

中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価準備書【長野県】に係る県関係機関からの意見集約表

番号	章	ページ	提出機関名	意見等内容	事業者の説明、見解等要旨
1	全般		道路管理課	<ul style="list-style-type: none"> ・工事用資材及び発生土の運搬路となる既設道路・工事用道路の選定や構造等については、ほとんど明示されていない。工事用道路等の選定にあたっては、県、市町村などの関係機関及び地元住民等との協議・調整により計画を策定し、地域住民の生活環境（大気、騒音、振動等）及び工事車両の通行に伴う安全対策等に対して、必要な対策を行うことを明示されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事で使用する主な道路については、準備書8-1-2-3ページに記載のとおり、国道152号、国道153号、国道256号、県道赤石岳公園線、主要地方道松川インター大鹿線、主要地方道伊那生田飯田線等の既存の道路を活用し、必要に応じて新たに工事用道路を設置することを考えております。既存の道路活用にあたっては、現在の道路の状況に応じて、必要により工事期間中の待避所や安全設備（ガードレール、カーブミラー等）の設置、安全な歩行ルートの確保、部分的な拡幅、舗装の改良、交通誘導員の配置などを道路管理者や地元自治体等と協議・調整のうえ実施していくこととし、ハード・ソフト両面で安全確保に努めてまいります。
2	全般		環境政策課	<ul style="list-style-type: none"> ・予測は可能な限り定量的に把握する方法で行うこと。定性的に行う場合であっても、基礎となるデータや解析結果の定量的な記載に努めること。 ・また、事例の引用又は解析による手法、類似事例又は経験則等を参考にする手法の場合は、事例等の具体的な方法、効果、実績などを明示し、予測及び評価結果の妥当性を確認できるようにすること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・予測は技術的知見が十分蓄積された手法を用い、必要に応じて専門家の助言等を得て、できる限り定量的に行うこととしましたが、定性的な予測を行う項目については、基礎となるデータや解析結果等の定量的な記載に努めました。 ・また事例の引用等に際しては、具体的な方法、効果、実績等を明示するよう努めました。
3	全般		環境政策課	<ul style="list-style-type: none"> ・非常口（山岳部）など関連施設の位置が確定していない場合、直近の住居等の保全対象施設への影響が最も大きくなることが想定される位置で予測評価を実施することが必要であり、そのことが確認できる資料を提出すること。（建設機械の配置を含む。） 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事中の大気質は、想定したヤード内に煙源を均等に配置して予測を行っています。工事中の騒音・振動は、建設機械1ユニットあたりの施工範囲を概ね25m×25mと想定して工事範囲境界付近に面音源として配置し、予測を行っています。具体的には資料3-1をご覧ください。
4	全般		環境政策課	<ul style="list-style-type: none"> ・環境保全措置については、「適切に処理を行う」、「法令等に基づき処理する」等の具体性を欠く記載ではなく、環境保全措置の方法、目標とする数値、施設・設備の構造や能力等を明確にして、環境保全措置の効果、効果の不確実性の程度及び他の環境への影響の有無について、妥当性を確認できるようにすること。 ・また、環境保全措置の実施を予測の前提とすべきではないと考えるが、環境保全措置の効果を含めて予測を実施している場合は、その旨を明確にすること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の実施にあたり、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減するための環境保全措置を検討しました。検討にあたっては環境影響を回避又は低減することを優先し、必要に応じて事業の実施により損なわれる環境要素と同種の環境要素を創出する代償措置を検討しました。環境保全措置のうち効果に不確実性があるものについては、事後調査を実施します。 ・環境保全措置について、準備書にお示しした以上の具体的な内容は、工事計画の具体化に応じ決定します。 ・予測にあたり、定量的な知見が得られているもの（大気質における低排出型対策機械の採用、散水効果、タイヤ洗浄、工事に係る騒音における仮囲いの設置、列車の走行に係る騒音における防音壁・防音防災フードの設置、微気圧波における緩衝工の設置）については予測に見込んでいます。その他の保全措置については定量的な予測には見込んでいませんが、他事例でもその効果に係る知見が蓄積されていることから、環境への影響は低減されると考えています。
