

中央新幹線（東京都・名古屋市間）  
環境影響評価方法書  
要約書

【岐阜県】

平成23年9月

東海旅客鉄道株式会社

## まえがき

中央新幹線（東京都・大阪市間）については、全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年 5 月 18 日法律第 71 号）（以下「全幹法」という。）に基づき、平成 23 年 5 月 20 日に、国土交通大臣より、東海旅客鉄道株式会社（以下「当社」という。）が営業主体及び建設主体に指名され、同月 26 日、整備計画が決定され、翌 27 日、当社に対して建設の指示がなされた。

当社は、中央新幹線の建設主体として、路線建設について自己負担で進めることとしており、まずは、東京都・名古屋市間について、環境影響評価法（平成 9 年 6 月 13 日法律第 81 号）に基づき手続きを進める。名古屋市・大阪市間については、名古屋市までの開業後、経営体力を回復した上で着手する計画である。

平成 23 年 6 月 7 日及び同年 8 月 5 日には、環境影響評価法の一部を改正する法律（平成 23 年 4 月 27 日公布）の趣旨を踏まえ、事業による環境への影響を回避・低減することを目的として、中央新幹線（東京都・名古屋市間）計画段階環境配慮書（以下「配慮書」という。）をとりまとめて公表し、広く意見を募集した。

今般、同法並びに「鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（平成 10 年 6 月 12 日運輸省令第 35 号）（以下「国土交通省令」という。）に基づき、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価方法書」（以下「本方法書」という。）を作成したので、これを公表するものである。なお、配慮書について募集した意見は、本方法書において整理、集約し、あわせて事業者の見解を示した。



山梨リニア実験線

# 目 次

第 1 章 対象事業の名称	1
第 2 章 事業者の氏名及び住所	1
第 3 章 対象事業の目的及び内容	1
3-1 全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画及び整備計画	1
3-2 対象事業の目的	2
3-3 中央新幹線の事業の内容	2
3-3-1 対象鉄道建設等事業の種類	2
3-3-2 対象鉄道建設等事業実施区域の位置	2
1) 起終点	2
2) 路線概要	2
3-3-3 岐阜県内の路線概要	7
3-3-4 対象鉄道建設等事業の規模	8
3-3-5 対象鉄道建設等事業に係る単線、複線等の別及び動力	8
3-3-6 対象鉄道建設等事業に係る鉄道施設の設計の基礎となる列車の最高速度	8
3-3-7 その他事業の内容に関する事項	8
1) 対象鉄道建設等事業の工事計画の概要	8
2) 主要な線形条件	8
3) 超伝導リニアの原理	8
4) 超電導リニアの施設・設備	11
5) 列車の走行に伴う影響について	15
6) その他	18
第 4 章 対象事業実施区域及びその周囲の概況	19
4-1 自然的状況	19
4-2 社会的状況	21

第 5 章 対象事業に係る計画段階配慮事項	23
5-1 大気環境	23
5-2 水環境	24
5-3 土壌環境・その他	24
5-4 動物・植物・生態系	25
5-4-1 動物	25
5-4-2 植物	26
5-4-3 生態系	27
5-5 人と自然との触れ合い	28
5-6 環境への負荷	28
第 6 章 配慮書に対する環境保全の見地からの意見の概要及び事業者の見解	29
6-1 意見の募集結果	29
6-1-1 意見の募集結果	29
6-1-2 説明会での意見状況	29
6-2 行政機関からの意見と事業者の見解	30
第 7 章 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法	35
7-1 環境影響評価の項目の選定	35
7-2 調査、予測及び評価の手法の選定並びにその選定理由	40

本事業の方法書は全線（東京都・名古屋市間）を都県ごとに作成しており、本方法書要約書はそのうちの岐阜県について取りまとめたものである。

## 第1章 対象事業の名称

中央新幹線（東京都・名古屋市間）

## 第2章 事業者の氏名及び住所

名 称 東海旅客鉄道株式会社  
代表者の氏名 代表取締役社長 山田 佳臣  
主たる事務所の所在地 愛知県名古屋市中村区名駅一丁目1番4号

## 第3章 対象事業の目的及び内容

### 3-1 全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画及び整備計画

全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画及び整備計画は表 3-1-1 に示すとおりである。

表 3-1-1 基本計画及び整備計画

基本計画	路線名	中央新幹線	
	起 点	東京都	
	終 点	大阪市	
	主要な経過地	甲府市附近、名古屋市附近、奈良市附近	
整備計画	建設線	中央新幹線	
	区 間	東京都・大阪市	
	走行方式	超電導磁気浮上方式	
	最高設計速度	505 キロメートル/時	
	建設に要する費用の概算額 (車両費を含む。)	90,300 億円	
	その他必要な事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈(南アルプス) 中南部、名古屋市附近、奈良市附近

注 建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

中央新幹線は、国土交通大臣から全幹法第6条の定めにより建設主体の指名を受けた当社が、全幹法第8条の建設線の建設の指示に基づき建設を行う新幹線路線である。

## 3-2 対象事業の目的

中央新幹線については、国土交通省の交政審の答申の中で、中央新幹線整備の現代社会における国民的・国家的意義として、表 3-2-1 のとおり、明らかにされている。

表 3-2-1 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会  
「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」答申（抜粋）

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>① 三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実</li><li>② 三大都市圏以外の沿線地域に与える効果</li><li>③ 東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市群の再発展</li><li>④ 三大都市圏を短時間で直結する意義</li><li>⑤ 世界をリードする先進的な鉄道技術の確立及び他の産業への波及効果</li></ul> |
|--|

## 3-3 中央新幹線の事業の内容

### 3-3-1 対象鉄道建設等事業の種類

名称：中央新幹線（東京都・名古屋市間）  
種類：新幹線鉄道の建設（環境影響評価法第一種事業）

### 3-3-2 対象鉄道建設等事業実施区域の位置

#### 1) 起終点

起 点：東京都港区  
終 点：愛知県名古屋市  
主要な経過地：甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部

#### 2) 路線概要

中央新幹線の東京都～名古屋市間の路線は、東京都港区の東海道新幹線品川駅付近を起点とし、山梨リニア実験線（全体で 42.8km）、甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部を経て、名古屋市の東海道新幹線名古屋駅付近に至る、延長約 286km の区間である。路線概要図を図 3-3-1 に示す。

駅については、ターミナル駅として品川駅付近、名古屋駅付近のほか、中間駅として神奈川県内、山梨県内、長野県内、岐阜県内に一駅ずつ設置する計画である。

#### (1) 概略の路線選定の考え方

##### ア. 超電導リニアの技術的制約条件等

- ・ 起点の東京都から名古屋市まで、超電導リニアの超高速性を踏まえ、できる限り直線に近い形を基本とする。なお、山梨リニア実験線を活用する。
- ・ 主要な線形条件として、最小曲線半径は 8,000m、最急勾配は 40‰（パーミル<sup>(1)</sup>）で計画する。

<sup>(1)</sup> パーミルとは、1/1000 を表し、40‰とは 1,000m の水平距離に対して 40m の高低差となる勾配をいう。

- ・大都市部では、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法<sup>②</sup>（平成 12 年 5 月 26 日 法律第 87 号）に基づき大深度地下を使用できる地域において、できる限り大深度地下を活用する。

#### イ. 地形・地質等の制約条件

- ・活断層は、回避する、もしくは、やむを得ず通過する場合は通過する延長をできる限り短くする。また、脆弱な性状を有する地質についても回避する、もしくは、やむを得ず通過する場合は通過する延長をできる限り短くする。
- ・主要河川は、明かり<sup>③</sup>で通過することを基本とし、通過する延長をできる限り短くする。
- ・湖をできる限り回避する。

#### ウ. 環境要素等による制約条件

- ・生活環境（大気環境など）、自然環境（動植物、生態系など）、水環境、土壌環境、文化財などの環境要素ごとの状況等を考慮する。
- ・生活環境保全の面から、市街化・住宅地化が進展している地域をできる限り回避する。
- ・自然環境保全の面から、自然公園区域等を回避する、もしくは、やむを得ず通過する場合でもトンネル構造とするなどできる限り配慮する。

## (2) 駅位置選定の考え方

### ア. ターミナル駅

- ・東京都及び名古屋市のターミナル駅については、いずれも周辺は高度に市街化が進んでいるため地下駅とする。また、東海道新幹線との結節、在来鉄道との円滑な乗り継ぎ、及び国際空港とのアクセスの利便性を確保することが可能で、できる限り当社の用地を活用できる東海道新幹線の既存駅付近に設置する。

### イ. 中間駅

- ・中間駅については、「(1)概略の路線選定の考え方」のとおり、起終点をできる限り直線に近い形で結ぶ概略ルート上で、1 県 1 駅とする。
- ・駅として必要な機能及び条件を満たす位置で計画する。
- ・大深度地下を使用できる地域を除き、地上駅を基本とする。

#### ○ 必要な機能及び条件

##### ア) 技術的に設置可能であること

- ・駅の形態は、2 面 4 線島式ホームと上下互り線を設置できること。そのため、平面線形とし

---

<sup>②</sup> 大深度地下は通常利用されない空間であるため、公共の利益となる事業のために使用权を設定しても、通常は、補償すべき損失が発生しない。このため、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法は、事前に補償を行うことなく大深度地下に使用权を設定できる法律である。

なお、大深度地下とは、次のうちいずれか深い方の地下をいう。

① 建築物の地下室及びその建設の用に通常供されることがない地下の深さとして政令で定める深さ（地表より 40m）。

② 当該地下の使用をしようとする地点において通常の建築物の基礎杭を支持することができる地盤として政令で定めるものうち最も浅い部分の深さに政令で定める距離（10m）を加えた深さ。

<sup>③</sup> 明かりとは、トンネル構造以外の橋梁、高架橋等の地表に建設された構造物上に列車が走行する区間をいう。

て直線で約1km確保可能で、縦断線形として原則レベル区間であること。

イ) 利便性が確保されること

- ・ 広域からアクセスが可能となる高規格道路との結節が図られるようインターチェンジ等との距離ができる限り短いこと。
- ・ 既存の鉄道駅に近接していること。

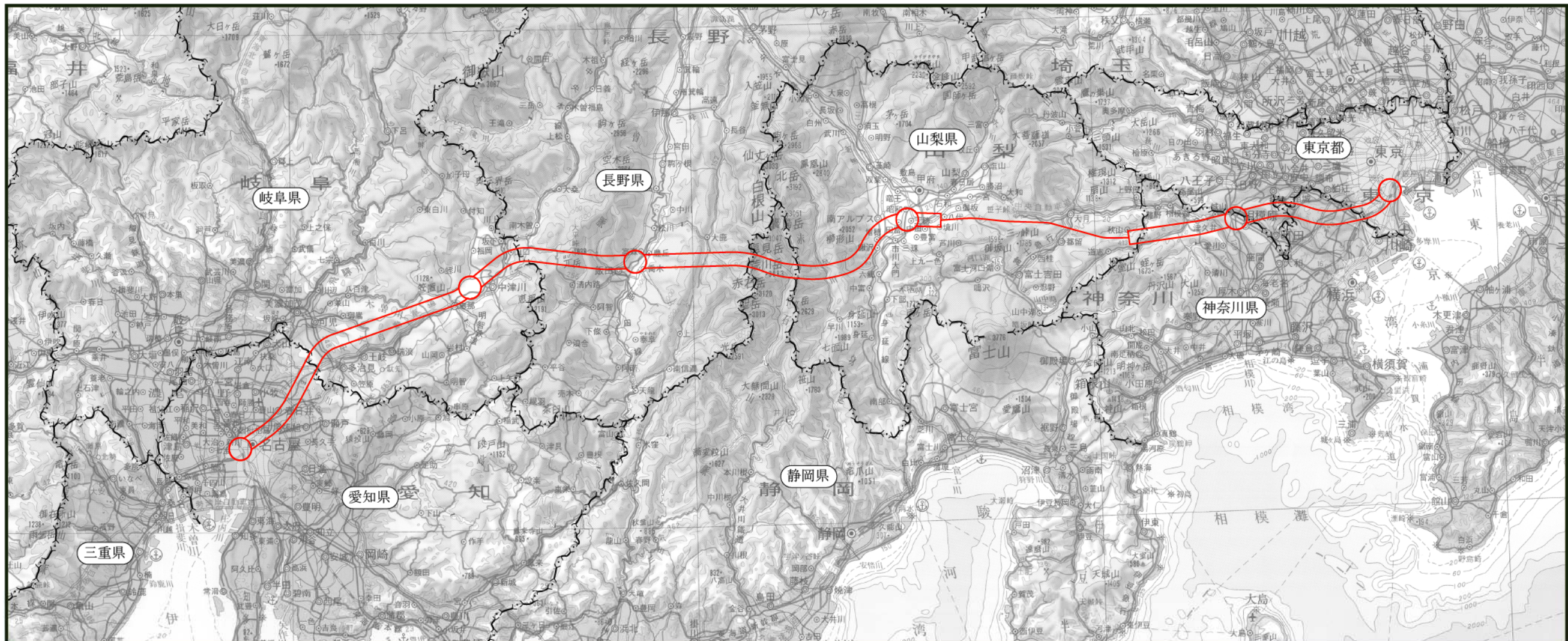
ウ) 環境への影響が少ないこと

- ・ 地上駅の場合、電波障害、日照阻害などの生活環境や景観等への影響をできる限り低減するため、駅前後を含め、著しく高い高架構造とならないこと。

エ) 用地確保が可能であること

- ・ 駅及び自動車乗降場やタクシー乗り場のほか、高速バスや観光バス乗り場、パークアンドライド駐車場など、多様な交通に対応できる交通広場・駐車場等の用地の確保が可能であること。

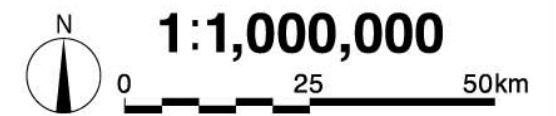




凡 例

- : 概略の路線
- : 山梨リニア実験線
- : 概略の駅位置

図 3-3-1 路線概要図



「この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の100万分の1 日本、50万分の1 地方図、数値地図200000（地図画像）及び数値地図50000（地図画像）を複製したものである。（承認番号 平23情複、第266号）」

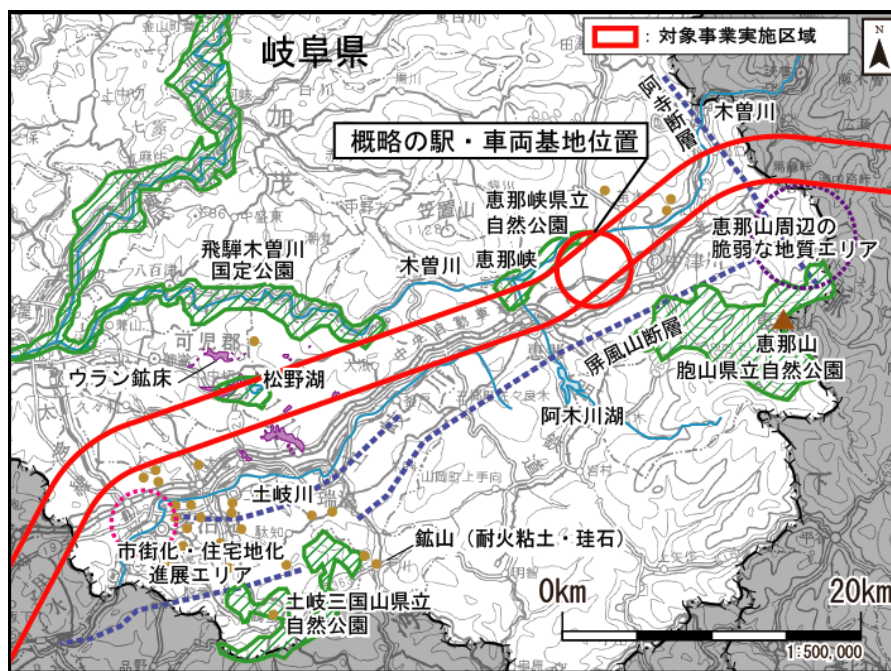


### 3-3-3 岐阜県内の路線概要

対象鉄道建設等事業実施区域（以下「対象事業実施区域」という。）を図 3-3-2 に示す。

- ・長野県と岐阜県の県境付近においては、中央アルプス南縁西部の阿寺断層と屏風山断層が近接する恵那山周辺の脆弱な地質による影響を回避するため、また、東西方向に並行する屏風山断層の影響を回避するため、恵那山の北方を通過する。
- ・阿寺断層をできる限り短い距離で通過する。
- ・東西方向に走る屏風山断層等と近接して並行することを回避し、土岐川右岸を通過する。
- ・木曾川、阿木川を、明かりで、できる限り短い距離で通過する。
- ・木曾川沿いに指定されている飛騨木曾川国定公園、恵那峡県立自然公園をできる限り回避する。
- ・土岐川と木曾川の間は、比較的標高の高い丘陵地帯を形成する美濃高原であり、主にトンネルで通過する。
- ・ウラン鉱床、鉱山（耐火粘土・珪石）をできる限り回避する。
- ・市街化・住宅地化が進展している多治見市北中部を回避する。
- ・岐阜県駅は、岐阜県から要望のある東濃地域において、道路、鉄道双方の利便性が高い中津川市西部に設置する計画である。
- ・当該区間で本線と分岐して、中津川市西部の岐阜県駅付近に車両基地（工場含む）を設置する計画である。

なお、路線や付帯施設の位置・規模等については、今後、計画を具体化していく。



「この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の100万分の1 日本、50万分の1 地方図、数値地図200000(地図画像)及び数値地図50000(地図画像)を複製したものである。(承認番号 平23情複、第266号)」

図 3-3-2 対象事業実施区域

### 3-3-4 対象鉄道建設等事業の規模

東京都から名古屋市間の新幹線鉄道の建設 延長 約 286km (内、岐阜県 約 50km)

このうち、山梨リニア実験線(上野原市から笛吹市間) 42.8km を含む

### 3-3-5 対象鉄道建設等事業に係る単線、複線等の別及び動力

単線、複線の別 : 複線

動力 : 交流 33,000 ボルト

### 3-3-6 対象鉄道建設等事業に係る鉄道施設の設計の基礎となる列車の最高速度

最高設計速度 : 505km/h

### 3-3-7 その他事業の内容に関する事項

#### 1) 対象鉄道建設等事業の工事計画の概要

地表式、掘割式、嵩上式 延長 約 38 km (山梨リニア実験線約 8km を含む)

トンネル 延長 約 248 km (山梨リニア実験線約 35km を含む)

停車場 6 カ所

内 地上駅 3 カ所(山梨県、長野県、岐阜県)

地下駅 3 カ所(東京都、神奈川県、愛知県)

車両基地 2 カ所(神奈川県、岐阜県(工場含む))

#### 2) 主要な線形条件

最小曲線半径 : 8,000m

最急勾配 : 40‰

#### 3) 超電導リニアの原理

##### (1) 超電導リニアについて

超電導リニアについては、その先進性や高速性から、中央新幹線への採用が最もふさわしいと考え、技術開発に取り組むとともに、山梨リニア実験線の先行区間18.4kmを建設し、走行試験を行い、成果を確認してきた。

その結果として、超電導リニアは、安全性・安定性をはじめ、既に営業運転に支障ない技術レベルに到達している。こうした技術の現状については、平成21年7月の国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会(以下「評価委員会」という。)において「営業線に必要な技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様及び技術基準等の策定を具体的に進めることが可能となった」と評価され、確認されている。

また、山梨リニア実験線においては、現在、42.8kmへの延伸工事と設備の実用化仕様への全面的な更新を進めている。

## (2) 超電導とは

ある種の金属・合金・酸化物を一定温度まで冷却したとき、電気抵抗がゼロになる現象を超電導現象という。図 3-3-3に示すとおり、超電導リアの場合、超電導材料としてニオブチタン合金を使用し、液体ヘリウムでマイナス269℃に冷却することにより超電導状態を作り出している。超電導状態となったコイル（超電導コイル）に一度電流を流すと、電流は永久に流れ続け、極めて強力な磁石（超電導磁石）となる。

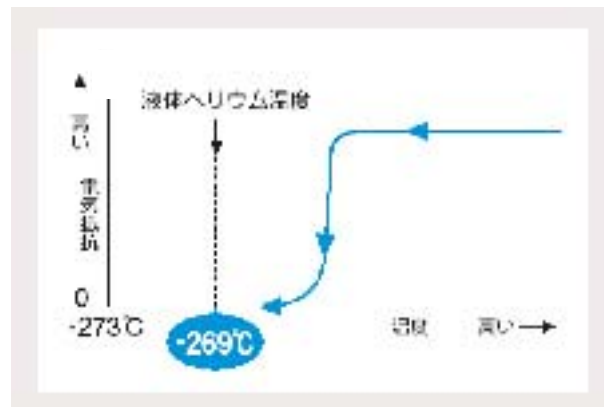


図 3-3-3 電気抵抗と温度の関係

## (3) 車両とガイドウェイの構成

ガイドウェイは、地上コイル（推進コイルと浮上案内コイル）を支持する側壁及び走行路で構成される。また、車両には超電導磁石が搭載される。車両とガイドウェイの構成を図 3-3-4 に示す。

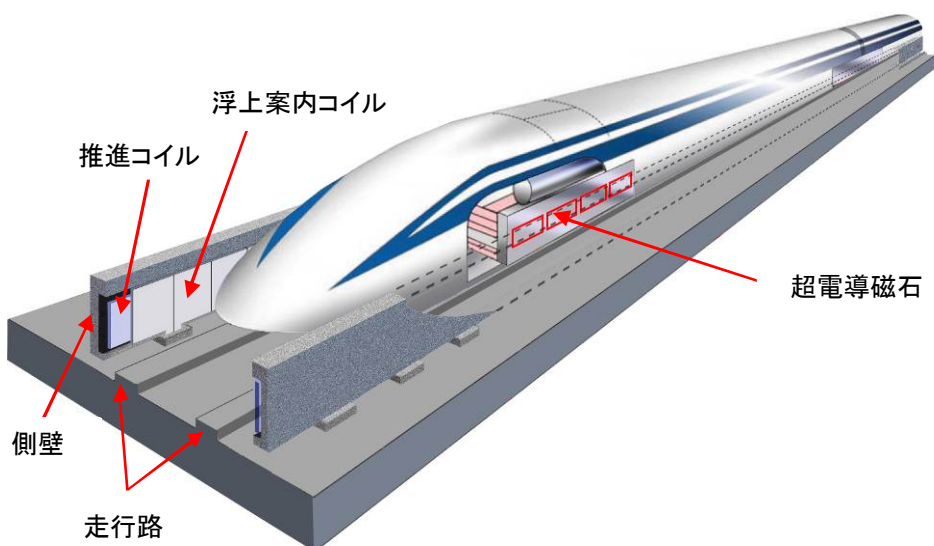


図 3-3-4 車両とガイドウェイの構成

#### (4) 推進の原理

車両に搭載されている超電導磁石には、N極とS極が交互に配置されている。図 3-3-5に示すとおり、超電導磁石の磁界と、推進コイルに電流を流すことで発生する磁界との間で、N極とS極の引き合う力とN極同士、S極同士の反発する力が発生し、車両を前進させる。

