



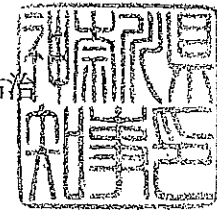
別 添

環計第114号

平成26年 3月25日

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 山田 佳臣 様

神奈川県知事 黒岩 祐治



中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書に対する意見に
ついて

環境影響評価法第15条の規定に基づき、平成25年9月18日に送付がありました標記準備書について、同法第20条第1項の規定に基づく環境の保全の見地からの意見は、別紙のとおりです。

問い合わせ先

環境計画課環境影響審査グループ

佐々木、古庄

電話 045 (210) 4070 (直通)

対象事業の概要

環境影響評価法（平成9年法律第81号。以下「法」という。）第15条に基づき、事業者である東海旅客鉄道株式会社から送付のあった環境影響評価準備書（以下「準備書」という。）の概要は次のとおりである。

1 事業の名称

中央新幹線（東京都・名古屋市間）

2 事業者

全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）第6条第1項に基づき、国土交通大臣より営業主体及び建設主体に指名された東海旅客鉄道株式会社

3 事業の内容

東京都港区を起点とし、愛知県名古屋市を終点とする新幹線鉄道を複線で建設するもので、延長約286キロメートルを交流33,000ボルトの動力を用いて超電導磁気浮上方式で走行し、最高設計速度は毎時505キロメートルとなっている。

4 環境影響を受ける範囲

法第15条に基づき、事業者が、神奈川県内で環境影響を受ける範囲であると認める地域は、横浜市青葉区、川崎市中原区、同市高津区、同市宮前区、同市麻生区、相模原市緑区、同市中央区及び愛川町である。

5 計画予定地とその周辺の自然環境

(1) 計画予定地

川崎市内の区間は市街化が進んでいるが、雑木林などの自然植生も点在している。相模原市中央区から相模川までの区間には、^{しもくざわうちいで}下九沢内出特別緑地保全地区、相模川以西には、^{しろやま}城山、^{せんどうじさん}仙洞寺山、^{まぎめ}牧馬、^{いしざれやま}石砂山及び^{つなご}綱子の自然環境保全地域並びに^{じんばさがみこ}県立陣馬相模湖自然公園があり、保安林に指定された区域がある。

(2) 計画予定地周辺

川崎市内には、^{たちばな}橋、^{ちとせ}千年、^{みずさわ}水沢、^{おうぜん しげん さ えもんやと}王禅寺源佐衛門谷、^{おうぜん し かわらやと}王禅寺瓦谷及び^{くりき さんのうやま}栗木山王山の特別緑地保全地区、相模原市中央区から相模川までの区間では相模横山・相模川近郊緑地保全地区、相模川以西には、丹沢大山国定公園及び県立丹沢大山自然公園がある。

また、相模原市緑区の石砂山の一部には、日本固有種で県の天然記念物に指定されているギフチョウが生息する自然環境保全地域の特別地区がある。

県北部の山岳地には、相模川の支流である道志川及び串川が流れ、水道水源である津久井湖に注いでいる。

6 県内に設置される主要な施設

県内の路線延長は約 40 キロメートルであり、また、川崎市内では、保守車留置施設が 1 箇所及び非常口（都市部）5 箇所、相模原市内では、駅、変電施設及び車両基地が各 1 箇所並びに非常口（山岳部）4 箇所が計画されている。

ア 路線について

県内の路線は、川崎市中原区等々力から山梨県上野原市内の山梨リニア実験線まで接続するルートで、超電導リニア鉄道の超高速性から、できる限り直線に近い線形としている。路線延長約 40 キロメートルのうち、地上部は 1.3 キロメートルで、トンネル部は 38.1 キロメートルと大部分を占めている。

川崎市内は地下 40 メートル以深の大深度地下トンネルであるが、相模原市中央区から相模川までは、神奈川県駅を設置することから、地下 40 メートル未満の地下トンネル構造としている。

また、相模川の橋梁は、できるかぎり河川と直交しかつ短い距離で渡河できる相模原市緑区小倉地区に計画している。

相模川以西は主にトンネル構造としているが、串川及び道志川は橋梁で渡河し、丹沢大山国定公園を回避するとともに、県立陣馬相模湖自然公園と城山、仙洞寺山、牧馬、石砂山及び綱子の各自然環境保全地域をできる限り回避しつつ、^{とうのき}藤野木・^{あいかわ}愛川構造線とできる限り短い距離で交

差する計画としている。

イ 駅について

相模原市緑区の橋本駅付近に設置を計画している。

ウ 車両基地（関東車両基地）

相模原市緑区鳥屋^{とや}に面積約 50 ヘクタールの車両基地を設置する計画で、同区根小屋^{ねこや}において本線から回送線を分岐し、トンネル構造で車両基地に至ることとしている。

