

平成26年11月18日

【陳情の審査】

陳情第182号

リニア新幹線工事、発生土（残土）置き場と処理費用の明確化
及び発生土置き場のアセス追加実施を求める陳情

陳情第184号

リニア新幹線工事、発生土の貨物列車での一時運び先など地域
交通への負荷調査及び地域住民への説明会の開催を求める陳情

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 発生土の取扱等について

参 考 資 料 中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（神奈川県）
のあらまし

1 中央新幹線計画の内容

名称及び種類	名称：中央新幹線 品川・名古屋間 種類：新幹線鉄道の建設（環境影響評価法第一種事業） 事業者：東海旅客鉄道株式会社
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
工事予算	総工事費：5兆5,235億円
路線概要	「中央新幹線 品川・名古屋間」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）の区間である。 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ある。

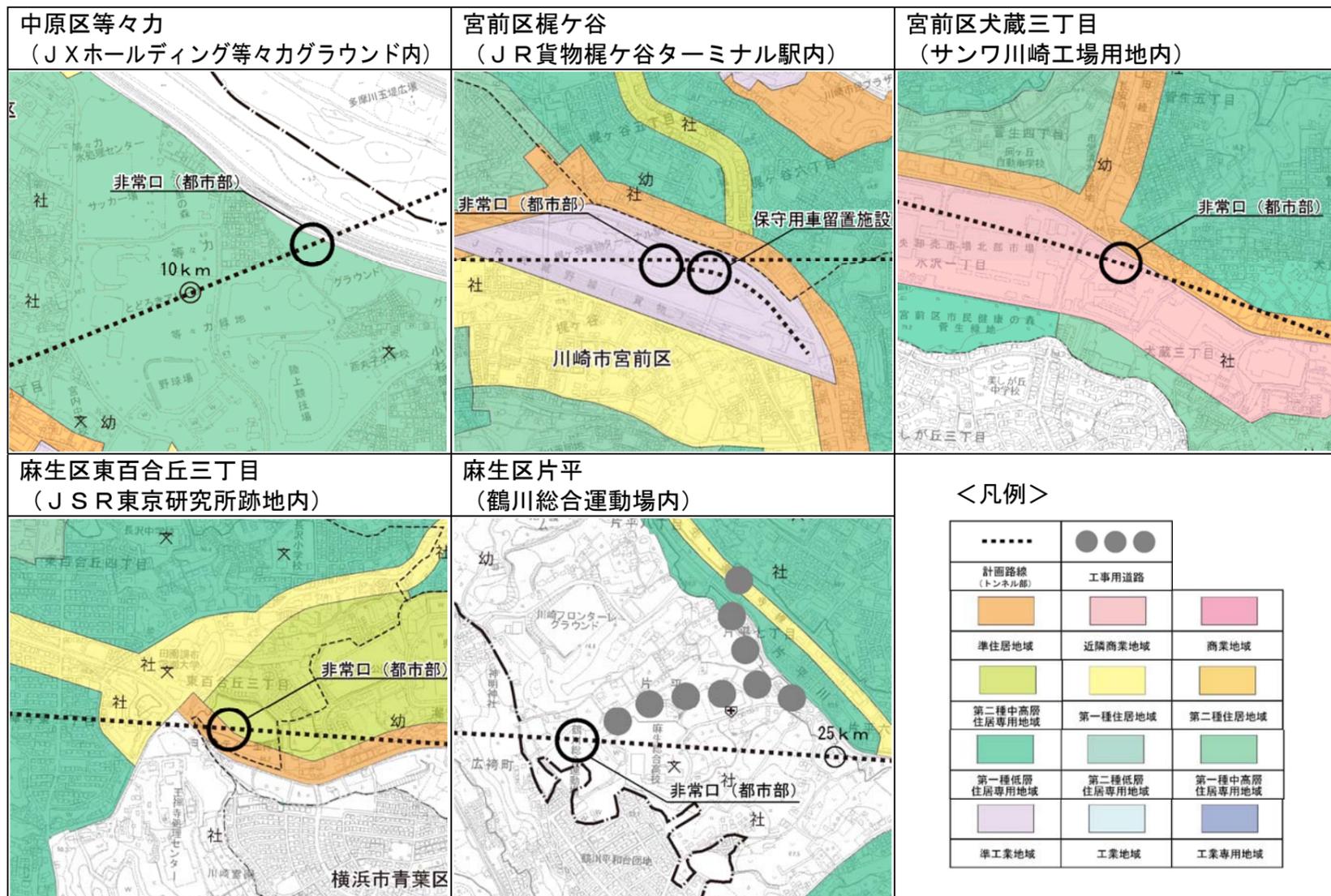
2 市内の路線概要



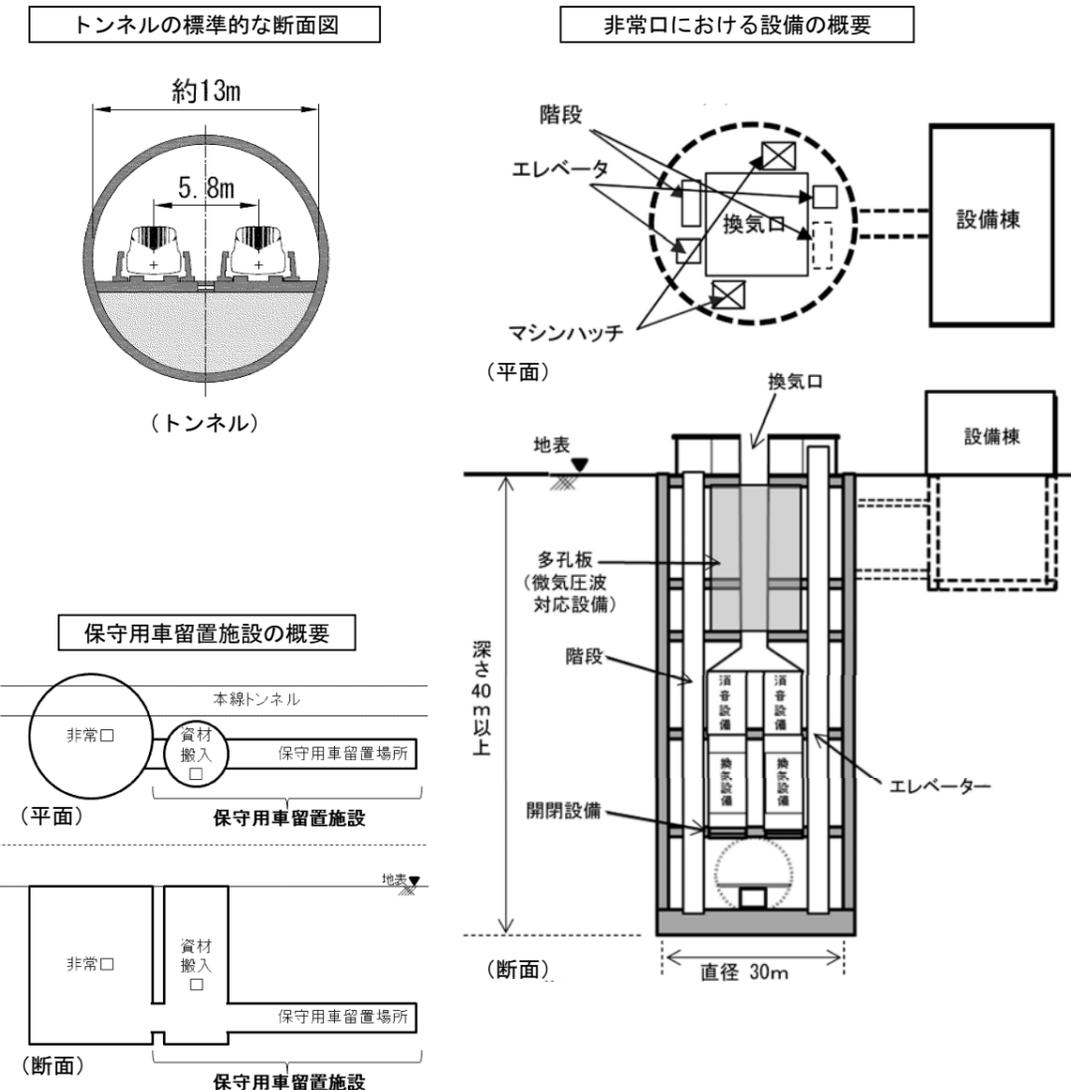
1～4の項目は、JR東海が作成した次の資料から、川崎市が説明用に抜粋、加工したものである。
 ・「中央新幹線（東京都・名古屋間）環境影響評価書（神奈川県）」（平成26年8月）
 ・「中央新幹線（東京都・名古屋間）法対象条例環境影響評価書（川崎市）」（平成26年8月）
 ・「中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その1）」（平成26年8月）

