

### 第3回長野県環境影響評価技術委員会 会議録

- 1 日 時 平成15年7月12日(土) 14:30~17:30
- 2 場 所 松本市中央公民館(Mウイング) 大会議室(3-2)
- 3 内 容 (1)(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  
(2)その他

#### 4 出席委員(五十音順)

石 黒 智 彦  
梅 崎 健 夫  
片 谷 教 孝  
佐 藤 利 幸  
塩 田 正 純  
千 葉 百 子  
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

今 井 信 五  
今 泉 俊 文  
佐 倉 保 夫  
佐 々 木 葉  
中 村 浩 志  
花 里 孝 幸

## 第3回長野県環境影響評価技術委員会会議録

### 1 開 会

#### 事務局

本日は大変お忙しい中、また週末の貴重なお時間を割いていただき、ご出席いただきましてありがとうございます。それでは今、委員長さんからお話がありましたけれども、ただ今から長野県環境影響評価技術委員会を開催をいたします。本日の司会を務めさせていただきます長野県環境自然保護課の大川ですけれども、よろしく願いいたします。

議事に入ります前に本日の欠席委員等のご報告を申し上げます。今井委員、今泉委員、佐倉委員、佐々木委員、中村委員、花里委員が都合によりご欠席というご報告を、また林委員さんの方からは5分ほど遅れてご出席をいただけるというご報告をいただいております。本会議の定数15名に対しまして出席者8名ということで、過半数のご出席をいただきましたのでご報告を申し上げます。それでは早速議事に入らせていただきますが、議長につきましては委員長が務めることとなっておりますので、原科委員長さん、よろしく願いをいたします。

### 2 議 事

#### 原科委員長

それでは開始いたします。先ほどお話したような次第で午前中から松本に来ておりますが、この道路の審査案件で前回ご説明いただいた地元の方も午前の会議にも来ておられて、いろいろご意見をいただいたりしておりましたので、ちょっと連続しているような気分になっておりますけれども、切替えてお話させていただきます。早速議事に入りますが、前回でできればまとめたいと思ったのですが、皆さんから大変活発なご意見をいただきましたので、おかげ様でさらに深く審議することになりまして、今回やらせていただきます。目標としましては、今日まとめを進めたいと思っております。

(1)(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

それではお手元の次第の手順にしたがいまして進めますが、議事1、方法書について、検討いたします。前回の委員会で整理をお願いしておりますけれども、事務局と事業者からご説明をお願いいたします。

事務局

事務局の方から本日お配りしております資料の簡単な説明をさせていただいたあと、事業者の方からその中身について詳細な説明ということで、これから説明させていただきますのでお願いいたします。

委員の先生のお手元には、6月26日に長野で第2回を開催したところなんですが、その委員会の会議録につきましてお手元にお配りしてございまして、委員長に最終確認をしていただいておりますので未定稿という形にはなっていますが、先生方から修正のご意見をいただいたものを整理してそこにお配りしてございます。それから前回の委員会で、事業計画現況、環境影響評価項目の選定のところまでご意見をいただいております、その部分を整理したものが資料1ということでご用意しております。資料1は、5月20日に木曽でやりましたときに出てきたご意見と6月26日のご意見を2つ合わせて、それぞれ区分ごとに整理してございます。また後ほど、各要素別のご意見をいただきたいと思っておりますが、そのときに、今まで言われたことがそこに記載されているということでご記憶しておいていただければと思います。

資料2ということで本日用意させていただいたのは、前回、事業者の方から南部ルートの最後のところで、旧国道19号の利用に関して説明したところですが、まだ少し説明が足りないということで、追加資料として、事業者の方から資料2ということで用意してございます。それからもうひとつ資料3ということで、木曽川右岸道路南部ルートを3つの区間に区切りまして、その区間ごとに複数案を、構造、施工性、事業費、通過集落、一番下に環境項目、集落別の環境項目ということで整理してございますのが資料3であります。それからもうひとつ、本日6人の委員さんが欠席されておりますけれども、その6人の委員さんの方法書に対するご意見ということで、お手元にそれぞれお配りしてありますのでご覧ください。

それぞれ資料1、2、3のことについて、アウトラインだけご説明しましたけれども、資料2、3につきまして、詳細に事業者の方から説明の方、引き続き行いますのでよろしく申し上げます。

原科委員長

それでは事業者の方、よろしくお願ひいたします。

木曾建設事務所

本日はどうもご苦勞様です。木曾建設事務所の藤森と申します。旧国道部分の利用について、追加で説明させていただきます。資料は、資料 2 になります。

まず資料 1 の 4 ページの中ほどに 18 番・19 番ということで、前回ご意見ご質問があったことが書いてあって、簡単な概略の説明がそこにも書いてあります。もっと子細なものをこれから説明させていただきますが、当該区間は国道の右岸側へのバイパス工事の完了に伴い昭和 62 年 10 月 1 日付で国から南木曾町に移管されております。南木曾町におきましては、落石、路面陥没等の防災対策が困難であるとして、通行止めとしてあります。5 月 20 日の現地調査の際に通過する車があったのですが、この旧国道範囲に関西電力の山口ダムと、河川内で砂利を採取している業者がございまして、その関係車両のみ通行しております。上流側、下流側ともゲートで仕切られておりまして、一般車の通行は許可されておられません。

次に、川側へ改築できないかというお話がございましたが、旧国道の護岸の位置が河川区域及び山口ダムの湛水区域の境となっております。これによりまして、拡幅により河川断面を侵すということは原則できません。防災対策を考えると、どうしても川側に張り出すしか考えられないのですが、張り出し構造とした場合もそれを支える支柱がどうしても必要になり、その設置場所を考えると河川内に設置するしかなく、これも河川断面を侵すということで非常に困難と考えられます。

旧国道区間は落石危険箇所であるのですが、地形的に非常に厳しいということで対策が困難であるということは、前回の委員会にてお話をさせていただいたところです。資料 2 の 1 ページ目には南木曾町の方から写真をいただいたのですが、これは平成 12 年 9 月 12 日の撮影になっております。2 ページ目の方に南木曾町の広報誌を付けさせていただきます。こちらの方は、国道のバイパス工事が完了して開通したときの南木曾町の広報誌になりますが、その中に旧国道区間が交通の難所であったというような表現がございまして。

原科委員長

これは、地名は何バイパスですか。

木曾建設事務所

「しずも」と読みます。

原科委員長

賤母（しずも）バイパス。

#### 木曾建設事務所

前回、委員会でもお話をさせていただきましたけれども、木曾川右岸道路計画につきましてはP I方式を導入いたしましたして、地元住民、行政側、それぞれが意見を出し合いまして検討を重ねてきたわけでありまして、ルート案につきましても、その中で検討を重ねてきております。旧国道部につきましては、防災対策が非常に困難なのですが、技術委員会の中で意見等が出まして、この国道部分をどうやって利用できるかということについて、少し述べさせていただきます。

