

平成23年2月1日（火）

【蒲生幹線鉄道課長】 それでは、定刻となりましたので、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会、第15回の中央新幹線小委員会を開催させていただきます。

委員の皆様におかれましては、お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。鉄道局幹線鉄道課の蒲生でございます。家田委員長にお願いするまでの間、暫時進行を務めさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

本日は、委員・臨時委員15名中11名の出席の予定でございます。会議開催の定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

次に、お手元の資料の確認をさせていただきます。まず、資料一覧でございます。次が議事次第、配席図、委員名簿となっております。次に、本日の議題にかかわります資料でございますが、資料1でございます。「環境調査結果について（東京～大阪間のうち、山梨～長野間を除く）」というものでございます。資料2でございます。「『中央新幹線小委員会中間とりまとめに関するパブリックコメント』結果報告」でございます。資料3でございます。「東海道新幹線大規模改修工事に与える効果」というものでございます。以上でございますが、もし不足している資料等ございましたら、事務局までお申しつけください。

なお、議事の公開につきましては、資料、議事要旨、及び会議の議事録を公開することとさせていただきたく存じますので、よろしくお願い申し上げます。

これ以降の進行につきましては、家田委員長にお願い申し上げます。

委員長、どうぞよろしくお願いいたします。

【家田委員長】 それでは、始めさせていただきます。皆様、お久しぶりでございます。

早速ですけれども、本日の第15回小委員会になりますが、お手元でございますように、3つの議題がございます。

1点目は環境調査の結果で、以前、報告されました山梨県から長野県の間以外のところについての報告、2点目が中間とりまとめに関するパブリックコメントが集まった段階にありますので、それに関する報告、3点目が東海道新幹線は、中央新幹線の整備とは独立して大規模改修をやらなければいけないのですが、それらの関係性についての議論、この3点について議論していただく予定でございます。

カメラは、すみませんけれどもここまでとさせていただきたいと思いますので、これ以降の撮影は、恐縮ですがご遠慮をお願いいたしたいと思います。

それでは、まず第1の議題について、資料1のご説明をお願いしたいと思います。

【潮崎技術開発室長】 それでは、資料1につきましてご説明をさせていただきます。

表紙をめくっていただきますと、基本的に第9回の委員会でご報告いたしました山梨県と長野県以外の区間について、同じメッシュで同じような項目で調査しております。1ページの「調査範囲」を見ていただきますと、起点の東京都付近から終点の大阪府付近まで、ブルーで囲った地形・地質調査の範囲と同じエリア、このエリアを対象といたしまして調査をいたしました。

今回は区間が長くなりますので、東京都と神奈川県部分をⅠ区間、岐阜県と愛知県部分をⅡ区間、それから、三重県から大阪府にかけての区間をⅢ区間と、3つの区間それぞれに分けて、それぞれを1ページずつお示するという形で以下の資料が構成されております。

まず、2ページから4ページ目は、それぞれⅠ区間からⅢ区間につきまして、現存の鉄道のネットワーク、道路網とこのエリアとの関係をお示したものでございまして、これはざっとご覧いただければよろしいかと思います。

5ページに「調査範囲の取り扱い」ということで、今申し上げましたようなことがまとめてございまして、あと、後ほどまた詳しくご説明いたしますが、基本的には国、都府県の公表している資料をもとにいたしまして、①から⑧までに掲げました、環境アセスで対象となります基本的な環境要素8項目についての調査結果を整理してございます。

6ページ以降、この6ページから14ページまでは、それぞれのエリアの概況を示しております。

まず、6ページ、7ページ、8ページですが、それぞれのエリアにどんな市町村があるかという表示でございます。Ⅰ区間には2都県内に56の市区町村、東京の場合は特別区を1つの自治体と数えてございます。それから、Ⅱ区間の場合には2県内に36の市町村、8ページには三重、奈良、大阪の3府県内に42の市町村が含まれるという状況です。

9ページから11ページまでですが、こちらは「土地利用の状況」というタイトルになってございますが、国土交通省の国土形成計画の策定の際等に整備いたしましたデータベースから土地利用の基本状況を提示しております。

9ページを見ていただきますと、右側に凡例がありますが、赤いところが建物用地、交

通用地など、基本的に都市部です。東京を中心とする首都圏はピンク色になっておりまして、東京から神奈川にかけて、武蔵野台地、多摩丘陵を経て、関東山地の主要な山塊である丹沢山地に入っていくというような状況になっております。

10ページ、11ページがそれぞれⅡ区間、Ⅲ区間ですが、Ⅱ区間については、岐阜県内、恵那山から三河の高原地帯を経て濃尾平野を中心とする名古屋都市圏に入っていく、それから名古屋を抜けまして、三重県、伊勢湾岸沿いの伊勢平野の都市部を経て、鈴鹿山脈等を経て関西エリアに入っていくというようなルートになっております。

12ページから14ページまで、同じく人口の分布で分布図では、ご覧のような形になります。都市部を中心に当然人口が密集しているという様子で、都市部を出て急速に人口分布がまばらになってくると、いずれのエリアにつきましても、そういう状況が一目でご覧になれるかと思えます。

以上が地域の概況でございます、15ページ以降、個別の環境要素につきまして具体的な調査内容でございます。

これも前のときと同じでございますが、①から⑧までの環境要素について具体的に右側に掲げてございますような内容をまとめておりますが、米印のついた項目は、第9回の小委員会の長野～山梨範囲の環境調査では調査範囲内になかった項目です。大都市圏が入ってまいりますので、大気汚染の総量規制ですとか、工業用水等の規制、あるいは都市内の緑地保全等を目的とした地区、あるいは、海の沿岸沿いが一部入ってまいりますので、干潟等のエリアも今回の調査の中では追加されてございます。

16ページから「大気環境」ということで、この大気環境の現況規制がどういうものがこのエリアにあるかということがほぼ27ページまで続きますが、まず16ページから18ページまで、これは前回と同様、一般のNO<sub>2</sub>の時間測定結果の概要ということで、大気汚染防止法に基づきます一般の測定局の測定ポイントとその結果です。これは、道路の沿道と特定の排出源の影響を受けない一般の住宅地等の大気環境を測定するという目的の観測局として、NO<sub>2</sub>の場合、0.06ppm以下というのがこの基準ですので、この測定局の結果を見る限り、基本的には一般地域においては基準をクリアする状況になっております。それぞれ1区間で51カ所、2区間で32カ所、3区間で12カ所の測定ポイントの結果を掲げております。

19ページから、これは前回には対象になっていなかったものでございますけれども、NO<sub>x</sub>の総量規制ということで、大気汚染防止法によりまして特定の工場や事業所などの

まとまればばい煙を発生する施設から排出されます大気汚染物質の影響、これが懸念されるエリアにおいては、今申し上げました一般規制とは別に、ばい煙の種類ごとに総量規制をする基準が定められておりました、その規制がかけられているエリアとしてこのブルーで塗った部分がございます。東京の23区をはじめ、川崎市、横浜市、それから23区に隣接する多摩地区の一部、それから、中部地域にはございませんが、あと大阪市を中心とするエリアが対象となっております。

それから22ページから24ページですが、これは自動車から排出されます窒素酸化物、それから粒子状物質等について、特定地域において総量の削減等を措置するための特別措置法がございまして、その対策の対象地域となっているエリアです。

車から排出される物質の対策を重点的に進める必要があるエリアとして規制されておりました、ここに掲げておりますとおり、東京の近郊エリア、三重県を含みます名古屋圏の近郊エリア、大阪市の近郊エリアがほぼ対象となっております。

これらの一般の測定局の値とは別に、こうした特定の総量規制というのはまだまだ全国的に目標値が達成されておらず、こうした計画をつくって少しでもその目標値の達成を早める、達成に近づけるといふ対策がこの規制に従って努力されて続けているという状況です。

25ページから27ページまで、騒音・振動・悪臭ということで、紫色に塗ったのは、先ほど9ページから11ページで示しました国土利用計画上の建物地域を再度コピーしたものでして、それとあわせて、それぞれの規制法に基づく規制が設定されている地域がどこにあるかというのを、自治体の名前を囲んで示してございます。住居等が集合して生活環境の保全上こうした規制が必要な地域ということで定められておりますが、基本的にこのエリアの都市部を中心とするエリアの市町村は、すべてが対象となっております。

鉄道の場合、当然、騒音・振動は、昨年の小委員会でもご報告させていただきました通り、騒音・振動は、これまでの検討でリニアでも新幹線並みの環境基準をしっかりと満足するというので対策をしますが、大気環境ですとか悪臭につきましては、基本的には鉄道の場合には問題になることはないと考えております。

次、28ページ以降、「水環境」ということで、まず28ページから30ページまでエリア内の主要河川の水環境基準の類型を示してございます。これも前回と同様ですが、河川の類型、凡例のところを見ていただきますと、A類型からE類型までございます。前はC類型まででしたが、A類型が最もきれいな水質で、簡単なる過で飲料水になるような水準、

E類型になりますと、工業用水として利用するにしても非常に高度・特殊な処理が必要というぐらいのレベルの水質になります。

首都圏には、大別して荒川、多摩川という2つの水系、それから神奈川県サイドで鶴見川、相模川という2つの水系の上流部分がエリアに入っておりますが、おおむねA類型からD類型の範疇に属しております。それから、神奈川県に入ったところに水源として活用されておりますが、相模川の上流に宮ヶ瀬ダムというダムが1つ、湖があります。

29ページですが、中部エリアでは、名古屋の市街地を抜けて伊勢湾の湾奥に注ぐ庄内川水系が主要な水系ですが、名古屋の都市圏を中心としてあまりきれいな水質ではないと。それから、同じく木曾川水系の上流部分と、それから三河湾に注ぎます矢作川水系の上流部分が一部エリア内に入ってきております。

