

6-3 愛知県知事の環境の保全の見地からの意見及びそれについての事業者見解

事業者より、平成23年11月30日に愛知県知事へ、方法書について環境の保全の見地からの意見を有する者からの意見の概要を送付した。

その後、平成24年2月23日に愛知県知事より、環境の保全の見地からの意見を受けた。以下に、愛知県知事から受けた意見及び事業者の見解を示す。

表 6-3(1) 愛知県知事からの意見と事業者の見解

愛知県知事からの意見	事業者の見解
<p>1 事業の目的及び内容 (1) 事業の目的 対象事業の目的として、国土交通省交通政策審議会の答申を引用しているが、この答申に至る議論の背景や事業の必要性の根拠等について説明した上で、対象事業の目的を整理し、わかりやすく示すこと。</p>	<p>第3章に記載のとおり、中央新幹線は、全幹法に基づき、昭和48年11月に運輸大臣（当時）が基本計画を決定後、交政審による審議を経て、平成23年5月に国土交通大臣が当社を営業主体及び建設主体に指名するとともに、整備計画を決定の上、当社に対して建設を指示しました。当社は、平成22年5月の交政審において「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」を説明しています。</p> <p>また、当社の中央新幹線を建設する意義・目的については、東海道新幹線は開業後48年が経過しており、将来の経年劣化や大規模災害に対する抜本的な備えとして、中央新幹線を早期に実現させることにより、東京・名古屋・大阪を結ぶ日本の大動脈輸送の二重化することです。中央新幹線は、超電導リニアにより実現していきますが、超電導リニアの高速性による時間短縮効果によって、日本の経済及び社会活動が大いに活性化することが期待できると考えています。さらに、中央新幹線開業後の東海道新幹線は、東京・名古屋・大阪の直行輸送が相当程度中央新幹線に移り、現在の東海道新幹線の輸送力に余裕ができることを活用して、「ひかり」「こだま」の運転本数を増やすなど、現在とは異なる新しい可能性を追求する余地が拡大することになります。</p> <p>なお、国土交通省交通政策審議会の答申に至る議論の詳細は、国土交通省のホームページに掲載されています。 (http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s304_sinkansen01.html)</p>

表 6-3(2) 愛知県知事からの意見と事業者の見解

愛知県知事からの意見	事業者の見解
<p>(2) 事業計画及び工事計画</p> <p>ア 路線やその他の付帯施設の位置・規模等の事業内容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、低減すること。</p> <p>その検討に当たっては、対象事業実施区域及びその周辺に存在する以下の地域についても十分考慮すること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・優れた風景地であり、希少な野生動物種が生息・生育している可能性のある愛知高原国定公園周辺 ・地域に特有の動植物種が生息・生育している東海丘陵の小湿地群 ・春日井市東部地域の亜炭の採掘跡 <p>また、事業内容の具体化の過程における環境配慮に係る検討経緯及びその内容について、わかりやすく示すこと。</p>	<p>第3章に記載のとおり、路線やその他の付帯施設の位置・規模等の事業内容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、低減するよう配慮いたしました。</p> <p>愛知高原国定公園及び東海丘陵の小湿地群は、トンネル構造とし自然環境への影響をできる限り回避、低減しました。</p> <p>また、第8章に記載のとおり、春日井市東部地域に亜炭の採掘跡が存在することは承知しており、トンネル工事实施前には綿密な空洞調査を行い、必要に応じて適切な対策を講じることにより影響をできる限り回避、低減しました。</p>
<p>イ 工法や施設・設備等に係る計画の具体化に当たっては、環境の保全に関する最新の知見を考慮し、最善の利用可能技術を導入するなど、一層の環境影響の低減について検討すること。</p> <p>また、新たな技術開発等を通じてより一層の省エネルギー化を追求し、環境負荷の低減に努めること。</p>	<p>第3章に記載のとおり、工法や施設・設備等に係る計画の具体化に当たっては、実行可能な範囲で最新の知見・最善の技術等により、周辺環境への影響をできる限り回避・低減するよう努めました。</p> <p>また、開業当初と比べ49%の省エネルギー化を実現した東海道新幹線と同様、中央新幹線についても省エネルギー化の取り組みを継続していきます。</p>
<p>ウ 工事の実施に伴い大量に建設発生土等が発生すると考えられるため、その発生抑制に努めるとともに、表土も含めできる限り有効利用すること。</p> <p>また、事業実施区域外へ搬出する場合は、搬出先の環境影響に配慮すること。</p>	<p>第3章に記載のとおり、工事の実施に伴う建設発生土は、本事業内での再利用や他の公共事業等への有効利用を考えています。表土についてもできる限り本事業内で有効利用するよう努めます。また、新たに発生土の処分地を設置する場合には、周辺環境への影響をできる限り回避・低減するよう努めます。</p> <p>なお、発生土を公共事業等で有効に活用していくため発生土の処分地は、県や関係市町村の協力を得て選定していくことを考えています。</p>
<p>エ 工事計画の具体化に当たっては、道路沿道の環境に配慮するため関係車両の運行ルート及び交通量を検討するとともに、周辺環境に配慮するため低公害型の建設機械及び車両を積極的に採用すること。</p> <p>特に、名古屋市のターミナル駅周辺では、複数の建設事業が計画又は実施されており、工事期間の一部重複、施工区域の近接等の可能性があることから、周辺で計画又は実施されている工事等についても十分考慮すること。</p>	<p>第8章に記載のとおり、工事計画の具体化に当たっては、道路沿道の環境に配慮するため、適切な運行計画を策定するよう努めました。また、必要に応じて低公害型建設機械等を導入し、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します。</p> <p>なお、名古屋市ターミナル駅周辺においては、他の事業の影響も考慮し、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行について予測及び評価を行いました。</p>

