

昭和六十三年八月三十日受領
答弁 第三号

内閣衆質一一三第三号

昭和六十三年八月三十日

内閣総理大臣臨時代理
国務大臣 宮澤喜一

衆議院議長 原健三郎殿

衆議院議員三野優美君提出瀬戸大橋の管理運営に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員三野優美君提出瀬戸大橋の管理運営に関する質問に対する答弁書

一の1について

本州四国連絡橋（児島・坂出ルート）については、本州四国連絡橋公団（以下「公団」という。）が昭和五十三年五月に本州四国連絡橋（児島・坂出ルート）環境影響評価書（以下「評価書」という。）を策定したところであるが、評価書においては、近傍における既設鉄道（在来線規格）の騒音レベルを勘案し、音源対策を講ずることにより達成すべき環境保全目標としてつり橋等長大橋りよう区間においては八十五ホン、その他の区間においては八十ホンの騒音レベルを定め、さらに、開業時までこれらをそれぞれ五ホン程度軽減することを目標として公団において努力することとしている。

新幹線鉄道については、新幹線鉄道騒音に係る環境基準について（昭和五十年環境庁告示第

四十六号)により、昭和五十年七月に新幹線鉄道騒音に係る環境基準が告示されているが、その環境基準値は、音源対策のほか総合的な施策を講じて達成することが可能となる基準値として定められているものであり、前述の評価書における数値とは性格を異にするものである。

一の2について

平均値を用いて鉄道騒音を評価する方法は、従来から採用されてきており、公団が用いた評価方法は不適切なものではないと考えている。

一の3について

長大なつり橋等の大規模な橋りようにあつては、自重を軽減するために材料として鋼材を使用する必要があること、耐風安定性を考慮する必要があること等から一般に音源対策はかなり制約されると考える。

一の4について

公団では、下津井瀬戸大橋、櫃石島橋、岩黒島橋及び北備讃瀬戸大橋において、新吸音材の取付け等の防音工事を施工中であり、完成予定時期は下津井瀬戸大橋については昭和六十三年九月、その他の橋りょうについては同年十月であるが、大規模な橋りょうにおけるかかる防音工事は前例のない騒音対策であるため、当該工事による騒音低下予想数値を明示することは困難であると聞いている。

一の5について

騒音対策として列車の減速運転及びそれに伴うダイヤ改正を行うことは、大量高速交通機関としての鉄道の役割を損なうことになるため、基本的には、列車の円滑な運行を保ちつつ、騒音対策を行うべきであると考えている。

一の6について

騒音対策を進める上で音源対策が最も基本的な施策であるので、引き続き技術開発を進め、

その成果を効果的に活用することにより音源対策を推進するよう公団等に対し指導していきたいと考えるが、当面実施可能な音源対策を講じても努力目標を達成することが困難な場合には、政府としても更に適切に公団等を指導してまいりたいと考えている。

二について

瀬戸中央自動車道の料金は、道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）及び道路整備特別措置法施行令（昭和三十一年政令第三百十九号）に基づいて定められており、料金体系の見直しは考えていない。