

第6章 計画段階環境配慮書についての環境保全の見地からの意見の概要及び事業者の見解

6-1 一般の意見の募集結果

「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）計画段階環境配慮書」については、環境影響評価法第3条の3に基づき計画段階環境配慮書を作成した旨を公告し、福井県、京都府及び大阪府の関係地域において令和元年6月1日から7月1日まで縦覧に供した。併せて、同法第3条の7に基づき、縦覧期間と同一期間に、本配慮書についての意見を募集した。

この結果、一般の環境の保全の見地から意見を有する者の意見者数は23、意見数は43であった。意見を分類ごとに区分した結果は、表6-1-1に示すとおりである。

表 6-1-1 分類ごとの意見数

分類	意見数
環境要素	24
事業計画	15
その他	4
合計	43

6-2 一般の意見の概要及び事業者の見解

一般の環境の保全の見地からの意見を有するものの意見の概要及びそれに対する事業者の見解は、表6-2-1に示すとおりである。なお、表6-2-1における見解は、全府県の方法書に共通の記載としている。したがって、府県によっては該当事項がない場合の見解も記載している。

表 6-2-1(1) 一般の意見の概要及び事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
環境要素 (騒音)	検討項目においてトンネル区間、山岳部、列車の走行と都市部、列車の走行で検討項目は同様とすべき。	それぞれの区間で、周辺の土地利用や構造の違いを考慮して、調査、予測及び評価を行い、環境保全措置の検討を行ってまいります。
環境要素 (騒音・振動)	福井県や京都府に比べ、大阪地域は人口密度も高く、配慮が特に必要な施設（学校や病院等、集落等）が集積しているため、鉄道施設（立坑や換気施設）については、極力生活環境に影響のない箇所に設置されたい。 また、本配慮書では立坑と換気施設を区別して記載されているが、中央新幹線でも示されている非常口のことを指し、いずれも消音設備、換気設備、風圧対策のための開閉設備が設置されるものと考えてよいか。さらに、立坑の規模も同規模（直径約40m、深さ約90m）が設置されると考えてよいか。	今後の事業計画の深度化の参考といたします。 立坑と換気施設の設置、規模についても、方法書以降に事業計画の深度化にあわせて検討してまいります。
環境要素 (地下水)	酒蔵が密集する伏見地域及びその周辺地域に大規模な地下トンネルが造成されると酒造用地下水に大きな影響を及ぼす可能性があります。トンネルのルート、構造、施工方法等の決定においては、詳細な井戸の調査を行い、酒蔵周辺の地下水脈の状況にも十分ご配慮いただき、京都府内の酒蔵の「生命」でもある地下水に影響を及ぼさないようお願い申し上げます。	地下水への影響の懸念がある地域は、方法書以降のルート検討において可能な限り回避します。 さらに、周辺の水利用調査を確実に実施し、その上で施工方法等について、専門家の助言等を受け、詳細な予測・評価を行い、環境保全措置を検討してまいります。

表 6-2-1(2) 一般の意見の概要及び事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
環境要素 (地下水)	3-38 頁の表 3-2-6 及び 4-19 頁の表 4-3-18(2)に、大阪府域に酒蔵・蔵元が 2 箇所存在すると記載されているが、今後のルート検討にあたっては、京都府の酒造エリアと同様に、これら酒蔵・蔵元を回避した区域を選定されたい。	今後のルート検討にあたって、意見内容を参考にさせていただきます。地下水への影響については、方法書以降の手続において、周辺の水利用調査を確実に実施し、その上で施工方法等について、専門家の助言等を受け、詳細な予測・評価を行い、環境保全措置を検討してまいります。
環境要素 (地下水)	組合員の多くが地下水を利用している今回計画されている地下工事の開始また完成後には地下水の量・水質に何らかの影響が想定される、そのため該当する地域の近辺に工場を所有する組合員の意見、要望等をくみ取り要望意見を計画に反映すること、また工事による影響が出た場合補償等の対策をとることを要望します。	地下水への影響については、方法書以降の手続において、いただいたご意見を参考に検討してまいります。
環境要素 (地下水)	そもそも、どのような地質・水脈の中で、どのようにルートをたどればいいのかは「環境影響」への配慮を検討する上で非常に大事な問題です。それが「全くない」、概略的なものであっても、三次元ルートについて全くないということであれば「環境への配慮」、影響を検討しようがありません。	地下水への影響については、方法書以降の手続において、周辺の水利用調査を確実に実施し、その上で施工方法等について、専門家の助言等を受け、詳細な予測・評価を行い、環境保全措置及びルートを検討してまいります。
環境要素 (地下水)	想定ルートはその多くが大深度地下を含む地下トンネルになることが予測される。このため、地下水に及ぼす影響が甚大になることが予測される。事前の予測をいかに緻密にするかが重要である。事業者は、独自のボーリングデータだけでなく、既存の調査や民間事業によるボーリングデータなど考えるすべての情報を収集し、最新の 3 次元シミュレーションを行うことで、より実態に近い地下水への影響評価を行うべきである。	地下水への影響については、方法書以降の手続において、いただいたご意見を参考に検討してまいります。
環境要素 (水資源)	提案したコースの「帯」は京都を代表する河川、鴨川の源流部を直撃し、それにそって南下するものとなっています。鴨川はご存知のように、京都の歴史と文化、自然環境を象徴する川であり、このコースが鴨川源流部から南に向けて穴をあけるルートになっていることを強く危惧します。そのそも北山に発する極めて重要な鴨川であるにも関わらず、そうした視点から、そこへの影響を「考慮する」という考えはないのでしょうか。配慮書を見る限り、それは欠如しています。 こうした点で、この「配慮書」は失格と考えます。もう一度、出直していただきたいと考えます。	今後の事業計画の深度化の参考といたします。
環境要素 (水資源)	北陸新幹線の事業主体は、進めてかまいません。しかしながら、湿地に関わるエリアについては、大幅な迂回を検討された方がいいと思います。	自然環境の保護の観点からラムサール条約に基づく登録湿地である三方五湖は回避した区域を選定しております。 また、事業計画（ルート位置・構造等）の深度化に応じ、方法書以降の手続において、湿地に係る資料の追加、専門家等へのヒアリング、現地調査等を実施のうち、影響検討を進めてまいります。

