

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響
評価書【愛知県】平成26年8月」に基づく
事後調査報告書（その2）

（愛知県）

令和2年7月

東海旅客鉄道株式会社

事後調査報告書（その2）について

本事後調査報告書は、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書【愛知県】平成26年8月」において実施するとした事後調査について、愛知県環境影響評価条例（平成10年愛知県条例第47号）第33条の規定により準用する同条例第30条第2項の規定に基づき取りまとめたものである。

なお、『「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書【愛知県】平成26年8月」に基づく事後調査計画書』（平成26年11月、東海旅客鉄道株式会社）に基づき、3年に1回の頻度で事後調査結果の中間報告を行う計画としている。今回の報告は、『「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書【愛知県】平成26年8月」に基づく事後調査報告書』（平成29年7月）に続き2回目の報告書であり、平成29年4月から令和2年3月までの調査結果を取りまとめたものである。

目 次

	頁
第 1 章 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地	1-1 (1)
第 2 章 対象事業の名称	2-1 (1)
第 3 章 対象事業の目的及び内容	3-1 (1)
3-1 対象事業の目的	3-1 (1)
3-2 対象事業の内容	3-1 (1)
第 4 章 事後調査の項目及び手法	4-1 (13)
4-1 事後調査の目的	4-1 (13)
4-2 事後調査の項目等	4-1 (13)
第 5 章 事後調査の結果	5-1 (17)
5-1 動物、生態系	5-1 (17)
第 6 章 環境保全措置の内容等	6-1 (21)
第 7 章 業務の委託先	7-1 (23)
参考資料 1 本報告に係る専門家等の技術的助言	
参考資料 2 本報告に係る専門家等の技術的助言による追加の配慮	

非公開版

<別冊>

<略 称>

以下に示す法律及び名称については、基本的に略称を用いた。

法律及び名称	略称
全国新幹線鉄道整備法（昭和45年5月18日法律第71号）	全幹法
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】平成23年9月	方法書
中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書【愛知県】 平成26年8月	評価書

第1章 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

〔事業者名〕 東海旅客鉄道株式会社

〔代表者〕 代表取締役社長 金子 慎

〔所在地〕 愛知県名古屋市中村区名駅一丁目1番4号

第2章 対象事業の名称

中央新幹線 品川・名古屋間^{注1}

第3章 対象事業の目的及び内容

3-1 対象事業の目的

全幹法において、新幹線の整備は、高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性に鑑み、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的とするとされている。全幹法に基づく整備新幹線である中央新幹線については、東京・名古屋・大阪を結ぶ大量・高速輸送を担う東海道新幹線が、開業から50年以上が経過し、将来の経年劣化への抜本的な備えが必要であるとともに、大規模地震等、将来の大規模災害への抜本対策が必要であるとの観点から早期に整備するものである。整備にあたっては、まずは、品川・名古屋間を整備し、名古屋市・大阪市間は、名古屋市までの開業後に着手する計画である。

3-2 対象事業の内容

3-2-1 対象鉄道建設等事業の種類

種類：新幹線鉄道の建設（環境影響評価法第一種事業）

3-2-2 対象鉄道建設等事業実施区域の位置

(1) 起終点

起 点：東京都港区

終 点：愛知県名古屋市

主要な経過地：甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部

注1 評価書においては中央新幹線（東京都・名古屋市間）と記載していたものを、工事実施計画の認可申請に合わせて変更したものである。

(2) 路線及び施設概要

愛知県内における路線は、環境要素等の制約条件を考慮するとともに、超電導リニアの超高速性を踏まえ、できる限り直線に近い線形とした。また、自然公園区域はトンネル構造とし、希少動植物への影響をできる限り回避するなど自然環境保全に配慮し、絞り込みを行い、路線を選定した。

方法書記載の概略の路線及び駅位置から絞り込んで選定した路線について、評価書における対象鉄道建設等事業実施区域（以下、対象事業実施区域）とし、図 3-2-2-1に示す。

