

平成25年度第6回技術委員会（準備書第3回審議）及び追加提出の意見に対する事業者の見解

No.	区分	委員名	発言回	意見等要旨	事業者の説明、見解等要旨
1	環境影響評価全般	片谷	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 事業者としてモニタリング結果を公表するというのは評価できる姿勢と思う。ただし、資料1の4番の回答では、相変わらず「実行可能な範囲内で回避又は低減できるよう努める」ということのみ記載されている。大鹿村では住民から環境が非常に静穏、清浄な地域であるということに基づいた意見が出ていることに対して、「できる限り回避又は低減するのだからそれでいい」という姿勢の回答は大きな問題である。 地域住民が安心できるようきちんと説明することが、アセスの大きな目的の一つであり、そういう観点で評価書への記載を修正していただく必要がある。実行可能な範囲でできる限り回避又は低減する努力をすることが自体がまずいわけではないが、住民が読んでより安心できるような記載を心がけることは必須条件である。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者の実行可能な範囲で行うというのは、やれることしか行わないということではなく、事業者として責任を持ってきちんと行う、精一杯努力するという意味で記載しています。主務省令などにも「事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減」という文言もありますので、きちんと評価できているか照らし合わせるための一つの表現ということで、御理解いただきたいと思います。 住民の方に対する、より分かりやすい表現については、評価書において法令の言葉だけではなく何か分かりやすいような表現を用いて、実際の評価結果に照らし合わせた記載を検討します。
2	環境影響評価全般	佐藤	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 土砂の搬出車両の増加によって、道路沿いの環境への影響があると予想される。今は軽油を使用したダンプカーにより予測をされているが、運搬するダンプ自体を電気自動車にするといった発想はないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 現時点で具体的に弊社が自ら電気で動くダンプを開発し、運用するというところまでは考えておりません。これから先に汎用性が出てきて、十分普通の工事でも使えるようになるということであれば、当然取り入れていくこととなりますが、現時点で特別に技術開発をして、取り入れるということまでは考えていません。
3	大気質	片谷	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の8番、9番の回答で、大気質に係る資料1-1、1-2の内容については了解した。数値はこれで良いので、この数値に基づいた住民が安心できるような説明を、評価書に盛り込んでいただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> (事後回答) 前回資料1-1、1-2の内容を評価書に記載するとともに、表現について検討します。
4	騒音	塩田	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の12番の見解で、環境基準が決まらない段階でコンター図を書くことが難しいということなので、環境基準が決まったらコンターで表示する旨を評価書に記載していただきたい。 環境基準が決まった時に、例えばフードの有無の別で予測して、コンター図で示すことは可能である。予測であるので、様々な状況を想定した条件を設定して予測をすれば良いと思うが、なぜそういったことができないのか不思議である。 環境基準が決まって、今説明されたようなことが分かったら、コンター図で表示するという文言を評価書に文章として明記してほしいという話をしている。コンター図の公表については、工事が始まって、計画に基づき環境保全措置を実施すると騒音の予測コンターがこのようになるということ、事業者が自ラ行えばよいと思う。 コンター図というのは、音がどういった形で伝搬するのか表示するので、関係住民以外の方でも、どこでどのくらいのレベルの音が発生するか一目で分かる。一番分かりやすいのはコンター図だと思う。 【亀山委員長】 その時点で分かりやすい方法を選んでいただければ、良いかと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 環境基準については、評価書の段階ではおそらく決まらず、防音壁、防音防災フードの設置範囲が決まらないものと考えていますので、評価書の段階ではまだコンター図を示せないという認識です。 前提を置いてコンターを書くことはできますが、今は沿線地域の一般の方々にお見せできるルールで、防音壁やフードの位置が決定できないことを御理解いただきたいと思います。一方で、防音壁、あるいはフードを設置した場合に、線路からの距離によりどの程度の騒音になるかは準備書の中に記載していますので、今の段階では、そこで十分お分かりいただけると思っています。 分かりやすい表記については、環境基準が決まり、事業者としてフード、壁の位置を決めた時点で考えたいと思いますが、現時点でコンターによる記載は明言できないことを、御理解いただきたいと思います。 工事の実施に当たっては、近隣住民の方に対して騒音の影響がどの程度になるか、具体的に説明しなければならないので、分かり易くお示しする方法を考えていきたいと思っています。ただ、今の段階でコンターという方法に限定するものではないと考えています。 離れた地域の方にもきちんと分かりやすく御説明できるよう検討し、その時にベストと思う方法がコンターであれば描きますが、その時点でより良い方法がある可能性がある一方で、コンターにこだわる必要はないと思います。

No.	区分	委員名	発言回	意見等要旨	事業者の説明、見解等要旨
5	水資源	鈴木	第3回 (資料4)	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の18、19番について、第2回審議の資料1-3の4ページ、8ページでも明らかなように、水収支解析モデルの再現性には流量によっては1桁以上の誤差がある。一方、現実の水資源使用量との関係では、No.19の項目で提示された表のように、同じ桁の数字であり、工事の影響を検討する必要があることは明白である。よって、「モデルは適正である」と言い切ることは慎むべき。 「工事完成後の小渋川の流量は、豊水期、渇水期共にほとんど変化せず、影響は小さいと考えています。」という見解についても、1桁以上の誤差を有するモデル計算の結果が、たまたま現況の値と似かよったからと言って、影響は小さいと言い切れるものではないため、表現を再検討いただきたい。 	<p>(事後回答)</p> <ul style="list-style-type: none"> 今回採用した水収支解析モデルでは、河川流量の実測値と計算値の比較を行うことで、モデルの再現性を検証する手法を用いており、検証には、前々回資料1-3でお示した観測地点及び観測期間のデータを使用しました。流量の誤差や地質構成を含め、モデルの検証は専門家の指導を踏まえて実施しており、モデルの妥当性は保たれていると考えております。 影響予測では、山岳トンネルにおける予測評価手法の中で最も汎用性のある手法を採用しており、影響は小さいと考えておりますが、前回資料1-18番でお示したとおり、シミュレーションである以上不確実性が残ることは認識しており、水資源に係る事後調査、モニタリングを行うとともに、関係機関等とご相談させていただきます。 水収支解析の結果を踏まえた表現について、検討します。
6	地下水 水資源	鈴木	第3回 (資料4)	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の24番で、地下水及び河川水の水質調査結果(資料編表6-3-3、表7-2-3)について、再三の指摘により項目すべてが提出された。水質については、電気伝導率、pH、主要溶存成分濃度(Na⁺、K⁺、Mg²⁺、Ca²⁺、Cl⁻、NO₃⁻、SO₄²⁻、HCO₃⁻)のすべてが揃うことによって、そのデータの精度や水の性状を検討することが可能となる。 資料1-3で示された硝酸イオン等のデータを踏まえ、イオンバランスと電導度バランスを計算し、比較検証した結果、ほとんどの試料について10%以上の誤差があるため、水の性状を検討する際には注意が必要である。 評価書には、現地調査時の気温、水温、現地における水の電気伝導率、pHを含めてすべてを記載願いたい。 	<p>(事後回答)</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般的に天然水の水質分析では、主要溶存成分以外の成分も含まれるため、主要溶存成分のみでの陽イオンの等量の総計と陰イオンの等量の総計は完全には一致しないものと考えております。また、計量は計量法に基づく認定事業者へ委託して実施しており、分析に係る精度は確保されているものと考えておりますが、ご意見を踏まえ今後も水質分析を行う際は慎重に検討して参ります。 評価書では、前々回、前回お示した資料を踏まえ、記載の仕方について検討します。
