

リニア中央新幹線計画の概要

1 整備計画（国が平成23年5月に決定）

| | | |
|----------------------|-------------|-----------------------------------|
| 建設線 | 中央新幹線 | |
| 区間 | 東京都・大阪市 | |
| 走行方式 | 超電導磁気浮上方式 | |
| 最高設計速度 | 505キロメートル/時 | |
| 建設に要する費用の概算額（車両費を含む） | 90,300億円 | |
| その他必要な事項 | 主要な経過地 | 甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市附近、奈良市附近 |

（注）建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

3 対象計画区域および事業実施想定区域



・概略ルートとなる事業実施想定区域の選定にあたっては、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%となるよう考慮しています。

2 中央新幹線計画の内容（JR東海が平成23年9月に公表）

| | |
|------------|---|
| 名称及び種類 | 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） |
| 事業実施区域の起終点 | 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 |
| 走行方式 | 超電導磁気浮上方式 |
| 最高設計速度 | 505キロメートル/時 |
| 路線概要 | 中央新幹線（東京都・名古屋市間）の路線は、東京都内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 42.8km）、甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部を経て、名古屋市内の東海道新幹線名古屋駅付近に至る、延長約 286km の区間です。 駅については、品川駅付近、名古屋駅付近のほか、神奈川県内、山梨県内、長野県内、岐阜県内に一駅ずつ設置する計画です。 |

