

環境影響評価準備書への意見例（個別編）

意見書には「意見を述べたい項目」として以下の14項目から1つを選び、記載することが必須となっています。適当に選んでください。思い浮かばなければ、14番目の「その他」を選んでください。

- ◆事業計画（路線概要、工事計画、自然災害等）
- ◆大気質
- ◆騒音・振動・微気圧波・低周波音
- ◆水質・水底の底質・地下水・水資源
- ◆重要な地形及び地質・地盤沈下・土壌汚染
- ◆日照障害・電波障害・文化財
- ◆磁界
- ◆地域分断
- ◆安全（危険物等）
- ◆安全（交通）
- ◆動物・植物・生態系
- ◆景観・人と自然との触れ合いの活動の場
- ◆廃棄物等・温室効果ガス
- ◆その他

<都市トンネル工事の泥水処理>

【意見例1】トンネル工事が出る泥水は工事ヤードの施設で処理し、下水に流すと言うが、その量は、また環境に与える影響は無いのか。

<車両への誘電>

【意見例2】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。JR東海は23年9月の技術評価委員会でガスタービンを積まず、軌道下からの誘電を電源を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、準備書では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。

<車両火災>

【意見例3】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もある。福島第一原発ではネズミが原因で発火し冷却装置への電力供給がストップしたこともある。最近のJR北海道の特急のモーターから出火した例もあり、リニアも想定外の原因で火災が発生する可能性がある。どのような発火を想定しているのか。

<川崎市内の工事と地下水>

【意見例4】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。リニア山梨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。

【意見例5】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。その調査個所や調査期間を明らかにすべきだ。

<大気汚染、騒音、振動>

【意見例6】13年間にわたる、工事ヤード、中間駅、車両基地、立坑（非常口）、トンネル工事で神奈川県

内だけでも1400万㎡の工事発生土や廃棄物が出て、それを運ぶ車両の数は320万台と準備書は説明している。しかし、準備書における環境影響調査やそれを基にした予測結果は、「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。だれがこのような結果を信用できるだろうか。

【意見例7】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塵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。つまり、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、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、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。

【意見例8】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回は高津、宮前、多摩、麻生区に出されていて、まさにリニア沿線地域であり、大型車両の走行で、大気汚染が進むことは明らかである。そういう事態にならない根拠は、ただ、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だ。総量規制という考え方は全く関係ないと考えているとしか思えない。

【意見例9】準備書では、省エネ建設機器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れば、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、粉塵、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。もし、工事の開始で何らかの影響が出た場合、JR東海はどのような対策を考えるのか、それが無い。

<磁界について>

【意見例10】周波数12ヘルツ以上の磁界が表示されていない。リニア車内各所での実測値が示されていない。民間には、トランスラピッド（上海リニア）の常電導の磁界は公表されており、300ヘルツまでの周波数のある変動磁界が車内の実測数値で示されている。リニア山梨実験線でも同様の測定をしていないはずはないだろう。

【意見例11】超電導磁石からの磁界強度を、各4ケのN/S極ごとで考慮しているわけではなく、4ケを1つとして考えていて、その結果として、周波数を少なくしたうえでグラフのみ表示していること。このことで周波数を低く見積り、12ヘルツ以上はない、ということにしているのは、大問題。ICNIRPのガイドラインも周波数が高くなれば基準値を低く設定しており、実測値がそれを超えているのかいないのかを確認できない状態になっている。超電導リニアであっても変動磁界がゼロであるはずはなく、表示しないことは「データの隠蔽」というべきである。

<路線上の埋蔵文化財>

【意見例12】準備書では、リニア新幹線工事の際、改変される可能性がある埋蔵文化財包蔵地として神奈川県内16カ所を示している。その対象となる計画施設に大深度トンネルが含まれていないのはいかなる理由か説明が無い。地下20～40mの地層はこれまで掘られていないだけで、未知の歴史的埋蔵文化財が眠っている可能性は十分ある。特に相模川流域の河岸段丘など、掘れば縄文時代の遺跡が見つかるのではないか。川崎市宮前区水沢付近では貝塚や縦穴住居などの埋蔵文化財が地下にある可能性が高いと言われる。シールド工法でそれらを破壊してしまうおそれは無いのか。

