備書資料編に記載のとおりです。準備書に記載した地図は、国土地理院の発行している最新の地図を使用しています。なお場所によってはベース図面の作成時期から時間が経過していることは承知しておりますが、必要な調査・検討は最新のデータを踏まえて行っています。

また、大深度区間については、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づき使用認可申請を行い、国土交通大臣からの使用認可を受けて事業を進めてまいります。大深度地下トンネルの構造については、大深度地下使用技術指針をはじめ必要な基準等に則って設計してまいります。大深度地下使用法においては、認可権者が、説明会の開催等、認可申請の内容を周知させるために必要な措置を講ずるよう求めることができる、と定められており、事業者として適切に対応してまいります。

今後は、環境影響評価法（川崎市においては条例）に則り手続きを進める中で、皆様から頂いたご意見に配慮するとともに、当社が意見の概要と事業者見解を送付した後に市長から頂く法対象条例審査書を遵守し、法対象条例評価書を作成いたします。その後は環境の保全に配慮しながら、工事計画の検討を進めてまいります。

また、工事の着手にあたっては、国土交通大臣からの工事実施計画の認可を受けた後、路線近傍において事業説明会を開催し、その後、必要な手続きを行ったうえで、工事を発注し、工事説明会の開催、着工と進めてまいります。地元の皆様には、それぞれの段階において十分にご説明しながら作業を進めてまいります。その際には、騒音・振動等について事業者として測定を行い、確認するとともに、地元の皆様へのお知らせの仕方についても検討してまいります。

さらに、関係自治体等との連絡体制を整え連携を図るとともに、現在も環境保全事務所（神奈川）を設置しておりますが、地元の皆様からのご意見等を直接お伺いする窓口を設置してまいります。これらのご説明の機会の具体的な開催方法については、今後検討していきます。発生土置き場等につきましても、具体的な計画が決まり、工事の実施内容や環境保全措置が明確になった段階で、関係する自治体も含め地元にご説明し、工事を進めてまいります。

工事や設計等のために必要な地形・地質等の調査については、今後実施するにあたり、関係する方にお知らせする等、必要な説明等をしていきます。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

手続き（環境影響評価以外）(2/3)

川崎市においては、中間駅の設置はしないものの、中央新幹線の整備により、始発駅となる品川駅または、神奈川県駅をご利用いただくことで、名古屋や大阪方面へ大幅な時間短縮効果をはじめ、東海道新幹線と中央新幹線の移動手段の選択性の拡大、さらに、中央新幹線の沿線となる山梨県、長野県、岐阜県の中間駅へのアクセスが格段に良くなるなどの効果があります。

また、首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏が1時間圏内となり、1つの巨大都市圏が誕生することにより、巨大都市圏で活動する人々の交流が拡大する中で、それぞれの都市圏の経済・社会活動が大いに活性化することが期待され、首都圏の一角を担う川崎市にとっても大きなメリットがあるものと考えております。非常口の敷地については、現状に鑑み、必要に応じて緑化等の整備を検討していきます。

川崎市環境影響評価に関する条例第55条に従い、平成25年9月18日に川崎市に対し、法対象条例準備書及びより分かり易くご理解いただけるように調査、予測、評価結果に重点を置いて記載した法対象条例要約書を提出し、川崎市長により平成25年9月20日に公告がなされました。同日より45日間、川崎市長により縦覧に供されるとともに、当社においては、環境保全事務所（神奈川）で縦覧に供しました。また、全文をインターネットにて公表しました。説明会については環境影響評価法第17条（条例関係地域においては条例第57条）に則り、平成25年9月20日からの縦覧期間内に、方法書段階の58回よりもよりきめ細かく、92回の説明会（条例対応としては川崎市11回、横浜市1回の合計12回）を行い、1万3,000人（川崎市及び横浜市では合計で約1,700人）にお越し頂きました。県や市等のご協力を頂きながら、できる限り多くの方が参加できる会場や時間帯を設定するとともに、官報による公告、当社ホームページへの公表資料の掲載、関係地域（川崎市中原区、同高津区、同宮前区、同麻生区、横浜市青葉区、東京都町田市能ヶ谷六丁目、同能ヶ谷七丁目及び同広袴町）での新聞折込チラシ（読売、朝日、毎日、産経、日経、東京、神奈川の7社）などを用いて周知し、進めてまいりました。

当日お時間の関係でお受けできなかったご質問については、説明会後においても、環境保全事務所（神奈川）で社員が対応しております。説明会終了後もさらに多くの方に中央新幹線計画についてよりご理解を深めて頂くため、説明会に用いた全てのスライドに加え、説明会で多く寄せられた質問とそれに対する回答を図表も交えてわかりやすく取りまとめ、平成25年10月23日より弊社のホームページで公開しております。

今後は、皆様から頂いたご意見に配慮するとともに、市長から頂く法対象条例審査書を遵守し、法対象条例評価書を作成いたします。なお、法対象条例準備書に関する意見の概要については、法令に則り、法対象条例方法書時点と同様に内容により分類整理を行い、共通する意見については集約を行い、事業者の見解を述べました。その後は環境の保全に配慮しながら、工事計画の検討を進めてまいります。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

手続き（環境影響評価以外）(3/3)

意見の概要

技術全般（地震・断層）（1/5）

- 工事中に大地震が起こる可能性もあり、地震が起こったときの工事関係者や地下を掘られている一般市民に住宅への影響、安全性は確保されていない。このような無謀な計画はただちにやめるべきである。
- 南アルプスには中央構造線や静岡・糸魚川線など第1級の活断層があり、過去の地震で断層が上下数メートル動いている。今後30年以内に予測される南海トラフ地震に連動して断層が動いた場合どうなるのか？明確に答えてほしい。また、実際に大地震が起こった場合の被害の実験をしたのか明確に答えてほしい。「山梨リニア実験線でパネル1枚外して走行したが無事であった」という記事を本で読んだが、実際に大地震が起こった場合、この程度の被害ですむとは思えない。これ以外の実験をしたのか（例えば、パネルが30m歪んでしまうなど）、明確に答えてほしい。準備書の計画では、リニア建設に反対である。
- 最近の南海トラフ地震の見直しで、中央新幹線ルートのかなりの部分が地震の予測範囲として指定されている。しかし、準備書では地下トンネルは揺れが少ない、ガイドウェイの左右の側壁に設置されている浮上案内コイルで車両は中央に位置するから安全と説明している。今後30年以内に予測される南海トラフ地震に連動して断層が動いた場合、どの程度の被害が予想されるか、明確に答えてほしい。また、これ以外の実験をしたのか、どこでどのように行ったのか、明確に答えてほしい。
- 麻生区の幾ヶ所は崩壊危険地域と指摘されているので、地震との共鳴が心配である。現行の新幹線で充分である。
- 丹那トンネル工事のような地震時の地層ずれによる、クラッシュの可能性もある。地震時に停止し点検が行われると思われるが、地下のため、見落としやすく時間がかかり、乗客を長時間閉じ込めておくことになるのでないか。人災、火事、テロ、推進コイル・車両側超電導側コイルの故障事故、操作ミス等の際、大深度地下での退避が難しく、非常口までの距離が大きい。煙は？超電導が失われたら？JRの説明は、楽観神話で将来を描いているように思う。
- リニア新幹線は、東京から名古屋までの間に数多くの活断層を横断する。南アルプスの東にある糸魚川静岡構造線、西にある赤石構造線は、断層の集合体である。活断層の上に原子力発電の基幹施設を作ることが禁じられているように、活断層が動けばどんなに堅固な建造物も壊れると言われていた。地下だからリニアは地震に強いと説明されているが、直下型や断層型の地震に対して、地下の構造物（トンネル）が安全であることは証明されていない。断層型地震が起きたとき、時速500kmで走るリニア新幹線は、東海道新幹線よりも制動距離が長く簡単に停車できない。活断層が多い日本では、リニア新幹線の安全性には疑問がある。工事計画の凍結を求める。
- 地震研などが、『30年以内の発生確率は70%』とするM7級の首都直下地震。これは、ほぼ間違いなく大地震がくる、ということである。新幹線は、立川断層・フォッサマグナも横切ることになるが、大地震などの時のリスクを考えると、この計画自体に無理があるのではないではないか。リニアは、税金の無駄遣いに他ならない。計画の凍結をお願いする。

