

平成26年6月13日

## まちづくり委員会資料

### 請願・陳情の審査

請願第 72号 JR東海による中央（リニア）新幹線計画に関する請願

請願第 73号 リニア新幹線建設に関する請願

陳情第 148号 リニア中央新幹線の環境影響評価に関する陳情

### <添付資料>

- |        |   |
|--------|---|
| 資料 1   | リニア中央新幹線計画の概要   |
| 資料 2   | リニア中央新幹線計画の主な経緯及び今後の予定  |
| 資料 3   | 環境影響評価手続の概要   |
| 資料 4   | 環境影響評価準備書に係る法対象条例審査書及び市長意見                                      |
| 資料 5   | 事業者から国土交通大臣に送付された評価書のうち川崎市長意見と同趣旨の内容が追記された箇所について                |
| 資料 6   | リニア中央新幹線計画に係る環境影響評価手続について                                       |
| 参考資料 1 | 中央新幹線（東京都・名古屋市間）<br>環境影響評価準備書（神奈川県）<br>法対象条例環境影響評価準備書（川崎市） あらまし |
| 参考資料 2 | 大深度地下の公共的使用に関する特別措置法の概要   |
| 参考資料 3 | 中央新幹線（東京都・名古屋市間）に係る環境影響評価書に対する<br>環境大臣意見                        |

まちづくり局

1～4の項目は、JR東海が作成した次の資料から、川崎市が説明用に抜粋、加工したものである。  
 ・「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書（神奈川県）」（平成25年9月）  
 ・「中央新幹線（東京都・名古屋市間）法対象条例環境影響評価準備書（川崎市）」（平成25年9月）

1 中央新幹線計画の内容（平成25年9月に公表）

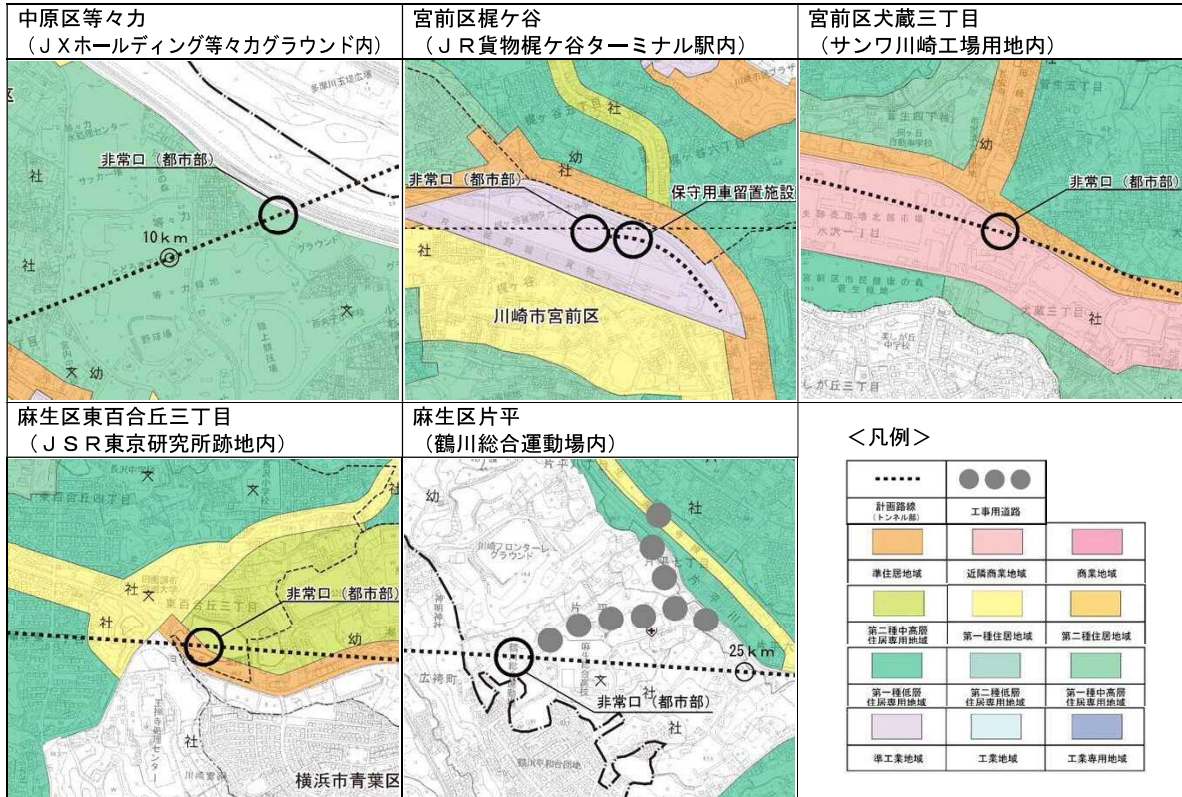
名称及び種類	名称：中央新幹線（東京都・名古屋市間） 種類：新幹線鉄道の建設（環境影響評価法第一種事業）
事業実施区域の起終点	起点：東京港区、終点：愛知県名古屋市 主要な経過地：甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部
走行方式	超電導磁気浮上方式
最高設計速度	505キロメートル/時
路線概要	中央新幹線（東京都・名古屋市間）の路線は、東京都内の東海道新幹線品川駅付近を起点とし、山梨リニア実験線（全体で42.8 km）、甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部を経て、名古屋市内の東海道新幹線名古屋駅付近に至る、延長約286 km（地上部約40 km、トンネル約246 km）の区間です。 駅については、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。

