

前回審査会（平成 25 年 10 月 18 日）等における指摘事項

番号	指 摘 事 項	事 業 者 の 考 え 方
1	ICNIRP ガイドラインの数値が最新の値かどうかを再度確認してほしい。	準備書で記載した ICNIRP ガイドラインは最新のもの（静磁界の曝露限度値については 2009 年、時間変化する電界および磁界へのばく露制限については 2010 年）を使用しております。
2	<u>駅のホームにおける磁界の影響について、ICNIRP ガイドラインとの関係を示すべきである。</u>	資料編 P319～321 に示したとおり、ホームでの磁界については磁気シールドにより磁界の影響を低減します。これらの対策による山梨リニア実験線における磁界の測定結果と基準値の関係は、最大でも約 0.8mT であり、国の基準である ICNIRP のガイドラインの基準値（400mT）を大幅に下回っていることから、磁界による影響は極めて小さいものと考えます。
3	微気圧波に起因する騒音・低周波音について、実験データを示していただきたい。	<p>微気圧波はパルス状の圧力波であり、継続時間が極めて短いことも勘案して国鉄時代に、騒音レベルである dB 表示とするより圧力レベルである Pa 表示とすることが適切とされ、これまで Pa 表示で測定や対策が進められており、本準備書においても Pa 表示にて予測・評価を実施しております。</p> <p>評価にあたっては、「民家近傍で微気圧波のピーク値が 20Pa 以下、坑口中心から 20m 地点で原則 50Pa 以下」との整合が図られているか評価を行いました。</p> <p>この評価値の前者は建具のガタツキを抑えられるレベル、後者は発破音が発生しないレベルをそれぞれ示しています。</p> <p>「坑口中心から 20m 地点で 50Pa」については、「鉄道技術研究報告 トンネル出口微気圧波の研究（小沢）（1979.7）」において、「山陽新幹線トンネルにおいては、20m 地点の Pmax が 10kg/m²（100Pa）程度以上になると空気圧音の発生がみられる」と報告されており、これに予測精度や現象のばらつきを考慮して 50Pa 以下と設定されています。</p> <p>また、「民家近傍で 20Pa」については、国鉄時代からの経験により、このレベルが目</p>

番号	指 摘 事 項	事 業 者 の 考 え 方
		<p>安値として設定され、新幹線建設が進められてきており、これまで実用上の問題は発生していません。</p> <p>知事意見でありました「微気圧波に起因する騒音及び低周波音の予測評価」については、上記のとおり、騒音は「坑口中心から 20m 地点で 50Pa」、低周波音については「民家近傍で 20Pa」の評価に含まれており知事意見への回答になっていると考えます。</p> <p>なお、微気圧波に起因する騒音については、トンネル（延長約 4km）坑口 20m 地点において微気圧波が実測値約 35Pa の時に、騒音の実測値は約 52dB と暗騒音（49dB）とほとんど変わらない値となっております。</p>
4	<p>列車速度の変化による微気圧波の影響は考慮しているのか。</p>	<p>微気圧波は車両のトンネル突入時に形成されるものであり、トンネル内での列車速度変化の影響は受けません。</p> <p>山梨リニア実験線での経験から、微気圧波の大きさはトンネル突入時の速度に依存することが分かっており、突入速度が速いほど、微気圧波は大きくなることが分かっています。また、予測にあたっては想定している最大速度 500km/h にて実施しています。</p>
5	<p><u>トンネル内で車両がすれ違う時に微気圧波等が生じ、非常口で影響が生じないか。</u></p>	<p>騒音については、列車通過前に非常口に設置された開閉設備を遮断状態にするとともに消音設備、多孔板により列車通過時の騒音が低減されるためすれ違い時においても騒音の影響は非常に小さいと考えます。</p> <p>また、微気圧波については車両の先頭及び後尾の形状が微気圧波等を考慮したならかな流線形であることより、すれ違いによって微気圧波に影響を与えることは非常に小さいと考えます。</p>

