

山梨県環境影響評価等技術審議会 概要

日時：平成26年3月5日 13:45～17:00

会議出席者

<事務局>

森林環境総務課 芹沢課長、依田課長補佐、土橋副主幹、江原主任、渡邊主任

<環境影響評価等技術審議委員出席者>

片谷会長、石井委員、大久保委員、坂本委員、鈴木委員、田中委員、
角田委員、早見委員、湯本委員

<事業者>

東海旅客鉄道株式会社

中央新幹線推進本部 中央新幹線建設部 環境保全統括部

上野担当部長、篠原副長、石樽副長、鬼頭主席

中央新幹線推進本部 中央新幹線建設部 環境保全事務所（山梨）島川所長

アジア航測株式会社 大橋主任技師、水口技師、藤本技師、仲條氏

国際航業株式会社 藤原主任技師

次第

- 1 開会
- 2 森林環境総務課長 あいさつ
- 3 議事
 - 議題1 中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書
 - 議題2 その他
- 4 閉会

資料

資料1 知事意見（案）

資料2 山梨県環境影響評価等技術審議会 議事録（速報）

1 開会

(進行 依田課長補佐)

ただ今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。本日は、皆様にはご多忙のところご出席をいただきまして誠にありがとうございます。

議事に入る前に芹沢森林環境総務課長よりごあいさつを申し上げます。

2 森林環境総務課長あいさつ

(芹沢森林環境総務課長)

本日はお忙しいところ、それから足元の悪いところ、技術審議会にご出席していただきましてありがとうございます。

本日の議題でございます「中央新幹線環境影響評価準備書」につきましては、これまでに小委員会を含めまして12回開催をして、審議をしていただいております。今回の審議会を最後とさせていただくというような予定になっております。委員の皆様には、お忙しい中、何回も審議会に出席して審議をしていただきまして、本当にありがとうございます。

今回は、これまでの議論や公聴会の意見、それから沿線市町の意見を取りまとめました知事意見書の案、知事意見の案につきまして事務局から説明をさせていただきます。

限られた時間ではございますけれども、ご審議の程よろしくお願いをいたします。

委員の皆様には、本当に色々と引き続きお力添えをいただけますように、それからお願いを申し上げまして、簡単ではございますが、あいさつとさせていただきます。

ありがとうございます。

3 議事

(進行 依田課長補佐)

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8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います。

まず次第がございます。それから右上に資料1とありますが、知事意見の案になります。

資料2が、審議会議事録の速報、2月6日分のものになります。

それから名簿があります。

それから、あと事業者が持参した資料がございます。後ほど資料の確認をお願いいたします。

それでは議事に入るわけでございますが、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賛否を表明しないでいた

だきたいと思います。騒ぎ立てる等、議事を妨害しないでいただきたいと思います。会場において飲食または喫煙はお控えください。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でいただきますようお願いいたします。

それでは次第に従いまして、議事に入らせていただきます。

議長は会長が務めることとなっておりますので、片谷会長に議事進行をよろしくをお願いいたします。

(片谷会長)

委員の皆様方には天候が不順の中、またご多忙の中をお集まりいただきましてありがとうございます。

先月の大雪の時には、この会議が本当に開催できるのか危ぶむ雰囲気もあったわけですが、幸い交通機関はほぼ回復いたしまして、開催が予定通りできる状況になったということはたいへん喜ばしいことかと思っております。

また、事業者の皆様方もお忙しい中をご出席いただきましてありがとうございます。

それではいつものことですが、案件の審査に入ります前に、本審議会の運営方法についての確認をお願いしたいと存じます。

本審議会につきましては、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たとおり、制度の趣旨である『公平性・透明性』を確保するために、審議そのものについても広く公開する中で行うことが必要であるということから、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。

今日は非公開の審議を行う事項はありますか。

(事務局 土橋副主幹)

今のところありません。

(片谷会長)

今のところないということでございます。もし、事業者からの説明の時に非公開が必要なことがありますような、何か予定されていることはありますか。

(JR東海 島川所長)

今日はありません。

(片谷会長)

ありませんか。では、今のところ非公開で審議する必要がある事項はないということでございます。

もし、そういう内容が出てきましたときには、その審議の部分だけにつきましては報道関係の皆様や傍聴人の皆様には一時的に会議室からご退室をお願いすることになりますので、もしそうになりました時はご協力をお願いいたします。

■議題 1

(中央新幹線 (東京都・名古屋市間) 環境影響評価準備書)

(片谷会長)

本日の議題でございますけれども、「中央新幹線 (東京都・名古屋市間) 環境影響評価準備書」が議題でございますけれども、最初に事業者から追加資料の提出がなされておりますので、その説明をしていただいたのち質疑をいたしまして、そのあと事務局で取りまとめました知事意見の案について説明と審議をいたしたいと存じます。

それでは早速「中央新幹線 (東京都・名古屋市間) 環境影響評価準備書」に関する審議に入ります。

まず、事業者から追加資料が提出されておりますので、まず資料確認をしていただいた上で説明をよろしくお願いたします。

(JR東海：島川所長)

それではよろしくお願をいたします。

本日は、前回までの審議の中で、我々として資料のほうはまだご提示できていなかったものについて最終的な資料を取りまとめてお出ししております。

お手元に配布した、まず横書きの4枚物で、温室効果ガスに対する事務局意見に対する回答集がございます。それと資料集といたしまして、温室効果ガス関連関係という資料集。それと横書きの8枚物で廃棄物、これも意見等の内容に対する今回回答というエクセルの表でございます。また、同じように資料集として廃棄物等関連という資料集がございます。それと左上に資料1という、山梨環状の東区間との記載状況の比較表、これは全部で11ページございますが、その横書きの表。それと、最後に色刷りのL0系車両の測定結果についてという資料が配布されておりますが、皆様のお手元でございますでしょうか。

(片谷会長)

よろしいですか。もし不足がありましたらおっしゃってください。

では、説明をお願いいたします。

(JR東海：島川所長)

それでは、まず温室効果ガスの4枚物のこちらの表からご説明をさせていただきます。

これは前回、事務局のほうから生活1の小委員会のほうで温室効果ガスと廃棄物についての意見をまとめた資料をいただきまして、それに対する回答集としてまとめたものでございます。

左側にナンバーがございまして、1、2とありますが、この番号順で順に読みながら、資料集のほうを参照しながらご説明をさせていただきます。

まず4枚物の1枚目の2番、左側に2番と書いてあるところですが、これは、今、資料編のほうに列車供用時の温室効果ガスの排出量の予測がございまして、その際に、この東京-大阪間の、大阪開業時ですね、東京-大阪間の航空便が全廃されるという予測の基で排出量が計算されております。この事務局の意見では、そればかりでなくて、伊丹・関空の空港が完全に廃止以外のケースも当然想定されるだ

ろうと。そういった中間ケースの場合には、CO₂の排出量とか割合はどうかというものを比較・追加することというような意見でございます。これにつきましては資料集のほうをご覧くださいなのですが、資料集のほうの1ページ目でございますが、大阪開業時に、我々としては、この航空、伊丹・関空が廃止されるといった、そういったモーダルシフトが起きると考えておまして、それに対する温室効果の排出量、割合等を、これは資料編のほうには記載しております。その場合、当然中間ケース、これは輸送量については中間ケースも、これは資料編のほうで説明しておりますが、じゃあそれぞれの中間ケースの何がどうなるかというものについて、CO₂の排出量と割合を示したものであります。

まず、なぜ伊丹・関空廃止というケースを、今回、主として考えたかという理由からご説明させていただきますが、新幹線と航空との競争におきましては、新幹線の到達時間が短くなるほど新幹線のシェアが増える関係がございます。これは実際実績がございまして、平成20年度の実績を見ても、例えば東京―名古屋間、こちらの新幹線の到達時間が96分でございますが、現状、航空、東京―名古屋便という航空便はございませんで、シェアが100%になっております。この東京―名古屋間、新幹線で96分に対してシェアが100%であると。一方、今の東京―新大阪間、この新幹線の到達時間は145分、これは24年度の実績でございますが、それに対して新幹線のシェアが全体の82%となっており。96分で100、145分で82といった状態でございます。これが大阪開業時にどうなるかと言いますと、東京―大阪間の新幹線の到達時間が67分と、現在の東京―名古屋間の到達時間よりも大幅に短縮されるということになります。ですので、既に東京―名古屋は96分でシェア100%。それが67分に短縮という、そういう現実の到達時間と航空シェアの関係から、我々としてはこの東京―新大阪間67分になれば、シェアは100%くるだろうということに伊丹・関空の廃止ケースを想定しているというわけでございます。

なお、参考に、この羽田、伊丹、関空が廃止される場合以外のケースについてCO₂の排出量、排出割合について算出した結果が下の表になってございます。この赤色の掲載部分が準備書のほうに記載したケースでございますが、それ以外の基本ケース、あと伊丹・関空便が半減した場合、それと伊丹が廃止になって、関空が半分になった場合。これはいずれも準備書のほうの資料編に、輸送量の想定としてはございますので、それに対するCO₂の排出量と排出割合、そちらのほうを掲出したというものでございます。

結果についてはご覧のとおり、やはり航空が廃止になるということは、やはり東京・大阪全体の交通機関の総量としては効いてくる部分がございますが、先程も申しましたが、この新幹線の大幅な到達時間の短縮、それを考慮しまして、伊丹・関空廃止という一番右のケースになるだろうという想定の上に、今回、準備書のほうに記載をしているということでございます。資料はここについては、1については以上でございます。

4ページ物のほうに戻っていただきまして、No.3でございますが、今度は時間的な、中間的な時期の予測実施ということで、最終的には東京―大阪間、中央新幹線東京―大阪間の開業を目指しておりますが、東京―名古屋間という中間的な時期もあると。それに対する中間時の二酸化炭素排出量の検討も必要ではないかといったような意見もございます。

これにつきましては、実はこの、私共、今、これは名古屋開業時の温室効果ガスの排出量、これはちょっと今検討しているところでございまして、この評価書までには記載のほうをさせていただくということで、申し訳ございませんが、今日のちょっとご提出には数字的なものまでお示しすることはできま

せんでしたが、名古屋開業時におきます、東京－大阪間におきます名古屋開業時の中間的な結果について、これを評価書のほうにおいて記載をしていきたいというように考えております。これについては対応していくということでございますが、今日、資料としてちょっとお出しできる数字のほうは準備できませんでしたので、今日はこの範囲外のほうを述べさせていただくことに留めさせていただきます。

No.4につきましてですが、これも同じように列車走行について、この他ケースの場合、それと名古屋開業時の場合、これを考慮して二酸化炭素排出量を検討するというので、これは今申しましたNo.2、No.3と同じような回答になります。

No.5でございますが、これは保守管理時における二酸化炭素排出量ということで、こちらにございますのがトンネルおよび防音・防災フード内の照明の点灯時、この点灯による二酸化炭素の排出量、これについても加味するべきではないかといったような意見でございます。このトンネルやフード内の照明設備についてでございますが、これは常時点灯するものではなくて、点検時など、必要な時に必要な区間のみしか点灯しないということでありまして、これは常時点灯するものではないことから検討対象とは考えておりません。なお、今後、照明のLED化等の、照明自体の一層の省エネ化、そういうことについても当然検討してまいります。

ページめくっていただきまして、No.6でございますが、これは同じように騒音等で個別家屋対策に係るエアコン等の稼働時間の延長ということで、騒音対策の中には個別家屋対策というのがありますが、それをやることによって窓を常時閉鎖すると。それによってエアコン等の使用時間等の延長に伴い、その差額分の二酸化炭素排出量というのがあるのではないかとということでございます。これにつきましては、これは繰り返すけれども、具体的な類型指定は、工事实施認可後に行われることとなりますが、この本事業の列車走行に伴う騒音の影響については、防音壁等による騒音対策に加えて、今出ております個別家屋対策、それと土地利用対策、この各種施策を総合的な騒音対策の実施によって基準値との整合を図るようにいたしております。そのため個別家屋対策については、現在、この具体的な数量を検討する段階ではないということが一つ。それとまたエアコンの使用時間の変化というのも、これは個別対策を同じようなことをしても、個別の家の状況によってこれは異なるため、算出は、これは実質的には難しいというふうに考えております。

7番でございますが、これもこの2030年を対象とした、いわゆる東京－名古屋間開業、大阪開業前ですね、検討ということで、先程と同じような回答で、名古屋開業時の温室効果ガス排出量については、評価書において記載を考慮しています。評価書には記載させていただきたいと考えております。

続いて8番から10番についてですが、これはまずリアの電力に係る二酸化炭素の排出量の原単位、それが準備書記載の時には2008年のものをベースとしておりますが、昨今の原子力発電の停止等、そういった事情がありまして排出係数が近年変わっているという事情がございます。それに基づいて新しい原単位を使って算出するべきではないかというお話でございます。これは電力による二酸化炭素の排出係数以外にも、他の交通機関に対しての原単位、これも2008年のものを使用しておりますので、現状のトップランナーの最新値等も用いて見直す必要があるのではないかと行ったようなご意見でございます。これについては、この原単位についてということで資料の2のほうにまとめてございますので、そちらのほうをちょっとご覧ください。資料集の5ページになります。

列車走行に伴う温室効果ガスの排出量の原単位についてですが、大きく、今回分けさせていただいた

電力に関する排出係数、それと各輸送機関の原単位についてちょっと分けて書いてあります。まず電力の排出係数についてですが、もともと大前提としてですけれども、今回、この資料編にお示しした列車走行に伴う温室効果ガスの排出量、これはご関心が高いという事項でもあり、今回、我々としては参考としてお示ししているという位置付けで書いてあります。とは言いましても、その資料編に書いてある内容についてですけれども、この超電導リニア1人当たりのCO₂の算出に用いた電力排出係数、これは平成20年度の電気事業者別の実排出係数、調整後排出係数等の公表についてという資料に基づいて、関係する3電力会社のこの電力に関わる排出係数の平均値というものを用いております。

