

長野県環境影響評価技術委員会 会議録

1 日 時 平成15年5月20日(火) 10:00~12:30

2 場 所 長野県木曾勤労者福祉センター 1階ホール

3 内 容 委員長の選出
議事

(1) 長野県環境影響評価条例等について

(2) (仮称)木曾川右岸道路(南部ルート)建設事業に関する環境影響評価方法書について

(3) その他

4 出席委員(五十音順)

石	黒	智	彦
今	井	信	五
今	泉	俊	文
梅	崎	健	夫
片	谷	教	孝
佐	倉	保	夫
佐	々	木	葉
佐	藤	利	幸
塩	田	正	純
千	葉	百	子
中	村	浩	志
林		一	六
原	科	幸	彦
福	島	和	夫

(: 委員長 : 委員長職務代理者)

5 欠席委員

花 里 孝 幸

長野県環境影響評価技術委員会会議録

1 開 会

事務局

本日はお忙しい中、長野県環境影響評価技術委員会にご出席いただきましてありがとうございます。私は長野県環境自然保護課、環境審査係の片桐と申します。議長が決まりますまでは、司会の方を務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それではただ今から、長野県環境影響評価条例に基づく長野県環境影響評価技術委員会を開催いたします。はじめに、太田環境自然保護課長よりごあいさつを申し上げます。

2 あいさつ

環境自然保護課長

おはようございます。長野県生活環境部環境自然保護課の太田でございます。よろしくお願ひいたします。本日は委員の方には、大変お忙しい中、この委員会にご出席を賜りまして大変ありがとうございます。

本来ですと、私どもの生活部長が出席するつもりでございましたが、委員会と本会議と日程が重なりました関係で、今回、欠席させていただきますことを最初にお願ひ申し上げます。

この技術委員会につきましては、新たな個別案件がなかったということもありまして、前回からずいぶん期間があいておりまして、その間に、前回の任期が切れまして、今回新たに第3期目の技術委員会ということで、初会合ということになっております。今日、お1人の方がご欠席でございますが、お見えになりました方を含めまして、15名の方に新たに委嘱をさせていただきますして、第3期目の委員会を発足させていただいております。

本日は、まず最初に委員長の選出をお願いするとともに、長野県環境影響評価条例等について事務局に説明させていただきましたあと、今回の議題でございます木曾川右岸道路の建設事業につきまして、事業者の方から、その環境影響評価方法書について説明申し上げまして、ご審議をいただきたいという具合に思っております。そのあとさらに、現地調査をお願いし、最終的には夕方までかかるという非常にタイトな日程でございますが、よろしくお願いいたしますと思っております。

この環境影響評価につきましては、長野県といたしましては、今年度、現行の環境影響評価制度の、さらに早い段階で県民の方に開かれて、効果的な環境配慮を行うことを

目的としております戦略的な環境アセスメント整備につきましても、検討を進めていきたいという具合に考えておるところでございます。技術委員会の皆様におかれましては、本件の環境保全に忌憚のないご意見を賜り、濃密なご審議を賜りますようお願い申し上げます。どうかよろしくお願いたします。

3 委員長の選出

事務局

本日は新しい委員の皆様にご就任いただき、第1回目の会議でございます。皆様のお手元には技術委員の委嘱状を交付してございます。今回、長野県環境影響評価技術委員として委嘱させていただいております委員の皆様を、ご紹介させていただきます。お手元に技術委員会の委員の名簿がございます。五十音順にご紹介させていただきます。

財団法人日本環境衛生センター理事の石黒智彦委員でございます。財団法人日本自然保護協会参与の今井信五委員でございます。山梨大学教育人間科学部教授の今泉俊文委員でございます。信州大学工学部助教授の梅崎健夫委員でございます。山梨大学大学院工学研究科助教授の片谷教孝委員でございます。千葉大学理学部教授の佐倉保夫委員でございます。早稲田大学理工学部教授の佐々木葉委員でございます。信州大学理学部教授の佐藤利幸委員でございます。社団法人日本騒音制御工学会理事の塩田正純委員でございます。順天堂大学医学部助教授の千葉百子委員でございます。信州大学教育学部教授の中村浩志委員でございます。本日はご都合により欠席されておられますが、信州大学山地水環境教育研究センター長の花里孝幸委員でございます。筑波大学名誉教授の林一六委員でございます。東京工業大学大学院総合理工学研究科教授の原科幸彦委員でございます。信州大学理学部教授の福島和夫委員でございます。

ありがとうございました。それではこれから議事に入らせていただきますが、この委員会は過半数の委員の出席をいただき、条例第37条第2項の規定により成立していることをご報告させていただきます。なお条例につきましては、後ほどご説明申し上げますが、資料の1をご覧くださいますと、技術委員会に係る条項が載っております。本日の委員会は公開で行われ、会議録も公表されます。また会議録が作成されるまでの間は、この音声そのものが長野県のホームページで公開されることとなりますので、ご承知お願いたします。

続きまして、本日の日程についてご説明いたします。お手元の会議次第の議事の(2)の木曾川右岸道路(南部ルート)建設事業に関する環境影響評価方法書について、この審議までをこの場所でお願いたしまして、終了次第、マイクロバスで現地調査をしていただきます。途中、昼食をとっていただきまして、午後5時には終了の予定をしております。よろしくお願いたします。

それではまず、委員長の選出をお願したいと思っております。委員長の選出につきまして

は、条例第36条第1項の規定によりまして、委員の互選によることとなっております。委員の方の中で立候補される方がおりましたら、挙手をお願いしたいと思います。どなたかいかがでしょうか。今、原科委員からお手が上がりましたが、立候補いただけるということでございましょうか。他にいかがでしょうか。他にございませんようでしたら・・・

原科委員

私の方で立候補の理由を述べたいと思います。

事務局

はい、お願いします。

原科委員

立候補する以上は、理由を言わないとおかしいですね。私は環境アセスメント研究をずっとやっておりますので、もし、皆さんよろしければ、まとめ役をやらせてもらえればと思います。また、私は環境アセスメント学会で今、副会長をやっておりまして、そういうことから日本のアセスメントの制度をいい方向に変えていきたいので、案件の審査とか他のところでも会長等をやっております。日本の制度をよくしたいという気持ちから、できれば、この長野県の条例のもし不備なところがあれば、そういうようなところの改善も図りたいと。私は個別の分野の専門というよりは、むしろ社会工学というところで、総合的なこういう社会的制度の研究をやっておりますので、そんなところから手を上げさせていただきました。以上でございます。

事務局

ありがとうございました。ただ今、原科委員より、立候補と所信のお言葉がございましたけれども、他に立候補がございませんようでしたら、原科委員に委員長をお願いしたいと思いますけれども、ご異議ございませんでしょうか。

出席委員一同

拍手

事務局

ありがとうございました。それでは原科委員に委員長をお願いしたいと思います。それでは、委員長席へお移り願います。それでは原科委員長から改めまして、就任のごあいさつをお願いしたいと思います。

原科委員長

それでは、はじめさせていただきます。ここに、委員会のあらすじがありまして、だいたいのことが載っておりますけれども。ただ、中身によってはいろいろ想定外のことも起こりますから、それは委員会で。

私、所信表明で、立候補をした理由を申し上げましたけれども、日本のアセスメントの制度は、環境影響評価法ができるまでの間というのは、あまりよくなかったんですね。これはアワセメントなんて私だけでなく、多くの方が言うておりますけれども。つまり結果、事業を行うことの結果が決まっています、それに対して理屈づけとしてアセスメント、環境影響評価をすると、その結果、反対はないと、そんな形が多かったんです。

しかし本来、アセスメントをやった結果によって事業の内容を変えるとか、事業の実行の場合によっては中止することもありたりするとか、そんなこともあります。そういう点でいくと、従来の方法は不十分でありました。ただ、環境影響評価法、アセス法ができて、日本でも基本的に変わっております。今、申し上げたようにアセスの結果によっては、事業の内容を変えたり、それから、ときには中止もあり得るというそういう規定になっております、そういう規制力もあります。

日本全国で条例が、制定されております。実は2000年の12月に沖縄県で最後の条例が制定されて、47都道府県と当時の12の政令指定都市が全てが条例化しました。10年ほど前には、4つしかなかったですから、大きく変わったわけです。これは法律ができたためなんです。そういうことでシステムは変わったのですが、しかしまだ従来の考え方が残っておりまして、なかなか新しい考え方が十分に浸透しないと思います。長野県では、ぜひ新しい考え方を浸透できるようにしていきたいと思っております。そういうことで、この会を進めさせていただきたいと思っております。

先ほど、少し私の所信みたいなものを申し上げましたが、時間も節約しないといけませんし、後半の日程もいろいろとございます。あともうひとつ申し上げておきたいのは、そういうことで、私は今の考え方を放送大学というところで、テレビ放送で環境アセスメントという番組をやっております。テレビで15回の放送ですが、今年で10年目です。日本の制度が変わる前からこういうことを申し上げておりまして。実は放送大学で、私がアセスについてお話しして来たことが、今回、もう6年前ですけども、1997年のアセス法を作るときに少しは役に立っていると思っております。そのポイントは、方法書段階を付け加えるということです。このことを何回も私は言うておりました。その考え方は、英語ではスコーピングと言います。スコープというのは「範囲を決める」です。この範囲は「検討する範囲」です。環境省の研究会で日本語に訳して「検討範囲の絞り込み」という表現を使用しています。こういう表現にして環境省も使っているのですけれども。検討範囲の絞り込みということは、影響評価項目をどんな項目にするかという、これを普通は考えるんです。

もうひとつあります。それは提案行為と言いますか、事業の原案に対して環境を配慮

した他の代替案ですが、これをA案とか、B案とかいろいろ考えます。そういう代替案をどの範囲まで考えるのか。ですから、(代替案は)複数になるんです。考えていることも本来入ってきます。ところが、アセス法の規定では、方法書段階で原案のところに代替案を提出することは義務付けておりません。しかしながら、日本語は幸い単数も複数も同じですから、提案の内容を記すと書いてあるのなら、提案の内容を単数とか複数とか書いてないのだから。そういうことで私は原案と代替案を提出することが、今、私の理解するところでは、法律に関わっておられる方はそういう解釈をされる方はおられます。しかし、国会での審議では代替案を想定することにつきまして、そのことは議論に残っております。それから報告の準備書段階では、複数案の比較検討は要求していませんから。ということは、準備書で複数案を出すということは、方法書でもそうでないとおかしいですから。ですから方法書の段階で複数案を出しておくということですね。本来はそういうことだと思っております。

そんなことで、ぜひそういうこともこの委員会ではご判断いただきたいと思います。もし可能であれば、私の放送大学の講義の本がありますので、見ていただければありがたいと思いますが、そういうことです。おそらく今日の議論もそういう方法書段階での議論になると、そういうことを思っています。

事務局

ありがとうございました。続きまして、条例第36条第3項の規定によりまして、委員長が委員長の職務代理者をあらかじめ指名するということになっております。委員長に代理者の指名をお願いしたいと思います。

原科委員長

私は実は長野県にこの約2年間ほど、ずいぶん親しくお付き合いをさせていただいております。中信地区の廃棄物処理施設検討委員会というものをやってまいりまして、2年間で33回の委員会を行いました。大変、数多く集中的に議論を行いまして、一段落ついたところでございます。この2年間の結果というのは廃棄物処理施設、これは県の廃棄物処理事業団の施設で、産廃と一廃を抱き合わせの施設なんですけれど、それをどこにするかということで、地元の合意がとれなくて、田中知事からの要請なんですけれども、白紙撤回しまして最初からやり直しとなりました。この場合には、事業を行う段階ではなく、そのもっと前、計画段階、さらに政策段階から、そういったものを構築する段階です。そういった一番最初の段階まで遡って情報公開をして、参加による合意を積み重ねて行く。そういうことをずっと私は考えてやってきたわけで、その検討委員会そのものもやってまいりました。一応、政策段階の合意形成、計画段階の基本計画、次に計画段階の後半は整備計画になりますが、整備計画の途中まで終わりました。委員長として、そんなことをやってまいりました。その間、こちらにおられる福島委員とずっと

やって参りました。そんなこともありますので、私はメンバーの方、数名の方を前から存じ上げておりますけれども、福島委員にお願いできれば、地元の専門家の方でもございますので、よろしいかと思えます。いかがでしょうか。

事務局

福島委員、いかがでしょうか。

原科委員長

無理やりで申し訳ありませんが。

福島委員

分かりました。

事務局

ありがとうございました。それでは、福島委員に職務代理者をお願いしたいと思えます。それでは、条例第37条第1項の規定により、委員長が議長を務めることになっておりますので、これ以降の議事の進行を原科委員長をお願いいたします。

4 議 事

<説明>

(1) 長野県環境影響評価条例等について

原科委員長

それでは議長役を務めさせていただきたいと思います。委員の皆様方、どうぞ協力のほどをお願いいたします。まず、議題の1番になりますが、「長野県環境影響評価条例等について」でございます。このことにつきまして、まず内容を事務局からご説明をお願いいたします。