意見の概要

技術全般（地震・断層）（2/5）

- 第一級構造帯を横切るリニア中央新幹線であるが、最近 10 年間の GPS 測量によって日本構造帯は沈降傾向であることが明らかになっており、活動度が上がっている。JR 東海には乗客を安全に運ぶ使命があるため、安全性について再度調査してほしい。
- 中央新幹線は南アルプス一級構造帯を最短で横切ると説明しているが、中央構造帯の糸魚川・静岡線は 1 年間に 4～6 ミリ隆起しており、100 年間で 40～60 センチ隆起することになる。ロックボルトや厚コンクリートで対応可能と言っているが、その実証根拠は示されていない。1,000 人近い乗客の人命にかかわる重要な問題であるため、問題ないとする根拠を示して欲しい。
- ルート設定に際し、「最新の技術をもってしても隠れた未発見の断層は存在しない」と判断し得る程度までの地質調査は実施していなかった旨の説明会での応答であった。建設後に隠れた断層が存在すれば、敦賀原発同様の廃線問題が生じる。地震国である以上、既知の断層以外に数多くの断層が日本全土にわたり存在すると云う考え方が科学的な捉え方となっている。其の意味で、説明会時の「既存の断層は避けたルート設定である」との説明は非科学的であり、その結果として未発見の断層問題発覚後に「想定外でした」では済まされないものとする。ルート案の確定前に十分な数量的ボーリング/試掘等の調査を実施し、安全性を確認した後にルートを設定すべきものとする。
- トンネル構造に関し「断層等に近い部分はアンカーボルトを打ち込みコンクリート厚を増やすので安全性は保たれる」との説明であったが、『山が動く』ときは、人工工作物は如何に補強していても周辺土圧には対抗できずに破断するというのが土木工学の科学的知見である。其の意味で、JR 東海の説明は極めて非科学的な説明であり安全性を考慮したものとは云えない。
- 活断層の活動性に関する評価が過小である。立川断層が動く危険性は高くなっていると報じられているが、どこまで延びているかは不明である。従って川崎市においても、立川断層が動き地震が発生した場合、立坑（非常口）や住宅地を通過するトンネルが破壊する危険性は高い。工事中及び運行開始後に活断層が動けば、全て人の命に係わる問題が発生する。この点に関する配慮がなされていない。
- 南アルプスを貫くトンネル工事は論外である。地質、地層の専門家は、現在でも南アルプスは 1 年間に 4mm～6mm 隆起していると判断している。準備書では、隆起の量は突出していないので問題ないとしているが、この付近は活断層が集まっている場所であり、大規模な活断層が動く可能性は高いと言われている。活断層の評価は難しいとされているが、地表に現われていない地中の活断層の調査、ボーリング調査などを行い、柱状図から判断しなければならないが、詳細な調査はされていない。活断層が動けばどのような構造物であっても破壊される。このような観点からも、南アルプスにトンネルを構築すべきではない。また、工事中に大量の出水があるので、広範囲な水枯れが生じ、生態系に与える悪影響は図り知れない。高度な土木技術をもってしても活断層の動きを止めることは出来ない。また、多量の掘削残土の処理方法は、静岡県以外では明記されていない。その静岡県での方法についても、環境を破壊すると共に豪雨時には、大災害が発生する危険性がある。

意見の概要

技術全般（地震・断層）（3/5）

- 準備書では、トンネル背面に間隙ができない NATM 工法を採用する、断層交差付近ではトンネルを補強する、土木技術の発展により対応が可能であるとされているが、新潟県中越地震ではトンネルに変状が生じており、東日本大震災で明らかになったように「想定外」の巨大な力が働くことに土木技術が対応できると考えるべきではない。地震での断層のズレによる走行中の列車の旅客の人命のリスク、トンネルの破壊で事実上廃線とせざるを得なくなるリスクを考えれば、リニア新幹線事業は取り止めるべきである。
- 中央新幹線ルート of 川崎市北部は立川断層の端が掛っているとの説があるが、特定されていない。大深度地下を走行する中央新幹線にとって、活断層による直下型地震に遭遇することは大災害につながる危険性がある。説明会では、場所が特定できていない活断層対策の説明がなかった。大深度地下の全ルートを強化トンネルにすれば対策になるが、工事経費や運用経費が膨大になり、事業が成り立たなくなると思われる。地表に出ていない活断層を含めた断層の探査技術の開発を今から行い、その探査技術による全トンネルルートの調査をすべきである。
- 地震多発、大地変動の（大地変位）の日本で地下走行は不適切である。日本列島は地層・地盤が安定していないし、活断層の巣であることが段々と判明してきていて、しかも今地震の多発を迎えている。このような日本に地下走行のリニアを建設すべきではない。大惨事につながるので、安全性から即時白紙撤回すべきである。
- 麻生区は大きな岩盤の土ののっているとのこと、それを切り裂くようなことをすることは地震の振動を大きくするのでは（今までは、他の地域と比較して振動は少なかった）ないのか心配。又、立川断層が新百合ヶ丘までのびているのではという話が以前からある。工事中に見つかったのでは遅い。まず、活断層の有無の調査を専門家が行った後、安全面の確認をしてからの話ではないのか？
- 立川断層と工事地域の関係は充分検討されているのであろうか。万が一工事によるものが原因で大地震が起きたと認定された場合、JR 東海には責任を追及されることはあるのか。
- 隆起が激しく、地層がねじれて脆いフォッサマグナを通る南アルプスルートは危険である。フィリピン海プレートが潜り込むことで、南アルプスは日本で最も隆起が激しく、1年に5～6mmの隆起が観測されている。隆起が激しく、脆い地層に掘られたトンネルは、経年劣化が予想より早く進み、大惨事を起こすことが予想される。安全性を重視して、南アルプスルートは取るべきではない。
- 南アルプスの自然に対する破壊行為は許されない。活断層を横断する工事は地震で、多くの人命を奪う。
- 断層が生じた場合に破壊されないトンネルを作るというのは不可能である。断層は全てが発見されているわけではない。断層による事故が深いトンネルの中で発生した時、乗客に避難する力が残っているのか疑問。計画はやめるべきである。

