

山梨県環境影響評価等技術審議会概要

日時 平成23年10月19日 13:30～17:30

会議出席者

<環境影響評価等技術審議会委員>

片谷教孝会長、石井信行委員、工藤泰子委員、坂本康委員、鈴木邦雄委員、田中章委員、
角田謙朗委員、早見正一委員、平林公男委員、福原博篤委員、湯本光子委員

<事業者、都市計画決定権者等>

○中央新幹線（東京都・名古屋市間）

東海旅客鉄道株式会社 中央新幹線建設部 環境保全統括部 澤田担当部長
環境保全事務所（山梨）島川所長、今野副長
アジア航測株式会社 環境コンサルタント課 豊田、水口、藤本

○都市計画道路甲府外郭環状道路北区分

国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所 調査第二課 水川課長、高橋建設監督官、
長井専門員
株式会社福山コンサルタント 環境マネジメント事業部 大塚、皆川、長谷川
都市計画決定権者 都市計画課 望月課長補佐、武藤副主幹
道路整備課高速道路推進室 舟窪室長補佐、名取副主幹

<事務局>

森林環境部 窪田敏男参事
環境創造課 小林明課長、深澤鉄朗総括補佐、丸山哲夫課長補佐、土橋史主査
望月剛専門員、岩浅真利子技師

次第

- 1 開会
- 2 森林環境部参事あいさつ
- 3 議事
 - 1) 甲府・峡東ごみ処理施設、廃棄物最終処分場整備事業及び（仮称）地域振興施設整備事業
環境影響評価準備書について
 - 2) 中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価方法書について
 - 3) 都市計画道路甲府外郭環状道路北区分 環境影響評価準備書について
 - 4) その他
- 4 閉会

資料

- 1) 甲府・峡東ごみ処理施設等整備事業 環境影響評価準備書に対する知事意見（案）
- 2) 環境影響評価等技術審議会議事録（平成23年9月8日）
- 3) 環境影響評価法の改正に伴う政省令改正について（報道発表資料）

1 開会

(進行 丸山課長補佐)

それでは定刻になりましたので始めたいと思います。本日は、皆様にはご多忙のところ、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。ただいまより、山梨県環境影響評価等技術審議会を開催させていただきます。

2 あいさつ

(進行 丸山課長補佐)

議事に入る前に、窪田森林環境部参事より、ごあいさつ申し上げます。

(窪田森林環境部参事)

会場が大変狭くて、蒸し暑く、大変申し訳ございません。

委員の皆様方には大変お忙しいところ、貴重なお時間を割いていただき、本日、第3回目となりますが、技術審議会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本日の案件でございますが、甲府・峡東地域ごみ処理施設等整備事業につきましては、これまで2回、審議会を開催し、ご議論いただいているところですが、委員の皆様のご意見を踏まえまして、事務局で最終的な知事意見(案)をまとめさせていただきましたので、後ほど、説明させていただきます。

また、リニア中央新幹線の方法書、新山梨環状道路北部区間の準備書につきましては、現在、事業者により図書の縦覧、説明会、及び意見の受付等が行なわれているところでございます。本日の審議会では、それぞれの事業者より説明を受けた後、ご議論をお願いすることとなります。

限られた時間ではございますが、ご審議の程よろしくお願いいたします。

また、既にご案内のとおり、環境影響評価法の改正に伴う政省令改正が10月14日に公布されました。昨年度、審議会でご審議いただいた方針に沿いまして、現在、事務局で条例改正に向けた作業を進めているところでございます。

それから懸案となっております柿澤委員の後任の件でございますが、山階鳥類研究所の佐藤文男研究員を動物、特に鳥類の専門家として新たに委員として委嘱させていただきました。本日はご欠席ですが、次回、ご出席の際に、ご紹介させていただく予定でございます。

本日は、複数の案件をご審議いただくこととなり、委員の皆様には、誠に恐縮ですが、よろしくご審議のほどお願いいたします。

3 議事

(進行 丸山課長補佐)

それでは議事に移りたいと思います。本審議会は、山梨県環境影響評価条例により設置された審議会でございます。

本日は、15名の委員のうち、11名の出席をいただいておりますので、山梨県環境影響評価条例第47条第11項に規定される、2分の1以上の出席が得られましたので本審議会が成立していることをご報告いたします。

ここで、配布資料の確認を行ないます。まず、お手元に次第がございまして、「知事意見(案)」ということで一枚紙と、案、整理表の3種類ございます。続いて、「環境影響評価等技術審議会議事録」、A4の冊子でございます。次に「環境影響評価法の改正に伴う政省令改正について」がA4の二枚紙でございます。それからもう1つ、「環境影響評価方法書(山梨県)のあらまし」が机の上に置いてございます。

資料に不足がある場合には、事務局まで申し出てください。

それでは、続きまして、傍聴人の皆様へのお願いでございます。技術審議会を円滑に進行するため、傍聴人の皆様には、次の点についてご協力をお願いいたします。

会議開催中は、静粛に傍聴し、拍手その他の方法により、言論に対して公然と可否を表明しないこと。騒ぎ立てる等、議事を妨害しないこと。会場において、飲食又は喫煙を行わないこと。その他会場の秩序を乱し、会議の支障となる行為をしないこと。

それでは、これより次第に従いまして、議事に入らせていただきます。議長は会長が務めることになっておりますので、片谷会長に議事進行をよろしくお願いいたします。

(片谷会長)

皆様お忙しいところお集まりいただき、ありがとうございます。久々、何年振りかと思いますが、案件が3つありまして、今日は審議する内容が多いので、なるべく手際よく進めていきたいと思いますが、ぜひご協力の程よろしくお願いいたします。傍聴人の方々、報道関係の方々、場所が大変狭くて恐縮でございますが、ご協力の程よろしくお願いいたします。

案件の審査に入ります前に、いつものことでございますけれども、本審議会の運営方法について確認をお願いいたします。

本審議会については、平成17年7月8日の技術審議会においてご議論いただきまして、制度の主旨である『公平性・透明性』を確保するため、審議そのものについても、広く公開する中で行なうことが必要であることから、動植物の希少種や個人情報に係る部分を除いて全て公開とすること。また、議事録については、発言者名を含む議事録を公開する、ということになっておりますので、ご確認をお願いいたします。以上につきまして、ご協力をお願いいたします。

では、議事に入りますが、議題1でございます。従来から審議して参りました「甲府・峡東地域ごみ処理施設、廃棄物最終処分場整備事業及び（仮称）地域振興施設整備事業」の準備書の件でございます。事務局が知事意見（案）を作成しておりますので、これをご確認いただくことになります。

議題2、議題3につきましては、事業者から事業内容についての説明をしていただいた後、質疑応答と審議を行なうという手順で進めさせていただきます。

議題1) 甲府・峡東地域ごみ処理施設、廃棄物最終処分場整備事業及び（仮称）地域振興施設整備事業 環境影響評価準備書について

(片谷会長)

それでは、議題1に早速入らせていただきます。事務局より、知事意見（案）についてご説明をお願いします。

(事務局 土橋主査)

まず、知事意見を形成するまでの手順としまして、確認なんですけれども、整理させていただいた3つの知事意見（案）の資料なんですけれども、その中で3つ目のA3の資料、「知事意見（案）形成のための意見整理表」、これは前回も見ていただいた資料になるのですが、これに第2回目の技術審議会以降の意見を追加したものがこの資料となります。前回と同様に凡例を付けさせてもらっていて、IDに凡例を振ってありますが、今回、修正を行なった部分は第2回技術審議会、Cで始まるID部分と、E、第2回技術審議会が終わった後に先生方からいただいた意見、こういったものが入れてあります。Eの部分については、少し濃い目の網掛けがしてありますので、ご確認ください。

今回、意見を取りまとめるにあたりまして、一番最初の概要の方を見ていただきたいと思います。

その中の経緯、概要につきましては、これまで何回もご説明させていただいている部分なので、割愛させていただきます。

知事意見の概要につきましては、まず全般的な事項として、環境影響評価の結果を事業に反映させるための具体的な措置の実施、次に廃棄物最終処分場跡地利用について環境影響評価結果の反映を指摘しました。併せて、3つ目としまして、廃棄物運搬車両による環境への負荷の軽減に係る具体的な措置の実施を、全般的な事項で記載しました。

次に、個別的な事項としまして、まず、ごみ処理施設の稼働に係る、煙突、廃棄物運搬車両運行による影響について、大気汚染物質が拡散しにくい気象条件下における影響の把握。次に2つ目としまして、廃棄物最終処分場における埋立作業の実施に伴う、事業実施区域周辺への有害物質の拡散防止対策。3つ目としまして、事業実施区域において確認された有害物質を含む土壌の残土処分を行なうにあたり搬出記録の作成および保存の実施。4つ目としまして、事業計画地内において確認された希少動植物に対する影響の把握及び具体的な環境保全措置の実施。5つ目になりますが、ごみ処理施設の稼働に伴い発生する熔融スラグの利用に係る具体的な検討という点を記載しています。

これが主だった事項ですが、前回いただいた意見を反映して、修正した「知事意見（案）」を先方に送らせていただいたのですが、その後、佐藤委員から希少動物に関してコメントをいただきまして、追加をしております。「知事意見（案）」の10ページ、11ページのところに、濃い網掛けをしてある部分が希少鳥類に関して、意見を追加した部分になります。

詳細な意見につきましては、先ほどご説明させていただいた意見整理表の方で、31B、31Cという形で意見を入れさせていただきました。オオタカにかんするものと、周辺で生息が確認されているフクロウ、この2種について追加で確認をお願いしたいと思います。以上です。

(片谷会長)

ありがとうございました。ただいまご説明いただきました資料の内容につきまして、ご意見がございましたらお願いしたいと思います。

今まで議論してきた内容を整理したというもので、若干の追加が入っているという理解でよろしいかと思いますが、特にご自身のご発言に関わる部分の取りまとめがなされているかどうか最終確認の機会がございますので、もしご意見がございましたら遠慮なくご発言ください。

確認ですけれども、新たに加えていただいた佐藤委員のご意見ですが、今日、資料を持っていないので分からないのですが、オオタカの個体はどのくらい確認されているのでしょうか。

(事務局 土橋主査)

近隣にということでしょうか。事業計画地の直近には1つがい、離れたところに2つがい確認されております。それは事業区域、オオタカが通常使うエリアからはかぶらないようなかたちで離れております。

(片谷会長)

周辺の個体も含めて、追跡調査をするようにというご指摘ですか。あるいは事業区域内だけですか。

(事務局 土橋主査)

事業区域内には営巣していないのですが、事業区域のすぐ近くにいる個体については、やはり影響が懸念される部分になりますので、その個体についてはもう少し広い範囲で、営巣可能木を探すとか、その際に餌場の状況とか、工事の影響の程度を考慮して、そういった環境の部分を考えてくださいということになります。

(片谷会長)

読み落としておりました。隣接地における営巣を回避した場合に追跡調査をなさいということですね。ありがとうございました。

他の委員の皆様方からはいかがでしょうか。特にご指摘がないようでしたら、この件につきましては事務局の案のとおりで了解をしたという扱いにさせていただきたいと思えます。

では、ご異議がないと認められますので、この件につきましては、事務局案のとおりとさせていただきます。

議題2) 中央新幹線(東京都・名古屋市間) 環境影響評価方法書について

(片谷会長)

それでは、議題2に入りますけれども、議題2につきましては事業者から説明をいただくということになっておりますので、事業者の方々を室内にご案内ください。

それでは、議題2に入りたいと思えます。ただいまから中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価方法書に基づきまして、事業の概要と方法書の内容について事業者からのご説明をいただきたいと思います。事業者の皆様方はお忙しいところご出席いただきありがとうございます。時間が限られておまして大変恐縮でございますけれども、説明をお願いしたいと思います。説明に先立ちまして、もしよろしければ自己紹介をしていただいで結構でございますので、よろしくお願いいたします。

(事業者 澤田担当部長)

J R 東海の中央新幹線推進本部の中央新幹線建設部の環境保全統括部の担当部長をしております澤田と申します。今日はよろしくお願いいたします。

(事業者 島川所長)

同じく、中央新幹線建設部の環境保全事務所の所長をしております島川です。よろしくお願いいたします。

(事業者 今野副長)

同じく、環境保全事務所副長、今野でございます。

(事業者 島川所長)

それでは、早速、方法書についてご説明させていただきます。なお、説明にあたりましては方法書の要約書がお手元にあると思えますが、そちらをベースにDVを使いながらご説明をさせていただきます。それとこのあらまし、いわゆるパンフレット、こちらの2つをベースにご説明をさせていただきます。

画面に映しますスライドには要約書の関係するページが書いておりますので、そちらをご参考にしていただければと思えます。

それではスライドの方をよろしくお願いいたします。具体的な説明の流れですが、まず中央新幹線と超電導リニアについてご説明いたします。次に環境影響評価として、中央新幹線の路線概要、山梨県内の地域特性と対象事業実施区域、計画段階配慮書に意見の概要とそれに対する事業者の見解、環境影響評価の手法、この順にご説明させていただきます。なお、本日の説明におきまして一部ナレーションの方を使用させていただきたいと思えますので、よろしくお願いいたします。そのナレーション中に「お手元の資料 何ページ」というものが出てきますけれども、それについてはこちらのパンフレットの

ページをご参照いただきたいと思います。それではスクリーンをご覧ください。

(事業者 ナレーション)

はじめに、中央新幹線と超電導リニアについてご説明いたします。

まず、中央新幹線の全国新幹線鉄道整備法における、これまでの経緯、手続きについて、ご説明いたします。なお、本年3月に開業した九州新幹線や、現在建設が進められている北海道新幹線などの整備新幹線についても、同様の手続きに基づき整備が進められています。

中央新幹線は、昭和48年に全国新幹線鉄道整備法において、基本計画が決定され、東京都を起点、大阪市を終点とし、主要な経過地として、甲府市付近、名古屋市付近、奈良市付近が定められました。

その後、地形・地質の調査については、昭和49年に当時の国鉄に指示がなされ、平成20年10月に報告書を提出し、同年12月に、輸送需要量に対する供給輸送力に関する事項など、4項目の調査指示が国土交通大臣から当社と鉄道建設・運輸施設整備支援機構に出され、翌21年12月に報告書を提出しました。

こうした必要な調査を経て、平成22年2月に国土交通大臣から交通政策審議会に対して中央新幹線の整備計画等について諮問され、同審議会における約1年3カ月にわたる審議を経て、本年5月20日に国土交通大臣が、当社を営業主、建設主体に指名、5月26日に整備計画を決定、翌27日に当社に対して建設を指示しました。

当社は、この建設の指示を受け、まずは第一局面として整備することとしている東京都から名古屋市間について、環境影響評価の手続を開始したところです。今後、当社は、環境の保全に配慮しつつ、路線やトンネル、車両基地の位置等の計画を具体化していきます。

交通政策審議会においては、中央新幹線の意義として、5つの項目を挙げています。

3大都市圏間の大動脈の二重系化により高速かつ安定的な旅客輸送を中長期的に維持・強化すること。3大都市圏とのアクセスの利便性向上による地域振興への寄与。東海道新幹線の輸送形態の転換による利用者の利便性向上や沿線都市群の再発展の可能性。三大都市圏間を約一時間で直結することによる国土構造の変革、国際競争力の向上。そして、我が国独自の高速鉄道技術を世界的に発信する、というものです。

次に中央新幹線計画の内容について、ご説明いたします。

本事業は、国土交通大臣が整備計画で決定した東京都・大阪市間のうち、まずは、第一局面として、東京都から名古屋市間を超電導磁気浮上方式、いわゆる超電導リニアにより整備するものです。

最高設計速度は時速505km、起点の東京都と終点の名古屋市の間の主要な経過地は、甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部となります。

