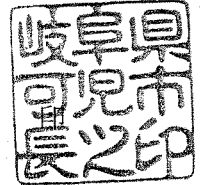


環第179号

平成26年 1月17日

岐阜県知事 古田 肇 様

可児市長 富田 成輝



環境影響評価準備書に係る意見について (回答)

平成25年9月27日付け環管第430号で照会のありました件については、下記のとおりです。

記

(中央新幹線 (東京都・名古屋市間) 環境影響評価準備書)

意見等

☆計画変更を求める意見

事業計画 (路線計画)

◆可児市久々利地内大萱地区を地上部からトンネル部への計画路線の変更について

リニア中央新幹線の本市内の計画路線において、可児市久々利地内大萱地区を地上部としている路線計画について、次の観点からトンネル部に変更することを求めます。

○文化財保護の観点から

可児市久々利地内大萱地区 (以下「大萱地区」) には、県史跡である大萱古窯跡群 (牟田洞古窯跡、窯下古窯跡、弥七田古窯跡) が立地していますが、計画路線は、正に牟田洞古窯跡と窯下古窯跡の県史跡指定地部分の間を地上部走行しようとするものです (別紙1の図面参照)。

本市は、この大萱古窯跡群の重要性を認識し、その保存を前提として、既に平成24年7月から文化庁や県教育委員会等と協議を開始するとともに、国史跡指定を目指し国からの支援を受け、同年12月から牟田洞古窯跡の地形測量等、現地調査に着手しています。

平成25年度においても、大萱古窯跡群調査・保存・整備指導委員会 (以下「指導委員会」) の指導を受けながら、8月から10月にかけて牟田洞古窯跡の試掘調査を実施しました。この調査では、4基の窯本体の位置や保存状況などが明らかになり、その重要性は益々高まりました。また、窯下古窯跡についても磁気探査を済ませ、地形測量や試掘調査を年度内に実施します。これまでのところ、遺跡の範囲は、現在の県指定地の範囲を大きく超えることが明らかになっています。

文化庁や県教育委員会も現地踏査を踏まえたうえで、この古窯跡群の歴史的重要性や文化財的な価値とともに、古窯跡群の選地や立地条件を示す地形の重要性を認識し、保護すべきとの見解で一致しています（「文化財としての大萱古窯跡群の重要性、一体性、国指定の必要性」については、別紙2を参照）。

本市は、今後も国の支援を受け、大萱古窯跡群の国史跡指定を目指して作業を進めていきます。特に、そのうち隣接する牟田洞古窯跡と窯下古窯跡については、陶工集団の活動単位を考える上で、距離的にも時期的にも重要との認識から、一体的に保護するために国指定を目指しています。

遺跡としての古窯跡は、単に窯体部分だけでなく灰原や作業場跡、工房跡などで構成されます。また、「一体的に保護する」とは、牟田洞古窯跡と窯下古窯跡をとりまく谷や尾根の自然地形も、窯の稼働条件や燃料供給に関わる窯業活動の場として、古窯跡群の立地条件を物語る重要な要素であることから、両古窯跡を合わせて国史跡指定を目指す範囲として捉えているということです。

リニア中央新幹線が、隣接する牟田洞古窯跡と窯下古窯跡の間を、高架方式や掘割方式で地上部を走行することになれば、活動単位を考えるうえでの古窯跡群としての一体性が失われ、その立地条件を如実に示す地形等が改変されてしまいます。これは、遺跡や文化財としての重要な価値を大きく損なうものであり、影響は甚大であります。

よって、環境影響評価準備書 8-3-6-17 において、大萱古窯跡群に対する予測結果を「指定等文化財への影響は小さいと予測する」との見解は、間違いであると考えます。また、同社の見解では、「文化財をできる限り回避」し「史跡及び史跡に準ずる可能性がある部分は、橋脚を避けて桁で跨ぐなど配慮する」としていますが、現在の地上部走行の計画では史跡等の保護は不可能であり、「適切な構造及び工法等」ではありません。よって、トンネル方式による地下走行による工法しかないと考えます。

市と同社との協議の中では、国史跡を目指す範囲を、筆界でなく明確にしてほしいとの同社の意見がありました。

遺跡の範囲や史跡指定を目指す範囲については、上級機関や指導委員会等における協議、調査の進展等によって固まっていくものです。現在では、牟田洞古窯跡と窯下古窯跡を群として一体的に捉え、国史跡を目指して保護していくことで意見が一致しています。

その範囲については、近年国史跡となった岐阜市の岐阜城跡を例にとりますと、国史跡指定面積は約 200 万㎡と広大ですが、現状で城跡としての遺構が確認されている面積は、約 3,500 ㎡ (0.17%) であります。また、可児市の美濃金山城跡では、国指定面積約 30 万㎡に対して遺構が確認されている面積は、約 1,000 ㎡ (0.33%) となっています。