意見の概要

技術全般（地震・断層）（4/5）

- フォッサマグナ、中央構造線という、活断層が密集しているところを通過することとなる。更に南関東や南アルプス山中など活断層の有無を調査するにも物理的に不可能な地域も多い。相模湾から房総沖には1923年（大正12年）の関東大震災の時にも動かなかったプレート（関東大震災の原因プレート）が房総半島沖を中心に広範囲に残っている。非常口以外、川崎市には固定資産税や都市計画税も入らないと思う。更に市内には駅もできない。環境悪化の懸念があるだけで市としてはまったく得にならないと思う。JR東海は中央新幹線は南海トラフで起こる大震災の際に東海道新幹線の代替となると言っているが、東日本大震災の経験でわかると思うが、そんな所に観光や仕事で行く人なんかいない。まして、中央新幹線や東海道新幹線には貨物列車も走らせないので、救援物資、重機（ガソリン等の燃料も含む）の輸送にも使えない。東日本大震災の時にはガソリン列車を東京→新潟→秋田→青森→八戸という形で運行した。東日本大震災の時には川崎市民の足となっていた南武線等のJRの在来線は暫くの間運休していたことは忘れているのだろうか。当日は発生（14：46）から（21：30）頃まで市内一円停電していた。中央新幹線って人の目によって点検した上でないと、しばらくは運行できないので、JR東海が論拠とするように、う回路を理由として中央新幹線を建設することに意味はない。更に電力を使いすぎ、いかにも小さいというふうに記載されているが、東京電力でさえ（名古屋迄の開業時で、供給見込みの約0.46%、大阪までの完成時では1.27%）中部電力や関西電力に至っては0.82~0.96%（名古屋まで）、2.52%~2.63%（大阪まで）となる。上記の数字はけっして小さくない数字。又、プルトニウムは半減期が2万年~2万4千年といわれているが、2万年たったらプルトニウムの半分が放射線を出さない鉛になる訳ではなく、危険な中性子線（ぶ厚いコンクリートまたは大量の水以外は、すべてとおおり抜けてしまう史上最悪の発がん物質）、ベータ線、ガンマ線、X線などの各種放射線を放出して種々の放射性物質に分裂しながら、何百億年、何十億年（太陽系は現在誕生してから46億年）かけて鉛にやっとなる。川崎市ではないが、中央新幹線の岐阜県中津川市近くの山間部にも微量だが、放射性物質を含む地層が確認されている。以上、川崎市の問題ではなく、沿線といった問題だと考えるが、市としてはどう考えているか。
- トンネル工事により地盤がゆるみ、大規模地震が発生した場合に、落盤等の災害の発生が予想される。
- 活断層の中にトンネルをつくり、事故はおきないことを前提として事業はすすめられるのか疑問である。
- アルプスの下を走る、地震を誘発するのではないか。

意見の概要

技術全般（地震・断層）（5/5）

法 対 象 事 業 者 の 見 解

技術全般（地震・断層）(1/3)

超電導リニアは強固なガイドウェイ側壁に囲まれており、物理的に脱線しない構造になっています。また、強力な磁気バネの作用により、常に車両をガイドウェイ中心に保持する力が働いており、万が一地震時に大きな荷重が作用した場合にも、案内ストッパ輪により車両とガイドウェイの直接衝突を防止します。

当社の土木構造物は、阪神・淡路大震災以降に改訂された国の新しい基準を踏まえて、東海道新幹線、在来線とも十分な地震対策を進めており、中央新幹線についても同様の基準で計画しています。

なお、阪神・淡路大震災を機に抜本的に見直された耐震基準に従って建設・補強された鉄道土木構造物は、東日本大震災においても深刻な被害を受けていません。また、一般に地下空間は地震時の揺れが地上よりも小さく、災害に強いという特性を有しています。

また、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・停止することとしています。地震などの緊急時に 500km/h から停止するまでの時間は、新幹線と同じ 90 秒程度であり、距離については約 6km となります。

東海道新幹線は開業後約 49 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。また東日本大震災を受け、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。

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、関係地域における活断層等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、広域に及ぶ長距離路線という性格から、すべての活断層等を回避することは現実的ではありません。法対象条例準備書第 1 章に記載のとおり、避けることのできない活断層等については、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ています。今後、通過の態様に見合った適切な補強を行っていくなど、注意深く配慮して工事計画を策定していきます。工事の際は、事前の調査に加え、トンネル掘削時においても地質状況や必要に応じ地上の状況を確認し、適切な工法で施工を行うため、地滑りや地盤沈下などが起こるようなことはありません。なお、1930 年 11 月 26 日の丹那トンネルにおける事象は、本坑掘削に先立ち径の小さい水抜き坑を矢板工法で掘削している中で起きたものであり、覆工等の施された供用後に生じた事象ではございません。近年で供用後にトンネルと活断層が交差する状況で起きた地震としては、上越新幹線の事例がありますが、これを踏まえ、断層等交差付近等の地質の悪いところでは、吹付コンクリート量を増やすこと、ロックボルトの本数を多くする方法のほか、覆工コンクリートの厚みおよび強度を増やす方法、補強鋼材を入れる方法、トンネル底盤にインバートを施工して卵型に近い形で閉合する方法、周辺の地盤に薬液注入をする方法等、適切な補強対策を検討、実施することで対応していきたいと考えております。

技術全般（地震・断層）(2/3)

火山の噴火等の影響については、国の火山噴火予知連絡会で挙げられている活火山は路線近傍にはありません。なお、最も近い活火山である富士山（直線距離で 30km 以上の離れ）の噴火時への対応についても、まず噴火に伴う地震の対応については、リニアの特性や、最新の耐震基準に基づく設計、速やかに列車を停止させるシステムの導入により安全性が確保されます。次に溶岩流、噴石、火砕流、降灰等への対応については、国や地方自治体で構成される富士山火山防災協議会が作成した富士山火山防災マップ等をもとに検討しますと、噴火直後には火砕流や噴石が直ちに当社施設へ影響を及ぼすことはありません。しかし、火山灰、あるいは場合によっては溶岩流が時間の経過と共に影響を及ぼす可能性がありますので、気象庁等からの情報収集を迅速に行い、被害が想定される場合は、その地域には列車を進入させない、運転を見合わせるなどの運転規制を実施してまいります。

また、南アルプスの隆起については、メカニズムとしてフィリピン海プレートの浮揚性沈込みと水平圧縮により広域的かつ連続的に隆起しているものと考えられ、隆起の傾向については、「わが国における高レベル放射性廃棄物地層処分の技術的信頼性 -地層処分研究開発第二次取りまとめ」（核燃料サイクル開発機構, 1999）において、「現在に連続するネオテクトニクスの場合において、天然現象の活動は数十万年～数百万年という地質学的な時間の中である一定の傾向を保ちつつ進行し、あるいは変化していくものと考えられる。これに従えば将来十万年程度における天然現象の活動を評価する場合には、過去数十万年程度における活動の様式や変動傾向が、同様に継続していくとみなすことが妥当と考えられる。」「わが国における隆起や沈降は少なくとも数 10 万年程度の間おもにプレート運動が支配する地殻応力場に対応して地域ごとにおおむね一定の変動様式と速度で進行しており、将来的にも同様の傾向で継続していくとみなすことができる。」とされており、今後も続いていくものと考えられます。また、隆起量の大きさについては、測地学的手法、地形学的手法、及び地質学的手法による分析があり、各手法に関する最新の知見に基づいた国土地理院等の文献（「GPS 連続観測による日本列島上下地殻変動とその意義, 村上亮ほか, 地震, 57 巻, 2 号, p 209-231, 2004」「水準測量データから求めた日本列島 100 年間の地殻上下変動, 国見ほか, 国土地理院時報, No. 96, 2001」「日本における最近 70 年間の総括的上下変動, 壇原毅, 測地学会誌, 17 巻, 3 号, p 101-108, 1971」「地質環境の長期安定性-高レベル放射性廃棄物の地層処分と地球科学-日本列島の最近約 10 万年間の隆起速度の分布, 藤原治ほか, 月刊地球, 26 巻, 7 号, p442-447, 2004」「日本の地形 1 総説, 米倉ほか, 東京大学出版会, 2005」）の調査を行い、南アルプスの今後の隆起量の傾向について検討を行いました。その結果、10 年、100 年、10 万年、100 万年といずれのスパンで見ても最大 4mm/年程度と考えられます。特に 100 万年レベルの長期的な隆起については地表の侵食を見込んでも 4mm/年程度になるとされています。これについては準備書資料編「南アルプスの隆起について」の図 5-3-1 でも記載しています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