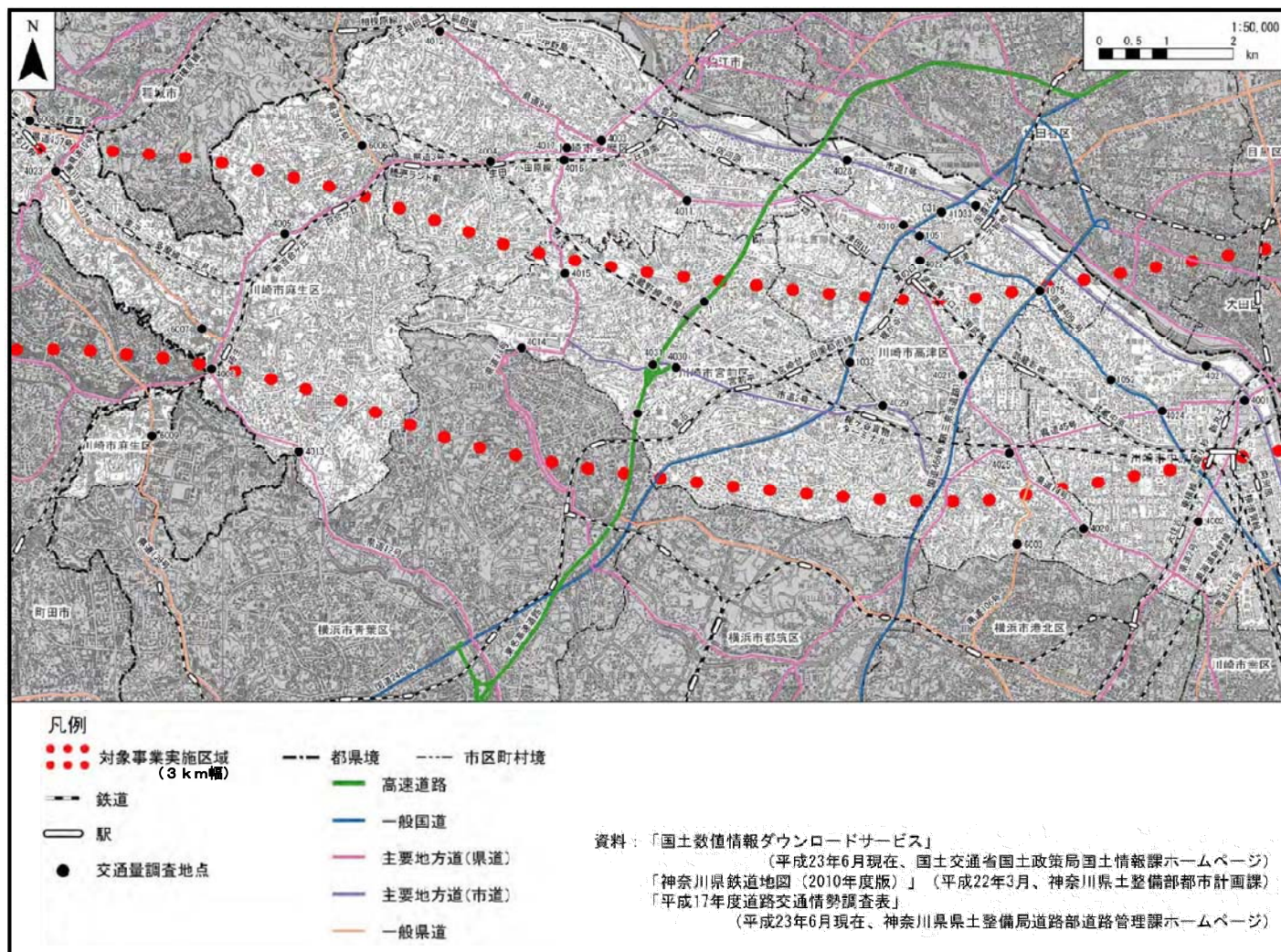
4 神奈川県内の路線概要

神奈川県内の対象鉄道建設等事業実施区域は以下の通りです。
（※ 川崎市内の関係箇所を抜粋）

- ・多摩川より相模川に至るルートは、川崎市内においては中原区、高津区、宮前区、多摩区、麻生区の順に通過し、相模原市に至ります。その区間においては、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です。
- ・大深度地下トンネル施工のために相当規模（施工ヤード：数千～1万㎡程度）の立坑及び施工ヤード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などへの設置はできる限り回避する計画です。

なお、路線や付帯施設の位置・規模等については、今後、計画を具体化していきます。

5 川崎市内の対象事業実施区域



6 神奈川県内の施設・設備の概要

| | | |
|-------------|------------------|--------------------------|
| 立坑のイメージ | トンネルの標準的な断面図 | 換気施設の例 |
| | シールドトンネル | 写真：埼玉高速鉄道(株)「戸塚安行駅」の換気施設 |

※ 川崎市内に計画している施設・設備を抜粋

7 環境影響評価項目の選定

川崎市に関連すると思われる環境要因による評価項目

表-1 環境影響評価法に基づく「方法書」で対象とする環境影響評価項目

| 環境要素の区分 | 環境要因の区分 | 工事の実施 | | | | | 土地又は工作物の存在及び供用 | | | | | 車両基地※2 | | | | |
|-----------------|------------------------|----------------|--------------------|-----------------|---------|-------------------|----------------|-------------------|--------------|----------------------|--------------|---------------------|---------------------|-------|----------------|---|
| | | 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 | 切土工等又は既存の工作物の除去 | トンネルの工事 | 工事施工ヤード及び工事用道路の設置 | 掘削機(トンネル)の存在 | 鉄道施設(地表式又は掘削機)の存在 | 鉄道施設(地下式)の存在 | 換気施設(駅、車両基地、換気施設)の存在 | 換気施設(高上式)の存在 | 列車の走行(地下を走行する場合を除く) | 列車の走行(地下を走行する場合に限る) | 工事の実施 | 土地又は工作物の存在及び供用 | |
| 大気環境 | 大気質 | 〇 | 〇 | | | | | | | | | | | 〇 | 〇 | |
| | 騒音 | 〇 | 〇 | | | | | | | | | | | 〇 | 〇 | |
| | 振動 | 〇 | 〇 | | | | | | | | | | | 〇 | 〇 | |
| | 微気圧波 | | | | | | | | | | | 〇 | | | | |
| | 低周波音 | | | | | | | | | | | 〇 | | | | |
| 水環境 | 水質 | | | 〇 | 〇 | 〇 | | | | | | | | 〇 | 〇 | |
| | 水底の底質 | | | 〇 | 〇 | | | | | | | | | 〇 | 〇 | |
| | 地下水 | | | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | | | | | | | 〇 | 〇 | |
| | 水資源 | | | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | | | | | | | 〇 | 〇 | |
| 土壌に係る環境その他の環境要素 | 地形及び地質 | | | | | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | | | | 〇 | 〇 | |
| | 地盤 | | | 〇 | 〇 | 〇 | | | | | | | | 〇 | 〇 | |
| | 土壌 | | | 〇 | 〇 | | | | | | | | | 〇 | 〇 | |
| | その他の環境要素 | 日照障害 | | | | | | | | | 〇 | 〇 | | | | |
| | | 電波障害 | | | | | | | | | 〇 | 〇 | | | | |
| | | 文化財 | | | | | | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | | | | | 〇 |
| | | 磁界 | | | | | | | | | | 〇 | | | | |
| | | 地域分断※1 | | | | | | | | | 〇 | 〇 | | | | 〇 |
| | | 安全(危険物等)※1 | | | | | | | | | | | | | | 〇 |
| | 動物 | 重要な種及び注目すべき生息地 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | | 〇 | 〇 | |
| 植物 | 重要な種及び群落 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | | 〇 | 〇 | | |
| 生態系 | 地域を特徴づける生態系 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | 〇 | | 〇 | 〇 | | |
| 景観 | 主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観 | | | | | | | | | 〇 | 〇 | | | 〇 | | |
| 人と自然との触れ合いの活動の場 | 主要な人と自然との触れ合いの活動の場 | | | | | | | | | 〇 | 〇 | | | 〇 | | |
| 廃棄物等 | 建設工事に伴う副産物 廃棄物等 | | | 〇 | 〇 | | | | | | | | 〇 | 〇 | | |
| 温室効果ガス | 温室効果ガス | 〇 | 〇 | | | | | | | | | | 〇 | 〇 | | |