表 6-2-1(3) 一般の意見の概要及び事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
環境要素 (動物)	表 4-1-3 の計画段階配慮事項に「明かり区間」の「列車の走行」に対する「動物」を選定すべきである。	列車の走行に伴う動物への影響については、事業計画（明り区間のルート位置等）の深度化に応じ、方法書以降の項目選定にあたり、検討してまいります。
環境要素 (動物)	4-3-9 の計画配慮事項の検討に係わる調査、予測及び評価の結果における、表 4-3-34 (2) および資料-11 に記された動物（鳥類）の分布状況は、現況が示されていない。資料の追加、有識者へのヒヤリング等を含めた調査方法の見直し、再調査すべきである。	事業計画（ルート位置・構造等）の深度化に応じ、方法書以降の手續において、資料の追加、専門家等へのヒヤリング、現地調査等を実施のうえ、影響検討を進めてまいります。
環境要素 (動物)	動物の予測結果の表 4-3-36 に、全ての区間で「・・・に伴う改変により、貴重な動物の生息に影響を及ぼすおそれがあると予測される。」と概ね同様の予測結果が明記されているが、貴重な動物の生息に影響を及ぼすおそれがあると予測されるのであれば、現時点で事業実施想定区域を変更（影響の回避）すべきである。アワセメントと批判された当初の環境アセスメントの「影響は軽微である」の羅列となんら変わらない内容であり、事業者の環境保全に対する姿勢が窺われる。	事業計画（ルート位置・構造等）の深度化に応じ、方法書以降の手續において、資料の追加、専門家等へのヒヤリング、現地調査等を実施のうえ、影響検討を進めてまいります。
環境要素 (動物)	動物の評価結果の表 4-3-37 に、全ての区間で鉄道施設の存在について、「方法書以降の手續きにおいて、現地調査を行い、貴重な動物の生息環境が変化すると予測される場合には、必要に応じて専門家の助言等を受け、環境保全措置を検討する。」とあるが、「検討する」ではなく「講ずる」とすべきである。	事業計画（ルート位置・構造等）の深度化に応じ、方法書以降の手續において、資料の追加、専門家等へのヒヤリング、現地調査等を実施のうえ、影響検討を進めるとともに、検討結果に応じて必要となる保全措置を講じていく予定です。

表 6-2-1(4) 一般の意見の概要及び事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
環境要素 (動物)	北陸新幹線延伸区間のルート帯近傍には絶滅危惧種であるイヌワシの生息が確認されている。また、クマタカの生息も確認されているため、両種の行動圏内部構造を確実に把握し、環境影響評価を実施し、影響の回避を具体的に計画すること。	事業計画（ルート位置・構造等）の深度化に応じ、方法書以降の手續において、資料の追加、専門家等へのヒアリング、現地調査等を実施のうえ、影響検討を進めてまいります。
環境要素 (動物・植物・生態系)	表 4-1-3 の計画段階配慮事項に「トンネル区間」の「山岳部の鉄道施設（換気施設）の供用」に対する環境保全の「動物」「植物」「生態系」を選定すべきである。	列車の走行に伴う動物への影響については、事業計画（換気施設の位置等）の深度化に応じ、方法書以降の項目選定にあたり、検討してまいります。
環境要素 (動物・植物・生態系)	<p>「配慮書」では「複数案の考え方」として「芦生の森の回避」が言われています。</p> <p>しかし、このエリアは、ご存知のように京都府の「歴史的的自然環境保全地域」を含み、また府が初めて設定した「片波川源流域京都府自然環境保全地域」に隣接した、重要な歴史的、また自然環境エリアです。</p> <p>提示したコースが想定される「帯」は、私たちが京都府などが行う自然環境破壊として大きな問題にした京北町から京都市左京区広河原にかけての林域と隣接しています。そこは、通称京都 1000 年の森と言われ、樹齢数百年に及ぶ巨木が多く存在する区域です。ここでは、巨木や貴重な植生とともに、重要な動物・昆虫などが生息するエリアです。芦生の森に匹敵するとも言われた、京都のみならず近畿における貴重な自然環境です。京都府は、私たちの運動や世論によって、このエリアの「林道ルートの変更」や府初の「歴史的的自然環境保全地域の設定」を行いました。隣接するこのエリアへの言及なしは大問題です。芦生は「回避エリア」となりました。林域は連続して大きな塊で存在しており、これらを全体として考慮・検討の対象にすべきです。</p>	事業計画の深度化に応じ、環境への影響及び環境保全措置について、詳細な検討を行ってまいります。
環境要素 (動物・植物・生態系)	北陸新幹線延伸区間のルート帯近傍及び、流域内には環境省によるモニタリングサイト 1000 の里地サイトが 7 か所存在し、絶滅危惧種が 53 種確認されている。環境省に情報提供を依頼し、これら絶滅危惧種に関する環境影響評価を確実に行うべきである。	事業計画（ルート位置・構造等）の深度化に応じ、方法書以降の手續において、資料の追加、専門家等へのヒアリング、現地調査等を実施のうえ、影響検討を進めてまいります。