それから30ページが、関西方面です。先ほど木曾川水系の下流部分が三重県と愛知県の境のあたりで伊勢湾に注ぐほか、鈴鹿川水系、それから、関西のほうで大阪の主要な水系でございます淀川、それから、大阪の南部のほうで大阪湾に注ぐ大和川水系の上流部分が奈良県域に入ってきております。

それから、次に、31ページから33ページが工業用水法の指定地域です。これは工業用水用の地下水の合理的な利用と取水制限を目的とした法律で、一時、高度成長期に地下水の過剰なくみ上げで非常に地盤沈下が深刻化したということで定められた規制です。主にここに掲げてございますとおり三大都市圏の比較的標高の低いエリアの商工業地帯を中心に現在でも規制が存在しています。

それから、34ページから36ページですが、「建築物用地下水採取規制指定地域」と表題がついておりますけれども、「建築物用地下水の採取の規制に関する法律」という、先ほどの工業用水とは別に、例えばビルの冷房の冷却水ですとか、トイレとか、民生用の大口利用者を想定した規制があります。この指定地域内のエリアで一定規模以上の利用は、計画を提出して都道府県知事の許可が必要となります。東京の23区と大阪市が対象となっております。中部地域は特に該当はございません。こうしたエリアで工事をする場合には、工事用の水源等の確保に当然留意をする必要があるということでございます。

それから、同じく水環境で37ページから39ページまでは「湧水位置図」ということで、これはプロットがよく重なってしまっていて見えないんですが、東京以外のところはプロットを数えると、ほぼそのプロットの数が箇所数と一致しておりますが、東京だけで168カ所ございます。結構東京は、都内にこのサイトに表示されております湧水の箇所

が非常に多くなっております。

40ページから「土壌環境」ということで、40ページから42ページまでは土壌汚染の指定区域ということで、過去何らかの理由で土壌汚染された地域ということで指定がなされております。このような場所で工事をする場合には、汚染が拡散しないように届け出をして都道府県の指導を仰いだ計画をつくる必要があるということです。これもプロットの数が増え、近傍に集中しているところが非常に多くて、例えば東京ですと75カ所、神奈川で18カ所、岐阜県4カ所、愛知44カ所、三重県で8カ所、大阪は74カ所というぐらいの数がございます。

43ページから45ページまで、「注目すべき地形」ということで、これは地形のレッドデータブックから調べたものです。ご覧のとおりでありますけれども、首都圏の場合、東京は武蔵野台地を中心とする地形ということで、この台地や丘陵の一部から湧水や滝が出たりとか、そういったようなエリアが一部にあるほか、相模川の中流・上流区域が一部指定されております。

それから、44ページ、これは後ほどまた出てきますが、名古屋港の奥に藤前干潟というものがございます。ラムサール条約に指定されている干潟で、主なものとしては以上です。

46ページから48ページまで、自然公園です。今回のエリアでは首都圏の場合、主なものとして高尾の国立公園、あるいは丹沢大山の2つの国立公園のほか、幾つかの都立の自然公園、それから中部エリアにおきましては、愛知高原や飛騨木曾川の国立公園をはじめ幾つかの県立の自然公園等が存在しています。

近畿エリアでは、鈴鹿山脈や生駒山地の国立公園などをはじめ、ご覧のとおりエリアが存在しています。

49ページから51ページまで、自然環境保全法に基づく自然環境保全地域です。これは、法律上は3種類に区分されまして、原生自然環境保全地域、それから環境大臣が指定する保全地域、それから都道府県が指定する保全地域と、3種類のランクに分かれておりまして、今回のエリアには上位2つはございません。都道府県が指定する自然環境保全地域ということで、ご覧のとおりエリアが、神奈川県内、あるいは愛知県内に点在してございます。

52ページから54ページまで特別緑地保全地区です。これは都市緑地法、それから首都圏近郊緑地保全法という都市内あるいは都市近郊の風致的に良好な自然環境の維持、あ

るいは災害時の干渉的な役割をあわせ持たせるというようなことで指定されているエリアです。これもプロットの数と一致しておりませんが、東京では18カ所、神奈川県では60カ所と、それから、「相模原」「相模横山・相模川」と書いてあります2つの保全地域のほか、愛知県も67カ所ほどございます。主なものは以上です。

55ページから57ページまで、鳥獣保護区ということで鳥獣保護法に基づく指定のエリアです。緑色の普通地区と紫色の特別保護地区に分けてございますが、首都圏ですと、高尾山の周辺と丹沢の周辺に一部特別保護地区があるほか、東京湾岸のエリアは干潟があり、一部、この湾岸のエリアが鳥獣保護区に指定されている。

それから、56ページ、57ページ、中部エリアですが、ご覧のとおり、先ほどの藤前干潟も特別保護地区に指定されているほか、鈴鹿国定公園の御在所岳のほうに一部特別保護地区がございます。

58ページから60ページまで農業地域、国土利用計画法上の農業地域と、それから、いわゆる農振地域と呼ばれております「農業地域の整備に関する法律」による農用地区域です。緑色の中にさらに薄く色をハッチした農用地区域があります。この農用地区域になると、より一層農地からの転用が厳しくチェックされるということになりますので、こうしたことを実際の工事のときには留意する必要があるかと思えます。

61ページ以降、森林の位置図ということで、これも前回と同様、森林法に基づく保安林、国有林、それから、計画の対象になっております民有林を掲げました。ご覧のとおりですが、都市部以外のエリアについて、基本的には民有林が広がっておりまして、ごく一部に国有林と保安林がかぶさっていくという状況です。

64ページから66ページまで、植生区分です。凡例によると左上のほう、青になればなるほどより自然植生、右下のほうに行くほど人工的な植生という、概ねそういうものでございます。東京は当然、市街地が大半ですが、神奈川に入って植林地や二次林、一部丹沢付近に自然植生が見られる。それから、中部エリアも、岐阜県の恵那山周辺には一部ブルーの部分がありますが、愛知県、名古屋を中心とする地域は、ほとんどが市街地です。

66ページ、こちらもほぼ同様ですが、鈴鹿山脈に一部自然植生の高いエリアが見られるという状況で、ほかは、ほぼ市街地か二次林によって覆われているという状況です。

67ページから69ページに、今までの絵の中で、そのブルーの比較的自然植生に近い部分を抜き出した絵を掲げております。

70ページから72ページに、特定植物群落ということで、これはまた別のルールによ

りまして我が国の植物相を形づくっている群落のうち、規模や構造などにおいて代表的で保存すべきものとされているものでございます。ここに掲げたようなものがそれぞれのエリアに点在しております。

73ページから75ページまで巨樹・巨木ということで、これもそれなりの数が存在しております。東京のエリアに、東京都の都心部に「巨木林」という茶色のハッチの凡例に該当するものがありますが、これは皇居です。東京だと約19カ所、神奈川は162カ所、これもプロットと一致しておりませんが、それぞれ大体、数十カ所から百数十カ所の巨木・巨樹が指定されております。

76ページから81ページまでまとめてご覧いただきますと、海辺のエリアが入ってくるということで、藻場や干潟について拾い上げたものです。東京湾、伊勢湾、大阪湾、それぞれの河口エリアの一部に干潟が存在しておりますが、中でも特に先ほどから何度か出てきております伊勢湾の奥にある藤前干潟はラムサール条約に指定された湿地ですので、非常に貴重で保存すべきものという認識がされているものです。

あと、82ページから景観ということで、都道府県から指定されたいわゆる景観保全の地域のようなものについて、82ページから84ページまででご覧のとおりのもので点在しております。

それから、85ページから87ページまで、自然景観資源ということで、これも地形等の景観資源、例えば東京都内ですと、先ほどの湧水地と一体となったような池が幾つか指定されていたりしておりますが、ご覧のようなスポットがそれぞれのエリアに存在しております。

88ページ以降、これは主要な観光地ということで、日本観光協会のデータから拾い上げたもので、やはり人口が集中しているエリアですので、観光地というか、都市住民の憩いの場としてのエリアはかなり多くのものが存在しております。

91ページから93ページまで文化財ということで、左側に凡例がございます。国が指定するもの、都道府県が指定するもの、それぞれ四角、丸で色分けしてハッチをしておりますが、例えば東京都の場合、全体で国指定のものが59カ所、都指定のものが302カ所ということで、数の上ではたくさんのもので存在しております。そのほかのエリアにも92ページ、93ページに掲げるようなものが点在しておりますので、実際の工事のときには留意をする必要があらうかと思えます。

以上でございますが、94ページから95ページまでは参考までに廃棄物・温室効果ガ



スの達成目標ということで、都道府県の数字を掲げてございます。後ほど、必要があれば参考までにご説明いたしますが、とりあえず以上で終わらせていただきます。

最後に、97ページにまとめということで、各都道府県ごとに、今、ざっと絵で見えていただきましたものを数字のデータで取りまとめて一覧表に載せております。

以上でございます。

**【家田委員長】** ご説明、どうもありがとうございました。

それでは、今の資料に対しましてご質問やコメントをいただこうと思います。どういう順番でも結構ですので、どうぞ発言いただけたらと思います。いかがでしょうか。

ちょっと聞かせてもらいたいのですが、87ページに自然景観資源、三重県に「河成段丘（水沢扇状地）」がございすけれども、これは面積的には随分大きなエリアを占めています。私も不案内なエリアなんですけれども、扇状地そのものは日本中至るところにあると思いますけれども、これはどういったような資源的価値があるのか、もし特徴などわかりましたら教えていただけたらと思います。

