

公聴会に関する資料

①公述人から手渡された資料

(公述人：日本科学者会議愛知支部交通問題研究員会
アセスメント部会 代表 中川 武夫)

②公述においてプロジェクターにより映された資料

(公述人：)

リニア中央新幹線の環境評価準備書への見解への意見

中川 武夫

1. 路線選定の考え方として、戦略アセスメントの考え方が含まれていない。平成22年の中央環境審議会（答申）は、環境影響評価制度の在り方について「原則、複数案を対象に比較評価を行うこととすべきである。」としている。この基本的考え方を生かすべきである。東京・名古屋間だけで9兆円を超える巨大プロジェクトが基本的な点でまともな国民的議論もないまますすめられるのは反対である。①中央新幹線が必要なのか。現東海道新幹線の耐震強化、津波対策、複線化では駄目なのか。南アルプス地域は中央構造線など多くの活断層が存在し、国立公園を始め原生自然も多い。②例え、中央新幹線が必要だとしても、リニア方式にする必要はあるのか。東海道新幹線より3~4倍の電力を消費する。また、強力な電磁波が人体に与える影響はどうか。以上の点は本来、配慮書段階で必要であり、方法書でも準備書でも意見を無視しているが、明確に明記すべきである。廃止を含めた複数案の比較という意見について、「事業の必要性」ではなく「手続き」に矮小化し、見解p138は「配慮書…方法書…準備書」と単なる事実関係を繰り返しているだけで、相変わらず基本的意見を無視している。
2. 廃棄物として、建設発生土が合計650万m³も発生する（切土工等140万m³、トンネル工事510万m³）。「建設発生土は本事業内で再利用、他の公共事業等への有効利用に努める等、適切な処理を図る」とあるが、見解p116は「本事業内で再利用」は不可能なため回答できなかった。「他の公共事業等への有効利用」は調査もしておらず「情報提供や発生土置き場は、県を窓口として調整させていただきたいと考えております」と何の展望もない。国土交通省のH14年度調査では愛知県で約1,100万m³の建設発生土が搬出され、その4割弱しか「工事間利用」はされていない。この状態で手一杯であり、5割増しもの建設発生土が処理できる余地はないはずである。名古屋市や愛知県が出資している「名古屋西部ソイルリサイクルセンター」の平成25年度事業計画では建設発生土の搬入量は27万2千トンだけであり、この規模の会社が30社以上必要となる。このような絵に描いた餅では、愛知県内が建設発生土であふれてしまう。
3. 事業計画が不明なため、予測評価が妥当かどうか確認できない。以下に指摘する事業の内容を示して、再度意見募集をすべきである。
 - ・全路線の縦断面図：見解p72「縦断面計画の概要については、資料編に記載しています」とあるが、高さ20mが1mmの長さで表されているだけで、判断できないから詳細な縦断面図を求めたものである。振動は土被りが小さい地点を選んだと言うがこれで十分なのか。電磁波・磁界は問題のない深さか。地下水への影響はないのか。などが判断できない。
 - ・正確な平面図、断面図、敷地境界：非常口・保守基地・変電施設・名古屋市ターミナル駅。見解p28「工事ヤードの範囲…設計・協議を進めていく中で決定してまいります。」p32「詳細な施設の範囲…今後詳細な設計や関係機関等との協議を踏まえて決定してまいります。」とまだ決まっていないため、大気、騒音、振動、低周波などの評価ができないはずである。
 - ・換気施設等の高さ・能力の根拠、排吸気の仕組み：西尾（さいお）町は30m、勝川町は25m、坂下町・上野町、熊野町、中区三の丸、中村区名駅付近は10m未満（具体的な高さは隠されている）のそれぞれの高さの設定根拠。各地点の排気と吸気の仕組み（1カ所で共に行うのか、吸排気が混合しない構造、排気専用と吸気専用の非常口があるのか）、換気装置は地下に設置するのか、その場合の圧損をどう見積もって換気施設のしたのか。見解p100「計画施設の高さについては、…必要な規模や…区域毎の規制を考慮して設定しました。」とあるだけで回答はない。
4. 基本的な予測条件がないため、予測結果が正しいかの確認もできないし、予測条件が妥当かの判断もできな

