

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）
環境影響評価書【山梨県】（平成26年8月）」
に基づく中間報告書（その3）」に対する
意見の概要及び当該意見についての事業者の見解

令和6年10月

東海旅客鉄道株式会社

はじめに

「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書【山梨県】（平成26年8月）」に基づく中間報告書（その3）」（以下、「中間報告書」という。）は、山梨県環境影響評価条例（平成10年3月27日山梨県条例第1号。以下、「条例」という。）第38条第1項（条例第46条の定めにより準用。以下の条例各条につき同じ。）に基づき作成した対象事業実施中間報告書であり、令和3年度から令和5年度までに実施した事後調査の結果及び環境保全措置の実施状況等を述べたものである。

条例第38条第3項に基づき、令和6年7月11日に中間報告書を山梨県知事及び関係市町の長に送付するとともに、条例第39条に基づき、令和6年7月12日に中間報告書を作成した旨を公告し、令和6年7月12日から令和6年8月13日まで中間報告書を関係地域内において縦覧に供した。合わせて、条例第40条第1項の定めにより、令和6年7月12日から令和6年8月27日までの間に、中間報告書について環境の保全の見地からの意見を有する者が提出した意見書を1通受領した。

本書は、条例第41条に定める、条例第40条第1項の規定により述べられた意見の概要及び当該意見についての事業者の見解を記載した書類である。

意見の概要

事業計画（工事計画）

- 工事を完了した高架橋の存在による不利益や損失について、住民への説明方針を示してほしい。
- 異常時に列車がトンネル内に停車した場合、避難通路として活用する際の非常口の構造と停電時の対応を示してほしい。
- 供用開始後、保守基地にて昼夜行う作業内容と作業時間、水資源の使用計画を示してほしい。
- 保守基地・変電所の工事工程を示してほしい。

事業者の見解

事業計画（工事計画）

高架橋などの鉄道施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等や電波受信障害により生ずる損害等については、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書【山梨県】平成26年8月」（以下、「評価書【山梨県】」という。）資料編10-1、11-2に記載の通り、これまでの公共工事と同様に、国の補償基準等に基づき、適切に対応いたします。なお、評価書【山梨県】公表時に、事業説明会を各市町で開催しており、住民の皆様にはこれらの対応方針についてご説明しています。

今後も中央新幹線建設工事に関し、地域の皆様からご意見やご質問があれば、工事事務所においてお答えするなど、工事に関係する地域の皆様と一層のコミュニケーションを図ってまいります。

車両で火災が発生した場合には、既存の鉄道と同様に、次の停車場またはトンネルの外まで走行して停止させ、避難誘導を行います。また、地震時等は一旦安全に車両を停止させたいえ、安全を確認し、運転を再開いたします。そのため、車両がトンネル内で停止せざるを得ないことは非常に稀なケースです。

万が一、トンネルの途中で停止せざるを得ない場合においては、ガイドウェイ脇の通路に降車、風上側へ移動し、本線トンネルと地上を繋ぐ最寄りの非常口（斜坑）等を通じて地上へ避難します。なお、避難に必要な照明の電源は停電に対するバックアップ機能を確保します。

保守基地は、構造物や電気設備の検査、交換等に必要の保守用車両について、留置、検査、整備を行うための施設です。日中に保守用車両の検査・整備等を行い、夜間においては保守用車両は保守基地を出て沿線各所で保守作業を行うことが基本ですが、保守基地内の作業の詳細については今後検討を深度化し具体化してまいります。なお、保守基地供用時に使用する水は少量であることから、周辺の水資源への影響はないものと考えております。

山梨県内では保守基地3箇所（都留、成島、高下）、変電所3箇所（都留、境川、高下）を設置する計画であり、このうち既に着手している成島、高下保守基地・変電所の造成工事及び都留、境川変電所の設備工事の工事工程については、地域の皆様へご説明を行い、工事を実施しています。今後着手する成島、高下保守基地・変電所の設備工事等及び都留保守基地の造成・設備工事については、工事計画が具体化した段階で地域の皆様へご説明を行い、工事に着手します。

意見の概要

生活環境（大気環境：大気質（列車の走行））

- 環境対策工（防音壁区間）や非常口において、リニア走行に係る摩擦熱は排気されるか。排気される場合、排気温度を示してほしい。
- 非常口に設置する換気設備の能力と排気温度を示してほしい。