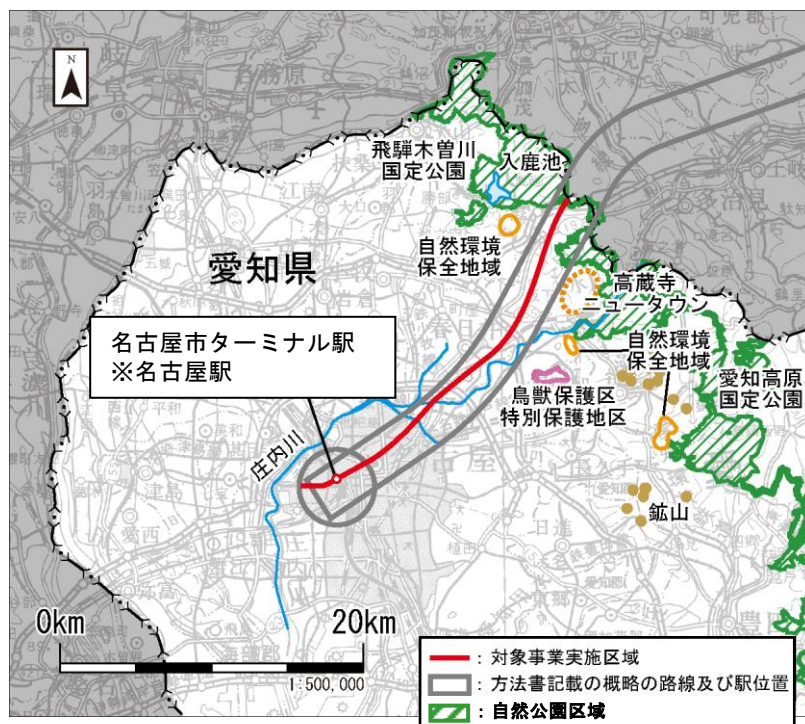
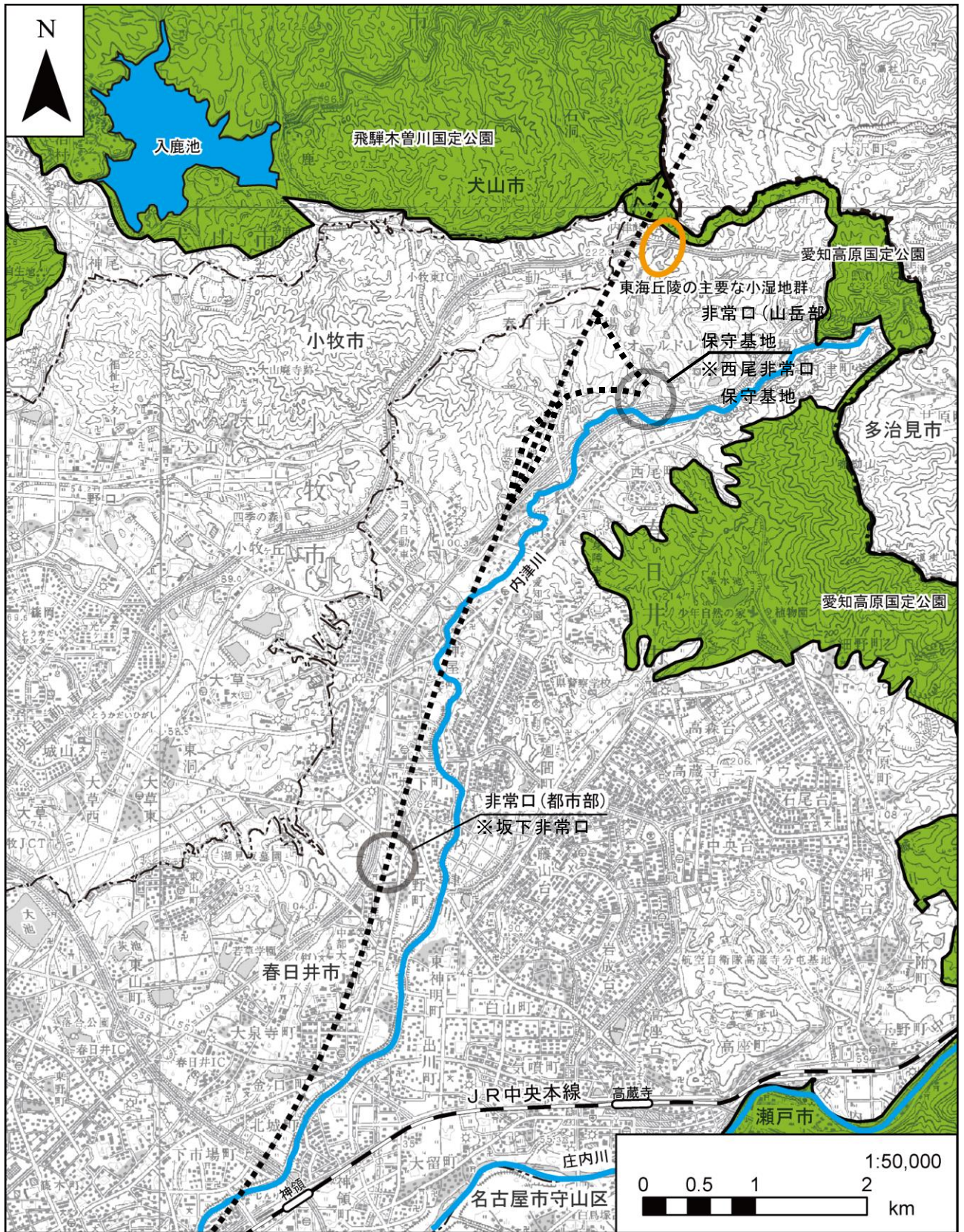


図 3-2-2-1 対象事業実施区域

計画路線図を図 3-2-2-2 に示す。春日井市内の計画路線は、岐阜県多治見市との境界から、トンネル構造で南西方向に進み、非常口の計画地である春日井市西尾町付近、同坂下町一丁目・上野町付近、同熊野町付近及び同勝川町一丁目付近を經由して、名古屋市との境界に至る。春日井市の通過延長は約 17km であり、全ての区間が大深度地下等のトンネルとなる。なお、春日井市西尾町付近に保守基地を計画する。名古屋市内の計画路線は春日井市との境界から、トンネル構造で南西方向に進み、非常口の計画地である名古屋市中区三の丸二丁目付近を經由して、名古屋駅※に至る。また、名古屋市中区丸の内三丁目付近に変電施設を計画する。名古屋市の通過延長は約 8km であり、名古屋駅※周辺を除き、大深度地下等のトンネルとなる。なお、名古屋市中村区太閤通九丁目・鳥居西通一丁目付近の県道名古屋津島線（太閤通・鳥居西通）沿いの地下に、異常時等における輸送の弾力性を確保するための引上線を計画する。