この数値については、報告書で記載したものと同一でございます。図1に示すように、これは下に平成2年から最終の平成24年度までのこの3電力会社の排出係数を示しております。この3電力会社の排出係数、これは2年から24年までの平均値を採りますとここにあります0.387kgというような値になります。またこれ現在、最新の排出係数、これは原子力発電の扱いが整理される途上であるということと、また、今後、再生可能なエネルギーの普及によって排出係数の低減の可能性があるということ。それと旧型火力発電所が2027年までには一定レベルの高効率型の新型火力発電所に置き換えられると考えることから、この列車走行に伴う温室効果ガスの算出には、採用を控えるのが適切であると考えております。

確かに、この平成20年度から22年度まで、急激に全体の排出係数が上がっておりますが、この震災以降、原子力発電所の扱いが色んな整備される中で上がっておりますが、全体的なトレンドから見ますと、これは急激に上がっている部分でございまして、これは将来的にも右肩上がりであるかということを見ると、今言いました再生可能エネルギーの普及であるとか、新型の火力発電所の置き換え、そういった事情を考えると、このトレンドがいつまでも続くと。急激な変化に対する値を即座に用いて、このCO₂排出するというのは、やはり、ちょっとかなり全体から見れば偏ったものになるのではないかと。

また、そこに過去の平均値も示しておりますが、20年度の採用値と全期間の総平均値、これを比べても、20年度自体の値が大きな流れの中から、特別また偏ったものではないということを考えますと、この準備書で採用しております電力排出係数、これは0.409という値ですが、これについては更新せず、そのまま使用することについては、この電力の排出係数の全体のトレンドを考えると、特に際立って問題のある数値ではないというふうに考えております。

続いて3ページのほうをご覧くださいと思いますが、これは他の各輸送機関のCO₂の排出の減退。これを最新の統計値に更新して計算するとどうなるかといったものを示しております。まず、超電導リニアについては、上にありますのが現状準備書記載値、下にございますのが最新値ということで、これは、例えば、東海道新幹線、基にしております東海道新幹線の乗車率の変更等に伴ってCO₂の減退が変わっております。また、航空機についてみましても、現状と最新値ということで、これは伊丹・関空の加重平均値ということで、これは飛行距離が短くなっている関係で減退も変わっておりますが、これは伊丹空港のほうに乘客等がシフトして、加重平均値の、この伊丹・関空の加重平均した飛行距離が短くなって、効率が落ちているのに1人当たりの減退が大きくなっているといったような傾向を表しております。

その他、ご覧のように、上段が準備書の記載値、下段が最新値でございまして、備考のほうにその出典年次等を記載しているわけでございますが、以上のように原単位等の変更というのがございます。

では、これを用いて排出量を計算したらどうなるかというのが5ページのほうにございますが、こちら、表2のほうでまとめてございますのが、それぞれCO₂の排出量と排出割合でございまして、上の排出量のほうの上段が準備書の記載したもの、下段が最新の、今、原単位を用いて再検査したものでございます。これを見ますと、小数点以下の関係がございまして、上段の準備書を記載している時の原単位と最新の原単位を用いたもの、合計の総量というのはほとんど変化がございません。また、排出割合についてみましても、上段が準備書、下が最新の原単位を用いたものでございますが、これについても、当然、上の排出量がほとんど変わらなければ、2045年という総体の割合についてもほぼ変わらない。これはちょっと四捨五入の関係で合計が合わないところがございまして、基本的には変わらないものでございます。

以上のように最新の原単位に基づいて算出したもので比較しても、各ケースにおきますCO₂の排出量、あるいはCO₂の排出割合というのは共に大きな差異はございません。よって、準備書で採用している各輸送の原単位については更新せず、そのまま使用することについては問題ないというふうに考えております。これがこちらの4ページもののNo. 8, 9, 10に対する、いわゆるこの原単位等の単位ですね。最新値に変えるといったようなことに対する検討結果でございます。

続いて4枚物のNo.11、3ページになりますが、No.11でございます。これは供用時の二酸化炭素排出量について、少なくとも列車の供用であるとか、エアコン、あるいは保守におけます二酸化炭素排出量を加えて再検討するべきという話でございます。

今回、施設の供用については駅を対象として考えておりますが、この駅につきましても照明施設等を含めた既存の施設を参考に算出しており、問題ないと考えております。その他の供用に関する排出量は、今、前述でご説明したとおり、この排出量を算定したり、あるいは評価項目に入れるというのが今までの説明の中でご説明させていただいたとおり、今のところを加えるということは考えておりませんので、今、こちらで考えています駅供用時の駅について既存実績を参考として算出してございまして、供用時の温室効果の考え方というのは問題ないというふうに考えております。

続いてNo.12でございますが、列車走行における環境保全措置の追加検討ということでございまして、これは回答のほうでございましてけれども、この資料編に列車走行に伴う温室効果ガス排出量。これは関心が高い事項として示させていただいたわけですが、今回、これは参考として示させていただいているものと考えてございまして、評価項目として選定して、いわゆる評価に基づく予測評価を行っているものではございません。ですので、資料編にその排出量を記載させていただくという形を取らせていただいております。

なお、そうは言え、列車走行に関する削減の取り組みとしましては、この東海道新幹線開業当初と比べて49%の省エネルギー化を実現しております。中央新幹線についても同様に省エネルギーの取り組みを継続していくということには変わりはありません。

No.13でございますが、これは保全措置の、記載した保全措置を行う中で、削減を目指す二酸化炭素の排出量について定量的に示すと共に、削減効果を整理して、山梨県分の削減目標として取りまとめるべきであるといった意見でございます。

これについて、まず削減目標についてですが、工事や駅施設、今後具体化されるため、現時点で定量的な目標を設定するという事は、やはり目標値として定めることは現実的ではないと考えています。一方、工事においては、高効率の機械の選定であるとか、あるいは高負荷運転の抑制、低燃費車種の選

定など、また駅の供用においては、省エネルギー型製品の購入などの保全措置を確実に実施することで温室効果ガスに関わる環境の影響の低減を図っていきます。

なお、工事実施の段階で想定条件との差異を確認するなど、結果的に実績については確認を行ってきたいというふうには考えております。

最後4/4ページのNo.14でございますが、これは山梨県地球温暖化対策実行計画とのこの二酸化炭素排出量の削減計画の影響というのは、この鉄道主務省令にあります29条の1項の要求事項にありますから、この実行計画の削減計画をこの評価の目標として設定して、検討を行って、その結果を提出するべきであるといった意見でございます。

まず、前提としまして、国土交通省は、国土交通省においても、この鉄道の運行について設定している二酸化炭素の削減目標というのがございます。これはエコレールラインプロジェクトというのがございまして、その中で2030年に鉄道からのCO2排出量の2割程度の削減を目指す。ここで国土交通省が鉄道について二酸化炭素の削減目標を掲げているということでございます。

これは運行本数等のサービス水準が現状と同程度であるということをも前提とした目標であるということでありまして、これは考え方を考えてみれば、現行の鉄道路線を対象としている削減目標でございます。これを国が鉄道に対して目標として課しているもの、これはあくまでも鉄道路線の現行のものを対象としている。

一方、山梨県地球温暖化対策実行計画においても、これは2020年の運輸部門における鉄道に関するCO2の削減目標が、鉄道エネルギーの消費効率の向上による2千トンの削減目標に掲げておりまして、これも国交省等の考え方およびこの鉄道エネルギーの消費効率の向上という考え方から見れば、これは同様に既存鉄道を想定した内容というふうに理解しております。

よって、これらの目標と言いますのは、この本事業で、アセスで回答します、この主務省令の29条第1項、これは関係する地方公共団体が実施する環境保全に対する施策によって示された基準または目標、そういったものと比較して評価を行うというものでございますが、これは、これらの目標については、既存鉄道を対象として、国交省がまずそういうふうに考えておりますので、このリニアの事業には該当しないというふうに考えております。しかしながら第8章に記載した環境保全措置を確実に実施することにより、温室効果ガスの排出量を低減化していくということを実行していきたいというふうには考えております。

あとNo.15、16でございますが、これは法に基づく事後調査の必要性ということで、これは問題点としまして、この環境保全措置が羅列されているだけで、どの程度CO2の削減を目指すのか、見込まれるのか、そして、事後調査の必要性として主務省令にあります効果の治験が不十分で新たな保全措置を生じる場合、それと工事・工作物等の供用開始後において管理保全措置の内容をより詳細なものにする必要がある場合に該当すると。これらの理由から温室効果ガスについても事後調査が必要ではないかと言ったようなご意見でございます。

工事実施および施設の供用に伴います温室効果ガスについては、採用した保全措置の効果については、効果に関わる治験が蓄積されており、また実施していく種類・方法等についても現時点で明らかにしております。よって、事後調査としては行う考えはございませんが、工事の実施段階等で想定条件との差異を確認するなど、これも実績については確認に行っていくということを考えております。

以上が温室効果ガスでございます。

続きまして廃棄物に対する考え方でございますが、8ページ物の横書きの表を用いながら順次ご説明させていただきます。

まずNo.2でございますが、これは方法書の知事意見に対する見解に、この法律または条令を順守することということが書いてありますが、これは企業の社会的責任として当然であり、それを述べただけでは知事意見に対する見解になっていないと。どのように順守して環境への負荷を低減しようとしているのか。法令・条例を遵守するだけでなく、具体的に記載する必要があるということでございます。

この意見は事務所等の廃棄物に対する知事意見でございましたが、この工事中の工事施工ヤード周辺に設置します事務所あるいは作業宿舎等から発生する一般廃棄物につきましては、その発生量は一般の集合住宅と同程度と考えております。また廃棄物処理および清掃に関する法律等に基づき適切に処理を行います。

実際の具体的な取り組みでございまして、減量化、再資源化にも取り組みについては、これは山梨県のほうでも事業系一般廃棄物減量化指針がございまして。また各地域の一般廃棄物処理基本計画等も踏まえながら、これらの事務所からの廃棄物については、例えば、両面コピーや不要コピーの削減など、紙類の節約に努めたり、教育やポスター等により従業員一人一人に周辺の衛生環境保全や廃棄物減量化の意識啓発を図る。あと、できる限りリサイクルが容易な製品の選択に勤めるといったような具体的な案を考えております。

あと、ちょっと時間の関係があるということでございますので、ちょっと資料集のほうにまとめたものを主に、中心にご説明させていただきます。

まず廃棄物、これNo.3、4、5についてですが、この廃棄物の具体的な処理能力の把握、そして処理能力を把握した上で、ではどの地域でどういったように処理をしていくのかといったような考え方の地域的な情報がこちらの準備書には加味されていないというような意見でございまして。

これについて、資料集、廃棄物関連のほうをご覧いただきたいのですが、こちらのほうの8ページでございましてけれども、こちらはそれぞれ建設発生土として、建設汚泥、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、そして建設発生木材という形で、その処理・処分の基本方針、そして具体的な処理・処分の方法、そしてその環境低減のための具体的な取り組みについてそれぞれまとめております。

それぞれこの②の中では、処理・処分の方法ということで、実際、山梨県内でどの程度処理期間があるのか、そして、例えば建設発生土でいきますと、自分のところで転用するものをどれだけ考えているか。山梨実験線の例も踏まえてこういうことをやってきたとか、そういった実際の事例等を踏まえて、その処理・処分の基本的な考え方について示しております。

これは建設汚泥、コンクリート・アスファルト塊、それぞれについて、建設木材についても同様の書き方をしております。こちらはちょっと時間の都合で詳細については割愛させていただきますが、7ページのほうには実際、瓦礫ということで、このアスファルト・コンクリート塊、そして建設発生木材を処理し得る処理施設が、この路線に対してどの程度分布しているかというものを示しております。

それと、こちらの処理・処分の方法につきましては、この施設数と1日当たりの処理能力、それに対してこの工事で、14年間ありますが、どれだけの分量が出るかということについての記述がしてございます。十分、このコンクリート・アスファルト塊については、これらの施設の処理能力を踏まえれば、十分処理できるものであるというふうに考えています。

詳細は、この処理・処分の方法等について具体的に書いてございますので、そちらの中をご参照いた

だけだと思っております。これはいずれにしても、これは事前に送らせていただいた資料と中身のほうは変わっておりませんので、ちょっと具体的な回答まで、ちょっとお時間がございませんので、ちょっと資料についてはそういう構成で書かれているということをご説明させていただきます。

あと、こちらの8ページ物のほうでございますが、これも事前にご回答のほう送らせていただいておりますので、ちょっと資料集のほうとの関連でご説明させていただきますと、資料集のほうで、これは8ページ物の2枚目のNo.8でございますが、この廃棄物の一般的な処理・処分のフローについてご意見がございました。このフローの中で、一つは、この再資源化施設、中間処理施設、ゴミ処理施設、それぞれの用語の定義、それとフローの中で既存工作物の除去や駅供用に係る処理、こういったものが最終的なフローになってないじゃないかと。

あともう一つは、泥水処理のフローの中に1次処理、2次処理、これについて内容が不明であるので、内容を記載する必要があるといったようなご意見でございます。これについては右側に再資源化施設、中間処理施設、ゴミ処理施設の法律的な概念、我々の考えているこの施設の説明が書いてございます。

また、資料集の2のほうをご覧いただきたいと思いますが、資料集の2の8ページ、廃棄物等の一般的な処理処分の方法のフローについてといったものがございまして、これについては評価書におきましてフローのより分かり易い記載とするために、これを変更したいと考えております。

例えば、8ページのほうに、これは現況の準備書掲載の、これはフローがございまして、9ページのほうをご覧いただきたいんですけども、このフロー図を9ページのように変更することを考えています。これはどういったものが修正されているかと言いますと、一つは既存工作物の除去。これについては前の資料では、いわゆる再資源化施設に行くものしかありませんでした。さらに再資源化施設へ行ってからどうなるかということで書いてございませんでしたが、これについては再利用ということになります。中には解体したもの等について、建設資材、あるいはそういったものが出てくる場合もございまして、そういったものについては中間処理施設で、最終的には最終処分や再利用といった、いわゆる特定の建設資材以外のものも出てくるということで、これはフローに追加しております。