表 6-3(3) 愛知県知事からの意見と事業者の見解

愛知県知事からの意見	事業者の見解
<p>2 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法</p> <p>(1) 全般的事項</p> <p>ア 中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価方法書（以下「方法書」という。）では、路線を概ね3km幅で、駅位置を概ね直径5kmの円で示し、立坑・斜坑、換気施設等の付帯施設の位置・規模等や、現地調査の地点及び範囲が具体的に示されていないことから、今後、路線やその他の付帯施設の位置・規模が明らかになった段階で、具体的な調査地点を広く情報提供し、寄せられた意見に配慮した上で、適切な調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>第3章に路線やその他の付帯施設の位置・規模等を記載しました。また、第8章に記載のとおり、現地調査の地点及び範囲を設定し、予測・評価を行いました。</p> <p>第9章及び第10章に記載のとおり、準備書段階では位置・規模を具体化できなかった発生土置き場等は、設置に伴う影響について、必要な環境保全措置を準備書で位置づけたうえで、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>なお、路線やその他の付帯施設の位置・規模に関する無用の憶測と混乱を招くことを避けるため、それらの関係する調査地点は準備書で公表することとしました。</p>
<p>イ 想定される影響要因の区分に含まれる施設等として、鉄道施設のトンネル（シールドトンネル部、山岳トンネル部、立坑・斜坑）、駅、換気施設や、工事施工ヤード及び工事用道路が挙げられ、これらが対象事業となることは明確であるが、電力変換変電所、送電施設、残土処分場等の関連施設が、影響要因の区分に挙げられていないため、対象事業の内容に含まれる施設等の全体像を明らかにするとともに、それらの施設等の位置・規模等をできる限り具体的に示すこと。</p> <p>また、対象事業の内容に含まれる施設等のうち、準備書の作成後に位置・規模等が具体的に決定される施設等がある場合は、これらの施設等による環境影響の調査、予測及び評価の実施方法に関する考えを示すこと。</p>	<p>第7章に記載のとおり、影響要因に、変電施設、保守基地を追加しました。</p> <p>第9章及び第10章に記載のとおり、準備書段階では位置・規模を具体化できなかった発生土置き場等は、設置に伴う影響について、必要な環境保全措置を準備書で位置づけたうえで、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>なお、送電施設は、関係電力会社が事業主体として計画・建設し、法令に則り必要な手続きを進めます。</p>
<p>ウ 環境影響評価の実施に当たっては、具体化した事業計画、工事計画等を踏まえ、調査及び予測を行う地域、地点、期間等を適切に設定するとともに、その設定理由をわかりやすく示すこと。</p> <p>また、調査範囲が土地改変区域から概ね600mの範囲とした「動物、植物、生態系」及び「人と自然との触れ合いの活動の場」については、生息・生育種や活動の場の利用状況に応じた適切な調査範囲とすること。</p>	<p>第8章に記載のとおり、環境影響評価の実施に当たっては、事業計画、工事計画等の具体化にあわせ、調査及び予測を行う地域、地点、期間等を設定しました。</p> <p>「動物、植物、生態系」は、土地改変区域から概ね600mの範囲を基本に、専門家の助言、動植物の特性等を考慮して調査範囲を追加しました。また、本事業の内容から「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地域は、土地改変区域から概ね600mの範囲と考え、調査範囲を設定いたしました。</p>
<p>エ 調査地域として、「対象事業実施区域のうち、影響を受けるおそれがあると認められる地域とする」などと記載されているが、対象事業実施区域外に影響を及ぼす可能性があるため、対象事業実施区域外も含め調査地域を適切に設定すること。</p>	<p>第8章に記載のとおり、調査地域を適切に設定しました。</p>