**【潮崎技術開発室長】** あまり詳しいデータがないのですが、河川の図面をご覧下さい。30ページに河川の絵で鈴鹿川に細かい支流があるようです。この周辺の扇状地は、いわゆる扇状地ということに加えて鈴鹿川の支流が複雑に流れる部分に沿った河成段丘が形成されたエリアということで、単に扇状地ということではなくて、むしろ細かい河成段丘というものが連担しているという、どうもそのところに景観資源的な価値があるということで挙げられていると推察しております。そういう意味では、地元では「水沢扇状地」という言われ方もしておるようなんですけれども、単に川が流下してきて盆地状の扇状地が形成されているというだけの地形ということではないようです。

**【家田委員長】** 質問した意図は、この87ページの図でいくと、かなり広いエリアに色が塗られていることになるので、このあたりを通過する際には、どんなような構造上の、あるいは施工上の注意なり配慮なりが必要で、それはどういうふうに対応可能なのか、その辺の状況を教えていただきたいんですけれども。

**【潮崎技術開発室長】** 地下を一気に通ってしまうのであれば、水の滞水状況を事前に綿密に調べて、その工法などを慎重に選定することが必要になるのかなと。

明かりの場合、やはりできるだけ地形の改変の少ないようなエリアを極力選ぶことがもちろんだと思いますが、連担して幾つかの河川を橋りょうで横断していくという形になるうかと考えられ、どのくらいのルールレベルを設定するかが最初の検討になります。具体

的な路線計画の際には幾つかのパターンを比較検討してということになっていくのではないかと思います。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

ほかの委員はいかがでしょうか。廻さん。

【廻委員】 ご説明ありがとうございました。

まとめの最後のページで見えていきますと、今までのまとめにいく前のページもそうですが、これを見て、さあ、どうですかと言われると、全くわからないというのが実情です。例えば湧き水が106カ所とか、10カ所とか、あるいは特別緑地保全地区がどのくらいとか、いろいろデータがありますが、その意味するところが良く分かりません。これをどう読んだらいいのかをちょっと教えていただきたいのですが。

例えば神奈川にはこれこれの状況があるので、計画を立てるときに、この数字ではここが大変だ、注意が必要とか、あるいは、この数字程度だったら環境を大きく損ねずにいけるのではないとか、そんなことです。例えばA、B、C、Dで評価すればとどんな感じになるのかといった方法でもよいです。多分プロの方にはすぐ理解できるのですが、素人にはデータがただあるだけで判断の基準が示されませんと、よくわからないため、教えていただきたいのです。

【潮崎技術開発室長】 本格的なアセスの実施に当たって、そういうことを検討するための前段階の検討資料という位置づけなんですけど、確かに単純に箇所数を比較した場合には、一般的には配慮すべき箇所が多ければ多いほど路線設定の制約要因、あるいは工事の制約要因が高くなります。できるだけ最短距離で目的地を結びたいというその前提は前提として、ルート選定では、そうした制約要因も踏まえどういうエリアを通るのがまず一番合理的かという判断になります。その一番もとになる判断資料であると。その上で、近傍にどうしても何らか支障する場合にはどのような対策を講じるか、実際の着工までのアセスの幾つかの段階において、判断をしていくことになります。現段階ですと、この表の範疇で言えるのは、箇所数やエリアが広いところほど、路線の設定制約要因が高くなるので、事業に当たっては配慮が必要ということです。

【廻委員】 いいように読み取るしかないと。

【潮崎技術開発室長】 念頭に置いて路線の具体的なロケーションを事業主体にはまず判断してほしいと、まあ、こういうことになります。

【廻委員】 あともう一つ、教えてください。それぞれの項目の優先はありますか。水

環境と、動物・植物・生態系とか、いろいろなカテゴリーがありますね。これは、どれでも同じ重みでいくのですか。それとも何か順番があるのでしょうか。

【潮崎技術開発室長】 一般的には、どれが優先が高いとか何とかということではなく、等しく環境は調査をすることではありますが、調査をした結果、このエリアはほとんどこの項目は配慮事項はないとか、非常に重要だとか、ある程度調査が段階・段階で進んできると、そういうものが見えてきます。今のこの段階のメッシュですと、確かにまだそれがなかなか見えにくいところがあるかもしれませんが、最初のうちは特にどれを重点的にという予断を持ってやるということではないと思います。

【廻委員】 わかりました。全然わからなかったのです。

【家田委員長】 環境に関しましては、2つの側面からこの委員会としても結論をつけなければいけないと思っておりますけれども、1つは、場所に依存しないような中央新幹線の持つ特性に基づく環境配慮事項があり、そういうものについてどういうふうに判断するのかという事項で、もう一つは、地面にくっついている、つまり地面とセットで考えて初めて判断ができるというようなものがあります。前者については、例えば電磁波の影響であるとか、その他もろもろ、新しい要素ですね、これはこの委員会の前に行われていた技術評価委員会の中で一定の結論がつけられており、それを私どもとしてはレビューした結果、それを否定する段階にはないということで、1つの結論を出しているかと思えます。後者につきましては、幅が20キロという、非常に幅の広い帯状の範囲で地面を考えたときに、その中で決定的に心配事が出てくるかどうか。それから、山梨県～長野県のところについては2つの案がありましたが、地面に関係した環境から見て、どちらかのルートが決定的に不利な点を持っているかどうか、そういうところがポイントでございました。

この山梨県～長野県については、何回か前の委員会で環境という面から甲乙つけるような段階にはないというような結論だったですね。今回の報告は、それ以外の区間ですので、ルートの複数候補があるわけではないけれども、これまで地質調査も含めていろいろ検討されてきた想定ルートの幅の中で、決定的にネガティブな要素があるかどうかというところが判断状況ではないかと思えます。

廻さんから質問が出ましたが、事務局のこの資料作成状況からすると、現在の解像度でルートを検討している範囲においては、ここまで挙げられているようなたくさんの項目に関する環境項目について決定的にこのルートを否定するような根拠はないという判断をしているという認識でいいんですか。

【潮崎技術開発室長】 はい、そう考えております。

【家田委員長】 したがいまして、もしそういうことであれば、こういう帯の中でまた考えることにして、この後のもっと先の段階では、この帯の中でもっと詳細なルートを決めなければいけないので、それをいわゆる世間で言っているところの戦略的環境アセスメントのより詳細な検討をして判断し、そして、ルート等をもう少し詳細に決めたら、今度は実施レベルでの環境アセスメントを、今度はもう非常に細かいところまでやることになるから、そういうようなことを仮に3段階と考えますと、第1段階の今の段階でこのルートについて何か決定的に心配があるかどうかの判断ではないかと思います。そういう意味で、先ほど申し上げた水沢扇状地というのは、随分幅を占めているので、逃げようがあるのか、あるいは上に逃げたり下に逃げたりすることができるのか、北や南に逃げられるのかという意味でご質問させていただいたのですが、潮崎さんのご説明では、地下やあるいは施設の地上施設であっても、その施設を工夫することで対応可能な範囲であろうというような技術的なご説明だったわけですね。

廻さんのご質問について、私も追加でコメントしたらそんなところになります。

【廻委員】 わかりました。要するに、何か決定的に難しいことはないということであれば、それで。

【潮崎技術開発室長】 ちょっと補足でよろしいですか。

今、家田委員長からお話のあったとおりなんですが、中間とりまとめのとおりに事業主体によってルートの決定段階でアセスが行われますが、この調査の中でも、今お話ししたようなことをこの調査の結果だけから読み取るには不足な部分があるかもしれませんので、環境省などからも意見をいただいていますので、最終とりまとめまでの間には、今のような見解をもう少し何らかの形でコメントを付すようなまとめ方をしたいと思っております。

【廻委員】 わかりました。ありがとうございます。

【潮崎技術開発室長】 大筋には、今申し上げましたとおり、特に決定的にネックになるような要因はないと私どもは判断しております。

【家田委員長】 どうぞ、中村さん。

【中村委員】 私もそれほど地理勘がないので、決定的とか何とかという話ではなく、心配というか、その辺を考慮しておいてくださいということでのコメントですけれども、ちょっと質問もあります。

まず、いわゆる原生的な自然については、全体を通じて見ると、山梨～長野の例えば南

アルプスと比べると、そういった環境はないのではないかと思います。

ただ、例えば丹沢とか、高尾山のところとか、恵那山のところですね、そういったところに地域にとっては非常に重要な自然環境が残っています。日本全国を見たらどうかという議論だけでなく、地域にとってどれだけ大事かということも重要な尺度になってくると思うので、やはり地域の視点も必要だろうと思います。

そのときに、例えば神奈川は水源税を取って丹沢の森を、今はシカの問題が随分多いと思うんですけども、何らかの形で復元・再生していこうという動きをしていますし、たくさんデータが出ています。県のほうで持っておられます。水源税の問題から、水源としての森の重要性もあるので、その辺がトンネルなのか何なのかよくわかりませんが、技術的な判断を慎重に行い、気をつけなければいけないと思いました。

それから、ちょっと環境というよりも、伊勢湾のところ、愛知と三重の県境のところに、揖斐、長良、木曾川の3川がありますよね。ここを通っていくということに当然なるので、治水上の安全をどういう形で確保していくかということも、もし今の現状でわかるならば教えていただきたいと思います。

それから、東京都に湧水が非常に多くあったんですけども、これは何か特別な理由があるのでしょうか。それと同時に、湧水はいろいろな水環境の中でも温度が季節を通じて極めて安定しているということで、希少な動植物が必ずいます。なぜこんなに多いのか、段丘外から出てくるのか、ちょっとその辺はよくわからないんですけども、わかったら教えていただきたいのと、ハビタットとして希少性が非常に高いので、そこも気をつけていただきたいと思います。

それから、あとはシンボリックな、先ほどの藤前干潟みたいな、いわゆる保護運動の中でも非常に重要な場所を通るので——通るといって、帯の中に入ってしまったので、そういう場所を避けるような配慮が必要だと思います。

