

平成27年10月20日

リニア中央新幹線に関する質問書（N03）に対する回答

南木曾町リニア中央新幹線対策協議会
会長 南木曾町長 宮川 正光 様

東海旅客鉄道株式会社

平成27年7月22日付けで南木曾町リニア中央新幹線対策協議会よりいただいたリニア中央新幹線に関する質問書（N03）に対して、以下の通り回答させていただきます。

- 質問① 地域住民との合意について 別紙のとおり
- 質問② 工事用トンネルの削減について 別紙のとおり
- 質問③ リニアに関する地元との協議調整について 別紙のとおり
- 質問④ 発生土の仮置場について 別紙のとおり
- 質問⑤ 工事用道路・交通量の推計について 別紙のとおり
- 質問⑥ 地質調査・水資源について 別紙のとおり
- 質問⑦ 事後調査について 別紙のとおり
- 質問⑧ 損害の補償について 別紙のとおり
- 質問⑨ その他の質問事項 別紙のとおり

南木曾町リニア対策協議会への回答

- 質問① 地域住民との合意について
- 質問② 工事中トンネルの削減について
- 質問③ リニアに関する地元との協議調整について
- 質問④ 発生土の仮置場について
- 質問⑤ 工事中道路・交通量の推計について
- 質問⑥ 地質調査・水資源について
- 質問⑦ 事後調査について
- 質問⑧ 損害の補償について
- 質問⑨ その他の質問事項

1

質問① 地域住民との合意について

(1)平成26年12月2日付けリニア中央新幹線に関する質問書(No2)の質問①において、「地域での理解が得られないことで工期が遅れることになっても、地元の理解を得られるまでは工事に着工しないと理解しているが間違いないか。」と質問しているが、「地域の理解を得ることで工事を円滑に進められる、理解を得るための現地調査等を実施し、その後に説明して理解を得たい」との従来の説明を繰り返すのみで、質問の趣旨に回答していない。
このため、再度本質問に回答することを求める。

- ・リニア対策協議会のご理解が得られていない状況では、仮に工事着工しても工事が円滑に進まないため、工事期間が延びることが考えられます。
- ・そのため、まずはリニア対策協議会のご理解を得たいと考えております。
- ・またリニア対策協議会のご理解を得るためには、より詳細な工事計画等が必要になるため、測量や調査などを進めさせていただきたいと考えております。

2

質問① 地域住民との合意について

(2) 貴社は、「環境影響評価書(以下「評価書」という。)が公的なお約束となるため評価書とは別に協定等の締結は考えていない」としているが、事業説明会での答弁や当協議会での発言、質問書に対する回答書の中には評価書には示されていない説明(文言や図、スライドなど)もあるが、こうしたものも評価書と一体となって評価書を補充する約束ごとと理解しているが間違いはないか。

- ・これまで事業説明会やリニア対策協議会の場で説明した内容、使用した図表、スライド等につきましては、会社として責任を持ってご回答させて頂いております。

3

質問① 地域住民との合意について

(3)-①「当社は、今後具体化する工事用車両の運行に係る時間帯や安全対策などの事柄について、地元にて丁寧に説明し理解を得るよう努めて参ります。また、その結果について、地元からの要請に応じて、文書等での確認を行う用意があります。」とあるが工事用車両についてのみが対象なのか。それとも、環境影響評価書に記載のないその他の環境保全に関する事項についても要請があれば対象となるのか。

- ・文書等での確認は工事用車両の運行に係る事柄を考えております。
- ・その他、場所毎に実施する環境保全措置の具体的な内容や、工事中及び供用後に実施する事後調査やモニタリングの内容については、県や自治体へご説明するとともに、施工会社も交えて開催する工事説明会において、住民の皆様にご説明いたします。

4

質問① 地域住民との合意について

(3)-②「地元からの要請に応じて、文書等での確認を行う用意があります。」とあるが、文章等とは具体的に何を想定しているのか。単に工事説明会の内容を記載した議事録のようなものか。それとも、JR東海と地元の双方の合意があったものを証する覚書のようなものか。

- ・工所用車両運行に関するもの例えば1日あたりの台数、運行時間帯といったものを想定しております。
- ・確認メモのようなもので、双方の確認者の捺印等をつけたものを想定しております。

5

質問② 工所用トンネルの削減について

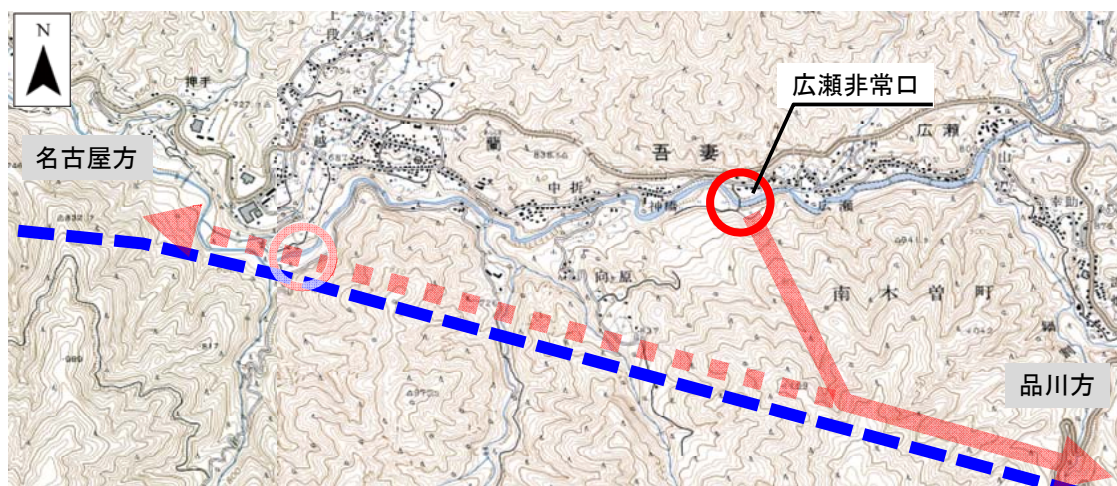
「非常口の削減はできない」とする貴社の資料や説明では、十分な検討がされたのかという点で、いくつか疑問がある。非常口の削減については南木曾町にとっては大きな課題であるため、あらゆる可能性を追求すべきであり、これまでの説明の中で検討結果が示されていない次の3点について検討結果を示されたい。

(1)Z(尾越非常口)削減の場合、Y(広瀬非常口)から2方向に掘削した場合。

6

質問② 工事中トンネルの削減について

(1) Z(尾越非常口)削減の場合、Y(広瀬非常口)から2方向に掘削した場合

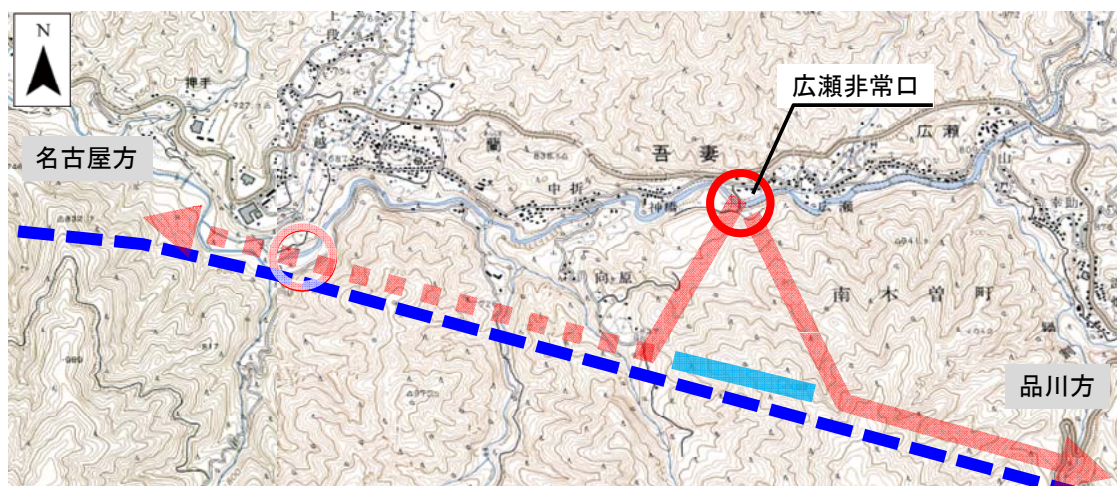


- ・尾越非常口を削減し、広瀬非常口から2方向に掘削した場合、上図のような施工イメージが考えられます。
- ・この場合、破線方向へは下り勾配でのトンネル掘削となることから、施工条件が厳しくなり、極力避けたいと考えております。
- ・また岐阜側の非常口からの掘削延長も非常に長くなることから、2027年を開業とした工程上不可能です。