また、1次処理、2次処理については、このように解説を付けているということ。それと、左側の切土工等トンネル工事についても、こちらは特定建設資材が出てきますので、これについてのフローも加えているといったようなところが主な変更点でございます。

同じように、施設の供用に関するフローにつきましても、現在、10ページが準備書掲載事項でございますが、これも11ページのように、駅の供用から出る産業廃棄物、これについては中間処理施設に行きまして最終処分するものと再利用があるものというように考えられますから、このようにフローのほうを修正しているということでございます。

8枚目のほうに戻っていきますが、あとはちょっとこちらの資料のほうをご覧いただきながら、またいずれも送った資料でございますので、またご質問等があればこれについてお受けしたいと思っております。

それと残りの資料でございますが、資料1がございまして。これは山梨環状の東区間との比較表でございますが、これについても今回回答ということで、一部掲載させていただいているものもございまして、掲載しているものについてはどこどこに掲載しておるといふような書き方を書いております。

また、バツ印になっておまして、今回新たに、また評価書通りに追加するもの、それについては評価書において追加することを考慮しますということで、かなり4章を始め、この比較の中でご指摘を受

けたものについても、評価書においてより分かり易い評価書にするということで、地域特性を踏まえて追加する資料等もございます。それについては評価書において追加するということを書いてございます。これは今までの審議経過で回答したものを含めてまとめておりますので、これについても事前に送付させていただいておりますので、また内容等のご確認があれば、後ほど随時ご質問のほうを受けさせていただきたいと思っております。

最後になりますが、ここにL0系の車両の測定の結果についてというものをお示ししておりますが、これは今の準備書のほうでは先行区間におけます旧の車両によります試験結果が載っておりますが、今回は延伸後に山梨実験線で走行を行っているL0系の車両についての騒音、振動、微気圧の実測データというものがまとまりましたので、今回、審議会におきまして報告をさせていただきます。

まず騒音ですけれども、L0系の車両につきまして、防音壁区間2.0メートルと防音・防災フード区間における7両編成での500キロ走行時の騒音を測定した結果を下に示しております。表1、表2のほうで、上が防音壁、下が防災フードで、7両での実測値が、高架橋の高さ2.5メートルで、防音壁2.0メートル、2.5メートル離れて実測値が77dBとなっております。これを準備書の資料編にございますのと同じように長大編成への換算方法に基づきまして、同様に長大編成への換算を行った結果、L0系が16両換算では79dBでございます。これは同じように先行区間での予測値として、高架橋の高さ2.5メートルの防音壁高さ2.0での予測値を示しておりますが、その場合には81dBということでございまして、L0系と予測値との結果がそれぞれ、こちらの赤の枠で示したところに示してあります。

同じように防音・防災フードについても、今回L0系の7両の実測値、それとそれを16両換算したもの、それと予測値との比較という形でこちらのほうに掲載させていただいております。

概ね、L0系におきましても極端な違いはございませんので、そういった、実際7両で走らせたらどうなるかという結果について、今回、データの集計がまとまりましたのでご報告させていただくということでございます。

裏をまくっていただきまして、振動についても測定をしております、地上区間、L0系車両につきまして、地上区間におけます7両編成での70～500キロ走行時の地盤振動を測定した結果を示しております。先行区間における測定結果と同程度の振動レベルとなっております。これは61dBということになります。

それとトンネル区間におきましても同じように7両編成での走行時の地盤振動を測定した結果でございますが、これがそれぞれ振動レベルの最大値として、ご覧のような38dB、35dB、24dB、28dBといったような値となっているということで、これは十分新幹線の振動の環境基準からはずっと下回っている値になっているということが分かったところであります。

それと、最後に微気圧でございますが、L0系車両について7両編成での500キロ走行時の微気圧を測定した結果でございますが、これはトンネル坑口から20メートル地点で約23パスカルだと。これは基準値は坑口中心から20メートルで原則50パスカル以下でございますので、これも大幅にこの基準値は下回っているというような結果が出ておりますので、L0系について、これまでにまとまった結果を合わせて審議会のほうに報告させていただくということでございます。

以上、ちょっと説明をだいぶ割愛させていただきましたが、時間の都合ということで説明のほうは以上とさせていただきたいと思っております。

(片谷会長)

ありがとうございました。

それではただ今説明いただきました内容につきまして、委員の皆様からご質問等の発言を承りたいと存じます。

まず、温室効果ガス関連からいきたいと思いますが、これは私自身に関わる項目なんですけれども、幾つか、かなり前向きな回答もいただいております、それは評価できるんですけれども、ちょっと事務局に確認したいのは、車両走行に伴う温室効果ガスはあくまでも参考として提示されているという説明になっていますけれども、これは方法書なんかでどういう意見になっていたかちょっと確認を。

(土橋副主幹)

少々お待ちください。

当初の知事意見のほうをちょっとどういった形で出ているか、それにつきまして朗読させていただきます。

鉄道施設の供用に関わります温室効果ガスの排出については、第7章P267において、駅供用を環境影響要因としているのは、列車の走行について第3章P25において東京－大阪間における排出量を示し影響要因から除外しているが、列車の走行に係る温室効果ガスの削減は駅の供用に関わるものに比べ非常に大きな削減効果が期待できることから、列車の走行環境影響要因に位置付け、その点に留意して温室効果ガスの排出量の予測および削減について検討し、検討の経緯および結果を準備書に記載すること、ということですね。

(片谷会長)

今の知事意見の趣旨に沿えば、本来は参考ではなくて、準備書、評価書の中には予測結果等、保全対策が通常の評価項目として記載されるべきであるという意見になっているということですよ。

(土橋副主幹)

そのとおりです。

(片谷会長)

ですので、JRさんの先程の説明では別に無視するという意向でなかったことは理解できたんですけども、決して参考として記載することを求めているのではないということ、再度ここで確認させていただいて、今日はもう準備書段階での最終回ですので、今の段階で追加資料として出していただくのはもう必要ないというか、当然間に合いませんけれども、評価書には、やはり知事意見に沿った形での記載をお願いしたいということです。

全く予測をしませんとかいう回答でないことは理解していますので、あくまでも記載上の説明の仕方の問題、あるいは記載する場所の問題ですけども、ぜひ評価書にはそのようにしていただきたい。

名古屋開業時の排出量を評価書において記載するには準備をされるという回答がありましたので、これについては了解したということにさせていただきたいと思います。

あと幾つか、例えば家屋対策によるエアコンとかについては、営業的に出すのは難しいというような回答になっていますが、これも最大限対応を求めるという扱いにするのだと思いますが、事務局、それでよろしいですか。

では、温室効果ガスについて、委員の皆様から何かご意見はありますでしょうか。

では、これについては一旦ここでは終わります。またあとで知事意見の集約の時にまた出てくると思いますが、一旦ここで閉じさせていただいて、2番目の廃棄物の関連です。

これも主たる意見者は私なのですけれども、その発生土について、まだ実体的に行き先が決まらないという事情はやむを得ないとして、ある程度量的な数字が出てきたということと、概ね県内、この事業区域以外も含めてですけれども、県内での再利用等を目指すという姿勢は示されているわけでございますけれども、あと処分のフロー図等はほぼ全面的な書き直しの案ができたということですので、これに関しては、私一委員としては会長としてではなくて、これらの内容をきちんと評価書にも盛り込んでいただくということで、現時点ではこれが限界かという感じがしておりますけれども、いかがでしょうか。

今、事業者からのご説明の中にもありましたけれども、当然ながら、この準備書、今度出てくる評価書に書いてあることが環境保全措置の全てではなくて、これから10数年の事業期間の中で新たに発生する問題もあれば、現在よりも技術的な進歩が出てくるものもあるわけで、常に最大限の努力は企業の責任として、していただくということは大前提としてありますので、それを前提として、今回回答いただいたような記載内容で、評価書段階では、ほぼこれで認めるという言い方は変ですが、了解することになるかと思えます。

特段のご意見がないようでしたらば、これについても了解をいただけたものとします。

L0系車両の騒音、振動、微気圧波の測定結果のデータが出てきたんですけれども、これは今日初めて提示されたものですね。

(JR東海：島川所長)

これは今日初めて提示しました。

(片谷会長)

ということは、これについては騒音、振動、微気圧波を担当される委員が今日たまたまお二人とも欠席なので、この出てきた数値に対する新たな質問が出る可能性があります。事前にいただければ事前に質問を出していただけたのですけれども、それができませんので、これについては、今日ここでほかの委員からご発言があればもちろん承りますが、後ほど、騒音、振動、微気圧波の担当委員にこのデータを送っていただいて、追加の意見、あるいは質問がありますようでしたら出していただいて、質問があれば事業者事務局を介してやり取りしていただくと。意見が追加として出れば、それは知事意見の中に追加として組めるという扱いにさせていただきたいと思っておりますので、もし質問が出た場合には、事業者はお答えをよろしくお願いたします。

今、これについて、何かご質問・ご意見等、ご発言があれば承りますが、よろしゅうございましょうか。

それでは、今ご説明いただきました内容については、一部新しい測定結果については欠席委員へ照会

するということが保留事項として残りますけれども、一通りは了解をしたという扱いにさせていただきます。

あと資料1についても、ご確認いただいて、記載内容に何か疑問点が、今お気づきの点があればご発言を承りますが、何かありますでしょうか。

では、特にございませんようでしたら、もしあとで気づかれたことがあれば、事務局にご連絡いただいて、それが知事意見にもし関わる内容であったとすれば、それは、もう皆さん集まっていたいて審議するのは今日が最後ですので、もしそういうのが今後発生した場合には、事務局を通じてメールでやり取りをさせていただくという形で対応させていただくことにいたします。

では、事業者からの追加のご説明は一旦以上とさせていただきます、知事意見に、またそこに関わる内容があればそこでまた議論させていただきますが、一旦次の資料に進ませていただくことにいたします。

それではお手元の資料1ですけれども、知事意見の案が、今までの議論、この審議会での議論と、それから関係市町の意見、それから公聴会意見等を反映させて整理をされたものでございます。概ね事前に送っていただいたものなんですけれども、一部、直前に追加・修正が加わったところがありますので、そういう、特に追加・修正が加わったところに重点を置いて事務局から説明をしていただくことにいたします。

全体として、大きい1番の全般的な事項と大きい2番の個別的な事項に分かれておりますので、まず全般的な事項について事務局から要点を説明していただいて、委員の皆様のご意見を承ることにしたいと思います。

ちょっと個人的なコメントを先にさせていただきますけれども、こういう知事意見を審議する段階で、事業者の皆さんに同席していただくかどうかというのは都道府県によってやり方が違っていて、実は、同席していただかない県もあります。ですが、本県については従来から、他の案件でも、知事意見を整理して取りまとめる段階でも事業者の皆さんに同席していただいて、より意見の趣旨が、本質的な意味が伝わり易くするというところに重点を置いておりますので、事業者の皆さん方は、ぜひそういう趣旨であるということをご理解いただいて、意見に盛り込まれている内容の本質的な意味をできるだけこの場でご理解いただくように努めていただきたいと思います。

それでは事務局から説明をお願いします。

(事務局：土橋副主幹)

それでは事務局のほうから説明をさせていただきます。

まず全般的事項につきましては、方法書の知事意見の検証等も兼ねて進めさせていただきました。そういった中で順次説明させていただきます。

まず1番、本技術審議の反映および環境保全措置の検討ということになります。これにつきましては、今後、事業計画を具体化していくにあたりまして、まず環境への配慮の内容については明確に位置付けておいていただきたいということがあります。そういった中で、この中ではほとんどの部分が、前回、方法書で指摘した事項の再掲というような形になります。これはやはり本県としましては、残念ながらこちらで求めていることを具体的にちょっと書いていただけなかったということもございますので、ここについては改めて内容を確認していただきたいというところになります。

続きまして2番目、路線の絞り込み過程における環境影響評価の結果の反映状況。これにつきましては、今回、方法書、かなり幅がある中で事業が進められたということがございますので、そういった部分で方法書から準備書にルートを絞り込んでいくにあたりまして、環境影響評価の結果がどのように反映していったのかといったところについて具体的に記載をしていただきたいところが二つ目になります。

三つ目、環境保全措置の検討に係る基本的な考え方です。これにつきましては、環境への負荷をできる限り回避または低減することを求めた環境影響評価法の趣旨を尊重することと、あわせて環境基準は現在の基準を下回っている地域において基準値まで許容させるものではないということを再確認していただきたいということになっております。

そういった中で、特に気を付けていただきたいということで、(1)番から(4)番までございますが、まず一つ目としましては、環境説明の中によく書いてあります『必要に応じて』とか、『適切に対応する』等の抽象的な記載につきましては、地域の特性を考慮して具体的な形に記載を直していただく。それと4番目のところになりますが、これについては『法令に基づき』という、もしくは『関係法令等に』ということで書いてあるんですが、具体的にどの法令だということを確認しておかないと、もしくは排ガス等の基準について確認しておかないと沿線住民等との今後の意見調整の中で齟齬が出てしまうという恐れがありましたので、これについてはどの法律に準じて幾つになるかということをしっかり書いていただきたいということと、併せまして、環境基準より良好な状態で排出等を考えている場合については、そういったことも具体的に書いていただきたいということがございます。

4番目、これにつきましては、環境影響評価手続に係る図書、資料の作成にあたっての留意事項、気を付けていただきたいということ。まずこれにつきましては、一つ目としまして、今回も提出いただきましたが、これまで出していただきました資料、事業者のほうからご提出いただきました資料につきましては、準備書のほう、これは相当なものになりますので、資料編のほうに掲載していただきたいということ。

それと、あわせて、かなり膨大な量の動植物の調査結果もいただきましたが、これについては乱獲等の防止をするために非公開として、別冊として取り扱っていただきたい、提出していただきたいという意見です。