7	地下水 水資源 動物 植物	富樫	第3回	<ul style="list-style-type: none"> これまでの準備書に係る審議において様々な意見を述べたが、資料1の25番から32番に対する見解をでは具体的な答えになっていないところが多い。準備書では非常にわずかな調査データしかないが、不確実な部分は今後事後調査を行うということである。準備書に関する技術委員会の中で、事後調査の方法書ともいべき計画書を、具体性のある形で少なくとも私が意見で申し上げたところは出していただきたい。現時点で事業者の説明見解に記載されている事後調査には、具体的な内容が全く書かれていない。 現時点では十分な調査ができていないため、事後調査の具体的な調査場所、期間、方法と、できれば公表方法を含めて、できる限り詳細に示していただきたい。 どこが重要か、どの範囲でモニタリングが必要かが分からない時点において、なぜ影響は少ないと言えるのか、準備書に記載されている影響は少ないという見解については多分に疑問があるので、そういった疑問、心配を払拭できる内容の事後調査計画を示していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 準備書に事後調査の内容を示していますが、御意見を踏まえ、もう少し具体的なところを検討したいと思います。ただし、調査位置については、これから工事の施工方法なども踏まえて影響範囲を考慮しながら決めていき、個人井戸を含めて全体的な分布を踏まえて効率的な場所を選定します。どこまでお示しできるかということはありませんが、もう少し踏み込んだ事後調査、モニタリングの考え方を検討したいと思います。 <p>(事後回答)</p> <ul style="list-style-type: none"> 8番の見解でお示しします。
8	地下水 水資源	富樫	第3回 追加意見	<ul style="list-style-type: none"> 地下水および水資源に関わる事後調査については、工事の着手前に行う調査と、工事中・工事後に行う調査を区別し、それぞれの調査範囲、調査期間、調査方法について、事前に具体的な計画を示していただきたい。 	<p>【事後回答】</p> <ul style="list-style-type: none"> 水資源の事後調査の考え方は、資料1-1のとおりです。
9	地形・地質	梅崎	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の37番で、資料1-8に示された猿庫の泉、妻籠水道水源保全地区近傍のボーリング柱状図について、猿倉の泉、妻籠水道水源保全地区の地下を通過するトンネルの深度を示してほしい。せつかくボーリング柱状図があるので、そこに追記してもらえると場所は離れていても比較ができる。 事業者の見解では資料を示したという記載のみだが、補足資料を踏まえてこういう解析をして、影響がないことを判断したという根拠を評価書には明記してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 表現の方法を分かりやすく考えます。

No.	区分	委員名	発言回	意見等要旨	事業者の説明、見解等要旨
10	地形・地質	梅崎	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1-6の地上構造物、重要な水資源付近の地質断面図について、地形・地質の不安定さなどを検討するには、もう少し細かい図面と近傍のボーリングデータが必要である。 既存のデータで結構なので、個々のボーリングデータを示していただけるか。 	<ul style="list-style-type: none"> 縦断面についてはこれ以上細かいレベルはなく、あとは個々のボーリングデータでお示しするような形になります。 必ずしも要望のあった場所でボーリングを実施していませんが、可能なデータについてはお示しします。 (事後回答) 地域の重要な水源である風越山周辺におけるボーリングデータを資料1-2にてお示しします。
11	地形・地質	梅崎	第3回 追加意見	<ul style="list-style-type: none"> 資料1-8の「図1-4 ボーリング柱状図 (No.2)」について、70～110m付近のデータが記載されていないので、再提出すること。 	<ul style="list-style-type: none"> (事後回答) 修正したものを資料1-2にてお示しします。
12	地形・地質	富樫	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 準備書8-2-3-42ページに扇状地堆積物等からなる天竜川周辺の未固結堆積物の透水係数が10^{-6}～10^{-7}m/sという値が記載されており、また資料編にも破碎帯や割れ目集中帯が10^{-6}から10^{-8}という値が記載されているが、一般的に比べて非常に小さい値である。この値がシミュレーションの一番基本的なパラメータに使用されているので、この数字をどうやって出したのか、測定箇所、測定方法、代表値の決め方について、教えてほしい。 一般的な値からすると、一桁から二桁ほど小さい値のため、その値でシミュレーションをすれば影響は小さいという結果になる。扇状地堆積物の値としては非常に小さい値なので、深度方向に何点くらい測定して、バラつきがどの程度あって、この値になったというデータを示してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 天竜川右岸の堆積層の透水係数については、飯田線との交差点と中央道の中間の位置である飯田市黒田で実施したボーリングの坑内で、湧水圧試験を実施した結果になります。 (事後回答) 天竜川右岸の堆積層で実施したボーリングは、資料1-1に示すNo.3及びNo.4となります。また、No.3及びNo.4のボーリング孔内で実施した湧水圧試験結果は資料1-3に示すとおりです。透水係数については、No.3では、$GL-88\sim 95m$において、2.42×10^{-6} (m/s)、$GL-83\sim 90m$において、3.07×10^{-6} (m/s)、No.4では、$GL-109\sim 116m$において、2.20×10^{-7} (m/s)の値を得ております。 今回の水収支解析モデルにおいては、上記の試験結果を踏まえ、河川流量の実測値と計算値の比較を行い再現性が確保できる値として、天竜川右岸の未固結堆積物の透水係数は準備書資料編 環7-1-6、表7-1-3に示すとおり、2.0×10^{-6} (m/s)に設定しております。また、破碎帯や割れ目集中帯の値は、既存の文献や施工実績等を参考にして透水係数の値を設定しました。
13	地形・地質	富樫	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の34番で環境保全上の配慮から小渋川橋梁をトンネルにできないかという趣旨の意見に対して、資料1-4で示されているのは工事で必要とした理由の説明である。私の意見は環境保全上の配慮からトンネル化を求める趣旨なので、工事の施工上と環境保全上の長所、短所を比較した上で、この計画でなければならないという検討をして、もう少し踏み込んだ説明をいただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> (事後回答) 中央新幹線は2027年の開業を前提としており、建設工上最も工期を要する南アルプスのトンネルについては、できる限り工期延伸のリスクを低減した計画としたいと考えています。また、工期が長くなることで地域に影響を与える期間も延び、生活環境の面からも不利であると考えています。 仮に小渋川橋りょうをトンネル化した場合、坑口部、橋りょう及び工事施工ヤードに係る動植物、土地の安定性への影響を回避できる一方、地下水に係る影響範囲の拡大、発生土運搬に係る大気質、騒音、振動の影響の増大、掘削土量の増加に伴う発生土置き場の確保等の問題が生じると考えられます。
14	地形・地質	富樫	第3回 追加意見	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の31番の意見への回答として、高橋の方法には断層破碎帯等も考慮されているという見解をいただいた。そうであるならば、委員会で示された地質平面図・縦断面をもとに、高橋の方法で設定された影響範囲(検討範囲)と、それに反映されているという断層破碎帯について空間的な対応関係があるはずであり、その関係を具体的に示していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> (事後回答) 前回資料1 31番の見解等でお示ししたとおり、地形をもとに影響範囲を設定する高橋の方法には断層破碎帯等も反映されていると考えております。したがって、高橋の方法では断層破碎帯等を含めた地形全体で影響範囲を算出するもので、断層破碎帯等を個別に扱うものではないと考えております。
15	土壌汚染	富樫	第3回 追加意見	<ul style="list-style-type: none"> 土壌汚染の予測評価に関わる大鹿村の旧小日影鉱山について、名称が記述されているのみで、鉱床としての分布や特徴、成因、含まれる重金属等の基本的な記載がないので、資料で説明いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> (事後回答) 旧小日影鉱山に係る既存文献を取りまとめた資料を資料1-4にてお示しします。

