

(写)

令和4年6月24日

静岡県中央新幹線対策本部長  
静岡県理事 難波 喬司 殿

国土交通省  
鉄道局長 上原 淳

要請書への回答について

日頃より鉄道行政への御協力を賜り、感謝申し上げます。

令和4年6月6日付「要請 リニア中央新幹線の路線決定過程における「巨摩山地を回避し、南アルプスを回避しない」不透明性の解消」につきまして、当局として把握している事実関係を下記のとおり回答いたします。

記

1. 全国新幹線鉄道整備法の整備計画によるルート選定について

平成23年5月12日、交通政策審議会中央新幹線小委員会は、全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）第14条の2に規定する国土交通大臣からの諮問に基づき、「中央新幹線のルートとして南アルプスルートを採用することが適当である。」との答申を行い、同年5月26日、国土交通大臣は、同答申を踏まえ、全幹法第7条に規定する整備計画を決定しました。

なお、同答申において、南アルプスルートが採択された理由は、同ルートが他のルートと比較して環境への影響が小さいからではなく、自然環境の保全の観点からいずれかのルートを優位づけ、または排除できるものではないとの見解を前提に、経済性、速達性等といった様々な観点を総合的に勘案した結果です。

2. 整備計画に基づく環境影響評価手続きにおける概略ルートの選定について

平成23年6月、JR東海は建設主体として、上記により南アルプスルートを前提とした整備計画に基づき、環境影響評価手続きを開始しました。まず計画段階環境配慮書（以下「配慮書」という。）を作成する過程で、整備計画において南アルプスルートを採択した際の20～25kmのルート幅を3kmのルート幅の概略ルートに絞り込む選定を行っております。

この際、巨摩山地は、20～25km幅の南アルプスルートに含まれておりましたが、平成20年10月22日の地形・地質等調査報告書においても、

大量湧水の発生の恐れがあるとして施工上の留意点が記載されていたことから、配慮書において、その取扱いに関して検討が行われた結果、「巨摩山地の北中部の一部は、地質が脆弱で、土被りが大きく、高圧湧水が発生するおそれがあることから、これらを回避し、巨摩山地の南部（櫛形山、源氏山の南部）を主にトンネルで通過する。」として、巨摩山地を回避する3km幅の南アルプスルートの概略ルートが選定されたものです。

一方で、南アルプスは、同様の3km幅の概略ルートの選定において、地理的制約により回避することはできないため、配慮書においては、「静岡県と長野県の県境に位置する3,000m級の稜線の中で、土被りをできる限り小さくできる荒川岳、塩見岳の間を通過する。」との観点から3km幅の概略ルートが選定されています。

すなわち、配慮書においては、20～25km幅の南アルプスルートを3km幅の概略ルートに絞り込む際に、①巨摩山地を通過して南アルプスを抜ける場合と、②巨摩山地を通らずに南アルプスを抜ける場合とを比較した結果を「概略ルート選定における制約等」として記載したものです。

巨摩山地、南アルプスのいずれについてもその区間でのリスクを下げるための選択を行っているという点においては同じであると考えられます。

以上が南アルプスルートのルート選定の過程及びその中で巨摩山地を通過することを回避するに至った環境影響評価上の概略ルートの選定過程についての事実関係のご説明です。ご不明の点等があれば、ご連絡いただければ幸いです。

また、JR東海に対しては、引き続き、できる限りわかりやすい説明を丁寧に行うよう、助言・指導を行ってまいります。

以上