最後に質問なんですけれども、非常に多く重要な箇所を通るときに、これはもう既に説明があったのかもしれない、私が出席していないときにあったなら大変申しわけないんですけども、いわゆる掘削土というか、非常に長大なトンネルを掘ったときの掘削土を運び出してどこかに埋めたりするときに、ほかの環境を傷つけないように気をつけていただきたい。その辺のいわゆる掘削土をどう処理していくかという問題についても、もしわかれば教えてください。莫大な掘削土になるような気がするのです。

**【潮崎技術開発室長】** まず、お答えできるご質問からお答えさせていただきますが、

このデータによると、東京に湧水が非常に多くなっているのは確かですが、はっきり言って、なぜ多いのかという理由はダイレクトにお答えできません。

ただ、東京の地形は主に武蔵野台地と多摩丘陵から形成され、ちょっとした公園とか都市河川の水源地のたまり場というところからぼつぼつ湧水が出ているという箇所が感覚的に名古屋や大阪と比べて多いということは言えると思います。関東ローム層をベースとする武蔵野台地の中にためられた豊富な地下水がところどころで出てきている、という所が多いのかなと、地形・地勢的には思っております。しかし、データの拾い上げ上の都合みたいなものもあるのか、その辺のことについては、もうちょっと調べさせていただきたいと思っております。

あと、それから、木曾3川を当然どこかで横断していくことになります。線形はどうなるかということは、はっきりしておりませんが、名古屋から先については私どもも全くまだ想定しておりませんので、地上でいくのか、あるいは地下になるのか、まだ全くこれからの検討という状況です。

あとは、掘削土の土砂処分の問題ですけれども、当然、これも環境省からいただいたご意見にもありまして、全長の8割ぐらいがトンネルになると見込まれておりますし、かなりの部分を何らかの形で処分しなければならないということになります。しかし、具体的な検討は、実際、ある程度ルートがはっきりしてきて、ではどこからどう運び出すかという絵がかけないと、対策の検討ができませんので、現段階ではまだ具体的に手はつけておりません。

ただ、一般的に申しますと、最近、全国で工事をやっております整備新幹線も、多くがやはりトンネルです。そういうところでもう例えば極力ダンプを使わないでベルトコンベアで運べるところまで運んで積み出すとか、そういう工夫を随所でしておりますので、今回の場合もできるだけ、周辺環境に影響を与えないような検討をもうちょっと先の具体的な段階では綿密にやらなければいけないと思っております。

**【家田委員長】** どうもありがとうございます。

どうぞ、辻本さん。

**【辻本臨時委員】** 私も、ほとんど素人なのでぜひとも、先ほどから質問にも出ておりますように「出典」と書いてあって、それはインターネットをたたけばこの出典は必ずわかるということだとは思いますが、大部な資料になるかどうかは別として、ざっくりそれぞれが何なのかということと、その判断基準がどうやって決まっているのかとい

うことが1つずつ、ちょっとごついかもしれませんが、1ページずつでもいいんですけれども、ざあっとできているものをいただきたいと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。

その対応はいかがですか。

【潮崎技術開発室長】 最後のときまでに、今日いただいたご意見、あるいは環境省当局からの意見も含めて、今のようなことも共通いたしますので、関係資料とコメントをまとめたいと思います。

【家田委員長】 そうですね。結果がこうですと言うだけではなくて、それはどう判断したらいいのかというところが相対的にわかることがいいですね。

例えば、先ほどの排出土砂も、トンネルが長いので、かなりの土砂量になりますが、鉄道のトンネル断面は、それ程大きなものではないんですよ。例えば、4車線、6車線の高速道路のトンネル断面といたら、もっと膨大な断面になると、それから、空港の人口島をつくるのに必要な土砂量といたら、この中央新幹線が何本あっても足りないですからね。つまり、相対的に眺めたときに、とてつもなく対応が難しい話なのか、これまでの経験の範囲内の話なのか、そこら辺の判断もできるように、何か相対化して考えないと難しいかもしれないですね。そういうバックアップ資料を少し整えていただくようにしましょうか。

【潮崎技術開発室長】 はい。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。林山さん。

【林山臨時委員】 1点だけコメントといいますか、注文なんですけれども、先ほど家田委員長がまとめられたように、3段階ぐらいで環境を考えていくと、今日の段階は20キロ幅なので、クリティカルなネガティブ・ポイントがあるかどうかという判断でいいと思うんですが、だんだんこれから戦略的アセスとか細かい具体的な線に入っていくときに、本当にネガティブ・ポイントを回避する路線がいいというふうに判断していいかどうかということをちょっと検討しておいていただきたいんです。

と申しますのは、JR東海さんの本社のある名古屋で、昨年、COP10が開かれまして、生物多様性の話が議論されて、ほとんど遺伝資源の利益配分のことばかりがニュースで取り上げられたのですけれども、もう一つは、こういった開発行為を伴ったときの生物多様性をどう保全するかというのが2つ目の大きなテーマでして、結論としては開発行為に伴ってはノー・ネット・ロス原則を徹底するということが主張されています。ノー・ネ

ット・ロスとは、純粋にマイナスはなくするよと、ノーにすると。ですから、現状維持か、それ以上に生態系に対してプラスになるような行為にしてくださいという、セットオフみたいな考え方が提唱されています。

特にこのリニアがどんどん工事が進んでかなり長期になったときに、この潮流は世界的潮流になるような可能性があるわけです。それに耐えられるような論拠をちょっと今から準備しておいたほうがいいのかなと私は思います。以上です。

【家田委員長】 ほかにはいかがですか。青木さん。

【青木臨時委員】 先ほど中村先生からもお話があったんですけども、これはデータの面で、例えばこの前も南アルプスを世界遺産にというような住民運動があることが話題にもなりましたが、例えばそういった運動なり保全活動が行われているところがあると思いますので、その状況がわかるようなデータがあればと思います。

【家田委員長】 運動があるところはだめで、運動がないところだったらよいというわけではないので、バックアップ資料ということですね。

【青木臨時委員】 状況を知りたいということです。

【家田委員長】 どうぞ、渡辺さん。

【渡辺委員】 委員の渡辺です。

潮崎室長から、環境省のお話が出ましたので、ちょっとご確認でお聞きしたいのですが、環境省が出した意見書は、パブリックコメントの1つというふうな認識なのか、それとも、環境省が言っていますように戦略的な云々かんぬんのその一環としての国土交通省に対する意見なのか、その位置づけとしてどういうふうに捉えるのがいいのかですね。

ですから、「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」に基づいてご提起をしていると環境省は言っているんですけども、これの捉え方を、我々の側、委員会の側としては、そういうサイドで捉えるのか、いわゆるパブリックコメントの一環として捉えるのか、あるいは全然それと違う捉え方なのか、その辺について一つお聞きしたいのと、2つ目は、環境省の意見に対して、今、ちょうどお話もされましたように今後の中で議論していくテーマとして位置づけるのか、いやいや、それは一応大枠の中で新幹線の検討の小委員会の中では別にオーソドックスにそこまで踏み込みませんよというのか、その辺のことについてちょっとわかる範囲で教えていただければありがたいですけれども。以上です。

【潮崎技術開発室長】 基本的に、手続的にはパブリックコメントの意見として出てきたものだと私どもは思っております。



扱いにつきましては、この委員会でこういうふうを確認していること、あるいは、この次の段階の事業主体が行ういわゆる戦略アセスでのこと、そこまで一貫したタイムステージでとらえて環境省から意見をいただいております。従って、我々の検討の範囲のメッシュでできることは、最大限、対応しようと思いますが、そこはあくまでもこの範囲の中でのルート的位置が決められているわけではございませんので、この段階でできることは可能な限りコメントした上で、具体的なことについては事業主体がやる戦略アセスの中でやっていただくということで考えております。

【渡辺委員】 よろしいですか。

【家田委員長】 はい、どうぞ。

【渡辺委員】 そうすると、一応、パブリックコメントはこの後やりますので、その結果報告ですか、ですから、その一環という位置づけということで、省庁が省庁に何か意見を出すと、必ず返す義務はないという認識でよろしいということですか。

【潮崎技術開発室長】 法定の協議とか意見とかということでは全くございませんので、そういうものではありません。

【渡辺委員】 わかりました。ありがとうございます。

【家田委員長】 パブリックにはパブリックセクターも入っているのではないのでしょうか。大事な意見は大いに聞けばいいので。次の話題のときにしましょう。

それでは、この第1の議題についての質疑は以上にさせていただきます。ポイントは、先ほど申し上げたとおり少し資料を補っていただいて、最終的には、今日の分だけではないですけれども、前の分も含めてこの程度の解像度で検討する計画段階において、環境上、決定的なネガティブ・ファクターがあるかどうかのチェックになろうかと思います。それが最終的に判断できるような継続した審議をしていただくという理解をさせていただこうかと思います。

それでは、2つ目の議題に入らせていただきます。

資料2でパブリックコメントの結果の報告がございますので、今の環境省の話も含めてご説明をお願いいたします。

【蒲生幹線鉄道課長】 それでは、資料2に基づきましてご説明申し上げます。

まず、1ページ目でございます。「パブリックコメントの概要と結果」ということで、全体的な総括でございます。

概要でございますが、件名はこちらでございますけれども、実施時期は今年の12月1

6日から本年の1月14日までということで実施させていただきました。その結果でございますけれども、全体といたしまして提出件数でございますが、今回は996件ということで、前回は793件でございますので、約200件強上回っております。