No.	区分	委員名	発言回	意見等要旨	事業者の説明、見解等要旨
16	土壌汚染 廃棄物等	小澤	第3回 追加意見	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の38番の回答について、発現地から搬出して管理型の発生土処分場での埋め立てが主たる処分方法と想定されるなら、周辺地域における管理型の処分場は限定的と思われるので、その状況を具体的に把握しておく必要があるのではないか。 	<p>(事後回答)</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設発生土について、周辺地域における既存の管理型処分場、遮蔽型処分場は資料1-8にお示しするようにそれぞれ1箇所です。また、管理型処分場等への搬入以外にも焼成処理による再利用等が考えられます。 汚染土壌が確認された場合には、関連法令に基づき、適切な処理、処分を行います。
17	磁界	武林	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の39番の関係で、ICNIRPのガイドラインは、静磁場の場合には400mT、変動の場合は1Hzで40mT、2Hzになれば1/4に、8Hzであれば1mTを切るなど周波数によって大きく変わるため、少なくとも、走行中の車内の磁界がどの周波数帯で変動しているか、周波数の幅についての情報が評価の上で必要ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 地上の推進コイルからの磁界は車上では直流磁界（静磁界）に見えますが、一定速度で走行していても、上り・下り勾配などで推力が変化するとそれに伴い車内の直流磁界も変動して見えます。計測器はこの時間変化を変動磁界とみなして表示します。特定の周波数の振動が生じているものではありません。 なお、今回の磁界測定に際して、ICNIRPガイドラインに対する相対値を評価するIEC62233による標準測定法に準拠した測定装置（測定機器2※）を用いて測定を行いました。当該測定装置では周波数成分を分析して出力する機能はなく、周波数データはお示しできません。 ※この測定機器は1～400kHzの周波数範囲を測定可能です。
18	磁界	武林	第3回	<ul style="list-style-type: none"> ICNIRPのガイドラインは国際的に広く受け入れられている基準であるが、乗車する方の健康への影響を考えたときに、どの基準を用いるべきか検討が必要である。公開測定の際の車内貫通路での測定値は0.7～0.9mT程度であり、ペースメーカーの承認基準である1mTと比較すると、それほど安全な余裕のある数字ではないため、その評価をどう考えるか検討の余地があるのではないか。 	<p>(事後回答)</p> <ul style="list-style-type: none"> 車内については、ペースメーカーへの影響も考慮し、自主的な管理としてペースメーカーの承認基準である静磁界1mTを守るよう、車両を設計することとしています。また、貫通路の測定値については、1.0m高さで0.81mT、1.5m高さで0.44mTであることから、ペースメーカーの装着高さにおいては、適切な余裕が確保されていると考えています。
19	動物 植物	陸	第3回 (非公開)	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の40番に記載のとおり、大鹿村釜沢の南側の非常口の動物調査で、調査範囲の600mあるいは変更区域の近傍250mの基準を満たしていない。「長野県環境影響評価技術指針マニュアル」を踏まえているので問題ないとの回答だが、マニュアルでは200mだからいいということではなく、周囲に影響を受ける恐れがある動物の生息が想定される場合には、その地域を含むように設定することが記載されている。該当地域を調査対象にしないのは問題であり、適切に調査、予測、評価がされていないのではないか。 準備書の8-4-1-6ページの図には、釜沢の北側の非常口には調査範囲600mの線が引いてあるが、南側の非常口の予定箇所はそうした調査範囲の設定がされていない。調査が間に合わないからこの範囲でいだろうということではなく、新しい計画で非常口の位置が移動したのであれば、他の場所と同じように調査を実施するというのが評価の適切なやり方ではないか。 変更区域の近傍250mについては、一部調査範囲が欠けている。 その欠けている範囲に動物相が豊かな場所が含まれており、ここを調査しないで評価ができていたということは、あり得ないかと考えるがいかがか。 技術指針マニュアルには、200mだからいいということではなく状況に合わせて調査すべきと記載がある。なぜ、南側の非常口だけ調査範囲が狭いのかということを開いている。 多少ずれる可能性があるため、調査範囲600mあるいは変更区域の近傍250mのエリアを設けて調査をするのが今回の準備書の評価の方法だとしているのに、ここではそれができていない。なぜ南側の非常口だけ例外にするのか、どうして追加調査をしなかったのかということに対する回答は全く得られていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 調査範囲は概ね600mとしていますが、これは目安として事業者独自に設定したもので、ほとんどの箇所については600mで調査をしています。釜沢地区の非常口については当初は別の場所を検討していましたが、営業しているクマタカが存在が明らかになり、現在の位置へ変更しました。上側の非常口については調査範囲は600mで対応しており、変更した非常口についても変更区域から200m以上はカバーができていたことが確認できましたので、技術指針マニュアルに示されている200m以上は確保した調査ということで特に問題がないと考えています。 変更の可能性のある範囲から、動物では250m、植物では100mの範囲を変更の可能性のある範囲の近傍と位置付け、その中で予測評価を行っています。御指摘のとおり、近傍については一部調査範囲から欠けていますが、技術指針マニュアルを踏まえた200m以上の調査は実施していますので、今回はその中で予測しています。 技術指針マニュアルで示す200mはとれているので、最低限の調査はできているので問題ないと考えています。 先ほど申し上げたとおり、非常口の予定箇所をずらしたことから、一部調査が足りないことは事実ですが、元々あった釜沢の非常口の調査範囲600mに当てはめると、新たに持ってきた非常口も200mの範囲に収まっており、これで十分だと判断をいたしました。 南側の非常口だけ例外ということは事実です。回答については同じ内容の繰り返しになってしまうので、どのような形で説明できるか持ち帰らせてさせていただきますがよろしいでしょうか。 <p>(事後回答)</p> <ul style="list-style-type: none"> 念のため、春夏に状況を確認します。

No.	区分	委員名	発言回	意見等要旨	事業者の説明、見解等要旨
20	植物	佐藤	第3回 (非公開)	・釜沢非常口の近辺にトキワトラノオが生育しているので、調査を実施して現状を把握していただきたい。	(事後回答) ・ご意見の場所における直接改変は行わないことから影響は小さいと考えていますが、重要な植物に係る情報を踏まえ、今後工事計画を具体化する中で道路の改修等を行う場合には現地調査を実施し、確認していきます。
21	動物	中村 (雅)	第3回 (非公開)	・資料3の26番に猛禽類に関して記述があり、環境省の「猛禽類保護の進め方(改訂版)」においては調査範囲の設定をイヌワシについては営巣中心域で1.2km、クマタカについては1kmとしている。ノスリの場合も調査範囲を広く設定して判断すべきであり、再調査が必要と思われる。	・ノスリなど猛禽類については、改変範囲から600mの調査範囲とは別に、もっと大きな範囲で調査をしています。
22	動物	梅崎	第3回 (非公開)	・前回委員会の資料1-11の7ページで、「改変の可能性のある範囲」にノスリの巣があり、他にいくつかそういうところがあるが、このままでよいのか。影響範囲から巣は完全に外すように設定したのか。 【中村雅彦委員】 ・ノスリとクマタカとオオタカの3種類が保全措置の対象となっており、問題にしていないわけではなく、保全対策を講じる対象種としている。 ・「改変の可能性のある範囲」内にあっても、対策を行えば問題ないのか。	・前回委員会の資料1-10の11ページに解析結果がありますが、この調査結果を元に生息の環境が保全されないという評価をしており、保全措置をとっていくことにしています。 ・ケースによって異なり、クマタカの場合は当初の非常口の場所に非常に近いところでしたので予定地の変更を行いました。ノスリについては、具体的に改変箇所の絞り込みをしていけば避けられる可能性があり、保全措置で対応できるということで変更はしていません。保全措置の効果については事後調査で確認していきます。
23	動物	中村 (雅)	第3回 (非公開)	・資料1の51番について、工事を行う場所については半径何mで調査を行ったということは分かった。これから残土の関係で集中して利用する道路が出てくると思うが、猛禽の場合は住む場所だけではなくて、利用する道路に対して種によっては600m離そうという話がある。今回の場合は、工事用の車両が利用する道路からどのくらいの範囲を評価の対象地域として考えているのか。 ・既存の道路を利用する場合は何も改変しないため、近くにイヌワシの巣があっても全く考慮しないということか。	・既存の道路については、特に大きな改良等は考えていないため、そこから何mの範囲という評価はしていません。 ・既存道路の横に猛禽類の巣があり、そこに工事用車両がさらに通った場合に、どのような影響があるかについては知見を持ち合わせていませんので、道路の近傍でそのようなことがあれば、専門家のご指導を受けてやっていきたいと思えます。なかなか評価できないという認識ですが、今後、そのような事象が出てくれば取組は考えていきたいと思えます。