技術全般（地震・断層）(3/3)

また、「この隆起を主体とする変動は周辺の変動領域と連続的に発生するものであり、周辺領域との間に隆起速度と同等の変位が累積するものではない」というのは、隆起が断層運動のような狭い範囲で局所的かつ急激に起こるような現象ではなく、山域全体でゆっくりと連続的に隆起が起きていることを意味しており、これに基づき「トンネルに影響を与えるような状況は考えられず、トンネルの工事中はもとよりその後の維持管理においても問題はない」と記載しています。

なお立川断層についてですが、計画路線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）

停電時においても、浮上走行中の車両は浮上を続けながら減速し、自動的に車輪走行に移行して安全に停車いたします。

災害時の点検について、既存新幹線と同様の方法を取ることで安全の確保が出来ると考えており、既存新幹線に比べて特に時間を要するということはありません。

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・振動については環境影響評価の対象としておりません。本事業においては既存の施工事例よりも更に深い箇所での工事を計画しており、影響はないと考えています。騒音については、比較的深い部分を走行するため騒音が直接伝わることはありません。振動については山梨リニア実験線で基準値を大きく下回ることを確認しており、特に大深度地下は強固な支持地盤で深となるため、影響はありません。

麻生区には、土砂災害警戒区域があることは把握しております。麻生区東百合丘三丁目に計画している非常口については、法面の勾配を「鉄道構造物設計標準・同解説 土構造物」に示す基準に従うことで安定性を確保いたします。

東濃地域のウラン鉱床については、独立行政法人日本原子力研究開発機構（旧動燃）からの資料収集やヒアリングを行い、蓄積状況や分布状況を把握しました。東濃地域のウラン鉱床は、主としておわん形に窪んだ花崗岩地形があり、かつその上部に堆積した瑞浪層群のうち有機物を多く含む土岐夾炭累層との境界部分に蓄積することがわかっています。また、旧動燃は、約1,400本のボーリング調査を行い、ウラン濃度を確認し、ウラン鉱床の位置を把握しています。中央新幹線の計画路線はウラン鉱床を回避していることから、ウランに関する問題は生じないと考えております。なおウラン鉱床に比較的近い地域での掘削工事に際しては、必要に応じて線量計などにより掘削土の状況を把握し、万一、放射線量が高い掘削土が確認された場合には、法令等を参考に適切に対処します。

電力についての事業者の見解は、「事業計画（電力）」の項に記載しました。

異常時避難についての事業者の見解は、「技術全般（異常時避難）」の項に記載しました。

南アルプスの地下水については、「生活環境（水環境：水資源）」の項に事業者の見解を記載しています。

意見の概要

技術全般（異常時避難）（1/3）

- 地下 40 メートルから 60 メートルの深さのトンネル内で事故が起きた場合、説明会では非常時には添乗員の案内で大型エレベーターを使用して乗客を安全に避難させるという説明だったが、大地震などの災害発生時に地上が混乱する中、地下深いところで停電が起きれば避難も不可能になり、乗客の救出も予想通りにできるとは到底思えない。
- 40mもの地下からの脱出（停電の時、洪水の時 etc）の時、電源の確保は出来るのか。この計画は凍結すべきと思う。
- 何らかの事故でリニアのトンネル内から乗客が避難する場合、JR 東海は「乗客は一旦、車両から渡り板をわたってガイドウェイとトンネル側壁の隙間に降り、軌道面からトンネル下部通路に降り、そこから歩いて最寄りの非常口（立坑）まで歩き、非常口のエレベーターを使って地上に脱出する」と説明し、準備書にも記している。避難誘導は複数の乗務員が行うという。トンネル下部通路は都市部のトンネルだけで、山岳トンネルにはない。また、下部通路への脱出口はトンネル内のどのくらいの間隔で設けられているのか定かでない。東京湾横断道路では、300m おき避難通路への入り口が設けられており、そこには非常電話も設置され、連絡を受けた警察や消防のパトカー、救急車などが現場まで走行できるようになっている。こうした知見を参考にしない JR 東海の準備書は「事故は起きない」という安全神話に依拠していると思わざるを得ない。
- リニア新幹線は東京から名古屋まで数多くの活断層を横断する。「東京・名古屋間 286 キロの 86% は地下だから、リニアは地震には強い」と説明している。確かに遠くの地震には一定程度地下は地表より安全とされているが、直下型や断層型地震に対して地下の構造物が安全であることは実証されていない。地震の際、東海道新幹線並みの感知や安全対策を講じると言っているが、時速 500 キロの高速列車は制動距離も長く簡単に停車できない。また、車両火災の時は「停車して消火作業はせず、そのまま最寄り駅まで走行する」となっている。僅かな地表部分もコンクリート製フードで覆われるため、在来線のようにトンネルを出て、軌道外に避難することはできない。燃えたまま駅についても、中間駅にはわずかな人数の施設管理職員がいるだけ、かえって被害が拡大するおそれがある。準備書ではなんらこうした不安に応える中身になっていない。安全を最優先にして計画を見直すべきである。
- リニア新幹線が何らかの事故でトンネル内に停車し、乗客が避難する必要がある場合、JR 東海は都市部の大深度トンネルでは、複数の乗務員の誘導でトンネル下部に設けられた避難通路に降りて最寄りの非常口まで歩き、非常口のエレベーターで地表に避難する、としている。一方、山岳トンネルには避難通路はないので、車両から軌道脇に降り、最寄りの斜坑（非常口）まで歩いて避難することになっている。大深度トンネルでは、避難通路から非常口まで最長 2.5 キロ歩かなければならない。山岳トンネルでは斜坑にたどり着いても長距離の上り坂を山腹の出口まで歩かなければならない。また、軌道脇を歩くわけで、強い電磁波を浴び続けるのではないか心配である。高いガイドウェイ（磁気パネルを張った側壁）をどうやって乗り越え、下に降りるのかもあいまいである。高齢者や車椅子が必要な乗客が短時間で安全に避難できるとはとても思えない。

