

リニア・中央新幹線(東京都・名古屋市間)計画

事業名	リニア・中央新幹線(東京都・名古屋市間)計画	事業者	東海旅客鉄道株式会社
-----	------------------------	-----	------------

1. 実施されたアセス手続は事業による環境影響の回避や軽減に役立つか？(No)

項目	事業者による影響予測と評価	事業者の評価に対する応募者の評価
複数案の比較がなされていない。 想定される建設残土の処理計画がない。	配慮書(2011) 方法書(2011・8 都県) 路線の選定がなされていない区間があるなど、比較検討できる状況にないにも関わらず、配慮書が作成されている。複数案の比較はまったくされていない 「建設残土は適切に処理する」としかされていない。	複数案の比較検討が、計画段階の配慮にとって重要だが、明確な理由がないまま複数案の比較ができないとするなど、結果ありきの手続である。 ほとんどがトンネルや高架式の計画では建設残土の切盛りバランスをとることは不可能であるにもかかわらず、適切に処理としか触れられていないのはおかしい。

2. 影響評価に必要な情報は公開されていたか？(No)

どの情報が隠されていたか？	配慮書の段階で未確定だった想定路線。都道府県版のレッドデータの情報
---------------	-----------------------------------

3. 環境影響を評価した項目は適切か？調査は十分だったか？科学的だったか？(No)

どの評価項目が欠けていたか？	残土処理計画と、複数案検討。
----------------	----------------

4. 方法書や準備書に対して提出された意見は合理的に反映されたか？(No)

何が反映されていなかったか？	
----------------	--

5. 地方公共団体は、住民意見や地域環境を適切に考慮して意見を述べたか？(No)

どのような問題があったか？	
---------------	--

6. 環境省は自然環境の保護を任務とする省として果たすべき役割を果たしたか？(Yes?)

どのような問題があったか？	配慮書手続きの先行例として、構想段階(国交省小委員会)と配慮書に対して、環境大臣意見を出している。
---------------	---

7. 環境影響評価の実施時期は適切だったか？(No)

影響を回避軽減するためには評価はいつ行われるべきだったか？	構想段階で事業許可をする国交省の検討委員会(交通政策審議会小委員会)では、環境面から判断しなかった。
-------------------------------	--

8. 環境影響評価のための調査にかかった費用は？()円 不明の場合は空白可

9. アセス手続が客観性を疑われる根拠となる事実はあるか(Yes)

アセス調査とりまとめは、事業者の子会社(JR 東海コンサルタント)が実施

10. その他

- ・アセス手続きの事前調査や手続中の調査が環境影響を及ぼした。(No)
- ・アセス手続の最中に事業者が事業を進捗させている。(Yes)
- ・事業決定前に、目的の正当性、妥当性、効果の議論に十分な説明、参加、意見反映があり、環境影響が比較評価されたか。(No)
- ・ゼロオプション(何もしない案)や代替案は検討されたか？(No)

実験線の建設は進行中。 事業実施ありきのお墨付きが国土交通省の交通政策審議会小委員会 でなされた。
--

- ・その他、特記事項 (どのようにすればよりよいアセスになるか)

第三者性の担保。ゼロオプションを含めた複数案の比較。専門家の氏名と専門分野の公開 など