2 市内の路線概要

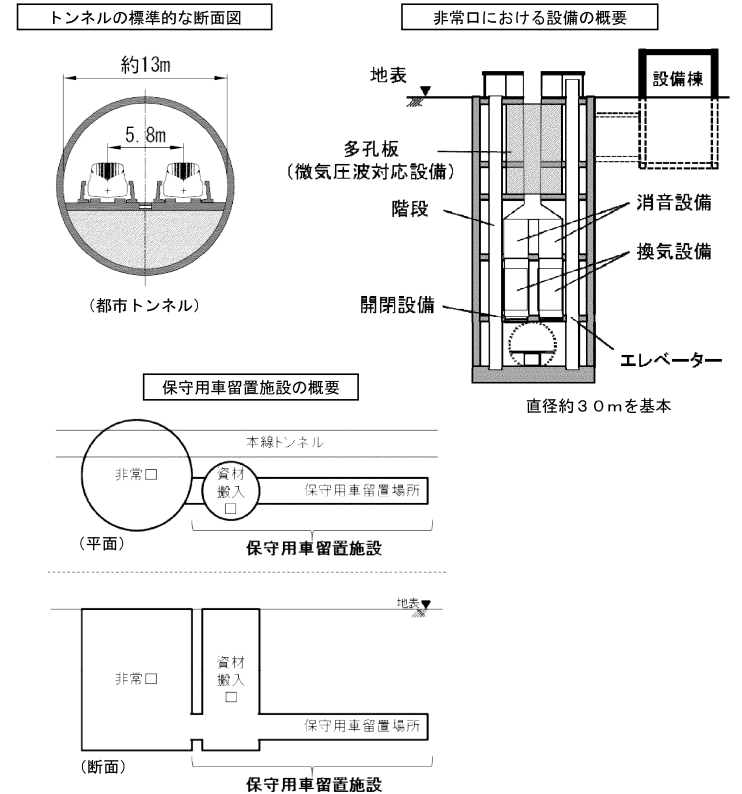


3 市内の非常口等計画地の概要

※ 図中の○は直径100m



4 市内の施設・設備の概要

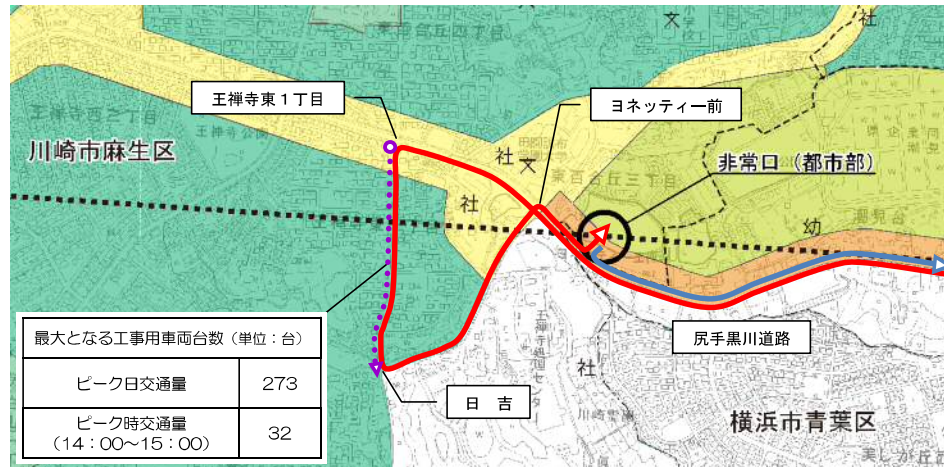


年 月	事 柄
昭和48年	・国が、全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画を決定
昭和49年～	・国の指示による地形・地質調査等（～平成21年）
平成19年	・JR東海が、中央新幹線を全額自己負担で建設することを発表
平成21年 7月	・超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会が、最新の技術開発状況に関する実用技術評価をとりまとめ （「超高速大量輸送システムとして実用化の技術の確立の見通しが得られており、営業線に必要な技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様及び技術基準等の策定を具体的に進めることが可能となった」との評価）
平成22年 2月	・国が、交通政策審議会 <sup>※</sup> に対し、「営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」諮問
平成22年 3月～ 平成23年 5月	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>・交通政策審議会（陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会）において審議（計20回）</p> <p>&lt;審議事項&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・超電導リニアと在来型新幹線の性能等（走行性能、騒音等周辺環境への対応、磁界への対応、地震・火災への対応等）</li> <li>・トンネルの施工技術と対策（地形・地質等の状況、トンネル施工技術等）</li> <li>・費用対効果分析等の調査結果（需要予測の検証、費用対効果分析の結果、経済効果分析等）</li> <li>・環境調査結果（調査範囲、地域特性としての環境要素等）</li> <li>・建設費の検証（走行方式・ルート別の工事費の比較等）</li> <li>・財務的事業遂行能力の検証（JR東海の長期試算見通しの検証等） 等</li> </ul> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>※交通政策審議会 国土交通大臣の諮問に応じて、交通政策に関する重要事項についての調査審議等を行う。国土交通省設置法に基づき設置。</p> </div> <p>・パブリックコメントを3度実施（H22/7/30～8/28【1回目】、H22/12/16～H23/1/14【2回目】、H23/4/22～5/5【3回目】）</p>
平成23年 5月	<p>・交通政策審議会（陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会）が、「営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」答申 （中央新幹線整備の意義、走行方式、ルート、営業主体及び建設主体、整備計画などについて）</p> <p>・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（東京都・大阪市間）を決定の上、JR東海に対して建設を指示</p>
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
平成23年 9月 ～ 11月	<p>・JR東海が、環境影響評価法及び川崎市環境影響評価条例に基づく「環境影響評価方法書」を公告（環境影響評価の項目、調査、予測及び評価の手法）</p> <p>・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</p>
