

中央新幹線（東京都・名古屋市間）に係る公聴会 議事録

1 対象事業の名称及び種類

中央新幹線（東京都・名古屋市間）

新幹線鉄道の建設（環境影響評価法第一種事業）

2 公聴会の開催の日時及び場所

(1) 日時

平成 26 年 1 月 18 日（土）午後 2 時から 3 時 45 分まで

(2) 場所

中村区役所講堂（中村区竹橋町 36-31）

3 出席した陳述人の氏名（敬称略）

(1) 中川 武夫

(2) 阪野 智夫

(3) 藤井 博樹

(4) 江上 博之

(5) 樽松 順子

(6) 青木 篤司

(7) 酒井 健太郎

4 議長

環境局地域環境対策部長 伊藤 容子

5 事務局

環境局地域環境対策部主幹（環境影響評価に係る特命事項の処理） 重本 泰範

環境局地域環境対策課主査（環境影響評価に係る特命事項の処理） 堀田 裕之

6 傍聴人の数

64 名

7 公聴会の議事

議長（伊藤部長）

大変長らくお待たせをいたしました。定刻となりましたので、ただいまから中央新幹線（東京都・名古屋市間）に係る公聴会を開始いたします。

この公聴会は、環境影響評価法に基づく「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境

影響評価準備書【愛知県】」につきましての環境の保全の見地からの市長意見を作成するため、名古屋市環境影響評価条例に基づく環境影響評価手続きの一環として行うものでございます。

私は、本日の議長を務めさせていただきます名古屋市環境局地域環境対策部長の伊藤でございます。また、事務局といたしまして地域環境対策部環境影響評価に係る特命事項の処理主幹の重本、当主査の堀田でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、初めに、本日の公聴会の運営方法の説明と、本日ご出席の陳述人の方のご紹介を事務局の方から行わせていただきます。また、以降、議事につきましては着席で行わせていただきますので、ご了承をお願いしたいと思います。

事務局（重本主幹）

それでは、本日の公聴会の運営につきましてご説明申し上げます。

まず、傍聴人の方へお願いを申し上げます。この公聴会は、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書に対する意見の概要及び当該意見についての事業者の見解」愛知県版でございますが、これに対してあらかじめ申し出のあった陳述人の方のご意見を伺うものでございますので、傍聴人の方が意見を述べたり、質問したりすることはできません。開催中は静粛にし、また拍手その他の方法により賛否を表明するような行為は慎んでください。

会場内での写真撮影、録画等を行わないようにしてください。なお、報道関係者及び公聴会の記録を作成するため、事務局が録音及び録画、写真撮影を行いますのでご了承ください。

また本日、会場での飲食、喫煙は禁止となっております。ごみにつきましてはお持ち帰りいただくようお願いをいたします。

また、携帯電話の電源をお切りいただくか、マナーモードにさせていただきますよう、ご協力をお願いいたします。

非常口は、皆様から向かって左手ロビー側と、それから右手非常階段テラス側の2方向となっております。避難が必要な場合は係員の指示に従って、あわてずに行動をしてください。

その他、公聴会の運営に支障がございませんようご協力をお願いをいたします。

続きまして、陳述の方法について申し上げます。

初めに陳述人の方から意見の陳述をしていただきます。陳述時間はお一人 10 分以内と定めておりますので、10 分以内で陳述をお願いをいたします。なお、名古屋市条例に基づく公聴会につきましては、事業者が出席し見解を述べることができるものと定めており、出席する場合は、あらかじめ市長に申し出ることでありますが、本日は事業者から申し出がなく、出席されておられません。そのため、すべての陳述人の陳述が終わりましたら、引き続き陳述人の方から補足意見陳述のご希望をお伺いしますので、ご希望があれば若干の休憩時間を取らせていただき、休憩後、補足意見を述

べていただきます。補足意見の陳述時間は、お一人5分以内と定めておりますので、5分以内で陳述をお願いいたします。

いずれの場合にも、所定の残り時間が1分になりましたら、ベルを1回鳴らし、また、所定の時間が経過しましたら、ベルを2回鳴らしてお知らせいたしますので、ご協力をお願いいたします。

以上の手順で本日の公聴会を運営させていただきますので、よろしくご協力をお願いいたします。

引き続きまして、陳述人の紹介をさせていただきます。陳述の順番につきましては、申し込みのあった順番とさせていただきます。

最初に、中川武夫様。続きまして、阪野智夫様。藤井博樹様。江上博之様。樽松順子様。青木篤司様。酒井健太郎様。

以上で、本日の運営方法の説明と、陳述人のご紹介を終わります。

議長（伊藤部長）

それでは、ただいまから陳述をお願いいたします。陳述人は陳述席の方へお願いいたします。それでは中川武夫様、陳述をお願いいたします。

陳述人（中川武夫様）

それでは陳述をさせていただきます。

まず最初に、この中央新幹線（東京都・名古屋市間）の愛知県版の準備書に対する意見に対する事業者の見解ですね。これが実はこの厚さですね。この厚さで160ページあるんです。これが、出来が良ければ何も言うことなしで終わるんですけども、非常に出来が悪い。出来が悪いということになると、色んな問題を指摘せざるを得ない。それを10分で陳述しろというのは、まあどだい無理な話です。まあ今回は10分ということですので、10分でとりあえず陳述させていただきますけれども、かつて名古屋市は重大な案件について公聴会を2日間にわたって実施した事例もございます。そういう点で言えば、こういう重大な問題で非常に問題点が多いものについて、もう少し時間的な配慮を、今後の課題として、ぜひ検討をしていただきたいというふうに思います。それを前提にして、意見を、幾つかの問題点を指摘したいと思います。

まず第一に、こういった大規模な事業につきましては、路線選定の考え方として、戦略アセスメントの考え方をするということが今のアセス法では決められておりますけれども、これについて全く考え方が表明されていない。本当にこの中央新幹線が必要なのか。たとえ中央新幹線が必要としても、リニア方式にする必要があるのか。廃止を含めた複数案の比較という意見について、事業の必要性で答えるのではなくて、これは単なる手続きだというような形での回答しかない。これはアセス法の本質をないがしろにする重大な欠陥だと言わなければならない。そういう手続きに矮小化するような準備書であってはならないというふうに考えております。これがまず第一であ

ります。

第二に、ご承知のように中央リニア新幹線は大半がトンネルです。トンネルということは、環境への影響については、騒音とか振動については多少緩和されるという条件があるのかも知れませんが、膨大な土砂が出てきます。膨大な土砂が出てきます。これについて、どのように処理をするのかということについて全く記載がありません。本事業内では再利用は図る。他の公共事業等への有効利用というふうに書いてありますけれども、何も検討されておられません。ということは、この土砂は一体どこへ行くのでしょうか。原発について「トイレなきマンション」と言われておりますけれども、この事業もまさしく廃棄物を処理する方法がないということになる。これがアセスとして有効なのかどうかという点について大いに疑問を持たざるを得ません。この問題について県を窓口として調整すると言っておりますけれども、県と調整した、県の意見を聞いた、そういう事実も確認されておられません。

第三に、この環境影響評価は、事業計画が非常にあいまいです。だからまだこれは、本当は施工前のアセスという段階には至っていないというふうに考えざるを得ないと思います。例えばこの見解書の 72 ページには、縦断計画の概要については資料編に記載しています。記載してあるというんですね。資料編を見てみますと、何と高さ 20 m が 1 mm です。これでは実際にどれぐらいの高さになるかということ、詳細を確認することはできません。正確な平面図や縦断面図、境界敷地等々についても、今後詳細な設計や関係機関との協議を踏まえて決定する。今後決定するのだったら、そのアセスというのはまだできないはずではないでしょうか。という点が非常に大きな問題であるということです。