表 6-3(4) 愛知県知事からの意見と事業者の見解

愛知県知事からの意見	事業者の見解
<p>オ 山梨リニア実験線やその他の事例を引用又は解析して予測する場合は、その事例を引用した妥当性を明らかにすること。</p>	<p>第8章及び資料編に、山梨リニア実験線やその他の事例を引用又は解析して予測する場合の妥当性について記載しました。</p>
<p>カ 名古屋市のターミナル駅周辺における工事の実施に伴う大気質、騒音等の予測及び評価に当たっては、周辺で計画又は実施されている事業の影響をできる限り考慮すること。</p>	<p>第8章に記載のとおり、名古屋市ターミナル駅周辺は、本事業の工事の実施時期に、周辺で工事中の他の事業が供用される影響も考慮し、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行について予測及び評価を行いました。</p>
<p>キ 環境影響評価の実施中に環境への影響に関し新たな事実が生じた場合等においては、必要に応じて選定された項目及び手法を見直し、適切に調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>第7章及び第8章に記載のとおり、事業計画、工事計画等の具体化にあわせ、主に変電施設、保守基地に係る環境影響評価の評価項目を追加した他、入手可能な最新の資料により調査、予測及び評価を行いました。</p>
<p>(2) 大気質 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としているが、事業実施区域の周辺の土地利用の状況、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、気象(風向・風速)、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の測定を1年間連続して行うこと。 また、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の予測に当たっては、長期予測及び短期予測を行うこと。</p>	<p>第8章に記載のとおり、非常口(山岳部)及び保守基地の気象(風向・風速)においては、通年データを測定しました。また、その他の地区においては、四季の気象データを測定し、大気汚染常時監視測定局等の相関を確認し、通年データとして使用しました。 窒素酸化物及び浮遊粒子状物質は、四季の調査でも年間のデータと同等の結果が得られるという、既往の知見から四季の測定データを活用しました。 また、第8章に記載のとおり、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質は長期予測のみ行いました。 窒素酸化物及び浮遊粒子状物質は、工事に伴う影響が集中するなど、短期間に高濃度の窒素酸化物及び浮遊粒子状物質が発生する場合には短期予測(1時間値予測)が必要となると考えますが、工事を平準化することから、長期予測を行うこととしました。</p>
<p>(3) 騒音、振動、微気圧波、低周波音 ア 建設機械の稼働、換気施設の稼働に伴い発生する騒音及び振動については、敷地境界において予測を実施し、その結果を踏まえて、基準又は目標との整合性の検討について評価を行うこと。</p>	<p>第8章に記載のとおり、工事の実施における建設機械の稼働に伴う騒音、振動は、敷地境界において予測・評価を行いました。また、換気施設の稼働に伴う騒音、振動は、換気口中心からの代表点において予測及び評価を行いました。</p>
<p>イ 対象事業実施区域には中高層住宅等も立地していることから、騒音の高さ方向にも十分配慮し、適切に予測及び評価を行うこと。</p>	<p>第8章に記載のとおり、高さ1.2mにおいて予測及び評価を行いました。なお、高さ方向に配慮した予測結果を資料編に参考として記載しております。</p>
<p>ウ 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。</p>	<p>トンネル工事による発破に伴う騒音、振動は、適切な火薬量による発破工法の採用や防音扉の設置により、確実に低減できることから、環境影響評価項目として選定しませんでした。</p>
<p>エ 列車の走行に伴い発生する微気圧波に起因して騒音及び低周波音が発生する可能性があることから、山梨リニア実験線における事例も踏まえて、適切に調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>微気圧波は、国鉄時代からの新幹線における実績に基づき設定された整備新幹線の目安値を基準値とし、これと比較可能な圧力値によって予測・評価を行いました。なお、山梨実験線において、微気圧波に伴う騒音の影響が非常に小さいことを確認しています。</p>