※1 神奈川県条例に基づき追加した項目です。
 ※2 神奈川県条例に基づき「操車場、検車場の建設」として、影響要因の区分を再掲したものです。

表-2 川崎市環境影響評価に関する条例に基づく「法対象条例方法書」で対象とする環境影響評価項目

| 環境影響評価項目 | 環境影響要因 | 工事中 | | 供用時 | | | | | | | | | | | |
|----------|----------------|---------|-------|-------|------|------|------------|----|-------|---------|---------|-------|-------|---------|---------|
| | | 建設機械の稼働 | 車両の走行 | 施設の存在 | | | | | 施設の供用 | | | | | | |
| | | | | 平面構造 | 掘削構造 | 地下構造 | 盛土構造又は高架又は | 在り | 駅舎の存在 | 換気施設の存在 | 車両基地の存在 | 列車の走行 | 用舎の供用 | 換気施設の供用 | 車両基地の供用 |
| 地域社会 | 人と自然とのふれあい活動の場 | | 〇 | | | | | | | | | | | | |
| | 地域交通 | 〇 | | | | | | | | | | | | | |
| | 交通混雑、交通安全 | | 〇 | | | | | | | | | | | | |

リニア中央新幹線計画に関するこれまでの主な経緯及び本市の対応

| 年 月 | 事 柄 |
|-----------------------|---|
| 昭和48年 | ・国が、全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画を決定 |
| 昭和49年～平成21年 | ・国の指示による地形・地質調査等 |
| 平成19年 | ・JR東海が、中央新幹線を全額自己負担で建設することを発表 |
| 平成22年 2月～ 平成23年 5月 | ・国の交通政策審議会鉄道部会中央新幹線小委員会で審議、答申 |
| 平成23年 5月 | ・国が、全国新幹線鉄道整備法に基づき、中央新幹線の建設主体及び営業主体としてJR東海を指名するとともに、整備計画を決定の上、JR東海に対して建設を行うことを指示 |
| 平成23年 6月 ～ 7月 | ・JR東海が、改正環境影響評価法の趣旨を踏まえ、中央新幹線（東京都・名古屋市間）の「計画段階環境配慮書」を公表（3km幅の概略のルート、直径5km円の概略の駅位置等の計画概要や環境配慮事項等）、環境保全の見地からの意見募集を実施 ・計画段階環境配慮書に関して、環境局長名でJR東海社長あて意見書提出 —— 資料3 |
| 平成23年 9月 ～ 11月 | ・JR東海が、環境影響評価法に基づく「環境影響評価方法書」及び川崎市環境影響評価条例に基づく「法対象条例環境影響評価方法書」を公表 ・JR東海が、市内の5区（中原、高津、宮前、多摩、麻生）で計9回の説明会を開催 |
| 平成23年12月～ 平成24年 1月 | ・川崎市環境影響評価審議会で審議 ・川崎市が、環境影響評価方法書に対する市長意見を県知事に提出及び公表するとともに、「法対象条例方法審査書」を公告及びJR東海あて送付 —— 資料4 ・環境影響評価の手続きとは別に、市長名でJR東海社長あて要請書を提出 —— 資料5 |
| 平成24年 3月 | ・神奈川県が、環境影響評価方法書に対する知事意見をJR東海あて提出 —— 参考資料1 |
| 平成24年 6月 | ・JR東海が、地質調査等の市有地等における実施に伴う許可申請書を川崎市あて提出 ・川崎市が、市議会まちづくり委員会で報告、市内5区（中原、高津、宮前、多摩、麻生）選出議員に同調査に関する資料を配布 —— 参考資料2 |
| 平成24年 8月 | ・JR東海とリニア中央新幹線建設促進神奈川県期成同盟会（県内全市町村、経済団体等で構成する団体、事務局は神奈川県）が共催で、相模原市において任意の中央新幹線計画（東京都・名古屋市間）の説明会を開催 |
| 平成24年11月 | ・JR東海が、湧水調査の市有地等における実施に伴う依頼文を川崎市あて提出 ・川崎市が、市議会まちづくり委員会委員、市内5区（中原、高津、宮前、多摩、麻生）選出議員に同調査に関する資料を配布 —— 参考資料2 |
| 平成24年12月～ 平成25年 1月 | ・再度、市長名でJR東海社長あて要請書を提出 —— 資料6 ⇒JR東海の環境保全統括部長からまちづくり局長あて文書での回答 —— 資料7 |