平成23年12月～ 平成24年 1月	<p>・川崎市環境影響評価審議会で審議</p> <p>・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JR東海あて送付及び公告</p>
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25年 7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が共催で、市内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25年 9月～ 平成26年 2月	<p>・JR東海が、同法及び同条例に基づく「環境影響評価準備書」を公告（具体的なルート及び非常口5か所の位置並びに環境影響の調査、予測及び評価の結果等）</p> <p>・JR東海が、市内の4区（中原、高津、宮前、麻生）で計11回の説明会を開催</p> <p>・川崎市が、公聴会を2回開催、川崎市環境影響評価審議会で審議</p>
平成26年 2月	・川崎市が、環境影響評価準備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、「法対象条例審査書」をJR東海あて送付及び公告
平成26年 3月～	・JR東海が、大深度地下使用法に基づく「事前の事業間調整」手続きを開始（事業概要書に関する任意の説明会を4月22日に開催）
今 後	<p>・環境影響評価手続き（「評価書の公告・縦覧」等）</p> <p>・全国新幹線鉄道整備法に基づく「工事実施計画認可」手続き</p> <p>・大深度地下使用法に基づく「使用認可」手続き</p>
平成26年度想定	・工事着工（着工後は、事業説明会、測量、設計・協議、工事説明会を行い、その後実際の工事を開始）
平成39年度想定	・東京都・名古屋市間の営業開始
平成57年想定	・大阪市まで営業開始（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）



# 環境影響評価手続の概要

## 1 東百合丘非常口周辺の工事に使用する道路



<凡例>

	工事用車両の走行ルート (入)
	工事用車両の走行ルート (出)
	市道王禅寺35号 (大型自動車通行規制区間)
	計画路線 (トンネル部)
	非常口 (図中の○は直径100m)

-----	-----	文	幼	社
市町村境	区境	学校	幼稚園・保育所	社会福祉施設
第一種低層住居専用地域	第一種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	第一種住居地域	準住居地域

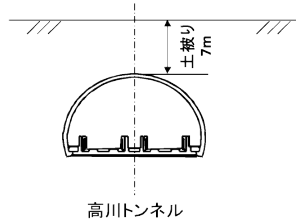
## 2 列車走行時 (地下走行時) の振動及び磁界の測定結果

山梨リニア実験線における地下走行時の振動測定結果

構造物名	土被り	測定地点 (トンネル直上からの水平距離)	振動レベル (最大値)
高川トンネル	7m	0m (直上)	38dB
御坂笹子トンネル	44m	0m (直上)	24dB

※基準値: 70dB  
 ※振動の大きさの目安: 静止している人だけ感じる: 60dB  
 人体に感じない程度: 50dB

振動の測定を行ったトンネルの諸元

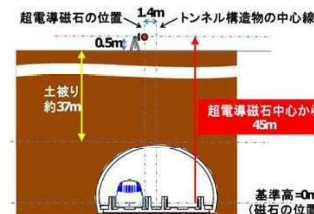


山梨リニア実験線における地下走行時の磁界測定結果 (土被り約37m)

	500km/h 測定値
500km/h 走行時の測定値	0.00015mT
変動磁界の値	

※基準値: 1.2mT

磁界の測定点の概要



1、2の項目は、JR東海が作成した次の資料から、川崎市が説明用に抜粋、加工したものである。  
 ・「中央新幹線 (東京都・名古屋市間) 環境影響評価準備書 (神奈川県)」(平成25年9月)  
 ・「中央新幹線 (東京都・名古屋市間) 法対象条例環境影響評価準備書 (川崎市)」(平成25年9月)  
 ・「中央新幹線 (東京都・名古屋市間) 環境影響評価書 (神奈川県)」(平成26年4月)

## 3 環境影響評価準備書についての意見書の提出等

### (1) 意見書の提出

#### ア 提出期間

平成25年9月20日 (金) ~ 11月5日 (火)