表 6-2-1(5) 一般の意見の概要及び事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
環境要素 (予測及び評価)	<p>「配慮書の要約」中の「選定した項目の予測及び評価の結果」について、ここでも「騒音が予測される」とは言いながら、「環境保全施設をできる限り回避」と、逃げを打ち、予防線が張られている。学校・病院は仮に避けることができたとしても、住宅の場合は、繰り返し指摘している通り現京都駅を京都駅とする限り、避けることはできない。学校・病院回避の必要性は、逆に言えば何らかの悪影響があるからとの認識だからであろう。ならばその影響は、住宅地なら許容できるのかどうか。「環境保全措置を検討するから」「重大な」「影響の回避・低減が図られていると考えている」と言ってみたらどこで何の裏付けも根拠も明らかではないし、重大でさえなければ図られなくてもよいと考えているのかどうか、更に、考えているのが事業者自身であれば、これも何の客観性もない。特に低周波は騒音や振動に比べその発現が顕在化しにくく、その被害も長期的に蓄積されていく。「検討する」から「回避・低減が図られる」のなら、どんなことでも、「検討」しさえすれば「図られる」ことになる。地形及び地質の項でも「配慮する」から「影響は小さいと考えられる・・・から」「回避・低減・・・と考えています」と、これまた主観的な同義反復でしかない。地下水や水資源の項では「専門家の助言等を受け」とされているのに、この項ではそれすら触れられていない。よほど、自らの専門性に自信があるのであるか。こういう場合に限って、一旦ことが起これば「想定外」、が持ち出されるのが常である。</p> <p>全体としてこの「選定項目の予測と評価の結果」の部分は「できる限り回避」「～するから」「重大な影響は」「回避・低減」「～と考えている」等々、曖昧で主観的な表現に終始しているのではないか。</p>	<p>本配慮書における検討では、事業実施による重大な環境影響の回避・低減を図るために、現段階において各種制約条件を考慮した事業実施想定区域を設定した上で、区域内における影響要因の抽出、調査、予測及び評価を行いました。</p> <p>事業計画が深度化する方法書以降の手續において、配慮書に対していただいた意見も踏まえながら、環境影響の回避・低減に係るより具体的な検討を行ってまいります。</p>
環境要素 (工事中)	<p>対象とする影響要因には、工事中の影響を考慮すべきである。</p>	<p>工事中の環境影響については、方法書以降の手續において、予測・評価を行い、環境保全措置を検討してまいります。</p>
環境要素 (掘削発生土)	<p>4-1-1 の計画段階の配慮事項の選定に、トンネルの建設に伴い発生する残土処理について明記すべきである。</p>	<p>掘削発生土の環境影響については、方法書以降の手續において検討してまいります。</p> <p>なお、掘削発生土については、本事業内での再利用、他の公共事業等への有効利用に努めるなど、適切な処理を図ります。</p>
環境要素 (掘削発生土)	<p>明かり部、トンネル部の比率がトンネル部8割との報道もあるが、掘削土の搬出・捨土に係る影響を整理すべき。</p>	<p>掘削発生土の環境影響については、方法書以降の手續において検討してまいります。</p> <p>なお、掘削発生土については、本事業内での再利用、他の公共事業等への有効利用に努めるなど、適切な処理を図ります。</p>

表 6-2-1(6) 一般の意見の概要及び事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
環境要素 (発生土)	<p>計画路線では松井山手は土地も広く京都と大阪の都市間に位置し、京都方面と大阪方面に発進する立坑を設けるには最適な場所かと思えます。</p> <p>そして、現地には新名神の延伸や周辺にも SA や道路の築造、街区の形成を進めてる地域もあり、掘削土を受け入れることが全体のコストダウンに繋がるのではと思います。</p> <p>また、松井山手に新駅ができる際には JR 片町線で京田辺と松井山手間の複線化工事、あわせて近鉄新田辺と JR 京田辺の間をビル開発によって陸続きにする工事にも着手できれば、掘削土をより多く利用でき、かつ、近鉄を通じて新幹線が奈良県民にとってもアクセスしやすい環境が整っていくものと思えます。</p>	<p>今後の事業計画の深度化の参考といたします。</p>
環境要素 (その他)	<p>環境保全として「治水」を選定すべきである。</p>	<p>本配慮書における環境保全は、環境影響評価法や関係自治体の環境影響評価条例を参考に選定しております。</p> <p>治水については、方法書以降の手續において、意見内容を参考に検討してまいります。</p>
環境要素 (その他)	<p>2 万ボルト以上の高圧電流が常に流れると考えるが、高圧電流等による電波障害が考慮されていないと考える。</p>	<p>本配慮書における環境要素は、環境影響評価法や関係自治体の環境影響評価条例を参考に選定しております。</p> <p>電波障害については、方法書以降の手續において、意見内容を参考に検討してまいります。</p>
事業計画 (ルート)	<p>敦賀・新大阪間のルートそのものが、環境破壊につながる。よって、米原ルートに変更を求める。より環境破壊リスクが軽減できる。</p>	<p>ルートについては、速達性、利便性等を総合的に勘案して設定しております。</p>
事業計画 (ルート)	<p>松井山手近辺の住民にとって住環境の破壊が予想され、計画の撤回を求め、敦賀以西のルートについては、経済的・合理的な米原ルートで再検討することを求めます。</p>	<p>ルートについては、速達性、利便性等を総合的に勘案して設定しております。</p>
事業計画 (ルート)	<p>政治家たちが決めた、敦賀・新大阪間のルート設定自体が、いかがなものかと思えます。小浜経由のルートだと、山岳地帯や京都市内に長大な地下トンネルを建設する必要があり、建設費が割高になってしまいます。滋賀県の平野部を経由したほうが、建設費が安くなるのは明らかです。ルート自体を考え直してほしいと思えます。</p>	<p>ルートについては、速達性、利便性等を総合的に勘案して設定しております。</p>
事業計画 (ルート)	<p>北陸新幹線延伸区間のルート選定過程を配慮書において記載し、環境への影響を考慮したルート選定を行うために配慮書を作成しなおすべきである。</p>	<p>ルートについては、速達性、利便性等を総合的に勘案して設定しております。</p>