今後の予定

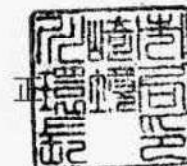
| | |
|----------|--|
| 平成25年秋以降 | ・JR東海が、「環境影響評価準備書」及び「法対象条例環境影響評価準備書」を公表し、その中で、具体的なルート、立坑候補地、駅位置等を公表（資料7より） ・「環境影響評価方法書」等と同様な手続き（説明会、市長意見、知事意見等）を実施 ・JR東海が、「環境影響評価書」及び「法対象条例環境影響評価書」を公表 |
| 平成26年度想定 | ・工事着工（JR東海「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」（平成22年5月）より） |
| 平成39年想定 | ・東京都・名古屋市間の開業（JR東海「交通政策審議会で説明する試算結果等について」（平成22年4月）より） |
| 平成57年想定 | ・大阪市まで開業（同上） |



23川環評第116号
平成23年7月7日

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 山田佳臣様

川崎市環境局長
稲垣



中央新幹線（東京都・名古屋市間）計画段階環境配慮書に
係る意見について

中央新幹線（東京都・名古屋市間）計画段階環境配慮書に関して、次のとおり意見を述べます。

- (1) 今回発表された配慮書における事業計画では、川崎市内において、大深度地下での新幹線敷設計画となっており、関連する環境項目について、予測評価するとしているが、新技術の導入であるとともに、未知の領域での事業計画であることから、十分な調査及び慎重な予測評価を実施すること。
- (2) 川崎市内の計画地域は、市街化された地域であり、多くの市民が生活する地域であることから、作業用等の立坑の計画を含む詳細な事業位置等、できるだけ早い段階で明らかにすること。
- (3) 温室効果ガス、騒音、振動及び磁界の影響等、本市に及ぼす環境影響の程度を明らかにし、計画段階から、その低減に向けて十分配慮すること。
- (4) 併せて、立坑及び沿線にわたって計画地周辺の市民に対し、十分な説明等を実施すること。

なお、市域内における事業計画については、事前に本市と十分協議されたい。

川崎市環境局環境評価室担当
電 話 (044) 200-2152
FAX (044) 200-3923
e-mail 30kanhyo@city.kawasaki.jp

中央新幹線（東京都・名古屋市間）
に係る環境影響評価方法書に対する市長意見（抜粋）

平成24年1月

川崎市

1 全般的事項

本計画は、三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実等を目的に、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、甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部を経て、名古屋市の東海道新幹線名古屋駅付近に至る延長286 kmの区間において、超電導リニア技術を採用した新幹線鉄道、延長約248 kmのトンネル、停車場6カ所（地上駅3カ所、地下駅3カ所）及び車両基地2カ所等を建設するものである。

川崎市域内においては、3 km幅で事業区域を示しており、中原区、高津区、宮前区、多摩区、麻生区の5区にわたり、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づく大深度地下部を通過するとし、付帯施設としては、大深度地下部トンネルの施工やトンネル施設内の給排気等のために利用する立坑を、5～10 km毎に1カ所の間隔で設置するとしているが、その路線位置や立坑位置等の事業計画については、明らかにされていない状況である。

