

大阪府知事の意見

1. 全般的事項

北陸新幹線(敦賀・新大阪間)は、その建設事業の実施にあたり、配慮書では考慮しないこととしている工事中の大深度のトンネル掘削による大量の建設発生土やこの運搬に利用するアクセス道路、供用後の鉄道施設(トンネル、換気施設)の存在などにより、周辺環境へ影響が生じることが懸念される。

配慮書においては、事業計画の熟度が低く事業実施ルート of 概略が示されるにとどまり、その大部分が不明確であるなど情報量が大きく不足していることから、環境影響評価方法書(以下「方法書」という。)においてより詳細な事業計画を明らかにすべきである。しかしながら、具体的なルート等は方法書段階ではなく準備書段階で示されるとのことであるため、想定されるすべてのルートに対応する調査方法等を方法書で示す必要がある。

以上のことを踏まえ、方法書の作成に当たっては、工事中も含め、本事業に伴う環境への影響を可能な限り回避・低減するため、以下に掲げる個別事項に充分配慮し、科学的知見に基づく十分かつ適切な調査、予測及び評価の手法並びに環境保全措置の検討を行うこと。

2. 大気質、騒音・振動・低周波音

大阪府内の事業実施想定区域等の大半が市街地であり、多くの府民が生活している地域であることから、工事用立坑の位置等を含む詳細な鉄道施設の設置計画及びその施工計画の検討に当たっては、生活環境に及ぼす影響を可能な限り回避・低減するよう配慮すること。

3. 地下水、地盤沈下

大阪府域においては大部分が大深度地下を含む地下を走行することとなっており、地下トンネル建設による地下水の流動阻害、それに伴う地下水位の低下や地盤沈下のおそれがある。事業実施ルートの絞り込みに当たっては、地質構成や周辺の地下水の状況等を十分把握した上で、地下水位や地下水の流動への影響だけでなく、事業実施想定区域内に水道事業用水源の深井戸、湧水や酒蔵・蔵元等が存在することも踏まえ、水質の悪化、減水及び枯渇についても可能な限り回避・低減するよう配慮すること。

4. 陸域生態系

環境省や大阪府のレッドリストでは、事業実施想定区域内における貴重な動植物の詳細な生息・生育場所までは確認できない。そのため、事業実施ルートの絞り込みに当たっては、自然公園等を回避することにとどまらず、予め当該地域に詳しい専門家等からの情報収集や知見の集積に努め、トンネルの開口部など局所的な場所における貴重な動植物の生息・生育環境への影響についても可能な限り回避・低減すること。

5. 廃棄物、発生土

トンネル掘削等による大量の建設発生土、シールド工事により発生する建設汚泥(以下「建設発生土等」という。)の埋立処分などが容易に想定されることから、「大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針(平成16年2月:国土交通省都市・地域整備局長通知)」も踏まえた上で、適切な調査、予測、評価の手法について検討すること。

また、建設発生土等による動植物への影響を可能な限り回避・低減するよう努めるとともに、生態系に影響が及ぶことのないよう、早い段階から適切な処理・処分・有効利用についての方策を検討すること。

6. その他

国土交通省の生産性革命プロジェクトの一つに「地方創生回廊中央駅構想」があり、新大阪駅を新幹線ネットワークのハブとして位置付けていることから、将来、新大阪駅周辺は本事業だけでなく、「リニア中央新幹線」や「民鉄路線」の建設、「山陽・九州新幹線」との接続線の整備等の大規模工事が同時期に集中することも想定し、可能な限り環境の保全に配慮するとともに、地元自治体をはじめ関係機関との連携協力・調整に努めること。