意見の概要

技術全般（異常時避難）（2/3）

- 災害時あるいは何らかのトラブルで乗客が避難する場合、等々力非常口は、100m深からの避難脱出となる。階段と定員40名のエレベーターという手段で1000人近い乗客が完全に脱出できる時間とその根拠を示してほしい。
- 事故発生時の乗客避難は、地下トンネル下部に脱出後、数キロメートル徒歩で避難し、地上部脱出エレベーターにて地上に脱出するとの説明であったが、千名近い乗客、老若幼い子ども連れの集団が無事に脱出できるとは思えず、不安感がつる。非常時電源の説明は皆無であり、真っ暗なトンネル内にリニア車両装備のゴムタイヤ燃焼時の煙・有毒ガスが充満した際の実情の説明も皆無である。非常時の2次電源喪失時に備えた3次電源、その3次電源喪失時の4次電源システムという多重安全システム採用が必要視される。また、排煙装置も多重装置が必要となる。基本的に地上脱出基地間距離が遠すぎ、人命軽視した構想と受け止める。
- 事故発生時（電源・トンネル構造破断等）に地下水が脱出用地下通路に流入した際の対応は検討しているのか。「地下水の水流脈は変化するのが普通で、今は水流脈が無いので検討の必要性はない」という考え方は非科学的な論拠である。地下にあるモノには必ず水は浸透してくる。よって、脱出用の地下通路は走行路の下にあり、まず脱出通路から水が充満してくる。排水ポンプで排水するとしても電源は多重装備されていない限り、乗客は水没死することになる。
- 工事中に於いてトンネル工事現場で火災が発生すると、煙は全て立坑から排出され、近隣住宅環境を悪化させる。また、消火に使用する水の排水方法や排水場所などについて具体的な対策はどのような方法なのか知りたい。運行時にトンネル内で事故が発生した場合、具体的な事故、例えば停電、車両故障、火災、活断層地震によるトンネル断面の破壊、地下水の大量出水による走行不能などの事態を想定した緊急対策、緊急時の乗客の安全確保、非常口への誘導と脱出など、個々のケースについての安全確保対策が説明されていない。列車が火災によって停車した場所が非常口の直前の場合は、風向きによっては、後方の非常口まで約5km歩かなければならない。（2.5kmの歩行では済まない。）乗客全員が安全に地上へ脱出することは不可能である。
- 「走行中の列車に火災が発生した場合は、原則として次の駅又はトンネルの外まで走行し、駅に到着した際は、速やかに駅の避難誘導施設から避難する」とあるが、80%以上がトンネル構造で、どのように避難するのか？
- 施設及び車両は不燃化・難燃化するとされているが、想定外の発火はあり得る。火災時の対策について、もっと具体的に示してほしい。川崎市内の地下で火災事故が起きた場合の対応について、川崎市はどのように計画しているのか。1車両1,000人もの人が地下40mより深い場所から避難しなければいけなくなった場合、川崎市の消防・病院に大事故の対処能力があるのか疑問である。
- 地震や事故が発生した時に乗客の安全の確保と立坑までの対応はどうするのか。「立坑」までようやくたどり着いたとしてもエレベーターが機能しなければ逃げられません。
- 大地震や災害発生時に乗客の安全確保について不明な点がある。避難方法は現地でのどのような方法で指示するのか、そのための人員配置は十分か。立坑から脱出するためのエレベーターの収容力や電源はどう確保されるのか。

意見の概要

技術全般（異常時避難）（3/3）

- 火災等の事故で車両から降りて地下道を非常口まで脱出する際、どのようにして側壁を渡るのか？側壁のそばを歩いて地下道へいくとき、乗客の浴びる電磁波はどれくらいのものなのか？
- 火災の事故があれば、車両から降りて地下道を非常口まで脱出する際、最長何 km 歩かなければならないのか？非常口と非常口のちょうど真ん中で停まった場合(2.5km)が最長になる。また、風調の都合で、風下の方に歩いていく場合は、非常口から近くに止まっても 5km 歩くことになる。
- リニアの安全性に不安であり、メリットは品川～名古屋の時間短縮のみではないか。非常時に電磁波や磁石の影響を受けずに、わずかな JR 職員の指示で乗客を短時間で安全確実に避難誘導出来るか疑問である。リニアのトンネルが冠水した場合の安全性に疑問である。
- 大きな災害が起きた場合に、非常口から千人もの乗客が地上に避難すれば、乗客が近隣住民の世話になる事は必須である。その様な事態を JR は想定しているのか。非常事態が起きれば JR だけでは解決できず沿線住民の協力なしでは対処出来ないことを認識すべきである。
- リニアカーの安全性について、「非常口」から「非常口」まで歩くと 3km 余りで、非常時にはたしてうまく脱出出来るか。極端に少ない人数の乗務員でなにができるか。
- 地震があっても 40m の地下からは脱出できそうにない。
- 事故のあった場合の避難方法が杜撰であり、このような対策しかとれないのであるならば営業運転などすべきでない。
- 立坑が 5 か所もある市として、地震・火災の非常時の対策や乗客の避難対策を具体的に求めるべきである。
- 市内 5 箇所の非常口について、準備書ではその規模が具体的数字で示されていない。非常時のために用意するという車いすや担架の数も分からない。非常時に 1 車両 1,000 人が避難するのに、行政としてはどのような設備・用具が必要と考えているのか。1,000 人（もしくはそれ以上）が 1 つの非常口から避難する場合、乗客だけでなく、周辺住民もパニックになるのではないか。非常時には JR 東海だけでは対処できず、行政の協力も必須となると思うが、川崎市としてはどのような対策をとるのか。
- 子供の環境を考えてこちらへ引っ越してきたが、まさか真下にリニアが通るとは。「景観がよくても、下にリニアが通っているんだね」と思われる悔しさ、心苦しい。地下で大事故が起きた場合、地上に多大なる影響を受けるのが目に見えている。不安と隣合わせで過ごさねばならないと思うと不安でたまらない。

技術全般（異常時避難）（1/3）

鉄道事業の運営にあたっては、安全の確保が最も重要なことと考えており、超電導リニアの車両及び地上設備についても、従来鉄道と同等以上の安全性を確保してまいります。

超電導リニアにおいても、これまで実績のある在来型鉄道と同様に、国土交通省令に基づき、施設及び車両は、不燃化・難燃化いたします。宮崎実験線で車両火災事故の原因となったタイヤのホイール部分については材料を変更するとともに、タイヤのパンク時にタイヤが荷重を負担しないよう外接補助輪を設けるなどの対策を、山梨リニア実験線の車両において施しています。

また、以前は車上電源としてガスタービン発電装置を使用しておりましたが、その後、車両に燃料を搭載しない誘導集電装置を開発して山梨リニア実験線で走行試験を行い、平成 23 年 9 月に評価委員会から、実用化に必要な技術が確立したと評価されました。営業線ではこの誘導集電装置を使用してまいります。

このようにリニア車両において火災の原因となる要素は非常に小さなものであると考えておりますが、その上で、もし万が一車両で火災が発生した場合には、既存の鉄道と同様に、次の停車場またはトンネルの外まで走行して停止させ、避難誘導を行います。また、地震時等は一旦安全に車両を停止させたいえ、安全を確認し、運転を再開いたします。そのため、車両がトンネル内で停止せざるを得ないことは非常に稀なケースです。

車両の浮上には地上側からの電力供給は必要ないこと及び複数のバックアップブレーキがあることから、停電時においても、浮上走行中の車両は浮上を続けながら減速し、自動的に車輪走行に移行して安全に停車いたします。なお、地震などの緊急時に 500km/h から停止するまでの時間は、新幹線と同じ 90 秒程度であり、距離については約 6km となります。

トンネルをはじめ、中央新幹線の構造物については、強度や耐久性などを適切に考慮して設計するうえ、川崎市内の大深度地下のトンネルについては、水密工法であるシールド工法で施工するため、トンネルの損壊による浸水の発生は考えがたいものと考えます。

また、一般に地下空間は地震時の揺れが地上よりも小さく、災害に強いという特性を有しています。

長大トンネルにおける避難については、既に、国内では長さ 20km を超える上越新幹線大清水トンネル等の長大山岳トンネルがあり、万一の際の避難対策についても知見が蓄積されています。中央新幹線においても、それらの他、アクアライン等の事例も参考のうえで、同様の対策を講ずることが基本となります。

