

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】に関する関係市長意見

（名古屋市長意見、春日井市長意見、
犬山市長意見、小牧市長意見）

25 環 対 第 241 号
平成 26 年 2 月 19 日

愛知県知事 大 村 秀 章 様

名古屋市長 河 村 た か し



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
いて（回答）

平成 25 年 11 月 27 日付け 25 環活第 260-8 号で照会のありましたみだしのことにつ
いて、別紙のとおり回答します。



(名古屋市環境局地域環境対策課 TEL 972-2697)

環境の保全の見地からの意見

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】について、環境影響評価法（平成9年法律第81号）第20条第2項の規定に基づき照会がありました環境の保全の見地からの意見は、次のとおりです。

平成26年2月19日

名古屋市長 河村 たかし

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」計画は、超電導リニア方式を採用することから、走行に伴う消費電力が多く大量の温室効果ガスが排出されること、また、磁界による健康影響も懸念されている。さらに、全線の86%がトンネル構造であり、工事に伴う大量の発生土等、取り組むべき課題が多く残されている状況にある。

特に名古屋市域においては、名古屋市ターミナル駅を地下駅として建設し、走行ルートも全て地下トンネルとする計画である。また、この地下トンネルは、ターミナル駅周辺を除き、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法の適用を受けて施工する計画である。

ターミナル駅の工事は、オフィス・商業施設、集合住宅等が集積するとともに乗降客等が集中する名古屋駅の東西エリアにおいても開削工法で行うことが計画されており、長期にわたる非常に大規模な工事の実施により、周辺地域の大気質、騒音、振動、水質、交通安全等に影響を及ぼし、健康で快適な環境が損なわれることが懸念される。また、大深度地下トンネルはシールド工法で建設される計画であるが、大量の建設発生土・建設汚泥の処理、地下水への影響等も懸念される。

しかしながら、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」計画は、全国新幹線鉄道整備法に基づく工事実施計画の認可時点で、まず本線や駅の位置が決定され、その後に詳細な事業計画・工事計画が策定されるため、環境影響評価準備書の段階では環境に及ぼす影響を把握するために必要な予測条件が十分に示されず、環境保全措置の内容やその効果も具体的に記載されていない。

環境影響評価制度における準備書の段階では、事業の実施に伴う環境への影響の程度を明らかにするため、事業者は、科学的知見に基づく正確な調査、予測等を実施するとともに、その影響を回避・低減するために取り得る環境保全措置を詳細に検討し、その結果と経緯の説明を積極的に行うことが必要である。

中央新幹線の建設は、国全体の社会・経済・文化等に大きな変革を与えることが想定される事業であり、市民、企業をはじめ多くの関係者の理解と協力を得ながら事業を進めていくことが大切である。このような観点から、事業者は、他の大規模事業の模範となるように真摯に環境影響評価に取り組むことによって、本事業が真に環境に配慮された事業となり得るものとする。

名古屋市は、大気・水質等の良好な環境の保全をはじめ、健全な水循環の確保やヒートアイランド対策、地球温暖化防止、生物多様性の保全等の今日的な環境問題にも対応するため、第3次環境基本計画を策定し、「土・水・緑・風が復活し、あらゆる生命が輝くまち」を2050年の環境都市ビジョンに掲げ、様々な施策・事業の展開を図っている。中央新幹線の建設計画についても、このような中長期的な視点も含め、環境の保全に十分配慮して検討を進めることが不可欠である。

このため、本事業に係る環境影響評価の実施にあたり、準備書の記載内容を全面的に精査し、不足している情報を追加するなどその内容の充実を図るとともに、計画全体及び特に名古屋市域に関わる事項については、下記に掲げる事項を踏まえて環境影響評価書を作成することが必要である。

なお、本事業に対し、これまでの環境影響評価手続きにおける市民等からの意見の提出、事業者説明会での質疑、公聴会での意見陳述をはじめ、本市が開催した次期総合計画の策定に係るタウンミーティング等においても、環境の保全の見地からの意見のみならず、事業の必要性やその意義、採算性、国・自治体や国民の直接的又は間接的な費用負担、大規模災害への備え、営業運転中の事故時の避難方法等に係る意見、疑問等が多数寄せられている状況にある。また、列車走行に必要となる電力の安定的な確保について、広域的かつ甚大な震災時への対応も含めた多様な供給体制を確立するなど、事業者が主体的に検討を進めることが必要である。