24	動物 生態系	鈴木	第3回 (資料4)	・資料1の55番の事後回答に「なお、既存道路における資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による影響について、既に多くの車両の通行があり、騒音が発生する環境にあることから、動物(猛禽類等を除く)への影響は小さいと考えています。」とあるが、現状の通行量とは桁違いの台数及び重量の通行量が想定されるにもかかわらず、「影響が小さい」とは到底考えられない。もし、「現状も車両の通行があるから、いくら多くの車両が通行しても動物への影響が小さい」と考えるなら、人間や猛禽類に比べて、他の動物等が騒音の影響を受けない根拠を明示していただきたい。	(事後回答) ・猛禽類については「道路環境影響評価の技術手法」において、騒音の影響を受けやすい重要な種として挙げられており、予測評価にあたっては猛禽類等への影響を想定しています。 ・他の動物等については影響を受けないとしているのではなく、既に多くの車両が通行し騒音が発生する環境にあることから、周辺に生息する動物は騒音に慣れており、新たに生じる影響は限定的であると考えているものです。なお、猛禽類を除く動物への騒音の影響に係る確立した知見はありません。

No.	区分	委員名	発言回	意見等要旨	事業者の説明、見解等要旨															
25	動物	中村(雅)	第3回追加意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ブッポウソウは環境省のレッドリストの絶滅危惧ⅠB類、長野県のレッドリストでは絶滅危惧ⅠA類、県指定の天然記念物である。本種は小渋ダムにかかる四徳大橋(鉄骨の穴)で繁殖する。残土処理運搬車は四徳大橋を利用するのか。もし、利用するなら四徳大橋の現在の交通量と工事中に運行する残土処理運搬車の交通量を概算してもらいたい。ブッポウソウは夏鳥で5月から7月まで繁殖するので5月、6月、7月の、現在の交通量と残土処理運搬車の交通量を概算してもらいたい。 	<p>(事後回答)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・発生土を公共事業等で有効に活用して頂くための情報提供や発生土置き場は、長野県を窓口として関係機関や自治体等と調整させて頂いており、現時点で場所は未定です。 ・発生土を運搬する車両が四徳大橋を通行することになった場合、その台数は最大で準備書8-1-2-34ページに記載の大鹿村大河原における1,736台を考えています。なお、予測発生交通量は、今後の工事計画の具体化に応じ変動する可能性があります。 ・四徳大橋付近における現在の交通量は、「平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」(国土交通省道路局)より、次のとおりです。 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">24時間自動車類交通量</th> </tr> <tr> <th colspan="3">上下合計</th> </tr> <tr> <th></th> <th>大型車(台)</th> <th>小型車(台)</th> <th>合計(台)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>松川インター大鹿線 (中川村・大鹿村 境)</td> <td style="text-align: center;">497</td> <td style="text-align: center;">1,176</td> <td style="text-align: center;">1,673</td> </tr> </tbody> </table>		24時間自動車類交通量			上下合計				大型車(台)	小型車(台)	合計(台)	松川インター大鹿線 (中川村・大鹿村 境)	497	1,176	1,673
	24時間自動車類交通量																			
	上下合計																			
	大型車(台)	小型車(台)	合計(台)																	
松川インター大鹿線 (中川村・大鹿村 境)	497	1,176	1,673																	
26	動物	中村(雅)	第3回(非公開)	<ul style="list-style-type: none"> ・資料1の52番のミゾゴイについて、地区の方から生息情報をいただき、場所も大体特定されているが、このような場合はさらに詳しく調査してもらえるのか。変更の可能性のある近傍にあたる場所である。 ・ミゾゴイに関しては、調査範囲外なので聞き取りや現地調査は行わないということか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大鹿村のミゾゴイについては、実際に大鹿村在住の詳しい方にヒアリングを行いました。何箇所か営巣が確認されたという情報はいただきましたが、調査を実施した範囲内では営巣は確認されませんでした。大鹿村に生息していることは認識していますので、工事着手前には調査を実施して状況を把握し、場合によっては専門家から御指導いただき対応していくことを考えています。調査範囲内では見つかっていないので、生息環境への影響は小さいのではないかと判断しています。 ・ミゾゴイについては、現地の方にヒアリングを行い、何箇所からある営巣場所が変更場所から離れていることを確認しました。一方、大鹿村に生息していることは確かであり、渡り鳥のため営巣場所が変わる可能性もあるので、何もしないわけではなく、変更するエリアを中心に確認していきたいと思えます。 															
27	動物	中村(雅)	第3回追加意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ミゾゴイは環境省のレッドリストの絶滅危惧Ⅱ類、長野県のレッドリストでも絶滅危惧Ⅱ類である。大鹿村には3箇所、変更の可能性のある範囲があり、広い範囲が変更の可能性のある範囲の近傍に覆われている。ミゾゴイは再調査で変更の可能性のある範囲に生息する可能性がある。残土処理運搬車は大鹿村のどの道路を利用するのか。また、利用する道路の現在の交通量と工事中に運行する残土処理運搬車の交通量を概算してもらいたい。ミゾゴイは夏鳥で5月から7月まで繁殖するので5月、6月、7月の現在の交通量と残土処理運搬車の交通量を概算してもらいたい。 	<p>(事後回答)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予測発生交通量は、準備書8-1-2-34ページに記載のとおりです。なお、予測発生交通量は、今後の工事計画の具体化に応じ変動する可能性があります。 ・現在の交通量は、準備書資料編 環2-4-2~4ページに記載のとおりです。 															
28	動物	中村(雅)	第3回追加意見	<ul style="list-style-type: none"> ・準備書本編8-4-1-107ページの表8-4-1-30(6)の代替巢の設置で保全対象種にクマタカがあるが、クマタカの代替巢の設置に関して事例等の情報を知りたい。 	<p>(事後回答)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・猛禽類に係る情報は非公開とされる場合が多く情報は限定されます。 ・公表されているクマタカに係る代替巢の設置事例として津軽ダム(青森県)、三遠南信自動車道(長野県)、与布土ダム(兵庫県)があり、このうち与布土ダムでは繁殖の成功も確認されています。 															
29	動物	大窪 中村(寛)	第3回	<ul style="list-style-type: none"> ・資料1の49番で、ハマスズについては工事を計画している対岸で確認されているという状況なので影響がないとの見解だが、資料4で中村寛志委員からも同様の追加意見があるように、ハマスズはこの地点が県内で唯一の生息場所かも知れない非常に希少な種である。対岸で影響がないから何もしないということではなく、再調査が可能であればしていただき、確実に影響が及ばないことを確認していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・対岸であるから影響がないという我々の認識は変わりませんが、非常に貴重な種ということの中村寛志委員、大窪委員よりいただいております。何もしないということではなく、工事の前にどんなことができるのか、確実に影響が及ばないことを確認できる方法を、専門家の方の御指導を仰ぎながら考えたいと思えます。 															