エ 保守用車留置施設

川崎市宮前区梶ヶ谷の大深度地下に保守用車留置施設の設置を計画している。

オ 変電施設

相模原市緑区小倉に設置を計画している。

カ 非常口

概ね 5 キロメートル間隔で設置を計画している。

審査結果等

1 神奈川県環境影響評価審査会の審査結果について

法第 20 条第 1 項に基づき準備書について知事の意見を述べるに当たり、平成 25 年 10 月 28 日に、神奈川県環境影響評価条例（昭和 55 年神奈川県条例第 36 号。以下「条例」という。）第 75 条第 6 号に基づき、神奈川県環境影響評価審査会（以下「審査会」という。）へ諮問し、以降 6 回にわたり審査会で審議が行われ、平成 26 年 3 月 12 日に答申があった。

答申では、事業者から送付された準備書について、車両基地や変電施設等の位置が明確に示されていないため、環境影響が及ぶ範囲が確定していないなど具体性に欠けるものがあり、また、予測及び評価が必ずしも十分に検討した内容となっていないことなどが指摘されている。

2 住民意見について

条例第 48 条第 1 項に基づき、平成 26 年 1 月 12 日に川崎市宮前区内、及び 13 日に相模原市緑区内において公聴会を開催し、25 人の公述人から意見があった。意見総数 77 件のうち、事業計画に反対する意見などが 15 件あり、水資源等に関する環境保全上の見地からの意見は 62 件であった。

3 市町長意見について

法第 20 条第 2 項に基づき、関係市町長である横浜市長、川崎市長、相模原市長及び愛川町長に意見を求めたところ、事業を進めるに当たり、具体的な工事計画等の地域住民への説明、公表を求める意見など、総数 146 件の意見があった。

意見

本件事業の準備書に対する意見について、条例第 50 条第 3 項に基づき住民意見及び関係市町長意見を考慮するとともに審査会の答申を踏まえ、法第 20 条第 1 項に基づき、次のとおり意見を述べる。

1 総括事項

本件事業は、三大都市圏間（首都圏、中京圏及び関西圏）を結ぶ東海道新幹線とともに国土の大動脈の二重系化を目指す大規模な事業で、三大都市圏間を短時間で直結するなど、大きな期待がある一方、大気、騒音、水質、生態系などに与える環境影響も多岐にわたることが想定される。

貴重な自然環境への影響を極力抑え、また、計画地周辺の住民の不安の低減に努め、理解を得ることが事業の実施に当たって不可欠である。

本意見は、貴職から提出された準備書について審査会における審査、関係住民の公聴会意見、関係市町長からの意見を踏まえ、検討したものである。

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

その際、特に、車両基地は面積が約 50 ヘクタールと大規模なこと、ま

た、建設発生土は発生量が1,140万立方メートルと膨大な量に及ぶことから、講じようとする環境保全措置等の内容について、住民に対し十分に説明を尽くすこと。併せて、現時点で具体化されていない事業計画等についても、明らかになった時点で住民への説明及び公表を行うこと。

また、評価書の記載については、丁寧かつ分かりやすい表現に配慮すること。

2 個別事項

(1) 大気質

ア 予測結果には、使用する気象データの期間代表性や地域代表性に起因する誤差など様々な誤差が相当程度含まれることから、誤差要因及び誤差の程度を定量的に示して説明すること。

イ 各予測地点で用いた気象及び大気質のデータの測定地点を特定し、そのデータを採用した理由を示すこと。

ウ 工事用車両等の運行による影響について、予測地点と比べて急な勾配及びカーブがある道路の沿道にも住居等があること、山岳部は道路の幅員が十分ではない箇所があり通常より発進・停止・加速等の頻度が増えると想定されることから、予測地点より条件が悪い場所の状況も踏まえて予測・評価を行い、結果を説明すること。

エ 車両基地のボイラーの排ガスについて、審査会の指摘に基づいた予測・評価を行うこと。

(2) 騒音

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

(ア) 相模原市緑区小倉及び青山の予測地点で、環境基準値を超えていることから、地域類型に応じた基準値との整合が図られるよう環境保全措置を着実にを行うこと。

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

イ 環境保全措置について「適切に処理する」としているが、具体的にその内容を明らかにすること。

(3) 振動

環境保全措置について「適切に処理する」としているが、具体的にその内容を明らかにすること。

(4) 微気圧波

ア 緩衝工の予定位置を明確にするため、予測条件である150メートルの緩衝工の位置を1万分の1の地図上に示すこと。

イ 環境保全措置について「適切に処理する」としているが、具体的にその内容を明らかにすること。

(5) 低周波音

環境保全措置について「適切に処理する」としているが、具体的にその内容を明らかにすること。

(6) 水質

ア 「切土工又は既存の工作物の除去」、「トンネルの工事」及び「工事ヤード及び工事用道路の設置」に伴い発生する濁水等について、排水の性状・量及びその根拠を示し、具体的な処理方法及びその効果について、定量的な予測・評価を行うこと。