また、路線の延長は、約286km、東海道新幹線の品川駅付近、名古屋駅付近のターミナルのほか、神奈川、山梨、長野、岐阜の各県に一駅を設置する計画です。

続きまして、中央新幹線で採用する超電導リニアについて、ご説明いたします。

超電導リニアは、東海道新幹線が開業する2年前の昭和37年から当時の国鉄が研究を開始しました。その後、昭和52年には宮崎県に実験センターを開設、54年には無人の車両で時速517kmを記録しました。宮崎実験線は、単線でトンネルがなく延長も7kmと短かったため、技術開発を一層推進するために、平成2年に山梨リニア実験線の建設に着手しました。平成9年には、実験線42.8kmのうち、18.4kmの先行区間が完成し、走行試験を開始しました。同じ年の12月には実験線の最高設計速度の時速550kmを達成しました。その後走行試験およびさまざまな技術開発を積み重ね、平成20年には、実験線を全線の42.8kmに延伸する工事に着手しました。

翌年の平成21年には、国土交通省の超電導磁気浮上方式鉄道実用技術評価委員会において、「営業線に必要となる技術が網羅的、体系的に整備され、今後、詳細な営業線の仕様及び技術基準等の策

定を具体的に進めることが可能となった」と評価されました。

続きまして、超電導リニアの基本的な原理についてご説明いたします。

超電導現象とは、ある種の金属などを一定温度まで冷却したとき、電気抵抗がゼロになる現象をいいます。超電導リニアでは、超電導材料を液体ヘリウムでマイナス269℃に冷却することで超電導状態を作り出しています。超電導状態となったコイル、超電導コイルに一度電流を流すと、電流は永久に流れ続け、極めて強力な磁石、超電導磁石となります。

次に、超電導リニアの原理について、ご説明いたします。お手元の資料2ページにも掲載していません。

まず、車両とガイドウェイの構成について、ご説明いたします。ガイドウェイは、これまでの鉄道でいう線路に相当するもので、推進コイルと浮上案内コイルを取り付けた側壁と走行路から構成されています。車両には超電導磁石が搭載されます。

次に、推進、浮上、案内という超電導リニアの基本原則についてご説明いたします。ご覧の画面は、推進の原理を表しています。

車両に搭載されている超電導磁石には、N極とS極が交互に配置されています。超電導磁石の磁界と推進コイルに電流を流すことで発生する磁界との間で、N極とS極の引き合う力と、N極同士、S極同士の反発する力が発生し、車両を前進させます。

続いて、浮上の原理です。ガイドウェイ側壁に取り付けられた浮上案内コイルの前を、車両の超電導磁石が高速で通過すると、浮上案内コイルは電流が流れて電磁石となり、車両を押し上げる力と引き上げる力が発生し、車両が浮上します。なお、低速走行時には車両を支持輪タイヤによって支持しながら走行します。

最後に、案内の原理です。ガイドウェイ内を走行する車両の中心が左右のどちらか一方にずれると、ガイドウェイの左右の側壁に設置されている浮上案内コイルが、車両の遠ざかった側には吸引力、近づいた側に反発力を働かせるため、車両には常に中央に戻る力が作用し、ガイドウェイに接触しないよう安定した走行が維持されます。

このように、超電導リニアはガイドウェイの中を走行するため、脱線の心配がありません。

超電導リニアの特徴として、優れた環境性能も挙げられます。東京・大阪間の一人当たりの二酸化炭素排出量について、速度域を考慮して航空機と比較した場合、超電導リニアは航空機の3分の1となります。

続きまして、超電導リニアの走行に伴う磁界について、ご説明いたします。推進コイルや浮上案内コイル及び車両に搭載する超電導磁石それぞれから磁界が発生します。この磁界の強さは、超電導磁石等からの距離の2乗から3乗に反比例して弱まります。

磁界に対しては、世界保健機関、WHOが予防的観点から各国に採用を勧告している国際的な最新のガイドラインを下回るように対策を講じます。

まず、車内の磁界対策としては、客室の側面に磁気を吸収する鉄等の磁気シールドを設置するとともに、アルミの車体により車内の磁界をガイドライン以下にします。

ホームにおける磁界対策としては、屋内化したホームの壁および車両への乗降装置に磁気シールドを設置し、ホームにおける磁界をガイドライン以下にします。

中央新幹線の沿線についても、用地境界の磁界がガイドライン以下となることを基本とします。車内、ホームおよび沿線において、こうした対策を講じることにより、国土交通省の実用技術評価委員会において、「営業線に適用する設備使用の具体的な見通しが得られ、沿線磁界及び車内磁界の双方に対してガイドラインの達成が可能な技術が確立されている」と評価されています。

列車の走行に伴う騒音につきましては、必要に応じて防音壁や明かりフードを設置することにより、騒音を抑制します。ご覧の写真は、山梨リニア実験線での明かりフードの設置事例です。

以上が、中央新幹線および超電導リニアについてのご説明となります。

続きまして、中央新幹線の路線概要について、ご説明いたします。

こちらが、中央新幹線の概略ルートです。概略の路線は約3 kmの幅、概略の駅位置は直径約5 kmの円で示しています。なお、山梨リニア実験線は実線で示しています。

概略ルートは、配慮書において、超電導リニアの技術的制約条件等、地形・地質等の制約条件、環境要素による制約条件を考慮し、選定しました。

まず、超電導リニアの技術的制約条件としては、超電導リニアの超高速性を踏まえ、起点の東京都から名古屋市まで、できる限り直線に近い形を基本とします。また、山梨リニア実験線を活用します。主な線形条件として、最小曲線半径は8,000 m、最急勾配は40パーミルで計画します。40パーミルとは、1,000 mで40 mの高低差となる勾配です。大深度地下の公共的使用に関する特別措置法に基づき、大都市部の大深度地下を使用できる地域においては、できる限り大深度地下を活用する計画です。

次に、地形・地質等の制約条件としては、活断層および脆い地質は基本的に回避します。やむを得ず通過する場合は通過する延長をできる限り短くします。主な河川は、明かりで通過することを基本とし、通過する延長をできる限り短くします。湖をできる限り回避します。

最後に、環境要素による制約条件としては、生活環境の保全の面から、市街化・住宅地化が進展している地域をできる限り回避します。自然環境の保全の面から、自然公園区域等を回避します。また、やむを得ず通過する場合は、トンネル構造とするなどできる限り配慮します。

続きまして、概略の駅位置の選定の考え方について、ご説明いたします。

東京都と名古屋市に計画するターミナル駅については、高度に市街化が進んでいるため地下駅とします。また、東海道新幹線や在来鉄道との円滑な乗り継ぎ、国際空港とのアクセスの利便性の確保が可能で、できる限り当社の用地を活用できる東海道新幹線の品川駅付近および名古屋駅付近に設置します。

神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県に計画する中間駅については、起終点をできる限り直線に近い形で結ぶ概略ルート上において、駅として必要な技術的条件、利便性の確保、環境影響の回避・低減、用地確保などの条件を満たす位置で計画します。大深度地下を使用できる地域を除いて、地上駅を基本とします。

以上が、配慮書において、概略ルートおよび概略の駅位置を選定した際の考え方です。

続きまして、山梨県内の地域特性と対象事業実施区域について、ご説明いたします。なお、配慮書における概略ルートを、今後、対象事業実施区域と言います。

ご覧の画面は、山梨県内の対象事業実施区域を示しています。お手元の資料3ページにも掲載しておりますが、山梨県内で約90 kmを計画しています。このうち、画面上で赤色の実線で示しているものが山梨リニア実験線で、その延長は42.8 kmです。

山梨県内の地域特性は、次のとおりです。

笛吹川左岸には、曾根丘陵断層や古墳群、特定植物群落が点在しています。主な河川として、笛吹川、釜無川及び早川が挙げられ、いずれも富士川と合流します。甲府盆地は、玉石を含んだ地質で地下水が豊富であり、地下水位も高く、被圧されているものも多くなっています。甲府盆地の北部及び中央部は、市街化、住宅地化が進んでいます。巨摩山地北中部は地質が脆く、被圧されている地下水も多くなっています。県西部には南北方向に糸魚川・静岡構造線が走っています。さらに周囲には富士箱根伊豆国立公園と、南アルプス国立公園の2つの国立公園が存在します。

このような地域の特性を考慮し、対象事業実施区域において、想定される中央新幹線の構造等について、ご説明いたします。

山梨リニア実験線を活用します。甲府盆地は、トンネル施工が難しく、また、北部・中央部では市

街化、住宅地化が進展しているため、これを回避し、南部を駅部及びその前後に連続する部分を含めて、約10～20mの高さの高架橋で通過します。釜無川の西側から静岡県境に至る区域では、地形上、主にトンネルで通過します。なお、巨摩山地北中部は地質が脆く、土被りが大きく、高圧湧水が発生する恐れがあるため、これを回避し、楡形山、源氏山の南部を通過します。また、糸魚川静岡構造線はできる限り短い距離で通過します。笛吹川、釜無川、早川は、明かりで、できる限り短い距離で通過します。山梨県の駅は、技術的に駅設置が可能で、道路、鉄道双方の利便性が高い峡中地域に設置します。なお、路線や付帯施設の位置・規模等については、今後、計画を具体化していきます。

次に、山梨県内で計画している主な施設について、標準的な断面等を、ご説明いたします。

ご覧の画面が、標準的な高架橋の断面図です。これは山梨リニア実験線の例です。軌道中心間隔は5.8mで、東海道新幹線の4.2mよりも広くなります。高架橋の幅は約14mで、用地幅は約22mとする計画です。また、騒音対策として、必要に応じて防音壁や明かりフードを設置する計画です。なお、河川や道路等と交差する箇所においては、地形等を考慮し、個別に橋梁の構造を検討します。

ご覧の画面が、地上駅の断面のイメージです。構造物の幅は、約50mの計画です。

ご覧の画面が、山岳トンネルの標準的な断面図です。山岳トンネルはナトム工法を採用する計画です。ナトムとは、トンネル周辺の地山の持つ地耐力を利用して、トンネルを安全に掘削し構築する工法です。なお、トンネル内空断面積からガイドウェイ等の構造物の設置空間を除いた内空有効断面積は約74㎡で、東海道新幹線の約60㎡に比べると2割程度大きくなっています。

ご覧の画面が、山岳トンネル部の斜坑のイメージです。斜坑は、山岳トンネルの掘削土砂を搬出するために山の斜面の中腹に設けられる傾斜のついた坑道のことです。開業後には、基本的に災害時等の避難用通路、保守用通路および換気施設として用いる計画です。

(事業者 今野副長)

続きまして、計画段階環境配慮書に対するご意見の概要、及び事業者の見解について、ご説明いたします。配慮書に対しては沿線の自治体、及び一般の皆様から合計126通のご意見をいただきました。このほかに、環境省意見を踏まえた国土交通省からの意見がありました。主なものとしては、ルートの設定においては、地質に配慮する必要がある。水源等の水環境を調査し、配慮すべき。南アルプスの動植物に関して、十分な現地調査、及び専門家の助言が必要というご意見がございました。

続きまして、配慮書について、山梨県よりいただきましたご意見、及び事業者見解についてご説明いたします。

まず、総論としましては、環境影響評価手続きを実施するにあたっては、国土交通省令のほか、県の技術指針に配慮すること。隣接都県との整合を図ること。また、今後、必要となる許認可の要件を配慮すること、とのご意見をいただきました。これに関しては、県の技術指針等に配慮して、手続きを進めるとともに、東京都・名古屋市間で統一的な考え方にに基づき、環境影響評価を進めながら、評価書を作成していきたいと考えております。

次に、予測条件の設定について、公表可能な情報については方法書に記載すること、とのご意見をいただきました。国土交通省の評価委員会において、環境に関わる事項として、超電導リニアに関する騒音、振動、微気圧波、磁界の情報が公開されており、これらについては要約書の15ページから17ページに記載しております。また、配慮書に記載している配慮事項についても、要約書の23ページ以降の第5章に記載しております。また今後、準備書等において環境負荷の低減の程度についてできる限り明らかにしていきます。

また、本事業に関わる関連施設について方法書に記載すること、及び記載できない場合には位置決定や規模など、基本的な考え方を示すこととのご意見をいただきました。方法書において、現時点で

明らかにできる付帯施設については記載しております。現時点で未定のものについては、評価書までに明らかにするとともに、これが困難な場合には、必要な環境保全措置を評価書で位置付けたうえで、その効果を事後調査により確認します。また、送電施設については、電力会社が建設するため、本事業とは別に協議が行なわれることになると考えております。

次に、残土処分場について、事前に環境影響を把握したうえで、保全措置について検討することとのご意見をいただきました。本事業において発生する土砂については、基本的には本事業内、又は他事業での転用など、有効活用の検討を進めます。そのうえで、新たに残土処分場を設置する場合には、計画が具体化した段階で、関係機関と協議をするとともに、法令等に従い必要な手続きを進めてまいります。

方法書で示しています3kmの幅の中で対象事業実施区域内の保全対象施設への環境影響の把握についてですが、路線等の位置については準備書の段階で明らかにします。その際には、保全対象施設までの距離や、影響の程度について、整理して記載します。また、構造物の高さ等の予測、評価等に必要となる条件を示すこととのご意見につきましては、準備書段階で明らかにしたうえで、予測、評価を行いません。ルート of 絞込みにおける検討について、環境保全の見地から検討を行なった際には、準備書において、その過程を明らかにすることとのご意見をいただきました。ルートについては総合的な観点から絞込みを行ないませんが、準備書において、絞り込んだルートに対して、調査、予測、評価を行いません。

南アルプス部で計画している明かり部について、周辺景観に十分配慮した検討を行なうこととのご意見です。早川を横断する構造物の形状、色彩等について周辺景観に十分配慮し計画するとともに、専門家の助言等を受け、予測、評価を行いません。

列車の走行の騒音や振動等の野生動物への影響について配慮することとのご意見については、専門家等の助言を受けながら、調査を行ない、影響の程度を確認します。

次に、地域特性の把握について、水利用や文化財について、最新の情報による把握に努めることとのご意見がありました。方法書の第4章対象事業実施区域及びその周囲の概況においては、現時点での最新情報の把握を心掛けてきましたが、今後、調査を行なうにあたっては、関係機関等へのヒアリングなどを受けて、遺漏なく進めてまいります。

環境影響評価要因の抽出にあたっては配慮書、及び環境省の審査結果に配慮することとのご意見です。環境省からのご意見は国土交通省を通じていただいております。それらは当社の考え方と一致しております。なお、ご意見及び事業者の見解は要約書の30ページから33ページに掲載しております。

次に評価の手法につきまして、現況環境に配慮した環境保全措置の検討を行なうこととのご意見をいただいております。評価においては、調査及び予測を行なったうえで、環境保全措置の検討を行ないませんが、評価においては、事業者の実行可能な範囲で回避又は低減がなされているか、基準や目標が定められている場合には整合性が図られているかという観点より評価を行いません。

また、事業により影響を受けやすい施設に対して影響の程度を明らかにすることとのご意見をいただいております。準備書では学校や病院等の施設と、路線との関係を明らかにしたうえで、予測及び評価を行いません。

また、評価結果の取りまとめにあたっては環境保全措置の実施による環境影響の低減の度合いを明らかにすること。また、具体的な条件を示すこととのご意見をいただいております。準備書における予測、評価の中で評価の判断基準となる予測結果等を記載するとともに、環境保全措置の具体的な条件についても、今後、明らかにしてまいります。

最後に具体的な各項目について、ご意見をいただいております。列車の走行による騒音について、明かりフード設置のための条件等を記載することとご意見をいただいております。これについては今後、

準備書において、明かりフードの設置の考え方を示してまいります。

列車走行に伴う微気圧波について、低周波音との関係についてご意見をいただいております。微気圧波の予測に関しては、山梨リニア実験線の実測値に基づき解析を行っており、また低周波音については浮上走行により振動が小さいこと、乗り心地等を考慮して高架橋等の剛性を高めていること、山梨リニア実験線の実績から影響はないものと考えております。