い。環境保全措置としてどう予測条件を変えればいいのかの提案も出せないため、環境影響評価準備書とはいえない。事業者を信用しろとの傲慢な姿勢は改めるべきである。以下に指摘する予測条件を示して、再度意見募集をすべきである。少なくとも、審査会議にはこれらの不足資料を提出させて科学的な審査をすべきである。

- ・大気：予測地点毎の標高、予測対象時期の根拠、1台当たりの原単位ではなく台数・年間稼働時間・排出総量g/年、建設機械別の稼働台数・時間、排ガス排出量、粉じん予測ユニット数の根拠。
- ・騒音：建設機械：予測対象時期の根拠、回折減衰量の諸元（仮囲いの配置、高さ、重量）、ユニット数。工事車両：予測対象時期の根拠。換気施設：パワーレベル推定式の分割数N、地点毎の断面図・平面図・敷地境界、実例との比較（曲がり部・距離減衰・圧損・実測なのか）、多孔板の減音量の内容。見解 p54 予測地点は法が適用される敷地境界ではない。仮囲いの回折減衰量諸元、換気施設のパワーレベル分割数などは回答なし。見解 p62 「山岳部は多孔板の設置面積が都市部とはことなるため、減音量が小さくなっており、とあるだけで、予測条件としての設置面積はない。
- ・振動：建設機械：予測対象時期の根拠、ユニット数の根拠。工事車両：予測対象時期の根拠・騒音との食い違い。換気施設：実例との比較、地点毎の予測断面図・敷地境界。見解 p70 「他事例（多摩川第1換気所）は、本事業で用いる換気施設と比べて規模の大きな施設であり、予測の不確実性は小さいと判断しています。」とあるが、規模の違いさえ示していない。そもそも規模が大きいほど基礎も頑丈であり、振動が小さいことが多い。列車の走行：土被りが小さい地点を確認できる全路線の縦断面図・実験線との比較（地質・表層地盤）、編成車両の影響を加味する方法。
- ・微気圧波：多孔板の施工長さ、低減効果、突入予測のu、v、w、e（単位体積あたりの全エネルギー）、伝播予測のu（流速）、f（トンネル摩擦）、放出予測の打ち込み試験の内容・縮尺1/30の影響検討。見解 p74 「トンネル入口の緩衝工長さを150mとしており、配慮書に記載した測定結果とは条件が異なっています。」とあるだけで、多孔板の施工長さはない。
- ・低周波音：換気施設供用：換気施設出口部のパワーレベル推定式の分割数N・設定根拠（開口部面積など）、既存装置の測定値（どこの、どんな規模から集計）、消音設備の構造、仕様（共鳴箱方式ではないのか）。見解 p78 「N分割（50×50）があるだけで、既存装置の測定値や消音設備の構造、仕様などはない。
- ・日照障害：高さの根拠（同じ換気施設で西尾町は30m、勝川町は25m、他は10m未満の違い）、時刻別日影図・等時間日影図の不足、正確な日影時間、各地点毎の配置工夫が分かる平面図。見解 p100 「高さの根拠なし。等時間日影図の一例・変電施設だけ。正確な日影時間、配置工夫はない。
- ・電波障害：電波障害予測理論式の予測条件（施設の高さしかない）、電波障害範囲の地図・面積・定量的予測、配置及び形状等の工夫が分かる図面。見解 p102 「電波障害範囲図の一例・変電施設だけ。予測条件も定量的予測結果、配置工夫は示さない。
- ・文化財：埋蔵文化財包蔵地の3か所（春日井市・西尾町・欠之下古墳、春日井市・熊野町・御鍋山古墳、名古屋市・名古屋城三の丸遺跡）の「一部改変」の状況、適切な構造及び工法の採用の内容。見解 p104 「埋蔵文化財包蔵地3か所の範囲は、…推定範囲を準備書図に示しています。」とあるが、5万分の1の地図では「一部改変」の状況は分からない。適切な構造及び工法の採用の内容はこれから決めるという無責任さ。
- ・動物・植物：見解 p124 「調査範囲は土地改変区域から概ね600mの範囲」と繰り返すだけで消失、縮小面積、周辺同質環境の定量化がない。
- ・廃棄物：建設発生土650万m³など。見解 p116 「工事に伴い発生する廃棄物については、種類毎の発生量を定量的に把握しております」とあるが、指摘された発生量の根拠は隠したまま。鉄道供用時の廃棄物だけは原単位を示した。