本事業は多くの乗客を安全に輸送することを目的とした公共的な事業であることから、事業者は使命感を持って、本事業の計画内容をはじめ、これら諸課題への対応方針等を丁寧に説明するなど積極的な情報公開に努めるとともに、地域住民その他関係者の意見等をできる限り把握し、誠意をもって臨み、理解と納得を求めていくことが極めて大切である。

記

1 事業の目的及び内容に関する事項

(1) 事業計画

ア 環境影響評価準備書では、名古屋市ターミナル駅、非常口及び変電施設について、概略の計画内容が示されているのみであり、敷地境界、規模、構造等の具体的な内容が記載されていない。このため、これらの施設の周辺における住居等の分布など地域特性に応じた環境への影響を予測、評価することが可能となるよう、施工区域、敷地境界、規模、構造等の詳細な計画内容等について、検討経緯を含め丁寧に記載すること。

また、名古屋市ターミナル駅、走行ルートその他付帯施設を含む対象事業が実施されるべき区域（以下、「対象事業実施区域」という。）の位置について、施工区域、敷地境界等を明確に定義し、図面等で示すこと。

イ 名古屋市ターミナル駅及び非常口における換気施設、変電施設等の地上部において、騒音発生源、振動発生源等となるおそれのある設備、機器等の有無が明らかにされていない。このため、該当する設備、機器等の設置を計画している場合は、その規模、能力、屋外設置か室内設置かの別を含む配置計画等を詳細に示すこと。また、必要に応じ、騒音、振動等の低減策を検討し、その結果を記載すること。

ウ 名古屋市ターミナル駅、地下トンネル等の地下構造物について、資料編の地下縦断面図においては、概略の計画内容が示されているのみである。従って、水平、垂直方向それぞれ適切な縮尺の地下縦断面図を用いて、地下構造物の大きさや深度等について記載すること。

(2) 工事計画

ア 名古屋市ターミナル駅については、延長約 1km、最大幅約 60m、面積約 3.5ha の規模を想定して、開削工法により施工される計画である。このため、周辺地域に対し長期間にわたる大気質や水質への影響、騒音、振動等の発生による影響が懸念されることから、環境影響の低減に努め、地域特性に応じた適切な工事計画を策定すること。

また、名古屋市ターミナル駅周辺では、本事業の工事期間と概ね同時期に他事業による大規模な工事の実施が想定されるため、複合的な環境影響の低減に向けて、それらの工事実施主体との調整に努めること。

イ 名古屋市ターミナル駅付近の開削部以外は大深度地下トンネル等の構造とする計画であり、地下水の状況や土壌汚染の存在について正確な把握は難しいと想定される。このため、地下トンネル等の掘削工事においては、周辺への環境負荷の低減も含めた適切な計画を検討し、その検討結果についても示すこと。

ウ 名古屋市ターミナル駅付近の開削部等における地下掘削工事に伴い排水が発生するため、公共用水域への放流を計画するとともに、環境保全措置として公共下水道への放流を検討している。このため、公共用水域及び公共下水道へ放流する際には、関係機関と調整を行い、放流経路等の状況を確認し、適切な放流方法の検討及び処理設備の設置など適切な対応を行うこと。

エ 工事計画の周知を周辺の地域住民その他関係者に十分に行うとともに、苦情等に対応する窓口を設け適切に対応すること。

(3) 建設発生土処理計画

ア 建設発生土については、「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」と記載されているが、大量の建設発生土が生じることが想定されるため、本事業内のみでの処理は困難であると想定される。従って、建設発生土の処理については、関係機関と調整を行い、仮置き場を含めた発生土置き場における環境影響の低減に努める

こと。

イ 建設発生土については搬出先が現段階では具体化されていないため、詳細な運搬計画が示されていない。このため、仮置き場を含めた発生土置き場の計画に際しては、工事関係車両の具体的なルートを選定に当たり、関係機関と調整を行い、環境負荷の低減に努めること。

(4) 列車走行に必要な電力

超電導リニア方式の特徴として、東海道新幹線等の既存の鉄道と比べ列車走行に伴う電力を多量に消費することが挙げられる。このため、東日本大震災以降の電力の需給状況を考慮するとともに、地球温暖化の防止や電力供給のあり方について、国及び沿線自治体における将来計画との整合に十分配慮すること。

また、超電導リニア技術について、更なる省エネルギー化の推進に向けて技術革新に努めるなど、今後も引き続き環境負荷の低減に努めること。

(5) 排熱について

超電導リニア方式による列車走行に必要なエネルギーは、その一部が排熱となり、地下トンネル走行区間においては換気施設を通じて地上にも排気されると想定されるが、排熱量や換気施設周辺における気温への影響の有無、その程度が明らかにされていない。このため、排熱による影響を定量的に検討し、その結果を示すこと。