5	3-4-6(3)	3-28 3-34	環境保全研究所 自然環境部	<ul style="list-style-type: none"> ・変電施設の概要について模式図(3-28、3-34)はあるが、個々の場所についての具体的な仕様が示されていない。また、その変電施設に電力を送る送電線が明示されていない。今回の中央新幹線に関連して新設されるのであれば、影響の予測・評価・保全を検討すべきではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・変電施設においては、必要な規模の電気機器を設置したうえで、各機器の搬出入通路や取り替えスペースを確保する必要があり、敷地面積として約3haを想定していますが、施設内における具体的な配置計画は、今後検討していきます。 変電施設へ電力を供給する送電線等の施設の建設に伴う環境影響評価については、必要に応じ、電力会社において対応がなされるものと考えていますが、地元自治体等のご意見を電力会社にお伝えするなど、できる範囲で関わっていく所存です。

番号	章	ページ	提出機関名	意見等内容	事業者の説明、見解等要旨
6	4-2-1(3) 4-2-2(3) 4-2-2(7) 8-2	4-2-1-69 4-2-2-30 4-2-2-76 8-2-4他	水大気環境課	<ul style="list-style-type: none"> ・路線が水道水源保全地区（地下を含む。）を通過するにあたり、長野県水環境保全条例第12条第1項第3号に該当する場合は、当該地区における構造物（地下を含む。）の構造及び位置（深度を含む。）を示すとともに、それらの構造及び位置に基づいた、当該地区における水道水源への影響を明らかにされたい。 ・また、同条例第12条第1項の規定による水道水源保全地区内における行為の事前協議を行うこと。 	<ul style="list-style-type: none"> ・水道水源保全地区内の構造物は準備書3-31ページに示すNATM工法によるトンネルで、具体的な深度は今後の協議等を踏まえて決定することになるものの、概ね100m～600mを計画しています。 ・水道水源保全地区への影響は、準備書8-2-3-43～44ページに記載のとおりであり、地質調査結果から地下水の流動がほとんどなく、トンネル内に湧出する地下水はトンネル周辺の範囲に留まり、断層付近の破砕帯等の周辺の一部を除いて、全体として影響は小さいと予測しています。 ・水道水源保全地区内における行為に係る手続きは条例に基づき適切に実施します。
7	4-2-2(2)	4-2-2-17	河川課	<ul style="list-style-type: none"> ・松川ダムは、砂防指定地等の指定状況図（P4-2-2-17）に着色記載されているのみである。松川ダムは、洪水調節、水道、発電等に利用しており、地域へ与える影響が大きいため、重要土木構造物というような分類で松川ダムを明記し、環境保全への配慮が必要な施設として追加願いたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・松川ダムが重要な土木構造物であることは承知しており、路線の選定においても、影響を及ぼさないよう回避しました。 ・なお、路線と松川ダムとの距離は400m程度あり、本事業による松川ダムへの影響は生じないものと予測しております。
8	8-1-1 大気質	8-1-1-41～ 43	環境保全研究所 大気環境部	<ul style="list-style-type: none"> ・二酸化窒素について、環境基準(0.06ppm)との整合が図られていると評価されているが、当該地域の現況では、二酸化窒素濃度は0.04ppm未満であることから、0.04ppmを評価基準とすべきと考えられる。その場合、8-1-1-42、43ページの表8-1-1-24の相当数の地点で評価基準を超過しており、二酸化窒素濃度の低減対策が必要であると考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「二酸化窒素に係る環境基準の改定について」（昭和53年7月17日、環境庁通達）には、「1日平均値が0.04ppm以下の地域にあつては、原則として0.04ppmを大きく上回らないよう防止に努めるよう配慮されたい。」と記載されています。 ・準備書8-1-1-42ページ 表8-1-1-24(1)のとおり、予測地点23地点中11地点で日平均値の年間98%値が0.04～0.06ppmの範囲となっていますが、そのほとんどが最大濃度地点のみであり、直近住居等においても0.04ppmを上回るのは地点番号09（豊丘村神稲戸中）のみです。さらにこの地点においても、直近住居等での年間98%値は0.047ppmであることから、排出ガス対策型建設機械の稼働等の環境保全措置により、本事業の実施によっても、現状で0.04ppm以下の地域が0.04ppmを大きく上回らない状況は維持できるものと考えています。 ・なお、準備書8-1-1-43ページの表8-1-1-24(2)は浮遊粒子状物質を示しています。
9	8-1-1 大気質 8-1-2 騒音	8-1-1-44 8-1-2-31他	水大気環境課	<ul style="list-style-type: none"> ・資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る大気汚染及び騒音については、平地を定速走行する車両データを用いて予測しているが、大鹿地区等、傾斜のきつい車道を運行する場合は、排ガス量及び騒音レベルが大きくなると思われるので、その補正を行った上で予測及び評価を実施されたい。 ・また、車両の通行の影響の評価において車道幅員が狭い場合は、大型車両がすれ違う際の待避場が必要になるため、待避場における環境影響を評価すべきと思われる。また、待避場設置の際は集落の周辺を避けるとともに、待避場ではアイドリングストップをするなど周辺への影響を配慮されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・勾配を考慮した排出係数により大気質を計算した場合には最大で環境基準の3%、同様に勾配に関する補正量を考慮して騒音を計算した場合には最大で環境基準の3%であり、影響は小さいと考えています。 ・工事期間中に待避所の設置や部分的な拡幅、舗装の改良等を行う場合がありますが、新たな改変はないか、もしくは極めて小規模なものとなることから、環境に与える影響はほとんどなく、環境影響評価は行いません。なお、待避所の設置は道路管理者や地元自治体等と協議・調整のうえ実施するとともに、アイドリングストップにも努めます。
10	8-1-1 大気質	8-1-1-64	水大気環境課	<ul style="list-style-type: none"> ・建設機械の稼働による粉じん発生について、工事施工ヤードにおける発生土仮置き場（堆積場）の規模が1,000㎡を超過する場合には、一般粉じん発生施設に該当するため、届出が必要になる。 ・積み上げた土砂からの粉じん発生も考慮すべきと考えることから、その影響も考慮した予測及び評価を実施されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事施工ヤードにおける発生土仮置き場の規模が1,000㎡を超過する場合は、大気汚染防止法に基づき適切に届出を行います。 ・今後の工事計画の具体化に伴い発生土の仮置き場が必要となる場合は、仮置きする発生土への散水、防じんシートの設置等の環境保全措置を実施することから、粉じん等による大気質への影響は小さいと考えています。
11	8-1-2 騒音	8-1-2-1～ 8-1-2-38	水大気環境課	<ul style="list-style-type: none"> ・特定建設作業に伴う騒音の予測値が規制基準を下回り、工事車両の走行に伴う自動車騒音の環境騒音への寄与が小さいという予測をされているが、個々の基準値を達成していても、周辺住居では複合騒音により環境基準を超過している可能性がある。このため、工事箇所周辺の環境基準の達成状況について予測及び評価を実施されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現地調査において測定した環境騒音レベルに予測結果である道路交通騒音レベルを付加した複合騒音の算出は、現況の騒音を2重に加算するものであり、環境影響評価ではそのような方法を採用していません。 ・また、建設機械の稼働に伴う騒音と道路交通騒音による複合騒音も、ピーク値と等価騒音との加算となり、環境影響評価ではそのような方法を採用していません。

番号	章	ページ	提出機関名	意見等内容	事業者の説明、見解等要旨
12	8-1-2 騒音	8-1-2-10	水大気環境課	・現況道路が騒音に係る環境基準を既に超過している予測地点については、道路管理者と連絡・調整を密に図り、互いに適切な環境保全措置の実施に努めること。	・必要により道路管理者や地元自治体等と協議・調整しながら、環境への影響を事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減するべく、適切な環境保全措置を講じていきます。