次に、工事中の排水について定期的に水質検査を実施すること。また、排出水の状況を継続的に把握することのご意見をいただいております。工事により発生する濁水やコンクリート打設により発生するアルカリ排水等を公共用水域に放流する場合には、必要に応じて、汚水処理、濁水処理など適切な対策を講じます。

高架橋などの工事による地下水への影響、地下水の利用に関するご意見については、工事に伴う影響については、今後、影響を把握するため、水利用に関する調査を行ないます。影響の程度の把握に努めます。また、地下水の揚水を行なう場合は、必要に応じて関係自治体等との調整や協議を行なうとともに、適正な利用に努めてまいります。

トンネル掘削により生じる土壌について、定期的な成分分析の実施や、再利用等における環境影響の把握についてご意見をいただいております。トンネル工事においては、必要に応じて重金属類等の調査を行なうとともに、基準不適合土壌が発見された場合には、土壌汚染対策法に基づき適切に処理を行ないます。

また、動植物について、種の特徴に配慮した検討を行なうことのご意見をいただきました。動植物の保全措置の検討にあたっては、必要に応じて専門家の助言を受け、適切な保全措置を講じてまいります。

天然記念物の生息環境への影響について予測、評価を行なうことのご意見をいただきました。今後、専門家の助言等を受け、予測、評価を行ない、必要に応じて保全措置を講じてまいります。

景観については、保全措置の検討経緯やその効果について検討を行なうこと。地域住民の視点からの評価を行なうことといったご意見をいただいております。環境保全措置の検討にあたっては、専門家の助言等を受け、調査、評価、検討を行ないます。予測地点についても、景観への影響を適切に予測できる地点での眺望景観の変化を対象としてまいります。

以上が山梨県よりいただいた配慮書へのご意見、及び当社の見解でございます。

(事業者 島川所長)

続きまして、環境影響評価の手法につきましてご説明いたします。

山梨県内で想定される影響要因についてご説明いたします。影響要因については、国土交通省の省令に示されている項目を基本として本事業の特性を踏まえて選定しております。工事の実施においては、建設機械の稼働。資材及び機械の運搬に用いる車両の運行。切土工又は既存の工作物の除去、これは土地の改変も含みます。トンネルの工事。工事施工ヤード及び工事用道路の設置が想定されます。土地又は工作物の存在及び供用においては、トンネル、地表式、掘割式、嵩上式、駅の存在。駅、換気施設の供用。列車の走行が想定されます。なお、山梨リニア実験線については、営業仕様に向けた改変による影響、及び列車走行による影響について調査、予測及び評価を行ないます。

次に地域の特性を踏まえた環境影響評価項目についてご説明いたします。お手元のあらまし6ページ、及び要約書の42ページにも掲載しておりますので、ご確認ください。選定した項目は丸印で示しております。本事業では、工事の実施、土地又は工作物の存在及び供用におけます大気環境、水環境、土壌環境、動物・植物・生態系などについて調査、予測、評価を行ないます。なお、環境影響評価項目の選定にあたっては、国土交通省の省令に示されている参考項目を基本に、北海道新幹線、九州新幹線といった今までの整備新幹線の事例、超電導リニアの特性を踏まえて、選定しております。

ご覧の画面がトンネル坑口、及び明かり部周辺での現地調査のイメージとなります。この箇所におきましては、大気質、騒音、振動、水質、電波障害、動物・植物・生態系などの環境要素について現地調査を実施してまいります。電波障害の調査はアンテナを上につけた車を使用し、騒音や振動については測定機材を設置して測定する予定です。

次に地上駅付近での現地調査のイメージになります。ここでは、大気質、騒音、振動、水質、電波障害、動物・植物・生態系などの環境要素について現地調査を実施します。

続いて、山岳トンネルの斜坑坑口付近での現地調査のイメージです。ここでは、大気質、騒音、振動、水質、地下水、動物・植物・生態系などの環境要素について現地調査を実施いたします。

続いて、各項目別の調査内容、予測内容についてご説明いたします。まず、大気質のうち、二酸化窒素、浮遊粒子状物質についてですが、山梨県内では建設機械の稼働、工事用車両の運行による影響が想定されます。調査項目は風向・風速、窒素酸化物及び浮遊粒子状物質として、調査方法は環境基準などに準拠した方法などにより現地調査を行ないます。調査地域及び地点は、トンネルの坑口、斜坑部や地上構造物などを対象に、影響が想定される箇所として、概ね10地点程度を想定しております。また調査時期は連続1週間、4季を実施します。予測は建設機械の稼働、工事用車両の運行、それぞれについてブルーム式、パフ式を用いて予測を行ないます。予測地域は調査地点と同様とし、予測地点はそれぞれの影響が想定される箇所とします。また、予測の時期は工事の最盛期として、評価は回避又は低減に関する検討、すなわち事業者の実施可能な範囲で回避、低減がなされているか、その見解を明らかにすることによって行ないます。更に環境基準との整合性についても検討します。大気質の粉じんについても、建設機械の稼働、工事用車両の運行における影響が想定され、調査としては風向・風速の評価を行ないます。なお、評価手法、調査地域、調査地点、時期は先ほどの二酸化窒素と同様となります。予測は工事の実施による粉じん等について、道路事業などでも行なわれている手法と同様の手法を用いて、定量的に算出いたします。予測の地域、地点、時期などは先ほどの二酸化窒素と同様といたします。また評価は回避又は低減に関する検討とともに、国などの基準はありませんが、他の事例でも使われております1月に1km²あたり10tという値を参考値として、整合性を検討してまいります。

騒音につきましては、建設機械の振動、換気施設の供用、地上における列車の走行、工事用車両の運行による影響が想定されます。調査項目は環境騒音と、道路交通騒音等といたします。調査方法は環境基準等に準拠した方法により、現地調査を行ないます。調査地域及び地点につきましては、大気質と同様に考えており、概ね10地点程度を想定しております。また時期については、平日に24時間の調査を行なう予定です。騒音に関する予測に関しては、機械の稼働と工事用車両の運行について、道路事業などでも用いられている日本音響学会式、いわゆるASJモデルに基づき行ないます。換気施設の稼働については、本事業で計画しているものと同じような規模の換気施設での事例の引用などにより、予測を行ないます。また列車の走行による影響については、山梨リニア実験線における測定結果などを用いて予測をします。予測の地域は調査地域と同様とし、地点はそれぞれの影響が想定される箇所に設定します。また時期については、工事最盛期、又は供用時は影響が定常的に発生する時期といたします。評価は回避又は低減に関する検討、及び環境基準や騒音規制法に定める規制基準との整合性を検討します。なお、列車の走行の影響については現状の新幹線の環境基準であります70dB、又は75dBを基本に適用していきます。

振動については、騒音と同様の影響要因が想定されます。騒音と同じ地域を対象に、同じ地点、同じ時期に調査を行ないます。また、方法については振動規制法などに準拠した方法により現地調査を行ないます。予測についても、騒音と同様に工事の影響については道路事業などで多く見受けられている方法により予測を行ないます。また換気施設の影響ですが、これは他の事例の引用による方法、列車の走行の影響は山梨リニア実験線などの測定結果などを用いて予測していきます。予測地域、地

点、時期、これについては、騒音と同様とし、評価は回避又は低減に関する検討、振動規制法に定める規制基準などと整合を検討します。なお、列車の走行の影響については、新幹線の鉄道振動に適用されている勧告値であります70dBを適用いたします。

続いて、微気圧波ですが、これについては列車がトンネルに突入する際に出口側で発生することが想定されております。調査項目は保全対象施設の分布状況など土地の利用やこの地形の状況として、調査手法は地形図などの既存資料の整理、及び必要に応じて現地調査を行ない、現状を把握します。調査地域は山岳トンネル坑口部周辺とします。また、予測項目は列車の走行による影響とし、その手法は山梨リニア実験における測定の結果などを用いて予測いたします。予測の地域は調査地域と同様、予測地点は影響が想定される場所、時期は列車走行が定常となる時期といたします。評価は回避又は低減に関する検討のほか、現在の新幹線でも適用されております民家近傍のピーク値20Pa、坑口中心から20m離れた地点で50Pa以下と、それとの整合性の検討を行なっていく予定でございます。

低周波音については、換気施設の稼働による影響が想定されます。調査の項目として、保全対象施設の分布状況など土地の利用や地形の状況を把握し、調査の手法は地形図など既存資料の整理、必要に応じて現地調査を行ない、把握します。調査地域は換気施設の稼働により影響が想定される地域といたします。予測ですが、本事業で計画している規模と同程度の施設での測定結果などを用いて予測いたします。予測地域は調査地域と同様とし、地点は影響が想定される場所、時期については換気施設の供用が定常状態となる時期といたします。評価は回避又は低減に関する検討のほか、環境省が定める基準などを参考とし整合の検討を行なっていきます。

水の濁りについてですが、これは切土工等、又は工作物の除去、トンネルの工事、工事施工ヤードや工事用道路の設置、この場合による影響が想定されます。そこで調査項目は、浮遊物質の濃度を対象とし、調査方法は環境基準などに準拠した方法により現地調査を行なっていきます。調査地域はトンネルの坑口部、斜坑周辺、地上構造物周辺などとし、調査地点は影響が想定される河川を対象に10地点程度を想定しております。また、調査時期は低水時及び豊水時の2回といたします。予測項目は工事の実施による水の濁りとし、手法は他事業でも用いられている手法を参考に予測を行ないます。予測地域は調査地域と同様とし、地点は影響が想定される河川、予測時期は工事期間中といたします。評価は回避又は低減に関する検討を行なっていきます。

水の汚れですが、工事中のアルカリ排水による水素イオン濃度への影響、それと地上駅の排水によるBODへの影響が想定されます。これにより調査手法は環境基準等に準拠した方法による現地調査、また調査地点、地域、時期は水の濁りと同様に考えております。また予測はそれぞれの影響について、他事業でも用いられている手法等を参考に予測を行ないます。予測地域は調査地域と同様とし、地点は影響が想定される河川、予測時期は工事期間中及び地上駅の供用が定常状態となる時期といたします。また評価は回避又は低減に関する検討を行ないます。

水底の底質は橋梁設置の際、ピアの建設などにより川底を掘削することにより影響が想定されます。調査方法は過去の汚染物質等の流出状況について文献調査及びヒアリング調査を行ないます。必要に応じて現地調査により川底の有害物質等の調査も行ないます。調査時期は1回で考えております。予測は工事による水底底質への影響として、周辺の影響を明らかにすることにより、予測いたします。予測地域は調査地域と同様とし、予測地点は影響が想定される河川、時期については工事期間中といたします。また評価は同じように回避又は低減に関する検討を行ないます。

続いて、地下水ですが、地下水はトンネルの工事、及びトンネルの存在による影響が想定されます。そこで調査は水位や水質を対象として、文献やヒアリング調査とともに、必要に応じて現地踏査を行ないます。また現地調査により地下水位の把握なども行ないます。調査地域はトンネルを対象に影響を受ける地域を対象とし、調査地点は概ね5地区程度を想定しています。また具体的な調査箇所につ

いては今後、地元自治体等にヒアリングを行ない確定してまいります。調査時期は地下水位を4季、水質は1回で行ないます。また予測については、トンネルの工事及び存在による影響について、地質状況等を考慮し、定性的又は予測式を用いた定量的な手法により予測を行ないます。予測地域は調査地域と同様として、予測地点は影響が想定される箇所、時期は工事期間中及びトンネルの完成時期といたします。評価は同様に回避又は低減に関する検討により行ないます。

水資源についても地下水と同様にトンネルの工事及びトンネルの存在による影響が想定されます。そこで調査については現状の水利用状況について文献調査、ヒアリング調査を実施いたします。調査時期は地下水と同様であります。予測も地下水と同様で、定性的又は定量的な予測を行ないます。なお予測地域、地点、時期についても地下水と同様に考えております。また評価についても地下水と同様に回避又は低減に関する検討を行ないます。

重要な地形及び地質についてですが、工事施工ヤードや工事用の道路の設置、地上構造物の存在などによる影響が想定されます。そこで調査は重要な地形及び地質の分布や状態、特性について文献や資料調査を中心に、必要に応じて現地踏査を行ない把握いたします。調査地域はトンネルの坑口や斜坑部周辺、地上構造物等を対象に、影響を受ける恐れがある地域といたします。また予測は工事中及び供用時の構造物の存在による影響について事業計画との関係性などによりその影響の程度について把握いたします。予測地域は調査地域と同様とし、時期は工事期間中及びトンネルの完成時期といたします。また評価については回避又は低減に関する検討です。

地盤沈下ですが、これは地下水と同様にトンネルの工事及びトンネルの存在による影響が想定されます。調査は地盤沈下の発生状況について、文献やヒアリング等により把握を行ないます。調査地域は地下水や水資源と同様といたします。また予測についてはトンネルの工事、存在による影響について定性的又は定量的に影響の程度について予測を行ないます。なお、予測地域、予測時期は先ほどの地下水と同様です。評価についても同様です。

土壌汚染については切土工等、又は工作物の除去、トンネルの工事により発生する土砂による影響が想定されます。調査は汚染土壌の分布状況について、文献やヒアリング等により把握します。また調査地域はトンネルや地上構造物を対象とします。また予測は工事中の影響について、事業計画と基準不適合土壌の分布状況を勘案し、把握してまいります。予測地域は調査地域と同様に、予測期間は工事期間といたしました。また評価についても同様であります。

日照障害については、地上構造物の存在による影響が想定されます。そこで調査は周辺の保全対象施設などの土地利用状況について文献や現地踏査により把握します。調査地域は地上構造物の影響が想定される地域といたします。予測は日陰による影響が最も大きくなる冬至日の日陰図を作成いたしまして影響範囲を予測いたします。予測地域は評価地域と同様、予測時期は地上構造物の完成時期といたします。評価は回避又は低減に関する検討、又は国土交通省が定めました日照障害に関する基準を適用し、整合性との検討を行ないます。

電波障害についても、地上構造物の存在による影響が想定されます。そこで調査は土地の利用状況や電波の受信状況について資料調査を行なうとともに、テレビ電波測定車を用いて現状の画質や電波受信強度などの測定を行ないます。調査地域は構造物の存在による影響が及ぶ地域とし調査地点は今後構造物の高さ等を考慮し影響範囲を予測してその結果に基づき決定していきます。予測は電波障害の影響について、影響範囲を予測いたします。また予測の地域は調査地域と同様とし、その時期は地上構造物の完成時期といたします。また評価は回避又は低減に関する検討を行ないます。

文化財ですけれど、これはトンネルや地上構造物などの存在による影響を想定しております。そこで調査は、史跡、名勝、天然記念物等の状況について文献調査やヒアリング調査を行ないます。調査地域はトンネル、地上構造物を対象といたします。予測については構造物の存在による影響について事業の特性を考慮し文化財への影響を予測します。予測地域は調査地域と同様、予測時期はトンネル

や地上構造物の完成時期といたします。また評価は回避又は低減に関する検討を行ないます。

続いて磁界ですけれども、磁界については地上における列車走行による影響が想定されます。そこで調査は周辺の保全対象施設などの土地利用状況について、文献調査、必要に応じて現地調査により把握します。さらに調査地域は、高架橋や橋梁を対象に、影響が想定される地域といたします。予測は列車走行による影響について、山梨リニア実験線における測定結果などを用いて予測します。予測地域は調査地域と同様とし、予測の時期は列車走行が定常状態となる時期といたします。また評価は回避又は低減に関する検討、及びWHOが予防的観点から勧告している国際的ガイドラインを適用し、その整合性を評価いたします。

