

(別紙)

## 中央新幹線小委員会答申（案）に対する環境省意見

環 境 省

中央新幹線については、国土交通省の交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会（以下「小委員会」という。）において、伊那谷ルート、南アルプスルートの2案が比較検討されているが、これは国土交通省が策定した「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」の趣旨を踏まえ、住民参加（パブリック・インボルブメント：P I）の手法を取り入れつつ検討が進められており、当ガイドラインは環境省が取りまとめた「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」に基づく戦略的環境アセスメントを含むものとなっている。

昨年12月の小委員会の中間とりまとめに対して、環境省はこれらのガイドラインに基づき、本年1月14日に環境保全の見地からの意見を提出しており、今回の小委員会答申（案）においては、当該意見を踏まえ、環境影響について現段階で可能な調査・予測・評価が行われていると評価される。答申（案）においても「建設主体としての指名が適当としたJ R東海は、早期段階から適切な環境配慮措置を取るべきであり、関係自治体との調整を含めた準備を継続して進めるべきである」と指摘されているように、事業者は、整備計画決定後、具体的な路線を絞り込む段階（以下「計画段階」という。）から環境配慮を実施するべきである。

また、本年4月27日に環境影響評価法の一部を改正する法律（以下「改正法」という。）が公布され、事業の早期段階における環境配慮事項の検討を行う配慮書手続が新たに加わった。改正法の施行は公布の2年後であるが、衆議院及び参議院の各院においてなされた附帯決議に、改正法の施行前に環境影響評価が行われる事業についても、改正法の趣旨を踏まえ、事業のより早期の段階から適切な環境配慮がなされるよう指導されるべき旨が示されており、本事業においても、計画段階の環境配慮を先行実施することが期待される。

以上より、事業者が実施すべき整備計画決定後における計画段階の環境配慮措置について、次のとおり意見を述べる。

## 1. 計画段階における環境配慮の実施について

これまで中央新幹線のルート案として公表されているものは幅 20～25km のルート帯であり、トンネル・橋梁・駅・換気口等の位置についても未定であるなど、環境影響の検討も概略的なものとなっている。現在示されているルート案の中から路線位置の絞込みを行うに際しては、トンネルの位置等具体的な事業内容を含む概ねの路線案を複数設定するか、複数案の設定が困難である場合はルート帯をより狭めた形で概ねの路線案を設定し、更に詳細な環境影響について検討を行い、本事業による環境影響が回避・低減されるようにすべきである。

## 2. 計画段階における環境配慮の手続について

計画段階における環境配慮の実施手続については、改正法に規定されている内容を踏まえて配慮書手続を行うべきである。

## 3. 地域住民等の意見聴取について

地域の環境情報は、国、地方公共団体のほか、当該地域の住民等によって広範に保有されている。関係行政機関はもちろんのこと、一般からも意見を求め、路線位置の選定等に反映させることに努めるべきである。

## 4. 路線の位置等を選定する際の留意事項について

路線の概ねの位置や構造等を選定する際には、以下の点について特に留意することが必要である。

(1) 自然環境への影響については、地上走行区間はもちろん、トンネル区間においても、地上部に設置されることとなる工作物の影響を考慮すること。また、環境の保全上特に重要と考えられる以下の地域については、自然環境への影響ができる限り回避・低減されるよう、路線位置や構造形式等を検討する必要がある。

- ① 我が国を代表する優れた自然の風景地であり、生物多様性保全の屋台骨でもある国立・国定公園
- ② 南アルプスルート近傍の大井川源流部の原生自然環境保全地域
- ③ 南アルプスルート上にある赤石山脈及び巨摩山地の国立公園の候補地として検討が進められている地域
- ④ 暖温帯常緑広葉樹林等からなる良好な低山森林環境が存在し希少動物

の生息地であり、また、自然公園や自然環境保全地域も多数指定されている多摩丘陵～丹沢付近

- ⑤ 希少猛禽類とそれらの生息環境基盤となる低山～山地帯森林生態系が存在する伊那谷ルート上の八ヶ岳山塊、天竜川沿いの伊那谷地域等一帯
- ⑥ 水鳥生息地としての重要地域である名古屋付近沿岸域の木曾川、長良川、揖斐川河口部や、ラムサール条約登録地である藤前干潟
- ⑦ 暖温帯常緑広葉樹林等からなる低山森林環境であり、希少猛禽類、淡水魚類やトンボ類の希少種も生息している紀伊半島北部の地域における森林環境及び水環境の希少動植物、生態系
- ⑧ 環境省レッドリスト記載種が生息・生育している地域における動植物及び生態系

(2) 騒音・振動・微気圧波については、超電導リニア方式においても在来型の新幹線と同様の基準値を満たすことを前提として技術開発が行われてきたとされているが、特にトンネルの坑口においては微気圧波が発生する懸念があり、生活環境への影響が想定されることから、市街地や人家への影響ができる限り回避・低減されるよう路線設定を行う必要がある。

(3) トンネル工事及び供用時において、地下水の坑内への流出やトンネル内への漏水が想定され、これに伴う周辺地域における水源等の減水や枯渇が懸念されるため、可能な範囲で水道や農業用水等の水源の位置及び使用状況等を十分把握するとともに、それらへの影響ができる限り回避・低減されるよう路線設定を行う必要がある。

## 5. その他

(1) トンネル掘削等による土砂が大量に発生し、残土の処分場所として大規模な土捨場が設置されることも想定される。さらに、自然由来の重金属等を含む土砂が発生し対応が必要となる可能性もある。このことから、今後、工事計画が具体化していく段階で掘削土等の影響を検討する必要がある。

(2) 山岳地域帯を通過することから、新たに工事用道路やコンクリートプラント等を新設することも想定される。このため、関連する工事の位置・規模等についても自然環境への影響はもちろんのこと、景観への影響も含めて十分に検討する必要がある。