

北陸新幹線（敦賀・新大阪間） 計画段階環境配慮書の要約



令和元年5月



独立行政法人

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

北陸新幹線事業の経緯

昭和 47 年 6 月	運輸大臣が基本計画を決定
昭和 48 年 11 月	運輸大臣が整備計画を決定
昭和 60 年 12 月	高崎・小松間の工事実施計画認可申請
平成元年 6 月	高崎・軽井沢間認可
平成元年 8 月	高崎・軽井沢間着工
平成 3 年 8 月	軽井沢・長野間認可
平成 3 年 9 月	軽井沢・長野間着工
平成 8 年 3 月	小松・南越(仮称)間の工事実施計画認可申請
平成 9 年 10 月	高崎・長野間開業
平成 10 年 3 月	長野・上越(仮称)間認可及び着工
平成 13 年 4 月	上越(仮称)・富山間認可
平成 13 年 5 月	上越(仮称)・富山間着工
平成 17 年 4 月	富山・金沢間及び福井駅部認可
平成 17 年 6 月	富山・金沢間及び福井駅部着工
平成 17 年 12 月	南越(仮称)・敦賀間工事実施計画認可申請
平成 24 年 6 月	金沢・敦賀間工事実施計画認可
平成 24 年 8 月	金沢・敦賀間着工
平成 27 年 3 月	長野・金沢間開業

北陸新幹線事業の内容

名 称 及 び 種 類	名称：北陸新幹線（東京都・大阪市間） 種類：新幹線鉄道の建設（環境影響評価法第一種事業）
事 業 実 施 想 定 区 域	敦賀駅～新大阪駅間に係る区域とします。
路 線 の 概 要 及 び 事 業 の 規 模	北陸新幹線の敦賀駅～新大阪駅間の路線は、敦賀駅を起点とし、新大阪駅を終点とする事業です。 駅については、敦賀駅、新大阪駅のほか、小浜市（東小浜）附近、京都駅、京田辺市（松井山手）附近を設置する計画です。

(参考) 整備計画

建 設 線	北陸新幹線	
区 間	東京都・大阪市	
走 行 方 式	粘着駆動による電車方式	
最 高 設 計 速 度	260キロメートル／時	
そ の 他 必 要 な 事 項	主要な経由地	長野市附近、富山市附近、小浜市附近
	その他	東京都・高崎市間は上越新幹線を共用する。

事業実施想定区域を選定する際の考慮事項

概略ルートとなる事業実施想定区域を選定するにあたっては、以下の点を考慮しました。

(1) 新幹線事業の特徴

- ・本事業のルート決定により駅の設置位置が事業計画上のコントロールポイントとなります。
- ・高速走行を可能とするためにルートがなるべく直線となるように計画します。
- ・主要な線形条件として、最小曲線半径は 4,000m、最急勾配は 15‰を基本として計画します。

(2) 地形・地質等による制約条件

- ・活断層や脆弱な地質は、回避する、又はやむを得ず通過する場合には通過する延長をできる限り短くします。
- ・主要な河川や湖沼・ダム湖は、回避する、又はやむを得ず通過する場合には通過する延長をできる限り短くします。

(3) 環境要素等による制約条件

- ・生活環境の保全の観点から、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します。
- ・自然環境の保全の観点から、自然公園区域等を回避する又はやむを得ず通過する場合にはトンネル構造とする等できる限り配慮します。
⇒ ラムサール条約に基づく登録湿地である三方五湖（みかたごこ）や周辺の国定公園（若狭湾国定公園）を回避した区域を選定します。
⇒ 京都丹波高原国定公園のうち、第1種・第2種特別地域に指定されている芦生の森を回避した区域を選定します。