資料2の3ページからになりますが、まずルートを設定するに際しましてはコントロールポイントを考えなければなりません。地形的なもの他に地元の要望事項等もございます。この旧国道を含む地域の場合ですと、蘇南高校や発電所、山口ダム、鉄道、関西電力の送水路、現国道といったものがございます。また地元要望の点では、資料2の5ページの方にこの地区に関連する地元要望の資料を付けてありますが、田立地区からは「右岸道路を作るについては、同じ町内でありながら何かあったときに町内の移動ができないことでは、南木曾にとっては誠に不幸なことである」、これは山口ダムの少し下流の旧道部分がトンネルになっているのですが、このトンネルの中央から中津川方面の左岸側というのは山口村になります。あとは「田立の主要地方道中津川山口線に接続してほしい」といった意見や、他の地区からは「蘇南高校の近くからできればトンネルで常に田立地区と途切れることのないような交流ができる道路にしてほしい」といった意見が出されました。中には旧道部、この区間の利用ができないかという意見もございました。その他出された意見、要望等を集約した中で、主要地方道中津川山口線の田立地区の入口と、蘇南高校上というのがコントロールポイントとなっております。

これらのコントロールポイントに加えまして、縦断勾配や曲線半径等の道路構造基準を満足するようにルートを考えなければなりません。まず旧国道部より塩尻方面について説明いたします。3ページの図を見ていただきまして、旧国道より塩尻方面、Cの地点になりますが、Cの地点より上流側、塩尻方面は現道が国道19号しかない区間がございます。あと国道に沿って集落、ここに渡島地区というのが書いてありますが、またその上流にも集落が連続しております。過去に開いた地元の住民集会等の中の要望から、集落内にルートを通すということに反対意見がございまして、ルートを通すことができません。そのため、旧国道から右岸側に渡らなければなりません。コントロールとなっているA蘇南高校の上からCの地点を直線で結ぶと縦断勾配は6.4%ということになります。これですと道路の構造基準の7%というのはクリアできるのですが、地形等からどうしてもトンネルになる区間がございまして、そうすると発電所とか、JRトンネル、関電の送水路との位置関係等、考慮しなければなりません。それらを考慮して旧国道方向にルートを入れてきたものが、と、黄色いラインと赤いラインのルートになります。このルートですと高校の上、Aの地点から右岸、B及びDの地点までは

特に問題はございません。ですが、このBとDの地点からそれぞれ旧国道との高低差が30m前後になってしまいます。そうすると木曽川を横断する区間の縦断勾配は13～14%という急勾配になってしまいまして、構造基準から大きく外れて、ルートを設定することができません。

のルートにつきましても、どうしても右岸と左岸、FとGの地点ですけれども、ここでも30m強の高低差が生じます。この場合大きく斜めに木曽川を横断しているのですが、これも最急縦断勾配の7%で線を引いたラインです。ただこの案ですと旧国道の利用がほとんど図られない他、このような角度の河川横断は地形上や橋梁の構造から非常に困難と思われれます。

次に中津川側になりますが、まず のルートですが、ただ単純にこの旧国道部分と田立地区の高低差を比較しますと、もうここで40mの高低差が生じてしまいます。これをまっすぐ結びますと、縦断勾配7%というのはとてもクリアできず構造基準を満足することができません。次に になりますが、これは主要地方道中津川山口線と国道の下をくぐる町道を利用したルートを考えて場合です。 のちょうど左岸側になりますが、ここは垂直に近い崖状になっており、また旧国道はトンネル部になっていることで、河川区域を侵さずに、かつ最小曲線半径や最急縦断勾配等を満足するようにルートを設定することが非常に困難です。また上流側につきましても、山口ダムがある関係でルートの設定が非常に困難です。

以上のように、落石の非常に危険なところではあるんですけども、旧国道を利用するという前提でアクセスを考えてみても、ルートを設定するというのは非常に困難ではないかと考えます。以上です。

原科委員長

今のご説明分かりましたでしょうか、皆さん。ちょっと分かりにくかった点、どうぞ。

林委員

今のルートの中に、この前のルートの中で地元から提案されたルートは入っていますでしょうか。

木曽建設事務所

その中で黒い線で2本引いてございますが、これがアセスの中で表示してあるルート案になります。この中で、田立地区から蘇南高校の上に向かっていくこの黒い線、これが地元案ということで、南部部会で検討してきている案でございます。

林委員

地元の案は、農道とかその他を拡幅してやるという案で、もう少し川沿いを通ってい

たと思いますが。この前の地図になりますか。

木曾建設事務所

前回の委員会のものは大桑村になりまして、これは南木曾町になりますので、ちょっと場所が違います。

林委員

その案は南木曾を通る案はないわけですね。

木曾建設事務所

南木曾の方では、今言った蘇南高校の上と田立地区を結んだこのラインというのが地元からの案ということで出ております。

林委員

はい、分かりました。

原科委員長

今のご説明でご質問、他にございますか。そうすると旧国道を通る案は、代替案と比較検討することも難しいということですか。

木曾建設事務所

アクセスが取れれば十分可能かとは思いますが、今、Aを基点にして追ってきたんですが、仮に旧国道を基点にしても、どうしても対岸にJRと国道があるということで、そこで構造基準を満足するようなルートの設定は（困難となります）。

原科委員長

それが、川を渡るというお話なのでそれは分かりましたけれども、私の認識では川を渡る必要がなく、右岸は右岸、左岸は左岸でルートをちゃんと作ったらいかがでしょうかという議論だと思いますから、旧国道というのはそういう趣旨だと思います。その辺がどうですか。おっしゃることがちょっと、この前議論したことと違って感じるような感じを受けましたけれども。どうでしょう。今現在の国道は旧国道の、このCのポイントです、この3ページの大きな図のCのポイントで川を渡っているわけです。これでこういう具合に左から右へ移っているんで、むしろこの図でいうと右の方の上に出ている色が付いているところ、これ新しい、蘇南高校の北側のところをずっと走っている、これが新しい道ですね。その延長を現在の19号のところへ入れてあって、その代わり今の国道の方を、南側をもう1本並行して、国道の流れを変えるようなそういう提案だっ

たと思います。右岸と左岸と両方に作ろうということで、だから川を渡る必要は、無理して渡る必要はないんで、新しくそんな橋を付けて。私はそう思っていますけれども。今おっしゃるように、わざわざこんなややこしい勾配で旧道に出るといのは、それはおっしゃるとおりあまり合理的ではないと思います。

木曾建設事務所

Aの地点から、今の現国道へ接続するということですか。

原科委員長

Aの地点からJとかを通過してDぐらいから、こんな角度で入らなくてもいいと思いますけれども、むしろJから斜めに、この図の中では、ほぼ水平方向に、それでDにマージしていくようなそんな入り方でやれば右岸道路につながります。左岸の方は、旧国道のCのポイントから旧国道をちゃんと利用して。2つの道が平行していけるような形したらいいと、そういう提案だったと思いますけれども。

木曾建設事務所

今この引いてある ・ ・ ルートは、縦断勾配等の基準を目いっぱい使いまして、その基準ギリギリで、できる限り下げてきているルートです。

原科委員長

だから渡る必要がないですから、ルートの考え方は。渡ろうとするから勾配に気を遣うというご説明は分かりました。

木曾建設事務所

4ページの縦断図、見ていただきたいのですが、例えば真ん中の赤いラインのところにはDという地点を矢印でつけてありますが、その下に19号、これが右岸側の現国道の高さになります。青いラインの方、Fの地点の下にも19号とラインを引いてありますが、目いっぱい縦断を下げてきたルートですけれども、現国道にも接続することができません、高低差で。

