

山梨県環境影響評価等技術審議会概要

日時 平成24年3月2日 13:30~17:00

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、大久保栄治委員、工藤泰子委員、坂本康委員、佐藤文男委員、
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、高橋監督官、長井専門員
株式会社福山コンサルタント 大塚氏、皆川氏、長谷川氏、隈氏

○都市計画道路甲府外郭環状道路東区分

県土整備部 高速道路推進室 舟窪室長補佐、名取副主幹
株式会社長大 川野氏、轟氏

○都市計画決定権者

県土整備部 都市計画課 武藤副主幹

<事務局>

森林環境部 窪田敏男参事

環境創造課 小林明課長、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

議題1 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

議題2 都市計画道路甲府外郭環状道路東区分 環境影響評価準備書について

議題3 その他

4 閉会

資料

1) 山梨県環境影響評価等技術審議会議事録(平成23年10月19日)

(都市計画道路甲府外郭環状道路北区分に係る前回の審議内容)

2) 中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価方法書 知事意見

3) 中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価方法書に対する

沿線自治体知事意見集(平成24年3月2日現在)

4) 今後の山梨県環境影響評価等技術審議会の開催と案件の手続き状況について

1 開会

(進行 丸山課長補佐)

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いたします。

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)

本日はあいにくの雨の中、第7回目となりますが、環境影響評価等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。

これまでご審議いただきましたリニア中央新幹線の環境影響評価方法書につきましては、前回の審議会において最終的な知事意見案をご審議いただきまして、本日の資料として配布いたしましたとおり、この2月23日に事業者に交付したところでございます。委員の皆様方にはこの場を借りて厚くお礼を申し上げます。

本日は、新山梨環状道路の2つの区間を議題としております。北区間の準備書につきましては、10月19日の審議会におきまして、準備書の内容について事業者より説明を受け、11月7日には現地調査を実施するなど、ご審議いただいているところです。この準備書につきましては、事業者が募集いたしました県民等の意見につきましては、1月16日に事業者より県に見解書が提出されました。これを受けまして、県では事業者の見解書の縦覧、あるいは公聴会の公述人の募集を実施したところであり、5月14日までに知事意見を述べることになっております。本日は、都市計画決定権者であります山梨県、事業者であります国土交通省関東地方整備局にご出席いただいております。

もう1つの東区間の準備書につきましては、2月16日から事業者による準備書の縦覧が開始されておりまして、3月30日まで県民の意見の募集が行われているところであります。

本日はそれぞれの事案につきましては、事業者から説明を受けた後、ご審議をいただくこととなります。限られた時間ではございますが、よろしくご審議の方お願いいたします。

3 議事

(進行 丸山課長補佐)

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、10名のご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。

ここで本日の配布資料の確認をいたします。まず、本審議会の次第でございます。それから、山梨県環境影響評価等技術審議会の北区間に係る前回10月19日の議事録でございます。中央新幹線環境影響評価方法書の知事意見等の資料が2部ございます。そして、今後の山梨県環境影響評価等技術審議会の開催と案件の手続き状況についての資料がございます。東区間の方法書についての意見の概要と都市計画決定権者の見解、都市計画道路甲府外郭環状道路北区间環境影響評価準備書についての意見の概要と都市計画決定権者の見解がございます。それから「やまなしの環境」という冊子を参考資料としてお配りしております。以上です。資料が足りない委員の方がいらっしゃいましたら、申し出ただければ、お持ちいたします。よろしいでしょうか。

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申し上げます。

(片谷会長)

本日はあまり天気もよろしくない中、お集まりいただきましてありがとうございます。事業者の皆様もご多忙の中、ご出席いただきましてありがとうございます。

いつもの話なのですが、案件の審査に入ります前に、この審議会の運営方針について確認をさせていただきます。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議論していただきましたとおり、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、広く公開する中で行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。

本日は、希少動植物の保護の観点から一部の審議を非公開で行います。非公開の審議にあたります際には、報道関係者や傍聴人の方がおられました場合には、その間はこの会議室からご退室いただくこととなりますので、ご協力をお願いいたします。

本日の議事でございますけれども、最初に「甲府外郭環状道路北区分 環境影響評価準備書」につきまして、前回の審議会での質問事項や指摘事項について、説明をいただいた後、質疑応答及び審議を行います。希少動植物に関わる部分につきましては後に回させていただきます。議題2として「甲府外郭環状道路東区分 環境影響評価準備書」につきまして、これは本日初めてでございます。事業者から事業内容についての説明を受けた後、質疑応答と審議を行います。

最後に、両方の議題の希少動植物に係る審議を非公開で、続けて行うこととさせていただきますので、ご了解をお願いいたします。

議題1) 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)

それでは早速ですが、1番目の議題として「甲府外郭環状道路北区分 環境影響評価準備書」に関する審議に移ります。前回の審議会での指摘事項や、現地調査会でのコメントについて、事業者からご説明をいただきたいと思っております。限られた時間内での説明となりますが、コンパクトに要点を捉えてご説明いただくようお願いいたします。

(事業者 水川課長)

北区分につきまして、環境影響評価準備書についての意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解をまとめてございます。それから、先程お話にありました委員の皆様方からのご意見、ご質問に対する回答、本日この2点を予定しております。よろしくをお願いいたします。

まず、環境影響評価準備書についての意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解についてご説明いたします。お手元に意見概要と見解の全文をお配りしておりますが、本日はパワーポイントを使って要点をかつまんでご説明させていただきます。

少し文字が小さくて申し訳ございません。まず環境影響評価法第16条に基づき、環境影響評価準備書を平成23年9月26日から平成23年10月26日まで縦覧を行いまして、同じく平成23年9月26日から平成23年11月9日まで意見を求めましたところ、同法第18条第1項に基づく環境保全の見地からの意見書は63通提出されております。提出いただきました63通の意見につきまして、分類、集約を行いまして、最終的に7項目、32点の意見に集約いたしました。その32点の意見に対して、都市計画決定権者の見解を順を追ってご説明いたします。

まず、1項目目、環境全般に関することです。1つ目、「道路沿道となる地域の中には保育園や小学校のある新興住宅地もあり衛生的に良くない。」といったご意見です。これについての都市計画決定権者の見解ですが、「計画ルートは市街地への影響を極力避け、甲府盆地北部を通過することとし、安全で快適な走行の確保、地域の利便性の向上を考慮し、影響が可能な限り小さくなるよう配慮しました。」としております。

2つ目のご意見、「トンネル構造は地上構造以上に環境に及ぼす影響が大きい。」というご意見でございます。これに対しまして、「重要な史跡・遺跡及びその景観等に対して、地上構造よりも影響の少ないトンネル構造主体の計画としました。その上で、重要な遺跡やホテル鑑賞等の地域の環境活動が行われている相川の地下を通過するよう、トンネル区間を決定しました。また、トンネル区間の地下水は低い位置にあるため、地上の隆起や地盤沈下に影響を及ぼす地表付近に存在する土壌水との関連性は低いと考えられます。なお、扇状地堆積物部では地表付近に地下水が存在することが確認されましたが、工事中の地下水の状況を観測し、その結果を施工方法へ反映させることで、地下水の水位の影響はほとんど生じないと考えています。」という見解としております。

続きまして、3つ目のご意見、「準備書は供用開始のときを基準に作成されるべき。」というご意見でございます。これに対しまして、「環境省告示に基づいて、供用後の定常状態となる時期として、幹線道路ネットワークの整備が概ね完了した平成42年を対象としています。」という見解としております。

続きまして、4つ目のご意見でございます。「基準についてはどのような根拠に基づき出されているのか。」というご意見に対しまして、「整合を測るべき基準等は、環境省告示に基づいて選定しました。」という見解としております。

5つ目です。「予測値が全て基準を満足していることに納得できない。」に対しまして、「国土交通省令に示された参考手法及び調査結果に基づいて予測・評価を行いました。」という見解としております。

次に、2項目目、大気質・騒音・振動に関することについてご説明いたします。1つ目のご意見、「排出される汚染物質濃度を等濃度分布図で示して欲しい。また、排気ガスによって環境破壊が起こる。」というご意見でございます。対しまして、「トンネル坑口から排出される二酸化窒素、浮遊粒子状物質の影響を加味した大気質の予測・評価を行いました。その結果、全ての予測地点で整合を測るべき基準等を満足することを確認しました。等濃度分布図は準備書資料編3、大気質に示しています。」という見解としております。

2つ目のご意見です。「工事用車両の運行ルート・車両台数を明らかにすること。」に対しまして、「工事用車両の運行を予定している路線、台数は、準備書第8章第1節、第2節、第3節に示しています。」という見解としております。

続きまして3項目目、地下水・地盤に関することについてご説明いたします。1つ目のご意見と2つ目のご意見の両方に対して見解を示しております。まず1つ目、「本事業のトンネル掘削中若しくはトンネル完成後において、構造物による地下水流動の変化、地下水脈の分断や地下水流動の変化、地下水位の低下による井戸・棚田等の水枯れ、温泉の泉源の枯渇、地盤の隆起や沈下といった影響は生じないのか。」というご意見でございます。2つ目、「自家用井戸、棚田、温泉の泉源に対して影響が見られた場合には補償してもらえるのか。」に対しまして、「温泉水は計画路線周辺の地下水との関連性は低いため、温泉にほとんど変化は生じないと考えています。岩盤部の地下水位が低い位置にあるため、トンネルの掘削中若しくはトンネル完成後において、地下水脈の分断等の影響はほとんど生じないと考えています。1号トンネル扇状地堆積部は、工事中の地下水の状況を観測し、施工方法へ反映させることで、地下水の水位への影響の低減を図ることから、井戸・棚田等への影響、地盤の変異等の影響はほとんど生じないと考えています。事業実施段階で、井戸分布等の詳細な調査を行い、必要に応じて適切な対策を行います。」という見解としております。

続いて、3つ目。「千代田湖の湖水がトンネル開口部より噴出する。」というご意見に対して、「堅硬な岩盤であること、千代田湖の湖水は、地下水との関連性が低いことから、千代田湖の湖水に変化はほとんど生じないと考えています。」という見解としております。

4つ目のご意見です。「地下水流の状況を十分に把握する調査を実施し、水流の方向とトンネルの関係を示してもらいたい。」に対しまして、「トンネル区間の地下水は低い位置にあるため、地上の隆起や地盤沈下に影響を及ぼす地表付近に存在する土壌水との関連性は低いと考えられます。扇状地堆

積部では地表付近に地下水が存在することが確認されましたが、工事中の地下水の状況を観測し、その結果を施工方法へ反映させることで、地下水の水位の影響はほとんど生じないと考えています。これらの状況のイメージは準備書第8章第5節及び資料編5. 地下水に示すとおりです。」という見解としております。

続きまして5つ目、「塚原町を囲む山々の山麓一帯は土石流危険地域の指定を受けており、その下流部分にインターチェンジは造成可能か。」ということに対しまして、「発生した土石流が計画路線まで到達するか概略検討を行い、安全なルート位置を選定しております。事業実施段階で詳細な地質調査等を行い、必要に応じて安全対策の検討を実施する予定です。」という見解としております。

6つ目です。「塚原町内は地盤が脆弱であり、地下掘削に耐えられるか。」ということに対しまして、「地山と一体化させるNATMを採用するとともに、必要に応じて、補助工法を実施することを、事業実施段階で検討します。」という見解としております。

次に4項目目、動物・植物・生態系に関することについてでございます。1つ目のご意見、「トンネルから排出される窒素酸化物による、絶滅危惧種に指定されている動植物に対する影響が心配。」に対しまして、「調査、予測、評価は国土交通省令に基づいて適切に実施しています。オオタカ等、生息・生育環境が保全されない又は保全されない可能性があるると予測された重要な動植物種については、環境保全措置を実施することで、環境負荷の低減に努めます。また、予測し得ない影響が生じた場合は、別途対策を行います。」という見解としております。

2つ目のご意見、「事後調査段階で、影響が確認された場合には誰が責任を取るのか。計画の中止やルートの変更は行われるのか。」ということに対して、「予測し得ない影響が生じた場合は、別途対策を行います。」という見解としております。

続きまして、3つ目、「地下水水位が低下すると考えられ、それに伴い植生への影響も生じる。」に対しまして、「工事の実施により土壤水に変化はほとんど生じません。扇状地堆積部では、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により工事を施工することで地下水への影響を低減することができると考えています。」という見解としております。

続きまして、4つ目のご意見と5つ目のご意見の両方に対して見解を示しております。まず4つ目、「自然環境豊かな自然の里山を残してほしい。」というご意見です。5つ目は「建設後の自然保護について何の展望も示せず無責任である。」というご意見に対して、「計画路線は、大部分をトンネル構造として改変面積を極力小さくする計画とし、環境負荷の回避・低減を図っています。一部で生息・生育環境は保全されない可能性があるると予測されましたが、環境保全措置を実施することで、環境負荷の低減に努めます。」という見解としております。

続きまして、6つ目、7つ目のご意見につきましても、両方に対して見解を示しております。6つ目、「高位の動物が生息するための、低位の動物や植生がどのように保証されるのか、具体的に示してほしい。」、7つ目、「生態系の保全の観点からも、希少種の調査、保護、回避などたくさんの課題がある。」というご意見に対して、「一部の地域を特徴づける生態系の注目種・群集で生息・生育環境は保全されない又は保全されない可能性があるると予測されましたが、環境保全措置を実施することで、環境負荷の低減に努めます。予測し得ない影響が生じた場合は、別途対策を行います。」という見解としております。