30	動物	中村(寛)	第3回(資料4)	<ul style="list-style-type: none"> ・資料1の42、44番において、ミヤマシジミに関しては、評価書での変更、食草分布調査、生息地代替など保全措置、および事後調査を実施して保全を図っていくことを回答いただいたものと認識している。ミヤマシジミ保全に前向きに取り組んでいただけることを期待したい。 	<p>(事後回答)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ミヤマシジミの保全に向け、取り組んでまいります。 															

No.	区分	委員名	発言回	意見等要旨	事業者の説明、見解等要旨
31	動物	中村(寛)	第3回(資料4)	・資料1の43番については、クロツバメシジミに関しては生息場所がピンポイントで分かっているので、回答にあるように工事に伴う改変区域をできる限り小さくする等の環境保全措置を検討して生息環境への影響を避けていただきたい。	(事後回答) ・クロツバメシジミの生息環境への影響を回避、低減するよう努めてまいります。
32	動物	中村(寛)	第3回(資料4)	・資料1の46番の回答にあるように、キマダラルリツバメについては事後調査を実施し、生息ポイントを確認の上、適切な保全措置を願いたい。専門的な調査になるときは協力したい。	(事後回答) ・事後調査については、専門家の意見も踏まえながら取り組んでまいります。
33	動物	中村(寛)	第3回(資料4)	・資料1の48番について、確かに方法書では陸産貝類は含まれていないが、ツバクロイワギセルが見つかった限り影響を避けるよう努力を願いたい。現地調査の際には地元専門家の意見を聞くなどの措置を願いたい。 ※飯田市美術博物館で開催された陸産貝類に係るイベント紹介 http://info.iida-museum.org/?day=20130714	(事後回答) ・今後工事計画を具体化する中で道路の改修等を行う場合には、ツバクロイワギセルの現地調査を実施し、確認していきます。
34	動物	中村(寛)	第3回(資料4)	・資料1の50番の回答に関して、評価書において、走光性昆虫に対する夜間照明の影響を低減する技術の追加をお願いしたい。最近では黄色高圧ナトリウムランプなど虫を寄せ付けない照明がいろいろ開発されている。	(事後回答) ・評価書において、走光性昆虫に対する夜間照明の影響を低減する措置の記載について検討します。
35	植物	大窪	第3回(非公開)	・資料1の60番の回答で、移植・播種で成功事例を確認しているとしている種については、ほとんど全部が移植・播種が難しい種であるため、具体的にどんな条件でどんなレベルの成功事例か、出典も含めて教えてほしい。	・60番の回答で記載している種毎に、移植・播種のやり方、成功の程度などの具体的なデータについて、次回に揃えられるところはお示しします。 (事後回答) ・資料1-5にてご回答します。
36	植物	大窪	第3回	・資料3の30番及び31番に記載されているが、植物に関する長野県版レッドリストについては、今年2月中旬に改定版が出される予定であり、それに基づいて新しいバージョンでの植物の重要種、群落の選定基準に基づいた検討をしてほしいという意見が県関係機関から出ている。追加でレッドリストにあげられた植物種や群落について、事業者の見解では、方法書の段階では決まっておらず、十分なデータがないので対応できないということだが、できる範囲で対応いただきたい。 【片谷委員】 ・新しいリストはこれから公表されるので、工事を実施していくプロセスの中で、掲載されているものが工事区域内に発見された場合に、何らかの対処を考えていただくことは要望できる。調査をやり直すということは、現在のアセスの制度上は要求できないため、あとは工事中の配慮に加えていただくことだと思う。	・御趣旨は分かるのですが、方法書段階、調査を始める段階で一定の仕切りをしておかないと、これから先に出るものに対応していくことは、現実的にできないものと認識しています。方法書段階のレッドデータリストに基づいて調査を実施しており、ある時点で決めた重要種で手続を実施するというので、そこは御容赦いただきたいと考えております。 ・片谷委員よりいただいたお話については、きちんと対応させていただきます。
37	生態系	中村(寛)	第3回(資料4)	・資料1の64番の回答について、ミスジチョウを山地生態系の典型種として捉えるならば、里地里山生態系の典型種にはオオムラサキを入れないのは片手落ちではないか。 ・事業者が作成した「準備書のあらまし」(長野県版及び全線版)にもオオムラサキの写真が掲載されており、事業者としても典型性の注目種として考えているのではないか。 ・なお、長野県のオオムラサキについては、各地の里地里山で生息しており、回答にあったように予測範囲内にも確認されているが、ハビタットはあまり影響を受けずに保全されると考えている。	(事後回答) ・前回資料1 64番でご回答したとおり、オオムラサキは主に雑木林等の樹林を生息環境としており、比較的個体数が多い種ですが、山地及び里地・里山の生態系として既に選定している「ミズナラ群落」や「コナラ群落」等のハビタットと類似しているものと考え、準備書では典型種に選定しませんでした。 ・ご意見を踏まえ、評価書への記載について検討します。
38	景観	亀山	第3回	・資料1の66番から68番までは了解した。 ・65番について、景観に係るフォトモンタージュを35mmの広角レンズで実施されているが、大きな構造物が比較的近いところにある時は広角でよいが、対象がかなり遠くにある場合は、広角だとほとんど見えなくなる大きさになってしまう。人が実際に注視する時には、135mmくらいの望遠レンズほどの視野になる。また、フォトモンタージュが非常に分かりづらいという住民意見もあった。今回の資料1-9で示された写真でようやく分かるようになったので、評価書段階ではこの大きさのフォトモンタージュを示した上で、検討していただきたい。	・準備書では、他のアセス事例を踏まえたサイズでお示ししましたが、実際に住民の方を含め、臨場感を持って見ていただくという観点で、評価書においては表現の仕方はもう少し考えさせていただきたいと思えます。

No.	区分	委員名	発言回	意見等要旨	事業者の説明、見解等要旨
39	景観 人と自然との 触れ合い 活動の場	陸	第3回	<p>・資料1の69番で「小渋川流域が不特定かつ多数のものが利用している場に該当しないので評価地として選定せず、その代わりに大西公園を選定した。」という回答だが、そのように判断した理由を説明いただきたい。大鹿村の住民の方にとってみれば、小渋川流域は不特定の住民が日常的に多数利用する場であるので、そこを評価対象から外すのは住民の方々の人と自然との触れ合い活動というものを、軽視しているのではないかと云わざるを得ない。</p> <p>・人が一箇所に大勢集まる場を選定の基準にするというが、そういう選定基準が人触れにあるのか。多数の人がどう利用しているのが重要であり、集まるかどうかはその利用形態の一つである。また、バードウォッチング、写真撮影、登山の入口、沢登りなどといった活動をどのように考えるかについて、回答されていないのでお願いしたい。</p> <p>・供用後でなく、10年以上に及ぶ工事用車両の運行が問題であり、それが小渋川流域にどれだけ影響を与えるかについて評価をしないのは、この辺りの人と自然との触れ合い活動の場の評価としては極めて不十分だと思うがいかがか。</p> <p>【亀山委員長】</p> <p>・小渋川流域全体が触れ合い活動の場で、一箇所に大勢の方が行くわけではないが、様々な活動がなされている場だという認識をお持ちいただきたいというのが、委員の意見である。</p>	<p>・多数というのは人が集まるという観点で考えるべきであり、小渋川流域の全域を見ると多数の方が使用されるかもしれませんが、各ポイントを多数の方が利用していることにならないと考えています。</p> <p>ただし、小渋川流域については、地域の方々も大切にされており、重要な景観の資源でもあるので、今回は景観のところで大西公園から小渋川沿いに見える赤石岳といったものを含めて検討しており、人触れでは大西公園を地域の重要な公園ということで選定しました。</p> <p>・「道路環境影響評価の技術手法」を参考にしていますが、小渋川に関しては直接変更するかどうかも、大きなポイントだと考えています。小渋川流域において最も大きな変化は小渋川橋梁であり、誰もが日常的にウォーキングする場所ではないと思っています。また、通常使われる道路等からは、小渋川を渡る場所は見えないと判断していますので、人と自然との触れ合い活動の場からは、今回、小渋川流域を除いています。</p> <p>・工事による影響については「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」の中で評価をしており、準備書の8-5-2-15、16ページのところに記載しています。ここでは、大西公園について、車両の運行ルートからは約300m離れており、工事用車両が国道152号線で合流するものの、配車計画、運行計画を適切に行うことによって、到達時間・距離の変化を小さくすることができるため、影響がないと予測しています。</p> <p>・大きな範囲で捉えた小渋川流域について、問題意識を持っていないということではなく、アセスの予測対象の場としては挙げていないということです。しかし、陸委員、委員長から意見がありましたので、少し考えたいと思っています。</p> <p>(事後回答)</p> <p>・道路環境影響評価の技術手法では「触れ合い活動の場とは、上記のような自然との触れ合いに関し、野外レクリエーションを通じた人と自然との触れ合い活動及び日常的な人と自然との触れ合い活動が一般的に行われる施設又は場を有するもの」としており、施設や場所を特定できるものを考えております。</p> <p>・小渋川流域全体としては施設や場所を特定できないため「触れ合い活動の場」として調査の対象とはしていません。なお、小渋川流域の代表地点として特に多くの利用がある大西公園を選定しております。</p>