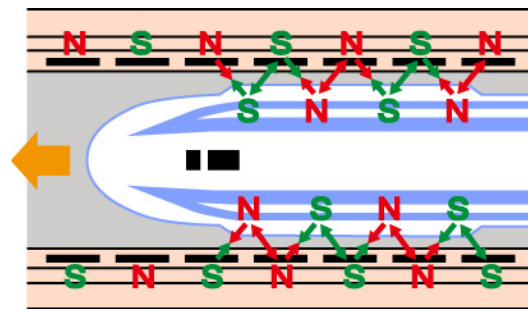


図 3-3-5 推進の原理

#### (5) 浮上の原理

浮上の原理は、図 3-3-6に示すとおり、車両の超電導磁石が高速で通過すると両側の浮上案内コイルに電流が流れて電磁石となり、車両を押し上げる力(反発力)と引き上げる力(吸引力)が発生し、車両が浮上する。

なお、低速走行時には車両を支持輪タイヤによって支持しながら走行する。

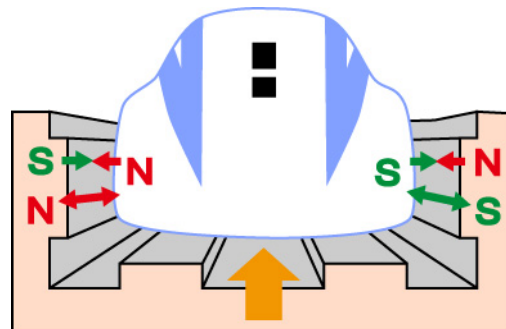


図 3-3-6 浮上の原理

#### (6) 案内の原理

ガイドウェイの左右の側壁に設置されている浮上案内コイルは、図 3-3-7に示すとおり車両の中心からどちらか一方にずれると、車両の遠ざかった側に吸引力、近づいた側に反発力が働き、車両を常に中央に戻す。

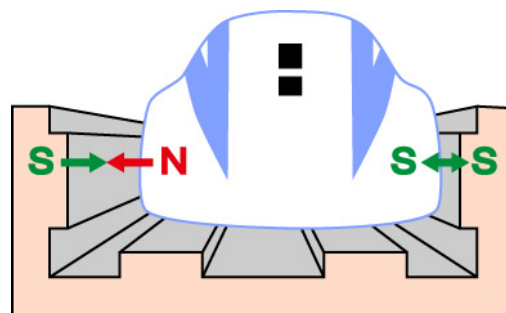


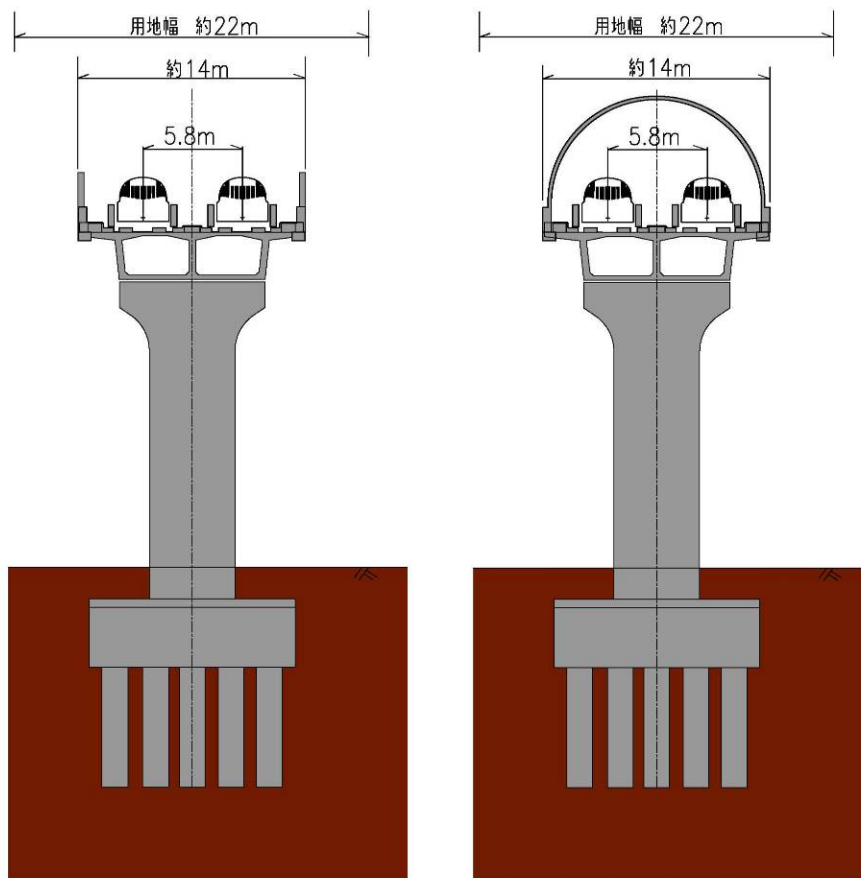
図 3-3-7 案内の原理

#### 4) 超電導リニアの施設・設備

岐阜県に計画している施設・設備について、標準的な断面等を示す。

##### (1) 嵩上式（高架橋・橋梁）

本線の軌道中心間隔は5.8mであり、構造物の幅は約14mである。高架橋の標準的な断面図を図 3-3-8に示す。なお、河川や道路等で交差する箇所においては、地形等を考慮し、個別に橋梁の構造を検討する。



防音壁部

明かりフード設置部

図 3-3-8 高架橋の標準的な断面図（山梨リニア実験線の例）

## (2) 地上駅

地上駅は、敷地として延長約 1km、最大幅約 50m、面積約 3.5ha を想定している。地上駅のイメージを図 3-3-9 に示す。

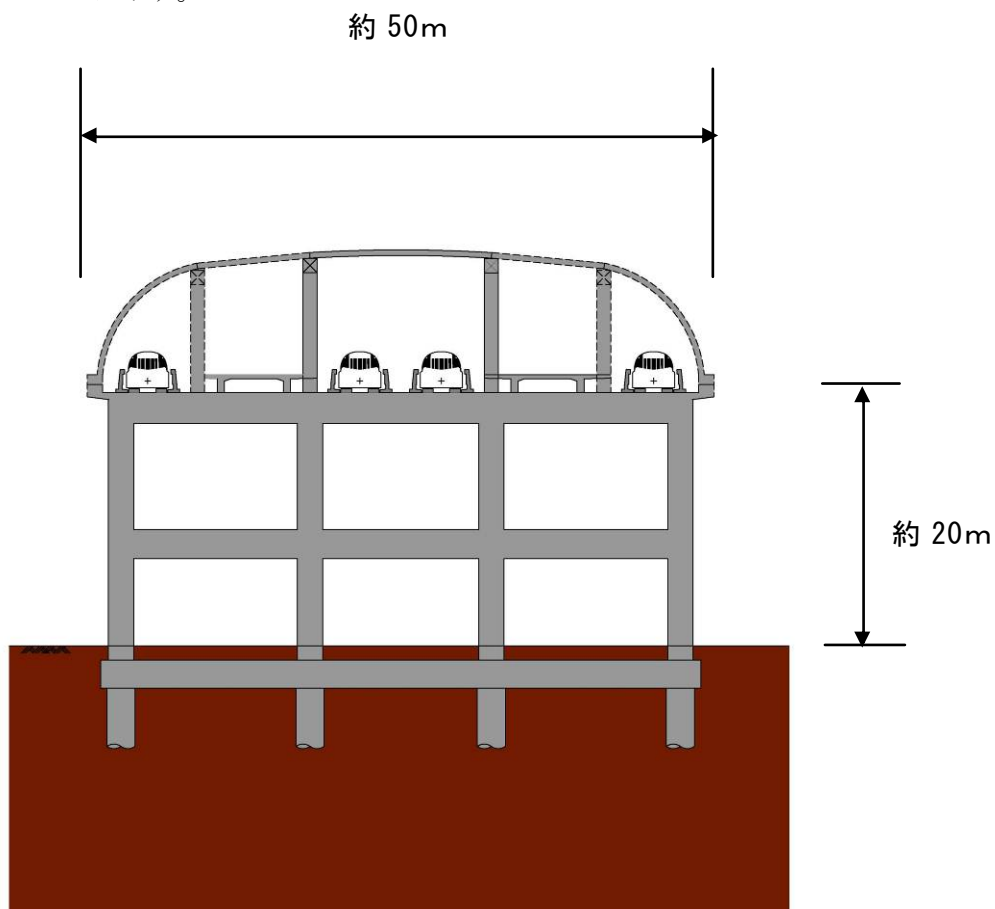


図 3-3-9 地上駅のイメージ

## (3) トンネル

山岳トンネルの内空有効断面積<sup>(4)</sup>は、約74m<sup>2</sup>である。トンネルの標準的な断面図を図 3-3-10 に示す。

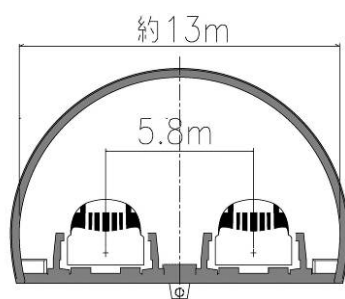


図 3-3-10 山岳トンネルの標準的な断面図

<sup>(4)</sup> 内空有効断面積は、トンネル内空断面積からガイドウェイ等の断面積を引いた面積をいう。



#### (4) 斜坑

斜坑のイメージを図 3-3-11に示す。

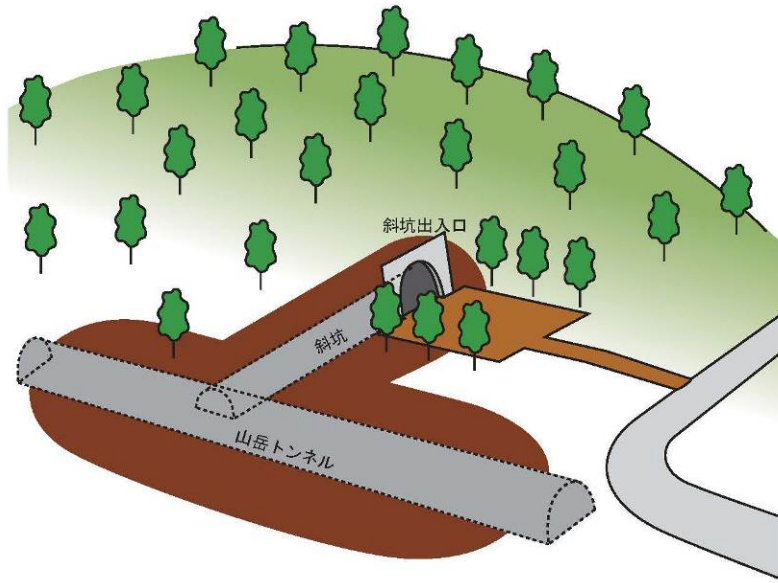
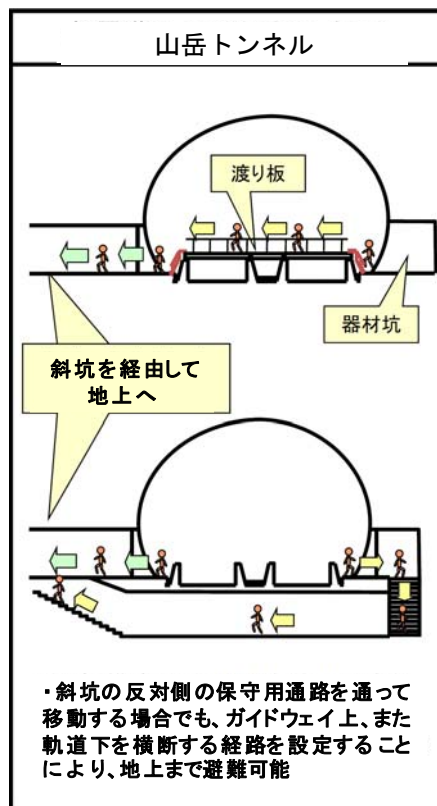


図 3-3-11 斜坑のイメージ

なお、トンネル施工に伴い設置する斜坑は、供用時において、災害時等の避難用通路、保守用通路及び換気施設となる。災害時の斜坑の利用イメージを図 3-3-12に示す。



資料：交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会 中央新幹線小委員会（第2回）資料

図 3-3-12 災害時の斜坑の利用イメージ

## (5) 換気施設

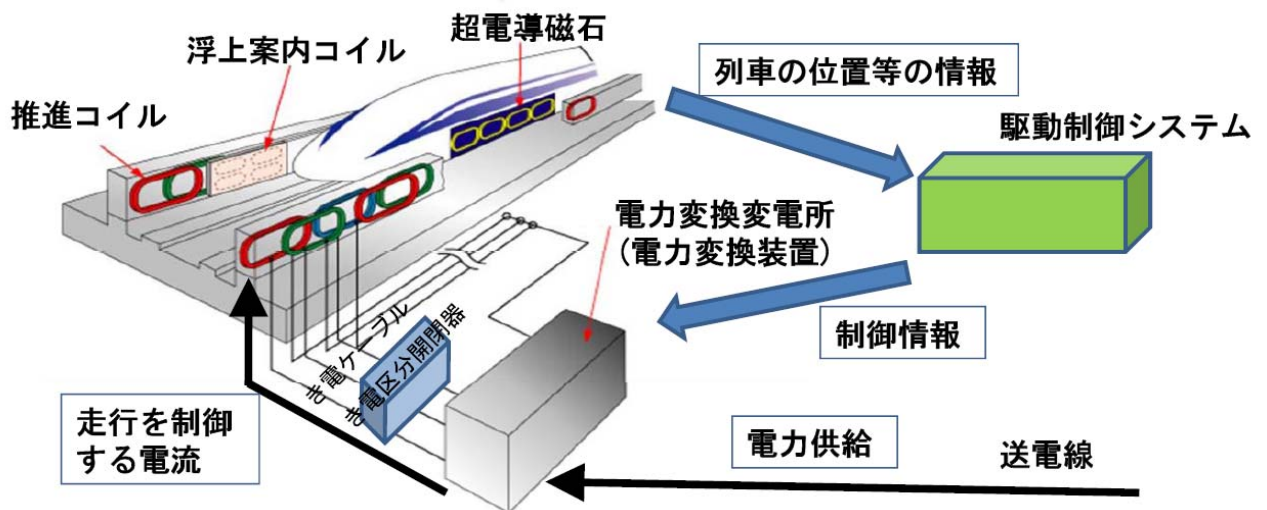
斜坑（一部を除く）には、供用後のトンネル施設内の給排気を行うための換気施設を設置し、当該換気施設内に換気装置及び消音装置を設置する。なお、斜坑に換気施設を設ける場合は地上には設置せず、坑内に設ける計画である。

## (6) 車両基地（工場含む）

敷地として延長約2.5km、最大幅約500m、面積約70haを想定している。なお、車両基地は、車両の留置、検査、整備等を行う施設である。

## (7) 設備

超電導リニアを駆動するため、送電線からの電力を電力変換変電所で受電し、当該変電所において、列車速度に応じた周波数、列車位置に応じた電流の位相及び列車の加速減速の速度に応じた電流値になるよう電流を変換する。この電流をき電ケーブル、き電区分開閉器を通じて、推進コイルに供給し、列車を駆動させる。また、列車の位置や速度を検知するシステムにより、常時列車位置・速度を駆動制御システムにフィードバックすることで列車の駆動を制御する。超電導リニアの設備のイメージを図 3-3-13に示す。



資料：交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会 中央新幹線小委員会（第2回）資料

図 3-3-13 設備のイメージ

## (8) 車上電源

車上電源は、超電導磁石の冷凍機、車内の空調、照明等を稼働するため、車両に供給する電源のことである。

超電導リニアの車上電源には、地上に設置されたコイル（地上ループ）と車両に設置された集電コイルとの電磁誘導作用を利用して車両機器へ電源を供給する誘導集電方式を採用する。

誘導集電方式による車上電源供給のイメージを図 3-3-14 に示す。

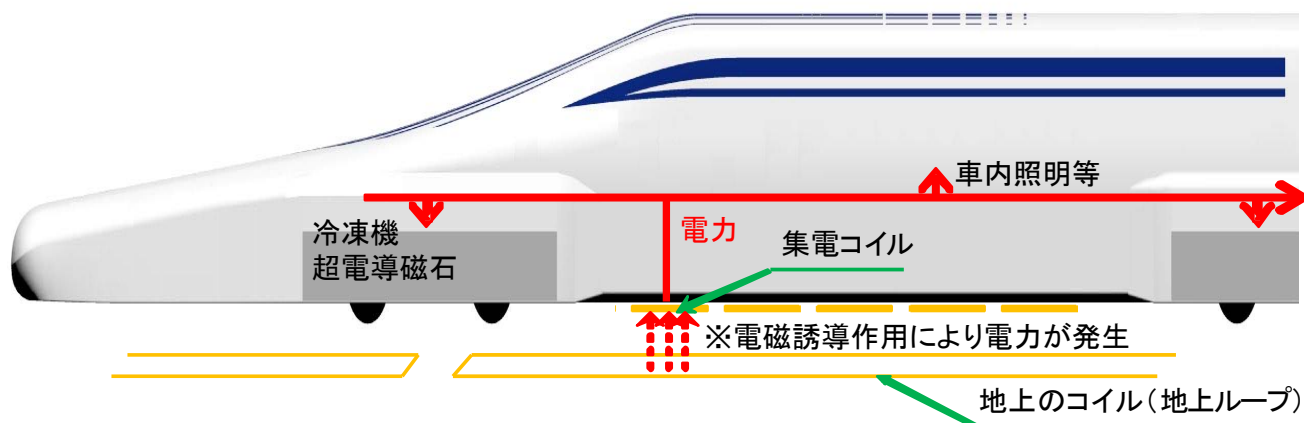


図 3-3-14 車上電源供給のイメージ

## 5) 列車の走行に伴う影響について

### (1) 沿線騒音

沿線騒音については、評価委員会において、超電導リニアの騒音に関する環境基準（案、基準値）として、発生源の速度域に関係なく評価が可能である新幹線と同様の「新幹線鉄道騒音に係る環境基準（表 3-3-1 参照）」を適用することとしている。

評価委員会においては、「基準値（案）が「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について（環境庁告示）」に準拠して設定され、実測データを基に 16 両編成での騒音値を予測したところ、測定点に近接する側のガイドウェイ中心から 25m 離れた位置において上記基準値（案）を満たす結果が得られている。また、必要な箇所に明かりフード等を設置して上記基準値（案）を達成するといった考え方が明確にされ、営業線に適用する設備仕様の具体的な見通しが得られ、実用化に必要な技術が確立している。」と評価されている。

表 3-3-1 新幹線鉄道騒音に係る環境基準

（昭和 50 年環境庁告示第 46 号）

地域の類型		基準値（dB）
I	主として住居の用に供される地域	70 以下
II	商工業の用に供される地域等 I 以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域	75 以下

### (2) 地盤振動

地盤振動については、評価委員会において、超電導リニアの走行に伴い発生する地盤振動の基準値（案）として、新幹線での指針値である「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策

について（勧告）（表 3-3-2 参照）」を適用することとしている。

評価委員会においては、「地盤振動について、基準値（案）が「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）（環大特）」に準拠して設定され、16 両編成での振動値を予測したところ、特段の対策を実施せずとも、上記基準値（案）が充分達成可能であるということが明確にされている。」と評価されている。

表 3-3-2 新幹線鉄道振動に係る指針値

（昭和 51 年環大特第 32 号）

指 針
70dB を超える地域について、緊急に振動源及び障害防止対策等を講ずること。

### (3) トンネル微気圧波

微気圧波とは、列車のトンネル突入により生じた圧縮波が、トンネル内を音速で伝播し、反対側の坑口や斜坑坑口からパルス状の圧力波となって放射される現象である。トンネル微気圧波の発生メカニズムを図 3-3-15 に示す。

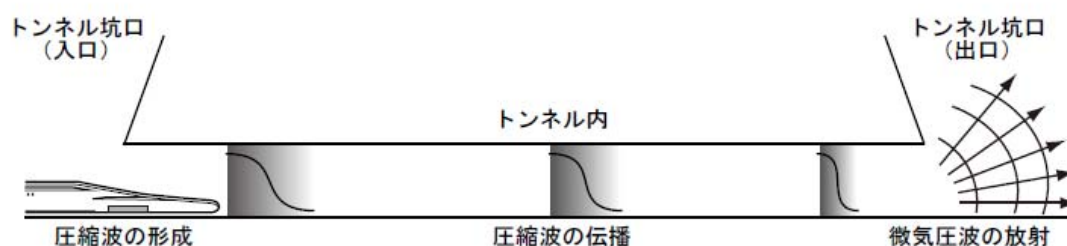


図 3-3-15(1) トンネル微気圧波発生メカニズム(山岳トンネル)

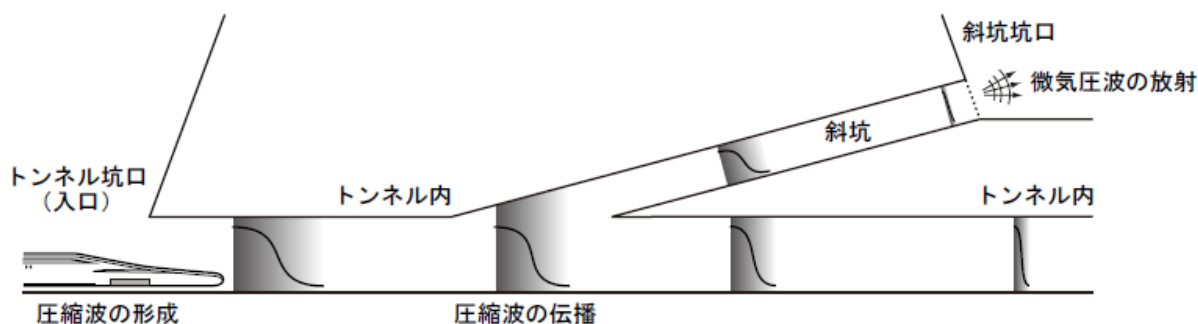


図 3-3-15(2) トンネル微気圧波発生メカニズム(斜坑)

トンネル出口部及び斜坑の微気圧波については、「トンネル坑口緩衝工の設置基準（案）」（山岳トンネル設計施工標準・同解説、鉄道建設・運輸施設整備支援機構、平成 20 年 4 月）においてトンネル坑口緩衝工の設置の目安値として、「民家近傍で微気圧波のピーク値が 20Pa 以上、

坑口中心から 20m 地点<sup>6)</sup>で原則 50Pa 以上」であるとされている。これをもとに、評価委員会においては、超電導リニアの基準値（案）を「民家近傍で微気圧波のピーク値が 20Pa 以下、坑口中心から 20m 地点で原則 50Pa 以下」と設定している。

計画に際しては、上記の基準値（案）を踏まえ、必要な箇所には所要の延長の緩衝工や明かりフードを設置する予定であり、これらの設置により評価委員会においても「営業線に適用する設備仕様の具体的な見通しが得られ、実用化に必要な技術の確立の見通しが得られている。」と評価されている。

#### (4) 磁界

超電導リニアの走行に伴い、図 3-3-16 に示すとおり、推進コイル、浮上案内コイル及び車両に搭載する超電導磁石それぞれから磁界が発生する。但し、推進コイル及び浮上案内コイルから発生する磁界は超電導磁石と比較して非常に小さい。