続きまして、5項目目です。景観に関することについて、ご説明します。1つ目のご意見、「甲府盆地に広がる山々の眺望、ぶどう棚や果樹園からの四季折々の景観を守るべき。」に対しましては、「計画路線は、トンネル構造を始めとした道路構造の検討を実施しており、景観への影響に配慮し、環境負荷の回避・低減を図っております。景観に変化が生じると予測された地点は、周辺景観との調和に配慮した構造物の形式、デザイン、色彩の検討などの環境保全措置を実施することで、環境負荷の低減に努めます。」という見解としております。

続きまして、2つ目、3つ目、4つ目のご意見に対して、一括して見解を示しております。2つ目「もっと近景からの視点を導入すべき。」、3つ目「予定地域の住民の生活圏の範囲で具体的に示すべ

き。」、4つ目「敷島総合公園からの富士山の眺望が問題。」というご意見に対して、「調査、予測、評価は国土交通省令に基づいて適切に実施しております。主要な眺望景観及び日常的な視点場からの景観に変化が生じると想定される眺望点を設定しました。」という見解としております。

5つ目でございます。「広域農道の橋もこの景観図から抜け落ちており問題。」に対しまして、「調査、予測、評価は国土交通省令に基づいて適切に実施しております。荒川河川敷公園から見た主要な景観資源である黒富士火山群及び秩父多摩甲斐国立公園については、広域農道の橋の存在による景観への影響は小さいため、広域農道を考慮した予測・評価は実施しておりません。」という見解としております。

6項目目でございます。廃棄物に関することについてご説明いたします。1つ目のご意見と2つ目のご意見、この両方に関して見解を示しております。まず1つ目「廃土による二次的な自然破壊を招く恐れがある。」というご意見、2つ目は「大量の残土をどこに処分するのか。」というご意見でございます。対しまして、「建設発生土については、事業実施区域内の盛土材として再利用する計画です。また、他の道路事業等への再利用も含めて検討し、余剰分は法律に基づき、適正に再利用等を図ることとしています。」という見解としております。

最後になります。その他のご意見につきまして見解をご説明いたします。1つ目のご意見と2つ目のご意見、両方に対して見解を示してございます。まず1つ目「自転車、車椅子、歩行者が十分満足できる景観、健康志向の道路政策を考えるべき。」というご意見、2つ目「農地をつぶすことに反対。」というご意見に対しまして、「国道20号の渋滞の緩和、周辺都市間の移動時間の短縮、第3次医療へのアクセスの向上など、甲府都市圏全体として必要不可欠な路線と考えています。」という見解としております。

3つ目でございます。「計画交通量は信用できない。どのような算出根拠・算出方法に基づいて算出したのか明らかにすること。」というご意見でございます。対しまして「平成17年の道路交通センサスを元に将来の道路網を踏まえ、平成42年の交通需要の予測を行っています。その際には、将来の人口動向等の影響も勘案したものとなっております。なお、供用等の最新の道路網条件も考慮した上で計画道路の交通量を予測しています。」という見解としております。

4つ目のご意見です。「果樹栽培に排気ガスの影響が心配。」ということでございます。対しまして「大部分をトンネル構造として改変面積を極力小さくする計画とし、負荷の回避・低減を図りました。調査、予測、評価は国土交通省令に基づき適切に実施しております。」という見解としております。

5つ目です。「工事用車両が狭い生活道路を走り子供たちが危険にさらされる。」に対しまして、「工事用車両の通行に関しては、通学路区間に配慮し、朝・夕の通学時間は運行を制限する、交差点などにはガードマンを配置する等を検討します。」という見解としております。

以上で、準備書についての意見及び見解の説明を終わります。

(事業者 高橋監督官)

続きまして、前回10月19日の審議会、それからまた後日いただいた質問等に対しまして、回答をパワーポイントで作成しましたので、ご説明いたします。各委員さんごとになっております。今回、パワーポイントでご説明いたします。

まず、降下ばいじんについてのご質問がございました。「最初の予測結果では10を越えている。かなり大きな値が出ているが、タイヤ洗浄をすれば大丈夫という結論になっているが、表8-1-44の値が係数aの値が0.0007とすればクリアできる。その前に大きな値が出ているものについてはどのような条件で計算したのか。」というご質問がございました。それに対しまして、基準降下ばいじん量aは「道路影響環境評価の技術手法」に基づき、現場内運搬(舗装路)0.0140、現場内運搬(舗装路)+タイヤ洗浄0.0007、準備書の8-1-81から82に記載しており、これを用いております。

続きましての質問になりますが、「タイヤ洗浄をどのように行われるのか。」というご質問がありま

した。それにつきましては、まず、こちらはタイヤ洗浄の一般的な実施例の1つ、高圧洗浄機の例を示しております。高圧洗浄機を用いて、人力によって直接タイヤを洗浄する方法でございます。続きまして、こちらは機械によるタイヤ洗浄の実施例になります。それぞれ湿式と乾式のタイヤ洗浄機を示しております。どちらも機械をダンプが通過することによって、タイヤを洗浄するという方法でございます。

続きましての質問でございますけれども、「方法書への知事意見に対する回答で、トンネル坑口周辺の寄与濃度が結構大きい。接地逆転が発生したときは、パフモデルの延長、拡散係数を考慮したとのことだが、気象の観測結果の平均値からは、北から風が吹いている状況が多くある。安定度がある程度強い状況下で、山の方から市街地へ流れ下るといふ形だと考える。知事意見に対する見解番号2.1.2として、甲府市塚原町における二酸化窒素濃度において、南北の濃度断面の予測グラフがあり、そこには「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」と書いてあるが、このときの風向は北からの風であるか。」というご質問がございました。それから、更に質問が続きますけれども、「道路計画路線（塚原地区）のすぐ南には割と民家があり、距離減衰が大きいと言えども、その民家の近くを通る道路の影響を考え、「北から汚染物質が運ばれてくるとなると心配である」ということで知事意見が書かれたはずだが、それに対する回答にはなっていない。そして、パフモデルの時は安定を考慮しているが、接地逆転の場合ほとんどが冷気流として空気は流れている。そして、道路を走行する車の影響で乱れもあると思うが、それを巻き込んで冷気流が流れ下った時の影響がどのようになるのかという懸念を持っている。以上に対する回答をいただきたい。」という、いくつかございませぬけれども、ご質問をいただいております。それにつきまして、回答でございますが、まずこれが準備書のP6-5に掲載しておりますが、自動車からの寄与濃度のグラフには計画路線から甲府駅方向に常に北方向から1m/sの風が吹いた場合を想定した試算結果を載せております。あくまでも試算結果として、参考資料として載せているものでございます。続きまして、次の図ですけれども、この図は塚原地区における濃度推移と逆転層発生状況を示したものです。接地逆転層発生状況は準備書資料編2-1に記載したとおりであり、冬季の一般的な傾向でございました。少し補足をしますと、この黄色い部分がちょうど逆転層の発生しているところになりまして、日没後から発生が始まり、日の出前後に解消されるという状況になっております。ただ逆転層が発生する時点においては、二酸化窒素濃度は低くなっているというような状況でございます。続きまして、この表は準備書8-1-50及び51に記載されている自動車の走行に係る二酸化窒素と浮遊粒子状物質の予測結果を示したものです。予測は道路事業で一般的に用いられている強風時プルームモデル、弱風時パフモデルを使用しトンネル坑口からの影響や計画路線と同時に整備され、接続道路となる県道緑が丘運動公園線からの影響も考慮した数字となっております。予測に用いたパフモデルの夜間の鉛直拡散係数は、秋季から冬季にかけての接地逆転層の発生を見込んだものとなっております。予測の結果は環境基準を下回っております。ちょうど赤く括弧してある部分が塚原地区となっております。

次のご質問です。「騒音の環境保全措置と景観の調和について、遮音壁の有無、位置等について記載しているが、1階の地上1.2m、2階を4.2mとした場合の予測を行っている。しかし国道周辺の遮音壁は、世界的な情勢から見た場合に、意匠や耐久性、環境調和型の視点からは決してベストではないと痛感する。本事業のように景観を重視しなければならないところでは、性能を確保しながら、他の部分との調整をどのように図るかデザインを含めた対応を検討を行っていただきたい。」というご意見がございました。これにつきまして、景観の構造に変化が生じると予測した地点につきましては、準備書第8章第11節、景観の項目において、道路付属物についても、形式、デザイン、色彩の検討を行うことを明記してございます。こちらは準備書の抜粋ですけれども、景観の構造に変化が生じると予測した地点では、道路付属物についても、形式、デザイン、色彩の検討を行うことを明記しております。なお、デザイン等の詳細につきましては、事業実施段階で地域住民の方々等のご意見も聞きながら、経済性、施工性も含めて検討を行う予定でございます。

続きまして、地下水についてですが、「求めたのは地下水の分布と利用状況、及び影響の程度であ

り、今回の結果はそうしたものではない。地下水については別途確認するが、明確な回答を求める。」という質問をいただいております。これにつきまして、あくまでも概要の説明になりますけれども、地下水については、現地調査、準備書8-5-1から17、そして資料編の69ページから71ページに記載しております。この表は準備書に記載しておりますが、調査項目と調査方法を示しております。地下水の水位等については、調査を行っております。続いて、これは地下水位についての現地調査の位置図となっております。実施区域周辺に複数の調査地点を設定し、調査を実施いたしました。続きまして、こちらは準備書資料編P69から71に記載の、地下水位の観測結果です。計24回、場所によって1部回数が変わっておりますけれども、一番多いところで計24回調査を実施し、地下水について継続的に把握してございます。続きまして、これは準備書の8-5-23、24になりますけれども、地下水の水位、温泉に及ぼす影響の程度を定性的に予測したものです。その結果をこちらに示してございます。1号トンネル扇状地堆積部以外はほとんど変化が生じないという結果となっております。詳細についてはこの後でも再度出てまいります。

続きまして、「計画地付近では双葉西小、双葉東小という小学校がある。」、これは新環状道路の西側の地点になりますけれども、「事業内容を小学校の方々にはしっかり説明する必要がある。」に対して、まず準備書の内容につきましては、環境影響評価法に基づき、計4回の住民説明会を開催してございます。双葉地区については、10月7日に説明会を実施したところです。また事業実施段階におきましては、工事用車両の運行計画等を詳細に検討しまして、小学校を含め、地元の方々へ説明を行って行く予定としております。

続きまして、また別の方の意見になりますけれども、「知事意見に対する見解の景観について、提示されているフォトモンタージュは影響があると想定されている場所で行われていない。例えば、県道敷島竜王線が計画路線の下を潜るところがない。武田神社付近のインターチェンジ付近がない。予測が行われているかどうか示すこと。未実施であれば実施すること。」という意見をいただいております。こちらは準備書8-11-19に記載しております景観の予測地点位置図でございます。まず景観の予測については、一般的な環境影響評価の手法を取りまとめた「道路環境影響評価の技術手法」に基づき実施しております。景観の視点の選定にあたっては、不特定多数の人が集まる中から、眺望点、景観資源の分布、視覚的關係、及び対象道路の位置などから設定しております。続きまして、こちらが昇仙峡へ向かう道を橋梁が通過する箇所ということですが、こちらに示したものは準備書8-11-34及び35に記載した荒川河川敷公園予測結果がそれに該当いたします。具体的には県道甲府昇仙峡線が接続する牛匂インター周辺で、荒川河川敷公園を選定して評価を行っております。予測の結果、景観の構造に変化が生じると予測しております。そのため、予測評価の結果、影響が認められたため、環境保全措置として、荒川渡河部では構造物、橋梁等及び道路付属物の形式、デザイン、色彩の検討を行うこととし、準備書に明記いたしました。続きまして、塚原集落を上から見下ろす箇所については、こちら準備書8-11-33に記載した高台からの景観、坑口周辺の景観がこれに該当いたします。予測の結果、スカイラインの切断もなく、眺望景観は阻害されないと考えています。しかしながら景観の影響を低減するための環境保全措置としまして、地形改変部の緑化を行うことを準備書8-11-43に明記しておるところでございます。

続きまして、「8-11-39、一橋陣屋跡前のフォトモンタージュがこだけパノラマ写真ではなく、普通の写真になっており、資料として不自然な点がある。きちんとインパクトがある場所についても示す必要がある。」というご意見をいただいております。この地点につきましては、住宅地の中の地点であり、眺望の対象は一橋陣屋跡地の水田となっております。眺望の対象は眺望点とした立つ位置、一橋陣屋跡地前の道路ですけれども、そこから数mの至近距離であり、眺望点から景観資源とした一橋陣屋跡地を眺望する状況に最も近い画格の写真を採用いたしました。また、周辺には住宅が立地していることから、パノラマ写真を採用した場合には、住宅が多く写りこみ、眺望対象が写真の範囲に占める割合が少なくなり、計画路線を書き込んだ場合のインパクトが小さくなると考えられたため、通常画格の写真を今回は採用いたしました。

続きまして、次の委員の方のご質問ですけれども、「トンネル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書いてあるが、一時置き場が必要となると思うが、既に選定済みであるのか、ある場合にはその場所や面積を示すこと。」というご意見をいただいております。こちらにつきましては、こちらは準備書8-13-4に記載しておりますが、建設発生土については事業内で極力再利用すること、他の道路事業との連携を図りながら、極力再利用し、適正な処理及び再利用に努めることとしております。なお、現段階では連携を図る他事業として、東区間を想定しており、ほぼ同時期に同じくして工事を進める予定であり、発生土についてはそのまま東区間に流用できるものと考えております。詳細につきましては、事業実施段階で検討を進めていく所存でございます。

