

環創環評第 305 号

平成 26 年 2 月 20 日

神奈川県知事 黒 岩 祐 治 様

横浜市長 林 文 子

中央新幹線（東京都・名古屋市間）に係る  
環境影響評価準備書に対する意見について（回答）

平成25年11月25日環計第59号により照会のありました標記について、別紙のとおり回答します。

担当 環境創造局政策調整部環境影響評価課

山本、悪七、森越

電話 045-671-4245 FAX 045-663-7831

## 別紙

### 1 対象事業の概要

#### (1) 事業者の名称等

名 称：東海旅客鉄道株式会社

代表者：代表取締役社長 山田 佳臣

所在地：愛知県名古屋市中村区名駅一丁目1番4号

#### (2) 対象事業の名称及び種類

名 称：中央新幹線（東京都・名古屋市間）（以下「本事業」という。）

種 類：新幹線鉄道の建設（環境影響評価法に規定する第一種事業）

#### (3) 対象事業の実施区域

起 点：東京都港区

終 点：愛知県名古屋市

主要な経過地：甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部

#### (4) 対象事業の目的

本事業は、全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）に基づき、国土交通大臣から東海旅客鉄道株式会社が営業主及び建設主体に指名され、建設を行う新幹線路線建設事業です。

全幹法において、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鑑み、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ます。

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とされています。

整備に当たって、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となっています。

#### (5) 対象事業の内容

本事業は、東京都港区の東海道新幹線品川駅付近を起点とし、山梨リニア実験線（全体で42.8キロメートル）、甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部を経て、愛知県名古屋市の東海道新幹線名古屋駅付近に至る延長約286キロメートル（地上部約40キロメートル、トンネル

部約 246 キロメートル) の路線を建設するものです。

駅については、ターミナル駅として品川駅付近及び名古屋駅付近のほか、神奈川県内、山梨県内、長野県内及び岐阜県内にそれぞれ一駅ずつ設置される計画となっています。

神奈川県内における路線は、品川駅付近の地下に設置されるターミナル駅から山梨リニア実験線に接続するルートで、できる限り直線に近い線形とし、県内の延長は約 40 キロメートルとなっています。多摩川から町田市東部境までは大深度地下トンネルとし、非常口は、換気及び防災上の観点からおおむね 5 キロメートル間隔で設置される計画とされています。

また、町田市西部境から相模川までは、大深度ではない地下トンネル構造とし、相模原市緑区の橋本駅付近には地下駅が設置される計画となっています。さらに、相模川から山梨県境までは主にトンネル構造とし、相模川、串川及び道志川を橋りょうで渡河するとともに、相模原市緑区鳥屋付近には車両基地が地上に設置される計画となっています。

## ア 走行方式

超電導磁気浮上方式

## イ 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

## ウ 最高設計速度

505 キロメートル毎時

## エ 工事計画の概要（神奈川県内）

|          |                                                                             |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 地上部      | : 1.3 キロメートル                                                                |
| トンネル部    | : 38.1 キロメートル                                                               |
| 駅        | : 1 箇所（相模原市緑区橋本駅付近）                                                         |
| 車両基地     | : 1 箇所（相模原市緑区鳥屋付近）                                                          |
| 変電施設     | : 1 箇所（相模原市緑区小倉）                                                            |
| 保守基地     | : 1 箇所（相模原市緑区鳥屋付近車両基地内）                                                     |
| 保守用車留置施設 | : 1 箇所（川崎市宮前区梶ヶ谷）                                                           |
| 非常口（都市部） | : 5 箇所（川崎市中原区等々力、川崎市宮前区梶ヶ谷、川崎市宮前区犬蔵三丁目、川崎市麻生区東百合丘三丁目、川崎市麻生区片平・町田市能ヶ谷七丁目境界地） |
| 非常口（山岳部） | : 4 箇所                                                                      |

オ 工事実施期間

工事着工：平成 26 年度（予定）

営業開始：平成 39 年度（予定）

カ 運行される列車本数

一日当たり約 150 本（運行時間帯はおおむね 6 時から 24 時を予定）

2 地域の特性

本事業に係る神奈川県内の関係地域は、横浜市青葉区、川崎市中原区、川崎市高津区、川崎市宮前区、川崎市麻生区、相模原市緑区、相模原市中央区及び愛甲郡愛川町です。

多摩川から町田市東部境までは横浜市域を通過せず、隣接する川崎市内を、全て大深度地下トンネルで通過するルートとなっています。川崎市内に設置が計画されている非常口 5 箇所のうち 2 箇所が横浜市に近接しており、環境影響を受ける範囲であると認められる地域を含む横浜市青葉区が、関係地域となっています。