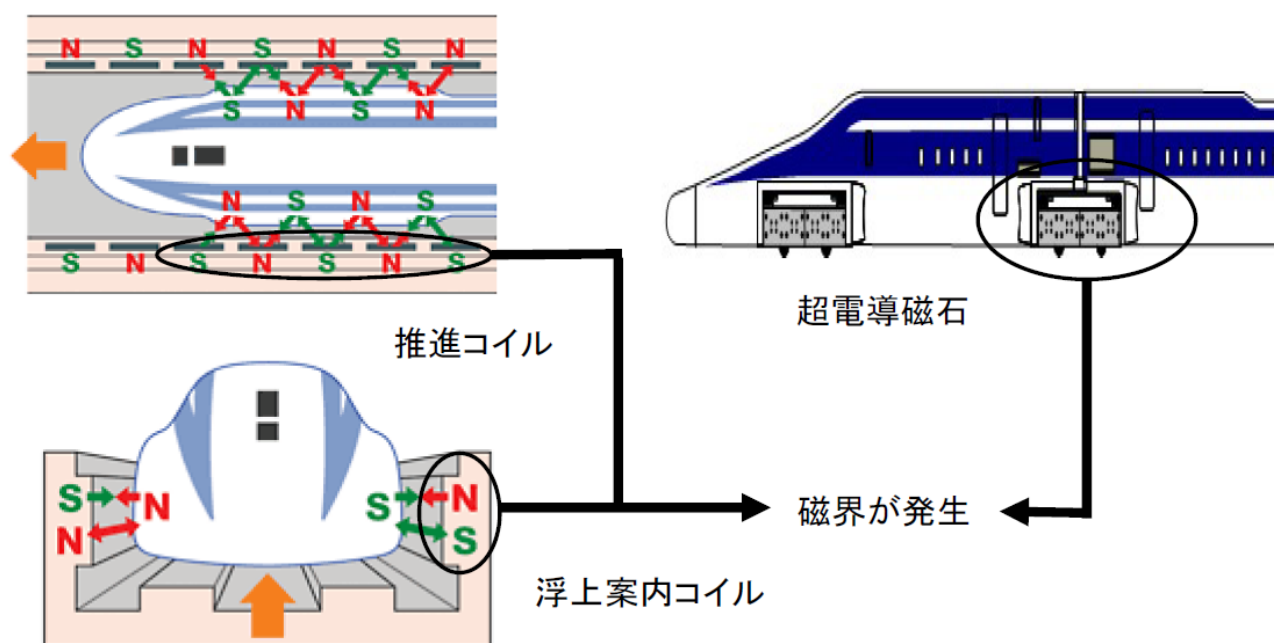


図 3-3-16 磁界の発生

磁界については、評価委員会において、「ICNIRP ガイドライン (WHO 見解)<sup>6)</sup>」を適用し、超電導リニアの磁界に係る基準値（案）を設定することとされており、最新のガイドラインに基づく基準値（案）は、表 3-3-3 のとおりである。

<sup>5)</sup> トンネル坑口中心より線路方向に 20m 離れた地点

<sup>6)</sup> 超電導リニアでの磁界の基準値（案）については、世界保健機関 (WHO) の見解に従い、磁界による人体への影響に関する予防的な観点から検討された国際非電離放射線防護委員会 (ICNIRP) のガイドラインを適用している。

表 3-3-3 超電導リニアの磁界（静磁界、変動磁界）に係る基準値（案）

周波数 f [Hz]	静磁界	変動磁界		
	0	0~1	1~8	8~25
磁束密度 B [mT]	400	40	40/ f <sup>2</sup>	5/ f

- 注 1. リニモ（愛知高速交通（株） 東部丘陵線）においても、ICNIRP のガイドラインにより環境影響評価を実施している。  
 2. 静磁界とは時間とともに向きや強さが変化しない磁界をいう。また、変動磁界とは時間とともに向きや強さが変化する磁界をいう。

発生した磁界（主に超電導磁石）による影響の概要及びその対策を表 3-3-4 に示す。

これらの対策により、測定結果は基準値（案）を下回っており、評価委員会においては、「営業線に適用する設備仕様の具体的な見通しが得られ、沿線磁界及び車内磁界の双方に対して基準値（案）の達成が可能な技術が確立している。」と評価されている。

表 3-3-4 磁界影響の概要及びその対策

	車内（客室部）	車内（貫通路部：車両間通路）	ホーム及び沿線
静磁界	影響：超電導磁石からの影響を受ける。 対策：客室は超電導磁石から離れた位置にあり、また磁気シールドにより磁界の影響を低減する。	影響：超電導磁石からの影響を受ける。 対策：磁気シールドにより磁界の影響を低減する。	影響：停車中の車両の超電導磁石からの影響を受ける。 対策：ホームについては、磁気シールドにより磁界の影響を低減する。 沿線については、用地境界での磁界が基準値（案）以下となることを基本とし、必要に応じて磁気シールドを設置し、磁界による影響を低減する。
変動磁界	影響：対向列車の超電導磁石からの影響を受ける。 対策：客室側面の磁気シールド及びアルミ車体により磁界の影響を低減する。	影響：対向車の超電導磁石からの影響を受ける。 対策：磁気シールドにより磁界の影響を低減する。	影響：走行中の車両の超電導磁石からの影響を受ける。 対策：ホームについては、磁気シールドにより磁界の影響を低減する。 沿線については、用地境界での磁界が基準値（案）以下となることを基本とし、必要に応じて磁気シールドを設置し、磁界による影響を低減する。

### (5) 温室効果ガス排出量

超電導リニアの CO<sub>2</sub> 排出量を表 3-3-5 に示す。速度域を考慮し、航空機と比較した場合、航空機に対して超電導リニアの排出量は 1/3 である。

表 3-3-5 CO<sub>2</sub> 排出量の比較（東京～大阪間；1 人あたり）

	CO <sub>2</sub> 排出量 (kg-CO <sub>2</sub> /人)	CO <sub>2</sub> 排出量比較
超電導リニア	29.3	1
航空機	96.9	3

### 6) その他

工事は、平成 26 年度に着工し、平成 39 年度の営業開始を想定している。

## 第4章 対象事業実施区域及びその周囲の概況

沿線の地域特性に関して、入手可能な最新の文献その他の資料により把握した結果は下記に示すとおりである。対象事業実施区域を含む周辺市町村は、岐阜県内で、中津川市、恵那市、瑞浪市、御嵩町、土岐市、可児市、多治見市の6市1町となる。

### 4-1 自然的状況

項目		概況										
大気環境の状況	気象	<ul style="list-style-type: none"> <li>岐阜地方気象台の過去10年間（平成13年～平成22年）の観測値は、下表に示すとおりである。</li> <li>対象事業実施区域及びその周囲<sup>(7)</sup>の地域気象観測所（中津川・恵那・多治見気象観測所）では、年平均気温、年間日照時間及び年平均風速はともに岐阜地方気象台に比べて低く、年間降水量は多治見気象観測所ではやや少ないが、その他はほぼ同程度であった。</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年平均気温</th> <th>年間降水量</th> <th>年平均湿度</th> <th>年間日照時間</th> <th>年平均風速</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>16.2℃</td> <td>1810.1mm</td> <td>64.6%</td> <td>2078.2時間</td> <td>2.6m/s</td> </tr> </tbody> </table>	年平均気温	年間降水量	年平均湿度	年間日照時間	年平均風速	16.2℃	1810.1mm	64.6%	2078.2時間	2.6m/s
	年平均気温	年間降水量	年平均湿度	年間日照時間	年平均風速							
	16.2℃	1810.1mm	64.6%	2078.2時間	2.6m/s							
	大気質	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲における二酸化硫黄、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、過去5年間において平成19年度の土岐測定局を除き、観測された全測定局において環境基準の長期的評価を満たしている。</li> <li>光化学オキシダントは、中津川及び笠原測定局において測定されており、過去5年間とも環境基準を満たしていない。</li> <li>ダイオキシン類は、土岐市役所分庁舎において測定されており、環境基準を満たしている。</li> <li>降下ばいじんは、可児市4地点で測定されており、年平均値は、2.4～3.1t/km<sup>2</sup>/月であった。</li> </ul>										
	騒音	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲における自動車騒音は、7地点のうち5地点で環境基準を満たしている。航空機騒音及び新幹線鉄道騒音に関する調査は行われていない。</li> <li>対象事業実施区域は、騒音規制法に基づく規制区域に該当する。</li> </ul>										
振動	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲において振動に関する調査は行われていない。</li> <li>対象事業実施区域は、振動規制法に基づく規制区域に該当する。</li> </ul>											
悪臭	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲において悪臭に関する調査は行われていない。</li> </ul>											
水環境の状況	水象	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲の水系は、木曾川水系及び庄内川（土岐川）水系である。</li> <li>木曾川は、長野県木曾郡木祖村の鉢盛山（2,446m）南方を水源とし、南西に流れている延長229km、流域面積5,275km<sup>2</sup>の一級河川である。</li> <li>中津川、阿木川、可児川は木曾川水系の主要な支川であり、いずれも一級河川である。水源は、中津川は恵那山、阿木川は中津川市と恵那市の境にある焼山、可児川は瑞浪市西部の日吉町付近である。</li> <li>庄内川は岐阜県内では土岐川と呼ばれ、恵那市の夕立山を水源とする延長96km、流域面積1,010km<sup>2</sup>の一級河川であり、瑞浪市、土岐市、多治見市の盆地を流れ、愛知、岐阜県境の玉野溪谷を流下して濃尾平野を流れ、伊勢湾に注いでいる。</li> </ul>										
	水質	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲における生活環境の保全に関する項目の水質測定結果については、pH（水素イオン濃度）、DO（溶存酸素）、BOD（生物化学的酸素要求量）、SS（浮遊物質）は全測定地点で環境基準を満たしているが、大腸菌群数が全ての地点で環境基準を満たしていない。</li> <li>人の健康の保護に関する項目及びダイオキシン類については、対象事業実施区域及びその周囲の全ての地点で環境基準を満たしている。</li> </ul>										
	底質	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲のダイオキシン類は、2地点で測定されており、両地点ともに環境基準を満たしている。</li> </ul>										
	水資源	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲における内水面共同漁業権は、8つの共同漁業権が設定されている。対象事業実施区域を含む周辺市町の水源は、15箇所存在する。</li> </ul>										
土壌及び地盤の状況		<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域を含む周辺市町（8）における土壌のダイオキシン類は、全ての調査地点において環境基準を満たしている。</li> <li>岐阜県において、一級水準測量調査は、昭和47年度から岐阜・西南濃地域約350km<sup>2</sup>を対象に調査が行われており、平成21年度の調査結果では、面的な地盤沈下は認められていない。</li> <li>地下水位調査は、岐阜・西南濃地域に設置されている24箇所の観測井で常時監視が実施されており、平成21年度の主要観測井における地下水位の変動状況は回復傾向にある。</li> </ul>										

<sup>(7)</sup> 図面集（5万分の1）図面の範囲内で、対象事業実施区域に掛かる関係市町が表示されている範囲。

<sup>(8)</sup> 対象事業実施区域で示されている区域が掛かる関係市町の全域。

項目	概況				
地形及び地質の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲の自然公園は、国定公園として飛騨木曾川国定公園の一部、県立自然公園として恵那峡県立自然公園の全部、胞山県立自然公園の一部が指定されている。国立公園、自然環境保全地域の指定はない。</li> <li>すぐれた自然のうち、地形・地質・自然現象として、蝕地形や化石産地、断層変位地形等、「日本の地形レッドデータブック」に記載されている地形・地質については、保存すべき地形として坂下町の阿寺断層が存在する。</li> <li>国指定名勝天然記念物は1件、国指定天然記念物は1件、県・市指定天然記念物は1件、市指定天然記念物は2件指定されている。</li> <li>対象事業実施区域及びその周囲の地形については、東濃丘陵、恵那盆地、中津川盆地及び恵那山地が分布している。</li> <li>東濃丘陵には、多治見市、可児市、御嵩町、瑞浪市、恵那市に起伏量100～200mの大起伏丘陵地が部分的に分布しており、多治見市、可児市、瑞浪市、恵那市、中津川市に起伏量100m以下の小起伏丘陵地が広い範囲で分布している。</li> <li>恵那盆地及び中津川盆地には、各々恵那市、中津川市に扇状地性低地及び小起伏丘陵地が分布している。恵那山地には、中津川市に起伏量600m以上の大起伏山地、起伏量200～400mの小起伏山地、麓斜面などの堆積緩斜面の山麓地、また、一部で山間盆地周辺に比較的良好に発達するといわれる砂礫台地段丘（低位面）が分布している。</li> <li>地質については、広い範囲で第三紀末、瀬戸層群の土岐口陶土層（主として蛙目粘土、木節粘土、珪砂、白粘土、シルトよりなり亜炭層や凝灰岩を挟有）、土岐砂礫層（主に砂礫であり、よく円磨されたチャート、砂岩、花崗岩、玢岩、石英斑岩礫よりなる）が分布している。多治見市の一部では風化には強く、けわしい地形を呈するといわれるチャートが、可児市、御嵩町、瑞浪市では多くの海棲貝化石を産出する瑞浪層群が分布している。</li> <li>対象事業実施区域及びその周囲には、鉱山が38箇所存在している。</li> </ul>				
動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="252 898 379 1615">動物</td> <td data-bbox="379 898 1479 1615"> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲には、自然環境保全地域及び野生動植物保護地区に指定されている地域等はない。</li> <li>鳥獣保護区は、19箇所が指定されており、そのうち特別保護地区は5箇所である。</li> <li>「自然環境保全基礎調査 第6回動植物分布調査（種の多様性調査）」（平成16年、環境省）において分布調査対象種とされた9種の中大型哺乳のうち、対象事業実施区域を含むメッシュからは、8種の生息情報が得られており、そのうち、カモシカが文化財保護法に基づく特別天然記念物に指定されている。</li> <li>「日本産鳥類の繁殖分布（第2回自然環境保全基礎調査（緑の国勢調査）動物分布調査（鳥類）報告書）」（昭和56年、環境庁）における鳥類の繁殖情報のうち、対象事業実施区域を含むメッシュからは、種の保存法に基づく国際希少野生動植物種としてコアジサシ、環境省レッドでは絶滅危惧IB類のミゾゴイ、絶滅危惧II類のサンバ、ヒクイナ等の5種、準絶滅危惧のチュウサギ1種が確認されている。県レッドでは、絶滅危惧II類が4種、準絶滅危惧が12種、情報不足が3種確認されている。</li> <li>「第2回自然環境保全基礎調査 岐阜県動植物分布図」（昭和56年、環境庁）によると、対象事業実施区域及びその周囲では、重要な両生類及び爬虫類は報告されていない。なお、市指定天然記念物として「向山のモリアオガエル生息地」（中津川市）が指定されている。</li> <li>対象事業実施区域からは2種の指標昆虫類と2種の特定昆虫類が確認されている。また、環境省レッドでは絶滅危惧II類のギフチョウ、準絶滅危惧のグンバイトンボ、県レッドでは準絶滅危惧のギフチョウとグンバイトンボの2種が確認されている。</li> <li>対象事業実施区域及びその周囲では、市指定天然記念物として「北小木のホタル」（多治見市）が指定されている。</li> <li>「第2回自然環境保全基礎調査 岐阜県動植物分布図」（昭和56年、環境庁）によると、対象事業実施区域及びその周囲では重要な魚類は報告されていない。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="252 1615 379 2016">植物</td> <td data-bbox="379 1615 1479 2016"> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲の植生は、丘陵地の「モチツツジアカマツ群集」、「コナラ群落」、「スギ・ヒノキ・サワラ植林」等の樹林が主体となっている。丘陵内の盆地には、「水田雑草群落」、「畑地雑草群落」、「市街地」等が存在し、ため池と考えられる「開放水域」が点在する。</li> <li>対象事業実施区域及びその周囲は、丘陵地の森林や低地の耕作地で構成される里山環境が多いほか、東濃地域に多い湧水湿地が見られることから、水田雑草やため池内の水生植物の希少植物、ハナノキ、シデコブシ等の湿地性の植物等の生育の可能性が考えられる。</li> <li>対象事業実施区域及びその周囲の天然記念物（植物）は、国指定4件、県指定14件、市指定35件の計53件が存在する。また、90の巨樹・巨木林、「馬籠の湿原植生」等8つの特定植物群落が存在する。</li> <li>「日本の重要湿地500」（環境省）によると、対象事業実施区域を含む周辺市町では、3箇所の重要湿地が存在している。</li> </ul> </td> </tr> </table>	動物	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲には、自然環境保全地域及び野生動植物保護地区に指定されている地域等はない。</li> <li>鳥獣保護区は、19箇所が指定されており、そのうち特別保護地区は5箇所である。</li> <li>「自然環境保全基礎調査 第6回動植物分布調査（種の多様性調査）」（平成16年、環境省）において分布調査対象種とされた9種の中大型哺乳のうち、対象事業実施区域を含むメッシュからは、8種の生息情報が得られており、そのうち、カモシカが文化財保護法に基づく特別天然記念物に指定されている。</li> <li>「日本産鳥類の繁殖分布（第2回自然環境保全基礎調査（緑の国勢調査）動物分布調査（鳥類）報告書）」（昭和56年、環境庁）における鳥類の繁殖情報のうち、対象事業実施区域を含むメッシュからは、種の保存法に基づく国際希少野生動植物種としてコアジサシ、環境省レッドでは絶滅危惧IB類のミゾゴイ、絶滅危惧II類のサンバ、ヒクイナ等の5種、準絶滅危惧のチュウサギ1種が確認されている。県レッドでは、絶滅危惧II類が4種、準絶滅危惧が12種、情報不足が3種確認されている。</li> <li>「第2回自然環境保全基礎調査 岐阜県動植物分布図」（昭和56年、環境庁）によると、対象事業実施区域及びその周囲では、重要な両生類及び爬虫類は報告されていない。なお、市指定天然記念物として「向山のモリアオガエル生息地」（中津川市）が指定されている。</li> <li>対象事業実施区域からは2種の指標昆虫類と2種の特定昆虫類が確認されている。また、環境省レッドでは絶滅危惧II類のギフチョウ、準絶滅危惧のグンバイトンボ、県レッドでは準絶滅危惧のギフチョウとグンバイトンボの2種が確認されている。</li> <li>対象事業実施区域及びその周囲では、市指定天然記念物として「北小木のホタル」（多治見市）が指定されている。</li> <li>「第2回自然環境保全基礎調査 岐阜県動植物分布図」（昭和56年、環境庁）によると、対象事業実施区域及びその周囲では重要な魚類は報告されていない。</li> </ul>	植物	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲の植生は、丘陵地の「モチツツジアカマツ群集」、「コナラ群落」、「スギ・ヒノキ・サワラ植林」等の樹林が主体となっている。丘陵内の盆地には、「水田雑草群落」、「畑地雑草群落」、「市街地」等が存在し、ため池と考えられる「開放水域」が点在する。</li> <li>対象事業実施区域及びその周囲は、丘陵地の森林や低地の耕作地で構成される里山環境が多いほか、東濃地域に多い湧水湿地が見られることから、水田雑草やため池内の水生植物の希少植物、ハナノキ、シデコブシ等の湿地性の植物等の生育の可能性が考えられる。</li> <li>対象事業実施区域及びその周囲の天然記念物（植物）は、国指定4件、県指定14件、市指定35件の計53件が存在する。また、90の巨樹・巨木林、「馬籠の湿原植生」等8つの特定植物群落が存在する。</li> <li>「日本の重要湿地500」（環境省）によると、対象事業実施区域を含む周辺市町では、3箇所の重要湿地が存在している。</li> </ul>
動物	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲には、自然環境保全地域及び野生動植物保護地区に指定されている地域等はない。</li> <li>鳥獣保護区は、19箇所が指定されており、そのうち特別保護地区は5箇所である。</li> <li>「自然環境保全基礎調査 第6回動植物分布調査（種の多様性調査）」（平成16年、環境省）において分布調査対象種とされた9種の中大型哺乳のうち、対象事業実施区域を含むメッシュからは、8種の生息情報が得られており、そのうち、カモシカが文化財保護法に基づく特別天然記念物に指定されている。</li> <li>「日本産鳥類の繁殖分布（第2回自然環境保全基礎調査（緑の国勢調査）動物分布調査（鳥類）報告書）」（昭和56年、環境庁）における鳥類の繁殖情報のうち、対象事業実施区域を含むメッシュからは、種の保存法に基づく国際希少野生動植物種としてコアジサシ、環境省レッドでは絶滅危惧IB類のミゾゴイ、絶滅危惧II類のサンバ、ヒクイナ等の5種、準絶滅危惧のチュウサギ1種が確認されている。県レッドでは、絶滅危惧II類が4種、準絶滅危惧が12種、情報不足が3種確認されている。</li> <li>「第2回自然環境保全基礎調査 岐阜県動植物分布図」（昭和56年、環境庁）によると、対象事業実施区域及びその周囲では、重要な両生類及び爬虫類は報告されていない。なお、市指定天然記念物として「向山のモリアオガエル生息地」（中津川市）が指定されている。</li> <li>対象事業実施区域からは2種の指標昆虫類と2種の特定昆虫類が確認されている。また、環境省レッドでは絶滅危惧II類のギフチョウ、準絶滅危惧のグンバイトンボ、県レッドでは準絶滅危惧のギフチョウとグンバイトンボの2種が確認されている。</li> <li>対象事業実施区域及びその周囲では、市指定天然記念物として「北小木のホタル」（多治見市）が指定されている。</li> <li>「第2回自然環境保全基礎調査 岐阜県動植物分布図」（昭和56年、環境庁）によると、対象事業実施区域及びその周囲では重要な魚類は報告されていない。</li> </ul>				
植物	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲の植生は、丘陵地の「モチツツジアカマツ群集」、「コナラ群落」、「スギ・ヒノキ・サワラ植林」等の樹林が主体となっている。丘陵内の盆地には、「水田雑草群落」、「畑地雑草群落」、「市街地」等が存在し、ため池と考えられる「開放水域」が点在する。</li> <li>対象事業実施区域及びその周囲は、丘陵地の森林や低地の耕作地で構成される里山環境が多いほか、東濃地域に多い湧水湿地が見られることから、水田雑草やため池内の水生植物の希少植物、ハナノキ、シデコブシ等の湿地性の植物等の生育の可能性が考えられる。</li> <li>対象事業実施区域及びその周囲の天然記念物（植物）は、国指定4件、県指定14件、市指定35件の計53件が存在する。また、90の巨樹・巨木林、「馬籠の湿原植生」等8つの特定植物群落が存在する。</li> <li>「日本の重要湿地500」（環境省）によると、対象事業実施区域を含む周辺市町では、3箇所の重要湿地が存在している。</li> </ul>				