原科委員長

でも川という限られた距離で勾配をとるから厳しくなるんで、平行して、川に沿って道をとれば勾配をもっと緩くできるはずですが。そうではないですか。

少なくともそういうときはOHPを使って、OHPで図を示してくれなければ全然議論にならないです。みんな違うところを見てしまうから。そういうことでは住民への説明もうまくできないですよ。住民説明をしっかりとやらないとだめなんです。



(図を見ながら)・・・川を渡っていますね。今、19号が旧道部分のところ、こっちが旧道ですね、ここで川を渡ってこっち側へこう来ているわけで。それで新しい道路というのは、右岸ですからこちら側へ来ているわけです。そうすると今のお話では旧国道を使うというので、これをこっちへもってくるようなお話だったですけども、今までの議論はそうではなくて、私の理解ですけども、むしろこれはこっちにつなげて。これは右岸道路ですね。今、これ使わなくなった道路をこの国道の延長として使うと、そういう2本を考えたのではないですか、議論は。今おっしゃったようにここを渡るからそれは無理があります。そうではなくて、こっちでこう行って、2本が平行だということが議論のベースでしょ。だから今のご説明だと、私の認識とは違うんです。でも私の認識が間違っているかもしれない。そういう意味合いで旧道を拡幅するということですよ。だからむしろ旧国道を復活するようなものです。そうすると2本できますから。そうすると右岸と左岸できちっとできるでしょ。そういう議論だったと私は思いますけど違いますか。他の委員の方のご意見もうかがわなければいけないのですが。梅崎委員どうぞ。

#### 梅崎委員

委員長が言われたような、そういう議論でしたけれども、たぶんここでの説明は2つのことを言われているように思います。ひとつは旧国道はこういう条件では使いにくいということと、もうひとつ旧国道に渡るとしても勾配がきついということ、の2つのことを一緒に説明されたんだと思います。そういう意味で、やはり旧国道を拡幅などをして新たに供用することは難しいということには変わらない、ということの認識でよろしいんですか。

#### 原科委員長

でも2つ目の使うという理由がよく分からない。使えないのだったらこちらへ渡っても意味はないではないですか。そこがよく分からないです。使えないとおっしゃるのだったら渡る意味がなくなってしまう。渡るということは使えるということですよ。使えないのであれば渡る必要はない。だからその辺ちょっとうまく整理して。片谷委員どうぞ。

#### 片谷委員

私の理解では、旧国道の部分というのは拡幅はできず、それから新たな防災対策も地形上困難であるが、サブルートとしてならば使えるであろうという意味でのご説明であったと理解しています。要するに拡幅できなくても、もともとこの右岸ルートの目的はサブルートですから、旧国道をサブルートとして使えば、二重化を達成することはできるであろうという趣旨のご説明であったというふうに私は理解しました。そういう趣旨であれば、つなぐというののもひとつの方法ではあるかと思いますが、確かにつなぐの

には無理があると思います。先ほど委員長がおっしゃったように、旧国道部分を拡幅して再度メインルートに戻すという案もあり得たんですけども、それは河川にはみ出ししてしまうので無理であるという理解でよろしいでしょうか。

#### 原科委員長

サブルートでクロスさせたいということですね。右岸道路という表現だけれども、私は右岸道路だから文字通り並行にやればいいと、つまりリバイバルで、それができないということはちゃんと検証してないから。そうおっしゃったという意見で、本当かどうかは確認できないですから。それはアセス文書の中にきちんと文書で書いていただいて、できないということを示さないといけません。そうしないと、将来新しいアイデアが出て、あるいは技術の力で「そんなことはありません、できます」という話になった場合には、間違った判断ということになりますから。技術的には可能だと思います。コストの問題だと思いますけれども、これは。だからコストがかかりすぎてできないのならそういうことをきちっと示していただくと。サブルートだから左側、あるいはメインでこうやるかという2つの案がありますけれども。サブルートの場合には幅員が取れるということですね、渡った場合でも、今のは。何かそれも難しいような感じがしましたが。サブルートの場合には幅員が取れるということですか。

#### 木曾建設事務所

特に旧道のトンネルおよび前後が非常に幅員の狭い区間になっております。広報誌にも書いてあったのですが、今残っているトンネルというのは、大型車の交互のすれ違いもできないような狭いトンネルでして、それを出て前後は全幅、正確に測ったわけではないのですが、右岸道路としては道路の幅員だけでも8m以上必要なんですけれども、ちょっとそれには足りないような幅員でございます。

#### 原科委員長

そうしたら、私が申し上げているアセスメントのひとつの趣旨は、考えられる代替案で、実現性があるものでないといけないんですが、代表的なものを比較検討してその結果これがどうも好ましいと、そういうひとつの情報交換というか情報提供みたいなところがあります。そういうような意味がありますから、今おっしゃったことをきちんとした形で比較検討して、結果的にももちろんこれは無理なら無理でそれは事実でしょうからそれでいいのですが、そういうことが判断できるような情報を作っていただきたいので、それをうまく整理していただきたいと思います。だから、方法書段階ではまだ代替案として挙げておいてもいいように思いますけれども、この段階でカットしてしまっても、カットする手もありますけれども、全く可能性がないのなら。だからその辺の検討ですけども。それとも、もうこの段階で難しいから考えない方がいいとかお考えでしょう

か。ただ、情報がちょっと足りないです。どの程度コストがかかるか分からないから。どうぞ。

塩田委員

確認させていただきたいのですが、今のご説明だと、これは角度が合えば可能性があるということですか。これ角度ありますね、縦断勾配が合えば旧国道は使えるという前提ですか。

木曾建設事務所

その図面の中の左側に、最急縦断勾配はトンネル部3%、明かり部7%、こういう設計条件がございます。これをクリアできれば可能性はございます。

塩田委員

ということは、旧道は使えるという前提になりますね。

木曾建設事務所

旧道そのものはその縦断勾配とか、そういったものはこの基準内にございますので、勾配だけでいえば別に問題はございません。

塩田委員

分かりました。

原科委員長

旧道は、そうすると使えると。ただ問題は幅員が狭いということですね。

木曾建設事務所

そうです。防災対策とあと幅員が、一番の問題になってくるかと思います。

原科委員長

だからサブルートとしては見えそうだと。ただ国道としての復活は少し難しいと。コスト的に難しいということですね。ちなみにどのくらいコストはかかるものですか。

木曾建設事務所

防災対策、ああいう地形ですので、そのロックシェッドになるかとは思いますが、そうした場合、前回の委員会の中でもございましたが1m当たり360万円ですか、トンネルで1m当たり300万円かかります。

原科委員長

トンネルよりも少し高いですね。

木曾建設事務所

トンネルよりも高いです。それはロックシェッドのみで、さらに法面そのものの対策も必要になってくると思いますので、プラスアルファがあるかとは思いますが。

原科委員長

さっきこれ資料の3番でお示しいただいて代替案を出していただきましたけれども、3枚目のところが南木曾のところですか。C、旧国道の利用案という、ブランクになっていますけれどもここに数字を入れるとすると、概略事業費が126億円とか148億円とありますけれども、これが160億円とか170億円とかそうになってしまうということですね。これより高くなるという。