続きまして、後日意見になってまいります。「準備書8-5-11の5行目、「B-4は掘削終了後、地下水位は認められない。」とあるが、資料編69ページには地下水位が示してある。B-9の間違いか。それとも資料編にある観測後にB-4の地下水がなくなったということか。」というご指摘をいただいております。これにつきましては、ご指摘の通り、B-9の間違いですので、評価書において修正いたします。

続きまして、「8-5-12の図8-5-6、B-4とB-5の間に紫のTa（太良ヶ峠の安山岩）の山がある。図8-5-4の柱状図からはこの山が描けないのではないか。ここの部分は他の観測結果から、この山がないとB-4からB-5への流れの可能性が考えられ、この流れを無視した考え方は正しくないのではないかという疑いも生まれ、全体の結果の正当性にも疑問が生まれる。」というご指摘をいただきました。それにつきましては、これが図5-8-6の断面図は本図に示すとおり、20万分の1の地質図をベースにボーリング結果を反映させて加筆・修正を行ったものであります。ちょうど図中の丸のところで、相川と近い部分になるのですが、ちょうど塚原の集落の東側の山になるのですけれども、その部分をトンネルで抜く部分になります。この地点について図では赤い丸にしておりますけれども、太良ヶ峠火山岩の一部でございます。これにつきましては現地を確認しておりますし、B-4とB-5の間の地表部に露頭を確認しております。

続きまして、8-5-23、8-5-24、「岩盤部の地下水は土壌水との関連は薄いので土壌水に影響がないとしてあるが、土壌水ではなく、人が使っている地下水への影響が分からない。人の使っている地下水の検討はなされていないのか。」これにつきましては、甲府市北部地域の井戸は古府中町、下積翠寺町、及び塚原町で約60箇所ございます。井戸の深度は概ね5mから10m程度となっております。これらの井戸につきましては、工事実施前に詳細な調査を実施しまして、現状の確認を行うとともに、工事実施後においても影響が生じた場合には適切に対応したいと考えております。なお、こちらの地区につきましては、水道が引かれておまして、井戸水は庭木の水まき用として利用されているというような状況でございます。

続きまして、「1号トンネルの扇状地堆積部のところにおいては、図8-5-11では地下水位が道路計画位置より上にあり、図8-5-11の下側ではトンネルは地下水面より低い位置としている。もし、トンネルから水が抜けるなら、地下水は北と南からトンネルの方向に流れることが考えられる。準備書8-5-24の「影響を低減することができる」という記述は影響があることを示唆していると言える。道路計画位置より南側での地下水の利用状況とそれへの影響を検討できないのか。」というご意見がございます。これにつきましては、甲府市南部地域、計画路線から南の部分になりますけれども、これが先程の古府中町、塚原町、下積翠寺町で約60箇所ございますが、そのうちこの計画路線より南側にあるのは、約十数件程度と考えております。これらの井戸についても、工事実施前に詳細な調査を実施し、現状の確認を行うとともに、工事実施後において影響が生じた場合には、適切に対応する所存でございます。なお、1号トンネルの扇状地にある井戸地域については全て水道が引かれているという状況となっております。

続きまして「8-5-25の事後調査で、『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』ということは、工事中の地下水の状況を観測しないと影響が分からない、予測の不確実性があるということと同じことと理解できる。このことは『科学的知見に基づくので、予測の不確

実性が小さく、事後調査は不要』との考え方とは矛盾するのではないか。十分な科学的知見に基づけば工事中に観測しなくともトンネルに向かう地下水の流れは予測できるのではないか。」というご意見をいただいております。トンネルの施工にあたりましては、事業実施段階において、用地を取得し、詳細なボーリング調査を実施して、その結果に基づいて、最適な工法を選定し、地下水の状況を観測しながら、工事を進めていくという手法は、トンネルでは一般的なものであります。既存の事業でも多く採用されている手法であるため、準備書の記載の表現としていただいております。

続きまして、他の方の意見になります。「準備書8-5-20、温泉の状況の文書について、積翠寺温泉水は湧水ではないのか。」というご質問がございました。この質問につきましては、積翠寺温泉につきましては、湧水を使っているところと、ボーリングによって汲み上げているところが混在しているという状況でございます。

続きまして、「温泉水の流動方向の関係について、これで良いのですか。理由は。」というご質問がございました。これにつきましては、流動につきましては準備書資料編79ページに示すとおり、図中の湯村温泉郷のヘキサダイアグラムが、甲斐市の温泉、甲府市の温泉郷の双方の特性を持っていると考えられるため、準備書に記載している流れがあるものと考えました。これで、上に書いてございますけれども、ちょうど今映しておりますけれども、ちょうど積翠寺温泉郷と甲斐市の温泉の混合比、約7対3程度でブレンドされているというように再現されておることから、水の流れが、基本的には大きく分けて積翠寺方面から来ているもの、それからやはり荒川周辺から甲府盆地市街地へ流れ込む2つの流れがあるのではないかとこのように考えてございます。

続きまして、「地質と標高などを考慮していますか。」というご質問がございました。これにつきましては、これは準備書8-5-12に記載しているものですが、計画路線周辺のボーリングの水位を表しております。準備書には掘削深さ何mと記載してございますけれども、それを逆算しますと、ボーリングの水位は大体、標高300mから430mのところには水があると考えてございます。温泉を汲み上げている標高でございまして、あくまでもこれは代表地点でございまして、湯村温泉で大体、海拔で85m、これは掘削が大体200mから300m掘っているものが多いので、海拔に直すと大体85m程度のところ、それから積翠寺温泉については深さが特定できなかったというのがありますけれども、地表に湧いているものを考えると大体600mから700mのところ、更に地下数百mのところから汲み上げているものがございます。それから甲府市北部の温泉でございまして、これは大体-15m程度の標高、掘削は大体300m程度と考えてございます。それから甲府の温泉郷は海拔でいくと大体-380m、掘削が大体650m、それから甲斐市の温泉は海拔でいくと大体-290mで、掘削が大体600m程度ということで、非常に温泉の場所によって掘削、汲み上げている深さが違っておるような状況です。また今回の計画路線よりも深いところがほとんどという状況となっております。

続きまして、「8-8-41、キクガシラコウモリの保全対策について、最終的には個体任せという理解で良いか。」これにつきましては、キクガシラコウモリについては環境保全措置として、ボックスカルバート等による繁殖環境等の創出を行うこととしております。この環境保全措置については既存のボックスカルバートの利用例もあり、効果が見込めることから採用いたしました。ただしキクガシラコウモリの定着には不確実性があるため、施工中及び施工後の繁殖期に事後調査を行うこととしております。更に予測し得ない環境上の著しい影響が生じた場合には、専門家の方の意見を得ながら、必要に応じて適切な処置を講じてまいります。

続きまして、ミゾゴイについて、「境川であれほど問題になったミゾゴイが見逃されているようである。調査区域の端なので関係ないとされる恐れがありますが、工事の影響が不明である。またデータが目撃記録なのか、営巣地なのか報告書からは確認できない。」というご質問をいただいております。これにつきましては、ミゾゴイは4月に下積翠寺町、6月に善光寺町、7月に横根町でそれぞれ1個体を確認しております。なお、確認地点はいずれも、トンネル区間の箇所となっております。

続きまして、「河川がその地域の最も低いところを流れている。塚原町の地上部分では、相川に接

しており、また地形に窪地があることから、工事に伴う濁水対策がない点が懸念される。牛句の荒川河川内への橋げたの建設などについては、濁水対策が必須であり、選定項目には必ず入れる必要がある。」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、推定の掘削に係る水の濁りにつきましては、「道路環境影響評価の技術手法」におきまして、参考外項目として位置付けられておきまして、本項目を選定するのは公共用水域において掘削及び浚渫等により水底の改良を行う工事を実施する場合とされております。しかしながら既存事例等の事例から、通常の河川等において行われる仮締切、切り回し水路等の設置により直接流水と接しない工事の場合には選定しないこととされております。本事業での工事でも、仮締切、切り回し水路等の設置により、直接流水と接する工事は行わないことから、項目には選定してございません。

続きまして、「準備書の本編を見れば分かるが、要約版の生態系のシンボルが不明（準備書の8-4-10以降）。」これにつきましては、先生の指摘にもございますように準備書本編には生態系の模式図を記載しております。なお、要約書は他の道路事業の環境影響評価準備書と同様に、調査、予測、評価の結果を簡潔に示すよう作成していることから、図面等については省略しております。

以上、いただいた質問について、簡単ですがパワーポイントでご説明させていただきました。

(片谷会長)

先に確認ですけれども、今日はパワーポイントのスクリーンへの投影だけでご説明いただいているのですが、今ご説明いただいた内容は後から書面の形でご提出いただけるのでしょうか。そうしますと、ホームページ等での公表ができないのですが。

(事業者 高橋監督官)

それはその様な形で事務局と調整いたします。

(片谷会長)

今日はスライドと口頭でのご説明でしたけれども、後から文書でいただけるように事務局で調整してください。坂本委員が公務の都合で途中で退席されますので、最初に坂本委員からご発言いただきたいと思っております。

(坂本委員)

地下水関係は、結局はどういう利用をされていて、どういう影響があるかはこれから調査するというところで理解いたしました。それは了解いたしました、そういうことこそ準備書に書いていただきたかったというのが本音です。

工事に伴って調査をするということですが、やはり地下のことはよく分からないので、事後調査も含めてその都度、工事をして分かったようなことを、工事のやり方だけでなく、環境影響評価にも反映させるよう注意していただきたいと思っております。

地下水関係については、また文書で出てきてから考えますけれども、今日のところはそれだけです。

(片谷会長)

ありがとうございました。特に今のご発言に対して、事業者側からこの場で何か追加でご発言いただくことはございますか。

(事業者 高橋監督官)

かなり準備書には書き込んでありますので、それが事業者の条件になりますので、以上、特にございません。

(片谷会長)

ありがとうございました。

先に確認すべきでしたが、今日事業者からご説明いただくのは今ご説明いただいたので全てということでもよろしいですか。分かりました。

それでは、これからご質問、ご意見等を承りたいと思います。

(石井委員)

景観について、ご説明に関しては「色々考えましたが何もしませんでした」と取れるのですが、例えばこの場所は一般的な考え方でやっているとお話でしたが、一般的でないから色々とお願ひしているのであって、そういう風にどこからどう見えるかとか、人が集まる眺望視点だけという見方でやったら、こういうような事業は何もやらなくても全てクリアされてしまう。

東区間もそうなのですが、複数案を出して比較して、これだからこういう風に軽減できますということが示されていないで、「多分できるはず」としか書いていないので、その辺をきちんと示していただきたい。

構造の変化ということを随分言われているのですが、構造の変化が何であって、構造の変化を保全するというのが、何をどうすることによって保全されるのかが全く分からない。その辺をもう少ししないと、これはどう考えても、この地域に住んでいる方が納得されるようなものにはなっていません。もう少し具体的なものを示していただけませんかということです。

(片谷会長)

今のご指摘はすぐにここで回答いただける範囲を少し超えているかと思いますが、お持ち帰りいただくということでも構わないのですが、今日ここでご発言いただけることがございましたら、部分的なご回答でも結構ですので、お願いいたします。

(事業者 高橋監督官)

すぐこの場では回答できない重要な意見ですので、持ち帰り検討させていただきます。

(片谷会長)

では、よろしくお願ひいたします。

(福原委員)

石井委員と重複する部分もありますが、まさに今の環境アセスメントというのは、根本的に戦略的な環境アセスメント、つまり何があるかを提示しながら、それぞれの場合にどういう風にやっていくかということで、やっていくべきであると思っています。その辺が非常に弱く感じたというのが率直な意見です。そういうものを、騒音や振動から見ても、先程あえて防音壁やそういったものを景観とどうやってマッチングさせるのかと言ったら、確かに文章上はああいう風な書き方になっているけれども、1つの例として過去にこういう場所でこういうことをやってみたという、そういう我々が見たときに、なるほど、具体的にはこういう風なことを色々考えられるのだというような資料を例示しながら検討していくと、皆さんのイメージが湧くと思います。

更に例えば騒音とか振動の部分で言いますと、皆様ご存知のように、今年4月からは自動車騒音の常時監視が県から市に全て下りてくるわけですし、非常に今大きなことになっています。それはどうということなのかという、面的評価をどうやってやっていくか、そうしたときに先程少し数字も出たりしておりましたが、やはりこういう時代ですから、例えばああいう地図の上に、まさに面的評価というのはその中で視覚的にエリアはどういう風にこうなるのかを見せる、そういうことができるソフトでやって良いわけですので、そういう視点をもっともっと活用しながら、平面だけでなく断面構

造でどうなるのか、例えば先程トンネルをやる、それから例えば防音壁に類するようなもの、その防音壁というものが単なる壁なのか、あるいは景観を調和して、盛土構造でうまく一体化していくのかというようなことによって違いますけれども、そういう場合にそういうようなことをやった影響が立体的に、あるいは平面的にどういう風に変わっていくのかとか、そういうようなことをより提示していただければ非常に議論するのに良いのではないかと。ぜひ今後はこれはたまたま1つのきっかけですけれども、これから先、他の建造物についても、そういう視点でやっていく時代ではないかと痛感していて、敢えて申し上げたわけです。