避難設備については、都心部の大深度区間においては、円形断面で施工するシールド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共に、約 5km おきに配置する地上と繋がる非常口内にエレベーター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。また、山岳トンネル区間においては保守用通路、及び整備新幹線等と概ね同程度の間隔で計画する非常口を避難通路として活用できるように整備します。神奈川県内において非常の際に避難口となる非常口（山岳部）、トンネル坑口の間隔は最大で約 5km です。本坑との接続部から非常口までの長さについては、南アルプス

法 対 象 事 業 者 の 見 解

技術全般（異常時避難）(2/3)

を除き既存新幹線等と同程度です。南アルプスにおいては、本坑に並行して掘削する先進坑を活用する計画であり、詳細は今後検討してまいります。山岳トンネルでは風上側に避難することで、安全が確保されます。そのため、避難は最寄りの非常口まで移動することから、都市部においては最大で2.5km程度、山岳部では5km程度移動して頂くこととなります。都市部の避難通路となる下部空間への出入口は、約500mの間隔で設置することを考えていますが、詳細は今後具体化していきます。

異常時における施設の電力については、非常用電源を設けるため問題ありません。

列車にはお客様の対応にあたる乗務員（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。

なお、トンネル下半部の避難通路は区画した空間で加圧して煙が入らない構成としていることから、トンネル下半部の避難通路まで避難していただければ、安全が確保されます。従って、地上までの避難を完了するまでの時間に安全に関わる意味はありません。

車両からは、車両に具備した梯子により保守用通路に降ります。避難は基本的に徒歩等によることを想定しておりますが、歩行困難など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。これらの内容については、山梨リニア実験線で実施した避難訓練において、円滑に実施できることを確認しております。非常口（都市部）からの避難に用いるエレベーターの定員は40人程度が乗ることが出来るものと考えています。また機材についても避難に必要なものを必要数、配置します。

超電導磁石については指令及び乗務員室からの操作によって消磁が可能なことを実験線で確認しており、磁界が避難に影響することはありません。

全てのトンネルや非常口において、避難に必要な照明を確保いたします。

防音防災フード区間においても、保守作業を考慮して一定の間隔で出入口等を設けることとしており、これらを利用して避難が可能です。

非常口まで避難されたお客様についても、安全の確保が図られるようにいたします。その他、必要な避難訓練を計画していく等、異常時の安全対策には万全を期し、警察や消防、行政との連携を図りながら対応してまいります。

なお、非常口の計画について、新幹線の建設においては、都市計画決定される道路等とは異なり、その技術的特性上、工事実施計画認可時点でまず本線や駅、車両基地の計画が決定され、その後用地取得や設計等を行う中で、各施設の詳細な計画を決定することとなります。

非常口の浸水対策については、「技術全般（その他）」の項に事業者の見解を記載しています。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

技術全般（異常時避難）(3/3)

意見の概要

技術全般（その他）(1/3)

- 準備書では、超電導磁石から出る磁力線について、シールドしているうえ、磁石との間に40メートル以上の間隔があるので問題はないとしている。しかしこれは、何もトラブルがない場合のことである。トラブルによってシールド状態が破たんして磁力線が漏れた場合のことがいっさい触れていないのは問題である。磁石のすぐそばにいる乗客が強力な磁力線を直接浴びればどのような被害を受けるのか想像もつかない事態である。漏れた磁力線をどこで誰が感知し、誰がどうして磁力線を減衰させるのかなどの対策を明らかにすべきではないか。感知装置を列車内や駅ホームにも設置し、JR職員だけでなく、利用客も見えるようにしてもらいたい。事故がないことを前提にした設備計画など鉄道事業にはあってはならないことである。
- リニア新幹線は車両の磁石を超電導状態に維持するため、液体ヘリウムと液体窒素でマイナス269度の状態で冷却し続けなければならない。ヘリウムや窒素は低温で気化しやすい性質があり、何らかのトラブルでヘリウムや窒素が気化し、ガスが車内やトンネル内に充満した場合、どのような対策をこうじるのか。消費電力を在来の新幹線並みにするとか、希少資源である液体ヘリウムを不要にするとか、そうしたリニア新幹線であってこそ、次代の交通機関であるといえるが、現状ではそうした省エネ技術を開発するより、時速500キロにこだわって実用化を急いでいるとしか思えない。鉄道技術は「経験工学」と言われるように、速度追求とともに、安全・安心、快適性等の実績を地道に積み上げてきた。リニア新幹線にはその哲学がない。
- 以前の説明会では「ガスタービンは積まない、地表からの誘導電源で冷凍機の電力は確保する」と言われたが、岐阜の説明会では「山梨リニア実験線の営業用車両L0系にはガスタービンを積んでいる」と回答されている。ガスタービンは発火物となり、火災の可能性もあるため、本当はどうかを明確にしてほしい。
- 既存新幹線に比べ遥かに走行スピードが早いリニア線の場合、ルート設定及びトンネル構造に関して地下トンネルの安全性が確認できていないことは、トンネル崩壊・破断・座屈等の構造的な問題発生時には、致命的な大事故となる。緊急時列車停止装置の活用の際に、既存の装置は機能的に不十分であり、高速リニア線に対応し得る緊急時停止装置の開発状態・機能レベルなどの説明がなく不安を感じる。
- トンネル構造物や付帯設備等々の長期的点検に不安を感じる。リニア線の場合は今までの既存知識体験では見通せない未知の強力磁界や高速運転による強大風圧により惹起される構造物や施設劣化について、長年の実測値がない状況下、想定範囲内での対応とならざるを得ない面がある。「想定外でした」のJR東海云々を未然に防ぐには、より慎重な試験実施を伴った実験結果数値を基にした技術的検討が必要視される。
- 平成21年の超電導磁気浮上式鉄道（リニア新幹線）の実用化技術評価委員会の答申では、車上用電源として各車両に灯油を燃料とするガスタービンを搭載すると明記されているが、23年9月の技術評価委員会ではガスタービンを積まず、軌道下からの誘電を電源とすると説明している。なぜガスタービンをやめ、誘電による車上への電力供給に切り替えたのか、準備書にその理由が説明されていない。また、地上からの安定した誘電技術は確立されているのか。

意見の概要

技術全般（その他）(2/3)

- 大深度トンネルでは、地震やテロ等や事故の際の避難対策が心配。強力な電磁力線対策も必要である。
- トンネルはリニアであれ在来線であれ、常に危険を伴う。トンネルが多ければ多いほど、断層が多ければ多いほど危険度が増す。南アルプス西麓で、中央構造線沿いの破砕帯を通過することを含め、リニアが活断層を横切る数と東海道新幹線が活断層を横切る数を比較すると、リニアの方が数多くの活断層を横切っている。また地滑り危険地域もリニアの方が多。予定地でも安政東海地震で大きな地滑りが起きている。造山活動により無数の割れ目が走っていて降水量も多い地域である。南アルプスの地殻は常に動いていて、100年間で40センチ動くとも言われている。時速500kmで走行するリニアが停止するには90秒、6000mの距離が必要です。地震発生時前に安全にリニアが停止できる保証はない。トンネルの壁や天井が剥落、トンネルの段差、出水、停電が生じれば大きな事故になる。大井川上流域の20キロの長さのトンネルは、斜坑が避難路になっている。避難路の出口は標高1400メートルの谷底で冬季は-20度前後になり、近くの民家まで40キロある。事故時に救助体制をとることは出来ない。乗客は凍死の可能性もある。事故が起きた場所がどこであれ、1,000人近い乗客を2~3人の乗務員で無事に地上に誘導できるのか大いに疑問である。JRの説明会では、事故時の脱出は乗客たちが助け合って地上に出て、負傷者は乗客たちが助け合って運ぶようにと言われた。救助隊の到着は期待できない、乗客の安全は保証できない、自分の身は自分で守れという考えのようである。事故が起きた時は、リニアは危ないという考えはJR東海さんも認識しているよう。
- 準備書では、車上用電源として軌道下からの誘電を使用すると明記されている。軌道下からの誘電は、何時間実際に使われたか？理論上だけでなく、実用可能なのか？万一故障がおきたとき、クエンチが起きて大事故につながらないか、明確に時間数を示し、実験上であった問題点も有り体に示してほしい。
- 津波があった場合、多摩川の水があふれ出すことが予想される。どのような対策が考えられているのか。このあたりのトンネルは地下100mに掘られると準備書にあったが、事故時で停電を伴った場合、乗客は100mの非常階段を上れるのか。地下100mという深い所にトンネルをつくるとした理由はなぜか。多摩川という1級河川の下にトンネルを掘る、また側に非常口を造ることは危険性を伴うのではないか。
- 施設・設備の維持・管理する基盤が100年後、200年後まで維持・管理出来るとは思えないので反対である。
- 笹子トンネルの事故やJR北海道の事故等あとあと十分な点検、メンテナンスの見直し無しにこういうものを次々造る事への不安を感じる。長いトンネルの中を超高速の地下鉄道を走らせるリニアは、長く点検、整備、補修をして、安全に使いつづけていけるものか、今高齢化で人口減のこれからの日本の国力で今以上の事を続けていけるのか不安である。