事務局

環境自然保護課の担当しております、山岸と申します。よろしくをお願いいたします。私の方から、資料1について簡単にご説明させていただきます。資料1は、長野県の条例の技術委員会に関わる部分の抜粋をしてございまして、条例そのものではございません。私どもの条例につきましては、別綴じで環境アセスメントということで、「長野県の条例のあらまし」というパンフレットがお手元にお配りしてございますが、そちらの方にもう少し詳しく載っております。特に1枚をめくっていただきますと、長野県の条例の対象事業等ということで一覧表が載っています。第1種、第2種ということで、それぞれどういう事業をどういう規模ものがアセス対象になるかということで載っております。いわゆる法アセスよりも若干規模が小さく、それから、法にない事業もある程度加えた、いわゆる下出し、横出し記入をしてございます。一応こういう対象事業につきましては、条例に基づく影響評価という形で手続きをしていくようなシステムになっております。次のページに、いろいろな手続きの流れというものが、横長ですべて書いてございます。この辺につきましては、また資料1の方に戻って、そこの方でも詳しくご説明していきたいと思っておりますので、このあらましにつきましては、あとでお読みいただきたいと思っております。

それでは資料の1の方に戻りまして、ここにそれぞれ第1章からはじまって書いてございますが、技術委員会の方に関わりのある部分だけの資料になっておりますので、ご容赦をお願いしたいと思います。ひとつは第2章で、技術指針というものがございまして、この中身がいわゆる定めるときに、あるいは変更するときには技術委員会の意見を聞くというふうに書いてございまして、すでに技術指針はございますので、この指針の内容を変更するというときには、委員の皆様のご意見をお聞きして変更していくという形になっております。

次の第3章の方法書についてですが、本日お越しいただいたことはこのことでございます。事業者から木曽川右岸道路の方法書の提出がありましたので、その方法書につい

て技術委員会の意見をお聞きしていきたいというのが2番目でございます。

3番目に、第4章の準備書がございます。やはり、同様に準備書の提出があったときには、委員の皆様のご意見をお聞きするというので、3つございます。

その次、第8章から技術委員会のそれぞれの組織について、その裏側にずっと出てまいります。一応任期は2年ということをお願いしてございますので、よろしく願いいたします。それからずっと下の方へ行きまして、第38条それから第39条で、部会と専門委員というものが出てきます。こういった技術委員会に部会あるいは専門委員ということで、それぞれ置くことができるようになっております。

第9章というところで環境影響評価法との関係ということでございますが、この次のページに手続きの流れということで、上からずっと下まで、フローが書いてございまして、技術委員会のところが網掛けになっております。左側に条例の流れ、右側に法律の手続きの流れというものがございます。条例につきましては先ほど申し上げましたとおり、方法書・準備書のところに知事意見書へ行く矢印のところに技術委員会がありますが、法律の方の環境影響評価につきましても、条例の中で技術委員会の意見を聞いて、知事の意見書を事業者の方に述べるという仕組みになっておりますので、今現在、法の関係の案件はございませんが、またそういうものが提出されれば、技術委員会を開いて意見を求めるという仕組みになっております。

それから、小さい字で読みにくいのですが、左側のところに4.5か月とか下に5.5か月とか、期間が書いてあるのが分かるかと思えます。一応これは、方法書の公告・縦覧、あるいは準備書の公告・縦覧、それから含めまして、知事の意見書を事業者に述べるまでのおおむねの期間をそこに記してあります。また、木曽川右岸道路の具体的なことにつきましては、次のところで説明させていただきますが、おおむねこういった条例の流れになってきております。

その次の、今の流れの裏に、技術委員会の運営要領ということについて書いてございます。先ほど司会の方からも申し上げましたとおり、この委員会は原則公開と。また会議録も公開ということになっております。そういったようなことが、ここに記載されております。ただ、第2条のところに書いてございますが、ただし書で、「議長が技術委員会に諮り、当該会議を非公開とすることができる。」ということが謳われておりますが、これはいわゆる希少種とかの位置が明らかになってしまうとか、いろいろ公開できない情報の説明等のときには非公開にできるという、そういった主旨で書かれてございます。

第4条ですが、意見書の提出ということで、「会議を欠席する委員は、会議の議題に関する意見を書面により委員長に提出することができる。」ということで、一応私も、全員の皆様が委員会に出席されるような日を設定したいと思っておりますが、なかなか15名の皆様が揃って出席されるのは難しいのが現実でございます。欠席される場合には、意見について委員長の方に、あらかじめ提出をしていただきたいと思いますというふうに思っております。

一応、足早で簡単に申し訳ありませんが、資料1の説明ということで以上で終わらせていただきます。

原科委員長

どうもありがとうございました。それでは今のご説明に関しまして、何か質問等がございますでしょうか。では、私の方からひとつあります。この色刷りのパンフレット、環境アセスメントでございますが、この3ページに表がありますが、これは条例そのものですか、それとも要約したものでしょうか。

事務局

正確に条例そのものではありません。うちの方で要約してここにまとめたものでございます。

原科委員長

そうですね。第2種事業の要件で、例えば、10kmとあるんですが、内容的には10km未満7.5km以上が正しいと思いますが、そうになっていないので、一般的にはちょっとおかしいということで気になりました。もうひとつですが、道路の件で、一般国道の4車線以上は、これはアセス法の法対象事業になるので、条例の対象にならないと思うのですが、これはどういうことでしょうか。

事務局

ご説明いたします。ただ今、ご質問がありました一般国道の4車線10km以上のものにつきましては、おっしゃったとおり法律の対象になっておりますけれども、条例の中で法対象になるものは、条例の対象事業から除くということで除いております。したがって仮の話ですけれども、法律の方が何か変更があって、道路が抜けてしまった場合でも、条例の方で一般国道の4車線、10km以上は拾えるという仕組みになっております。法律が生きていれば条例の対象にはなりませんけれども。

原科委員長

一般国道の4車線以上、第1種事業で7.5km以上から、4車線以上の場合には法対象だから、この表からするとおかしいんじゃないのですか。そうじゃないのかな。

事務局

一応規則で、別表で載せた上で、別表にある中で、すでに法律で拾われている部分は除くというものが、ただし書に入っています。こういう仕組みになっております。

原科委員長

先ほど、フローチャートがありましたが、手続きの流れの抜粋がありましたが。これも3ページのところで、長野県の環境影響評価の手続きの流れで、条例の場合と法律の場合がありましたが、これは法律に書いてありますように、法律の中では、知事意見の提出がございます。そこで、県の条例を使うわけですが、手続きを援用するわけですが、ということで2か所で上げている、その辺の関係で。それはそういうことでいいんですね。他に何かございませんか。

林委員

お尋ねしたいことは、先ほど委員長がおっしゃったように、環境アセスメントの考えを新しいものを考えようということをおっしゃいました。一番のそのもとのところは、まず、今までこういう委員会の例ですと、委員はどうやってやるわけかというところがまず分からなかったもので。例えばこういう県とか国の委員会は、だいたい県や国が準備したものを追認するという形のものが多かったわけですが。そういうことを考えると、まず委員の選出のところからの基準を事務局の方におうかがいしたいのですが。

原科委員長

それでは事務局、お願いいたします。

事務局

委員の選出につきましては、実は昨年、第2期までの委員の先生から今回の新しいメンバーになる先生、再任させていただいた先生は4人おられます。それ以外の11名の先生は新しくお願いした先生です。

委員の選出にあたりましては、それぞれ担当分野、環境影響評価の項目、環境要素がございまして、その要項ごとにご専門の先生につきまして、関係する国とか隣接の県とか、協会、団体、そういったところに、それぞれ私どもがお願いする先生がいらっしゃるかどうか、それぞれ照会させていただいて、ある程度、この先生がいいとか、その団体の推薦をいただいたりとか、そういったような形で、ある程度、最初は人数を多くしておきまして、そこから少しずつ絞り込んで今日お集まりの15名の委員の皆様をお願いすることになりましたが。

特に基準というものが具体的にあるわけではなくて、環境要素ごとに専門の先生方を、ある程度、いろんな技術的と言いますか、そういうものを考慮させていただいて、選ばせていただいたということによろしいでしょうか。

原科委員長

今のご説明ですので、その意味では、この名簿のところですが、お名前と職名とがご

ざいますけれど、やはり専門分野を書いていただくと選出の理由が分かりますので、ぜひお願いいたします。他にございますでしょうか。よろしゅうございますか。このメンバーは、そういう意味では、15名のうち11名が新しいメンバーですから、ずいぶんと代わった、刷新されたという印象ですけれども。それでは次にいきたいと思います。よろしいですか。

(2)(仮称)木曽川右岸道路(南部ルート)建設事業に関する環境影響評価方法書について

原科委員長

それでは議題(2)「(仮称)木曽川右岸道路(南部ルート)建設事業に関する環境影響評価方法書について」、ずいぶん長いタイトルですが、方法書についてを議題といたします。それでは事務局、ご説明をお願いいたします。

事務局

事務局の方から、まず、この方法書にいたる経過につきまして、簡単にご説明をさせていただきます。先ほどの資料1の最後のペーパーのところに資料2というのがございますので、ここをご覧ください。1番として事業概要、2番として主な経過、3番、今後の見通しが、3つ書いてございます。

事業概要としましては、事業者は長野県、上松町、南木曽町、大桑村ということで、各事業主体別の施工区間は未定ということです。実は、まだどの部分をだれが実施するかという、そういった細かなことは決まっておきませんが、一応事業者ということで、この4者を予定しております。事業地としまして上松町～大桑村～南木曽町ということで、この3町村にわたる右岸道路ということになります。山口村につきましては、環境影響を受けると認められるために、一応調査区域に含めて、山口村というのも含めております。事業の内容は、道路の新設、車線数は2で、延長は約2.2km、うち森林区域が1.1～1.5kmということで、実はこの幅があるのは、まだルートが、最終的にこのルートというルートが1本になっておりませんので、そういった意味での幅があります。

先ほど、条例の一覧表の第1種、第2種というところで道路というものがあつたかと思いますが、この道路の中の第2種事業に該当するというので、これは、第2種は1年間アセスの対象になるか判定するという規定があるのですが、今回につきましては第2種事業としてアセスを実施するというので、事業主体の方から正式な手続きがありましたので、今回の方法書まで出しております。

主な経過としましては、もともと、この木曽川右岸道路そのもの、もろもろのネットワークにつきましては平成2年ごろからあつたわけですが、具体的に動き出したのが、平成12年の12月に正式なプロジェクトチームが発足したあと、具体化してまいりまして、この方法書自体は今年の3月4日に提出されまして、13日から公告、縦覧を4月の14日まで行いまして、そのあと意見募集ということで、2週間取ることになっておりますので、4月28日までこの方法書に対する意見募集をしております。その間、4月3日、4日と地元で方法書の説明会をしまして、5月20日の本日に来ております。

先ほど、期間の中で、方法書については約4.5か月ということで、手続きの流れの中で若干申し上げましたが、実はそのスタートが方法書の意見の受付ということで4月28日までやっていましたが、それが県の方へ提出されたのは5月6日になります。そして、5月6日から90日の間に知事の意見をまとめて、事業者の方に述べるという形になっておりますので、一応、8月4日が知事意見を提出する期限となっておりますので、その知事意見をまとめるにあたって、この技術委員会で意見をいただいた中で、知事の意見を作成していきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

今後の見通しでございますが、今日、現地調査をやつて、今日はこれで終了ということになります。今日はこれから事業者から方法書の内容説明、あるいは現地の調査をしていただいたあと、それぞれ委員の皆様からご意見をいただくまでのを、来月の6月に予定しております。それが15年6月というふうに書いてございます。そのあと、15年の7月というふうになっておりますが、これが先ほど(申し上げました)知事意見の提出の8月4日の部分でございます。

方法書につきまして、知事意見ができましたあと、環境影響評価のための調査に皆様に入つていただきまして、それから約1年弱ということでそこにありますが、この辺は非常にアバウトな日程でありますので、若干延びる可能性もござひます。来年の秋に準備書の提出・公告ということで、説明会等が来年の暮れごろに入つてきまして、今、17年の1月ということで、寒い冬に技術委員会の現地調査というふうにごここに書いてござひますが、積雪等もござひますので、その辺を流動的には考へております。一応、来年の秋から再来年の春ごろ、また技術委員会の方で、今度は準備書に關していろいろ審議をいただきたいというふうに思つております。おおむね、再来年の11月には環境影響評価書の提出・公告というところまで、こういった流れで木曾川右岸道路の關係につきましてはいくのではないかとこのように予定しております。以上です。