7

質問② 工事中トンネルの削減について

(2) Z(尾越非常口)をY(広瀬非常口)の位置に隣接した場合



- ・この場合、(1)に比べると ■■■ 部分の工期短縮が見込まれるものの、破線方向へは下り勾配でのトンネル掘削となることから、施工条件が厳しくなり、極力避けたいと考えております。
- ・また斜坑の掘削延長が延びるため発生土量が増加することになります。
- ・さらに岐阜側の非常口からの掘削延長も非常に長くなることから、2027年を開業とした工程上不可能です。

8

質問② 非常口の削減について

(3)X(萩の平非常口)Y、Z、A(岐阜県非常口)の4カ所を3カ所にする視点からの検討

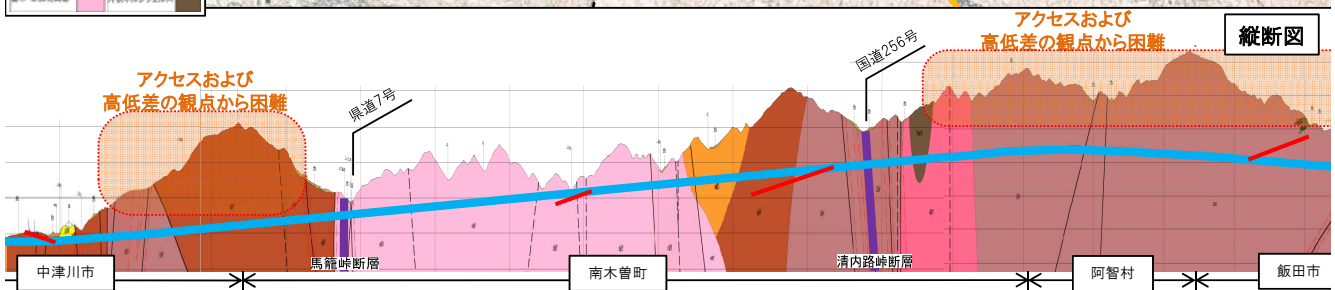
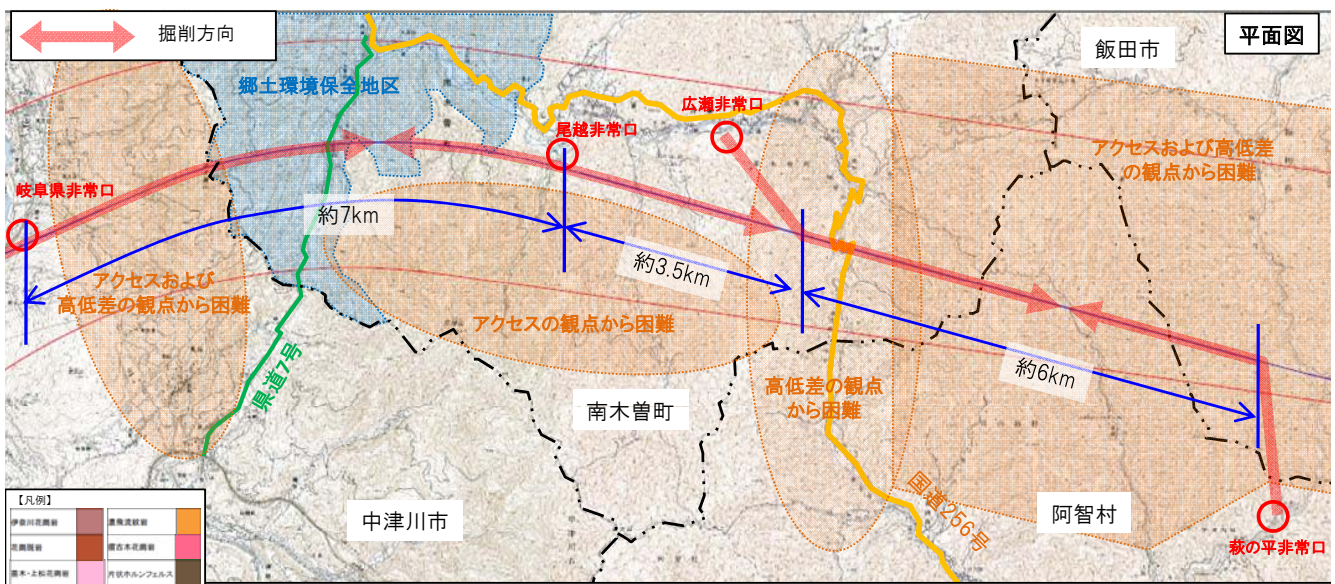


- ・現計画でも、尾越非常口から岐阜県側非常口の距離が約7kmと長く、相当の掘削期間を要しています。
- ・広瀬非常口から終点方へ掘削する場合、下り勾配でのトンネル掘削となるため施工条件が厳しくなり、さらに時間を要します。

9

質問② 非常口の削減について

H27.3.3資料



10

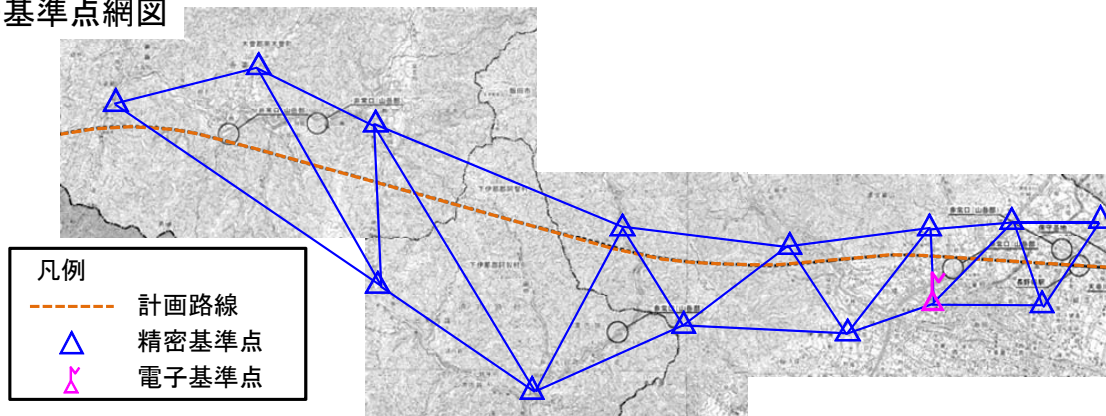
質問③ リニアに関する地元との協議調整について

(1)平成27年1月30日付け「リニア中央新幹線に関する質問書(No2)に対する回答」(以下「回答書」という。)の中で、協議調整が必要な項目について示されているが、現在の協議調整状況を具体的に示されたい。
特に発生土置場、ストックヤード候補地については、今後の工事計画の基礎となるため状況を詳細に示されたい。

1. 中心線測量に係る調整

⇒ 現在、中心線測量に係る基準点の設置作業を進めており、10月初旬に一部細部基準点を除き、設置・観測作業を実施しました。また大沢川周辺の中心線測量は12月を目途に実施予定です。

○基準点網図



11

質問③ リニアに関する地元との協議調整について

(1)平成27年1月30日付け「リニア中央新幹線に関する質問書(No2)に対する回答」(以下「回答書」という。)の中で、協議調整が必要な項目について示されているが、現在の協議調整状況を具体的に示されたい。
特に発生土置場、ストックヤード候補地については、今後の工事計画の基礎となるため状況を詳細に示されたい。