※複数案の考え方

本配慮書時点では、具体的なルート案を単一に絞り込んでおらず、幅を持ったルート帯を示すことで、複数案と見なすものとします。

なお、今後のルート検討における主な考慮事項は以下のとおりです。

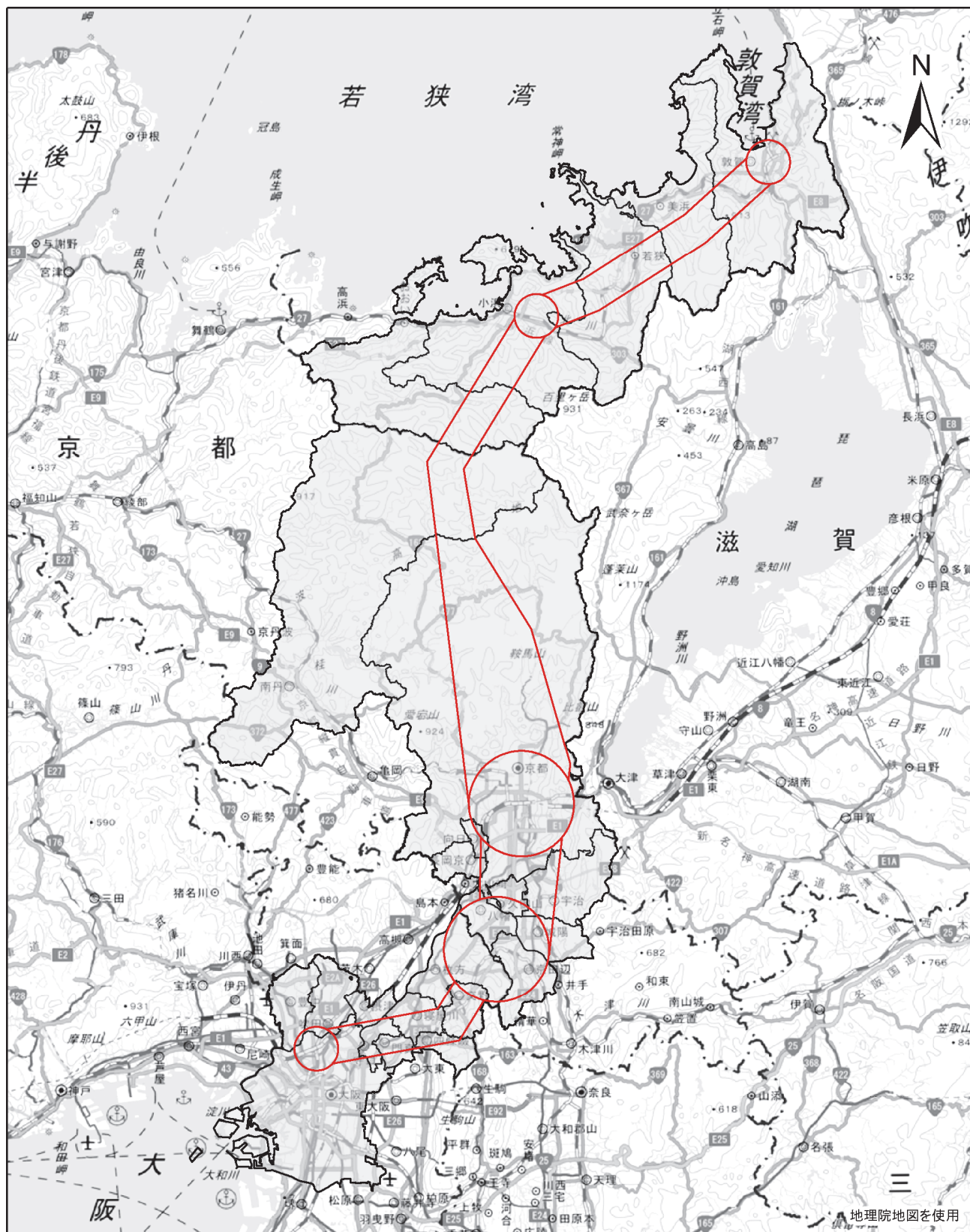
- ・京都市及びその周辺においては、京都市中心市街地、伏見酒造エリアを回避した区域を選定し、基本的に地下トンネルとするよう検討を行っていきます。
- ・大阪市及びその周辺においては、基本的に地下トンネルとするよう検討を行っていきます。
- ・全体の約8割がトンネル区間であるため、掘削発生土の受入地を検討し、その輸送に伴う周辺交通等への影響を可能な限り低減するよう検討を行っていきます。
- ・京都市、大阪市及びその周辺の地下トンネルは、可能な限り道路等公共用地の下での活用を考慮し、必要に応じて「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」の活用も検討を行っていきます。
- ・文化財に留意して具体的な工事施工法の検討を行っていきます。
- ・京都丹波高原国定公園や金剛生駒紀泉（こんごういこまきせん）国定公園等の第3種特別地域等を通過することとなるため、動植物や景観等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いきます。
- ・市街地における工事施工法や、京都駅、京田辺市（松井山手）附近駅、新大阪駅への入り方について、詳細な検討を行っていきます。
- ・京都市市街地の地下水への影響等について、詳細な検討を行っていきます。