当然、その事業の境界とかそういうものが決まっていないために、大気だとか騒音だとか振動だとか低周波などの評価が、これできないですね。こういったものは敷地境界で事業地域からどれだけの音や振動を出さないということになっております。敷地境界で予測することになっておりますけど、敷地境界がはっきりしていなければ、当然予測はできない。これがアセスと言えるのかということです。換気施設等についても、その高さや能力の根拠については、必要な規模は区域ごとの規制を考えて決定しましたとあるだけで、詳細な回答はありません。これで予測ができるのでしょうか。

今日の見解を踏まえて、名古屋市の審査委員会が市長意見を踏まえるのに参考にされるそうですけれども、こんな準備書で、審査委員の方が本当に審査ができるのかどうか、私はできないと思います。できないのであれば、できないと。これでは不十分だということを審査委員会として明確にさせていただく必要があるのではないかと。やり直しをさせるべきではないかというふうに考えております。審査委員会の動向を私たちもしっかり見守り、応援をしていきたいというふうに考えております。

同じような点で四番目として、基本的な予測条件が記載されておられません。したがって、この予測結果、環境影響評価というのは、事前に予測して、過去の公害を反省して、事前に予測して、そして影響が出ないようにする。事前に対策を考えるという

のが本来の趣旨ですが、予測条件が明確でないために、予測結果が正しいかどうかということを私たちは確認できません。事業者の独りよがりということになってしまいます。至るところに環境保全措置を取るから問題がないというような記述があります。そんなことが許されるのだったら環境アセスメントは要りません。何か問題が起きたら対応しますと書けば1行で環境影響評価は済んでしまうということになる。その予測が正しいかどうかを世に問うというのがこのアセスの本旨であります。そういう意味では、今回出てきた準備書や見解書は、準備書とは言えない。で、今から私たちの前にそれが出せないのだったら、少なくとも審査委員会には、そういう詳細な資料を提出させて、その上で議論をしていただきたい。それが出ないようだったら、これは審査ができないというふうにして、問題を指摘していただきたいというふうに思います。

大気につきましては、予測地点ごとの標高や原単位ではなくて、台数、年間稼働時間、総排出量、粉塵予測ユニット等の数が出ていますが、その根拠が明らかではありません。騒音については回折減衰量の諸元、例えば囲いの高さだとか重量だとかですね。多孔板の減音量の内容等々について、非常に不十分であります。

そして例えば山岳部につきましては多孔板の設置面積が都市部とは異なるため、減音量が小さくなっておりますとあるだけで、どれだけ違っているのかということについては一切記述がありません。多孔質の予測条件として面積、設置面積を記載する必要がありますが、そういう記述はございません。

それから振動につきましても、換気施設は実例との比較というのが、他事例で多摩川第一換気所が書いてございますが、この事業で用いる換気施設と比べては、規模が大きな施設であり、予測の不確実性は小さいとありますが、規模の違いさえ示しておりません。どれほどの規模の違いがあるかさ示していない。そもそも規模が大きい程基礎も頑丈であり、振動は小さいことが多いわけですから、そういう意味で、大きいから、大きいのに問題はないから、小さければ問題ないということはありません。というふうに思います。

それから微気圧波についても多孔板の施工長がトンネルの入口の緩衝工の長さを150mとしておって、配慮書に記載をした測定結果とは条件が異なっていますとあるだけで、じゃあ何mにしたのかということは記載がない。まあこれでは本当に予測はできません。低周波にしても同じです。消音設備の構造や仕様が記載されておられません。日照障害についても、高さの根拠がございません。

その他、電波障害についてもしかりです。定量的な予測結果、配慮工夫はありません。文化財についても同じです。動物、植物についても同じであります。どれだけの地域が改変されるのかということについても、概ね600mの範囲というだけで、どれだけの面積が縮小されるのかとか、そういうことはありません。廃棄物についても同じです。また、その他、まだ3分の1ぐらいで終わってしまいましたけれども、まあ時間ということですので、とりあえず第一回目の陳述をこれで終わらせていただきます。

す。以上です。（拍手）

議長（伊藤部長）

どうもありがとうございました。それでは次の陳述人の阪野智夫様、お願いいたします。

陳述人（阪野智夫様）

皆さんこんにちは。緑区から来ました阪野と言います。私は、まず初めに、二十世紀は戦争と無秩序、無責任、あるいは利益追求ばかりの乱開発による環境破壊の世紀だったと思います。そしてそのことの教訓は、すべての核をなくして平和に徹すること。これが第一。そして、誰もがやはり宇宙船地球号の乗組員であると。これがそういったことによって地球環境を破壊してはならないということが教訓だったというふうに思います。そのように私たちは誓ったというふうに思います。したがって、今、この二十一世紀の今生きる私たちは、何かを考える、あるいは何かを始めようとするその原点に、こうした考え方を持ってくる必要があると私は考えております。

さて、本題の中央新幹線の建設についてですが、かつて夢の超特急と言われて、1964年の東京オリンピック開催に合わせて新幹線が造られました。そして原子力発電は夢のエネルギーと言われ、原発の安全神話に惑わされたことを思い返すと、今さらにリニアの持つさまざまな問題点が、かくも多くある。そう思うと、ここに至るまでに、そもそもこのリニア中央新幹線是か否かの問題提起と、国民的議論があっても良かったなというように私は思います。とはいってもここまで来ています。あるいは、だからこそと言えるかも知れませんが、今からでも遅くない。できればリニア中央新幹線の建設を白紙に戻して欲しい。それが私の結論です。

しかしながら、それが適わないのなら、どんなに時間と経費が掛かろうとも、せめて多くの人が提起している問題、課題を事業者であるＪＲ東海はもちろんのこと、後押しをする国、リニア中央新幹線に期待をよせる自治体も地域住民本位の立場に立って、克服してもらいたい。そう願う立場から私の意見を申し述べたいと思います。三つの観点から話します。

まず第一点は、国内の総エネルギーのシェアの観点からです。言うまでもなく、今日のエネルギー問題は、化石燃料に依存する限り有期限の中にあります。宇宙時間では、まさに秒読みに入ったと言えるのではないのでしょうか。そこで人類は核兵器の副産物と言える原子力発電を考え出しました。原子力の平和利用などと言って私たちを惑わせました。しかし、原発の危険性は、あの３月１１日の東京電力福島原発の事故で証明済みです。今や原発事故こそ最大の環境破壊と言うべきです。となれば、この先、原発ゼロ社会を迎え、再生可能な自然エネルギーの開発を進める一方、今あるエネルギーの総量が無駄なく、少しでも長く、必要性の高いところへ優先的に供給する体制が求められます。聞くとところによれば、リニア中央新幹線が必要とする電力

量は、現在の新幹線の約3倍、あるいは原発が三つ四つ要るのではないかとさえ言われております。まさに原発なしでは走れない、原発依存症なのがこのリニア中央新幹線なのです。そんなリニアが私たちの市民生活や社会経済活動に優先するとは思えません。国内の総エネルギーのシェアの観点から電気食い虫のリニア建設に大いなる疑問があります。再考すべきと考えます。

二番目に、建設工事での問題点ですが、まあこれは実にたくさんあります。とても言い切れない。そこで私は二つだけ申し述べます。

その一つは、先ほど中川さんも触れましたけれども、大深度地下のトンネル工事で発生する残土、土砂の処分先、あるいは一時的に仮置きする場所についてです。この愛知県についてJR東海は、現時点で具体的な位置、規模について明らかにできない。あるいは困難だと言っていますが、少なくとも名古屋市内の陸地部には見当たりません。見出すことはできません。名古屋港周辺で新たな埋め立て造成地についてもその余地はほとんどないと言われています。しかも現在、港内の浚渫工事は済んでおり、その浚渫土砂さえ持って行き場に苦労していると聞いています。ま、いずれにいたしましても私は多分ないだろうと思うけれども、藤前干潟を埋め立てようなんてことは出てこないことをここではっきりと要求しておきたいと思います。