#### イ 意見数

- 「環境影響評価準備書」(7都県) についての意見数 14,046 (意見者数 2,539名)  
 うち神奈川県に係る意見数 6,776
- 「法対象条例環境影響評価準備書」についての意見数 3,791 (意見者数 422名)

### (2) 法対象公聴会及び法対象条例公聴会

開催日	会場	公述人	傍聴人
① 1月18日 (土)	麻生区役所	10名	56名
② 1月19日 (日)	宮前区役所	6名	38名

## 4 意見書、公聴会等における市民等の主な意見及び事業者の見解の概要

【市民等】工事用車両の台数を減らすことはできないのか。  
 【事業者】工事に使用する道路の分散化を図ることや、梶ヶ谷地区については貨物列車により発生土を運搬することで、工事用車両の走行による影響の低減を図るとともに、走行時間帯を管理すること等を行う。

【市民等】工事用車両が走行する道路には、幅が狭く周辺に学校がある箇所があるが、どのような安全対策を行うのか。  
 【事業者】工事に使用する道路及び指定した搬入時間の遵守、工事従事者への講習・指導、交通誘導員による誘導、車両整備の徹底などにより、交通の安全を確保する。

【市民等】列車の地下走行時の騒音・振動による影響はないのか。  
 【事業者】地下トンネルから発生する列車走行音については、地上に直接伝わることはなく、非常口でも、列車通過時に扉を遮断する開閉設備と音を低減するための消音設備や多孔板を設置するため影響はない。振動についても、山梨実験線で基準を大きく下回ることを確認している。

【市民等】シールドトンネル掘削による振動について記載すべきではないか。  
 【事業者】シールド工事で振動は問題ないと考え評価項目に入れていないが、今後、最新の施工事例等を参考にして工事計画を具体化していきたい。

【市民等】地下トンネルと非常口の工事によって、地下水の枯渇や地盤沈下が発生するのではないか。  
 【事業者】都市部の地下トンネルと非常口については、水密工法であるシールド工法と、止水性の高い山留め工法等の採用により、地下水への影響は少なく、地盤沈下はないものとする。

【市民等】地下からの磁界により住民への影響が出るのではないか。  
 【事業者】川崎市内は全て深さ40m以上の大深度地下トンネルであり、深さ40mの場合の地表での磁界は、国の基準の約1万分の1を更に下回るものであって、全く問題ない。

【市民等】発生土の処理をどこでどのように行うのか具体的な記載がない。  
 【事業者】建設発生土については、本事業内での再利用や他の公共事業等への有効利用を考慮しており、公共事業等で有効に活用してもらうための情報提供や発生土置き場等は、県を窓口として調整させていただきたい。

【市民等】大深度地下トンネル内で火災が起きた場合の避難方法について、どのように考えているのか。  
 【事業者】万が一火災が発生した場合は、トンネルの下半部の避難通路に避難して安全を確保し、非常用電源を備えたエレベーター及び階段により非常口から地上へ避難する。

### その他の主な意見

事業の必要性・採算性、不動産価格への影響、消費電力、非常口・工事施工ヤードの規模、非常口の浸水対策、活断層 など

## 1 手続経過

平成25年12月25日(水) 市長が川崎市環境影響評価審議会に諮問  
 審議会(現地視察)

平成26年 1月14日(火) 審議会(事業者説明)

2月 7日(金) 審議会(事業者説明)

19日(水) 審議会(答申案審議)

25日(火) 審議会が市長に答申

28日(金) 市長が、法対象条例審査書を事業者に送付、市長意見を  
 県知事に提出

## 2 法対象条例審査書の概要

## ○ 全般的事項

- ・ 工事が10年以上の長期に及びものであり、他の大規模事業の事業者との連絡・調整を図り、環境影響の低減に努めること。
- ・ 関係機関との協議・調整を適切に行うこと。
- ・ 住民の問合せ窓口として、川崎市内に環境保全対応の事務所を速やかに設置すること。

## ○ 人と自然とのふれあい活動の場

- ・ 利用経路に交通誘導員を配置するなどの対策を実施すること。

## ○ 地域交通

- ・ 具体的な走行計画の策定に当たっては、交通管理者及び道路管理者と協議するほか、地域の状況に応じて、教育機関、福祉施設、バス事業者等とも協議を行うこと。
- ・ 交通量のモニタリングを実施する地点、回数、時期等を条例評価書で明らかにし、実施結果を速やかに公表すること。
- ・ 大型自動車の通行が規制され、通学路にも指定されている生活道路(市道王禅寺35号)の走行を回避するよう、交通管理者、道路管理者等と協議を行い、工事で使用する道路を選定すること。新たに選定した道路については、地域交通の予測・評価の地点を設定し、影響の程度、環境保全措置等を条例評価書等で明らかにすること。