2 環境影響評価の結果に関する事項

(1) 大気質、騒音及び振動に共通する事項

建設機械の稼働の予測においては、大気質の予測結果では最大となる地点及び直近の住居等の2地点、騒音及び振動の予測結果では工事範囲境界近傍における予測結果が示されているのみであり、対象事業実施区域周辺における環境保全を必要とする対象への影響を正確に把握できていないおそれもある。

このため、発生源から予測地点までの距離及び位置関係、予測に用いた諸条件を明確に示すとともに、結果について平面図及び断面図上に等値線図で記載するなどにより、周辺の環境について適切に予測、評価を行うこと。

(2) 大気質

建設機械の稼働による二酸化窒素の予測結果について、名古屋市の定める環境目標値を超過した値となっている。従って、工事の実施に当たっては、適切な工事計画を検討し、建設機械稼働台数の平準化等の環境保全措置の実効性を確保すること。

また、本事業における工事関係車両の影響も考慮し、大気質への影響の低減に努めること。

(3) 騒音及び振動

ア 建設機械の稼働において、名古屋市ターミナル駅周辺の予測結果は、騒音 81dB、振動 68dB であるが、長期間にわたり工事が行われる計画であることから、周辺地域の生活環境への影響が懸念される。このため、工事の実施に当たっては騒音、振動の発生に十分留意し、環境負荷の低減に努めること。

また、当該予測結果は工事範囲境界近傍での予測結果であり、規制基準との整合性について判断することができないため、予測結果について規制基準との整合を敷地境界で判断すること。

イ 名古屋駅周辺では既存の鉄道路線が存在するため、その路線の仮受け工事等は列車の運行が少なくなる夜間に実施される計画となっているが、夜間工事による騒音及び振動レベルについて予測、評価が示されていないため、周辺地域の生活環境に与える影響について十分に把握され、適切な環境保全措置が検討されているか判断できない。従って、夜間における工事騒音、振動の予測結果を示すとともに、必要に応じて適切な対応を行うこと。

ウ トンネル工事は夜間も行われることから、非常口の工事箇所における工事施工ヤードにおいては、その関連工事や付帯設備等の稼働における騒音、振動の発生が懸念される。このため、施工に当たっては地上部に設置されるプラント等からの騒音、振動の影響も含め、地上部への影響について十分に配慮し、適切な騒音及び振動対策を行うなど、周辺環境に十分に配慮すること。

エ 資材及び機械の運搬に用いる車両の走行について、走行車両が合流する道路沿道においても、調査、予測及び評価が行われていない箇所が存在する。このため、走行ルートと調査地点の選定の考え方について記載し、必要に応じ予測、評価を行うこと。

オ 道路交通騒音について、地点 07 の外堀通における夜間の等価騒音レベルの現況値が 67dB であり、現況においても夜間の環境基準 65dB を超えている。このため、工事関係車両の走行による影響については「寄与がほとんどない」という評価にとどまらず、工事関係車両の走行台数の平準化等の環境保全措置を適切に行うなど、周辺環境により一層配慮すること。

カ 列車が地下を走行する際の地上部における振動について、浮上走行から車輪走行に移行する地点が明らかにされておらず、また、地質の状況や周辺の建物状況により、固有の振動が増幅することも想定される。このため、営業運転時における地上部の住居等への影響について、必要に応じ、現状における最新型車両（L0 系）を用いた山梨リニア実験線における測定結果等を活用し、知見の収集に努めること。また、苦情等に対応する窓口を設け、適切に対応すること。

(4) 水質

工事排水の水量及び水質が定量的に示されていないため、処理設備の設置、公共下水道への排水等の環境保全措置を含む予測、評価の妥当性について判断することができない。従って、地下掘削工事に伴う湧出水、汚泥を脱水処理した際に発生する排水等について定量的に予測、評価するとともに、環境負荷の低減に努めること。

(5) 地下水、地盤に共通する事項

資料編に示された地下地質のモデル縦断図には駅の地下部分や地下トンネル等の構造物や、地層のモデル化についての考え方が明示されておらず、予測の妥当性について判断することができない。従って、地下地質のモデル縦断図に地下トンネル等の構造物を記載するとともに、地下水位のシミュレーションにおける地層のモデル化の方法など、予測に用いた諸条件を明確に示すこと。