番号	指摘事項	事業者の考え方
6	<p>1086 ページのオオタカのハビタットへの影響を示した表で、改変の可能性がある面積として、西尾ペアが7.1ha、上野ペアが3.1haと示されているが、改変の対象がどのようなものか教えてほしい。</p>	<p>準備書 P989「ウ. 予測地域」に示すとおり、準備書 図 8-4-1-1 に示した円の中心から非常口（都市部・山岳部）は半径 100m の範囲（約 3.1ha）を、保守基地は中心から半径 150m の範囲（約 7.1ha）を、改変の可能性がある範囲として設定しました。実際に改変されることになる面積は、春日井市西尾町付近の保守基地及び非常口（山岳部）で約 3.0ha、春日井市上野町一丁目・坂下町付近の非常口（都市部）立坑で約 0.5～1.0ha であり、上記の同心円で算出した面積の中には改変されない面積も含まれています。</p> <p>オオタカに関するハビタット及び改変の可能性がある範囲を図示したものを別紙 1 に示します。</p> <p>なお、別紙 2 に示すとおり、春日井市西尾町付近については、オオタカが営巣に利用するような高木の樹林がない耕作地を改変することから、繁殖影響への直接的な影響はないと考えております。また、その周辺には国道 19 号線があり、工事の実施に伴う騒音の影響は小さいと予測します。加えて、営巣エリアは、改変の可能性がある範囲から尾根をまたぐ場所にあるため、夜間照明等による影響は小さいと予測します。さらに、改変の可能性がある範囲において採餌行動の確認は少なく、当地のオオタカが鳥類を主食にしていることから、狩場としての重要性は低いと考えるため、採餌行動への影響は小さいと予測します。</p>
7	<p>1006 ページにヒメボタルの予測結果が記載されているが、環境保全措置を行わないとした考えを説明してほしい。</p>	<p>ヒメボタルについては、別紙 3 に示す春日井市勝川町一丁目付近の非常口（都市部）の周辺の庄内川、名古屋市中区三の丸二丁目付近の非常口（都市部）、名古屋市中区丸の内三丁目付近の変電施設の周辺の外堀周辺にて確認されています。この内、「改変の可能性がある範囲の近傍」（改変の可能性がある範囲から 250m の範囲）及び「相当離れた地域」（「改変の可能性がある範囲の近傍」の外側 250m の範囲）で確認され、「改変の可能性がある範囲」（変電施設予定地周辺半径 100m の範囲）では確認されておりません。</p> <p>なお、変電施設の「改変の可能性がある範囲」が、名古屋城の外堀を一部含む形にな</p>

番号	指 摘 事 項	事 業 者 の 考 え 方
		<p>っておりますが、外堀周辺において改変行為はおこないません。また、外堀と変電施設予定地の間には幹線道路（外堀通り及び名古屋高速都心環状線）が存在しており、改変に伴う影響もないものと考えます。</p> <p>このため、生息環境は保全されるものとし、環境保全措置を行わないものとなりました。</p>
8	<p>準備書の1008ページのメダカに係る予測結果として、「必要に応じて沈砂池、処理装置を配置し」対応すると記載されているが、どのようなものをつくる予定か示してほしい。</p>	<p>メダカについては、別紙4に示す春日井市西尾町付近の非常口（山岳部）・保守基地、春日井市上野町一丁目・坂下町付近の非常口（都市部）、春日井市熊野町付近の非常口（都市部）の周辺における計12地点100個体以上が確認されております。この内、「改変の可能性のある範囲」では1地点1個体が確認されました。また、「改変の可能性のある範囲の近傍」（改変の可能性のある範囲から250mの範囲）で確認された地点はありません。ただし、「改変の可能性のある範囲の近傍」に含まれる河川の下流側で、2地点確認されています。</p> <p>河川に排水を行う場合においては、「必要に応じて沈砂池、処理装置を配置」いたします。排水の可能性のある場所は公共用水域であり、法令に基づく排水基準等を踏まえ適切に処理します。（公共用水域における工事の水質への影響は「8-2-1 水質」にも記載）。</p> <p>なお、排水の処理方法や監視等の詳細については、今後、工事計画を具体化する中で、愛知県開発許可技術基準などを参考にしながら、適切な排水の管理について、検討してまいります。</p>

※下線部は前回審査会（平成25年10月18日）後に追加で指摘のあった内容