

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）
環境影響評価書【山梨県】（平成26年8月）」
に基づく中間報告書（その1）」に対する
意見の概要及び当該意見についての事業者の見解

平成30年（2018年）10月

東海旅客鉄道株式会社

はじめに

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書【山梨県】（平成26年8月）」に基づく中間報告書（その1）」（以下、「中間報告書」という。）は、山梨県環境影響評価条例（平成10年3月27日山梨県条例第1号。以下、「条例」という。）第38条第1項（条例第46条の定めにより準用。以下同じ。）に基づき作成した対象事業実施中間報告書であり、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書【山梨県】（平成26年8月）」（以下、「評価書」という。）送付から平成29年度までに実施した事後調査の結果、環境保全措置の実施状況を述べたものである。

条例第38条第3項に基づき、平成30年7月31日に中間報告書を山梨県知事及び関係市町の長に送付するとともに、条例第39条に基づき、平成30年8月1日に中間報告書を作成した旨を公告し、平成30年8月1日から平成30年8月31日まで中間報告書を関係地域内において縦覧に供した。合わせて、条例第40条第1項の定めにより中間報告書について環境の保全の見地からの意見を有する者が提出した意見書を、平成30年8月1日から平成30年9月14日までの間に3通受領した。

本書は、条例第41条に定める、条例第40条第1項の規定により述べられた意見の概要及び当該意見についての事業者の見解を記載した書類である。

意見の概要

地下水、水資源、土壌環境

- トンネル掘削に伴う薬液注入工法は、どのような方法で行うのか。
- 発生土を有効利用する事業者へ提供する場合、環境に関わる調査は提供者と引受者のどちらが行うのか。異常事態が発生した時は、提供者と引受者のどちらの責任で対処するのか。

事業者の見解

地下水、水資源、土壌環境

トンネル掘削にあたっては、先進ボーリング等により掘削前方の状況を確認し、必要により他のトンネル工事でも一般に実施している薬液注入等の補助工法を併用します。薬液注入工法は、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針」（建設省：昭和49年7月）等に基づき実施します。

当社以外の第三者が事業主体である事業へ発生土を提供する場合、当該事業の事業主体である引受者が法令等に基づく環境対策や防災対策等の施行義務を負うことが基本と考えております。当社は、引受者に対して発生土に関する情報提供を行います。

意見の概要

動物、生態系

- イヌワシ（早川町ペア）は、なぜ調査したのか。
- イヌワシ（早川町ペア）の繁殖時期に、工事の一時中止等の措置を行ったのか。

事業者の見解

動物、生態系

評価書送付後の平成26年度営巣期に、早川町のクマタカペアの生息状況を確認する中で、イヌワシ（早川町ペア）の生息を確認しましたので、継続調査を実施しています。

中間報告書対象期間中の工事実施箇所とイヌワシ（早川町ペア）の巣は十分離れているため、工事の一時中止等の措置は行っていません。

意見の概要

発生土置き場

- 早川北小学校に近い塩島地区を、発生土置き場、仮置き場に選定した理由を知りたい。
- 雨畑地区発生土仮置き場では、いつから準備工事を始めたのか。
- 雨畑地区発生土仮置き場は、いつ更地化されるのか。

事業者の見解

発生土置き場

塩島地区の発生土置き場（仮置き場を含む。）は、土砂等資材置き場等として既に改変がなされた土地より選定しました。塩島地区発生土置き場において、建設機械の稼働について、大気質、騒音及び振動の工事最盛期のモニタリングを実施し、環境基準等に適合することを確認しています。

なお、生活環境等への配慮の一環として、早川北小学校前の山梨県道 37 号南アルプス公園線を通行する工事用車両を減らして欲しいとの要望を受けて、塩島地区に工事用車両の迂回路の設置を計画し、関係する協議を進めています。