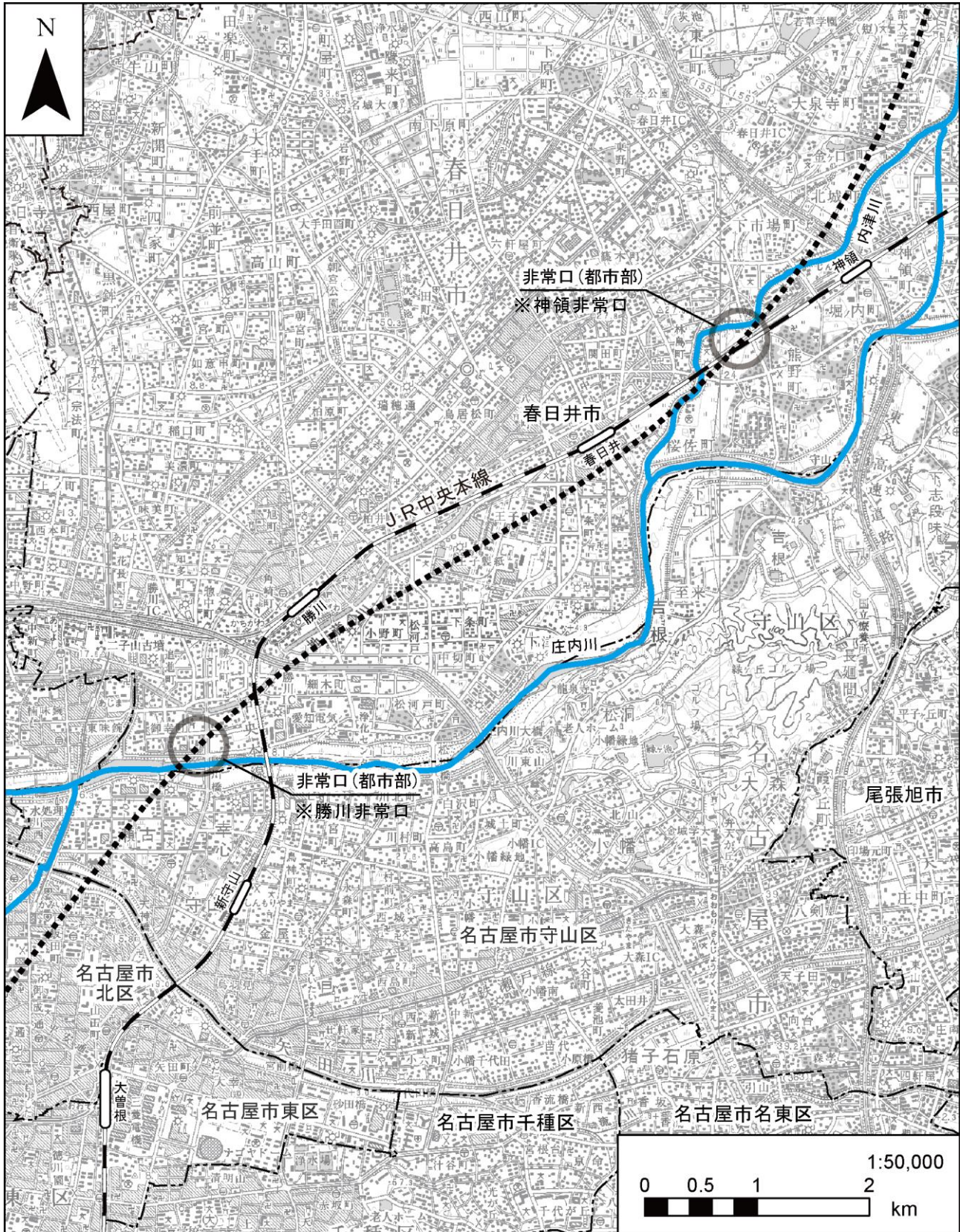
※名古屋ターミナル駅は名古屋駅に名称を変更した。



凡例

- 計画路線(トンネル部)
 - 県境
 - 市区町村境
 - 自然公園区域
- ※非常口(山岳部)・保守基地は西尾非常口・保守基地、非常口(都市部)は坂下非常口に名称を変更した。

図 3-2-2-2(1) 計画路線図

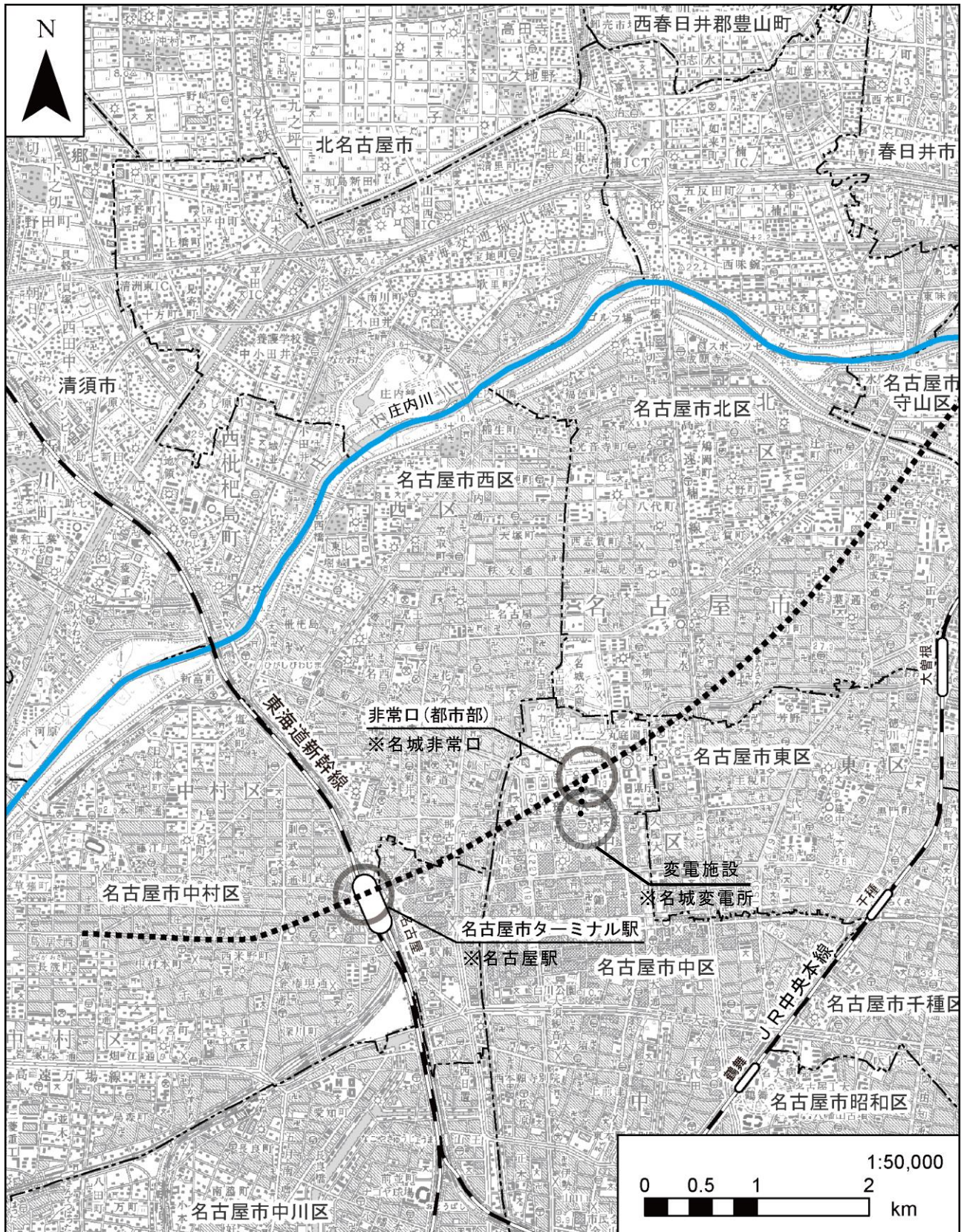


凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 県境
- 市区町村境

※非常口(都市部)はそれぞれ神領非常口、勝川非常口に名称を変更した。

図 3-2-2-2 (2) 計画路線図



凡例

- 計画路線(トンネル部)
- 県境
- 市区町村境
- 電気洞道(トンネル部)