動物については、工事の実施による影響、及びトンネルや地上構造物などの存在による影響が想定されます。そこで調査対象は哺乳類、鳥類、両生類、昆虫類、魚類、底生動物とし、重要な種の分布状況や、注目すべき生息地の分布状況について把握をいたします。調査方法は哺乳類ではフィールドサイン等の確認や、トラップを用います。一般鳥類は任意観察のほか、ラインセンサス法、ポイントセンサス法を用います。希少猛禽類については環境省の猛禽類保護の進め方などに準拠し定点観測を行ないます。両生類、爬虫類は任意確認を行ないます。昆虫類は任意採集のほか、ライトトラップ、ベイトトラップを用い、魚類や底生動物についても任意採集を基本に、底生動物についてはコドラート法などにより定量的に把握を行ないます。調査地域はトンネル坑口や斜坑部周辺、地上構造物を対象とし、影響が及ぶ恐れがある地域といたします。調査地点は各項目とも、概ね10地点程度が想定されます。調査時期については各項目より適切に把握する地域を設定いたします。予測についてですが、工事中及び供用時の影響について、既存の知見等の引用や解析により重要な種及び地域個体への影響について予測を行ないます。予測地域は調査地域と同様で、予測時期は工事期間中及び鉄道施設の完成時期といたします。また評価は回避又は低減に関する検討を行ないます。

植物についても動物と同様に、工事の実施及び構造物の存在による影響が想定されます。調査対象は高等植物以上の植物相及び植生の状況とし、植物相は早春、春季、夏季、秋季の4季、植生は夏季及び秋季の2季に実施いたします。調査地域は動物と同様です。予測は重要な種、及び群落への影響について事業特性を考慮し予測いたします。予測地域は調査地域と同様とし、予測時期は工事期間中及び鉄道施設の完成時期といたします。また評価は回避又は低減に関する検討を行ないます。

生態系については、動物・植物と同様の影響要因が想定されます。調査項目は地域を特徴づける生態系として、上位性、典型性、特殊性の観点により注目種を抽出し、これらの注目種の生息、生育環境への影響について、動物・植物の調査結果の整理や現地踏査により把握いたします。調査地域は動物・植物と同様とし、時期は生態系の状況が適切に把握できる時期といたします。予測は工事中、及び構造物の存在の影響について、既存の知見の引用や解析により予測いたします。予測地域は調査地域と同様に、予測時期は工事期間中及び鉄道施設の完成時期といたします。また評価は回避及び低減に関する検討により行ないます。

景観についてですが、地上構造物などの構造物の存在による影響が想定されます。調査は資料調査により主要な眺望点や景観資源の把握を行なうとともに、現地調査により主要な眺望景観の把握を行ないます。調査地域は地上構造物などを対象とし、適切に現況を把握できる地点とします。また調査時期は主要な眺望点の利用状況を踏まえて設定いたします。予測は構造物の存在による影響について、フォトモンタージュ法により主要な眺望景観の変化の程度を予測いたします。予測地域、地点は調査地域と同様とし、予測時期は地上構造物の完成時期といたします。また評価は回避又は低減に関する検討です。

人と自然との触れ合いの活動の場につきましても、地上構造物などの構造物の存在による影響が想定されます。調査は主要な活動の場の分布や利用状況について、資料調査、ヒアリング調査、及び現地調査により把握します。調査地域は地上構造物などを対象とし、適切に現況を把握できる地点とし

ます。また調査時期は主要な活動の場の利用状況を踏まえて設定いたします。続いて予測ですが、事業特性を勘案し、主要な活動の場の分布状況や利用環境の改変の程度について予測を行ないます。その予測地域や地点については調査と同様とし、予測時期は地上構造物などの完成のときといたします。また評価は同様に回避又は低減に関する検討です。

廃棄物等は建設工事に伴う副産物、また地上駅の供用により発生する廃棄物の発生量や処理、処分の状況について、事業特性等を勘案し予測いたします。予測地域は対象事業実施区域とし、予測時期は工事期間中、又は地上駅の供用が定常状態となる時期といたします。評価は回避又は低減に関する検討を行ないます。

最後に温室効果ガスですが、これは建設機械の稼働や工事用の車両の運行、地上駅の供用により発生する温室効果ガスについて、類似事例等を参考にしながら発生量の低減の取り組みを勘案して予測してまいります。予測地域は対象事業実施区域とし、予測時期は工事期間中、又は地上駅の供用が定常状態となる時期といたします。評価は回避又は低減に関する検討を行ないます。

以上、駆け足で申し訳ありませんでしたが、方法書の概要についてご説明いたしました。当社では本審議会でのご議論を踏まえまして、この環境影響評価の手続きを通して、より良い事業を行なっていきたいと思っておりますので、ご審議の程よろしくお願いいたします。

(片谷会長)

ありがとうございました。大変ボリュームがある内容をまとめていただいたわけですが、それでは、ただいまから質疑に入るわけですが、実は私ども、委員の皆様方もそうだと思いますが、まだ方法書が手元に送られてきてからあまり時間もないということで、十分深いところまで読み込めていないということもあろうかと思っております。それから、まだ現地視察に1度も行っていないという状況がありますので、実験線につきましてはご覧になられた方もいらっしゃると思いますが、それ以外の方については、現地にまだ行けていないという状況がございまして、従いまして今日の時点で意見を全部出し切るとするのは到底無理だろうと思っておりますので、今日は質問プラス今の時点での意見として述べられることがあれば、おっしゃっていただくということとして、次回以降に審議を続けたいと思っております。そのために事務局から、この方法書の審議に関して、この後、スケジュール的にどういう想定をされているのかご説明いただけますか。

(事務局 土橋主査)

本事業につきましては、現在、縦覧の手続きが真っ最中ということで、この後ですけれども、11月になりまして住民意見の締め切りがあり、その後、事業者の方で意見概要書の作成と見解を整理していただく。それが出てくるのが今のところ12月くらい、12月以降になるとこちらでは考えております。そういったなかで、今後どう進めていくかということになりますが、11月に審議会を2回設定、皆様の予定をいただいておりますが、その際に先ほど、会長の方からもありましたように、現地調査、エリアが非常に広域になりますので、ある程度絞らなければならないと思いますが、現地調査をかけるなかで、状況の把握、そういったなかで、11月は2日ありますので、この案件と次の案件を併せるなかで、日程を決めたいと思っております。それと審議の進め方につきまして、そういったことが知事の手続きを始める前にあるということ、その後、年末から年明けにかけて1回、早ければ2月末頃に知事意見を出さなければならないような日程の区切りがくると思っておりますので、その間で2回と、今回も含めて、廃棄物の事例のように、審議していただかなければならないと考えております。

もう1つ、併せて、ご確認の時間をいただきましたので、今から配らせていただきますが、坂本先生から事前にメモをいただいておりますので、それを皆様のお手元にお配りいたします。

(片谷会長)

はい、ありがとうございました。事前にいただいたご意見をお配りいただくということですので、お願いします。

今、事務局からご説明がありましたとおり、少なくとも3回は審議の時間があるということですので、それを念頭においていただいて、今日の時点で質問したいこと、意見を述べたいことがありましたら、ご発言いただくということをお願いしたいと思います。

それでは、どなたからでも結構ですので、お願いいたします。

(田中委員)

生態系調査の部分で、動物・植物についても同じことが言えるのですが、この中で調査手法で、現地調査だけを行なうように見えたが、既存資料の収集整理や、更に重要なのは地域の専門家に対するヒアリング、例えば小学校の先生やNPO団体の方とか、色んな方がいらっしゃると思いますが、そういうことをこまめにやらないと、1年に1回くらいの調査ではほとんど分からないだろうから、その点をしっかりやるということをお願いしたい。

2点目は、全ての評価手法のところ、「①回避又は低減に係る評価」と書いてあるのですが、これは具体的にはどういうことを言っているのですか。例えば、具体的に動物分野であって、「回避または低減に係る評価」とは、どのような評価手法のことを言っているのか。

(片谷会長)

先に事業者の皆様方にお伝えしておきますが、委員からの意見や質問に対して、今日この場でお答えいただけることはこの場でご回答いただいて、もちろんそれが一番ですけれども、持ち帰っていただいて後日ご回答いただくという方法も可能ですので、適宜、必要に応じて使い分けていただいて、ご回答ください。

(事業者 島川所長)

まず、動植物等に対する調査について、専門家のヒアリング等を行なった方が良いというご意見ですけれども、先ほどのDVにもありましたが、当然、各動物・植物あるいは生態系等の専門家の先生に対しては必要に応じてヒアリングを行ないながら、調査を進めていきたいと考えています。また、今、一般の方からの意見もお伺いしていますが、そういったなかで、動植物に関する意見も出てくることも考えられます。それらについても、その意見を踏まえて、我々としてもそれを考慮して、どうあるべきかということを考えながら今後の環境影響評価を実施していくつもりであります。

2点目の回避、低減に対する考え方、例えば、どういう項目についてはどのようなイメージかということですが、コンサルから説明いたします。

(事業者 豊田)

コンサルからご回答させていただきます。まず現在、整備新幹線や道路アセスの関係で評価されている既存の評価方法は基本的に使っていきたいと思います。それから、回避、低減の方法によっては、ルートを変更したり、トンネルを使ったり、種々の環境保全措置をとることを考えておりますけれども、現在のところ、動植物もしくは生態系の調査に基づいて、既存の知見に基づいて評価をする、と。その方法そのものについても既存で行なわれている方法、もしくは専門家の了解を得ながら評価をしていくと考えています。

(田中委員)

ちょっと質問に対しての答えになっていないような気がするのですが、1点目の話は、現地調査の情報把握をすることについて、それに関しては必要に応じて専門家のヒアリングをするのではなく、まず専門家のヒアリングと既存資料の収集をちゃんと行なっておき、そのうえで、現地調査を行なう。これは、そうするべきということではなく、そうしなければちゃんとした調査はできないということです。

2点目の話は、回避、低減を評価する手法、今は、回避や低減が手法として書いてありますが、それは何かという質問だったのですが、お答えの中でルートを回避する、空間的な路線の位置を変更するというのも踏まえて評価することを言われたかと思います。従来はそこまではやっていないと思う。今回は配慮書からの、計画段階というところでは多分、本来的には、複数案とか路線の選定のようなものから始まるべきものだったのかなと思いますが、そこに立ち戻って動植物の分野で、そういうことも検討されるということでしょうか。

(事業者 島川所長)

今の回避、低減についての考え方ですが、やはり事業者の実行可能な範囲ということもありまして、その路線上で何かあれば全て回避するののかということではなく、やはり、この事業全体の面からみて、我々として可能な範囲でやっているか、あるいは低減されているかということの評価していく。こういう状況では、こういう路線ではこうなります、と。それについて、こういうあたりがあります。それについてはこういう色々な面から、それを考えてみたけれど、我々としてできる範囲では、この回避、低減は十分やれていますという考え方を表明することで、1つの評価としたいと考えています。

(田中委員)

回避、低減、もう1つ代償というのがあるのですが、回避、低減をいっぺんにやっているということを表示するというのが従来のアセスの定型となっているが、そこが、そもそも回避と低減は全く意味が違うわけで、「回避、低減できている」とか、「回避、低減、代償できている」とか、そういうことを言うためにやるというよりも、まず、回避できているか、回避しなければならないものがどれで、回避できないものはどれで、回避できないのであれば低減しなければいけない部分、それを段階的に示さなければいけないということだと思いますので、できるだけそのようにやっていただきたい。

3つ目、これが最後ですけれども、生態系のところで定量的な評価を行なうということが明記されていなかったような気がするのですが、これは動物・植物・生態系の3つの分野では少なくとも何らかの定量的な評価を行なう。これは、山梨県のアセスでは、できるだけそのようにしていただくという風に行っていると思いますので、その点はよろしくお願いします。

(片谷会長)

今の3点目について、今日の時点で事業者の方からご発言いただくことはありますか。コンサルタントの方はご発言いただくのは構いませんが、ご所属と名前を遠慮なくおっしゃってください。

(事業者 豊田)

アジア航測株式会社の豊田でございます。

現在、定量的というお話がございましたが、線事業という特性から、改変面積、動物や植物もしくは生態系という観点で、生息地、生育地に対する改変面積、これでもって推定するというような方法を今のところ考えております。ただ、生態系で典型特性で挙げられるような指標種、これについて色々生息環境といったものをどれだけ補うのかといった定量までは、現在のところ踏み込まないという

考えであります。

(田中委員)

どれだけ補うかという話よりも前に、どれだけ失うかということのを定量的にちゃんと示してくださいということです。それがなければどれだけ補うかという話にはできないわけですから、そのところはきっちり、動物・植物・生態系のところはやるべきだと思います。これは、知事意見として明確にさせていただきたいと思います。

(片谷会長)

ただいまの件については、事業者とコンサルの間でまたご検討いただいて、次回にでも見解を出していただく。あるいはその途中の過程で、田中委員と直接調整をすることも構いませんので、そういうご対応を事業者でお考えいただけますでしょうか。よろしいですか。

(坂本委員)

時間がありませんので、端的に質問しますので、端的にご回答ください。分からない場合、はっきりしない場合は次回ということにさせていただいて結構です。

まず1点目ですが、地下水について、配慮書に対する事業者の見解の中で、土壌の話で基準不適合土壌が発見された場合云々と書いてありますが、重金属類等の調査を行なうとあり、そういうことがあるということを想定していると思うのですが、方法書の地下水のところの水の汚れの項目でそういう項目がないので、変だという気がしました。これは質問と意見です。

それから2点目は、地下水の調査地点のところで「影響が生じる恐れがあると考えられる地域」と記載があり、配慮書に対する見解の地下水のところでは「必要に応じて周辺の水利用調査を行なう」という書き方をしています。どこで影響が生じる恐れがあるかどうかとか、調べるためには十分な調査が必要と思いますが、その手前の「調査について必要に応じて」という書き方をしていますので、結局、最終的な調査地点をどうやって決めるのかがよく分からないという感じがしています。

3点目は簡単な話で、水の汚れのところで、存在及び供用のところですが、駅についてだと思うのですが、駅の水処理については、自分のところで処理するのか下水道に流すのか、そういったことを決めてあるのか。その場合は、そこから出てくる排水について水の汚れの調査をすると思うのですが、方法書にはBODしか書いてない。どのような水質を想定しているのか分からないということです。

もう1度申しますと、1点目は土壌に重金属があるような状況を想定しているが、地下水の水質ではそれを測らないのか。2点目は、地下水の調査地点を必要に応じて決めるということであれば、しっかり水資料の調査を行なうということだと思いますが、その点をはっきりさせてほしい。3点目は水処理の話です。以上です。

(片谷会長)

今のご質問に対しまして、今日の時点で事業者から回答いただけることがありましたら、あるいは後日ご回答でも構いません。

(事業者 島川所長)

1点目ですが、質問の内容がちょっと掴めなかったのですが、土壌汚染において、トンネル工事等で重金属を含む土が出るかもしれないと。で、地下水の方でどういうことでしょうか。

(坂本委員)

地下水の水質のところで、水温、pH、透視度、電気伝導度及び水位ということで、調査すべき項目に重金属等が入っていないということです。

(事業者 島川所長)

項目的にちょっとですね、トンネル工事における重金属のお話は、いわゆる残土処分場におけるそういったもの、土が出ましたと、それに応じてどうなのかということで、当然、残土処分場を行なう時には、その中に重金属の恐れがあるかということが、

(坂本委員)

それは分かっています。土から出るのであれば、地下水からも出るでしょうということです。

(事業者 島川所長)

書き方の問題ですね。

(坂本委員)

いや、土から重金属が出るのであれば、そこからの地下水からも重金属が出るはずだから、調べなければいけないのではないかと思います。

(事業者 島川所長)