意見の概要

技術全般（その他）(3/3)

- JRの新幹線は創業来50年にわたって鉄道事故、人身事故を聞いたことがないなど世界でも高く評価されていると思う。今の新幹線でもたまたま沿線に住み、朝晩騒音の迷惑を受けている方々もいるのだろうと思い、あらためてそうした方々に同情、また新幹線に乗車する時は感謝の気持ちを持たねばと思う。日本は新幹線のほか、世界に誇るべき技術が数多く、世界に大きく貢献している。そうした意味で超電導を活用した世界最速、最新のリニア鉄道も世界を驚かせることだろう。日本全体も政財界こぞって技術立国日本を売り出すために誰もがリニア新幹線を応援するだろう。しかしながら結果的には挫折する場合も少なくない。原子力発電は、ほんの3年前まで日本経済の発展、生活の豊かさを実感させるものであった。ところが、汚染水問題、未だに原子炉の内部、燃料棒の状況が把握しきれておらず、さらに使用済み核燃料処理の問題等の解決が待たれる。また、70年代に英仏両国が威信をかけて開発した超音速旅客機コンコルドは、環境問題の反対を受け、さらには商業的には採算に合わず、最後は大惨事により20年余で幕を閉じた。こうした事例は行き過ぎた技術進歩の失敗事例であろう。
- 山梨県でリニアカー実験中に事故で全車両焼失する事態が起きた。わずか十年前の事である。いかに危険な要素を含んでいるか考えてほしい。実用に達していない段階での工事着工に不安を感じる。
- リニア車両は可燃材料を減らし、ゴムタイヤなどの難燃化を図るとしているが、モーターコイルやゴムタイヤからの発火例があり、想定外の原因で火災が発生する可能性がある。説明会で最新の実験車両に車両用電源として灯油を燃料とするガスタービンを搭載しているとの回答があったが、あらゆる原因の火災を想定して車両火災に対応を考えているのか。
- 川崎市のハザードマップ「浸水予測図」では、非常口が作られる等々力周辺は、浸水深5～6メートル未満と市内で最も浸水被害が予測される地域である。準備書「非常口における設備の概要」には、階段部分、換気施設、エレベーター等地上における防水対策が示されていない。非常口の地表部分は浸水予測を超えた6メートル以上立ち上げるべきである。
- 等々力のリニア新幹線立坑建設現場は多摩川の堤防間近にある。多摩川の決壊によって立坑から水が大深度トンネルに流れ込む可能性が無いとは言えない。地表からの浸水対策について準備書に記述が無い。大深度地下使用認可にあたっては浸水についても対策をとるよう「安全確保に係る指針」がある。

法 対 象 事 業 者 の 見 解

技術全般（その他）（1/3）

（全般）

当社は会社発足以来 25 年以上にわたり超電導リニアの開発に取り組んでいます。平成 9 年 4 月から開始した山梨リニア実験線での走行試験の累積走行距離は地球約 22 周分の約 87.8 万 km に達し、平成 15 年 12 月には鉄道の世界最高速度となる時速 581km を記録するなど、技術開発は極めて順調に成果を上げてきており、これらの成果について平成 21 年 7 月に国土交通省の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旨の評価を受けています。さらに平成 23 年 12 月には国土交通大臣により超電導リニアに関する技術基準が制定されるなど、超電導リニアは既に実用技術として完成しています。

鉄道事業の運営にあたっては、安全の確保が最も重要なことであると考えており、超電導リニアの車両及び地上設備についても、従来鉄道と同等以上の安全性を確保してまいります。

当社では、事業の実施において環境保全に配慮して行っていく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に基づき、更に丁寧かつ最善を尽くして調査・予測・評価の作業を進め、今回準備書としてお示ししました。今後とも、その内容について各分野の専門家からなる神奈川県環境影響評価審査会及び川崎市環境影響評価審議会でご審議いただくとともに、県知事・市町からのご意見を頂き、それらを参考にして、より環境に配慮した事業を実施していきたいと考えています。

クエンチ現象は山梨実験線以降は一度も発生しておらず、既に技術的に克服したものです。

（ヘリウムガス）

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。超電導リニアにおける高压ガスの取り扱いにおいて、高压ガス保安法に基づき実施します。

関連する設備につきましては、法令に基づき高压ガス製造保安統括者の選任をはじめとした管理体制の構築、定期的な検査や記録の保存などを確実に実施し安全性を確保しています。

リニア車両に搭載する超電導磁石では、ヘリウムガス等の漏洩を防ぐため、気密構造をとっています。また、超電導磁石の内部圧力が上昇する事態を想定し、安全弁等の破裂防止設備を設けています。このようにヘリウムガスについては多面的に安全を確保する仕組みとしており、漏洩するようなことは基本的にはないと考えておりますが、万が一の場合として、ヘリウムガス等は漏洩した場合でも、それらは不活性ガスであり、化学的に安定で他の物質と反応を起こすことはないこと及びヘリウムは軽い気体であるためトンネル上部から勾配に従って上部へ上がっていくこととなり充満するようなことはないことから安全です。

また、ヘリウムガスの供給について、そもそも超電導リニアではヘリウムガスを循環使用しており、年間の使用量は日本全体の輸入量に対してごくわずかであることから、将来の調達に問題が生じることはありません。

（停電）

車両の浮上には地上側からの電力供給は必要ないこと及び複数のバックアップブレーキがあることから、停電時においても、浮上走行中の車両は浮上を続けながら減速し、自動的に車輪走行に移行して安全に停車いたします。なお、地震などの緊急時に 500km/h から停止するまでの時間は、新幹線と同じ 90 秒程度であり、距離については約 6km となります。

技術全般（その他）(2/3)

異常時における施設の電力については、非常用電源を設けるため問題ありません。

（テロ対策）

新幹線と同様な考え方により線路内への侵入や障害物に対しては、沿線に線路防護柵やコンクリート製の防音防災フード等を適切に配置してまいります。

また、ソフト対策として、東海道新幹線においては、乗務員による車内巡回、お客様へのそばに置かれている荷物への注意喚起のご案内、駅における防犯カメラによる監視などの対応をとっており、これらを参考に、中央新幹線のセキュリティについても、諸般の情勢を考慮しながら、開業までに十分な検討を進めてまいります。