それから本体工事の地下トンネルから土砂を排出するには、どういう方法があるかというのがどこかに書いてなかったような気がします。それは例えば非常口から汲み上げるという方法も考えられますし、40mの地下へ誘導路、搬入路を造って、ダンブカーを入れて運び出すということが考えられると思いますが、いずれにしても新たに本体工事とは別に、そういった工事が必要だろうというふうに思います。仮に市内では難しいでしょうけれども、その近隣にそういう搬入道路ができるとすれば、新たな掘削土砂が出てきますし、その上、恐らく数十台、数百台かも知れませんが、大型のダンブカーが出入りすることになります。そうすれば、その通過道路沿線の住民にとっては、もうたまったものではない。排気ガスの汚染、騒音、振動、交通渋滞、あるいは交通事故など、長期に悩まされることになります。また、そうした大型ダンブカーが通る通過道路や、あるいは橋梁の破損、あるいは劣化の問題が発生すると考えられます。それらなど結局のところ補修などは自治体が行うことになるんですね。どうして私企業の事業のために、こんな形で市の税金や県の税金が使われなければならないんでしょう。合点がいきません。私はこれについて名古屋市にどうするか聞きたいと思っています。

それからもう一つは、高圧送電線が郊外によくありますけれども、その直下の電磁波については、どうもやばいんじゃないかということは、かなり知れ渡っています。それに関連して言えば、名古屋市中区の三の丸付近の地下に大規模な変電所が設定される計画になっています。そうすると、その変電所における変圧器やケーブルの立ち上がり部から電磁波が出てくる、その影響がないとは言えないと思います。このことについて、やはり周辺住民やその周辺の公共施設で働く人たちのことを考えれば、名

古屋市はこの点について監視を強めるべきだというふうに思います。

三番目ですが、名古屋市のこのリニア中央新幹線についての対応について二、三述べたいと思います。

J R 東海が事業主体となるリニア中央新幹線ですけれども、この事業費については基本的には全額 J R 負担となっています。しかし、例えば開業で新たに発生する新聞や雑誌などの紙類、プラスチック、缶、びんなどのごみ処理、上下水道などインフラは自治体の負担になると思います。一体名古屋市として、どの程度の負担を見積もっているのでしょうか。あるいはどんな関連事業を構想されているのでしょうか。財政逼迫の折、市の負担増は認められません。

二つ目に、名古屋市は、この先、福祉や医療、教育などだけではなく、今も、これからは東海地震に備えて公共施設を始めとする耐震対策事業や名古屋港の高潮・津波対策、集中豪雨に対する河川改修、市内の緑化事業とされる自然環境の保全、車社会から交通新社会に向けた交通対策、地球温暖化に対する C O₂、その他いずれにしても財政支出に余裕はありません。最後に、名古屋市はあてにならないリニアの経済波及効果によって、新たな新予算となるような事業に加担すべきではありません。中央新幹線に頼らない市民のための市政を望んでやみません。以上です。（拍手）

議長（伊藤部長）

ありがとうございました。それでは次に藤井博樹様、陳述をお願いいたします。

陳述人（藤井博樹様）

この中村区に在住しています藤井博樹と申します。リニア中央新幹線を実現、これは 9 兆円を超えるビッグプロジェクトでございます。国民的な議論が求められているのに、それが今、まるでなく、リニア建設ありきで話を進める、このことには反対でございます。

今、申し上げたこの 9 兆円を J R 東海は自己負担されることになっています。しかし、思っていた以上に建設費がかかった。難工事が続出して工期が大幅に遅れた。駅前再開発は出来たが、いつになってもリニアがやっこない。結果として J R 東海の経営が傾いた。などの事態が発生した場合、これは J R 東海一企業だけの話では済みません。福島原発事故のように、膨大な国民負担が発生する懸念があります。J R 東海は、改めて言うまでもなく公益事業会社でございます。今回の公聴会では、事業者でもある J R 東海さんも参加できるという立場であり、名古屋市も J R 東海に公聴会の参加を呼び掛けられたとのことでございます。もちろん参加強制ではございません。しかし、今回参加できるという立場の公聴会参加は遠慮いたします。会社としても見解は既に出していますと J R 東海が公聴会にご参加されなかったのは大変残念でなりません。そもそも少子高齢化のこの時代、人口が減り続ける中、果たしてリニアは、J R 東海は、採算が取れるのでしょうか。そういった問題がございます。赤字が出ま

した。潰れたら皆困るから税金を投入します。では国民が困ります。

現在の東海道新幹線の座席稼働率は 60% 前後、輸送能力も余裕があります。J R 東海の需要想定では、リニアが出来た場合、東京・名古屋間開業後のリニア需要では、その 62% を東海道新幹線からの乗り換えに期待し、さらに航空機、長距離バス、自家用車からの乗り換え利用者が 14%、リニア開通による新規誘発需要を 24% と見込んでおられます。しかし、新幹線利用者からの乗り換えが 62%、この数字には根拠がありませんし、そもそもこの考え方、自分の会社の新幹線利用者が大幅に減るという需要想定では新幹線の収益がそのまま下がることになります。リニアと東海道新幹線の二本化で健全な経営を、この話自体に大変危なっかしい投資話のように思われます。

さて、J R 東海が発表しました中央新幹線環境影響評価準備書【愛知県】のあらましを見ますと、愛知県内の路線概要について、都市部では大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（平成 12 年 5 月 26 日法律第 87 号）に基づき、大深度地下を使用できる地域において、できる限り大深度地下を使用するとあります。J R 東海の見解では、用地は現地で測量してから確定、大深度は原則補償なしであり、大深度のリニア路線建設地上部の地権者への補償はありません。しかし、現在お住まいの不動産、この財産権が脅かされる心配もあります。例えば不動産取引時に交わされる重要事項説明書、いわゆる重説であります。将来不動産購入を考えておられる、あるいは今まで長くお住まいになっていたが、売却されることになった。このような場合において、リニアが建設された場合、どうなるかについてです。一般財団法人不動産適正取引推進機構に問い合わせたところ、一般論として、リニア計画エリア内では、不動産会社が重要だと考えれば、地下にリニアが走っていることについては明記されるでしょう。しかし、計画から、例えば 10m 外れているなどするような場合、重要事項説明書に明記するかどうかは、実際に音や振動がどうなるのか、リニアが走ってからでないと分からないとのことでございました。実際に走らないと分からない、騒音や振動、地盤沈下の問題などがあります。現在地下水を利用されている人の場合、工事で地下水が枯渇したら、その補償はどうなるかなど、あらゆる問題が考えられます。リニア路線計画予定地に、現在お住まいの方の財産権が不動産取引の際、正常な価格での取引ができないなど、影響が出ると想定されます。リニアができれば東京と名古屋が近くなる。そうなれば地価が上がるじゃないか。このように単純に考えて、よしとすべき問題ではありません。

また、財産権だけでなく、健康の問題もあります。リニアが地下を走る地上に住み続けることで、長時間電磁波を浴びてしまう。その健康に対する影響はどうか、こういった心配もあります。

前述した大深度地下トンネルは、地下 40m より深いものでございますが、リニア駅が建設される名古屋駅周辺では、地下 30m であることから、用地買収の問題が発生いたします。名古屋市が昨年 11 月に発表しました名古屋駅周辺まちづくり構想骨子（案）を見ましたら、取り組み内容基本方針に、誰にも使いやすい国際レベルのター

ミナル駅を造る。ここではリニア上部空間におけるターミナル機能強化や、まちづくりに資する有効活用の検討として、名駅西銀座通に隣接しております、地元の声を聞きますと、話題にはなっているが、逆にお客さんが東京に流れてしまうのではないかという声、あるいは全くリニアの情報が入って来ないんだけど、そういった声もあります。