(6) 土壌

名古屋市環境影響評価条例（以下、「市条例」という。）に基づき事業者により手続きが行われている「名駅一丁目1番計画南地区（仮称）建設事業」を始めとした名古屋駅周辺の他事業用地から砒素及びその化合物による土壌汚染が確認されているため、本事業についても地下掘削工事等に伴い汚染された土壌が発生するおそれがある。従って、汚染の有無の確認についての調査計画を適切に設定し、綿密な調査の実施に努めること。

(7) 文化財

名古屋市中区三の丸に計画されている非常口の建設予定地である名城東小公園とその周辺は、周知の埋蔵文化財包蔵地「名古屋城三の丸遺跡」に含まれており、土地掘削等を伴う工事によって埋蔵文化財が滅失する可能性が高い。従って、詳細な工事計画を検討する段階において、関係機関と調整を行い、埋蔵文化財の保全に配慮するとともに、工事によって滅失を余儀なくされる埋蔵文化財の発掘調査等を適切に実施すること。

また、名古屋市中区丸の内に計画されている変電施設と走行ルートを結ぶ送電設備が示されていないため図示するとともに、特別史跡名古屋城跡を構成する南外堀を横断する場合は、特別史跡に係る現状変更等に該当するため、適切に対応すること。

(8) 動物、植物及び生態系

トンネル工事及び名古屋市ターミナル駅部の開削工事に伴い多量の建設発生土が発生するが、その処分先については示されていない。建設発生土の処分先については、その位置、規模等によって、動物、植物、生態系について様々な環境影響が危惧されるため、仮置き場を含めた発生土置き場の検討、施工にあたっては、関係機関と調整を行い、環境影響の低減に努めること。

(9) 景観

主要な眺望景観の変化については、フォトモンタージュ法により、主要眺望点である名古屋テレビ塔から眺望した場合の変化の程度を予測しているが、名古屋城及びその周辺の地域に建設することが計画されている変電施設、非常口については、その位置及び概略の規模が示されているにとどまっている。このため、今後、変電施設及び非常口として使用する建築物の規模、配置、外観、形状等については、関係機関と調整を行い、当該地域固有の歴史及び伝統を反映した活動や建造物等を十分に考慮して、具体的な計画内容を検討すること。

(10) 廃棄物等

トンネル工事及び名古屋市ターミナル駅部の開削工事に伴い多量の建設発生土が発生するため、本事業内のみでの処理は困難であると想定される。従って、建設発生土の処理に当たっては関係機関と調整を行い、環境影響の低減に努めること。また、建設発生土の最終処分を本事業内で行う場合は事後調査を適切に実施し、建設発生土を仮置きする場合には、仮置き場についても事後調査の対象とすること。

(11) 温室効果ガス

ア 列車走行時の温室効果ガス排出量については、東京都・大阪府間における算出結果については資料編に記載されているものの、本準備書で対象とすべき東京都・名古屋市間についての算出結果が記載されていない。供用時における温室効果ガス排出量については、名古屋市ターミナル駅及び換気施設について予測、評価されているが、列車走行時の排出量はそれらより大きいと想定されるため、東京都・名古屋市間における列車走行時の温室効果ガス排出量について適切に予測、評価を行うこと。また、平成 39 年（2027 年）を予定している東京都・名古屋市間の開業時から東京都・大阪府間が全線開業するまでの期間における温室効果ガスの排出総量も踏まえて本事業に係る環境保全措置を検討し、予測、評価の結果とともに第 8 章（環境影響評価の調査の結果の概要並びに予測及び評価の結果）に記載すること。

イ 列車走行時の温室効果ガス排出量の算出においては、東京都・大阪府間の電力会社の電気使用者別温室効果ガス排出係数の平成 20 年度の平均値 $0.409\text{kg-CO}_2/\text{kWh}$ が用いられているが、平成 24 年度の平均値 $0.518\text{kg-CO}_2/\text{kWh}$ とは異なっている。従って、列車走行時の温室効果ガス排出量の算出に当たっては、営業開始後における温室効果ガス排出係数の考え方を整理し、適切な値を使用すること。

ウ 温室効果ガスの評価においては、駅及びガイドウェイその他の付帯施設の維持管理、車両等の更新も含めた事業全体の長期的なライフサイクルにおける温室効果ガス排出量について検討し、その考え方についても示すこと。

(12) 磁界

磁界の影響について国際非電離放射線防護委員会 (ICNIRP) の基準と比較しているが、磁界の長期的な曝露により人体に及ぼす影響、自然界に存在する磁界を超える場合の生態系に及ぼす影響等については知見が乏しく評価が難しい。このため、今後も磁界の影響について知見の収集に努め、必要に応じて適切に対応すること。