区分的にはそうなっちゃっているのですけれども、いわゆる残土置き場から出てきちゃった水としてそういった汚染が影響するのであれば、当然それらの水についてもやると。

(坂本委員)

ちょっと明確ではないですね。

(事業者 島川所長)

そういう意味では、そういうことになりますけど。基本的には、地下水に重金属が含まれるという話であれば、それは当然、予測・評価していくということになります。

(平林委員)

ちょっとよろしいですか。関連ですので。

電気伝導度は何のために測定しているのでしょうか。

電気伝導度は、水中におけるその様な重金属類他の陽イオンや陰イオンの多少を示す目安であると思います。

(事業者 水口)

今の補足をさせていただきます。最後にご指摘いただいたとおり、電気伝導度を測るというのは地下水に含まれているイオン濃度、金属、無機物の濃度を把握しようということが意図としてあります。それで、ただ現状どこにそういったものが、重金属を含む有害物質が含まれているかというところの把握自体ができていないところですので、基本的には土壌汚染という中で扱いをさせていただきなかで、対応させていただきたい。

(平林委員)

電気伝導度を測って高い値が出た時には、坂本委員が言ったように重金属汚染等の懸念があるので、検討していくという方向になっていくはずだと思うのですが。それが項目に入っているのではないのでしょうか。

(事業者 水口)

ご指摘の通りです。失礼いたしました。

(片谷会長)

これは電気伝導度を測って、その値によって、それがあるレベル以上であれば、地下水の重金属類の分析はするという説明をしていただければ、一番すっきりすると思います。

いずれにしても、土壌の中に含めてというのは分かりにくいので、地下水は地下水として、そういう予備調査により含まれていることが分かる情報があれば、分析をしていただくということかと思います。

(石井委員)

景観と、人と自然との触れ合い活動の場に関して、いくつかまとめてお話をしたいと思います。

まず、主要な眺望点からという書き方をされていますが、甲府盆地を考えると必ずしも主要な眺望点だけが重要なものではなくて、もう少し日常景観にとって、地域の人にとって、どういう景観が大切なのかというところをきちんと調べていただいて、それがどれくらい影響を受けるのかという話も入れていただきたいと思います。幅が3 kmなので、逆に言うと幅が広いので少し厳しめに色々調べていただかなければいけないと思うので、きっちりやっていただけないかということがあります。

それと関係するのですが、特定のところから見て、何々が見えないというのは、特にやっていただきたいのですが、それと同時に、高架橋で通すということになると、その高架橋を造ったことによって、どのくらいの範囲から本来見えていたものが見えなくなるのかということも調べていただきたい。

それから、付帯設備の話をされていたのですが、特に送電線ですね。送電線は電力事業者に任せるということなのですが、おそらく、どこから電気を取るかというのはJRから指定するはずなので、それを完全に電力会社のプロジェクトであり別に扱ってほしいというのではなくて、そこも含めてきちんと調べていただけたらと思います。

ここに関しては質問もあるのですが、リニアを走らせるためには新たな発電所が必要なくらい電気を使うのでしょうか。その場合には県内に造るのでしょうか。

(事業者 島川所長)

電力の話ですね。電力自体はトータルで新幹線の3倍という報道もありますが、実際、東京・名古屋間でも、今、想定の実績で走らせると、その消費電力というのは現在、日本で使われている、その範囲で使われている電力供給量に対しては新幹線と同等程度ですので、新たにリニアのために、何か造らなくてはいけない、例えば原発を造らなくてはいけない、そういった話にはなりません。

(石井委員)

では、あくまで送電線の話だけということですね。

(事業者 島川所長)

そうです。受電ルートをどうするかという話です。

(石井委員)

それであれば、どこから電気を供給してもらいたいというのはJRで要求されるのですよね。

(事業者 島川所長)

まあ、受電設備、変電設備については我々の方でこの位置にという中で、そこに対してどういう風に持ってくるかというルートというのは電力会社が計画されることだと思います。

(石井委員)

そうすると、受電設備をどこに置くかということ自体、そこからはやっていたかかないとらないと思います。

それから、工事期間は両方とも調査の対象から外れていますが、期間が長いので景観に対しての影響はそれなりにあると思われま。それから、人と自然との触れ合い活動の場についても、先ほども申しましたように3kmと幅がありますので、本当になくて良いのかということが判断できないので、逆にやっておかなければいけないのではないかと思います。それと関連して、斜坑の坑口については景観では触れられていませんが、後に残るものなので、これについてもやっていたかかなければいけないと思います。

あと2点、景観地区は付近にはないという話でしたが、今、甲府市の中道地区は景観地区にすることを検討しています。

最後ですが、先ほどの回避、低減の話ですけれども、そのために構造物に関しては、デザイン的には何が必要なのかという検討まで含めて、評価をしてもらいたいと思います。

(片谷会長)

後半はご指摘というか、ご要望ですので、準備書を作る段階で組み込んでいただければ良いと思います。今日、何かご回答いただくことがありますでしょうか。

(事業者 島川所長)

たくさん質問がありまして、頭に入りきりませんが、また持ち帰り検討させていただきます。

(片谷会長)

では次回以降、見解をお示しいただくということでよろしく申し上げます。

(湯本委員)

今、景観のお話が出ましたけれども、この地域の特殊事情というものが1つあると思います。南アルプスの地域を通りますね。そうすると、普通、景観というと横から見たものが非常に多く見られますが、上から見た景観という調査を考えていらっしゃるでしょうか。例えば南アルプスに登られた方が下を見た時に、リニアの線がどう見えるのか、景観としてどうなのかということも1つは必要なのではないかと思います。

見えなければ良いのですけれども、例えば楕形山に登ったときに下にあるものがどう見えるのかという見方も必要なのではないでしょうか。

(片谷会長)

主要な眺望地点にどこが入っているかということですね。これから地点を選定する際に、そういう普通の地域ではない、かなり高い所からの眺望というのも、考慮していただくという趣旨でのご指摘だと理解しますが、そういう対応は可能と考えてよろしいでしょうか。

(事業者 島川所長)

そういった、高い所から見るのが主要眺望点として、いわゆる観光スポットとか、そういう風になっているのは当然、主要眺望点の一つとして考えていくことはあると思います。

(片谷会長)

地点の選定に関しては、地元にお住まいの方のご意見とか、あるいは県に相談されて、観光スポットの状況とかも見ていただき、そのうえで選んでいただくということで対応いただきたいと思います。

(福原委員)

何点かありますが、的確に答えられる範囲は答えていただいて、後はまた、レポートを返していただくということをお願いします。

まず、全体的なこととして、こういう評価書に日本語でたくさん使われている言葉、今日もたくさん出ましたけれども、「必要に応じて」という言葉遣いは、どのようにでも取れるわけですね。特にこういう場合、どういうことが必要に応じてなのかを明確にしておかないと、俗な言葉で言うと、発生源側と受け手側ではそこにギャップが生じてしまい、必要ではないのだということになり、線引きが変わってきてしまい、随分と曖昧なものになったり、明確な答えが出なくなったりするので、その辺のところを、これから先、これだけではなくて、言葉をもっと明確にしていく必要があると痛感しています。

具体的なことについて、音の面から何点か聞きたいのですが、トンネル部と明かり部があり、例えば、方法書の中では30数kmが明かり部となっておりますが、その中で明かり部というのは、高架から橋梁から全部入るわけですが、具体的に言うと、その音だとか低周波音の話からすると、フードは全部付けるのか、付けない所がどれくらいあるのか。その地域には現在のところ民家はどのような状況になっているのか、ということを確認しているのだと思うのです。それを明確にしないと、今、時々問題となっている、全然分野は別ですが、風力発電などで、例えば「半径400m以内は」と言っていたにも関わらず、その中に点在している集落ではなく個人の家があって、色々問題になっているので、そういったことがないように明確にしていくべきだと思います。

また、この方法書の中で、急に現存のレール方式、新幹線方式の測定評価方法で行なうとなっておりますが、なぜそれに至ったのか。具体的には、今日、最初に出ましたけれども、このレールが通過する都県において全て整合性が取れるのかどうなのか。逆に、新幹線の今のやり方ですと、連続して20本とり、20本のうち上位10本をとって、その最大値のパワー平均を行なう。また、振動の場合は、算術平均ですが、そういう方法が適切かどうかという議論はどこでされているのかということです。

そして、1日のタイムスケジュールが実際の時にどれくらいの本数で運行されるのかということによっては、今のような評価方法の延長上で物を考えるのも良いわけですが、逆に国際的な流れの中で言うと、エネルギーベースで行なうというのが一般的になっておりまして、運行回数を少なくした場合には、何本か通っても、それに大きく寄与しないということにもなるのです。その辺のところをもっと明確にしておくべきだと思います。

それから、低周波音のことについては、坑口であるとか、そういったところについて言っています

が、明かり部分でフードがない部分があったとしたときには、そういう部分から走行時の音というのは全く検討する必要がないのかということがあると思います。

先ほど、石井委員の意見の中にも出ておりましたが、受電、変電設備等を作りますと、必ずそうしたところで低周波音の問題が起こってくるわけですが、それが回避できるような、あるいは、あまり問題にならないような方法は考えていかなければいけないのですけれども、受電、変電設備がある場合には今のようなことは、どのように回避するのかということです。

他にもありますが、今のようなことが、資料がありますので、少しばかり今までの経過が分かれば良いです。急に、この方法でやりますと出てきているので、それに至った経緯というものも分かりません。

(片谷会長)

今のご指摘ですけれども、明かり部のフードをどこに付けるということとか、そういう設計というのは準備書が出てくる段階では決まっているという理解でよろしいですか。

(事業者 島川所長)

そういう施設物設置の具体的条件については、準備書段階では明らかになります。

(片谷会長)

今の福原委員のご心配は、準備書段階では明らかになるということだと、私は理解しておりますが。

(福原委員)

もし、それで明確になっていけば良いのですけれども、そういう時に要は基準距離と言いますか、標準の場所は軌道中心から25mというのが新幹線ではなっておりますけれども、そうなってきたときに、そういう中では、全く住居等の生活をする環境が入っていないということであれば大きな問題にはならない可能性があります。

動植物については別ですが、そういったことを明確に、1つ1つクリアしていかなければならないと思います。

(片谷会長)

今のご指摘を今後の作業に反映させていただければと思います。いくつか他にもご指摘がありましたので、それに対しての事業者側のご見解は次回までにご提出いただきたいと思います。

(平林委員)

簡単に言わせていただきます。まず、動物のところですけども、基本的な考え方はどこでも一緒なので、64ページのところで説明したいと思います。昆虫類のところではライトトラップ、ベイトトラップという2つの方法が示されています。ライトトラップは飛翔性昆虫類、ベイトトラップは歩行性昆虫類を対象にということだと思っておりますが、ここで、「概ね10地点以上」というふうに地点数がある程度決められていますね。これはどの様な根拠で決めているのか。調査地点数を決めてしまえば、その地域に生息する種類数の検出精度などにも影響してくると思うのですが。地点数によって、その調査地点のイメージみたいなものが決まってしまうので、この「地点数」というのは調査地域が決まらなると決められないのではないかと思います。この辺のところはぜひ、後でコメントをいただきたいと思っております。

それから、生態系について、先ほど田中委員がおっしゃったのですが、私もこのところはよく分

からなくて、次回教えていただければ結構なのですが、67ページの、例えば“鉄道施設”のところでも良いのですが、4番目の“調査期間”のところですが、「調査地域における生態系を把握できる時期」とありますが、どういう時期を典型的な生態系を把握できる時期という様に考えていらっしゃるのか、説明をいただきたいと思います。その辺りもぜひ、次回で結構ですので、コメントをいただきたいと思います。

調査地域もそうなのですが（工事の実施のところもそうですが）、3番目の“調査地域”のところですが、「影響が生じる恐れがあると認められる地域」ということですが、これも、どのような地域のことを言っているのか、もう少し具体的に説明いただきたいと思います。多分、今の段階では絞り込めていないのかもしれませんが、この辺りのところもかなりあやふやな表現で、私としては非常に理解し難いところがあります。分かる範囲で結構ですので、次回、教えていただきたいと思います。

(片谷会長)

ありがとうございました。今のご指摘も次回までに見解を用意していただくということで、よろしくをお願いします。

(角田委員)

どうしても入れておいていただきたいということで、今、答えていただかなくて結構です。次回またお願いしたいと思います。

1つは、全体的には地域的な特性が、ほとんど盛り込まれていない。一般的なことがここには書かれている気がします。先ほどの坂本委員の地下水の件ですが、その2で調査地点の話があって、これがまだ明確にはなっていなかったかもしれませんが、地下水は山梨県の甲府盆地というのは、基本的に地下水が湧水する地域ということで、当然、路線のところは、全部引っかかってきます。ですから、水資源、それからどのように影響があるかというのは、これは入れないとどうにもならない話なので、特にそこのところを念頭においていただきたいということが1つあります。

それからもう1つは、同じようなことですが、新幹線の方式をある程度導入するという、一般的なお話ですが、既にリニアの実験線が終わっていて、それに関するデータがものすごくあるはずですが、逆に言えば我々もこれを参考にさせていただきたい。地質の面では、ほとんどこれには何も出ていません。特に最初の説明では、甲府盆地は地質のところは非常に重要であるという話があったのに、何も書かれていない。ぜひこのところを入れておいていただきたい。

(片谷会長)

今のご回答も次回、お願いします。

(早見委員)

3点ほど、南アルプスを通るということで、生物への影響が、特殊な地域ですので考えられるのですが、ちょっと冗談みたいな話かもしれませんが、早川の辺りを全てトンネルで通過するような回避の方法も考えられるのかどうかということ。

それから、もし、それが不可能であれば、先ほどの生物調査の件で、回数の問題が出ていましたが、多分、地域的な特徴があって、なかなか生物調査に回数多く入れない。文献調査にしてもそんなに出てこない可能性があるわけで、実際に1年間で色々な生態的な生物の調査をしていくには、もう少し精度の高い調査をしていく必要があると思います。

先ほどの実験線のデータの件について、実験線の生物への影響の調査についてデータがあるのか。

あれば参考資料として見たいと思っております。

最後に、最初の案内の中で、リニアはCO₂の排出が少ないというようなプレゼンがあったのですが、どうもそのあたりが美化されているように感じるのですが、使用電力量と、それを生産する所における換算量としてCO₂はかなりあるのではないかと思います。その辺も正確に出して、提示してもらえたらありがたいと思います。

(片谷会長)

今の件も、後日お願いいたします。

(鈴木委員)

1つは、90 kmという非常に長い距離を一括してアセスをするというところですが、これはやはり少しブロック分けして議論をしなくてはいけないと考えます。項目によっては一括でも良いですが、動植物生態系においては、早川や山岳地帯は、やはり別扱いということで、少しブロック分けをしていただきたい。報告もそうですね。

もう1点は、神奈川、山梨、長野、岐阜とある、ここの県レベルでのアセスの調整、あるいは意見交換というものはぜひやっていただく必要があるのだろうということを、これは県の方をお願いしたいと思います。

(片谷会長)

ただいまのご意見は、調査の実施と報告の取りまとめの中で、そういうブロック分けを考慮していただきたいというご指摘ですので、できるだけ反映していただけるようよろしくお願いします。

(工藤委員)

今、鈴木委員がおっしゃったようなことは、私も感じておりました。県と県の間のアセスの内容に関するコミュニケーションが必要と感じます。

それから、非常に大きな構造物を作るということで、清掃工場のアセスとはずいぶん違った面が出てくるかと思えます。1つは工事期間が非常に長く及ぶということと、量的にも非常に大きなものになるということです。ですので、先ほど景観等でも話がありましたが、期間が非常に長くなるということでは、他の構造物の供用にも勝る場合もあるような作業になるので、長い期間の影響というものをきっちり評価しなければいけないと思います。