また、同案の主要プロジェクト図、民間再開発機構によるビジネス拠点、交通拠点の形成では、形成案の枠組みの中に多くの一般住居が含まれています。しかし、これらの点についても情報が関係住民に知らされていません。再開発ばかりを話題にし、建設に伴う情報説明が不足しています。このまま現在の地に住み続けられるのか。現在の地で商売を続けていけられるのか。あるいは将来、生活環境がどうなるのか。これらのことが全く住民に知らされないまま、移転や不利益を強いられることにつながるのではないのでしょうか。さらにリニア駅新設による工事及び駅前再開発による工事において、工事車両が 700 台から 800 台と 1 日中、町中を走ると伺いました。中村区民にとって騒音や振動など、生活環境の悪化も懸念されます。具体的にどのような工期になるのか。工事車両の走路計画など、これについても住民には知らされていません。地元中村区民としては、私たちの生活一体どうなるんだろう。そういった不安話も常に付きまっています。

最後に、ここ名古屋市中村区は、お隣の西区とともに、ご高齢者の多い町であります。国土交通省によりますと、全国にある駅の数 は 2010 年度末で 9,501 でございます。そのうちホームからの転落防止のための可動式ホーム柵などが設置されている駅は、2013 年 9 月末現在、わずか 574 駅しかありません。人の命を大切にする都市環境づくりの観点から申し上げますと、時速 500 k m のリニア建設ばかりに夢中になるのではなく、ご年配の方、あるいは目がご不自由な方が誤ってホームから転落されないように、J R 東海に対して名古屋市内の駅に転落防止の可動式ホーム柵の設置を要望されるなど、社会的弱者視点の問題も、名古屋市としてしっかり J R 東海に要請していただきたい。予算もリニアよりずっと低予算ですぐできます。このことを最後に申し上げます陳述を終わります。（拍手）

議長（伊藤部長）

ありがとうございました。それでは次に江上博之様、お願いいたします。

陳述人（江上博之様）

リニア新幹線が 2027 年、これから 13 年後、品川発一名古屋終着。2045 年、これから 31 年後、大阪まで延伸され名古屋駅は途中駅となります。東京オリンピックが 2020 年開催で、短縮される可能性もあります。東京まで 40 分で行けるようになるから人が東京に行ってしまう。だから今、名古屋の魅力を高めなければならない。あるいはリニア新幹線駅が名古屋駅を東西に横切り地下 30m にできることから、J R 在来

線、名鉄線、近鉄線、地下鉄、バスと乗り継ぎで、大改造が必要だ、などなど名古屋駅前の再開発が大騒ぎをされております。地上 200m を超す超高層ビルが名古屋駅東に今でも 3 棟あるのに、さらに 2 棟以上増え、景観のみならず、まちの風向きや自然環境に大きな影響を与えることになります。人の流れ、高層建築物、地下建築物による二酸化炭素の増加を初め、低炭素都市を進める名古屋、質のよい生活環境を求める名古屋の玄関である名古屋駅周辺、その関連で広範囲の地域に影響を与えるリニア建設です。そして何より心配される南海トラフを初めとする大地震への対応に大きな影響を与えます。

これだけのことをやろうというのに、例えば今日の公聴会でも陳述人の応募は 7 人と、大変関心が低い状態です。それだけリニア新幹線の全体像も知らされていない。効果ばかり宣伝され、問題点が知らされないままに J R 東海、そしてその認可を進める国、生活環境、都市環境、都市計画にかかわる名古屋市など行政機関などの情報公開の少なさが影響しているのではないのでしょうか。この点だけでも急いで行うべき事業ではありません。しっかり市民の合意を得て進めるべき。だから現時点では、事業を白紙撤回し、慎重な論議をすべき時であり、現時点では建設反対の立場であることを表明いたします。市が市民への責任を果たすという点で、J R 東海に意見をさせていただきたい。

さらに、名古屋の玄関を変えてしまおうという事業でありながら事業の必要性について、明確な理由が J R 東海の見解からは読み取ることができません。生活環境、都市環境を破壊するという点から、必要性に疑問を持つ理由を以下述べてまいります。

地球温暖化による異常気象、東日本大震災、福島原発事故を経験し、自然の脅威に対して、人間の力の過信、これを見直す時代が今来ております。そのときに 8 割以上地下を走り自然を破壊するリニア新幹線計画を進めるということは、相当の必要性がなければなりません。ところがそれに対する見解は、どこを見ても感じ取ることができません。見解での必要性は、一つは将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えのための、日本の大動脈輸送の二重系化、もう一つは日本の経済及び社会活動が大いに活性化する高速性による時間短縮効果としています。

一点目について、東海道新幹線について、大規模な地震に備えるため、今年度から大規模改修に入ったと述べられております。ということは、東海道新幹線は大規模な地震に備えて対策ができるわけで、これから 13 年後のリニア新幹線の開業を待たなくても工事は完了しているわけです。リニア新幹線が必要とされる将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えは、東海道新幹線の大規模地震に備える対策で対応できると私には読めます。

また、もし東海道新幹線が大規模地震で不測の事態になった場合の災害対応として、リニア新幹線が必要というのであれば、新幹線の貨物利用が検討されなければならないのに、超電導リニアの適用については、考えておりませんと述べられております。リニア新幹線も不測の事態があり得るはずなのに、東海道新幹線だけが不測の事態が

あるということも理解できません。災害対応は人の移動とともに、物資補給が大切であることは明らかです。

二点目について、品川駅－名古屋駅間を 40 分で乗車することを誰が望んでいるのでしょうか。短時間で往来できるから日本の経済及び社会活動が活性化する根拠が理解できません。公共交通機関と経済や社会活動の連携をどう進めていくのか、このような問題を市民、国民を含めて、大いに進める中で方向性が出てくるのではないのでしょうか。短時間で移動できるからあとはうまく行く、こういうのはおごり、過信ではないのでしょうか。

二点について、必要性があるとは認められません。必要性もない事業でありながら、名古屋市はリニア新幹線が開業することを前提に名古屋駅前の再開発を初め大型プロジェクトを進めております。

一方、問題点について、全く名古屋市は指摘しておりません。例えば、自然破壊について、糸魚川－静岡中央構造線を横切る南アルプストンネルのような長大山岳トンネルの建設には物理的に 10 年以上の工期を要すると、長野県のアセス見解には書かれておりました。しかし果たしてそれだけで済むのか。そもそも建設の必要性がないと思われるのに、日本列島の成り立ちと深い関係のある断層を 25 km も横断する計画そのものが自然破壊です。そして必要性があるということで工事をしても、工期がどうなるかわかりません。現に山田社長は、地質、地形も調査しているが掘り返してみないと何とも言えないと、中日新聞の昨年 9 月 19 日付けでこの発言が述べられております。10 年以上でいつ完成するのか当てがえないということではありませんか。にもかかわらず名古屋市民は駅再開発でまちを変えられ、多額の税金が使われ、他の分野での市民サービスが削られ、へたをするとリニアが来ないと、こんなことがあり得るのではないのでしょうか。

また、名古屋駅は地下 30m に建設するとしています。とすると大深度 40m より浅い部分の住民には、移転を含め法律的に影響があるわけですが、この点も関係住民には詳しく知らされておりません。

名古屋市内の水脈、井戸も大いに影響を受けます。駅建設に伴う二酸化炭素排出を初めとする温暖化問題もあります。このような大型公共事業は、一旦建設工事が始まると止めることはまずできません。直近の例では、愛知県設楽ダム建設です。必要性について疑問が出てきても、沿線住民はもう移動させられており、今さらもとの居住地に戻ることはできません。この点からも事前に沿線住民、自治体住民に情報提供をし、環境保全も含めて、利点、問題点を明らかにして、公共交通としての使命を果たせるかどうか判断の上、事業に取り組む必要があります。ところがこれはされておられません。