表 6-3(5) 愛知県知事からの意見と事業者の見解

愛知県知事からの意見	事業者の見解
<p>オ 列車の走行に伴い生じる影響の予測及び評価に当たっては、タイヤ走行、高速浮上走行、すれ違い時など、走行状況に応じてきめ細かく条件を設定すること。</p>	<p>列車の走行に伴う騒音及び低周波音は、愛知県内はすべて地下を走行するため、環境影響評価の項目から除外しました。</p> <p>第8章に記載のとおり、列車の走行に伴う振動の影響は、ターミナル駅付近において、タイヤ走行時の影響を調査、予測・評価しました。</p> <p>また、第8章に記載のとおり、列車の走行に伴う微気圧波の影響は、高速走行時について予測・評価を行いました。</p> <p>なお、片側の走行時について、予測・評価を行えば、すれ違い時についての影響が問題となることはありません。</p>
<p>カ 騒音及び振動の調査に当たっては、列車の走行や換気施設の稼働等に伴う影響が想定される休日も行ふこと。</p>	<p>騒音の調査期間は、騒音に係る環境基準について（平成10年9月30日 環境庁告示）において「評価の時期は、騒音が1年間を通じて平均的な状況を呈する日を選定するものとする」としていること、また、騒音に係る環境基準の評価マニュアル（平成11年6月、環境省）において「騒音の測定は、1年を代表すると思われる日を選んで行う。通常は騒音レベルが1年の内で平均的となる日で、土曜日、日曜祝日を除く平日に行ふ」としていることから、これに準拠して秋季の平日に設定しました。振動の調査期間についても、同様に取り扱いしました。</p> <p>なお、資料編に記載のとおり、参考として環境騒音及び環境振動の調査は、休日にも実施しました。</p>
<p>(4) 水質 ア 工事の実施に伴う排水（雨水を含む）やトンネルからの湧水には、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、水の汚れの調査項目として有害物質を加えるとともに、その結果に応じて、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>第8章に記載のとおり、河川における自然由来の重金属等の有害物質について、文献調査を実施しました。工事の実施に伴う排水やトンネルからの湧水における自然由来の重金属等の有害物質については地下水の水質調査を行い、また、土壌については文献調査及び現地調査を行い、予測及び評価を行いました。</p> <p>なお、トンネル工事に伴い重金属類等の有害物質を含む地下水や発生土が確認された場合は、関係法令等に基づき適切に対処します。</p>
<p>イ 水の濁り及び水の汚れについて、工事実施箇所の下流域の主要河川を基本に原則1地点を調査地点としているが、放流先の河川の状況を考慮し、必要に応じて調査地点を増やすなど、適切に調査地点を設定すること。</p> <p>また、調査回数は低水時及び豊水時の2回としているが、降雨時の状況が的確に把握できないおそれがあるので、必要に応じて追加すること。</p>	<p>第8章に記載のとおり、水の濁り及び水の汚れは、河川の状況と、施設の位置等を踏まえ、工事実施箇所の下流域に調査地点を適切に設定しました。</p> <p>また、本事業においては、必要に応じ、発生水量を考慮した処理能力を備えた濁水処理設備を設置し、適切に処理をして公共用水域に排水することから、降雨の状況に拘わらず、公共用水域の水の濁りの影響は小さいものと考えられます。従って、降雨時の調査は実施しないこととしました。</p>
<p>(5) 地下水、水資源、地盤 ア 地下水の水質について、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、調査項目として有害物質を加えるとともに、その結果に応じて、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>第8章に記載のとおり、自然由来の重金属等の有害物質について、地下水の水質調査を実施し、予測及び評価を行いました。</p> <p>なお、トンネル工事に伴い重金属類等の有害物質を含む地下水や発生土が確認された場合は、関係法令等に基づき適切に対処します。</p>