13	8-1-2 騒音	8-1-2-26	水大気環境課	・環境保全措置として仮囲いや防音シート等を設置する場合は、遮音性能等（囲いやシートの低減効果、設置方法等）について記載すること。	・仮囲いについてはASJ CN-Model 2007より音響透過損失Rを20dBとして予測しています。また防音シートの設置方法や遮音効果については、今後の工事計画の中で決まっていくため、現状では性能を記載できませんが、工事中の騒音は事業者として測定を行い、確認していく考えです。
14	8-1-2 騒音	8-1-2-34	水大気環境課	・資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音について、昼間の環境基準との関係についてのみ予測及び評価が実施されている。トンネル工事は、夜間も実施される計画であるが、夜間における土砂の発生土仮置き場等への搬出作業はあるか。ある場合は、車両の運行に係る騒音の発生が見込まれるため、夜間における環境基準との関係についても予測及び評価を実施されたい。 ・なお、発生土仮置き場の場所が未確定であり、予測が困難である場合は、事後評価を行い、環境基準の達成状況について評価を実施されたい。	・工事用車両の運行は昼間を考えています。夜間のトンネル工事で発生した土も一旦工事施工ヤード内に仮置きした上で、昼間に運搬することを考えています。よって夜間の環境基準との関係についての予測、評価は行っていません。 ・発生土置き場については、今後計画を具体的に検討していく中で、場所に応じた環境保全措置を事業者で選定し、関係する自治体も含め地元にお示しした上で、事後調査によりその効果を確認してまいります。
15	8-1-2 騒音	8-1-2-34	道路建設課	・工事車両により大型車の純増が予想されているところだが、発生交通量の予測根拠が不明確であり精査できない。このため、騒音等価レベルの予測手法が不適切である可能性があり、交通量の予測の根拠について説明が必要である。	・資材及び機械の運搬に用いる車両の運行台数は、資料編 事3-2-1の工事工程に基づいて算出しており、資材、機械、発生土を運搬する車両の運行台数をお示ししています。例えば発生土を運搬する車両の台数は、一日当たりの発生土量を運搬するのに必要な車両の台数です。 ・騒音等の予測にあたっては、算出した台数を2倍（往復分）した数字を用いて解析を行っています。
16	8-1-2 騒音	8-1-2-39	水大気環境課	・保守施設について、設置目的を含め、供用中の騒音について環境影響評価を行わない理由を示すこと。	・保守基地は構造物や電気設備の検査、交換等に必要保守用車両について、留置、検査、整備を行うための施設です。保守用車両を留置するための線路の他、車庫、研修庫、作業庫、資材庫等を設置します。 ・保守基地においては、整備等に使用する機器が建屋で覆われていること、保守用車の規模は大型のトラックと同程度であることから、騒音、振動等の影響は極めて小さいと考えられ、施設の供用については他の鉄道と同様に環境影響評価の対象としていません。
17	8-1-2 騒音 8-1-3 振動 8-1-5 低周波音	8-1-2-39 8-1-3-36 8-1-5-1	水大気環境課	・変電施設からの騒音・振動・低周波音について環境影響評価を行わない理由を示すこと。	・変電施設については設置する電気機器を建屋で覆っており、設備規模から考えても騒音、振動、低周波音等の影響は極めて小さいと考えられること、山梨リニア実験線においても苦情等は発生していないことから、施設の供用については他の鉄道と同様に環境影響評価の対象としていません。
18	8-1-2 騒音 8-1-3 振動	8-1-2-45～ 49 8-1-3-38～ 42	水大気環境課	・騒音、振動の鉄道の走行に係る予測について、小渋川橋梁など明かり部において予測を行っていない区間が見受けられるが、予測していない区間については、環境保全上措置を講ずる必要が無い理由を記載すること。	・小渋川橋梁や松川橋梁周辺には住居等の保全対象施設が存在しないことから、列車の走行に係る騒音、振動の予測及び評価の対象としていません。
19	8-1-2 騒音 8-1-3 振動	8-1-2-53 8-1-2-56 8-1-3-44	水大気環境課	・列車の走行に伴う振動について、表8-1-3-29に記載されている地点番号04は地表式であるが、表8-1-3-28には地表式における測定結果が記載されていないことから、地表式における測定結果について示されたい。地表式における測定結果がない場合については、ない理由及び高架橋における測定結果からの予測方法について示されたい。	・地表式では、荷重が分散して伝わることにより、高架橋と比べると振動は小さくなることから、高架橋の振動値により予測評価を実施しています。 ・なお、山梨リニア実験線での測定データは4両編成で約47dB（25m離れ）でした。