(片谷会長)

ただいまのご指摘に関しては事業者から何かご回答いただけますでしょうか。

(事業者 高橋監督官)

貴重なご意見ですので、持ち帰って検討したいと考えております。

(片谷会長)

はい、よろしいでしょうか。では、他の意見をお願いします。

(早見委員)

自分の専門以外の話を聞く中でも、質問に対する答えとしては具体的なものがない、あまり変わっていないという印象がある中で、私が前回聞いた中で、残土の処理のことがあったのですが、それを図などで示していただけるという約束をいただいたのですが、全く何も、前の資料のままだったのですが、例えば具体的に、要約書だと思うのですが、270万 m^3 出る残土のうち、その場で使うのは40万 m^3 しかないわけですね。残りの230万 m^3 は他で使うとある中で、その掘った土をどこでどうやって置くのか、そのまますぐにどこか使われるところへ運ばれるのか、どう考えても一時的に置かなければならない。その一時的に置く場所の、植生への影響や動物への影響はかなり大きいのですよね。トンネルだから環境には影響が少ないとありましたけれども、トンネルから出る土による影響を今回の場合はかなり考えないといけないのですが、その回答がなかった、前の資料のままだったというのは少し残念だったのですが、できれば本当はそういうところも回答いただけるとありがたかったと思います。もし今ここで具体的な例があれば、お願いしたいと思います。

(片谷会長)

今のご指摘についてはいかがでしょうか。

(事業者 高橋監督官)

先程、私の説明も悪くて聞こえなかったかもしれませんが、基本的に今、同時期にアセス作業をやっております東区間がございます。そちらの方に盛土としてトンネル残土を持っていくような形を考えてございます。基本的には事業地内で、こちらの事業で使う場所もございますので、そこと現在の東区間、それと場合によっては他の道路事業で残土の流入場所があるかもしれませんが、その辺で事業を調整して、行う予定であります。ですから、今の段階では仮置き場は考えてございません。ベストの状態であれば仮置き場は全く要らないということを考えております。

(片谷会長)

大事なポイントですので、できましたらそういう説明も資料として提出いただく。要はここで我々が了解しましたというだけではなく、県民の方々に示さなければならぬので、今ご説明いただいたことは少なくとも資料としてご提出いただけるように、どういう風なやり方とするのかは事務局と調

整をお願いします。

では他のご意見、ご質問を承ります。

(工藤委員)

まず確認なのですがすけれども、降下ばいじんのところの係数 a は、予測のときに使用した係数は道路を舗装してあるときの係数ですね。それにタイヤ洗浄を加えると 0.0007 と。工事期間中の道路が全て舗装ということですか。未舗装の部分はないですか。

(事業者 高橋監督官)

今現在は、予測については舗装をして、それからタイヤ洗浄をするという考えです。

(事業者 大塚氏)

大気の粉じんにつきましては、一般道で予測していますので、対策しないと通常の舗装路、そしてタイヤを洗ってから出てくださいと、洗浄したタイヤで走るというような計算、今ご説明した計算になります。

今おっしゃいましたように未舗装の件ですけれども、確かにヤード内を走行するときは、ヤード内は舗装しませんので、未舗装路となっております。その場合は土砂運搬の方で、いわゆる建設機械の稼働の中で、ダンプが走っているという計算をしております、ですから土砂運搬の中にはブルで土を取るのと車で走ると併せての係数となっておりますので、そちらで見させていただいているという話になります。

(工藤委員)

予測の方は舗装した道路で、未洗浄だと a が 0.0140 になって、それにタイヤ洗浄をすると 0.0007 になるからオーケーだということですね。分かりました。

もう1点、今、石井さんたちからもありましたけれども、意見に対する回答の仕方が「これに基づいてやったからオーケーだ」ということで、具体的な解決策が分からないのですね。ですので、私もやはりこの回答を見て納得はできないだろうと思います。今、例えば残土処理のことを早見先生が聞いたところ、答えが出てきたではないですか。そういうことはきちんとここに具体的に書いていただいた方が良いでしょう。

大気に関しましても、私が色々聞きましたのは、そもそも道路環境アセスメントに基づいてこの計算をしていると思うのですがすけれども、まず最初の段階で、「この地域は特異な地形ではない」と判断していますね。でも、どう見ても、私から見ると特異な地形だと思います。マニュアルにあるやり方は平地であって、空気が滞留するとか、あるいは非常に拡散が抑えられるとかいうような条件は、あのマニュアルでは対応していないわけですね。その場合には詳細な手法を用いなければいけないということになっていると思います。今回の場合はやはり、盆地内の1斜面を横断する道路ですし、それについては、やはり「マニュアル通りやったから良い」ということではないと思います。例えば、パフを使った場合の鉛直拡散係数というのはどういった値を用いているのでしょうか。

(事業者 大塚氏)

初期拡散幅は 0.18 、夜間がその半分の 0.09 という値を使っています。

(工藤委員)

それはマニュアルどおりですよ。

(事業者 大塚氏)

そうですね。

(工藤委員)

ただ、私の今までの経験からすると、もっと強安定になると思います。もっと拡散が抑えられた状況で、かつそれが斜面上にある場合は、それが地面に蓄積した段階で、重力に耐え切れずに流れてしまうケースがあると思うのですよ。そうすると、風下側の濃度が高くなるはずで、パフのように球状に広がるというイメージではないと思われます。ではその評価の結果というのは、そういう状況に対してそれをきちんと再現するような方向になっているのか、少しそこに疑問を感じるのです、ああいった懸念を申し上げたわけなのですね。ではどうすれば良いかということなのですが、やはり気流の状況とかから安定度の状況についてももう少し整理されて、今までの標準の手法で適切だったのか、一度やはり吟味する必要があるのではないかと思います。

それから、こちらの方の回答でいきますと、果樹園の方々が果物が汚染されるのではないかと懸念されているものに対して、「手法にしたがってやったから」ということになっていますけれども、そういった回答の仕方についても、「SPMの予測はこうなっているから大丈夫です」というような回答の仕方をすべきではないかと思いますし、トンネルから排出される窒素酸化物のオオタカ等へ影響が懸念された部分がありましたけれども、環境影響評価のマニュアルは人間への影響ですので、動植物に対する窒素酸化物の影響はマニュアルには載っていないわけで、それに関してはやはり動物の専門家と話し合った上で、答えを出すべきだと思います。

(片谷会長)

今、数字の部分はご回答いただきましたけれども、工藤委員がご指摘されたことの全体に関して何か今日お答えいただけることはありますか。説明の仕方を改善すべきであるというのは、持ち帰っていただくことになるとは思います、何か今ご発言いただけることはありますか。

(事業者 高橋監督官)

先程、特異な地形ではないかということがありましたので、その点については持ち帰り検討します。

(片谷会長)

「マニュアル通りになっているから良い」というのは、大抵の場合当てはまらない話でして、マニュアルというのは一番標準的な部分だけを示していますから、やはり事業の種類とか周辺の地形とかの状況とかによって、必要な加工を加えて、手法に加工を加えて、予測・評価するという姿勢がぜひとも必要ですので、その辺り、今回の準備書ですと、まだ十分に反映されていない部分があると私も感じますので、その辺りの修正をぜひお願いしたいと思います。

これは準備書を作り直せということではございませんで、追加資料、補足資料という形で、提出していただくのも、これも公式な図書としてきちんと残りますから、これだけ分厚い本を作り直すのではコストばかりかかりますから、必要な追加や補正に関しては追加説明資料という形でご準備いただくということで、対応をお願いしたいと思います。

(高橋監督員)

1つ補足で、先程工藤委員から出されたことは、こちらの方でまた持ち帰って、今後、知事意見が出まして、評価書の作成がありますので、その中に先程の委員の方々からの意見を付属資料、あるいはそういうものを入れるかどうか、反映するかどうか検討したいと考えております。

(片谷会長)

最終の評価書に入れていただくのはもちろん必要なことなのですが、すぐに対応できるものに関しては、準備書を審議している段階で、知事意見が出る前に、補足資料を出していただくことも有効ですので、もちろん時間的な、どのくらい準備にかかるかということもありますが、全部それで対応いただくということは無理かもしれませんが、可能なものはこの審議をしている段階で出していきたいというのがこちらからの要望です。

(事業者 高橋監督官)

了解いたしました。

(片谷会長)

今、工藤委員から大気に関するお話が出ましたので、私も少し大気に関する指摘を申し上げたいので、先に発言させていただきますけれども、よくよく見てみますと、確かに影響の程度として非常に大きいというものではないということはあるのですが、評価の部分が、大気の部分ほとんどどの項目も同じ書き方をしていますけれども、「事業者が実行可能な範囲において回避、低減されている」、「環境基準等の基準をクリアしている」ということで良いという結論になっているのですが、それは本来のアセスの方針からすると不十分です。やはり現況を悪化させないことというのが、アセスの主たる目的でありまして、「事業者が実行可能な範囲のことはやったからそれで良い」とか「環境基準をクリアしているから良い」とかいうことでは十分な評価をしたことにはならないわけです。ですから、少なくとも現況との比較で、どのくらいの上乗せというか、寄与率という数字でどのくらいになるのかというのはやはりお示しいただく必要がありますし、その寄与率がざっと見ますとものによっては10%を上回るものがあるのですよね。道路事業ですから、供用後の走行する自動車からの寄与が大きくなるのは当然で、だからその事業がよろしくないと言うつもりはありませんけれども、やはりどのくらい上がるのかということはきちんと示していただかないと、周辺の住民の方々の懸念はなかなか解消されませんし、それに基づいてやはり寄与率が10%を上回るような場合で事後調査をしないというのは本来あり得ない話です。ですから、大気に関しては事後調査をしないことになっているのですが、ここもやはり見直しをしていただかなければならないだろうと思いますので、これも持ち帰っていただいて結構ですので、ご検討いただきたい。

これはかなり長期間の事業ですので、事業期間中に、工事建設中に、周辺でも新たな広域農道ができることと景観の話の中で出てきましたけれども、それがあつたわけですね。それをこの準備書ではほとんど扱われていないのですが、それも少しまじり。やはりこれは予測・評価に新しい道路ができるのであればそれを反映させて、まだ計画が固まっていなくて分からないものはできないのは当然なのですが、既に道路の計画があつて、しかも公の道路ですから、当然ながら交通量の推移の予測は入手可能なはずなので、これはやはり影響を加味していただかないと、トータルとして周辺住民に影響が十分回避できているのかという判断をしなければいけないので、ここもやはり省けないだろうと思います。これは多分、大気だけでなく、騒音や自然系への影響が該当するかもしれません。

工程表を確認したいのですが、これは全線いっぺんに開通するのでしょうか。

(事業者 高橋監督官)

全線開通する、10年後には供用する予定では考えています。

(片谷会長)

そうしますと、部分開通、部分供用はされないということによろしいですか。

(事業者 高橋監督官)

現在では部分供用ということははっきりしていない状況です。

(片谷会長)

例えば大気について言いますと、部分供用されますと逆に渋滞が発生して全体供用より環境影響が増える可能性がありますので、ないという予測になるのであれば良いのですが、その確認は必要になると思います。ですから、最終の評価書を出されるまでの間に部分供用する可能性があるのかないのかははっきりさせていただいて、ある場合にはその場合にこの今やっている予測よりも、環境影響が小さいと見積もれるのか、大きくなる可能性があるのかというのはやはり予測していただく必要があるということを指摘させていただきたいと思います。これも恐らく大気だけでなく、交通量が変わりますので、他の項目にも言えることだと思います。

私からは以上です。他の委員の方からご質問、ご意見をお受けしたいと思います。

(佐藤委員)

今お話を伺いまして、動物・植物・生態系は7つの項目に集約されていますけれども、皆さんがおっしゃっていたように、7つの項目を見ても、県民の意見は具体的な対応を求めているわけですね。「これはどうするのですか」と聞いている。それに対して全てが「環境保全措置を実施することで環境負荷を低減する」という回答で締めくくられている。生物学の研究者の意見としましても、何ら具体的な回答は示していないと言うしかないもので、これだと1つ1つについて説明しても同じですね。このあとオオタカとか種類ごとの説明があるのだと思いますが、やはり生態系全体に対してもこれでは一体どうしてくださるのがよく見えないというところで、非常に事業者側の認識の低さを感じます。

(片谷会長)

今のご意見ということですので、今後の対応に十分、今のご指摘に対するご配慮をお願いしたいと思います。何か今ご発言いただくことはありますか。

(事業者 高橋監督官)

基本的に今お配りしたのは見解書なのですが、実際には本編の方にどういう具体的な、キクガシラコウモリであれば代替巢みたいなものは、具体的なものは入れたりしておりますので、そちらの方には記載しております。またそれはこの後の重要種の説明のときにしたいと思います。

(片谷会長)

ありがとうございました。他にどなたかご意見ございますでしょうか。

それでは、今日の段階ではご質問、ご意見が出尽くしたようでございます。この案件に関する、今後どういう審議のプロセスがあるのか、今の時点で説明しておいていただけますか。

(事務局 土橋主査)