表 6-2-1(7) 一般の意見の概要及び事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
事業計画 (ルート)	<p>「配慮書の要約」中の「考慮事項」について 「市街地化・住宅地化が進展している地域をできる限り回避」とのことだが、これは、「できない限り回避できない」と言っているに等しい。「京都市中心市街地・・・を回避した区域を選定・・・」とのことだが、後の記述「京都駅…附近駅、新大阪駅への入り方・・・」の京都駅が、現京都駅のことを意味しているのであれば、現京都駅周辺は中心市街地ではないとの位置付けなのかどうか。また「伏見酒造エリアを回避」とのことだが、京都の地下には、琵琶湖の水量とも比較されうるほどの豊富な水量が湛えられているとの説もあるくらい、またご承知の通り市内各地には水に由来する地名が各所に存在するなど、伏見の酒造りは京都盆地と三山に蓄えられてきた水が活かされていると思われる。唯一、東山・桃山丘陵付近から酒造地域に流れる地下水が利用されているとすれば、その限りでは桂川以西の伏見区内通過とのルートなら回避は可能かもしれない。しかしこれも、現京都駅付近を通る限り駅南部地下での交錯と何らかの悪影響は避けることはできないと推測される。</p> <p>更に、「可能な限り道路等公共用地の下の活用」とのことだが、これまた「可能でない限り」どうにでもとり繕うことのできる言い方となっている。現京都駅への接続を前提とする限り、道路と言え、大きく迂回して七条・八条通り等現京都駅と併行させるのか、それとも南北大通りの下の活用で直角に交わるとすれば、これは正に中心市街地を通ることになる。「中心市街地回避、道路の下」はそもそも絵に描いた餅にすぎない。「大深度地下特措法の活用も検討」とのことだが、これも既に東京で自動車道路とはいえ大問題になっているのは周知の通りであり、40m以深ならなぜ所有権が及ばないのか、法自体の違憲性すら問われている代物である。これもまた「必要に応じて」などと曖昧な表現を使っている。</p> <p>前述の通り、「京都駅」が、「入り方について検討」とされていることから、この文章からは現京都駅と読めるし、またそうとしか読みようがない。ならば、まず、大きな予想円を描く前に、「現京都駅」を北陸新幹線京都駅とします、或いは接続します等と、明確に提案することが先決である。東海道新幹線の計画立案の際にも、新幹線京都駅を在来線京都駅と同じ揚所にするか、離すか、新大阪や新横浜の例も含め大いに議論のあったことであるが、特に現駅周辺住民にとっては、このことの明確化とその「入り方」は極めて切実な生活問題となって迫ってくる。特に京都市南区ではどこを通る計画なのか、地上なのか地下なのか。それぞれどういう影響が出るのか。立退きや住環境への悪影響、補償問題など、懸念材料が絶えない。いずれにせよ大深度だから(安心です)、等との認識があるとなればそれは前述の通り大間違いであると言いたい。ちなみに、京都市長は、「リニアを京都に」、京都駅のすぐ西側を走る「油小路通りに地下バイパストンネルを」などと言っておられるが、そのリニア京都駅も不確定要素が大きいとはいえ、地下深くかどうか、現京都駅併設等とも言われている。住環境への影響だけでなく、土砂の搬出等も含め一大難工事が予想される。水や地震等、災害対策等安全上からも疑念が拭えない。</p>	<p>今後、環境影響評価の手続を進める中で、環境への影響及び環境保全措置について、詳細な検討を行い、ルート幅を絞り込んでまいります。</p>
事業計画 (ルート)	<p>京都から新大阪区間については不要と考えます。どうしても必要としても京田辺駅は不要と考えます。</p>	<p>ルートについては、速達性、利便性等を総合的に勘案して設定しております。</p>

表 6-2-1(8) 一般の意見の概要及び事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
事業計画 (ルート)	住宅地への影響を少なくするよう配慮するというのなら、現 JR 松井山手駅周辺での新駅設置はすべきではない。	ルートについては、速達性、利便性等を総合的に勘案して設定しております。
事業計画 (ルート)	京田辺市（松井山手）附近に駅設置は必要ない。	ルートについては、速達性、利便性等を総合的に勘案して設定しております。
事業計画 (ルート)	2-3 頁 図 2-3-1 事業実施想定区域 大阪府域における事業実施想定区域（ルート）を一旦やや南下してから西向きにルートに設定しているのか、理由を示されたい。	京田辺市（松井山手）附近へ入るルート及び高速走行のための線形条件を勘案して設定しております。 今後、環境影響評価の手續を進める中で、環境への影響及び環境保全措置について、詳細な検討を行い、ルート幅を絞り込んでまいります。
事業計画 (ルート)	2-3 頁 図 2-3-1 事業実施想定区域 大阪府域における事業実施想定区域に豊中市と吹田市が含まれていますが、本事業（工事後の施設の存在や供用）による環境影響は全くないと考えてよろしいか。	方法書以降の手續において、予測・評価を行い、環境保全措置を検討してまいります。
事業計画 (ルート)	上町断層等を通ると考えるが、これらが原因となる地震に対して不安がある。	活断層について回避できない場合は、通過する延長をできる限り短くします。
事業計画 (駅)	整備する新幹線駅から最寄り駅への乗り換えに要する環境（時間と迷路等のストレス）などについても整理すべき。	事業実施にあたり、関係機関と調整してまいります。
事業計画 (構造物)	道路や河川に与える将来の維持管理を検討すべき。	事業実施にあたり、関係機関と調整してまいります。
事業計画 (複数案)	環境影響評価は、当初計画案の修正、代替案提示、中止の可能性も含め、予断を排した抜本的な評価とすること そもそも、事前の環境影響評価は「規模が大きく環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある事業について…評価の結果をその事業に係る環境の保全のための措置その他のその事業の内容に関する決定に反映させるための措置をとること等により…適正な配慮がなされることを確保…することを目的とする」とされている。「アワセメント」ではなく、実行可能な最大限の負荷の回避低減の追求は、究極のところ、「環境の保全のため」にはもっとも「適正な配慮」として、事業自体の撤退・中止の選択肢もありうると読むべきである。法第 3 条の 9 の「第一種事業を実施しないこととしたとき」というのはこの意味だと解釈される。少なくとも、計画段階からの修正や、程度の差はあれ見直しの措置が採られうることが、本制度の当然の前提でありそこにこそ評価の意義と意味があると言うべきであろう。	今後の事業計画の深度化の参考といたします。
事業計画 (安全性)	柿原トンネル陥没事故を受け、有識者の事故調査委員会による管理基準の見直しや安全係数を高めたり、安全感度を高める具体的な再発防止策は示されてはいるが、現状のトンネル工事業者の技術レベルでは、それを常に見返る（現状の管理基準で安全係数や安全感度でよいか PDCA を回し常に見返る。）安全管理体制の構築（組織的な対策）が必要であると感じる。事前調査と出来栄評価によって見返り技術力をスパイラルアップするしかないと感じる。	今後の事業計画の深度化の参考といたします。