(13) 安全性（交通安全）

工事関係車両の走行について、名古屋駅周辺の道路が現状どおりの構造で支障なく通行できることを前提に予測されている。しかし、名古屋市ターミナル駅の工事は長期にわたり開削工事が実施される計画となっており、道路の占用や仮設道路の設置、迂回路の設定等による道路交通網の変化が想定され、またその結果、交通の流れに変化が生じ、歩行者に対する交通安全等に影響が生じるおそれがある。このため、工事に際しては、関係機関等と十分に協議するとともに、誘導員の配置や安全設備の設置等の必要な環境保全措置を講じ、安全性の確保に努めること。

3 事後調査に関する事項

(1) 環境影響評価法に基づく基本的事項において、事後調査の必要性を検討すべき場合として、工事中又は供用後において環境保全措置の内容をより詳細なものにする場合等も対象としている。騒音に係る「環境対策型換気施設の採用」をはじめとした抽象的な表現で示されている環境保全措置について、今後の事業計画及び工事計画の具体化に応じ、環境に及ぼす影響の程度が明らかになり、その内容をより詳細なものとする必要がある場合は、環境影響評価法に基づく事後調査を実施すること。また、事業計画及び工事計画の具体化により、追加の環境保全措置が必要となった場合も同様の扱いとすること。

(2) 現段階で具体的な位置、規模等を確定できない発生土置き場等については、今後、計画の熟度が高まり次第、事業者の責任において、環境保全措置の検討に必要な調査、予測等を実施するとともに、市民への情報提供や意見等を把握することができるような仕組みを検討するなど、関連施設、関連工事等に係る環境配慮を確保するため適切に対応すること。

(3) 環境影響評価の項目に係る環境要素に及ぼす影響の程度について把握し、予測及び評価並びに環境保全措置の妥当性を検証するため、市条例に基づく事後調査を適切に実施すること。

4 環境影響評価手続きについて

(1) 環境影響評価制度

中央新幹線の建設計画は、東京都・名古屋市間を対象として環境影響評価法に基づく手続きが進められており、7都県5政令市をはじめ複数の自治体にまたがって環境影響評価の手続きが進められている。

各自治体は、それぞれの区域における地域の社会的、自然的条件等に応じて環境影響評価における必要な施策を講じることができ、法に基づく環境影響評価のみならず、それぞれの地域の実情に即して必要に応じ、調査、予測すべき環境要素（環境影響評価の項目）やその手法を示すとともに、情報公開、市民参加の手続き、審査体制を設けている。

本事業は、複数の都県にまたがり、工事期間も長期に及ぶ大規模事業であることを踏まえ、事業者は、各自治体の環境影響評価制度が設けられた経緯、趣旨を踏まえ、画一的な対応ではなく、きめ細かく対応すること。

(2) 公聴会、住民周知

市条例に基づく公聴会は、陳述人のほか事業者が出席し、意見を述べることのできる制度となっているが、本事業については、事業者が出席しなかったため、陳述人の意見に対する事業者見解が明らかにされず、それに対する陳述人の補足陳述の機会が失われる結果となった。環境影響評価手続きは市民、事業者等とのコミュニケーションを進めていく役割を担っている。環境影響評価法及び市条例の制度上の制約から事業者に出席を義務付けてはいないものの、市民、事業者の双方の参加があって、有意義な公聴会となり、環境影響評価の手続きを通じて、より環境に配慮した事業としていくことができるものと認識している。

また、準備書の縦覧及び事業者説明会の開催等に係る地域住民等への周知については、方法書段階において事業者が実施した「縦覧と説明会開催のお知らせ」の配布や日刊新聞紙への掲載等については行われなかった。

今後、事業計画等の具体化を踏まえ、詳細な事業計画や事業の実施に伴う環境影響の程度、その保全措置の内容等について丁寧に説明するなど積極的な情報公開に努めるとともに、地域住民その他関係者の意見、質問等を傾聴し、理解と協力を得られるよう丁寧な対応に努めること。

5 その他

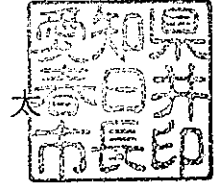
(1) 事業計画、予測条件等の記載内容が不足している箇所が見られるので、必要な内容について分かりやすく記載すること。また、予測に用いた数式や出典の記載については正確に示すこと。