項目		概況
動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況	生態系	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲では、丘陵地の森林と低地の水田・畑地等の耕作地や河川・ため池で構成される里山の生態系が成立している。この地域で成立する主な植生は「モチツツジ-アカマツ群落」、「コナラ群落」、「スギ・ヒノキ・サワラ植林」等の樹林環境、「水田雑草群落」、「畑地雑草群落」、「ゴルフ場」等の草地環境、「開放水域」、「市街地」等である。</li> <li>当該地域の特徴的な植物種として、丘陵部山裾から出る湧水に由来する湿地で見られるシデコブシ、ハナノキ等の木本植物があげられる。</li> <li>これらを基盤環境として生息する特徴的な動物種としては、コウベモグラ等のモグラ類やアカネズミ、ヒメネズミ等のネズミ類で代表される小型哺乳類、キジ、ヒヨドリ、ホオジロ、ウグイス、ハシボソガラス等の鳥類、シマヘビ、ニホントカゲ等の爬虫類、アカハライモリ、トノサマガエル、ニホンアカガエル等の両生類、アキアカネ、ハグロトンボ、ハッチョウトンボ等のトンボ類、オオムラサキ、ゴマダラチョウ等のチョウ類、カブトムシ、カナブン等のコウチュウ類などに代表される昆虫類、シマヨシノボリ、オイカワ、ギンブナ等の魚類が考えられる。</li> <li>これらを餌とする生態系の上位性の種として、キツネ、タヌキ等の中型哺乳類、オオタカ、サシバ、ダイサギ等の鳥類が考えられる。</li> </ul>
人と自然との触れ合いの活動の場	景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲の自然景観資源は、特殊地学景観が最も多く、次いで河川景観が多い。</li> <li>中津川市、恵那市、可児市、多治見市は、景観法に基づく景観行政団体となっており、中津川市、可児市、多治見市では「景観計画」が策定されている。</li> <li>主要な眺望点は、源濟公園、苗木城跡、恵那峡、東濃牧場、天狗塚展望台、稲荷山、鬼岩公園、諸之木峠展望台、小渕ため池公園、高社山、浅間山等が存在する。</li> </ul>
	人と自然との触れ合いの活動の場	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲における特別緑地保全地区は、瑞浪市及び土岐市に各1箇所、県緑地環境保全地域は御嵩町及び中津川市に各1箇所指定されている。</li> <li>「ぎふ・ふるさとの水辺」は、恵那市で2箇所指定されている。</li> <li>人と自然との触れ合い活動の場は、自然歩道、キャンプ場、花・新緑・紅葉等自然観察、散策路など各地に存在している。</li> <li>対象事業実施区域を含む周辺市町の温泉地数は184箇所、源泉数は512箇所存在する。</li> </ul>

## 4-2 社会的状況

項目		概況
人口及び産業の状況		<ul style="list-style-type: none"> <li>岐阜県及び対象事業実施区域を含む周辺市町の平成12年から平成22年までの10年間の人口推移は、岐阜県の人口はやや減少傾向にあり、各市町別では、可児市ではやや増加傾向がみられるものの、その他の市町では県と同様に減少傾向がみられる。</li> <li>産業次別人口の特徴は、中津川市、恵那市では第1次産業の就業人口の割合が全国水準と比べて高くなっているが、他の地域では低くなっている。第2次産業は、いずれの地域も全国水準と比べて高く、中津川市と御嵩町では40%を超えている。第3次産業は、多治見市、瑞浪市、可児市については岐阜県の水準よりも高いものの、いずれの地域も全国水準よりも低くなっている。</li> </ul>
土地利用の状況		<ul style="list-style-type: none"> <li>各種法令等に基づく土地利用の指定内容は、「都市計画法」に基づく都市計画区域と用途地域、「農業振興地域の整備に関する法律」に基づく農業振興地域、農用地区域、「森林法」に基づく国有林、民有林、「自然公園法」に基づく自然公園区域、「自然環境保全法」に基づく自然環境保全地域、「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」に基づく急傾斜崩壊危険区域、「砂防法」に基づく砂防指定地、「地すべり等防止法」に基づく地すべり防止区域、及び「鳥獣の保護及び狩猟の適正化に関する法律」に基づく鳥獣保護区等である。</li> <li>対象事業実施区域を含む周辺市町の行政区域面積の合計は170,703haであり、中津川市と恵那市において約80%近くが森林、周辺市町の合計では森林が72%を占めている。</li> <li>対象事業実施区域に用途地域の指定がある市町は、中津川市、恵那市、土岐市、可児市及び多治見市であり、瑞浪市及び御嵩町では対象事業実施区域に用途地域の指定はない。</li> </ul>
地下水の利用状況		<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域を含む周辺市町の地下水の取水実績（簡易水道）は、中津川市で年間297,610m<sup>3</sup>（浅層地下水292,310m<sup>3</sup>、深層地下水5,300m<sup>3</sup>）、恵那市で47,063m<sup>3</sup>（浅層地下水22,713m<sup>3</sup>、深層地下水24,350m<sup>3</sup>）となっている。</li> <li>対象事業実施区域及びその周囲における「代表的な湧水」は、中津川市の強清水や瑞浪市の白狐温泉神明水等6箇所、県選定の「岐阜県の名水」として、恵那市の西行ゆかりの水（西行硯水）等7箇所が選定されている。</li> <li>対象事業実施区域及びその周囲では、昭和60年に選定された「名水百選」、平成20年に選定された「平成の名水百選」の指定はない。温泉地は30箇所存在する。</li> </ul>

項目	概況
交通の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域及びその周囲の鉄道網は、東海旅客鉄道、名古屋鉄道、明知鉄道が営業しており、平成21年度の主な駅別の乗車人員は、東海旅客鉄道中央線の多治見駅が最も多く、次いで同じ土岐市駅、瑞浪駅の順となっている。</li> <li>主要な道路としては、国道19号、国道21号、国道41号、国道248号、国道256号、国道257号、国道418号、国道475号等、高速自動車国道の中央自動車道、高規格道路の一般国道自動車専用道路として東海環状自動車道がある。</li> </ul>
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の配置の状況及び住宅の配置の概況	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域には、学校等が33箇所、医療・福祉施設等が17箇所存在する。</li> <li>対象事業実施区域は、東海旅客鉄道中央線の中津川駅、恵那駅及び多治見駅等の主要駅周辺に形成されている市街地の一部区域を含んでおり、その他の区域は概して住宅が少ない農業地域や森林地域が多くを占めている。住宅建築物は、低層建築物が主である。</li> </ul>
環境の保全を目的として法令等により指定された地域その他の対象及び当該対象に係る規制の内容その他の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域には、文化財保護法等による建造物、史跡、名勝、天然記念物等が60箇所存在する。</li> <li>対象事業実施区域を含む周辺市町には、埋蔵文化財は中津川市250箇所、恵那市502箇所、瑞浪市250箇所、御嵩町246箇所、土岐市220箇所、可児市350箇所及び多治見市590箇所存在する。</li> <li>対象事業実施区域及びその周囲における風致地区は、多治見市に2地区指定されている。</li> </ul>
その他の事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業実施区域を含む周辺市町における河川や湖沼等の利用状況については、各々の地域では主に浄水受水を利用しており、中津川市、恵那市、御嵩町では他に河川水を利用してはいる。また、簡易水道では主に河川水を利用してはいる、その他に、伏流水、浅層地下水、深層地下水等の地下水を利用してはいる。</li> <li>岐阜県全体の下水道普及率が68.8%であるのに対して、多治見市91.0%、土岐市82.9%、可児市76.4%と県全体の普及率より高くなっているが、その他の地域の普及率は約55%～68%と県全体と同程度又はそれ以下となっている。</li> <li>対象事業実施区域を含む周辺市町の一般廃棄物処理状況は、可燃ごみの割合は、土岐市を除いて80%以上を占めている。一般廃棄物は、中津川市、瑞浪市、御嵩町、土岐市、可児市、多治見市では焼却処理の割合が75%以上を占めているが、恵那市では資源化処理の割合が72%となっている。</li> <li>し尿及び浄化槽汚泥処理状況は、全ての市町において、し尿及び浄化槽汚泥ともに、主にし尿処理施設での処理となっている。</li> <li>岐阜県では、発生量3,878千tのうち、96.4%にあたる3,752千tの減量化や資源化等が行われており、最終処分場では3.3%にあたる126千tの処理が行われている。</li> <li>岐阜県の温室効果ガスの排出量は、平成19年度の実績は1747.3万t-CO<sub>2</sub>、平成32年度目標値は1412.4万t-CO<sub>2</sub>となっている。</li> </ul>

## 第5章 対象事業に係る計画段階配慮事項

本事業の実施に伴って環境に与える影響を回避、又は低減するために、配慮書において検討を行った計画段階配慮事項（岐阜県）は、以下に示すとおりである。

### 5-1 大気環境

大気環境に関する計画段階配慮事項を表 5-1-1に示す。

表 5-1-1 計画段階配慮事項

区 分		計画段階配慮事項	
大気質	工事の実施	・ 建設機械の稼働	・ 工事現場の散水、防塵シートの敷設等により、粉じんの飛散を防止し、また、工事規模に合わせた適切な建設機械の選定や環境対策型の建設機械の使用により、排出ガスの発生を抑制する。
		・ 資材運搬等の車両の運行	・ 車両の洗浄等により、粉じんの飛散を防止し、また、車両の運行ルートや配車計画を適切に行う。
	鉄道の供用	・ 鉄道施設（車両基地）の供用	・ 車両基地においては、省エネ型のボイラーを導入することにより、排出ガスの発生を抑制する。
騒音	工事の実施	・ 建設機械の稼働	・ 明かり部では、工事現場での防音シートや低騒音型建設機械の使用等の防音対策により、騒音を抑制する。 ・ 山岳部では、工事現場での防音シートや低騒音型建設機械の使用のほか、必要に応じてトンネル坑口に防音扉を設置する等の防音対策により、騒音を抑制する。
		・ 資材運搬等の車両の運行	・ 車両の運行ルートや配車計画を適切に行う。
	鉄道の供用	・ 列車の走行	・ 騒音対策が必要な区間に明かりフード等を設置することにより、騒音を抑制する。
振動	工事の実施	・ 建設機械の稼働	・ 工事規模に合わせた建設機械の選定や低振動型の建設機械の使用により、振動を抑制する。
		・ 資材運搬等の車両の運行	・ 車両の運行ルートや配車計画を適切に行う。
微気圧波	鉄道の供用	・ 列車の走行	・ 微気圧波対策が必要な箇所に所要の延長の緩衝工等を設置することにより、微気圧波を抑制する。

注1. 大気質の環境影響要因のうち鉄道の供用（列車の走行）については、配慮書に記載したガスタービン発電装置によらないこととしたため、評価項目から除外した。

## 5-2 水環境

水環境に関する計画段階配慮事項を表 5-2-1に示す。

表 5-2-1 計画段階配慮事項

区 分		計画段階配慮事項	
水質・水底の底質	工事の実施	・トンネル・切土の工事等	・工事により発生する濁水やコンクリート打設により発生するアルカリ排水を公共用水域へ放流する場合には、必要に応じて、濁水処理等の対策により、水質・水底の底質への影響を回避、低減する。
	鉄道の供用	・鉄道施設（駅・車両基地）の供用	・駅、車両基地から発生する生活排水を公共用水域へ放流する場合には、必要に応じて汚水処理などの適切な対策を行う。
地下水	工事の実施	・トンネル・切土の工事等	・山岳部では、トンネル工事等に伴い地下水が湧出し、地下水位への影響が考えられるが、今後、明確な影響を把握するために、周辺の水利用調査を行う等、影響度合いを確認し、防水工の施工等の適切な対策により、地下水位への影響を回避、低減する。
	鉄道の供用	・鉄道施設（車両基地）の供用	・地下水を揚水する場合は、周辺の水利用調査等を行い、できる限り影響が生じないように、揚水位置や揚水量を計画する。

## 5-3 土壌環境・その他

土壌環境・その他に関する計画段階配慮事項を表 5-3-1に示す。

表 5-3-1 計画段階配慮事項

区 分		計画段階配慮 事項	
地形・地質	構造物の存在	・鉄道施設（嵩上式）の存在	・橋梁は、できる限り短い距離で横断する。
地盤沈下	工事の実施	・トンネル・切土の工事等	・山岳部において、土被りが小さく、地山の地質条件が良くない場合には、先行支保（フォアパイリング等）などの補助工法を適切に採用し、地山の安定を確保するとともに、計測確認を実施する。
	鉄道の供用	・鉄道施設（車両基地）の供用	・地下水を揚水する場合は、周辺の水利用調査等を行い、できる限り影響が生じないように、揚水位置や揚水量を計画する。
土壌	工事の実施	・トンネル・切土の工事等	・必要により掘削土に含まれる重金属類等の調査を行い、基準不適合土壌が発見された場合は土壌汚染対策法に基づき適切に処理・処分することにより、基準不適合土壌の拡散を回避する。
磁界	鉄道の供用	・列車の走行	・用地境界での磁界が基準値（案）以下となるように用地を確保することを基本とし、必要に応じて磁気シールドを設置する。
文化財	構造物の存在	・鉄道施設（嵩上式、駅、車両基地）の存在	・今後計画を深度化する中で、国および県指定の文化財をできる限り避けることにより、文化財への影響を回避、低減する。
日照障害	構造物の存在	・鉄道施設（嵩上式、駅）の存在	・構造物の高さをできる限り低く抑えるよう計画する。影響が生じた場合には適切な対処を行うこととする。
電波障害	構造物の存在	・鉄道施設（嵩上式、駅）の存在	・構造物の高さをできる限り低く抑えるよう計画する。影響が生じた場合には、適切な対処を行う。

## 5-4 動物・植物・生態系

### 5-4-1 動物

動物に関する計画段階配慮事項を表 5-4-1に示す。

表 5-4-1 計画段階配慮事項

区 分		計画段階配慮事項
工事の実施	・建設機械の稼働	<ul style="list-style-type: none"> <li>・明かり部では、工事現場において防音シートを使用するとともに、低騒音・低振動型の建設機械を使用する。</li> <li>・山岳部では、工事現場において防音シートや低騒音・低振動型の建設機械を採用するほか、必要に応じてトンネル坑口に防音扉を設置する。</li> </ul>
	・資材運搬等の車両の走行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の運行ルートや配車計画を適切に行う。</li> </ul>
	・トンネル・切土の工事等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事により発生する濁水やコンクリート打設により発生するアルカリ排水を公共用水域へ放流する場合には、必要に応じて、濁水処理などの適切な対策を行う。</li> <li>・山岳部では工事計画策定の段階で、専門家の助言等により周辺の河川、沢等への影響を把握するための調査を実施し、レッドリスト記載種等の保全対象種の生息が確認された場合は、保全対策を行う。</li> </ul>
	・工事施工ヤードおよび工事用道路の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現地調査の結果、レッドリスト記載種等の保全対象種の生息が確認された場合は、必要に応じて専門家の助言等を受け、保全対策を講じるほか、事業着手後には必要に応じてモニタリング調査を行う。</li> <li>・明かり部では、工事用車両は既存の道路を利用し、影響を及ぼす可能性のある箇所の変更を避ける。やむを得ず変更する場合においても、できる限り変更面積を小さくし、その生息環境の保全に努める。また、工事終了後、変更部を速やかに緑化し自然環境の復元に努める。</li> <li>・山岳部では、工事施工ヤードの設置位置の検討を行い、貴重な動物の生息環境に影響を及ぼす可能性のある箇所の変更を避け、やむを得ず変更する場合においても、できる限り変更面積を小さくすることに加え、工事終了後、速やかに変更部の緑化を行う等、自然環境を復元することにより、生息環境の保全を行う。</li> </ul>
構造物の存在	・鉄道施設(嵩上式、駅、車両基地等)の存在	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貴重な動物の生息環境が変化する場合には、具体的な計画の確定や構造の検討に際し、必要に応じて専門家の助言等を受け、適切な対策を講じる。</li> </ul>

## 5-4-2 植物

植物に関する計画段階配慮事項を表 5-4-2に示す。

表 5-4-2 計画段階配慮事項

区 分		計画段階配慮事項
工事の実施	・工事施工ヤード および工事用道路の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現地調査の結果、レッドリスト記載種等の保全対象種の生育が確認された場合は、必要に応じて専門家の助言等を受け、保全対策を講じるほか、事業着手後には必要に応じてモニタリング調査を行う。</li> <li>・明かり部では、工事用車両は既存の道路を利用し、影響を及ぼす可能性のある箇所の変更を避ける。やむを得ず変更する場合においても、できる限り変更面積を小さくし、その生育環境の保全に努める。また、工事終了後、変更部を速やかに緑化し自然環境の復元に努める。</li> <li>・山岳部では、工事施工ヤードの設置位置の検討を行い、貴重な植物の生育環境に影響を及ぼす可能性のある箇所の変更を避け、やむを得ず変更する場合においても、できる限り変更面積を小さくすることに加え、工事終了後、速やかに変更部の緑化を行う等、自然環境を復元することにより、生育環境の保全を行う。</li> </ul>
構造物の存在	・鉄道施設(嵩上式、駅、車両基地等)の存在	<ul style="list-style-type: none"> <li>・明かり部では、貴重な植物の生育環境が変化する場合には、具体的な計画の確定や構造の検討に際し、必要に応じて専門家の助言等を受け、適切な対策を講じるほか、必要に応じてモニタリング調査を行う。</li> <li>・山岳部では、貴重な植物の生育環境が変化する場合には、具体的な計画の確定や構造の検討に際し、必要に応じて専門家の助言等を受け、適切な対策を講じる。また、周辺の河川、沢等への影響が考えられる場合には、適切な措置を講じる。なお、必要に応じてモニタリング調査を行う。</li> </ul>

### 5-4-3 生態系

生態系に関する計画段階配慮事項を表 5-4-3に示す。

表 5-4-3 計画段階配慮事項

区 分		計画段階配慮事項
工事の実施	・建設機械の稼働	<ul style="list-style-type: none"> <li>・明かり部では、工事現場において防音シートや低騒音・低振動型の建設機械を使用する。</li> <li>・山岳部では、工事現場において防音シートや低騒音・低振動型の建設機械を使用するほか、必要に応じてトンネル坑口に防音扉を設置する。</li> </ul>
	・資材運搬等の車両の走行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の運行ルートや配車計画を適切に行う。</li> </ul>
	・トンネル・切土の工事等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事により発生する濁水やコンクリート打設により発生するアルカリ排水を公共用水域へ放流する場合には、必要に応じて、濁水処理などの適切な対策を行い、水質の変化を防ぐ。</li> <li>・山岳部では工事計画策定の段階で、専門家の助言等により周辺の河川、沢等への影響を把握するための調査を実施し、生態系の構成要素および機能に影響を及ぼす可能性がある場合には、保全対策を行う。</li> </ul>
	・工事施工ヤードおよび工事用道路の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・明かり部では、貴重な動植物およびハビタット（生息・生育環境）に影響を及ぼす可能性がある場合には、既存の道路を利用し、影響を及ぼす可能性のある箇所の改変を避ける。やむを得ず改変する場合においても、できる限り改変面積を小さくし、その生息環境の保全に努める。また、工事終了後、改変部を速やかに緑化し自然環境の復元に努める。</li> <li>・山岳部では、貴重な動植物およびハビタット（生息・生育環境）に影響を及ぼす可能性がある場合には、工事施工ヤードの設置位置の検討や既存の道路を使用することにより、影響を及ぼす可能性のある箇所の改変を避ける。やむを得ず改変する場合においても、できる限り改変面積を小さくし、その生息環境の保全に努める。また、工事終了後、改変部を速やかに緑化し自然環境の復元に努める。</li> </ul>
構造物の存在	・鉄道施設(嵩上式、駅、車両基地等)の存在	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現地調査の結果、貴重な動植物およびハビタット（生息・生育環境）が確認され、影響を及ぼす可能性がある場合は、具体的な計画の確定や構造の検討に際し、必要に応じて専門家の助言等を受け、適切な対策を講じる。</li> <li>・専門家の助言等を受け、適切な対策を講じるほか、必要に応じてモニタリング調査を行う。</li> </ul>

## 5-5 人と自然との触れ合い

人と自然との触れ合いに関する計画段階配慮事項を表 5-5-1に示す。

表 5-5-1 計画段階配慮事項

区 分		計画段階配慮事項
景観	構造物の存在	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道施設(嵩上式、駅、車両基地等)の存在</li> </ul> ・今後計画を深度化する中で、保全すべき地域の改変をできる限り小さくし、駅、橋梁等の形状・色彩に配慮する。
人と自然との触れ合い活動の場	構造物の存在	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道施設(嵩上式、駅、車両基地等)の存在</li> </ul> ・明かり部では、今後計画を深度化する中で、駅、車両基地、高架橋および橋梁等の設置位置や構造に配慮する。 ・山岳部では、今後計画を深度化する中で、橋梁等の設置位置や構造に配慮する。

## 5-6 環境への負荷

環境への負荷に関する計画段階配慮事項を表 5-6-1に示す。

表 5-6-1 計画段階配慮事項

区 分		計画段階配慮事項
廃棄物等	工事の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トンネル・切土の工事等</li> </ul> ・事業の実施にあたって、建設発生土については、本事業内で再利用するとともに他の事業への有効利用に努めるなど、適切な処理を図る。なお、新たに残土の処分地が生じる場合には、事前に調査検討を行い、周辺環境へ著しい影響が生じないよう適切に対処する。また、建設廃棄物については、減量化、再資源化に努め、法令に従い適切に処理する。
温室効果ガス	工事の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設機械の稼働</li> </ul> ・高効率の建設機械の選定や建設機械の高負荷運転をできる限り避けるように努める等の措置を適切に行う。
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・資材運搬等の車両の運行</li> </ul> ・燃費の良い車種の選定、積載の効率化、合理的な運搬計画策定による運搬距離の最適化等の措置を適切に行う。



## 第6章 配慮書に対する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 意見の募集結果

#### 6-1-1 意見の募集結果

配慮書に対する募集した意見者数は、表 6-1-1 に示すとおりである。

このほかに、環境省意見を踏まえた国土交通省からの意見があった。

表 6-1-1 配慮書に対する募集した意見者数

種別	意見者数
行政機関からの意見	16 通
一般からの意見	110 通
総 計	126 通

#### 6-1-2 説明会での意見状況

配慮書については、表 6-1-2 に示すとおり、各都県の期成同盟会等の主催により、広く周知していくための説明を計 11 回行った。なお、説明会における意見者数は計 81 名であった。

表 6-1-2 説明会の実施状況

実施都県	実施時
東京都	平成 23 年 6 月 16 日
神奈川県	平成 23 年 6 月 16 日
	平成 23 年 8 月 5 日
山梨県	平成 23 年 6 月 13 日
静岡県	平成 23 年 6 月 24 日
長野県	平成 23 年 6 月 21 日
	平成 23 年 8 月 9 日
	平成 23 年 8 月 18 日
岐阜県	平成 23 年 6 月 9 日
愛知県	平成 23 年 6 月 24 日
	平成 23 年 7 月 27 日

## 6-2 行政機関からの意見と事業者の見解

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）計画段階環境配慮書」に対して提出された行政機関からの意見と事業者の見解は、表 6-2-1 に示すとおりである。

表 6-2-1 行政からの意見と事業者の見解（国土交通省）

行政機関からの意見	事業者の見解
<p>中央新幹線（東京都・名古屋市間）計画段階環境配慮書については、その内容は全体として適切と認められるが、環境省意見を勘案し、環境保全の見地から、下記の意見を述べる。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <p>1. 路線の位置等を選定する際の配慮事項について</p> <p>(1) 今回の配慮書で示された概略ルートについては、重要な自然環境等を回避する必要があると指摘した環境省意見を踏まえ、国立公園等をおおむね回避したルートが設定されているものの、以下の地域の一部が概略ルートに含まれている。</p> <p>今後、環境影響評価の手續の過程において具体的な路線の位置が選定されることとなるが、環境の保全上特に重要と考えられる以下の地域については、路線位置の選定の際に回避することを検討し、回避が困難な場合は環境に配慮した地下構造形式とし、付帯施設の設置も避けるなど、自然環境への影響をできる限り回避・低減するよう、特に配慮する必要がある。</p> <p>① 南アルプス国立公園、丹沢大山国立公園、飛騨木曾川国立公園、愛知高原国立公園</p> <p>② 日本の重要湿地 500 として選定されている沖ノ洞・上ノ洞、大湫、前沢湿地</p>	<p>路線の位置を選定する際には、自然公園の区域等はある限り回避するとともに、やむを得ず通過する場合には、トンネル構造とするなどの環境配慮を行い、付帯施設の設置についてもできる限り回避します。</p>
<p>(2) 現在、国立公園等の拡張に関する検討が進められているが、以下の拡張候補地については地域の一部が概略ルートに含まれている。このため既に国立公園等に指定されている地域と同様に、路線位置の選定の際に回避することを検討し、回避が困難な場合は環境に配慮した地下構造形式を基本とし、可能な限り付帯施設の設置も避けるなど、自然環境への影響をできる限り回避・低減するよう、特に配慮する必要がある。</p> <p>① 南アルプス国立公園の拡張候補地として検討が進められている地域</p> <p>② 愛知高原国立公園の拡張候補地として検討が進められている東海丘陵の小湿地群の地域</p>	<p>路線の位置を選定する際には、拡張候補地の区域等はある限り配慮するとともに、やむを得ず通過する場合には、トンネル構造を基本とするなどの環境配慮を行い、付帯施設の設置についてもできる限り回避します。</p>