原科委員長

それでは、今のご説明に対して、ご質問等がございましたらお願ひいたします。

塩田委員

環境保全等についての意見の受付が4月28日までということですが、今現在、どれぐらひの意見が出ていますのですか。

事務局

今、うちの方へ5件です。地元の方あるいは県内の方で、合計5件の意見が提出されております。その点につきましては、その意見に対する事業者の見解書等を含めまして次回の技術委員会の方へ、委員の皆様の方へこういった意見があるということで、資料の方をお配りしたいと思つております。

原科委員長

ありがとうございました。はいどうぞ。

今井委員

今井でございます。発言させていただきます。事業地のところで、山口村においても調査対象地であることが書かれておりますが、現在、山口村は町村合併で岐阜県の方と一緒にになりたいという意向をお持ちで、その可能性がございます。その場合、岐阜県の方とこの調査等について検討を、または調整をするというふうに考えてよろしいのでしょうか。

事務局

確かにおっしゃるとおり、（山口村は）岐阜県の方へ（合併する）という話がありますが、現時点では、特に岐阜県側と調整まではしておりませんが、情報につきましては、私どもの方から岐阜県の方へこういったことだという情報だけは提供してございますが、まだ、調整とか協議という、そういうところまでに至っておりません。

原科委員長

はい、どうぞ。

今井委員

今のお話は分かりますけれども、環境影響評価をしていくわけですから、行政区域で区切れないものもございますので、ぜひ前向きに調整や連携を取っていただけたらと思います。

原科委員長

ありがとうございました。先ほど意見書というか、意見についての内容、今日、提出されていませんが。

事務局

私どもの方に来たのがつい先日だったものですから、まだまとめるまでに至っておりませんので、今日は提出させていただいておりませんが。

原科委員長

そうですか、ずいぶんかかっていますね。ここには4月28日までとなっておりますが、ずいぶんと前だと思えますが。

事務局

事務的に、私どもの現地機関を経由して県の方へ来まして、その辺で連休に入ったりしまして、私どもに来たのが、つい先日というか、先週の末だったものですから、それ自体をまとめることができませんでしたし、また、意見に対する事業者の見解書というものを私どもの方で事業者に求めておりますので、できれば意見書と見解書と合わせて、まとめて提出させていただきたいと思っておりましたものですから、今回は提出いたしませんでした。

原科委員長

委員会は再々開けませんので、ですから今日は貴重な会合です。2週間も前に締め切ったのなら、これに間に合うように意見の要約を出していただければ。事業者の見解はこの場で直接、意見をいただいても、回答をいただいてもいいわけですから。そうしないと、プロセスに時間がかかってしまいます。スムーズにやった方がロスは少ないんです。それは、こういう神奈川県審査会の委員をやっておりますと、そちらでは必ずそういう意見が出ますし。情報を提出していただいて、委員会で議論しますから。神奈川県は毎月開いていますが、私たちが毎月開ければいいのですが、そうはいきませんので。なるべくそういうふうにして下さい。

事務局

分かりました。

原科委員長

他にございませんか。

林委員

資料を拝見しました。これによりますと、1日の通行量が5,000台というふうに書いてあります。現在の国道19号での通行量は12時間でだいたい7,000台ぐらいですね。これはこういうことでよろしいですね、5,000台で。

というのは、もうひとつは通行止め件数ですが、これが(平成13年度では)国道19号は34件で、71%、圏内で。これでは、大変なことになっていますので、確かに右岸道路が必要があるということの実証になるのだと思いますけれども。総工費がいくらかということ、要するに工費ですね。それによってこのことが解消されるということだと思いますので、これでもよろしいかどうかということも含めてご説明をお願いします。できたら、入札もありますが、だいたい費用はどれぐらい総工費がかかりますか。

原科委員長

それでは今の件で、ちょっと内容の問題について、事業者に対する（質問ですが）その前にプロセスの関係ですが、よろしいですか、今、内容の方で。これ方法書段階、先生がおっしゃったように、やはり事業の公益性に対する考え方になりますね。事業の目的とは、当然方法書に記載されてますので、お手元の資料の3番の最初のページを見ていただくとこういうふうに書いてございます。それにつきまして（説明をお願いします）

事務局

すみません、私ども事務局では、資料での経過だけの説明をさせていただき、方法書の中身につきましては、これから事業者の方で先生の御指摘いただいた意見を含めまして、中身についてはこれから説明させていただきますので、そのあと、ご質問という形をとらせていただければ大変ありがたいのですが。

原科委員長

分かりました。それではプロセスだけにします。

福島委員

この中で15年の4月3日と4日に方法書の説明会を南木曾町と大桑村で開かれています。その際にもたぶん、この意見と同じように出された住民の方のご意見であるとか、あるいは質問であるとか思います。それについても示していただけますか、次回に。

事務局

そこに書いてございますように、南木曾町と大桑村で説明会を開催しまして、このときの意見につきましては、方法書の中身の記載の誤字脱字という部分の、そういった指摘がひとつと、もうひとつは、地元としては自然環境や、いろいろな環境は大切であるけれども、生活道路として1日も早く木曾川右岸道路を建設してほしいという、そういった非常に強い要望が逆に寄せられておりました。主に方法書の内容というよりも、そちらの方の早期建設というような部分で要望をいただいたかなという説明会だったような気がいたします。

原科委員長

出席者はどのくらいだったですか。3日、4日のそういうデータがほしいのですが、出していただけますか。

事務局

その辺につきましては、事業者の方から説明いたします。

事業者

おはようございます。私は地方事務所林務課で担当をしております越原と申します。方法書の説明会におきましては、それぞれ、大桑村、南木曽町で約20名ぐらいの地元の方に出席いただいております。出席していただいた方にも住所、氏名を書いていただいておりますので、それについてはまた提出できると思います。

福島委員

実は、この20名の方に説明をしたときに、来られた方がどういう方が来られたのが非常に問題になります。あとでそのときには参加しなかったけれども、実は非常に疑問を持っているという意見の方があとで出てくる可能性があります。そういうこともたびたびこういうケースでは、もめるケースもありますので、それを含めて、住民の中からどういう意見が出てくるかということについては、非常に神経質にならざるを得ない私たちの立場をお考えいただきたいと思うわけです。

原科委員長

他にございますでしょうか。

佐藤委員

最初の企画から、実際に動き出すプロジェクトチームまで、10年という歳月が流れています。これはだいたい一般的な長さなんでしょうか。それと、最初にどなたが言い出して、どのようなサポートをどういうプロセスで受けて、今日に至ったかと、私は初めてなものですから、簡単にお話していただきたいと思います。

事業者

では、私の方から説明させていただきます。ここに、主な経過というところで、まず平成2年3月に木曽地域振興構想というのがございます。これは地域の方々からのアンケートですとか、企業からの意見等を用いまして、先ほどもお話がありましたが、木曽の国道19号につきましては非常に交通量も多く、事故等もございます。そういった観点から、木曽地域に交通ネットワーク構想ということで、おおまかなところで、一応ほしいという構想がありました。そのあと、平成7年の7月に道路構想調査ということで、右岸道路構想というのが具体化されてきております。そのあと平成12年12月に、これは田中知事が就任したあとでございますが、木曽地域にいわゆる右岸道路と言いますか、こういう道路が必要だろうということで、部局を横断したプロジェクトチームができて、住民と話し合いながら積極的に地域事業を進めていこうということで今に至

っております。後ほど、また概要版の資料の3ページの方にも、そのことが載っておりますので、またその辺につきましては、詳しく説明させていただきたいと思っております。

原科委員長

よろしいですか。他にはございませんでしょうか。経過につきましては以上でよろしいでしょうか。それでは、次に内容について事業者の方から説明させていただきたいと思っております。

<資料3 (仮称)木曽川右岸道路(南部ルート)建設事業に関する環境影響評価方法書概要書の説明 木曽地方事務所>

事業者

皆さんおはようございます。私は木曽地方事務所林務課で担当をしております越原と申します。よろしくお願いたします。それでは午前中はお手元の資料No.3の概要版について説明させていただきたいと思っております。まず、方法書概要版の1ページをご覧ください。事業の名称は先ほど来お話がありました(仮称)木曽川右岸道路(南部ルート)建設事業でございます。道路の建設です。それでは後ろのプロジェクトをご覧ください。この地図は概要版の3ページにもついているところでございますが、この計画は長野県、この地図は長野県の中南部を示しています。長野県の計画は、ここの上松町、大桑村、南木曽町を通過する計画道路です。この部分は木曽郡で、南は岐阜県、こちらの中津川の方は岐阜県になります。中津川にあたる岐阜県の方に接しております。木曽谷の中央部に木曽川が流れておりまして、それと平行しまして、この赤で示してあるのが国道19号になります。中央アルプスを挟みまして、こちらが伊那谷というところで、こちらの方には中央自動車道が走っています。この19号は長野県と中京方面を結ぶ基幹道路であるとともに、地域の生活道路として非常に重要な役割を担っております。しかし近年、中央自動車道から迂回するトラックや、観光客の増加により交通量が増大するとともに、交通事故や災害発生時の通行止めに伴う渋滞が深刻化しております。そのため、地域の物流、経済はもとより、住民の日常生活にも重大な影響を及ぼしております。これは、木曽地域における南北を結ぶ道路が、この国道19号1本に限られていることによります。このような現状の中から、当計画道路は、日常生活を営む上で安全で利便性よく使える生活道路であり、交通事故などの災害時の緊急迂回路としての機能を考慮した道路を建設しようとするもので、実施にあたりましてはPI方式を取り入れまして、計画段階から住民の皆様と行政が連帯しながら事業を推進していくところでございます。

この国道19号の特徴は、先ほど、中央自動車道から迂回するトラックの話はしたところですが、主なその理由としまして中央自動車道の恵那山トンネル、上りで約8,6

4.9 mでございます。この区間につきましては、危険物搭載車両の通行が規制されているところでございます。また、特別料金が設定されており、普通区間の約1.6倍の料金が設定されていること。そして、この国道19号が山間部を通過しており、比較的信号機が少ないため、警察での取り締まりは強化されているものの、夜間などは制限速度50 km/hのところ70～80 km/hで走っております。このようなことから、19号は俗に木曽高速とも呼ばれております。ちなみにこの中津川から中央道を通りまして塩尻までですが、この区間を利用しますと距離で117 km、制限時速で走りますと1時間28分、料金5,500円になります。この国道19号を使いますと、距離で103 km、制限時速50 km/hで1時間56分と、時間で28分しか変わらないこととなります。

このような現状の中、住民の要望を反映させるために、木曽川右岸道路の建設を、木曽川右岸道路づくり委員会を中心に、住民集会やアンケート調査を行いながら進めているところです。現在ルート案がいくつか出されているわけですが、今後、だれが、どこを、どのような事業で実施していくか、またどこを優先的に実施するかなど検討していくわけですが、できるだけ早く道路を作ってほしいとの要望も多いことから、事業名称も仮称とし、事業主体も現在考えられている事業主体、長野県知事、上松町長、南木曾町長、大桑村長と列記しまして、条例に基づき、今回、環境影響評価を実施するものです。お手元に参考資料としまして、住民の方々に検討結果のお知らせですとか、あとアンケート調査の要約版をお配りしてございますので、また後ほど見ていただければと思います。

事業の実施場所、規模につきましては、概要版8ページの記載の通りです。延長2.2 km、2車線の道路を計画しております。先ほどの計画交通量のお話が出たわけですが、現在、後ほど説明しますが、図面にもありますように、ルート案がいくつかございます。そういった中、アクセスする道路についてもまだ未確定でありますので、現段階というふうにここに書いてあるわけですが、現在計画しておりますこの木曽川右岸道路の北部につきましては、約7 kmの道路が、あります。そこについて、現在、計画交通量は5,000台ということで載せてございますので、ここの関係で5,000台といたしました。

概要版の2ページをご覧ください。標準断面は図面のとおりで、全幅員8 m、片側車線車道部分が3 m、路肩1 mの2車線構造です。左下の写真にも同じ構造のもので、後ほどこの場所も現地調査で案内させていただきます。右側の写真につきましては、右岸道路づくり合同委員会においてルートを検討している状況、下はこの方法書について4月3日・4日に行いました方法書につきましての住民説明会の様子でございます。3ページは先ほどお話しした図面になります。

概要書の4ページをご覧ください。図面が大きいのでプロジェクターでは2分割してお見せいたします。現在映されているのは起点の上松町、ここが町村境になりまして、

上松町、大桑村になります。上松から大桑にかけてのものですけれども、この起点の部分までは平成8年度から今年度、本年15年供用を目指しまして小川地籍から延長約6,930m、幅員8mの2車線道路を建設しております。図面の方ですが、赤の線がいくつかございますが、これが現在検討されているルートでございます。実線が土工部、明かり部で赤い部分になります。破線の部分はトンネルで計画中ということでございます。地形が急峻であることから山側につきましてはトンネル部分が多く建設する予定がされております。この部分が木曽川になります。JRがこのように走っておりまして、ほぼこれと平行しまして19号が現在走っています。