雨畑地区発生土仮置き場では、中間報告書 資料編の表 3-4-2-3-2（3-4-2-4 ページ）に記載のとおり、「工事前」の地下水の水質のモニタリングを平成 28 年 10 月 20 日に実施しました。「工事前」とは、発生土を雨畑地区発生土仮置き場へ搬入開始する前を意味しており、雨畑地区発生土仮置き場の準備工事開始前の意味ではありません。10 月 20 日より前から準備工事を実施していました。

雨畑地区発生土仮置き場は、仮置き期間終了後、発生土及び排水設備等の全ての設備を撤去し、原状復旧して地権者へ返還します。仮置き期間は 2020 年度末までを計画していますが、期間を延長する場合があります。

意見の概要

その他

(評価項目)

○環境影響評価項目と事後調査項目はどのように定めたのか。

(列車走行時の騒音)

○騒音に関する対策を示し、環境保全措置の実施状況の開示を求める。

○リニア空力音と新幹線鉄道騒音の予測調査手法は同じで良いのか。

○防音壁区間と防音防災フード区間はどのように定めるのか。

(山梨リニア実験線)

○山梨リニア実験線の実験終了はいつか。終了後の施設の撤去はいつか。

○山梨リニア実験線の沿線住民の声を聞き、対応してほしい。

事業者の見解

その他

(評価項目)

環境影響評価の項目は、国土交通省令に示す参考項目及び整備新幹線の事例をもとに、想定される影響要因及び影響を受けるおそれがある環境要素に対して、法令等による規制又は目標の有無及び環境への影響の重大性を考慮し選定しました。

また、選定した環境影響評価項目について、「予測の不確実性の程度」「環境保全措置の効果の程度」を勘案して事後調査の必要性等を検討し、事後調査項目を選定しました。

(列車走行時の騒音)

列車の走行（地下を走行する場合を除く。）に係る騒音の環境影響を低減させるため、評価書において、環境保全措置として「防音壁、防音防災フードの設置」「防音防災フードの目地の維持管理の徹底」「桁間の目地の維持管理の徹底」「防音壁の改良」及び「個別家屋対策」を実施することとしました。なお、「沿線の土地利用対策」は、評価の指標となる基準が「新幹線鉄道騒音による被害を防止するための音源対策、障害防止対策（個別家屋対策）、土地利用対策等の各種施策を総合的に推進するに際しての行政上の目標となるべきもの」とされていることから、その実施について関係機関に協力を要請することとしました。

環境保全措置の実施状況は、山梨県環境影響評価条例に基づく中間報告書及び完了報告書に記載して、山梨県知事及び関係市町の長へ送付します。中間報告書を作成しない年度は、事業者の取り組みとして年次報告に取りまとめ、山梨県及び関係市町へ送付します。

列車の走行に係る騒音の評価については、平成 21 年 7 月に開催された国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会における審議を踏まえ、現行の新幹線と同様の「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」（昭和 50 年環境庁告示第 46 号）を適用することとし、評価基準としました。

採用した予測手法は実績のある整備新幹線での予測手法を参考にしており、科学的知見に基づくものです。また、リニア特有の現象については、山梨リニア実験線における走行試験による検証を行っています。

評価書では、列車の走行に係る騒音の影響について、住居の分布等の現状の土地利用を踏まえて防音壁及び防音防災フードを想定し、予測及び評価を行いました。防音壁及び防音防災フードの具体的な設置位置については、山梨県及び関係市町と調整の上、決定していきます。

(山梨リニア実験線)

山梨リニア実験線で実施している走行試験は、平成 29 年 3 月に国土交通大臣より承認を受けた技術開発基本計画に基づいており、その期間は平成 34 年度（2022 年度）までとなっています。山梨リニア実験線では 2023 年度以降、本格的に営業線に向けた工事を実施し、中央新幹線（品川・名古屋間）の一部として活用する計画です。

山梨リニア実験線沿線では、沿線自治会等への説明会を現在まで複数回にわたり実施してきており、地元の皆様へ環境対策のご説明を実施するとともに、皆様からのご質問等にも対応するなど、沿線の環境保全に向け取り組んできております。