区間の設定について

調査、予測、評価にあたって、明り区間、トンネル区間（山岳部）、トンネル区間（都市部）の3つの区間に区分しました。

府県	駅	区間
福井県	敦賀駅	明り区間
	小浜市（東小浜）附近	トンネル区間（山岳部）
京都府	京都駅	明り区間
	京田辺市（松井山手）附近	トンネル区間（山岳部）
		トンネル区間（都市部）
大阪府	新大阪駅	明り区間
		トンネル区間（山岳部）
		トンネル区間（都市部）

事業実施想定区域



事業実施想定区域

- 事業実施想定区域
- 対象24市町

1:650,000
0 5 10 20 km

「この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図(タイル)を複製したものである。(承認番号 令元情複、第123号)」

影響要因の選定

鉄道施設の存在及び鉄道の供用を対象とし、区間ごとに事業の実施により想定される影響要因を選定しました。

区間		影響要因の区分	想定される影響要因
明り区間	鉄道施設の存在	鉄道施設の存在	鉄道施設（嵩上げ式、地表式、掘割式）の存在
		鉄道施設の存在	鉄道施設（駅、車両基地）の存在
	鉄道の供用	鉄道の供用	列車の走行
		鉄道の供用	鉄道施設（駅、車両基地）の供用
トンネル区間	山岳部	鉄道施設の存在	鉄道施設（嵩上げ式、地表式、掘割式）の存在
			鉄道施設（地下式）の存在
			鉄道施設（斜横坑）の存在
		鉄道の供用	列車の走行
			鉄道施設（換気施設）の供用
	都市部	鉄道施設の存在	鉄道施設（地下式）の存在
			鉄道施設（駅、立坑）の存在
		鉄道の供用	列車の走行
			鉄道施設（駅、換気施設）の供用

計画段階配慮事項の選定

想定される評価項目の中から、事業の実施による環境への影響をできる限り回避又は低減することを目的とし、計画段階で検討することが望ましい項目を選定しました。

環境要素	影響要因	明り区間				トンネル区間								
						山岳部				都市部				
		鉄道施設（嵩上げ式、地表式、掘割式）の存在	鉄道施設（駅、車両基地）の存在	列車の走行	鉄道施設（駅、車両基地）の供用	鉄道施設（嵩上げ式、地表式、掘割式）の存在	鉄道施設（地下式）の存在	鉄道施設（斜横坑）の存在	列車の走行	鉄道施設（換気施設）の供用	鉄道施設（地下式）の存在	鉄道施設（駅、立坑）の存在	列車の走行	鉄道施設（駅、換気施設）の供用
騒音			○	○				○	○					○
低周波音									○					○
振動			○	○				○	○			○	○	
水質	○	○		○	○	○	○			○	○			○
地下水						○	○			○	○			
水資源						○	○			○	○			
地形及び地質	○	○			○	○	○			○	○			
文化財	○	○			○	○	○			○	○			
動物	○	○			○		○				○			
植物	○	○			○		○				○			
生態系	○	○			○		○				○			
景観	○	○			○		○				○			
人と自然との触れ合いの活動の場	○	○			○		○				○			