それでは南木曽側をお見せします。これが南木曽側になります。南木曽町にオレンジ色で示してある部分がございます。この区間につきましては、平成5年から平成13年度に開設が完了しています川向棚野線という林道です。2車線構造で延長が2,850mでございます。ルートにつきましては、住民から提案があったもの、県で示したものを示してございます。現在、技術的な観点、河川法など法的な観点等、いろいろ評価を加えながら、住民の方々に2,500分の1の図面を使い説明を行っております。また、6月13日にこの委員会の南部部会というのが予定されておりますが、その中で住民の方々の意見がまた出されるということになっております。なお、ルートにつきましては最初の段階はいくつかございましたが、5,000分の1の図面を使い、その評価内容を説明し、住民の方々と行政が話し合っており、現在ここまでルートが絞られております。なお、ルートにつきましては、環境アセスの結果変わる場合があるということを住民の方に伝えていただいておりますが、そういった観点からもルート案を中心に、今回、対象道路事業実施区域を設け、調査内容や評価方法を検討しました。ルート案もいくつかあるわけですが、このような形で対象実施区域というものを設定してございます。4月上旬に行いました方法書の説明会におきまして、住民の方からは、環境は大事であるが今の人間の生活環境を何とかしてほしい、早く着工してほしいなどの発言もございました。これは南木曽町の既設区間、開設されている区間がございますが、この先1.2kmにつきましては、既に用地買収が完了している区間があります。そういった観点からも早期着工を望むものでございます。

概要版の5ページをご覧ください。左側の表2にありますとおり、国道19号の、例えば中ほどの南木曽町を見ますと、平日の1日の交通量が約14,372台、混雑度1.71と、交通量が多いことがわかります。つまり6秒に1台通過する計算になります。バスと普通貨物を合わせた大型車混入率は38.8%ですが、貨物車両の混入率にしますと56.4%になります。また右の表にもありますとおり、重大事故、死亡事故につながるような重大事故が多く、通行止め件数が多いことがわかります。平成13年度におきましては、自然災害、事故による通行止め1回あたりの平均時間が6時間26分と長く、迂回路がないため左下のカラー写真のような渋滞が発生いたします。

概要書の6ページをご覧ください。ここから方法書の第2章にあたるところです。1.

2.1の土地利用状況表4にもありますとおり、山林の割合が多く約8割を占めております。以下、自然環境保全地域の状況などが記載されておりますが、図面で説明したいと思います。概要版の7ページをご覧ください。図面で示しております緑色が森林地域、青色が自然公園地域、緑黄色が自然環境保全地域、紫色が水道水源保全地区です。対象道路実施区域におきましては、森林地域が多く占めるほか、図面中ほどより少し右の大桑村地籍に、図面で黄色く示してあります郷土環境保全地域である白山神社地域が含まれております。

概要書8ページの環境上配慮すべき施設位置図をご覧ください。騒音規制法や振動規制法により保全対象となっております教育施設、医療施設、社会福祉施設等を示しております。調査区域内には47施設ありまして、対象道路実施区域内には8施設が点在しております。

概要書の9ページの史跡・遺跡・文化財の状況図をご覧ください。調査区域内にはこのように文化財保護法、長野県文化財保護条例、各町村条例により指定されました重要文化財が、図面のとおり点在しております。午後、現地調査の際には実施区域内の主なものについて、それぞれ説明したいと思っております。

概要書の10ページをご覧ください。文献等を参考に、地域の自然特性についてまとめたものです。今後実施します現地調査におきましては文献を参考にし、地元の研究者などからも聴き取り調査を行いながら各項目について調査を進めてまいります。この地域の特徴としましては、南北中央に木曾谷が走り、木曾川が流れております。また、その木曾川沿いに集落が点在しており、木曾川の両側は比較的険しい山岳地帯が広がっております。また、調査地域の大部分は森林で占められております。なお、左側の表8の鳥類の猛禽類調査につきましては、平成13年度から調査を行っており、猛禽類の生息が多数確認されております。現在も調査を引き続き行っておりますが、調査結果につきましては必要により、公開、非公開の取り扱いもございしますが、次回の委員会で詳しく説明したいと考えております。

概要書11ページの現存植生図をご覧ください。木曾川沿い、事業実施区域沿いにはクリやミズナラなどの落葉広葉樹が多く、山奥に行くにしたがってスギ・ヒノキといった針葉樹が多くなっております。長野県全体ではカラマツが多いわけですが、この木曾南部におきましてはヒノキが多いのが特徴でございます。なお、自然環境の類型区分図については次のページ、概要書12ページのとおりでございます。ここの凡例にあります、黄色のD・Eであります針葉樹林帯、落葉広葉樹林帯が多いことが特徴となっております。

概要書の13ページをご覧ください。先ほどの自然環境類型区分をもとに、表9に調査区域に生息または生育が予想される動植物を次のページに記載してございます。地域を特徴づける生態系におきましては、自然環境類型区分ごとにこのページの2.1.4のとおり4つの生態系に区分し、そのうち対象道路実施事業によって影響を受けると考え

られる地域を特徴づける生態系を山地の森林生態系、山里の草地生態系、木曾川の生態系の3つに設定しました。あとで調査方法について説明を行いますが、動植物の調査においてはこの生態系を把握できるように調査地点を設定しております。生態系と生物の分布状況の概観した結果は、右の図10の模式図のとおりでございます。14ページには先ほどお話ししました文献等で生息・生育が想定される動植物の表がございます。

概要書の15ページをご覧ください。これらをもとに地域を特徴づける生態系毎に抽出した注目種などが表10のとおりです。抽出基準につきましては記載のとおりでございますが、すべての生態系の上位性として、広い範囲を行動圏に持ち、地域全体としても食物連鎖の最上位に位置する猛禽類を入れてございます。なお、推定も含まれますが食物連鎖の関係を整理したものが次の16ページの模式図になっております。その模式図の下の方に、先ほどお話ししました生態系毎、生態系がそれぞれ記載されておるわけでございます。

概要書の17ページをご覧ください。ここには触れ合い活動の場の状況につきまして表にしております。この表に基づく図面が次の18ページにございますので、18ページをご覧ください。先ほどの調査区域内の主要な人と自然との触れ合い活動の場を示したものです。調査区域には、山林、河川、公園、温泉、遊歩道など人と自然との触れ合える環境や場所が多く、特に、午後また現地でご紹介しますが、阿寺溪谷などは、この地域が自然豊かで地元の方だけでなく、観光客にとっても重要な触れ合い活動の場となっております。

それでは概要書の19ページをご覧ください。ここから環境影響調査項目並びに調査、予測及び評価の手法について説明いたします。なお、今回この説明につきましては、業務受託者であります大日本コンサルタントの方からいたします。

< 環境影響調査項目並びに調査、予測及び評価の手法の説明 大日本コンサルタント株式会社 >

コンサル

大日本コンサルタントの高松でございます。引き続きご説明させていただきます。今から、ご説明させていただく図表につきましては、非常に小さくなっていて申し訳ございません。各項目順を追いましてこれからご説明させていただきたいと思っております。

環境影響評価項目の選定は「長野県環境影響評価技術指針」の規定に基づきました。この技術指針等に基づきます選定理由と実施の有無を20ページの表12にまとめてございます。項目の選定の結果、大気質、騒音、振動、低周波音、日照障害、悪臭、水質、水象、地形・地質、植物、動物、生態系、景観、触れ合い活動の場、史跡・文化財、廃棄物等、温室効果ガス等を対象として選定いたしました。ただしこのうち、日照障害につきましては、県の技術指針ではなく「道路環境影響評価の技術手法」に基づきまし

て、集落の近傍に道路の高架構造物の設置が想定されることから標準外項目として追加させていただきました。

選定しました理由としまして、道路対象事業実施区域及びその周辺に集落、教育施設、医療施設や社会福祉施設等の保全対象が存在することが、まず挙げられます。また、建設機械の稼働、工事車両の運行、発破工事の実施等の工事实施に伴う影響、並びに道路の供用、高架構造物の出現等の存在・供用による影響が挙げられます。一方、選定しなかった項目とその理由につきましては、有害化学物質の使用、保管、生成等の計画がないことから、大気質のその他の必要項目を不要と考えました。また、人の健康の保護に関する環境基準項目の排出、使用または生成する施設の計画の予定がないことから、水質の底質項目を不要と考えました。さらに「長野県環境白書」により、当該地域には汚染の確認情報がなく周辺環境への影響のおそれはないということから、土壌汚染と地盤沈下の項目につきましても対象外と考えました。

21ページ、22ページの表13でございますけれども、ここに選定した環境評価項目の工事による影響、存在・供用による影響をマトリックスで整理しております。表の見方ですけれども、が環境影響評価を詳細に行う項目、は標準的に行う項目、印は一般的な保全対策で対応する項目をそれぞれ示しております。例えば、大気質の環境基準項目というところを見ますと、運搬、採取、造成、掘削等の工事による影響、それと供用部分は、自動車交通の発生による影響を標準的な評価手法で実施することになります。また、動物の注目すべき個体群という項目を見ますと、樹木の伐採、造成、沢等の工事、廃材・残土等の発生・処理等の工事による影響及び地形改変、樹木伐採、緑化等の供用部分による影響を詳細に評価し、土砂の採取及びそれに伴う重機の稼働による影響を標準的な評価手法で実施します。さらに工事用道路によるロードキル、トンネル発破工事による影響及び供用部分の（工作物等の出現による）ロードキル、（自動車交通の発生による）ロードキル、路面排水、夜間照明等による影響につきましては、一般的な保全対策で対応するという考え方になっております。内容は23ページ以降に小さな字で申し訳ございませんが、調査・予測手法を一覧で示しております。この表は、横方向に調査の内容、調査の方法、調査地域及び地点、調査期間等、それから予測の内容、予測の方法、評価の方法等を項目ごとに示しております。また縦には、工事による影響あるいは存在・供用による影響ということを区分して表示してあります。

まず23ページに大気質の手法を示しております。合わせましてスクリーンで調査地点図をお示しいたします。調査の内容につきましては、1番目として土地利用の状況、2番目として気象の状況、3番目として大気質の濃度ということに、大きく分けられます。土地利用の状況につきましては、住宅地図等の資料及び現地踏査により把握いたします。合わせまして、各町村への聞き取り調査等により、将来の土地利用計画、開発計画等を把握いたします。気象の状況につきましては、既存のデータとして一般環境大気測定局及び気象観測所等の資料を収集し、解析いたします。大気質濃度につきましては、

二酸化窒素と浮遊粒子状物質及び工事による影響として、粉じん等を対象に現地で調査いたします。調査方法は環境基準等に規定する方法により行います。調査地域は事業実施区域から150～200m程度の範囲とし、集落・学校等が集積する沼田地区・野尻地区の2地区において四季（春夏秋冬）ごとに1週間連続して調査を行います。

続きまして25ページをお願いいたします。騒音の建設機械稼働による手法をお示しいたします。調査の内容は、土地利用状況と騒音の状況と地表面の状況です。土地利用の状況は大気質と同様ですので省略いたします。騒音の状況につきましては、騒音規制法の規定によりまして騒音レベルを測定いたします。測定地点は、保全対象を考慮しまして表に記載しました、10地区を対象としております。ただし、それぞれの地区は、最終的に絞り込まれますルートによりまして、実施の有無あるいは地点が変わってくる場合がございます。これらは今後適切に設定していく必要があると考えております。地表面の状況につきましては、現地踏査により、草地、裸地、芝地、舗装の種類を調べていきます。

27ページに騒音の工事用車両の運行による手法を示しております。調査の内容は、建設機械の稼働時と同様でございます。現地調査は環境基準に規定する方法で、等価騒音レベルの測定を行います。調査地点は、工事用道路の接続が想定されます既存道路の影響範囲内で、保全対象があります元組、和合、野尻、須原の4地区を対象といたします。調査時期は、年間を通じまして平均的な秋の平日において、1日24時間の調査を行います。続きまして28ページには、騒音の供用の手法を示しております。調査の内容及び方法につきましては、工事用車両の運行時と同様です。調査地点は、建設機械の稼働時と同様10地区において行います。

続きまして29ページに振動の建設機械の稼働による手法を示しております。調査の内容は上記と同様ですけれども、土地利用の状況、振動の状況、地盤の状況というものを調べます。振動の状況につきましては、振動規制法施行規則に規定します方法により振動レベルを測定いたします。測定時期も同様に、年間を通じまして平均的な秋の平日において、1日24時間の調査を行います。地盤の状況は、既存地質調査結果及び現地踏査によりまして整理・解析を行います。現地調査時に地盤卓越振動数を測定いたします。30ページに振動の工事用車両の運行による手法を示しております。調査の内容は、今申しました建設機械の稼働と同様でございます。ただ調査地点は、騒音の工事用車両と同様に4地区において行います。31ページに供用による振動の手法を示しております。これにつきましても、内容、方法については工事用車両の運行と同様でありまして、調査地点は、建設機械の稼働時と同様の10地区で行う予定にしております。