番号	章	ページ	提出機関名	意見等内容	事業者の説明、見解等要旨																				
20	8-1-2 騒音	8-1-2-51～ 8-1-2-53	水大気環境課	<p>表8-1-2-27(1)～(3)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・列車の走行に係る騒音について、表8-1-2-28では地点番号04の高架橋の高さが約35mとなっているが、高架橋の高さを25mまでしか予測していない。高架橋の高さにより騒音の伝搬経路が異なることから、想定される高架橋の高さまで予測及び評価を実施されたい。 ・ガイドウェイ中心から200mまでの距離までしか予測されていないが、既存の新幹線における環境基準の類型指定は、軌道中心から300mの範囲で指定されているのが主流であると思われることから、中央新幹線における予測及び評価についても300mまで実施されたい。 ・列車の走行に係る騒音の予測値が示されているが、この予測の根拠となる音源データが示されていないことから、他の騒音測定結果と同様、資料編に列車の走行に係る騒音の測定結果を示されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高架橋高さ35mの場合の予測値は高架橋高さ25mの場合より小さくなることから、高架橋高さ25mの予測値にて予測及び評価を行いました。 ・整備新幹線においても、軌道中心から200mまでの騒音予測を実施していることから、中央新幹線においても同様に200mまでの騒音予測を実施しています。 ・予測の根拠となる音源のデータは、下表のとおりです。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>区間</th> <th>音源</th> <th>パワーレベル (dB(A))</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">防音壁区間</td> <td rowspan="3">空力音 (PWL_A)</td> <td>先頭</td> <td>129</td> </tr> <tr> <td>中間</td> <td>126/両</td> </tr> <tr> <td>後尾</td> <td>128</td> </tr> <tr> <td>構造物音 (PWL_S)</td> <td>96/台車</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">防音防災フード</td> <td>フード透過音 (PWL_T)</td> <td>104 (線路方向400mあたり)</td> </tr> <tr> <td>桁構造物音</td> <td>96/台車</td> </tr> <tr> <td>フード構造物音 (PWL_{SS})</td> <td>105 (線路方向400mあたり)</td> </tr> </tbody> </table>	区間	音源	パワーレベル (dB(A))	防音壁区間	空力音 (PWL _A)	先頭	129	中間	126/両	後尾	128	構造物音 (PWL _S)	96/台車	防音防災フード	フード透過音 (PWL _T)	104 (線路方向400mあたり)	桁構造物音	96/台車	フード構造物音 (PWL _{SS})	105 (線路方向400mあたり)
区間	音源	パワーレベル (dB(A))																							
防音壁区間	空力音 (PWL _A)	先頭	129																						
		中間	126/両																						
		後尾	128																						
	構造物音 (PWL _S)	96/台車																							
防音防災フード	フード透過音 (PWL _T)	104 (線路方向400mあたり)																							
	桁構造物音	96/台車																							
	フード構造物音 (PWL _{SS})	105 (線路方向400mあたり)																							