もう一つここにつきましては、3番のところ。これはかなり住民に市町村等からもっと分かりやすくしてほしいという内容がございましたので、これにつきましては、3番目に地域住民の理解し易い資料の作成ということで、少し詳しく書いてあります。ここにつきましても基本は技術指針で述べている事項です。

その中で(4)番のところについては、それまで渡してある資料に追加した部分になります。方法書に対する県民意見の見解の修正を一部している部分がございます。そういった部分につきましては、当然、時点ごとに見直されていくということは事業の早い段階から手続きを行うアセスの中であり得ることだと思っておりますけれども、ただこれについてはどう直したかということを確認しておかないと非常に問題になってしまうということがありますので、ここはどういったつもりでここが直ったのかというのが分かるような形で修正をお願いしたい。

続きまして5番目、専門家の助言、市町村ヒアリングの取り扱い。これにつきましては審議会・事業者のほうでやはり、最終的にはちょっと平行線で終わってしまった部分もございますが、これについては引き続き、専門家については、そのコメントと氏名を含めた、情報提供としてはお願いしたいという

ところ。そういった部分もございますが、専門家につきましては本人のご了承をいただいたものについては評価書には載せていただきたいという意向が、方法書よりも少し変えた部分になります。

二つ目、これは市町村へのヒアリングをされているということですが、どういったことを聞いてどんな回答があったのかということが、残念ながらちょっと分からなかったもので、ここについては追加をお願いしたいということ。

三つ目、これは計画段階配慮事項等の再掲載。これは方法書におきましては、その前段階で事業者が独自に行なった計画段階の配慮書というような形で広く意見を求めたりしているものを整理していただいたものを付けていただいたのが方法書なのですけれども、準備書になりましたらそれが、まさに公表した配慮書と意見の概要という形になってしまっておりまして、せっかく整理したものが消えてしまっているということがありますので、この部分を逆に事業者がやる環境保全措置の事前にごくまではやるよということがかなり丁寧に書いてあるものなので、もう一度掲載して、また今回の手続きの中で追加できるものがあれば、それはアップデートしたものを付けていただきたいということが6番。

7番目につきましては、これは環境影響評価およびその事項の追加ということになりまして、この1番の資料、ちょっとそこについてはゴシックでアンダーラインを引かせていただいたような形になりまして、先程ちょっと温室効果ガス等ありましたけれども、環境影響評価の項目で、県がこれは必要ですよといったものにつきましては、これは山梨県として環境の保全のために必要だということがございますので、ぜひ追加をして汲んでいただきたいというところでもあります。

8番目、ここは環境影響評価の環境影響の程度、環境基準の明確化と題しておりまして、ここに付きましては前のほうのところでは現況環境を環境基準まで寄与するものではないといった意見を出させていただいた部分がございますが、その部分の具体的な内容になるかと思えます。まずここについては、3カ所ほど追加したり修正したりしたところがございますので、ご説明させていただきます。

まず一つ目の現況環境との比較。対象事業が及ぼす影響の程度については、現在の環境の状況を明らかにした上で事業による影響をできる限り定量的に予測して、現況環境との比較を行って検討していただきたいということ。

二つ目につきましては、これは方法書知事意見でもお願いしたところなのですけれども、環境保全措置を行わない場合についての検討もしっかりしていただきたいということ。行わない、影響が軽微である等の理由で行わないというふうにした部分についてもきちんとやっておいていただきたい。

三つ目につきましては、これはちょっと記載の仕方でちょっとあいまいになっている部分がございますので、ここについては記載を修正していただきたい。

主旨としましては、予測結果の中に対象事業による影響等保全措置によって低減されるだろうということを混載して記載しているところがございまして、そうしてしまうことによって環境影響の程度というものがちょっと分かりにくくなってしまいます。例えば水なんかの場合は、まず水が汚れるでしょうということを言っている中で、さらにこちらのほうで水処理をするからということになっています。まず水が汚れるということを明確にするということと、保全措置でその部分に対応するというこの中で、評価全体としては影響はないという形にもしかしたら終結するのかもしれないですけれども、その部分をちゃんと区別をしていただきたいというところは3番目になります。

続きまして9番目になりまして、これは事後調査の実施ということになります。これにつきましては事前にお送りさせていただいた資料よりも少し内容を詳細に記載した形になります。基本的には環境影

響評価もしくは条例に基づく事後調査をしっかりとやっていただきたいということ。

事後調査につきましては、まず事後調査の実施およびモニタリングの内容を整理していただきたいということが一点。

事後調査の必要性、これは判断のほうを少し明確にしておいていただきたいということ。

三つ目としましては、事業実施中および実施後の手続きの実施の期間に関する実施のタイミングに関する協議になります。これにつきましては、事業計画がある程度進んで、実際に工事に入ったタイミングくらいを見越して、じゃあ何回いつごろやりましょうかということが出てきますので、そういった部分を確実に実施していただくために追加しました。

続きまして10番目としまして、環境影響評価の再検討。これは方法書において詳細な内容が、調査地点とか、調査内容について詳細に記載されてなかったということがありましたので、方法書知事意見で詳細に教えてください。事前調査等を始める前に事前に県とよくお話をしましょうということだったんですけども、そういったことを踏まえまして、今回につきましては、そういった部分をちょっと充実できなかったというところがあります。そういうことがあっても、最終的な成果である準備書のほうにつきましては、どうしても取りまとめの方法等につきましては、審議会、県民の皆様、沿線の市町の長の方から、やはり内容の記載がもっと調査したほうがいいのか、予測の内容がもっとやった方がいいよということが非常に出ていますので、これについては知事意見で求めたものについては再検討していただきたいということを書いております。

11番目、これにつきましては、実験線における主な実績を書いてください。これは方法書の時にもお願いしている事項を引き続きお願いしますというところになります。特に準備書の中では山梨実験線における対応事例等も参考にしましたという形で、かなり事例を使ってはいるんですけども、どのように対応したかというところがちょっと残念ながら書いてないということがございますので、そういった部分については詳しく、どういうところを流用したのかということが検証が可能なように書いていただきたいということ。

二つ目としましては、既存資料を提供したり、積極的に使ってくださいということ。これにつきましても方法書知事意見で求めた内容が不十分であるので、改めて求めますというところになります。

12番目、これにつきましては、他事業との複合的な影響を検討していただきたい。これにつきましては、例えば列車の走行等につきましては、現在の準備書の中だと、列車そのものが走っている音について表等にまとめられているというところがございます。そういった中で、事業につきまして非常に県内広域にわたるということの中で、主な大きな事業との関連する部分につきまして複合影響を考えていただきたいというところがございました。

そういった点としまして、地点としましては、今後、整備されるだろう東区間、新山梨環状線の東区間。現在、リニアが並行して走ります新山梨環状道路の南区間、そして中部横断道との交差する所および国道52号線との交差部分、そういったところが主な地点となります。それ以外にも県道、一般呼称で言いますが、県道市川大門線とか、国道52号、それと並行して走る、通称廃棄道というような、ちょっと幾つか道路騒音と地域の住民が複合的に受ける影響について検討していただきたいというところになります。

13番目につきましては、これは具体的には防音対策と景観への影響。これはやはり景観と騒音の関係を、防音壁と騒音の関係は非常に相反する部分になりますので、そういったことにつきましては、総

合的に検討していただきたいというところが13番目になります。

14番目、トンネルおよび工事と関連施設の建設に係る基礎的な情報の整理ということ。これにつきましては、山岳トンネルとか、あと工事関連施設に関する具体的な対応。位置につきましては円で示していただきましたが、もう少し詳しい情報を追加していただく必要があるということがございますので、ここで追加をさせていただきます。

その中で、基本的にトンネルとか関連性の中に発生量とか、発生時期を明らかにしていただく。後ろのほうに台数等の整理したものがあるのは承知をしておりますが、そこをもう少し分かり易くしてお伝えしていただきたいということと、二つ目につきましては、特に走行の、二つ目の例示している中で工事用車両の台数、ルート、走行時間帯等とありますが、特にこの走行時間帯につきましては、関係する市町村のほうも、やはりトンネル工事等で24時間動くかどうかということがちょっと今回の資料でよく分からなかった。それに伴ってどのくらい車が動くのかということが心配だということがありましたので、こういうところを強く要望されております。

15番目としまして、対象事業実施区域の記載。これは特に新規道路と書いてありますが、これは工事に伴って新たに設置される早川町新倉の部分、富士川町高下地区に建設されるものを具体的には言っております。そういったものにつきましては、道路幅、延長、構造等が示されていないということと、そういったものにつきましては情報を整理していただきたいということ。

16番目としましては、山岳トンネルから出る発生土の処理に関するもので、ここにつきましては特に発生土の排出先ごとに情報を整理していただくことと、もう一つは、現在分かっている段階で、ちょうど今回につきましては年度末が絡んでくるということもありますので、今のところ26年3月末日現在で、少なくともこの部分はこのくらい起きる、もしくはこのくらい見込んでいるというお話がこれまでの中で出ております。そういった部分を明確にしていきたいということ。

4つ目、ここは特に富士川町の造成に係る部分につきましては、環境保全措置、環境影響の程度と環境保全措置の検討について詳細に取りまとめていただく必要があるということ。これについては規模も、やっぱり造成の規模が相当の規模になると想定されますので、ここについては丁寧な取りまとめをしていただく。これについては、おそらく環境影響評価に関わるかなり多岐な項目に関して横断的に関わることを考えております。

17番目になります。これにつきましては、事業の詳細が示されていない工事関連施設および付帯施設の状況。これにつきましては、これらの施設の形状とか、位置形状、最終的な決定についてはより環境への負荷が低減された形でできるように複数案で検討していただきたいということです。また、搬入ルート、周辺施設およびその周辺に係る工事中と、あとその後につきましては、事業者自体からも地元自治体との調整等もしっかりやってくださいということを記載しております。

次に17番目の(2)番、これにつきましては関連施設、事業者への配慮の要請、これも審議会と事業者の間で少し平行状態だった部分ではございますが、これにつきましては特に送電線のルート設定とかにつきましては、まず事業者と送電事業者さんの間でしっかり話をさせていただく。必要な情報については積極的に提供していただく中で、総合的に環境への影響、全体として環境がいいほうに行くように情報提供をしっかりしてくださいというところになります。

18番の非常口の設置に関する影響についてです。これについては、やはり長期間設置されるものにつきましては、再度検討を求めますというところになります。基本的には一時的だからというご説明も

あったんですが、そうは言っても施設を長期的に設置しなければならない部分、そういった部分が人の目につく生活用道路の付近とかにある場合のものについてはもう一回再検討をお願いしたいということになります。

あともう一つ、その二つ目としましては、営業線、事業開始後、非常口、トンネルの使用管理方法をここで明らかにしていただきたいということがあります。

19番目、これはユネスコエコパーク構想との調整についてでございます。これについては、今、ちょうど南アルプス市が県内ではかなり力を入れてやっている事業にはなるのですが、そういったところで取り組みが非常に活発になっておりますので、事業を行うにあたっては関係する自治体と十分調整をとっていただきたいということ。

20番目としましては、沿線自治体への情報提供と協議ということで、これにつきましては関係する市町の長のほうからかなり調整をお願いしたいという話がありましたが、そういったことも総括的に記載させていただきました。

一つ目としましては、環境測定とか事業内容については、会社のほうから積極的に情報公開をしておいていただきたいということ。

二つ目には、主にこんなことが意見の中で出てきて、特に多かったものにつきまして採用させていただいたのが、その沿線自治体との協議調整事項が要請されている主な事項としまして記載させていただきました。

あと21番目、これは業務委託先、かなり多くのコンサルさんが入っていますが、コンサルさんが環境影響評価の分野でどの分野を分担したのかということを確認に記載していただくということ。総括的に会社名だけではなくて、この会社はどの環境影響評価項目をやったとか、総合的な検討、あと項目とか、そういった部分分かるような形で補正をしていただきたいということになります。

全般的な部分につきましては以上となります。

(片谷会長)

ありがとうございました。

これに書いてあることは、既にこの審議会の場合でも指摘があったこともたくさん含まれていますが、既に事業者側からの何らかの回答が示されているものも含まれていて、それを改めて評価書に記載してくださいというのもあります。ですから、事業者の立場からすれば、既にそれは回答済みだよと思われることもあると思うんですが、それは評価書に盛り込んでいただくという趣旨ですので、そこはご理解をいただきたいと思います。

それから、関係市町村長意見から整理された項目については、この審議会の場合ではまだ議論したことのない項目も含まれております。それも含めまして、委員の皆様からご意見、あるいはご質問を承りたいと存じます。

(坂本委員)

ちょっと最初に私も全部全体を読みまして確認したんですけど、この何回かの委員会の途中で、この事業については環境アセスが終わったあと事業認可を受けるので云々とありましたが、それは評価書まで終わった後ということですか。

(JR東海：島川所長)

はい。

(坂本委員)

そうですね。そうすると評価書の段階でも、ここは決まってないからという言い方をできるわけなんですね。それを前提と考えますと、やっぱり基本複数案を示していただくということじゃないと評価できないかなと思います。ちょっと確認したいと思い、発言しました。

(片谷会長)

今の件に関しましては何回か話題に出たことがあるわけですが、最終的に事業実施計画書というのを作成されるわけですが、それ以前にこのアセス手続き自体は終了するという前後関係になりますけれども、だからと言ってアセス手続きの中で全て未定というようなことではだめですよということはもう何回も申し上げているわけで、一つに決まらないものは今、坂本委員が指摘されたように複数案の併記と。もしくはアセスでよく採られる方法は複数案がある場合、その中で最も環境負荷の大きいものを想定して予測、評価を行うという方法もありますが、複数案でももちろん構わない。とにかく未定だから予測評価しませんということはアセス制度の中では許されていないということを、まあもう既に何回か事業者にもお伝えしていますけれども、改めてここでそういう趣旨であることを確認しておきたいと思います。