行政機関からの意見	事業者の見解
<p>2. 方法書以降の手続における配慮事項について 方法書以降の調査・予測・評価の実施にあたり、以下の点について特に留意することが必要である。</p> <p>(1) 対象事業の内容</p> <p>路線の位置だけでなく、橋梁やトンネル、大深度地下トンネルに伴う立坑、山岳トンネルに伴う斜坑・横坑、立坑や斜坑に伴う施行ヤード・工所用道路、新規に設置する土捨場や車両基地・整備工場・変電所・線路の保守基地などの付帯施設についても評価書作成までの間に位置・規模等を明らかにし、事業実施区域に含め調査・予測・評価を実施する必要がある。これらの付帯施設について、評価書作成までの間に位置等を明らかにすることが困難な場合、必要な環境保全措置を評価書に位置付けた上で、その環境保全措置の効果を事後調査により確認する必要がある。</p>	<p>評価書作成時点までに具体化した計画については明らかにし、適切な調査、予測・評価を行います。明らかにすることが困難な場合は、それらの影響について、必要な環境保全措置を評価書で位置づけた上で、その環境保全措置の効果を事後調査により確認します。</p>
<p>(2) 評価項目等</p> <p>配慮書において、温室効果ガスについては工事の実施に伴う評価項目として選定しているが、供用時も評価項目に選定することを検討する必要がある。</p>	<p>駅、車両基地の供用を対象として、温室効果ガスを評価項目に選定しました。なお、列車の走行に伴う温室効果ガスについては、第3章に記載の通り、速度域を考慮し航空機と比較した場合、超電導リニアのCO2排出量は航空機の1/3となり、航空機に比べて環境負荷が小さいため、非選定としました。</p>
<p>(3) 自然環境</p> <p>概略ルート上には、良好な低山～山地帯森林生態系が存在し、希少動植物の生息・生育地、自然とのふれあいの場としても重要度の高い地域があり、また、自然公園や自然環境保全地域も多数指定されている。これらの地域における動植物及び生態系について現状把握のため十分な調査を実施し、それらへの影響をできる限り回避・低減するよう検討し、必要に応じて専門家の助言を受け、代償措置を講ずる必要がある。</p>	<p>今後、適切に調査を行い、貴重な動植物及びハビタット（生息・生育環境）へ影響を及ぼす可能性がある場合は、必要に応じて専門家の助言等を受け、保全措置を講じます。</p>
<p>(4) 騒音・振動・微気圧波</p> <p>騒音等については、特にトンネルの坑口においては微気圧波が発生する懸念があり、生活環境への影響が想定されることから、市街地や人家への影響をできる限り回避・低減するよう検討し、必要に応じて代償措置を講ずる必要がある。また、野生生物の繁殖等への影響のおそれについても専門家等の助言を受け検討する必要がある。</p>	<p>トンネル坑口付近においては緩衝工を、明かり部においては明かりフードを必要に応じて設置することから、騒音等の周辺への影響を抑制することができると考えています。野生生物への影響については、必要に応じて専門家の助言等を受け、モニタリング調査により影響の程度を確認します。</p>
<p>(5) 地下水</p> <p>トンネルの工事及び供用時における地下水の坑内への流出やトンネル内への漏水が想定され、これに伴う周辺地域における水源等の減水や枯渇が懸念されるため、水道や農業用水等の水源の位置及び使用状況等を十分把握する</p>	<p>今後の環境影響評価手続きの中で周辺の水利用調査や地質調査等を行い、影響の程度を確認した上で、専門家の助言等を受けて、必要に応じて地質・水文学的シミュレーションなどの手法により定量的な予測を行</p>

行政機関からの意見	事業者の見解
<p>とともに、必要に応じて地質・水文学的シミュレーションなどの手法により定量的な予測を行い、それらへの影響をできる限り回避・低減するよう検討し、必要に応じて代償措置を講ずる必要がある。また、地下水への影響については、予測の不確実性が高いと想定されることから、専門家の助言を受け代表的な地点を選定し、環境保全措置の効果を事後調査により確認する必要がある。</p>	<p>い、影響があると予測された場合には適切な対策を実施します。また、工事中、供用後には事後調査を行います。</p>
<p>(6)磁界 超電導リニアから発生する磁界による影響について、国際的な知見の集積を踏まえつつ、高架の高さの違いも考慮した上で検討する必要がある。また、用地境界での磁界が基準値以下となるように、確保すべき土地の範囲等を定める必要がある。</p>	<p>本方法書で記載のとおり、高架の高さを考慮して予測・評価を行います。また、用地境界で基準値以下となるように用地を確保することを基本とし、必要に応じて磁気シールドを設置します。</p>
<p>(7)廃棄物 トンネル掘削等による土砂が大量に発生し、残土の処分場所として大規模な土捨場が設置されることも想定される。さらに、自然由来の重金属等を含む土砂が発生し対応が必要となる可能性もある。また、シールド工事によって発生した建設汚泥を埋立処分するために、最終処分場の設置が必要となることも考えられるため、自然環境への影響をできる限り回避・低減するよう検討する必要がある。</p>	<p>本事業内で再利用、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。なお、新たに残土の処分地が生じる場合には、事前に調査検討を行い、周辺環境への影響をできる限り回避・低減するよう適切に対処するとともに、工事中においても必要に応じてモニタリング調査を行います。また、建設廃棄物については、減量化、再資源化に努め、法令に従い適切に処理します。</p>
<p>3. 地域住民等の意見聴取の反映について 今回の配慮書については、JR東海のホームページ上で公開され、広く一般からの意見募集が行われている。これにより集まった意見については路線位置の選定等に反映させることに努めるべきであり、意見の概要とそれに対するJR東海の見解について方法書において整理する必要がある。 また、沿線の地方公共団体からの意見に対しても、方法書において個々に見解を示すことが望ましい。</p>	<p>配慮書に対して寄せられた意見は本方法書で配慮するとともに、意見の概要と事業者の見解を第6章に記載しました。 地方公共団体からの意見に対しても、第6章において個別に事業者の見解を記載しました。</p>
<p>4. 長野県内の計画段階における環境配慮の実施について 配慮書の手続を実施する趣旨は、事業の位置・規模等の枠組みが決定される前に、環境面の比較評価及び環境配慮事項の整理を行い、環境影響の回避・低減について検討し、事業計画に反映させることにある。このため、今回の配慮書において概略ルートが公表されなかった長野県内については、幅20～25kmから幅3kmにルートを絞り込む際に検討した経緯や回避された環境影響等について丁寧に分かりやすく説明するとともに、今後路線位置等を選定する際に配慮すべき環境要素について示す必要がある。さらに、中間駅の位置を含め複数案を</p>	<p>長野県内の計画も含めて示した配慮書は、平成23年8月5日に公表し、その配慮書に対する意見を募集しました。頂いたご意見及び事業者の見解を本方法書で併せて記載しています。 また、長野県駅の概略位置については、参考として地元の要望を踏まえた案についても検討を行い、配慮書にその内容を記載しました。</p>

行政機関からの意見	事業者の見解
<p>比較検討した場合は、その内容を示し、地域特性等から複数案を設定することが現実的ではない場合には、その理由を十分に示す必要がある。</p>	
<p>中央新幹線については、本年4月に公布された環境影響評価法の一部を改正する法律の趣旨を踏まえ、6月7日に、JR東海により計画段階環境配慮書が作成され、長野県以外のルート幅を約3kmに絞り込んだ概略ルートとともに公表された。本配慮書について、国土交通省から環境の保全の見地からの意見を求められたため、7月15日付で、概略ルート周辺の回避すべき環境要素について留意事項を示す環境省意見を提出したところである。</p> <p>この度、前回公表されなかった長野県分の概略ルートが8月5日に公表されたため、前回提出した意見に加え、当該地域に対する追加の意見を述べるものである。</p> <p>1. 長野県内のルート案について</p> <p>長野県内のルート及び中間駅の位置について、JR東海が想定する概略ルート上の天竜川右岸の平地部だけでなく、地元から要望のあるJR飯田駅周辺も検討し、参考として示されている。</p> <p>天竜川右岸平地部案においては、飯田市西部に位置する長野県営の松川ダム貯水池及び名水百選の「猿庫の泉」がルート帯に含まれている。今後、路線位置を絞り込む際には、トンネルとの土被りが小さくなると予想される松川ダム貯水池及び猿庫の泉について、できる限り回避することを検討する必要がある。また、地質・水文学的シミュレーション等の手法により定量的な予測を行い環境保全措置について十分検討するとともに、環境保全措置の効果を事後調査により確認する必要がある。</p> <p>なお、参考として示されているJR飯田駅周辺案については、中心市街地を高架で通過することとなるため、騒音・振動・微気圧波・景観・日照阻害・電波障害等の影響が懸念される。</p>	<p>路線の位置を選定する際には、松川ダム貯水池及び猿庫の泉については、回避します。</p> <p>また、地質・水文学的シミュレーション等の手法により定量的な予測・評価を行い、影響があると予測された場合には適切な環境保全措置を講じるとともに、その効果を事後調査により確認します。</p>
<p>2. 景観について</p> <p>前回提出した意見で、南アルプス国立公園とその拡張を検討している候補地について特に配慮するよう求めているが、今後、南アルプス国立公園内及びその拡張候補地内の主要な展望地から、構造物がどのように望みされるか等の景観に関する予測・評価が必要である。また、長野県郷土環境保全地域である妻籠宿における景観についても配慮する必要がある。</p>	<p>南アルプス国立公園内及び検討が進められている拡張候補地の区域内における主要な展望地からの景観について、調査、予測・評価を行います。</p> <p>妻籠宿付近においては、景観に配慮してトンネル構造とすることを考えています。</p>



## 第7章 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法

地域の特性と事業の特性を踏まえ、事業の実施により環境に影響を及ぼすと想定される項目を抽出し、調査、予測及び評価の手法を選定する。

### 7-1 環境影響評価の項目の選定

事業の実施により想定される影響要因は表 7-1-1 に示すとおりである。

環境影響評価の項目は、国土交通省令に示す参考項目をもとに、表 7-1-1 に示す影響要因、及び影響を受けるおそれがある環境要素に対して、法令等による規制又は目標の有無及び影響の重大性を考慮し選定した。選定した環境影響評価の項目は表 7-1-2 に、その項目を選定した理由等は表 7-1-3 に示すとおりである。

なお、配慮書作成時においては車上電源としてガスタービン発電装置を想定していたが、環境への負荷が少ない誘導集電方式を採用することとしたため、方法書における環境影響評価項目の選定においてはガスタービン発電装置の影響は考慮しない。

表 7-1-1 想定される影響要因

影響要因の区分		想定される影響要因
工事の実施	建設機械の稼働	トンネル（山岳トンネル部、斜坑）、嵩上式（高架橋・橋梁）、地上駅、車両基地、換気施設の設置予定地点及び周辺における建設機械の稼働による影響を想定する。
	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	トンネル（山岳トンネル部、斜坑）、嵩上式（高架橋・橋梁）、地上駅、車両基地、換気施設の設置予定地点及び周辺における資材運搬等の車両の運行による影響を想定する。
	切土工等又は既存の工作物の除去	嵩上式（高架橋・橋梁）、地上駅、車両基地の設置予定地点及び周辺における造成工事等に伴う影響を想定する。
	トンネルの工事	トンネル（山岳トンネル部、斜坑）の掘削・構築等による影響を想定する。
	工事施工ヤード及び工事用道路の設置	工事施工ヤード及び工事用道路の設置に伴う土地の改変による影響を想定する。
土地又は工作物の存在及び供用	鉄道施設（トンネル）の存在	トンネル（山岳トンネル部、斜坑）の存在による影響を想定する。
	鉄道施設（地表式又は掘割式）の存在	地表式又は掘割式の存在による影響を想定する。
	鉄道施設（嵩上式）の存在	嵩上式（高架橋・橋梁）の存在による影響を想定する。
	鉄道施設（駅、車両基地）の存在	地上駅、車両基地の存在による影響を想定する。
	鉄道施設（駅、車両基地、換気施設）の供用	地上駅、車両基地、換気施設の供用による影響を想定する。
	列車の走行（地下を走行する場合を除く。）	地上における列車の走行による影響を想定する。
列車の走行（地下を走行する場合に限る。）	地下における列車の走行による影響を想定する。	

表 7-1-2 環境影響評価項目

影響要因の区分 環境要素の区分			工事の実施						土地又は工作物の存在及び供用							
			建設機械の稼働	面の運行	資材及び機械の運搬に用いる車両	切土工等又は既存の工作物の除去	トンネルの工事	工事施工ヤード及び工事用道路の設置	鉄道施設(トンネル)の存在	存在	鉄道施設(地表式又は掘削式)の存在	鉄道施設(高上式)の存在	鉄道施設(駅、車両基地)の存在	鉄道施設(駅、車両基地、換気施設)の供用	列車の走行(地下を走行する場合を除く。)	列車の走行(地下を走行する場合に限る。)
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査・予測及び評価されるべき環境要素	大気環境	大気質	二酸化窒素	○	○									○		
			浮遊粒子状物質	◎	◎											
			騒音	◎	◎									○	◎	
			振動	◎	◎									○	◎	◎
			微気圧波													○
			低周波音											○		
	水環境	水質	水の濁り			○	○	○								
			水の汚れ			○	○							○		
			水底の底質				○									
			地下水	地下水の水質及び水位				○		○				○		
			水資源	水資源				○		○				○		
	土壌に係る環境その他の環境	地形及び地質	重要な地形及び地質						○	○	◎	◎	○			
			地盤沈下				○		○				○			
		土壌	土壌汚染			○	○									
			その他の環境要素	日照障害									◎	○		
		電波障害										○	○			
	文化財								○	○	○	○				
		磁界												○		
	生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査・予測及び評価されるべき環境要素	動物	重要な種及び注目すべき生息地	○	○	○	○	○	○	○	◎	◎	○			
		植物	重要な種及び群落			○	○	○	○	○	◎	◎	○			
生態系		地域を特徴づける生態系	○	○	○	○	○	○	○	◎	◎	○				
人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査・予測及び評価されるべき環境要素	景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観									◎	◎	○			
		人と自然との触れ合いの活動の場									◎	◎	○			
環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべき環境要素	廃棄物等	建設工事に伴う副産物			◎	○										
		廃棄物等											○			
	温室効果ガス	温室効果ガス	○	○									○			

1.この表において「◎」は国土交通省令における参考項目、「○」は参考項目以外に事業者により追加した項目を示す。

2.この表において「粉じん等」とは、粉じん、ばいじん及び自動車の走行又は建設機械の稼働に伴い発生する粒子状物質をいう。

3.この表において「重要な地形及び地質」、「重要な種」及び「重要な種及び群落」とは、それぞれ学術上又は、希少性の観点から重要なものをいう。

4.この表において「注目すべき生息地」とは、学術上若しくは希少性の観点から重要である生息地又は、地域の象徴であることその他の理由により注目すべき生息地をいう。

5.この表において「主要な眺望点」とは、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をいう。

6.この表において「主要な眺望景観」とは、主要な眺望点から景観資源を眺望する場合の眺望される景観をいう。

7.この表において「主要な人と自然との触れ合いの活動の場」とは、不特定かつ多数の者が利用している人と自然との触れ合いの活動の場をいう。

8.この表において「切土工等」とは、切土をする工事その他の相当量の建設発生土又は汚泥を発生させる工事をいう。

9.この表において「工事施工ヤード」とは、工事中の作業に必要な区域として設置される区域をいう。



表 7-1-3 (1) 環境影響評価の項目及びその選定理由等

環境影響評価項目			設定状況	環境影響評価の項目の選定又は選定しない理由		
環境要素の区分	影響要因の区分					
大気環境	大気質	二酸化窒素・浮遊粒子状物質	建設機械の稼働	○	建設機械の稼働に伴う排出ガス（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）が発生するおそれがあり、対象事業実施区域及びその周囲に住居等が存在することから選定した。	
			資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	○	資材運搬等の車両の運行に伴う排出ガス（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）が発生するおそれがあり、運行ルート沿いに住居等が存在することから選定した。	
			鉄道施設（車両基地）の供用	○	車両基地におけるボイラーの稼働に伴う排出ガス（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）が発生するおそれがあり、対象事業実施区域及びその周囲に住居等が存在することから選定した。	
	粉じん等		建設機械の稼働	◎	建設機械の稼働に伴う粉じん等が発生するおそれがあり、対象事業実施区域及びその周囲に住居等が存在することから選定した。	
			資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	◎	資材運搬等の車両の運行に伴う粉じん等が発生するおそれがあり、運行ルート沿いに住居等が存在することから選定した。	
	騒音	騒音	建設機械の稼働	◎	建設機械の稼働に伴う騒音が発生するおそれがあり、対象事業実施区域及びその周囲に住居等が存在することから選定した。	
			資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	◎	資材運搬等の車両の運行に伴う騒音が発生するおそれがあり、運行ルート沿いに住居等が存在することから選定した。	
			鉄道施設（換気施設）の供用	○	換気施設の稼働に伴う騒音が発生するおそれがあり、対象事業実施区域及びその周囲に住居等が存在することから選定した。	
			列車の走行（地下を走行する場合を除く。）	◎	地上における列車の走行に伴う騒音が発生するおそれがあり、対象事業実施区域及びその周囲に住居等が存在することから選定した。	
	振動	振動	建設機械の稼働	◎	建設機械の稼働に伴う振動が発生するおそれがあり、対象事業実施区域及びその周囲に住居等が存在することから選定した。	
			資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	◎	資材運搬等の車両の運行に伴う振動が発生するおそれがあり、運行ルート沿いに住居等が存在することから選定した。	
			鉄道施設（換気施設）の供用	○	換気施設の稼働に伴う振動が発生するおそれがあり、対象事業実施区域及びその周囲に住居等が存在することから選定した。	
			列車の走行（地下を走行する場合を除く。）	◎	地上における列車の走行に伴う振動が発生するおそれがあり、対象事業実施区域及びその周囲には住居等が存在することから選定した。	
			列車の走行（地下を走行する場合に限る。）	◎	地下における列車の走行に伴い土被りが小さい箇所において振動が発生するおそれがあり、対象事業実施区域及びその周囲に住居等が存在することから選定した。	
	圧気波	微気圧波	列車の走行（地下を走行する場合に限る。）	○	地下における列車の走行に伴い山岳トンネルの坑口付近（斜坑含む）において微気圧波が発生するおそれがあり、対象事業実施区域及びその周囲に住居等が存在することから選定した。	
	低音	低周波音	鉄道施設（換気施設）の供用	○	換気施設の稼働に伴う低周波音が発生するおそれがあり、対象事業実施区域及びその周囲に住居等が存在することから選定した。	
	水環境	水質	水の濁り	切土工等又は既存の工作物の除去	○	高架橋・橋梁、地上駅、車両基地の工事に伴う濁水により水の濁りが発生するおそれがあることから選定した。
				トンネルの工事	○	トンネル（山岳トンネル部、斜坑）の工事に伴うトンネル坑口部及び斜坑からの排水により水の濁りが発生するおそれがあることから選定した。
工事施工ヤード及び工事用道路の設置				○	工事施工ヤード及び工事用道路の設置に伴う土地の改変により水の濁りが発生するおそれがあることから選定した。	
水の汚れ			切土工等又は既存の工作物の除去	○	高架橋・橋梁、地上駅、車両基地の工事に伴う排水により水の汚れが発生するおそれがあることから選定した。	
			トンネルの工事	○	トンネル（山岳トンネル部、斜坑）の工事に伴うトンネル坑口部及び斜坑からの排水により水の汚れが発生するおそれがあることから選定した。	
			鉄道施設（駅、車両基地）の供用	○	地上駅、車両基地の供用に伴う排水により水の汚れが発生するおそれがあることから選定した。	
水底の底質		水底の底質	切土工等又は既存の工作物の除去	○	橋梁の工事に伴い水底の底質への影響のおそれがあることから選定した。	
地下水	地下水の水質及び水位	トンネルの工事	○	トンネル（山岳トンネル部、斜坑）の工事に伴い地下水への影響のおそれがあることから選定した。		
		鉄道施設（トンネル）の存在	○	トンネル（山岳トンネル部、斜坑）の存在に伴い地下水への影響のおそれがあることから選定した。		
		鉄道施設（車両基地）の供用	○	車両基地において地下水の揚水を行うことに伴い地下水への影響のおそれがあることから選定した。		