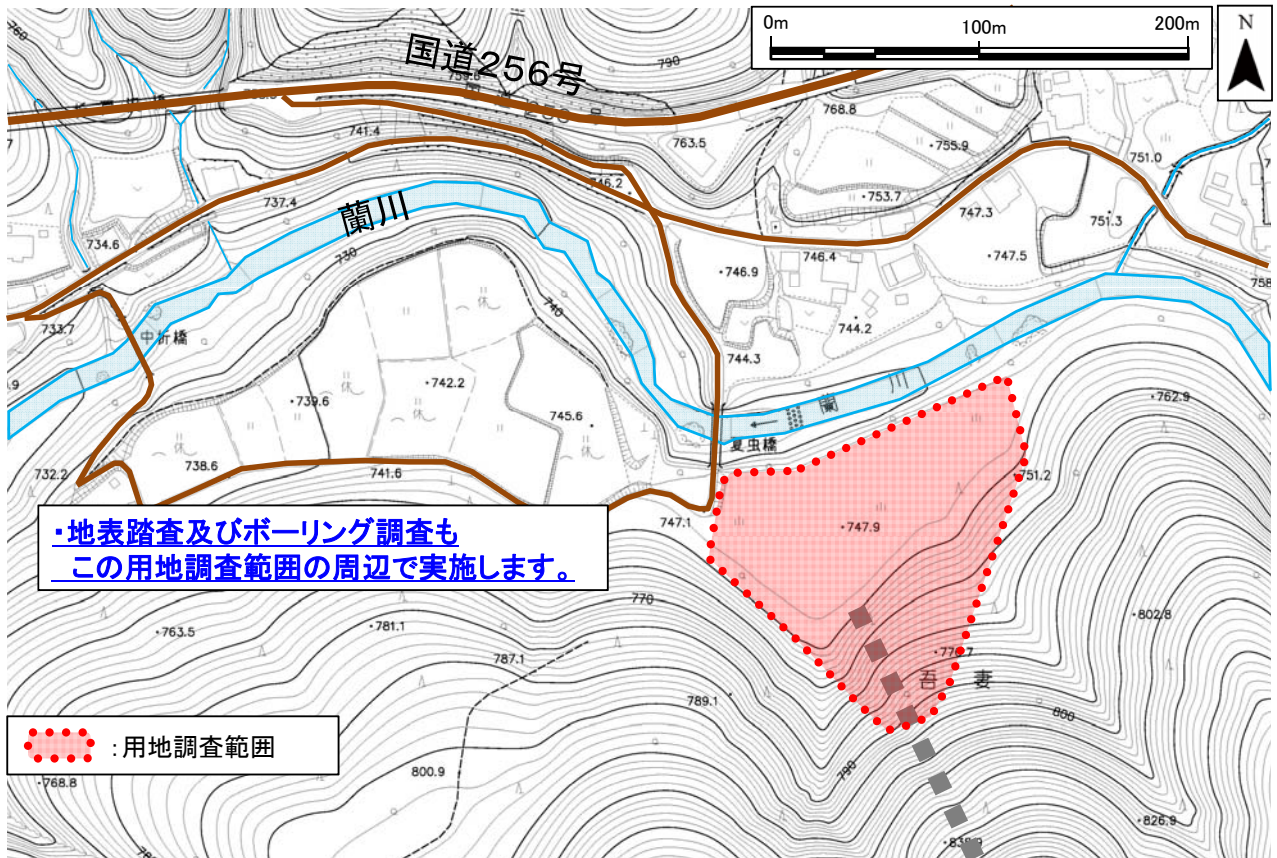
1. 用地測量等に係る調整

⇒ 各非常口における概略の用地調査範囲は次項のとおりとなります。今後、詳細な用地取得範囲を検討するため、地質調査及び構造物設計を行います。調査内容は地表踏査及びボーリング調査です。

また概略の用地調査範囲において用地取得に向けた権利者調査を10月20日以降実施させていただきます。その際に、関係者の方への聞き取りや個別の権利者の方には土地境界確認のため、現地での立会等にご協力をお願いさせていただきます。

12

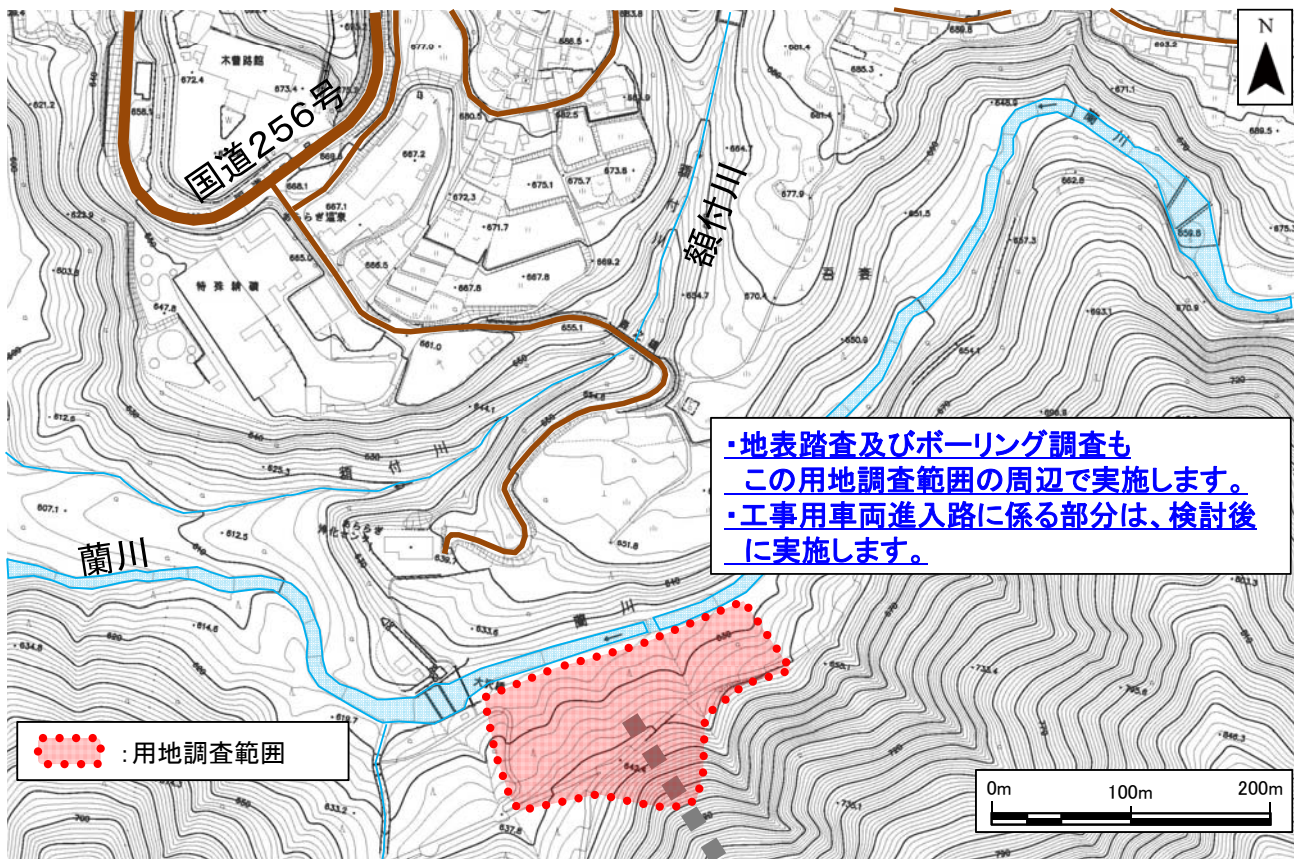
計画の概要(広瀬非常口)



※この図に示す概略の用地調査範囲は必ずしも用地取得範囲とは一致しません。

13

計画の概要(尾越非常口)



※この図に示す概略の用地調査範囲は必ずしも用地取得範囲とは一致しません。

14

質問③ リニアに関する地元との協議調整について

(1)平成27年1月30日付け「リニア中央新幹線に関する質問書(No2)に対する回答」(以下「回答書」という。)の中で、協議調整が必要な項目について示されているが、現在の協議調整状況を具体的に示されたい。
特に発生土置場、ストックヤード候補地については、今後の工事計画の基礎となるため状況を詳細に示されたい。

2. 既存道路の拡幅等計画に係る調整

3. 尾越非常口に至る工事用道路(仮設橋梁を含む)設置に伴う調整

⇒ 国道256号から広瀬、尾越の各非常口までの進入路及び交差点部の検討を進めるため、(独)鉄道運輸機構より既存道路の拡幅検討、道路橋の耐力確認、河川測量、工事用栈橋計画及び国道256号交差点部の検討に係る業務を公示させていただきました。

契約後、現地での測量作業を実施させていただきます。その際に河川区域を確認するため、関係者の方に現地での立会等をお願いさせていただきます。

4. 妻籠水道水源地区に係る調整

⇒ 長野県と今後の進め方について調整を進めております。

15

質問③ リニアに関する地元との協議調整について

(1)平成27年1月30日付け「リニア中央新幹線に関する質問書(No2)に対する回答」(以下「回答書」という。)の中で、協議調整が必要な項目について示されているが、現在の協議調整状況を具体的に示されたい。
特に発生土置場、ストックヤード候補地については、今後の工事計画の基礎となるため状況を詳細に示されたい。

5. 環境影響評価における事後調査、モニタリング地点等の調整

⇒ 水資源に係る事後調査については、7月に水利用調査票を吾妻地区に配布させていただき、現在聞き取り調査を進めております。その結果を踏まえ今後、事後調査地点を選定していくことを考えております。
その他の項目については工事計画が深度化した後に、調整を開始させていただきたいと考えております。

6. 発生土置き場、ストックヤード候補地選定に係る調整

⇒ 候補地は長野県を窓口調整させていただいております。

7. 工事用車両運行計画に係る調整

⇒ 発生土置き場等決定後、調整させていただきたいと考えております。

16

質問④ 発生土の仮置場について

(1) 評価書の中では、南木曾の過去の災害の発生場所や被害の状況についての記載は、県砂防課提供の過去10年間のみのデータとなっている。南木曾町では、過去に評価書記載の事項以外にも大規模な土砂災害が発生しており、評価書作成時にその資料を提供してきたにもかかわらず、評価書に反映されなかった点をもみても認識が低いと言わざるを得ない。また、昨年7月9日には、町内全域で豪雨災害が発生した状況にあるにもかかわらず、その被災状況の確認といったこともされていない。
については、南木曾町における過去の災害及び昨年度の豪雨災害についての認識を示されたい。