表 6-2-1(9) 一般の意見の概要及び事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
その他 (手続)	<p>5月31日発表で7月1日締め切りとは、いかにも意見募集期間が短い。また一般には公募自体が全然知らされていない。もっと広報を強化し、また期間も十分にとるなど、市民の意見応募の機会を広げ、幅広い意見の募集にもっと意を払うべきである。今回の意見公募で、もし疑問的な意見が多くないことになったとしても、それをもって、計画段階での配慮は市民の同意を得たとの判断は早計である。引き続き、各段階における市民意見の幅広い募集と、程度の差はあれその声の採用に留意すべきである。</p> <p>なおこの際、期間や周知方法等、法律や条例の規定に基づいているとの反論がありうる。それはその通りである。しかし今回のように環境に重大な影響を与えると予測される事業の場合、これらの規定を、いわば「最低基準」として捉え、より慎重に、より幅広い意見募集にと、環境を守るうえでより積極的な解釈と運用へ、との対応が要るのではないかと考える。或いは、これらの法令自体をそういう方向で見直されたいとの要望も含めた意見として受け止めて頂きたい。</p>	<p>方法書以降の手続における広報の仕方を検討するにあたり参考にさせていただきます。</p> <p>また、各段階における市民意見につきましては今後の事業計画の深度化の参考といたします。</p>
その他 (手続)	<p>手続き上での改善も求める。今回の市民意見募集の広報も全く不十分だし応募の期間が短いことについても既に前述した。法律や条例の通りとは言うものの、当事者評価ではやはりお手盛り評価に陥る虞れが払拭できない。第三者評価とすべきである。これは例えば「法律にはそこまでは書かれていない」という話ではなく、事業推進を図る上で、より客観的に事業の評価を得たうえで進めようという事業者自身の姿勢の問題である。幅広く各界の専門家等の知見に依拠すべきである。また市民意見に対する事業者や行政の答弁や事業者見解書等、返答も必要である。個別の回答は致しかねますとのことであるが、事業者として、意見提出者への何らかの回答なり見解発表等は必要である。またその場での具体的な質疑応答の為に、説明会や公聴会の機会も設けるべきである。</p>	<p>必要に応じて専門家の助言を受けながら、建設による影響を評価し、影響を回避・低減させるための施工方法等や環境保全措置の検討も行ってまいります。</p> <p>また、方法書以降の手続において説明会を開催いたします。</p>
その他 (手続)	<p>本来の事業事前評価は、狭義の「環境影響」に留まることなく、そもそもその事業自体の意義や費用対効果の分析等、総合的に行われるべきものであると考えます。</p> <p>本意見書は「配慮書に対する環境の保全の見地からのご意見に限る」とのことであるが、そのことは承知の上で、敢えて補足的に意見を追加しておきたい。「環境保全の見地」は、いわば最低基準であり、環境という角度のみからの影響評価であって、一方、事業実施の影響や結果はもっと幅広く多面的に及ぶものである。総合的な事前評価と検証が必要である。</p> <p>この観点から、財政の、総額や沿線各自治体の負担見込み、例えば駅前整備のような関連事業の有無やその費用負担区分、在来線の運行への影響、等々、総合的・多面的な角度からの事前評価と情報公開、専門的・市民的な意見交換が必要ではないかと考える。</p>	<p>今後の事業計画の深度化の参考といたします。</p>
その他 (その他)	<p>データの隠蔽や改ざんができない取り組みを具体化し示すこと。</p>	<p>今後の環境影響評価手続の参考といたします。</p>

6-3 計画段階環境配慮書についての国土交通大臣の意見及び事業者の見解

計画段階環境配慮書についての国土交通大臣の意見及びそれに対する事業者の見解は、表 6-3-1 に示すとおりである。

表 6-3-1(1) 国土交通大臣の意見及び事業者の見解

項目	意見	事業者の見解
1. 総論 (1) ルートの選定等	<p>本配慮書では、トンネル・橋梁・立坑・車両基地等の位置に関する具体的な情報が含まれていないため、方法書以降の手続においては、できる限り具体的な事業内容を記載の上で、より詳細な環境影響について検討すること。</p> <p>また、想定区域には、京都丹波高原国定公園を始めとする複数の国定公園、世界遺産に登録されている古都京都の文化財等、環境の保全上重要な地域が存在している。今後、ルートの位置等を絞り込むに当たっては、以下の2点について検討すること。</p>	<p>方法書以降の手続においては、より具体的な事業内容の記載及びより詳細な環境影響について検討します。</p>
	<p>ア 国定公園</p> <p>越前加賀海岸国定公園、京都丹波高原国定公園、琵琶湖国定公園及び金剛生駒紀泉国定公園を極力回避するルートを検討し、やむを得ず通過する場合には、本事業実施に伴う国定公園の風致景観への影響を極力低減するよう、国定公園区域内における施工により生じる影響を念頭に、ルートの選定、トンネル構造を始めとする工法及び構造等を検討すること。</p>	<p>国定公園内のルート選定にあたっては、ご指摘の内容を踏まえ、工法及び構造等も合わせて検討することとします。</p>