青葉区は市の北西部に位置しており、区域の 72.5% が市街化区域で、そのうち住居系の用途地域が 95.5% を占め、市域全体の割合 (74.1%) と比較して高いという特徴があります（なるほどあおば 2013 データで見る青葉区）。なお、東急電鉄田園都市線たまプラーザ駅周辺を除き、区内の用途地域は主に第一種低層及び中高層住居専用地域であり、特に路線ルートに近接した地域は閑静な住宅街となっています。

3 審査意見

環境影響評価書の作成に当たっては、事業の内容及び地域の特性を考慮し、準備書に記載された事項に加え、次に示す事項に留意する必要があります。

(1) 事業計画

ア 工事期間が 10 年以上と長期にわたることから、事業を進めるに当たっては、具体的な工事内容、時期等についての説明会等を適宜行い、地域住民の理解を得ていく必要があります。

イ 工事中や供用時における大気質、騒音・振動、安全（交通）等について、地域住民からの相談や要望をいつでも受け付け、対応することができるような仕組みや体制を構築する必要があります。

ウ 想定している工事用車両の走行ルートに変更又は追加（走行ルートの分散化を含む）がある場合には、新たな走行ルート沿いの地域への影響も考慮し、大気質、騒音・振動、安全（交通）等について必要に応じて追加の調査、予測・評価を行い、適切な措置を講じる必要があります。

## (2) 環境影響評価項目

### ア 土壌

- (ア) 発生土中に重金属等が検出された場合、選別して適切な現場管理を行う、関連法令等に基づき適切に処理・処分するなどにより土壌汚染を回避できるとしていますが、工事中は定期的に調査を行い、結果を公表する必要があります。
- (イ) 掘削工事の際に行われる薬液注入では、周辺の土壌や地下水に影響を与えないよう、できる限り環境負荷の少ない工法で工事を行う必要があります。

### イ 安全（交通）

建設工事に当たって、計画地周辺に住宅地が広がることから、特に通学時間帯には工事用車両の通行をできる限り控えるなど、交通安全に配慮する必要があります。

### ウ 景観

非常口（付帯施設を含む）については、景観へ配慮するとともに、建物の屋上緑化、壁面緑化等について検討する必要があります。

### エ 廃棄物等

- (ア) 切土、トンネル等の建設工事で発生する建設発生土の量は、神奈川県内で約1,140万立方メートルと予測されています。膨大な量であるにもかかわらず、それらの処理・処分方法については、本事業内での再利用、他の公共事業等への有効利用に努めるとの表現にとどまっています。具体的な再利用先、量、保管場所、処分地等について早期に明確化する必要があります。
- (イ) 同じく建設工事で発生する建設汚泥等の建設廃棄物の量は、神奈川県内で約230万立方メートルと予測されています。膨大な量であるにもかかわらず、それらの処理・処分方法については、脱水処理による減量化や再資源化に努めるとの表現にとどまっています。具体的な再資源化の量、保管場所、処分地等について、早期に明確化する必要があります。
- (ウ) 現段階で、廃棄物等の具体的な再利用先、量、保管場所、処分地、運搬ルート等が明らかとなっていないことから、具体的な処理計画を策定する必要があります。さらに、計画の遂行によって周辺環境に与える影響について調査、予測・評価を行い、適切な措置を講じるとともに、これらの検討結果を適切な時期に公表する必要があります。

### オ 温室効果ガス等

- (ア) 温室効果ガス排出量の算定の際に使用した電力に係る二酸化炭素排出原単位やその

他の前提条件は、いずれも変動要因があることから、不確実性が伴うことに留意する必要があります。建設機械の稼働、鉄道施設の供用等による温室効果ガスだけではなく、列車の走行による温室効果ガスについても最新の知見に基づいて排出量を算出し、航空機が併存する可能性も考慮した、複数のケースで定量的な予測・評価を行う必要があります。

- (イ) 新幹線の運行状況や電力に係る二酸化炭素排出原単位等の変動により、供用時の温室効果ガス排出量は予測値よりも増加する可能性があります。「省エネルギー型製品の導入」、「鉄道施設（車両基地）の緑化・植栽」等の一般的な措置のほか、より具体的な省エネ、創エネ等の環境保全措置について検討する必要があります。

#### カ その他

事後調査については、動植物、生態系等の一部の項目のみ実施するとされています。中央新幹線は新しい技術を用いており不確実性が伴うことや、工事も長期にわたることなどから、工事中及び供用時において、大気質、騒音・振動、微気圧波等の環境影響評価項目を適切に選択し、事後調査を実施する必要があります。