あと、換気施設について、ほとんど何も説明がなかったのですが、その内容についてもきっちり書いていただきたい。工事期間中に斜坑等が随分作られると思うのですが、どこにどのくらいの数作られるのか、また、工事用の道路がどの部分にどのくらいの延長距離で作られるのかといった情報が全然この方法書には書かれていない。それに伴って、工事用車両の数についても分からないのですけれども、恐らくこの構造物の大きさから考えると、相当の量になるだろう。そうすると、大気の方ではどのくらいの粉じんの影響を考慮しなければならないのかといった、基礎的な情報がまだ、随分欠けているのではないかと感じました。

あともう1つは、温室効果ガスの発生についてですが、名古屋・東京間を飛行機と比べられていますが、飛行機と速度が匹敵するということなのかもしれないですが、やはり、現状からみると、東京・名古屋というのは大体、鉄道で移動する方が多いと思いますので、現状の新幹線との比較でCO₂の排出量を比較してほしいということです。

そして、飛行機の方もこれから大分軽量化も図られてくるでしょうし、代替燃料の方も考慮されていますので、供用時は大分先になります。その状況は変わっているとも言えますので、そのレベル

での排出量の比較をしていただきたい。

温室効果ガスの評価については、工事時の評価になっていきますけれども、供用についても必要と思います。

(片谷会長)

ありがとうございました。

(湯本委員)

42ページの環境影響評価項目についてですが、供用施設ができたり、列車が走行するようになってからの、動物・植物・生態系への影響についての調査がされないように記載されていますけれども、むしろ、できてからどのような影響があるかということをしておかなければ、次にこの事業が延長されるといった時には、それが次の資料として非常に参考になるのではないかと思います。

(片谷会長)

今のは、予測ではなく、調査をして欲しいということですか。

(湯本委員)

調査をしてほしいということです。

(片谷会長)

それは、制度上は事後調査ですね。

(湯本委員)

ただ、そこに丸が入っていなかったもので、必要と思いました。

(片谷会長)

事後調査の計画は、準備書の段階で出していただいて、そこで審議するというところでよろしいでしょうか。

(湯本委員)

はい、わかりました。

それから、動植物の場合には、対象種としては全種調査として考えて良いのか、または重要種だけの調査なのか質問したい。それから、もう1つは調査時期が書いてありますが、時間的なものもあると思います。夜間のもの、昼間でもできるもの、それによって種数が変わってきてしまうということも出てきてしまうので、夜間調査を含めて行なうと考えておられるのかということです。

(片谷会長)

この方法書、この厚みの中に全部詰め込んでいるので、あまり詳細情報が書かれていないのはやむを得ないところもあるのですが、次回まとめてご回答いただくようお願いいたします。

私が発言しておかなければならないのは何故かと言いますと、おととい神奈川県審議会でも何点か指摘したのを、こちらでも指摘しておかないと、区別しているように思われますので、同じことを申し上げます。

まず、都県間で方法書に書かれている方法等に違っている部分があるのかないのか。これはやはり

整合性を取るという観点から、もし違っている部分があるのであれば、それなりに理由があるでしょうからその理由を示していただいて、その違いのあり・なしをご説明いただきたい。

大気に関しては、気象観測は1週間×4シーズンしか行なわないということですが、予測に使うデータとしてはそれでは不十分な場合がありますので、通年観測が必要になるケースがあるのではないかと。

それから、プルーム・パフで予測することになっていますが、山の中ですので、その地形の影響をどのように捉えると考えているのかご回答いただきたいと思います。

神奈川県でも、持ち帰ってご回答いただくことになっておりますので、こちらでも次回までにご検討いただけるよう、よろしく申し上げます。

大幅に予定の時間を超過してしまいました。今日は最後ではございませんので、まだ言い残したと、質問し忘れたことがあるという方もいらっしゃると思いますが、これは後日、事務局を通じて、事業者にお伝えいただくか、次回でもまだ、ご質問いただける機会がありますので、よろしく申し上げます。

大変申し訳ありません。予定の時間を大幅に過ぎてしまいましたが、以上で意見交換を終了したいと思っております。

事業者の皆様方、大幅に時間が延びてしまい申し訳ありませんでした。順次、ご退席をお願いいたします。

次の議題の事業者をご案内ください。ご案内いただく間に、若干の休憩時間を取りたいと思っております。

議題3) 都市計画道路甲府外郭環状道路北区分 環境影響評価準備書について

(片谷会長)

それでは、再開させていただきたいと思っております。議題3でございます。3つ議題があるということが久しくなかったものですから、時間の配分がうまくいかず、申し訳ありません。

都市計画道路甲府外郭環状道路北区分の準備書に関する審議でございます。今日は事業者の皆様方においでいただきまして、まずご説明いただきます。事業者の皆様はお忙しいところお越しいただき、ありがとうございます。また、前の議題が大変伸びまして、大幅に予定より遅れてしまい、長時間お待たせしたことをお詫び申し上げます。それでは、資料につきましてご説明をお願いしたいと思っております。時間が限られていて恐縮ですが、ご説明をお願いいたします。もしよろしければ最初に自己紹介をしていただければ結構でございます。

(事業者 水川課長)

国土交通省甲府河川国道事務所で調査第二課長をやっております水川と申します。本日は新山梨環状道路北部区分の準備書の説明でまいりました。私のほかに、高橋を含め本日6名で来ております。

新山梨環状道路北部区分のアセス準備書について、国交省からご説明いたします。本日もご説明させていただきます。まず初めに事業内容の概要についてご説明いたします。新山梨環状道路は甲府都市圏におけます交通の円滑化と、甲府市と周辺市町村間の連絡強化などを目的としました全長約43kmの環状道路でございます。北部、東側、既に供用しております西部区分、それから南部区分の各区分によって構成されております。また本日もご説明させていただくアセス準備書の範囲につきましては、北部区分の延長約15kmが対象でございます。

この道路の整備効果といたしまして、国道20号の渋滞の緩和、それから死亡事故の減少、地域間の移動時間の短縮、第三次医療施設へのアクセスの向上などの効果が期待できるものと考えてござい

ます。

計画の概要でございます。路線名は新山梨環状道路北部区間となっておりますが、都市計画の名称は都市計画道路甲府外郭環状道路北区間となっております。改めまして対象区間は甲府市桜井町から甲斐市宇津谷までの約15km、幅員は18.25m、道路の区分は3種1級、設計速度は時速80km、車線数は4車線の計画となっております。一般道との接続でございますが、6箇所予定しております。いずれも仮称となりますが、まず桜井インターで国道140号との接続、以下同様に塚原インターでは県道緑ヶ丘運動公園線、牛匂インターでは県道敷島竜王線及び県道甲府昇仙峡線、甲斐インター・ジャンクションでは中央道及び県道島上条宮久保絵見堂線、岩森交差点では茅ヶ岳広域農道、宇津谷交差点では国道20号との接続を予定しております。

こちらが平面図、下が縦断図になります。道路の構造につきましては、図面上の実線の部分が一般部、点線の部分がトンネル部分でございます。全体の約6割をトンネル構造が占めてございます。一般部は盛土構造を基本としまして、一部、掘割、高架構造で計画しました。

次に標準的な断面でございます。一般部につきましては車道3.5m、路肩1.25m、中央帯1.75mの合計18.25mを予定しております。トンネル部につきましては車道3.5m、車道左側の路肩が1.25m、同じく右側の路肩が0.5m、合計8.75mを予定しております。

次に、環境影響評価の項目につきましてご説明いたします。予測、評価を行なった項目としましては13項目ございます。ご覧いただいていますように、大気質、騒音、振動、低周波音、地下水の水位、地形及び地質、日照障害、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等の以上13項目でございます。

それでは環境影響評価の結果につきまして、項目ごとに要約してご説明いたします。まず供用時の予測条件となる計画交通量でございます。予測時期につきましては道路ネットワークの整備が概ね完了すると想定されます平成42年としました。計画路線の交通量は1日当たり23,300台から29,500台になります。

まず1番目の項目、大気質についてご説明いたします。供用時におきましては自動車の走行に係る影響、工事中におきましては建設機械の稼動に係る影響と工事用車両の運行に係る影響を予測しました。予測項目は自動車の走行に関しては二酸化窒素と浮遊粒子状物質、建設機械の稼動及び工事車両の運行に関しては二酸化窒素と浮遊粒子状物質、粉じん等について予測しました。最初に供用時の自動車の走行に係る大気質についてご説明いたします。図の中の赤い丸印、これが自動車の走行に係る予測地点でございます。各インターチェンジ、ジャンクション、交差点において予測を実施しております。こちらが計画路線におけます二酸化窒素の予測結果でございます。なお自動車の走行に係る大気質の予測は、地上1.5mの高さにおいて実施しております。整合を図るべき基準ですが、二酸化窒素に係る環境基準0.06ppm以下としました。計画路線の二酸化窒素に係る予測結果は最も値の高い予測地点におきまして0.035ppmでございまして、いずれも整合を図るべき基準を下回ります。また計画路線からの影響に加えまして、既存道路として国道140号、県道甲府昇仙峡線、県道敷島竜王線、中央自動車道、国道20号などからの影響を考慮した予測を行ないました。予測結果は最も値の高い予測地点において0.035ppmでございまして、いずれも整合を図るべき基準を下回ります。

次に浮遊粒子状物質に関する予測結果でございます。計画路線の自動車の走行に係る浮遊粒子状物質の予測において整合を図るべき基準は大気汚染に係る環境基準の0.10mg/m³以下としました。予測結果は最も値の高い予測地点において0.065mg/m³でございます。いずれも整合を図るべき基準を下回ります。また浮遊粒子状物質につきましても計画路線からの影響に加えまして既存道路として国道140号、県道甲府昇仙峡線、県道敷島竜王線、中央自動車道、国道20号などからの影響を考慮した予測も行ないました。予測結果でございますが、最も値の高い予測地点におきま

して0.065 mg/m³でございます。いずれも整合を図るべき基準を下回ります。

次に工事中の大気質の予測結果でございます。図の中の赤い丸印が建設機械の稼動に係る予測地点でございます。青い丸が工事用車両の運行に係る予測地点を示してございます。これら13地点において予測を実施しました。こちらが建設機械の稼動に係る予測結果となります。工事中の建設機械の稼動に係る大気質の予測は地上1.5mの高さにおける粉じん等、二酸化窒素、及び浮遊粒子状物質について実施しました。整合を図るべき基準としましては、粉じん等については降下ばいじん量の参考値である10 t/km²/月以下としました。二酸化窒素については周辺の濃度変化が生じないとされている建設機械の寄与分の参考値0.004 ppm以下と、二酸化窒素に関わる環境基準の0.06 ppm以下としました。浮遊粒子状物質については、周辺の濃度変化が生じない値とされている建設機械の寄与分の参考値0.009 mg/m³以下と、浮遊粒子状物質に関わる環境基準の0.1 mg/m³以下としました。予測結果は最も値の高い予測地点において粉じん等の最大値は8.3 t/km²/月、二酸化窒素の機械の稼動による寄与濃度は0.0039 ppm、環境基準で定められている日平均値の年間98%値は0.033 ppm、浮遊粒子状物質の建設機械の稼動による寄与濃度は0.00069 mg/m³、環境基準で定められている日平均値の年間2%除外値は0.060 mg/m³でございます。いずれも整合を図るべき基準を下回ります。

次に工事用車両の運行に係る大気質の結果でございます。工事中の工事用車両の運行に係る大気質の予測は、工事用車両の運行が予定されている既存道路の地上1.5mの高さにおける粉じん等、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について実施しました。整合を図るべき基準は先ほどの建設機械の稼動に係る予測と同様としました。予測結果でございますが、最も値の高い予測地点において粉じん等の最大値は1.4 t/km²/月、二酸化窒素の工事用車両の運行による寄与濃度は0.00058 ppm、日平均値の年間98%値は0.031 ppm、浮遊粒子状物質の工事用車両の運行による寄与濃度は0.000089 mg/m³、日平均値の年間2%除外値は0.059 mg/m³であり、整合等を図るべき基準を下回ります。

なお、工事の実施にあたりまして、工事中の大気質の影響を低減するために、スライドにお示ししている環境保全措置を実施いたします。建設機械の稼動に関しましては、まず作業方法への配慮、排出ガス対策型建設機械の使用、工事中の適宜散水、以上3項目を実施いたします。工事用車両の運行に関しましては、工事用車両のタイヤ洗浄、工事中の適宜散水及び工事用車両の荷台の防じんシートの敷設、工事用車両の運行計画の配慮、これらを実施いたします。

続きまして、2番目の項目、騒音の予測結果についてご説明いたします。供用時の騒音については、自動車の走行に係る影響、工事中においては建設機械の稼動に係る影響と工事用車両の運行に係る影響を予測しました。まず最初に、供用時の自動車の走行に係る騒音でございます。この図の中の赤い丸印が自動車の走行に係る予測地点を示してございます。各インターチェンジ、ジャンクション、交差点周辺において予測を実施しました。ここで環境省で示されております騒音の感じ方の目安を付けてございます。簡単にご説明いたします。80 dBですと地下鉄の車内及び電車の車内程度。70 dBでは電話のベル、騒々しい事務所の中や騒々しい街頭。60 dBになりますと静かな乗用車、普通の会話程度。50 dB、静かな事務所程度。40 dBになりますと市内の深夜、図書館及び静かな住宅地の昼程度の騒音となっております。戻りまして、供用時の自動車の走行に係る予測結果でございます。計画路線の自動車の走行に係る騒音の予測では、道路敷地境界から15m又は20mまでの道路に隣接する近接空間とその外側の背後地に区分して予測しました。また昼間と夜間に予測をしてございます。なお予測の高さは建物の高さの1階と2階を対象としまして、地上1.2m及び地上4.2mの高さで実施をしてございます。整合を図るべき基準でございますが、騒音に係る環境基準とし、近接空間については昼間70 dB以下、夜間65 dB以下としました。背後地については住居専用地域A地域、これは第1種低層住居専用地域、または第1種中高層住居専用地域でございます。このA

地域は昼間60dB以下、夜間55dB以下としました。それ以外はB地域、これは第1種住居地域、あるいは無指定です。B地域は昼間65dB以下、夜間60dB以下としました。なお、計画路線の自動車の走行に係る騒音の予測結果を踏まえ、整合を図るべき基準等を上回る地域に環境保全措置として遮音壁を計画いたします。表の中の数値は、遮音壁を設置した後の数値を示してございます。近接空間の最大値は昼間67dB、夜間64dB、背後地の最大値は昼間63dB、夜間60dBと予測をしてございまして、いずれも昼間、夜間とも整合性を図るべき基準等を下回ります。

続きまして、計画路線からの影響に加えて、既存道路として国道140号、県道甲府昇仙峡線、県道敷島竜王線、中央自動車道、国道20号などからの影響も考慮した予測も行ないました。予測の結果、表の中のアンダーラインを引いております地域について、整合を図るべき基準等を上回ります。これらの地域につきましては、既存道路の道路管理者と協議し、住居等の立地の状況を踏まえまして、適切な環境保全措置を実施するよう協力を求めてまいります。

以上により、自動車の走行に係る騒音の影響を低減するために、環境保全措置としまして遮音壁を設置いたします。低減効果のイメージ、設置例をスライドの方にお示ししてございます。遮音壁を設置することで、自動車の走行により生じる音が遮音されるために、減音効果が得られます。桜井インター周辺では1.0m、牛久井インター周辺では1.5m、岩森交差点付近では2.5mから4.5m、宇津谷交差点付近では1.0m、この遮音壁を計画いたします。