表 6-3-1(2) 国土交通大臣の意見及び事業者の見解

項目	意見	事業者の見解
<p>1. 総論 (1) ルートの選定等</p>	<p>イ その他 環境の保全上重要な以下の地域について、事業の影響を回避することを検討し、回避することが困難な場合には、本事業実施に伴う影響を極力低減するよう、工法及び構造等を検討すること。 (ア) 学校、病院その他の環境の保全についての配慮が特に必要な施設（保育所、幼稚園及び社会福祉施設を含む） (イ) 市街地及び集落 (ウ) 主要な河川、湧水地 (エ) 世界遺産、国宝、重要文化財、史跡・名勝・天然記念物等の歴史的文化的遺産 (オ) 鳥獣保護区、希少な動植物の生息・生育地、特定植物群落、自然度の高い植生、巨樹・巨木林 (カ) 景観資源、主要な眺望点、主要な人と自然との触れ合いの活動の場 なお、やむを得ず市街地を高架で通過する場合には、騒音、振動、景観、日照障害、電波障害等の影響が懸念されるため、これら環境影響評価の項目についても、適切に調査・予測及び評価を行う必要がある。 また、やむを得ず環境の保全上重要な地域において、土地の改変を行う際には、発生土の抑制や湧水による影響、希少な動植物及びその生息・生育地への影響の低減の観点から、できる限り、土地の改変量を減少させるべきである。このため、土地の改変を行う部分（トンネル出入口部、立坑、車両基地等）については、影響が必要最小限のものとなるよう、検討すること。また、工事用道路等の関連施設の配置の検討に当たっては、既存の道路や遊休地等を利用することにより、これらを新設する場合に比べ、環境影響の程度を低減することが可能な場合には、その利用を考慮すること。さらに、森林法（昭和 26 年法律第 249 号）に基づき指定された保安林及び砂防法（明治 30 年法律第 29 号）に基づき指定された砂防指定地については、影響を可能な限り低減するよう検討するとともに、本事業による計画段階配慮事項に係る環境影響の重大性の程度を整理し、方法書以降の図書に反映させること。</p>	<p>意見に記載のある環境の保全上重要な地域においては、事業の影響の回避を検討し、回避困難な箇所においては、極力低減させる工法・構造等を検討いたします。 市街地を高架で通過する場合は、ご指摘の内容について、適切に調査・予測及び評価を実施します。 また、環境の保全上重要な地域において土地の改変を実施する場合には、改変量の最小化させるよう検討いたします。合わせて、保安林や砂防指定地については、影響の低減の検討をすることとします。 以上の事柄については、方法書及び今後の環境影響評価手続の中でお示しすることとします。</p>

表 6-3-1(3) 国土交通大臣の意見及び事業者の見解

項目	意見	事業者の見解
<p>1. 総論 (2) 環境保全措置の検討</p>	<p>環境保全措置の具体化に当たっては、調査の結果、専門家等の助言を踏まえ、措置の内容が十全なものとなるよう客観的かつ科学的に検討すること。その際には、環境影響の回避又は低減を優先的に検討し、代償措置を優先的に検討することがないようにすること。</p> <p>また、専門家等の助言及びその対応方針等を公表し、客観性及び透明性を確保すること。なお、効果の不確実な環境保全措置を実施する場合には、その効果を事後調査により確認する必要がある。</p>	<p>環境保全措置の具体化にあたっては、専門家等の助言をいただきながら、客観的かつ科学的に検討することとします。その結果については、今後の環境影響評価手続の中でお示しすることとします。合わせて、効果の不確実な環境保全措置を実施する場合には、事後調査を実施して確認するとともに、結果は広く公表することとします。</p>
<p>1. 総論 (3) 関係地方公共団体等との連携</p>	<p>事業実施に当たっては、関係地方公共団体の意見を十分勘案し、環境影響評価において重要である住民への説明や意見の聴取等の関与の機会の確保についても適切に行うこと。</p>	<p>関係地方公共団体の意見や住民への説明・意見聴取については、できるだけ勘案していくこととし、関与の機会を確保するような措置を講じてまいります。</p>
<p>2. 各論 (1) 大気環境</p>	<p>ア 大気質 本事業は、山間部等の比較的清浄な地域で多くが行われることから、工事用車両の運行に伴い排出される大気汚染物質による大気質への影響について、地域特性に応じた適切な環境保全措置を検討すること。</p> <p>イ 騒音及び振動 列車走行に伴う騒音及び振動について、今後、環境基準が類型指定された場合にあつては、より一層の影響の低減を検討するよう、沿線の状況を踏まえた予測及び評価を行い、音源対策を基本として、適切な環境保全措置を講ずることにより、環境基準の達成を図ること。</p> <p>なお、土地利用対策を含む総合的な対策の検討及び実施に当たっては、関係機関との十分な連携を図ること。</p>	<p>工事用車両の運行に伴う大気質への影響については、今後の環境影響評価の手続において、調査、予測及び評価を行い、地域特性も踏まえた適切な環境保全措置を検討してまいります。</p> <p>列車の走行に伴う騒音及び振動については、沿線の状況を踏まえた予測及び評価を行い、音源対策を基本とした適切な環境保全措置を講ずることにより、環境基準の達成を図ることとします。</p> <p>なお、総合的な対策の検討及び実施にあたっては、関係機関と十分に連携を図ることとします。</p>