- ・南木曾町内で多くの土砂災害が発生していることは、これまでも南木曾町ハザードマップ(平成23年12月1日)等で認識しておりました。
- ・また今年の3月17日に妻籠を愛する会の小林理事長及び藤原常任理事に南木曾町内の災害歴史をご教示、また現地を案内して頂き、南木曾町内における災害の多さについて認識を深めました。
- ・今後、計画を具体化していく際に、いただいた情報を参考にさせていただきたいと考えております。

17

質問④ 発生土の仮置場について

(2) スtockヤードに係る災害発生時について、回答書の中で防災措置等の施工不良が原因の場合の責任について「万が一、当社の施工不良が原因でそのような災害が発生した場合は、当社の責任になると認識しております。」と述べているが、維持管理の不具合による場合あるいは、Stockヤードを設置した行為そのものに対する責任についてはどう考えるか。
また、自然災害とする場合の判断基準は何か。

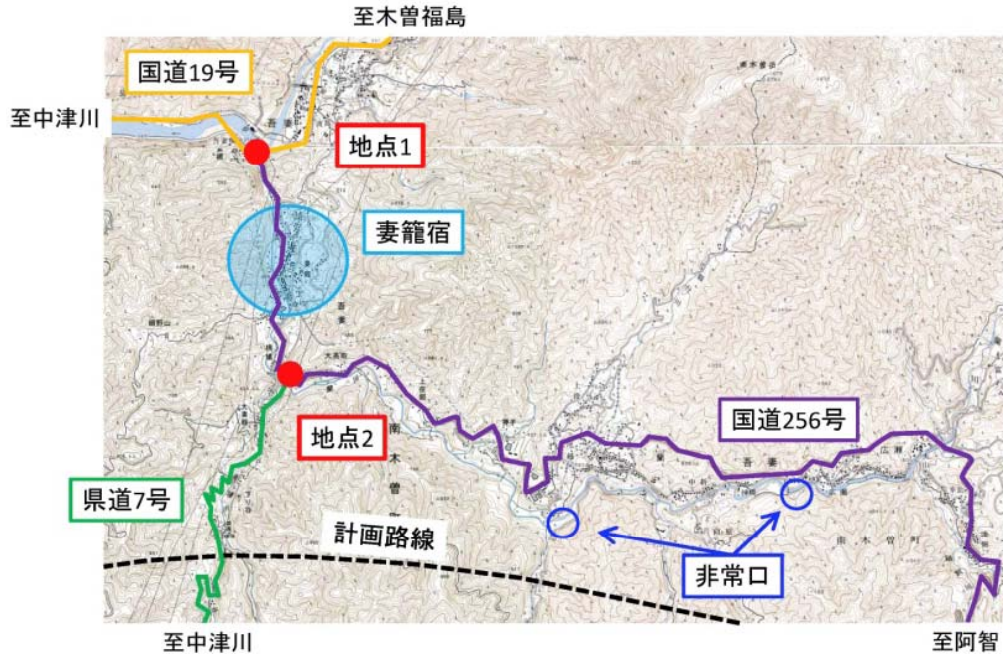
- ・Stockヤードは、発生土をいったん仮置きする工事期間中限定の仮設ヤードであり、最終的には原形復旧を原則とします。
- ・従って、工事中の維持管理は、請負業者が行います。なお、工事委託者である鉄道運輸機構、事業者である当社も請負業者を指導していきます。
- ・Stockヤードについても、関係する技術基準類に基づいて盛土や防災設備の設計・施工を行います。

18

質問⑤ 工事用道路・交通量の推計について

(1) 本年5月に妻籠地区で実施した交通量調査のデータを示されたい。また、今後どのようにシミュレーションを計画しているかその内容を具体的に示されたい。

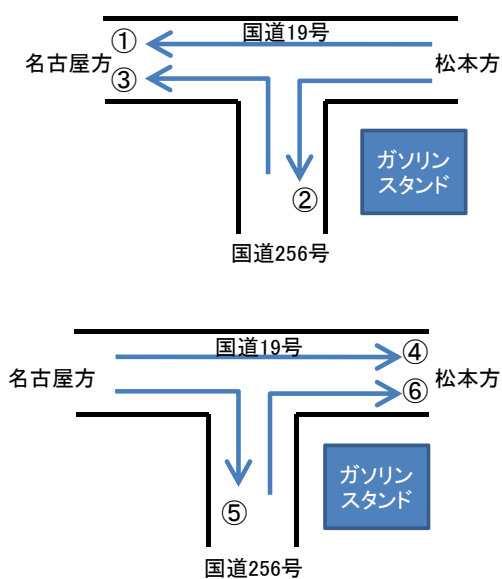
・交通量の調査は下図の2地点において、5月3日～5日で実施しました。調査結果は次項以降にお示しします。



19

質問⑤ 工事用道路・交通量の推計について

・地点1(妻籠交差点(5月3日))

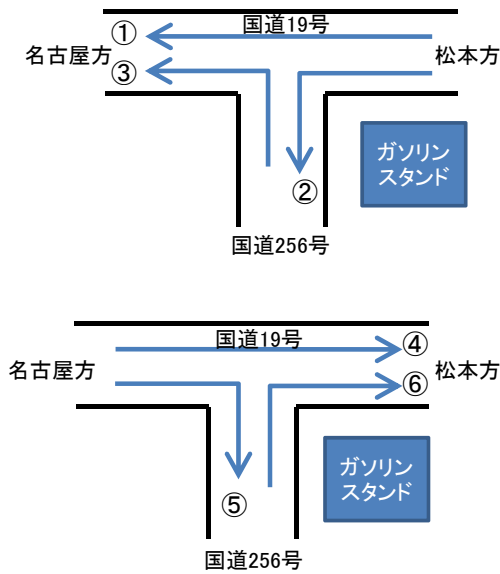


5/3(日)	①	②	③	④	⑤	⑥
7:00～8:00	154	49	30	376	68	42
8:00～9:00	209	69	45	493	135	63
9:00～10:00	294	102	81	561	190	88
10:00～11:00	357	129	126	558	252	130
11:00～12:00	245	135	151	514	235	149
12:00～13:00	339	137	190	414	165	159
13:00～14:00	409	114	270	424	182	118
14:00～15:00	473	152	303	419	141	138
15:00～16:00	595	116	332	372	119	142
16:00～17:00	636	130	263	277	94	118
17:00～18:00	539	89	196	247	55	103
18:00～19:00	471	48	93	214	51	41
計	4721	1270	2080	4869	1687	1291

20

質問⑤ 工事用道路・交通量の推計について

・地点1(妻籠交差点(5月4日))

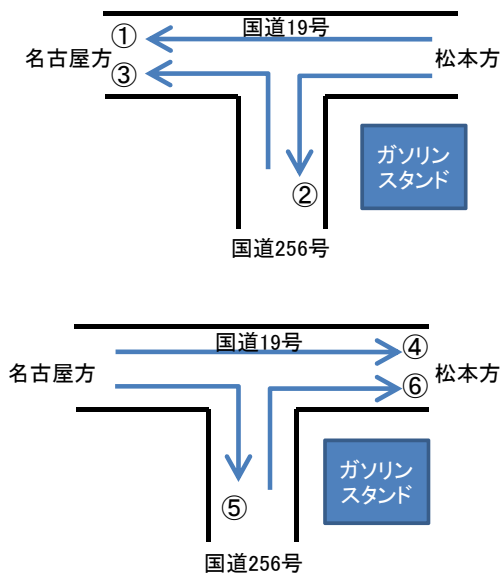


5/4(月)	①	②	③	④	⑤	⑥
7:00~8:00	134	42	28	259	53	33
8:00~9:00	222	57	50	273	71	48
9:00~10:00	301	91	90	342	113	83
10:00~11:00	371	135	113	413	192	111
11:00~12:00	377	95	133	365	196	111
12:00~13:00	410	109	178	300	104	115
13:00~14:00	431	120	203	280	114	111
14:00~15:00	487	100	186	288	90	103
15:00~16:00	538	109	187	285	85	105
16:00~17:00	470	95	160	285	68	111
17:00~18:00	361	66	114	248	51	72
18:00~19:00	286	33	50	168	40	35
計	4388	1052	1492	3506	1177	1038

21

質問⑤ 工事用道路・交通量の推計について

・地点1(妻籠交差点(5月5日))