※非常口(都市部)は名城非常口、変電施設は名城変電所、
名古屋市ターミナル駅は名古屋駅に名称を変更した。

図 3-2-2-2 (3) 計画路線図

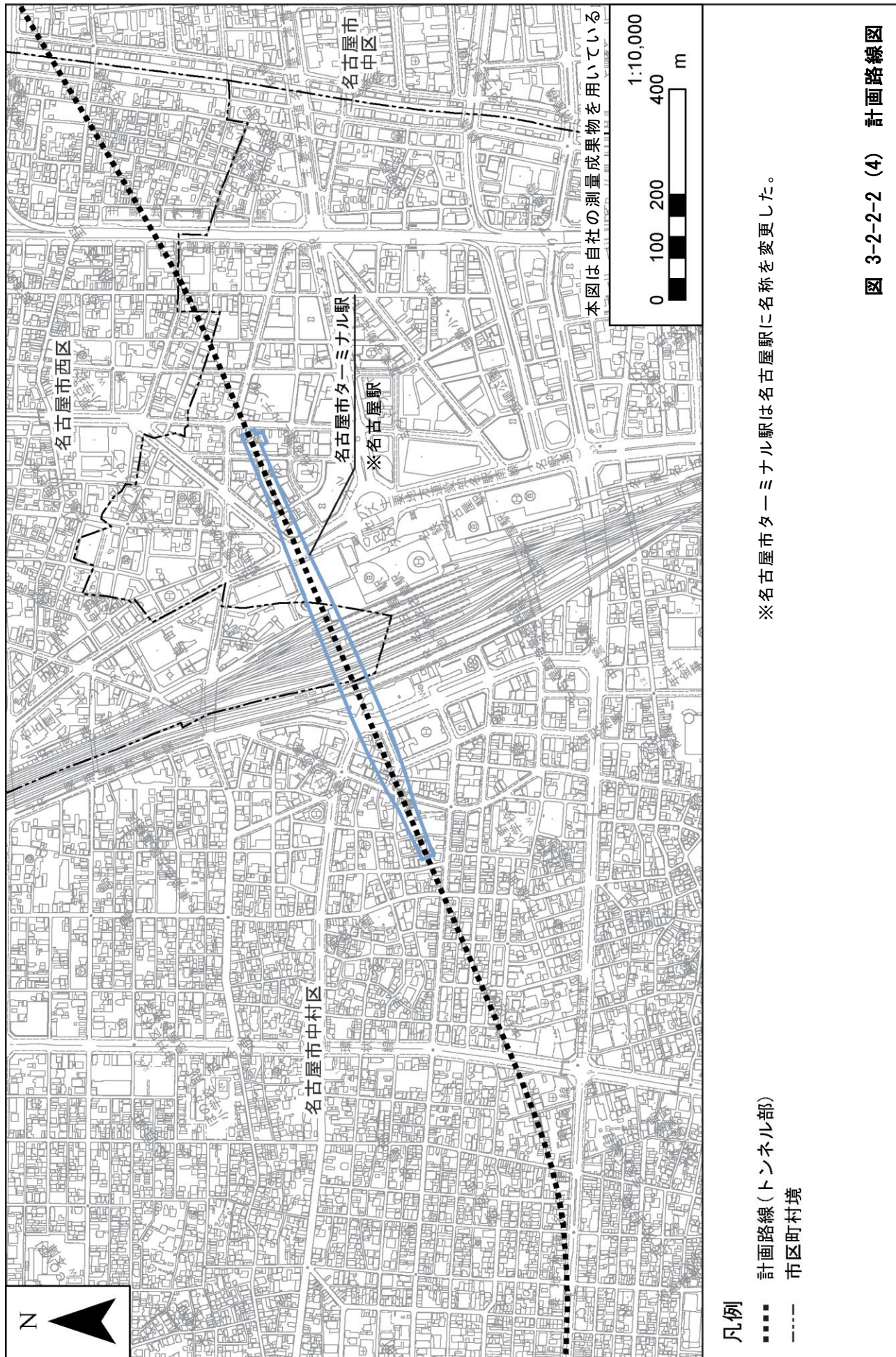


図 3-2-2-2 (4) 計画路線図

3-2-3 対象鉄道建設等事業の工事計画の概要

中央新幹線建設（本事業）の主要工事の内、愛知県内の内容を表 3-2-3-1、愛知県に計画している施設・設備を図 3-2-3-1～8 に示す。

表 3-2-3-1 主要な工事内容

種別	地上部	トンネル	駅	変電施設	保守基地	非常口 (都市部)	非常口 (山岳部)
数量	0km	24.8km	1箇所	1箇所	1箇所	4箇所	1箇所

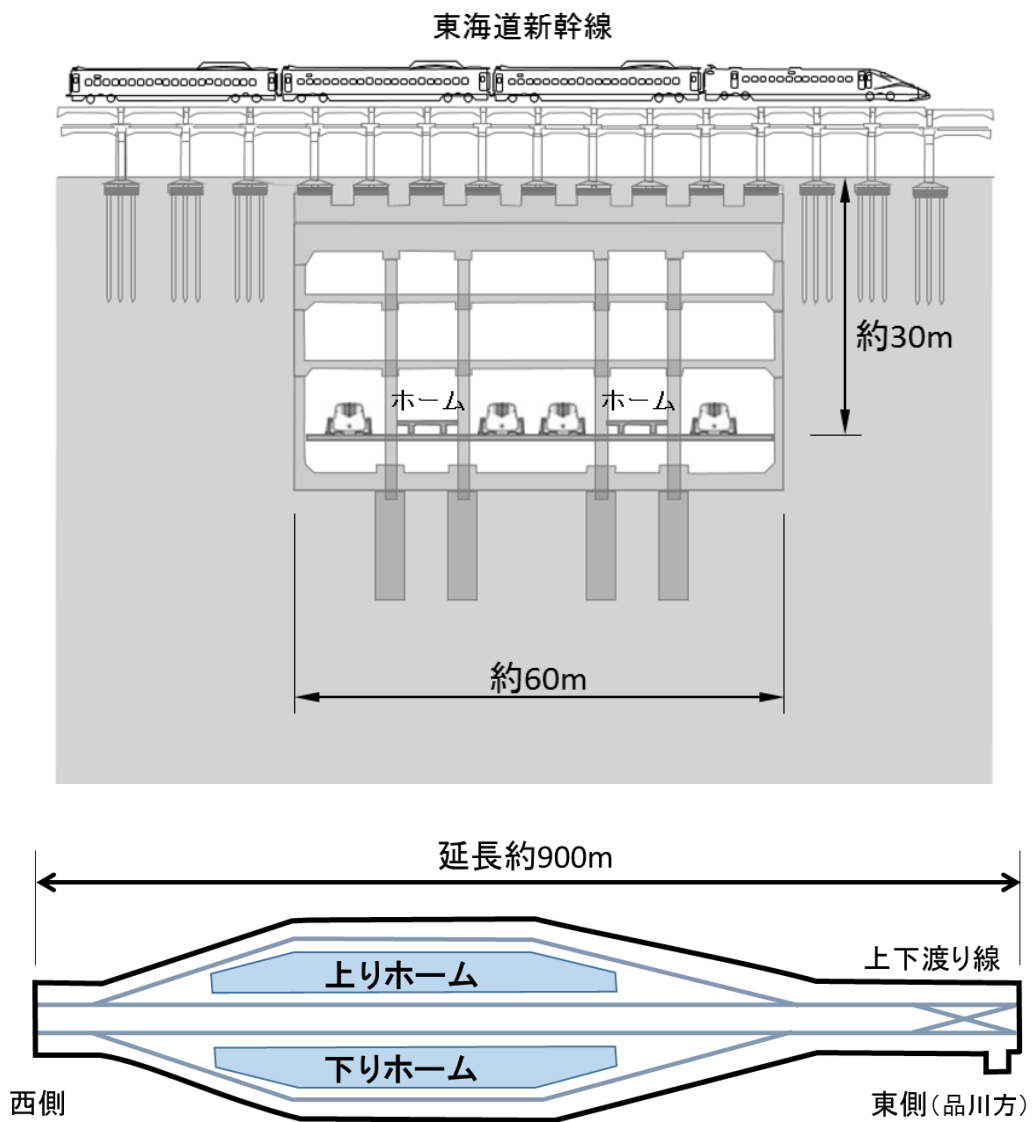
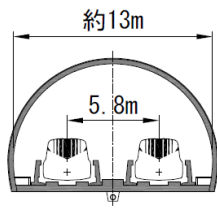
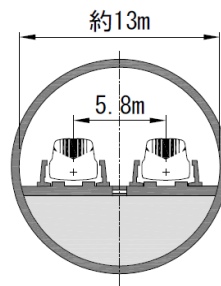


