

山梨県環境影響評価等技術審議会
第2回 生活環境1（大気環境等）小委員会 概要

日時 平成25年11月29日 17:00～19:00

会議出席者

<環境影響評価等技術審議委員>

石井信行委員長、荒木力特別委員、片谷教孝委員、福原博篤委員

<事業者等>

事業者

東海旅客鉄道株式会社 中央新幹線推進本部 中央新幹線建設部

環境保全統括部 上野担当部長、小野口担当課長、杉田副長、浅野副長、上総主席

環境保全事務所（山梨） 島川所長

アジア航測株式会社 環境部 環境コンサルタント課 大橋主任技師、水口技師、
日比野係長、藤本技師、仲條氏

JR東海コンサルタンツ 上泉係長

<事務局>

森林環境総務課 依田真司課長補佐、土橋史副主幹、渡邊健太主任、三枝富昭主事

次第

1 開会

2 議事

議題1 中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書について

議題2 その他

3 閉会

資料

1) 意見整理表

2) 山梨県環境影響評価等技術審議会議事録（平成25年11月15日）

1 開会

(進行 依田課長補佐)

本日は、ご多忙のところ、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

ただ今より、山梨県環境影響評価等技術審議会 生活環境 1 小委員会を開催させていただきます。

2 議事

(進行 依田課長補佐)

本会は、山梨県環境影響評価条例施行規則に基づき設置された小委員会でございます。

本日は、5名の小委員会に属する委員のうち、4名の出席をいただいております、2分の1以上の出席が得られましたので、本小委員会が成立していることをご報告いたします。

ここで、配布資料の確認を行います。

県の方からお配りしているものですが、まず、次第があります。それから資料1として意見整理票が2種類あります。右下の方に資料1 - 1とありますものと、1 - 2とあるものです。資料2として11月15日の議事録、そして小委員会委員の名簿です。

それから先ほどJR東海から配布されている資料があります。JRさんの方からいいでしょうか。

(JR東海：島川所長)

我々の方からお配りしましたのが、まず、「生活1小委員会資料集」、横書きの「生活1小委員会提示(1129追記)」としているもの、それと「第2回小委員会提示」となっている横書きのもの、それと「事業区域の図示について」、A3の「変更の可能性がある範囲について」、以上でございます。

(進行 依田課長補佐)

それでは、議事に入るわけでございますが、技術審議会を円滑に進行するため、傍聴人の皆様には、次の点についてご協力をお願いします。

- ・ 会議開催中は、静粛に傍聴し、拍手その他の方法により、言論に対して公然と賛否を表明しないこと。
- ・ 騒ぎ立てる等、議事を妨害しないこと。
- ・ 会場において、飲食又は喫煙を行わないこと。
- ・ その他会場の秩序を乱し、会議の支障となる行為をしないこと。

それでは、これより次第に従いまして、議事に入らせていただきます。

議長は委員長が務めることになっておりますので、石井委員長に議事進行をよろしくお願いします。

(石井委員長)

本小委員会の委員長を務めます、石井でございます。委員の皆様には、円滑な議論が進められるよう、御協力お願いいたします。

まずは、本小委員会の運営方法について確認をお願いします。

本小委員会については、平成25年10月25日の技術審議会において承認いただきました。技術審議会と同様に、制度の主旨である『公平性・透明性』を確保するため、審議そのものについても、広く公開する中で行うことが必要であることから、

- ・ 動植物の希少種や個人情報に係る部分を除いて全て公開とする。

また、

- ・ 議事録については、発言者名を含む議事録を公開する。

ということでご確認をお願いします。以上、ご協力をお願いします。

まず、議題1、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書」につきましては、前回の審議会での質問事項、指摘事項について、今日は、事業者より補足説明を受け、その後、質疑応答及び審議を行います。

議題1：（中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書について）

それでは、議題1に入ります。

まず、前回までの審議会での指摘事項について、事業者より説明を受けたいと思います。

説明については、3つの小委員会に共通する内容及び本小委員会の検討内容に関する事項について行ってください。

限られた時間内での審議となりますので、事業者の方には、簡潔明瞭に説明をお願いします。

（JR東海：島川所長）

それでは、まず始めに、お手元にお配りしました「事業区域の図示について」から説明をさせていただきます。今回この資料を準備させていただいたのは、先般、事務局の方から出されました事業実施区域の表記の仕方について、主務省令の記載事項を満たしていないのではないかとといった照会をしたとの内容が提出されています。これについて、今回の準備書での取り扱いをご説明させていただきます。

まず、中央新幹線でございますが、鉄道事業法に基づいて建設される比較的延長の短い在来鉄道や、都市計画決定される道路など、今までもよくアセスの対象となっておりますが、これらとは異なり、新幹線の建設においてはその技術的特性上、工実施計画の認可時点で、まず本線や駅、車両基地の計画が決定されます。その決定を受けて用地取得や設計等を行う中で、各施設の詳細な計画を決定するというかたちになっています。これを手続き的に示しますと、下のフローにございますが、国土交通大臣に工実施計画の認可の申請をしますが、その前に環境アセスの手続きがございます。その後、実施計画の申請、認可を受けて、用地取得、設計、工事となります。この実施計画の申請の前にアセスの手続きを行います。アセス上工事計画として反映させるところが、実施計画申請以前になりますので、おのずと表記方法や計画の熟度が限られたところになります。実際には正式に認可されてから詳細に入ることになり、その中でアセス上はどのような書き方、表記になるかということですが、それが下にございます。

今回の環境影響評価においては、予測・評価の前提となる対象事業実施区域を以下の通り設定し、その内容を準備書にお示ししています。これまでのアセスの手続きを経て工事に入っている整備新幹線の事例と照らしても、ほぼ同様の書きぶりになっていまして、主務省令が求める「事業が実施されるべき区域の位置」に記載すべき要件を十分満たしていると考えます。

例えば、路線につきましては、環境関連図の1万（分の）1に路線の中心線を示しています。それと緩衝帯を含め約22mの用地幅を計画することと準備書の方にも記載してございます。駅についても、関連図に概ねの中心位置を示しており、さらにこの位置を中心に延長1キロ、最大幅50mの構造物を計画すると、準備書の方に記載してございます。以下、非常口、保守基地、変電所、これらについても環境関連図に概ねの位置を円で示しておりますが、さらにその位置に対して、非常口であれば、0.5～1.0haの面積、保守基地、変電施設については、3haの面積を計画するというかたちで明記しており、これらは新幹線鉄道の場合の環境アセスの事例に照らしても、主務省令が求める区域に該当すると考えています。

具体的に事務局から提出していただいた2枚目の資料ですが、我々の方でも環境省の方に考え方について照会したところでございます。確かにこちらで書いてあるように、事業者として中心線を示しています。ただ、その幅には意味がない、あるいは関連施設についても円の範囲に意味がない、というままでは、これはさすがに事業が実施されるべき区域を限定するものが何もないので、書いてあっても大きさ等は一切わからない、ということであれば、要件を満たしていないとの見解になるとのことですが、例えば中心線については、図上はこういうかたちになっていますが、用地幅については両側11mで、用地幅として22m、あるいは関連施設についても、中心は円で示していますが、3ha等の大きさを示して

います。これによって、位置と大きさ両方で定量的にこれらの施設を限定していることとなりますので、こういう書き方であれば実施されるべき位置の情報としての要件を満たしているといった見解をいただいています。かつ、こうした書きぶりは今回の中央新幹線に特別なものではなく、これまでアクセスの手続きを経ている整備新幹線等の表記とも同様のものであることから、我々としては今回の準備書の表記について、区域、位置に記載すべき要件は満たしていると考えています。新幹線の手続き上の特性を踏まえて、こうした書き方になるとの認識をもっていただきたいとのことで、資料を準備させていただきました。

関連しますが、続きまして横書きの資料の方でございます。11月29日追記としているもので、11月15日の段階で検討中となっていたもの等についてご説明させていただきます。