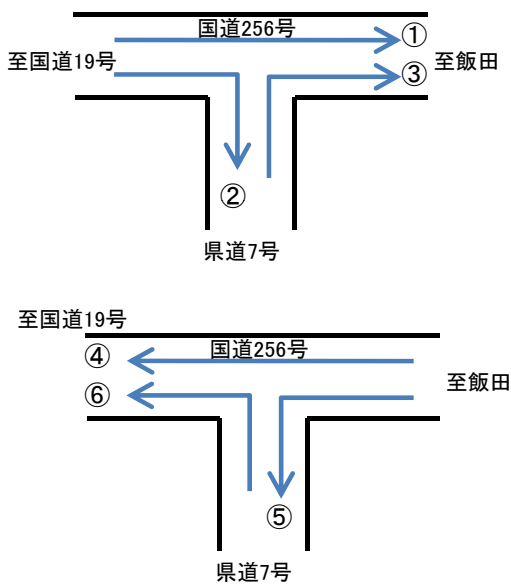


5/5(火)	①	②	③	④	⑤	⑥
7:00~8:00	142	40	35	245	45	33
8:00~9:00	210	50	62	364	82	39
9:00~10:00	261	65	100	482	134	79
10:00~11:00	367	90	103	456	244	115
11:00~12:00	347	105	161	446	230	144
12:00~13:00	398	123	209	372	171	108
13:00~14:00	492	115	266	316	146	101
14:00~15:00	535	139	301	316	115	103
15:00~16:00	612	125	307	285	102	100
16:00~17:00	625	95	274	243	94	104
17:00~18:00	585	86	251	257	59	84
18:00~19:00	503	36	128	210	41	40
計	5077	1069	2197	3992	1463	1050

22

質問⑤ 工事用道路・交通量の推計について

・地点2(県道7号交差点(5月3日))

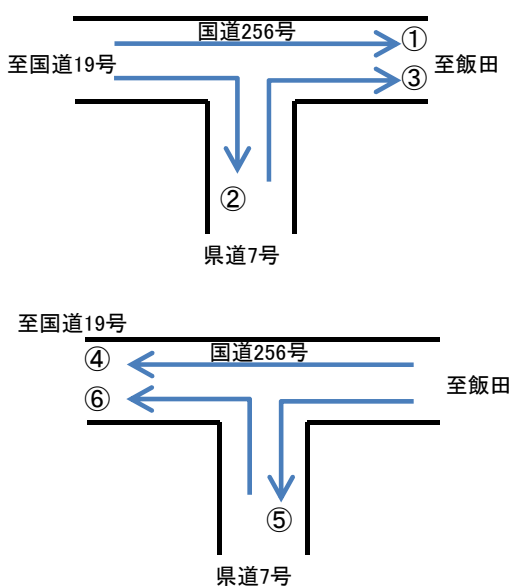


5/3(日)	①	②	③	④	⑤	⑥
7:00~8:00	61	9	6	56	5	7
8:00~9:00	112	14	14	86	13	28
9:00~10:00	174	23	33	174	27	36
10:00~11:00	258	44	31	250	41	50
11:00~12:00	261	79	44	287	15	83
12:00~13:00	210	82	37	270	25	119
13:00~14:00	210	83	37	232	24	94
14:00~15:00	245	60	43	315	63	92
15:00~16:00	208	73	48	265	50	105
16:00~17:00	167	56	30	233	26	67
17:00~18:00	133	32	13	139	24	19
18:00~19:00	97	15	6	95	13	16
計	2136	570	342	2402	326	716

23

質問⑤ 工事用道路・交通量の推計について

・地点2(県道7号交差点(5月4日))

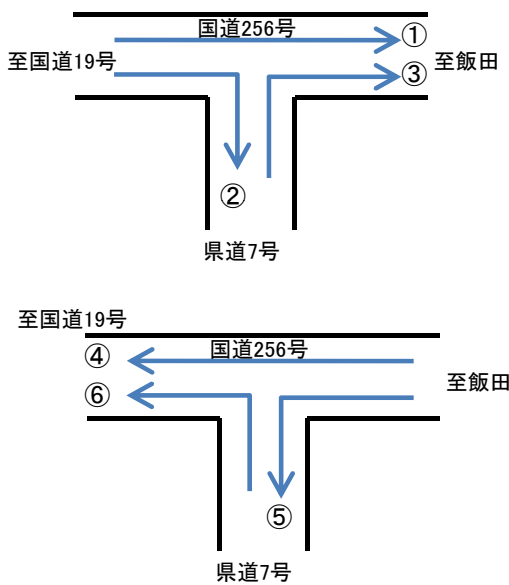


5/4(月)	①	②	③	④	⑤	⑥
7:00~8:00	44	9	4	44	4	10
8:00~9:00	63	15	13	87	9	30
9:00~10:00	122	18	10	164	21	33
10:00~11:00	190	45	24	201	33	60
11:00~12:00	187	59	30	189	30	57
12:00~13:00	165	56	25	186	28	63
13:00~14:00	165	57	33	207	14	60
14:00~15:00	155	46	25	201	31	52
15:00~16:00	162	34	23	178	27	41
16:00~17:00	141	35	17	164	13	34
17:00~18:00	117	24	13	88	17	13
18:00~19:00	46	6	3	57	9	8
計	1557	404	220	1766	236	461

24

質問⑤ 工事用道路・交通量の推計について

・地点2(県道7号交差点(5月5日))



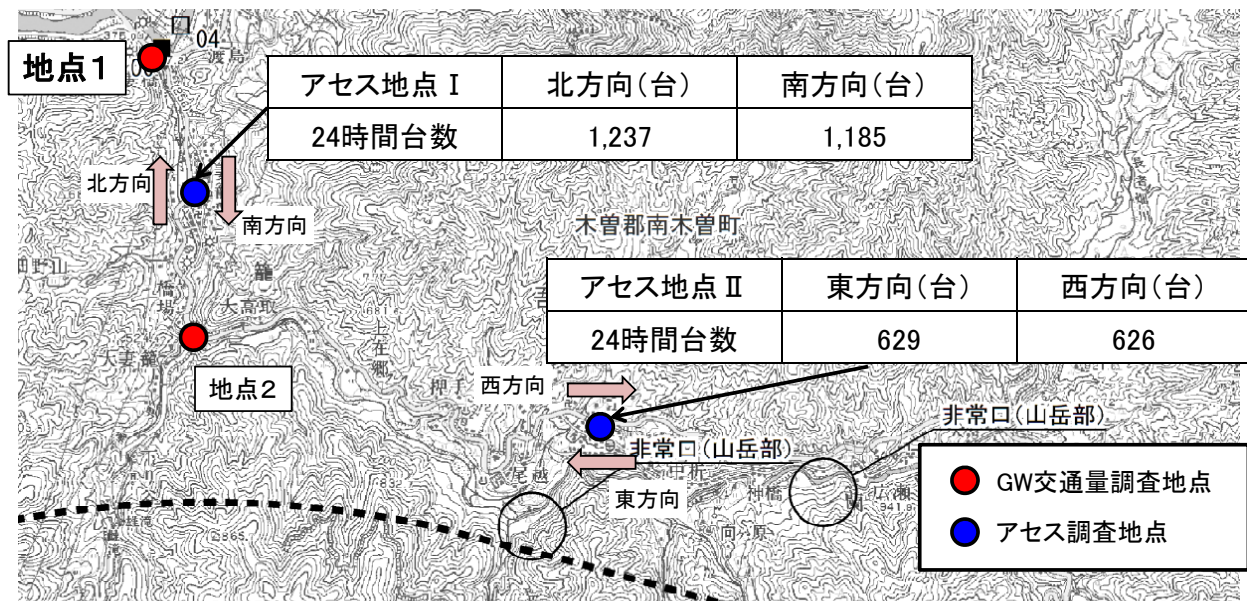
5/5(火)	①	②	③	④	⑤	⑥
7:00~8:00	50	10	10	53	4	12
8:00~9:00	70	14	5	94	5	18
9:00~10:00	106	16	21	159	21	36
10:00~11:00	235	39	25	212	29	65
11:00~12:00	217	66	26	223	38	107
12:00~13:00	210	70	43	250	35	102
13:00~14:00	176	72	34	244	55	94
14:00~15:00	224	63	33	252	58	100
15:00~16:00	220	68	40	264	56	72
16:00~17:00	150	43	29	237	37	37
17:00~18:00	133	23	14	224	22	14
18:00~19:00	63	13	4	134	17	8
計	1854	497	284	2346	377	665

・今後の渋滞予測等については、発生土置き場への運搬経路等が決まり次第手法や範囲等を具体化してまいります。

25

質問⑤ 工事用道路・交通量の推計について

・環境影響評価の中で実施した交通量調査の結果(平成24年12月4~5日)