続きまして低周波音が32ページに記載しております。まず、工事による手法を示しております。同様に、調査内容は土地利用の状況を調べまして、低周波音の状況を調べるということになっております。低周波音の状況につきましては、「低周波音の測定方法に関するマニュアル」というものが、すでに出ておりますので、このマニュアルに基

づく方法により低周波音圧レベルを測定いたします。地点につきましては、トンネルの発破工事が想定されます工区において、保全対象を考慮して現在のところ6地区に設定いたしております。この図は33ページ及びスクリーンに示しております。測定時期は、騒音・振動測定時期に合わせまして、秋の1日24時間で行いたいと思っております。低周波音の予測につきましては、類似事例等から予測したいというふうに思っております。34ページに供用による低周波音の手法を示しております。内容、方法については工事による影響と同様でございます。調査地点は、高架構造で通過すると想定される区間において、保全対象を考慮しまして、元組、戸場、阿寺、殿・下落の4地区で調査する予定でございます。

続きまして日照障害の手法を36ページに示しております。これについては、調査の内容は、土地利用の状況と地形の状況でございます。地形状況の調査は、文献その他の資料により整理・解析を行います。調査地点は、高架構造となる予定区間において、保全対象を考慮しまして、沼田・天白・川向、戸場、阿寺、殿・下落の4地区に設定いたしました。予測は、冬至日における等時間の日影線を描いた日影図により行います。

続きまして37ページに悪臭の手法を示しております。これも同様に、土地利用と悪臭の状況を調べます。悪臭の状況は、「臭気指数の算定の方法」に規定されております方法により測定いたします。調査地点は、保全対象を考慮いたしまして10地区において実施する予定です。測定時期は、原則として夏、梅雨期の1日1回を考えております。

続きまして38ページ以降、水質があります。まず38ページに水質の工事による手法を示しております。水質につきましては、環境の項目としまして大きく、健康項目と生活環境項目と水生生物の3つに分けております。まず健康項目におきます要因としまして、トンネルなどの掘削とコンクリートの生成による健康被害が考えられるかと思えます。トンネル掘削におきます調査の内容につきましては、これまでと同様、土地利用の状況と地質の状況を調べたいと思えます。地質の状況につきましては、既存文献等により整理を行いまして、その地点は地山の掘削等が想定される地点に設定したいと思えます。2つ目の要因でありますコンクリートの生成による健康被害の調査内容につきましては、土地利用と資料収集により行いたいと思えます。この資料収集につきましては、コンクリートの生成と健康被害の関係について、これまでの事例等を調査したいと思えます。調査を実施する地点は、施工ヤードにてコンクリートを生成する可能性のある地点に設定したいと思えます。

次に生活環境項目につきましては、施工ヤードや工事用道路等の設置と水底の掘削等ということが要因として挙げられるかと思えます。調査の内容は大きく5つありまして、排出先の公共用水域の環境基準の規制の内容、公共用水域の水質の状況、水象の状況、利水の状況、土砂の沈降特性、こういう5項目について調査したいと思えます。1つ目の規制の内容につきましては、文献その他の資料により収集いたします。2つ目の水質状況につきましては、既存測定結果がございますので、そういうものの整理・解析を行

いまして、合わせまして環境基準に規定します方法によって測定を行います。3つ目の水象の状況につきましては、「水質調査方法」に規定する方法によって測定し、整理・解析を行います。利水についても既存文献等の整理・解析によって行います。土砂の沈降特性につきましては、JIS（日本工業規格）に規定する方法がございますので、それによって測定し、整理・解析したいと思います。調査地点は、工事により濁水が発生する公共用水域としまして、8地区を想定しています。地図が41ページ及びスクリーンにございます。調査時期は、季節変化を考慮しまして、年間6回を考えております。

それから水生生物につきましては、調査の内容は、施工ヤードや工事用道路等の設置で、排水先の公共用水域の魚類、底生生物、水生昆虫の生息状況を調べることにいたします。調査の方法は、動物の項目で確認されました生物指標による水質判定によって行います。

最後に存在・供用による水質の手法を示しております。項目としまして、路面排水といわれている生活環境項目と水生生物になるかと思っております。内容につきまして工事中の項目の内容と同様でございます。

42ページに水象の手法を示しております。工事による影響として、やはり地下水の変化というものが想定されるかと思っております。調査の方法は、既存の地質調査資料がございまして、こういうものとか、既存の観測点の状況、聞き取り調査などによりまして整理・解析を行います。予測の内容は、湧水池の直接的な改変、地下水位の変化、湧水量の変化状況などで、直接的・間接的影響を定性的に予測いたします。供用による影響といたしまして、河川・湖沼の状況変化及び利水状況への影響を想定し、これも、直接的・間接的影響を定性的に予測いたします。

地形・地質の手法を43ページに示しております。地形・地質以降の項目につきましては、これまで述べましたように工事中と供用後に分けてお話いたしましたけれども、これ以降につきましては、一緒に記載させていただいております。考えられます環境要素は、地形、地質、土地の安定性、注目すべき地形・地質がございます。調査の内容につきましては、地形の起伏の状態、傾斜区分等、表層地質の区分、地質構造等、地すべり地形及び不安定土砂等の危険箇所、災害履歴、注目すべき地形・地質、歴史的・文化的背景または地域住民の意識等でございます。これらの内容を、既存文献や聞き取り調査、地質調査等から判断して、整理いたします。

続きまして植物につきましては、46ページ以降に記載させていただいております。植物の要素としまして、植物相、植生、土壌、注目すべき個体、集団、種及び群落、保全機能等がございます。植物のこれらの全要素の共通事項としまして、既存資料や聞き取り調査結果等を参考に現地調査を行う、こういうことを基本としております。調査地点の設定にあたりましては、対象事業実施区域から片側100m、両側で200mの範囲を基本としまして、自然的状況のところでご説明しました、3つの生態系を把握できるように考慮いたします。予測は前述しました植物の各環境要素に対する直接的・間接

的影響による変化の程度または消滅の有無を対象として、詳細に検討いたします。予測地域は、注目すべき個体等はそれぞれの対象種の分布地といたしますけれども、それ以外につきましては全域を対象といたします踏査を基本といたします。図面が小さいですが、お手元とスクリーンにございます。

植物相の調査内容につきましては、生育種の把握、植物相の概要把握でございます。調査地点は、3つの生態系が把握できますように、植物種の生育環境を想定しまして、基本踏査ルートを設定いたします。それ以外にも、注目すべき種等が確認された場合に、あるいは先生方からご指摘があった場合は、適宜踏査ルートを追加、設定することになるかと思えます。調査時期は、有識者の先生方から生物の季節情報をお寄せいただきまして、適期に行うことということもいたしますけれども、現時点では、春・晩春・夏・秋という季節を想定しています。

植生の調査内容は、植生調査と現存植生調査。植生調査は、植物社会学的手法によって調査いたしまして、組成表と群落特性表を作成いたします。この調査時期は、夏と秋を想定しております。現存植生調査につきましては、まず相観調査を行いまして、現存植生図の5,000分の1を作成いたします。調査時期は、各植分の相観が把握できず春・夏・秋を想定しております。

土壌の調査内容は、試坑断面調査と土壌図でございます。試坑断面調査は、主要な土壌区分ごとに断面の形態的特性を観察・記録いたします。土壌図は検土杖を用いて5,000分の1の図面に表現いたします。

注目すべき個体、集団、種及び群落の調査内容は、それぞれの状況、立地条件及び遷移の状況、こういうものを調査いたします。調査は、植物相及び植生調査結果によって抽出いたします。対象は、天然記念物、レッドデータブック等による指定、地域の住民の方々との関わりというものから選定していきたいと思っております。

保全機能等は、既存資料等を参考に機能評価の手法を選定しまして、全域を対象として推定いたします。

続きまして、48ページ以降が動物についての手法を示しております。動物の環境要素は、動物相と注目すべき種及び個体群がございます。動物相の調査内容は、生息種の状況、動物相の概況で、その項目は哺乳類、鳥類、両生類・は虫類、魚類、底生動物、昆虫類といたします。動物相の共通事項といたしまして、植物と同様に、既存文献や聞き取り調査等の結果を参考に、現地調査を行うことを基本と考えております。調査地点の選定にあたりましては、対象事業実施区域から片側250m、両側500mの範囲を基本とし、3つの生態系を把握できるように考慮いたします。予測は、前述しました動物の各環境要素に対する直接的・間接的影響による変化の程度または消滅の有無を対象として、詳細に検討いたします。

哺乳類は、フィールドサイン調査、目視観察により生息種を確認いたします。フィールドサイン調査の調査時期は、春・夏・秋・冬を想定しております。調査地点は、それ

それぞれの生態系が把握できるように哺乳類の生息環境を想定しまして、基本踏査ルートというものをまず設定いたします。それ以外にも注目すべき種等が確認された場合には、適宜踏査ルートを追加、設定いたします。また、小型哺乳類等を対象としましてトラップ調査を行います。時期は、春の繁殖期と秋を想定しております。これも生態系が把握できますように森林、草地、河畔林などで、それぞれ8地点程度の設定を想定しております。トラップの数は1地点あたり30個の設置を想定しております。

鳥類につきましては、ラインセンサス調査と定点観察により確認いたします。ラインは長さ2～3kmを、生態系を考慮して15ルート程度設定いたします。定点は、それぞれの生態系を代表します地域として、15地点を想定しています。その時期は、春・夏・秋・冬といたします。

両生類・は虫類につきましては、生息環境を想定して基本ルートをまず設定しまして、捕獲と目視で観察いたします。また、交差が予定されます47の河川あるいは沢においても調査いたします。

魚類につきましては、網等による捕獲、目視により観察いたします。結果の整理のために、状況が分かる河川平面図あるいは河川断面図というもの作成いたします。調査地点は、予定されている渡河部で、魚類が生息されていると考えられる地点として10地点想定いたしました。この時期も、春、夏、秋に捕獲を行い、夏に目視を行うということ想定しております。

底生動物におきましては、春・夏・秋に捕獲をし、夏に目視を行うという予定でございます。底生動物は、定性的な採集とコドラートを設置する定量的な採集により確認いたします。その地点は魚と同様でございます。

昆虫類につきましては、任意採集・直接観察、ライトトラップ、ベイトトラップにより確認いたします。調査地点は、生態系が把握できるような基本ルートをまず設定します。ライトトラップは8地点とし、ベイトトラップはライト周辺で、森林、草地、木曽川において1地点ずつ設定いたします。1地点あたりのトラップ数は20個を想定しています。調査の時期は、ベイトを夏に、それ以外を春、夏、秋に行いたいと考えております。

注目すべき種及び個体群の調査は、既存資料、聞き取り、現地調査等によりまして、生息が確認または予想された場合に、分布調査、生育環境調査を実施いたします。猛禽類調査は、既に生息することが確認されておりますので、事前調査として平成13年12月から平成14年7月まで第一営巣期として、平成14年12月から平成15年7月までを第二営巣期として実施しております。調査地点は、営巣の可能性があると思定されます地域に15地点を設定しております。

続きまして生態系について59ページに示しております。これにつきまして、環境要素として構造、相互関係、指標種を設定しております。生態系の調査は、原則として動植物等の調査結果を活用するというを考えております。予測は、各環境要素への直

接的・間接的影響による変化の程度または消滅の有無を対象として、詳細に検討いたします。構造の調査は、既存資料を参考に環境単位を類型化し、構造を推測いたします。相互関係の調査は、生物間の相互関係、環境単位間の相互関係、調査地域外の環境との関係について推測・整理いたします。指標種の調査は、構造、相互関係の結果を踏まえて、生態系を把握する上で上位性、典型性、特殊性の観点から適切な指標を選定いたします。

景観の項目につきまして60ページに載せております。景観の要素は、景観資源及び構成要素と主要な景観という項目に分かれます。景観資源及び構成要素の調査は、「主要な景観」の調査や予測のために必要な地域の、景観の概要を把握するということを目的に行います。対象事業実施区域片側3kmの範囲を基本とし、景観資源の構成要素を調査いたします。主要な景観につきましては、既存資料と聞き取り調査等をもとに、主要な景観資源、それから眺望景観というものを抽出し、整理いたします。予測につきましては、景観資源と視点図等を重ね合わせ、図上解析により予測いたします。眺望変化につきましては、コンピュータ・グラフィックスやフォトモンタージュなどの方法により予測いたします。

触れ合い活動の場の手法につきまして61ページに示しております。この調査も、既存文献、聞き取り調査等から分布状況を把握するとともに、その主要な箇所につきましては、利用状況、周辺環境、アクセスの状況について調査いたします。予測は、それぞれの直接的・間接的影響による変化の程度あるいは消滅の有無というものを対象に行います。