木曾建設事務所

これより高くなることは間違いのないと思います。

原科委員長

まあ、そうめっちゃくちゃ高いわけではないですね。トンネルよりも若干高いと。林委員どうぞ。

林委員

2点ほどお聞きしますが。ひとつは、今日私たちがやっている会議は、環境の影響評価の問題だと思います。それで、一番最初から議論になっていることは、この環境、環境とは何かという問題があるにしても、なるべくこの木曾地域の自然を傷めないように作るというルートを考えて、それで技術的なことを考えようというふうに考えたいんです。ですから、技術的なことが先にあるわけではないのです、この会議では。それが1点です。もうひとつは、先ほどの大桑村地域のところは、地元から既存の道路を拡幅してやろうという案が出ています。その案を採用すると、この地域の例えばロックシェッドのようにして、工法に多少お金がかかるにしても、もし地元案を、その前の方でというか上流側で採用すれば、総額としてはそんなにオーバーにならないというふうに思うんですが、いかがでしょうか。

木曾建設事務所

おっしゃるとおりで、環境がまず第一でございまして、大桑村では複数、2ルート、

3ルートございましてその中で、前回の委員会の中では地元の方から現道拡幅という案で出されてきましたけれども。この南木曾地区につきましては、この右岸側の田立と蘇南高校上を結ぶという案が、地元案ということで上がってきておりまして、もう1本黒い線、蘇南高校の下に行くルートがありますが、これが県の方からこういったルートも考えられるのではないかとということで出してある案でございます。

原科委員長

それでは、今、事業計画に対してご説明いただきましたけれども、他にご意見ございますでしょうか。どうでしょうか、これは。資料3のような形で、方法書段階でルートの比較をすると、アセスメントですね、ということで、どんなルートと比較するか方法書で示していただきたいということで資料3を作っていたのですが、その前の資料2のご説明のようになかなか難しかりょうという事業者の方のご説明ですけれども。比較検討する、環境を配慮して比較検討する案としては、南木曾地区では旧道を利用する案は考えなくてよろしいでしょうか。それとも考えて比較した方がよろしいでしょうか。作るとか作らないというのはその先の話ですから、情報提供してやはり比較した方がいいでしょうね。そんなことにいたしましょうか。ではCも用意していただいたのならばCの欄も埋めていただくような形で比較検討すると。その場合は、そうするとサブルートと仮定した場合ですかね。サブルートということですが、ですから車線数に関しては既存のものを使うということで。あと勾配の問題、さっき塩田委員おっしゃったようなことで、勾配のことの工夫ができるかできないかということで、もう少し検討していただきたいと。それはどうでしょう。今のお話では道路勾配がちょっと難しかりょうということだったですか。

木曾建設事務所

もっと細かい検討をしなければそれは分かりませんが、右岸側の国道に接続するについても、どうしてもこういう地形ですのでトンネルにならざるを得ません。そうすると、また道路の基準等で、交差点が見える直線距離が何mとか、そういった基準がございます。そうすると絵に書いてあるような曲がりで、交差点は直角交差が基本ですのでどうしてもこういう形にならざるを得ません。そうした場合はどうしても縦断勾配の方はクリアできなくなってくると思います。

原科委員長

はい、どうぞ。

佐藤委員

のところの既存の橋ですけれども、この勾配はどのくらいなんでしょうか。のと

ころの、今使っている、CとDの間です、この橋。これがもし7%以下ならばBとCとか、EとB、この辺も同じことになるのではないかと思います。私はBとDをつなく、先ほど原科先生が言われた、両方に走るというのが一番、山も傷つけないし、いいのではないかと思うんですけども。

木曾建設事務所

このCとDの間にある橋ですが、国道19号になりまして、今日は詳しい縦断勾配等の資料は持ってきてございませんので、答えられなくて申し訳ございません。

原科委員長

そうですね、サブルートと考えるとBとDをつないでにおいて、こう少し迂回するけれど、下を通る手はあります。先ほどのサブルートという言い方なら。無理して新しい橋を作らなくてもいいかもしれない。BとDをつないでしまって、そうして旧道を使えばサブルートになります。これは非常時でしょ、迂回用だったら。そういう考えは十分あります、確かに。どうぞ、梅崎委員。

梅崎委員

先ほども言いましたように、だからメインルートとしては使えないということですね。そこでサブルートですけども、この場合も豪雨がある落石や土砂災害などが頻繁に起きるということが分かっているわけですから、皆さんおっしゃられているように、それらの対策費用と、別にルートを持ってきたときの費用との比較であり、費用対効果の問題です。したがって、案としては残しておいて比較検討するということになるかと思えます。

原科委員長

両岸に1本ずつちゃんとした道路があると、当初の計画から言えばそういうことでおっしゃってやってこられたわけだから。別に変な案ではないですね。しかも環境配慮が進むのであれば結構なことです。ぜひこれは比較検討として挙げていただきたいと思えます。その場合には、今のご提案の、佐藤委員のおっしゃったBとDをつなくというような形がよろしいんでしょうか。

それでは事業計画につきましては、他の2地区に関しまして、まず3つのブロックに分けたことはよろしいでしょうか。これは現場で議論したときに分けてやった方がいいというお話がありまして、それに応えていただきました。こういうことで資料にさせていただきました。これはよろしいでしょうか。これ、3つに分けた理由はどのようなことになりますか。4つも5つも分け方はあったかと思いますが、3つにした理由というのはどういうところでしょうか。ちょっとご説明いただいた方がいいと思えます。

木曾地方事務所

大変ご苦労様です。木曾地方事務所林務課の越原です。よろしく申し上げます。今の話の資料3ですけれども、まずそれぞれ地区ごとと言いますか、特徴のある地区ごと、3つに区分けしましてそれを(さらに)3つに分けたものですが、ひとつとしては、前回、例えばお手元の大桑村の和村から殿の区間を見ていただきますと、まずAですけれども、Aにつきましては地元から提案がありました現道の村道の拡幅についての検討ルートです。あとBとCにつきましては、それぞれ特にこの和村から殿区間にはルートが多くあったのですが、Cについては一番山側と言いますか、構造的にもトンネル区間が長い区間で、Bについてはその中間の区間ということで、3つに今回それぞれ設定してルートの比較をしてございます。

原科委員長

これでだいたいその地域の特性を考えてちょうどいい塩梅になっているということですか。

木曾地方事務所

そういうふうに判断して作りました。

原科委員長

分かりました。ではそういうことで3つに分けていただきました。それからそれぞれA、B、Cと3つずつ案を今提示していただいております。これは地域でだいたいこれで行こうという提案があって、それに対して比較検討でB、C、そういう格好ですね。

木曾地方事務所

地域の方からは、特に大桑についてはA案ということで、地元からは出てきております。では資料3を説明させていただきます。

原科委員長

そうですね、お願いいたします。

木曾地方事務所

お手元の資料3ですけれども、先ほど話しましたように全体路線を3つの区間に分けて、資料を添付しております。ルートごとに、概要ですとか、トンネル・橋などの主な構造概要、走行性、施工性、環境保全上の留意などについて検討しております。環境保全上の留意につきましては、自然環境については当然ですので、それぞれの通過するル