(2) 記載内容の間違いが多く、このことは予測、評価の信頼性に大きく関わることであるため、これらを適切に修正すること。また、修正に伴い、予測、評価等がどのように変わったのかを明らかにし、市民にわかりやすい図書となるよう十分に配慮すること。

25 春交対第 488 号
平成 26 年 2 月 6 日

愛知県知事 大村 秀章 様

春日井市長 伊 藤 太



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】
について（回答）

平成 25 年 11 月 27 日付け、25 環活第 260-8 号で照会のありましたこのこと
については、別紙のとおりです。



連絡先 総務部交通対策課 梶田
電話(0568) 85-6050

I 全般的事項

- 1 本事業は、大深度地下トンネルを超電導磁気浮上方式で列車が走行する住民の誰もが未知の事業であり、環境への影響を心配する声が多く寄せられている。これらの不安を払拭するための情報提供や地域住民との合意形成を十分に図るとともに、事業を進めるにあたっては、地域住民に対し十分な説明を行い、住民の疑問、意見には誠意をもって対応すること。また、何らかの影響があった場合の事業者の補償を含めた対応を明らかにすること。
- 2 今回の環境影響評価準備書は、文献調査による予測値が多く用いられ、評価と対策の検討が行われている。予測値に基づく評価には、実測値による厳格な検証が不可欠であり、山梨県にある実験線において可能な限り大深度地下トンネルを想定した測定を行い、評価書の作成にあたっては、評価の根拠となる数値等を具体的に掲載するなど、分かりやすい内容と説明になるよう努めること。

II 個別事項

1 事業計画

各施設の概要、規模及び工事施工ヤードの土地利用方法、工事方法の想定が示されているものの、具体的な内容が示されていない。今後の事業、施工計画等の具体化に合わせ、早期にその内容を公表するとともに、事業説明会、工事説明会等において地域住民の理解を得るよう努めること。

鉄道施設以外の仮設道路、現場事務所及び資材置き場等の関連工事施工計画や環境影響評価の対象となっていない送電施設などの付帯施設の事業計画についても、環境影響評価法に準じた環境影響評価、手続きを実施するよう努めるとともに、その内容について地域住民に対し十分な説明を行うこと。

非常口及び換気施設並びに保守基地建設における開発行為及び建築行為について、春日井市開発行為等に関する指導要綱を始めとする各関係法令等に該当する場合は、必要な手続きを行うこと。

大深度地下のトンネルの存在が、宅地建物取引業法第35条で定められる重要事項説明書の記載事項に当たるかの確認結果を公表すること。また、記載事項に当たる場合は、記載しなければならない基準や表示方法についても示すこと。なお、国への確認については、「大深度地下トンネルの存在が」という視点ではなく、「環境や健康に影響を与える恐れのある大深度地下トンネルの存在が」という視点で行うこと。

2 事業計画（安全性）

大雨等自然災害によりトンネル部が浸水した場合の具体的対策を講ずること。

火災や事故等が発生した場合の消防隊、救急隊及び救助隊の進入経路及び消防用設備等、活動の万全を考慮した施設や設備を計画すること。また、トンネル内の通信手

段を確保するため、無線通信補助設備の設置を計画すること。

大規模災害の発生時には、関係機関及び周辺自治体への情報の公開、提供及び共有化を図り、通常時から連絡体制(ホットライン)の整備をすること。

3 環境保全一般

鉄道施設以外の関連工事についても、鉄道施設と同様の環境保全措置を実施すること。

環境影響評価法に基づく事後調査については、希少猛禽類の生息状況調査及び建設発生土置き場における動物、植物、生態系調査のみとされているが、工事施工中及び営業運転開始後における騒音、振動など周辺的生活環境に負荷を与える項目について、定期的な測定と結果の公表を行い、地域住民に対する情報提供に努めること。

工事施工中及び営業運転開始後において、環境への影響に対する新たな事実が確認された場合には、周辺的生活環境を阻害することのないよう対処すること。

4 大気質

建設作業並びに資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質、粉じん等大気質の予測において、いずれも環境基準等を下回っているが、これら車両の通行が、地域住民の生活に与える影響(大気質、騒音、振動)は大きいと想定されることから、春日井市内の各非常口付近において、1日最大800台とする大型車両の通行台数を削減するよう計画を修正すること。

また、非常口等から幹線道路までの生活道路周辺にあつては、特にその影響は現状と比して大きいと想定されることから、車両走行に伴う粉じんの飛散、排出ガスによる大気汚染、騒音及び振動の発生により地域住民の生活環境を阻害することのないよう、建設発生土や資材等の搬出方法、ルートを選定を行うこと。