（降雨・河川氾濫、豪雨等の浸水対策）

降雨について、地上区間のうち、防音防災フード区間においてはリニアの走行に与える影響は元々なく、防音壁区間においては十分な容量機能の排水設備を設置することから影響はありません。都市部の地下駅等については、ハザードマップに基づき、浸水対策を計画します。ハード対策として、既存の地下鉄の対策と同様、マウンドアップ、止水板や防水扉などの対策設備を設けるなどして、地下への水の流入を入口で食い止める対策を実施します。万が一浸水の恐れが生じたような場合には、第一に、地下駅内のお客様について、駅係員等が速やかに水没の恐れのない場所へ避難誘導を行うよう、マニュアルを整備するなどいたします。

なお、内閣府が平成 24 年 8 月 29 日に公表した南海トラフの巨大地震（三連動地震）による津波の浸水域によれば等々力付近では浸水なしとされています。津波ではありませんが、川崎市が公表している多摩川洪水ハザードマップによれば等々力付近の非常口（都市部）の浸水深が 4m～5m 未満又は 5m～6m 未満とされていることは承知しています。今後、最新の情報を基に非常口の構造を検討していきます。

（安全対策、保守管理）

トンネルをはじめとした、中央新幹線の構造物については、強度や耐久性などを適切に考慮して設計し、安全の確保に努めてまいります。また、構造物の検査や修繕、線路に相当するガイドウェイや地上コイルの検査や交換、電気の供給や通信等に使用する電気設備の検査や交換を行い、構造物の維持管理に努めていきます。

新幹線では自動列車制御装置（ATC）が常に列車の速度を監視し、速度超過があった場合には即刻列車にブレーキをかける仕組みとして、安全を確保しています。超電導リニアにおいても新幹線と同様に、保安制御システム（新幹線の ATC の役目）が常に列車の速度を監視し、速度超過のあった場合には即刻、電力変換器（新幹線の場合は車上に搭載）を停止させてこれ以上の加速が起きないようにするとともに列車にブレーキをかける仕組みとしています。

技術全般（その他）（3/3）

（火災対策）

超電導リニアにおいても、これまで実績のある在来型鉄道と同様に、国土交通省令に基づき、施設及び車両は、不燃化・難燃化いたします。車両火災事故が発生したのは山梨リニア実験線ではなく、宮崎実験線であり、その車両火災事故の原因となったタイヤのホイール部分については材料を変更するとともに、タイヤのパンク時にタイヤが荷重を負担しないよう外接補助輪を設けるなどの対策を山梨リニア実験線の車両において施しています。

また、以前は車上電源としてガスタービン発電装置を使用しておりましたが、その後、車両に燃料を搭載しない誘導集電装置を開発して山梨リニア実験線で走行試験を行い、H23.9に評価委員会から、実用化に必要な技術が確立したと評価されました。営業線ではガスタービン発電装置を搭載せず、この誘導集電装置を使用してまいります。なお、現在走行試験を行っているL0系車両においては、様々な条件での試験を行うため、ガスタービン発電装置と誘導集電装置の両方を搭載しています。

更に、万一、車両火災が発生した場合においても、既存の鉄道と同様に、次の停車場またはトンネルの外まで走行して停止させ、避難誘導を行います。トンネル区間において一定の距離ごとに避難口を設け、避難に必要な設備を設置するなど、異常時の安全対策には万全を期し、警察や消防、行政との連携を図りながら対応してまいります。

長大トンネルにおける避難については、既に、国内では長さ20kmを超える上越新幹線大清水トンネル等の長大山岳トンネルがあり、万一の際の避難対策についても知見が蓄積されています。中央新幹線においても、それらと同様の対策を講ずることが基本となります。山岳トンネル区間においては保守用通路及び非常口を避難通路として活用できるように整備します。各非常口における避難されたお客様の安全の確保するための設備については、今後計画を深度化し、具体化していきます。

なお、誘導集電装置の仕様については、重要な技術的ノウハウであり、開示することはできません。

（車両、ホーム等の磁界）

車両及びホームにおける磁界については、準備書資料編に記載のとおり磁気シールドを設置し、国の基準であるICNIRPのガイドラインを大幅に下回っており、影響は極めて小さいことを、山梨リニア実験線の走行試験において確認しております。磁気シールドは鉄を用いており、故障や劣化はありません。

地震・断層については、「技術全般（地震・断層）」の項に、異常時避難については、「技術全般（異常時避難）」の項に記載しました。

第4章 関係地域の範囲

関係地域は、表 4-1 及び図 4-1 の範囲とした。

表 4-1 関係地域の範囲

市	区	町
川崎市	中原区	全域
	高津区	全域
	宮前区	全域
	麻生区	全域
横浜市	青葉区	全域
町田市	—	能ヶ谷六丁目・七丁目、広袴町

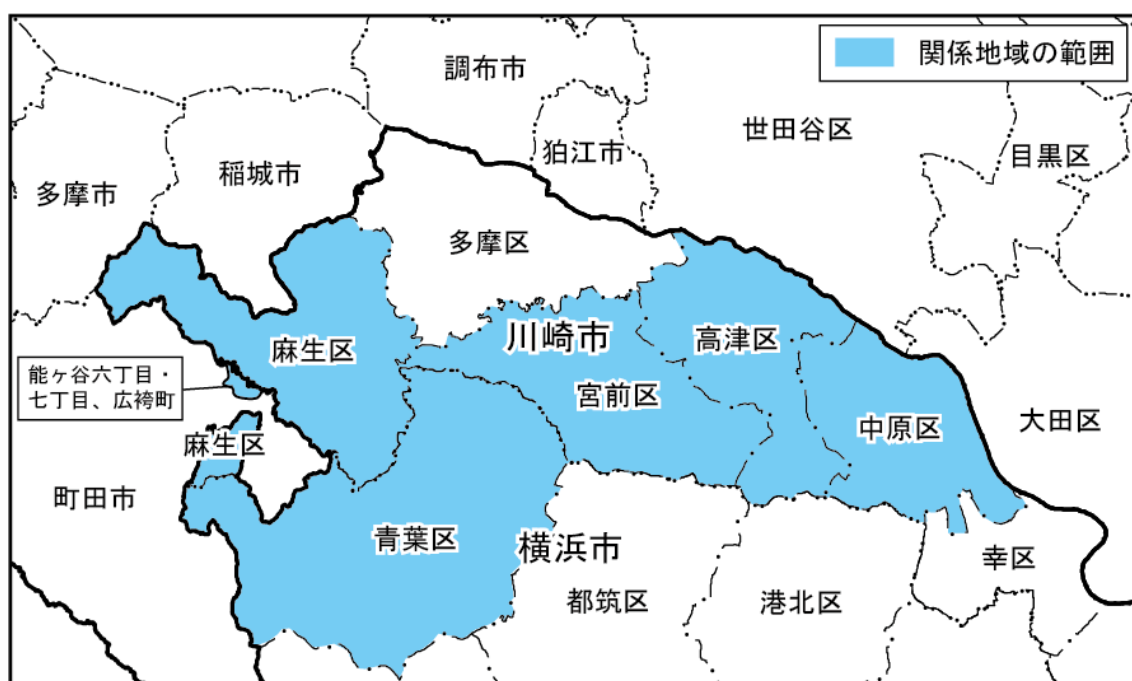


図 4-1 関係地域の範囲