表 6-3(6) 愛知県知事からの意見と事業者の見解

愛知県知事からの意見	事業者の見解
<p>イ 対象事業実施区域及びその周辺では、地下水を生活用水や農業用水あるいは水道水源としても使用している。このため、事業者等がこれまで実施してきた地形・地質等調査の結果や今後実施する調査結果を活用し、地下水や湧水の状況、地盤構造等を十分に把握したうえで、適切に予測及び評価を行うこと。</p>	<p>これまで実施してきた地形・地質等調査の結果により地盤構造を、また、関係自治体への資料収集・ヒアリングにより地下水や湧水の状況を把握しました。 また、第8章に記載のとおり、地下水の水質及び水位の現地調査を実施し、地下水に及ぼす影響を予測及び評価を行いました。</p>
<p>ウ 地下水の水位、水資源及び地盤については、地質・水文学的シミュレーション等による定量的手法により予測を行うこと。</p>	<p>第8章に記載のとおり、地下水の水位及び水資源については、三次元浸透流解析を用いた定量的手法又は定性的手法により予測しました。地盤沈下については、地下水の水位の予測結果や地盤の状況を考慮し予測しました。</p>
<p>(6) 土壌 工事の実施に伴い発生する建設発生土等に、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、その結果に応じて予測及び評価を行うこと。</p>	<p>第8章に記載のとおり、自然由来の重金属等の有害物質は、文献調査に加え、現地調査を行い、その結果に応じて予測及び評価を行いました。 なお、トンネル工事に伴い重金属類等の有害物質を含む地下水や発生土が確認された場合は、関係法令等に基づき適切に対処します。</p>
<p>(7) 文化財 文化財への影響の調査、予測及び評価に当たっては、トンネルや駅の存在に伴う土地の改変に加え、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伴う文化財への影響についても実施すること。</p>	<p>第8章に記載のとおり、文化財は、鉄道施設の存在に係る影響について調査、予測及び評価を行いました。また、鉄道施設の存在する範囲以外においては、工事の実施による土地の改変は文化財を避けて計画することから、工事の実施に伴う文化財への影響については新たな環境影響評価項目として選定しておりません。</p>
<p>(8) 磁界 列車の走行に伴い発生する磁界について、山梨リニア実験線における磁界の測定結果等が示されているが、愛知県内では全区間を地下トンネルで通過することから、地表での磁界の強さや、生物その他への影響について、わかりやすく示すこと。</p>	<p>資料編に記載のとおり、磁界の影響は、磁界の発生源である超電導磁石からの距離が離れると、その距離の3乗に反比例して、小さくなります。愛知県内においては地下深い箇所計画しているトンネル内を車両が走行することから、磁界による地上の環境への影響はありません。</p>
<p>(9) 動物、植物、生態系 ア 動物の生息状況及び植物の生育状況等に係る文献調査については、方法書に記載されている文献や市町村史誌等も含め最新の文献等により適切に実施すること。特に、鳥類については、方法書に記載されている「日本産鳥類の繁殖分布」で把握される繁殖情報だけでなく、繁殖以外の生息状況についても把握すること。</p>	<p>第8章に記載のとおり、動物の生息状況及び植物の生育状況等は、市町村史等も含む入手可能な最新の文献により調査を行いました。また、資料編に記載のとおり、鳥類については、「日本産鳥類の繁殖分布」(昭和56年、環境庁)以外の文献も調査しました。</p>