事業者の見解

生活環境（大気環境：大気質（列車の走行））

防音防災フード内やトンネル内は換気する必要があるため、高架橋区間においては必要最低限設けた防音壁区間を通して、山岳トンネル区間においては非常口等を通して換気を行う計画です。換気風は周辺温度より若干温かい程度であり、すぐに拡散されることから周辺への影響はないと考えています。なお、山梨県内の換気箇所においては換気設備を設置する計画は無く、自然換気を予定しています。

意見の概要

生活環境（大気環境：騒音、微気圧波、低周波音（列車の走行））

- 保守用車車輪走行時の、実験線における騒音実測値、及び甲府市、中央市内における騒音予測値を示してほしい。
- 南アルプス市、富士川町内の高架橋区間における防音壁区間及び緩衝工の設置計画について示してほしい。
- 列車走行時の騒音に対して新幹線鉄道騒音に係る環境基準を適用せず、新たに基準を制定すべきではないか。
- 新設区間のうち防音壁区間における騒音予測値及び騒音への対策を示してほしい。
- 山梨県告示第26号の類型指定範囲における福祉医療施設、学校などの施設数、利用者数の推移について、中央新幹線計画による影響の有無を示してほしい。
- 実験線における微気圧波、低周波音の実測値、及び新設区間の防音壁区間各箇所における微気圧波、低周波音の予測値を示してほしい。
- 実験線高架橋区間における騒音等に関する地元との協議状況について示してほしい。
- 列車走行時の騒音等の音源に対する環境保全措置として減速走行を具体化し、減速走行したときの騒音、微気圧波、低周波音の予測値を示してほしい。

事業者の見解

生活環境（大気環境：騒音、微気圧波、低周波音（列車の走行））

山梨リニア実験線の高架橋区間（高さ 13m、防音壁高さ 2.5m、保守用車の走行速度 20km/h）で測定を行った結果、線路から 25m 離れで 58dB 程度、12.5m 離れでも 58dB 程度でした。評価書【山梨県】資料編 2-15 に示すとおり、この騒音の大きさは、普通の会話・チャイムの音と同程度です。なお、測定は屋外で行ったものであり家屋の中では遮音され騒音は低減されること、加えて新設区間における防音壁高さは 3.5m 以上としていることからさらに低減できる余地があり、生活環境への影響は小さいと考えます。

甲府盆地内の南アルプス市、富士川町内高架橋区間において、釜無川付近及び甲西グラウンド付近にて防音壁を配置する計画です。防音壁区間に隣接する防音防災フード区間の端部には、緩衝工機能を有するフード構造物を配置する計画です。

列車の走行に係る騒音の評価については、平成 21 年 7 月に開催された国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会における審議を踏まえ、現行の新幹線と同様の「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」（昭和 50 年環境庁告示第 46 号）を適用することとし、評価基準としました。

列車の走行（地下を走行する場合を除く。）による騒音に係る予測評価、音源対策等の環境保全措置の検討状況については評価書【山梨県】本編 8-1-2 に示しています。

山梨県内の高架橋区間沿線における当該施設数や利用者数の推移は不明ですが、技術的にやむを得ない箇所と線路周辺の生活環境に影響が少ない箇所を除き、防音防災フードを設置する計画であり、周辺施設や利用者等への影響は少ないと考えています。

列車の走行に係る微気圧波について、実験線における実測結果は評価書【山梨県】資料編 4 に、新設区間の予測評価結果は評価書【山梨県】本編 8-1-4 に示しています。

列車の走行に係る低周波音については、20Hz 以上の音は列車走行に伴う騒音に含めて予測及び評価を行い、20Hz 未満の超低周波音は沿線への影響は小さいと考えていることを評価書【山梨県】資料編 5 に示しています。

山梨リニア実験線での走行試験を実施するにあたって、沿線にお住いの皆様へご説明しながら、騒音の状況を踏まえて一部区間において防音壁のかさ上げ等を行い騒音を低減させるなど、適切に沿線の環境保全を実施してきています。

東海道新幹線は開業後 60 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系化が必要です。加えて、三大都市圏以外の沿線地域においても、三大都市圏とのアクセス利便性を向上させ、地域が主体的かつ戦略的な活性化方策を実施することとあいまって、地域振興に寄与することが期待されるものともされています。また、中央新幹線の事業の実施にあたっては、環境の保全に十分配慮して計画を進めることが重要であり、できる限り環境影響の回避又は低減を図っていく考えに基づき、環境アセスメントの手続きを実施して最終的な環境影響評価書を平成 26 年 8 月に公告したのち平成 26 年 10 月に国土交通大臣から工事実施計画の認可を受けています。