## 3 市長意見の概要

## ○ 全般的事項

- ・ 川崎市域は市街化・住宅地化が高度に進展した地域であり、環境の保全について最大限の配慮が求められている。
- ・ 工事が10年以上の長期に及びものであり、他の大規模事業の事業者との連絡・調整を図るとともに、環境に配慮された最新の建設機械や工事用車両を採用するなどの環境保全措置を講ずる必要がある。
- ・ 大気質、騒音、振動、地下水、地盤沈下等のモニタリングを実施する地点、回数、時期等を評価書で明らかにし、実施結果を速やかに公表する必要がある。
- ・ 関係機関との協議・調整を適切に行う必要がある。
- ・ 住民の問合せ窓口として、川崎市内に環境保全対応の事務所を速やかに設置する必要がある。

## ○ 大気質

- ・ 大気質濃度の予測結果は「等値線図」を用いて分かりやすく示す必要がある。
- ・ 排出ガス対策の進んだ建設機械を積極的に採用する必要がある。
- ・ 大型自動車の通行が規制されている生活道路(市道王禅寺35号)の走行を回避するよう、交通管理者、道路管理者等と協議を行い、工事で使用する道路を選定する必要がある。

## ○ 騒音・振動

- ・ 騒音・振動の予測結果は「等値線図」を用いて分かりやすく示す必要がある。
- ・ 大型自動車の通行が規制されている生活道路(市道王禅寺35号)の走行を回避するよう、交通管理者、道路管理者等と協議を行い、工事で使用する道路を選定する必要がある。

## ○ 地下水・地盤

- ・ 工事開始前から地下水位・地盤変位の変動状況のモニタリングを行い、工事終了後も工事による影響がないことを確認する必要がある。

## ○ 日照障害

- ・ 日照障害の予測結果は「日影図」を作成して分かりやすく説明する必要がある。

## ○ 廃棄物等

- ・ 発生土置き場が明らかになった時点で、その位置、規模及び環境保全措置を速やかに公表し、選定した環境保全措置を確実に実施する必要がある。環境保全措置の効果を確認するためモニタリングを行い、その結果を公表する必要がある。

## ○ その他

- ・ 列車の大深度地下走行に伴う地上での磁界については、影響の程度を確認し、その結果を公表する必要がある。磁界の影響について評価書で分かりやすく説明する必要がある。
- ・ シールドトンネル工事の実施、列車の大深度地下走行に伴う地上での騒音・振動については、影響の程度を確認し、その結果を公表する必要がある。
- ・ 非常口の設置工事に当たり、緑地、農地等に配慮して工事用道路用地の絞り込みを行う必要がある。また、大気、騒音・振動の予測・評価の地点を設定し、その結果を明らかにするとともに、環境保全措置を評価書等で示した上で、その効果をモニタリングにより確認する必要がある。

事業者から国土交通大臣に送付された評価書のうち川崎市長意見と同趣旨の内容が追記された箇所について

○ 大気質、騒音、振動、地下水、地盤沈下等のモニタリングの地点、回数、時期等を掲載した上で、モニタリングを実施し、その結果を公表すべき

(1 (2)、2 (1) 大気質 ウ、(2) 騒音 エ、(4) 地下水及び地盤、(6) 廃棄物等 イ)

→ 大気質、騒音、振動、地下水、地盤沈下等のモニタリングの地点、回数、時期等の考え方を追記し、モニタリング実施後、結果を公表することも追記した。(資料編 環25-1~-6)

○ 大気質・騒音・振動の「等値線図」を掲載すべき

(2 (1) 大気質 イ、(2) 騒音 イ、(3) 振動 イ)

→ 大気質・騒音・振動の「等値線図」を追記した。

(資料編 環1-4-1~-37、環2-7-1~-8-5、環3-5-1~-6-5)

○ 「時刻別日影図」・「等時間日影図」を掲載すべき (2 (5) 日照阻害)

→ 「時刻別日影図」・「等時間日影図」を追記した。

(資料編 環12-1-1~-7)

○ 二次・三次対策型の建設機械を積極的に採用すべき (2 (1) 大気質 ウ)

→ 二次・三次対策型の建設機械をできる限り使用することを追記した。

(本編 8-1-1-43、-44)

○ 市道王禅寺35号の走行を回避するよう、交通管理者等と協議を行い、工事で使用する道路を選定すべき (2 (1) 大気質 カ、(2) 騒音 カ、(3) 振動 オ)

→ 市道王禅寺35号については、運行ルートの変更も含め、交通管理者等と協議を行い、更なる環境影響の低減に努めることを追記した。

(本編 8-1-1-72、8-1-2-43、8-1-3-39、  
8-3-10-46、-52)

○ 工事施工ヤードの仮囲いを高くするなどの環境保全措置を講ずるべき

(2 (1) 大気質 キ、(2) 騒音 エ)

→ 住居等周辺環境を考慮した仮囲いの高さの検討を行った上で仮囲いを設置することを追記した。(本編 8-1-1-98、-99、8-1-2-26、-27)

**○ 日常生活の中で感じる騒音・振動レベルを示し分かりやすく説明すべき**

(2 (2) 騒音 ウ、(3) 振動 ウ)

→ **騒音・振動の大きさの目安のイメージを追記した。**

(資料編 環2-15-1、3-11-1)