図 3-2-3-1 名古屋駅※の概要

※名古屋市ターミナル駅は名古屋駅に名称を変更した



山岳トンネル（NATM）



都市トンネル（シールド工法）

図 3-2-3-2 トンネルの標準的な断面図

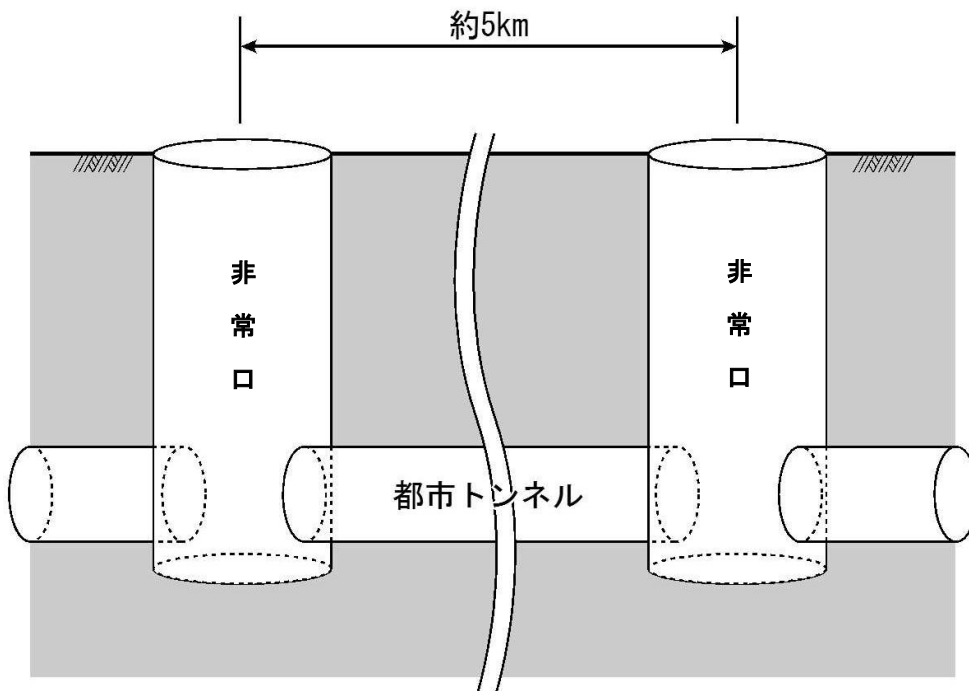


図 3-2-3-3 都市部の非常口の概要

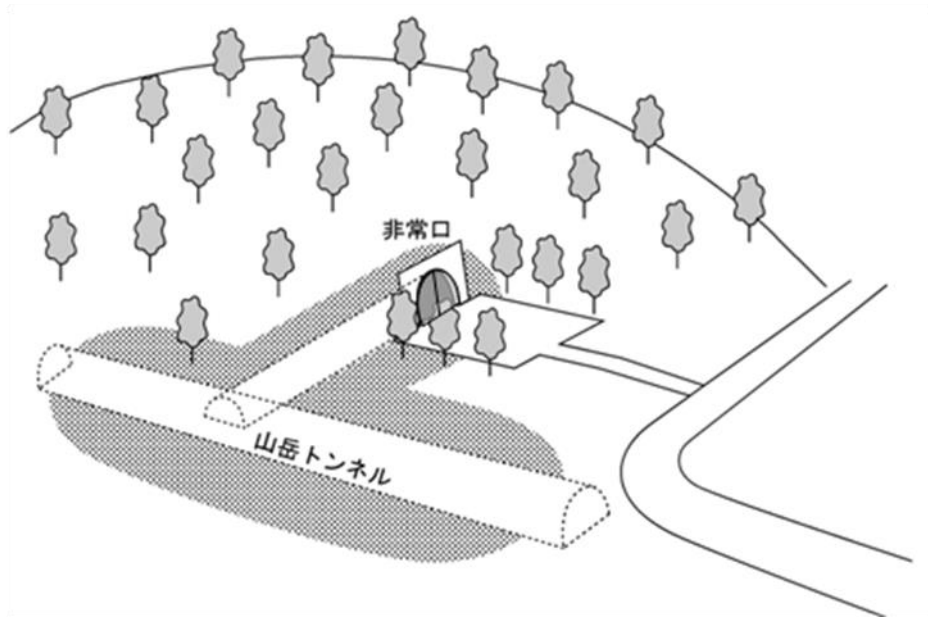


図 3-2-3-4 山岳部の非常口の概要

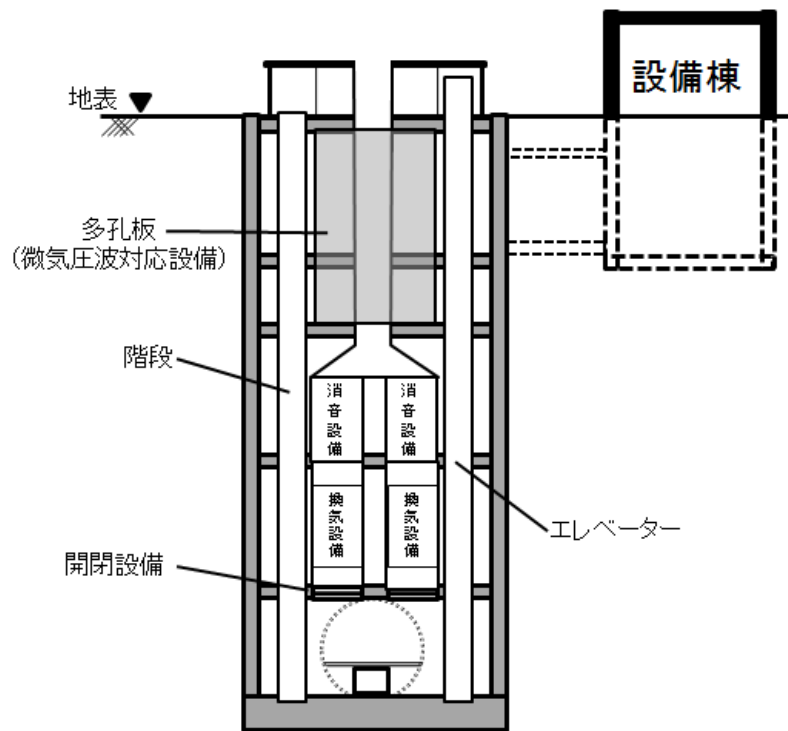


図 3-2-3-5 都市部における換気施設（非常口）の概要



図 3-2-3-6 山岳部における換気施設（非常口）の概要

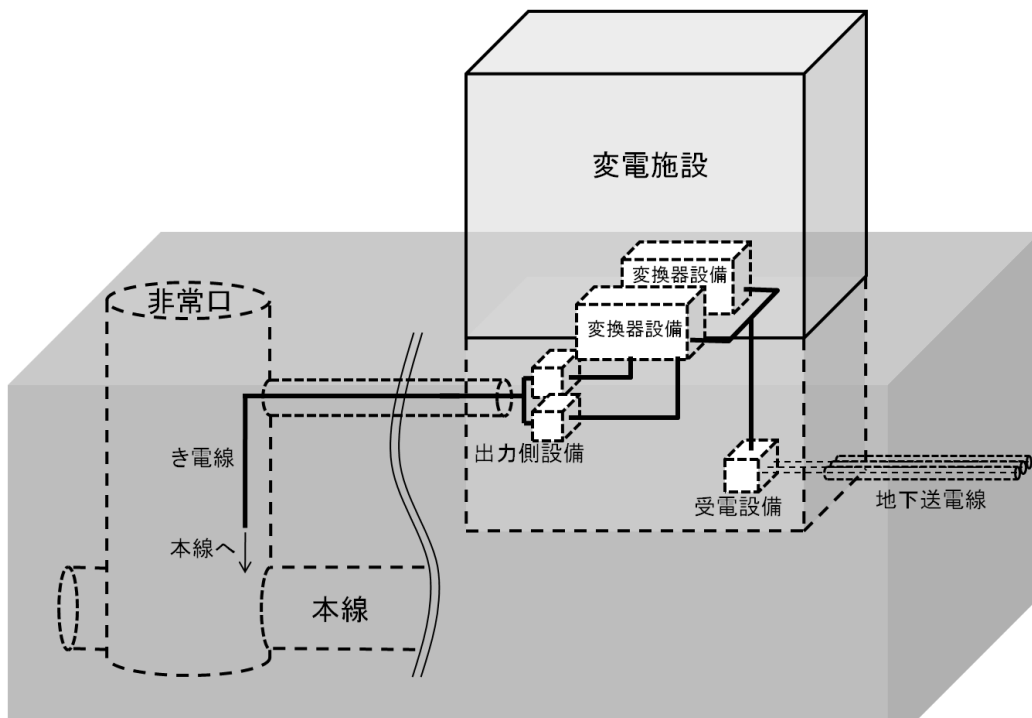


図 3-2-3-7 変電施設の概要

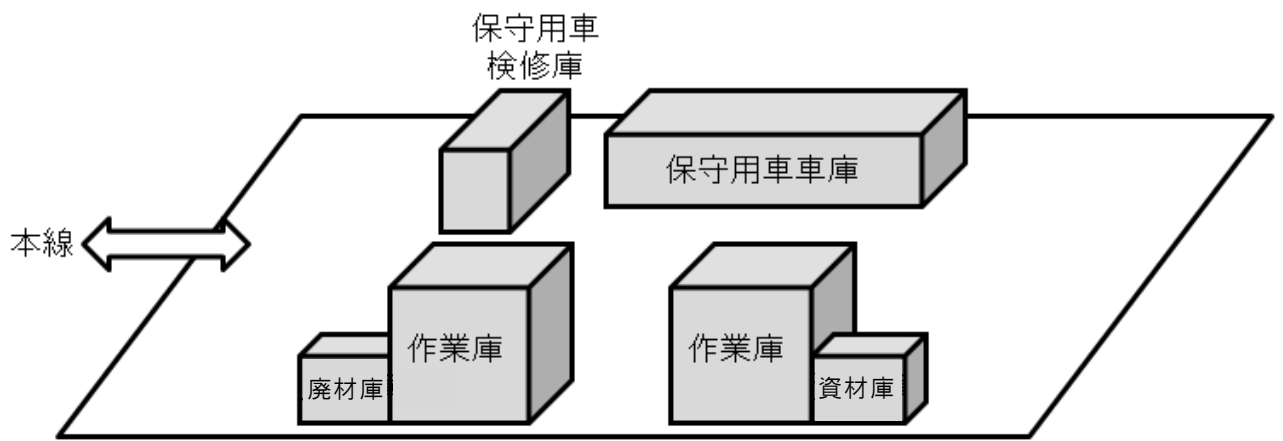


図 3-2-3-8 保守基地の概要

第4章 事後調査の項目及び手法

4-1 事後調査の目的

事後調査は、本事業の工事中において、事業の実施により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ことを目的として行う。

なお、新たな付帯施設（発生土置き場等）の設置がないため、「具体的な位置・規模等の計画を明らかにすることが困難な付帯施設（発生土置き場等）に関する環境保全の内容をより詳細なものにするための調査」は実施していない。

4-2 事後調査の項目等

事後調査計画は、表4-2-1に示すとおりである。

表 4-2-1 事後調査計画

環境影響評価項目		事後調査時期及び頻度	事後調査を行うこととした理由	調査内容		