62ページは史跡・文化財を示しております。この内容は、分布の状況、特徴、雰囲気形成している要素、利用状況でございます。これらの内容につきまして、既存資料、聞き取り調査等で整理いたします。予測は、直接的・間接的影響による変化の程度または消滅の有無を予測いたします。

63ページに廃棄物等及び温室効果ガス等の手法を示しております。これらの方法につきましては、新たな現地調査は行いませんけれども、既存の知見や類似例などから定性的な予測を行いまして、必要な保全対策について検討させていただきます。

最後になりましたけれども、環境影響評価項目の調査、予測、評価の手法の選定にあたりましては、現時点において提示されている複数の計画ルート案というものを対象として検討しております。今後のPIというルートの協議によりまして、一部環境評価項目、あるいは調査地点の追加、変更、削除をする場合もあるということをつけ加えさせていただきます。以上で方法書の説明を終わります。どうもありがとうございました。

原科委員長

どうもご説明ありがとうございました。

< 質疑 >

原科委員長

どうも御説明ありがとうございます。ずいぶん量が多いですね。ちょっと疲れた感じがしますけれども、ちょっと多すぎたかもしれませんね。では順番にまいりましょう。最初の方の計画の内容とか、公益性に関するところで、はいそれでは、梅崎委員どうぞ。

梅崎委員

第1回の委員会ということで基本的なことをお聞きしたいんですけど、この道路の目的とか、効果ということで、生活道路ということと、19号の迂回路ということでしたけれども、ほんとに二つは性格が違うと思うんです。この概要版の3ページのこの図、そこに映していただきましたけれども、例えば19号の迂回路とした場合に、現在の渋滞状況などを考えたときに、どうしてこの部分なのかなというのが素朴な疑問ですし、地図上から見ますとやはり塩尻までどこも抜け道がないような感じがするんですよね。そういう意味で、この道路計画というのが、もう少し拡張するとかですね、そういうことも含んでいるのかどうか、最初に聞きたいんですけども。

原科委員長

じゃ、今の件。事業者の方。

事業者

私、越原から御説明いたします。この木曾川右岸道路につきましては、全体としましては、中津川インターから塩尻インターまでを結びたいという全体構想がございます。その中で、地域の方々が集まっている委員会などを通して、全部をやると言っても、期間も掛かりますし、お金も掛かります。そういった中で、どこを先に重点的にやるかということで、今回お出ししました、南部ルートというのが出てまいりました。といった観点で南部ルートの方法書について検討させていただいてます。

原科委員長

ということでよろしいですか。

はい。全体の計画としては中津川インター、それから塩尻インターを繋ぐということだそうでございます。これは3ページです。3ページの図をもう1回ご覧頂くと、そのご説明があったかと思えます。ほかにございますでしょうか。

先ほど林委員からご質問ありましたが、あの件はよろしいでしょうか。

林委員

あの件は、よろしいです。

原科委員長

よろしいですか。千葉委員どうぞ。

千葉委員

5 ページのところに、事故及び交通止めの発生状況というのが書いてあるんですけど、確かにものすごい発生率でして、死亡事故も多いんですが、これはどうしてこういう事故が多いのかと、それから生活道路を増設することで、減るとということが想定されるのか、それから先ほどの梅崎先生の質問とも関連するんですけど、この一部地域しか増設しないとすると、その先の交通渋滞がまたものすごく増えますね、そうするとその地点での事故が増えるんじゃないかという気がします、その辺はどうなんでしょうか。

原科委員長

はい、今の件。計画の内容を御説明ください。

事業者

まず、交通事故の重大事故が多いという原因ですけれども、主な原因と致しましてはスピードの出しすぎということがございます。あと、大型トラックを巻き込んだ事故が多いということから、死亡事故が多いと聞いております。また、生活道路を開けた場合減るのかというご質問なんですけれども、この今計画がある北部の方で建設が終わっておりまして、供用を開始している路線がございます。そこにつきましては、地域の方々は道を良くご存知ですので通っています。また、観光客の方もスキーなどの迂回路として使っておりますが、大型トラックにつきましては、やはり19号の方が幅員が広いということで、ほとんど車が19号を、大型については通っています。あと、この区間につきましては、19号の迂回路という形で計画しますと、道路が当然2本できますのでどちらかが通行止めの場合は、通れるというかたちになります。で、先生のおっしゃるとおり北部については計画はあるんですが、確かに迂回路がない区間もありますので、そちらの方で事故が起きた場合には、渋滞などが発生すると考えられます。

原科委員長

今のよろしいです。今の回答でよろしいですか。そうすると、北部の計画、全体の長期の計画はどんなことを考えておられるんですか。

事業者

北部の計画につきましては、先ほど参考までにということで、木曾川右岸道路につい

での検討経過のお知らせというカラーのチラシがあると思います。その後の住民の皆様へというこの書いた組織図というものがございます。この組織につきまして、ちょっと先に触れさせていただきたいんですが、まず地域住民の方がおりまして、その上に町村委員会がございまして、その町村委員会というのは、木曽の11町村全部の委員会がございまして、その中には、住民の選出者ですとか、町村の行政に携わる方等がございます。その上に合同委員会ということで、この場合、部会がございまして、南部：上松、大桑、南木曽、山口ということで部会がございまして、一番最終的に合同委員会というのがございます。そういった中で、全体のルートといいますか、先ほど話したように、塩尻インターから中津川まで繋げようということについては一致しております。そういった中で、全体をすぐにはできないからということで、南部を中心的にやろう。これってというのは、委員会の中で住民の代表者の方と、各町村の方と、また行政の方が集まって決めたこととございますので、これからどうするかというのは、何年から実施するのかというのは、私の方からは申せません。

千葉委員

先ほどのお答えの中で、スピードの出しすぎが原因で事故が多く、事故が起こることにより渋滞するということですね。するとスピードが出せるということは、そんなに渋滞してないんじゃないかなという、むしろスピードを取り締まった方が解決になるような感じがするんですけど。そうすると、事故がおきなければ、渋滞が起きない。

事業者

確かにおっしゃるとおりなんですけれど、警察の方でも昨年信号機を増やしたり、それから交通の取り締まりのオービスといいます機械を設置しまして取締り、パトカーが前の方を走りまして、あまりスピードが出ないという対策は行っているんですけども、どうしても24時間、365日毎日というわけにもいきませんので、輸送するトラックがどうしても多いので、そういう観点でトラックがスピードを出しまして、事故を起こしまして時にトラック自体が横転することによって、通行が全くできなくなる、でその片付けについても、例えば迂回路を利用してその車両が来て片付けるってことならまだいいんですけども、19号を使って片付けなければいけない。そういった状況の中で、このように時間を要します。で先ほど説明しました、平均約6時間26分、これは災害等の含んでおります。交通事故ですと、平成13年度ですと、一回あたり約2時間ぐらい掛かっております。以上ですけれどよろしいでしょうか。

千葉委員

結局片側1車線だから、追い抜きのときの事故ってことですか。

事業者

19号につきましては、ほとんどが追い越し禁止区域になっております。部分的に登坂車線があるわけですが、大部分がセンターラインが黄色な追い越し禁止区域になっております。

千葉委員

ありがとうございました。

原科委員長

よろしいですか。では中村委員。

中村委員

ちょっと...

原科委員長

ちょっとあとで。それじゃあ、塩田委員。

塩田委員

ちょっと教えてほしいのですが。5ページの交通量状況の資料は、平成11年度の道路交通センサスの資料だと思うのですが、その後ですね、交通量が増えているのかどうかということと、このアセスの計画がですね、1ページのところに平成26年に5000台となっているんですが、これはこういうパーソントリップ調査といいますかそういうような調査の予測に基づいてこのくらいの台数であろうというふうに決めたのでしょうか。ちょっとそこらへんを教えてください。

事業者

道路交通センサスにつきましては、平成2年、6年、11年からやっております。その推移を見ますと、自動車の通行量については、19号の木曽福島というところなんですけど平成2年が12,000台、平成6年が13,000台、平成11年では16,879台ということで、増加傾向にあります。このへんにつきましては、減少要因がない限りは、増加若しくは横ばいでいくと思われまして。先ほど、計画交通量のお話もしたところなんですけれども、計画交通量についてはいまいくつかルートがある中で、19号と接点をもつ部分がいくつあるかというのが、まだ定まっております。そういった中で予測としまして、参考までにうちの方で出したものによりますと、平成32年には国道では約20,000台になるだろうということをやっております。

塩田委員

ありがとうございました。

原科委員長

予測の問題、相当重要だと思いますが、これまで国土交通省は常に上り調子で考えてきたようですが、最近では少し変わりましたね、頭打ちなんだろうということができましたけれど、実際はそれより交通量が下がる可能性があると思いますけれど。いろんな人口の読みとかありますから。ですけどそれでも、どんどんあがる感じではないということだと思います。それからもう一つ、スピードの出しすぎと、おっしゃったようなことで、むしろ道路を整備したらどんどんスピードが出る、ますます危なくなるんじゃないかという感じは普通持ちますね、実際そうってますよ。だからそのへんは、右岸道路造るとともに既存の道路19号線の対策も併せて、そちらでスピードの出しすぎがおきないようにしっかりしていかないと、単なる迂回路として造ったけれどそれ以上の効果はないかもしれない。そのへんはいかがでしょうか。簡単にお考えをお聞かせください。

事業者

19号の対策につきましては、関係機関からいわゆる警察の取り締まりということもありますし、あといわゆる大型車をできるだけ19号にもってきたくないということで、中央自動車道の料金の緩和ですとか、危険物搭載車両を通れるようにしてほしいということで、各町村からも陳情に行っておりますし、また県の方でも国交省にお願いしているところです。

原科委員長

お願いだけでなく、具体的な対策を是非講じてください。ただ迂回路は重要だと思います。その意味では、この道路の必要性は大きいと思っております。

今井委員

今、原科先生が質問されたこととダブリますが、同じようなことを考えておきまして、迂回路ということで考えると、長野県では国道が止まると交通渋滞が起きるということが沢山あります。けれども、国道のところの問題を解決しないことには、その問題を迂回路に分散させるだけだと思います。ですから、先ほど原科先生がおっしゃったような具体的に今の問題をどう解決するかということも考えて頂きたいと思います。そういった中で起きた事故に関しては、ソフトの部分での対応も考えておきませんと、今後、迂回路が必要に応じてできたとしても同じような状況になると思います。

原科委員長

はい、ありがとうございました。ほかによろしいですか。

それでは次に、評価項目の選定、調査、予測、評価の方法について御意見を頂きたいと思えます。中村委員どうぞ。

中村委員

先ほどの説明をお聞きしつつ具体的な考え方のことでちょっと質問したいんですが、どの評価項目に関しても、木曽川を中心としたある狭いベルト状の中だけを調べるということですね。こういう基本的な考え方を話されました。しかし、調査、評価項目によってはですね、評価項目によってはもっと広い地域を調べる必要がある。例えば、大気、騒音、この狭い巾の中だけにすべてしてしまうというこういう考え方で、果たして効果的な調査ができるのかどうか、それから特に動植物、生きものに関しては生態系の把握ということをおっしゃられる訳ですが、谷底の底の部分だけ調べて、この地域の生態系が明らかになるのかどうか、その点ですね、基本的な考え方についてお聞きしたいんですが。

原科委員長

今の件いかがでしょうか。調査範囲、谷底、木曽川のところが中心になっているようですが、その範囲だけに限るように見えますが、それでよろしいでしょうか。私は項目をお考えになった結果こうなったんだと思えますけれど。

コンサル

それぞれの項目毎に適切な調査範囲というのを、例えば予測モデルの限界性などを考慮してそれぞれの項目毎に適切な範囲として想定した結果が、今お示しました表14のところにそれぞれの項目書いてあるとおりです。特に動植物につきまして、その生態系がその中ですべてわかるかどうか、あるいは調査のものによっては、もう少し奥に入らなければいけないんじゃないかという御指摘はおそらくそのとおりだと思いますし、説明させていただきました中でも、基本踏査ルートはまず絵で示しましたところを基本踏査ルートとして考えておりますけれども、その他注目すべき種、あるいは指摘があったものに対しましては、その適切な範囲というのをその都度検討して設定していかねばならないという風には、考えておりますので、調査範囲については少し流動的というか、柔軟に考えておるつもりであります。生態系がここですべて把握しきれぬかどうかという指摘については、生態系というのをどういう風に捉えるかというところがありまして、大変難しいと思えますけれども、今回の地域につきましては、3つに分けました。山地、里山、木曽川に分けましたけれども、いってみれば1つの生態系として、大きく見れば1つの要素でその後背地を森林、山地がありという形で、横断方向で見ると、

山と川という形になると思うんですけども、縦断方向に見ると大きくは1つの生態系になると思うんですけども、その中でも里山を形成しているところと、川の特性を有しているところを分けて、少し分けて少し詳細に見てみようという風に今回考えて設定している訳でございます、もう少し広げればもうすこしよくわかるのかもかもしれませんけれど、ある限界の中でこういう設定を今回しております。以上でよろしいでしょうか。