ートの場所の違いにより特に配慮しなければならない項目についてのみ挙げてごさいます。

お手元の資料3の1枚目ですけれども、A案は先ほどお話ししましたとおり地元案です。B案につきましては、これはほぼ中間を通っていますが、これは案です。C案につきましては、当初地元から出ていた案です。ただ地元案というものがいくつかございましたが、その中で、前回、6月13日に示したとおりA案に大桑村の方ではしぼられてきています。それぞれ比較したものを資料に載せてあります。なお、概略事業費につきましては、地元案の新たに出てきたA案ですが、多少前の技術評価とは違いますので事業費が多少変わるかもしれませんが、比較するというので私が図面上で事業費等を算出し記載してごさいます。走行性につきましては、例えば現道を使うということになるとカーブが多くて走行性が悪いとか、トンネルが多いと平面・縦断線形とも良好である、といった観点で記載しております。

2ページ目につきましては、大桑村の野尻向から南木曾町の柿其の区間になります。これにつきましてはA、B、Cということで示してごさいます。A案については先ほどと同じで、6月13日に地元から最終的に提案のあったルートになっております。B案については、トンネルで通過し、阿寺溪谷のところは橋で渡りまして、またトンネルでいくというもの。C案につきましては、現道拡幅と旧森林鉄道を利用した案があり、それぞれ検討してごさいます。特にC案につきましては、ロックシェッドが必要になってきますので、事業費的にもA案地元案よりも若干安いんですけれども、ほとんど同じくらいの事業費がかかってしまうということになります。A案・B案につきましては地元、C案については県から提示したルート案になっております。ただ地元では、特にC案につきましては、柿其溪谷と阿寺溪谷のちょうど中間にあたりまして、ロックシェッドを設置することにより、国道19号からの景観が損なわれるのではないかという心配の声などがよく聞かれております。

3ページ目が残りの南木曾の区間になります。Cにつきましては先ほど話がありましたが、ここについてはそれぞれA、Bということで、Aが地元から出てきた案です。Bについては県から示した案をそれぞれ記載してごさいます。資料の説明は以上です。

#### 原科委員長

どうもありがとうございました。というようなことをごさいまして、3つのブロック、1つ目、2つ目、今ご説明のとおりでごさいます。3つ目のブロックに関しましては、南木曾のブロックですが、旧国道利用案というのを比較検討していただきたいということをお委員会の意見として出したいと思いますが、よろしいでしょうか。そうすると具体的にはさっきの、この大きな図でいって、これのBとDを結ぶ格好での形でよろしいですか。これも考えるといろいろまたあり得るんですけれども、急勾配になるということで、橋を新しく架けるのではないということです。どうぞ。



#### 林委員

ただ今のご説明にちょっと質問をしたいのですが、この2枚目の大桑村野尻向 - 南木曾町柿其区間のところですが、このC案でいきますと、阿寺溪谷に橋を架けるということになりますでしょうか。それを迂回するようになりますでしょうか。

#### 木曾地方事務所

C案ですとここは現道部分になりますので、現道を使います。それで、前回の現地調査で見ていただいた阿寺溪谷の阿寺橋を少し渡ってから、旧森林鉄道敷というのがありまして、そこを利用するという案になっております。

#### 原科委員長

ではよろしいでしょうか。事業計画案に関しては、そういった比較検討をしていただくということにいたします。次に、個別の項目について順次見てまいりたいと思います。まず皆さんにご意見をいただきたいのですが、今の件で、欠席された委員の方のご意見もご紹介いただきたいと思います。結論を出す前にお願いいたします。

#### 事務局

事業計画ということで、大気から始まる各環境要素に入る前に、欠席されている委員の方から2、3、事業計画に関してのご意見ということで、お手元に2枚に分かれておりますが、今井信五委員の意見ということで事業計画で1、2というところがございます。この1番・2番ともに道路開設後の影響と、そういった観点でのご意見がそこに2つ記載されておまして、今回の方法書の内容についての事業計画という、そういった意見と若干違うような部分もありますが、「開設後に累積的な影響を軽減するために、対象地域での行政・民間の開発計画の把握が必要である。」ということと、「開設後の間接的な影響を軽減するために、開設後の開発行為で留意すべきエリアについても示す必要がある。」という、その2点でございます。

それからその裏に佐倉委員の方から、事業計画の中で、「ルートについては、できるだけ自然を配慮して19号の拡幅程度で緊急のための交通を確保できたらと思いません。」というこういったご意見を頂戴しております。

最後に花里委員の方からは、その事業計画のところでは1番・2番ということで、「国道19号が事故等によってふさがってしまうと、緊急車両も動けなくなるなど、大きな問題が生じるということで、右岸道路建設の必要性は高いと、特に地震などの場合にふさがってしまうと、災害復興の際に極めて大きな支障をきたすということで右岸道路を作る必要があるだろう。」というのが1番です。2番目に、「地元から示された道路線案は既存の道路を拡幅して利用するというのが基本となっております、よい案だと考え

ると。環境に対する影響は相対的に小さいだろうし、工事費も比較的少なくすむ。」と。こういった欠席委員からの事業計画全般に対するご意見をいただいております。以上です。

原科委員長

どうもありがとうございました。以上のご意見でございますから、今ここで議論したこととは概ね整合すると思います。必要性に対してやはり認識しておられるということでございます。それでは、事業計画に対しましては、今のまとめにいたします。

次に個別の項目について順次見てまいりたいと思います。これはどういう順番でいったらよろしいでしょうか。ではちょっと分厚い資料になりますが、お手元の方法書3-5から順番に、大気から始まっておりますので、これを順次いきたいと思います。検討する資料としては資料の1ですか。あと資料3を見ればいいですか。3で、例えば区間によって、こうやって分けてみますと予測評価すべき項目が違ったりしてまいりますので、資料3をご覧くださいと、例えば大気のところ、左側です、一番最初のページの下の方の左の端の欄ですけれども。大気は、このページでは各地区扱わなくていいだろうと。次のページへ行きますと野尻向ですか、ここが必要だと。その次は沼田・天白・川向となっています。こんな具合に項目が、地区によって評価すべき項目が違うということで整理していただいております。片谷委員どうぞ。

片谷委員

大気について、方法書の中身についての質問やコメントをさせていただいてよろしいですね。

原科委員長

はい、どうぞ。

片谷委員

まず大気の現地調査の測定点ですが、今、資料3にもありますように大桑の野尻向、それから南木曾で測定されるということになっていますが、もう少し具体的に、測定ポイントをどういう考え方で設定されているかをご説明いただけますでしょうか。

大日本コンサルタント株式会社

調査地点の決め方は、この方法書には一般的なことしか書いておりませんが、実際もう少し現場近くに出向きまして具体的な状況を確認しないと、ここでやるということまではまだ決まらないかと思います。基本的には、特殊な発生源の影響が顕著に現れるようなところは避けたいということがございます。よくやられますのは、学校の

施設、屋上であるとか、そういうところでやるケースが多ございますので、基本的には、環境の保全対象にもなります学校施設を中心に考えてみたいと思っております。

片谷委員

ポリシーとしてはそれで私も結構だと思えます。比較的、この地区としては平坦な場所に集落があると思えますので、例えばうしろがすぐ崖になっているような場所とかは避けるということですが自動的にそうなるとは思いますが、地形の影響があまり極端でないような場所を選んでいただきたいということが要望です。