3 市内の非常口等計画地の概要

※ 図中の○は直径100m



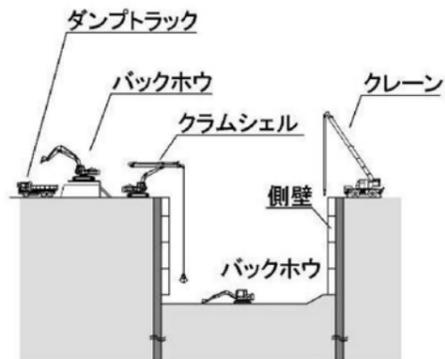
4 市内の施設・設備の概要



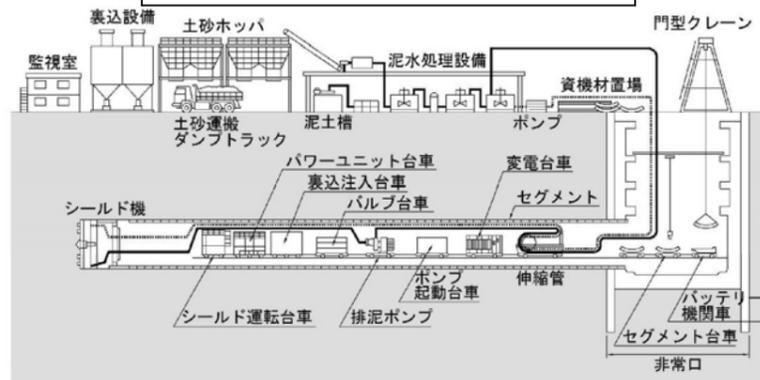
年 月	事 柄
昭和48年	・運輸大臣が、全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画を決定
昭和49年～	・運輸大臣の指示による地形・地質調査等（～平成21年）
平成19年	・JR東海が、中央新幹線を全額自己負担で建設することを発表
平成22年 2月～ 平成23年 5月	・国土交通大臣が、交通政策審議会に対し、「営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」諮問 ・交通政策審議会（陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会）において審議（計20回） ・交通政策審議会（陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会）が、「営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」答申 ・国土交通大臣が、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
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）
平成23年 9月～ 平成24年 1月	・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） ・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 ・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JR東海宛て送付及び公告
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 3月	・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） ・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 ・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 ・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東海宛て送付及び公告 ＜市長意見の主な内容（発生土）＞ ○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実施し、その結果を公表する必要がある。 ・神奈川県が、環境影響評価準備書に対する知事意見をJR東海宛て送付及び公表
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」手続を開始（事業概要書に関する任意の説明会を開催）
平成26年 4月～ 8月	・JR東海が、環境影響評価法に基づく確定前の「環境影響評価書」を国土交通大臣に送付 ・国土交通大臣が、環境大臣意見を踏まえて、大臣意見をJR東海宛て送付 ＜国土交通大臣意見の主な内容（発生土）＞ ○建設発生土の有効利用に関する調整、発生土の搬出の際の工事用車両の通行に関する調整など、関係地方公共団体等と連携しながら、事業の円滑な実施に努めること。 ○建設発生土の発生抑制や現場利用を徹底した上で、できる限り他の事業での有効活用を図ること。公共事業や民間事業等と調整し、可能な限り早期に建設発生土の利用先を確保すること。 ○貨物鉄道の利用など発生土の工事用車両以外での搬出方法についても検討し、環境負荷の低減に努めること。 ○発生土置場ごとに管理計画を作成した上で、適切に管理すること。また、計画策定に当たっては、関係地方公共団体と協議し、住民への説明や意見の聴取等の関与の機会を確保すること。 ・JR東海が、同法及び川崎市環境影響評価条例に基づく「環境影響評価書」を公告（事業実施制限の解除）
平成26年 8月～ 10月	・JR東海が、全国新幹線鉄道整備法に基づく「工事実施計画」について国土交通大臣に認可申請 ・国土交通大臣が、同法に基づく「工事実施計画」を認可（認可後は、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）
今 後	・JR東海が、大深度地下使用法に基づき「使用認可」について国土交通大臣に使用認可申請（申請後は、審査が行われ、使用の認可の要件を全て充足しているときに認可が行われる。）
平成39年想定	・品川・名古屋間の営業開始
平成57年想定	・大阪市まで営業開始

1 非常口及びトンネルの施工概要

非常口の施工概要 (RC 地中連続壁工法)



トンネルの施工概要 (泥水式シールド工法)



2 発生土に関する予測

建設発生土及び建設汚泥の発生量

発生地域	建設発生土 (万m ³)	建設汚泥 (万m ³)
中原区等々力	14	4
宮前区梶ヶ谷※ ¹	151	98
宮前区大蔵三丁目	12	5
麻生区東百合丘三丁目※ ²	75	26
麻生区片平	15	7
計	267	140

※¹ 中原区等々力まで及び麻生区東百合丘三丁目までトンネル掘削

※² 麻生区片平までトンネル掘削

主な環境保全措置の内容

- ①建設発生土の再利用
 - ・本事業内での再利用、他の公共事業等での有効利用に努めることで、建設発生土の量の低減を図る。
- ②建設汚泥の脱水処理、再資源化
 - ・脱水処理による減量化を行うとともに、再資源化に努めることで、建設汚泥の量の低減を図る。