このように超電導リニアはその高速性により日本の経済及び社会活動が大いに活性化することを期待するものであり、環境保全措置としての減速走行を行う計画はありません。

なお、列車の走行に係る騒音の環境保全措置の検討状況については評価書【山梨県】本編 8-1-2 に示しています。

意見の概要

生活環境（水環境：水質、地下水、水資源）

- 工事で使用している水の調達元、目的ごとの使用量、放流水の排水温度を示してほしい。
- 富士川町内における主要河川とトンネル交差部における川底からトンネルまでの土被り、及びトンネル掘削における周辺河川・沢の減水を防止するための環境保全措置を示してほしい。

事業者の見解

生活環境（水環境：水質、地下水、水資源）

工事で使用している水は、必要な手続きを行った上で、工事実施箇所に応じて上水道やトンネル湧水の活用、河川からの取水等により確保しています。工事実施箇所から公共用水域（河川）への排水の水温については、令和3年度から令和5年度における調査結果を、中間報告書（その3）資料編3-4にて示しています。

富士川町内のトンネルについて、主要河川の交差部における土被りが最小となるのは南川交差部であり、約12mです。富士川町内におけるトンネル掘削に伴う水資源に係る環境保全措置の計画は、「中央新幹線第三南巨摩トンネルほか新設工事における環境保全について」第3章及び「中央新幹線第四南巨摩トンネル新設（東工区）ほか工事における環境保全について（トンネル掘削等）」第3章にて示しており、令和3年度から令和5年度における環境保全措置の実施状況は、中間報告書（その3）資料編5-7、5-8にて示しています。

意見の概要

生活環境（土壌環境・その他：地盤沈下）

- 富士川町内のトンネル掘削における地盤沈下に係る環境保全措置、及び地盤沈下が発生した場合の補償について、地元と協定書を交わしているか。

事業者の見解

生活環境（土壌環境・その他：地盤沈下）

富士川町内のトンネル工事を含め、中央新幹線建設工事を実施するにあたり、評価書【山梨県】に基づいて実施する環境保全措置、事後調査等の具体的な計画について地元の皆様に対してご説明するとともに、その内容を「環境保全の計画」として資料に取りまとめ、公表しています。

富士川町内のトンネル掘削における地盤沈下に係る環境保全措置等は「中央新幹線第三南巨摩トンネルほか新設工事における環境保全について」に記載しています。なお、万が一、工事に起因する建物等の損害等が発生した場合には、その損害に対して補償を適切に行ってまいります。

意見の概要

生活環境（景観、人と自然との触れ合いの活動の場）

○高架橋設置に係る圧迫感、眺望悪化等に係る環境への影響と対応策を示してほしい。

事業者の見解

生活環境（景観、人と自然との触れ合いの活動の場）

中央新幹線の高架橋及び橋りょうについては、評価書【山梨県】資料編 17 に示すとおり社外の有識者による景観検討会を設置し構造形式及び形状の検討を行った結果を踏まえ、評価書【山梨県】本編 8-5 に示すとおり環境保全措置として「構造物の形状の配慮」等を実施することとしています。このことにより鉄道施設の存在に係る景観、人と自然との触れ合いの活動の場に係る環境影響の回避又は低減が図られているものと評価しています。

意見の概要

生活環境（廃棄物等）

○早川町内の発生土仮置き場について、仮置きしている発生土の搬出計画について示してほしい。

事業者の見解

生活環境（廃棄物等）

早川町内に仮置きしている発生土は、早川・芦安連絡道路事業、遅沢地区土地造成事業等へ搬出を行っており、引き続き活用先への搬出を進めていきます。

意見の概要

生活環境（温室効果ガス）

○新たな鉄道施設の存在による温暖化への影響について、定量的な予測結果と対応策を示してほしい。

事業者の見解

生活環境（温室効果ガス）

環境影響評価の項目は、国土交通省令に示す参考項目及び整備新幹線の事例をもとに、想定される影響要因及び影響を受けるおそれがある環境要素に対して、法令等による規制又は目標の有無及び環境への影響の重大性を考慮し選定しています。国土交通省令に示す参考項目において、温暖化に係る影響については、環境要素として温室効果ガスを選定することとしており、工事の実施及び鉄道施設（駅）の供用に伴い発生する温室効果ガスの予測評価について評価書【山梨県】本編 8-6-2 に示しています。