それから技術指針との関係、これは特にここでは今まで議論したことがないかと記憶していますけれども、これはもちろん法対象事業ですので基本は主務省令に沿ってやって予測評価がなされて図書も作成されているということですが、これは山梨県内の区間に関するこの準備書、評価書については技術指針を十分反映していただくということを方法書段階の知事意見でも述べていることですので、それはきちんとやっていただく。

それから事後調査もそうですね。事後調査というのは環境影響評価法では非常に限定的な記載しかされていないわけですが、山梨県は県条例で法対象事業であっても事後調査を実施し、その事業の実施中および実施後の手続きというのに反映させるということが定められていて、今別の案件でそれが1件動いている状況がありますが、それもきちんとやっていただく必要があるということがこの全体的事項で9番に記載されています。

事後調査につきましては、いわゆるアセス法の事後調査に該当しないものであっても既に事業者側からモニタリングという形で実施して、その結果は公表するという回答はされていますので、その趣旨を評価書でも説明していただくようお願いしているのが9番の(1)になるかと。

あと若干環境影響評価の再検討、10番ですか、要は図書の記載が十分でないという指摘がもうこの審議会でも今まで何回も出てまいりました。例えば適切に処置をするということだけでは、どう適切に処置するのかが説明されていないというような趣旨のところ、そういう記載上は具体性に欠けるような部分については、既に事業者側からの回答としてこの場でもかなりの部分は改善がされているのですが、そういったものを十分評価書に反映させていただくという主旨でございます。

私、事務局に質問したい点があるのですが、19番のユネスコエコパークというのは、これは南アル

プス市から何か申し出が来ているんですか。

(事務局：土橋副主幹)

これにつきましては南アルプス市のほうでやはり強い希望がございまして、そういった面もございまして、そこについては南アルプス市の意見を相当反映させた形で記載しております。

(片谷会長)

はい、鈴木委員、どうぞ。

(鈴木委員)

これユネスコエコパーク、自分もちょっと関係している事業なんですが、静岡県と、それから山梨県にも係る事業で、全体として南アルプス市が中心となって申請して、今年の6月に多分認可されるようなことになって、そこらへの影響等を考えて出てきたんだと思います。それで私としては、この関係市町村というのを山梨県という限定的ではないということで3県に広く関係市町村にこの関係の情報が流れるというような形でちょっと変えていただければ。詳細はおまかせます。これだと山梨県との関係市町村だけのイメージにちょっとなってしまいましたので、すみません、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。

このアセス図書は山梨県内の区間だけに対する予測評価を記載したものですけれども、当然関連沿線自治体という意味では県境を超えた区域というのも沿線になりますので、これは当然事業者でもそういう点は配慮される、既に配慮されるおつもりだとは思いますが、南アルプス市からそういう意見が出ているということもありますので、関連する他県、まあ要するに長野と静岡ですね、関連する他県との調整も含め、ということはちょっとこの中に書き込んでいただければいいかなと思います。

(鈴木委員)

はい、お願いします。

(片谷会長)

沿線自治体でもかなり色々な懸念される声が出ておりますから、これはJRさんにも十分情報提供や説明をつくすというようなことはやっていただくように十分この知事意見の中にも書き込んで、すでに書き込まれていますので、これをぜひ事業者にも最大限実行していただきたいと思ひます。

ほかにこの全体的事項でいかがでしょうか。何かお聞きしたいこと、あるいは表現がもしかすると適切でないというようなご意見もありうるかと思ひますが、お気づきの点がありましたらご発言下さい。

田中委員、どうぞ。

(田中委員)

例えばですね、9ページの山岳トンネルに係る発生土の問題・処理のところ等を見ると、二次的な土

壤汚染への防止の配慮と。それからこういった物理的な変化に対して、それが二次的に、例えば動植物生態系にも影響があるでしょうし、景観なんかにも、もしかするとあるかもしれない。この書き方だとかこういった一時的な影響が二次的なものに対する影響があるので、そこに対しても配慮しなさいということは何か書かれていないような気がするのですね、特に動植物生態系に対して。そこは個別のほうに書いてあるというふうに考えればいいのですか。

(事務局：土橋副主幹)

ここの部分の二次的な土壌汚染の防止についてなんですけども、ここにつきましては本事業において事業者が発生土を処理する場合と、あともう一つほかの事業で使う場合がありますので、そういった時に発生土のこういったリスクがありますよということの申し送りという意味で、持っていった先でもう一回土壌汚染等の事故が起きないようにということで、ここは二次的なということで書いております。

もう一つ動植物等への影響という部分につきましては、それぞれのところにつきまして記載させていただいているのですが、あとちょっと後ほど説明しますが、例えば地下水への調査をされるにあたって、特に地下水のトンネルからの地下水の調査の時に水の表流水の変化についても調べていただきたいという部分がございます。そういったところに動植物等の調査についても追加していただきたいということが、ちょっと後ほど説明いたしますが、そういった形で調査の中でフォローするような形を入れてあります。

(片谷会長)

要するに個別事項の中で指摘があるということですね。

(事務局：土橋副主幹)

そうです、はい。

(片谷会長)

分かりました。

今たまたま発生土の話が出ましたけれども、この排出場所ごとの、今のところは今まで出していた資料は総量ですけれども、非常口で、坑口、入口ごとの排出量や発生量ですね、の数値は隣の長野県では既にデータが出ておりますので、それをももちろん評価書に入れていただくように知事意見に盛り込まれるはずですので、形式はこの50分の9ページに書かれているものとぴったり同じでなければいけないということではありませんが、具体的にどこからどれだけ出るという見通しを立てていただく。当然総量が試算されているわけですから、その基となるデータは場所ごとのデータがあるはずですので、こういった形で記載していただきたいということで、その基の部分の全体的な数字は今日提供していただいた資料に書かれていたことです。

ほか、いかがでしょうか。

では特に今全体的な事項についてのほかのご意見は出ませんので、一旦ここでそれは止めさせていただきまして、個別的な事項の審議を先に進めさせていただいて、最後にまた全体を通したご意見を承る時間を取りたいと思います。

今日、早見委員がご都合により途中で退席されるという事情がありますので、順序を変えまして50分の30ページ、第2章についての審議を最初に行いたいと思います。

まず事務局からこの第2章について、特に今までこの審議会の中で議論されたもの以外で、あとから追加になったご意見とか、あるいは市町村長意見等を反映させて新たに追加されたものとかに重点を置いて、要点だけ説明をしてください。

(事務局：土橋副主幹)

ではご説明させていただきます。

まず一つ目としまして、第2章の関係になります。

最初に追加した部分を説明させてください。前回のほうにプラスさせていただいた中で、新たに追加した部分としまして、特に32ページの事後調査に関する部分をご確認いただきたいと思います。

これを見ていただくにあたりまして、地下水のほうとも関係してくるのですが、24ページの地下水の調査のところ、水資源のところ、5)番のところ、河川水(地下水の低下に伴う動植物調査区)については調査地点に追加していただきということを書いております。これはちょうど富士川町の一部で土被りが浅い所について地下水調査をやっているんですけども、それに関する部分でどういったことを追加していただきたいかということで32ページの事後調査の部分のところに書いてあります。「しかしながら」以降のところになりますけれども、まず地下水の調査の内容は主な河川の流量が主であるということがありますので、それだと資料編のほうの調査の中で沢の影響が出るということで調べていただいた部分が抜けてしまうのかという部分が、ちょっと位置が示されたりして非常に懸念されましたので、この項目を追加しました。追加してどういったことを具体的にやっていただきたいかということにつきまして、まずア、イ、ウ、三つあります。

まず一つ目が動植物調査の調査区域が計画路線よりも上流側にある場合については、上流側と下流側ということも確認していただくというところがア。

イにつきましては、調査時期につきましては動植物の調査に適した時期を選んでいただく。

ウ、確認された動植物の生息状況と生息の確認状況をきちんとやっていただきたいということ。この三つの部分について新たに追加した部分になっております。

もう一つ、今度はまず幾つかあるんですけども、33ページ、これは評価、環境保全措置の中で環境保全措置の検討というところになります。その中で、3番目のところ、3)猛禽類に対する環境保全措置等の検討。これについてはアのところで代替巢の取り扱いについて。代替巢は回避・低減策を最終的に実施する措置であるということに鑑みてどのような検討をしたかということに記載していただくということ。

もう一つ、イとしまして、これは山梨リニア実験線、これは方法書の時の議論の部分を反映していただきたいところがございます、実験線の検証の中でそういった事例がある場合は検討していただきたいというところが入っております。

もう一つは、エのところになります、事後における生息確認の調査。これについてはまず代替巢の措置は効果が不確実ということがあるので、事後調査をやっていただきたい。あと事業による影響が、そういうものがある場合には追加の保全措置を検討していただきたい。

もう一つは隣接する個体の行動圏とか、当該種が残念ながらその場所を放棄してしまった場合に営巢

可能域にあるかどうかというところを確認をしていただきたいというところがございます。

続きまして、35ページ(4)番。これは事後調査の中で、特にイヌワシに関する部分。これにつきましては調査エリアが非常に広範にわたるということがございますので、静岡、山梨両方の範囲で調べていただいて、その結果をご報告いただきたいということ。特にこれにつきましては、今回の技術審議会を通してなんですけどやっぱりここは山梨だから、そこは静岡だからと、その線引きがかなり強く出てしまったところがあったので、そこのところは動物のその生態ベースでものを考える必要がありますので、県境とは関係ない中で資料の提供をお願いしたいということを記載させていただきました。

その他幾つかあるんですけど、大きく、これまでの審議に付け加えさせていただいた部分は以上になります。

(片谷会長)

はい、ありがとうございました。

それでは、まずこの2章全体、特に順番は定めませんのでこの記載内容についてのご意見を承りたいと存じます。

早見委員、時間が限られていると思いますので優先的にご発言いただくことにしたいと思いますので、どの部分からでも結構ですのご発言下さい。

ご欠席の委員からはこの分野については佐藤委員などからは、何か事前にご意見は出ていますでしょうか。

(事務局：土橋副主幹)

前回の審議会から今回までの会の中で片谷先生はじめ、各委員からご意見のほうをいただきました。佐藤委員からもご意見等をいただいております。基本的にはそういった内容につきましては、今回の意見のほうに反映するような形の中で、佐藤先生、2月の審議会の翌々日ぐらいにいただきましたので、比較的早い段階から内容に入れ込んで作成しました。

(片谷会長)

それはもう反映されているということですね。

(事務局：土橋副主幹)

はい。

(片谷会長)

はい、分かりました。

では、生物生態系の関係のご専門の委員の方々から、ご意見を賜りたいと存じます。

早見委員、どうぞ。

(早見委員)

ちょっとポイントがずれちゃったらごめんなさいという話なんですけど二つだけ。一つはこれ当然、もし

かして記載されないかもしれない、そういう資料の重要種の対策等をお願いしたことについてはやっ
ただけるのかどうかということ。具体的に場所はあれですが、個別の小委員会で独自をお願いした部
分もあって、その対策については予定が立てられているかと一つの質問であるのと、もう一つ、この中、
32ページの2-2動物という章立てがある中で、多分ここで書かれているのは、鳥を想定してずっと
書かれているのかなど、あります。鳥あるいは哺乳類ですが、大型の動物がという風に読まれる可能性
があるなということ、できれば動物のところの、ここでいうと例えば、(1)調査、改変区域と保全対
象種の確認位置と行動圏の関係の整理という時に、2番目に鳥類ってあるんですが、哺乳類とか鳥類が
主になってしまう可能性があって、できれば昆虫類の重要種も入れていただきたいなど。それがわかる
ような書き方してもらえるとありがたいなと思います。

取り敢えずこの二つを。

(片谷会長)

今のご指摘は2-2の調査および予測も評価保全措置もみんな共通している話ですよ。これを見る
と確かにかなり大型動物を対象にした記載がほとんどで、確かに昆虫をすぐに連想させるような記載が
ないような気がしますね。これどうしますか。この2-2を分けるとかのほうがいいんですかね。

(早見委員)

やはりリストで上がってきた中でいくと、ここで希少種というのもある程度限定されるので、昆虫を
含むということを確認してもらるか、書かないまでも当然入っているということを確認していただき
たいと思います。

(片谷会長)

事務局、どういう対応ができそうですか。

(事務局：土橋副主幹)

まず一つとしまして、表現を、昆虫が入っていることが分かり易いような形の表現を調整させていた
だくということが一点と。あと予測に関してはなんですけれども、予測の3)行動圏を考慮した予測と
いうところがあるんですけれども、ちょっと違うところでは、評価の中で行動圏の小さい動物について
は、それに合わせた評価をしてくださいということを意見として述べている部分がございます。その
ところで吸収できるかどうかということをもう一回調整させていただきたいと思います。そのところ
はまたご相談をさせてもらわなければならないかと思いますが、基本的にまず昆虫類ということがよく
見えるような表現は工夫させていただこうと思います。

(片谷会長)

そうですね。これ見ますと、ミゾゴイとクマタカとオオタカとイヌワシは種の名称が直接文中に出
てくるんですけれども全部鳥類で、ほかの動物はどこに行っちゃったんだろうという印象がなきにしもあ
らざるですね。もちろん保全対象の中で重要性が高いと判断したものは種名が直接出てはいるんでしょ
うけれども、ほかの昆虫類や両生類や、ほかの保全対象も希少種もあるわけで、それが現れる形に直して

いただくように、そこは修正するというので、ここでは委員の皆さんの同意をいただいたという扱いにして、個々の修正に関してはご担当の委員と事務局で相談しながら直していただいて、おそらく最終確認は私の責任でやらせていただくということになると思いますけれども、そういう扱いにさせていただきますので修正案を直接ご担当委員とやり取りしていただいて、少なくとも鳥類以外の動物が十分配慮されるような知事意見にさせていただくということでお願いいたします。

鈴木委員、大久保委員、田中委員はいかがでしょう。

(大久保委員)

ではよろしいですか。

(片谷会長)

大久保委員、どうぞ。

(大久保委員)