21	8-1-2 騒音	8-1-2-54	水大気環境課	<ul style="list-style-type: none"> ・防音壁や防音防災フードについての構造や厚み、設置方法等についても記載すること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・防音壁、防音防災フードともコンクリート製であり、防音壁は約10cm、防音防災フードは約20cmの部材厚があります。 ・防音壁は高架橋両端部に支柱を設け、その間にコンクリート板を設置します。 ・防音防災フードは線路方向の幅約2、3mで、半円状に3分割（長さ約10m）したコンクリートの部材をPC鋼材で結合する構造です。 																				
22	8-1-4 微気圧波	8-1-4-1～ 8-1-4-8	水大気環境課	<ul style="list-style-type: none"> ・緩衝工については、40m以上長くなると延長量に対する微気圧波減量が小さくなり、低減効率が悪くなるという報告もあるが、予測にあたってはこの点についても考慮されているか。この報告の内容が考慮すべきものと判断され、かつ本準備書における予測及び評価では考慮されていない場合は、考慮したうえで予測及び評価を実施されたい。（齊藤実俊他，“内壁付きフードによる列車退出側坑口でのトンネル微気圧波低減対策”，日本機械学会論文集，79巻801号（2013），pp.749-753.） 	<ul style="list-style-type: none"> ・山梨リニア実験線での走行試験結果や、約1/30の模型による打ち込み試験の結果等から、緩衝工延長として150m程度を確保することにより、微気圧波を基準値以下に抑えられることを確認しています。 ・緩衝工が40m以上長くなると低減量が小さくなるとの報告についてですが、本報告は既存の新幹線についての報告であり、リニアには当てはまらないものと考えます。 																				
23	8-1-4 微気圧波	8-1-4-5～ 8-1-4-8	水大気環境課	<ul style="list-style-type: none"> ・列車の走行に係る微気圧波について、基準値として民家近傍でのピーク値が20Pa以下とされているが、予測結果では緩衝工端部中心からの距離が80m未満の住居では基準値を上回ると考えられることから、全ての住居において基準値を下回る対策を示し、予測及び評価を実施されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・準備書8-1-4-8ページに記載のとおり、緩衝工端部中心から80mの距離においては最大でも20Paを下回ることから、今後、路線近傍の住居分布等の周辺環境を考慮し、トンネル、防音防災フードの配置に応じて適切な位置に緩衝工を設置し、必要な延長を確保することにより、基準値との整合を図ります。 																				
24	8-2-4 水資源	8-2-4-2	水大気環境課	<p>表8-2-4-1</p> <ul style="list-style-type: none"> ・以下の水源が記載されていないので、追加の上、予測及び評価の対象とされたい。 豊丘村南部簡易水道：南部第3水源、伴野第2水源 喬木村喬木簡易水道：田中下水源、堰下水源、伊久間水源、小川水源 南木曾町下り谷簡易給水施設：カクゾレ沢 ・これら以外の水道及び小規模水道の水源についても、水道事業者の確認の上、予測及び評価の必要性について水道事業者と十分に協議及び調整されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・左記の各簡易水道水源、簡易給水施設及び小規模水道の水源は、既存の文献資料及び関係自治体へのヒアリングを通じ、水源位置や給水範囲等を把握していますが、各水源は予測検討範囲外に存在することから、影響は小さいと考えています。今後工事着手前に、各水道事業者に対して水源の利用実態調査を行った上で、必要により地下水や流量の監視を行う等の環境保全措置を検討します。 																				

番号	章	ページ	提出機関名	意見等内容	事業者の説明、見解等要旨
25	8-3-2 土地の 安定性 8-3-3 地盤沈下	8-3-2-32 8-3-2-36 8-3-3-3	水大気環境課	<ul style="list-style-type: none"> ・「適切な構造及び工法の採用」や「適切な施工管理」など、効果の不確実性を「なし」としている環境保全措置について、その理由を記載すること。 ・また、長期的な変動を伴う地盤環境について、事後調査を実施しないとしているが、その理由を明確に記載すること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「適切な構造及び工法の採用」や「適切な施工管理」については、現地の状況を踏まえながら十分な実績やノウハウがある構造及び工法を採用し、きちんと施工管理することで確実な効果が得られることから、効果の不確実性をなしとしています。 ・長期的な変動を伴う地盤環境については環境影響評価の対象外であると認識していますが、構造物に関する適切な維持管理を実施していきます。またトンネル上の土盛りが小さい箇所においては、土地の安定性、地盤沈下に係るモニタリングを検討します。