原科委員長

ちょっと待ってください。その前にお聞きしておきたいんですが、このアセスの費用、どの位の予算でやっておられますか。それによって、あれもこれもお願いするわけにいかないのです。

事業者

このアセスの方法書の作成から現地調査、最後の評価書までですけど、今うちの方で考えているのは、3億ということで考えております。

原科委員長

3億円。かなりいけそうですね。

林委員

私、生態学を専門にしております。今の話の中でありました、生態系という言葉とその内容についてですが、この生態系というのは今おっしゃった内容で言うと全部これは生物群集というべきものなんですね。生物群集を3つの大きな生物群集に分けると、その中で植物の調査をするというときは、2つの調査方法がある。1つは今おっしゃった植物社会学的な調査、もう1つはイギリス、アメリカで英米学派といわれている枠法による調査。植物社会学的調査法というのは既にこの地域はなされていて、図11というのがそれでありまして。ですから、これを改めてやってもこれ以上のものはできないだろう。もう1つは生態系の調査というのはどういうことかということ、具体的に言いますと、例えばミズナラやクリの落葉樹林が1km²あったとすれば、それは一体年間どの位の炭酸ガスを吸収して、その茎の中に蓄積するかとか、それがあることによって土壌の含水量がどれ位違うか。それを切ると、その炭酸ガスを吸引する装置である生態系が破壊されて、そのことによるデメリットはどの位あるかということ予測することが生態系の予測なんですね。ですから、これをきちんと土壌の水の保水力が減ってこれだけの流れがでてしまいますよということ予測することが環境アセスメントなんです。ですから、それを加えて是非やってもらいたい。費用の問題もありますけれど、ここで混乱は生物群集というものと生態系というものを、混乱なさっていると思います。これははっきり区別して生態系の調査というのはそういう風な量的なものを押さえて、それが

切れることによるデメリットは道路を通すことによるメリットと、どれ位つりあうのか、つりあわないのか、そういう予測をしてもらいたいということなんですね。長くなりませんから以上です。

原科委員長

ありがとうございました。

中村委員

同じ3億円かけるんでしたら、機械的、各評価項目毎に機械的に範囲を決めてすべてその中からやるという考え方でなくて、項目によって、もっと広い範囲で調べた方が効果的ということもありますから、機械的に進めることは効率の面で、お金の有効利用という面で非常に問題があると思います。本当に狭い範囲だけ詳しくやる、あとはやらないという考え方でなくてですね。

原科委員長

方法書というのは、まさに今中村委員がおっしゃったとおりでありまして、メリハリをつける予測、評価を行って頂くためのプロセスですので、是非この場で議論したいと思います。日程では今日と次回とこの方法書を検討できると思いますが。

事務局スケジュールを教えてください。

事務局

今日は主に方法書の内容説明を現地調査で我々の方から説明するのが主になります。6月に逆に今日の今やっている説明、それから現地調査の内容について委員の皆様から逆に事務局あるいは事業者が御意見を頂く、そういった場面を6月中に予定しております。委員会の意見として、この1回でまとまるのであれば、我々事務局で整理して委員の皆様それぞれ確認して頂いてまとめていきたいと思いますが、6月の段階でどうしてももう1回必要だということになれば、また7月に開催することも可能だと考えておりますが、とりあえず今の段階では、6月に意見をお聞きしてある程度事務局で把握して案としてまとめていきたいと考えております。

原科委員長

以上のようなスケジュールだそうです。6月にもう1回、あと日程調整いたしますけれど、開催してその場で皆さんから項目に対して詳しい意見を頂きたい。ただ、大変多いので1回で終わるかどうかが不安な感じが致しますけれど。

佐藤委員

今、中村先生の方からもお話ありまして、広い調査がいるというお話でした。植物の立場からみますと、実は木曽谷というのは日本でかなり代表的なところなんですね。3千種ある植物の長野県のうち、おそらく長野県で木曽谷しかないものがおそらく数百種あると思います。ということは、広い範囲で見れば木曽谷はこれ以上いじめちゃいかんという非常に悲しい結論になってしまうと思うんですね。ただ、現実にはきちっと知っておいて、木曽谷を逆に売るというか、ここを通るために車のお金をとるとかですね、やはり日本を代表できるとても美しいところであるということ、逆に売りにするというのも1つの道路の新しい方向じゃないかと思ひまして、それを知っておいて頂くことは非常にいいなと思います。個人的には色々とお話を聞いていて道路をもう1本造るよりは、今の道を太くするとかですね、高速道路を安くしていただくんじゃなくて、ここを通るときにお金をとるとか、別の見方でできるだけ生物を残したまま美しさも味わってもらって、アピールできるような道がいいなと思いますけれども。

原科委員長

ほかにございますか。

片谷委員

先ほどのご説明の中で、ルートの説明についてまだ複数の案があって、それはアセスの結果もちろん依存することだとは思いますが、地元の自治体あるいは住民の方々のご意見としてどのルートが有力なのかというレベルの情報がもしありましたらお示しいただきたいと思ひます。今日でなくても、次回でも結構です。それによって、方法書の適否というの若干変わってくる部分、例えば大気についてはございます。従いまして、今有力なルートの案はどれなのかということも情報として提供していただけるとありがたいと思ひます。ほかに細かいことで、いくつかお聞きしたいことがあります、次回お尋ねしたいと思ひます。

原科委員長

今の件もし何かありましたら。

事業者

6月13日に部会がありまして、その中で今の住民の方から提案、検討されているルートの話がございまして、ですので、6月13日以降に委員会があればその場で話せると思ひますのでお願いします。

原科委員長

迂回路の役割として考えると、北の部分がいつできるのかわからないということにな

ると、迂回路とってどういう具合になるのか、非常に気になりますけれど、その辺立場上言えないということだと思いますけれど。いつぐらいにできるという予定がないと地元の住民の方もちょっと困るんじゃないですか。南だけできて、北は相変わらずということになると、迂回路としての役に立たないわけでしょう。部分的には役に立ちますけれどね。住民の方の希望でもいいですよ。いつぐらいまでに造ってほしいとか。

事業者

希望としては、できるだけ早くということですよ。

原科委員長

例えば南部はどのくらいかかりますか。順調にいつているので、ここは大体見通しを立てているでしょう。南部のところは、アセスは大体2年以内で終わるんじゃないですか。

事業者

アセスについては17年度までに終わらせる予定です。これからルートの話もあるんですけど、延長は22kmと長いので、どこを優先的に実施するか、実施主体をどこにもっていくか、それがこれから大至急住民の方と検討することになっておりますので、今のところ何年までというのはわかっておりません。

原科委員長

あと大きいのは財源ですね。

事業者

財源もございます。

原科委員長

10年近くかかっちゃいますね。全体7、8年とか。そうすると北の方云々、迂回路の機能がどうということになりますけど、これもちょっと次回よく情報を頂いてこの場でも検討したいとおもいます。

ほかにございますでしょうか。

佐々木委員

私はアセスの委員会というのは、愛知県でやらして頂いた事があるんですけど、そこではいつも事業をやる意義のところについては、なかなか議論させて頂けなくて、今日伺っていますとそちらに関わるようなご意見も皆さんおっしゃっていて、そういう部分も

含めた議論もできるのかなあというように、つまり代替案というのをかなり広く議論できるのかなという気もいたしますが。一方で今回頂いたパンフレットの組織図、先ほど説明して頂きましたけれども、つまり、どういう道路を造っていくとか、ルートにしましても細かいことは、こちらの合同委員会南部部会の方でどうも御議論頂いているんじゃないかという気がいたします。ですから例えば、今の19号を改良する方法であるとか、あるいは、新たに迂回ルートを造るにしても、そのルートであったり、細かい造り方についての議論というのを、どちらがやはり決定権を明確にもっているのか、あるいはお互いキャッチボールをしながらやるのかというところの整理を一度して頂いた方がいいんじゃないかと思うんですね。先ほどルートについても有力なルートがあればそれを示して頂いてそれに沿った、多分無駄なルートとして採用されないようなところについて、細かい調査をするよりも、有効性という意味ではいいんですが、現実には用地買収しやすいからとかいう理由でルートが決められることもありますので、こちらの環境影響評価の委員会としては、そうではなくて別な観点から環境影響評価の観点から今検討されている複数ルートについてどちらがいいというコメントが多分出てくると思いますので、どうも両者が時間的にも同時並行的に進んでいるようですので、最終的な決定権なり、この議論についてのメインはどちらのテーブルにあるのかということは一度整理していただいた方が、お互いのためによろしいのではないかと思います。

原科委員長

今の点について御説明下さい。

事業者

先程来19号の改良といいますか、直すという話もありましたけれども、一番始めの出発点はここにあります。アンケート調査といいますか、まず住民集会から始まっております。住民集会においては道路が必要かどうかというところから議論しまして、ほとんど大多数のアンケート調査に出席していただいた方につきましては安心して通れる道が欲しいという意見が多くありますアンケート結果につきましては住民集会の結果報告の裏側にそれぞれ書いてあるんですけども、そういったところを見ていただきますと、新しい道路は不要という方は全体として10件で1%という形になっております。そういった中で委員会を立ち上げてやっております。決定権につきましては、ちょっと今整理されておりますので、それについては、次回回答できればと思います。

原科委員長

アンケート結果、こういうアンケート結果だということでございますけれども、ただこれは回収状況を拝見いたしますと、人口に対して2%位ですね。これで強い支持だというのはちょっといえないと思います。逆に強い支持の方がアンケートに答えるという

こともありますので、これはちょっとそこまで言いにくいんじゃないかという気はします。明確な反対運動は起こってないんですか。

事業者

反対運動についてはございません。

原科委員長

それで委員会との関係はどうですか。その意思決定のプロセスですが基本的にはこの事業は県の事業ですね。ですから知事の御判断ということになりますけれど、そうしますとアセスメントの結果をどう反映されるかというのをはっきりしておかないと、我々がこの場でいろいろ意見さし上げてもただ言っただけで終わっちゃいますから、そういうことにならないようにして頂きたいんで、そこを明確にして頂きたいと思います。

事業者

アセス調査結果につきましても調査の中間でありましても、特に路線選定におきましても重大な事項等がありましたら委員会の方にこのことについては説明いたします。委員会の方から住民の方にアセス、こういう結果があったからどちらかという環境面でルート自体適切でないとか、そういうことで全体が終わってからでなく、その都度重要な案件が出てきた時点で、説明していきたいと思っております。

原科委員長

それは、姿勢として大変わかりませんが、システムとしてどうかということなんですが。条例の規定上どうなっていますか。このアセスの結果をどういう具合に事業の意思決定に反映させるかっていうその規定がどうなっているかで決まると思うんですが、どうなっていますか。例えばアセス法では横断条項が規定されていまして、アセスの結果を勘案して、きちっと尊重して、アセスの結果、否定的であれば許認可おろせないんです。中止もありうるということです。県の条例どうなっているかは大変重要だと思います。

事務局

長野県の条例におきましては、国のアセス法にありますような、許可、不許可という形での横断条項という形はとっておりません。ただ、許認可の部局に対しましてアセス部局、我々ですけれど、を代表する知事として許認可にあたって配慮するように要請するという条項になっております。

原科委員長

配慮するように要請するというのはちょっと弱いですが、知事の姿勢次第ですよ

ね。ですからこの結果は尊重されると考えてよろしいですか。

事業者

はい。

原科委員長

尊重されると考えてよろしいということでございます。

佐藤委員

今アセスの調査を始めていくそして、一部工事をしてから調査をするのでしょうか。それとも、工事をする前に調査をするわけですね。工事したらどうなるかというのは予測でしかないんですね。ということは、理想的には例えば1 km工事をしてみまして、その生物相はどう変わったか、地形がどう動いたか、生態系がどう動いてくるかというデータを伴ってやはりこの作業は危険であるという結論が出たときには、2.2 kmも伸ばさないで1 kmで止めてしまう、そういう事例を示すと、今まで日本でなかったような開発に対する新しい提言ができるんじゃないかと思うんですね。今までアセスをしてしまうとOKということやらざるを得なかった。そういうことはよくあったようです。しかしながら、アセスやった結果その意味が反映するようなことを今回是非やって頂きたいと思います。

原科委員長

これは今後の議論によって、そういう可能性があるかもしれませんが、準備書も出まして予測、評価の結果をみて不確定の部分が多い場合には、今のようなフォローアップに対する取り決めをしたいと思えますけれど、今のところは提案された計画でどうするかということだと思います。それからルートの話は、今のルート案は地域的には限られていますね。そんなに距離は離れていないでしょう。基本的には大まかなルートは決まった上ですから、当然両方調査あわせて行って頂いた上で比較をすると。ルートがどちらが好ましいかは、アセス結果で相当程度判断できると思えますので、そんな風に考えてよろしいでしょうか。事業者の方はそのようにお考えだと思いますけれど。一応確認しておきます。