40	景観 人と自然との 触れ合い 活動の場	陸	第3回 追加意見	<p>・資料1の70番の事後回答は説明になっていないので、改めて見解を示すこと。</p> <p>第2回追加意見を繰り返すが、「調査及び予測の手法は、・・・方法書において内容をとりまとめ、環境影響評価技術委員会等の審議を経て、その内容も踏まえた調査を実施しましたので、適切である」との記述を改めること。</p> <p>「(事業者なりに)方法書において内容をとりまとめ、(具体的な場所が不明ながら可能な範囲内で)環境影響評価技術委員会等の審議を経て、(事業者なりに)その内容も踏まえた調査を実施し」までは事実としても、方法書の段階では計画路線や諸施設の場所が示されておらず具体的な調査及び予測の手法内容の検討は行っていない。その調査の手法は準備書(第7章)で初めて示されたものであり、したがって環境影響評価技術委員会では調査及び予測の手法が適切かどうかについて十分に検討されとはいえない。しかし、準備書ですでに調査が終了しているため、その調査手法が適切でない場合には、予測、評価も適切には行われなくなることになり、現にそうなっている。</p> <p>それにもかかわらず、「(事業者なりに)調査を実施したのだから、手法は適切である」という説明は、調査結果が不十分で適切でないという指摘への回答としては不十分で適切でないので、修正すること。</p>	<p>(事後回答)</p> <p>・方法書の段階では計画路線や関連施設の場所はお示ししておりませんでした。が、調査手法はお示ししております。</p> <p>・準備書では、長野県環境影響評価技術委員会の審議を踏まえた方法書に対する長野県知事意見を考慮して評価項目を追加しておりますが、その調査手法は方法書段階にお示したものです。</p> <p>・調査の手法は、「国土交通省令の参考手法」、「道路環境影響評価の技術手法」及び他事例を参考に選定しており、適切であると考えています。</p>
41	景観 人と自然との 触れ合い 活動の場	陸	第3回 追加意見	<p>・資料1の70番の事後回答により、温泉施設が「道路環境影響評価の技術手法」において評価対象から除外する「経済活動」に該当するとの見解を初めて聞いた。それならば、有料キャンプ場は「経済活動」に該当するのか、理由とともに回答をいただきたい。</p>	<p>(事後回答)</p> <p>・有料キャンプ場にも種類があるため、「経済活動」に該当するか否か判断するためには調査が必要だと考えておりますが、特定の者が収益事業として実施しているものであれば、「経済活動」に該当すると考えられます。</p>

No.	区分	委員名	発言回	意見等要旨	事業者の説明、見解等要旨
42	廃棄物等	小澤	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の75番で、非常口の断面積が30～60m²程度という幅を持って示されているが、その理由を教えてください。 資料1-11を見ると、トンネルの掘削方向について、本線に到達してから両側に掘削していく地点と、一方の方向に掘削していく地点があるが、何か理由があるのか。 非常口から本線へのルートは、斜めで結構距離があるように見えるが、最短のアプローチを想定しているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 本線を掘るトンネルの先端である「切羽」の数が関係しており、両側に掘っていく場合は切羽が2つになります。切羽が増えると換気のために設置する「風管」を多く入れるため断面積が大きくなります。また発生土の運搬土量なども考慮しながら非常口の断面を決めていきます。 掘削方向については、トンネルの施工計画上の問題であり、トンネル内の湧水を自然排水できるように基本的には上り勾配で掘削します。また、非常口からトンネルまでどの位置で接するか踏まえた中で掘り方を決めています。 資料1-11に記載しているのは概略ルートであり、非常口の円の中心から本線に接する地点を直線で結んでいますが、実際は非常口に至るルートの勾配なども考慮して、少し曲線にしながらルート延長を稼ぎ、勾配を緩くすることもあります。
43	廃棄物等	小澤	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1-11で大鹿村の非常口の状況を見ると、近接した非常口の削減や、市町村からの意見にもあった本線トンネルを活用した発生土の搬出など、環境負荷を減らすような計画変更について検討する余地があるのではないかと。 資料1-10に示している発生土量について、年次別にA地区、B地区が一つの欄になっているが、このAとBの発生土量の比率が大きく変わるということでしょうか。また、先ほどの想定が反映された表でないということでしょうか。 南木曽地域でも非常口についての問題提起がされているが、環境負荷をできるだけ減らすような工事計画を立てられるのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> 大鹿村では非常口に係るヤードを設置できる場所として釜沢、小沢を選定しております。この2つの非常口で南アルプスのトンネル掘削は可能ですが、釜沢地区の状況を考慮し、この2つの非常口の間を早期に貫通させ、トンネル内を通って発生土を搬出することができるようにするため、余分に1つ非常口を設けました。なるべく狭い道路をダンプが通らないようにする工夫ということで、御理解をいただきたいと思っております。 資料1-10においては、環境面では厳しい想定となるA、B地区それぞれから搬出するという形で示していますが、実際は小沢の非常口であるD地区から余計に発生土が出るようになります。
44	廃棄物等	小澤	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1-10では、工事の開始時期は市町村により異なるということであるが、例えば南木曽町のY地区とZ地区における工事時期をずらすことによって、工事期間内で時間差をつけることはできるのか。 ずらすことが可能であれば、搬出の負荷が極端に高まることを避けるような工事計画が立てられるのではないかと。今後の事業計画の具体化により工事計画を変更する可能性があるとのことなので、その段階で配慮していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> この表で南木曽町の例ではY地区とZ地区において同時期に始めるという前提で予測していますが、2027年ということを考えれば10年強の工事期間があり、工事の平準化ということで、仮に5年しかかからない工事があったとすれば、その5年を同時ではなく、地区単位でずらして実施することは可能です。 準備書でも平準化という言葉を使っており、一つは委員がおっしゃったような、土の搬出のタイミングをずらして一時期に集中しないような方法がとれる場所については、対応していきたいと思っております。
45	廃棄物等	小澤	第3回 追加意見	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の75番に関連して、非常口の削減による工期の延長等について、具体的な検討資料の提示はできないか。例えば、 <ul style="list-style-type: none"> ○ Y地区削減により、Z地区のみで掘削した場合 ○ X地区削減により、W地区のみで掘削した場合 ○ I地区又はH地区を削減して、どちらか一方のみで掘削した場合 ○ A地区及びB地区を削減して、D地区のみで掘削した場合 なお、具体的な提示が難しい場合は、各地区の本坑及び斜坑において、現在想定している掘削スピードのデータを提供されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> (事後回答) 非常口を削減した場合の工程表を資料1-6にお示しします。
46	廃棄物等	陸	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1-10に記載される発生土量について、8～10年目のA、B地区に含まれるものがD地区に回ると理解をして良いか。また、最悪の事態を考えてこういう数値を出したということだが、その最悪の事態とはどういうことか。 8年目以降はD地区に回ると考えて良いか。事情によりA地区からのみの搬出となってしまうことは想定されないということでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 最悪という言葉を使ったとすれば、地域にとって一番影響が大きい、A、B地区から出る土が全てこの釜沢地区の細い道路を通る事態が、地域にとっては厳しい状況だろうという意味で申し上げました。それを避けるには、A、B地区から出るものをDから搬出すれば、釜沢を通らずに済みますので、そういう意味でより良い方法ということになります。 100%間違いがないかと言われると明言はできませんが、そういったつもりで考えているということ、御理解をいただきたいと思っております。

No.	区分	委員名	発言回	意見等要旨	事業者の説明、見解等要旨