次に工事騒音の予測結果でございます。この中の赤い丸印が建設機械の稼動に関わる予測地点でございます。青い丸印は工事用車両の運行に係る予測地点を示してございます。これらの13地点において予測を実施しました。まず建設機械の稼動に係る騒音の予測でございます。建設機械の稼動に係る騒音の予測は、建物の1階と2階を対象として、地上1.2m及び地上4.2m、この高さで実施してございます。整合を図るべき基準でございますが、特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に係る基準に定める規制基準の85dB以下としました。建設機械の稼動に係る騒音の予測において、最も値の高い予測地点における予測結果は仮囲いを設置した後の予測値で82dBでございまして、整合を図るべき基準を下回ります。

続きまして、工事用車両の運行に係る騒音の予測でございます。工事用車両の運行に係る騒音の予測は運行が予定されております既存道路の敷地境界において、建物の1階と2階を対象として、地上1.2m及び地上4.2m、この高さで実施しております。整合を図るべき基準でございますが、騒音規制法における道路交通騒音の限度である昼間75dB以下と、環境基準として定められている昼間70dB以下としました。工事用車両の運行に係る騒音の予測において、最も値の高い予測地点における予測結果は70dBでございまして、整合を図るべき基準等を下回ります。

以上によりまして工事騒音の影響を低減するためにスライドにお示ししてございます環境保全措置を計画いたします。建設機械の稼動に関しましては、作業方法への配慮、低騒音型機械の使用、及び仮囲いとしまして防音パネルの設置、以上の3項目を計画いたします。工事用車両の運行に関しましては運行計画の配慮をしております。

続きまして3番目の項目、振動の予測結果についてご説明いたします。供用時における振動につきましては自動車の走行に係る影響、工事中におきましては建設機械の稼動に係る影響と、工事用車両の運行に係る影響を予測しました。まず最初に供用時の自動車の走行に係る振動でございます。図の中の赤い丸印が自動車の走行に係る予測地点を示してございます。各インターチェンジ、ジャンクション、交差点周辺において予測を実施しております。こちらも環境省で示されてございます振動の感じ方の目安を付けてございます。振動の単位もdBでございます。70dBですと、大勢の人が感じる程度のもので、戸や障子がわずかに動くのが分かる程度の地震。60dBとなりますと、静止している人や、特に地震に注意深い人だけに感じる程度の地震。40～50dBとなりますと、人体に感じないで地震計に記録される程度の地震となっております。戻りまして、まず供用時の自動車の走行

に係る振動の予測でございます。自動車の走行に係る振動の予測は、計画路線の道路敷地境界において実施をしてございます。整合を図るべき基準は振動規制法施行規則の道路交通振動の第1種区域、住居地域でございますが、この基準値である昼間65dB以下、夜間60dB以下としました。自動車の走行に係る振動の予測において最も値の高い予測地点における予測結果は昼間は50dB、夜間は49dBでございまして、昼、夜ともに整合を図るべき基準等を下回ります。

続きまして、工事中の振動の予測結果でございます。こちらにも図の中の赤い丸印が建設機械の稼動に係る予測地点でございます。青い丸印が工事用車両の運行に係る予測地点を示してございます。これら13地点において予測を実施しました。まず建設機械の稼動に係る振動の予測でございます。建設機械の稼動に係る振動の予測は、工事敷地境界において実施しております。整合を図るべき基準は振動規制法施行規則に定める規制値の75dB以下としました。建設機械の稼動に係る振動の予測結果において最も値の高い予測地点における予測結果は63dBでございまして、整合性を図るべき基準を下回ります。

続きまして、工事用車両の運行に係る振動の予測結果でございます。工事用車両の運行に係る振動の予測は工事用道路の走行が予想される既存道路の敷地境界において実施しております。整合を図るべき基準は振動規制法施行規則に定める規制基準の65dB以下としました。工事用車両の運行に係る振動の予測結果において最も高い予測地点における予測結果は46dBでございまして、整合を図るべき基準等を下回ります。

以上により工事中の振動の影響を低減するために、スライドにお示しした環境保全措置を計画いたします。建設機械の稼動に関しては、作業方法への配慮、低振動型機械の使用、以上2項目を行ってまいります。また工事用車両の運行に関しましては、工事用車両の運行計画の配慮を行なってまいります。

続きまして4番目の項目、低周波音に係る予測結果についてご説明いたします。低周波音につきましては、供用時における自動車の走行に係る影響を予測しました。図の中の赤い丸印が自動車の走行に係る予測地点でございます。計4地点において予測を実施しました。低周波音は橋梁部を自動車が行くことによって発生することから、橋梁部となる区間において予測を行っております。こちらは供用時の自動車の走行に係る低周波音の予測結果でございます。自動車の走行に係る低周波音の予測は地上1.2mの高さにおいて実施してございます。整合を図るべき基準は L_{50} につきましては一般環境中に存在する低周波音圧レベルの参考値である90dB以下、 L_{G5} についてはISO7196に規定されたG特性低周波音圧レベルの参考値である100dB以下としました。自動車の走行に係る低周波音の予測において最も値の高い予測地点における予測結果は L_{50} で74dB、 L_{G5} で82dBでございまして、整合を図るべき基準を下回ります。

続きまして5番目の項目、地下水の水位の予測結果についてご説明いたします。地下水の水位についてはトンネル等の工事の実施による地下水の水位に係る影響を予測してございます。こちらが地下水の水位の調査として実施したボーリング調査の位置と、温泉の位置を示したものでございます。地下水の水位につきましては地表近くに地下水が存在する箇所では工事中の地下水の状況を観測し、その結果を施工方法に反映させる方法で工事を施工することによって影響の低減に努めます。温泉水については、沢水やボーリング孔の地下水と明らかに水質が異なり、深いところを流動し、計画路線周辺の地下水との関連性は低いと考えられます。また計画路線に関連する流域面積は、甲府盆地内の北側の流域面積に比べて非常に小さいことから、温泉に変化はほとんど生じないと予測してございます。

続きまして6番目の項目、地形及び地質の予測結果についてご説明いたします。地形及び地質につきましては、道路の存在及び工事の実施の予測を実施いたしました。こちらの図は計画路線周辺にある重要な地形、地質でございます。重要な地形、自然物と考えられる、甲府盆地地下の始良火山灰層、

甲府市相川のナウマン象化石産地、甲斐市双葉の泣石、これらは事業実施による改変や消失することはありませんので、影響はないと予測されました。

続きまして7番目の項目、日照障害に係る予測結果についてご説明いたします。日照障害について、道路の存在に伴う日影時間を予測しました。日照障害の予測はこの中の合計4地点において実施をしてございます。主に橋梁構造となる区間において予測を行なっております。こちらは日照障害の予測結果でございます。道路の存在に関わる日照障害の予測は建築基準法に定められた地上4.0m、又は1.5m、この高さで実施をしてございます。整合を図るべき基準は公共施設設置に起因する日陰補償の基準としました。道路の存在に係る日照障害の予測において、最も日影時間の長い予測地点における予測結果は保全対象の住居に及ぶ日影時間が4時間以内でございまして、整合を図るべき基準等を下回ります。

続きまして、動物、植物、生態系についてご説明いたします。8番目の項目となりますが、動物に係る予測結果についてご説明いたします。動物については工事の実施、道路の存在、この2つに係る予測を実施いたしました。現地調査等の結果、都市計画道路事業区域及びその端部から250mの範囲で確認された動物の重要な種としまして、哺乳類3種類、鳥類19種類、両生類1種類、爬虫類2種類、魚類1種類、昆虫類12種類、底生動物2種類、これらについて予測、評価を行ないました。このうちオオタカ、キクガシラコウモリ、ゲンジボタル、コオイムシ、トラフカミキリにつきましては生息環境が保全されない、あるいは保全されない可能性があるため、環境保全措置を実施します。

続きまして9番目の項目、植物についてご説明いたします。植物につきましては工事の実施及び道路の存在に係る予測を行ないました。現地調査等の結果、都市計画対象道路事業実施区域及びその端部から100mの範囲で確認された植物の重要な種としまして、11種と1件について予測、評価を行ないました。そのうちイヌハギ、ミズマツバ、ウスゲチョウジタテ、スズサイコ、カリガネソウ、ミゾコウジュ、イヌノフグリ、カワヂシャ、ギンランにつきましては保全されない可能性があるため、保全措置を実施してまいります。

続きまして、10番目の項目となります。生態系でございます。生態系につきましても工事の実施及び道路の存在に係る予測を行ないました。地域を特徴づける生態系としまして、山地の樹林生態系、台地・低地の樹林生態系、果樹園・畑地の生態系、水田の生態系、大規模河川の生態系、中規模河川の生態系、ため池の生態系、以上7つの生態系に区分して、それぞれの生態系において上位性、典型性、特殊性の観点から注目種を選定しました。本事業により生息、生育環境が保全されない可能性があるためと予測された生態系の注目種について環境保全措置を実施してまいります。

これら動物、植物、生態系への影響を低減するためにスライドにお示ししております環境保全措置を実施いたします。工事施工ヤード及び工事用道路の計画路線区域内利用、照明の漏れ出しの抑制、工事工程の検討及び段階的な土地の改変、低騒音型・低振動型機械の使用、工事従事者への講習や指導、締切・沈砂池の濁水処理、ボックスカルバートによる繁殖環境の創出、最後に移植、以上の8項目を実施いたします。また動物、植物、生態系に対して実施する環境保全措置のうち、一部の環境保全措置は効果に不確実性があることから、専門家等の意見を参考にしながら、次の事後調査を行ないます。まず、オオタカの生息状況調査、キクガシラコウモリの生息状況調査、移植した植物の生育状況調査、以上の3項目を実施いたします。

続きまして11番目の項目となります。景観についてご説明いたします。景観につきましては、道路の存在に係る予測として、10地点の主要な眺望景観、及び日常的な視点場からの景観の変化について予測を行ないました。その結果、日常的な視点場である斜面の果樹園の景観、荒川河川敷公園、県道敷島竜王線、及び一橋陣屋跡前からの景観、これらにつきましては景観の構造に変化が生じると予測されるため、環境保全措置を実施し、環境負荷の低減に努めます。こちらは桜井町から果樹園を眺望

する日常的な視点場からの景観の予測結果でございます。計画路線は景観資源である果樹園の一部を通過し視野に含まれますが、構造物による圧迫感はありません。また空と山との境界線、スカイラインでございますが、このスカイラインを切断することはありませんが、景観の一部に変化が生じると考えられます。こちらは荒川河川敷公園から黒富士火山群、及び秩父多摩甲斐国立公園を眺望する日常的な視点場からの景観の予測結果でございます。金石橋付近に計画しております橋梁が視野に含まれます。秩父多摩甲斐国立公園に関わる森林の景観に改変はありません。またスカイラインを切断することはありませんが、景観の一部に変化が生じると考えられます。このスライドの左側にお示しておりますのが、県道敷島竜王線から富士山、及び黒富士火山群、及び秩父多摩甲斐国立公園を眺望する日常的な視点場からの景観の予測結果でございます。金石橋付近に計画しております橋梁が視野に含まれます。景観資源である富士山の眺望を妨げるものではございません。またスカイラインも切断することはありませんが、景観の一部に変化が生じると考えられます。また右側にお示しているのは一橋陣屋跡から八ヶ岳南麓流れ山を眺望する日常的な視点場からの景観の予測結果でございます。六反川、及びJR中央本線を通過するあたりの橋梁が視野に含まれます。景観資源である八ヶ岳南麓流れ山の眺望を妨げるものではありませんが、スカイラインが一部切断され、景観の一部に変化が生じると考えられます。以上により景観への影響を低減するため、スライドにお示してございます環境保全措置を実施いたします。橋梁等の構造物及び道路付属物の形式・デザイン・色彩の検討、それから地形の改変部の緑化、ラウンディングによる周辺地形との調和、以上の3項目を実施いたします。

続きまして12番目の項目となります。人と自然との触れ合いの活動の場についてご説明いたします。人と自然との触れ合いの活動の場につきましては、道路の存在に係る影響として、スライドにお示してございます12箇所について自然資源の改変、利用性と快適性の変化について予測を実施しました。予測した地点のうち、荒川サイクリングロードは端部付近を計画道路が高架橋で通過しますが、変化の生じる範囲はわずかでございまして、環境影響を及ぼすことはないと考えられます。その他の予測地点については、計画路線により主要な触れ合い活動の場及び自然資源が改変されることはなく、利用性及び快適性に変化は生じません。

最後となります。13番目の項目、廃棄物等についてご説明いたします。工事より発生する建設副産物としては建設発生土とコンクリート塊、それからアスファルト・コンクリート塊、建設発生木材が考えられます。トンネル構造の採用に伴って大量に発生する建設発生土につきましては、対象道路事業実施区域内で極力再利用することとし、残土につきましては、他の道路事業等との連携をはかりながら極力再利用し、適正な処理及び再利用に努めます。コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、それから建設発生木材につきましては、再資源化施設への搬入等により可能な限り再資源化を図り、再資源化できないものは適切に処理、処分いたします。以上によりまして、廃棄物等の影響を低減するために、スライドにお示してございます環境保全措置を実施いたします。まず、工事間流用の促進、再資源化施設への搬入等による他事業等での利用、以上2項目について実施いたします。

以上で、このアセス準備書の概要について説明を終了いたします。

(事業者 高橋建設監督官)

引き続きまして、方法書に対する知事意見に対します都市計画決定権者の見解の概要についてご説明させていただきます。本日は時間の都合もございまして、各項目で代表的な意見についてのみ見解の概要をご説明させていただきます。前のスライドの方になってしまいますけれども、詳細につきましてはお配りしております準備書の第6章に記載しておりますので、そちらで確認していただければと思います。

まず1番目、全体的事項としましては、一番上の1.6、対象道路と並行又は交差する既存幹線道

路（主な国道、県道に限る）との複合影響について明らかにし、その結果を準備書に記載することという意見をいただいております。これにつきましては、大気質及び騒音については、計画路線による影響の予測と、既存道路の影響を考慮した予測を実施いたしました。

続きまして1. 7、トンネル掘削に伴う環境影響要因（工事用車両により発生する交通量、現況交通量、発生土等）を定量的に把握し、関連する環境影響評価項目（大気質、騒音、振動、地下水、発生土等）に係る環境影響評価を行ない、その内容を準備書に記載することという意見をいただいております。これについては工事により発生する交通量を想定したうえで、実行可能な範囲内で定量的な把握に努め、予測評価を実施しました。

続きまして、1. 10、大気質、騒音、振動その他の環境影響評価項目について、「特異な地形はない」と記載されているが、現地調査を行ない特異な地形の有無について確認し、結果及び判断の経緯、理由について準備書に記載することというご意見をいただいております。これにつきましては、大気質は各調査地点のCa1m率は低く、主に尾根筋に沿って強い風が吹くことが確認されました。また、逆転層の状況を把握するための調査を行なった結果、冬季の日没から日の出前にかけて出現するという一般的な傾向が見られました。そのため、大気が特別に滞留する地形ではないため「特異な地形ではない」と判断いたしました。これは資料編の方に詳細を述べております。騒音につきましては、地形による反射音の実験を行なった結果、騒音に係る特異な地形はないと判断いたしました。

続きまして、2. 1大気質ですけれども、2. 1. 1、トンネルの換気及び処理の方法を明らかにしたうえで、予測・評価及び環境保全措置を検討し、その結果を図表等を用いて準備書に記載することというご意見をいただいております。これについては、トンネル部における換気方法は自然換気として予測、評価を実施しました。またこれらの結果、予測・評価方法、及び環境保全措置については準備書に示してございます。

続きまして2. 1. 2、トンネル坑口周辺における接地逆転層発生時の大気汚染の状況については、接地逆転層の発生頻度、発生時と未発生時の濃度分布及び時間変化について図表等によって明らかにすること。トンネル坑口周辺、甲府駅北側市街地については、接地逆転層の影響による大気汚染物質の年平均への寄与程度を明らかにすることというご意見をいただいております。これについては現地調査を行ない、逆転層は冬季の一般的な傾向が見られました。予測に用いた拡散係数は逆転層を見込んでいるため、妥当と判断しております。また、甲府駅北側市街地の大気質濃度は距離減衰が大きく、影響はほとんどない結果となりました。これについては本編に記載しております。