環境要素の区分	影響要因の区分			項目	手法	
動物	重要な種及び注目すべき生息地	工事の実施、鉄道施設の存在	工事中及び工事後の繁殖期*	重要な種の生息地の全体又は一部を回避等の環境保全措置の効果に不確実性があることから、事後調査を実施するものとする。	オオタカの生息状況	定点観察法及び営巣地調査による生息状況の確認
生態系	地域を特徴づける生態系					

※期間や実施頻度は種によって異なるため、専門家等にも相談しながら、決定する。

第5章 事後調査の結果

動物、生態系の調査を実施した結果を記載する。

5-1 動物、生態系

評価書において事後調査の対象とした鳥類（希少猛禽類）について、生息状況を把握するため、繁殖期の調査を行った。既往調査で個体が確認された西尾非常口及び保守基地付近を対象に調査範囲を設定した。なお、本調査では、平成29年度から令和元年度までに完了した繁殖期の調査結果を記載した。

5-1-1 調査方法

調査方法は、表 5-1-1-1に示すとおりである。

表 5-1-1-1 希少猛禽類の調査方法

調査項目	調査方法	
希少猛禽類	定点観察法	事後調査の対象とした猛禽類のペアについて、生息状況を把握することを目的として、設定した定点において8～10倍程度の双眼鏡及び20～60倍程度の望遠鏡を用いて、飛翔行動等を確認した。繁殖巣が特定された場合には、巣の見える位置から巣周辺を観察した。
	営巣地調査	古巣及び営巣木の確認を目的として、生息の可能性が高い林内を歩き、樹木の状況、巣がかけられている営巣木の状況（樹種、樹高、胸高直径、営巣位置等）、巣の形状（直径、厚さ）、周辺の地形や植生等を記録した。

5-1-2 調査地点

調査地点は、事後調査の対象とした猛禽類のペアの行動が確認できるように工事施工ヤードなど事業地周辺に設定した。

5-1-3 調査期間