まず、No.2とNo.3ですが、動植物に限らず、今回の準備書の中で地図上のデータとその他のいろいろな記載が一目で確認できるデータがない、特に動物については確認位置図等の情報を、我々としては希少動物の保護の観点から準備書に掲載しておりませんが、審査の立場からはこれがないと審査できないということで、既に動植物に関わる詳細位置図、確認位置図、希少猛禽類の飛行軌跡図、希少動物のハビタット図は自然小委員会で提示させていただきました。また、これは非公開資料ですのでここでお見せすることはできませんが、生活1、生活2に関連し、本事業で改変の可能性のある範囲について、A3の資料でお配りしてあります。改変に伴う予測・評価の前提としてこのようなかたちで範囲を考えている、というものでございます。具体的には、青い線が入っていますが、それが高架橋のところになります。22mの用地幅を基本的に高架橋における改変幅と考えています。例えば、P.6をご覧ください。P.6の右のところの部分が先ほどの22mの高架橋の改変幅です。その下に丸印がございますが、これは非常口などトンネルの坑口等になる部分です。これについては半径100mの円を描き、これを改変幅として考えています。この図上では大きさを示しており、半径100mの改変幅です。坑口の位置が現段階では詳細に、ジャストポイントでおさえられないので、改変幅を半径100mとることによって、坑口はこの範囲に収まるということを前提として改変幅を設定しています。ですので、アクセス上は将来中心としてはずれのかもしれませんが、いずれにしろ改変を想定して影響があるといった中で、坑口と施工ヤードはおさめていくということで改変可能性として予測・評価に使用しています。

同じように変電施設、保守基地についてもこの円の範囲内で将来工事を行うという前提のもとに改変の範囲を設定しており、この中になんか小さくおさまるかもしれませんが、今の予測としては安全側での改変範囲を見て予測・評価に使っています。こうした表記のもと、改変の可能性のある予測に使用した改変の面積として今回情報としてご提供しまして、審査等にご使用いただければと思っています。これが最初のNo.2、No.3に対する回答となります。

No.5についてです。山梨環状道路の資料に照らして中央新幹線がどうかと、×で我々の準備書内容が書いてあります。各小委員会で審査に必要な資料を準備しているところです。期間的な問題もあり申し訳ありませんが、まずはそちらの資料を作成、提出していくことに傾注いたしましてまとまった段階で、二百項目以上ありますので、逐一それが変わっていく状況ですので、まとまった段階で最終的にこれについてはお出しします、これについてはこのような理由で準備しません、ということ添えてご報告させていただきたいと考えています。

続いてP.2、No.9でございます。これも同じように審査のためのデータが示されていない、との話ですが、これも先ほどの確認地図等で情報をお出ししています。また、改変の考え方についてもお出ししたところでありまして。これまで、共通部分ですが、以下生活1の部分でこれまで検討中として回答を保留していた事項について説明させていただきます。

まず、No.10についてです。騒音の予測・評価の基礎資料として特に音響パワーレベルについての記載がない、というご質問でございます。これについては資料集をご覧いただきたいと思っております。

資料集のP.1です。音響パワーレベルに関する同じようなご質問を10月25日時点のNo.10、No.11、それと前回の15日の小委員会でも同じようなご意見をいただいています。今回、音響パワーレベルについては、この表1のように示しています。まず、防音壁区間、防音防災フードの区間における受音点

までの伝搬の考え方については、本編 p.8-1-2-50～54 に記載しています。これは距離減衰等を踏まえた一般的な式です。そこに初期値として代入する音響パワーレベルについて防音壁区間、防音防災フードの区間、各音源のパワーレベル、オーバーオール値でございますが、表1に示しています。表1をご覧くださいますと、防音壁区間の音源としては、空力音と構造物音が考えられます。空力音については、先頭、中間、後尾の車両においてそれぞれパワーレベルをこのように設定しています。中間車両については1両当たり126dBのパワーレベルを想定しているということでございます。また、構造物音についても1台車当たりの音を96dBと想定して、伝搬式を用いて予測しています。防音防災フードについては、音が3つから成っていて、フード透過音、桁構造物音、フード構造物音の3つからそれぞれ考えています。フード透過音については線路方向400mあたり、400mのフードについてですね、104dBと考えています。桁構造物音については、台車ごとに96dBを考えており、オーバーオール値、パワーレベルとして書いています。なお、左下になりますが、予測にあたっては、本編(p8-1-2-50～54)に記載している予測式に周波数毎の音響PWLをもとに予測していますが、周波数毎の音響PWLについては、車両の先頭形状等の車両開発に関わるデータであり、車両のどの付近から、どのぐらいの周波数がどれだけ出ているか、これは今後車両の先頭形状を、音の対策等も含めて技術開発として行っていく段階で企業秘密データとなりますので、非開示とさせていただきますので、もともとのパワーレベルの値を提示させていただきました。

続いて、A4横の資料に戻りますが、P.3です。No.11、これは、ただいまの回答と同じでございます。あとは前回回答させていただいたものですが、今回回答させていただくのがP.5の一番下のNo.42の景觀に関するものでございます。これについては資料集をご覧くださいと思います。資料集P.19です。景觀について中央新幹線が通過する市町の景觀計画について、触れられていない。景觀行政団体となっている旨の記載はあるが、計画の有無や範囲が示されていない。このことについては、必ず説明すること。さらに、今後、景觀計画を持つ市町が、どのような景觀をつくっていくのかが記載されているのに対し、当該計画はどのようなものとなっているのか、という点を明確に述べる必要がある、とのことでございます。

景觀計画との整合についてですが、今回長大橋梁、高架橋等をデザインしていく中で基本方針を設けています。資料編の環13-1-1にも記載していますが、河川部や高速道路を跨ぐ長大橋梁及びその他の高架橋について、景觀の創出と地域環境との調和の両立を前提として、下記の基本方針を策定し、社外の有識者による景觀検討会を設置して、構造形式及び形状の検討、並びに環境影響評価における視点場の選定方法、および予測評価手法について検討を行い、景觀の予測評価に反映させております。基本方針としては大きく4つあり、

まず最初が、周辺環境との調和を第1の主題とし、第2の主題として橋梁総体を周辺景觀とコントラストを持つ水平線として構成する。

2番目として、安定感を確保するため、水平線と垂直線の均衡を図るとともに、構造物としての一体性及び異種構造物のデザインの統合を図る。

3番目として景觀については、ヒューマンスケールを考慮し、煩雑性及び重量感の軽減を図る。

最後が、超電導リニアの斬新なイメージを創出する。

これらの基本方針に基づいてそれぞれの高架橋、橋梁等の構造、デザイン等を検討しています。

一方、計画路線周辺における景觀計画等の状況ですが、右側の資料図14に示すとおりであり、笛吹市と甲府市、そして南アルプス市が景觀行政団体として景觀計画を策定されています。これらの3市については、景觀条例が施行されています。また、笛吹市では「山麓樹園集落景觀ゾーン」及び「郊外樹園住宅景觀ゾーン」に、甲府市では「田園集落ゾーン」に、南アルプス市では「田園住居景觀エリア」に路線が計画されており、これらの状況も踏まえた、上記の基本方針に基づいた構造物を計画して、本環境影響評価における予測評価を行っています。基本方針に基づいて行うことによって、これらの景觀計画等にも配慮された構造物として計画され、それを予測・評価に使っています。

続いて、横書き資料のP.6のNo.43でございます。検討会で比較検討を行ったとしているが、検討経

緯が示されていない、具体的にどのような検討が行われたか説明がない、とのこと。これについては資料集の P.6 をご覧ください。P.6 にこれまでの検討過程、検討会の概要を示しています。これについてご説明いたします。

(J R 東海：杉田副長)

景観の検討会の中身についてです。もっと分厚い内容なのですが、それを抜粋するかたちでこちらに載せています。検討会の概要ですが、平成 24 年 7 月から平成 25 年 7 月にかけて、一年間の間に計 7 回の検討会と計 4 回のワーキングを実施しました。その中で構造形式及び形状の検討、並びに環境影響評価における視点場の選定方法、および予測評価手法について検討を行い準備書第 8 章の景観の予測評価や資料編に反映させています。

社外委員については資料編にお示ししているとおりですが、各県、神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県の各地域に精通した有識者に参加いただきご意見をいただいています。

P.7 ですが、基本方針については島川から述べさせていただいた内容のとおりです。この基本方針に基づき検討を行っていったのですが、まず、大きなものとしては、一般高架橋です。普通の平野に設置する高架橋の検討と、河川、V 字谷など特殊な所を通過する長大橋梁を分けて検討を行いました。一般高架橋ですが、まず、一つめに桁式高架橋、山梨リニア実験線にある桁式高架橋を基本にして、基本方針に基づき、景観上の観点及び経済性・施工性の観点から比較検討しました。比較検討の内容については、基本的に様々な部位について検討を行いました。ただもともと構造的に変材が少ないということで、変更ができる部分について、パラメータスタディのようなかたちで検討を行いました。