このような私の意見に対し、事業者である J R 東海は、この会に出席していないと聞いております。条例に基づき意見について見解を述べる姿勢こそ、お客様である乗客の安全を図る公共交通機関の役割ではないのでしょうか。この点だけでも環境保全を

守ろうとする姿勢が、ＪＲ東海にはないのではないかと疑問を持ちます。河村市長はこのＪＲ東海の姿勢に対し、環境保全という点だけからも厳しい意見を述べることを求めます。

以上、本事業は、今進めるべきではありません。リニア新幹線であたふたするまちづくりをするのではなく、また時代に逆行する地球温暖化を進めるのでもなく、今住んでいる私たちが住み続けられる自然環境を守る名古屋を願って陳述を終わります。
(拍手)

議長（伊藤部長）

ありがとうございました。では続きまして榑松順子様、陳述をお願いいたします。

陳述人（榑松順子様）

守山区からまいりました榑松順子と申します。

私はリニア新幹線計画について寄せられた多数の意見と、それに対する事業者の見解を読みました。結論としてリニア新幹線計画を強行することは、環境保全の見地から認めることができません。その立場から理由について申し上げます。

名古屋市は環境アセスの手続きの一環である環境配慮書に関する意見の中で、名古屋市の目指すべき 2050 年の都市像の実現に向けて、水の環復活、低炭素都市、生物多様性の、この三つの長期戦略を定め、このリニア新幹線計画に環境への十分な配慮を求めています。さらに市内については、地下 40m より浅い、いわゆる大深度ではない区間については、よりきめ細かな環境への配慮が必要だと指摘しています。しかし環境を保全できるだけの十分な配慮がなされているとは思えません。不安は解消されておられません。名古屋市の 3 つの長期戦略に沿って意見を申し上げます。

一点目は低炭素都市、温室効果ガス、 CO_2 の排出を増やすという問題です。リニア新幹線は従来の新幹線の 3 倍以上の電力を消費すると言われております。航空機と比較して CO_2 が減ると言っておりますが、航空機の利用者がリニア新幹線に乗り換えることは、実際にはほとんど考えられません。在来新幹線からリニアに乗り換えるわけですから、温室効果ガス、 CO_2 の排出量を増やしていくことになり、リニア新幹線は低炭素都市を目指す名古屋には相応しくありません。大規模なトンネル工事や土砂を運び出す工事で CO_2 の排出量が莫大なものになります。環境にはやさしくないリニア新幹線を選択するということは、環境より経済を優先するという古いタイプの成長戦略ではないでしょうか。私たちは 3.11 以後、脱原発、原発はなくそう、放射能の心配のないクリーンな再生可能エネルギー、太陽光、風力、地熱、バイオマスなどのエネルギーに転換する道を選択していくべきではないでしょうか。エネルギー浪費のリニア新幹線を多くの市民は望んでいないのではないのでしょうか。リニア新幹線を造るために電力不足となり、原発を再稼働させてはなりません。 CO_2 を増やしていくことになるリニア新幹線計画は白紙に戻すべきです。

二点目は生物多様性の問題です。愛知県内の丘陵地や岐阜県、長野県など山間地を貫く路線沿いにはオオタカや湿生植物など貴重な動植物が生息しております。貴重な生態系は地下水などの微妙なバランスの上に成り立っています。この豊かな生態系を乱しかねないリニア新幹線は、C O P 10 の精神、生物多様性の精神とは相入れないのではないのでしょうか。

三点目は水環境、地下水の問題です。リニア新幹線により地下水への影響はないとする根拠がはっきりしておりません。山梨リニアの実験線の延長工事で地下水が枯渇した問題が起きました。この井戸枯れについて原因も十分な究明がなされておられません。名古屋市内のルート上にある井戸への影響を、具体的に名古屋市は検証すべきです。事業者としても検証すべきです。また上流部での廃棄土砂の仮置きなども含めた環境への負荷は、下流部の都市住民としては容認できません。

次にリニア新幹線の必要性や目的についての疑問点を申し上げたいと思います。

一点目、リニア新幹線の必要性が十分明らかではありません。名古屋―品川間 40 分、時間短縮できることによる日本の経済や社会活動が活性化するとされておりますが、本当に多くの国民が望んでいるのでしょうか。リニア新幹線ができたなら、利用者が増えるのでしょうか。在来新幹線の稼働率は 6 割とされています。在来新幹線の利用者がリニア新幹線に乗り換えるだけで、在来新幹線の利用客が減ります。航空機からリニア新幹線に乗り換えるとは思われません。需要予測調査もしっかりと行われておりません。東京―大阪間のリニア新幹線の建設費 9 兆円ということですが、これだけの巨額なお金を使って採算がとれる見通しはあるのか、リスクの高いさまざまな問題を抱えているリニアを、巨額投資して失敗したらそのツケは国民に跳ね返ってまいります。

二点目は、事業者は本当に建設の目的に東京―大阪、名古屋―大阪を結ぶ輸送の二重系化を上げておりますが、大規模地震に備えて東海道新幹線の耐震改修は必要なことで、今実際行われております。さらに代替機能を持たせる新幹線を一本整備することであればその必要性は理解できますが、どうして中央リニア新幹線が、全く技術の異なる新幹線であり代替機能は果たせません。

また、大規模な災害が発生したときに必要なのは、旅客機能ではなく物資の運搬機能ではないのでしょうか。リニア新幹線の必要性には大きな疑問を持ちます。新幹線計画は白紙に戻すべきだということを最後に申し上げて、私の陳述を終わります。（拍手）

議長（伊藤部長）

ありがとうございました。それでは次に青木篤司様、陳述をお願いいたします。

陳述人（青木篤司様）

名東区よりまいりました青木篤司でございます。よろしくお願いいたします。

私はこの中央新幹線の計画に対して、事業について、懸念すべき問題が山積しているので建設を白紙撤回することということで意見を述べさせていただきます。

理由といたしましては、まず第一に事業計画について、リニア新幹線がどのようなものなのか、名古屋市民に知らされないままに事業が進められています。またＪＲ東海の自社の資金での建設とはいえ、巨額の資金を投入して、なぜリニア新幹線を建設する必要があるのか、また何のために今年 10 月に着工を目指して、急いで今すぐリニア新幹線を進めるのか。またこの事業の国民的な意義はどこにあるのかの懸念や不安、問題点に答えているとは到底思えないために反対いたします。

また第二に、私は名古屋市の東部丘陵地である名東区に在住しております。東部丘陵地はかつて亜炭鉱として非常に栄えた地域でございます。現在の春日井市から守山区そして名東区や日進市周辺で大規模な亜炭の採掘が行われていたのは皆さんもご存知だと思います。今回リニアの計画がされている春日井市の近隣である長久手市で、2002 年にマンションやブロック塀が亜炭坑跡による陥没のために、マンションの建て替えが余儀なくされたということがありました。この亜炭坑跡は名古屋の東部丘陵地に本当に広がっておって春日井市でリニア新幹線によって穴を掘って、現在流れている地下水などが影響を受け、今まで利用できていた井戸水などが利用できなくなる名古屋市民の方が出たりとか、また亜炭坑跡に入り込んでいる地下水が工事によって抜けてしまい、空洞になって、その影響で陥没を引き起こす懸念も当然出てくると思います。この工事によって春日井市のリニアの通過するところを掘った影響で、名東区や日進市あと長久手市などその周辺までに何かしらの影響が起きたときに、例えば住宅の陥没とかそういうのが起きたときに、一体誰が責任を取ってくれるのか、またその因果関係ですね。春日井市で掘ったものがどこか遠くで陥没が起きたときに、これを被害者の人がどうやって証明すればいいのか、これは困難を極めると思います。など、名古屋の東部丘陵地に住んでおる住民の 1 人として、私はひょっとしたら陥没を起こす懸念がある、呼び水になると思われる地下 40m でのリニア新幹線建設は、到底容認できるものではございません。また名古屋市はこのような住民の暮らしを破壊する恐れのあるリニア新幹線の計画を容認する立場には立っていただきたくないというふうに考えております。

