

平成 23 年度 第 3 回 長野県環境影響評価技術委員会時現地調査記録

- 1 日 時 平成 23 年 (2011 年) 11 月 4 日 (金) 9 : 40 ~ 15 : 15
- 2 場 所 南木曾町～喬木村～大鹿村各所
- 3 内 容 (1) 中央新幹線 (東京都・名古屋市間) 環境影響評価方法書【長野県】
について (現地調査)

4 出席委員 (五十音順)

梅 崎 健 夫
大 塚 孝 一
小 澤 秀 明
片 谷 教 孝
亀 山 章 (委員長)
陸 齊
佐 藤 利 幸
塩 田 正 純
鈴 木 啓 助
富 樫 均
中 村 寛 志
野見山 哲 生
花 里 孝 幸 (委員長職務代理者)

5 欠席委員 (五十音順)

中 村 雅 彦

平成 24 年 1 月 18 日

長野県環境影響評価技術委員会委員長

亀 山 章 印

1 男滝・女滝の駐車場近く（地図を見ながらの説明）

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

皆様おはようございます。私はJR東海の環境保全事務所長野の所長をしております奥田と申します。この地域の概況につきまして、ここで簡単にご説明させていただきます。（地図を示して）少し分かりにくいのですが、現在、ここに居ます。先程、出発したところが丁度ここになります。

地域の概況としましては、まず、蘭川がこのような形で流れています。それから蘭川の支流ということで、男埴川がこのように流れてございます。現在はここに居るわけですが、まずこの地域一帯が県の自然環境保全条例に基づきます郷土環境保全地域に指定されています。また、国の重要伝統的建造物群保存地区が、この妻籠を中心としましてこの辺りが指定されている状況です。また、この「男滝・女滝」から南西に向かいますと、この地域につきましては県の条例に基づきます「妻籠の水道水源保全地区」に指定されています。

それから文化財の関係ですと、国の指定の史跡であります「中山道」、それからその3km幅からは外れますが、「妻籠の銀木犀」がこの辺りです。これは県の天然記念物として指定がされています。これから下の方に下がっていきますと、「藤原住宅」ということでこれは県指定の建造物です。また、この「男滝・女滝」につきましては町指定の名勝に指定されています。それから先程馬籠峠を通りましたが、この近傍の「一石栴の枝垂れ桜」が町指定の天然記念物に指定されています。

それから湧水、人と自然との触れ合い活動の場では、この辺りに南木曾温泉郷があります。動植物の関係ですとギフチョウ、モリアオガエルが、この県道7号線沿い等で生息が確認されています。それで、この辺りは赤い点線が中央新幹線の概略ルートということで約3kmの幅になっていますが、この南木曾地区におきましては概ねトンネルで通過する計画でございます。将来のトンネルの換気、非常用の通路工事の施工上、斜坑が必要となりますが、斜坑の設置につきましては環境に十分配慮して場所の選定をしていきたいと考えているところです。それから、現在ここですが、これから「男滝・女滝」を見ていただいたあと、県道を下りまして、国道256号線で3km幅の中を東に向かって、こういうルートで視察をしていただき、途中、大山というところからほぼ直角にルートを横断する形で国道256号線が通っておりますので、ここを縦断していただく予定です。

ちなみに、中央アルプス県立公園もこのような形で指定されておりますので、この県立公園の南端が丁度3km幅の下の部分に若干かかるというような状況になっています。以上です。

○事務局（長野県環境部環境政策課 清水）

時間も少し押しておりますので、男滝・女滝の方に移動願います。

2 男滝・女滝

○大塚委員

今、ちょうど3km幅の真ん中で、この辺りの地下を通るというお話ですが、だいたい地下何メートルぐらいになりますか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

