

# 答 申 書 ( 案 )

令和2年2月27日

京都市長 門川 大作 様

京都市環境影響評価審査会  
会長 笠原 三紀夫

令和2年1月15日付け環環管第35号をもって諮問のありました「北陸新幹線（東京都・大阪市間）に係る方法書」について、別添のとおり答申します。

## 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書に対する 京都市環境影響評価審査会答申案

### 1 全般的事項

#### (1) 環境影響評価及び路線等の具体化について

- ア 本事業に係る環境影響評価方法書では、路線や駅について、具体的な区域やトンネル区間、構造等が明らかにされておらず、また、工事中に設けられる立坑や斜坑等の位置及び規模が明らかにされていない。そのため、具体的な調査、予測及び評価を行うに当たっては、それらが具体化した段階で、必要に応じて評価方法等の見直しを行うとともに、広く情報提供し、適切な調査、予測及び評価を行うこと。
- イ 路線及び立坑等の付帯施設の位置、規模等の具体化に当たっては、当該施設等からの環境影響をできる限り、回避、低減するとともに、地形及び地質や土地利用の状況等にも配慮すること。
- ウ 準備書では、路線及び立坑等の付帯設備の位置、規模等について、決定した理由及び環境配慮事項を記載すること。

#### (2) 工事計画について

- ア 工事計画の具体化に当たっては、地域の現況を十分把握したうえで工事用車両の運行ルート及び交通量、土砂の搬出方法を検討し、工事の実施時期の集中度の適正化を図るとともに、ICT（情報通信技術）等を活用するなど工事用車両の管理を行うことにより、環境への影響を緩和すること。
- イ 現京都駅付近は、高度に市街化が進んでおり、既存の交通機関の乗降客等も非常に多い地域であることから、工事期間中や供用時における生活環境のほか、安全性や景観にも十分配慮すること。
- ウ 山間部の工事においては、幹線道路が少ないことから、工事用車両の通行による地元住民の生活環境への影響についても十分配慮すること。

#### (3) 市民との信頼関係の構築について

- ア 本事業は、本市を含む京都府、福井県及び大阪府にまたがる広範囲で実施されるとともに、工事期間も長期に及ぶものであることから、市民の理解と協力が不可欠であり、丁寧な説明を行い、慎重に計画を進めること。
- イ 方法書に対し、多数の意見が提出されているが、それぞれの意見をしっかりと踏まえながら計画を進めること。また、工事の実施に当たっても、地元住民との信頼関係の構築に努めること。

## 2 個別事項

### (1) 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法について

- ア 工事の影響については、現時点では、立坑や斜坑の位置、残土排出量が明らかにされていないが、地域住民への影響が最小限となるような工法等を検討し、適切に評価すること。また、工事の実施による自然環境への影響についても適切に評価すること。
- イ 調査、予測及び評価方法の選定に当たり、技術的助言を求めた専門家については、所属機関等を公開すること。
- ウ 環境影響評価に選定しない項目については、その理由について根拠となる資料やデータを示し、説明すること。

### (2) 大気環境

#### ア 大気質

- (ア) 大気質の予測及び評価に当たっては、地形や発生源の影響を考慮し、適切な予測手法を用いて行うこと。
- (イ) 大気質の現地調査については、四季各1週間の連続測定を行うこととしているが、事業実施区域の周辺の土地利用の状況や既存の大気汚染常時監視測定局の位置等を踏まえ、必要に応じて測定を通年で行うこと。
- (ウ) 工事用車両の走行により、現況と比べて走行する車両の大幅な台数の増加が予想されることから、土砂等による粉じんの飛散防止を含め、地域住民の安心・安全が確保されるよう対策を講ずること。

#### イ 騒音・振動・微気圧波・低周波音

- (ア) 工事の実施及び列車走行に係る環境影響の把握並びに環境保全措置の検討に当たっては、環境基準との比較だけでなく、学校や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が存在する地域や山間部等の現況を十分に考慮すること。
- (イ) 換気施設は列車走行時に列車走行音の伝搬経路になることから、換気設備による騒音のほかに列車走行音にも配慮するとともに、トンネル出入口における衝撃音や微気圧波についても配慮すること。
- (ウ) 工事用車両の走行に係る騒音・振動の予測及び評価については、走行台数や速度を適切に設定すること。
- (エ) 工事で発破を行う場合は、発破作業に伴って発生する騒音・振動の影響について、適切に予測及び評価を行うこと。