このように、環境影響評価方法書においては、事業計画等が明らかにされなかったことから、できるだけ早い段階で、本事業における運行本数、電力供給、路線位置、立坑位置及び作業内容等の具体的な計画について明らかにし、環境影響評価準備書においては、詳細に示す必要がある。

（中略）

なお、具体的な計画等は、本来、環境影響評価方法書で明らかにするべきものであることから、その計画が明らかになった時点で、事業者自らが、速やかにそれらの内容について、公表及び周知を図る必要がある。

中央新幹線（東京都・名古屋市間）に係る法対象条例方法審査書（抜粋）

平成24年1月

川崎市

2 審査結果

(1) 全般的事項

本計画では、環境影響評価法対象の評価項目以外の川崎市環境影響評価に関する条例に基づく環境影響評価項目として、工事中における「人と自然とのふれあい活動の場」及び「地域交通」について予測及び評価を行うとしている。

法対象条例方法書においては、事業計画等が明らかにされなかったことから、できるだけ早い段階で、本事業における運行本数、電力供給、路線位置、立坑位置及び作業内容等の具体的な計画について明らかにし、法対象条例環境影響評価準備書（以下「法対象条例準備書」という。）においては、詳細に示すこと。

（中略）

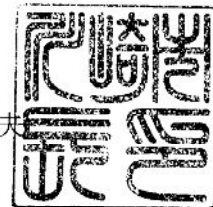
なお、具体的な計画等は、本来、法対象条例方法書で明らかにするべきものであることから、その計画が明らかになった時点で、法対象事業者自らが、速やかにそれらの内容について、公表及び周知を図ること。

23川ま交政第302号

平成24年1月26日

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 山田 佳臣 様

川崎市長 阿部 孝夫



川崎市域内における中央新幹線の計画について（要請）

時下、ますます御清栄のこととお喜び申し上げます。

さて、中央新幹線（東京都・名古屋市間）につきましては、平成23年6月に計画段階環境配慮書、9月に環境影響評価方法書が貴社から公表され、当市域内を大深度地下で通過する計画であり、3km幅の概略ルートや、おおむね5kmから10km間隔で立坑が設置されることなどが提示されました。

また、詳細な計画は、今後、環境影響評価準備書の公表までに策定し、その中で公表されるものと伺っております。

しかし、当市域内においては、多くの市民が生活する市街化された地域を通過する計画であることから、市民の生活環境に密接に影響があるものと認識しており、法対象条例環境影響評価方法書の審査書及び環境影響評価方法書に対する市長意見においても、当市域内における環境への配慮について述べているところですが、詳細な計画について、事業者自ら早い段階から市民に対し情報提供や説明を行うなど、市民の理解を得られる取組が必要と考えておりますので、貴社におかれましては、次の事項への対応を含め、適切な対応を取られますよう要請いたします。

- 1 当市域への環境影響を可能な限り低減するため、市域内の通過距離を可能な限り短くするとともに、市域内に立坑及び換気施設を設置する場合には、可能な限り箇所数を減らし、位置、規模、配置等に配慮すること。また、トンネル敷設工事に伴う建設発生土を当該立坑から搬出する場合、原則として、可能な限り当市域内からの建設発生土とすること。
- 2 前項の内容を踏まえて、当市域内におけるルート、立坑設置位置等の詳細な計画（断面方向を含む。）を策定するとともに、環境影響評価準備書の公表前であっても早期に、当市及び市民に対し、当該計画や関連する調査等について、適切な情報提供や説明を行うこと。

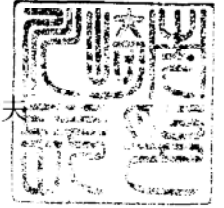
（まちづくり局交通政策室担当）

24川ま交政第300号

平成24年12月26日

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 山田 佳臣 様

川崎市長 阿部 孝夫



川崎市域内における中央新幹線計画の情報提供等について（要請）

時下、ますます御清栄のこととお喜び申し上げます。

さて、当市域内の中央新幹線の計画につきましては、平成24年1月26日付け23川ま交政第302号にて、詳細な計画について、事業者自ら早い段階から市民に対し情報提供や説明を行うなど適切な対応を取られることについて要請したところでございますが、残念ながら貴社からの適切な対応を頂いておりません。

貴社が、昨年6月以降、中央新幹線計画についての計画段階環境配慮書や環境影響評価方法書等の手続きを進められるなか、市民や市議会から等々力緑地内など市内での立坑の計画の有無や位置などに関する問合せ等が当市に多数寄せられております。