26	8-4-1 動物	8-4-1-5	環境保全研究所 自然環境部	<p>(1) 猛禽類は「猛禽類保護の進め方（環境庁）」とあるが、平成24年12月に環境省から「猛禽類保護の進め方（改訂版）」が刊行されている。こちらに基づいて検討すべき。また、ほかにも同様の記載があれば、訂正するとともに調査結果の検討もこちらで行うべき。</p> <p>(2) 同書を参考にして、調査範囲の選定として概ね600mとしている。どの種、どの部分を引用してこの数字になったかを明らかにすべき。対象となる種、つがい、地形、繁殖の有無、時期による、影響の範囲は異なると考えられる。数字で画一的に判断するのは危険であると考えられる。</p> <p>(3) 数字だけで判断するのは危険だが、改訂版では、イヌワシについては営巣中心域については1.2km、高利用域は2.0km、クマタカについては営巣中心域は1.0kmとしている。600mでは明らかに短いと考えられる。修正して判断すべき。</p> <p>(4) 今回の結果の示し方では、工事箇所からの距離で示してあるが、影響が予想される猛禽類のつがいがどのように土地を利用しているか、その中で工事箇所が猛禽類にとってどのような場所であるかを個々に示すべき。</p>	<p>(1) 改訂版が刊行されていることは承知していますが、調査開始（平成23年12月）以降の刊行であり、本調査では旧版に基づいた手法により調査、予測及び評価を行いました。</p> <p>(2)(3) 猛禽類の調査範囲は、準備書8-4-1-5ページに記載のとおり、「猛禽類保護の進め方（環境庁）」に基づき設定しており、変更の可能性のある範囲の上空を含む3km程度及び斜面を視認できる地点を定点調査地点として設定しています。</p> <p>(4) 猛禽類による土地の利用状況及び変更の可能性のある範囲との関係は、平成25年度第5回技術委員会 資料1-10及び資料1-11にてお示ししています。</p>
27	8-4-1 動物	8-4-1-15	環境保全研究所 自然環境部	<p>(1) 現地調査で確認された重要種についてのみ予測結果が示されているが、限られた現地調査では漏れがある可能性が高いので地元研究者等の意見を聞いて適宜追加したほうが良い。</p> <p>(2) この現地調査が十分に実施されているかどうかの判断が困難（具体的な調査期間、方法、調査努力量などを明示すること）。</p> <p>(3) 局所的な環境変化であっても、局所分布する種や、特有の繁殖場所などが影響を受けることもあるので、絶滅危惧のランクが高い種等（両生類ならアカイシサンショウウオ等）については、個別に判断する必要があるのではないかと。予測結果の多くが「生息環境が保全される」／「生息環境に変化は生じない」という結果は一般には受け入れがたい。</p>	<p>(1) 調査は現地調査のみではなく、準備書4-2-1-135～144ページに記載した文献の調査、関係市町村や地域の専門家へのヒアリングを行い、情報収集に努めました。</p> <p>(2) 現地調査の具体的な期間、方法は準備書8-4-1-11～12ページに記載のとおりです。</p> <p>(3) 種の特性により、特定の場所に生息する場合がありますが、本環境影響評価では、「道路環境影響評価の技術手法 2007改訂版」（2007年9月）等に基づき、調査、予測、評価を実施しています。予測結果は、植生や地形等から生息環境の状況を把握して実施した個別の予測結果を総括したものです。なお現地調査において、アカイシサンショウウオは確認されていません。</p>
28	8-4-1 動物	8-4-1-107 ～108	自然保護課	<ul style="list-style-type: none"> ・以下の(1)、(2)について、具体的に示されたい。 (1) 事後調査において影響が及ぶ範囲に重要な種の存在が確認された場合は、影響を判断するための調査期間は、工事を休止するののか。 (2) 確認された場合の公表やその保全措置の対策は見つかった段階で速やかに行うののか。いつ行うののか。 	<p>(1) 工事の途中段階で変更区域直近に猛禽類が営巣した場合等においては、専門家の助言等を踏まえ、別途対策を検討します。</p> <p>(2) 事後調査結果の公表時期、方法等は、関係機関等と連携しつつ適切に実施します。また環境保全措置の実施時期は、専門家の助言等を踏まえ検討します。</p>