表 7-1-3(2) 環境影響評価の項目及びその選定理由等

環境影響評価項目			設定 状況	環境影響評価の項目の選定又は選定しない理由
環境要素の区分		影響要因の区分		
水環境	水資源	水資源	トンネルの工事	○ トンネル（山岳トンネル部、斜坑）の工事に伴い水資源への影響のおそれがあることから選定した。
			鉄道施設（トンネル）の存在	○ トンネル（山岳トンネル部、斜坑）の存在に伴い水資源への影響のおそれがあることから選定した。
			鉄道施設（車両基地）の供用	○ 車両基地において地下水の揚水を行うことに伴い水資源への影響のおそれがあることから選定した。
土壌に係る環境その他環境	地形・地質	重要な地形及び地質	工事施工ヤード及び工 事用道路の設置	○ 工事施工ヤード及び工 事用道路の設置に伴う土地の 改変により重要な地形及び 地質への影響のおそれがある ことから選定した。
			鉄道施設（トンネル）の 存在	○ トンネル（山岳トンネル部、 斜坑）の存在に伴う土地の 改変により重要な地形及び 地質への影響のおそれがある ことから選定した。
			鉄道施設（地表式又は掘 割式）の存在	◎ 地表式又は掘割式の存在に 伴う土地の改変により重要な 地形及び地質への影響のお それがあることから選定した。
			鉄道施設（嵩上式）の存 在	◎ 高架橋・橋梁の存在に伴う 土地の改変により重要な地形 及び地質への影響のおそれ があることから選定した。
			鉄道施設（駅、車両基地） の存在	○ 地上駅、車両基地の存在に 伴う土地の改変により重要な 地形及び地質への影響のお それがあることから選定した。
	地盤	地盤沈下	トンネルの工事	○ トンネル（山岳トンネル部、 斜坑）の工事に伴い地盤沈下 が発生するおそれがあること から選定した。
			鉄道施設（トンネル）の 存在	○ トンネル（山岳トンネル部、 斜坑）の存在に伴い地盤沈下 が発生するおそれがあること から選定した。
			鉄道施設（車両基地）の 供用	○ 車両基地において地下水の 揚水を行うことに伴い地盤沈 下が発生するおそれがあるこ とから選定した。
	土壌	土壌汚染	切土工等又は既存の工 作物の除去	○ 高架橋・橋梁、地上駅、車 両基地の工事に伴う発生土に よる土壌汚染のおそれがある ことから選定した。
			トンネルの工事	○ トンネル（山岳トンネル部、 斜坑）の工事に伴う発生土に よる土壌汚染のおそれがある ことから選定した。
	その他の環境要素	日照障害	鉄道施設（嵩上式）の存 在	◎ 高架橋・橋梁の存在に伴い 日照障害が発生するおそれ があり、対象事業実施区域 及びその周囲に住居等が存 在することから選定した。
			鉄道施設（駅）の存在	○ 地上駅の存在に伴い日照障 害が発生するおそれがあり、 対象事業実施区域及びその 周囲に住居等が存在すること から選定した。
		電波障害	鉄道施設（嵩上式）の存 在	○ 高架橋・橋梁の存在に伴い 電波障害が発生するおそれ があり、対象事業実施区域 及びその周囲に住居等が存 在することから選定した。
			鉄道施設（駅）の存在	○ 地上駅の存在に伴い電波障 害が発生するおそれがあり、 対象事業実施区域及びその 周囲に住居等が存在すること から選定した。
		文化財	鉄道施設（トンネル）の 存在	○ トンネル（山岳トンネル部、 斜坑）の存在に伴う土地の 改変により文化財への影響 のおそれがあることから選 定した。
			鉄道施設（地表式又は掘 割式）の存在	○ 地表式又は掘割式の存在に 伴う土地の改変により文化財 への影響のおそれがあること から選定した。
			鉄道施設（嵩上式）の存 在	○ 高架橋・橋梁の存在に伴う 土地の改変により文化財への 影響のおそれがあること から選定した。
			鉄道施設（駅、車両基地） の存在	○ 地上駅、車両基地の存在に 伴う土地の改変により文化財 への影響のおそれがあるこ とから選定した。
		磁界	列車の走行（地下を走行 する場合を除く。）	○ 地上における列車の走行に 伴い列車の近傍において磁 界が発生するおそれがあり、 対象事業実施区域及びその 周囲に住居等が存在すること から選定した。

表 7-1-3 (3) 環境影響評価の項目及びその選定理由等

環境影響評価項目		設定状況	環境影響評価の項目の選定又は選定しない理由
環境要素の区分	影響要因の区分		
動物	重要な種及び注目すべき生息地	建設機械の稼働	○ 建設機械の稼働に伴う騒音・振動等により対象事業実施区域及びその周囲で重要な種及び注目すべき生息地への影響のおそれがあることから選定した。
		資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	○ 資材運搬等の車両の運行に伴う騒音・振動等により対象事業実施区域及びその周囲で重要な種及び注目すべき生息地への影響のおそれがあることから選定した。
		切土工等又は既存の工作物の除去	○ 高架橋・橋梁、地上駅、車両基地の工事に伴う排水等により対象事業実施区域及びその周囲で重要な種及び注目すべき生息地への影響のおそれがあることから選定した。
		トンネルの工事	○ トンネル（山岳トンネル部、斜坑）の工事に伴うトンネル坑口部及び斜坑からの排水等により対象事業実施区域及びその周囲で重要な種及び注目すべき生息地への影響のおそれがあることから選定した。
		工事施工ヤード及び工事用道路の設置	○ 工事施工ヤード及び工事用道路の設置に伴う土地の改変により対象事業実施区域及びその周囲で重要な種及び注目すべき生息地への影響のおそれがあることから選定した。
		鉄道施設（トンネル）の存在	○ トンネル（山岳トンネル部、斜坑）の存在に伴う土地の改変及び地下水水位等の変化により対象事業実施区域及びその周囲で重要な種及び注目すべき生息地への影響のおそれがあることから選定した。
		鉄道施設（地表式又は掘割式）の存在	◎ 地表式又は掘割式の存在に伴う土地の改変により対象事業実施区域及びその周囲で重要な種及び注目すべき生息地への影響のおそれがあることから選定した。
		鉄道施設（嵩上式）の存在	◎ 高架橋・橋梁の存在に伴う土地の改変により対象事業実施区域及びその周囲で重要な種及び注目すべき生息地への影響のおそれがあることから選定した。
		鉄道施設（駅、車両基地）の存在	○ 地上駅、車両基地の存在に伴う土地の改変により対象事業実施区域及びその周囲で重要な種及び注目すべき生息地への影響のおそれがあることから選定した。
植物	重要な種及び群落	切土工等又は既存の工作物の除去	○ 高架橋・橋梁、地上駅、車両基地の工事に伴う排水等により対象事業実施区域及びその周囲で重要な種及び群落への影響のおそれがあることから選定した。
		トンネルの工事	○ トンネル（山岳トンネル部、斜坑）の工事に伴うトンネル坑口部及び斜坑からの排水等により対象事業実施区域及びその周囲で重要な種及び群落への影響のおそれがあることから選定した。
		工事施工ヤード及び工事用道路の設置	○ 工事施工ヤード及び工事用道路の設置に伴う土地の改変により対象事業実施区域及びその周囲で重要な種及び群落への影響のおそれがあることから選定した。
		鉄道施設（トンネル）の存在	○ トンネル（山岳トンネル部、斜坑）の存在に伴う土地の改変及び地下水水位等の変化により対象事業実施区域及びその周囲で重要な種及び群落への影響のおそれがあることから選定した。
		鉄道施設（地表式又は掘割式）の存在	◎ 地表式又は掘割式の存在に伴う土地の改変により対象事業実施区域及びその周囲で重要な種及び群落への影響のおそれがあることから選定した。
		鉄道施設（嵩上式）の存在	◎ 高架橋・橋梁の存在に伴う土地の改変により対象事業実施区域及びその周囲で重要な種及び群落への影響のおそれがあることから選定した。
生態系	地域を特徴づける生態系	建設機械の稼働	○ 建設機械の稼働に伴う騒音・振動等により対象事業実施区域及びその周囲で地域を特徴づける生態系への影響のおそれがあることから選定した。
		資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	○ 資材運搬等の車両の運行に伴う騒音・振動等により対象事業実施区域及びその周囲で地域を特徴づける生態系への影響のおそれがあることから選定した。
		切土工等又は既存の工作物の除去	○ 地上駅、高架橋・橋梁、車両基地の工事に伴う排水等により対象事業実施区域及びその周囲で地域を特徴づける生態系への影響のおそれがあることから選定した。
		トンネルの工事	○ トンネル（山岳トンネル部、斜坑）の工事に伴うトンネル坑口部及び斜坑からの排水等により対象事業実施区域及びその周囲で地域を特徴づける生態系への影響のおそれがあることから選定した。
		工事施工ヤード及び工事用道路の設置	○ 工事施工ヤード及び工事用道路の設置に伴う土地の改変により対象事業実施区域及びその周囲で地域を特徴づける生態系への影響のおそれがあることから選定した。
		鉄道施設（トンネル）の存在	○ トンネル（山岳トンネル部、斜坑）の存在に伴う土地の改変及び地下水水位等の変化により対象事業実施区域及びその周囲で地域を特徴づける生態系への影響のおそれがあることから選定した。
		鉄道施設（地表式又は掘割式）の存在	◎ 地表式又は掘割式の存在に伴う土地の改変により対象事業実施区域及びその周囲で地域を特徴づける生態系への影響のおそれがあることから選定した。
		鉄道施設（嵩上式）の存在	◎ 高架橋・橋梁の存在に伴う土地の改変により対象事業実施区域及びその周囲で地域を特徴づける生態系への影響のおそれがあることから選定した。
		鉄道施設（駅、車両基地）の存在	○ 地上駅、車両基地の存在に伴う土地の改変により対象事業実施区域及びその周囲で地域を特徴づける生態系への影響のおそれがあることから選定した。

表 7-1-3 (4) 環境影響評価の項目及びその選定理由等

環境影響評価項目		設定状況	環境影響評価の項目の選定又は選定しない理由
環境要素の区分	影響要因の区分		
景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観	鉄道施設(地表式又は掘割式)の存在	◎ 地表式又は掘割式の存在に伴い主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観への影響のおそれがあることから選定した。
		鉄道施設(嵩上式)の存在	◎ 高架橋・橋梁の存在に伴い主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観への影響のおそれがあることから選定した。
		鉄道施設(駅、車両基地)の存在	○ 地上駅、車両基地の存在に伴い主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観への影響のおそれがあることから選定した。
人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場	鉄道施設(地表式又は掘割式)の存在	◎ 地表式又は掘割式の存在に伴い主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響のおそれがあることから選定した。
		鉄道施設(嵩上式)の存在	◎ 高架橋・橋梁の存在に伴い主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響のおそれがあることから選定した。
		鉄道施設(駅、車両基地)の存在	○ 地上駅、車両基地の存在に伴い主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響のおそれがあることから選定した。
廃棄物等	建設工事に伴う副産物	切土工等又は既存の工作物の除去	◎ 高架橋・橋梁、地上駅、車両基地の工事に伴い建設発生土及び建設廃棄物が発生するおそれがあることから選定した。
		トンネルの工事	○ トンネル(山岳トンネル部、斜坑)の工事に伴い建設発生土及び建設廃棄物が発生するおそれがあることから選定した。
廃棄物等	廃棄物等	鉄道施設(駅、車両基地)の供用	○ 地上駅、車両基地の供用に伴い、一般廃棄物が発生するおそれがあることから選定した。
		建設機械の稼働	○ 建設機械の稼働に伴い温室効果ガスが発生するおそれがあることから選定した。
温室効果ガス	温室効果ガス	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	○ 資材運搬等の車両の運行に伴い温室効果ガスが発生するおそれがあることから選定した。
		鉄道施設(駅、車両基地)の供用	○ 地上駅、車両基地の供用に伴い温室効果ガスが発生するおそれがあることから選定した。
		建設機械の稼働	○ 建設機械の稼働に伴い温室効果ガスが発生するおそれがあることから選定した。

1. この表において「◎」は国土交通省令における参考項目、「○」は参考項目以外に事業者により追加した項目を示す。  
 2. この表において「粉じん等」とは、粉じん、ばいじん及び自動車の走行又は建設機械の稼働に伴い発生する粒子状物質をいう。  
 3. この表において「重要な地形及び地質」、「重要な種」及び「重要な種及び群落」とは、それぞれ学術上又は、希少性の観点から重要なものをいう。  
 4. この表において「注目すべき生息地」とは、学術上若しくは希少性の観点から重要である生息地又は、地域の象徴であることその他の理由により注目すべき生息地をいう。  
 5. この表において「主要な眺望点」とは、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をいう。  
 6. この表において「主要な眺望景観」とは、主要な眺望点から景観資源を眺望する場合の眺望される景観をいう。  
 7. この表において「主要な人と自然との触れ合いの活動の場」とは、不特定かつ多数の者が利用している人と自然との触れ合いの活動の場をいう。  
 8. この表において「切土工等」とは、切土をする工事その他の相当量の建設発生土又は汚泥を発生させる工事をいう。  
 9. この表において「工事施工ヤード」とは、工事中の作業に必要な区域として設置される区域をいう。

## 7-2 調査、予測及び評価の手法の選定並びにその選定理由

本事業の実施に伴い、駅やトンネルなど、様々な施設を設置する予定である。これらの施設等の位置、規模等については、計画を具体化し、適切な調査、予測・評価を行う。

施設毎の標準的な調査項目、地点数等を表 7-2-1～表 7-2-4 に示す。今後の現地調査の実施にあたっては、施設の位置・規模、地域特性や専門家の意見等を踏まえ、調査項目、地点数等を設定することとする。

環境影響評価の項目についての調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由を表 7-2-5 に示す。なお、表 7-2-5 に示す調査地点数は、今後の計画の具体化に伴い、増減の可能性がある。

## 【トンネル坑口及び明かり部周辺】

トンネル坑口及び明かり部周辺の現地調査の考え方を表 7-2-1 に示す。なお、調査地点は基本を示したものであり、地域の状況により増減の可能性がある。

表 7-2-1 トンネル坑口及び明かり部周辺の現地調査

環境要素	調査項目	調査地点及び範囲設定の考え方	調査頻度・期間
大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	一般環境大気：トンネル坑口部・明かり部の工事を対象に、民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所原則 1 地点設定。 道路沿道大気：トンネル坑口部・明かり部の工事を対象に、工事用車両の運行が想定されるルート沿いの民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所原則 1 地点設定。	連続 1 週間×4 季
	気象（風向・風速）	一般環境大気調査地点と同様。	連続 1 週間×4 季
騒音	騒音レベル （道路交通騒音測定時には、交通量も同時観測）	一般環境騒音：トンネル坑口部・明かり部の工事及び列車の走行を対象に、民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所原則 1 地点設定。 道路交通騒音：トンネル坑口部・明かり部の工事を対象に、工事用車両の運行が想定されるルート沿いの民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所原則 1 地点設定。	平日の 1 日（24 時間）×1 回
振動	振動レベル （道路交通振動測定時には、交通量も同時観測）	一般環境振動：トンネル坑口部・明かり部の工事及び列車の走行を対象に、民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所原則 1 地点設定。 道路交通振動：トンネル坑口部・明かり部の工事を対象に、工事用車両の運行が想定されるルート沿いの民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所原則 1 地点設定。	平日の 1 日（24 時間）×1 回
	地盤卓越振動数	道路交通振動と同様。	大型車通過 10 台対象
水質	水の濁り（浮遊物質 量(SS) 水の汚れ（水素イオン 濃度(pH) 流量	トンネル坑口部・明かり部の工事を対象に、工事実施箇所の下流域の主要河川を基本原則 1 地点設定。	低水時および豊水時の 2 回
電波障害	画質評価、電界強度	明かり部の存在を対象に、民家、集落等保全対象が存在する箇所における影響範囲を想定して複数地点設定。	1 回
動物、植物、生態系	哺乳類、鳥類、両生類、爬虫類、昆虫類、魚類、底生動物、植物相及び植生	トンネル坑口部・明かり部の工事及び存在を対象に、周辺の地形等の条件を勘案して、その地域を代表する動植物の生息・生育環境を網羅できると考えられる範囲に設定。調査範囲は、土地改変区域から概ね 600m の範囲を想定。（猛禽類は「猛禽類保護の進め方（環境庁）」に基づく。）	対象により適期
景観	眺望景観の状況	明かり部の存在を対象に、不特定多数の人が眺望景観を楽しむために利用する地点、かつ対象となる構造物を眺望可能な箇所に設定。	主要眺望点の状況を踏まえ、1 年間における適切な時期
人と自然との触れ合いの活動の場	利用の状況及び利用環境	明かり部の存在を対象に、周辺に分布する人と自然との触れ合いの活動の場に調査地点を設定。調査範囲は、土地改変区域から概ね 600m の範囲を想定。	場の状況を踏まえ、1 年間における適切な時期

注 1. 河川内橋梁工事にて、河床掘削を行う箇所については、底質の測定を 1 回実施する。

## 【地上駅周辺】

地上駅周辺の現地調査の考え方を表 7-2-2 に示す。なお、調査地点は基本を示したものであり、地域の状況により増減の可能性がある。

表 7-2-2 地上駅周辺の現地調査

環境要素	測定項目	調査地点及び範囲設定の考え方	調査頻度・期間
大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	一般環境大気：地上駅の工事を対象に、民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則1地点設定。 道路沿道大気：地上駅の工事を対象に、工事用車両の運行が想定されるルート沿いの民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則1地点設定。	連続1週間×4季
	気象（風向・風速）	一般環境大気調査地点と同様。	連続1週間×4季
騒音	騒音レベル （道路交通騒音測定時には、交通量も同時観測）	一般環境騒音：地上駅の工事を対象に、民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則1地点設定。 道路交通騒音：地上駅の工事を対象に、工事用車両の運行が想定されるルート沿いの民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則1地点設定。	平日の1日（24時間）×1回
振動	振動レベル （道路交通振動測定時には、交通量も同時観測）	一般環境振動：地上駅の工事を対象に、民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則1地点設定。 道路交通振動：地上駅の工事を対象に、工事用車両の運行が想定されるルート沿いの民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則1地点設定。	平日の1日（24時間）×1回
	地盤卓越振動数	道路交通振動と同様。	大型車通過10台対象
水質	水の濁り（浮遊物質（SS）） 水の汚れ（水素イオン濃度（pH）、 生物化学的酸素要求量（BOD）） 流量	地上駅の工事および供用を対象に、下流域の主要河川を基本に原則1地点設定。	低水時および豊水時の2回
電波障害	画質評価、電界強度	地上駅の存在を対象に、民家、集落等保全対象が存在する箇所における影響範囲を想定して複数地点設定。	1回
動物、植物、生態系	哺乳類、鳥類、両生類、爬虫類、昆虫類、魚類、底生動物、植物相及び植生	地上駅の工事及び存在を対象に、周辺の地形等の条件を勘案して、その地域を代表する動植物の生息・生育環境を網羅できると考えられる範囲に設定。調査範囲は、土地改変区域から概ね600mの範囲を想定。（猛禽類は「猛禽類保護の進め方（環境庁）」に基づく。）	対象により適期
景観	眺望景観の状況	地上駅の存在を対象に、不特定多数の人が眺望景観を楽しむために利用する地点、かつ対象となる構造物を眺望可能な箇所に設定。	主要眺望点の状況を踏まえ、1年間における適切な時期
人と自然との触れ合い活動の場	利用の状況及び利用環境	地上駅の存在を対象に、人と自然との触れ合い活動の場に調査地点を設定。調査範囲は、土地改変から概ね600mの範囲を想定。	場の状況を踏まえ、1年間における適切な時期

## 【山岳トンネル斜坑坑口周辺】

山岳トンネル斜坑坑口周辺の現地調査の考え方を表 7-2-3 に示す。なお、調査地点は基本を示したものであり、地域の状況により増減の可能性がある。

表 7-2-3 山岳トンネル斜坑坑口周辺の現地調査

環境要素	調査項目	調査地点及び範囲設定の考え方	調査頻度・期間
大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	一般環境大気：斜坑等の工事を対象に、民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則 1 地点設定。 道路沿道大気：斜坑等の工事を対象に、工事用車両の運行が想定されるルート沿いの民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則 1 地点設定。	連続 1 週間×4 季
	気象（風向・風速）	一般環境大気調査地点と同様。	連続 1 週間×4 季
騒音	騒音レベル （道路交通騒音測定時には、交通量も同時観測）	一般環境騒音：斜坑等の工事を対象に、民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則 1 地点設定。 道路交通騒音：斜坑等の工事を対象に、工事用車両の運行が想定されるルート沿いの民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則 1 地点設定。	平日の 1 日（24 時間） ×1 回
振動	振動レベル （道路交通振動測定時には、交通量も同時観測）	一般環境振動：斜坑等の工事を対象に、民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則 1 地点設定。 道路交通振動：斜坑等の工事を対象に、工事用車両の運行が想定されるルート沿いの民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則 1 地点設定。	平日の 1 日（24 時間） ×1 回
	地盤卓越振動数	道路交通振動と同様。	大型車通過 10 台対象
水質	水の濁り（浮遊物質質量(SS)） 水の汚れ（水素イオン濃度(pH)） 流量	斜坑等の工事を対象に、工事実施箇所の下流域の主要河川を基本に原則 1 地点設定。	低水時および豊水時の 2 回
地下水	地下水の水質（水温、pH、透視度、電気伝導度）及び水位	斜坑の工事及び存在を対象に、周辺で民家、集落等保全対象が存在する箇所の地下水利用状況等を考慮し、現況を適切に把握できる地区に設定。	地下水質：1 回 地下水位：4 季
動物、植物、生態系	哺乳類、鳥類、両生類、爬虫類、昆虫類、魚類、底生動物、植物相及び植生	斜坑等の工事及び存在を対象に、周辺の地形等の条件を勘案して、その地域を代表する動植物の生息・生育環境を網羅できると考えられる範囲に設定。調査範囲は、土地改変区域から概ね 600m の範囲を想定。（猛禽類は「猛禽類保護の進め方（環境庁）」に基づく。）	対象により適期

注1. 斜坑の周辺に民家、集落等の保全対象が存在しない場合、一般環境大気、一般環境騒音、一般環境振動は測定しない。

## 【車両基地（工場含む）周辺】

車両基地（工場含む）周辺の現地調査の考え方を表 7-2-4 に示す。なお、調査地点は基本を示したものであり、地域の状況により増減の可能性がある。

表 7-2-4 車両基地（工場含む）周辺の現地調査

環境要素	調査項目	調査地点及び範囲設定の考え方	調査頻度・期間
大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	一般環境大気：車両基地の工事及び供用（ボイラー）を対象に、民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則1地点設定。 道路沿道大気：車両基地設置の工事を対象に、工事用車両の運行が想定されるルート沿いの民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則1地点設定。	連続1週間×4季
	気象（風向・風速）	一般環境大気調査地点と同様。	連続1週間×4季
騒音	騒音レベル （道路交通騒音測定時には、交通量も同時観測）	一般環境騒音：車両基地の工事を対象に、民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則1地点設定。 道路交通騒音：車両基地設置の工事を対象に、工事用車両の運行が想定されるルート沿いの民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則1地点設定。	平日の1日（24時間）×1回
振動	振動レベル （道路交通振動測定時には、交通量も同時観測）	一般環境振動：車両基地の工事を対象に、民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則1地点設定。 道路交通振動：車両基地設置の工事を対象に、工事用車両の運行が想定されるルート沿いの民家、集落等の代表的な保全対象が存在する箇所に原則1地点設定。	平日の1日（24時間）×1回
	地盤卓越振動数	道路交通振動と同様。	大型車通過10台対象
水質	水の濁り（浮遊物質質量(SS） 水の汚れ(水素イオン濃度(pH)) 流量	斜坑等の工事を対象に、工事実施箇所の下流域の主要河川を基本に原則1地点設定。	低水時および豊水時の2回
地下水	地下水の水質（水温、pH、透視度、電気伝導度）及び水位	斜坑の工事及び存在を対象に、周辺で民家、集落等保全対象が存在する箇所の地下水利用状況等を考慮し、現況を適切に把握できる地区に設定。	地下水質：1回 地下水位：4季
動物、植物、生態系	哺乳類、鳥類、両生類、爬虫類、昆虫類、魚類、底生動物、植物相及び植生	斜坑等の工事及び存在を対象に、周辺の地形等の条件を勘案して、その地域を代表する動植物の生息・生育環境を網羅できると考えられる範囲に設定。調査範囲は、土地改変区域から概ね600mの範囲を想定。（猛禽類は「猛禽類保護の進め方（環境庁）」に基づく。）	対象により適期
景観	眺望景観の状況	車両基地の存在を対象に、周辺で不特定多数の人が眺望景観を楽しむために利用する地点、かつ対象となる構造物を眺望可能な箇所に設定。	主要眺望点の状況を踏まえ、1年間における適切な時期
人と自然との触れ合い活動の場	利用の状況及び利用環境	明かり部の存在を対象に、周辺に分布する人と自然との触れ合い活動の場に調査地点を設定。調査範囲は、土地改変区域から概ね600mの範囲を想定。	場の状況を踏まえ、1年間における適切な時期