また、貴社が環境影響評価方法書などで示されている幅3kmの概略ルート内に存在する川崎都市計画等々力緑地計画区域内の民有地において、建築計画の許可申請が提出されるなど、当市業務の執行にあたりましても、中央新幹線の詳細な計画について、事業主体から当市及び市民へ早期に情報提供等を行うことが望まれます。

つきましては、当市域内における中央新幹線に関する立坑計画位置など貴社の計画について、当市への情報提供とともに、事業者として市民への説明を早急に行うことを重ねて要請いたします。

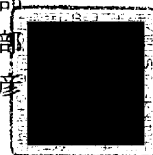
なお、本件要請につきましては、平成25年1月10日までに文書による御回答を頂きたく存じますので、よろしくお取り計らい願います。

（まちづくり局交通政策室担当）

平成25年1月9日

川崎市まちづくり局
局長 金子 弘 様

東海旅客鉄道株式会社
中央新幹線推進本部
中央新幹線建設部
環境保全統括部
部長 内田 吉彦



中央新幹線環境影響評価（東京都～名古屋市間）の
取り組み状況に関する情報提供について

時下、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

さて、平成24年12月26日付け24川ま交政第300号「川崎市域内における中央新幹線計画の情報提供等について（要請）」について下記にご回答いたします。

記

中央新幹線については、一昨年6月に東京都・名古屋市間の計画段階環境配慮書（以下、「配慮書」）を公表し、その中で環境影響評価の対象範囲として3km幅の概略のルートと直径5km円の概略の駅位置をお示ししました。具体的なルート及び駅位置については、従前から申し上げているとおり、現在行っている環境影響評価の調査・予測・評価及び鉄道計画の技術的観点からの検討を踏まえて絞り込んでいくことになり、現時点では検討段階であることから、本年秋以降に公告を予定している東京都・名古屋市間の環境影響評価準備書の中で公表していくことになると考えております。なお、立坑候補地についても同準備書の中でお示しすることを考えております。

弊社は、環境影響評価法の改正の趣旨を踏まえた取り組みとして、配慮書を取りまとめて公表し、より良い計画とするために弊社のホームページ等を通じて広く皆様のご意見を頂きました。これらのご意見にも配慮して一昨年9月に公告した東京都・名古屋市間の環境影響評価方法書（以下、「方法書」）については、川崎市内で9回の説明会を開催し、約800名の皆様にご参加いただきました。方法書についても配慮書同様にホームページ等を通じて皆様からご意見をいただいております。また、同年9月には神奈川県内に環境保全事務所を設置し、沿線の皆様からのご質問などに速やかに対応できるよう取り組んでいます。

さらに、環境影響評価法に定められた手続きに加えて、中央新幹線について皆様の理解をより深めていただくため、昨年8月21日にリニア中央新幹線建設促進神奈川県期成同盟会と弊社が、神奈川県内で説明会を共催いたしました。約380名の方にご参加いただいた中で、超電導リニア特有の技術や環境の保全などについて山梨リニア実験線のデータ等をお示ししながらご説明し、出席者から忌憚のないご意見、ご質問をいただき、それに対する弊社の見解をご説明することで理解を深めていただきました。この説明会における説明資料及び主なご質問と弊社の考え方については、弊社のホームページで公開しており、多くのアクセスをいただいていることから、広く皆様にもご理解を深めていただいているものと考えております。

弊社は中央新幹線の実現に向け、引き続き、法令及び川崎市条例に則り、貴市と連携を取り、ご協力をいただきながら丁寧に環境影響評価を進めて参りますので、ご理解とご協力をお願いいたします。

以上

（担当 環境保全事務所（神奈川））

中央新幹線（東京都・名古屋市間）に係る環境影響評価方法書に対する神奈川県知事意見（抜粋）

I 総括事項

中央新幹線（東京都・名古屋市間）（以下「本件事業」という。）は、①三大都市圏（東京圏、名古屋圏及び大阪圏）間を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実、②三大都市圏以外の沿線地域に与える効果、③東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市群の再発展、④三大都市圏を短時間で直結する意義、⑤世界をリードする先進的な鉄道技術の確立及び他の産業への波及効果を目的とした、東京都・大阪市間を最高設計速度が時速505キロメートルの超電導磁気浮上方式による新幹線鉄道の計画のうち、東京都港区を起点とし、愛知県名古屋市を終点とする複線、延長約286キロメートルの新幹線鉄道の新設について先行して行うものである。