29	8-4-1 動物 8-4-2 植物 8-4-3 生態系		自然保護課	<ul style="list-style-type: none"> ・事後調査対象となる生物種が極めて少ないので、事後調査、モニタリングについては対象を幅広く設定して実施し、その結果は適切に公表するとともに、結果に基づく環境保全措置を講じること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・動植物、生態系に係る予測の結果、生息・生育環境が保全されない、又は一部が保全されない重要な種については、専門家の助言も踏まえ、保全対象種に応じた環境保全措置を実施し、工事及び鉄道施設の存在による影響を回避、低減していきます。環境保全措置のうち、効果に不確実性があるものについては事後調査を実施し、その結果必要な場合には専門家の意見及び指導を得ながら、追加調査等の適切な措置を講じることとします。またその他の種については、専門家の意見も踏まえ、必要によりモニタリング調査により状況を確認することも検討します。 ・調査の結果の公表時期・方法等は、関係機関と連携しつつ適切に実施します。

番号	章	ページ	提出機関名	意見等内容	事業者の説明、見解等要旨
30	8-4-2 植物	8-4-2-2	環境保全研究所 自然環境部	・植物に係る重要な種及び群落の選定基準に、県版レッドリスト改定案（パブリックコメント募集中）を検討すること。	・現地調査は平成24年4月2日から平成25年7月26日まで実施しており、重要な種の選定基準は、その時点での最新の基準である長野県レッドデータブック（平成14年、長野県）に基づいています。 ・一般種は重要種と比べて調査時の収集情報量が少なく、改定後の選定基準を用いることにより新たに重要種となった種は、調査結果に係る情報の一部が不足することから、適正な予測及び評価ができないと考えています。
31	8-4-2 植物	8-4-2-10～ 8-4-2-29	環境保全研究所 自然環境部	・植物に係る重要な確認種として、県版レッドリスト改定案（パブリックコメント募集中）で、新規追加が検討されている種のうち、当該地域で確認されているものについて考慮すること（ツルケマン、コバノヒルムシロ、イセアオスゲ、ユウスゲ等）。	・現地調査は平成24年4月2日から平成25年7月26日まで実施しており、重要な種の選定基準は、その時点での最新の基準である長野県レッドデータブック（平成14年、長野県）に基づいています。 ・一般種は重要種と比べて調査時の収集情報量が少なく、改定後の選定基準を用いることにより新たに重要種となった種は、調査結果に係る情報の一部が不足することから、適正な予測及び評価ができないと考えています。
32	8-5-1 景観 資料編 13	8-5-1-42 資料編 環13-1-8	建築指導課	・視点場の選定について、住民の意見が十分に反映されているのか、選定理由が不明確である。鉄道施設により近い方が圧迫感は増すものであるため、近景の視点場が必要ではないか。 ・また、形状については、圧迫感の軽減と地域景観の調和を図っているが、その根拠について、駅舎も含めて説明いただきたい。	・眺望点は、不特定かつ多数の者が利用している景観資源を眺望する場所であり、例えば地方公共団体等の資料に展望台として挙げられているものや、自然歩道等の野外レクリエーション地で眺望の良い場所を選定しました。 ・日常的な視点場の抽出範囲は、視対象のディテールを判別できる距離を考慮するとともに、文献や既存事例等を参考に計画路線等から300～400m以内を基本としました。 ・形状については、丸みを持たせた形状や、煩雑性の軽減を図った細部の工夫、色彩の調整などにより圧迫感の軽減及び地域景観との調和を図られるよう計画していきます。 ・地元住民の皆様へは、準備書説明会をはじめ、今後も様々な機会を通して当社の考えをご説明するとともに、ご意見を伺いながら計画を具体化していきます。 なお駅舎については、今後の自治体との協議、自治体側で行う駅前広場の整備によって景観が大きく変わることから、予測対象としていません。
33	8-6-2 温室効果 ガス	8-6-2-1	温暖化対策課	・列車の走行に伴う二酸化炭素等の温室効果ガス排出量に関する定量的な予測及び評価を行うこと。また、消費電力に関しては、知事意見に対する事業者見解として示されているが、具体的な予測及び評価を行うよう検討すること。	・列車の走行に伴う温室効果ガス排出量や消費電力は、環境影響評価の対象外であると考えています。