調査期間は、表 5-1-3-1 に示すとおりである。

表 5-1-3-1 希少猛禽類の調査期間

調査項目	調査方法	調査実施日	
希少猛禽類	定点観察法 営巣地調査	繁殖期	平成29年2月20日～22日 平成29年3月22日～24日 平成29年4月12日～14日 平成29年5月16日、30日 平成29年6月6日、20日 平成29年7月4日、12日～14日、19日 平成29年8月16日～18日、21日、22日 平成30年2月19日～21日 平成30年3月21日～23日 平成30年4月18日～20日 平成30年5月14日、15日 平成30年7月11日～13日 平成30年8月8日～10日 平成31年2月4日～6日 平成31年3月12日～14日 平成31年4月17日～19日 令和元年5月13日、14日、29日 令和元年6月4日、18日 令和元年7月10日～12日、17日 令和元年8月7日～9日、21日

5-1-4 調査結果

希少猛禽類の調査における確認状況は、表 5-1-4-1 に示すとおりである。なお、当該ペアについては専門家の意見を踏まえながら、調査を継続的に行う予定である。

平成 30 年の調査において、営巣が確認されなかったが、工事施工ヤードの造成作業開始（4 月）前から繁殖に係る行動が確認されなかったため、工事起因の影響ではないと考えられる。また、平成 31 年（令和元年）の調査においては、トンネル坑口付近での工事を行っていたが、平成 24 年、平成 25 年の調査で確認されている営巣木で繁殖が確認された。以上のことより、動物、生態系においては、動物の保全対象種であり、生態系で選定した注目種等の上位性種で事後調査対象としたオオタカについて、工事中に繁殖を確認したことから、第 6 章に記載した環境保全措置を実施した効果などにより工事による影響は小さいと推測される。