事業者は、全国新幹線鉄道整備法に基づいて、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である。

このうち、県内の路線延長は約40キロメートルであり、今後、幅3キロメートルの中から用地幅約22メートルの路線、相模原市内に面積約3.5ヘクタールの地下駅及び面積約50ヘクタールの車両基地を設置する計画であり、対象事業実施区域（以下「実施区域」という。）を含む市町村は、川崎市中原区、高津区、宮前区、多摩区、麻生区、横浜市青葉区、相模原市中央区、緑区、愛川町及び清川村である。

また、県内の計画路線の多くはトンネル構造であり、川崎市中原区から相模川までは、ほとんどが大深度地下トンネルで通過することとしており、トンネルの施工や給排気に利用する複数の立坑が設置される。また、相模川を橋梁で渡河した後、主に山岳トンネルで通過し、山梨リニア実験線に接続するとしている。

多摩川から相模川に至るまでは、市街化が進んだ地域であるが川崎市域を中心に多くの特別緑地保全地区が、相模川の河岸段丘には近郊緑地保全区域が指定されている。また、相模川より西側には豊かな自然が残り、多くの地域が丹沢大山国定公園をはじめとした自然公園等に指定されている。特に旧藤野町の石砂山は、日本固有のギフチョウが生息していることから、自然環境保全条例に基づく自然環境保全地域の特別地区として指定されている。

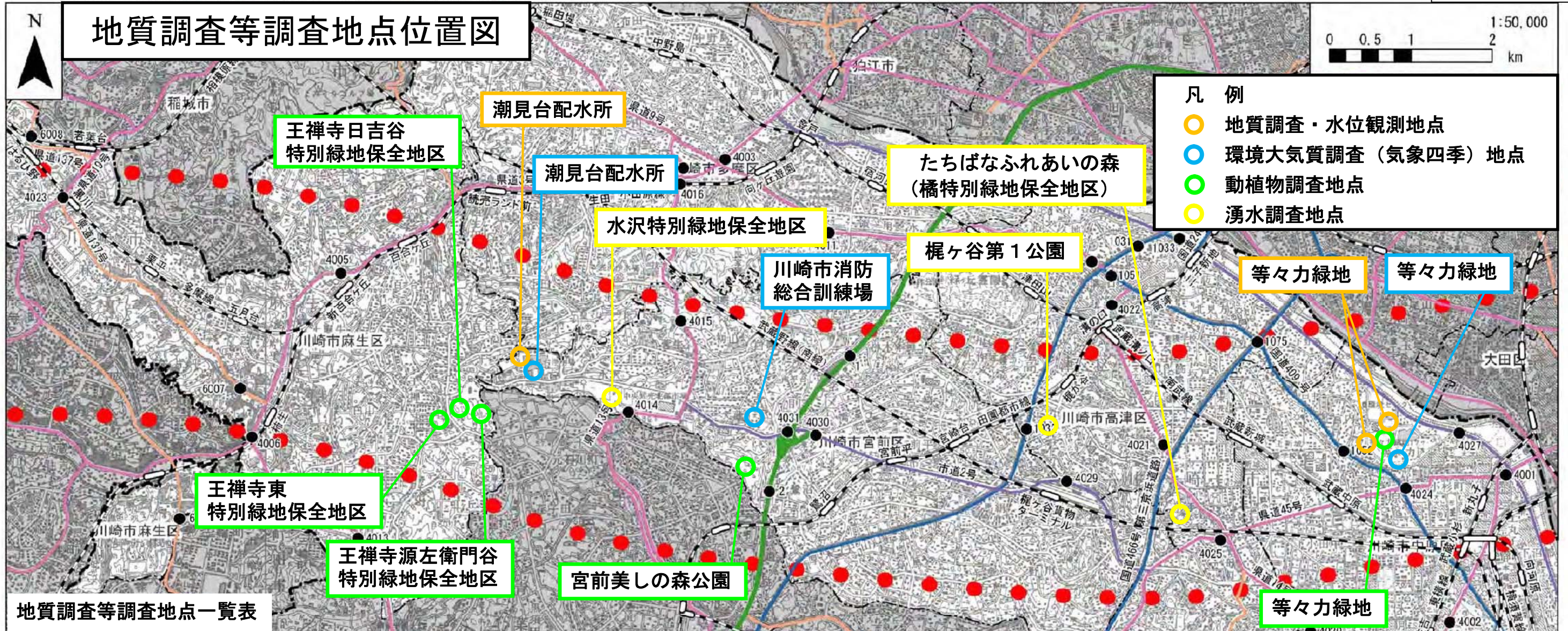
本件事業は、超電導リニアという最先端の技術を採用した、東京都、本県、山梨県、静岡県、長野県、岐阜県、愛知県の1都6県を通過する大規模事業であることから、環境に与える影響を適切に予測及び評価するためには、しっかりとした調査検討が不可欠である。