お配りした資料の中に、「今後の山梨県環境影響評価等技術審議会の開催と案件の手續状況について」という資料がございます。この中の、一番左側になりますが、北区間のことが書いてあります。その中でも、今回、北区間につきましては、順調にいけばですが、3月27日の技術審議会にある程度整理がつけば骨子案を提示して、その後4月上旬の審議会で意見案を取りまとめたいと考えておりますが、ただ今回、他案件等もございますので、審議会の日程については多分4月に2回くらい審議会をやることになると思います。その辺は、順調にいけば4月上旬にある程度まとめていきたいとは思っております。本案件につきましては、知事意見の提出期限が5月14日になっております。

以上です。

(片谷会長)

ありがとうございました。そうしますと、意見を取りまとめるまでに少なくとも2回は審議会があるということです。ただ、後ろになりますとなかなかご回答いただいたりする余裕がなくなってきてしまうこともありますので、今日ご発言いただいたこと以外でも、ご意見、あるいは確認したい事項等ありますときには、ぜひ事務局に直接ご連絡いただきまして、できる限りは次回27日の審議会のときに、事業者からご回答いただけるように準備を進めていただきたいと思いますので、事業者の皆様にもかなりスケジュール的には無理なお願いをすることもあろうかと思いますが、今日質問を出して明日回答しろというようなことはもちろん審議会側でも避けますので、できる限り迅速な回答をいただけるようにご準備をお願いしたいと思います。

それではこの議題につきましては一旦ここで打ち切らせていただいて、後程、希少種に関する審議を3番目の議題としてさせていただくことにしたいと思います。

議題2) 都市計画道路甲府外郭環状道路東区間 環境影響評価準備書について

(片谷会長)

それでは、議題2に入ります。2番目は「甲府外郭環状道路東区間 環境影響評価準備書」ですが、まず、事業概要と準備書の内容について、事業者からご説明をいただきたいと思います。時間が限られておりました恐縮ですけれども、コンパクトなご説明をお願いしたいと思います。

(事業者 舟窪室長補佐)

東側区間の概要につきまして、手前のスライドにてご説明させていただきます。

本日、ご説明させていただくのは、事業計画の概要、環境影響評価の項目、環境影響評価の結果、方法書に対する知事意見と都市計画決定権者の見解の抜粋という4つの項目となっております。よろしくお願いたします。

まず、初めに事業計画の概要についてご説明いたします。新山梨環状道路は、甲府都市圏における交通の円滑化と、甲府市と周辺市町村間の連絡強化などを目的とした全長43kmの環状道路で、東側区間、北部区間、既に供用している西部区間、西部区間は中部横断自動車道となります。及び南部区間によって構成されています。本日、環境影響評価準備書の説明をさせていただく範囲は、東側区間の9kmの区間です。

この道路の整備効果といたしまして、甲府都市圏の渋滞緩和、国道140号の利便性の向上と交通事故の減少、移動・輸送時間短縮と地域の活性化、救急医療サービスの向上、周辺地域の活力の向上等が期待できるものと考えております。

路線名は、新山梨環状道路東側区間ですが、都市計画上の名称としては「都市計画道路 甲府外郭環状道路東区間」となっております。区間、延長につきましては、甲府市西下条町から甲府市桜井町までの約9km、幅員は18.25mとなっております。道路の区分は第3種第1級、設計速度は時速80km、車線数は4車線の計画となります。なお、設計速度とは道路を設計するために設定する速度で、通常、自動車を運転する際の規制速度とは異なります。

一般道との接続を8箇所を予定しております。西下条ICでは国道358号、落合西ICでは県道甲府精進湖線、落合東ICでは市道小瀬落合線、東油川ICでは国道140号、小石和ICでは県道甲府笛吹線、広瀬ICでは国道20号、和戸ICでは城東バイパス、桜井ICで国道140号との接続を計画しています。

こちらが、断面図になります。道路の構造については、全線9kmを盛土構造及び橋梁構造で計画しております。

次に標準的な断面について説明させていただきます。新山梨環状道路東側区間は4車線道路として

計画しており、幅員については車道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。

次に、環境影響評価の項目についてご説明いたします。予測・評価を行った項目は、スクリーンに提示した13項目となっております。

それでは、環境影響評価の結果について、項目ごとに要約してご説明いたします。お手元にパンフレットがございますが、パンフレットのページも併せ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についてご説明いたします。予測時期は道路ネットワークの整備が概ね完了すると想定される平成42年としました。計画路線の交通量は、一日あたり25,600台～35,400台となります。

1番目の項目として、大気質についてご説明いたします。供用時における大気質については自動車の走行に係る影響を、また工事中における大気質については建設機械の稼働に係る影響と工事用車両の運行に係る影響を予測いたしました。予測項目としては、自動車の走行に関しては二酸化窒素と浮遊粒子状物質、建設機械の稼働及び工事用車両の運行に関しては二酸化窒素、浮遊粒子状物質、粉じん等について予測しました。

まず、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。自動車の走行に係る予測は17地点とIC周辺の4地域において実施しました。パンフレットでは4ページから5ページとなります。

こちらが二酸化窒素の予測結果となります。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は、二酸化窒素に係る環境基準の0.06ppm以下としました。計画路線の予測結果は、最も値の高い予測地点において、0.034ppmであり、いずれも整合を図るべき基準を下回っております。また、計画路線からの影響に加え、既存道路として国道140号、仮称城東バイパス、国道20号、県道甲府精進湖線などからの影響も考慮した予測も行いました。予測結果は、最も値の高い予測地点において、0.037ppmであり、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をご説明します。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、0.062mg/m³であり、いずれも整合を図るべき基準を下回っております。また、浮遊粒子状物質についても、計画路線からの影響に加え、既存道路からの影響を考慮した予測も行いました。予測結果は、最も値の高い予測地点において、0.062mg/m³であり、いずれも整合を図るべき基準を下回っております。

次に、工事中の大気質の予測結果についてご説明をいたします。図中の青い箇所が建設機械の稼働に係る予測地点、赤い箇所が工事用車両の運行に係る予測地点を示しており、これらの15地点において予測を実施しました。

こちらが、建設機械の稼働に係る予測結果となります。工事中の建設機械の稼働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10t/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0.004ppm以下と、二酸化窒素に係る環境基準の0.06ppm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とされている建設機械の寄与分の参考値0.009mg/m³以下と、浮遊粒子状物質に係る環境基準の0.1mg/m³以下としました。

予測結果については、最も値の高い予測地点において、粉じん等の最大値は8.8t/km²/月、二酸化窒素の建設機械の稼働による寄与濃度は0.0029ppm、環境基準で定められている日平均値の年間98%値は0.035ppm、浮遊粒子状物質の建設機械の稼働による寄与濃度は0.0007mg/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0.058mg/m³であり、いずれも整合を図るべき基準を下回っております。

なお、粉じん等において、甲府市桜井町、及び笛吹市石和町唐柏の予測結果が極端に大きくなっているのは、予測対象とする工事が粉じんの発生しやすい盛土の法面工であるためです。

また、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の寄与濃度において、笛吹市石和町広瀬、笛吹市石和町河内、笛吹市石和町東油川の予測結果が大きくなっているのは、排出源から敷地境界までの距離が他の予測地点と比べて近いからです。パンフレットでは6ページです。

次に、工事用車両の運行に係る大気質の結果についてご説明します。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いたしました。整合を図るべき基準としては、先程の建設機械の稼働に係る予測と同様としました。

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1.6t/km²/月、二酸化窒素の工事用車両の運行による寄与濃度は0.0004ppm、日平均値の年間98%値は0.032ppm、浮遊粒子状物質の工事用車両の運行による寄与濃度は0.0001mg/m³、日平均値の年間2%除外値は0.061mg/m³であり、いずれも整合を図るべき基準等を下回ります。

なお、粉じん等において、笛吹市石和町河内、笛吹市石和町東油川、甲府市落合町の予測結果が大きくなっているのは、工事用車両台数が多く、かつ発生源から敷地境界までの距離が近いからです。

また、二酸化窒素の寄与濃度において、笛吹市石和町河内の予測結果が大きくなっているのは、粉じん等と同様に、工事用車両台数が多く、発生源から敷地境界までの距離が近いからです。パンフレットでは6ページです。

なお、工事実施にあたりまして、工事中の大気質へ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。建設機械の稼働に関しては、作業方法への配慮、排出ガス対策型建設機械の使用、工事中の適宜散水の3項目を実施いたします。工事用車両の運行に関しては、工事用車両のタイヤ洗浄、工事中の適宜散水、荷台の防じんシートの敷設、運行計画の配慮の3項目を実施いたします。

続きまして2番目の項目として、騒音の予測結果についてご説明いたします。供用時における騒音については、自動車の走行に係る影響を、また工事中においては建設機械の稼働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についてご説明いたします。自動車の走行に係る予測は、大気質と同じ17地点とIC周辺の4地域において実施しました。

こちらは、環境省で示されている騒音の感じ方の目安を示しています。また、騒音の単位は「dB」で表されます。

まず、供用時の自動車の走行に係る予測結果についてご説明いたします。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までの道路に近接する近接空間と、その外側の背後地に区分して予測しております。また、昼間と夜間別に予測しております。なお、予測高さは建物の1階と2階を対象として、地上1.2m及び地上4.2mの高さで実施しております。整合を図るべき基準としては、騒音に係る環境基準とし、近接空間については、昼間70dB以下、夜間65dB以下、背後地については、当該地域が騒音に係る環境基準の地域指定がされていないことから、B地域の無指定を当てはめ、昼間65dB以下、夜間60dB以下としました。

計画路線の予測の結果、近接空間の最大値は昼間66dB、夜間63dB、背後地の最大値は昼間62dB、夜間58dBと予測しており、近接空間及び背後地の昼間・夜間とも整合を図るべき基準等を下回っております。

続いて、大気質と同様に、計画路線からの影響に加え既存道路の影響を考慮した予測も行っております。予測の結果、桜井IC周辺、和戸IC周辺、広瀬IC周辺において、整合を図るべき基準等を上回っております。これらの地域については、接続道路の影響により沿道の騒音レベルが環境基準を超過する予測結果となっています。よって、既存道路の道路管理者と協議し、住居等の立地状況を踏まえ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。

次に、工事中の騒音の予測結果についてご説明いたします。予測地点は大気質と同じで、青い箇所が建設機械の稼働に係る予測地点、赤い箇所が工事用車両の運行に係る予測地点を示しております。これらの15地点において予測を実施いたしました。

まず、建設機械の稼働に係る騒音の予測についてご説明いたします。建設機械の稼働に係る騒音の予測は、建物の1階を対象として、地上1.2mの高さで実施しております。整合を図るべき基準は、特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準に定める規制基準の85dB以下としました。

建設機械の稼働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、環境保全措置として仮囲いを設置した後の予測値で、82dBであり、整合を図るべき基準等を下回っております。パンフレットでは8ページとなっております。

続きまして、工事用車両の運行に係る騒音の予測について説明します。工事用車両の運行に係る騒音の予測は、運行が予定されている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の高さで実施しております。整合を図るべき基準は、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、環境基準で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74dBであり、整合を図るべき基準等のうち要請限度を下回ります。なお、一部の予測地点で環境基準を超過しますが、いずれの地点においても現況値で環境基準を超過しており、工事用車両の運行に係る騒音レベルの増加分は1dB以下です。

以上より、工事中の騒音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計画いたします。建設機械の稼働に関しては、作業方法への配慮、低騒音型建設機械の使用、仮囲いとして防音パネルの設置の3項目を計画いたします。工事用車両の運行に関しては、工事用車両の運行、計画の配慮を計画いたします。

次に、3番目の項目として、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いては、自動車の走行に係る影響を、また工事中においては建設機械の稼働に係る影響と工事用車両の運行に係る影響を予測いたしました。

まず、最初に供用時の自動車の走行に係る振動についてご説明いたします。自動車の走行に係る予測は、大気質・騒音と同じ17地点において実施しました。

これは、環境省で示されている振動の感じ方の目安を示しています。また、振動の単位は「dB」で表されます。

まず、供用時の自動車の走行に係る振動の予測について説明いたします。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の道路交通振動の第一種区域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46dB、夜間は46dBであり、昼夜ともに全ての予測地点において、整合を図るべき基準等を下回ります。

次に、工事中の振動の予測結果についてご説明いたします。予測地点は大気質・騒音と同じで、青い箇所が建設機械の稼働に係る予測地点、赤い箇所が工事用車両の運行に係る予測地点を示しております。これらの15地点において予測を実施しました。

まず、建設機械の稼働に係る振動の予測について説明します。建設機械の稼働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基準の75dB以下としました。

建設機械の稼働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63dBであり、整合を図るべき基準等を下回ります。

続きまして、工事用車両の運行に係る振動の予測について説明します。工事用車両の運行に係る振動の予測は、工事用道路の接続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において、最も値の高い予測地点における予測結果は49dBであり、整合を図るべき基準等を下回ります。

以上より、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ては、作業方法への配慮、低振動型機械の使用の2項目を実施いたします。工事用車両の運行に関しては、工事用車両の運行計画の配慮を実施いたします。

続きまして、4番目の項目として、低周波音の予測結果についてご説明いたします。低周波音について、供用時における自動車の走行に伴う影響を予測いたしました。青い箇所が自動車の走行に係る低周波音の予測地点を示しております。計11地点において予測を実施いたしました。低周波音は橋梁部を自動車が走行することにより発生することから、橋梁構造となる区間において予測を行っております。

これは、供用時の自動車の走行に係る低周波音の予測結果です。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おります。整合を図るべき基準は、 L_{50} については、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73dB、 L_{G5} で81dBであり、整合を図るべき基準等を下回ります。