まだ、具体的にはなっておりません。このあたり高い所だとか谷間がありますが、トンネルの土被りは数十メートル以上にはなると思います。

3 男滝・女滝から清内路峠に向かう車中

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

標高で言いますと、飯田市付近で500mぐらいになると思います。先程見て頂いた（馬籠）峠でだいたい800mぐらいです。3km幅が飯田から中津川方面へ向かっておりますが、中津川市のところでだいたい300mぐらいですので、一般的ですけれども、ざっとオーダーとしては深い所で300mとか400mという深さになり、谷地形のところでは少し浅くはなりますが、その程度のオーダーであるのご理解頂ければと思います。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

もう少し行きますと湧水です。それから人と自然との触れ合いの活動の場ということで南木曾温泉郷が左手の方に見えて参ります。この辺り一帯が南木曾温泉郷ということになります。

4 アルプスの丘公園（地図を見ながらの説明）

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

それでは、この辺りの状況についてご説明させていただきます。（地図を指して）まずロケーションですが、現在居りますのがちょうどこの辺りになります。眼下に見えます天竜川、それから少しここからは見えにくいですが中央自動車道、これが先程通り過ぎました飯田のインターチェンジ、ここが座光寺のパーキングエリアということになります。

それから飯田線でございますが、飯田駅がちょうどこの辺りということになります。先程こちらに来るときに渡りました天竜川の橋がここですね、弁天橋という橋を渡って頂いて、現在ここに至っております。

眼下に阿島橋がありますが、ちょうど木で隠れてしまっています。それから上流側にもう一本、天竜川に架かっている橋がありますが、これは明神橋で、これが上流に見えます橋であります。丁度現在の位置からあの橋の辺りまでがこの概略ルートの3km幅に該当するという事になります。

それから正面の丘のところに白い建物がありますが、あれが高森町の役場になります。それからこちらの方ですが、あそこに赤い屋根の建物をご覧になれるかと思いますが、あれがこの地図でいきますと、元善光寺になります。それからこちらの方を見て頂きますと高い山がございますが、あれが風越山になります。

○梅崎委員

もう一度お願いします。その幅(3km)はこの平地の部分と考えていいのですか。もう少し広いのですか。

(奥田所長)

丁度この橋からこの辺りまで3kmで、方向でいきますと(手持ちの地図を見えている風景に合わせて)このような方向で、3km幅になります。

天竜川沿いにおきましては、天竜小渋水系の県立自然公園が指定されています。それから天竜川の右岸につきましては、河岸段丘と新規断層ということで、重要な地形・地質になっています。また、自然景観で言いますと、下伊那の竜東地域、下伊那の竜西地域ということで河成段丘が位置しています。それから3km幅の丁度中程に虻川という川が流れています。この虻川沿いが「虻川溪谷」ということになりまして、その先には、「新九郎の滝」がございます。それからこの近くでは、この辺りに不動滝も存在しています。

それから水資源の関係でいきますと、まず西の方になりますが松川ダムの貯水池がございますし、風越山の麓の辺りに名水百選で有名な「猿庫の泉」、またこの近くには延命水、「今庫の泉」があります。文化財ですが、県指定の文化財として、JR下市田駅の東側に樹齢600年と言われていますが、天然記念物の「下市田のヒイラギ」が位置しています。それから元善光寺の東側に「高岡1号古墳」がありますが、この下伊那地域では最大級の前方後円墳です。それから元善光寺から南西のところに建造物で「旧座光寺麻績学校校舎」が県の文化財に指定されています。また、元善光寺の南側に「恒川遺跡」などの遺跡群が集中しているという状況でございます。

土地の利用状況ですが、松川町、高森町、飯田市にかけてのこの辺りは都市計画区域が指定されています。その中でもこの飯田を中心とする市街地、それから高森町の市街地におきましては、用途地域も指定されている状況でございます。

動物の関係ですが、重要な種ということで、昆虫ではこの辺りにオオムラサキが確認されていますし、この辺りとこの辺りにムカシヤンマ、マダラヤンマが確認されています。また、両生類では松川沿いにモリアオガエルの生息が確認されています。