一つめは、防音防災フードのところのリップです。リップの位置は構造的に変更が難しいのですが、高さ、角度、幅などを変更したものを比較して、リップの高さで調整することで、影を出して水平線を強調するとの検討を行いました。

次に橋脚でございます。水平線の確保及び一体性の確保の観点から、フードで覆った状態でどのような形状が良いか、張出部及び橋脚の下部から上部への摺り付け形状について検討を行い、桁との連続性や張出部の縮小を図る観点から、第 2 案を採用しました。

次に、橋側歩道についてです。水平線の確保、一体性の確保、煩雑性の軽減の観点から、もともとリニア実験線がフードを想定していなかったものですので、グレーチングのような形で取り付けています。そういったところは煩雑性があり、かなり汚く見えます。歩道コンクリート床で構成して、桁とを一体化させることとし、その上で水平線をきれいに出すために、高欄部をプレキャストコンクリートで構成する案、アルミ製の手すりにより構成する案、その他プレキャストコンクリート高欄の頂部に手すりを配置する案を検討し、最終的に経済性等を加味して、アルミ製の手すりにより構成する案を採用しました。

排水管については、中央に配置する案、側面に配置する案、角に配置する案などがあったのですが、高架橋のそばに歩道があると、視点の方向が線路方向になってきますので、そういう場合は側面に配置、片側からの視点しかなければ橋脚中央部に配置しても裏側からは全く見えないなど、目立たなくさせるという方針で配水管の位置を検討しています。その際には円形の塩ビ管ですと目立ちますので、矩形とし、さらに色を調整し、煩雑性の軽減に配慮しました。

その他、桁についても検討を行いました。重量感や圧迫感があり、設計などでも工夫をしたのですが、かえって悪化するところがありまして、従来どおりの桁構造としました。

次に防音壁部でございますが、防音防災フード区間における検討結果をできる限り適用する、とのことでございます。ただし、ご覧の通り、雷害対策で柱みたいなものを出しますので、柱と防音壁の支柱、架空地線柱といくつも鉛直線が出てきますので、配置したときに間隔を調整し統一感のとれた形に配慮しました。

また、ご意見にございました、防音防災フードのある場合と、ない場合の比較ですが、一般的な検討は行っていますが、場所ごと景観検討にあたっては、騒音の予測・評価と同様に土地利用状況や住居の

分布等を踏まえた環境対策工を想定して行っており、想定している環境対策工以外では特に検討は行っておりません。

つぎにもう一つの一般高架橋の形式であります新形式高架橋です。これは当社が技術開発を行っており、まだ、実験線にはないものですが、積極的に用いていきたいと考えています。委員からのご意見、構造的なアドバイスがあり、最終的には梁をなくしてすっきりとしたものにしました。

また、桁式高架部と接続する部分もありますので、なめらかにすり付ける案、橋脚形状を変更する案を比較検討し、新形式高架橋に合わせた形状に決めました。

次に長大橋梁ですが、構造要件、交差条件、一般高架橋における検討結果を踏まえ基本案を策定し、それに対して専門家のご意見を踏まえ改善を図っていくことで、検討を進めました。要は、最初からいろいろな構造形式を比較するのではなく、構造形式もかなり限られますので、それをまず決めて、それを踏まえて意見を伺い、変更を加えていったというものです。

なぜ構造形式が限られるのかとういことですが、【構造要件】にありますように、推進力を常に確保する上で、重力をそれなりの間隔で受けなくてはならないので、あまり桁の伸縮があるとガイドウェイの間がひらき推進力が落ちてしまいます。非常に長い桁、あるいは桁の伸縮の大きい鋼橋は単径間に限られます。また、たわみ制限が厳しいため、剛性の高い構造形式とする必要があります。また、ガイドウェイのユニット長が12.6mであり、桁長はその整数倍となる、また、斜角の桁の採用はガイドウェイやコイルの配置の関係から不可能、といったことがあり、構造形式は限られてくるということがございます。P.13に移ります。検討にあたりどのような観点で改善を図っているかですが、煩雑な印象を与える異種構造物とのデザインの統合を図る観点に加えて、長大橋梁の側径間部も含めた径間のバランス、橋脚と桁のバランス、全体的な重量感の軽減ということに配慮を行いました。

その下ですが、特に山梨県内でどんなことを検討したかですが、重点的に行ったことをお示しています。

まず、笛吹川橋梁ですが、こちらの特徴として、河川を斜めにまたぐということのみならず、中央自動車道や今後できます山梨新環状線もあり、かなりいろいろなものをまたいでいきます。それぞれ個別にまたぐ橋を考えていくのではなく、全体的に考えていくこととしました。基本的には4径間の長大橋梁を連続させる一方で、河川と陸側で構造形式が異なることから橋脚については形状を無理に合わせず、形式に見合った形としました。

また、特に笛吹川渡河部においては、特に桁と橋脚の接合のところが目立ちます。どうすればきれいに見えるのかということで、すり付け形状や沓座の形についていろいろな検討を行い、3心円の沓座、6m程度の擦り付け長の確保を基本とし、実際の設計の時にそれを少しずつ変えて最適なものを追求していきたいと考えています。

次に新山梨環状道路ですが、これについては非常にたわみ制限が厳しく、径間があくこともあり、かなり剛性の高い構造として斜版橋を基本として検討しましたが、重量感、圧迫感が大きいとの意見を委員からいただき、構造的な検討も行い、エクストラード橋を検討しました。ケーブルの色についても目立つ色ではなく、コンクリートの色に合わせて、それを目立たせるのではなく、地域にとけ込ませるようにするというを考えています。

次に釜無川橋梁ですが、富士山が見えるのでかなり重要な箇所であるとの意見を委員会でいただきました。ただし、全部またぐと500mを越え、構造上難しいので3つに分割しました。3つに分割しますとラーメン橋の端部は、沓構造となってしまうので、見た目上、資料の原案にあるようなかたちになってしまいます。そこで、あえてアーチ形状を追求しようということと、3つのラーメン橋に分割されるにしても、景観的なスパンを統一することを検討しました。笛吹川と同様に桁で受けますので、桁で受ける部分の擦り付けを配慮しました。

最後に早川橋梁ですが、V字谷を渡るのでアーチ橋が妥当であるとのことになりました。垂直材については、一つの壁ではなく、2本の柱のようにし、間を空け、すっきりと見える形にしました。また、委員の助言を踏まえ、アーチライズ比を設計合理性を確保できる範囲で低く設定し、よりすっきり見え

る形としました。また、側径間部については、広くスパンを確保するようにして景観上よく映るようにし、谷地形にあったものとなるよう検討を行いました。

以上が、抜粋的な内容となります。P.17をご覧ください。具体的にどのような項目を検討したか書いてあります。今回の検討にいたるまでは、他にもいろいろな調査がございまして、例えば平成24年9月には、道路における防音壁デザインがどうなのか、あるいは、整備新幹線における橋梁デザインはどうなのか、ということ調べた上で、過去の知見を踏まえて一番良い案はなにか、リニアの構造上の限界もありますが、それも踏まえてできる限り地域との調和も踏まえて検討を行ってきました。景観の比較検討の話については以上です。

(JR東海：島川所長)

続きまして前回11月15日の小委員会が出た部分についての回答等でございます。17ページ綴りのA4横の資料をご覧ください。まず、No.2、No.3については先ほどの音響パワーレベルのところ記載してございます。P.2のNo.4からですが、No.4、No.5共通な部分です。前回低周波音及び微気圧波についてもパスカル表示で行ってきています。パスカル表示については、今後、デシベル表示の並記ということについて検討をして欲しいといったおはなしでありました。

これについてですが、P.2の右側になります。前回と同じような回答となりますが、列車走行に伴う低周波音については、列車のような移動する音源に対しての「低周波音」に係る定量的な指標がないこと、圧力変動の継続時間が短いものであることから、Pa表示の圧力レベルを微気圧波の基準値と比較しています。