続きまして、5番目の項目として、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、基礎工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ました。

これは、地下水の水位に係る調査として実施した、ボーリング調査位置を示したものです。対象道路の大部分を占める盛土構造区間では、地下水の水位に影響を及ぼすおそれのある掘削工事は実施しません。一部の高架あるいは橋梁構造区間では、基礎工等の掘削工事を行います。基礎工の施工時は一般に鋼矢板等で締め切ること、及び工事箇所は帯水層表層のごく一部に限られることから、地下水及び土壌水に変化はほとんど生じないと予測しました。

また、対象道路周辺のほとんどの既存井戸は、採水位置が地表から深さ数10m以上であり、基礎工等の掘削工事よりも深いことから、現状の地下水利用に影響はほとんど生じないと予測しました。

続きまして、6番目の項目として、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・評価を実施しました。

この図は、計画路線周辺にある重要な地形・地質の位置図でございます。重要な地質である甲府盆地地下の始良Tn火山灰層は、事業の実施に伴う改変又は縮小の程度は小さく、また周辺の環境条件の変化に伴う影響は生じないと予測いたしました。

続きまして、7番目の項目として、日照障害の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、橋梁構造となる区間の計11地点において実施しました。

こちらは、日照障害の予測結果です。道路の存在に係る日照障害の予測は、建築基準法に定められた地上4.0mの高さで実施しております。整合を図るべき基準は、公共施設設置に起因する日影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、保全対象の住居におよぶ日影時間が4時間以内であり、整合を図るべき基準等を下回っております。

続きまして、動物、植物、生態系についてご説明いたします。

まず、8番目の項目として動物の予測結果についてご説明いたします。動物については、工事の実施及び道路の存在に係る予測を行いました。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250mの範囲で確認された動物の重要な種のうち、スライドにお示しする哺乳類1種、

鳥類9種、爬虫類2種、魚類1種、昆虫類1種について予測・評価を行いました。このうち、シマヘビにつきましては、路面への侵入により走行車両との接触による影響が発生する可能性が考えられるため、生息環境が保全されない可能性があるかと予測されましたので、環境保全措置を実施してまいります。パンフレットの10ページになります。環境保全措置の実施内容は後程ご説明いたします。

次に、9番目の項目として植物の予測結果についてご説明いたします。植物については、工事の実施及び道路の存在に係る予測を行いました。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のうち、スライドにお示しする7種について予測・評価を行いました。本事業の実施により、重要な種の生育環境の一部が消失・縮小するが、その程度はわずかであり、周辺に同質の生育環境が広く分布することから、いずれの種も生育環境は保全される、又は生育環境に変化は生じないと予測されました。

10番目の項目として生態系について、ご説明いたします。生態系については、工事の実施及び道路の存在に係る予測を行いました。地域を特徴づける生態系として、林縁生態系、河川・水田生態系、農耕地生態系、市街地生態系の4つの生態系に区分し、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。本事業の実施により、注目種・群集の生息・生育環境の一部が消失・縮小するが、その程度はわずかであり、周辺に同質の生息・生育環境が広く分布することから、注目種・群集の生息・生育環境は保全される、又は生息・生育環境に変化は生じないと予測されました。

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いる環境保全措置を実施いたします。シマヘビに対しては、工事施工ヤード及び工事用道路の計画路線区域内利用、工事従事者への講習・指導、ボックスカルバート等による移動経路の確保の3項目を実施いたします。生態系に関しては、法面等地形改変部について在来種による植栽の1項目を実施致します。パンフレットは10ページとなります。なお、シマヘビの移動経路の確保には、両生・爬虫類等の小動物の移動に適した、ボックスカルバート、ヒューム管、コルゲートパイプ等を想定し、具体的な構造や設置箇所については、他の事例や計画路線周辺の土地利用状況等を勘案し、今後、検討してまいります。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、シマヘビに対する移動経路の確保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、次の事後調査を行います。シマヘビのボックスカルバート等の利用状況調査、以上1項目を実施いたします。

次に、11番目の項目として、景観についてご説明いたします。景観については、道路の存在に係る予測として、2地点の主要な眺望景観及び3地点の日常的な視点場からの景観の変化について予測を行いました。その結果、日常的な視点場である甲府市向町の果樹園景観、笛吹市石和町砂原の果樹園景観、甲府市小曲町の田園景観では、構造物が目立ちやすく、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てまいります。以下のスライドで予測結果をご覧ください。

これは、大蔵経寺山からの眺望景観の予測結果です。計画路線は視野内に含まれますが、可視の程度は小さく、富士山、甲府盆地等の眺望景観を直接阻害するものではありません。また、スカイラインを切断することなく、大蔵経寺山からの眺望景観を阻害しないと予測されます。パンフレットでは11ページになります。

これは、坊ヶ峯からの眺望景観の予測結果です。計画路線は視野内に含まれますが、可視の程度は小さく、大蔵経寺山、八ヶ岳、秩父山系等の眺望景観を直接阻害するものではありません。また、スカイラインを切断することなく、坊ヶ峯からの眺望景観を阻害しないと予測されます。

これは、甲府市向町の果樹園景観の予測結果です。手前にはぶどうの耕作地が広がっており、背後には大蔵経寺山などの山々の連なりを望むことができます。計画路線は近景に位置しており構造物が目立ちやすいが、圧迫感が生じるほどではありません。また、スカイラインを切断することはありませんが、構造物が目立ちやすいため、景観の構造に変化が生じると予測されます。

これは、笛吹市石和町砂原の果樹園景観の予測結果です。手前には桃や梨などの耕作地が広がって

おり、背後には南アルプス山系の連なりを望むことができます。計画路線は近景に位置しており構造物が目立ちやすいが、圧迫感が生じるほどではありません。また、スカイラインを切断することはありませんが、構造物が目立ちやすいため、景観の構造に変化が生じると予測されます。

これは、甲府市小曲町の田園景観の予測結果です。手前の耕作地には稲穂が実り、奥のビニールハウスではいちご栽培など、田園景観の様相を呈しております。背後には御坂山系の連なりを望むことができます。計画路線は近景に位置しており構造物が目立ちやすいが、圧迫感が生じるほどではありません。また、スカイラインを切断することはありませんが、構造物が目立ちやすいため、景観の構造に変化が生じると予測されます。

以上により、景観へ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。盛土法面等及び地形改変部の緑化、構造物及び道路付属物の形式、デザイン・色彩の検討、以上2項目を実施いたします。

(片谷会長)

少しお待ちください。景観を主に担当されている石井委員が、公務の関係で先に退室されるということですので、説明を一旦中断して、先にここで石井委員だけご質問あるいはご意見を承りたいと思います。

(石井委員)

基本的には先程の北区間と同じようなコメントなのですが、この地域で画面に対して何%というような話をされているのですが、ここは平面の広がり非常に重要な景観なので、例えば盛土によって見えなくなった向こう側の面積がどれくらいあるとか、そういった書き方をしていただけませんか。ある特定の場所、例えば神社の前とかではなくて、もう少し面的な視点、線的な視点がこの辺りでは必要となってくると思いますので、例えば背景の重要な山並みとかに対して、本来この範囲で見えていたのがこの盛土で見えなくなるというような見方をしていただきたい。

それから、住民の意見を聞くことになってははずですが、人触れの方でアンケートをとっているものの、どういう景観が日常気に入っているものですかというようなものがなかったり、人触れの方でも散歩するとかいうことになっていて、その中で景色を楽しんでいるとか書いてあるのですが、どんな景色なのかが述べられていないというようなことがありますので、その辺りが不足していると感じます。

先程、北区間で言いましたけれども、景観の構造の変化というお話をされていますが、それは何を意味していて、どういう対策によって保全されるものなのか、分かりません。

景観の項と人触れの項で、人触れで川を渡る橋の景観について述べられているのですが、それがなぜ景観で書かれていないのかよく分からない。人触れで、こういう景観に対してと書いてあるものについては少なくとも景観のほうでも扱っていただけませんか。

これも先程の北区間と同じですが、複数の案の比較をして、だからどうなんだというところを、極端なことを言えば、盛土と高架の違いくらいはあっても良いのではないかと思うのですが、橋梁の形式とか、もう少し細かく言うと橋脚をどこに置くかでも大分違ってくると思うのですが、そういったところを本来は書いてほしいです。

(片谷会長)

今、ご質問とご意見が混じっているようなご発言でしたけれども、今日の時点で何かお答えいただける点がありますでしょうか。

(事業者 舟窪室長補佐)

持ち帰って検討させていただきます。

(片谷会長)

分かりました。よろしくお願ひいたします。

それでは、中斷して申し訳ございませんでしたが、残りの説明を繼續してお願ひいたします。

(事業者 舟窪室長補佐)

それでは、続きを説明させていただきます。

次に、12番目の項目として、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関しましては、道路の存在に係る予測として、スライドにお示ししている笛吹川サイクリングロード、荒川サイクリングロード、小瀬スポーツ公園の3箇所において、活動の場及び自然資源の改変の程度、利用性と快適性の変化の程度について予測を実施しました。

予測地点のうち笛吹川サイクリングロードについては、計画路線が高架構造で通過する場所があり、近傍の風景の変化により快適性に变化が生じる可能性があるため、環境保全措置を実施することにより、環境負荷の低減に努めてまいります。パンフレットでは13ページとなっております。

以上より、人と自然との触れ合いの活動の場へ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。盛土法面等及び地形改変部の緑化、構造物及び道路付属物の形式・デザイン・色彩の検討、以上2項目を実施いたします。

最後に13番目の項目として、廃棄物等についてご説明いたします。工事に伴い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、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。建設発生土については、事業実施区域内で盛土材として利用するため、事業実施区域外への搬入はありません。コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、建設発生木材については、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ます。再資源化できないものは適切に処理、処分いたします。

以上より、廃棄物等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。再資源化施設への搬入等による他事業等での利用、以上1項目を実施いたします。

次に、方法書に対する知事意見と都市計画決定権者の見解についてご説明させていただきます。スライドでもお示しいたします。本日は時間の都合もございませぬので、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。詳細につきましては、準備書の第6章に記載しておりますので、併せてご確認いただければと思ひます。

まず、全般的事項といたしまして、2.2番、結果のとりまとめの「編集方法の工夫により住民にわかりやすいものとする」というご意見をいただいております。これについては、A3版の図表を図表集として分冊化するなど、用語の補足、図表の使用、体裁について編集方法を工夫し、住民にわかりやすいものとなるように努めております。

続きまして、3.3番、予測及び評価の留意点の「対象事業に接続する主要な幹線道路との複合的な影響を明らかにし、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。これについては、大気質、騒音において、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。予測結果としては本編の8-1-48から50ページ、8-2-25から34ページに記載しております。

4.2大気質については、4.2.3番「甲府市桜井町付近については、甲府盆地の大気の特徴である接地逆転層の高さ、発生頻度、発生時の短期濃度分布について定量的に把握し、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、甲府市桜井町付近で実施した現地調査においてca1m率が低く、周辺地形もなだらかであることから接地逆転層への影響はほとんどないと判断しました。調査地点としましては図表集の62ページ、本編の8.1.7ページに記載しております。

4. 3 騒音については、4. 3. 1 番「平面的な騒音の分布状況を把握できる図面を作成し、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、既存道路の環境影響が考えられる地点について、それらの道路の寄与も併せて平面的に予測を実施し、影響が最大となる地点の結果を記載いたしました。予測結果については本編の8. 2. 29、34ページに記載しております。なお、平面的な予測の結果は、図表集の参考資料に記載しました。予測結果は図表集の157ページから164ページに記載しております。

4. 5 振動につきましては、4. 5. 1 番「振動の予測にあたっては、笛吹川周辺が軟弱地盤であることを考慮して検討すること。」というご意見をいただいております。これについては、振動の予測にあたっては、笛吹川周辺を含む調査地点を設定して実施した現地調査における地盤卓越振動数の測定結果を予測条件として用いました。調査地点としましては図表集の74ページ、予測結果としては本編の8-3-4ページに記載しております。

4. 6 水質・水象の共通事項については、4. 6. 1 番「事業による影響が適切に把握できる程度の浅い井戸を調査地点とし、その位置図を準備書に記載すること。」「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。これについては、当該地域周辺における井戸の分布状況を把握し、既存井戸を対象に地下水位を把握する調査及び利用の状況について調査を実施しました。調査地点としましては図表集の82ページ、調査結果としては本編の8-5-4に記載しております。また、掘削工事や地下構造物の設置を行う箇所は、一部の橋脚等の設置部に限られるため、地下水の水位に変化はほとんど生じないと予測しました。予測結果としては本編の8-5-7に記載してございます。

5. 1 地形・地質については、5. 1. 1 番「地形・地質について十分に把握し、関連する調査、予測及び評価に反映させること。」というご意見をいただいております。これについては、地震時の液状化現象による道路自体の被災を防ぐため、設計・施工に際しては事前に十分な地質調査を行い、必要に応じて地盤改良等の方法を検討することとしております。また、振動においては、周辺の地盤の状況を調査し、予測及び評価を行いました。調査結果としては本編の8-3-4、予測結果としては8-3-17に記載してございます。