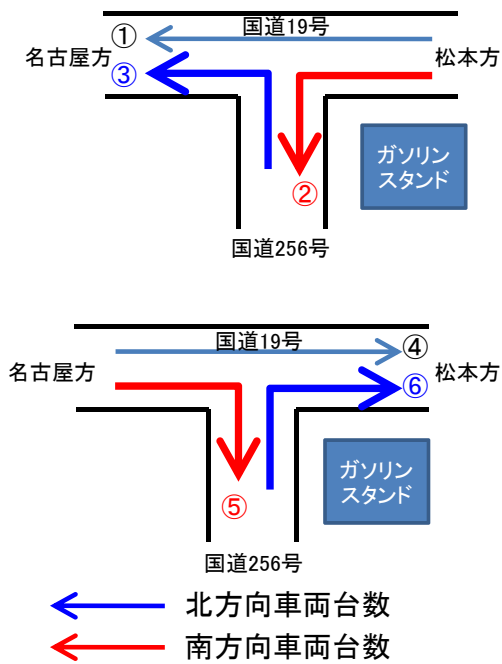


・環境影響評価における調査は平日の24時間調査であるが、アセス調査結果とGWにおける交通量調査結果を比較する。

26

質問⑤ 工事用道路・交通量の推計について

・地点1の結果から、アセス地点の台数を推定する



5/3(日)	①	②	③	④	⑤	⑥
7:00~8:00	154	49	30	376	68	42
8:00~9:00	209	69	45	493	135	63
9:00~10:00	294	102	81	561	190	88
10:00~11:00	357	129	126	558	252	130
11:00~12:00	245	135	151	514	235	149
12:00~13:00	339	137	190	414	165	159
13:00~14:00	409	114	270	424	182	118
14:00~15:00	473	152	303	419	141	138
15:00~16:00	595	116	332	372	119	142
16:00~17:00	636	130	263	277	94	118
17:00~18:00	539	89	196	247	55	103
18:00~19:00	471	48	93	214	51	41
計	4,721	1,270	2,080	4,869	1,687	1,291

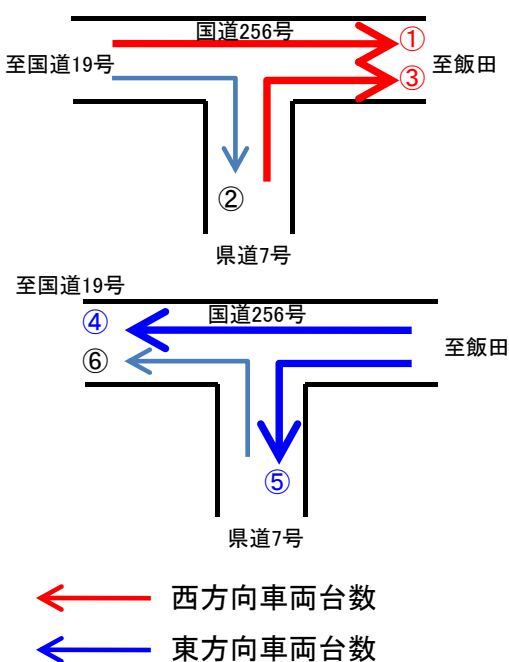
南方向の台数 = ② + ⑤ = 2,957

北方向の台数 = ③ + ⑥ = 3,371

27

質問⑤ 工事用道路・交通量の推計について

・地点2の結果から、アセス地点の台数を推定する



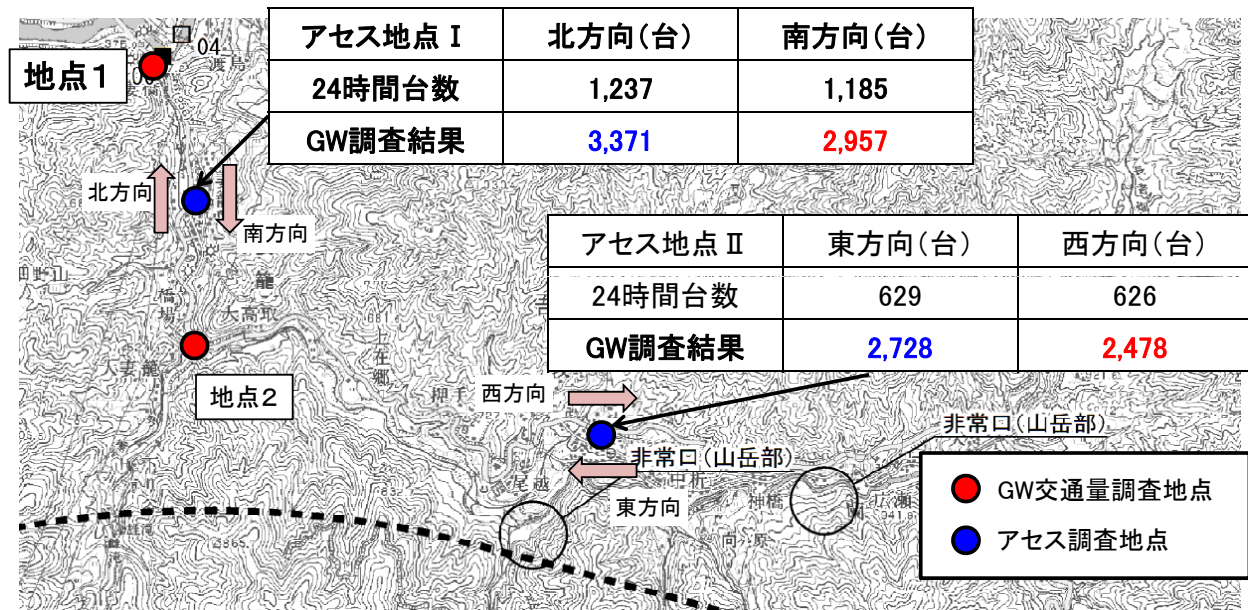
5/3(日)	①	②	③	④	⑤	⑥
7:00~8:00	61	9	6	56	5	7
8:00~9:00	112	14	14	86	13	28
9:00~10:00	174	23	33	174	27	36
10:00~11:00	258	44	31	250	41	50
11:00~12:00	261	79	44	287	15	83
12:00~13:00	210	82	37	270	25	119
13:00~14:00	210	83	37	232	24	94
14:00~15:00	245	60	43	315	63	92
15:00~16:00	208	73	48	265	50	105
16:00~17:00	167	56	30	233	26	67
17:00~18:00	133	32	13	139	24	19
18:00~19:00	97	15	6	95	13	16
計	2136	570	342	2402	326	716

西方向の台数 = ① + ③ = 2,478

東方向の台数 = ④ + ⑤ = 2,728

28

質問⑤ 工事用道路・交通量の推計について



- ・比較した結果、平日の交通量に対して、GW中の交通量はかなり多く調査地点の違いを考慮しても、倍以上になることが想定されます。
- ・今後、本調査結果を踏まえた工事用車両の運行計画を策定していきます。

29

質問⑤ 工事用道路・交通量の推計について

(2) 非常口から国道256号までの工事に使用する道路の改良及び国道256号の改良やその安全対策等について、地元の要望をどのように把握する予定でいるのか。

- ・改良計画や安全対策については役場、地元の方々にお示しし、地元の要望を把握しながら改良計画や安全対策を深度化させていきます。
- ・なお、国道256号から作業ヤードまでの進入路及び交差点部の検討については(独)鉄道運輸機構から既存道路の拡幅検討等に係る業務を公示しており、その業務の中で検討を進めたいと考えております。

30

質問⑥ 地質調査・水資源について

(1) 評価書P8-2-3-43(d)では、水位への影響として男滝付近でのボーリング調査(N-B-22)の結果から「地山の透水係数として、地表から20m付近で 4.8×10^{-8} (m/s)、120m付近で 6.3×10^{-9} (m/s)であったことを示し、実質上不透水に区分されるとして、深層の新鮮岩内では地下水の流動がほとんどないと考えられる」としている。しかしながら、対策協議会における貴社の説明では、ボーリング(N-B-22)地点のトンネルは75～109mの破碎岩中を通過すること、この破碎岩の分布する深度92～105mに自噴する被圧水が存在するという説明があった。調査結果と評価書の記述は整合性に欠け、水資源への影響が少ないなどとする評価書の説明には不備があり疑念がある。重要なことは、N-B-22地点においてトンネルは破碎岩中を通過するにもかかわらず、一旦は「トンネルは新鮮岩を通過する」という旨の説明をJR東海自身がしていることである。

このようなことを踏まえ、地下水に関する影響判断の根拠となる調査資料(弾波性探査結果・透水試験結果、水文観測結果など)による新たな説明と、地下水への影響、排水などを含む周辺環境への影響についての再検討を求める。