5. 予測の間違い・不足：JR東海は信用できないので審査事務局の慎重な検討を望む。

①大気：工事車両：環境濃度の予測結果（SPM）：日平均値の2%除外値は計算間違い。見解 p49:「予測に用いたバックグラウンド濃度を小数点3桁以下を四捨五入せずに計算したものであり、値に誤りはない」とあるが、準備書の現地調査結果 p594 では、各地点 672 時間測定の間平均値として 0.016~0.019mg/m³ しかなく、資料編にも生データがない。審査会議も独自に確認すべきであるが、少なくとも見解には予測に用いた値を少数点以下4桁まで記載すべきである。なお、1年を通じた県の環境測定の間平均値 p60 では、小牧高校で 0.024、春日井市朝宮公園で 0.020mg/m³ もあり、4季1週間の現地調査の間平均値 0.016~0.019 は小さすぎる。

②騒音・低周波音：換気施設出口におけるパワーレベル PWLexit を分割数 N で割り算しているが理論的な間違い。パワーレベルというデシベル数を個数で割るようなことはあり得ない。見解 p58:「点音源に分割して予測した概念を分かり易く示すために、このような記載をしておりました。正確には…PWLexit-10log N であり、この式に基づいて計算し、予測しております。」とあるが、そんなことは既に本文に「面音源を分割し、点音源の集まりとして扱った」と書いてある。予測式を間違えていただけのことを素直に認めるべきである。

③工事車両の予測条件・速度が大気と騒音で異なる。見解 p49「(指摘通り、地点番号 01:50→55 地点番号 03:45→40) 実際の予測に用いた数値は正しいものを使用しているため、予測結果に影響はありません。」とあるが、ここだけを間違えた原因、責任を明らかにすべきである。

④工事車両は、騒音と騒音で同じはずなのに、07、08、10、11、12、15、16 が異なり台数が少なく、危険側の予測になっている。見解 P66「騒音と振動で工事用車両の台数が異なっているのは、対象としている**昼間と夜間の時間が異なっているため**」とあるので理解できたが、逆に**地点番号 13 中村則武線は騒音、振動ともに昼間 540 台、夜間 68 台と同じである**。この理由は何か。資料編 p55 では最大台数/月しかなく確認できない。予測条件として最大台数の日の時刻別台数を記載すべきである。

⑤大気 NO₂、SPM の建設機械と工事車両の予測は合計すべき。見解 p48「名駅1丁目1番計画南地区…事後調査結果…両地点ともすべての調査時期において予測結果を大きく上回った。これは、予測では含めていなかった工事関係車両の出入りによる走行音が影響しているためと考えられる。という記載については、あくまでも騒音の原因を述べたものであり、建設機械の稼働と工事関係車両の出入りを一括して予測することを示したものではありません。」とあるが、言い逃れにすぎない。JR 東海として同じ誤りを繰り返すべきではない。

6. 法令違反を解決すべきである。

①上乗せ排水基準を用いていない。見解 p80「上乗せ排水基準等に従い適切に処理いたします」とあるのは当然であるが、どんな項目がどんな規制があるかを事業者として確認するとともに、意見に従い、上乗せ排水基準を評価書で記載することを明記すべきである。

②建設作業の騒音・振動は規制基準値だけ。作業時間、作業期間なども遵守すべき。見解 p55「法律で定められている規制であることから、遵守することが当然であり、環境保全措置には記載しておりません。」とあるが、それなら、基準との整合性 (p680 など) は規制基準値だけではなく、作業時間、作業期間などについても遵守しているかどうかを記載すべきである。

