

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）環境影響評価方法書（愛知県）について、環境影響評価法第10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24年1月27日

名古屋市長 河村 たかし

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）」は、複数の都県にまたがり、工事期間も長期に及ぶ大規模な事業である。また、超電導リニア方式の採用、大深度地下利用など技術的にも制度的にもこれまでほとんど例のない事業であることから、環境影響評価手続を進めるにあたり、市民の理解と協力を得ることが不可欠であり、慎重に計画を進めていくことが求められる。

一方、環境影響評価方法書は、今後の環境影響評価の実施に向け、概ね特定された事業計画・工事計画の内容をもとに環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法を明らかにする図書である。しかし、本事業の環境影響評価方法書では、路線及び駅について、具体的な区域、構造等が明らかにされておらず、また、供用時に必要となる電力変換変電所・換気施設等、あるいは、工事中に設けられる立坑・土砂処分場等、本事業の実施に不可欠な関連施設については、周辺環境に影響を及ぼす可能性があり得るにもかかわらず、その位置又は規模が明らかにされていない。

さらに、現況調査、予測等の手法についても、地域を特定して具体的に検討したものではなく、今後、調査地点等の選定の考え方やその理由が明らかでない状況で調査、予測等を実施し、その結果を環境影響評価準備書にとりまとめたとしても、その時点で追加調査等を必要とする場合が生じることが懸念される。

このため、本事業に係る環境影響評価の実施にあたり、事業内容が概ね特定された段階で環境影響評価方法書の記載内容を精査し、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、下記に掲げる事項を踏まえて環境影響評価準備書を作成することが必要である。

記

1 対象事業の目的及び内容について**(1) 総括的事項**

ア 本事業の目的について、全国新幹線鉄道整備法に基づく中央新幹線（東京都・大阪市間）整備計画の決定に至る経緯を踏まえ、国土交通省交通政策審議会の答申を引用するかたちで、中央新幹線整備の意義として、三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実などが述べられている。しかし、この答申に至る議論の経緯・背景や事業の

必要性の根拠などが十分に説明されているとは言い難く、環境影響評価方法書に対する市民意見では、平成23年3月に発生した東日本大震災を踏まえた社会経済状況への対応や災害対策への不安などを含め、多くの疑問、批判的な意見が寄せられているところである。このため、東京都・名古屋市間における対象事業の目的を含め、本事業の意義・必要性やその理由を整理し、丁寧に説明すること。

イ 詳細な路線の位置及び地下トンネル部の深さ、ターミナル駅や立坑、施工ヤード、電力変換変電所、土砂処分場等の位置・規模・構造及び施工方法の選定など事業計画・工事計画の具体化にあたっては、関係機関等と十分に協議・調整し、当該施設等の環境負荷をできる限り低減するなど環境に配慮した計画内容とすること。

(2) 列車の走行

ア 超電導リニアの二酸化炭素排出量について、速度域を考慮して、航空機と比較した場合、その排出量は3分の1であると述べている。しかし、本事業は、中央新幹線と東海道新幹線による三大都市圏間の大動脈の二重系化を目的の一つに掲げていることから、中央新幹線、現在の東海道新幹線、中央新幹線開業後の東海道新幹線のそれぞれの列車走行に伴う二酸化炭素排出総量についても明らかにすること。

イ 超電導リニアでは、超電導材料を液体ヘリウムで冷却することにより超電導状態を作り出すという技術を採用しているが、新たな技術開発等を通じてより一層の省エネルギー化を図り、環境負荷の低減に努めること。

ウ 超電導リニアの走行に伴い発生する磁界について、車内や地上沿線での測定結果が示されているだけであり、名古屋市内は全て地下トンネルを走行する計画となっているものの、地下を走行する場合の環境影響については説明されていない。したがって、地下を走行する場合の磁界について、地表等での数値を示すなど人への健康影響の程度を明らかにするとともに、動物の行動等への影響も含め、丁寧に説明すること。