**○ 発生土置き場が明らかになった時点で、その位置、規模及び環境保全措置を公表し、選定した環境保全措置を確実に実施すべき。モニタリングを実施し、結果を公表すべき (2 (6) 廃棄物等 イ)**

→ **発生土置き場の候補地が決定次第、調査及び環境検討を実施した上で、必要な環境保全措置、モニタリング等の計画を策定し、適切な時期に公表していくことを追記した。**

(本編 10-2-1~14、資料編 環23-4-1、25-5)

**○ 工事用道路(片平非常口)の設置工事に当たり、環境保全措置を示した上で、その効果をモニタリングにより確認すべき (2 (7) その他 ウ)**

→ **片平非常口付近の工事用道路の設置工事の実施に当たっては、必要に応じて環境保全措置を実施し、環境影響の低減に努めることを追記した。**

(本編 8-1-1-47、-58 (表の注)、8-1-2-29、-33 (表の注)、8-1-3-27、-30 (表の注)、8-1-1-71、-2-43、-3-39)

**※ 環境保全対応の事務所を市内に設置すべき (1 (4))**

→ 評価書への追記はないが、事業者が、4月23日の記者会見で、事業の進捗を見ながら設置を検討すると説明

**※ 地質・地盤の調査、工事前からの地下水・地盤のモニタリングを実施すべき**

(2 (4) 地下水及び地盤)