3 工事用車両の走行に関する予測

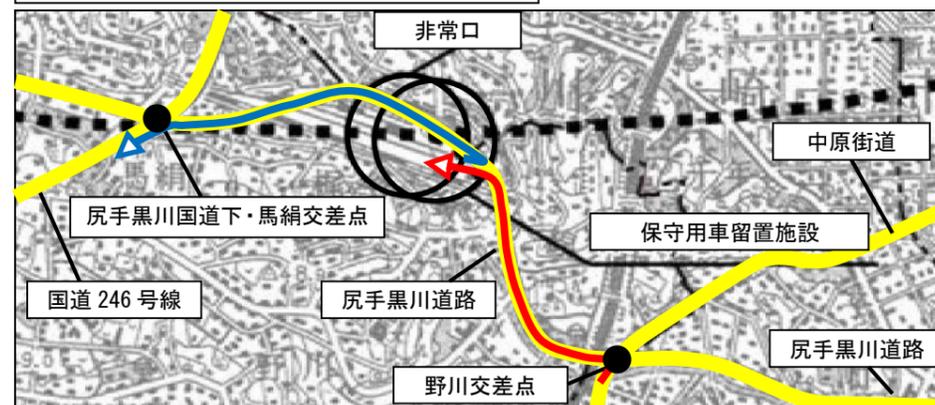
事業者は、評価書において、工事用車両により発生土等を運搬することを想定した予測を行っている。

交差点需要率 (宮前区梶ヶ谷非常口)

交差点名	予測時間帯 (走行台数が最大となる 時期のピーク時間帯)	設計 交通量 (台/時)	工事用 車両台数 (台/時)	設計交通量に対 する工事用車両 台数の割合 (%)	交差点需要率※		
					現況	工事中	増加分
野川	14:00~15:00	2,947	84	2.9	0.708	0.801	0.093
尻手黒川国道下・馬絹	16:00~17:00	2,344	84	3.7	0.619	0.660	0.041

※ 交差点需要率：0.9を超えると交差点交通流に支障が出るとされる。

工事用車両ルート (宮前区梶ヶ谷非常口)



<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)
—	主要な道路
----	計画路線 (トンネル部)
---	区境
○	非常口、保守用車留置施設 (図中の○は直径500m)
●	予測地点 (主要交差点部)

主な環境保全措置の内容

- ①貨物列車による発生土の運搬
 - ・宮前区梶ヶ谷に計画している非常口から搬出する発生土を貨物列車により臨海部等へ運搬することで、工事用車両台数を低減し、車両の走行による交通流への影響の低減を図る。
- ②工事用車両の走行計画の配慮
 - ・必要に応じて工事施工ヤード (非常口) 等に待機スペースを設け、走行時間帯の管理等を行うことにより、車両の集中による交通流への局地的な影響の回避又は低減を図る。
- ③交通誘導員による誘導
 - ・工事用車両の走行時には、工事施工ヤード (非常口) 出入口に交通誘導員を配置し、車両を誘導することで、安全かつ円滑な交通を確保する。

4 発生土置き場等の計画等について

評価書作成までの間に発生土置き場等の位置等を明らかにすることが困難な場合に事業者が実施すべき配慮事項 (環境保全措置、事後調査) に関する国土交通省の意見を踏まえ、事業者は、評価書において、発生土置き場等の計画等について、次のように対応している。

- ①発生土活用の考え方
 - ・発生土については、本事業内での再利用を図るほか、関係自治体の協力を得て他の公共事業や民間事業の事業主体と調整を行い、これらの事業での有効利用を進めていくことを考えている。その上で、いずれの方法でも発生土の利活用が困難な場合、新たな発生土置き場等が必要となる。
 - ・現時点では、本事業からの発生土が増大する時期に受入れ可能となる公共事業や民間事業の遂行状況が想定し難く、新たな発生土置き場等については、具体的な位置・規模等の計画を明らかにすることが困難である。
- ②新たな発生土置き場等に係る調査・影響検討
 - ・発生土置き場等を、今後、新たに本事業者が計画する場合には、場所の選定、関係者との調整を行った後に、環境保全措置の内容を詳細なものにするための調査及び影響検討を、事後調査として実施する。
 - ・調査及び影響検討は、工事用車両の走行に係る交通量、交通流への影響及び交通安全への影響等について実施する。
- ③管理計画、調査・影響検討の結果等の公表及び住民説明
 - ・発生土置き場等の工事中及び完成後において周辺環境に影響を及ぼさないための管理計画を、箇所ごとに作成して、適切に管理を進める。
 - ・調査・影響検討の結果、環境保全措置の内容、管理計画については公表するとともに、関係する住民への説明や意見を伺う機会を設ける。

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) 環境影響評価書 (神奈川県)」(平成26年8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書 (川崎市)」(平成26年8月)