また、排水先河川への影響が大きいと懸念される山岳部については事後調査を行うこと。

イ 車両基地の供用に伴う排水について次のとおり対応すること。

(7) 排水の性状・量及びその根拠を示し、汚水を発生する設備の規模

及び具体的な処理方法を明らかにした上で、大気汚染防止法第4条第1項の規定による排出基準及び水質汚濁防止法第3条第3項の規定による排水基準を定める条例（昭和46年神奈川県条例第52号）を遵守するとともに、この予測条件に基づいた予測・評価を行うこと。

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

- (1) 水質の予測値は準用する環境基準値をわずかに下回っているが、予測条件で設定した河川流量は2回の現地調査結果のみから得た値であるため不確実である。

また、串川及び串川支川の水質に対する汚濁負荷が増えることから、事後調査を行うこと。

(7) 水資源

ア 道志川左岸の集落について、水道水源となっている井戸への影響の有無を確認すること。

イ トンネル工事に伴い地下水位が変動する可能性があり、トンネルの周辺には温泉・鉱泉や酒造所等地下水を利用する事業所も存在することから、広域的な影響だけでなく、局地的な影響も調査すること。その際は、ローム層の透水係数の地域差が非常に大きいことを十分考慮して予測すること。

(8) 地形及び地質

環境保全措置である工事施工ヤードの面積抑制や栈橋構造形式の採用に当たっては、騒音、振動及び景観等、周囲の環境にも十分配慮すること。

(9) 地盤沈下

トンネル区間においては、地盤条件図から判断する限り、地盤沈下が起こり得る箇所は少ないと考えられる。しかし、土被りが浅い箇所及び軟弱な地盤面がある場合については、その場所を地図上に示し、モニタ

リングの実施等を含めた対応策を明らかにすること。

また、土被りが浅い箇所及び軟弱な地盤面がない場合は、その旨を示すこと。

(10) 土壌

工事に伴い自然由来の重金属等を含有する発生土が生じる可能性があることから、適切な調査計画と汚染が判明した場合の周辺環境の汚染防止措置を示すこと。

なお、調査計画は、事前の地質調査の地点、掘削した土壌の調査方法について、また、汚染防止措置は、汚染土壌の場外への運搬・処分方法を含め明らかにすること。

さらに、汚染土壌の調査結果を公表し、また、発生した汚染土壌の処理状況について事後調査を行うこと。

(11) 磁界

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

(12) 地域分断

ア 車両基地は道路や線路とは異なり、面的整備であり、規模も大きく影響が大きいと考えられることから、交通分断の検討のみではなく、地域の一体性や地域社会への影響を予測・評価すること。

イ 車両基地の立地によって、地域の土地利用、交通計画、公共施設配置計画及び農業計画等が大きく変わるおそれがある。そこで、地元のみちづくりに協力するため、計画段階から事業の進捗に応じて具体的な事業内容を積極的に公表すること。

(13) 動物・植物・生態系

ア 計画予定地における植生を客観的に分類するため、群落組成表を作

成し、それに基づき植物群落を抽出し、予測・評価を行った過程を明らかにすること。

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

ウ 猛禽類の事後調査は、繁殖個体に対して長期間、大きな影響を及ぼす可能性があることから、繁殖に影響を及ぼさない調査方法によって慎重に実施すること。

また、事後調査の結果をどのように環境保全措置に反映させるのか明らかにすること。

エ 事業区域の近傍で絶滅危惧種のみぞゴイが確認されていることから、繁殖の可能性について情報収集や追加調査を実施し、追加的な環境保全措置を検討すること。

オ 約 50 ヘクタールの車両基地の設置に伴い、自然環境が失われ、地域の生物多様性に大きな影響があることから、環境保全措置の検討に当たっては、次のことに留意すること。

(ア) 移植や代替巣などの不確実性の高い代償措置よりも、重要種への影響を回避した施設配置や造成計画を第一に検討するとともに、重要種の発育ステージや生態、地域特性を考慮して計画すること。

(イ) 濁水対策として沈砂池を設置するとしているが、シルトは沈みにくいため、排水先の串川が濁る期間が自然状態よりも長引き、ウグイ等への影響が懸念される。このため、工事現場からの濁水の流出がないよう沈砂池の運用方法を工夫し、特に、雨天時にも濁水を極力排水しないような計画とすること。

