

令和2年7月3日

東海旅客鉄道株式会社

代表取締役副社長 宇野 護 様

静岡県中央新幹線対策本部長

静岡県副知事 難波 喬司

中央新幹線南アルプストンネル（静岡工区）における  
トンネル掘削の前段で行うヤード整備の可否について

貴社から、令和2年6月29日付けで問い合わせのあった標記について、  
下記のとおり回答申し上げます。

記

## 1 自然環境保全協定の対象となる開発行為の考え方

静岡県自然環境保全条例（以下「条例」という。）に基づく、自然環境保全協定（以下「協定」という。）について改めてご説明いたします。

協定は、一つの開発行為毎に締結します。その際、本件のような「施設用地の造成」という開発行為において、「a 施設を整備するのに先立つ調査等のための用地造成」と「b 本体施設整備のための用地造成」の2つを一体の開発行為とみなすか、それとも別の開発行為とみなすかの判断が必要となります。

なお、条例第24条及び静岡県自然環境保全条例施行規則（以下「規則」という。）第30条、第31条の規定により、協定は、知事が5ha以上の規模の開発行為をしようとする者と締結するとされています。一つの開発行為において、5ha以上の開発行為をしようとする予定であれば、当面の工事面積が5ha未満であったとしても、当面の工事の着手前に、協定締結が必要であると解しています。

（参考）

工事着手前は、5ha未満とし、協定を締結することなく工事を進め、その後、同

種の5ha未満の工事を別の工事として協定の締結を行うことなく実施することは、条例の趣旨を潜脱するものと言えます。よって、県は、開発行為をしようとする段階（工事の着手前）において、当該開発行為の計画が、5ha以上となるか否かについてまず確認を行います。5ha未満であれば、協定未締結で工事に着手できます。その後、当初計画の変更の必要が生じ、面積が5ha以上となることが明らかになった場合は、その時点で「規則で定める規模以上（5ha以上）のものをしようとする者」に該当することになります。この場合は、原則として協定の締結が必要です。

## 2 これまでの経緯

中央新幹線南アルプストンネル（静岡工区）におけるトンネル工事は、「活動拠点整備のためのヤード用地の造成（以下「活動拠点整備工事」という。）」と「トンネル掘削工事（以下「トンネル掘削工事」という。）」の2つに区分できます。この2つの工事については、県は、貴社と御相談し、その内容を考慮し、別の開発行為として整理しました。よって、2つの開発行為について、それぞれ協定の締結が必要か否かを判断する必要がありました。

「活動拠点整備工事」については、宿舍用地等のヤード造成を行うものですが、貴社からその内容、規模をお伺いした際、面積が4.9haであったため、条例第24条「その規模が規則で定める規模以上のもの（規則第31条により「5ha以上）」に該当しないことから、協定の締結は不要としました。

一方、トンネルの坑口整備や濁水処理設備等の設置のためのヤード工事につきましては、「トンネル掘削工事」の一部の工事であることから、トンネル掘削工事として協定を締結する必要があることといたしました。

## 3 貴社の今後の開発行為の協定上の取扱い

### (1) 活動拠点整備工事の追加工事

前述のとおり、活動拠点整備工事については当初計画では4.9haであると貴社から伺いました。その後、当初は予定していなかった活動拠点整備工事に属する追加工事が必要となり、面積が5ha以上となる場合は、原則として、協定の締結が必要となります。協定締結に

あたっては、これまでの開発行為（4.9ha分）と追加工事を合わせて環境負荷がどの程度かを評価し、協定の中で、自然環境保全計画書を作成して頂くこととなります。既に当初予定工事がほぼ終了していることを考慮すると、活動拠点整備工事に属する追加工事の規模にもよりますが、協定締結のための調整は最小限で済むと考えられます。よって、協定締結は速やかに行うことが可能と推測します。

なお、協定締結の対象となる開発行為は、「土地の形質の変更を伴う行為であって、自然環境の保全に著しい支障を及ぼすおそれがあると知事が認める行為（規則第30条）」です。貴社の追加工事の内容によっては、協定締結を要しないこともあり得ることを申し添えます。

## (2) トンネル掘削工事

今般、貴社が整備を進めたいとしている「トンネル掘削の前段で行うヤード整備」において、「導水路トンネル等の坑口整備」はトンネル掘削工事そのものであり、また、「濁水処理設備、換気設備の設置等のためのヤード工事」は、トンネル掘削により発生する土砂や水等を処理する施設設置のための整備であってトンネル掘削工事の一部と言えます。よって、これらの工事は、トンネル掘削工事に含まれる工事として、「トンネル掘削工事」についての協定の中に盛り込むことが必要です。

## 4 トンネル掘削工事についての今後の協定締結手順

協定は、工事着手の前に締結する必要があります。その際には、自然環境保全計画書を策定していただきます。南アルプストンネル工事のような法律・条例に基づく環境影響評価の実施が必要な開発行為については、協定締結段階で必要な保全措置を議論し、自然環境保全計画書を決定するのではなく、あらかじめ、法律・条例に基づく環境影響評価において、環境への影響の回避・低減・代償措置等の環境保全措置を検討し、その結果として取るべき措置を決定し、それを自然環境保全計画書にまとめます。協定は、その計画の着実な実行（自然環境の適切な保全が図られるように、それぞれの立場において努めること（条例第4条））を静岡県と貴社の間で約束するという性格のものであります。

トンネル掘削工事が環境に与える影響については、現在、国土交通省

が設置した有識者会議において、「引き続き対話を要する事項」47項目の議論が行われています。また、本県が設置した「地質構造・水資源専門部会」「生物多様性専門部会」においても対話が進められています。

これらの場での専門的見地からの議論・対話を経て、取るべき環境保全措置が明らかとなった後、「静岡県中央新幹線環境保全連絡会議」において、最終評価を行い、取るべき環境保全措置が決定されます。この措置を自然環境保全計画書に記載し、協定締結に至ります。

## 5 トンネル掘削工事について協定を締結する段階にはないと判断する理由

上述のとおり、トンネル掘削工事という開発行為については、国の有識者会議や県の専門部会において、環境影響に関する検討が現在も行われているところです。このため、自然環境保全計画書に盛り込むべき環境保全措置は未だ決定されていないと言えます。よって、現時点では、県としては、協定を締結する状態に至っていないと判断しております。まずは、有識者会議における検討、専門部会での対話を進めることが重要と考えております。

## 6 その他

地質状況をより詳細に把握するための調査に必要な整地や、災害復旧のための河川護岸工事など、トンネル掘削工事の一部ではないものについては、必要な手続きの下、協定の締結を行うことなく着工することは、条例上、特に問題はありません。

また、協定に添付する自然環境保全計画書の具体的記載内容を除き、協定の形式等については、早急に調整を進める用意があることを申し添えます。

(以上)