

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6月16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》

環境大臣意見においては、地域特性に応じて大気質、騒音、振動に係るモニタリング及び適切な環境保全措置を実施すること、並びに住民関与について十全を期すことが要請されている。

工事用車両の最大発生集中交通量を削減することは本県特有の重要な課題であり、これを担保するため、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、意見を述べること。

【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等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】

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ことが必要である。

(関連する環境大臣意見)

- 大気・騒音・振動：地域特性やモニタリング結果に応じて、適切な環境保全措置を講じること。
- 前文・その他：地元自治体の意見を十分勘案し、住民関与の機会の確保に十全を期すこと。
- 発生土：施設規模等の見直しを含め、発生量を抑制するよう検討すること。

2. 非常口（斜坑）に係る環境負荷の低減について

《要望事項》

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、非常口の数や規模を極力削減する観点から意見を述べる。また、広域的な観点から施工計画等を検討し、非常口の数や規模の削減などの見直しを行うよう、意見を述べる。

【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 ^{※1}	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。

【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、評価書に記載したものが必要最小限と考えている。

【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。

（関連する環境大臣意見）

- 総論：土地の改変を行う部分（トンネル部、非常口、変電施設、車両基地等）については、必要最小限のものにすること。
- 発生土：施設規模等の見直しを含め、発生量を抑制するよう検討すること。

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》

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こと。

【現況、課題等】

大鹿村の小渋川橋梁など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。

【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。

(関連する環境大臣意見)

- 総論：土地の改変を行う部分（トンネル部、非常口、変電施設、車両基地等）については、必要最小限のものにすること。