微気圧波については、パルス状の圧力波であり、継続時間が極めて短いことも勘案して騒音レベルであるdB表示とするより圧力レベルであるPa表示とすることが適切とされ、これまでPa表示で測定や対策が進められてきました。表示につきましては、基準等が確立し、比較評価等が可能な圧力レベルでの表示を考えております。これについては、前回と同じ回答でございます。

P.3のNo.7以降についてですが、磁界関係で、基準値400mTとペースメーカーの1mT、ペースメーカーを装着している人のことなどを考慮すると、1mTを静磁界の基準値として踏まえるべきではないかといったお話、それと1mTについて変動磁界の場合の基準値がどうなるかというお話でございます。これについては、現在社内で検討させていただいております。それと、プレス等で今日発表しておりますが、磁界については実験線において公開で測定等をさせていただく予定です。この中でペースメーカー等についても測定を踏まえてその場でご意見等をいただきたいと思います。それらのご意見も踏まえて最終的な回答をさせていただく予定です。今日の所は申し訳ありませんが、検討中ということにさせていただきたいと思っております。P.3、P.4、磁界関係でございます。P.5、P.6、ずっと静磁界の基準値等のお話ですが、P.7のNo.14まで、これらについては次回一括回答ということにさせていただきたいと思っております。まずは公開での測定等でご確認していただき、議論させていただいた上でご回答させていただきたいと思っております。

P.7のNo.15ですが、騒音の国際的な評価が日本以外は全く違う、当社としても国際的に使われている評価を積極的に提示するような姿勢が大事である、ということでございます。

基本は前回の小委員会で回答させていただきました、なぜピークレベルでの評価を採用しているというのが前回の回答でございます。なお、今後、関係法令等に基づく新たな基準が定められた場合には、適切に対処いたします。現在の基準においてそれに従うのが基本的なスタンスです。何か改正等があれば必要に応じて対応していくということを考えております。

P.8でございますが、No.16でございます。専門家の氏名の公表等でございます。非公開の場合であれば、氏名を明らかにすることはできるのではないかと、とのことでした。

これについては、審議会の公開非公開については、上記は前回の回答でございます。その上記の考え方に基づき、審議会の公開・非公開に関わらず氏名の公表については考えておりません。これが基本的なスタンスでございます。非公開等の場合でも、やはり氏名の公表を望まない委員はいます。ある方は公

表する、ある方は公表しないということになりますと、公表しないことを望む委員の心理的負担を考慮し、基本的に個人が特定されることについて配慮しておりますので、審議会の公開、非公開にかかわらず氏名の公表は行わないことを基本として考えていきたいと思っております。

続いて P.9、No.17 と No.18 でございます。景観の関係です。高架橋がどの範囲から見えるかということ全体としておさえた上で、逆に高架橋により眺望が阻害される範囲をおさえた上で特定の地点を選定してフォトモンタージュを作成して予測評価していくべきではないか、といったご意見でございます。駅についても同様ということでございます。景観の調査予測地点の選定につきまして、資料の P.21 をご覧いただきたいと思っております。

景観調査地点の設定の考えかたでございますが、まず、主要な眺望点と日常的な視点場の二つを説明しています。主要な眺望点の抽出範囲については、計画路線や構造物から、熟視角、対象をハッキリと視認できる角度:約1度を想定していますが、その路線からの距離の範囲を基本に俯瞰・仰望の別及び、高さ等のスケールを考慮し、次ページにあります視点場の選定のフローに基づき、有識者の意見を踏まえつつ、眺望点を選定しました。次ページをご覧くださいますと、視点場の選定フローがございます。左側の主要な眺望点につきましては、自治体や観光便覧のパンフレット、自然景観資源を眺望できる可能性のある人と自然との触れ合いの場、あるいは関係自治体のヒアリング等を踏まえ、さらに先ほどの熟視角による範囲を考慮し、候補地を抽出しています。P.21 に戻り、方法書における知事意見である「甲府盆地を眺望する眺望点への影響」も踏まえて、甲府盆地内を俯瞰する地点として、坊ヶ峯、塚原山フルーツ農場、殿原スポーツ公園、大法師公園等についても今回選定しています。地上から見るものではなく、盆地内を俯瞰する視点場についても今回主要な眺望点として設定しています。

一方、日常的な視点場の抽出範囲については、視対象のディテールを判別できる距離を考慮するとともに、文献や既存事例等を参考に 300~400m 以内を基本としました。視点場の選定にあたっては、同様に有識者の意見も踏まえつつ、次ページの視点場の選定フローに基づき、集落内、利用の多い道路、公園/集会所/学校、史跡/文化財、農地/里山等の地域住民にとって身近な場所となるような観点から、距離や方位のバランスを踏まえて、代表的と考えられる地点を抽出し、視点場を選定しました。P.22 をご覧いただき、今回の準備書においては視点場の考え方はこういったかたちで選定した主要な眺望点や日常的な視点場からの景観について、フォトモンタージュ法を用いて、その変化の程度を予測評価しております。

続いて P.10 をご覧ください。No.19 については前回と同じ回答です。特に今回新たに準備したものをピックアップしています。P.11、No.22 については先ほど資料集の P.6 でご説明させていただいております。P.13 の No.28、大気質になります。気象観測を 2 か所で通年で言い、早川においても調査したこと、それから No.29、四季調査に関するものです。四季調査各一週間行いましたが、そのデータを用いて予測を行った予測地点について、常時監視局のデータとの相関があまりなかった場合、予測結果にどのような影響を及ぼすのか考察がない、四季に各 1 週間のデータを使っていることについての不確実性の程度を明らかにすること、通年で行った場合と四季で行った場合にどれだけの乖離があるか、通年で行ったところは数が限られていますので、検証が必要ではないかという意見です。これについては、資料集の P.3 をご覧いただきたいと思っております。通年データと四季データの比較を行いました。まず、予測に用いた風向・風速データの基本的な考え方でございます。気象調査は、1 週間連続の 4 季の調査を基本としています。ただし、常時監視局の分布、保全対象施設の分布、工事の規模、一部通年観測を行うことし、準備書に記載のとおり、今回は中央市成島地区と早川町大原野の 2 地点において、通年調査を実施しました。予測に用いた風向・風速条件は、各計画施設周辺で実施した現地調査結果、この 2 点を除いては 1 週間×4 季となっておりますが、一部 2 地点の通年調査を用いた以外にも周辺に一般環境大気測定局がある 05 番については、風速の相関を確認した結果、風速相関が高いと判断しましたので、一般環境大気測定局の測定結果を用いて予測を行いました。通年調査を実施した地点が 2 箇所、そして一般環境大気測定局の測定結果との相関を見た上で作業したものが一箇所となっております。

四季の場合の妥当性をどう捉えるかですが、四季と通年のデータの類似性について検証を行いました。

通年調査地点 2 か所、中央市成島、早川町大原野における気象データを通年取っていますが、この気象データを仮に四季調査として、四季分だけ取った場合、通年調査期間と四季調査期間について統計上どのような違いがあるかを比較しています。これが次の P.4、P.5 でございます。まず、P.4 は風配図の比較でございます。上の方が中央市成島地区で、左側は通年データの統計、右側が四季の統計でございます。環境 08 早川町大原野についても左側が通年の統計、右側が四季の統計でございます。これをご覧いただきますと、ほぼニアリーの風配図の形となっておりますので、通年データと四季データの相関、違いはほぼ一致していると考えています。

それと P.5 の方ですが、風速の分布です。同じように左側が通年、右側が四季で、このように大差がないとの結果が出ています。このように今回検討してみましたので結果の方を示させていただきました。

P.17 の表に戻ります。P.14 の No.30 でございます。地形の影響を考慮するために用いている E R T モデルについて、「地形が複雑な場合に使用する」としか記載されていない。実際 E R T モデルをどこで使用したのか、と一言でございます。

これについては、山梨県における全地点の予測において E R T モデルを採用し、標高データ、約 10 m メッシュですが、それに基づいて予測計算を実施しています。山梨におきましては全地点におきましてこの E R T モデルを採用し、地形を考慮した予測を行っているということでございます。

続いて P.15 でございます。No.33 です。事後調査に関するご意見でございます。環境保全措置を実施している項目については、その効果の確認が必要である。事業者は公害系の殆どの項目の事後調査を行わないとしているが、あり得ないことではないか、事後調査をしないという結論付けることはできない、事後調査をすべきではないか、ということでございます。