5. 5 生態系については、5. 5. 1 番「生態系への影響は、事業実施前後の土地利用状況について、動植物の生息環境の変化に着目し、HEP等の定量的な手法により把握するとともに、環境保全措置については、事業者の実行可能な範囲内において検討を行い、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。これについては、重要な動物及び植物並びに生態系の注目種について、生息・生育環境の改変面積等を可能な限り定量的に把握した上で、環境保全措置の検討を実施いたしました。予測結果としては、動物では8-8-27から45、植物につきましては8-9-18から25、生態系については8-10-26から39に記載しております。

続きまして、5. 5. 2 番「当該地域における渡り鳥の状況について現地調査を行い、生態系の予測、評価にあたって、考慮が必要かどうか検討し、その経緯及び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。これについては、動物の調査時期については、当該地域に生息する種を想定した適切な時期を設定して調査を行っており、当該地域に越冬する鳥類の確認を目的とした冬期調査も実施いたしました。調査時期につきましては本編の8-8-6に記載してございます。また、生態系の評価を行うにあたっては、これらの調査結果を踏まえ、総合的に評価を行っており、検討の経緯と結果につきましては準備書に記載いたしました。予測評価結果としては本編の8-10-26から36でございます。

5. 6 景観・風景、人と自然との触れ合い活動の場の共通事項については、5. 6. 1 番「住民等に対するヒアリング等を実施するなど、地域の視点に立った影響の把握に努めること。」というご意見をいただいております。これについては、日常的な視点場からの景観は、果樹園や田園地域などの人々に親しまれた地域景観を対象に、「甲府市向町の果樹園景観」「笛吹市石和町砂原の果樹園景観」「甲府市小曲町の田園景観」を選定しました。日常的な視点場の選定としては図表集の179から1

80ページに、調査結果としては図表種の124から126ページ、予測結果としては8-11-18から29に記載しております。また、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等を実施し、利用状況の把握に努めておりました。アンケート結果としては図表集の180ページから183ページに記載してございます。

5. 8人と自然とのふれあい活動の場については、5. 8. 1番「快適性の変化」についてその内容及び変化の程度について明らかにし、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、「快適性の変化」についてもその内容及び変化の程度を明らかにし、準備書に記載しました。予測結果としては本編の8-12-5から7ページでございます。

6. 1廃棄物等については、6. 1. 1番「発生量、再資源化量及び最終処分量を定量的に予測するとともに、具体的な処理方法を検討し、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、廃棄物の発生量、再資源化量、搬出量及び最終処分量等について、定量的に予測・評価を実施しました。予測結果は本編の8-13-2ページに記載しております。

方法書に対する知事意見と都市計画決定権者の見解の概要は以上になります。

(片谷会長)

ありがとうございました。今日ご説明いただく内容は今ので全てということによろしいですね。

それでは、今日は初回ですので、質問事項を中心に、もちろんご意見もおっしゃっていただいて結構ですけれども、まず確認する事項、不明点を中心に進めたいと思います。

(平林委員)

動物のところですが、重要な種の選定のところで（今、本編も見てみたのですが）、ゲンジボタルが選定の過程で落ちているのですが、その理由について簡単にご説明いただければと思います。

(片谷会長)

もしご回答に時間がかかるようでしたらご検討いただいて、その間、平林委員、次の質問をいただけますか。

(平林委員)

これは確認なのですが（先程と同じなのですが）、そもそもこの道路の計画交通量というのは先程と同じように平成17年のデータを基にして計算されていると考えてよろしいですか。

(事業者 舟窪室長補佐)

はい、先程の北区間と同じように交通量の推定は行っております。

(平林委員)

動物のところ、シマヘビを重要種として抽出されて、評価をなさっていますけれども、例えば、タヌキ等の大型動物については、「ほとんど影響がない」という評価結果で、ここでは「外している」と考えてよろしいでしょうか。

(事業者 轟氏)

タヌキに関しては、動物の重要種という位置付けでは選定しておりません。生態系の中の注目種ということで選定いたしまして、移動経路等への影響はないということで、保全対策の対象とはしていないということです。

(平林委員)

もう一度確認ですけれども、「移動経路等への影響はない」ということで外しているのですね。

(事業者 轟氏)

はい、影響はないという予測をさせていただいております。

(平林委員)

分かりました。その点を確認したかったのです。

(片谷会長)

最初のご質問に関して、今ご回答いただけることはございますか。

(事業者 轟氏)

ゲンジボタルに関しては、持ち帰らせていただいて、確認いたします。

(片谷会長)

ありがとうございました。

(湯本委員)

それに関連してですけれども、重要種の中でイシガメではなくスッポンを選んでいきますよね。その選定理由を聞かせていただければと思います。

(事業者 轟氏)

イシガメにつきましては、重要種として現地では確認されております。ただ確認位置が計画路線区域から250mより離れたところですので、予測・評価の対象からは外させていただいております。

(片谷会長)

逆にスッポンは近くにいたということですか。

(事業者 轟氏)

そういうことです。スッポンにつきましては現地で確認した上で、250m以内の範囲に生息しているということで、予測・評価の対象としております。

(湯本委員)

スッポン自体、もう少し詳しく見ると在来種かどうか怪しいので、その辺りが私は引かかっていました。

(片谷会長)

今のご指摘は外来種ではないかという疑問があるということですか。

(湯本委員)

石和温泉でこっそり養殖されたものが逃げ出したのではないかと予想されます。

(片谷会長)

それは確認する方法がありますか。

(湯本委員)

恐らくDNA鑑定しかできないと思います。

(片谷会長)

逃げ出して居ついていれば、それも予測・評価の対象とすることはあっても良いということでしょうか。

(湯本委員)

非常に微妙なところだと思います。

(片谷会長)

できましたら地元の生物に詳しい方のご意見を聞くなりしてご対応していただくのがよろしいかと思しますので、ご検討ください。

(大久保委員)

立派なパンフレットですが、これはどういう風に活用されるのですか。

(事業者 舟窪室長補佐)

基本的には住民に分かりやすい要旨ということで作成し、説明会は21日、23日にしまして、多くの方に概略だけでもご理解していただいて、ご意見をいただくという趣旨でございます。

(大久保委員)

これはなかなかよくできていると思いますけれども、もし住民に配られるのであれば、重要種とはどういう基準で重要種としたかということと、今ここでシマヘビだけが保全対象になっているわけですしけれども、このパンフレットだけだと、何で他のものは外すのかというイメージを受けるわけですが、その辺はどういう風に扱うのかということをお聞きしたいです。

(事業者 轟氏)

重要種に関しましては、文化財保護法に関わるような天然記念物、種の保存法に係る動植物、環境省のレッドデータリスト、山梨県のレッドデータブック、これらに関わるようなものを重要種として扱っております。パンフレットに載せております予測対象種につきましては、その重要種の中で予測対象とすべき250mの範囲内に確認されているものを、予測対象種として記載しております。ですので、ここに記載されていない重要種もございますので、それらは予測対象種とする250mの範囲から外れたところで確認されたものということで、ここには記載しておりません。

(大久保委員)

こちらの方は分かっておりますけれども、ただ一般の方が見た場合に誤解を受けるのではないかと。もしこういう風なものを今後やる場合には、全部列挙しなくても良いですから、例えばこういうものを重要種として挙げたということと、どこかに小さく書いておけば良いのではないかと思います。実際の工事区間の中から外れている部分は、確かにそれは扱いませんよね。そういう意味でも、それも少し書いてもらおうと分かりやすいのではないかと感じました。

植物の場合には、レッドデータですが、ほっといても良いような植物ですけれども。例えばマコモなんかを移植すると大変増えすぎて困ります。

(片谷会長)

では、他のご質問をお願いします。

(福原委員)

北区間のところでも言ったのですけれど、音というものはもっと広域な、面的な評価で、全体が分かるような、ポイントポイントだけではなく見た方が非常にイメージとして分かりやすいので、そういうことを踏襲していただければということがございます。

先程、大久保委員が言った、パンフレットは非常に見やすいのですが、見やすいから逆に強烈な印象で残るのですが、単純なことです。例えば、これは参考に教えてほしいのですけれど、騒音の8ページや9ページにイラストを載せておりますのが、あまりに古すぎるのではないかと、1981年で、まだ環境庁と言っているものを敢えてここで載せるのではなくて、同じようなデータであったとしても、少なくとも環境省となった後のものを使うべきではないかと思えます。

特に騒音や振動、低周波音もそうですが、供用開始後も延々と続く問題ですが、現在のところ交通センサスを平成17年度の数字を使って予測をしていると理解しております。ただ先程の話ですと、部分供用ではなくて、できれば全線開通して、今から10年後にというようなことでありますけれども、そうすると先程の平成17年の実際の交通センサスのデータがそのまま10年後にどうなるのだろうかということ、もちろん私たち人の平均年齢も変わってきているし、状況も変わってきてると、交通形態が今のような状況でいくのかどうなのかというのが非常に変わってくると思うのですね。ですから、それに対してこういう考え方で補正をしようとしているのだとか、そういうようなことをやるのが、より身近な、理解しやすい、親切な予測といえますか、考え方になると思う次第です。

細かなことを色々申し上げて恐縮ですけれども、例えば、振動のところ、建設時ですが、低振動型建設機械と書いてありますね。これは一般論でいくと非常にスムーズにいくのですが、私が存じ上げている限りでは、低振動型建設機械は現在のところ、バイプロハンマしかないのですね。もともと認定しようとしたのがバックホウとバイプロハンマだったのですけれども、バックホウは確かに低振動型で作ったけれども、実際に使う人が高くて使えないし、作る方は色々と体面を考えてきちんとそれなりの認定を取ったけれども、ただの1台も売れないから、つい先日これは何ったことですが、今は全く販売をしていない。ということは何を言っているのかと言いますと、ここで言う低振動型建設機械とは、道路研究所と言いますか、国交省の延長のマークの付いたもの、そういうものを指しているのか、どういう概念で言っているのか明確にさせる必要があると思えます。

それからもう1つ、低周波音についてですけれども、この参考値として100dBというのを挙げておりますね。あるいはL₅₀で90dB以下というのがありますが、これは皆さんがよく使っております建設云々の、タイトルは忘れちゃったけれども、この中に載っているものだと承知しておりますが、それとは別に、名前は忘れちゃったけれども、環境省の測定の手引きだったかどっか忘れたのですが、その中にG特性で92dB以上のものがある場合には、そこに低周波音があるのだということをみんな認知しろと、ただその裏には環境アセスのその何かに使うとか、これをオーバーしているから、アンダーだからという、そういうものに使うものではないと言っておりますけれども、かたや92dBという数字がある以上、なぜ100dBを使って、それが妥当なのかということは説明しないと、数字の乖離があつて皆さん誤解を受けると思うのですね。そういう風なことについて、もっとより理解しやすいようにした方がより親切ではなからうかと思っている次第です。

(片谷会長)

今のご発言はご意見の領域ですけれども、私はまだ準備書の本編を全部読みきれていないのですけれども、そういう解説は本編には書かれていますか。今の例えば低周波音の話で100dB以下という参考値の持つ意味等の説明は書かれていますか。

(事業者 轟氏)

基準値の持つ意味というところまでは記載していません。

(片谷会長)

むしろ本編よりも、こういう住民の方々用のパンフレットの方が、よりそういう解説的な説明の必要性が高いと思いますので、これは低周波音だけに限った話ではないのですけれども、先程、大久保委員のご発言にもあったように、生物のところにもあるわけです。このパンフレットはもう作られて配られているものですから、簡単には直せないだろうとは思いますが、ぜひ今後に向けてそういう意識で、あるいはまた住民向けの説明をされるような機会がもし今後あるようでしたら、そういうところでは口頭でそういう補足説明を入れていただくというのをご配慮いただきたいと思います。

(福原委員)

先程の低振動型機械とはどういう定義ですか。

(片谷会長)

低振動型機械は現実には存在しないのではないかと、特にバックホウは、ご指摘ですけれども。

(事業者 高橋監督官)

低振動型の機械は確かに先生がおっしゃったとおり、バイブロハンマは低振動とか超低振動とかあります。今回うちで施工する範囲としては高架橋の下部坑の土留めをやりますので、そのときにやはり住民の方が振動が非常に大きいと言っているということもありますので、ここで使う機会があると考えております。

(福原委員)

1つのものについてということですね。バイブロハンマについてということですね。

(事業者 高橋監督官)

そうですね。いわゆるくい打ち、仮設坑をやるときに。

(福原委員)

分かりました。全てにそういう機械があると誤解されるので。

(片谷会長)

低振動型の機械が販売されているものに関してはそれを使いますという意味だということですね。それでは他にございますか。

(佐藤委員)

動植物のところでは先程から250mという数字を口にされていますが、それはどこの基準でしょうか。

質問を変えますと、ここに猛禽類が何種類かいますが、猛禽類の調査の場合、普通250m以内ということはありませんので、最低でも500mかそれ以上なのですけれども、それを一緒にたに生物種を含めて250mとしか表現されていないので、何かしらの根拠があると思いますが、それを説明していただきたいと思います。

(片谷会長)

もしご回答に時間がかかるようでしたら、ペンディングで結構です。

(事業者 轟氏)

250mとした考え方については確認させてください。それから猛禽類ということですが、この動物相の調査の中では、猛禽類の繁殖等の確認はされていないので、そういった意味でそれ以上の範囲の調査はしていません。

(佐藤委員)

それは250mの範囲外も見たということをおっしゃっているのですか。

(事業者 轟氏)

あくまでも250mの調査範囲の中での結果です。

(佐藤委員)