このように、史跡としての価値は、遺構の重要性もさることながら、その立地条件を如実に示す周囲の地形や立地環境も含むものであり、隣接した同時期の古窯跡である牟田洞古窯跡と窯下古窯跡を一体的に捉え、立地条件を示す両者間の地形も合わせて保護していくことは、ごく当然のことです。

また、同社は、市に対して平成24年11月以降3回にわたり、文化財の所在照会を行っています。いずれも3km幅の計画路線内を前提とした文化財の一般的な所在照会であり、分布の地図情報や原則的な埋蔵文化財の取り扱い方法に関する情報の提供でした。また、大萱地区を地上部にする可能性については、触れていないものでした。

少なくとも3回目の照会（平成25年7月）の折には、市は既に大萱古窯跡群の保存や調査について、各種媒体を通じて広報を行っていましたが、市が行う大萱古窯跡群の調査やこの場所の重要性、国指定を目指していることなどについて、踏み込んだヒアリングはありませんでした。

#### ○防災上（火災）の観点から

同社から示された見解では「防災上、長大トンネルの前後には列車長400m程度以上の地上区間を設置することが必要」「大萱地区を地下とする場合、恵那市武並町から名古屋まで55kmとなり、万が一の場合に様々な問題が生じる」、と記載されています。

防災上というのは火災時の対応を想定されており、見解を補足する同社と市との協議では、車両は不燃・難燃材料であり火災対策は講じているとしたうえで、列車火災時の避難については、過去の列車火災事故を踏まえて、トンネル等の「地下式構造の鉄道における列車火災等発生時の危難防止措置」として、「走行中の列車に火災が発生した場合は、原則として次の停車場又はトンネルの外まで走行すること」が国基準で定められているとのこと。また、準備書に記載の「やむを得ず停車した場合には、保守用通路、非常用通路から避難する」とした内容も、過去の事故から、火災が発生してもトンネル内では任意の停車はせず、走行不能となりやむを得ず停止せざるを得ない場合にのみ、非常口から避難するとのことでありました。

以上から、できる限り早く地上に出ることが必要として、大萱地区でトンネル出口を設け、地上走行することが必要と主張されています。

鉄道事業において安全の確保が最重要であることに異論はありませんが、上記の同社の考えを踏まえ、本市の意見を述べます。

リニア中央新幹線は、これまでの鉄道と次元の違う乗り物であります。

車両にも十分な火災対策を講じたリニアには、ほぼ起こりえない火災時にそのまま走行するため、大萱地区での地上走行が必要とした危険予知よりも、同社が説明されています走行停止せざるを得なかった場合の避難経路が重要であり現実的であると考えます。

同社との協議においても、南アルプスのトンネルでは、施工上本線トンネルに並行して設置した先進坑が開業後の避難用通路として活用することができ、安全な避難をサポートできるとした他、都市部の大深度トンネルにおいては、地上までの避難は円筒形トンネル下部空間の煙の侵入を防ぐ構造により安全対策が講じられた避難通路を利用するとされ、南アルプスのトンネルと同様に、大萱地区前後のトンネルより安全に避難をサポートできるとされ、地下走行せざるを得ない場所での避難の重要性は示されているところです。

このことから、トンネルの構造等に万全な措置を講じることによりトンネルの距離に関係のなく安全を確保することが優先されるべきであると考えます。

なお、長大トンネルの距離に法的な制限はないことから、同社としてはできるだけ早く地上に出よう路線を選定されていますが、大萱地区を地下にすることでトンネル距離が20 km伸び55 kmとなる場合でも、愛知県内の路線は大深度トンネルとなることが示され、避難通路による安全な避難サポートができる部分として扱うことになれば、岐阜県内のトンネルは現計画の構造としても35 km程度として考えることが可能です。

#### ○その他、地形・自然排水・発生土の観点から

同社から示された見解では「大萱地区は窪んだ地形であるため、地上走行となった」とされていますが、当該地区は平面線形に沿った縦断面が窪んだように取れるだけであり、大萱地区を地上とした直後から最大勾配にて下げる縦断計画としたことから明らかなように、窪んだ地形が理由ではないと考えます。

次に、同見解では「同地区を地上区間にするにより、この付近のトンネル区間において自然流下による排水が可能となる」と記載されており、協議の中でも大萱地区を地下にすることにより御嵩町押山川地区から同地区までのトンネル湧水も合わせて、非常口において排水ポンプで排出することとなることから、大萱地区で自然流下が可能となるよう地上部にするとしています。しかし、大萱地区に続くトンネル前後は、山岳トンネルというほどの急峻な山はなく、湧水等の処理対象となる御嵩町側もゴルフ場で利用され、自然勾配による湧水処理がどれだけ必要なのか具体的な水量も不明とされていることから、自然流下による排水のため大萱地区を地上部とする必要性は低く、地下となる場合のポンプによる強制排水も十分対応可能と考えます。