35ページですね。ちょっと教えていただきたいのは、2番の予測のところ(2)の予測で、構造物による日影の影響。これはどういうことを指しているのかということですね。

そして36ページのところで、移植後の管理を含めて移植先を記録。要するにあとの状況を管理するわけですが、この場合どのぐらいの期間そのようなことをするのかという、事後管理ですね。その辺の記載は明記したほうがいいんじゃないかなと思いますけどね。

先に予測について構造物、日影の影響、これをちょっと説明してもらいたいです。

(片谷会長)

はい、事務局どうぞ。

(事務局：土橋副主幹)

はい、事務局のほうから説明させていただきます。

構造物による日影の影響ということを書かせていただきましたのは、特に盆地内のどこを通るにしてもやはり影の大きな構造物が出るということで、日影の範囲というものが例えば普通の道路なんかと比べるとかなりあり、道路よりももう少し幅の広い範囲内が影響を受ける地域になるんじゃないかというふうに思います。それは特に比較的全体の調査をしていく中で、例えば希少種なんかで日影とか日向の影響を受けやすいところがあるようであれば、そういったところについては考慮したほうがいいんじゃないかというところがございますので、ここは付け加えております。

(大久保委員)

事後調査、事後に関することですね。事後に関することについても、どのぐらい事後に関する調査を行うのか。1年なのか、2年なのか、それとも活着するまでになるのか。その辺の記載はないのかなと。

(事務局：土橋副主幹)

事後調査、特に植物の移植というのは微妙なところがあるというところもございます。そういった部分もありまして、例えばもう移植先で活着して安定しているからということであれば少なくとも中間報告を一度いただければいい話だと思いますけれども、例えばそれがうまくいかなくてまだ調整していて、次の策も探っているよという状況であれば当然先のことはと思いますけれども、そういった部分でまずちゃんと移植がうまくいったということがまず一つ確認できるタイミング。長くやっても同じ状況がずっと続く報告をいただいても、それは有益だとは思いませんので、あとうまくいったか、今保全をしていて調整が取れているかというところが、結果がはっきりしたところが一つ判断になりますので、そういった意味で、具体的にいつまでというふうな書き方は今はしておりません。

(片谷会長)

要するに移植を活着でもいいと思いますが、要するに安定するまで確認していくということですよ。だから安定するまでの期間の管理を含めてということだろうと思います、大久保委員のご指摘の主旨はですね。

はい、大久保委員。

(大久保委員)

予測のところをどうも日影、日向というのは普通は希少種というか、もう住宅地というか、人が住んでいる所ですよ。日影になるというのはどういう所かなという。それをちょっとお聞きしたいんですけどね。それに対する影響評価というのは必要があるのかなという・・・

(事務局：土橋副主幹)

一つ、町の中で希少種が確認されていない所、今現時点で確認されていない、もしくは確認されている種でも今で言う予測の、いずれ日影の予測も詳しくやっていきたいことになりますけれども、そういった中で、その程度の範囲内であれば特に影響受けないだろうということが分かればそれでいい話であって、すべての地点で予測しなさいと言っているわけではないということは申し上げておきます。

(片谷会長)

県内の明かり部は路線が東西に通るので、ですから高架で路線があって、そのすぐ北側にあたる部分はおそらく1日のうちかなり長時間にわたって日があたらない。今は、工事前はほぼ1日中、日があたる所に、多分1日のうち7時間とか日があたらないような場所が発生することは十分あり得ますので、そういうのに対する配慮を求めるという意味ですね。

ですからそこに保全対象となるような種がなければ必要がないわけで、

(大久保委員)

はい、それで結構でございます。

(片谷会長)

それが保全対象種が日影の光の影響を受ける場合というようなことを書けるということですよ。

湯本委員、どうぞ。

(湯本委員)

読めないわけではないような気もするんですけども、付帯工事についてそれぞれ大きな場所が高下ですとか早川とかというのが予定されるわけですけども、それぞれの地域についての生物的な調査ということを書いて書かれたほうがはっきりするんじゃないかなというふうに思います。

(片谷会長)

ページで言うとどこですか。

(湯本委員)

10ページですね。10ページに事業の詳細が示されていない工事関連施設及び付帯施設の環境影響ということですけども、それについてですが、ルートが決まっていない部もはっきりおそらく書かれるわけですけども、おそらく相当大きな改変が予想されるというふうに私は思います。もしそうであれば、その地域の生物的な調査というものも別途必要ではないかというふうに思います。

(片谷会長)

10ページの17番は、要するに全体的事項の中に入っているんですけども、生物への影響が特に重視される必要があるというのが湯本委員のご意見の主旨だと思いますが、田中委員どうぞ。

(田中委員)

先ほど私、発生土の残土の話を申しあげましたけれどもそれは同じ意味で、例えばということで先ほど言ったんですが、それについて間接的、二次的な影響が例えば土砂をどこに置くのかとか、その置いたものがまた影響を与えるわけですよ、流域だとか。あるいは置く場所そのものもかなりの土砂で埋もれちゃったら生息地として成り立たないわけですから、そういう最初のほうに、この10ページあたりに書いてある大きな新たに出てくる情報に対する動植物とか生態系に与える影響がどこに書いてあるのかと、まずさっきの質問だった。動植物のほうの個別のところにもそれが書いてあるというお話だったんですが、全体のところにも動植物全体に対する影響も二次的な影響に配慮することをコメントしておいたほうがよろしいんじゃないかと思います。

(片谷会長)

この2章の中ですと、10ページにあるような関連施設、付帯施設による影響に着目したような指摘というのはあまり含まれていないような。例えば34ページには真ん中よりちょっと下に5)番で、鉄道施設および関連施設等におけるという話が出てくるんですが、これは照明だけの話ですよ。だからその施設の存在による生物生態系への影響というのはイメージ的にはこの2章の中に出てきていないように思われますので・・。

(事務局：土橋副主幹)

事務局のほうから追加説明というか、ちょっと読みにくかったということかなということで説明させていただきます。

17番のところの今ご指摘が、動植物に関して読みにくいんじゃないかということについてなんですけれども、基本的にはここで求めている工事および付帯施設の環境影響につきましては工事着手前までに詳細な調査、予測、保全措置の検討が行われ、その結果を反映させる必要があると。これらの施設の及ぼす環境影響の把握と環境保全措置の検討は次の方法により行うようにということになっていて、基本的にはここで全体的なことをまずやっていただきたいということになります。ただ詳しくちょっと、「次により」のその1番の内容、幅が狭く見えるのでということでもよろしいでしょうか。

(湯本委員)

はい。読みにくいですね。

(田中委員)

詳細な今のところで、工事着手前までの詳細な調査云々というところに、その動植物生態系も含まれた表現ですということですか。

(事務局：土橋副主幹)

そうです。

(田中委員)

それが非常に分かりにくいというのと、そもそもその環境保全対策なんて言っても何の環境保全措置を言っているのか、ここだね。それと一緒にそれが全ての項目だと言うんじゃ、ちょっと何か乱暴な感じもしないではない。と言うのは、第2章のほうを見ると個別に書いてあるんですよ。そうすると書いてないところはやらなくてもいいというように読めてしまうので、それが先程の昆虫の話もそういうことだったと思うんですが。

それとメリハリで先ほど日影の話もありましたけども、そういうのも確かに影響があるのかもしれませんが、それよりもその残土とか、直接的にもすごい影響が予想されるものについては書いてないのに、そういうことが明確に書いてあるとメリハリとしておかしいような気が、優先順位としては。

(片谷会長)

多分10ページに生物や生態系に対する影響、それが一番中心になるはずですので、こういう施設の影響というのはですね。ですから動植物や生態系の表現はそれでいいかどうか分かりませんが、植物生態系への影響を中心にとか、何か入れたらいいと思いますね。要は・・・

(田中委員)

景観も。

(片谷会長)

そうですね。大きい物なら例えば景観も。

(石井委員)

景観は後ろのほうに記載されています。

(片谷会長)

景観はかなり後ろに具体的に書いてあるんでいいとは思いますが、それでやはりこの2章の中で今詳細が未定な関連施設、付帯施設の影響を十分に対処することと、それから発生土の生物生態系への影響をやはり項目として立てておくことは必要かと思います。

田中委員、どうぞ。

(田中委員)

発生土自体が二次的に出てくるものなんですけども、その発生土自体もまた二次的な流域に対する影響はかなりあると思います。だからちょっとその辺は明確に書かないと、かなりの環境影響が、この前の太陽光パネルのね、あれのレベルでのキーワードをもう一回思い浮かべていただければ、だいぶちょっとレベルが違うなという気がします。

それを全部この中に漏れなく書くというのは当然できないわけなので、今言われたような話とか、それを専門家の指導を受けながらちゃんとアセス以降もやっていくというようなことを何か明確に書かないと、なかなかそれを本当にちゃんとやれるかどうかというのは難しいんじゃないかなと思います。

(片谷会長)

事務局、どうぞ。

(事務局：土橋副主幹)

今ちょっとお話を聞く中で、最終的な形のほうはまた調整しなければと思いますが、まず一つは先程の部分の工事着手前までに詳細な調査というような形を書いてあるところ、そのくらいのところなんですけども、例えばその前のところに、まあこれはイメージとしてご検討いただければと思うんですが、例えば専門家の指導を受ける中で動物、植物生態系などを主に検討対象として行うことみたいな、ちょっとそうなるのかなり動植物の生態系のほうにずっと偏った形にはなるかと思うんですけども、そういった中で専門家ということを入れておく中でほかの分野もそうやって広げられるような工夫は表現上したいと思うんですけども、例えばそういった形で拾うのはいかがかなというのは、ちょっとお伺いしたいと思います。

(田中委員)

むしろその動植物にメリハリを利かすというのは重要だと思うんですが、ほかの項目でも特にやらなければいけないとかがあればそれも頭出しをしてやればよろしいんじゃないでしょうか。

(片谷会長)

はい、鈴木委員、どうぞ。

(鈴木委員)

基本的には残土処理というか、盛り土が問題で、それが具体的計画に出ていないと、いうことで、これは必ず影響があるということを一項目入れたらどうですか、動植物生態系への影響があると。

ただ、残土処理や、あるいは盛り土計画が全く具体的に示されていない、というところの事実をはっきり、と言うかそれを一項目作られたらどうですかね。

(坂本委員)

ちょっと同じような話で、水質のところでも22ページのところに具体的な地点とか書いてあるんですよね、22ページに。こんなところで調べるという話を。ただ、これに書けるというのは今私たちが持っている情報の範囲で書けることで、書けばこの書類上のものが、私たちが持っている情報の範囲で言えることなので、さっきの残土とかが出てきたらこの範囲以上のことをやってももらわないといけないんで、ここで書いていることは情報の範囲と言うかな、そういったことをあらかじめどこかではっきり書いておいてもらって、それについてはまた別途ちゃんとやってくださいよということをおかないと、ここで書いてあることをやればいいんだと捉えかねないところがあると。情報不足でやっている評価なので、ちょっとそこがこれでいいと思われては困るという感じがします。

(鈴木委員)

はっきり書いておいたほうがいいですね。

(大久保委員)

関連していいですか。

(片谷会長)

はい、どうぞ。

(大久保委員)

確かにこれは別項目でやったほうがいいですよ。残土処理の場合は、実は早川町なんかは残土処理を非常に積極的にやっているようなんですけども、このエコパークの関係から含めて景観まで関係するんですよ。そして高下辺りのあの崖におそらく埋めたりすると思いますけども、崖には重要な植物もあるんですよ。多分あると思います。あんな崖登ったことないから分かりませんがね。そうした場合の残土処理のあとの、要するに事前調査と事後に対して非常に重要ですから、やっぱり別項目を設けたほうがいいような気がしますけどね。

(片谷会長)

残土に、発生土に関する記載を全体を通してということだと全体的事項になるんですよ。ですから今の50分の9ページの発生土の処理というところの記載をまず追加して、処分地、処理方法が明確

になった段階でこうこうこういう項目についての影響を評価することという記載にしておくんでしょうかね。

発生土についてもそうですし、やはり付帯施設なんかもそうですね。ですからこの17番の付帯施設のところに、今だとその位置形状等が決定したあと、その諸々の環境項目に対する影響の予測評価を行うことというのを入れるんですね。

50分の10ページが一番最後には、影響は事業の実施中および実施後の手続きにおいて報告することというのが書いてあるんですけども、多分これだけだと明確に伝わらない心配があるので、ちょっとこの17番の取り敢えず、これ10ページが一番最後の部分の記載をもう少し具体的にさせていただくといいかと思います。

田中委員、どうぞ。

(田中委員)

9ページの16番が山岳トンネルに係る発生土の処理。そして大きな項目があって、例えばですけどもこの発生土の話为例えばいいんですが、これに対して例えば動植物生態系の影響を考えなければいけないんですが、見ていくと例えば二次的な土壌汚染の有害物質の話は明確に書いてあったり、(4)にいくと富士川町というふうに区間が、区域が限られていたりして、事務局のさっきの説明だと全体が含まれているということなんだけど、読んでいくと具体的に書いてあるところがあるので、逆に書いてないところはやらなくていいというふうに読めるんですね。

ですからやっぱり十把一絡げに書くのは難しいような気がするもので、動植物生態系のところにこの残土の発生土の話、それから新たな構造物の話等に対する影響はどうなんだ。それに対する今度は保全対策はどうなんだ。それは明確にして専門家の指導を受けながらやっていくだということを、動植物生態系のほうにやっぱり書いておかないと危ないような気がします。

(片谷会長)

ですから、総論としてこの16番、17番のところへ載せておいて、特に生物生態系の部分ではそれを、別に重複していることは問題はないはずなので、再度念を押して記述していく必要があるということだろうかと思います。

はい、それでは時間的に少し厳しい状況になってきておりますので、一旦第2章の議論はここまでにさせていただきます、次は後ろにいきましょうか。

3章にいきたいと思います。37ページから始まりまして、景観と人と自然との触れ合い活動の場ですので、追加補足等の説明をお願いします。ちょっと全体の時間が厳しいので、できるだけ短くお願いします。