事業者

6月に出てくる結果がどういう結果かわかりませんが、アセス結果も大変重要と考えております。また一番大事なのは住民の方がどう考えるのかということも、尊重したいと思いますので、その辺はまた調整しながらやっていきたいと思えます。

原科委員長

アセスだけで決まらないと思いますけれど、アセス結果は十分尊重して頂いた方がいいと思います。

ほかにございますでしょうか。

中村委員

質問ですが、注目する種、個体群は今のところ考えているのは、猛禽類だけですか。

コンサル

猛禽類はすでに我々も予備調査の段階で確認しておりますので、事実としてここにも記載しておりますけれども、これからどういうものが出てくるかということについては、当然現地調査がこれから始まりますので、この中で、もう少し種が増えてくることは当然出てくると思います。結論としては、猛禽類だけではないということになるかと思えます。

中村委員

この段階で猛禽類の他にこういう場所ではこういう動物の調査が必要だとか、そういう情報は入っていないのでしょうか。動物だけじゃなくて、植物もね。

事業者

実は昨年8月頃から特に地元で動植物なんかについては、研究されている方にお会いしまして、その方から野帳を頂いたりとか、植物でいいますとここ木曾谷にしかない植物があるよという話も聞いております。そういう情報をこちらの方で頂いていますし、今後も頂く予定です。そういうものを基にしてやる予定になっております。それは猛禽類に限らず植物であるとか爬虫類の関係などいろいろな情報も頂いております。

原科委員長

調査全般といいますか、特に生態系とか動植物関係で地元の方のいろんな情報を集めるということはもっと明確に方法書に書いておいていただいた方がいいですね。これをみると、機械的に云々みたいな印象も受けるので、それは当然ですがこれに加えて地元の皆さんから情報をしっかり集めていくことを明記して頂きたいと思います。

事業者

明記についてはこちらの方でまた検討します。

参考までに今日配ってないんですけど、この方法書ができた段階で縦覧とかそういうものについて木曾に住んでいる全戸にこういうことで方法書をやりますとか、環境影響

評価とはどういうものかという他に、いわゆる環境情報についても是非お願いしたいということでチラシも全戸に配っております。

塩田委員

ちょっと細かくなって申し訳ないのですが、今の方法書で調査地域を色々設定しているわけですが、その中で最も重要な調査地域はここらしいという設定があったとすれば供用の時、実際に道路ができた後にモニタリングというようなことを、考慮しているのかどうか。というのは評価して数字も出て本当にできたとき、そうなっているのかどうかを考えているのか。全部やるのは結構大変なので、最も影響のある地域について、経年的に調査することを考慮しているのかどうか教えて欲しい。

コンサル

アセスの手続きの中でモニタリング、事後調査は必要なものは当然やることになっているかと思しますので、どういうことに重点化するか、どういうやり方をするのかということは、これからの先生方の御議論も踏まえて適切にやっていく必要があると思えますけれども、いずれにしましても、事後調査はやっていくことになると思えます。

原科委員長

今の件、事後調査の条例の規定ではどうなっていますか。

事務局

事後調査につきましては、評価書に記載して頂いて、うちの方で一応考えていますのは、原則5年と、これにとられることはないんですが、一応5年を事後どのような環境に対する影響があるか、そういったことについて調査を事業者の方をお願いしております。

千葉委員

環境省が定点観測をやってますね。環境モニタリングの大気汚染と自然環境と、その定点観測は長野県にあるんですか。もしないんだと事後調査その他で、必要になってきますけれど、現在あるのかどうか。

公害課

大気に関しての常時監視測定地点は基本的に県内10広域といいますか、県の出先、合同庁舎といいますか、そちらの方に局舎という測定器を設けて常時監視して大気の方をしております。

原科委員長

ここだと木曾何とかというのがある訳ですか。

公害課

ここですと、木曾福島町にあります木曾合同庁舎、そちらの方で測定を実施しているということになります。

梅崎委員

少し細かくなりますけれど、現地を見てからの方がいいかもしれませんが、路線図がいくつか書かれているんですが、工事に対する環境負荷の評価ですから工事車両等の通行に対する付け替え道路とか仮設とか、そういう計画がどうなるかということがかなり大事かと思えますけれども。それから生態系とかそちらの方の先生が御専門ですが、どこから始めていくのか、そういうこともかなり大事になるのではないかと思います。工事のやり方といいますか、そのあたりはいかがですか。

原科委員長

今の件、事業者の方。この場合は既存道路はそのままだから、ちょっと様子が違うと思えますが。

事業者

現段階ではルートが定まっていなくて、あと工事用車両通行のための道路ですが、そういうものについても具体的な計画はまだございません。

梅崎委員

このことは環境負荷の評価範囲にかかわるのではないかと少し懸念するところですが、

原科委員長

これはどんな風に考えるとよろしいのでしょうか。

コンサル

施工ヤードあるいは施行の方法というのも大変重要であるという認識は3章のところにもそれぞれ書いてあるかと思いますので、それぞれの項目によって考え方が違うかと思えますけれど、今後概略設計とか線形要素がある程度具体化してくる中で、その段階の施工計画というのが検討され、それに伴う各要素の予測、評価っていうのが出てきて、それがアセス書の中に反映されてくるという、そういうプロセスになると思います。

ただ現時点ではまだこういう状況なものですから、具体的にどうかというのは書けない状況ですけれども、準備書の段階で具体化されて、それぞれの今ご指摘のことは出てくるかと思います。

原科委員長

準備書段階で出てくるという御回答です。

福島委員

基本的な部分について伺いたいんですけども、1つは生活道路と言ってたんですね。それが1点。もう1つですね、緊急時の19号の代替道路というかこの2つの位置付けがあるんだけど、実はアンケートを見たときに、1番、2番、3番、4番とかあるんですが、この問題設定からすると、誰もが2番になるようにできているんですね。本当に、例えば19号の緊急時だけということにすれば、緊急時以外は大型車は通過できないというイメージで考えてよろしいですか。

原科委員長

どの部分ですか。

福島委員

アンケート結果、先程頂いた右の方の問3というところにあって、「どのような道路が良いと思いますか。下記からひとつだけ選び番号に をつけて下さい。」と書いてあるんですけども、この中でいきますと、大方普通の人には2番に入れるんだろうなと思います。こういうときに確認をしたいんですが、イメージとして大型車は通常通行できないというふうに考えてよろしいですか。

事業者

道路を造る方で、ここは大型車は通れないという形にはしてないです。

福島委員

日常的にも通行できるというイメージですか。もう1つですが、生活道路ということ考えていったときに、どういう意味で生活道路なのかということなんですが、住民の方に大体主に使われるということで、多分集落ごとにも移動されるというような、木曾から名古屋方面あるいは塩尻方面に出ることだと思いますが、そのときには、これトンネルがすごく多いんですね。生活道路って一般にトンネルではなくて、そこに人家があってその間を道が走っていくイメージとして考えるんですが、これでいくと、あたかも片側1車線だけれども、弾丸道路を造っているようなイメージがあるんで

すが。そういうような構造ではない訳ですよ。

事業者

結局地元の方からルート案を出して頂いた中で、いわゆる道路構造令に基づいた設計にしますと、地形が非常に急峻であるということから、山側がトンネルになってしまったということです。

原科委員長

そうすると、費用はどれくらいかかるんですか、道路を造るのに2.2kmで。あまりお金かけすぎちゃうと大変だってことがありますね。そうすると、いつまでもなかなかできないと。

事業者

事業費につきましては、概算のものがあったんですが、今日私、手元に持っていませんので次回にお願いします。

原科委員長

是非、事前に次の委員会までに頂いておきたい。

佐倉委員

今までの話と関係あるかもしれないんですが、施工済みというか、もう着工したところがあるんですね。もうすでに。それはもう既に工事をやっておられるんですね。そういうできちゃったものの評価っていうか、今造ろうとしているその前に出来ているところがあれば、その何らかの評価が出来ていれば、更にこれからやる参考になるんじゃないかなということを感じるんですが。何かそういうことをやられているんでしょうか。

事業者

この区間については評価書をやっておりません。

原科委員長

佐倉委員はチェックすべきだということですか。

佐倉委員

まだ現場を見てじっくり考えさせて頂きたいと思いますが、せっかくこういう例があるのにそれに対する評価ができていないとしたら、何かもったいないかなという感じが致します。

原科委員長

できた部分も、今日、現場を見る予定ですか。

事業者

はい。

石黒委員

色々貴重な御意見を頂いているわけですが、技術委員会の役割をもう少し明確にした方がいいかなという風に考えておまして、私が思うには、技術委員会というのは、いわゆるこの事業に関しまして、それぞれの専門家の立場から環境保全に考慮すべき事項、そういったことを検討すべきかなと。その検討結果に基づきまして、場合によっては事業計画の変更を含めて検討されるべきものかなという風に考えております。今上がっている段階そのものの事業計画につきまして、どうこういっても、なかなか実際の方法書の検討を含めましてそういったことは出来ないのかなという風に考えておまして、そこらあたりをもう少し整理をして頂いた方がいいのかなと。もちろん事業計画について環境保全上関係のあるところは検討していかなければいけないと思いますが、それそのものについてどうこうするというのは、ちょっとこの技術委員会の範囲を超えているのかなという気もしています。ですから、そこを少し整理していただきたい。

原科委員長

石黒委員のお考えだとどれ位の範囲だということですか。

石黒委員

私はこの上がってきた事業計画につきまして、いくつかの代替案もあると思いますが、そういったものについて、専門家の立場から環境保全と影響があるのかどうか、そういったことを検討して、更に代替案というか、あるかどうか。あるいは、場合によっては環境保全上、非常に影響が多いということがあれば、事業を中止すべきかどうかということも含めて意見を述べるということではないかと思えます。

原科委員長

概ねそれに沿ったような御意見だと私は思いました。つまり、これまでのアセスメントの審査会は提案された事業の計画がベースでほとんどそれをいじれないという前提だったんですね。今のアセスメントは最初に申し上げたように計画内容自体を吟味すると、最悪の場合はストップということもあり得ますね。これは藤前干潟で起こりましたけれども、藤前では、これはアセスの結果出まして、これは不適切だということで、最

終的には環境庁からも意見出たんですが、アセスの結果が相当効いたわけです。アセス法の考え方は、今おっしゃったとおりでございまして、環境保全上の見地から意見申し上げますけれど、環境保全対策としては、計画案の内容自体をいじることが環境保全対策だと考えます。ですから、ルートを今いくつかある中でどれが好ましいか、道路構造の問題もありますね。そういったことで議論して頂きたいと思っております。それ以上のことは、また別のプロセスになります。そのようなことで整理させていただきます。

それでは時間が12時50分になりました。この辺で今日の議論は、この部分に関してはまとめたいと思いますけれども、他に何かございますでしょうか。それではこの方法書の内容につきましては、更に詳しく見ていただいて、方法書の分厚いのがありますので、これを見ていただきたいと思っております。

事務局に2つお願いがありまして、1つは方法書の大きいのを毎回持ってくるのは大変なんで、机に事務局で毎回置いて頂いた方がいいと思うんですよ。特に東京からの方がおられますんで。現物は自宅でチェックすると。この委員会用には委員の名前を書いて、書き込みしても自分の分かりますから、そういう形にして頂いていいですか。それから概要、大変良かったんですが、A3版というのは困るんです。何とか工夫してA4版をお願いします。帰ってファイルできないのです。A4版で是非工夫してお願いします。次回の委員会の日程を調整しておいた方が良くと思います。

先程事務局からご説明がありましたように、最低次の委員会で、またこの件を議論いたします。そして足りない場合には、もう1回くらいやらなければいけないという考えです。もしスムーズにいけば、次回でまとめられると思っております。そこで6月の委員会をいつにするかということですが、事務局は委員の皆さんの御都合をお聞きしてあると思っております。案をお願いします。

事務局

あらかじめ15名の委員の皆様、今日が20日ですので今日の結果、意見としてある程度出して頂くのに若干時間をとった方がよろしいんじゃないか。6月下旬頃の委員の皆様のお都合をあらかじめお尋ねしたところ、6月26日木曜日の都合がよろしい委員さんが一番多かったということで、事務局案としましては、6月26日のできましたら午後に開催をお願いできれば大変ありがたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

原科委員長

6月26日の午後ということですが、いかがでしょうか。よろしいですか。では6月26日午後ということで、時間は何時にいたしましょうか。

事務局

場所は長野市になります。

原科委員長

長野市だそうです。時間は3時間くらいは覚悟して頂いて、うまくいけば次回まとまれば、例えば1時から4時ということでいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは1時から4時ということで。では今日の審議はここまでに致しまして、このあと現地視察に参ります。

・・・・・・・・・・・・・・・・・・(議事終了)・・・・・・・・・・・・・・・・