三番目に、本来ならばリニア新幹線の施工主であるＪＲ東海が公聴会に出席いただいて、各地で行われている公聴会で出されたさまざまな問題や疑問、質問に一つ一つ答えていただいたりですとか、また名古屋市で行われている環境評価審査会で審査委員の学者の方から、大量消費の電力の問題ですとか工事期間中の騒音の問題などで審査委員の方から非常に強い懸念が示されていることについて何ら説明がなく、理解を求めるよう努力するというふうに事業者の方が言われているそうですが、このような理解を求めるという一点張りだけでは、この計画を到底住民として容認することはできません。

また今日のリニア新幹線の公聴会にも事業者として本来ならば出席していただくべ

きＪＲ東海の方が来ていच्छやらないということは、我々名古屋市民の陳述人の意見を聞いてもらう気がないのかなというふうな態度を示されたのではないかと私は思っています。他のような公聴会では、他の開発などでの公聴会では、基本的に施工主の事業者の方が出席をされて、陳述人に対して回答をいただけるというふうに伺っておりますが、このような大規模な開発で出席をしないＪＲ東海という事業主に、果たして事業主たる資格があるのか、名古屋市には十分そのことも含めて是非この事業を評価いただきたいと思います。

四番目に名古屋駅の場所が、計画では地下 30m となっておりますが、これは駅の手前から大深度の 40m ではなく土地の所有者が権利を有する高さを走行するという事になっておりますが、その点についても情報があまり近隣住民の方に知らされているようには思えません。環境がどうなるのか振動がどうなるのか、また駅の手前からはリニア走行ではなく減速をしてタイヤ走行になるというふうに伺っておりますが、そのタイヤ走行に移行するとき、騒音がどれ程のものになるのかについても、詳しく出ていない状態で事業を進められるのは住民無視ではないかと考えます。また、名古屋市が河村市長をはじめリニア建設後の東京に負けないまちづくりの話題ばかりをして、そのために名古屋駅の再開発が必要だという作爲的な誘導をしているのではないかと名古屋市民の一人として非常に懸念をしております。本来自治体というのは、役割は住民福祉と生活向上が主な仕事であって、駅の再開発などが主な仕事ではないというふうに思います。

五番目に、このような大型事業は一旦建設工事が開始されますと中止をすることが非常に困難であります。直近の事例によれば愛知県による設楽ダムの建設であります。必要性についての疑問や需要予測の誤り、経済状況の変化などで、水が建設を計画した当時よりも必要でなくなっても、疑問が出てきたとしても、当該の設楽ダムの近辺に住まわれている方は、もう既に住民の方は移転をさせられております。中止をしたところで、今さらもとの住居に戻ることもできないのであります。このように、この点からも事前に沿線住民や自治体に住んでいる住民の方、また広く国民全般に情報提供をして、利点や問題点などを徹底的に明らかにしていただいて、議論を尽くしてからでも着工は遅すぎることはないと考えております。

以上の点から本事業は、現在のところ進めるべきではない。白紙撤回をし、改めて各分野の専門家による技術的な担保や国民的な議論や合意を得てからでも遅くはないというふうに考えており、出直すべきであるというふうに考えております。日本と一緒にリニア技術競争をしておりましたドイツは、実験線での事故によって、このリニアの開発そのものを撤退したそうです。日本もやはりこういう電力を大量消費するような、まだまだ技術的に未熟なものを撤退する。今はやるべきでないというふうに決断すべきではないかというふうに考えております。そのことも含めてぜひご検討いただきたいと思います。よろしく願いいたします。以上です。（拍手）

議長（伊藤部長）

ありがとうございました。それでは酒井健太郎様、陳述をお願いいたします。

陳述人（酒井健太郎様）

このたびは公聴会の場合において、陳述させていただく機会をいただきましてありがとうございます。私、昭和区在住の酒井と申します。

初めに、陳述人である私は、公聴会対象事業に対して反対の意見を持っていることを表明させていただきます。これよりその理由について陳述させていただきたいと思います。私が公聴会対象事業に反対する理由は、事業主体であるＪＲ東海の対象事業についての目的の社会的妥当性に疑問を持っているというところにあります。今回の公聴会は、環境の保全の見地からの意見を募るということで開催されたものであり、このような理由からの反対の主張は不適当なもののように思われるかもしれませんが、私はそうは思いませんし、この点について疑義を抱いている方も少なからずいると思いますので、あえてこの立場から陳述させていただきます。

まず大前提として、人間によるあらゆる事業活動が、自然環境及び社会環境に対して何らかの影響を与えることは明白であり、とりわけ本公聴会の対象事業である中央新幹線計画のような大規模事業が環境に与える影響は著しく大きなものになることも明白であると考えています。それゆえ本公聴会を初めとする環境影響評価制度が実施されているものだとも思います。以上のような前提に立てば、事業主体が掲げる事業目的の社会的妥当性が事業の是非、やるのかやらないのか、そして成否、成功するのか失敗するのかといった点に深く関わることになるのだと思います。

そこで、今回の中央新幹線計画に関して、ＪＲ東海の事業目的についての見解を考えてみました。関係によれば当初は東海道新幹線の需要増加予測や長期運休回避のためのバイパス路線の必要性、そういったことが掲げられ、事業計画が始まったものであると私は認識しています。中央新幹線計画はＪＲ東海の 20 年来の事業計画であるとも思いますが、この 20 年間の社会経済状況の変化から、当初掲げられていた目的の社会的妥当性が極めて希薄になったことは、各種の論評や論文においても指摘されていることであり、今までも陳述人の方によって、需要はそれほど逼迫していない。であったり、改修作業も行われ、完了される見込みである。ということが示されています。そんな中で、近年の政府審議会では債務返済を容易にすることや代替輸送機能の確保、新幹線の二重系化などといったことが事業目的として挙げられるようになったそうですが、いかにＪＲ東海事業主が負担するとはいえ 9 兆円にも及ぶ費用を要する事業の当初の目的が堅持されず、また堅持され得ないというところに、公聴会対象事業の必要性の希薄さを感じますし、ＪＲ東海という企業の公益性の高さを考えれば、仮に事業が失敗したときのリスクの大きさに不安を覚えるものです。またＪＲ東海の山田社長が、リニア事業について絶対にペイしないという旨の発言をされたとの報道もあり、事業主体自らが 9 兆円の規模を持つ事業に関して、事業単独での償却が不可

能であることを認めるような計画を官民一体となって推進するという事に違和感を覚えます。加えて平成 25 年 11 月に J R 東海によって提出された中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書に対する意見の概要及び当該意見についての事業者の見解という、本公聴会における対象の報告書においても、事業計画に関する意見は、巻頭の分類によりますと、5,638 件の意見の中で 1,099 件を占めています。事業計画の意見に対する見解の 8 項目中 4 項目において、日本の大動脈輸送の二重系化が目的として示され、さらに東日本大震災を受け将来のリスクに備える必要性が高まったとの見解が示されています。その一方で、リニア新幹線の貨物利用は考えていないということも同時に表明されています。広域災害の発生時には人員の移動もさることながら、物資の搬入をいかに円滑に行うかということが重要であると、私は東日本大震災の際に感じました。物資の運搬に寄与しない輸送手段がどうやって災害のリスクに対しての備えとなり得るのか理解できません。もちろん事業の外部性や波及効果といったものも生じるとは思うのですが、外部性や波及効果といったものには、当然正負両面の影響があるものです。産業の活性化や都市の再開発需要など肯定的な波及効果を取り沙汰されてもいますが、陳述人の皆さん述べますように、東北における大震災によって露呈した原子力発電の脆弱性及び危険性が国論を二分するような状況を見出している中で、従来の 3 倍もの電力を要し大規模な大深度地下の利用という全く初めての試みなどが行われると、そういったことを考えますと、素人考えながら否定的な波及効果の方が大きいと思いますし、そう考えられる方も少なくないと思います。事業費の膨大さ、関係自治体の多さ、はかり知れない住民が影響を受けることを考えると、J R 東海の事業目的の不合理さ薄弱さを見るだけでも、容易に推進を図るべき事業ではないことは明白であると私は考えます。