次は提出者の内訳でございます。まず、個人と団体の区分けでございますが、個人が785件、団体が211件ということで、これは前回と同じような傾向でございます。地域別でございますが、こちらにつきましては、前回と同様、長野県からの意見が大変多うございました。全体の半分程度ということで、491件でございます。また、前回同様、静岡県からも多くの意見が提出されております。さらに、今回は関西圏からの意見が大きく増加しております。ちなみに、大阪でございますが、前回は5件ほどだったものが、今回は91件に伸びております。奈良に関しましても、2件が13件ということで、その他102件の中にも兵庫県からの方が30件ほど入っているということで、非常に関西圏での関心の高まりが伺える結果になっていると思っております。なお、団体の関係でございますが、一番下に注がございまして、このほかに官公庁ということで、環境省からもパブリックコメントが出されております。あと地方公共団体、経済団体、期成同盟会、市民団体などが含まれているところでございます。

次が個々の意見の概要に関しましてご説明申し上げます。2ページ目をお開き願います。

「パブリックコメントで寄せられた主な意見と理由」でございます。

まず、①でございますが、中央新幹線の早期実現を望む意見ということで、こちらに関しましても、前回同様、多くの意見が寄せられております。主な理由でございますが、災害に強い国土形成、さまざまなビジネスチャンスの創出、生産性向上による経済活性化への期待、地域から大都市圏へのアクセス利便性の向上、経済対策としての効果などが挙げられているところでございます。なお、左側の欄に「注」とつけておりますが、②もそうですが、こういった大きな項目にかかわるものの中で、例えば①でございますと、大阪までの可能な限りの開業といった、テーマが具体的にしているものに関しましては、別途ほかの項目で整理させていただいているところでございます。

次に②でございます。中央新幹線の整備につきまして、特に国家プロジェクトとして事業の進行管理などで国が関与して事業を推進することを望む意見が多く見られます。今回は112件ということでございまして、その主な理由でございますが、全国新幹線鉄道整備法に基づく事業であること、将来、海外展開を視野に入れて国家的な輸出産業とすべきであるというようなこと、あとは用地買収など事業の円滑な遂行のためには国の関与が有

効であることなどが挙げられているところでございます。さらに、国の関与を求める意見の中には、例えばJR東海単独での整備には限界があるのではないかということで、そういう場合には中央新幹線の事業に対して財政的に支援をすべきといった意見なども寄せられているところであります。

次に③でございます。③につきましては、中間とりまとめにおきまして中央新幹線整備の意義の1つといたしまして、東海道新幹線の運行形態の展開や沿線地域の再発展に関しまして触れておりますが、これに関しまして主に静岡県の方々から、東海道新幹線のひかり・こだまの運行本数や停止回数の増加をはじめといたしまして、東海道新幹線沿線地域の利便性向上や地域活性化についても配慮を求める意見が数多く寄せられているところでございます。87件ほどでございます。

引き続き3ページの④をご覧ください。

中央新幹線の整備に反対する意見が多く寄せられたことも、前回と比べましての今回のパブリックコメントの特徴でございます。142件ということでございます。主な理由でございますが、超電導リニア方式の電磁波の影響やエネルギー消費量に対する懸念、南アルプスをはじめとする沿線自然環境の破壊に対する懸念、JR東海の経営に与える影響や建設費が増大した場合の財政負担発生への懸念、地震など異常時の対応への不安などが挙げられております。そのほか、少子高齢化などを踏まえますと、JR東海の収支予測やこの審議会で行った需要予測などが過大ではないのかというような懸念とか、工事が沿線の生活環境に与える影響を懸念する意見なども寄せられているところでございます。

次が4ページ目でございます。走行方式、ルート、営業主体、建設主体に関する意見関係でございます。

まず、⑤でございます。走行方式でございます。⑤に関しましては、超電導リニア方式の採択を支持する意見が多く寄せられました。なお、集計されたもの以外に関しましても、リニアと記載されている意見が他の部分に数多く寄せられておりますので、大半の意見はリニア方式の採択を前提に記載されているものでございました。なお、先ほど触れましたように、中央新幹線の建設に反対する理由として、超電導リニアの安全性などの懸念を示す意見なども寄せられているところでございます。

次がルートでございます。⑥と⑦でございます。

こちらに関しましては、長野県から数多くの意見が寄せられております。今回は、長野県のうち主に北信中信地域から、167件ということで伊那谷ルートの再検討を求める意

見が多数寄せられております。その主な理由といたしましては、長野県内の地域振興への配慮、南アルプスのトンネルの施工の安全性に対する不安、南アルプスの自然環境保全への懸念などが挙げられているところでございます。

一方、⑦では、前回よりは減少いたしましたものの、沿線県の一部や長野県南信地域から、建設費用、所要時間、経済効果などの観点から、南アルプスルート採択を支持する意見も多数寄せられているところでございます。

なお、この関連では、先日の先ほど申し述べました中央新幹線の建設に反対する理由として、南アルプスのトンネル建設による環境破壊を危惧する意見が多く寄せられております。

次は、⑧、⑨、⑩の事業主体関係でございます。

営業主体、建設主体とも、JR東海が指名を受けることを支持する意見が多く寄せられていたところでございます。建設主体に関しましては57件、営業主体60件というところでございます。その理由といたしましては、東海道新幹線との一体経営の妥当性、超電導リニア方式の技術開発の経緯、東海道新幹線での運行実績の積み重ねなどが挙げられているところでございます。

一方で、⑩でございますが、建設主体といたしまして鉄道・運輸機構など公的機関を参加させるべきではないかという意見も若干ながら寄せられているところでございます。その理由といたしましては、これまでの鉄道整備の経験による技術とノウハウの蓄積を活用することが用地買収など事業の円滑な遂行に資することになる点などが挙げられているところでございます。

次に、5ページ目でございます。付帯意見に関するご意見でございます。

まず、⑪でございますが、付帯意見の中で大阪までの早期開業を継続的に検討すべきとしたことに対しまして、大阪早期開業を望む意見が多数、大変多く寄せられました。先回は、この件に関しましては9件ほどございましたが、今回は217件ということで、非常に関西地区から多くの意見が寄せられておまして、関心が高まっていると言えるかと思えます。その主な理由といたしましては、我が国の三大都市圏の結節を強化することによる国際競争力の強化、関西圏の経済活性化、東日本と西日本の均衡ある発展、名古屋駅での乗り継ぎの不便、経済効果が最大となること、などが挙げられているところでございます。中には、名古屋開業後、大阪開業までのタイムラグが関西圏に悪影響を及ぼすのではないかと懸念いたしまして、名古屋開業を遅らせてまでも、というようなこ

となどもございました。

次に⑫でございます。この関係では、付帯意見で中央新幹線の駅から国際拠点空港のアクセス利便性確保が重要としたことに対しましても意見をいただいておりますが、この関係での意見は、主に関西国際空港とのアクセスに関しての意見がほとんどでございました。関西国際空港に関しましては、国の成長戦略といたしまして国際競争力強化が挙げられておりますので、関西国際空港へのアクセス改善を求める意見が主に大阪を中心に寄せられているところでございます。中には中央新幹線を関西国際空港に乗り入れるようにすべきだというような意見などもあったところでございます。

次は、⑬、⑭、⑮関係で、駅の位置や費用負担関係につきましても意見が寄せられております。

その中でも特に長野県の方々からは、駅の建設費用につきまして国または審議会が合理的な負担のあり方を提示すべきであるというような意見とか、駅の位置についても国が自治体と建設主体の協議・調整に関与することを求める意見が多く寄せられております。その主な理由といたしましては、全国新幹線鉄道整備法に基づくプロジェクトであることと、駅の位置について公共性・公益性の観点からの検証が必要であろう、今後の円滑な事業遂行のために国による方向性の提示が必要だというようなことなどが挙げられております。

また、⑭と次の⑮の関係でございますが、駅の建設費用の部分に関しまして、やはり自治体の財政負担の懸念があるということで、建設主体が負担すべきであるという意見とか、ターミナル駅とその他の駅の費用負担の公平性確保を求める意見とか、建設主体と沿線地域が駅について十分に協議すべきだというような意見などが寄せられているところでございます。

次に、6ページの⑯をご覧ください。付帯意見の中で、中央新幹線の開業を見据えた戦略的な地域づくりの必要性といったものをご指摘いただいたことに対しまして、一部の地域からは、現在、中央新幹線の開業を見据えて、その地域において既に戦略的な地域づくりに取り組んでいるということであると。ただ、自助努力には限界もあるので、国の支援を求めるといった意見なども寄せられております。

また、あと⑰でございますが、これは静岡県の方々から主に寄せられておりますが、JRR東海に対しまして沿線の地域振興に関して東海道新幹線沿線地域の戦略的な地域づくりに協力を求める意見などが寄せられているところでございます。

なお、⑱でございますが、これは付帯意見の中で中央新幹線整備の効果を踏まえた国土

政策及び交通政策という部分がございまして、この関係で長野県の地域から、例えばこの右側にありますけれども、中央新幹線の整備が及ぼす長野県の既存の交通機関への影響を踏まえて利便性の向上や地域活性化のための国の具体策を示すことを求める意見が数多く寄せられております。これを括弧書きにしておりますのは、理由というよりもこういった意見という形で来ておりまして、理由は特に伝えられておりませんでしたので、これはあえてこのように掲載させていただいております。

また、長野県の関係では、さらに長野県の総意ということで、この1月のパブコメの期間中にパブコメの一環ということで、リニア中央新幹線建設促進期成同盟会の長野県協議会からご意見をいただいております、その中でも在来線の活用を含めた総合的な交通ビジョンの方向性を示すとともに、その具体化を図るために国、自治体、JR東海、沿線の交通事業者による検討の場の設置を求める意見などが寄せられているところでございます。

最後に、その他の意見でございますが、⑯でございますけれども、これまでJR東海の主張がほぼ認められているというような形になっていることを取り上げまして、国の関与が不十分ではないのかといったご意見などもいただいているところでございます。