(3) ターミナル駅

ア ターミナル駅は、延長1km、最大幅60mを想定しており、名古屋駅に地下駅を計画し、開削工法により施工すると記載されている。地上部の施設等の計画については明らかになっていないが、地下部だけでも、大規模な工事が長期間におよぶと想定される。名古屋駅周辺の地域は、商業施設や事務所等が高密度に集積し、既存の交通機関の乗降客等も非常に多い地域であることから、長期にわたる工事期間中や供用時における安全性（交通安全、危険物等）、都市景観等にも十分配慮すること。

イ 名古屋駅周辺の地域では、名古屋市環境影響評価条例（以下、「条例」という。）に基づき手続を行っている「大規模建築物の建築」に係る事業をはじめ、複数の建設事業

が計画又は実施されており、本事業と工事期間の一部が重複し、施工区域が近接する可能性がある。したがって、具体的な施工計画を検討する際は、本事業の工事関係車両の走行ルート、走行台数等について、周辺で計画又は実施されている工事等との関係も十分考慮すること。

なお、ターミナル駅について、本事業と同一の事業者が条例に基づき環境影響評価手続を行っている「名駅一丁目1番計画南地区（仮称）建設事業」の建築物と接続する場合は、必要に応じ、当該事業に係る条例に基づく事業内容の変更の手続を適切に行うこと。

(4) 大深度地下トンネル

ア 春日井市等の対象事業実施区域及びその周辺には重金属等を含む休廃止鉱山が分布しているため、大深度地下トンネル部の施工に伴い、重金属等の有害物質を含有する土壌が、立坑から搬出される可能性がある。したがって、搬出する土壌について適切に調査するとともに、基準に適合しない土壌を搬出する場合には、適切な措置を講じること。

イ 春日井市等の対象事業実施区域及びその周辺には重金属等を含む休廃止鉱山が分布しているため、立坑の施工ヤードに設置が計画されている泥水プラントからの工事中の排水に重金属等の有害物質が含まれる可能性がある。また、対象事業実施区域は本市域を広範囲に縦断しており、地域によっては供用時のトンネルからの湧出水に、自然由来又は事業由来の重金属等の有害物質が含まれる可能性がある。したがって、排水について適切に調査するとともに、公共用水域に放流する場合には適切な措置を講じること。

2 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価について

(1) 総括的事項

ア 電力変換変電所、液体ヘリウムの高圧タンク等環境に影響を及ぼすおそれがあり本事業と不可分な関連施設について計画内容が明らかにされていないが、その位置、規模等によっては、騒音、低周波音、安全性などの問題が生じる可能性がある。したがって、これらの関連施設に係る環境影響についても適切に調査、予測及び評価を行うこと。

イ 山梨リニア実験線における事例及びその他の事例を引用して予測する場合は、引用する事例の妥当性を適切に判断し、解析を行うとともに、その理由や根拠についても記載すること。

(2) 騒音・振動

ア ターミナル駅及び立坑の周辺に中高層建築物が存在する場合には、中高層建築物の住居、事務所等に対し、工事中における建設工事騒音及び供用時における換気施設騒音による影響が想定される。したがって、地上部とともに高さ方向についても適切に予測及び評価を行うこと。

イ 列車の走行に伴う振動について、低速走行時にタイヤ走行する場合の固体振動の影響や浮上走行する高速走行時の圧縮波の影響など、走行状況等に応じてきめ細かく予測及び評価を行うこと。

ウ 列車の走行、換気施設等による影響は、平日、休日問わず想定されることから、環境騒音及び環境振動の調査期間に休日も設定すること。

(3) 水質

工事の実施に伴う排出水の放流先や水質の現地調査地点について明らかにされていないが、工事の実施に伴う排出水を公共用水域に放流する場合は、放流先の河川の状況を考慮し、適切な調査場所を選定し、予測及び評価を行うこと。