表 7-2-5(1) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目		影響要因の区分	調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由
環境要素の区分						
大気環境	大気質 二酸化窒素・浮遊粒子状物質	工事の実施・建設機械の稼働	1. 調査すべき項目 気象(風向・風速)、窒素酸化物、浮遊粒子状物質 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 地域気象観測所における気象観測データ(過去10ヶ年分)等、必要に応じて既設の大気測定局の資料の収集・整理 (現地調査) ・気象調査:「地上気象観測指針」に準拠 ・窒素酸化物及び浮遊粒子状物質:環境基準の告示に準拠 3. 調査地域 建設機械の稼働に係る二酸化窒素・浮遊粒子状物質の影響を受けるおそれがあると認められる地域 4. 調査地点 現況を適切に把握することができる地点(概ね10地点程度) 5. 調査期間等 気象、窒素酸化物・浮遊粒子状物質:連続1週間×4季	1. 予測項目 建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質 2. 予測の基本的な手法 プルーム式・パフ式 <sup>(9)</sup> 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 建設機械の稼働に係る二酸化窒素・浮遊粒子状物質の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 工事の最盛期	①回避又は低減に係る評価 ②基準又は目標との整合性の検討 ・「二酸化窒素に係る環境基準」 ・「大気汚染に係る環境基準」	一般的に広く用いられている手法
		工事の実施・資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	1. 調査すべき項目 気象(風向・風速)、窒素酸化物、浮遊粒子状物質 2. 調査の基本的な手法 気象調査:「地上気象観測指針」に準拠 窒素酸化物及び浮遊粒子状物質:環境基準の告示に準拠 3. 調査地域 資材運搬等の車両の運行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響を受けるおそれがあると認められる地域 4. 調査地点 現況を適切に把握することができる地点(概ね10地点程度) 5. 調査期間等 気象、窒素酸化物・浮遊粒子状物質:連続1週間×4季	1. 予測項目 資材運搬等の車両の運行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質 2. 予測の基本的な手法 プルーム式・パフ式 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 資材運搬等の車両の運行に係る二酸化窒素・浮遊粒子状物質の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 工事の最盛期	①回避又は低減に係る評価 ②基準又は目標との整合性の検討 ・「二酸化窒素に係る環境基準」 ・「大気汚染に係る環境基準」	一般的に広く用いられている手法

注1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。

<sup>(9)</sup> プルーム式・パフ式: 大気汚染物質が発生源から拡散する状況を求めるための計算式。予測地点の風の状況をもとに、有風時はプルーム式、弱風時(又は、無風・弱風時)はパフ式を用いて予測し、結果を合わせることで、予測地点における大気汚染物質濃度の年平均値を定量的に算出することができる。

表 7-2-5 (2) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目			調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由
環境要素の区分		影響要因の区分				
大気環境	大気質	二酸化窒素・浮遊粒子状物質	1. 調査すべき項目 気象(風向・風速)、窒素酸化物、浮遊粒子状物質 2. 調査の基本的な手法 ・気象調査:「地上気象観測指針」に準拠 ・窒素酸化物及び浮遊粒子状物質:環境基準の告示に準拠 3. 調査地域 鉄道施設の供用に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響を受けるおそれがあると認められる地域 4. 調査地点 現況を適切に把握することができる地点(「二酸化窒素、浮遊粒子状物質」に記載した調査地点を含む。) 5. 調査期間等 気象、窒素酸化物・浮遊粒子状物質:連続1週間×4季	1. 予測項目 鉄道施設の供用に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質 2. 予測の基本的な手法 プルーム式・パフ式 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 鉄道施設の供用に係る二酸化窒素・浮遊粒子状物質の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 鉄道施設の供用が定常状態となる時期	①回避又は低減に係る評価 ②基準又は目標との整合性の検討 ・「二酸化窒素に係る環境基準」 ・「大気汚染に係る環境基準」	一般的に広く用いられている手法
		粉じん等	1. 調査すべき項目 気象(風向・風速) 2. 調査の基本的な手法 気象調査:「地上気象観測指針」に準拠 3. 調査地域 建設機械の稼働に係る粉じん等の影響を受けるおそれがあると認められる地域 4. 調査地点 現況を適切に把握することができる地点(「二酸化窒素、浮遊粒子状物質」に記載した調査地点を含む。) 5. 調査期間等 気象:連続1週間×4季	1. 予測項目 建設機械の稼働に係る粉じん等 2. 予測の基本的な手法 事例の引用又は解析 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 建設機械の稼働に係る粉じん等の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 工事の最盛期	①回避又は低減に係る評価 ②基準又は目標との整合性の検討(参考) 「建設事に伴う粉じん等の予測・評価手法について」	国土交通省令に基づく参考手法
		粉じん等	1. 調査すべき項目 気象(風向・風速) 2. 調査の基本的な手法 気象調査:「地上気象観測指針」に準拠 3. 調査地域 資材運搬等の車両の運行に係る影響を受けるおそれがあると認められる地域 4. 調査地点 現況を適切に把握することができる地点(「二酸化窒素、浮遊粒子状物質」に記載した調査地点を含む。) 5. 調査期間等 連続1週間×4季	1. 予測項目 資材運搬等の車両の運行に係る粉じん等 2. 予測の基本的な手法 事例の引用又は解析 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 資材運搬等の車両の運行に係る粉じん等の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 工事の最盛期	①回避又は低減に係る評価 ②基準又は目標との整合性の検討(参考) ・「建設事に伴う粉じん等の予測・評価手法について」	国土交通省令に基づく参考手法

注 1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。

注 2. 評価の手法の「参考」は、国又は地方公共団体による環境保全の観点からの施策による基準又は目標が定められていないため、事業者が参考として定め、整合が図られているかを検討する基準等を示す。

表 7-2-5 (3) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目			調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由
環境要素の区分	影響要因の区分					
大気環境	騒音	建設工事騒音	1. 調査すべき項目 環境騒音、地表面の状況 2. 調査の基本的な手法 ・環境騒音：「騒音に係る環境基準」に準拠 ・地表面の状況：現地踏査 3. 調査地域 建設機械の稼働に係る騒音の影響を受けるおそれがあると認められる地域 4. 調査地点 環境騒音の現況を適切に把握することができる地点（概ね 10 地点程度） 5. 調査期間等 平日の 1 日（24 時間）×1 回	1. 予測項目 建設機械の稼働に係る騒音 2. 予測の基本的な手法 音の伝搬理論に基づく予測式（ASJ CN-Model 2007 <sup>(10)</sup> ） 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 建設機械の稼働に係る騒音の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 工事の最盛期	①回避又は低減に係る評価  ②基準又は目標との整合性の検討 ・「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」 ・各地方公共団体により定められる基準等	国土交通省令に基づく参考手法
		道路交通騒音	1. 調査すべき項目 道路交通騒音、沿道の状況 2. 調査の基本的な手法 ・道路交通騒音：「騒音に係る環境基準」に準拠 ・沿道の状況：地表面の状況、土地利用の状況は現地踏査、交通量の状況は 2 車種分類によるカウンター計測 3. 調査地域 資材運搬等の車両の運行に係る騒音の影響を受けるおそれがあると認められる地域 4. 調査地点 道路交通騒音の現況を適切に把握することができる地点（概ね 10 地点程度） 5. 調査期間等 平日の 1 日（24 時間）×1 回	1. 予測項目 資材運搬等の車両の運行に係る騒音 2. 予測の基本的な手法 既存道路の現況の等価騒音レベルに、資材運搬等の車両の影響を加味した予測手法（ASJ RTN-Model 2008 <sup>(11)</sup> ） 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 資材運搬等の車両の運行に係る騒音の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 工事の最盛期	①回避又は低減に係る評価  ②基準又は目標との整合性の検討 ・「騒音に係る環境基準」	

注 1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。

<sup>(10)</sup> ASJ CN-Model 2007：建設工事騒音を予測するための計算式。騒音の発生源となる建設機械の状況等をもとに、予測地点における建設機械の稼働に伴う騒音の程度を算出することができる。

<sup>(11)</sup> ASJ RTN-Model 2008：道路交通騒音を予測するための計算式。道路を走行する車両の種類や台数、路面の舗装状況等をもとに、予測地点における車両の走行に伴う騒音の程度を算出することができる。

表 7-2-5 (4) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目			調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由
環境要素の区分		影響要因の区分				
大気環境	騒音	換気施設騒音	1. 調査すべき項目 環境騒音、地表面の状況 2. 調査の基本的な手法 ・環境騒音：「騒音に係る環境基準」に準拠 ・地表面の状況：現地踏査により把握 3. 調査地域 鉄道施設の供用に係る騒音の影響を受けるおそれがあると認められる地域 4. 調査地点 環境騒音の現況を適切に把握することができる地点（「建設機械の稼働」に記載した調査地点を含む。） 5. 調査期間等 平日の1日(24時間)×1回	1. 予測項目 鉄道施設の供用に係る騒音 2. 予測の基本的な手法 事例の引用又は解析 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 鉄道施設の供用に係る騒音の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 鉄道施設の供用が定常状態となる時期	①回避又は低減に係る評価  ②基準又は目標との整合性の検討(参考) ・「特定工場等において発生する騒音の規制に関する基準」 ・各地方公共団体により定められる基準等	一般的に広く用いられている手法
		列車走行騒音	1. 調査すべき項目 環境騒音、地表面の状況 2. 調査の基本的な手法 ・環境騒音：「騒音に係る環境基準」に準拠 ・地表面の状況：現地踏査により把握 3. 調査地域 列車の走行に係る騒音の影響を受けるおそれがあると認められる地域 4. 調査地点 環境騒音の現況を適切に把握することができる地点（「建設機械の稼働」に記載した調査地点を含む。） 5. 調査期間等 平日の1日(24時間)×1回	1. 予測項目 列車の走行に係る騒音 2. 予測の基本的な手法 山梨リニア実験線における事例の引用又は解析 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 列車の走行に係る騒音の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 列車の走行が定常状態となる時期	①回避又は低減に係る評価  ②基準又は目標との整合性の検討(参考) ・「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」	

注 1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。

注 2. 評価の手法の「参考」は、国又は地方公共団体による環境保全の観点からの施策による基準又は目標が定められていないため、事業者が参考として定め、整合が図られているかを検討する基準等を示す。

表 7-2-5 (5) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目			調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由
環境要素の区分		影響要因の区分				
大気環境	振動	建設工事振動	1. 調査すべき項目 環境振動、地盤の状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 地盤の状況について、文献、資料を収集・整理 (現地調査) 環境振動：「JIS Z 8735」に準拠 3. 調査地域 建設機械の稼働に係る振動の影響を受けるおそれがあると思われる地域 4. 調査地点 環境振動の現況を適切に把握することができる地点 (環境騒音と同様) 5. 調査期間等 平日の1日(24時間)×1回	1. 予測項目 建設機械の稼働に係る振動 2. 予測の基本的な手法 振動の伝搬理論に基づく予測式 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 建設機械の稼働に係る振動の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 工事の最盛期	①回避又は低減に係る評価 ②基準又は目標との整合性の検討 ・「特定建設作業に規制に関する基準」 ・各地方公共団体により定められる基準等	国土交通省令に基づく参考手法
		道路交通振動	1. 調査すべき項目 道路交通振動、地盤の状況 2. 調査の基本的な手法 道路交通振動：振動規制法施行規則に準拠 地盤の状況：地盤卓越振動数の測定 3. 調査地域 資材運搬等の車両の運行に係る振動の影響を受けるおそれがあると思われる地域 4. 調査地点 道路交通振動の現況を適切に把握することができる地点 (道路交通騒音と同様) 5. 調査期間等 平日の1日(24時間)×1回	1. 予測項目 資材運搬等の車両の運行に係る振動 2. 予測の基本的な手法 既存道路の現況の振動レベルに、資材運搬等の車両の影響を加味した予測手法(振動レベルの80%レンジの上端値を予測) 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 資材運搬等の車両の運行に係る振動の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 工事の最盛期	①回避又は低減に係る評価 ②基準又は目標との整合性の検討 ・道路交通振動の「限度」 ・各地方公共団体により定められる基準等	国土交通省令に基づく参考手法
		換気施設振動	存在及び供用 ・鉄道施設(換気施設)の供用 1. 調査すべき項目 環境振動、地盤の状況 2. 調査の基本的な手法 環境振動：「JIS Z 8735」に準拠 3. 調査地域 鉄道施設の供用に係る振動の影響を受けるおそれがあると思われる地域 4. 調査地点 環境振動の現況を適切に把握することができる地点 5. 調査期間等(環境騒音と同様) 平日の1日(24時間)×1回	1. 予測項目 鉄道施設の供用に係る振動 2. 予測の基本的な手法 事例の引用又は解析 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 鉄道施設の供用に係る振動の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 鉄道施設の供用が定常状態となる時期	①回避又は低減に係る評価 ②基準又は目標との整合性の検討(参考) ・「特定工場等において発生する振動の規制に関する基準」 ・各地方公共団体により定められる基準等	一般的に広く用いられている手法

注1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。

注2. 評価の手法の「参考」は、国又は地方公共団体による環境保全の観点からの施策による基準又は目標が定められていないため、事業者が参考として定め、整合が図られているかを検討する基準等を示す。

表 7-2-5 (6) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目			調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由
環境要素の区分		影響要因の区分				
大気環境	振動	列車走行振動	1. 調査すべき項目 環境振動、地盤の状況 2. 調査の基本的な手法 環境振動：「JIS Z 8735」に準拠 3. 調査地域 列車の走行に係る振動の影響を受けるおそれがあると認められる地域 4. 調査地点 環境振動の現況を適切に把握することができる地点（環境騒音と同様） 5. 調査期間等 平日の1日(24時間)×1回	1. 予測項目 列車の走行に係る振動 2. 予測の基本的な手法 山梨リニア実験線における事例の引用又は解析 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 列車の走行に係る振動の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 列車の走行が定常状態となる時期	①回避又は低減に係る評価 ②基準又は目標との整合性の検討（参考） ・「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について(勧告)」	一般的に広く用いられている手法。予測及び評価は、本事業特有の事象であるため、山梨リニア実験線における事例
	微気圧波	微気圧波	1. 調査すべき項目 土地利用の状況、地形の状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 地形図、都市計画図、住宅地図及び航空写真等の資料の収集・整理 必要に応じて現地踏査 3. 調査地域 列車の走行に係る微気圧波の影響を受けるおそれがあると認められる地域	1. 予測項目 列車の走行に係る微気圧波 2. 予測の基本的な手法 山梨リニア実験線における事例の引用又は解析 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 列車の走行に係る微気圧波の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 列車の走行が定常状態となる時期	①回避又は低減に係る評価 ②基準又は目標との整合性の検討（参考） ・整備新幹線の目安値である「トンネル坑口緩衝工の設置基準(案)」	一般的に広く用いられている手法。予測及び評価は、本事業特有の事象であるため、山梨リニア実験線における事例
	低周波音	低周波音	存在及び供用 ・鉄道施設(換気施設)の供用	1. 調査すべき項目 土地利用の状況、地形の状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 地形図、都市計画図、住宅地図及び航空写真等の資料の収集・整理 必要に応じて現地踏査 3. 調査地域 鉄道施設の供用に係る低周波音の影響を受けるおそれがあると認められる地域	1. 予測項目 鉄道施設の供用に係る低周波音 2. 予測の基本的な手法 事例の引用又は解析 3. 予測地域 調査地域と同様とする。 4. 予測地点 鉄道施設の供用に係る低周波音の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 鉄道施設の供用が定常状態となる時期	①回避又は低減に係る評価 ②基準又は目標との整合性の検討（参考） ・「低周波空気振動調査報告書」 ・「低周波音問題対応の手引書」等

注1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。

注2. 評価の手法の「参考」は、国又は地方公共団体による環境保全の観点からの施策による基準又は目標が定められていないため、事業者が参考として定め、整合が図られているかを検討する基準等を示す。

表 7-2-5 (7) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目			調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由
環境要素の区分		影響要因の区分				
水環境	水質	水の濁り	1. 調査すべき項目 浮遊物質量(SS)及び流量の状況、気象の状況、土質の状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 公共用水域の水質測定結果等(過去5ヶ年)の文献、資料の収集・整理 (現地調査) 浮遊物質量:「水質汚濁に係る環境基準」に準拠 流量:「水質調査方法」に準拠 3. 調査地域 切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事、工事施工ヤード及び工事用道路の設置に係る水の濁りの影響を受けるおそれがあると認められる河川 4. 調査地点 水の濁りの現況を適切に把握することができる地点(概ね15地点程度) 5. 調査期間等 低水時及び豊水時の2回	1. 予測項目 切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事、工事施工ヤード及び工事用道路の設置に係る浮遊物質量 2. 予測の基本的な手法 事例の引用又は解析 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事、工事施工ヤード及び工事用道路の設置に係る水の濁りの影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 工事期間中	①回避又は低減に係る評価	一般的に広く用いられている手法
		水の汚れ	1. 調査すべき項目 水素イオン濃度(pH)の状況 2. 調査の基本的な手法 「水質汚濁に係る環境基準」に準拠 3. 調査地域 切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事に係る水の汚れの影響を受けるおそれがある河川 4. 調査地点 水の汚れの現況を適切に把握することができる地点(概ね15地点程度) 5. 調査期間等 低水時及び豊水時の2回	1. 予測項目 切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事に係る水素イオン濃度 2. 予測の基本的な手法 事例の引用又は解析 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事に係る水の汚れの影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 工事期間中	①回避又は低減に係る評価	一般的に広く用いられている手法

注 1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。

表 7-2-5 (8) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目			影響要因 の区分	調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の 手法	手法の 選定理由
環境要素 の区分							
水環境	水質	水の汚れ	存在及び供用 ・鉄道施設(駅、 車両基地)の 供用	1. 調査すべき項目 生物化学的酸素要求量(BOD)の 状況 2. 調査の基本的な手法 「水質汚濁に係る環境基準」に 準拠 3. 調査地域 鉄道施設の供用に係る水の汚 れの影響を受けるおそれがある 河川 4. 調査地点 水の汚れの現況を適切に把握 することができる地点(概ね数地 点程度) 5. 調査期間等 低水時及び豊水時の2回	1. 予測項目 鉄道施設の供用に係る生 物化学的酸素要求量 2. 予測の基本的な手法 事例の引用又は解析とす る。 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 鉄道施設の供用に係る水 の汚れの影響を適切に予測 することができる地点 5. 予測対象時期 鉄道施設の供用が定常 状態となる時期	①回避又 は低減 に係る 評価	一般的に 広く用い られてい る手法
		水底の底質	水底の底質	工事の実施 ・切土工等又は 既存の工作 物の除去	1. 調査すべき項目 水底の底質の状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 文献、資料の収集・整理、水底 の底質の汚染が認められた地域 の有無を関係自治体等にヒアリ ング (現地調査) 現地調査項目は文献調査結果 を踏まえ設定、調査方法は「底質 調査方法」等に準拠 3. 調査地域 切土工等又は既存の工作物の 除去に伴い河床の掘削を行う河 川 4. 調査地点 水底の底質の現況を適切に把 握することができる地点(概ね数 地点程度) 5. 調査期間等 1回	1. 予測項目 切土工等又は既存の工作 物の除去に係る水底の底質 への影響 2. 予測の基本的な手法 事業の実施に伴う水底の 底質に起因する周辺への影 響を明らかにすることによる 定性的予測 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 切土工等又は既存の工作 物の除去に係る水底の底質 に起因する影響を適切に予 測することができる地点 5. 予測対象時期 工事期間中	①回避又 は低減 に係る 評価

注 1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。



表 7-2-5 (9) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目			調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由
環境要素の区分		影響要因の区分				
水環境	地下水	地下水の水質及び水位	1. 調査すべき項目 地下水の水質(水温、pH、透視度、電気伝導度)及び水位の状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 井戸、湧水等の分布状況や測定結果等の文献、資料の収集・整理。関係自治体等へのヒアリングを行い、必要に応じて現地踏査 (現地調査) 「地下水調査および観測指針(案)」に準拠 3. 調査地域 トンネルの工事に係る地下水の水質及び水位への影響が生じるおそれがあると考えられる地域 4. 調査地点 地下水の水質及び水位の現況を適切に把握する地区(概ね10地区程度) 5. 調査期間等 地下水位: 4季、地下水質: 1回	1. 予測項目 トンネルの工事に係る地下水への影響 2. 予測の基本的な手法 地下水質は影響要因等を勘案し定性的に予測。地下水位は定性的手法又は予測式等を用いた定量的手法により予測 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 トンネルの工事に係る地下水への影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 工事期間中	①回避又は低減に係る評価	一般的に広く用いられている手法
		存在及び供用 ・鉄道施設(トンネル)の存在 ・鉄道施設(車両基地)の供用	1. 調査すべき項目 地下水の水質(水温、pH、透視度、電気伝導度)及び水位の状況 2. 調査の基本的な手法 「地下水調査および観測指針(案)」に準拠 3. 調査地域 鉄道施設の存在、鉄道施設の供用に係る地下水の水質及び水位への影響が生じるおそれがあると考えられる地域 4. 調査地点 地下水の水質及び水位の現況を適切に把握する地区を設定する。 (「トンネルの工事」に記載した調査地区を含む。) 5. 調査期間等 地下水位: 4季、地下水質: 1回	1. 予測項目 鉄道施設の存在、鉄道施設の供用に係る地下水への影響 2. 予測の基本的な手法 地下水質は影響要因等を勘案し定性的に予測。地下水位は定性的手法又は予測式等を用いた定量的手法により予測 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 鉄道施設の存在、鉄道施設の供用に係る地下水への影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 鉄道施設の完成時及び鉄道施設の供用が定常状態となる時期	①回避又は低減に係る評価	一般的に広く用いられている手法

注1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。

表 7-2-5 (10) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目			影響要因 の区分	調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の 手法	手法の 選定理由
環境要素 の区分							
水 環 境	水 資 源	水 資 源	工事の実施 ・トンネルの工 事	1. 調査すべき項目 水資源の利用状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 河川、沢、池、湖沼における水資源としての飲料用、農業用、水産用、工業用等の利用状況の文献、資料の収集・整理。関係自治体等へのヒアリングを行い、必要に応じて現地踏査 3. 調査地域 トンネルの工事に係る水資源への影響が生じるおそれがあると考えられる地域	1. 予測項目 トンネル工事に係る水資源への影響 2. 予測の基本的な手法 事業の実施に伴う水資源への影響を明らかにすることによる定性的手法又は予測式等を用いた定量的手法 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 予測地域のうち、トンネル工事に係る水資源への影響を適切に予測することができる地区を設定する。 5. 予測対象時期 工事期間中とする。	①回避又は低減に係る評価	一般的に広く用いられている手法
			存在及び供用 ・鉄道施設(トンネル)の存在 ・鉄道施設(車両基地)の供用	1. 調査すべき項目 水資源の利用状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 工事の実施と同様 3. 調査地域 鉄道施設の存在、鉄道施設の供用に係る水資源への影響が生じるおそれがあると考えられる地域	1. 予測項目 鉄道施設の存在、鉄道施設の供用に係る水資源への影響 2. 予測の基本的な手法 事業の実施に伴う水資源への影響を明らかにすることによる定性的手法又は予測式等を用いた定量的手法 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 鉄道施設の存在、鉄道施設の供用に係る水資源への影響を適切に予測することができる地区 5. 予測対象時期 鉄道施設の完成時及び鉄道施設の供用が定常状態となる時期	①回避又は低減に係る評価	一般的に広く用いられている手法