中央新幹線の計画でございますが、この伊那谷におきましては天竜川を含めまして明かりで通過するという計画です。それから駅の位置でございますが、5km の円で示してございますが天竜川の右岸の平地部ということで、この辺りで駅を計画しています。この辺りは明かりになりますので構造物としては高架橋ということになります。環境の面で言いますと日照障害、電波障害といった問題も出てきますので、そういったことも配慮しながら計画を進めて参りたいと考えております。また、ここは先程も申し上げましたように県立の自然公園に指定されているということでもありますので、この天竜川の横断に際しましては景観にも十分配慮して計画を進めて参りたいと考えております。

○中村寛志委員

(概略ルートが) 3キロ幅で来ていたけど、ここだけ5キロ(円)にしたのは、駅をどこにするかのために広げたわけですか。

○事業者(東海旅客鉄道株式会社 奥田)

はい、そうです。駅の位置を示すのは直径5kmの円でお示ししています。

○富樫委員

どの辺りから明かりになるのですか。

○事業者(東海旅客鉄道株式会社 奥田)

まだ、具体的に明かりとトンネル部分は決まっていません。線路の縦断勾配によって変わってきますので、どの辺りで明かりとトンネルの区分になるかといったところはこれから検討して決めていくことになっていきますが、少なくともこの谷の辺りについては明かりになります。

○佐藤委員

ハナノキの分布にはかかってませんか。中津川からこの辺にかけて、日本ではこの辺にしかないものがあるのですが。ハナノキというものですが、後で調べて頂ければと思いますが。

○事業者(東海旅客鉄道株式会社 奥田)

承知しました。

○鈴木委員

駅の位置を直径5kmの円で示したということなのですからけれども、実質的には南北のふくらはみは意味がないのではないですか。線路がまっすぐですよね、3kmの間で。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

意味がないといえますか、概略でお示ししています。

○塩田委員

用地の幅ですけれど、駅に近づくに従って用地を広げるといった計画はあるのでしょうか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

はい、そのように計画しています。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

線路はホームでは4線です。我々は2面4線という言い方をしていますが、駅ではだいたい50mぐらいの幅になるであろうと計画しています。

○塩田委員

そうするとトンネルの断面、トンネルはテーパみたいなものは造る予定はないのでしょうか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

それは地盤、地質によって、トンネル断面下部は、我々はインバートと呼んでいますけれども、弱い地質のところではしっかり造りますし、堅い所では上の方だけ巻くという、そこは一般的な考え方と同じです。

○塩田委員

速度ですけれども、駅に向かって速度を落とすのは、トンネルの中で落とすのですか、明かりになってから落とすのですか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

トンネルと明かりの位置関係によって変わってきます。というのは500 km/hで走って来まして、停まるまでに約6キロかかりますので、駅位置から手前6キロのところブレーキをかけます。

○塩田委員

そうするとそこはトンネルになるのですか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

6キロですから駅位置とトンネルの候補地との関係でまだはっきりとは分かりませんが。

○富樫委員

全車両がそこで停まるわけではないのですか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

輸送計画はこれからですが、おそらく全車両ではなくて各駅のようなタイプと直行タイプと混ざってくるとお思いますので、全車両ではないと思います。

○塩田委員

周辺のところの住居はどれくらいあるか押さえているのですか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

建物の数ということですか。それはこの範囲全体では押さえてありません。世帯数と言う形で市町村単位で押さえてあります。

○梅崎委員

市街地も 500km/h で通過するのですか、それとも少し落とすような計画ですか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

500km/h です。

○塩田委員

明かりでも 500km/h 出すということですね。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

そうです。

○富樫委員

すでに風越山は避けるというふうに言われておりますが、どの範囲を避けるということでしょうか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

風越山を避けると言いますか、水源地と言うことで、松川のダム、それと猿庫の泉がこの辺りにあるのですけれども、これらを平面的には避けますと言うことです。（地図を指して）この辺りとこの辺りにかからないところでルートを決めていくことになります。

○佐藤委員

イメージは、この谷から何メートルのところに橋が架かるのですか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

