

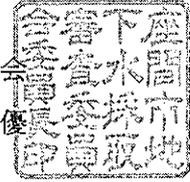
写



平成26年6月9日

座間市長 遠藤 三紀夫 殿

座間市地下水採取審査委員会
委員長 守田 優



中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価に係る東海旅客鉄道株式会社への
要望書等の提出について（建議）

平成26年度第1回座間市地下水採取審査委員会（平成26年5月22日開催）において、リニア中央新幹線開通に伴う座間市の地下水への影響について審議した結果、審議において出された別紙の意見を要望書等に取りまとめ、東海旅客鉄道株式会社に提出することが適当であるとの結論を得たので建議します。

平成26年度第1回座間市地下水採取審査委員会において出された中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価に対する意見

中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書（神奈川県）（以下、評価書とする。）は中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書（神奈川県）に比べると情報が増加しているが、依然として不十分であるとみられることから、以下の項目について検討するよう要望する。

1 三次元浸透流解析におけるデータ・解析範囲・解析条件について

評価書では三次元浸透流解析により地下水の変動を予測し、その予測結果をもって地下水への影響はきわめて小さいという結論を出している。しかし、評価書の三次元浸透流解析については、解析に用いたデータ、解析範囲、解析条件について以下に述べたような問題点がある。評価書はこれらの疑念を払拭し、座間市民を安心させるものでなければならない。

- (1) 三次元浸透流解析では透水係数の設定が最も重要であることから、ボーリングデータとともに現場透水試験データをより多く収集し、特に座間市において重要な相模層群の透水係数の精度を高める必要がある。
- (2) 解析範囲の南端、相模原市中部に地下水位の境界条件を設定しているため、そもそも座間市への影響はシミュレートできない。座間市を含むもっと広い区域を解析範囲とすべきである。
- (3) 地下水流動阻害については、工事が始まって地下水流を締め切っていく過程で最も大きな地下水位の変動が生じる。よって工事の進行に伴う地下水位変動の計算をするべきであるが、評価書の三次元浸透流解析は定常状態の計算であり、構造物完成後の落ち着いた状態での地下水位を計算している。これでは一番懸念されている地下水流動阻害について不十分な情報しか与えない。工事による非定常の地下水流の計算を行うべきである。
- (4) 工事中に地下水が漏出することも予想されることから、構造物完成後の定常状態の浸透流解析のみならず、工事中に水が抜けてしまった場合の地下水流動解析も行うべきである。
- (5) トンネル建設時はトンネル外側に薬液を注入し止水を行うと考えられる。薬液注入工事においては、帯水層の透水性が失われる部分が出る可能性があり、このようなケースについても地下水流への影響について検討を行うべきである。
- (6) 東海旅客鉄道(株)が今回行った広範囲の定常状態の地下水解析の他に、工事による漏水、完成後の構造物からの水の抜けや流路の変化をシミュレートするため、工事場所周辺のより狭い範囲で時間変化を予測する地下水解析を行うべきである。

2 トンネル掘削深度について

- (1) トンネルは相模原地区では神奈川県駅が最も浅く、その両側は徐々に深くなっている。相模原台地を横断する部分が最も浅くなっている。そのため相模層群中を流下する地下水はトンネルの上下を迂回するだけでなく、トンネルに沿ってトンネルが深くなる方向に（東側

は境川方向に、西側は相模川方向に) 流出する可能性がある。この可能性についても検討すべきである。

(2) 神奈川県駅の駅舎を深層に建設すべきである。そうすれば、トンネルも相模原市、座間市の主帯水層である相模層群を通す必要がなくなり、地下水への影響は大きく低下すると考えられる。さらに建設工事においても、難しい透水性地盤や礫層の掘削を大幅に減らすことができ、工事費の削減にもなる。駅舎が地下深くなってしまうデメリットはあるが、効率的なエレベーターを建設することで解決できるのではないか。たとえ計画の範囲内の深度でトンネル建設を行うにしても、極力深いところを通す案を検討すべきである。

3 モニタリングについて

継続的に地下水位観測を行い、万一影響が出て対策が必要な場合には対策を検討して周辺環境への影響の低減を図るとのことであるが、可能なかぎりあらゆる環境影響のリスクを考慮し、どのような対策を実施するか、具体的な内容を詳述すべきである。

以上