(4) 地下水・地盤

工事の実施及び施設の存在に伴う地下水の水位及び地盤への影響に係る予測手法について、定性的手法又は予測式等を用いた定量的な手法により予測するとしているが、ターミナル駅及びトンネル部の施工では掘削範囲が広大なため、定量的な手法による予測及び評価を行うことを基本とすること。

(5) 廃棄物等・温室効果ガス

ア ターミナル駅及びトンネル部の建設工事に伴う副産物として大量の土砂が発生すると想定される。したがって、発生する土砂の処理方法や処分量を明らかにし、適切な環境保全措置を検討すること。

イ 立坑等の建設に伴い多くの樹木等を伐採する場合は、工事の実施に伴い排出される温室効果ガスについて、樹木による二酸化炭素固定量の減少分を考慮して適切に予測及び評価を行うこと。

ウ ターミナル駅の供用に伴い、駅の一部に事務所、商業施設等の利用が想定されることから、これらの施設利用に起因する廃棄物等及び温室効果ガスの発生量を算出するなど、適切に予測及び評価を行うこと。

(6) 複合影響

名古屋駅周辺の地域では、条例に基づく対象事業の環境影響評価手続が行われており、それぞれの事業の環境影響評価書が公表されている。本事業の環境影響評価の実施にあたっては、これらの環境影響評価書で公表されている事業計画の内容、予測結果等の情報を活用し、本事業の工事中における大気質、騒音、安全性等について、周辺で計画又は実施されている事業の影響も考慮して適切に予測及び評価を行うこと。

3 環境影響評価の手続について

(1) 環境影響評価方法書では、現況調査、予測等の具体的な場所が明らかにされていないが、今後、環境影響評価準備書を作成するまでに、路線の位置及び地下トンネル部の深さ、並びに、ターミナル駅、立坑その他関連施設の位置、規模、構造、施工等の計画内容を固め、それぞれの施設等の周辺地域の社会的・自然的条件を考慮した現況調査、予測等を実施することが必要となる。

この場合、調査、予測及び評価の具体的な手法等について、環境影響評価準備書でその検討結果を初めて公表するのではなく、あらかじめその内容を明らかにするとともに市民・関係機関の意見等を把握し、現況調査、予測等の地点・範囲等を適切に選定すること。

(2) 環境影響評価手続においては、環境影響評価準備書の段階で、対象事業に係る計画諸元を明らかにし、事業の実施に伴う環境影響を予測し、その回避・低減に努めるため、必要な環境保全措置を検討することが求められている。

しかし、本事業は平成39年度の営業開始を想定し、供用開始までに相当長期にわたる工事期間を設定していることから、関連施設・関連工事等の一部には、環境影響評価準備書の段階に至っても、具体的な計画諸元を確定できない場合があり得ると考えられる。この場合、環境影響評価の手続中において予測の前提とすべき事業計画等の熟度が高まっていないものについては、事業の実施に伴う環境配慮を検討する機会が失われてしまうことが懸念される。

したがって、建設工事が長期にわたり対象事業実施区域が広範囲に及ぶ本事業の特殊性を考慮し、異例の措置ではあるが、環境影響評価準備書の段階までに具体的な計画諸元を確定できない施設等については、それ以降の段階においても、計画の熟度が高まり次第、環境保全措置の検討に必要となる現況調査、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。

4 その他

(1) 本事業は、環境影響評価法の対象事業であるが、現在まだ施行されていない改正法の趣旨を踏まえ、現行法で義務付けていない環境影響評価方法書の電子縦覧、事業者説明会を自主的に実施したことは、事業者の環境影響評価手続に対する前向きな姿勢を示すものである。今後も引き続き、きめ細やかに説明会を開催するなど、情報提供と市民意見等の把握に積極的に努めること。

(2) 図表の活用や専門用語を必要に応じて丁寧に説明するなど、市民に理解される分かりやすい図書の作成に努めること。

(3) 市民等から寄せられた意見について十分に検討し、適切に対応すること。