47	廃棄物等	陸	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1-11の掘削計画をみると、トンネルの矢印がぶつかる地点がほとんど沢であり、沢については両側から掘り進むというパターンであるが、理由はあるのか。異常出水があつて、トンネル工事が遅れる可能性が高いといったことを想定しているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ある程度の掘削の速さを想定すると、たまたまこういった図になるということです。この矢印がぶつかる場所は固定ではなく、特に上部の地形を意識したということではありません。
48	廃棄物等	梅崎	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の76番の見解で、大鹿村での工事車両台数が1日最大1,700台とされているが、資料1-10に示す地域別の発生土量からどのように算定するのか説明いただきたい。 市町村意見にもあるが、工事車両の通行が一番問題であり、その台数が根拠に基づき正しい数字であることが評価の前提になるので、今回の資料のデータに加え、概算の台数を求める式について、分かりやすく評価書等に記載いただきたい。その数字が、1,700台から異なると考え方が違ってくるので、概算でいいのでその数字の根拠を示してほしい。 その根拠を皆さんがチェックしやすいように、分かりやすい表記法でお願いする。 	<ul style="list-style-type: none"> 資料1-10の発生土量は月毎の掘削量をベースに運搬土量で積み上げており、一般的な10トンダンプに5m³の土を積載するものとして各月の発生土運搬車両の台数を計算し、資材運搬車両の台数も考慮して、その中で最大の月が往復で1,700台となっています。 車の台数については、準備書資料編（事3-4-1～3-4-7）に記載しており、そこで概ねの計算は可能です。ただし、資料編では年毎の一番大きな月を記載しており、全体で最大となるのがどの月か読み取れないので、その表現は検討します。 <p>（事後回答）</p> <ul style="list-style-type: none"> 49番についての見解でご回答します。

No.	区分	委員名	発言回	意見等要旨	事業者の説明、見解等要旨
49	廃棄物等	梅崎	第3回 追加意見	<p>・資料1-10の年別・地区別の発生土量について、準備書本編8-1-2-34ページの表8-1-2-19に示す各地点の発生集中交通量(台/日)との関係が分かるように整理して提出してほしい。</p>	<p>(事後回答)</p> <p>1) 資料1-10の年別・地区別の発生土量は、施工計画(トンネルの掘削速度、断面積等)に基づき、月ごと・各工事場所ごとの発生土量を算出し、各年ごとに合計したものです。</p> <p>2) 準備書8-1-2-34ページ 表8-1-2-19にお示しした各地点の発生集中交通量(台/日)は、以下のように算出しています。</p> <p>① 複数の工事場所を同一の運行ルートを使用すると想定される区域ごとにグループ分けする。</p> <p>② 1) で算出した月ごと・各工事場所ごとの発生土量等から、各月の「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行台数」を算出する。</p> <p>③ ①のグループごとに、各工事場所からの「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行台数」を月ごとに合計し、その合計の最大値を各当該年の最大台数/月(資料編 事3-4-1以降の表3-4-1)とする。</p> <p>④ 最大台数/月 をひと月の稼働日数で除し、往復に換算するため2倍する。</p> <p>以上より、上記 1)の発生土量等に基づき算出した発生集中交通量の内、最大値となるものを表8-1-2-19に記載しています。</p> <p>・なお、表8-1-2-19に記載した発生集中交通量が生じる時期は、準備書8-1-2-33ページ 表8-1-2-18のように考えており、発生土量が最大となる時期と概ね一致します。</p>
50	廃棄物等	梅崎	第3回	<p>・資料1の76番では、発生土の全量を道路で運ぶという評価をしているが、周辺に仮置き場を設ける場合はその影響は大きいので、影響評価の範囲を広くとるなど、何らかの評価の準備をすべきと思うがいかがか。</p>	<p>・仮置き場の場所は決まっていない状況ですので、発生土置き場と同様に、保全措置から調査を行っていくように考えています。</p>
51	廃棄物等	富樫	第3回	<p>・以前から大鹿村の地点は地質上、地形上のリスクがある場所だと指摘しているが、この5km区間に非常口と工用トンネルが4か所、明かり区間、変電施設と重要な地上構造物が集中していることは異常である。非常口を減らすと工期に響くと思うが、逆にいうと工期を短縮するために無理な設計をしていることになる。工期短縮と環境保全はトレードオフの関係になるが、そこをきちんと検討していただきたい。</p> <p>地元感情からすれば工期より環境を大事にしてほしいということになるが、今までの説明は工事上の必要性を述べているだけである。例えば、非常口4箇所の断面の大きな斜坑から土が出なくなれば、工用道路の改修、新設の問題もかなり減ってくる。そういった諸々を含めて、工事上の必要性和環境保全上の譲歩がどこまで可能か検討していただきたいが、いかがか。</p> <p>・今の事業計画を変えるつもりはないということだが、事業計画を立てる段階でどれだけ環境に配慮しているかが問われることになる。そのような取りつくなし議論ではなく、もう少しきめ細かに検討していただきたい。</p> <p>・非常口を減らすとどれだけ工期が延びるかということについて、前提となる議論はないので、例えば非常口を減らして、技術的な面から工期を間に合わせるようなことも検討していただくなど、総合的に環境に配慮していただきたい。</p>	<p>・釜沢の掘削区間の短い非常口については、工期を達成するためには必要ありませんが、私もなによりに検討し、地域の環境負荷を下げて、発生土をスムーズに運搬するために追加した地点です。委員からの意見は、非常口をさらに2箇所ないしは1箇所にするということだと思いますが、2027年の開業を目標にしており、工期と環境保全をトレードオフの関係で評価する考えはありません。2027年を目標にして、環境面の負荷もできる限り低減させていく方法を選んでいくということですので、ある一定の工期という前提を崩すという考えは今のところありません。</p> <p>・具体的な工事計画、環境への配慮について、準備書では我々がベストと考える案を出しましたが、準備書手続における様々な御意見を踏まえ、追加あるいは見直しすべき点があれば見直しますので、全く準備書に書いてあるとおりに進めるということではありません。ただし工期については、まずは目標としている2027年を大前提として、その中で何ができるかという姿勢で実施したいということで、御理解いただきたいと思います。</p> <p>・そうした観点では当然実施してまいります。最新技術等を取り入れて工事期間が短くなれば、地域の方にもメリットがあります。現段階では、常識的な技術力を踏まえて工期等を算定しており、今の方法がベストと考えていますが、それに留まるということではなく、掘削技術のみでなく環境負荷を低減するための最新の技術も、積極的に取り入れていくことを考えています。</p>

No.	区分	委員名	発言回	意見等要旨	事業者の説明、見解等要旨
52	廃棄物等	大窪	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1-10で、例えば南木曽町のZ地区については、32万m³という単年では最も多くの土量が発生しており、5年間で排出を終わらせるという計画ですが、計画を何年間か伸ばして運搬のある年に集中させないことにより、環境への負荷を低減させることはできるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> トンネルを掘る場所の地質により掘削スピードが変わりますが、Z地区については掘りやすい場所ということで数値が大きくなっています。5年で済む場所を10年かけるというように少しペースを落として施工するようなことは一般的には行いません。工事の平準化として、例えばY地区とZ地区の着手時期をずらすことはあり得ますが、工事できる場所はきちんと早く進めることが、効率的といえますか、環境面でも事業者にとっても良いことですので、Z地区が始まればなるべく早く終わらせることとなります。 トンネルと比べて高架橋の工事においては、用地の条件が整えば、構造物が比較的早くできますので、そういった場所は少し遅らせるという形で平準化はあります。Z地区単体で見ると、着手してゆっくり掘るということはありませんが、着手時期を坑口ごとに考えていくことは行いたいと思っています。
53	廃棄物等	片谷	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の77番について、森林はできる限り伐採しない計画と記載されているが、現地の様子からも非常口を設けるに際して木を切らないで済むということはありません。伐採した木の処分については、方法書段階では場所が決まっていなかったため指摘しなかったが、廃棄物に追加して予測の対象とすべきものである。 	<ul style="list-style-type: none"> 森林については、なるべく木を切らないようにすることが基本精神ですが、委員から御指摘があったとおり、一本も切らずに工事を進めるということは現実的ではないので、どのような予測ができるか少し考えさせてください。 <p>(事後回答)</p> <ul style="list-style-type: none"> 伐採木については、計算し、評価書に記載します。