→ 評価書への追記はないが、事業者が、4月22日の大深度地下の事業概要書説明会で、地質調査や井戸調査を実施することを説明

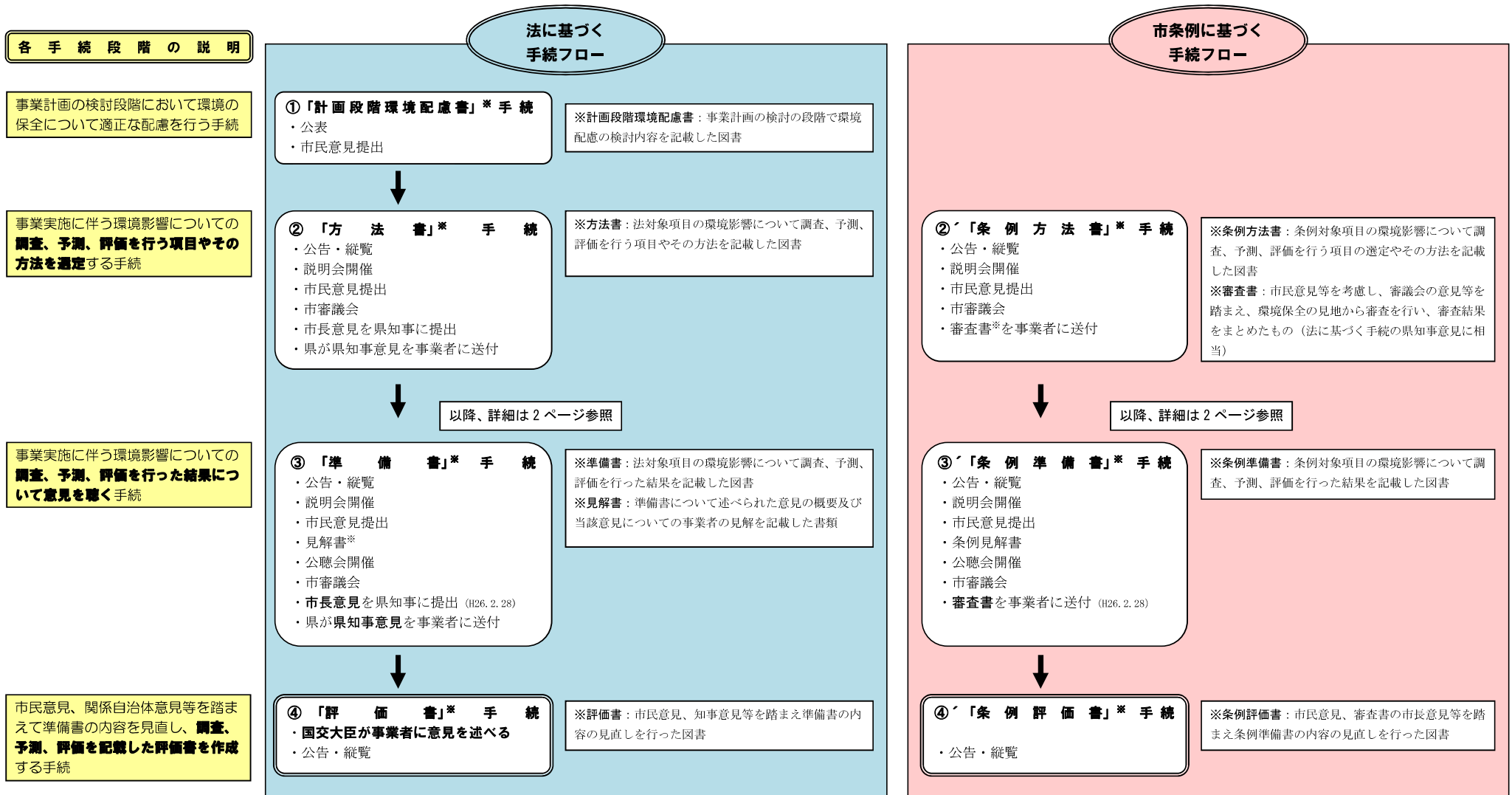
# リニア中央新幹線計画に係る環境影響評価手続について

## 環境影響評価（環境アセスメント）制度とは

環境影響評価（環境アセスメント）制度は、事業者が大規模な工事や開発事業などを行うに当たり、それが環境にどのような影響を及ぼすかについて、あらかじめ事業者自らが調査・予測・評価を行い、その結果を公表して、地域住民や環境に関心のある方から意見を聴くなどの手続を通じて、事業者に環境の保全について適正な配慮を促すものです。

リニア中央新幹線計画は、**環境影響評価法**（以下「法」という。）の対象事業であり、法が定める環境影響評価項目（法対象項目）（3 ページ参照）については、法に基づく手続を行うとともに、本市独自の環境影響評価項目（市条例独自項目）（3 ページ参照）については、**川崎市環境影響評価に関する条例**（以下「条例」という。）に基づく手続を行います。

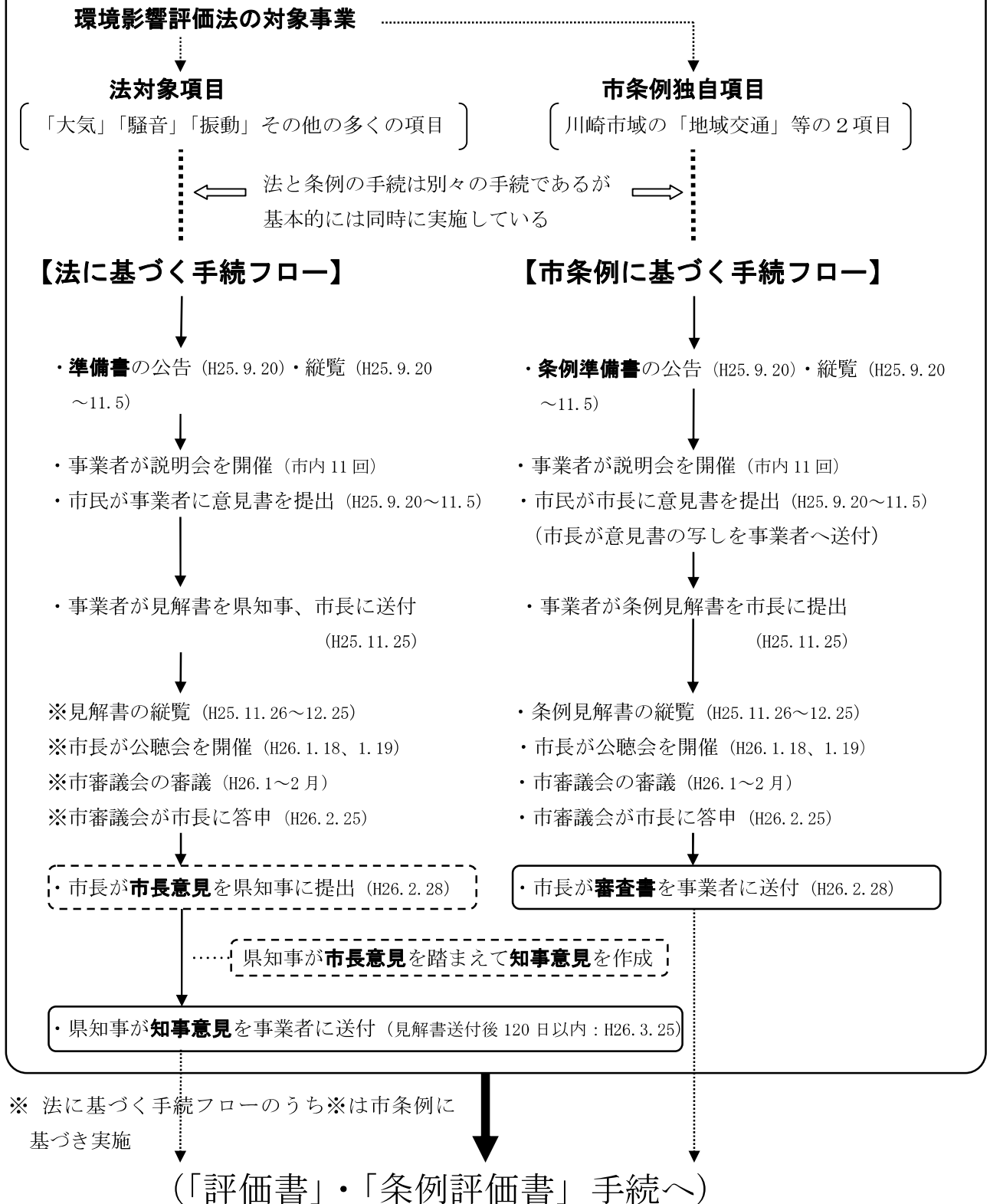
本事業については、法の趣旨を踏まえた「計画段階環境配慮書」（H23 年 6 月）の手続、法と条例に基づく「方法書」「条例方法書」（H23 年 9 月）の手続、法と条例に基づく「準備書」「条例準備書」（H25 年 9 月）の手続を経て、現在、法と条例に基づく「評価書」「条例評価書」の手続が行われています。