表 6-3-1(4) 国土交通大臣の意見及び事業者の見解

項目	意見	事業者の見解
<p>2. 各論 (2) 水環境 (水質、地下水、水資源)</p>	<p>山岳トンネル部の湧水対策は、事前に地質・水文学的シミュレーション等の手法による予測を行った上で対策を検討しておくことが望ましいため、本線及び斜横坑等のトンネル工事計画の作成の前に、最新の科学的な知見に基づいた解析を行い、その結果に基づき、地下水位及び河川流量への影響を最小化すべく、水系を回避する、又は適切な工法及び環境保全措置を講ずるよう、検討すること。</p> <p>また、京都府及び大阪府の想定区域内の市街地においては、鉄道施設の地下構造が想定されることから、地下水位の低下及びそれに伴う地盤沈下並びに地下水質等への影響を及ぼすおそれがあるため、地下水調査等により現状を把握の上、適切に予測を行い、詳細なルート上の位置等の検討に当たっては、専門家等の助言を踏まえて、地下水環境に影響を及ぼすおそれが小さい位置及び構造の採用等により、その影響を回避又は極力低減すること。なお、必要に応じて適切な環境保全措置を検討するとともに、事後調査により工事中及び供用後の地下水の状況把握に努め、それらを公表するなど客観性及び透明性を確保すること。</p>	<p>山岳トンネル部の湧水対策については、本線及び斜横坑等のトンネル工事計画の作成の前に、最新の科学的な知見に基づいた解析を行い、その結果に基づき、地下水位及び河川流量への影響を最小化すべく、水系を回避する、又は適切な工法及び環境保全措置を講ずるよう、検討してまいります。</p> <p>また、京都府及び大阪府の市街地における地下水及び地盤への影響については、地下水調査等の現状把握及び予測を行い、専門家等の助言を踏まえて、ルート上の位置や構造等を検討し、影響を回避又は極力低減してまいります。なお、適切な環境保全措置を検討するとともに、事後調査により工事中及び供用後の地下水の状況把握に努め、その結果を公表してまいります。</p>
<p>2. 各論 (3) 動物、植物、生態系</p>	<p>想定区域及びその周辺には、自然環境保全法に基づく自然環境保全基礎調査の第2・3・5回調査(特定植物群落調査)において選定された特定植物群落及び同調査の第6・7回調査(植生調査)において自然度が高いとされた植生が多く存在するとともに、湿地や河川等の水域には、希少な動植物の生息・生育地が存在することから、動物、植物、生態系への影響が懸念される。このため、詳細なルート上の位置等の検討に当たっては、これら重要な自然環境の改変を極力回避すること。加えて、湿地や河川等の水域及びその周辺で、やむを得ず工事を実施する際には、適切な工法及び構造等を検討することで、水の濁り等を抑制し、希少な動植物の生息・生育地への影響を回避又は極力低減すること。また、方法書以降の手続においては、専門家等からの助言を踏まえて調査、予測及び評価を行い、適切な環境保全措置を検討すること。</p>	<p>詳細なルート上の検討に当たっては、位置、工法及び構造等を検討し、重要な自然環境及び希少な動植物の生息・生育地への影響を回避又は極力低減してまいります。また、今後の環境影響評価の手続において、専門家等からの助言を踏まえて調査、予測及び評価を行い、適切な環境保全措置を検討してまいります。</p>

表 6-3-1 (5) 国土交通大臣の意見及び事業者の見解

項目	意見	事業者の見解
<p>2. 各論 (4) 景観及び人と自然との触れ合いの活動の場</p>	<p>想定区域及びその周辺には、優れた自然の風景地及び人と自然との触れ合いの活動の場である越前加賀海岸国定公園、京都丹波高原国定公園、琵琶湖国定公園及び金剛生駒紀泉国定公園等の自然公園や長距離自然歩道及び「生物多様性保全上重要な里地里山」(平成28年4月環境省)に選定されている「美山町江和地区」などが存在しており、景観及び人と自然との触れ合いの活動の場への影響が懸念される。このため、詳細なルート上の位置等の検討に当たっては、本地域の景観との調和を図り、これらの人と自然との触れ合いの活動の場の機能を低下させないよう配慮し、越前加賀海岸国定公園、京都丹波高原国定公園、琵琶湖国定公園及び金剛生駒紀泉国定公園を極力回避するルートを検討すること。また、国定公園計画に位置づけられた利用拠点や眺望点及び主要な人と自然との触れ合いの活動の場並びにそれらの利用状況を適切に把握するために必要な調査を実施した上で、予測及び評価を行い、影響を回避又は極力低減するとともに適切な環境保全措置を講ずるよう、検討すること。</p>	<p>詳細なルート上の位置等の検討にあたっては、景観及び人と自然との触れ合いの活動の場に配慮し、国定公園等を回避する、又はやむを得ず通過する場合には構造等を検討してまいります。また、国定公園における景観及び人と自然との触れ合いの活動の場について、今後の環境影響評価の手続において、必要な調査を実施したうえで、予測及び評価を行い、影響を回避又は極力低減するとともに適切な環境保全措置を講ずるよう、検討してまいります。</p>
<p>2. 各論 (5) 廃棄物等</p>	<p>ア 発生土 (ア) 発生抑制、現場利用の徹底 トンネル掘削等の工事に伴う発生土については、発生量を抑制するよう検討するとともに、できる限り場外搬出量を抑制するよう、検討すること。 また、方法書以降の手続において対象事業実施区域内の土壌汚染について、自然由来の重金属等による汚染状況を含め適切な調査を行った上で、汚染土壌による環境への影響が極力生じないよう適切な措置を講ずるよう、検討すること。</p> <p>(イ) 発生土置場の選定要件 今後、新たに仮置場の設置場所を選定する場合には、自然度の高い植生、湿地、希少な動植物の生息・生育地、まとまった緑地等、土砂の流出があった場合に近傍河川の汚濁により影響が生じるおそれがある区域について必要な検討を行い、影響を回避又は極力低減するとともに適切な環境保全措置を講ずるよう、検討すること。 また、登山道等のレクリエーション利用の場や施設、住民の生活の場から見えない場所を選定するよう配慮し、設置した際には修景を行うなど、自然景観にできる限り配慮すること。</p> <p>イ 廃棄物 工事に伴い発生する廃棄物については、できる限りその発生量を抑制するよう、工法等を検討するとともに、可能な限り再生利用するよう検討すること。また、供用時に発生する廃棄物についても、その減量に取り組むよう、検討すること。</p>	<p>発生土の発生量及び場外搬出量の抑制については、工法選定や場内再利用と合わせて検討することとします。また、汚染土壌による環境への影響が極力生じないように関係機関と調整しながら処置を講ずるよう検討してまいります。</p> <p>発生土置き場の設置場所においては、ご指摘の内容を踏まえ影響を回避・低減を踏まえた環境保全措置を検討します。また、景観にも配慮することとします。</p> <p>廃棄物の発生量抑制及び再生利用について、建設リサイクル推進計画(国土交通省)及び事業者で定めている建設リサイクルガイドラインに則り、適切に取り組むこととします。</p>
<p>2. 各論 (6) 温室効果ガス</p>	<p>工事に伴う温室効果ガス排出量をできる限り削減するよう、工事における省エネや再生可能エネルギーの利用等の環境保全措置を検討すること。</p>	<p>事業者にて策定している環境行動計画に則り、適切な対応を検討いたします。</p>

