

# リニア中央新幹線の環境影響評価に関する要望書

## 説 明 資 料

平成26年5月13日

長 野 県

## 1. 工事用車両の通行に伴う生活環境への影響の低減について

### 《要望事項》

工事用車両の最大発生集中交通量について、地域の実情に応じた方策により最大限の削減を図った上で、それを担保するために環境の保全に関する協定等を締結することを、環境保全措置として評価書の中で明確に位置付けるよう、事業者を求めること。

### 【現況、課題等】

本県における工事用車両の最大発生集中交通量は、下表のとおり、大型車の通行台数が著しく増加する計画となっており、地域住民の生活環境に大きな影響を与えることが懸念される。

(参考) 都県別の大型車増加台数(最大発生集中交通量)の最大地点

都県名	大型車増加台数 (台/日)	現状の大型車交通量 (台/日)	地点名
長野県	1,736	113	国道152号(大鹿村)
	1,566	67	県道253号(大鹿村)
	920	221	国道256号(阿智村)
東京都	832	3,498	都道18号(町田市)
神奈川県	732	2,461	県道511号(相模原市緑区)
山梨県	605	309	新山梨環状道路(中央市)
静岡県	478	7	林道東俣線(静岡市葵区)
岐阜県	552	204	国道418号(恵那市)
愛知県	800	765	県道75号(春日井市)

※ 長野県については上位3地点を記載

### 【準備書に対する知事意見】

- 工事用車両の交通量の根拠を明確にした上で、工事計画の調整、非常口(斜坑)の見直しなど、地域の実情に応じた工事用車両の発生集中交通量を削減する方策を記載すること。
- 工事の開始に際しては、あらかじめ関係市町村等と十分に協議を行い、工事用車両の規格、道路の通行時間、1日の通行台数など、地域の環境に影響を及ぼす事項に対する配慮等を記した環境の保全に関する協定等を締結すること。

### 【評価書における事業者の見解】

- 各工事箇所の着手時期の調整による「工事の平準化」と、発生土の仮置き場の確保による「発生集中交通量の削減」を環境保全措置として行う。
- 協定等の締結については、工事用車両の規格、通行時間、一日あたりの通行台数などについて関係市町村と相互に確認するなどの対応を要請に応じて実施する。

### 【評価書に対する県の考え方】

事業者が評価書において示した対応は、実効性の面から必ずしも十分とはいえず、工事用車両の通行に伴う環境影響の低減を図るため、明確で実効性のある環境保全措置を求める必要がある。

## 2. 非常口（斜坑）に係る環境負荷の低減について

### 《要望事項》

- 国土交通大臣において、専門的な見地から、事業者が示す施工計画（トンネルの掘削方向、掘削速度等）について検証し、その結果を踏まえ、非常口の数を極力削減する観点から意見を述べるよう求めること。また、広域的な観点から施工計画等を検討し、非常口の数削減などの見直しを行うよう、事業者に求めること。
- 供用後の各非常口の扱いについて、事業者において供用後に残す必要性を十分に検討した上で、供用後には可能な限り廃止するよう求めること。

### 【現況、課題等】

山岳部の非常口は山岳トンネルを掘削するための斜坑であるが、本県では、下表のとおり、他県と比べて最も多い11箇所の非常口が計画されており、環境への負荷をできる限り低減する観点から、非常口の数及び規模を必要最低限とすることが必要である。

（参考）都県別の構造種別路線延長と非常口数

都県名	地上部 (km)	トンネル (km)	地下トンネル (km)	山岳トンネル (km)	非常口 (都市部)	非常口 (山岳部)
長野県	4.4	48.5	0	48.5	0	11
東京都	0	19.4	19.4	0	5	0
神奈川県	1.3	38.1	22.6	19.5 <sup>※1</sup>	5	4
山梨県	27.1	56.3	0	56.3	0	9
静岡県	0	10.7	0	10.7	0	2
岐阜県	6.5	48.6	0	48.6	0	7
愛知県	0	24.8	21.4	3.4	4	1
合計	39.3	246.4			14	34

※1 車両基地への回送線4kmを含む。

### 【準備書に対する知事意見】

- 非常口の規模、位置及び数について、環境への負荷をできる限り低減する観点から、削減等の見直しを行うこと。
- 各非常口の供用後の扱いを検討し、非常口としての機能が不要なものは可能な限り廃止し、原状回復の措置を講じること。

### 【評価書における事業者の見解】

- 非常口の規模、位置及び数については、地形やトンネルの施工計画、発生土の運搬、環境負荷低減を考慮し、評価書で記載したものが必要最小限と考えている。
- 非常口は、供用時に保守点検や異常時の避難等に使用する出入口であり、供用後も残すことを基本としている。

### 【評価書に対する県の考え方】

- 非常口の規模、位置及び数が必要最小限であるか、事業者が示すトンネルの施工計画、工事工程等に係る専門的な見地からの検証と、広域的な観点からの検討が必要である。
- 各非常口の供用後の扱いについて、保守点検や異常時の避難等の用途で使用する必要性の説明が不十分である。

### 3. 地形・地質上のリスクが大きい場所における地上構造物の見直しについて

#### 《要望事項》

国土交通大臣において、小渋川をトンネルで通過することについて、専門的な見地から、事業者が計画する縦断線形について検証し、技術的に可能と判断されれば、地形・地質上のリスクを低減する観点から、縦断線形の変更について意見を述べるよう求めること。

#### 【現況、課題等】

大鹿村の小渋川橋梁、変電施設、非常口及び工事用道路を計画している場所は、鳶ノ巣崩壊地の近傍であり、落石、崩壊や深層崩壊など地形・地質上のリスクが大きい場所であるため、地上構造物はできる限り避ける必要がある。

#### 【準備書に対する知事意見】

工事の施工上だけでなく、環境保全の見地から、小渋川橋梁のトンネル化、変電施設の地中化、非常口及び工事用道路の見直しなど事業計画の変更を検討すること。

#### 【評価書における事業者の見解】

- 小渋川をトンネルで通過する縦断線形とした場合、南アルプスのトンネル土被りが大きくなることにより、トンネル施工上の難度が極めて高くなり、トンネルの工期及び掘削土量が増加するなどの影響が生じることから、そのような計画は採用すべきでない。
- 変電施設は、崩壊地を回避し安全を確保した位置で地上に設置することは合理的である。
- 非常口の位置は、環境に与える影響を考慮した上で、トンネルの施工計画から確定しており変更は困難である。
- 工事用道路については、地元の考えを伺いながら代替案についても検討する。

#### 【評価書に対する県の考え方】

小渋川をトンネルで通過する縦断線形とする場合のトンネル施工上の難度について、改めて専門的な見地からの検証が必要である。