これについては、予測の不確実性が大きい環境要素について環境保全措置を実施する場合や、効果に不確実性のある環境保全措置を実施する場合は、影響の程度に応じて事後調査を実施することとし、水資源、動物、植物、生態系において事後調査を行う旨を準備書に記載しております。また、騒音・振動等の公害系項目については、工事計画・施設計画を踏まえ事業者として測定を行い、確認してまいります。地元の皆様へのお知らせが必要になりますので、その仕方についても検討してまいります。測定をして、みなさんにお知らせするという事を考えています。

P.16 に移ります。No.35 です。建設発生土の処分先はまだ決まっていないとのこと、工事中の景観については、予測評価を行わないこととしているが、発生土を仮置きする場所についても、景観の影響が出てくる、これについての事業者の見解はどうかということでございます。当日私が回答させていただきましたが、申し訳ありませんが、私も勘違いをしております、ご質問は工事途中の仮置き場に関するものだと思いますが、私の方は最終的な建設発生土置き場の考え方について、当日は述べさせていただきました。

今回、建設発生土の最終的な置き場と、工事中の仮置き場両方について回答させていただきます。まず、最終的な発生土置き場です。当日も発言させていただきましたが、配慮書に対する国交省意見も踏まえ、本準備書において環境保全措置について第 9 章に記載しており、発生土置き場の景観に対する環境保全措置も p.9-63 に示しています。

一方、工事中の景観についてですが、工事期間中の景観については、工事の進捗により状況も変化していくこと、工事中の一時的な影響であること等から、評価項目として選定しませんでした。工事中の発生土の仮置き場についても同様の考えです。工事中の仮置き場に限定しますと、工事中の景観評価と同様になるという考え方になりますので、この部分については、回答は分けて記述させていただきました。

最後のページ、P.17 の No.36、37 でございます。車内騒音についてです。列車走行による車内の環境については、環境影響評価の対象とはなりません。しかしながら、鉄道事業者として重要と考えており、技術開発に取り組んでいます。車内で通常の会話ができる程度まで静粛性を確保しており、車内における圧力変動、いわゆる耳ツンについても換気設備の工夫で対応しています。これまでの技術開発成果を踏まえ、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から、実用化に必要な技術が確立して

いるとの評価を受けています。

No.38、駅の待ち合わせ部分は、本線横にはみ出して停車することになると思うが、どのような構造になるのか。その場合、フードはどのようになっているのか、ということでございます。中間駅においては、列車が低速で走行する副本線側はできるだけ防音壁とし、駅の外側から列車が見えるよう計画を考えていますが、地元自治体においては、直近の住宅地化は避けて頂く等、土地利用の面で配慮して頂きたいと考えています。最終的には土地利用との関係で決まりますが、ホームの構造や設備等については今後詳細を検討していきます。

以上、駆け足でございましたが、10月25日の技術審議会において保留にしておいた事項、それと前回の第1回小委員会における回答についてご説明させていただきました。

(石井委員長)

ありがとうございました。事務局の方から何か補足する事項等がありますか。

(事務局：土橋副主幹)

事務局から、資料等について説明します。

今回、事務局提供資料として提出するにあたり経緯を説明します。JR 東海より事務局からの質問等については「議事録に残らないものには回答しない。」との回答があったことから、小委員会を経由して JR 東海への質問として頂けるように、こうした手法をとっています。既に、メール等により委員の皆様には送付していますが、報告も兼ね、主なものを説明させていただきます。

先ず、本日、直接関係するものとして、「H25.11.29 事務局提供資料1」についてです。

1つ目、騒音の予測地点の選定過程において、民家の2階、集合住宅の上層階等の受音点高さをどのように考慮しているのか不明である。事業者は、環境基準の評価点との整合を図る点として、地上高1.2mのみとしているが、地域特性を考慮し、予測地点が選定されているとは言えないことです。

これについては、予測は、敷地境界において、周辺の地区の一般的な建物の構造及び高さを考慮し、最も建物が接近した場合を想定して行う必要があり、その際、周辺の住居の状況、木造・鉄筋、高さなどを把握した上で、予測地点(高さを含む)を設定することです。

こうした予測手法については、道路事業においては、供用後の道路交通騒音について、既に通常の方法として、建物高さを考慮した検討が行われているので、そうした部分については、是非検討する必要があります。これは、磁界についても同様であり、保全対象施設の高さを考慮した予測地点を設定する必要があります。

2つ目、列車走行時の予測について、事業者は、防音・防災フード、防音壁、家屋対策、土地利用対策などを保全措置としているが、それぞれの措置及び複合的に行った場合の環境影響の低減の程度について同一条件、敷地境界、影響が最大となる地点などで比較しているところが無いため、同一条件での結果を示す必要があります。

裏面に移ります、これは工事中のことになります。工事中の騒音について「特定建設作業に係る騒音の規制基準」との整合性について評価を行っていますが、問題点として、鉄道の主務省令では、「工事が長期間及び場合には、環境基準との整合についても検討すること」とされていますが、この部分に関する検証は行われていません。参考として、関連する主務省令を記載します。この件については検討をお願いするというので、審議会での検討をお願いします。

次に、事業者から先に説明がありましたが、事業実施区域の考え方についてですが、本県としては、これまでは、軌道中心が示されていること及び事業の中心がその円の中に入るという説明が基本でしたが、他の文書にこのように書いてあるからとして、環境省及び国交省が了解したという事がありますので、その件については確認したことにします。最終的には本日事業者が提出したA3の資料(山梨県環境影響評価等技術審議会小委員会(生活環境1)資料図集 1. 変更の可能性がある範囲について 平

成 25 年 11 月 29 日)において、路線幅は既存の実験線と同等の太さとなり、円の大きさも変えてありますので、結果としては、多少、こちらの主張に近いものとなったという見解を持っています。

A4 横の表(方法書)意見への見解に対する指摘事項は、方法書に対する知事意見への対応として、重視している部分として報告します。

方法書には、事前配慮事項として、事業者が独自に行った配慮書手続において、「事業者が提示した事前配慮事項」と「住民や関係自治体からの意見に対する見解に記載した事前配慮事項」を整理した表を作成し、それを方法書に掲載して頂きました。これにより、配慮書手続を通して行う事とした事前配慮事項の内容は明確になります。

しかし、準備書になった時点で、この部分が削除され、配慮書とそれに対する意見及び見解に入れ替えられ、事業者が行う事前配慮事項の内容がバラバラにされてしまいました。

本県の知事意見では準備書を取りまとめる際、方法書に記載した配慮事項を整理した表について、方法書手続を踏まえる中で再整理し、記載することを求めたが、すべて削除されている状況であり、重視していますので、あえて、記載させて頂きました。

最後に A4 で P.3 の資料(中央新幹線環境影響評価準備書に係る静岡県・山梨県の環境影響評価等技術審議会委員の意見交換会における、審査上の問題点等について)です。11 月 7 日に静岡県の審査会が実験線の調査を行った際、両県の委員から出た意見を整理したものです。検討の際の参考として頂きたいと思います。

(石井委員長)

事務局から議論を求められたポイントとしては 3 つあり、建物高さを考慮した予測手法の選定、工事が長期に及ぶ場合の考え方、方法書に記載されていた内容が削除されているため再掲を求めることで良いですか。

事業者からのコメントはありますか。

(JR 東海：杉田副長)

騒音の予測地点の高さについては、在来新幹線に対する環境基準が 70dB や 75dB で定められており、それを超過していれば是正措置を自治体から勧告、要請するが、その際に実際に測っている基準値の測定点が 1.2m である。東海道新幹線、東北新幹線それぞれ高い建物もあるが、そうした状況も勘案して、今まで 25m あるいは 50m 離れた場所で 1.2m のところで環境基準に対しての是正等の措置が、要求されてきたという経緯を考えると、中央新幹線においても、何を基準として考えるかということについては、同様に 25m 離れた場所で高さ 1.2m での予測値で予測、評価を行うことが適切と考えています。

(福原委員)