5 騒音、振動

工事施工期間は10年超の長期に渡るもので、一般的な建設作業とは異なり周辺的生活環境に与える影響は大きいと想定されることから、工事施工中にあつては、できる限りの防音・防振対策を講じ、敷地境界における騒音・振動レベルが騒音規制法及び振動規制法に基づく「特定工場等に係る規制基準」を下回るよう努めるとともに、地域住民の居住地において、環境基本法に基づく騒音に係る環境基準を超過することのないよう十分配慮すること。

営業運転開始に伴う騒音・振動の予測及び評価に関して、予測位置を換気口からの距離20m、10mの地点を選定、評価しているが、騒音規制法及び振動規制法に基づく「特定工場等に係る規制基準」は、当該施設の敷地境界において適用されることから、敷地境界において、この規制基準を遵守するとともに、地域住民の居住地において環境基本法に基づく騒音に係る環境基準を超過することのないよう留意すること。また、騒音規制基準が適用される高さについては、発生源の騒音が問題となる住居の高さな

ど受音点の位置等により判断されることに留意すること。

6 微気圧波、低周波音

鉄道施設（換気施設）の営業運転開始後は、換気施設に消音設備、多孔板を設置することで発生する微気圧波、低周波音は低減できると評価しているが、1時間に5本の列車が走行することから、非常口周辺に居住する住民への影響が懸念される。実験線において同等の換気施設を設置し、測定結果を公表すること。

7 水質

工事に伴う湧水のみならず、降雨時においても濁水やアルカリ排水、酸性化排水、有害物質を含む異常水が流出することのないよう留意すること。また、工事施工中及び営業運転開始後の敷地から排出される排出水について、春日井市生活環境の保全に関する条例の規定に基づく指導基準等を遵守するとともに、定期的な排出水の水質測定を実施すること。なお、公共下水道区域内及び都市下水路排水区域内において工事排水を排出する場合は、分流式である公共下水道雨水管及び都市下水路に降雨時を避けて排出すること。

〔鉄道施設において塗料や作業油等の危険物を貯蔵、取扱いを行う場合は、危険物の種類及び量により外部に漏れ出ない措置を講ずること。〕

8 地下水、水資源

春日井市水道事業が取水する地下水源が廻間町地内に5か所あり、工事により水源となる地下水の水位、水量、水質等に多大なる影響を及ぼすことが懸念されるため、工事開始前と工事開始以降の継続的な環境影響調査を実施するとともに、工事施工予定期間、実施状況等について、逐次、水道事業者へ書面で連絡すること。また、影響があった場合の補償等について、水道事業者と協議し対応を明確にすること。

井戸水を利用している施設や事業所等があるため、路線周辺にある井戸を事前に調査確認するとともに、工事や鉄道施設の存在による地下水の水位低下及び水質悪化を継続的に監視及び調査すること。

9 地盤沈下

「春日井の近代史話」（昭和59年3月発行）によると、市東部の亜炭採掘跡において、堅坑は深さ50m、亜炭鉱の深さは平均36mから54mと記載されている。トンネル工事実施前の調査及び空洞充填の計画策定にあつては、春日井市及び住民等と十分に調整しながら実施するとともに、結果を速やかに公表すること。また、営業運転開始後も地下水位の変動などを含め、住宅や店舗、施設等に影響がでないよう継続的に地盤沈下の監視及び調査を実施し、その結果を受けた必要な措置を講ずるなど、市民等が安全・安心に生活ができるように配慮するとともに、影響があった場合の補償等について事業者の対応を明確にすること。

10 土壤汚染

建設発生土の再利用について、建設汚泥や有害物質を含む残土、酸性水やアルカリ水を流出させるおそれがある残土が再利用されないことがないよう、発生源者として発生土の性状を十分に把握し、再利用者に情報提供すること。

過去に、岐阜県内のトンネル工事掘削土処理場から黄鉄鉱を含む美濃帯を掘削した土砂を起因として、硫酸等の酸性水や溶出した重金属が流出した事象が発生しているため、市東部地区の美濃帯地層の掘削土砂により、同様な事態が生ずることがないよう十分に調査、対策を行うこと。

11 電波障害

建築物及び工作物に起因するテレビ受信障害が発生した場合は、適切に対応すること。

12 文化財

試掘・確認調査及び発掘調査の実施については工事着手時期との間に十分な調整期間を設け、記録保存のための発掘調査はあくまでも次善策であり、新規発見を含む埋蔵文化財については、現状保存を前提として取扱うこと。