しかしながら、本環境影響評価方法書（以下「方法書」という。）では、路線、車両基地をはじめとした施設の位置及び規模が確定されていないことなどにより、環境影響が及ぶ対象や地域が不確定であり、また、調査項目、調査手法及び調査地点の考え方が不明瞭であることから、方法書の段階で審議すべき事項について、十分な検討が出来ていないことが神奈川県環境影響評価審査会の答申の中で指摘されている。

したがって、今後、事業者は、適切な調査項目、調査手法及び調査地点を選定し、その予測及び評価について十分に検討した環境影響評価準備書（以下「準備書」という。）を作成するとともに、準備書に対する知事意見において、追加すべき調査内容や検討事項について指摘された場合は、速やかに対応すること。

また、本件事業に係る路線や車両基地をはじめとした施設の位置及び規模の決定に当たっては、本意見において指摘されている事項に十分配慮し、環境影響を可能な限り回避、低減するよう検討すること。特に動物・植物・生態系及び水資源に与える影響については、十分な検討が必要である。

なお、準備書の作成に当たっては、一般の方にも理解できるよう、丁寧かつわかりやすい内容とするとともに、次の審査結果を十分に踏まえて、適切な対応を図ること。



地質調査等調査地点一覧表

| 地質調査・水位観測地点 | 環境大気質調査 (気象四季) 地点 | 動植物調査地点 | 湧水調査地点 |
|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 等々力緑地 (2箇所、中原区等々力1) 潮見台配水所 (宮前区潮見台 4-1) | <ul style="list-style-type: none"> 等々力緑地 (中原区等々力1) 川崎市消防総合訓練場 (宮前区犬蔵 1-10-2) 潮見台配水所 (宮前区潮見台 4-1) | <ul style="list-style-type: none"> 等々力緑地 (中原区等々力1) 宮前美しい森公園 (宮前区犬蔵 2-35-3) 王禅寺源左衛門谷特別緑地保全地区 (麻生区王禅寺源左衛門谷 1201-1 ほか) 王禅寺日吉谷特別緑地保全地区 (麻生区王禅寺 860-1) 王禅寺東特別緑地保全地区 (麻生区王禅寺東 3-865-1 ほか) | <ul style="list-style-type: none"> たちばなふれあいの森 (橋特別緑地保全地区) (高津区野川 410 ほか) 梶ヶ谷第1公園 (高津区梶ヶ谷 2-10) 水沢特別緑地保全地区 (宮前区水沢 2692-1 ほか) |

- 凡例
- 対象事業実施区域
 - 都県境
 - 市区町村境
 - 鉄道
 - 高速道路
 - 駅
 - 交通量調査地点
 - 一般国道
 - 主要地方道(県道)
 - 主要地方道(市道)
 - 一般県道

注1. 他の図面と表示範囲が重なる箇所については、調査地点等を重複して記載しているものもある。
 注2. 地点番号は、表2-1-2-7に対応する。

資料：「国土数値情報ダウンロードサービス」(平成23年6月現在、国土交通省国土政策局国土情報課ホームページ)
 「神奈川県鉄道地図(2010年度版)」(平成22年3月、神奈川県土整備部都市計画課)
 「平成17年度道路交通情勢調査表」(平成23年6月現在、神奈川県土整備局道路部道路管理課ホームページ)

図2-1-2-2(1) 交通網図

「この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の100万分の1 日本、50万分の1 地方図、数値地図200000 (地図画像) 及び数値地図50000 (地図画像) を複製したものである。(承認番号 平23情複、第266号)」

※ 本資料は、JR東海の提出した資料をもとに、環境影響評価方法書の「交通網図」に各調査地点を追記して、川崎市が説明用に作成したものである。