(事務局：土橋副主幹)

じゃあちょっと急ぎで、ポイントになるところだけ説明させていただきます。

まず景観に関する部分につきましては、一つあるのは眺望点の追加ということが一点。それからもう一つ、これにつきましてはこれまでこちらのほうも現地を見たりする中で、少なくともルート等を見的过程中でこういった部分が懸念、心配事項として地点としてありますよというところが38ページに載せて

あります。

39ページになりますと、今度は今予測をやっていた部分なんですけれども、同じ場所でも、もう少し違う視点でやったほうが非常に影響が明確に見えるんじゃないかということがございましたので、そういうところを記載させていただきました。

基本的にその中で、あとその次の40ページのところにいきまして先程も何回か出ていますが防音フードとか防音壁のところ、現時点でまだ確定していないという話の部分につきましては両方をそれぞれの複数案としてご検討いただきたいというところが4番。

5番につきましては、これは駅についてですので、これは事業者と最終的に平行線の状態のままのところ。

6番につきましては、フォトモンタージュを作り直していただきたいというところになります。

あともう一つは、検討の中で入れておいたのは8番のところ、眺望の評価に係る予測結果について、ちょっと主観的な部分がございますので、そういった部分についてはできる限り客観的にやっていただきたいということを書いてあるところが、この景観の特に主だったところになります。

二つ目としまして、「人と自然との触れ合い活動の場」。これにつきましては予測地点、何か所か追加していただくというところが主になっております。特にこの中で早川町の新倉（あらくら）から伝付峠（でんつくとうげ）を経緯して南アルプスの笹山（ささやま）という所に行くまでのルートにつきましては、下のほうでは新倉から伝付峠までの間については一カ所工事用の非常口が設置されるということもありますので、ここの辺りについては「人触れ」については検討していただきたい。

もう一カ所、伝付峠から笹山。これにつきましてはこれ静岡県側ですが、ちょうど静岡県側のルート上に残土処分場が見える可能性がある場所があるということの中で、一つここは、本県のエリアが直接、設置施設が設置される場所ではないのですが記載させていただきました。これについては静岡との連携が必要だということで、一応静岡のほうには担当レベルで今話をして、内容については了解したということは回答をいただいております。

以上になります。

(片谷会長)

では石井委員、どうぞ。

(石井委員)

基本的には今まで色々この審議会で話したことを盛り込んでいただいているので、あとはこれも繰り返してしまっていますが、どういう影響があって、どういうことをして、何を避けて、結果どうなのかということを書き込んでいただくということでいいのではないかなというふうには思っています。それが一般の人にも分かり易い表現を、とくにこれも出てきているんですが、それが必要かなということで、細かいポイントについては全ての場所に私は行っているわけではないので、それぞれについてまあ写真でしか判断できないんですが、事務局がやっていたらいいもので、それについては妥当なポイントなのだろうというふうには判断をしていますが、何度も言っているように日常的な景観に対するインパクトをとることがきちんとやられていけばというふうには思います。

以上です。

(片谷会長)

ありがとうございました。

私もずっと気になっていたのは、やはりこの42ページに書かれている、その景観検討会という組織での検討というのが、景観全体をカバーしてないということですよ。そのデザインにしろ、施設のデザインとか橋の格好とか、そういうことは非常に詳細に検討されているんですが、周囲の自然計画も含めた景観全体という視点がそこには極めて薄いということがありますので。全体についての景観は調和が働いているという言葉だけで済まされているというのが気になっているところで、そこはやはり記述を再検討していただきたいと私も感じます。

(石井委員)

まだ研究とかでもあまりやられていないのでどこまで要求できるか分からないんですが、風景に対してどれぐらいの変更を加えるとどのぐらい影響があるのかというようなことをやっぱりきちんと述べてもらいたいと考えます。

(片谷会長)

このアセスはそういうところも含めて先進的な事例になってほしい案件ですから、意欲的な事業者の取り組みをぜひ期待したいと思います。

ほかに委員の方々からこの第3章について何かご意見ございましたら承ります。

よろしいでしょうか。

それでは前に戻りまして、第1章。第1章はかなりボリュームがありますので、最初の大気環境のところを、今日は騒音、振動を担当の委員がご欠席ですけれども、まず先に大気汚染について行いますが、ここについては私から事前に若干の意見を出して、それが反映された形でまとめられていますので、特に修正等の指摘はありません。

ただ一点補足しますと、14ページの一番上に書いてあるトンネル坑口から出てくる粉じん等の予測については私は見落としをしまして、記載が方法書の知事意見で求めていた記載がないということを見落としをしまして、これ再度指摘させていただいて評価書で何とか対応していただきたいという指摘ですので、ちょっと見落としというのはこちらの落ち度でもあるんですが、対応をお願いする主旨です。

騒音、振動については何かご意見は、ここに反映されていないご意見は何か出ていますか。

(事務局：土橋副主幹)

特にいただいておりません。

(片谷会長)

事前に意見は出していただいてそれを勘案したものになっていますし、見ますと今までの審議会の中での発言であって、一部はもうすでに事業者さんの回答が出ているものも含まれていますので、おそらく重大な問題はないかと思いますが、これは担当委員にもう一度確認していただいて最終確定というこ

とにさせていただきます。

では今度は水ですけれども、水環境及び土壌汚染の1-2ですが、何か変更点があれば説明してください。

(事務局：土橋副主幹)

では急いで説明させていただきます。

まず、水質関係の共通事項としまして、これはもう既に小委員会のほうには出しているんですけども、河川に位置図等を明確にさせていただきたいと。ただそれにつきましては流域界もある程度分かるようにして評価書への記載をお願いしたいというところが一点。

トンネルに関する基礎的な情報として、過去に存在したデータについては、これまでも中々出しにくいという分野のものではあるということですので、その辺りは現にご協力いただける部分は精査して出していただければというところがあります。

三つ目としましては、実験線のトンネル工事に絡む小河川への影響と検討の経緯。これも地点については非公表になるかもしれないのですけれども、情報のほうは整理しておいていただく必要があるということ。

4つ目としましては、トンネルの工事によって発生する浸出水の工事の時の処理の方法と、あと放流水質を具体的に記載してください。これは先程もちょっと全般的ですけども述べたところになります。

2の水質の水の汚れに関する部分になります。これにつきましてはトンネル掘削の工事および有害物質を含む地下水が出てしまうことが一応懸念されるということがありますので、定期的な水質検査と、その経過を明らかにするように評価書に記載させていただきたいということ。そして工事中に発生する汚濁水、排水の処理方法および放流先と放流水質については具体的に検討して、検討の経緯を明らかにしていただきたいということ。あと予測地点の追加になります。

続きまして地下水の水質および水位についてなんですけれども、これについては甲府盆地、新駅周辺から甲府盆地の辺りを予測して追加して定期的な水質検査をお願いしたいということ。

もう一つ、ちょっとこれは新駅、新しく追加的な形になっているんですが、これ市町村、町のほうからの意見が特にあったということになるのですけれども、あと角田先生からも指摘があったりしたんですが、鯉沢の奥の温泉が出たりしている部分の状況の把握ということになっております。これについては温泉の調査地点の水質検査とか水量、そういうものをよく調べておいていただきたいということ。準備書の中ではこの部分の水質検査の結果というのは調査項目から除かれてしまっているというところもございますので、ここについては、温泉は比較的成分分析表等もございますので水質が把握しやすいということもありますので、ぜひ修正をしていただきたいということです。

5番目のところ、これも追加になるのですけれども、ここにつきましては一部ちょっとデータに修正していただかなければならないところがあるということで、これは修正をお願いするということ。

予測については地下水位の高い、甲府盆地の南部地域の影響を把握していただきたいということが入れています。

水資源につきましては、これはトンネルの掘削に係る温泉や小河川への影響ということで、さらに少し詳しい部分になっております。ここについては、主に調査項目とか、あと調査地点を詳細に調べていただきたいということについて、今までよりも少し詳しい記載の中で整理をさせていただいております。

特にその中で一番気を付けていただきたいというところとして、富士川町の2地点。これ南川という所がございませう。これは旧鰐沢の町の一番南側の集落の繋ぎ目がある所と、もう一つは大柳川、これは先程から何度か出ている温泉のある地域になります。こういった部分をやっていただきたいということ。

そしてもう一つが、この大柳川の開発する部分なのですけれども、ここについては非常にトンネルとの土被りが薄くなる部分がありますので、詳しく調べていただきたいということが書いてあります。

地盤沈下と土壤汚染まで合わせて説明させてください。

まず地盤沈下につきましては、ちょっとこれは詳しい内容について新たに追加してあります。これについては事業者の事務所の説明がちょっと簡単だったということもございませうので、もう少し詳しくご説明をお願いしたいということで評価書にはさらに詳しい、分かり易いような形で取りまとめていただきたいということが書いてあります。

土壤汚染につきましては、従来からお願いしているところ。まず一つは調査地点を確保していただきたいということ。これを土壤汚染としてテストボーリング、早川の地域でこれを行って、テストボーリングの時の河川に含まれた自然由来の重金属等の状況というのを情報提供していただきたいということ。

もう一つが事後調査。これはこれまでもずっとお願いしているような形の中で、実際に県内でも垂れ流しという事例が出てしまっていますので、事後調査をしっかりと、事後調査、水質検査をきっちりやっていく中で土壤汚染等が起きないように配慮していただきたいということを記載しました。

以上です。

(片谷会長)

では、関連する委員からの意見をまず伺います。

先に水質の関係は坂本委員いかがですか。

(坂本委員)

今分かる範囲で全体の調子というかですね。

まず1-2-1で共通事項と書いていて、これは調査6の地点についての共通事項。それから水底、水質等もあるんですけど、例えば23ページに書かれているものを、今度は23ページの予測のところは1)は工事の影響把握と書いてあって、これを予測と書いてあって、それからトンネル工事の位置関係の影響の把握の工事着手前から、何か予測というところと事後評価というところとモニタリングとか何かよく、混在しているような感じを受けるということと、それから24ページのところで今度は水試験のところでは事後調査の項目が必要というのが長く書いてあるんですけど、ほかの例えば土壤汚染のところは数行で、何か全体のトーンがすっきりしないというところがあります。

なので、どうしようかちょっとあれですけども、まず予測と事後評価というところは分けたほうがいいですし、23ページのところですよ。23ページの2の予測と書いてある。だから各項目ごとに予測と事後評価を分けてちゃんと書くのか、あるいは共通事項の中で事後評価のところをまとめて何か書く、共通事項を書くのかというようなことで、少しそれぞれの1-2-2からさっきのところのトーンを揃えたほうがいいかなと思いました。

それから先ほど言ったように、具体的な、例えば大柳川と書いてあったりするような所は今分かっている、そうだろうと予測されている所なので、そういう所じゃない所が出てきたら困るので、ちょっと

その辺のところも含んだような事後調査の項目およびそのところの書き方をしたほうがいいかなと思います。ちょっと具体的にどう直すかというのはちょっと何となく自分でもよく分からないですけど、予測とモニタリング、事後評価というのがちょっと混在しているようなところがあるという話と、項目ごとにその書き方が違っているなどという感じがしたので、それぞれの項目で同じような書き方をするか、共通で出すかみたいなことも含めて全体の構成を考えていただければと思っています。中身的には今分かっている範囲、今分かっている計画の範囲で書けることはこうだと思っています。

以上です。

(片谷会長)

今ご指摘があった中で、今分かっていないことが生じた場合の対応というのはおそらく全体的事項の中の9番に含まれることだと思いますので、そちらで、これ事後調査の必要性の判断とか実施期間に関する協議ということは書かれているのですが、事後調査もしくはモニタリングを実施すべき事項について、新たな状況が評価書時点までで判断されていないことについて問題点となる可能性が生じたような場合には、それを新たな事後調査もしくはモニタリングの対象とするというようなことをここに全体的にこれとして書いておいたほうがいいですね。

そうしないと、これ地点の追加というのを幾つか具体的に書かれていますが、先の景観もそうなんですけど、状況が変化した場合にここに書いてないものはやらなくていいという先ほど田中委員が指摘された懸念がここにも出てきますので、これはあくまでも坂本委員のご意見にあったように今分かっている範囲での指摘だから、分かっていないことに関する対応というのは全体的事項の中で明記しておくということだろうと思います。

あと今項目の整理の仕方が不統一だというご指摘がありましたので、それは事務局で再検討してください。私も確かにこの23ページの予測というところはかなり違和感があります。

予測よりはどちらかというと事後調査、モニタリングの範疇の話ですね、ここに書かれているのは。もちろん項目によって違うので完全に統一するというのは難しいだろうと思いますけれども、少なくとも統一できる部分はまだありそうな気がしますから、そこは事務局で再検討ということでお願いします。

では、その他で、いかがでしょうか。

(角田委員)

この知事意見書の全体的な書き方ということになるかと思いますが、知事意見書の最初に事務局のほうから発表していただいたところに、先ほど会長がおっしゃったようなことを全体的には入れることと、それから逆に言うところの準備書で不足しているものをここに入れるので、そういう具体性があるほうが私としてはいいと思われる。

ある程度一般論も途中各所に盛り込まれていますから、今言われるようにちょっと個々の部分というのをある程度、追加で書いていくというようなことで項目を別建てにして、あるいはその辺をうまく整理していただければと思います。

(片谷会長)

個別の事項については特に追加、修正等のご指摘はないということでよろしいですか。

(角田委員)

はい、よろしいです。

(片谷会長)

ありがとうございます。

平林委員と杉山委員がご欠席ですが、何か事前にご意見等がありますでしょうか。

(事務局：土橋副主幹)

平林委員からは・・・

(片谷会長)

既にこれに反映されているものはいいんですが、それ以降に何かご意見は出ていないかということです。

(事務局：土橋副主幹)

この案を送付した以降は意見はいただいておりません。

(片谷会長)

ありがとうございました。

それでは、この水関係のものに関しては記載されている内容自体は良いとして、少しそこの項目の立て方等を見直していただくというのが宿題として出ましたので対応をお願いいたします。