また、公聴会対象事業、すなわち中央新幹線計画のリスク、すなわち結果の不確実性は極めて大きいものであり、通常そのような多大なリスクを持っている行為はギャンブルと形容されるべきものであると思います。そのようなギャンブルを公益性の極めて高い J R 東海という企業が行うということは、社会通念上許容され得ないことであると考えます。

事業規模及び技術特性を考慮すれば、建設事業が開始されると、二度と環境を元どおりにはできないと思います。名古屋市は関係自治体の一つとして、白紙撤回を前提とした反対の意思を表明すべきだと私は考えます。陳述は以上になります。ありがとうございました。（拍手）

議長（伊藤部長）

どうもありがとうございました。陳述人の方からご意見をいただきました。運営方法のご説明の際にも申し上げましたように、陳述人の方でご意見がございましたら補足意見を述べていただくことができます。意見を述べられる方は、挙手をお願いいたします。

確認をさせていただきます。中川武夫様、阪野智夫様、江上博之様、三名ということではよろしゅうございますでしょうか。

では三名の方から補足意見の陳述のご希望がございました。それではここで陳述人の方に意見をまとめていただくというために、10分ほどの休憩を取らせていただきます。ただいま講堂の右側でございます時計で3時14分ですので、3時24分から開始をさせていただきますのでよろしくお願いをいたします。

(休 憩 午後 3時14分)

(再 開 午後 3時24分)

議長（伊藤部長）

それではただいまから公聴会を再開させていただきます。

先ほど補足意見の陳述につきまして、三名の陳述人の方から申し出がございましたので、今からその補足意見の陳述を行っていただきます。補足意見の陳述は、お一人5分以内でお願いをいたします。

それでは中川武夫様お願いいたします。

陳述人（中川武夫様）

それでは補足というか続きをさせていただきます。

本来名古屋市の今までの環境影響評価の公聴会では、事業者が出てきて、ここで事業者が前半の陳述に対して見解を述べる。それに対してまだ質問がある人ということとでやっておりました。今回初めてです。名古屋市の事業。いかにJR東海がこのリニア新幹線について、環境問題について、真面目に向き合おうという姿勢を持っていないかということの証拠であるというふうに考えざるを得ないと思います。この件についてしっかりと名古屋市の市長意見の中で、その旨を指摘していただきたいと思います。そうしないと、こういういい加減な対応をする業者が逃げ得、やめ得ということとを許してしまえば、環境影響評価がどんどん形骸化されていくということにつながるというふうに言わざるを得ないと思います。それを前提にまだたくさんございますので、ちょっと急いで幾つかの点を端折りながら指摘したいと思います。

先ほど指摘した点以外に、四番まで行きましたけれども、予測方法が間違っていたり不足していたりという環境影響評価であるということです。幾つか飛ばしますけれども、騒音と低周波で、換気施設出口におけるパワーレベル分割数をNで割り算している。これは論理的に全く間違いであるということです。

それから工事車両の予測条件、速度が大気の影響と騒音とで異なっております。これに対して指摘どおりに地点番号の01、03で、実際の予測に用いた数値は正しいもののにしろ、要するに指摘は正しいけれども、実際の予測では正しいものを用いているから問題ないという、そんな言いわけが通じますか。書いてあることが間違っていて

予測が正しいから良いんだ、そんなことだったらアセスメントでないですよ。こういうことが随所にあるということです。それから工事車両の予測条件で、速度の違いを今言いましたけれども、台数も場所によって異なっているということがあります。これについて理由が何なのか。悪い方の条件で予測するというのは話はわかりますけれども、自動車の台数は騒音に対しても大気に対しても台数が多いほど影響が大きいわけですから、それが違うというのは、これはどこかで間違っているということです。そのことについても指摘しましたが、明確に回答がされておられません。

それから大気について、窒素酸化物や浮遊粒子状物質には、建設機械と工事車両の予測は合計すべきでございます。当たり前の話ですけどね。これに対して見解書では名駅1丁目一番の南地区の事業では、予測を大きく上回った。これは予測では含めていなかった工事車両の出入りによる走行が影響していると考えられると、ちゃんと言っているんですね。にもかかわらずそれを合計しないでやっている。これを指摘したら、あくまでも原因を述べたもので。というふうに言っているんですね。これは言い逃れです。こんなアセスは見たことがありません。

それからまだたくさんございますのでもうちょっと時間をいただきます。法令違反、つまり上乗せ基準というのを用いていない。例えば水質については上乗せ基準を用いることになってはいますが、そういうものはされていない。

それから建設作業の騒音、振動については、規制基準値だけで、作業時間、作業期間、そういったものが遵守するということが明示されていないということです。

それから夜間の工事車両走行についても、搬出車両が問題なのに地下でやるから影響ない。じゃあ夜間は地下で掘るだけで搬出しないのかということです。そういうことも明らかじゃないです。

それから先にも指摘しましたが、換気施設からの騒音や振動は、法が定める敷地境界で予測すべきなのに、どこまでが敷地なのかということが明確じゃないので20m、50mではこうなるというだけで、基準を下回っているということを言うだけです。これはまさしく虚偽の結論でしかありません。

それから建設発生木材の再資源化率が建設リサイクル法第4条に基づく愛知建設リサイクル指針に反しております。この点についても明確な回答がございません。

それから土壌汚染についても隠しております。このことは時間の関係でちょっと省きますけれども、その他環境基準とか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も、これも事業者としての資質を疑います。粉塵等についても全くそのとおりです。

時間の関係で割愛しますが、在来の東海道新幹線でもご当地名古屋はその騒音振動で非常に大きな苦しみを沿線に与えて、裁判闘争が行われてということはお承知だと思います。その問題に深く関与した私にとっては、まだ東海道全線で環境基準が法で決められた期間を過ぎても達成していない。こういう状況の中で、そのことを放置してリニア新幹線の建設に邁進するJR東海の姿勢は許されるものではない。それだけ

のお金があるんだったら、まず在来線の環境を守る対策をすべきだ。そして大規模改修ももっと年限を早くして、まずそれを行って、その上でリニア新幹線を考えるというのなら、まだ考える余地があるのではないかと思います。

時間の関係で述べたいことが全部述べられませんでしたので、私の見解を5ページにわたってまとめてありますので、議長さんにお渡ししておきますので、審議の参考にしていただきたいと思います。以上です。（拍手）

議長（伊藤部長）

（中川武夫様から書面を受け取る。本議事録に参考資料として添付）

ありがとうございました。それでは次の陳述人の方、阪野智夫様お願いいたします。

陳述人（阪野智夫様）

それでは、私は追加意見として二点について述べたいと思います。

先ほどの陳述人の方の話にもありましたけれども、ＪＲ東海の山田社長は、今年の9月18日の記者会見で、リニアだけでは絶対ペイしない。新幹線の収入で建設費を賄って何とかやっていけると言いました。続いて10月17日の記者会見でもリニアだけでは採算が取れない。新幹線と一体的に運用して会社をパンクさせずにやっていると発言しています。経営者が事業を始めるに当たってペイできない。つまり採算が取れないという、それもそんじょそらの金額ではありません。5兆円、大阪まで延伸すれば10兆円近く、いや、きっとこの工事費は倍増します。こんな巨大なプロジェクトについて、こんなことは普通では考えられないと思います。そんな経営者はいないでしょう。この山田社長以外には。とすると、山田社長がそこまで言い切るにはそれなりの背景があると考えられます。例えば建設費用の全額をＪＲ東海は自社で負担すると言っています。しかしどこかで鉄道事業は公共事業だから国の後押し、バックアップがあって当然といった極めて官僚的な態度が見え隠れします。それがペイしないと言って退ける傲慢な態度に表れていると思うのです。