表 6-3(7) 愛知県知事からの意見と事業者の見解

愛知県知事からの意見	事業者の見解
<p>イ 対象事業実施区域及びその周辺には、東海丘陵の小湿地群等があることから、必要に応じて専門家の指導、助言を得ながら、調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>第8章に記載のとおり、東海丘陵の小湿地群等は、専門家の助言を踏まえ、調査、予測及び評価を行いました。</p>
<p>ウ 動物の調査項目として哺乳類、鳥類等が挙げられているが、陸産貝類、淡水産貝類など環境省レッドリスト等に掲載されている分類群も、必要に応じて追加すること。</p>	<p>第8章に記載のとおり、環境省レッドリスト等に掲載されている陸産貝類、真正クモ類を調査対象種として追加しました。なお、淡水産貝類は底生動物に含めています。</p>
<p>エ 列車の走行に伴い、立坑及び斜坑付近において発生する微気圧波により、動物及び生態系への影響の可能性も考えられることから、必要に応じて、専門家の指導、助言を得ながら、調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>微気圧波は、非常口付近を対象に、対象事業実施区域及びその周囲の住居等の環境への影響について、調査、予測及び評価を行いました。 なお、微気圧波が動物及び生態系に及ぼす影響については、これまでも明確な知見が乏しく、その影響を評価することは困難です。</p>
<p>オ 希少猛禽類の調査に当たっては、専門家の指導、助言を得ながら、必要に応じて定点を追加するなど、営巣状況及び行動圏等を適切に把握すること。</p>	<p>第8章に記載のとおり、希少猛禽類は、専門家の助言を踏まえ調査地点を適切に設定し、営巣状況及び行動圏等を把握しました。</p>
<p>カ 生態系の状況について模式図が示されているが、今後実施する文献調査や現地調査の結果を踏まえて見直すこと。その際、東海丘陵の小湿地群等についても考慮すること。</p>	<p>第8章に記載のとおり、生態系の状況は、文献調査や現地調査の結果及び専門家の助言を踏まえ、予測・評価しました。なお、東海丘陵の小湿地群の生態系についても、考慮しました。</p>
<p>キ 対象事業実施区域における現地調査の結果について、動物の生息状況及び植物の生育状況をできる限り詳細に示すこと。その際、重要な種の保護の観点から、位置情報などの記載方法について配慮すること。</p>	<p>第8章に記載のとおり、動物の生息状況及び植物の生育状況を現地調査しました。なお、重要な種の保護の観点から、位置情報などの記載方法について配慮しました。</p>
<p>(10) 温室効果ガス ア 列車の走行に伴い排出される温室効果ガスについて、中央新幹線、東海道新幹線(現状及び中央新幹線開業後)のそれぞれの列車走行に伴う東京都・名古屋市間における年間排出量等を算出し、比較するなどできる限り詳細に示すこと。</p>	<p>資料編に記載のとおり、これまでの新幹線開業後の航空便の推移の事例によると、東海道新幹線開業後に羽田一名古屋間、東北新幹線開業後に羽田一仙台間、上越新幹線開業後に羽田一新潟間の航空便が廃止となっており、中央新幹線が開業することにより、飛躍的な時間短縮が図られることから、羽田一伊丹・関空間の航空便についても需要が大幅に減少するものと考えます。 CO₂排出量は、最終的な開業区間である東京都～大阪市間で考えることがふさわしいと考えており、同区間において中央新幹線が存在しない場合と中央新幹線が開通し航空便が廃止になった場合の排出量を比較すると、2045年の開業時点で、利便性向上等に伴い後者の利用数が約2割増加しますが、双方の場合の各交通機関からのCO₂排出量の総和は同程度と考えられます。</p>

表 6-3(8) 愛知県知事からの意見と事業者の見解

愛知県知事からの意見	事業者の見解
<p>イ 温室効果ガスの算出に当たっては、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や、換気施設の稼働による排出量について考慮すること。</p>	<p>第8章に記載のとおり、工事の実施に伴う樹木伐採は、「名古屋市環境影響評価技術指針マニュアル(温室効果ガス)」(平成19年8月、名古屋市環境局)に基づき調査、予測及び評価を行いました。 また、換気施設の稼働による排出量についても予測及び評価を行いました。</p>
<p>3 その他 (1) 準備書の作成に当たっては、方法書に対する住民等の意見を十分に検討すること。</p>	<p>環境影響評価の実施にあたっては、環境影響評価法第8条第1項に基づき事業者に提出頂いた意見等に配慮し、調査、予測及び評価を行いました。また、提出頂いた意見等については、第6章に記載のとおり意見の概要に対する事業者の見解を記載しました。</p>
<p>(2) 準備書は専門的な内容が含まれるため、わかりやすい記述とすること。</p>	<p>準備書の作成にあたり、専門用語は必要に応じ注釈や図表を取り入れる等、分かりやすい表現に努めました。</p>
<p>(3) 準備書に使用する用紙等は環境に十分配慮したものとすること。</p>	<p>準備書の作成にあたっては、環境に配慮した用紙等を使用しました。</p>