それから大気についてもうひとつ質問させていただきますが、予測のときにトンネルの影響をどう考慮するかということで、前に他の委員の方からコメントがあったのに対して、トンネルのマウスポートルから出てくる汚染物質の影響を入れた予測手法を採られるという回答になっていますが、具体的にどのようなモデルを使われるご予定かをご説明いただけますでしょうか。

大日本コンサルタント株式会社

道路ですから、トンネル部と明かり部というのが接続されてくると思えます。それぞれシミュレーションするモデルが異なってくると思えます。トンネル部については、トンネルの区間内に煙源がありますので、坑口に発生源を集約させまして、そこから噴流モデルを使いまして外側に出すというのがひとつあるかと思えます。それに続きます明かり部については、等価排出強度モデルというのがございますので、煙源を等価に排出する形で予測する。トンネル部と明かり部が合成されるそういうような形で組み合わせた予測方法を考えております。

片谷委員

ありがとうございました。かなりトンネルが長い計画になっておりますから、トンネルの影響というのはおそらくかなり大きいと予想されますので、ぜひその影響を見ることができるようモデルでやっていただきたいと思えますので、よろしく申し上げます。

原科委員長

他にございますでしょうか。千葉委員どうぞ。

千葉委員

大気の測定項目というのは、これは一般的に決まっているものを測定するということですか。測定項目についてお聞きしたいのですが。

大日本コンサルタント株式会社

一般的というのは。

千葉委員

例えば大気保全のための測定局の項目を調べるとか、公害を対象とした測定項目を測定するとか。

大日本コンサルタント株式会社

方法書にもありますように、工事中のことを考えますと粉じんです。道路の供用のことを考えますと二酸化窒素と浮遊粒子状物質と、この3項目に対して調査しようというふうに考えております。調査というのは、現地調査ということです。ただ、先生お話のように、既存の測定局にはいろいろと他の項目もございますので、それについては、既存データの収集・整理ということでは対象にいたします。

千葉委員

そうすると、今測定しようとしているところでは、主に浮遊粒子状物質と窒素酸化物と粉じんと、その3項目。粉じんと窒素酸化物と・・・PM10ですか、PM10と窒素酸化物と・・・

粉じんはPM10になるわけですね。違うんですか。粉じんというのは、浮遊粒子状物質は全部測ると、それからPM10と、別々に測るんですか。ちょっと測定項目がよく分からないんですけども。

原科委員長

では事業者の、コンサルタントの方。

大日本コンサルタント株式会社

大日本の伊東です。基本的にまずPM10というのは浮遊粒子状物質そのものを指します。それと別に、例えば砂だろうが何だろうが上から降り注いでくるものが粉じんになってきますので、これは工事用の対象として上から全部落ちてくるものを粉じんということで測ります。この2つは別々に測るということです。項目に関しては、確かに委員おっしゃられるようにいろいろな項目が入っているんですけども、今、道路環境影響評価の技術手法とかマニュアルで、道路寄与として大きくなっているのが、今ここに挙げられている供用時であれば二酸化窒素、浮遊粒子状物質というものが挙げられていますので、現地調査の方は、この2物質に関して調査をし予測をする。それ以外の物質に関しては、影響の規模は小さいといっているもどれくらいのものかということで、既存のデータを収集することになっております。工事中の粉じんに関しても、これは技術手法等と言われている粉じんが一番寄与が高いということで、粉じんに着目して現地調

査・予測を進めていこうかと考えております。

千葉委員

分かりました。では大気に関しては、その3項目ということですね。

大日本コンサルタント株式会社

そうです。

原科委員長

他にございますでしょうか。林委員どうぞ。

林委員

今のこの資料1の5ページ、大気のところの3番目、自動車排ガスや酸性雨による八剣神社の大杉への影響というところに関してですが、これはトンネルの中に、ある距離を持ったトンネルの中に、ある台数の車が通ったときに排出されるガスの中に含まれる酸性雨を作るような物質、ノックス（窒素酸化物）とかその他ですが、これがどのくらい出るかということが計算でたぶん予測できると思います。それが普通の大気の場合は拡散してしまうから問題ないのですが、トンネルの中でコンデンス（濃縮）されたものが出ると、そのときの雨とか霧に溶けてより酸性の強い水滴になったとすれば、その付近の、この一帯の植生は温帯性針葉樹ですから、それが酸性雨あるいは酸性霧による影響がどうなるかというようなことを、実は予測してもらいたい。これが環境予測なんです。それで、例えば丹沢のブナの枯れたのは酸性霧だと、日光の杉もそういうものだというふうに言われているので、特にこの雨量の多い木曽谷のところに、そういう濃度の高い酸性大気が出たときにどうなるだろうかという予測を、実はしてもらいたいというふうに思っております。これは事前に計算たぶん可能なことでしょう。以上です。

原科委員長

今の件よろしいですか。それでは予測項目に入れておいていただきます。他にございますでしょうか。では大気に関して特になければ先へ進めます。騒音・振動にまいりたいと思います。騒音・振動、低周波音までセットでいきましょう。

塩田委員

最初に全体のお話、考え方ですが、工事が始まる前にルートがある程度決まります。決まるとそのルートから、この調査では面的な調査は一応しますという話ですが、そのときに、受け手側の住宅・家屋がありますが、その家屋調査はやるのでしょうか。

大日本コンサルタント株式会社

方法書の大気・騒音・振動すべてそうですが、調査の方法のところの(1)で、土地利用状況調査というのがそれぞれ冒頭にやることになっております。この中に、具体的に申しますと住宅地図を手を持って集落の状況を確認するわけですが、今、先生ご指摘のように建物の立地状況、それ階数であるとか構造であるとか、住居の用に供しているかどうかという用途の種別、このようなことを確認するという作業が、大気・騒音に関わらず全般的にやることになっております。

塩田委員

ということは入っていることでよろしいわけですね。それで、開放空間の道路とトンネル部と橋梁部があります。それぞれの騒音は、それぞれの場所の予測を当然やりますね。それは日本音響学会のものでということですが、トンネル部からの騒音伝搬は、そのものに関わる予測手法で、日本音響学会式ではなくて、トンネル部から放射される音についての予測式でということ、どのような予測手法を利用するかは表示されるわけですか。というのは、トンネル部からの騒音予測手法は結構大変なので、ちょっと心配しました。

原科委員長

どういう手法を使うかを方法書に記載するかということですね。

大日本コンサルタント株式会社

方法書にですか。

原科委員長

見解を出していただきますね。ではちょっと段取りを言います。今、これは方法書ですが、これは方法書の確定版というのは出さなければいけないと私は思っています。ただ、県の方にご相談しましたら、あまり負担をおかけするわけにはいかないの、見解書を出されますね。ですから見解書の中で記載して、セットでこれと見解書で確定版と考えていただいていいと思います。その見解書の中で今のことを記載されるかどうかということだと思えます。

大日本コンサルタント株式会社

トンネル騒音の予測手法、先ほど片谷先生からお話があったような、大気についても手法論は見解書に書いて、次につなげるということになると思います。

塩田委員

分かりました。それで当然評価値については、例えば環境基準だとかが示されていますが、そのようなことはないかもしれませんが、オーバーしたときにそれについてどうするかという、評価後の対策の項目も一応提案されるのですか、その方法書の中では、それはあとの話、実際に始まった時の話ですか。