ではその次のその他の環境1-3ですけれども、日照障害と文化財と磁界なんですけれども、これは事務局から主旨の説明を短くお願いします。

(事務局：土橋副主幹)

ご説明させていただきます。

まず日照障害についてです。日照障害につきましては、まず対象事業による日影の範囲が示されていないということがございます。そういった中でより詳細な図面で示していただきたいということが一番の主旨でございます。

予測については現在5時間という範囲を設定して50メートルの範囲の結果が出ていますが、これについては基本的には国交省のほうで出している一般的な道路マニュアルというか、道路環境影響評価の技術手法。これに沿った形で予測をやっていただきたいということが一番のポイントになっております。これについてはやっていただくことによって日影の範囲がより明確になっていくんじゃないかということがあります。そういった部分となっております。

続きまして文化財。これについては主にやっぱり市町村等からの要望があったりした部分がございます。これについては調査の文献収集の経緯をもう少し丁寧に書いていただきたいということと、あと一

番こちらのほうで懸念した部分としましては埋蔵文化財の取り扱いについてです。28ページのほうになります。埋蔵文化財の保存地につきましては、予測の結果影響が小さいというしている部分があるんですけども、当然施設が通過するということがございますので、それを橋梁で通過することになるのか、それとも新形式等の方法で通るのか。もしくはその工事の方法によっては文化財の部分を直接管理しなければいけないのかというところがあるということと、ただ位置関係につきましてはもう既に地図が出ていること、そしてルートが中心線が分かっている、幅も概ね分かっているということがあるので、これはもう少し具体的な検討ができて、最終的に残すのか残せないのかというところがおそらく複数案での検討になるというふうに考えておりますので、そういった部分でまず書かせていただきました。

そういった中で一つ環境保全措置の中で、試掘をやって、そのまま記録だけは残して本体がなくなってしまうという部分については、これは直接管理でなくなってしまうということで、低減とか、そういった部分とはまた違う扱いをしてもらいたいとことがございます。そこをちょっと新たに付け加えております。

もう一つ、これは特に地域特性としまして、通過するのに一部市の指定文化財になっている物、出土した物が指定文化財となったという場所がございます、そういった所があるのでこれはよく地元との調整協議をした中で進めていただきたい。これを3)で追加しました。

磁界につきましては、これまでも、本日お休みですが荒木先生にかなりご意見いただいた部分等が載っております。その中で2番、これは市町の意見を反映して付け加えた部分となりますので、(2)番については新たな項目として記載をしております。これについてはよく皆さんに、地域の方によく分かっているような形のモニタリングとか、分かり易い説明を情報提供する中でより理解していただけるように努めていただきたいという、そういうことを宣言していただきたいということと、あと特にこういった場所という所が各沿線市町が持っているようなので、そういった部分につきましてはよく地元と調整をしていただきたい。そういった部分が磁界について追加をさせていただきました。

以上です。

(片谷会長)

最後の磁界については住民意見もたくさん出てきているようですし、やはり従来の鉄道と構造が異なるということで、やはり知らないものは不安があるというのは人間がだれしも感じることで、この十分な説明、情報提供というのはぜひ事業者に対応していただきたいということがあります。

それから文化財については私は専門ではありませんが、確かに私も見ていてちょっと何か記録保存のための発掘調査を実施するという表現。最初から壊して記録だけ保存するというを前提にしたような書き方になっていましたので、これはやはり適切な対応ではない。もちろん最初から壊すつもりでやられるということではないとは思いますが、現在の記載ですとそういうふうに読めてしまうところがありますので、きちんとまずは回避ですので、そこはきちんと分かるような記載にしておいていただくことは必要だと思います。

あと日照で日影図が確認できないということについてせっかく事業者に予測していただいておりますので、これは日影図はちゃんとここに載っていますというのがもしあったら今回答いただけるとありがたいんですが。いかがでしょうか。

(JR東海：島川所長)

この準備書のほうには一定以上日影が続く時間、その予測地点ごとに光が何時間以上続くかという書き振りがしてあるという状態です。

(片谷会長)

これは日影図を掲載してくださいという指摘事項、もう確認できないではなくて日影図を掲載することという指摘にしましょう。

ここの1-3について委員の皆様から何かご意見ありますでしょうか。

よろしいですか。

それでは第4章。

これは今日追加資料で説明していただいた廃棄物と温室効果ガスで、改めて事務局から説明をしていただくのも省略してよろしいですね。

今回かなり回答はいただいたところもありますが、それを評価書に記載していただくということと、一部今日の回答ではまだカバーしきれてないところがありますので、それは部分的にはその評価書段階でもまだ確定できず記載できないというものがあろうとは思いますが、最大限対応していただくという主旨で書かれているというふうに私は理解しましたので、これで進めていただきたいと思います。

発生土のところは、もうこれですつこいぐらい最後の全体的事項でも書いてあって、それから生物のところにも出てきて、そして最後にここにもまた出てくるということで、やはり不確定、現時点で分かっていないことが非常に多い部分ですので、知事意見の上でも二重、三重の指摘になっているという主旨だということをご理解いただきたいと思います。

この第4章について委員の皆様からのご意見をお願いいたします。

田中委員、どうぞ。

(田中委員)

45ページの発生土のところの次のページに行って、2)のAの一番最後のところに自然環境等への影響を考慮する必要があることから記載を修正すること。これは発生土の情報を場所と量みたいなものをちゃんと示しなさいという話ですよ。それを示したあとのその自然環境への予測評価、保全対策もここでやるしかもタイミング的にはないわけですよ。だからそこもやっぱりやるように明確に書かないと、これだと後々何かで自然環境のことをやるのでここは発生土のことを取り敢えずちゃんとやりなさいみたいに読めるので、先程と同様ですが、ここももうちょっと明確に書いてほしいです。

(片谷会長)

これ多分一番最後の記載を修正することではなくて、記載を修正しそれぞれの環境要素の欄において対応することという意味ですよ。ですからもちろん大気、騒音、振動もあるんですけども、生物生態系とか、あるいは仮置き場によっては景観なんかにも影響します。ですから修正し、それぞれの関連する環境要素ごとの保全対策に反映させることですね。

ほか、いかがでしょうか。

はい、田中委員。

(田中委員)

もう終わった話ですが、水環境のところでも、21ページなんですが、1-2-2で水質になって水の濁りと水の汚れがあるんですが、水の量というのは、その濁水の量とか、そしてその次のページ、22ページで(2)を見ると工事中に発生する。そして(3)にいくと調査云々という話になって、やっぱりここもさっきの動植物と同じで、どこかに書いて、色んな所に、処分場はもちろんあるんですが、それ以外の土の置き場みたいものがたくさん出てくるわけですね。そこからの水の影響はどうなんだということを沢を一瞬で埋めてしまうんじゃないかとかですね、そういうようなことは何かあまり書かれていないような気がするので、これも水質というか、何か水、濁水の問題というのを発生土からの濁水の問題に対する予測評価みたいな保全対策というのはもうちょっと分かり易く、多分総合するとそういうことが書いてあるのかもしれませんが、もうちょっと分かり易く、それが結局動植物生態系に対する影響になるわけですから、そこが明確になったほうがいいと思います。

(片谷会長)

それは22ページの一番上の(2)の、これは方法書知事意見に関する記載になっていますから、一番下にさらにとかで繋いで、発生土を・・・

(田中委員)

工事中になっちゃうんですね。

(片谷会長)

工事中および終了後にしておけばいいと思うんですが、一番最後はさらにその発生土の仮置きまたは処分に伴う濁水の影響についても保全対策を評価書に記載することということはどうなんでしょう。

まあとにかく先程も申し上げましたけど発生土は色んなことが解らないので、もう何ヶ所でも書いて十分な対処を求めるとのことだと思いますので、ここにも今田中委員からご指摘がありましたので入れましょう。

ほかに今第4章からまた第1章に戻りましたけれども、では全体を通しまして今までご発言がまだ漏れていたというようなことがありましたらご意見を承ります。全般的な事項も個別的な事項もどちらでも結構です。

そろそろ予定の時間なんですけれども、では今特にご発言が出ないようですので、この知事意見の取りまとめに関するこれからのスケジュールを事務局からご説明をお願いします。

(事務局：土橋副主幹)

では今後のスケジュールのほうについてご説明させていただきます。

知事意見を整理していくにあたりましては、今後庁内での最終的な確認を経まして期日までに提出するような形で準備をしていくつもりで議論しています。審議会については今回で本県については最終となります。

(片谷会長)

ではその庁内の取りまとめをするより前に審議会としての知事意見案が固まっていないとまずいですよね。

(事務局：土橋副主幹)

はい。先生方のほうに、もしまだちょっと言い残しのところがございますたら非常にタイトな日程で申し訳ないんですけども、できれば今週中ぐらいでいただければと。遅くとも月曜日の午前中ぐらいでいただければ何とか最終の内部での調整に間に合うと思います。

(片谷会長)

月曜の朝一がタイムリミットということですので、欠席委員への意見照会も至急メールで意見照会をしていただいて、遅くとも月曜日の朝一番ということで集めていただいて、それをどのように盛り込むかということに関しては修正案を一回メールで流すのはタイミング的に間に合いますか。

(事務局：土橋副主幹)

一応努力します。

作業量がちょっと修正のボリュームと調整の内容にもよりますけれども、意見をいただいてから非常にその日程がタイトなので、できる限り、多少前後するとしてもお知らせはいたします。

(坂本委員)

もう時間がないので、ちゃんとこれからのスケジュールをちゃんと書いて、ここまでに言ってくれないと載りませんよとしっかり書いた上で求めたほうがいいと思いますよ。いつまでもいいのかなと思われるとあれだと思います。

(事務局：土橋副主幹)

申し訳ないです。じゃあ10日の朝一番まででよろしく願いいたします。

(片谷会長)

それは追加意見ですよ。

(事務局：土橋副主幹)

はい、追加意見です。

(坂本委員)

全体の最終的にはいつ回答すると。庁内の会議はいつやる。それまでの案はいつまでに作るということもはっきり言って、その案の作る手前までに意見下さいよというふうに切っておかないと、何か分かりにくいと思いますよ。

(片谷会長)

今日がこの審議会の最後になりますので、少なくとも集まって議論する機会は今日が終わりです。最終的に、これは今までの案件を全て同じやり方でやらせていただいています。最終的な確認作業に関してはもう申し訳ないのですが、会長一任ということでご了解をいただきたいと思っています。ただ、私の要望として月曜日の朝に取りまとめた最終案が月曜日中にできることを期待して、できれば一度最終案としてメールで各委員に流すタイミングを取っていただきたいと思いますが、何らかの事情でそれができない場合はそこはご容赦いただきたいということを委員の皆様にはお願いしたいと思っています。

知事の決裁を得て事業者に送付するのは25日までですか。

(事務局：土橋副主幹)

最終、遅くとも25日までということですね。

(片谷会長)

予定はそれよりもちょっと前ですか。郵送されますか。

(事務局：土橋副主幹)

いや、こちらから。今までは大体手渡しで関係された方とやり取りしております。

(片谷会長)

事業者さんに来ていただいてお渡しする。

(事務局：土橋副主幹)

そうです。今まではそういった流れでやっております。

(片谷会長)

分かりました。そういう予定だそうでございます。25日、法律上のタイムリミットですので、それよりか数日前に渡されるかと思いますが、そういうスケジュールですので取り敢えず今の段階では追加の修正意見等がありましたら10日の朝、職員の出勤時刻までがタイムリミットということですのでよろしく願いをいたします。もしそのあとに最終案の回覧ができるタイミングがあれば、ざっとでも目を通していただけるとありがたいと思いますので、ぜひよろしく願いいたします。

全体としまして何かご発言ありますでしょうか。

はい、角田委員。

(角田委員)

最初に事業者のほうから説明があった資料1をお願いします。

資料1の、番号で申し上げますと137番。このところはちょっと準備書の内容に書く必要があったと思ひまして、それでこの断面図とか、それから138番、試験結果をお願いしたんですが、それが

出てきていないということが一つあります。

それからあと138番と139番、この試験結果がありますが、この試験結果から今回の回答は3件非常に安定しているというので、色々な発生の恐れはないと予測しますということですが、これを書かれてしまうとこれは日本列島を横断している糸魚川静岡線の所ですので、試験をした資料は多分安定している結果が出たと思うのですが、たくさんの破砕帯、断層が通っていますので、どれを実験したかということが分からないと、あるいは、100mだったら100mの区間の中の何本ぐらい断層があったとか、そういうデータがないとここまで言い切れないということですので、この場で審議は結構なんですけど、ここは訂正していただくか、あるいは資料を見せていただいて、あとからこの辺の回答を検討していただきたいというお願いです。

(片谷会長)

このタイミングですので、それは知事意見に入れざるを得ないです。もう審議する場がありませんので。

(角田委員)

分かりました。じゃあこのところはちょっと事業者さんに回答をいただいて、それでいいかどうかということで、私の意見としてはちょっとこのデータ結果を見ないと何とも言えないということです。

(坂本委員)

それはデータがもう出てこない。

(片谷会長)

評価書にそれを入れていただく。知事意見に追加しないとまずいですね。それとあと地質断面図ですか。

(角田委員)

断面図のところのボーリングデータ。これもちょっと事務局に前お願いしておいたんですけど結局間に合わなかったということがあります。それから土質の試験結果ですね。それから圧密も土質だと思いますが、この試験結果からの回答が無いということですね。

(片谷会長)

要するに安定しているからおそれがないというものの根拠をより明確にしろということですよ。それは知事意見に追加してください。

そういうのも含めまして、もし追加のご意見があれば全て10日の朝までということですのでよろしく願いいたします。

それでは皆様のご協力によりまして何とか予定した5時に終了することができました。

ご協力ありがとうございました。

それでは事務局にお返しいたします。

4. 閉会

(進行 依田課長補佐)

片谷会長、ありがとうございました。

これ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。