(ウ) ホトケドジョウ等のための流水性ビオトープの整備に当たっては、

緩い流れ、浅く多様な水深、砂や砂泥の河床、安定した湧水を確保し、水際に植物が繁殖することが可能となるような計画とすること。

また、イモリ等のための止水性ビオトープの整備に当たっては、水辺と森林の連続性、広い面積と安定した水量を確保する計画とすること。

さらに、ビオトープへの生物の移植に当たっては、その時期についても専門家に相談して進めること。

(I) 移植した植物の事後調査を行うこととしているが、植物の移植の成否には移植先の生育環境や競合する種の状況が大きく影響するため、一定期間、生態系の事後調査として、移植先の群落調査並びに光及び水等の生育環境の調査を行い、その結果を検証して必要な対策を講じること。

(オ) 緑化に当たっては、多様な生物の生育・生息場所になるように配慮し、外来種ではなく在来種、郷土種を植栽する計画とすること。

カ 地下水が地表に現れる沢等の周辺で、流水に依存して生育している植物は、地下水の枯渇等の影響を受けやすいため、既に実施した調査結果に基づき予測・評価を行い、環境保全措置及び事後調査を実施すること。

キ 相模川段丘斜面のケヤキ林は、河川沿いの急斜面地形に特有な極相林と考えられることから、重要な群落に選定した上で調査を実施し、トンネル坑口の工事による斜面崩落の影響も含めて予測・評価すること。

(14) 景観

ア 相模川橋梁については、その視認性や橋梁美のデザインの検討が重視されているが、橋梁と周辺景観との関係性についても検討した過程を明らかにすること。

イ 変電施設は3.2ヘクタールと規模が大きく、周辺の景観に与える影

響も大きいことから、斜面緑地などの自然景観になじむよう位置や施設配置を検討するとともに、修景緑化などの環境保全措置の内容を明らかにすること。

(15) 廃棄物等

ア 建設発生土及び建設汚泥の発生量は工法により異なることから、出来る限り発生量を抑える工法を選定するとともに、その選定理由を明らかにすること。

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

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

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

オ 発生土置き場等については、次のとおり対応すること。

(ア) 発生土置き場等について、現状では具体的な計画がなく、そのため調査・予測・評価が全く記載されていない。新たに発生土の保管場所及び処分場を建設する必要がある場合、神奈川県土砂の適正処理に関する条例の対象となる規模のものについては、工事に当たり、適切な調査・予測・評価を行い、事後調査のほか、モニタリング調査についても、その結果を自主的に適切なタイミングで公表すること。

(1) 調査・予測・評価を行うことを検討する項目については、次の表のとおりとすること。

影 響 要 因		調査・予測・評価を行うことを検討する項目
発生土置き場等の建設	建設工事	大気質（粉じん）、水質（水の濁り）、文化財、地域分断、動物、植物、生態系、人と自然との触れ合い活動の場
	建設機械の稼動（資材の運搬など周辺地域の交通）	大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）、騒音、振動、安全（交通）、人と自然との触れ合い活動の場、温室効果ガス
	工事用車両の運行（場内の造成工事）	大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）、騒音、振動、温室効果ガス
発生土置き場等の供用	供用	大気質（粉じん）、水質（水の濁り）、重要な地形及び地質（傾斜地の安定性）、地域分断、動物、生態系、景観
	関係車両の運行（土砂運搬車両の交通）	大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）、騒音、振動、安全（交通）、人と自然との触れ合い活動の場、温室効果ガス
	建設機械の稼動（場内の整地等）	大気質（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）、騒音、振動、温室効果ガス

カ 車両基地の設置に当たっては、多くの樹木が伐採される可能性があるため、適切な調査・予測・評価を行うこと。

また、伐採木の処理・処分方法を明らかにした上で、伐採量及びリサイクル量を公表するとともに、事後調査を行うこと。

(16) 温室効果ガス

ア 本件事業の温室効果ガス排出量を低減する具体的な取組みについて、十分に検討し明らかにすること。

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

ウ 列車の走行に伴う温室効果ガスを評価するに当たっては、想定する列車の輸送需要量等の前提条件により予測結果が変動することから、適切に輸送需要量を想定すること等により、予測をすること。

(17) その他

ア 企業の社会的責任として事業の実施に当たって必要なモニタリングを実施し、その結果を公表すること。なお、希少動植物については公表方法について配慮すること。

イ 準備書では、事後調査を実施しないとしている調査項目のうち、予測結果が環境基準をわずかに下回っているもの、環境影響への寄与率が高いもの等、環境保全措置の効果を確認していく必要のある項目は、住民の不安を解消するためにも、できる限り事後調査を行うこと。

ウ 路線は天然ガスを含む地層を通過する可能性があることから、工事を実施する場合は、ガス濃度を定期的に測定するとともに換気や防爆などの設備面の安全対策を講じること。

また、工事における可燃性ガスによる事故防止対策及び異常発生時対策について、明らかにすること。

エ 地図に記載する情報は調査地点を明示した上で、調査結果と予測結果について示すこと。

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