そのことについて前回も指摘しています。私どもの経験では、このような磁気浮上式の構造の場合、現実には水平方向よりも斜め上方の音が大きく、軌道型新幹線とは異なるため、(軌道型新幹線の考え方を踏襲することには、)ギャップが生じる、さらに、過去にそうであったからという事ではなく、現実には、住民がどこにどのように住んでいるのかということから、直達距離において物事を判断することが一般的な流れであると理解しています。率直に、事業者の説明では、疑問を感じるが出てくるであろうと思います。

参考として、1.2mで行うことは構いませんが、直達距離で本当に人が住んでいるところについてはどうなのか、という事を配慮すべきです。

(片谷会長)

福原委員の意見に関連すること、申し上げておきます。

確かに過去の新幹線のアセスやその後の騒音対策等の検討にあたっては 1.2m が基本となっているの

は事実かもしれません。本日、説明された他のことにも関わることですが、過去のアセスでそうだったので今も行わなくても良いという考え方はやめて頂きたい。アセスの中身は年々進歩してきていますので、過去に行っていないので、今回も行わないのでは進歩を止めることになってしまいます。

JR 東海のように技術力を持っている大企業が先陣を切るくらいのつもりで、新しい取り組みをして頂かなければ、住民も審査する者も簡単に納得することはできません。これが基本的な立場です。

具体的に高さ方向の事については、近年の道路事業において高架橋や盛土工や地表が混在しているような道路案件においても、周辺への影響を評価する上で、標準的な高さのみではなく、高さ方向に複数の点を設定し予測している事例は、かなり沢山あります。

鉄道事業でない事業においても行われていることを、今回のような大規模な事業で行わないという選択肢は無いと考えます。

私は、住民への影響をいかに最小化するかがアセスの主たる目的と考えますので、福原委員がおっしゃった直達距離を最優先した予測評価地点を、是非、追加してください。

(JR 東海：杉田副長)

リニアの騒音に関する指向性については後日回答しますが、その話は、「実行可能な範囲内」という部分のことです。

評価には、「実行可能な範囲内」と「基準等との整合」があり、基準との整合の観点から、リニアも新幹線であり、国が法律で定めた新幹線の環境基準が適用されるため 1.2m であります。

当然、そこでクリアしているから良いという意味ではなく、実行可能な範囲内で低減を図るということで、いろいろな保全措置を掲げさせて頂いています。あくまで、基準という観点から 1.2m としています。

(福原委員)

貴社の説明は、冷静に聞いてもそのように受け取れないように聞こえました。我々が理解しやすい表現をして頂ければそのような誤解は生じません。

繰り返しになりますが、1.2m での測定を否定するものではなく、それはそれで行った上で、「実際に住居に生活している場合には 1.2m で行っているから良い。」という考え方をやめて頂きたいということです。片谷会長も指摘したとおり、他のアセスにおいては必ずと言ってよいほど、鉛直方向などポイントになるものを取っています。規模は違いますが、ミニアセスといわれる大規模立地法に基づくものでもみんな行っています。

そうした時に、日本の大動脈となり、世界に冠たる技術で、世界に先駆けて行く新しい事業が将来に汚点を残さないように前向きな考え方を持って頂く必要があるということです。

(石井委員長)

昨日、住民からの意見を一通り読みました。その中で先ほども回答にあったが「事業者ができる範囲内」という言葉が用いられているが、その部分だけでは「事業者ができない」と言ってしまえば「できない」という事になってしまいそうだが、そういうものではないと考えます。

ルートについての部分のコメントでは「方法書では 3km の幅で示しており、はっきり言えない。」とし、今回の住民等への回答に対しては「もう決まったから変えられない。」としており、その間の考え方はどうなったのか、記載されていません。

毎回同じ回答をしていますが、前向きな回答をして頂きたい。

(JR 東海：島川所長)

繰り返しになりますが、アセスの形としてこの評価基準と比較してという時には、ある一定の形、やり方として示すことがあります。

それ以外には、「努力しろ」とか「企業の姿勢」という事になりますが、これについてはまた、保全措置に掲げています。

保全措置は、基準が満たされていても「保全措置は、より低減するための努力として行います。」と記載していますので、基準値をクリアしていれば一切行わないのではなく、保全措置は引き続き行います。

それについて、どのように検証するのかという事については、「予測値を出しました、保全措置を記載しました。以上。」という事ではなく、事後調査という形を取るか分からないが、公害等の問題については最終的に騒音、振動については、我々も施工管理上重要なことですので、それを確認した上で、住民の皆様へ提供の方法は考えていきますが、それをお伝えするというやり方の中で、我々も皆様からそういった意味で、きちんと見られていますし、事業者としてもその時に「何デシベルです。以上。」という事にはしませんので、その点については、工事上の話として努力は行っていきます。

(石井委員長)

結論として、(事後調査を)行うのかどうかということですが。

(JR 東海：島川所長)

準備書の中でどこまで明記するかということについては検討させてください。

ただ、工事実施上現実の問題としては、そうしたことはやっていきますし、標準、基準に対しこうしたことになったという事をどこまで書けるかという事については、技術部門と相談し、特に今後、受音点側の高さが、1.2mではない場合どのようになるのかについて、出せるものなのかどうかは即答はできません。検討いたします。

(福原委員)

今の説明は、工事中についての説明ですが、私たちは、運行が始まった時も含めて意見を求めています。

(アジア航測：水口技師)

工事中に関して1点補足します。工事中に関しての建設機械の稼働及び工事用車両の運行は、基本的には地面レベルでの影響が考えられます。当然工事に関しては高架橋の上の工事も考えられますが、騒音として卓越するのは地面の上で動くエンジンの稼働と考えますと、一番影響が大きい地点としては、敷地境界の高さ1.2mが最も大きい。当然、2階の高さ、3階の高さになると、車両が走行する高さや建設機械のエンジンが稼働している高さ比べて当然、距離が離れていきますので、一番大きな影響が出る高さが1.2mとなりますので、準備書で評価しているこの高さについては、工事中については妥当と考えます。

(福原委員)

必要なことなので質問します。(予測地点の)1.2mとはどこから出てきたのか。今の説明は「その高さの騒音が一番大きいから1.2mに決まった。」としましたが、間違っています。

(アジア航測：水口技師)

1.2mの高さについては、環境基準の中で評価する地点が1.2~1.5mという記載があるなかで1.2mという高さを選定しています。通常1.2~1.5mというのが「通常の住宅の1階高さに相当する。」と言うところで、設定されていることを考慮しております。他のアセスにおいても通常この高さで評価します。これが一番、影響が大きい地点だと判断できると思います。

(福原委員)

私も、ずいぶん長くこの分野に携わっているが、1.2~1.5mと決まっているのは、騒音が大きいからということも少しは含まれているかもしれませんが、人が行動する場合の頭の位置がその範囲という事がベースです。違いますか。

なぜそれを全然言わずに、今のようなことをおっしゃるのでしょうか。

(アジア航測：水口技師)

1.2~1.5mについては、おっしゃるとおりです。

それで、工車用車両が運行する高さ、建設機械が稼働する高さを考慮しますと、その1.2~1.5mの高さが一番、距離が近くなるということで距離減衰を考えた時にそこで評価することが妥当であろうと考えています。

(福原委員)

先ほども申し上げました。ですから事業者側の説明としては、理路整然とした説明が必要です。もとも「1.2~1.5mとしたのは、このような理由であり、それに対し実際の工事車両の音源が地上で、運行する場合は、その高さが最大となるので、この位置に設定しました。」と説明があれば、議論が紛糾することはありません。しっかりした日本語を使って頂きたい。

(石井委員長)

こちらから要求があった場合には事業者には対応して頂くということは、方法書に対する知事意見において伝えてあります。そのあたりを含めて検討いただきたいと考えています。

(片谷会長)

今、説明があった1.2mが工事中の場合には、音を受ける側を考慮した上で、適切であると判断したという説明は、理屈は通っているが、それは場所が平坦である時の話であり、山梨県内の工事現場は起伏に富んだ場所が多いので、周辺にある住宅の高さと工事現場の高さが一致しないことはしばしばあります。そうした場合には周辺の建物との高さ関係を考慮して、騒音の予測地点を決めるのは、近年のアセス案件ではしばしば行われてきたことであり、昔のアセスでは行われていなかったことも、改善されてきています。先ほども過去の事例という事を説明していましたが、近年の事例では当たり前になってきていると思いますが、行われていることを実際には行わないということであれば、それは、近年のアセスの流れを退歩させるアセス事例となってしまいますので、是非それは避けて頂くというのが私の意見です。