＜川崎市内の工事ヤード＞

【意見例 13】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。

【意見例 14】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・市民に明示すべきだ。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。

【意見例 15】準備書では、川崎市市内5カ所（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

【意見例 16】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くられるのか、書かれていない。規模や高さも不明。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も明示されていない。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、説明されていない。工事ヤードの作業時間や車両の発着時間を明確に示すべきだ。

【意見例 17】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。

【意見例 18】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。

＜川崎市内の立坑（非常口）＞

【意見例 19】準備書で言う市内5カ所の立坑（非常口）の規模（直径、深さ、地上部の高さ）が具体的な数字で示されていないのはなぜか。またエレベーターの定員も明記無し。乗客が避難する際に使用すべきもの（車椅子、担架、AEDなど）の記載も無い。

【意見例 20】準備書によると、立坑工事の周辺への環境影響調査は画一的であり、地域環境の特性を考慮していない。

＜トンネル工事＞

【意見例 21】トンネル工事の実施方法について明確な説明が無い。「都市部はシールド工法」では説明にならない。

【意見例 22】大深度トンネルとはいえ、工事による地上への影響は全くないのか。「山梨実験線の工事では地下7～10メートルの工事で影響は無かったから、それより深い40メートルではトンネル工事の影響は考えられない」と説明会で言っていたが、地質や地盤の違いによって影響の程度は変わるのではないか。実証もしていないことを根拠にするのはあまりにもいい加減だ。実証実験をすべきである。

【意見例 23】トンネル掘削工事は24時間を予定しているとJR東海は言う。本当に毎日24時間工事をするのか。そうだ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。

＜建設発生土（工事残土）＞

【意見例 24】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）による量として480万㎡、トンネル工事によるとして660万㎡、建設廃棄物として汚泥が200万㎡と想定しており、その運搬車両は320万台という。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、どのように協議するのか。具体的な記載がない。

<大深度法の適用>

【意見例 25】トンネル工事は2001年に施行された「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」（大深度法）を適用して実施するとしている。その適用については国土交通大臣に許可を申請することになるが、そ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。

【意見例 26】大深度トンネル工事中、またその供用の段階で地上の不動産価値が下落した場合、JR東海はどのような対策を考えているのか。

<動植物の生態系>

【意見例 27】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。準備書が、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。

【意見例 28】植物の調査の「予測結果」で、対象区域の植物（文献調査）について、地下水位の変化による生育環境への影響は及ばない」と断定している根拠は何か。

【意見例 29】生態系の調査で、調査対象をわずか8種の動物に限定し、「予測結果」を提示するだけという手法に大きな疑問がある。

【意見例 30】「環境保全措置」のうち、「動物の生息環境（重要な種の生育環境）の創出」、「動物個体（重要種）の移植」とは、具体的にどのような場合にどのような手法で行うのか書かれていない。

【意見例 31】事後調査の結果、環境影響の程度が著しい場合、どのような方法で改善を図るのか、事後調査を活かすための具体的手だてが準備書では示されていない。

<人と自然との触れ合いの場>

【意見例 32】準備書では、立坑（非常口）の工事ヤードが、隣接する県内7カ所の緑地の環境や利用状況にどのような影響を及ぼすかを調査し、調査結果として、「いずれの箇所も、環境保全措置を講じるので工事ヤードの環境や利用者への影響は無い」と予測している。対象は川崎市内の多摩川緑地（中原区が多摩川河川敷）、等々力緑地、宮前区水沢の菅生緑地、麻生区王禅寺のフィッシュ・オン（釣り池）、相模原市の相模川、道志川、車両基地が予定される場所近くの鳥居原園地）であるが、調査は地域や各緑地の特性を無視した画一的手法で行われており、周辺住民や利用者からの聞き取り調査もしていない。

【意見例 33】市民憩いの場近くに大規模な工事ヤードをつくり、長期間工事を行うこと自体、周辺環境に影響し、利用者の快適性を損なうものである。なぜ緑地近くに立坑（非常口）をつくり、工事ヤードを設定したのか、それぞれの場所ごとに理由を明らかにすべきだ。