13 動物

現地調査で確認されたオオタカについては、準絶滅危惧に選定されている。今後の調査に当たっては、環境省が「オオタカなどの生息状況や保護のための調査と保全措置等の総合的な保護指針」としてとりまとめている「猛禽類保護の進め方（改訂版）」に基づき、オオタカの営巣場所や繁殖状況を調査しつつ、必要に応じて営巣中心域や高利用域の保全措置を検討すること。

14 植物

予定ルート¹の岐阜県と愛知県の県境周辺には湧水湿地が存在し、その自然環境に適応したシデコブシ等が生育している。このため、工事による地下水の質や量への影響を避け、湧水の現状や地下水の流れ等を十分に把握するとともに、工事による影響を予測し、できる限り湿地環境への影響を少なくする方法を検討すること。

15 生態系

愛知高原国定公園周辺では、ギフチョウ、ヒメタイコウチ等の希少な野生動植物が多く生息・生育しているため、鉄道施設の設置については、周辺の希少な野生動植物が生息・生育している環境に配慮し、できる限り自然環境への影響が少なくなるよう検討すること。

16 景観

地域ごとに目指すべき景観が春日井市都市景観基本計画において定められているため、春日井市都市景観条例及び春日井市都市景観基本計画に沿って構造物を設置すること。

17 廃棄物等

建設発生土の活用方法等が示されていないことから、具体的な活用計画や搬出ルート进行明らかにし、環境影響調査予測評価及び環境保全措置を具体的に示すこと。また、搬出ルートは交通集中による路面劣化等が懸念されることから、道路改修等必要な箇所については道路管理者と十分な協議を行うこと。

18 温室効果ガス

列車走行に伴う排出量の予測について、最終的な開業区間のみではなく、東京都～名古屋市間における現行の新幹線との比較を行うこと。また、東京都～大阪市間における列車走行に伴う排出量の比較において、試算の算出根拠を示すこと。

建設機械及び運搬車両の使用において、アイドリング・ストップを励行するよう努めること。

営業運転開始後における環境保全措置として、非常口における設備等への太陽光発電システムの設置など、再生可能エネルギーの有効利用を検討すること。

19 その他

ア 異常時避難

高齢者や障がい者が短時間で安全に避難することは難しいため、避難支援が必要な乗客を想定して、様々な避難方法や施設、設備の対応を計画すること。避難誘導に関する乗務員の訓練及び教育を徹底すること。また、周辺自治体等と合同で避難訓練等を実施すること。

イ 磁界

列車走行に伴う電磁波による健康への影響を懸念する意見があるため、磁界を環境影響評価項目に挙げ、ルート上地表部や非常口周辺、走行中の車内における調査、予測及び評価を実施すること。また、非常口周辺等沿線住民への長期的な影響や乗客への影響を検証するため、第三者機関による安全性の再確認を行い、その結果を公表すること。

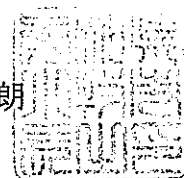
ウ 交通安全

非常口及び保守基地が設置される場所は、周辺に通学路があることから、工事施工中は児童生徒の登下校時の交通安全を確保できるよう必要な対策を講じること。特に、地域生活に密着する幅員狭小の道路の通行については、地域住民の交通安全を確保するためにも、工事関係車両の通行に対して地元と十分な協議を行うとともに、住民からの意見に対しても、丁寧な対応に努めること。

25小環第465号
平成26年2月7日

愛知県知事 大村 秀章 様

小牧市長 山下 史 守 朗



中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書について
（回答）

平成25年11月27日付け25環活第260-8号で照会のありましたこのことにつきまして、本市の環境保全の見地からの意見は下記のとおりです。

記

- 1 建設工事に伴い当市内においても市民生活への影響が発生する恐れがある。これらに対してできる限り配慮した予防対策を講じ、その影響を最小限にとどめること。
- 2 市民から寄せられた意見・質問に対しては、市民の立場に立った丁寧な説明、誠意を持った対応をし、できる限り市民の理解を得るよう努めること。
- 3 市内東部地域においては地下水を使用している事業所や亜炭採掘跡が存在していることから、工事に伴う地下水の水質・水位の変化や亜炭採掘跡の地盤沈下等、市民生活への影響を回避するよう万全を期すこと。



連絡先：〒485-8650
小牧市堀の内三丁目1番地
小牧市役所 環境対策課 環境保全係
TEL 0568-76-1136
FAX 0568-75-8283