(石井委員長)

この件については、そのようにご理解いただきたい。

事務局からの指摘がありました、方法書段階で記載されていたものを削除した事については、再度掲載して頂くということによろしいですか。

(JR 東海：島川所長)

内容を吟味させて頂き、検討します。

(石井委員長)

よろしくお願ひします。確認事項が多いのですが、現在18時30分であり、あと30分で定刻ですが、事務局としてはどのように考えていますか。今のペースでは相当時間がかかりそうですが。

(事務局：土橋副主幹)

先生方には申し訳ありませんが、場所については大丈夫です。東京に戻られる先生方の時間によります。

(石井委員長)

JR 東海のご都合はいかがでしょうか。

(JR 東海：島川所長)

終了予定時間をお願いします。

(片谷委員長)

積み残しは、来週以降で行いましょう。

(石井会長委員長)

事務局からの事項についてはこれまでとし、フリートークを進めたいと思います。

(片谷会長)

全体的な事項について、本日の説明の中で最も良かったのは、これ(山梨県環境影響評価等技術審議会 小委員会(生活1) 資料図集)です。地図上に調査結果が示されたという事であり、前回の全体の委員会において、指摘した事項により、おおもとの部分が少し満たされてきたのかなと思います。本来は、準備書段階でこのような図面を入れて頂きたかった。追加資料として出てきましたので、これは評価できることだと考えます。

また、路線については、中心線であっても文章中で説明されているということで、環境省と国土交通省が了解したという話ですので、これ以上詮索しても仕方ないので、今後の審査の過程で資料の提出をお願いしますが、とにかくこのようなビジュアルなもので提出して頂きたい。是非、このスタイルを踏襲し今後の要望に対処して頂きたい。

私の分野からの意見ですが、資料集(山梨県環境影響評価等技術審議会 小委員会(生活1) 資料集) P.3~P.4で説明いただいたことについてですが、説明して頂いた内容についてはこれで良いと考えます。これについては、本編に記載して頂きたかったことですが、今回提出して頂きましたので、これで良いと思います。ただ、資料編には、予測に用いた気象条件が記載され、その前には、各気象観測地点での風向別・風速階級別の出現頻度表が出ていますが、これが、どれとどれが結びつくのかよくわかりません。つまり、予測地点の何番では、どこの気象観測データを使用したのか、という対応が容易に分かるものが無いので分かるようにして頂きたい。この、資料編の予測に用いる気象条件 P.環 1-2-3 以降の表にどこの観測地点のデータからこの表を作成したのかを表の脚注でも良いので記載してください。それが分からなければ、大気予測が正しく行われたのか確認できませんので対応関係を明らかにしてください。

また、回答は、この場で私が聞いて納得すれば良いのではなく、今後この図書を先行事例として参照する人が分かるようにする必要がありますので、最終の評価書の資料編ではその部分を修正することを求めるとともに、審査段階では追加資料として説明して頂きたい。

今回のように通年データと四季調査の結果が一致しているということは良いことであり、こうしたことを明確にした例はあまりありません。欲を言えば、既に行っているかもしれませんが、成島と早川のデータを使った予測地点において、四季のデータによりもう一度予測をしていますが、もしあるならば、予測結果がどうこうという事ではなく見せて頂きたい。これは四季のデータでの予測の妥当性について、今後のアセス案件の参考資料となるので、行っているようであれば、通年の場合と四季の場合の濃度の比較という形で見せて頂きたい。また、その結果については、JR 東海になるのかコンサルの名前にな

るのか分かりませんが、学会発表できるくらいの有用な結果となりますので示して頂きたい。

気象予測地点と濃度予測地点の対応関係を明確にして頂くことについては追加の説明をお願いします。次回は欠席しますが、次回までに提出してください。

また、大気については地形影響が全地点を ERT モデルで行ったという事については、了解しました。後は検討中になっている排出係数については次回説明をお願いします。

(石井委員長)

片谷会長からの要望に対して、事業者から意見はありますか。

(JR 東海：島川所長)

通年で行った地点を四季のデータを行った場合の結果については一部行ったものがありますので、それについては出したいと思います。

(片谷会長)

それは良いことです。

(JR 東海：杉田副長)

もちろん、調査地点との対応表もお出しいたします。

(荒木委員)

私の方に対しては、全く回答が無いということであり、それであれば今回、私は出席する必要はまったくなかった訳であり、私は帰らせて頂きます。こうしたことは、ちゃんと言って頂きたい。事務局なのか JR 東海なのか分かりませんが、全く誠意がありません。私は次回は欠席しますので、本日回答がもらえないのであれば、私の言ったことは意味が無くなってしまいます。私は、本日は帰らせて頂きます。

(福原委員)

片谷会長と同じですが、根拠となるデータが明らかになりました。

確認します、フードの透過音や構造物音というのは、400m当たりというのは、スパンが 400m の範囲に音源があるのだということを前提にした場合の音響パワーレベルという理解でよろしいですね。次に、台車 1 台当たり 90dB であり、それが 6 両編成 7 両編成であれば、それが、あるスパンで並んでいると理解すれば良いですね。

そして、次回は私も都合により欠席しますので教えて頂きたい。駅で、停車している車両を後続の列車が追い越すことはありますか。

(JR 東海：杉田副長)

将来的には、副本線に列車が停車し、本線を高速で通過することはあります。駅はホールホームになっていまして、完全に通過するところの前にホールホームがあり、その外に停車中の車両があり、その間には何らかの遮蔽があり、実際には運行計画がどうなるか分かりませんが、今のところは、副本線に止めて、本線を通過することもあり得ます。

(福原委員)

それを各駅停車と仮定した場合、各駅停車を待つ方がいて、そこに障害物の車両が無い時に、通過車両が通過する場合はあるのですか。

(JR 東海：杉田副長)

基本的に列車が来る直前までは、下の階でお待ちいただき、飛行機のように到着の少し前に、上の階に上がって頂きます。

(福原委員)

分かりました。なぜこうした質問をしたかという点、従来の軌道型新幹線は日本以外の殆どの所は、通過車線と停車車線の間には必ず遮音構造を採用しておりますが、全くそれが無いのが日本です。

そうした時に騒音レベルが 100dB を超えるようなものが通過したとすれば、ユーザにとっても不親切なサービスとなるため、駅についての質問をしました。

(石井委員長)

片谷委員長、福原委員はそれでよろしいですか。

(両委員)

今日のところは結構です。

(石井委員長)

確認ですが、先ほどの説明の中で防音壁と防音フードを使用する場所が決まっているという説明がありました。

(JR 東海：杉田副長)

大まかな想定です。要するに騒音の予測を行うにあたり、その場所に明かりフードを設置するのか、防音壁を設置するのかについては、大まかな意味では決めています。ただし、それほどきっちと、メートル単位や 10m 単位で決めている訳ではなく、このエリアでは防音壁とし、このエリアでは防音防災フードとするという事しか決めていません。そういう意味では、キッチリと決めている訳ではありません。

(石井委員長)

そうすると、今資料で示されているいろいろな物も、これから、変わっていくということですか。

(JR 東海：杉田副長)

フードを設置するか、しないかということは、騒音の基準との関係があり、今後工事を行っている時に住宅が開発されていった場合は、防音防災フードの想定区間が長くなり、住宅がその他の再開発でなくなってしまうと、当然防音壁にすることもあります。

(石井委員長)

現在、実験線で防音壁になっているところは、実際（営業線になった場合）にはフードが設置されるのですか。

(JR 東海：杉田副長)

都留の明かりについては今のところ変更は考えていません。

(石井委員長)

盆地に入ってきてからはどうですか。

(JR 東海：杉田副長)

盆地内は変更があるかもしれません。今は低速走行区間なので、そのようなことを考えなくても良いということがあります。

(石井委員長)

分かりました。今回、新しい資料を出して頂きました。それにより、新たに質問すべきことが出てきました。

先ず、検討委員会の(メンバーの)名前が出せないという事が最終結論であるという事です。

検討委員会の概要や雰囲気は理解しました。私も以前はそのような立場の話が多かったのです。

少し話はそれますが、昔、学生に岡谷の高架橋について「あれはビルダーにとっては非常に美しい橋として評判である。」と話をしたところ、その時に長野出身の学生からは「その橋が美しいかよりも、あの場所に橋があることの方が問題である。」と言われました。