2. 2騒音につきまして、2. 2. 2、武田神社北側（塚原地区）及び荒川周辺（敷島北小学校付近）においては、騒音の伝播への地形の影響を考慮した予測及び評価を行ない準備書に記載することというご意見をいただいております。これについては、計画路線周辺の山地の地形においては、反射時に草木や地面で吸収されること、また反射後は上方に拡散すること、受音点までの伝播経路が長いこと大きく減衰することから、騒音レベルへの影響はないと考えております。なお現地で騒音実験を行ないましたが、地形による明確な反射音は確認できませんでした。

続きまして、2. 3水質汚濁・水象については、2. 3. 2、掘削工事や地下構造物の設置が地下水の流動に及ぼす影響について検討することというご意見をいただいております。これにつきましては、地下水の状況、地質の状況、透水係数の状況、電気伝導度等により流動の状況を調査いたしました。その結果は準備書に記載してございます。

続きまして、2. 4の地盤沈下について、地盤沈下の可能性については、湧水地、湿地等の分布・水位の変化の状況及び周辺の地下水の利用状況の現状を把握し、事業による影響が認められた場合の環境の保全措置の考え方を明らかにし、準備書に記載することというご意見をいただいております。これについては、地下水の水位への影響について予測・評価を行なった結果、工事の実施により土壌水の水位に変化はほとんど生じない、又は工事中の地下水の状況を観測し、その結果を施工方法に反

映させる方法により工事を施工することで影響を低減することができるため、トンネル掘削に伴う地盤沈下の可能性はないと考えております。

続きまして、3. 1 動物・植物について、3. 1. 1、可能な限り生育・生息状況及び改変面積を定量的に明らかにし、環境の保全のための措置の複数案を立案し、その妥当性について、事業者の実行可能な範囲内において比較検討し、その結果を準備書に記載することというご意見をいただいております。これにつきましては、重要な植物及び動物並びに生態系の注目種について、生息・生育地の改変面積等を可能な限り定量的に把握しました。また複数案の環境保全措置の検討を実施し、準備書に記載しました。

続きまして、3. 1. 2、既に確認されているオオタカの生息・営巣等への事業での影響については、オオタカの行動圏内における土地利用の変化（事業実施前後）、数及び生息環境の変化について整理するとともに、類似事例の活用により、具体的な保全対策を策定し準備書に記載することというご意見をいただいております。これにつきましては、オオタカの生息・営巣等への事業による影響について、複数案の環境保全措置を検討いたしました。なお、準備書の記載につきましては、オオタカ保護の観点から営巣地等が分からないように必要最小限の記載に留めています。

続きまして、3. 1. 3、トンネル掘削等に伴い、地下水位が低下する可能性があるため、湧水地等に生息する希少種への生育・生息環境の変化による影響の可能性について把握し、事業による影響が認められた場合の環境の保全措置の考え方を明らかにし、準備書に記載することというご意見をいただいております。これについては、土壤水に変化が生じる恐れがある箇所については、地下水の水位を低下させないように努めることから、湧水地に生息・生育する動植物に影響は生じないと考えております。

続きまして、3. 2 生態系でございますが、3. 2. 1、事業実施前後の土地利用状況について、動植物の生育環境に注目して可能な限り定量的に明らかにし、その結果を準備書に記載することとご意見をいただいております。これにつきましては、生態系の予測評価は事業実施前後の土地利用状況について、動植物の生育・生息環境に着目し、可能な限り定量的に明らかにしたうえで実施いたしました。

続いて、4. 1 風景・景観については、4. 1. 1、構造物及び植樹や法面緑化の検討については、フォトモンタージュを作成し、土地の利用状況を踏まえ、地域の景観に調和するよう配慮することというご意見をいただいております。これにつきましては、フォトモンタージュの作成により、地域の景観との調和に配慮し検討を行ないました。

続きまして、4. 2 人と自然との触れ合いの活動の場については、4. 2. 1、事業による影響の把握については例えば活動の場の利用者へのアンケート、専門家へのヒアリングのように広く意見を聞く手法を加えることにより、地域の利用状況を把握したうえで行なうことというご意見をいただいております。これにつきましては、重要な人と自然との触れ合いの活動の場については、利用者へのアンケート、専門家へのヒアリングを実施し、利用状況の把握に努めました。アンケートの結果は資料編に記載しております。

続きまして、5. 1 廃棄物・発生土について、建設発生土の再利用方法について準備書に記載すること。処分せざるを得ない残土がある場合は、その量と算定根拠、処分方法、処分地等についても準備書に記載することというご意見をいただいております。これにつきましては、トンネル掘削による建設発生土の発生量や再利用方法等について整理して準備書に記載しております。

方法書に対する知事意見に対する都市計画決定権者の見解に関する説明は、概要になりますけれども、以上になります。

(片谷会長)

ありがとうございました。ただいまご説明いただきました準備書の内容、及び方法書段階での知事意見に対する事業者としてのご見解について、ご質問をお願いいたします。

本日は、時間の関係がありますので長いやり取りはせず、質問だけ出していただき、事業者には持ち帰っていただき、後日の回答を基本とさせていただきたいと思います。

(石井委員)

知事意見に関する見解として、主に景観の部分ですけれど、示していただいているものについては、かなり引いたところからであり、ここに書いたものは、インパクトがあるであろうと想像されることから景観をシミュレーションしたものがありませんが、その辺りは行なわれているがここに載せていないのか。例えば、県道敷島竜王線の所で、下を潜る所からのフォトモンタージュがないですね。

ここは、昇仙峡に上がっていく時の重要なビューポイントとなるのですが、それが示されていない。それから、武田神社の上の方に出てくるインターチェンジの所のフォトモンタージュがほとんど出てきていない。あそこの上の所から少し見下ろす風景は、日常風景としては重要な風景だと思いますので、その辺りがやられているのかどうなのか。やられているなら示していただきたい。やられていないならやっていただきたい。

8 - 11 - 35ページの写真にしても、インパクトがありそうなんですけど、ここだけなぜかパノラマの写真ではなく、普通の写真になっているというように、よく分からないところがある。これについては、きちんとインパクトのある場所についても示していただきたい。

(片谷会長)

土橋さん、この案件はあと何回審議できるのでしょうか。

(事務局 土橋主査)

その辺りについて、ざっとご説明します。

この案件につきましては、基本的に手続き期間が先ほどのリニアとほぼかぶってしまっていて、進行はほぼ同じとお考えください。ただ違うのは、120日の意見の検討期間がありますので、1月、知事が持っている時間が長い、その点だけ違います。

(片谷会長)

そうしますと、少なくとも3回の審議は可能だということですね。

(事務局 土橋主査)

はい。

(片谷会長)

では、今、ご指摘いただいた部分については、すぐ対応できる部分とそうでない部分もあろうかと思っておりますので、次回までにご回答いただくということで、事務局とやりとりをお願いいたします。

(早見委員)

トンネルの掘削により発生土がたくさん出る。その再利用については、たくさん書いてあるのですが、一時的な置き場が必要だろうと思うのですが、その置き場は選定済みなのか、選定済みであればその面積や場所についても示していただきたい。

(片谷会長)

それは何か図等で示していただくということですね。

(早見委員)

そうですね。

(片谷会長)

であれば、これについては今、この場で言葉でご説明いただくより、何らかの図表により次回までにご説明ただけるようお願いいたします。

(福原委員)

音の分野から、資料集を見ると、遮音壁を設置するとか、位置をどうするとか書いていますが、場合によっては先ほどちょっと出ましたけど、1階を標準の1.2mの高さに設定して、2階を4.2mとして行なったときに、どれくらいの高さになるかを出しているように見受けられましたけれども、そういうことは大変良いことですが、現実には、日本の、特に国交省等が絡んでやっております国道周辺の遮音壁というのは、世界的な情勢からみると、意匠的にも、性能だけでなく耐久性とか、環境調和型かということ、決してベストかどうかということも最近、痛感するわけですね。

ですから、やはりこうした景観を重視しなければならない場所で考えたときに、性能を確保しながら、他の部分との調整をどのように図っていくのかということ、デザインを検討する時期にきているのではないかと思います。

そういうことを含めた検討を行なっていただきたいと思っている次第です。

(片谷会長)

次回、見解をお示しいただくということによろしいですね。

(工藤委員)

2つありまして、1つは、降下ばいじんですけれど、最初の予測結果ではかなり大きい値が出ていますね。10を超える。タイヤ洗浄をすれば大丈夫という結論になっているのですが、係数aの値ですね、0.0007にすればクリアできる。その前に、大きい値が出ているケースについては、どういう条件で計算をなされたのでしょうか。

(片谷会長)

それは、今、ご回答いただけますか。

(事業者 高橋建設監督官)

基本的には、確かに、工藤委員がおっしゃるとおりに現場内の運搬は、通常ではタイヤ洗浄はないんですけど、タイヤ洗浄を入れることによって、降下ばいじんの係数は変わります。これは準備書の方に入れております。これによって10tという値が減っているような形です。特に土運搬関係は、8-1-82ですか、それで決まってきております。土運搬で風が強い地区ということになりますから、その影響が大きいと考えております。

(工藤委員)

関連して、タイヤ洗浄はどのように行なわれるのか、後で良いのでご説明をお願いします。

(片谷会長)

通常の建設現場によく置かれているものですか。

(事業者 高橋建設監督官)

下に、プールみたいなものがあり、ダンプがその中に入ってなど。色々なタイプがあります。

(事業者 水川課長)

次回、また写真等をお示ししますが、一般的にありがちなのは、よくスパッツという言い方をしますけども、ダンプが乗ると、下からブラシや水が出て、泥がすっかり落ちてしまう。そういったものがあります。次回、写真等をお持ちいたします。

(工藤委員)

あと、もう1点は、方法書の知事意見に対する回答ですが、トンネル坑口周辺では結構、寄与濃度が大きく出ていますね。それで、接地逆転が発生した時は、パフモデルの延長、拡散係数を考慮しているから良いということですが、気象の観測結果の平均値から見ますと、結構、風はある、北から流れてくるという形ですね。安定度がある程度強い状態で山の方から流れてきて、市街地へ流れ下るといった形だと思います。要約書の6 - 5ページに、甲府市塚原町における二酸化窒素濃度ということで、南北の濃度断面の予測したグラフがあるんですけども、これを見ますと「計画路線から甲府駅方向に一定の風が吹いた場合を想定」と書いてあります。この風向は、北風で行なっているのでしょうか。

(事業者 高橋建設監督官)

逆転層の風向は北風です。昼間になると逆の風ですね。

(工藤委員)

そうですね。それと、道路のすぐ南くらいから、割と民家があると思っけていまして、距離減衰が大きいと言いましても、その民家の近くを通る道路の影響も含めて考えて、「北の方から汚染物質が運ばれてくるとなると心配」ということで知事意見が出されたような気がするのですが、その辺りの回答にはなっていないのではないかという気がします。

そして、パフモデルの時は安定を考慮したとありますが、ほとんど接地逆転の場合は流れていると思うのですね。冷気流として。そして、道路を走行する車の影響で乱れもあると思うのですけれども、それを巻き込んで冷気流が流れ下った時がどのようになるのか、というのが懸念の内容です。

それに対する回答を、今すぐでなくても良いので、いただきたいと思います。

(片谷会長)

それでは、次回以降に、ご回答いただきたいと思います。

(坂本委員)

地下水のことで、私が期待したのは「この辺で、地下水をこう使っていて、そして、そこで水位が下がる」といった話があるということだったので、地下水についてはこれではダメかなと思っけています。話が長くなるので今日はやめます。しっかり答えてください。

それから、この中で地元の間人は私だけだと思っけてるので、お願いなのですが、双葉東小とか西小とか小学校がありますよね。そういう小学校の方々にしっかり説明していただくようお願いいたします。こ

の事業そのものが、皆さんが大賛成という事業ではなかったと思いますので、よろしくお願ひします。これはお願ひです。

(片谷会長)

準備書ができていますから、これから地元説明等のご計画があるかと思ひますので、特に小学校に重点をおいてほしいというご要望です。ご検討ください。

(福原委員)

私は、必ずこうした資料を見ると、どういうところに委託したかを確認するのですが、例えば10章には関係する委託先が載っておりますけれども、その中で具体的に言ひますと福山コンサルタントとオリエンタルコンサルタンツが書いてありますが、その中で、注1)、注2)というのが、どのような棲み分けをしているのか分からないので、主掌範囲をしっかりとしておく必要があると思ひます。

(事業者 高橋建設監督官)

基本的に、注1)は調査、予測及び評価は注2)になります。非常に分かりにくいのですが、基本的に調査はオリエンタルコンサルタンツになります。そして、予測、評価が福山コンサルタントになります。そのような分けになります。

(福原委員)

そのあたりのことをしっかりとリンクさせておかないといけないと思ひます。

(片谷会長)

それでは、よろしいでしょうか。それでは、事務局どうぞ。

(事務局 土橋主査)

先ほど、お帰りになられた鈴木委員と田中委員ですが、田中委員からは、「生態系の部分についてはよく精査していただく必要がある」ということでしたので、その件につきましては次回、詳しくご説明いただくということでよろしくお願ひします。

(片谷会長)

ありがとうございました。あと、ご欠席の委員もいらっしゃいますので、その辺の調整は事務局で次回までに欠席委員の意見も事業者の方に伝えていただひいて、できるだけ次回には、間に合えばですが、それに対する事業者の見解も用意をしていただけるように手配をしていただきたいと思ひます。

それから、今日は時間が限られてしまひて、ご質問、ご意見が出尽くしていませんので、今日出尽くしていませんご意見は、今後は事務局にご連絡いただひいて、事務局から事業者へお伝えいただくということで対応をお願ひいたします。

今日は、前の案件が長くなりすぎまひて、十分な審議ができない状況で、事業者さんにも大変申し訳ないところですが、これは、あまり延ばすわけにもまいりませんので、ご理解の程よろしくお願ひいたします。

それでは、これでこの案件の審議は終わらせていただひきまひて、急いで連絡事項に移ります。

事業者さんは、ご退席いただひきたいと思ひます。ありがとうございました。

議題4) その他

(片谷会長)

連絡事項を手短にお願いします。

(事務局 土橋主査)

議題のその他ということで、ご説明させていただきます。

まず、お手元の資料で、環境影響評価法の施行令の一部改正がいよいよ公表されましたのでお知らせします。これにつきましては、皆様には条例の改正について昨年度からご検討いただいているところですが、条例につきましては、法令の審査を着々と進めている段階でございます。それと、環境影響評価法の改正につきましては、来年度の4月1日施行ということで公表になりました。時間がある時に、条例改正の詳しいお話をさせていただきたいと思っております。よろしくお願いします。

(片谷会長)

次回は11月7日ですね。

(事務局 土橋主査)

次回が、11月7日と14日のどちらかということでお話をさせていただいておりましたが、両方も、この2件ありますので、現地調査を、しかもリニアについては非常に長いので、2日間、申し訳ありませんが、日程の確保をよろしくお願いします。

(片谷会長)

7日と14日、両方でやるということですね。

(坂本委員)

丸々2日ですか。

(片谷会長)

どちらかは、丸々1日ですね。

(事務局 土橋主査)

どちらかは、丸々1日にしていきたいと思っております。

(片谷会長)

詳細は事務局から追って連絡があるということでお願いします。

それでは、大変遅くなり申し訳ございませんでした。司会をお返しいたします。

4 閉会

(進行 丸山課長補佐)

片谷会長、ありがとうございました。これをもちまして、本日の環境影響評価等技術審議会を終了させていただきます。本日は、ありがとうございました。