もう一つ、安倍首相が昨年2月オバマ大統領とワシントンで会談したときに、ワシントン－ボルティモア間にリニア新幹線を導入する構想について、総工費約1兆円と言われていますけど、その半額の5,000億円を国際協力銀行を通じて融資する意向を伝えていたことが、最近になって、今年の1月4日ですけれども、政府関係者によって明らかにされました。実現すれば日本政府の対外融資で最大規模になると言われています。どこまで気のいい首相でしょうね。現行の新幹線の位置といい、このリニアの位置といい、一国の首相がそこまで肩入れしてくれる、本当にあの首相は困ったものです。ＪＲ東海という会社はなんと幸せな会社なんでしょう。しかし考えてみてください。こんな殿様商売はきっと破綻します。かつての国鉄がそうじゃなかったですか。最近では日本航空がその例です。そのツケが私たちに回ってくることは間違いないです。放ってはおけない問題ではないでしょうか。

最後に名古屋市、自治体としての対応について意見を述べたいと思います。

先週このような愛知県の公聴会がありました。そのときもまた今日も思うのですが、何だかちょっとこの公聴会は大変だと思いました。それは、大村愛知県知事はこのリニア中央新幹線の建設促進期成同盟の会長をやっているわけです。公聴会といったら賛成、反対両方あるという前提でしょう。にもかかわらず県のトップは既にもう推進の会長をやっているんです。こんな中で公聴会がある。どうしても納得できないです。

では、名古屋市はどうか。河村市長は、昨年9月18日のリニア中央新幹線の詳細ルートが公表されたときに、記者団に、大きなチャンスだ、名古屋をおもしろいまちにしなければいかんと言ってリニア開業を見据え魅力あるまちづくりに取り組む姿勢を示しました。つまりリニア大歓迎というわけです。一方で、市長は脱原発をうち上げています。それは大いに結構なのですが、リニアが原発の稼働なしでは動かない。仮にそうでなくても電気食い虫のリニアが化石燃料をバリバリ食ってしまう。まさかこのことを知らないはずがありません。これは実にいい加減で無責任です。

そこでです。ここにおられる名古屋市の職員の皆さんに申し上げたい。皆さんは決して市長のしもべではありません。市民のために働いておられるはずです。5年か10年かの任期のある市長と違って30年、40年と市民と向き合っていきます。建設促進期成同盟会の会長の大村知事といい、原発は反対だ、だけどリニアは大歓迎の河村市長の態度では、一体この公聴会が何のために開かれているのかと言いたくなります。これだからこうして公聴会が愛知でも岐阜でも開かれている最中に、山田社長は暮れの12月29日に2014年秋に着工すると平然と言っているわけです。あまりにも県民、市民、そして自治体を愚弄していると思いませんか。リニア中央新幹線の計画については東京でも今度2月25日に公聴会が開かれることになります。これからはこの問題に取り組んでいきます。市の職員の皆さんも市民本位で務めていただきたいことを切に願って私の発言を終わります。ありがとうございました。（拍手）

議長（伊藤部長）

ありがとうございました。それでは続きまして江上博之様、陳述をお願いいたします。

陳述人（江上博之様）

生活環境や都市環境、こういう環境保全に対して、本当に皆さんに必要性、そういうものがよくわかるようにしなければならないのが環境アセスだと思いますが、今回関係住民や名古屋市民、国家的プロジェクトですから国民全体に巨額の資金を投入してリニア新幹線を建設する必要があるのか、何のために今リニア新幹線の建設を進めるのか、国民的意義はどこにあるのか、などについて、事業者が丁寧な説明、情報公開をしていないということは、今までの話でおわかりではないかと思います。

なぜこんな態度をJR東海がとるかという点で、この市民が述べた意見に対する事

業者の見解というのを読みますと、こういう一説があります。中央新幹線の路線及び駅の建設は当社が自己資金により進めるプロジェクトであり、国家予算を使って行うものではありません。とわざわざ述べております。言ってみれば、自ら金を出すのだから文句があるかと言わんばかりに、公共交通機関としての使命として、沿線住民や自治体住民に情報提供しないのではないかと、にもかかわらずことがどんどん進められているのではないのでしょうか。さらに国や名古屋市も事業者の資金だからということで、自然環境の保全や都市計画など、行政としての責任を果たしていないのではないかと、こういう印象を持っております。

例えばこの名古屋で、北東から新幹線が入ってまいります。名城小公園、ここの地下を通過して堀川辺りから深度 40m がだんだん 30m に上がってくる。名古屋駅の新幹線口の今駐車場がある部分、あの辺りの地下に名古屋駅のターミナルができると思います。地下 30m にできる。長さが縦 60m、幅、距離が 1,000m、こういうものが地下 30m に名古屋ターミナルという形でできる。そして今度また北東からずっと来て、この区役所の北側辺りを通して斜めに太閤通に入って、太閤通の今度は地下を走って中村公園辺り、あの鳥居辺りのところまで行くという計画のようになっておるんです。にもかかわらず私たち名古屋市民には全く知らされていないし、沿線住民の方にももちろん知らされていないのではないかと。こういうことはＪＲ東海もちろんやるべき仕事ですけれども、都市計画に携わる名古屋市とか、自然環境を守らなければならない名古屋市、こういうところの仕事ではないかとも思うのです。ところがこれはまた民間の仕事だからと、こんなような形で本来の仕事を放棄しているのではないかと、こういう印象を持ちます。

明治の時代に名古屋駅ができました。その時代に鉄道がどこを通るのか、まちの存亡がかかっていたことが明らかです。駅ができるかどうかによってまちがどうなるか、廃れてしまうのか、通らなかったけれども今の時代では歴史的ないろいろなものが残って何とかやっているというところもありますが、多くのところは人がもう住めなくなって大変な事態になっている。それに類する、それと同じ、へたをするとそれ以上に、今回の新幹線の駅ができることによって名古屋が変えられようとしている事態であるにもかかわらず、名古屋市は、そこはそのことを知らせないままに、とにかく東京に吸い取られてしまうから、今のうちに名古屋に魅力あるまちをつくろうと、こういうことをやっているというところに大きな問題があり、環境保全という点からも、この点を改めてはっきりさせていただきたいと、こんな歴史も踏まえずに事業を勝手に進めるようなことがあってはならない。改めて白紙撤回を求めて私の陳述といたします。ありがとうございました。（拍手）

議長（伊藤部長）

どうもありがとうございました。以上三名の方に補足意見の陳述をしていただきました。

本日の公聴会の議事は全て終了いたしました。これをもちまして公聴会を終了させていただきます。本日は皆様方、円滑な公聴会の運営にご協力をいただきましてまことにありがとうございました。

最後に事務局から公聴会の記録などにつきましてお知らせをいたします。

事務局（重本主幹）

本日の公聴会の記録につきましては、事務局において速やかに作成しまして市役所などで閲覧できるようにするとともに、名古屋市公式ウェブサイトにも掲載をする予定でございます。また本日の記録を名古屋市環境影響評価審査会に提出し、本日の公聴会でのご意見にも配意して、準備書の審査を行ってまいりたいと存じます。

本日はどうもありがとうございました。お忘れものがないようにお帰りください。

（閉 会 午後 3 時 45 分）



公聴会の様子

2014年1月18日

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

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ます。」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、周辺の同質環境の定量化がない。
- ・ 廃棄物：建設発生土 650 万 m^3 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年平均値 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で、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：カワデシヤ）

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ぬ。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ぬ。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