ですから、私の質問は通常のアセスメントですと、ハチクマ、オオタカ、ハイタカといった種類の場合に、250m以内の調査をすればオーケーというのは考えられないということを述べているわけです。それはどういう基準ですかという質問ですので。また次の機会に回答をお願いします。

(片谷会長)

調査される方が250mのところまで行って、それより向こうを飛んでいるのが見えたけれども無視したということではないですね。

(佐藤委員)

私もフィールドワークにいつも関わっていますが、基本的にはそういうことなのです。250mと決めたら、250mの外側は見ないということです。参考程度に入れることはあっても、基本的には見ていませんので、例えばあの笛吹川までが250mだと分かっていたら川向こうは観察しないというのが普通です。

(片谷会長)

それでは、今の件は次回まとめて、どういう判断基準でエリアを設定したのかご説明ください。

(平林委員)

今の質問と結局同じだと思うのですが、動植物・生態系の予測の手法のところ、「道路環境影響評価の技術手法2007改訂版 第3巻」が使われていますよね。こここのところの予測の仕方が、例えば準備書の中だと8-8-19ページに書いてあるのですが、この内容がよく分かりません。先程からそれに関連してお聞きしているのですが、8-8-20ページにも流れ図で示されているのですが、こここのところを次のときに少し詳しく説明をいただくとありがたいです。そうしていただくと、先程、私が断片的に色々質問させていただいたことに全て答えていただくことになると思います。すみませんが、そういうリクエストをお願いいたします。

(片谷会長)

では今の件は次回ご説明をいただけるようご準備ください。

(福原委員)

予測式の使い方ですけれども、僕は他の分野のことはよく分からないのですが、振動の世界等々では予測式を色々な団体、学会も含めてどんどん提案しているのですね。以前のを改善したりしている。歴史的には土木研究所のものが最も長いのですけれども、だからそれを使って良いのかというのは別の話で、何を根拠にどこで作ったどの計算式を使ったのかということを確認しておかないと、これから混乱してくると思うのですね。その辺のことも大事なことはないかと思えます。今回は土木研究所のベースになっているあの式を使って、自動車の方も工事中の建設機械もやっているわけですよ。でも、ご存知ですよ。例えば騒音制御学会が定常走行する自動車の振動の予測式を出しているとか、そういうようなことが色々あるわけですから、どういう理由でこういうものを選んだのか根拠をはっきりしないと、予測結果が場合によってはずれてくるということが起こり得ると思います。

(片谷会長)

今のご指摘は、重要な点ですから、一方で広くマニュアルに書かれている以外の手法を使うと、逆にそれをなぜ使ったのかという説明が非常に難しくなるということもありまして、アセスメント学会でもそういう議論があるわけですけれども、最新の手法を使いなさいというのは良いのかどうかというところは、こういった物理系、化学系の色々な予測式のところでは難しいところがありますね。今の福原委員のコメントで、可能なら評価書の中で最新の手法も検討されたのであれば、その結果、土木研究所の予測式をそのまま使ったという説明であれば、それはそれで良いのですけれども、そういったこともご検討いただければと思いますし、恐らくコンサルタント会社の皆様はそういった最新の情報も常にアンテナを張っていらっしゃると思いますので、そういうことの中で、反映できる部分は評価書の中で反映していただくということをお願いしたいと思います。

(工藤委員)

意見に対する見解の書き方なのですけれども、意見に対して「それについてはここに書いてある」というような答えでは分からないのですね。わざわざそちらの方に戻って行って調べないといけないので、この見解の書き方は非常に不親切だと思います。例えば、6-7ページの大気質のところですが、4.2.1で「調査地点については、その選定に至った経緯を準備書に記載すること」とあるのですが、「それはどこそこに記載しました」という回答ですよ。こういうところには、記載内容の要点を書いてほしいわけです。そうしないと、単独で見ただけでは、回答が分かりません。ここで聞きたいのですが、どういった経緯だったのでしょうか。それと、ここでいう調査地点は予測地点のことかどうかも分からないのですが、気象観測を行った観測地点につきましても、準備書の中の位置が探し出せなかったのですね。それがどこにあるのかもご回答いただきたいのですが。

(片谷会長)

今のご指摘ですけれども、要は方法書段階で想定されていた地点をそのまま使われたのであれば、特に新たにご説明いただく必要はないのですけれども、方法書段階と異なる、あるいは方法書段階で確定していなかったような場合については、どういう考え方で地点を決めたのかというポイントとなる事項くらいはこの見解に示していただく必要があるというのが、工藤委員のご指摘のご趣旨だと思います。実態として、方法書に書かれていない地点選定があったということでしょうか。

(事業者 轟氏)

方法書段階で調査地点としていた場所で実際、調査を行っております。

(片谷会長)

なぜその地点を選定したのかという理由は第8章に各環境要素ごとに書いてあるということなの

ですけれども、工藤委員のご指摘ではそれが見つからないと。

(工藤委員)

その要点をここに書いてほしいということと、気象観測地点に関しては名前は出てくるのですが位置が分からなかったのも、予測地点と気象観測地点の位置関係も分からないし、調査地点を選定した根拠もここに書いてほしいということです。これは準備書が出てしまってから修正版というのは。

(片谷会長)

補足資料として出していただくことは可能です。

今の気象観測地点等に関して、予測地点との位置関係がどこかに示されていますか。図面集も最後まで見きれていないのですが。

今日は時間も限られておりますので、後で例えば「図面集の何ページにあります」といったようなご回答をいただければそれでよろしいかと思えます。

(事業者 轟氏)

調査地点等については図表集の方で一通りまとめてございまして、大気質の調査地点位置図につきましては図表集の62ページに示してございます。

(片谷会長)

工藤委員、後程ご確認ください。

(工藤委員)

その下なのですけれども、「構造物の設置による気流の変化について把握する」ということに対して、「十分に把握するために現地調査を実施したけれどもマニュアル通り」ということなのですけれども、これはこういう結果に至った経緯を、やはりここに要点を記してほしいですね。要するに、構造物による気流の変化は起こらないと判断した根拠が何なのか、それが準備書の第8.1章に書いてあるということですよ。

(片谷会長)

私が読んだ記憶では、確かその根拠は書いていないですよ。これは今日もう時間もありませんので、ここですぐにお答えいただくのではなくて、次回までにご回答をお示しいただくということをお願いしたいと思います。

(工藤委員)

たくさんあるので後でメールか何かでお知らせしたいと思いますが、これだけお聞きしたかったのですが、桜井町付近に関することなのですが、北区間と接続している部分ということで、予測結果は北区間の予測とこの東区間の予測と、接続部分に関しては整合をとっていらっしゃいますか。整合あるいは予測結果の重ね合わせというか、そういうことがなされているかどうか確認したかったのですが。

(事業者 舟窪室長補佐)

先程の北区間については、国土交通省で当然、20号からの接続は一連として予測・評価をしております。その一部として、こちらでも掲載していると思っております。ですから、一連として検討しているということです。

(工藤委員)

1つの予測ということですか。別々に行ったのではなくて、桜井町付近に関しては1つの予測として行っているのですか。

(片谷会長)

要は道路断面ですから、桜井町の実際の断面は北区間に入っているのですか。

(事業者 舟窪室長補佐)

少し複雑なのですが、東区間の9kmのうち、2kmは北区間という形になっていますので、北区間の一連として対応しています。

(片谷会長)

ですから、後で足し算するとかいう話ではなくて、繋がった1本の道路だから、そのうちの1つの断面で、今回のアセスの中でも北区間ではあるけれども、この東区間の中に入っているという理解でよろしいかと思えますが。

(事業者 大塚氏)

140号のところで計画自体は2つに分かれているかと思えます。どういう予測をしたかというところ、北区間を予測するときも東区間の影響も見えております。例えば大気の場合に例えますと、排出源として、表示としてはその140号から北側しか表示していませんが、予測には含まれています。同じように東区間も北区間の影響を見込んだ形で、予測・評価をしているというところですが、ただ1点違いますのが、どうしても北区間の場合には山地、山に近いというところ、それから東区間は同じ桜井町でも140号からこちら側は平地、なだらかになってきているというところで、気象データは使い分けています。排出源としては一体として見っていますが、気象データは変えました。

(片谷会長)

要は北区間の山沿いのところは現地調査結果を使ったと。

(事業者 大塚氏)

どちらも調査結果を使っていますが、山側が支配的な気象と平野部が支配的な気象と予測の場所が違うので、使い分けました。

(片谷会長)

よろしいですか。それでは大分ご質問が出ましたけれども、この件はまだ北区間より少し後から審議がスタートしていますので、これから何度か審議の機会がございます。随時、お気づきの点、疑問点がありましたら出していただいても結構でございますし、次回新たなご質問を出していただくのでも結構ですので、そういう対応の仕方で、ご協力をお願いいたします。今日ご欠席の委員もいらっしゃいますから、また次回かなり新たな質問等が出るということになると予想されますので、事業者の皆様にはご協力をお願いいたします。

では、一旦、この件についても、打ち切りとさせていただきます。残りました希少種の審議をさせていただきます。この部分は最初に申し上げましたように、非公開でございますので、傍聴の方あるいは報道関係の方はご退室ください。

時間も大分予定より遅れておりますので、次の審議に入りたいと思います。

(平林委員)

今日ご説明いただいた東区間の説明資料を次回配っていただけますか。

(舟窪室長補佐)

分かりました。

議題3) その他 希少動植物に係る審議 (非公開)

議題3) その他

(片谷会長)

それでは、事務局より今後の予定等のご説明をお願いいたします。

(事務局 土橋主査)

それでは、今後の日程等について、ご説明させていただきます。先程見ていただいた資料の、「今後の審議会の開催と案件の進捗状況」という資料をご覧いただき、現在、手続中、あるいは手続をする予定の案件が4件、そのうち3件については手続中です。北区間については先程ご説明させていただいたとおりですので、割愛させていただきます。現在90日の期限の中で審査を行っております大月バイオマス発電事業につきましては、まず最初に技術審議会の開催につきまして、今回3月2日、その後現在決定している3月27日については日が固まっております。それと、今後の日程のものをお手元にお配りしております、後程メールで送らせていただきますが、日程を調整させていただきます、4月上旬に、先程ご説明させていただいたとおり、北区間の知事意見案の検討と、大月バイオマス発電事業の意見骨子の検討をしたいと考えております。4月下旬から5月の連休前くらいにかけて、もう1度審議会を開かせていただき、東区間の説明を受けるような形で考えております。そのタイミングで、大月バイオマス発電事業も知事意見案の検討をしていきたいと思います。そういった中で、一番右側ですけれども、甲府・峡東地域の、昨年11月に知事意見を出させていただいたごみ処理施設の案件ですが、これにつきましては現在、評価書の案を作成しているところです。最終的なものはできていないのですが、でき次第手続に入りたいということで、この期間のどこかに入ってくる可能性が高いということでお伝えしておきたいと思います。少なくとも案件に関してはあります。そういったこともありまして、もうしばらくは月1回程度は審議会を開催するような形になりますが、よろしくをお願いいたします。それと年度内に1度、大月バイオマス発電所の様子、前回バスでさっと通って話をただけでしたので、1度現地を見るのと、東区間、具体的な線が今度出ましたので、それを踏まえまして、現地を確認するというので、できれば年度内に1度、これは前回の現地調査会のような形である程度集まれそうな人の日和の良さそうな日を複数回できたらやろうと考えております。年度末で日程がきちきちですので、もしかしたら明けてすぐをお願いするような形になるかもしれませんが、よろしくをお願いいたします。

もう1点、今年の4月1日から、昨年、一昨年、お世話になりましたアセス条例の改正したものがいよいよ施行されます。これにつきましては法律でいきますと、改正法が、今回のアセス法の改正が2段階の施行になっておりまして、その1段階目の施行がこの4月に、法律の施行日はまだ4月中という程度なのですが、恐らくは近々に決まってくると思いますが、その区分に対応した部分が施行されます。今後につきましては、来年の、2年目に施行される部分、これについてはSEAや今回政令で風力発電所が追加されましたので、そういった部分について、県条例で規定するべきかどうか、そこのたたき台のところから検討いただきたいと考えておりますので、これにつきましてはまた改めてお話をさせていただきたいと思いますが、6月以降で案件が一息つけたあたりからご相談させていただこうと思っております。

続いて、こちらから配布させていただきました、中央新幹線の知事意見につきまして、先月23日に事業者へ手渡しました。前後しまして、神奈川県を除きまして、沿線各都県で知事意見が出揃いましたので、お手元に神奈川県を除くものですが、知事意見の一覧と比較表を添付させていただきましたので、ご確認をお願いします。

(福原委員)

悪いことではないですが、山梨県は他と比べて非常に多いですが、これは現地としてそういうものがあるから、それだけ皆さんが、良い意味でも悪い意味でも、意識が高いのでしょうか。

(事務局 小林課長)

山岳部を長大トンネルが通るといふことと、先生がおっしゃったとおり明かり区間が他県に比べて非常に長いということですので、やはり地下を通る他県とは違ひまして指摘事項が多いと私どもも認識しております。

(片谷会長)

実は神奈川県はほぼできておりますけれども、結構長いです。山梨県よりは短いですが、ですから、そんなに突出しているわけではありません。

ありがとうございました。それではスケジュールがかなり詰まっております、事業者の皆様方にも今後色々無理をお願いすることが出てくると思いますが、このように日程が重なって、詰まっているような状況ですので、ぜひご協力をお願いいたします。

それでは事務局にお返しします。

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。