なお、いただきましたご意見に関しましては、ここに付したものの以外も含めまして電子政府のサイトに掲載させていただきます。また、委員の皆様に対しましては、すべてのご意見をそのまま、また電子データとして整理いたしまして、後日お届けさせていただくことを予定しております。

私からの説明は以上でございます。

**【家田委員長】** ありがとうございます。

先ほど渡辺さんからお話がありました環境省からのご意見は、どのような内容でしょうか。

**【潮崎技術開発室長】** 「整備計画決定前における環境配慮の実施について」ということで、まず1点目は、前回10月にご報告した調査結果、それから今回ご報告した調査結果につきまして、これらの調査内容に基づいて現段階で予測評価を行うべきであるというのが1点でございます。これに関しましては、先ほど来の議論から今日の間でもご意見をいただきましたように、必要なデータを補足いたしまして、現段階でのその評価というものをもとめたいと思っております。これは、この審議会の中で最終答申までの間に何らかの形でお示ししたいと思っております。

それから、もう1点は、「整備計画決定後における計画段階の環境配慮の実施について」

ということで、これは実際、事業主体が建設主体に対する留意事項でございまして、やはり南アルプスルートが適当であるということが中間とりまとめで出されましたことから、この国立公園の保護・利用に影響を及ぼすことのないようなルート構造を検討すべき、それから、大井川源流部の原生自然環境保全地域に極力近づかないようなルートを検討すべき、また、国立公園の指定地域外についても、現在、候補地の検討を進めていることから、これらの地域にも影響を及ぼすことのないようにすべき、それから、このエリアでレッド・リストに記載されているような動植物生態系への影響が極力少なくなるようなルート構造を検討すべき、それから、リニア方式を採用した場合の騒音・振動については、新幹線と同等の環境値を満たすことを前提として技術開発を行ってきたことについては評価できると言ってもらっておりますけれども、音減対策が基本であり、保全対象への影響が極力小さくなるようなルート構造を検討すべきであるという、以上のようなことでございます。

それから、さらにその先の実施段階の法アセス段階での問題として、残土処分の問題、それから地下水への影響の問題等について、影響緩和に努めるべきであるという、以上が環境省からいただいている意見のすべてでございます。

**【家田委員長】**      ありがとうございます。

今の潮崎さんからの追加説明につきましては、2番目の整備段階での諸所の問題への環境配慮と、それから3番目の建設段階での残土や水処理のようなものというのは、何もこれは中央新幹線に限られるものではなくて、どんな工事であってもやらなければいけないことで、しごくごもつともなことが述べられているということで理解できると思いますが、1点目の現段階で、つまりこの委員会の段階で環境影響を予測評価しなさいというところについては、先ほど来、私は「解像度」という言葉を使いましたが、レゾランスですね、どのくらい分離できるか、どのくらい細かい話ができるかという意味ですけれども、それが20キロの幅の中でその中ではどこだかわからないというときに、ここにはタカがいるけれども、あっちにはいないとか、そういう話は到底できないので、おそらく現段階のプレシジョンでできるものは限られていると思うんですが、その辺は、環境省はご理解いただいている上でのご発言なんでしょうか。

**【潮崎技術開発室長】**      「当該環境調査に基づいて」というふうに環境省からは言われておりますので、環境省も、私どもの現段階での検討がさらにこれよりルートを絞り込んでよりメッシュの細かいものをやるべきだということには無理があることは理解いただいていると考えております。あくまでもこの調査をもとに、この解像度で、そういう意味で

は、フィールド調査や具体的なシミュレーションまでなかなかこの範囲でできるわけではございませんので、定量的な予測評価ということにはならないのですが、この解像度の範囲で定性的な見通しを予測評価としてコメントするというところまでは何とかまとめたものが必要かなと思っております。

【家田委員長】 わかりました。とすると、環境省からのご意見は、現時点でこの当委員会で行っている作業と、これからのとりまとめ方針と、そこで想定しているとりまとめの後での事業者を中心とした作業方針と矛盾はしていないと理解してよろしいですね。

【潮崎技術開発室長】 はい、そう考えております。

【家田委員長】 ありがとうございます。

それでは、ご説明は以上ということにしまして、皆さんに質疑をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【渡辺委員】 前の環境省さんの結果と関係するんですけども、この委員会のとにかく使命というんですか、特に新聞記事などで環境についてはまだまだ十分でないというようなニュアンスの記事がたくさんあったと思うんです。当然、限界があるので、ある程度までしかできないということなんですが、ここの委員会の使命としては、先ほど家田委員長がおっしゃったように、とりあえず今はこういうメッシュで見えたら特に問題はないだろうというようなところでいいのかどうかということなんですが、それはどこまで——やれば切りがなくあるわけですね。期間の問題もある。どこまでやれば、この委員会の使命が達成できたと見るのか、その辺はどういうことなんでしょう。

【潮崎技術開発室長】 現段階でこのエリアより絞り込むことは予定しておりませんので、まさにこのエリアのメッシュを見た場合に、環境への配慮事項をコメントできる、その範囲までがここの委員会にお願いする役割だと思っております。

【渡辺委員】 ということは、この調査結果についてということを見て、特に問題がなかったということでもいいということなんでしょうかね。

【潮崎技術開発室長】 私どもは現段階でのやり方としては、その範囲でこの委員会にはお願いしたいと考えております。

【渡辺委員】 ということですね。最終的にはJ R東海が営業主体になり、建設主体になるんだから、そこが責任を持ってやるんだということになるんですね。

【潮崎技術開発室長】 はい。基本的にはアセスは事業主体が行うこととされておりまして、この後、さらにそういう意味では2段階のアセスのプロセスを事業主体がやること



になりますので、その段階で、より詳細な影響調査とどのような配慮をするかということを検討してもらうことになると思っております。

【渡辺委員】 それでは、当然、建設主体であるJR東海が責任を持つんですけども、それをチェックするというのは、この小委員会ではやらないと思うんですけども、それは将来またそういうチェックをするための何かの機関をつくってJR東海が言っていることが合理的なのかどうなのかというチェックをするということなんですか。

【潮崎技術開発室長】 実際の事業の中のプロセスでは、例えば本格的な環境アセスメントの段階であれば、それは法律に基づいて環境省の意見を聞いて、それを工事実施計画の認可に反映させるというのが手続上プロセスになります。実際の事業のプロセスの中でルールに従って対応していくことになります。

【家田委員長】 詳細な検討をするためにも、決められることはなるべく早く決めたほうが詳細の検討に入れますよね。詳細なことを検討しないと何も決められないというようにやっていると、この小委員会を2045年くらいまでずっとやらなければいけないことになるので。

ですから、大まかなところが諮問されていますので、少なくとも大まかなところに関する答申をなるべく早く出すというのがこの小委員会の使命であるので、目標としましては今年の年度内に目標を置いているわけでありまして、したがって、できる詳細な度合いは、位置について言えば、この程度の詳細さですね。2つのルート案がある場所については、どちらかにしないとあまりにも話が進まなくなるので、それは絞りつつ、20キロの幅の中では、それはその次のステージで考えていただくと。考えていただく際には、事業主体もある程度決まらないと、あるいは走行方式も決まらないと、詳細な検討はできませんので、それを決めるというところではないかと思えます。

それからまた、戦略アセスにしても、事業アセスにしても、法で定められている手続なので、そこではそれこそパブリックコメント、公聴会、それから何を評価対象にするかということの決定プロセス、市民参加、これが相当に入れ込んであるので、しかるべき透明性は確保されることが期待されています。と同時に、この小委員会での位置づけは、幸いにこれが民間事業でできる場合であっても、国家的な意義を持つ、国民的な効果をもたらす事業であるという理解をしているところでもありますので、したがって、そういう機能が十全に発揮されるためには、何らかの意味でパブリックセクターが事業に対して目を見張っている、それはおそらく期待される場所ではないかと理解しているところでもあります。

パブリックコメントにつきましては、いかがでしょう。もちろん、多数決で決めるような話ではありませんので、多いからすばらしいとか、そういう話ではないのですが、この中で、どうでしょうか、委員の皆さん方、見ていただいて、このところはもうちょっと我々も検討が要るねとか、そういうところがあったら、ぜひご発言いただきたいと思いません。

村上さん、どうぞ。

**【村上臨時委員】** 最後に地域別の分布図が出ていますが、幾つか気づいた点をコメントしたいと思えます。

1つは、「中央新幹線の早期整備を望む」と回答している83人のうち、長野県が74人を占めています。その他の地域は9件しかありません。一方、4番の「中央新幹線の整備に反対」という回答では、長野県13でそれ以外が129です。これから、長野県以外の沿線の自治体の関心が低いという感じはします。沿線自治体が反対する理由は、沿線から東京への流出を危惧しているという気がしますが、東京でも32が反対ということです。「国家的プロジェクト」にするためには、意義や効果をわかりやすくPRすることが必要だと思えます。

次に、大阪までの早期開業を期待する人が217名いますが、その内大阪が78名と最多ですが、沿線以外の県も71名います。山陽の方が多いたと思えますが、だとすれば、大阪での新幹線への乗り換えの利便性も重要だと思えます。

それから、国の関与を期待する意見が多い一方で、⑯とか⑰を見ると、地域の戦略的な地域づくりに関して、ほとんどの自治体からは回答がありません。これは、自分でやるから、国やJRは口を出さなくて結構という意味表明なのか、考えていないのか解りませんが、まず、地域が主体的に計画し、それに必要な支援を国やJRに要求するのが筋ではないかと思えます。

最後に、国土政策及び交通政策の項目で、ルート問題を抱える長野県から116と大きい数字が出てきています。リニアとその他の交通体系、特に高速道路との連携がうまく機能すれば、南アルプスルートが採択されたとしても、北部の地域も十分リニアの効果を受けることができますので、長野県では特に重要であると思えます。