また、同見解では「(地下にした場合)重金属類の流出しやすい美濃帯の掘削土量も増えることとなる」と記載されていますが、具体的な発生土の増加量や可能性について言及されておりません。市独自の算定においても市全体の発生量がトンネル部・切土部合わせて200万 $m^3$ で、大萱地区を地下化することでプラス20万 $m^3$ 程度であると考えており、全体の処理計画を大きく左右する量とは言えないと考えます。そもそも、準備書においても重金属等が流出しやすい美濃帯があることや、その際の対応方針として美濃帯を含んだ土が確認され土壤汚染対策法に適合しない場合は、適切に処理するとした必要性は認識され記載もされていることから、土の処理方法(処分先の確保)の問題であると考えます。

## 事業計画（施設計画）

### ◆可児市大森地内に計画されている換気施設を兼ねた非常口について

環境影響評価準備書における同社の見解では、非常口や換気施設の詳細な設置位置・範囲は今後、設計・協議を進めていくとされており、景観、日照、通気性および長洞ため池の機能保持・管理に対して影響が少ない位置の決定及び構造物の配置を求めます。

また、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が長期にわたることとなります。基準または目標との整合性が図られているとはいえ、近隣には住宅団地があり、小中学生の通学路にも近いことから、地域の特性に応じた工事施工計画により、影響をできるだけ最小限に抑えるようお願いいたします。

### ☆現計画に対する意見

#### 生活環境

### ◆騒音に対する対応について

大萱地区は谷あい広がる水田を中心とした里山であり、その地理的要素から、同地区では列車の走行による「反響音」が発生すると思われれます。

東京都・名古屋日間開業のピーク時で毎時 5 本（往復 10 本）、東京都・大阪市間開業のピーク時で毎時 8 本（往復 16 本）と短い間隔で列車が往来し、「反響音」が同地区の静寂を妨げるものとなります。よって、列車の走行により発生する「反響音」についても評価を行い、保全措置を講ずる必要があると考えます。

### ◆土壌汚染に対する対応について

工事の施工に伴う発生土に環境基準不適合の土壌が発見された場合には、土壌汚染対策法等に基づき適切に処理をするとされていますが、過去に対象事業実施区域内において、黄鉄鉱に起因して残土処理場の排水管から酸性水や重金属が排出された事例が発生していることから、地域住民の土壌汚染に対する不安や懸念は大きく、その不安の解消には適時適切な情報の提供が肝要であると考えます。

従って、事前の調査及び工事施工中における発生土の調査・確認の状況について、住民への情報提供を求めるとともに、指定基準に適合しない発生土が確認された場合には、迅速な情報提供とその処理、処分の手法についての地域住民への詳細な説明を求めます。

#### ◆水の汚れに対する対応について

工事により発生する自然由来の重金属汚染排水、酸性化排水等については、処理設備等の対策により、環境基準等に適合する水質で放流すべきと考えます。なお、過去に対象事業実施区域内において、黄鉄鉱に起因して残土処理場の排水管から酸性水や重金属が排出された事例が発生していることから、地域住民の酸性水に対する不安や懸念は大きく、その不安の解消には適時適切な情報の提供が肝要であると考えます。

従って、事前の調査及び工事施工中における水質の調査・確認の状況について、住民への情報提供を求めるとともに、環境基準を超える湧水等が発生した場合には、迅速な情報提供とその処理の手法についての地域住民への詳細な説明を求めます。

#### 全般

#### ◆事業の調査及び測定

環境影響評価準備書では、水資源、動物、植物、生態系について、事後調査を実施するとしています。また、環境影響評価準備書の同社の見解では、環境影響評価項目の一部の項目で、工事中または開業後に、事業者で測定を行い確認するとともに、沿線住民へのお知らせの仕方についても検討していくとしています。

これまで山梨実験線で様々な検証が行われ、各環境影響評価項目のほとんどが基準または目標と整合性が図られているとしていますが、大規模な工事及び列車の走行に係る沿線の環境変化への住民の不安は大きいことから、工事施工中及び開通後の各環境影響評価項目において住民の不安が解消されるよう適時適切な測定・確認および沿線住民等への情報提供を求めます。

#### その他

#### ◆リニア新幹線鉄道騒音に係る環境基準について

準備書本編 8-1-2-67 表 8-1-2-45 新幹線鉄道騒音に係る環境基準の参考として、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について（昭和 50 年 10 月 3 日環大特大 100 号）」が抜粋されています。今回の評価は、これに基づいたものとして考えると、久々利地内大萱地区は類型 II（75 dB）として評価されることとなります。

しかし、岐阜県においては、環境基本法に基づく、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準の地域類型の指定（昭和 52 年 4 月 19 日岐阜県告示第 316 号）」が規定されており、これを基に地域類型をあてはめると、大萱地区は類型 I（70 dB）となります。

現時点においてはリニア中央新幹線鉄道騒音の環境基準が示されておりませんので、早期に岐阜県としての方向性を示していただくことが望ましいと考えます。