

山梨県内は、地上部区間が長いため、環境保全対策の観点からも、すべて地下にしてください。

- 甲府盆地は、玉石を含んだ地質で地下水が豊富で、水位も高く被圧されているものも多ことから、トンネルの施工が非常に困難なため、地上を通過する計画としました。
- また、地上を通過することにより、トンネル建設に伴う発生土をできるだけ抑えることも可能となります。
- 地上部を通過しますが、適切な環境保全措置を講ずることにより、環境への影響を最大限低減させてまいります。

緩衝帯は4mではなく、もっと広げられないのですか。

- 地上区間における事業用地の幅については、セキュリティや環境面等の観点から、山梨リニア実験線の実績を踏まえ、構造物の両側に4mの緩衝帯を設けて、約22mとする計画です。

工事中の騒音対策について、環境の基準値は満たす予測でも、もともとが静かな地区については、基準値以下でも環境保全措置を検討してください。

- 中央新幹線の建設にあたっては、環境の保全に十分配慮しながら計画を進め、できる限り環境影響の回避または低減を図っていく所存です。
- 環境影響評価においても、環境基準との整合を図るのみならず、可能な項目については現況値との比較を行うことで、事業による寄与度を踏まえて、環境影響評価を実施しております。
- 今後、環境影響評価書に記載している環境保全措置を実施し、その結果については地域にお住まいの方にお示ししていきます。

列車の走行に係る騒音の環境保全措置として、防音防災フードを設置すると共に、観光振興の観点から、透明にして車両が見えるようにして下さい(防音防災フードの透明化)

- 列車の走行に係る騒音については、住居等が多く存在している集落の区域や病院等の保全施設が近くにあるところにおいては、音源対策として防音防災フードを設置することを基本に考えております。
- 防音防災フードは、長年に亘る実験線での開発経緯から、必要な防音性能を確保するためには、遮音性能から決まる厚さを確保するとともに、部材間のわずかな隙間からの音漏れをなくすことが必要と分かっています。
- 透明な部材としては、ガラス、アクリル、ポリカーボネイト等が考えられますが、これらは強度や耐久性の観点で課題があり、必要により交換できる構造とする必要もあります。ボルトが多数ある構造物は、維持管理、点検等の万全を期したとしても、ボルトの脱落等を皆無にすることは困難であり、内部を高速走行する車両や沿線に対する安全性の担保が困難となります。
- また、熱による伸びへの対応を考慮するとボルトの穴を大きくする必要があり、ここからの音漏れを防ぐことが困難であると考えています。
- このように防音防災フードの透明化については、防音機能と必要な強度等の両方を兼ね備える必要があり、引き続き検討いたしますが、技術的に極めてハードルが高い困難な課題です。