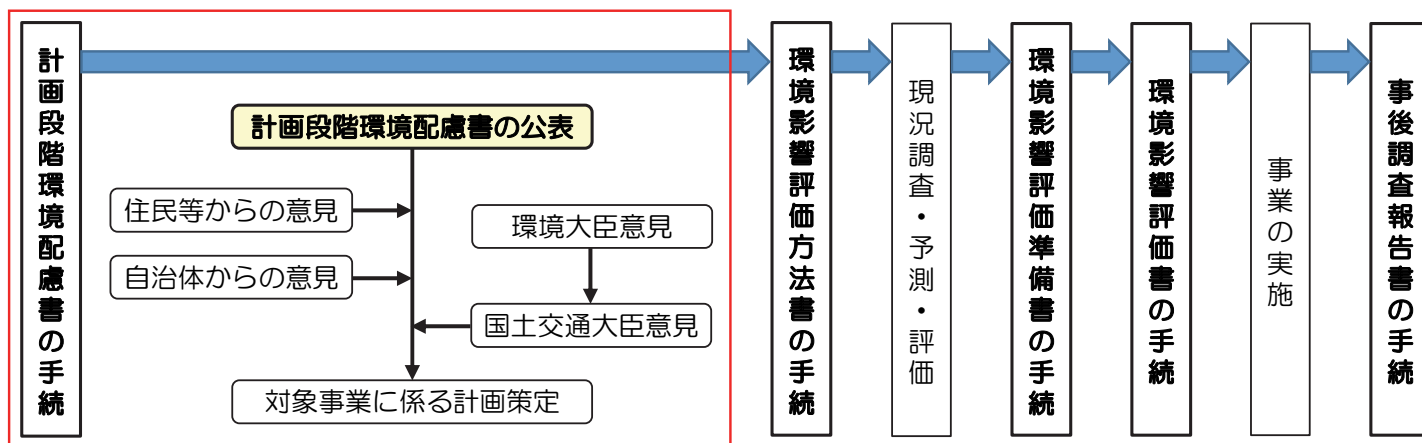
計画段階配慮事項として選定した項目の予測及び評価の結果

各項目において予測及び評価した結果は、以下に示すとおりであり、環境に与える影響については、回避又は低減することが可能であると考えています。

環境要素	予測及び評価の結果
騒音	・明り区間において、列車の走行や車両基地の供用により騒音の影響が予測されるため、路線のルート・構造、車両基地の位置の検討段階には、学校・病院・住宅等の環境保全施設をできる限り回避するように配慮します。 ・トンネル区間（山岳部・都市部）において、列車の走行や換気施設の供用により騒音の影響が予測されるため、路線のルート・構造、換気施設の位置の検討段階には、学校・病院・住宅等の環境保全施設をできる限り回避するように配慮します。 ・また、方法書以降の手続において、詳細な予測・評価を行い、環境保全措置を検討することから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。
低周波音	・トンネル区間（山岳部・都市部）において、換気施設の供用により低周波音の影響が予測されるため、換気施設の位置の検討段階には、学校・病院・住宅等の環境保全施設をできる限り回避するように配慮します。 ・また、方法書以降の手続において、詳細な予測・評価を行い、環境保全措置を検討することから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。
振動	・明り区間において、列車の走行や車両基地の供用により振動の影響が予測されるため、路線のルート・構造、車両基地の位置の検討段階には、学校・病院・住宅等の環境保全施設をできる限り回避するように配慮します。 ・トンネル区間（山岳部・都市部）において、列車の走行や換気施設の供用により振動の影響が予測されるため、路線のルート・構造、換気施設の位置の検討段階には、学校・病院・住宅等の環境保全施設をできる限り回避するように配慮します。 ・また、方法書以降の手続において、詳細な予測・評価を行い、環境保全措置を検討することから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。
水質	・明り区間及びトンネル区間（山岳部・都市部）において、改変等に伴い発生する濁水等並びに駅及び車両基地の供用により発生する生活排水等を公共用水域に放流する場合には、必要に応じて濁水処理及び汚水処理等の対策により、水質への影響を回避・低減します。
地下水	・トンネル区間（山岳部）において、トンネル等の地下構造物の存在によりトンネル内に湧水が生じ、地下水に影響を及ぼすおそれがあると予測されるため、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することから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。 ・トンネル区間（都市部）において、トンネル等の地下構造物の存在により、地下水に影響を及ぼすおそれがあると予測されるため、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することから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。
水資源	・トンネル区間（山岳部）において、トンネル等の地下構造物の存在によりトンネル内に湧水が生じ、水資源に影響を及ぼすおそれがあると予測されるため、方法書以降の手続において、周辺の水資源の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することから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。 ・トンネル区間（都市部）において、トンネル等の地下構造物の存在により、水資源に影響を及ぼすおそれがあると予測されるため、方法書以降の手続において、周辺の水資源の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することから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。