以上です。

**【家田委員長】** ほかにいかがですか。

**【竹内委員】** すみません、今日はちょっと都合があつて遅刻いたしまして、申しわけ

ございました。

数字に関連したお尋ねになるんですけれども、⑪で「大阪までの早期開業を検討・実現すべき」というご意見が217件あります。これは最初のほうにある①とか②にある「開業を望む」という、あるいは「推進すべき」とどれぐらい重複しているのか、今わかりでしょうか。

【蒲生幹線鉄道課長】 別の項目に分けております。①から抜いてこちらのほうで整理しております。

【竹内委員】 そうですか。ということは、⑪の人たちは「建設するべきだ」というお考えだということですから、それも単純合計してもこれは構わないということになるわけですね。

【蒲生幹線鉄道課長】 はい、そうです。

【竹内委員】 はい、わかりました。

【家田委員長】 ほかにいかがですか。

私も感想を言うと、想定内の意見しか出ないんだなど、当たり前のことしか言わないんだなど率直に感じるのと、それから、民間の活力を云々というようなことはもう日本も20年来言ってきたので、世界よりもちょっとPFIは遅れていますけれども、民間の事業がいろいろなことで国を作っていくぞという機運にあるかと思ったら、そうでもなくて国が手伝えと。要するに、やっぱり国頼みという意見がありますね。これが日本人の総意とは必ずしも言えませんが、少なくとも本件に関して関心のある人は国頼みという意見を持っている、これはまずいなという感覚を率直に感じます。

より地元の経済界が自分たちはこんなアイデアがあるんだけれども、ぜひそのアイデアをここに組上にのせてくれないかみたいなのは一切ないというのが悲しい現実かもしれないと、そんな感じが少々しました。機会がありましたら、ぜひそういう地元の建設的な知恵とか、汗をこういうふうにかきたいんだけれどもというようなところを吸い上げるようなことがもし国交省のネットワークの中でもありましたら、お願いしたいと思いますし、今日はマスコミの方もいっぱいいらしているので、ぜひマスコミの方にそういうところを拾い上げていただいて、マスコミ経由でも結構なのでご意見いただけるとありがたいですね。どうもありがとうございます。

ほかにはよろしいですか。青木さん、どうぞ。

【青木臨時委員】 確認したいのですが、沿線都道府県以外で、全国的にはほとんど反

響がないということでしょうか。

【蒲生幹線鉄道課長】 沿線県以外ですと、兵庫が多いのですが、その他、千葉や埼玉、茨城という首都圏のところからが、それぞれ19件、12件、12件と、多うございます。また、京都、滋賀ということで、直接沿線ではありませんが、むしろこちらのほうに来てほしいというようなところとか、あとは和歌山、群馬、山口、福岡ということで、全国的に今回広がりを持ったというまでではありませんが。まずは関西に火がつき始めたという状況ですので、今後、最終的な取りまとめに向けまして、さらなるPRなりが必要かと思っております。

【家田委員長】 ありがとうございます。

では、よろしければ、次の議題に行こうと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、3点目の議題で「東海道新幹線大規模改修工事に与える効果」ということでご説明をお願いします。金子さんのほうでよろしいですか。お願いします。

【金子専務取締役】 JR東海の金子でございます。説明させていただきますので、よろしくをお願いします。

資料、ちょっとたくさんありますけれども、上から3枚は、昨年5月10日に説明させていただいた資料でございます。まず、今日は何を説明してというようにところでちょっと振り返りをさせていただきたいと思えます。

5月10日には、新幹線は開業46年たつて、この機能を将来に向かってずっと維持をしていくためには大規模な改修工事となるが、改修工事の実行場面では、若干の部分運休や徐行といったようなことで列車支障、そういう影響が生まれる、だけれども、これはバイパスといいますか、中央新幹線の計画がなかったときの計画なので、それを踏まえるとちょっと違った展開、負担が軽くなるというようなことについて申し上げましたが、それは具体的にはどういうことかというようなお話がございました。

1ページ飛ばしていただいて、今申し上げたことが「経年劣化の懸念」(3)に、繰り返しになりますけれども、バイパスが実現しても、東海道新幹線はずっと機能させていきますから、大規模改修は必要であると。だけれども、バイパスが開業して実際に直通でバイパスを使うお客様はそもそも影響がなくなるという当たり前のことが1つございます。もう1つは東海道新幹線への影響も少なくできる。

これは、工法のことか3行ほど書いてありますが、このところは少しわかりにくい、具体的にはどういうことかということについてお話がありましたので、きょうは具体例で

もってお話しさせていただきたいと思います。

次のところが、今日初めて見ていただく資料ということで、①から⑧までございますが、ざっと順番に。

1 ページ目は、そもそも大規模改修計画とはどういうことかということが簡単にまとめてございまして、3つの工手の種類がございまして。今日お話しするのは、この1番上の鋼橋というところでございまして。

それからもう1つこの機会に申し上げますと、工事費を見ていただくと、表にありますように1兆970億円という大変大きな金額でございまして。この工事は、新幹線の機能を維持するというので、非常に重要なものであります。民間の企業が負担していくということで、私どもの会社だけに適用される制度ではないんですが、全幹法と、それから租税特別措置法によって国土交通大臣の承認を受けて引当金を積むことが認められておまして、ここにございます工事費は、その引当金の積み立ての承認申請をしたときの数字でございまして、今日の話とはまた別に、この数字は大変大きな数字なので、何とか技術開発等によってもっと小さくしていく努力を、今、しております。まだ成案があるわけではございませんけれども、これを幾分でもなるべく小さくすれば、その分、資金の余裕を生み、それから、ご議論がありますように大阪までの早期開業ということについてもつなげていけるという要素を持ちますので、ここは一生懸命やっていきたいということで考えております。

それで、今日の本題は、先ほどと繰り返しになりますけれども、この計画はバイパスが具体化をしていなかった時点で立てた計画でございまして、バイパスができることを前提にすると、工事の方法を、変更というか組み立てて、バイパスが完成するまでの間にまず列車運行に影響が出ないような工程は進めてしまっていて、それによって一定の延命効果というか、長寿命効果を実現させる。バイパスができ上がってしまえば、東海道新幹線をご利用になるお客様が減るので、その部分について列車運行に多少支障のある工事を順序として進めていけば、全体として列車支障ということの影響は少なくなるのではないかとございまして、ちょっと具体例については宇野から説明させていただきます。

**【宇野取締役】** では、私から引き続きご説明をさせていただきます。

この表ですけれども、これは今、話がございましたように、5月10日にお出ししてありますが、これは、この5月10日の小委員会でお示した長期試算見通しにも織り込んでおりますので、当社は大規模改修を実施しつつ、バイパスを建設し、建設段階から開業の

前後を通じて健全経営を維持できることは確認しております。

この表の中で、構造物の種類を4種類挙げておりますが、列車の運行への支障があるのは鋼橋の取替のみということで、鉄の橋だけだということになります。

1枚めくっていただきまして②で、鉄の橋、鋼橋は、大きく4種類に分けられますということです。そして、4種類ございますが、上から単純トラス、デッキガーダー、スルーガーダーと、こう書いております。これは、一番単純な橋は短い橋で、デッキガーダーという2番目に書いてある橋でございます、これはこの上に列車がまくら木を敷いて乗るというタイプのもので、これは短い橋。それからスルーガーダーというのが、少しこの橋げたといいますか、この間に列車が入るということで、これは空頭、列車の下の空間を少しとりたいときにこういうものを使っていく。それから少しスパンが長くなると、単純トラスのような、50メートルクラスのものにはこういう単純トラスを使う。そして、連続トラスという、少しこのトラスがくっついたようなもの、これがあるということになります。

このうち、いずれも鋼橋というのは列車運行への支障が考えられるわけですが、長大構造物でございます連続トラスについて運行の支障が大きいということで、この支障を抑えていくことが、取替を進めていく際のポイントになるということでございます。

めくっていただきまして、この連続トラスというものについての説明でございます。

この写真は、東海道新幹線の新富士～静岡間の富士川橋りょうということで、富士山がよく見える区間でございます。

この連続トラスというものでございますが、これは先ほどの1連の単純トラス3連が一体になったような形状の構造でございます、富士川橋りょうの場合は、このような連続トラスの3連が一緒になったものが6セット、これがかけられてございます。連続トラスは、富士川橋りょうのほかには大井川の橋りょうですとか木曾川といった大きな河川を中心に、計13橋りょうに37セット、東海道新幹線の場合にはございます。

また1枚めくっていただきます。

そこでは、連続トラスの取替方法がございまして。連続トラスの取替に当たりまして、2つの工法が考えられるということでございます。これは、在来線のような場合には、現在地点の横に別線でかけかえをすることが選択肢の中に入りますが、新幹線の場合には高速性を維持するために線形条件が厳しく、別線でかけかえると前後の影響が非常に大きくなってしまいうため、これをとり得ることは困難だということで、現在線の状態でこれを取

替ていくということになります、そのときに2つの方法があるということでございます。

1つ目は、実績のある全取替ということで、この連続トラスをまとめて取替ることになります。そのまとめて取替るということですが、全取替は、まずあらかじめ隣接して新設桁を構築しておきまして、この取替の当日に旧の桁を横移動いたしまして撤去する。続いて、旧の桁に隣接して構築しました新設桁を横にもってきて、もとの線のところにもってきて、1回の工事でかけかえるという工法でございます。