31

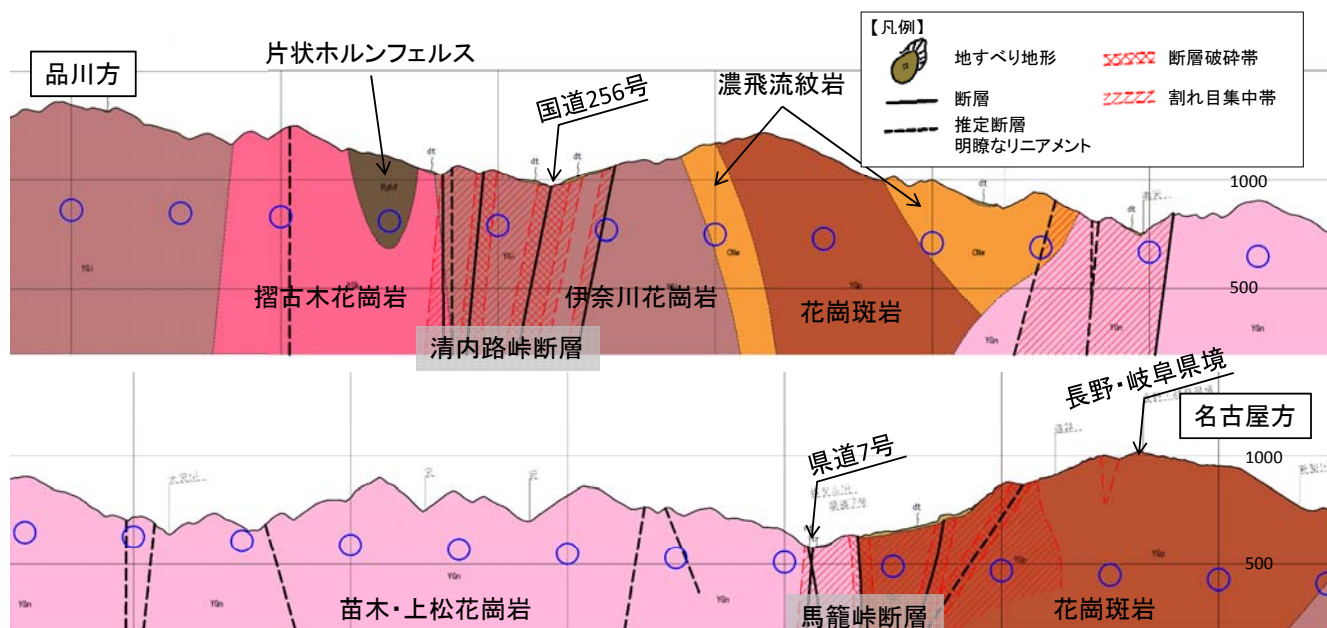
質問⑥ 地質調査・水資源について

(1) 地下水に関する影響判断の根拠となる調査資料(弾波性探査結果・透水試験結果、水文観測結果など)による新たな説明と、地下水への影響、排水などを含む周辺環境への影響についての再検討を求める。

- ・評価書では、地下水の水位への影響について、王竜寺川から岐阜県境までのトンネル区間全般としては、深層の新鮮岩を通過することから、影響は小さいものの、破碎帯等の周辺の一部においては、影響を及ぼす可能性があるものと予測しています。
- ・一方、ボーリング地点におけるトンネルが通過する深さは地表から75m～108m付近です。この深さは新鮮岩ではなく花崗岩の変質帯です。したがって、当該地点は、評価書P8-2-3-43～44に記載の「破碎帯等の周辺の一部において、地下水の水位へ影響を及ぼす可能性がある箇所」に該当すると考えており、評価書の記載は整合しています。
- ・深層の新鮮岩の透水係数は、ボーリング(N-B-22)地点の地表から120m付近の調査結果を用いており、この部分は新鮮岩となります。

32

質問⑥ 地質調査・水資源について



- ・南木曾町内を通過する部分については、清内路峠断層、馬籠峠断層部の周辺を除き、そのほとんどが深層の新鮮岩になります。そのため、トンネル全体としては地下水へ及ぼす影響は小さいと考えておりますが、断層破砕帯等の周辺では、水資源へ影響を及ぼす可能性があると考えますので、環境保全措置を行なうとともに、事後調査・モニタリングを実施することで、安全を確認しつつ、事業を進めて参りたいと思います。

33

質問⑥ 地質調査・水資源について

(2) 水資源への影響は少ないとしているが、評価書が提示している高橋の式で推定しているトンネル内への湧水量の値はどれだけか。南木曾区間について具体的に示されたい。

- ・環境影響評価においては、高橋の方法によりトンネル内に地下水が流入する可能性がある範囲(予測検討範囲)を求めたうえで、地質調査等の結果を踏まえて、定性的に水文地質的検討を行い、トンネル掘削に伴う影響の予測を行いました。
- ・そのうえで、トンネル全体としては影響は小さいものの、破砕帯の周辺の一部においては、水資源へ影響を及ぼす可能性があるかと予測しています。
- ・今後は高橋の方法により求めた予測検討範囲及びその周辺で、水利用の状況調査結果等を踏まえ、事後調査等の地点を検討し工事に伴う影響を確認します。
- ・高橋の方法による恒常湧水量については、破砕帯等の影響もあることから、他の事例と同様、予測・評価を実施していません。そのため、湧水量の値は予測していません。

34

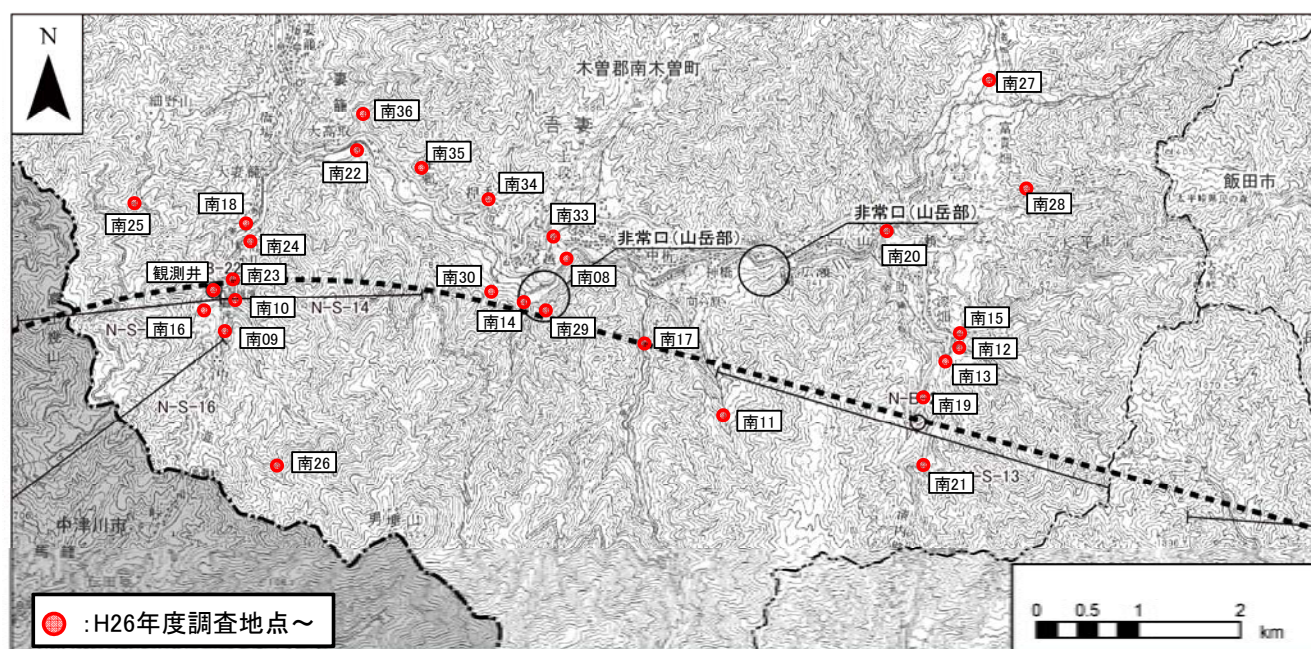
質問⑦ 事後調査について

(1)事後調査やモニタリング実施箇所の選定に関する考え方とその手順について説明を求める。また独自調査の実施箇所を図面により示されたい。

- ・水資源に係る調査地点は、高橋の方法により求めた予測検討範囲及びその周辺において、水利用の状況調査結果等のほか、自治体からの調査の要請を踏まえ、選定します。
- ・具体的には、まず評価書の現地調査地点のほか、非常口(山岳部)を含む予測検討範囲内及びその周囲で、工事着手前の井戸及び湧水の分布状況、標高、地形や地質、トンネルとの位置関係等を考慮のうえ、一定の集落の単位で選定します。
- ・その後、自治体からの要請を踏まえて地点を追加します。

35

質問⑦ 事後調査について



- ・南木曾町における独自調査は平成21年度より年2回の流量調査を実施しております。
- ・地点は年度で毎異なりますが、平成26年度の調査地点は上図のとおりとなります。

36

質問⑦ 事後調査について

(2) 回答書の中で、トンネル工事後の事後調査の期間及び頻度を3年間4季としている理由を三遠南信自動車道青崩峠の事例を引き合いにだしているが、三遠南信の青崩峠の評価書は、区間長3.5kmのトンネル工事の評価書で、付近には妻籠や蘭のようなまとまった集落がなく水源も限られた地域である。そこでの実績を参考にして事後調査計画を作成することの妥当性を示されたい。