54	廃棄物等	片谷	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の78番についても同様で、地権者に説明したうえで測量して確定するため予測の対象としないということはアセスの考えに反する。何軒かの家は壊さざるを得ないならば、最大で何軒が立ち退き、取り壊しになるという影響が最大になる条件で予測の上、建築廃棄物として含めるべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> 家屋については、ルートが決まってまいりますので、一定の見積もり、計算ができるかもしれませんが、今後評価書においてどのくらい取扱いをできるかということについては、検討させていただきたいと思っております。 <p>(事後回答)</p> <ul style="list-style-type: none"> 支障家屋については、家屋数のみならず、家屋の規模、材質、部分的な取り壊しかどうか等、現段階では設定が困難な状況であり、お示しするのは難しいと考えています。 また、支障家屋の補償後の扱いは、事業者ではなく所有者が判断するものであることから、環境影響評価の対象には含めておりません。
55	廃棄物等	片谷	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の79番も、詳細な工事計画を検討する中で処理施設を決定するため、準備書に示していないということだが、県内に受け入れられる処分場が何箇所かあるので、とりあえず想定できる範囲で搬入した場合に、どういう影響が生じるかということがアセスにおける予測であり、決まっていなから予測をしないという説明は成り立たない。 	<p>(事後回答)</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設汚泥、コンクリート塊等に関し、長野県内における中間処理施設、最終処分場の分布状況は資料1-7,8に示すとおりです。工事にあたっては、これら施設の処理能力等を考慮し、合理的に処理できる施設において、処理を行います。
56	廃棄物等	片谷	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の80番については、回答はもっともであるが、再利用はともかく、再資源化処理とはどこかに委託するはずである。どこに委託するかの見通しが立たないと、トータルの環境負荷は見えないので、もう少し具体的にする必要があります。 81番はこの回答で結構かと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 再資源化処理については、一般的には委託をする形になりますが、準備書、評価書の中でどのように記載するかについては、もう少し検討させてください。 <p>(事後回答)</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設汚泥、コンクリート塊等に関し、対象事業実施区域及びその周囲に存在する再資源化処理施設を含む中間処理施設の分布状況は資料1-7に示すとおりです。 廃棄物の再利用・再資源化の状況については確認を行い、公表していきます。
57	廃棄物等	塩田	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の76番に、ダンプカーが同じ県道を1日最大1,700台走るとされているが、大変な台数である。坑口、非常口の近傍に残土置き場があれば、ダンプの台数は減る旨が記載されているが置き場の面積はどのくらいか。平均すると1箇所に対して約570台になると思うが、車両の出入りはあっても100台ほどはその場にいる可能性があるため、置き場の面積はかなり大きくなり、先ほど片谷委員の意見にもあった森林の伐採に影響すると思われる。 	<ul style="list-style-type: none"> 1,700台は往復の数字になりまして、片側からは850台出ることになります。ヤードの面積ですが、斜坑口では5,000m²程度を考えております。掘削等に必要な資機材の置き場、水処理施設、1日分くらいの残土を仮置きできるような場所を想定すると、このくらいの面積になります。ヤードの場所以外にまとまった仮置き場が確保できれば、ダンプ台数の平準化といったことができると考えています。

No.	区分	委員名	発言回	意見等要旨	事業者の説明、見解等要旨
58	廃棄物等	小澤	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の80番の関係で、準備書において廃棄物の再資源化の目標として、建設汚泥については60%、残りのものについては100%とされていた。建設汚泥の残りの40%は再資源化されないことになり、減量化という形もあるが、それ以外にどのような処分方法を想定しているか。 保全措置として、建設汚泥の脱水処理など減量化について記載されているので、その後の処理方法を想定をした上で記載してはいかか。 	<ul style="list-style-type: none"> 準備書の8-8-1-4ページに長野県のリサイクルに関する目標値を記載しましたが、今の段階でどこでどのように処理するかといった具体的などころまではまだ決まっています。建設汚泥は専門のリサイクル業者、施設に持ち込むことが一般的ですので、そういった処理を行うこととなります。 資料編（環14-3-1ページ）に処理フローを掲載していますが、具体的に書けることについては少し考えさせてください。 <p>（事後回答）</p> <ul style="list-style-type: none"> 脱水処理等の後については、処分業者に委託し最終処分場に持ち込みます。なお、最終処分場の分布状況は資料1-8にお示しします。
59	温室効果ガス	片谷	第3回	<ul style="list-style-type: none"> 資料1の82番と83番への回答は十分ではない。82番について、アセス制度と交通政策審議会は別の制度なので、交通政策審議会で予測値を示さないことが、アセスで示さないことの説明にはならない。 供用後の列車の走行に伴う温室効果ガスの排出量については、長野県では対象項目に入れていないが、事業の必要性に対する説明を求める多くの住民意見に対して、資料編では二酸化炭素の排出量は減らせるという説明が記載されている。このアセス図書は東京都から名古屋市間のもので、さらに十数年先の東京・大阪間が開業した時の数値が載っていることは、事業の必要性を説明する資料としては適切ではない。環境負荷の観点からいっても、アセスの予測というのは環境負荷が最大になる時点を想定して実施するものなので、東京・名古屋間については、航空便の増減はほとんどないと想定されるため、その時が温室効果ガスに関する環境負荷が大きくなる。そのため、その時点におけるデータで説明して、名古屋まで開業した時点では負荷が増えるが、大阪まで開業すれば負荷を減らせるという想定で説明することが本来のアセスである。 84番についてはこれで結構です。 <p>不確定部分があることは理解できるが、大阪までの開業は名古屋間開業から十数年後の話なので、このアセス書に載せる資料としては適切ではない。かなり変動幅があるという前提で、他県で質問した時も、東京・名古屋間での列車本数の想定値については回答があったので計算できない話ではないはずである。誤差を前提に不確定幅の程度を示せば、企業の責任として十分果たしていることになる。</p> <p>長野県だけでなく、1都6県同じ数値を使って説明されているはずなので、そこは共有していただきたい。走行に伴う温室効果ガス排出量を予測評価項目に入れる旨の知事意見が出ている県もあるので、そこでの統一した数値を出せば、多少の誤差はあっても責任は果たせると考えられる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 東京・大阪間については資料編に記載していますが、列車本数を想定するためには、何人の方が乗車されるかといった条件があります。その抛り所として、交通政策審議会で出されている事業予測の結果を用いているということであり、私どもが東京・名古屋市間でどれだけ列車が走ることで温室効果ガスを排出するか、あとは東京・大阪間の予測については、おそらく航空便がなくなるだろうといった前提を含めています。そういった前提条件が、東京・名古屋間の開業時について設定することが難しいと考えていまして、事業者として責任を持てる、あるいは納得ができるような前提条件を持ち合わせていないため、現段階では東京・大阪間、最終的な形でどの程度の排出量になるかということを示唆していません。 技術委員会で東京・名古屋市間を想定した温室効果ガスの算出についての御指摘があったということで、持ち帰らせていただいでよいでしょうか。 <p>（事後回答）</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京都～名古屋市間の温室効果ガス排出量については、検討します。