まさに、今回の準備書の説明は、それになっています。つまり、桁がどのように綺麗に見えるとか、カッコ良く見えるスパン割はどうなのかというのは、橋、単体を綺麗に見せるという視点でしか行われていません。その場所にそれがあることについての検討があまりされていないという印象があります。それを、先ず、説明で感じました。

膨大な資料があるなかで、一部だけ持参したということですが、準備書に記載されたフォトモンタージュの日常景観のCGについては、検討委員会には見せていないのですか。

(JR 東海：杉田副長)

基本的には検討会では、一般高架橋についてはフォトモンタージュで、試行的に山梨の成島等にあてはめ、こんな感じになりますという検討は行いましたが、すべての場所に当てはめての検討は行っていません。長大橋梁については、いろいろな視点がありますので、そのような視点から、橋の造形もそうですが、当然、平野部であれば重厚なものを避け、新山梨環状のように軽やかなものにするとか、当然周辺環境との関連性についても配慮しています。

あまり関係は無いかもしれませんが、例えば神奈川県相模川の河原で遊ぶ人がいるので桁の重量感を減らすために、少しアールをきつくるなど、その場所にあったものとし、山梨県の場合は見晴らしが良いので、見晴らしを阻害しないように、とはいえリニアは剛性が高いので限界はありますが、その中で下部式ラーメンにより梁を取り除き、できるだけ橋脚間隔を離すなど、笛吹川で言えば、広がりがあるので全体を考慮し、すっきり見える。要するにあまり煩雑に見えて山梨の景観が阻害されないか等の検討は行っています。

(石井委員長)

細かいことまで確認する時間は無いので、その点については次回確認することになります。

それと、前回指摘した景観計画との関係について資料P.19に、これらの状況を踏まえた」と記載していますが、それらは検討委員会においても踏まえた議論が行われているのでしょうか。

(JR 東海：杉田副長)

景観計画の記載は、明確ではないが山梨は景観が良いということ、平野部が山々に囲まれ見晴らしが良いところというのは、どこの景観計画にもありますが、そういった基本的なところは当然意識しています。実際に景観条例で何か具体的に構造要件が定められていれば、実際はそうしたものは、あまりありませんが、定められていれば実際に勘案しますが、リニアの構造物であり限界はありますが、そうしたことも調査を行い、そうした違和感はないと考えています。

(石井委員長)

おそらくそれだけでは、前景や背景に対しての影響について、具体的には検討していないということですね。この位置の場合、稜線を切断してしまうなどといったこともおそらく行われていません。

最初の眺望点の選定に係る説明において、日常においても代表的な活動があるところを選定したという説明ですが、住民からの意見を聴くと、自分の家との関係について述べられているので、どの範囲でどのような影響が出ているのかという事ですし、可視領域というのは景観研究では比較的基本的なことであるのでそれを抜きにして、これだけ連続する構造物に関する景観を評価しようとするには無理があります。単独で建てられたものであれば話は違うと思いますが、これだけ巨大な物が連続して存在するという事は、それがどれくらいの範囲に影響を及ぼすのかについて明確にする必要があります。また、再三要望していることですが、駅舎の景観について、検討委員会で検討されていますか。

(JR 東海：杉田副長)

駅舎は行っていません。

(石井委員長)

おそらく何も書かれていませんので、そのようですね。それから、斜坑出口の周辺や変電所の関係も行われていませんね。

(JR 東海：杉田副長)

基本的には橋梁です。

(石井委員長)

これまでも随分お願いしてきていますが、そうした部分はやはり、行う必要があります。

それについては、今回、回答を受けている時間は無いので、次回、回答頂きたいと思います。

(福原委員)

防音防災フードの入口出口に設置されているエア抜き(緩衝工)からは、当然、音が出ます。また、開口面積は先端に向かって大きくなっていきます。その場合、予測は開口部の状況も配慮して行っているのですか。防音防災フードが先端まできているとした予測ではないですね。

(JR 東海：杉田副長)

先ほど申し上げたように、環境対策工(緩衝工)の位置がキッチリとしていませんので、予測地点で明かりフードと記載している部分は、相当な長さで明かりフードが続く区間、防音壁も同様に相当続く区間に予測地点を設定しています。

(福原委員)

私が、聞いているのは、緩衝工には穴があいているので、そこから音が漏れますので、その開口率がフード先端に向かって大きくなりますが、防音防災フード先端までは音が漏れずに、その先からのみ音が漏れるというような単純な予測ではないということを確認しています。

(JR 東海：杉田副長)

予測等は、緩衝工の音漏れの影響を受けない十分離れた場所で行っています。

明かりフードである程度進みその先に緩衝工を設置した場合については、今想定している場所は緩衝工から十分離れているので、減音を考慮しても緩衝工の影響を受けない場所を予測地点として選定しています。

(福原委員)

実際、私が緩衝工を見るとその区間は、相当長いものです。音は最初に緩衝工の穴から漏れ始め、その後車両本体が現れることとなります。つまり、途中から少しずつ、音が漏れてくる音についても考慮するようにはしているのでしょうか。

(JR 東海：杉田副長)

今回の予測値については、緩衝工から十分離れた場所を想定しています。予測地点の前に緩衝工があればそのような予測を行います。現状は、境界部がキッチリ決まらない。また、住居が密集していれば明かりフードをそれなり確保しますので、明かりフードのみを考えた予測結果を示しています。

(JR 東海：島川所長)

予測は、全て防音壁又は全て防音防災フードという場所を設定しています。実際に類型指定が決まり、この部分は 70dB となった場合は、フード端部から緩衝工の影響を含めて、70dB になるようにフードの位置を調整します。

実際には環境対策上は考慮しますが、今回のアセスではその位置が決まりませんので、ここでは、全て防音壁又は全て防音防災フードが無限に広がることを想定して行っています。

但し、現実的には類型指定が決まれば、それに合わせて、騒音のまわりこみ等を想定して、位置を設定します。実際の環境対策としてはそのように行います。

(福原委員)

緩衝工が設置された場所では、(緩衝工に)穴が開いています。そこから音が漏れるのですから、そうした部分についても配慮した予測が必要であるといっています。

(JR 東海：島川所長)

予測は、全て防音壁又は全て防音防災フードという場所としています。その場所は正確に決まっていないので、最終的なものについてはそれらの対策を取り、音漏れを考慮して 70dB が確保できるように配置します。

当然そうしたことも加味しなければできませんが、アセスの手続きでは行わないということです。

(福原委員)

そうしたことが、確認が必要なのです。防音防災フードの先端からしか音が出ないと考えた場合は、回折等により実態とは全く異なったものとなる恐れがとても大きいということです。

(JR 東海：島川所長)

実際は、現実に合わせて対策を行います。

(福原委員)

是非そのところは、最後までしっかり行ってください。

(石井委員長)

防音壁も防音防災フードも無い所、つまり長大橋梁を通過している車両の絵(フォトモンタージュ)は存在するのですか。

(JR 東海：杉田副長)

釜無川についてのみあります。一番のポイントだと考えています。

(石井委員長)

それは、見せて頂けますか。

(JR 東海：杉田副長)

お見せいたします。

(石井委員長)

よろしく申し上げます。意見はまだありますが、時間となってしまいましたので意見交換は終了します。

議題 2 : (その他)

(石井委員長)

その他として委員からありますでしょうか。

(各委員)

来週は委員の定足数が足りないのではないですか。

(石井委員長)

事務局いかがですか。

(事務局：土橋副主幹)

本来であれば 12 月 6 日の予定でしたが、委員の皆様の都合がよくないということでもありますので、あらためて日程調整を行いご連絡させていただきます。

事務局から 2 点お知らせがあります。

1 つ目は、昭和町土地区画整理事業の中間報告書手続が準備を行っており、日程が確定し次第、ご連絡いたします。

2 つ目は、最終的にどうなるか微妙なところですが、第 3 分類事業に相当する規模の事業が今後想定されます。これについても、随時ご相談やご連絡いたします。

(石井委員長)

以上で、全て議題は終了いたしました。ご協力ありがとうございます。

3 閉会

(依田課長補佐)

石井委員長、お疲れ様でした。

以上で、本日の環境影響評価等技術審議会小委員会を終了します。