大日本コンサルタント株式会社

通常ですと、対策のメニューというのはいろいろ一般論で考えられると思いますけれども、果たして超過するかどうか分からない段階で対策のメニューを出すというのは、それは少し早いかなど。

塩田委員

それは次の段階ですね。

大日本コンサルタント株式会社

準備書で予測評価をして、そこで超過したとなったときに、それに対するコストパフォーマンスも含めていろいろ議論することになると思います。

塩田委員

分かりました。

原科委員長

そうすると評価書段階で最終的に示していただくということになりますね。

塩田委員

それともうひとつ、この間、振動についてはあまり心配しないということを実は言ったのですが、実は騒音のことがうまくいくとそれほど苦情はないような気もするのですが、往々にして100人のうち1人くらい言ってくる可能性もないことはない。そのときに、先ほどの家屋調査のときに建物が揺れるとか揺れないとかということがあるので、その部分のところは低周波音と振動、地盤振動、低周波音と地盤振動をはっきり分かるような形で、この方法書の中に入れられませんか。というのは、低周波音を測るところと振動を測るところは一緒の場所ですか。同じ点で測るのですか。

大日本コンサルタント株式会社

今の予定では振動は騒音と同じ考え方で、民家、保全対象があるところと道路との関係で測定地点を決めると。低周波については、その発生が考えられる、影響のある構造体がないと調査しないということで、振動をやっても低周波をやらないところが出てく

と思います。

塩田委員

そうですね。だからそれが一番心配です。できたら低周波音と振動を一緒に測る方がいいのではないかと。というのは揺れるときに、苦情があるときに、どちらの影響が強いかを必ず言われますので、測っておけば言われたときにすぐに分かります。その場ですぐ答えられるようになると思いますので、低周波音を測るところでは振動も一緒にセットで測る方がいいのではないかと思います。

原科委員長

低周波を測る場所は何箇所ぐらいと今お考えでしょうか。数はたいしたことないですかね。

大日本コンサルタント株式会社

今、発破で予定されているトンネル坑口周辺で9箇所、それから高架構造と想定されるところとして6箇所、現時点で想定しています。ただ、ルートの関係で当然増減はあると思います。

原科委員長

合計15箇所。そのくらいなら対応できますか。今の振動も一緒にやっていただくという。

大日本コンサルタント株式会社

できるように・・・

塩田委員

ですから今、9箇所と6箇所あるところ、全部ではなくて影響が、自分たちで住宅の受け手のところで影響があると判断したときに、そのように測ってもらう。

原科委員長

全部でなくてもいいわけですね。その中で住宅等があって影響がありそうなところとということでございます。

塩田委員

もうひとついいですか。発破の低周波音については、もう建設関係の方は分かっていると思うのですが、トンネルで使う発破の薬量と明かりで使う発破の薬量は全然違いま



すから。明かりではものによると1000kgオーダーの火薬を使うと思います。トンネルだと100kgから300kgくらいだと思います。トンネル部と橋梁部の発破の工事が同時に重なることはありますか。それはいいですか。

木曾地方事務所

それについては絶対ないとは言えないと思います。ただ、このルートにつきましては猛禽などの関係もありますので、特に明かり部では発破をどんどんかけてやるという工事にはならないと思いますが。両方が絶対一緒にはならないとは言い切れません。

塩田委員

そのところをちょっと気をつけて。住宅のこともあるのですが、この間議論になった猛禽類の話も当然あります。そここのところ、発破は衝撃的でかなり大きい。あまり聞いたことのない音だと思います。びっくりしますので、その計画をピッシリやっていただくということ、評価方法も結構議論があるので、議論があったとしても自分たちとしてはこのような形で評価していますという根拠を明らかにしておけば、それはそれできちんと対応できると思います。自分たちはこのような考え方でやっているということを明らかにして評価していただいた方が根拠がはっきりします。そのようにしていただけたらいいのではないかと思います。あとについては、前回お話ししました。ちょっと振動と低周波音に心配の箇所がありましたので長目になりましたが終わります。

原科委員長

どうもありがとうございました。今、大気、騒音・振動・低周波音、ここまでだいたい物理化学的な影響の予測でございますけれども、資料3の下の方の表で、それぞれ地区のブロック3つの表ですが、環境現地調査実施項目ですから、現地調査をそれぞれ地区別に分けるとこういう具合になると整理していただきましたけれども。これは予測評価のポイントというのはどういうふうになるでしょうか。これと同じところになりますか。この現地調査と。

大日本コンサルタント株式会社

生活環境系のものにつきましては、やはり対象が集落であったり、学校であったり、病院であったりということで、それを目的に調査をしますので、予測評価も概ねその位置を対象にということでだいたい同じような位置でやることになると思います。

原科委員長

ほぼ同じ場所で。そうすると大気の方はずいぶん少ないのですが、このくらいでよろしいのでしょうか。片谷委員どうぞ。

片谷委員

関連して確認をさせていただきますが、注目するポイントとしては調査地点と同じという意味だとは思いますが、予測結果自体は面的に、大気言えば濃度コンターで示されて、それがこの道路の周辺何kmまでかのエリアをカバーした範囲でコンターが書かれて出てくるという理解でよろしいですね。

原科委員長

そうなりますね。

大日本コンサルタント株式会社

そういうことになると思います。

原科委員長

そうすると、これはあとの話になりますが、フォローアップというか、事後調査との関係などもありますから。これフォローアップのことも、現地調査をやって、そうすると実際に予測が当たったとかはずれたとかそういうようなことが出てくるでしょう。それは準備書で書いていただければいいですね、方法書段階ではなくて。騒音・振動はこれだけ、すべてのところで行うということです。低周波はさっきのようなことで、ポイントを選ぶと。

それでは次に日照障害、日照は特に大きな問題はなかったですか、日照の点はいかがですか。日照、この前は、これにはありませんね、前回の意見のところでは。日照は構造物による日照障害だからそんなにはないですか。橋ぐらいですか。高架部分か。日照障害があるようなポイントはどのくらい予測されますか。想定されますでしょうか。

大日本コンサルタント株式会社

先ほど低周波でお話しました高架構造物と想定される場所ということで6箇所、今想定しております。

原科委員長

6箇所。そこには周辺に民家とかあるのですか。

大日本コンサルタント株式会社

そうです。高架構造があり、なおかつ周辺に集落があると、そういう箇所です。

原科委員長

あと確か農地へのという議論があったような感じがしますが、その点はよろしいんですか。農地への日照障害という話があったように思いましたが。それほど大変な話ではないのですか、これは。

大日本コンサルタント株式会社

一般にアセスにおいては、農地は評価の対象にならないという理解はあるんですけども、ただ、住民の方、あるいは・・・

原科委員長

それはだから、方法書というのは一般の話ではなくて、固有に個別に考えなければいけないです。オーダーメイドでなくては。

大日本コンサルタント株式会社

もちろんそういうことです。そういうご指摘があった場合は、その対象の地域に対しては影響は考慮しなければいけないということになると思います。

原科委員長

そういった点での懸念はなかったですか。前回、そういう議論ありませんでしたか。特になければよろしいです。

事務局

今のお話、県の関係機関の方から、参考意見という形で出てはいたんですけども。

原科委員長

そうですね。そういう記憶をしております。ですからその点はよろしいかと思いましたが。それは一般論としておっしゃったのか、それとも具体的にここは困るというご意見だったのでしょうか。