6-4 計画段階環境配慮書についての行政機関の意見及び事業者の見解

計画段階環境配慮書についての大阪府知事の意見及びそれに対する事業者の見解は、表 6-4-1 に示すとおりである。

表 6-4-1(1) 大阪府知事の意見及び事業者の見解

項目	意見	事業者の見解
全般的事項	<p>北陸新幹線（敦賀・新大阪間）は、その建設事業の実施にあたり、配慮書では考慮しないこととしている工事中の大深度のトンネル掘削による大量の建設発生土やこの運搬に利用するアクセス道路、供用後の鉄道施設（トンネル、換気施設）の存在などにより、周辺環境へ影響が生じることが懸念される。</p> <p>配慮書においては、事業計画の熟度が低く事業実施ルート of 概略が示されるにとどまり、その大部分が不明確であるなど情報量が大きく不足していることから、環境影響評価方法書（以下「方法書」という。）においてより詳細な事業計画を明らかにすべきである。しかしながら、具体的なルート等は方法書段階ではなく準備書段階で示されるとのことであるため、想定されるすべてのルートに対応する調査方法等を方法書で示す必要がある。</p> <p>以上のことを踏まえ、方法書の作成に当たっては、工事中も含め、本事業に伴う環境への影響を可能な限り回避・低減するため、以下に掲げる個別事項に十分配慮し、科学的知見に基づく十分かつ適切な調査、予測及び評価の手法並びに環境保全措置の検討を行うこと。</p>	<p>今後の環境影響評価手続にあたっては、知事意見記載の個別事項に配慮することとします。なお、本事業にかかる調査、予測及び評価の手法は第7章に記載しております。</p>
大気質、騒音・振動・低周波音	<p>大阪府内の事業実施想定区域等の大半が市街地であり、多くの府民が生活している地域であることから、工所用立坑の位置等を含む詳細な鉄道施設の設置計画及びその施工計画の検討に当たっては、生活環境に及ぼす影響を可能な限り回避・低減するよう配慮すること。</p>	<p>鉄道施設の位置の検討においては、学校・病院等の環境保全施設から極力離すなど配慮します。また、工事の実施に伴う大気質・騒音・振動の影響については、今後の環境影響評価の手続において、調査、予測及び評価を行い、当該影響を回避・低減するよう検討してまいります。</p>
地下水、地盤沈下	<p>大阪府域においては大部分が大深度地下を含む地下を走行することとなっており、地下トンネル建設による地下水の流動阻害、それに伴う地下水位の低下や地盤沈下のおそれがある。事業実施ルートの絞り込みに当たっては、地質構成や周辺の地下水の状況等を十分把握した上で、地下水位や地下水の流動への影響だけでなく、事業実施想定区域内に水道事業用水源の深井戸、湧水や酒蔵・蔵元等が存在することも踏まえ、水質の悪化、減水及び枯渇についても可能な限り回避・低減するよう配慮すること。</p>	<p>地下トンネル建設による地下水・地盤沈下の影響については、今後の環境影響評価の手続において、周辺の水利用調査等を行い、専門家の助言等を受け、地下水の水位や水質について予測及び評価を行い、当該影響を回避・低減するよう検討してまいります。</p>

表 6-4-1(2) 大阪府知事の意見及び事業者の見解

項目	意見	事業者の見解
陸域生態系	<p>環境省や大阪府のレッドリストでは、事業実施想定区域内における貴重な動植物の詳細な生息・生育場所までは確認できない。そのため、事業実施ルートへの絞り込みにあたっては、自然公園等を回避することにとどまらず、予め当該地域に詳しい専門家等からの情報収集や知見の集積に努め、トンネルの開口部など局所的な場所における貴重な動植物の生息・生育環境への影響についても可能な限り回避・低減すること。</p>	<p>貴重な動植物への影響については、今後の環境影響評価の手法において、専門家等からの情報収集や知見の集積に努めるとともに、現地調査、予測及び評価を行い、当該影響を回避・低減するよう検討してまいります。</p>
廃棄物、発生土	<p>トンネル掘削等による大量の建設発生土、シールド工事により発生する建設汚泥（以下「建設発生土等」という。）の埋立処分などが容易に想定されることから、「大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針（平成 16 年 2 月：国土交通省都市・地域整備局長通知）」も踏まえた上で、適切な調査、予測、評価の手法について検討すること。</p> <p>また、建設発生土等による動植物への影響を可能な限り回避・低減するよう努めるとともに、生態系に影響が及ぶことのないよう、早い段階から適切な処理・処分・有効利用についての方策を検討すること。</p>	<p>建設発生土等については、本事業内での再利用や、他の公共事業への有効活用に努める等して、場外搬出量を抑制することとします。また、建設発生土等による自然環境及び生活環境への影響に関しては、本方法書及び、今後の環境影響評価手法の中で、影響の把握及び回避・低減の検討を行うこととします。</p>
その他	<p>国土交通省の生産性革命プロジェクトの一つに「地方創生回廊中央駅構想」があり、新大阪駅を新幹線ネットワークのハブとして位置付けていることから、将来、新大阪駅周辺は本事業だけでなく、「リニア中央新幹線」や「民鉄路線」の建設、「山陽・九州新幹線」との接続線の整備等の大規模工事が同時期に集中することも想定し、可能な限り環境の保全に配慮するとともに、地元自治体をはじめ関係機関との連携協力・調整に努めること。</p>	<p>北陸新幹線（敦賀・新大阪間）事業に関しては、環境の保全に十分配慮することとします。</p>