1つめくっていただきます。

これは、昨年の4月に第三セクターでございますが、北近畿タンゴ鉄道の宮津線というところの円山川橋りょうで全取替工法による連続トラスのかけかえが実施されております。これは、写真でご覧になっていただければおわかりになります、旧の桁を13.7メートル横移動して撤去する、そこにあらかじめつくっておいた連続トラス2連、この場合には155メートル掛ける2連を7.5メートル横移動して架設するという工事が行われております。

宮津線の場合には単線で、かつ、非電化ということでございます。トラス桁の規模も、東海道新幹線のものよりは大幅小規模ということになります。それでも、2セットということもございますが、これは終日運休を3日間必要としております。東海道新幹線の大規模改修工事の場合、この全取替によって連続トラスをかけかえていくことを考えていく場合には、いろいろ検討いたしますと、2日程度の終日運休は見込まざるを得ないものと考えてございます。

そして、もう1枚めくっていただきます。

これは取替方法の2つ目の方法ということで、順次部材取替という工法でございます。

トラスは、列車が乗っておりますレールやまくら木を介して列車の荷重を直接受ける床組を三角形の外枠が支持をする構造だということになってございます。

この順次部材取替の場合には、床組を構成するこの縦桁や横桁、それから外枠を構成する下弦材とか、斜めの材料とか、それから上弦材、それから上の横構といった部材を部材ごとに順次取替ていく工法だということでございます。

ということになりますので、すべての部材を取替るまでの工事の回数は大変多くなるということになりまして、結果的に工事費は全取替に比べて割高になるという要素がまずございます。

順次部材取替の場合には、2段階に分けて工事を進めるということ考えてございます。

第1段階では、まず列車荷重による疲労の影響、これは、列車荷重は繰り返し荷重ということになりますが、この疲労の影響を最も受ける床組の部分、これの部材取替をまずやっ  
てしまう。これを終えておけば、これにより長寿命化が図られるので、第2段階となりま  
す外枠の部材取替も順次ゆっくりと時間をかけてやっていくことが可能になるという、こ  
ういうことでございます。

運行への影響の関係ですが、第1段階の床組取替という段階では、これは運行への支障  
は発生しないで実施が可能だということでございます。ただし、第2段階の外枠の取替に  
なりますと、これは、この構造物本体の部材になりますので、この橋りょう全体が変形す  
る可能性があるということもございますので、これを防止するための仮支えなどの工事、  
それから、外枠の上方の部材を取替る際には、架線が支障するといったこともございま  
すので、架線の仮撤去・復旧というようなことも必要になるなど、通常の夜間の作業時間帯  
だけでは不足するので、前後の時間、部分運休という形で運行への支障が若干ですが発生  
するというように考えてございます。

連続トラスの部分的な取替工法として、この順次部材取替は実績がございまして、すべ  
て丸ごとこの工法で取替た実績はございません。そういうことでございます。

それから、もう1枚めくっていただきます。

ここで取替工法の比較ということで書いてございまして、バイパスの建設を想定してい  
ない段階では、全取替のほうが合理的となるというのがこのグラフの内容でございまして。  
これは、運行への支障ということになりますと、全取替工法が2日程度の終日運休になる、  
順次部材取替工法が3時間程度の部分運休だと、こういうことが一応前提として見込んで  
ございまして。その上で、順次部材取替工法は1回当たり3時間程度の運休ということにな  
りますが、回数が非常に多いので、取替終了までのトータルの運行の支障は全取替工法と  
同程度であるということございまして、この図の中で書いてございまして、トータルの  
運行支障について、全取替工法については、列車の運行時間が1日18時間、トラスのセ  
ット数が37セットということになりますので、計約1,300時間になってまいります。

一方で、順次部材取替工法につきましては、1セット当たりの取替回数が150回とい  
うことで、同じ日に同じ晩に12セットを対象に実施していくことが可能でございまして  
ので、計470回という工事が必要になるということで、トータルの運行支障としては掛け  
る3時間ということで、約1,400時間ということでございます。

ということで、取替完了までの鋼橋の工事費については、全取替工法のほうが順次部材



取替工法よりも安いということがございますので、バイパスの建設を想定していない段階では工事費が少ない全取替を選択することが、どちらかという合理的であるということであったわけでございます。

もう1枚めくっていただきます。

最後のページになりますが、これはバイパスを建設することになりますと、今度は順次部材取替工法のほうが合理的であるということをご説明するものでございます。

これは、バイパスを建設いたしますと、平成39年のバイパスの名古屋開業、それから平成57年の大阪開業によりまして、東海道新幹線のほうの輸送量は段階的に減少することになってまいります。東海道新幹線の大規模改修を全取替工法で実施する場合には、運行への支障は、終日運休は2日程度と、大きくなりますし、バイパスが開業いたします39年までに全取替を終えるということになりますので、この時点は東海道新幹線の輸送量もまだ多いままだということがございますので、影響人員掛ける時間は大きいということになってまいります。

一方、順次部材取替で実施いたします場合には、運行への支障につきましては床組取替についてはございません。それから、外枠取替については部分運休は3時間程度と、小さいことに加えまして、東海道新幹線の輸送量もバイパスの開業により段階的に減少していくために、影響人員掛ける時間はさらに少ないといった形になってまいります。

すなわち、全取替の場合には、バイパスがなくて輸送人員が大きい時期にダメージの大きい工事を全部やってしまうことになるので、当然、支障は大きくなるということがございます。

一方、順次部材取替の場合には、バイパスという代替機関ができて輸送人員も減った後に運行に支障のある工事をずらすことで全体としての支障は当然小さくできる、こういうことになってまいります。

以上から、このバイパス計画が具体化した段階では、順次部材取替工法の採用によりまして、工事費は多少増えますが、影響人員掛ける時間を大幅に小さくすることが可能であるということがございます。

これは、数字でもう少しお示しすればさらにわかりやすいということになりますが、断定的な数字がなかなか難しゅうございます。ざくっとしたところで申し上げますと、バイパスなしという場合には、お客様全員が影響を受けたところ、バイパスなしの場合にはお客様全員が大規模改修について影響を受けるわけですが、バイパスができた場合、

ご利用者数が列車本数に比例すると割り切りますと、現在ののぞみの列車本数は全体の約6割ですので、その6割のお客様は影響の外になるということになります。残り4割のお客様について、こちらはひかり・こだまのお客様ということになりますが、3時間の運休、1日15%の時間帯で影響を受けることになるということになります。

一方で、実際の場面におきましては、お客様が運休時間の前後にシフトして利用されることも考えられますので、影響はさらに小さくなるのではないかと、こんなようなことで考えてございます。

ということで、バイパスを建設する場合には、こういった順次部材取替工法が可能になりまして、効果が得られるということでございます。

以上でございます。

**【家田委員長】** どうもありがとうございました。

金子さんから冒頭でお話があったように、5月の小委員会で中央新幹線ができると東海道新幹線の改修工事もお客さんに影響を与える度合いが減らすことができるというご説明があったんですが、それについてもうちょっと技術的によくわかるような説明をお願いしますというのを今日説明していただいた次第でございます。

いかがでございましょうか。どうぞ、ご質疑いただきたいと思います。

では、私から1点だけ。技術的な話になるんですけども、⑧のページを見ていただくと、左側が全交換、右側が順次交換ということなんですけれども、この順次交換のほうのポイントは、中央新幹線が全然できていない間に平成39年までに床組の取りかえによって長寿命化をしておいて、運行に影響がある工事はその後やるというのがポイントですよ。その場合に伺うのは、大阪開業が平成57年だと仮定にすると、名古屋～大阪間の橋りょうは、外枠取りかえが平成57年以降になるわけですよ。この時期は、床組の長寿命化でどのくらいまでは待っていただけるというのは、何か技術的な根拠はございますでしょうか。

**【宇野取締役】** この部分につきましては、列車荷重が繰り返し通る疲労の影響の大きい床組の取替を終えておくことで、いわゆる疲労についての問題は基本的にかんりの期間取替と同様の効果があると考えています。その意味で、施工につきましては、部材をほんとうに経年の劣化について非常に注意深く観察していくことで、その時期についてはかなり遅くてもいいだろうと考えてございますし、そういう面で異常の検査は非常に重要になってきますけれども、そういう体制を、今もとっておりますけれども、さらにしっかり

とっていくことで対応していけると考えてございます。

【家田委員長】 そうすると、今日は非常に専門的な話なので省略されていますけれども、この平成39年から平成57年までの間の名古屋～大阪間について言えば、空白みたくに書いてある部分の妥当性は、モニタリング等の手法も含めた上で何らかの根拠があると考えてよろしいですね。

【宇野取締役】 はい。

【家田委員長】 では、その辺については、特に委員会でご説明いただくような資料でなくてもいいんですが、委員に何かわかる格好でお示しいただくとよろしいのではないかと思います。どうもありがとうございました。

ほかにはいかがでしょうか。ご質問はございませんか。

それでは、ありがとうございました。3番目の議題は5月からで、随分検討でご苦労いただきましたけれども、ありがとうございました。

それでは、本日の議題、1番、2番、3番の議題は以上でございますが、全体を通して委員の皆さんから加えてご発言いただくことはございませんでしょうか。

事務局からは、その他の議題はございますか。

【蒲生幹線鉄道課長】 特にございません。

【家田委員長】 それでは、私の司会は事務局にお返ししたいと思います。

【蒲生幹線鉄道課長】 委員長、どうもありがとうございました。

次回につきましてでございますけれども、次回は、今のところ、2月28日、月曜日の午前中で日程の調整をさせていただいております。正式に決定し次第、委員の皆様にはご連絡申し上げたいと思っております。

なお、本日も、会議終了後、家田委員長はこの部屋で記者の皆様からのご質問をお受けいたします。ご質問のある方は引き続きご在室いただければと思います。

長い時間、どうもありがとうございました。以上で連絡事項は終わります。本日は、誠にありがとうございました。

— 了 —