表 5-1-4-1(1) 希少猛禽類の確認状況（平成 29 年 2 月～8 月）

ペア名	確認状況
オオタカ（西尾ペア）	平成26、27、28年の調査で確認されている営巣木で、繁殖に成功した。幼鳥3羽の巣立ちを確認した。定点観察調査においてオオタカの飛翔、とまり等は例年どおり確認されたが、改変区域内における採餌活動は確認されなかった。

表 5-1-4-1(2) 希少猛禽類の確認状況（平成 30 年 2 月～8 月）

ペア名	確認状況
オオタカ（西尾ペア）	平成30年は、平成29年までの調査で確認されている営巣木での繁殖は確認されなかった。また、2～4月の定点観察調査においては、工事施工ヤードの造成作業開始（4月）前から繁殖に係る行動が確認されなかった。今回繁殖しなかったのは、新たな個体になり、ペアリングが成立しなかったことによると思われる。

表 5-1-4-1(3) 希少猛禽類の確認状況（平成 31 年 2 月～令和元年 8 月）

ペア名	確認状況
オオタカ（西尾ペア）	令和元年は、平成24年、25年の調査で確認されている営巣木で、繁殖に成功した。また、幼鳥1羽の巣立ちを確認した。

第6章 環境保全措置の内容等

事後調査の対象となる西尾非常口及び保守基地付近の工事で、平成29年度から令和元年度までに実施した環境保全措置の内容を表 6-1に示す。なお、動物、生態系における希少猛禽類（オオタカ）について、環境保全措置の効果に不確実性があることから、継続的に調査を実施する予定である。

また、事後調査の結果、評価書より新たに追加した環境保全措置はない。

表 6-1 環境保全措置の内容

環境要素	環境保全措置	備考
・オオタカ	<ul style="list-style-type: none">・重要な種の生息地の全体又は一部を回避・資材運搬等の適切化・防音シート、低騒音・低振動型の建設機械の採用・トンネル坑口への防音扉の設置・工事従事者への講習・指導	写真6-1-1参照 写真6-1-2参照 写真6-1-3参照

※専門家の助言を受けて、平成30年に人工巣を設置した。また、坑口部での造成工事において、猛禽類への影響がないことを確認しながら工事規模を段階的に大きくするといった配慮を行った。



写真6-1-1 低騒音型建設機械の採用



写真6-1-2 トンネル坑口への防音扉の設置



写真6-1-3 工事従事者への講習・指導

第7章 業務の委託先

事後調査に係る業務は、中央新幹線環境関連調査共同企業体に委託して実施した。なお、事後調査を担当した主な委託先を表 7-1に示す。

表 7-1 事後調査に係る業務の委託先

名 称	代表者の氏名	主たる事務所の所在地	業務内容
株式会社トーニコン サルタント	代表取締役社長 川東 光三	東京都渋谷区 本町一丁目13番3号	猛禽類調査

参考資料 1：本報告に係る専門家等の技術的助言

工事を進めるにあたって、具体的な施設計画及び工事計画や環境調査の結果を基に専門家等から技術的助言を受け、工事に関する環境保全措置等を実施している。専門家等の技術的助言については、表1-1、表1-2に示すとおりである。

表 1-1 本報告に係る専門家等の技術的助言の内容（平成 30 年度調査）

専門分野	所属機関の属性	主な技術的助言の内容
動物 希少猛禽類	公益団体等	<ul style="list-style-type: none">・オオタカ（西尾ペア）について、近年の調査結果などから人工巣などの設置を検討することが望ましい。・本工事においては、工事期間が営巣期に係る場合に、工事規模を段階的に大きくするなどの配慮を行うことが望ましい。・配慮にあたっては、営巣木より遠い所から作業を始めると良い。そうすると、作業についてオオタカ（西尾ペア）は段々と認めて来る。・今回繁殖しなかったのは、新たな個体になり、ペアリングが成立しなかったことによる可能性が高い。

表 1-2 本報告に係る専門家等の技術的助言の内容（令和元年度調査）

専門分野	所属機関の属性	主な技術的助言の内容
動物 希少猛禽類	公益団体等	<ul style="list-style-type: none">・オオタカ（西尾ペア）について、今年は坑口部の造成工事が行われている中で営巣したことから、工事による影響は小さいと思われる。今後、新たに森林が伐採されるなど、地上で大きな変化がない限りは問題ない。

参考資料 2 : 本報告に係る専門家等の技術的助言による追加の配慮

平成30年に専門家等の技術的助言を受けて、希少猛禽類への影響がないことを確認しながら工事規模を段階的に大きくするといった配慮を行った。実施内容は、表2に示すとおりである。

また、実施内容については、事前に専門家等より確認を受けている。

表 2 実施内容

(対象工事)	・西尾非常口・保守基地の工事施工ヤード造成及び仮栈橋設置工において、工事規模を段階的に大きくするといった配慮を実施した。
(実施内容)	・工事施工ヤード造成 バックホウやブルドーザ等の存在に馴化するよう、1日目は存置のみを行い、2日目以降に保全対象ペアより離れた位置から段階的に作業を行った。 ・仮栈橋設置工 クレーンの存在に馴化するよう、1日目は保全対象ペアより離れた場所で試験稼働させ、2日目以降にクレーン作業を行った。
(実施期間)	・工事施工ヤード造成：平成30年4月17日～4月20日 ・仮栈橋設置工：平成30年6月25日～6月27日
(実施結果)	・保全対象ペアの警戒行動は確認されず、作業による行動の変化が見られなかったことから作業中断はせず、作業を継続した。また、実施期間後の定点観察の調査においても、飛翔が引き続き確認されている。

※平成30年4月21日～6月24日は工事施工ヤード造成を行っていた

※工事施工ヤード造成及び仮栈橋設置工については、令和元年6月ごろまで実施していた

本書で利用した地図は、注記があるものを除き、国土地理院発行の50万分1 地方図、数値地図50000（地図画像）及び数値地図25000（地図画像）を加工して作成した。

本書は、再生紙を使用している。