# 準備書以降の手續の経緯及び今後の予定

## 「準備書」・「条例準備書」手續



# 「評価書」・「条例評価書」 手続

## 【法に基づく手続フロー】

## 【市条例に基づく手続フロー】

←--- 事業者が、**知事意見**を踏まえて**準備書**の内容を見直し、**確定前の評価書**を作成

現在

- ・事業者が**確定前の評価書**を国土交通大臣に送付 (H26. 4. 23)
- ・環境大臣が国交大臣に**意見を提出** (H26. 6. 5)
- ・国交大臣が環境大臣意見を踏まえて**事業者に意見を述べる**  
(確定前の評価書送付後 90 日以内)

- 事業者が、**審査書**の市長意見を踏まえて**条例準備書**の内容を見直した**条例評価書**を作成中

国交大臣が法に基づき意見を述べる**唯一の機会**

←--- 事業者が、**国交大臣意見**を踏まえて**確定前の評価書**の内容を見直し、最終的に**評価書**を確定

今後の手続 (予定)

- ・事業者が、確定した**評価書**を国交大臣、県知事、市長に送付
- ・確定した**評価書**の公告(※)・縦覧 (1 箇月間)

- ・事業者が**条例評価書**を市長に提出【**条例 63 条**】
- ・**条例評価書**の公告(※)・縦覧 (30 日間)【**条例 64 条**】

※ 評価書・条例評価書を公告するまでは、事業者は事業を実施することができない。

# 準備書及び条例準備書の環境影響評価項目

## 法に基づく「準備書」で対象とする環境影響評価項目

環境要素の区分			影響要因の区分	工事の実施							土地又は工作物の存在及び供用							車両基地 <sup>※2</sup>	
				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	工事用道路の設置	工事施工ヤード及び	鉄道施設（トンネル）の存在	鉄道施設（地表式又は掘削式）の存在	鉄道施設（嵩上式）の存在	鉄道施設（変電施設）の存在	鉄道施設（変電施設）の供用	鉄道施設（駅、車両基地、換気施設、変電施設）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	供用
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査・予測及び評価されるべき環境要素	大気環境	大気質	二酸化窒素	○	○												○	○	
			浮遊粒子状物質	○	○													○	○
		騒音	騒音	○	○									○	○		○	○	
		振動	振動	○	○									○	○		○	○	
		微気圧波	微気圧波											●	○				
		低周波音	低周波音										○						
	水環境	水質	水の濁り			○	○	○									○	○	
			水の汚れ			○	○						○					○	○
		水底の底質	水底の底質			○													
		地下水	地下水の水質及び水位			○	○			○		○							
	土壌に係る環境その他の環境	地形及び地質	重要な地形及び地質						○	○	○	○	○					○	
			地盤沈下			○	○			○		○							
			土壌汚染			○	○											○	○
		その他の環境要素	日照障害										○	○					●
			電波障害										○	○					●
			文化財								○	○	○	○					○
			磁界												○				○
			地域分断 <sup>※1</sup>										○						○
安全（危険物等） <sup>※1</sup>												○	●			○			
安全（交通） <sup>※1</sup>		○										○				○			
生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査・予測及び評価されるべき環境要素	動物	重要な種及び注目すべき生息地	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○				○	○		
	植物	重要な種及び群落			○	○	○	○	○	○	○	○				○	○		
	生態系	地域を特徴づける生態系	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○				○	○		
人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査・予測及び評価されるべき環境要素	景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観									○	○					○		
	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						●			○	○					○		
環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべき環境要素	廃棄物等	建設工事に伴う副産物 廃棄物等			○	○											○		
	温室効果ガス	温室効果ガス	○	○													○		

※1 神奈川県条例に基づき追加した項目である。

※2 神奈川県条例に基づき「操車場、検車上の建設」として、影響要因の区分を再掲したものである。

●は、今回追加した項目を示す。

## 市条例に基づく「条例準備書」で対象とする環境影響評価項目

環境要素の区分			影響要因の区分	工事中		供用時										
				建設機械の稼働	工事用車両の走行	施設の存在			施設の供用							
					平面構造	掘削構造	地下構造	高架又は盛土構造	駅舎の存在	換気施設の存在	車両基地の存在	列車の走行	駅舎の供用	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			○												
	地域交通	交通混雑、交通安全		○												

※ 本資料は、JR東海が作成した「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書（神奈川県）法対象条例環境影響評価準備書（川崎市）あらまし」（平成25年9月）を参考として、川崎市が説明用に抜粋、加工したものである。

# 法対象項目及び市条例独自項目に係る準備書以降の手の流れ