高架橋の高さはこの辺りですと大体 15m とか 20m ぐらいにはなると思います。橋梁の高さでと言うことですがけれども。

○佐藤委員

ここから走っている姿は見えることになるのですか、将来。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

そうなります。

○梅崎委員

水源を外してと言うことになると、そこだけ幅を大きく取ってアセスをしなくていいですか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

この中でやります。

○梅崎委員

（地図を指して）ただ、例えばここを外して、こう分かっているとすると本来は、ここからこう取るべきではないですか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

調査では、川の流れや、取水、水道に使われている水がどこから来ているとかということをお調べしますので、この範囲で終わりという意味ではありません。ルートはこの中で決まりますので。

○塩田委員

トンネルの深さも先程のように 300 メートルとか 500 メートルとかになるのですか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

トンネルの出口の近傍は浅くなります。

○塩田委員

湖の下を通ることはないのか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

それはございません。回避致します。

○事務局（環境政策課 清水）

それでは、そろそろこちらの場所は終わりということにしたいと思います。

5 釜沢地区（地図を見ながらの説明）

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

それでは大鹿村地区のご説明をさせていただきます。ご理解いただきやすいように地図今向いた方向に合わせて、逆さまにしてあります。先程出発しました大鹿村交流センターがこの辺りになります。そこから南東方向に小渋川沿いに現在進んで来たということでございまして、ちょうど今この釜沢という辺りにいます。この辺りは南アルプス国立公園ということで、一帯が指定されています。それから優れた自然として中央構造線がこの筋とは別に、この青木川沿いに走っているという状況です。

来る途中に見ていただけたかと思いますが、ここに上蔵という地区がございますが、この上蔵という地区におきましては自然景観資源として、河成段丘がございます。鳶ヶ巣の崩壊地が見えたかと思いますが、この辺り一帯が鳶ヶ巣の岸壁、またこの辺りは小渋峡、もしくは鳶ヶ巣峡がございます。反対側のこちらは日向休といった岸壁もございます。

湧水の関係ですと、この釜沢の谷を下りた所に荒川荘という温泉がありますし、また途中にございました小渋温泉、ここも温泉が湧き出ています。

それから文化財の関係でございますが、途中、上蔵地区に、ちょうど来た道路の左手に見えたかと思いますが国の重要文化財で「福德寺」がございます。これは長野県最古の建造物と言われております。それから沢筋は違いますが、こちらの青木川筋ですと建造物として国の指定を受けております、この辺りになりますが、「松下家住宅」があります。それから県指定の天然記念物では、この中央構造線の南部、この辺りに安康露頭が位置しています。

ちょうど目の前に見えています沢を境にしまして、この辺り、こういう形でここから東側につきましては鳥獣保護区に指定されている区域になります。それから特定植物群落として赤石山脈の自然植生といった区域がこの辺りで確認されています。

○大塚委員

すみません。上村との境の地蔵峠はどの位置になりますか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

この地図の外になります。

中央新幹線の計画でございますが、今いる位置がちょうどこのあたりになります。向きで言いますとちょうどこちらの方で中央新幹線を計画しています、この小渋川におきましては明かりで通過するので出来るだけ短い距離で小渋川を橋梁で渡っていくこととなります。この辺りは崩壊地、落石も多いということですのでトンネルから橋梁に向かう抗口等の位置については、そういった崩壊地を出来るだけ避ける計画を進めていきたいと考えております。以上です。

○鈴木委員

ここを明かりにする何か理由というのはあるのですか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

出来るだけトンネルの土被りを薄くしたいということがありますので、この辺りは塩見岳と荒川岳の間の出来るだけ薄い所を通るということと、先程見て頂きました伊那谷を結ぶルート上で想定しますとこの辺りの小渋川については明かりが妥当であろうということで考えています。

○鈴木委員

土被りを薄くするというのは分かりますが、塩見岳はかなり上ですよ。地下の方が楽な気がします。工事については素人でございますが。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