③夜間の工事車両走行は、法の原則、夜間禁止に反する。見解 p55,67「地上に影響のでないトンネル工事(地下駅工事)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。」とあるが、トンネル工事そのものは地上部に影響はないかもしれないが、発生土の積み込み、搬出車両走行が周囲に影響を与えることを指摘したものであり、特定建設作業がないとしてもその程度の環境配慮をすべきである。

④換気施設からの騒音・振動を、法が定める敷地境界線で予測評価していない。見解 p58「約 0.5~1ha の大き

さで計画…この範囲内に設置する…換気施設出口から一定の距離における予測値をお示ししています。」とあり、敷地境界は明らかにしない。つまり、20m、50m離れた点の予測値だけで「基準等を下回っている」p702という結論は虚偽である。

⑤建設発生木材の再資源化等率が建設リサイクル法第4条」に基づく「あいち建設リサイクル指針」に反している。見解 p116「建設発生木材の再資源化等率等 95%の表記については評価書で記載いたします。」は当然のことであるが、そのためにどのような保全策をとるかも検討して記載すべきである。

7. 土壌汚染隠し：「過去に土壌汚染や地下水汚染に関して問題となった事例及び土壌汚染に関する苦情は発生していない。」とあるが、2011.11.8にJR東海が名古屋市へ旧名古屋ターミナルビル（中央新幹線のターミナル駅の一部）の汚染土壌報告をしており、76検体中19件で砒素が基準の1.1～11倍検出され、名古屋市から「適切な土壌汚染対策を実施するよう指導」されている。ここまでJR東海として分かっているはずなので、正しい土壌汚染状況を記載すべきである。見解 p96「旧名古屋ターミナルビル敷地にて、土壌調査の一部から基準値を超える砒素が検出されましたが、これに伴う苦情等は確認されていません。」とあるが、苦情がなければ問題ないという姿勢は間違いである。騒音のように定義が「好ましくない音」であれば、環境基準値を超えていない場合でも騒音苦情として対応が必要な場合もあるが、土壌のように健康上の観点からの対策すべき基準値を超えた土壌が検出された以上、土壌汚染があったことを明確にして必要な措置をとるべきである。また、土壌汚染：調査の基本的手法で「自然由来の重金属等に係る現地調査」とあるが、これだけでは不十分である。名古屋駅周辺などでは、トリクロロエチレン、トリクロロエタンなどの有機塩素化合物やPCB、ベンゼンなどによる人為的汚染が現実にあるため、基準のある有害物質について、全項目を対象に調査すべきである。見解 p96「人為由来による汚染については、…必要に応じて土壌汚染状況の調査など適切に対応をしていきます。」とあるが、人為的汚染の可能性が高い地区であるため、見解 p96「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…必要に応じて」ではなく、搬出土の一定量毎に全項目の調査をすべきである。

8. 動物・植物の予測結果があまりにも粗雑な理論展開である。「周辺に同質の生息環境が広く分布すると考えられる。」について、見解 p124「調査範囲は土地改変区域から概ね600mの範囲」というだけで、現地調査で消失、縮小面積がどれだけ、周辺を含めた同質環境のどれだけを占めるかを定量的に示すべきである。また、「考えられる」ことから「生息環境は保全される。」とあるが粗雑な理論展開である（動物：ホンシュウカヤネズミ、ケリ、ブッポウソウ、サンショウクイ、トノサマガエル、ヤマトアオドウガネ、ヒメボタル、カワヒガイ、メダカ南日本集団、ハブタエヒラマキガイ、フネドブガイ、シロオビトリノフンダマシ。植物：カワヂシャ）

9. 環境基準とは全く性格の異なる、規制基準のような値で評価しているのは、事業者の資質を疑う。①大気：建設機械：粉じん：参考値 10t/km²/月はスパイクタイヤの使用を禁止する地域指定の要件をもとに算出した値である。見解 p48「参考値…につきましては…基準又は目標との整合性の検討における基準としてさいようしたものです。」とあるが、そのように採用することを問題としているのである。②道路交通振動を要請限度と比較して評価しているが、この要請限度は「道路管理者に対し…道路交通振動の防止のための舗装、維持又は修繕の措置を執るべきことを要請し、又は都道府県公安委員会に対し道路交通法の規定による措置を執るべきことを要請するものとする。」というひどい状態である。見解 p67「道路マニュアルにおいても…整合を図るべき基準又は目標として…要請限度…とされています。」とあるが、国土省の道路マニュアルが常識はずれの基準としていることを問題としている。