### (3) 水環境

#### ア 水質

工事に伴う河川水への濁りの影響を可能な限り低減すること。

#### イ 地下水、水資源

- (ア) 地下水は、対象事業実施区域及びその周辺で生活用水、農業用水や水道水源、また、酒造業をはじめとする食品製造業、ホテル等の観光業等の産業において多く利用されていることから、水質については方法書記載の項目に加え、硬度等の適切な評価項目を選定すること。
- (イ) 地下水については、三次元シミュレーションにより定量的に予測し、その結果に応じて、影響の回避、低減を図ること。また、水質の評価に当たっては、地下水位と水質の変化は不可分であることから、三次元シミュレーションの解析結果も反映させること。
- (ウ) 地下水位の影響は、生態系や景観等の他の項目への影響が考えられることから、総合的に予測及び評価すること。
- (エ) 山間部では、地下水流が限定されている可能性があることから、水源及び井水利用者の情報収集を十分行うこと。
- (オ) 地下水位や湧水の水量等の調査を行う場所については、工事の実施前から調査を開始し、変動の有無等を把握するのに十分な期間にわたって実施すること。
- (カ) 間隔の広いボーリング調査では、上下方向の流動が把握できないことから、具体化に向けてはより高密度の調査を実施すること。
- (キ) トンネル工事においては、トンネル内からの漏水により、地下水量が減少しないよう、十分遮水性のある工法を採用すること。また、有害物質を含む地下水が湧出した場合は、周辺への影響を把握し、適切な保全措置を講じること。

### (4) 土壌に係る環境、その他の環境

#### ア 土壌

- (ア) 工事の実施に伴い発生する残土等については、自然由来による重金属等の有害物質が含まれる可能性があることから、文献調査に加え、掘削が想定される深度の土壌中の有害物質を調査し、予測及び評価を行うこと。また、土壌環境基準に不適合の残土が出た場合の保管及び処分の方法についてあらかじめ検討すること。
- (イ) 活断層については、本事業が東海・東南海・南海地震による東海道新幹線の代替機能を担うことも目的としていることから、他事例での情報を整理するなど地震等の影響や安全性の確保について十分検討すること。

## イ その他の環境

- (ア) 文化財については、事業実施区域内に多く存在することから、文献調査のほか関係自治体や専門家へのヒアリング、現地踏査を十分に行い、状況を把握し、影響について、適切に予測及び評価を行うこと。
- (イ) 地上施設については、当該施設の位置及びその周辺の状況に応じて、日照障害及び電波障害を適切に評価すること。

## (5) 動物・植物・生態系

- ア 動植物の調査に当たっては、希少種だけでなく、一般的によく見られる種の保全を含め、地形や地域の特性に応じて生息・生育状況を把握し、予測及び評価を行うこと。
- イ 調査は、現状把握のための踏査やトラップの設置などの調査圧により、生態系の生息地や生息数に影響を及ぼさないよう、細心の注意を払って実施すること。
- ウ 斜坑の設置場所については、動植物や生態系に多大な影響を及ぼす恐れがあることから、猛禽類の営巣だけでなく、他の動植物にも配慮すること。

## (6) 景観、人と自然との触れ合いの活動の場

- ア 市内の計画路線は地下や山岳トンネルで通過することが想定されており、換気施設及び橋梁等が景観に影響を与える可能性があることから、路線の位置や施設の構造、形状及び色彩等の検討に当たっては、景観の特性を十分に把握し、可能な限り景観への影響の回避、低減に努めること。
- イ 対象事業実施区域には豊かな自然環境に恵まれた地域が含まれており、市民の貴重な自然との触れ合いの場となっていることから、眺望点については、現地踏査やヒアリング等の結果を踏まえ、景観保全の観点から、適切に設定すること。

## (7) 廃棄物等

工事に伴い大量の土砂等の発生が想定されることから、土砂等の排出量の予測を適切に行い、その保管・処理の方法を明確にするとともに、工事用車両による環境影響を適切に評価すること。また、残土については、周辺地域における公共事業等での有効活用に努めること。

## (8) 温室効果ガス

- ア 市街地で工事が実施される場合、資材搬入や土砂搬出のために工事用車両が大量に走行することで周辺道路の渋滞等が懸念されることから、市民生活や大気汚染への影響に加え、渋滞等の発生による温室効果ガスの排出についても配慮すること。
- イ 列車走行に伴って排出される温室効果ガスについても検討すること。
- ウ 温室効果ガス排出量の積算に当たっては、必要に応じて、工事の実施に伴う樹木伐採による二酸化炭素固定量の減少分について配慮すること。