- ・最新の山岳トンネル事例であり、さらに路線近傍である三遠南信自動車道青崩峠の評価書を参考に3年間4季の調査を基本としております。
- ・青崩峠の事例も踏まえ、トンネル工事完了後の調査は3年間4季を基本と考えておりますが、今後、工事中の事後調査やモニタリングの状況等を踏まえて、調査期間を確定してまいります。

37

質問⑦ 事後調査について

(3) 南木曾町内で実施を検討している環境保全措置が評価書のどのページのどこに記載されているか一覧表で示されたい。

- ・環境保全措置の一覧は評価書第9章にとりまとめたものを記載しています。
- ・南木曾町においても一覧表のうち該当する環境保全措置を実施します。
- ・また工事計画にあわせて環境保全措置を具体的にしていき、工事の着工前には具体的な環境保全措置をご説明します。
- ・なお、下表黄色部の「影響要因の区分」は南木曾町に該当しません。

影響要因の区分	
土地又は工作物の存在及び供用	鉄道施設(トンネル)の存在
	鉄道施設(地表式又は掘割式)の存在
	鉄道施設(嵩上式)の存在
	鉄道施設(駅、変電施設、保守基地)の存在
	鉄道施設(駅、変電施設、保守基地)の供用
	列車の走行(地下を走行する場合を除く。)
	列車の走行(地下を走行する場合に限る。)

38

質問⑦ 事後調査について

(4) 昨年12月19日に長野県環境影響評価技術委員会において、JR東海から提出された「大鹿村における水資源に係る具体的な調査の計画について」の検討が行われ、県の助言がJR東海に示されている。この助言をどのように大鹿村の水資源事後調査計画に反映する予定か示されたい。

- ・大鹿村における水資源に係る具体的な調査の計画についての助言に関しては、平成27年1月14日に事業者の対応方針を県及び大鹿村に報告し、その内容を反映して事後調査を開始しております。
- ・例えば、地下水及び湧水に係る調査を実施する透明度について、県からの助言を受け、透明度が50cmを超える地点が多いことから、事後調査では1m計を使用しております。

39

質問⑧ 損害の補償について

(1) 回答書の中で、「観光事業への影響をできる限り低減し、影響が出ないようにすることから、観光事業への損害の補償については考えていません。」としているが、万が一工事に起因して妻籠宿等の観光産業が重大な損害を被ったとしても、受忍限度内であるとして補償を一律に行わないということか。

- ・3月3日のリニア対策協議会でもご説明しましたが、南木曾町にとって観光事業が非常に重要であることは承知しております。
- ・当社も鉄道事業を営んでおり、観光に訪れる利用者は私共にとっても大切なお客様です。そのため、観光事業に対する影響を回避・低減することは、私どもにとっても重要なことだと認識しております。
- ・そのため、まずは妻籠宿等の観光産業への影響をできる限り回避・低減するため、工事用車両の運行計画等について配慮していきたいと考えております。
- ・万が一損害が発生した場合は、因果関係確認させて頂き、適切に対応させて頂きたいと考えています。

40

質問⑨ その他の質問事項

(1) 工事説明会前に発生土処理、水資源、交通安全対策に関する具体的な対策の検討がなされた段階で、住民説明会の開催を求めたいがいかがか。

- ・必要に応じて、住民の皆様にご説明いたします。

41

質問⑨ その他の質問事項

(2) 土地の所有権は地上、地下ともに民法上制限はないため、トンネル直上の地権者に対する承諾が必要となると考えるが、貴社の見解を示されたい。

- ・土地の所有権の範囲について、民法(第207条)においては、『土地の所有権は、法令の制限内に於いて、その土地の上下に及ぶ』と規定されています。この規定について、法務省の見解によれば、「その土地の所有権は、一般に、当該土地の所有権を有する者の権利の行使につき利益の存する限度で当該土地の上下に及ぶ」と解されています。
- ・深さ30mより深い区間は、通常、利用されない空間であり、整備新幹線等のこれまでの事例を踏まえ、深さ30mまでの区間で権利を設定する考えです。
- ・具体的には、トンネル上の土地について、地表面からトンネル構造物までの深さが5mまでは買収、30mまでは区分地上権を設定するといった用地取得もしくは権利設定の考え方について、事業説明会でご説明しております。またその内容を、当社ホームページの「中央新幹線に係る事業説明会の資料について」というトピックス上に掲載しております。

42

質問⑨ その他の質問事項

(3)リニアに関する緊急時の対応は法的に整備されるのか。また、非常時のマニュアルは実験線において策定されているのか。策定されていればその内容はどのようなものか。

- ・構造物や設備関係は技術基準類に基づき設計してまいります。ソフト面の対応については、開業までに東海道新幹線と同様、消防等の関係機関と調整の上、緊急時のマニュアル等を作成していきます。いずれにしても、お客様の安全を第一に考えていきます。
- ・山梨リニア実験線における異常時のマニュアルは、整備しております。

43

質問⑨ その他の質問事項

(4)南木曾町民がリニア工事により被るリスクに対し、JR東海として町の産業振興等に対し、どのような振興策を実施できるのか具体的に示されたい。

- ・環境影響評価書にお示ししているとおり、環境保全に配慮した工事計画を策定していくと共に、工事は安全を第一に実施していきます。
- ・当社では、エリア毎の観光特性を活かし、鉄道の利用促進に積極的に取り組んでおります。中央本線は、木曾地域をはじめとした自然に恵まれた観光地を有しており、その観光地の魅力をキャンペーンの形で紹介することで、販売促進に努めております。
- ・今秋には「Shupo(シュポ)」キャンペーンとして妻籠宿などの情緒溢れる宿場町や雄大な木曾の自然を対象に、旅行商品や企画きっぷを販売しております。
- ・また、駅置きの情報誌やWEBサイトにより観光情報を提供するとともに、駅や車内でのポスター掲出、駅イベントなどによる告知活動を行っております。
- ・なお、今年9月には、全国のJR、旅行会社が集まるJR輸送調整会議を南木曾町で開催し、木曾地域の観光PRを行いました。
- ・引き続き、地元自治体や観光施設、旅行会社と連携して取り組んでまいります。

44

質問⑨ その他の質問事項

(5)リニア工事の一部を独立行政法人鉄道・運輸機構に委託したとのことだが、工事に係る窓口はJR東海が担うということで間違いはないか。

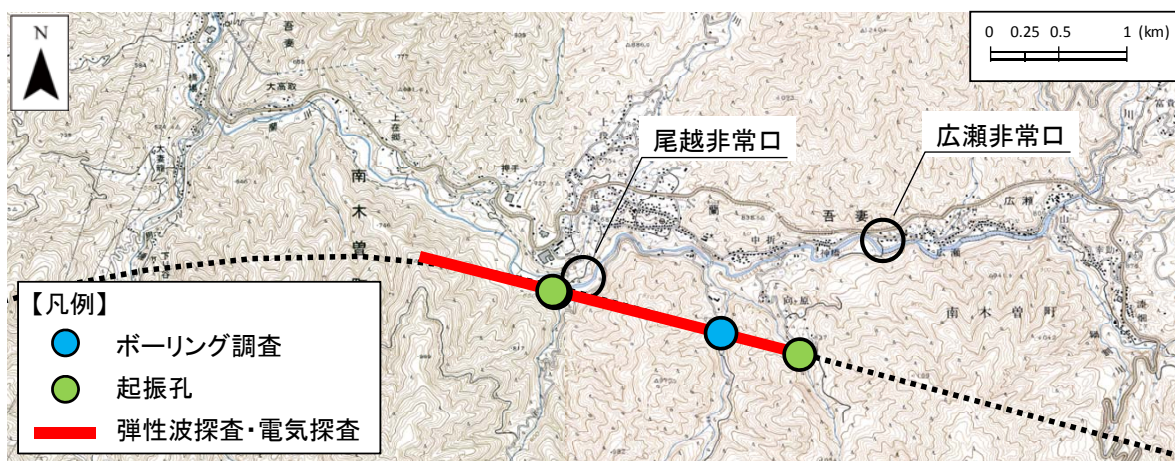
- ・当社は建設主体なので、自治体等との基本的な協議等に責任を持つことには変わりはありません。
- ・南木曾町内におけるトンネル工事の発注や工程、安全管理といった業務は鉄道・運輸機構に委託しております。そのため、工事前後における地元の方々との細かい調整等については、機構に窓口として対応してもらう部分があると考えております。

45

地質調査について

○6/12のリニア対策協議会で説明した地質調査について
施工業者が決まり、作業内容の詳細が決定したため、改めてご説明させていただきます。

○調査場所及び調査内容



○調査期間

・平成27年11月 ～ 平成28年夏頃 を予定

46

地表踏査について

- 調査の目的: 妻籠水道水源の湧水状況を確認するため
- 調査場所: 妻籠水道水源保全地区周辺
- 調査期間: 平成27年11月頃
- 調査内容: 地質状況及び湧水状況の確認(目視確認)