10. 温室効果ガス：工事の実施：排出量予測結果 182万 tCO₂ は、他の事業と比べ桁違いに多い。同じJR東海が実施する「名駅一丁目1番計画南地区」24.4万 tCO₂ の7倍以上であり、名駅1丁目北地区 17.8万 tCO₂、名駅3丁目計画 12.3万 tCO₂、合計で 54.5万 tCO₂ も排出されることになる。名古屋市の「地球温暖化防止行動

計画」では、2011年度の目標 1449.4 万 tCO₂ であり、2008年度の現状から 263 万 tCO₂ の削減が必要である。そうした状況のところへ、既存開発ビル 3 棟 54 万 tCO₂ に中央新幹線 182 万 tCO₂ の追加がある。事業目的もあいまいになってきた中央新幹線にこれだけの鉄とコンクリートを用いて、名古屋市内の地球温暖化を悪化させる権利はない。事業の再検討をすべきである。見解 p120「工事の実施… 1 年間あたりの 130,179 tCO₂ となり、愛知県における 1 年間あたりの温室効果ガス 75,008 千 tCO₂ と比較すると 0.17% 程度です。」とあるが、名古屋駅前の地下工事が主たるものなので、愛知県全体ではなく、名古屋市内の排出量・平成 21 年 1,467 万 tCO₂、削減目標量 263 万 tCO₂ で比較すべきである。

11. 利用予測を示すべきである。2010 年に国土交通省は、本四横断橋やアクアラインの需要過大予測に起因する債務問題を受けて、「将来交通需要推計の改善について【中間取りまとめ】(2010 年 8 月)」を公表し「アクセシビリティ指標(ACC)については、生成交通量推計の段階では、過大推計になる可能性があるので、説明変数に使用しない」とされている。全国の整備新幹線の再評価等では、この取り決めのとおり、生成量の変数は人口しか使われていない。ところがリニアの交通需要予測ではこの ACC が入っているとしか思われない。審査事務局で事実関係を確認されたい。見解 p10「(2010 年)11 月の交通政策審議会で…当社の試算は十分慎重な財務的見通しに基づいていると評価されました」とあるが、意見の主旨は「リニアの交通需要予測ではこのアクセシビリティ指標 ACC が入っているとしか思われない。もしこれが確かだとすると「JR 東海の試算は妥当である」と認定した交政審小委員会もこれを見落とし、あるいは故意に無視していたことになり、責任を問われるであろう。」というもので、利用予測の事実関係を明らかにすることを求めている。

12 事後調査はオオタカしか計画されていないが、他の項目でも必要性を事業者自ら認めている。

①見解 p74 微気圧波「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。」

②見解 p86 水資源「トンネル工事に際しては、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…、トンネル工事完了後も観測等を継続し、必要に応じて地元の皆様とお話をしながら恒久対策を実施します

③見解 p116「発生土置き場…一般的な発生土置き場の工事や規模を想定し、…必要な環境保全措置を位置づけた上で、その結果を…事後調査により確認することとしております。」

④見解 p55 建設工事騒音予測の不確実性「今回採用した面音源の予測手法は、過去にも名古屋都市計画事業茶屋新田土地区画整理事業環境影響評価書(平成 19 年 8 月名古屋市)で用いられており、その予測精度に係る知見が蓄積されていると判断でき、予測の不確実性の程度が小さいこと、…から、事後調査は実施しないこととしました。」とあるが、茶屋新田の環境影響評価では建設工事騒音の事後調査は行っていない。ただ、貴重な植物についての事後調査を行っただけであり、建設騒音の予測精度に係る知見は公式には蓄積されておらず(事後調査結果報告書(工事中)平成 25 年 5 月 31 日)、虚偽の見解である。

以上