注1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。

表 7-2-5 (11) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目			調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由
環境要素の区分	影響要因の区分					
土壌に係る環境その他の環境	地形及び地質	重要な地形及び地質	1. 調査すべき項目 地形及び地質の概況、重要な地形及び地質の分布、状態及び特性 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 地形及び地質関連の文献、資料の収集・整理。必要に応じて現地踏査 3. 調査地域 工事施工ヤード及び工事用道路の設置に係る重要な地形及び地質への影響が生じるおそれがあると考えられる地域	1. 予測項目 工事施工ヤード及び工事用道路の設置に係る重要な地形及び地質への影響 2. 予測の基本的な手法 事業の実施に伴う重要な地形及び地質への影響を明らかにすることによる定性的予測 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測対象時期 工事期間中	①回避又は低減に係る評価	国土交通省令に基づく参考手法
		存在及び供用 ・鉄道施設(トンネル)の存在 ・鉄道施設(地表式又は掘割式)の存在 ・鉄道施設(嵩上式)の存在 ・鉄道施設(駅、車両基地)の存在	1. 調査すべき項目 地形及び地質の概況、重要な地形及び地質の分布、状態及び特性 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 工事の実施と同様 3. 調査地域 鉄道施設の存在に係る重要な地形及び地質への影響が生じるおそれがあると考えられる地域	1. 予測項目 鉄道施設の存在に係る重要な地形及び地質への影響 2. 予測の基本的な手法 事業の実施に伴う重要な地形及び地質への影響を明らかにすることによる定性的予測 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測対象時期 鉄道施設の完成時	①回避又は低減に係る評価	国土交通省令に基づく参考手法

注 1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。

表 7-2-5 (12) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目			調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由
環境要素の区分		影響要因の区分				
土壌に係る環境その他の環境	地盤	地盤沈下	1. 調査すべき項目 地盤沈下の発生状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 地盤沈下関連の文献、資料の収集・整理。関係自治体等へのヒアリングを行い、必要に応じて現地踏査 3. 調査地域 切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事に係る地盤沈下が生じるおそれがあると考えられる地域	1. 予測項目 トンネルの工事に係る地盤沈下 2. 予測の基本的な手法 事業の実施に伴う地盤沈下の程度を定性的手法又は予測式等を用いた定量的手法 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測対象時期 工事期間中	①回避又は低減に係る評価	一般的に広く用いられている手法
		存在及び供用 ・鉄道施設(トンネル)の存在 ・鉄道施設(車両基地)の供用	1. 調査すべき項目 地盤沈下の発生状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 工事の実施と同様 3. 調査地域 鉄道施設の存在、鉄道施設の供用に係る地盤沈下が生じるおそれがあると考えられる地域	1. 予測項目 鉄道施設の存在、鉄道施設の供用に係る地盤沈下 2. 予測の基本的な手法 事業の実施に伴う地盤沈下の程度を定性的手法又は予測式等を用いた定量的手法 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測対象時期 鉄道施設の完成時及び鉄道施設の供用が定常状態となる時期	①回避又は低減に係る評価	一般的に広く用いられている手法
	土壌	土壌汚染	1. 調査すべき項目 土壌汚染の状況及び地質の状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 土壌汚染関連の文献、資料の収集・整理。関係自治体等へのヒアリングを行い、必要に応じて現地踏査 3. 調査地域 切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事をを行う地域	1. 予測項目 切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事に係る土壌汚染 2. 予測の基本的な手法 事業特性と基準不適合土壌の分布状況を勘案した本事業の実施による影響の定性的予測 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測対象時期 工事期間中	①回避又は低減に係る評価	一般的に広く用いられている手法

注1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。

表 7-2-5 (13) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目		調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由
環境要素の区分	影響要因の区分				
土壌に係る環境要素 その他の環境要素	日照障害	1. 調査すべき項目 土地利用の状況、地形の状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 土地利用及び地形関連の文献、資料の収集・整理。必要に応じて現地踏査 3. 調査地域 鉄道施設の存在に係る日照障害の影響を受けるおそれがあると認められる地域	1. 予測項目 鉄道施設の存在に係る日照障害 2. 予測の基本的な手法 日照時間が最小となる冬至日における等時間日影線を描写した日影図を作成し、日照障害の影響を受ける範囲を予測 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 鉄道施設の存在に係る日照障害の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 鉄道施設の完成時	①回避又は低減に係る評価 ②基準又は目標との整合性の検討 ・「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」 ・各地方公共団体により定められる基準等	国土交通省令に基づく参考手法
	電波障害	1. 調査すべき項目 土地利用の状況、地形の状況、電波受信の状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) ・土地利用及び地形の状況：土地利用及び地形関連の文献、資料の収集・整理 ・電波受信の状況：テレビジョン電波の送信所の位置、電波発信方向及び共同受信設備の位置等の把握 (現地調査) 電波受信の状況：テレビジョン電波の受信状況を把握するため、テレビ電波測定車を用いた画質評価及び電界強度の測定 3. 調査地域 鉄道施設の存在に係る電波障害の影響を受けるおそれがあると認められる地域 4. 調査地点 電波受信の現況を適切に把握する必要があると考えられる地区（概ね5地区程度） 5. 調査期間等 1回	1. 予測項目 鉄道施設の存在に係る電波障害 2. 予測の基本的な手法 工作物による電波障害について予測計算を行い、障害範囲を予測 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 鉄道施設の存在に係る電波障害の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 鉄道施設の完成時とする。	①回避又は低減に係る評価	一般的に広く用いられている手法

注1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。

表 7-2-5 (14) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目		調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由
環境要素の区分	影響要因の区分				
土壌に係る環境その他の環境	文化財	1. 調査すべき項目 法令等で指定されている、史跡、名勝、天然記念物等の状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 文化財関連の文献、資料の収集・整理。関係自治体等へのヒアリングを行い、必要に応じて現地踏査 3. 調査地域 鉄道施設の存在に係る文化財への影響が生じるおそれがあると認められる地域	1. 予測項目 鉄道施設の存在に係る文化財への影響 2. 予測の基本的な手法 事業の実施に伴う文化財への影響を定性的に予測 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測対象時期 鉄道施設の完成時	①回避又は低減に係る評価	一般的に広く用いられている手法
	磁界	存在及び供用 ・列車の走行(地下を走行する場合を除く。) 1. 調査すべき項目 土地利用の状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 土地利用関連の文献、資料の収集・整理。必要に応じて現地踏査 3. 調査地域 列車の走行に係る磁界の影響を受けるおそれがあると認められる地域	1. 予測項目 列車の走行に係る磁界 2. 予測の基本的な手法 山梨リニア実験線における事例の引用又は解析 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 高架橋の高さ等を考慮して、列車の走行に係る磁界の影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 列車の走行が定常状態となる時期	①回避又は低減に係る評価 ②基準又は目標との整合性の検討(参考) ・国際非電離放射線防護委員会(ICNIRP)のガイドラインに準じて定める基準値(案)	一般的に広く用いられている手法。予測及び評価は、本事業特有の事象であるため、山梨リニア実験線における事例

注 1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。

注 2. 評価の手法の「参考」は、国又は地方公共団体による環境保全の観点からの施策による基準又は目標が定められていないため、事業者が参考として定め、整合が図られているかを検討する基準等を示す。

表 7-2-5 (15) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目		調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由																												
環境要素の区分	環境要素の区分																																
動物	重要な種及び注目すべき生息地	工事の実施 ・建設機械の稼働 ・資材及び機械の運搬に用いる車両の運行 ・切土工等又は既存の工作物の除去 ・トンネルの工事 ・工事施工ヤード及び工事用道路の設置	1. 調査すべき項目 ・哺乳類、鳥類、爬虫類、両生類、昆虫類、魚類、底生動物の状況 ・重要な種の分布、生息の状況及び生息環境の状況 ・注目すべき生息地の分布並びに当該生息地が注目される理由である動物の種の生息の状況及び生息環境の状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 地域に生息する動物関連の文献、資料の収集・整理。 必要に応じて専門家へのヒアリング (現地調査)	1. 予測項目 工事の実施に係る重要な種及び注目すべき生息地への影響 2. 予測の基本的な手法 既存の知見の引用又は解析により、重要な種及び地域個体群への影響の種類、影響の箇所、影響の程度について予測 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測対象 工事期間中	①回避又は低減に係る評価	国土交通省令に基づく参考手法																											
		<table border="1"> <tr> <td>哺乳類</td> <td>任意確認(フィールドサイン法)、トラップ法</td> </tr> <tr> <td>鳥類(一般鳥類)</td> <td>任意観察(鳴声、目視、夜間)、ラインセンサ法、ポイントセンサ法</td> </tr> <tr> <td>鳥類(希少猛禽類)</td> <td>定点観察法</td> </tr> <tr> <td>爬虫類</td> <td>任意確認(直接観察(目視)法)</td> </tr> <tr> <td>両生類</td> <td>任意確認(直接観察(鳴声、目視)法)</td> </tr> <tr> <td>昆虫類</td> <td>任意採集(スワイピング法、ビートイング法を含む)、ライトトラップ法、ベイトトラップ法</td> </tr> <tr> <td>魚類</td> <td>任意採集(投網・罾網・トラップ等)</td> </tr> <tr> <td>底生動物</td> <td>任意採集(罾網)、コドラート法(サバーネット)</td> </tr> </table> 3. 調査地域 工事の実施に係る動物への影響が生じるおそれがあると認められる地域 4. 調査地点 動物相の現況を適切に把握することができる地点 哺乳類(トラップ法): 概ね10地点程度 鳥類(一般鳥類): ラインセンサ法; 概ね10ルート程度 ポイントセンサ法; 概ね10地点程度 鳥類(希少猛禽類): 定点観察法; 概ね30地点程度 昆虫類: ライトトラップ・ベイトトラップ法; 概ね各10地点程度 魚類: 概ね10地点程度 底生動物: 概ね10地点程度 5. 調査期間等	哺乳類	任意確認(フィールドサイン法)、トラップ法			鳥類(一般鳥類)	任意観察(鳴声、目視、夜間)、ラインセンサ法、ポイントセンサ法	鳥類(希少猛禽類)	定点観察法	爬虫類	任意確認(直接観察(目視)法)	両生類	任意確認(直接観察(鳴声、目視)法)	昆虫類	任意採集(スワイピング法、ビートイング法を含む)、ライトトラップ法、ベイトトラップ法	魚類	任意採集(投網・罾網・トラップ等)	底生動物	任意採集(罾網)、コドラート法(サバーネット)	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>4季(春季、夏季、秋季、冬季)</td> </tr> <tr> <td>鳥類(一般鳥類)</td> <td>5回(春季、繁殖期、夏季、秋季、冬季)</td> </tr> <tr> <td>鳥類(希少猛禽類)</td> <td>2営巣期(12月~8月、3日/月)、1非営巣期(9月~11月に1回、3日)</td> </tr> <tr> <td>爬虫類</td> <td>3季(春季、夏季、秋季)</td> </tr> <tr> <td>両生類</td> <td>4季(早春季、春季、夏季、秋季)</td> </tr> <tr> <td>昆虫類</td> <td>3季(春季、夏季、秋季)</td> </tr> <tr> <td>魚類</td> <td>4季(春季、夏季、秋季、冬季)</td> </tr> <tr> <td>底生動物</td> <td>4季(春季、夏季、秋季、冬季)</td> </tr> </table>		4季(春季、夏季、秋季、冬季)	鳥類(一般鳥類)	5回(春季、繁殖期、夏季、秋季、冬季)	鳥類(希少猛禽類)	2営巣期(12月~8月、3日/月)、1非営巣期(9月~11月に1回、3日)	爬虫類	3季(春季、夏季、秋季)	両生類	4季(早春季、春季、夏季、秋季)	昆虫類	3季(春季、夏季、秋季)
哺乳類	任意確認(フィールドサイン法)、トラップ法																																
鳥類(一般鳥類)	任意観察(鳴声、目視、夜間)、ラインセンサ法、ポイントセンサ法																																
鳥類(希少猛禽類)	定点観察法																																
爬虫類	任意確認(直接観察(目視)法)																																
両生類	任意確認(直接観察(鳴声、目視)法)																																
昆虫類	任意採集(スワイピング法、ビートイング法を含む)、ライトトラップ法、ベイトトラップ法																																
魚類	任意採集(投網・罾網・トラップ等)																																
底生動物	任意採集(罾網)、コドラート法(サバーネット)																																
	4季(春季、夏季、秋季、冬季)																																
鳥類(一般鳥類)	5回(春季、繁殖期、夏季、秋季、冬季)																																
鳥類(希少猛禽類)	2営巣期(12月~8月、3日/月)、1非営巣期(9月~11月に1回、3日)																																
爬虫類	3季(春季、夏季、秋季)																																
両生類	4季(早春季、春季、夏季、秋季)																																
昆虫類	3季(春季、夏季、秋季)																																
魚類	4季(春季、夏季、秋季、冬季)																																
底生動物	4季(春季、夏季、秋季、冬季)																																

注 1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。

表 7-2-5 (16) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目		調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由	
環境要素の区分	影響要因の区分					
動物	重要な種及び注目すべき生息地	存在及び供用 ・鉄道施設(トンネル)の存在 ・鉄道施設(地表式又は掘割式)の存在 ・鉄道施設(嵩上式)の存在 ・鉄道施設(駅、車両基地)の存在	1. 調査すべき項目 ・哺乳類、鳥類、爬虫類、両生類、昆虫類、魚類、底生動物の状況 ・重要な種の分布、生息の状況及び生息環境の状況 ・注目すべき生息地の分布並びに当該生息地が注目される理由である動物の種の生息の状況及び生息環境の状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 工事の実施と同様 (現地調査) 工事の実施と同様 3. 調査地域 鉄道施設の存在に係る動物への影響が生じるおそれがあると認められる地域 4. 調査地点 動物相の現況を適切に把握することができる地点(「工事の実施」に記載した調査地点を含む。) 5. 調査期間等 工事の実施と同様	1. 予測項目 鉄道施設の存在に係る重要な種及び注目すべき生息地への影響 2. 予測の基本的な手法 工事の実施と同様 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測対象時期 鉄道施設の完成時	①回避又は低減に係る評価	国土交通省令に基づく参考手法
植物	重要な種及び群落	工事の実施 ・切土工等又は既存の工作物の除去 ・トンネルの工事 ・工事施工ヤード及び工事用道路の設置	1. 調査すべき項目 ・高等植物に係る植物相及び植生の状況 ・重要な種及び群落の分布、生育の状況及び生育環境の状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 地域に生育する植物関連の文献、資料の収集・整理。必要に応じて専門家へのヒアリング (現地調査) ・植物相：任意確認 ・植生：ドット法 3. 調査地域 工事の実施に係る植物への影響が生じるおそれがあると認められる地域 4. 調査期間等 ・植物相：4季(早春季、春季、夏季、秋季) ・植生：2季(夏季、秋季)	1. 予測項目 工事の実施に係る重要な種及び群落への影響 2. 予測の基本的な手法 既存の知見の引用又は解析により、重要な種及び群落への影響の種類、影響の箇所、影響の程度について予測 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測対象時期 工事期間中	①回避又は低減に係る評価	国土交通省令に基づく参考手法
		存在及び供用 ・鉄道施設(トンネル)の存在 ・鉄道施設(地表式又は掘割式)の存在 ・鉄道施設(嵩上式)の存在 ・鉄道施設(駅、車両基地)の存在	1. 調査すべき項目 工事の実施と同様 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 工事の実施と同様 (現地調査) 工事の実施と同様 3. 調査地域 鉄道施設の存在に係る植物への影響が生じるおそれがあると認められる地域 4. 調査期間等 工事の実施と同様	1. 予測項目 鉄道施設の存在に係る重要な種及び群落への影響 2. 予測の基本的な手法 工事の実施と同様 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測対象時期 鉄道施設の完成時	①回避又は低減に係る評価	国土交通省令に基づく参考手法

注1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。



表 7-2-5 (17) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目		調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由
環境要素の区分	影響要因の区分				
生態系	地域を特徴づける生態系	<ol style="list-style-type: none"> <li>調査すべき項目                     <ul style="list-style-type: none"> <li>動植物その他の自然環境に係る概況</li> <li>複数の注目種・群集の生態、他の動植物との関係又はハビタット（生息・生育環境）の状況</li> </ul> </li> <li>調査の基本的な手法                     <ul style="list-style-type: none"> <li>文献その他の資料による情報の収集並びに当該情報の整理及び解析を基本とし、現地踏査により補足</li> </ul> </li> <li>調査地域                     <ul style="list-style-type: none"> <li>工事の実施に係る生態系への影響が生じるおそれがあると認められる地域</li> </ul> </li> <li>調査期間等                     <ul style="list-style-type: none"> <li>現地踏査は、地域の動植物の生息及び生育特性を踏まえて、調査地域における生態系を把握できる時期</li> </ul> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>予測項目                     <ul style="list-style-type: none"> <li>工事の実施に係る地域を特徴づける生態系として抽出した注目種等のハビタットへの影響</li> </ul> </li> <li>予測の基本的な手法                     <ul style="list-style-type: none"> <li>既存の知見の引用又は解析により、地域を特徴づける生態系として上位性、典型性、特殊性の観点から抽出した注目種等のハビタットへの影響を予測</li> </ul> </li> <li>予測地域                     <ul style="list-style-type: none"> <li>調査地域と同様</li> </ul> </li> <li>予測対象時期                     <ul style="list-style-type: none"> <li>工事期間中</li> </ul> </li> </ol>	①回避又は低減に係る評価	国土交通省令に基づく参考手法
	存在及び供用	<ol style="list-style-type: none"> <li>調査すべき項目                     <ul style="list-style-type: none"> <li>工事の実施と同様</li> </ul> </li> <li>調査の基本的な手法                     <ul style="list-style-type: none"> <li>工事の実施と同様</li> </ul> </li> <li>調査地域                     <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道施設の存在に係る生態系への影響が生じるおそれがあると認められる地域</li> </ul> </li> <li>調査期間等                     <ul style="list-style-type: none"> <li>工事の実施と同様</li> </ul> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>予測項目                     <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道施設の存在に係る地域を特徴づける生態系として抽出した注目種等のハビタットへの影響</li> </ul> </li> <li>予測の基本的な手法                     <ul style="list-style-type: none"> <li>工事の実施と同様</li> </ul> </li> <li>予測地域                     <ul style="list-style-type: none"> <li>調査地域と同様</li> </ul> </li> <li>予測対象時期                     <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道施設の完成時</li> </ul> </li> </ol>	①回避又は低減に係る評価	国土交通省令に基づく参考手法
景観	<ol style="list-style-type: none"> <li>調査すべき項目                     <ul style="list-style-type: none"> <li>主要な眺望点の状況、景観資源の状況、主要な眺望景観の状況</li> </ul> </li> <li>調査の基本的な手法                     <ul style="list-style-type: none"> <li>（文献調査）                             <ul style="list-style-type: none"> <li>景観関連の文献、資料の収集・整理。必要に応じて現地踏査</li> </ul> </li> <li>（現地調査）                             <ul style="list-style-type: none"> <li>主要な眺望点において写真撮影を行い、眺望景観の状況を把握</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>調査地域                     <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道施設の存在に係る景観への影響が生じるおそれがあると認められる地域</li> </ul> </li> <li>調査地点                     <ul style="list-style-type: none"> <li>眺望景観の現況を適切に把握することができる地点</li> </ul> </li> <li>調査期間等                     <ul style="list-style-type: none"> <li>一年間における適切な時期</li> </ul> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>予測項目                     <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道施設の存在に係る景観への影響</li> </ul> </li> <li>予測の基本的な手法                     <ul style="list-style-type: none"> <li>主要な眺望点等からの眺望景観について、フォトモンタージュ法を用いた眺望の変化の程度の予測</li> </ul> </li> <li>予測地域                     <ul style="list-style-type: none"> <li>調査地域と同様</li> </ul> </li> <li>予測地点                     <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道施設の存在に係る景観への影響を適切に予測することができる地点</li> </ul> </li> <li>予測対象時期                     <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道施設の完成時</li> </ul> </li> </ol>	①回避又は低減に係る評価	国土交通省令に基づく参考手法	

注1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。

表 7-2-5 (18) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目		調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由
環境要素の区分	影響要因の区分				
人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場 存在及び供用 ・鉄道施設(地表式又は掘割式)の存在 ・鉄道施設(嵩上式)の存在 ・鉄道施設(駅、車両基地)の存在	1. 調査すべき項目 ・人と自然との触れ合いの活動の場の概況 ・主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況 2. 調査の基本的な手法 (文献調査) 人と自然との触れ合いの活動の場関連の文献、資料の収集・整理。関係機関等へヒアリングを行い、必要に応じて現地踏査 (現地調査) 文献、資料により選定した主要な人と自然との触れ合いの活動の場について、利用の状況及び利用環境を把握 3. 調査地域 鉄道施設の存在に係る主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響が生じるおそれがあると認められる地域 4. 調査地点 現況を適切に把握することができる地点 5. 調査期間等 一年間における適切な時期	1. 予測項目 鉄道施設の存在に係る主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響 2. 予測の基本的な手法 主要な人と自然との触れ合いの活動の場における分布及び利用環境の改変の程度についての定性的予測 3. 予測地域 調査地域と同様 4. 予測地点 鉄道施設の存在に係る主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響を適切に予測することができる地点 5. 予測対象時期 鉄道施設の完成時	①回避又は低減に係る評価	国土交通省令に基づく参考手法

注 1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。

表 7-2-5 (19) 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境影響評価項目		調査の基本的な手法	予測の基本的な手法	評価の手法	手法の選定理由
環境要素の区分	影響要因の区分				
廃棄物等	建設工事に伴う副産物	—	1. 予測項目 切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事に係る建設工事に伴う副産物の発生量と処理・処分の状況等 2. 予測の基本的な手法 事例の引用及び解析により、建設工事に伴う建設発生土及び建設廃棄物の種類ごとの発生状況を把握し、再利用や処理、処分の方法を示すことによる予測 3. 予測地域 対象事業実施区域 4. 予測対象時期 工事期間中	①回避又は低減に係る評価	国土交通省令に基づく参考手法
	廃棄物等	存在及び供用 ・鉄道施設(駅、車両基地)の供用	—	1. 予測項目 鉄道施設の供用に係る廃棄物等の発生量と処理・処分の状況等 2. 予測の基本的な手法 事例の引用及び解析により、地上駅・車両基地の供用に伴う廃棄物の種類ごとの発生状況を把握し、再利用や処理、処分の方法を示すことによる予測 3. 予測地域 対象事業実施区域 4. 予測対象時期 鉄道施設の供用が定常状態となる時期	①回避又は低減に係る評価
温室効果ガス	温室効果ガス	—	1. 予測項目 建設機械の稼働、資材及び機材の運搬に用いる車両の運行に係る建設工事に伴う温室効果ガス 2. 予測の基本的な手法 類似事例等の参考により、必要に応じて定量的検討を踏まえ、温室効果ガス発生量の削減への取り組みを勘案した定性的予測 3. 予測地域 対象事業実施区域 4. 予測対象時期 工事期間中	①回避又は低減に係る評価	一般的に広く用いられている手法
	温室効果ガス	存在及び供用 ・鉄道施設(駅、車両基地)の供用	—	1. 予測項目 鉄道施設の供用に係る温室効果ガス 2. 予測の基本的な手法 類似事例等を参考により、必要に応じて定量的検討を踏まえ、温室効果ガス発生量の削減への取り組みを勘案した定性的予測 3. 予測地域 対象事業実施区域 4. 予測対象時期 鉄道施設の供用が定常状態となる時期	①回避又は低減に係る評価

注 1. 評価の手法の「①回避又は低減に係る評価」は、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、見解を明らかにすることにより行う。