環境要素	予測及び評価の結果
地形及び地質	・明り区間において、計画を深度化する段階で、対象となる地形・地質を回避する、又はやむを得ず通過する場合は影響が小さくなるよう構造等に配慮することにより、重要な地形・地質への影響は小さいと考えられることから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。 ・トンネル区間（山岳部・都市部）において、計画を深度化する段階で、対象となる地形・地質を回避する、又はやむを得ず通過する場合は影響が小さくなるよう構造等に配慮することにより、重要な地形・地質への影響は小さいと考えられることから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。
文化財	・明り区間において、計画を深度化する段階で、対象となる文化財を回避する、又はやむを得ず通過する場合は影響が小さくなるよう構造等に配慮することにより、文化財への影響は小さいと考えられることから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。 ・トンネル区間（山岳部・都市部）において、計画を深度化する段階で、対象となる文化財を回避する、又はやむを得ず通過する場合は影響が小さくなるよう構造等に配慮することにより、文化財への影響は小さいと考えられることから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。
動物	・明り区間において、計画を深度化する段階で、対象となる自然公園等を回避する、又はやむを得ず通過する場合は影響が小さくなるよう構造等に配慮します。 ・トンネル区間（山岳部・都市部）において、計画を深度化する段階で、対象となる自然公園等を回避する、又はやむを得ず通過する場合は影響が小さくなるよう構造等に配慮します。 ・また、方法書以降の手続において、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ことから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。
植物	・明り区間において、計画を深度化する段階で、対象となる自然公園等を回避する、又はやむを得ず通過する場合は影響が小さくなるよう構造等に配慮します。 ・トンネル区間（山岳部・都市部）において、計画を深度化する段階で、対象となる自然公園等を回避する、又はやむを得ず通過する場合は影響が小さくなるよう構造等に配慮します。 ・また、方法書以降の手続において、現地調査を行い、貴重な植物の生育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ことから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。
生態系	・明り区間において、方法書以降の手続で貴重な動植物及びハビタット（生息・生育環境）が確認され、影響を及ぼす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ことから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。 ・トンネル区間（山岳部・都市部）において、方法書以降の手続で貴重な動植物及びハビタット（生息・生育環境）が確認され、影響を及ぼす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ことから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。
景観	・明り区間において、計画を深度化する段階で、対象となる景観資源等の改変をできる限り小さくし、地上施設の形状・色彩に配慮することにより、景観への影響は小さいと考えられることから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。 ・トンネル区間（山岳部・都市部）において、計画を深度化する段階で、対象となる景観資源等の改変をできる限り小さくし、地上施設の形状・色彩に配慮することにより、景観への影響は小さいと考えられることから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。
人と自然との触れ合いの活動の場	・明り区間において、計画を深度化する段階で、対象となる触れ合い活動の場を回避する又はやむを得ず通過する場合は影響が小さくなるよう構造等に配慮することにより、人と自然との触れ合いの活動の場への影響は小さいと考えられることから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。 ・トンネル区間（山岳部・都市部）において、計画を深度化する段階で、対象となる触れ合い活動の場を回避する又はやむを得ず通過する場合は影響が小さくなるよう構造等に配慮することにより、人と自然との触れ合いの活動の場への影響は小さいと考えられることから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えています。

環境影響評価法による手続の流れ



本配慮書に対する意見書の提出について

環境影響評価法に基づき、「計画段階環境配慮書」について、環境の保全の見地からご意見のある方は、意見書を提出することができます。意見書様式は、配慮書 別紙（p.5-2）、縦覧場所に備え付けの配布用紙及び当機構ホームページ<https://www.jrtt.go.jp>「新着情報」よりダウンロードしてご利用下さい。

【意見書の提出方法】

①インターネットの場合

配慮書 別紙（p.5-2）の意見書様式は、下記ページ中段にあるwordファイルをマウスで右クリックし「対象をファイルに保存」を選択し、任意の場所に保存してご使用下さい。

<https://www.jrtt.go.jp/O2Business/Construction/const-Phrk.html>

ご記入いただいた意見書様式は、下記のEメールアドレスに送付して下さい。

Eメールアドレス：osk.hokurikuassess@jrtt.go.jp

（注1）上記の指定ファイル以外は、セキュリティ上開封いたしかねますのでご了承願います。

（注2）パソコンの設定によっては、上記wordファイルをダウンロードできない場合やファイルを開封できない場合がありますので、その際は郵送で提出願います。

②郵送の場合

意見書様式に記入の上、下記の宛先に送付して下さい。

〒532-0003 大阪府大阪市淀川区宮原三丁目5番36号（新大阪トラストタワー）

独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 大阪支社 総務部 総務課

【提出期間】

令和元年6月1日（土）から令和元年7月1日（月） （必着）

留意事項

- ・ご意見は、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）計画段階環境配慮書に対する環境の保全の見地からのご意見に限らせて頂きます。
- ・いただいたご意見に配慮して、今後の環境影響評価を実施してまいります。なお、ご意見に対する個別の回答は致しかねますので、あらかじめご了承願います。
- ・ご記入いただいた個人情報は、収集意見の分類集計等の目的以外に利用することはありません。