この辺りは明かりにはなるのですが、他の箇所でも工事用の斜坑といったものも必要になってまいりますので、そういうことを考えるとここ明かりとしトンネル土被りを薄くして、どこかでこれに合わせて工事を進める上で斜坑を造って将来的に換気や避難路といったものも設けていくことで考えています。

○塩田委員

明かりというのは橋梁ということですか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

橋梁になります。

○塩田委員

橋梁の長さというものはどれくらいになるのですか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

それは、交差する位置にもよりますので一概に申し上げられません。少なくともここではトンネルを出で直ぐ橋梁になりまして、またトンネルに入ることになるので、この谷の幅と交差位置によって橋梁の長さが変わってくることになります。

○佐藤委員

土砂を運び出す運搬車が 10 年から 20 年にわたってこの辺を走りまわると理解するしかないですね。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

工事中道路の話だと思いますが、環境に配慮すると出来るだけ既存の道路を使いたいの、その考え方を基本としますが、必要に応じて工事中道路も新たに造っていくことも必要になるかも知れません。そういった場合も調査しまして、関係機関とも調整させていただいて計画を練っていくことを考えています。

○佐藤委員

ただ地元の方は土砂が出てくるのがとても心配であるということが言われておりますのでその辺の配慮は今後大切ですね。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

これからしっかりと考えていきたいと思っています。

○富樫委員

この場所では小渋谷を斜めに通過するということになりますね。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

平面的という意味ですか

○富樫委員

この方向に対してどうしても斜行しないと通過出来ませんよね。この場合は。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

川の向きがこのルートからいくと直交にはなっていませんから。我々がルートを計画するときにはそれでもなるべく直角に近い方向の角度で探していくということになります。

○富樫委員

この小渋谷というのは非常に直線的に続く谷ですので、これに沿って弱線があるかも知れませんが、他の所についてはなるべくそういう弱線は直交で短い区間で過ぎると言うことですが、ここ場合はそういうのは少し難しいかなという感じですね。

○大塚委員

向こう側の青木谷もやはり外に出ざるを得ないという感じですか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

青木川についてはこれから計画の中において明かりで行くのか、トンネルで行くのかといったことについて検討します。

○鈴木委員

でも青木川の方が低いですよ。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

青木側の方が標高は低いですから、基本的には飯田の方へ向かって下がっていきます。ですから縦断については下へ行くか上に行くかというのはまだこれからです。下に行く線も引けるだろうということです。

○大塚委員

電力の使用量というのはこれから色々と課題になるかとは思いますが、送電線とかそういった工事というのは、そのラインと同じところを通すのですか、それとも別に送電線を造ることになるのですか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

私どもとしましては、これから変電所の、要するに各電力会社から受電をするポイントを探していきます。それは東京から名古屋まで 280km ぐらいありますけれども、ある程度均等になってくると思いますが、その場所を決めたら、そこに受電をしてもらうように電力会社さんと協議をしていきます。そうしますとその J R の変電所にどういうルートで送電線をひくかというのは電力会社さんが考えて頂くということになってきます。我々はその送電線の系統が分からないものですから、ここで受電させて欲しいということを協議していくということになります。

○大塚委員

新たに設置していくという理解でよろしいですか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

新たにといいますか、送電してもらうために変電所まで送電線は造らなければいけないと思っています。ただ、どこに来るかというのはこれからになります。

○事務局（環境政策課 清水）

よろしいですか。それではここでの説明は終わりにさせていただきます。

6 小渋川展望場所

○事務局（環境政策課 清水）

特にご説明はありませんが、小渋川の渓谷の状態を見ていただくということで一旦降りて頂きました。この斜面の状況とか、ここを通るということではないですけども、こういう形で小渋川が流れているということを見ていただければと思います。左手の奥の所に先程見下ろした少し広くなった所がありますが、あそこが地質調査をやった場所です。ここは 3km 幅のほぼ真ん中ぐらいの場所になります。