事務局

特にこの場所という、そういった指定はありませんでした。一般論的にそういった日照障害があるような農地について考慮してというような参考意見だったと思いますけれども。

原科委員長

そうすると高架部分でそういう可能性があるところは確認できますか。そう簡単ではないですか。農地はほとんどないですか、土地利用上。

大日本コンサルタント株式会社

確認はできるかと思いますので、あるかないかということは、これから構造の図面と地域の状況をよく見て確認します。

原科委員長

一応ご意見をいただいているので、それに対するレスポンスができるようにしてください。それでは特に皆さんからご意見がありませんので、今、県の担当部署からのご意見がございましたのでそれに答えられるように準備をお願いします。

次は悪臭をお願いいたします。どうぞ。

石黒委員

前に代読を一部していただきましたけれども、この悪臭につきましては、工事車両や重機の移動あるいは走行、または舗装工事による悪臭公害というものは一般的に生じてございませんので、標準化項目ではなくて簡略化項目で扱っていただけて結構だと思います。それで、3 - 22ページをご覧になっていただきたいのですが、その予測の方法というところで、したがって類似調査、類似事例によって予測をしていただけて結構です。ただ、その下の記述ですが「また、森林等の直接的改変によるよい香りの減少の程度から定性的に予測します」というふうに出ているんですが、これはむしろ非常に現実的にこういう評価は難しいので、この文言は削除していただけて、類似事例から評価をしていただけてよろしいと思います。

それからもう1点、臭気の状態につきましては、臭気の指数で測るということになっておるわけですが、臭気の指数はおそらく悪臭公害が起きているような、いわゆる臭いの強いところで測られる場合は有効なんです、臭いがほとんどないと言いましょか、自然環境に近いところですので、有効な測定値は得られないだろうというふうに思います。したがって、臭気の状態の中で臭いがかなり出ているようなところは臭気の指数を測っていただければいいんですが、そうでないところは6段階臭気強度表示法というものがございまして、臭気の強度でその地域の臭いの強さを記録していただくと同時に、その、臭いがあった場合の臭いの質、例えば腐敗的な腐敗臭であるとか、あるいは花の香りだとか、そういう臭気の質と強度で現状を把握をしていただければ結構だと思います。以上であります。

原科委員長

どうもありがとうございます。悪臭は、そうしますと今おっしゃったように標準項目ではないということで簡略項目とおっしゃったんですが、悪臭はすべての関係市町村で調査を行いますけれども、これはどんなふうに考えたらいいですか。一応 が全部に付

いています、この資料3では。調査地点としては全部やった方がいいということでしょうか。

石黒委員

したがいまして、 が付いている住居に近いところですね、これは現況把握ということで、現状でどのような臭いがあるのかどうか、そういったことを把握をしていただければいいだろうと。

原科委員長

現況をチェックして、そうすると評価の地点はその中から選ぶと。

石黒委員

事業に伴う影響につきましては、類似事業、いろいろ道路工事たくさんありますので、そういったところで得られた結果等で置き換えていただいて評価をしていただければよろしいと思います。

原科委員長

その場合は、現状で状態がよいところは影響が大きいと、そういうような判断になりますでしょうか。現状で、いろいろな臭いがすると思いますけれども、現状が大変清浄な地域に対して道路ができて車が走るとやはり悪臭の影響を受ける、そんなふうを考えたらいいんですか。

石黒委員

そここのところの評価は、現実的には極めて難しいんです。つまり、評価ができないと言ってよいくらいなものですから、むしろ現実には現実として、自然環境の豊かなところですから、それに対して自動車あるいは工事によって出た悪臭が影響があるかどうか。つまり、たぶん類似調査でやってもあまり数値が出てこないと思いますので、ですからそれでよろしいと思いますけれども、自然環境とその自動車の臭いとかそういった話になると、極めて科学的に評価をすることが難しいものですから、自然は自然としておいていただいて、この工事等に伴った影響があるかどうか、それだけをやっていただければいいと思います。

原科委員長

今のご説明でだいたいよろしいですか。それでは次、水質にまいります。水質はいかがでしょうか。水質は5項目ですね。

#### 事務局

委員長、水質の関係で今日欠席の花里委員から意見ということでひとついただいておりますので、ちょっとご紹介させていただきたいのですが。欠席委員の最後のところに花里委員の意見、水質ということで、2枚綴りの2枚目になりますが、そこに「水質については、工事の際に生じる可能性のある有害化学物質汚染が最も気をつけるべきことだ」と思う。工事に伴い出てくる排水を河川等に入らないようにすること。排水はきちんと処理することが大切である。また、汚染をモニターするため、付近の河川水について、決められた項目の物質を測定することはもとより、工事前に少なくとも一度、また工事中には頻繁にその水生生物調査を行うことが必要であろう。水生生物に異常が見いだされた場合には、速やかに汚染を取り除くための対応をとらなければならない。さらに、河川への土砂の流入も抑える必要がある。」という意見をいただいております。

#### 原料委員長

どうもありがとうございます。今のようなご意見をいただきました。水質に関しまして他にご意見ございますでしょうか。福島委員どうぞ。

#### 福島委員

それぞれの今お話がありました、具体的にこの項目、どういうふうな項目を分析とか調査されるか、それをお聞かせ願いたいのですが。ここで見る限りにおいては、例えば濁度であるとか、あるいはそれに類似したようなことがだいたい主要になるかと思うんですが、それについてまずひとつ伺いたいのですが。

#### 大日本コンサルタント株式会社

方法書の水質のところがございますが、3 - 24ページ、25ページあたりでございます。24ページは健康項目としまして、トンネルなどの掘削による影響についての調査を最初に挙げております。2つ目にコンクリートの生成による健康被害としての調査項目がそこに挙がっております。これは、工事による影響を意識したものであります。3 - 25につきましては、やはり工事による影響を意識したものとして、生活環境項目、ここには浮遊物質と流量・流速等、あと利水の状況、それから土砂の沈降特性等も合わせて行うということにしております。先ほどご指摘のあった水生生物につきましても、水質の項目の中で行うことにしております。それから供用後につきましては、3 - 27ページに記載しておりますけれども、生活環境項目として特に路面排水の問題もございますので、浮遊物質とBOD（生物化学的酸素要求量）についてここに挙げております。当然、その流量・流速について、あるいは利水の状況、それから土砂の沈降特性についても行います。ここにおいても、水生生物の調査の項目が、魚類・底生生物・水生昆虫ですけれども入っております。以上でよろしいでしょうか。

原科委員長

いかがでしょう。

福島委員

だいたい分かりましたが、BODというのは何でやるのですか。BODをやる理由がちょっと分からないのですが。

原科委員長

おっしゃるとおりですね、道路だからBODが云々という話は出てこない可能性がありますね。出てこないのではないかな、普通は。

福島委員

実はそのBODもいいんですが、そういうような基本的なものももちろんあるんですけども、実は道路建設をしたときには、コンクリート、もちろん影響があります。それからもうひとつ合わせて舗装の問題があります。この舗装から出てくる様々な物質があるわけです。例えばこういうふうな非常に高度に自然な地域の場合には、道路から流れてくる場所の表面流水、この中に含まれてくる、例えばよく言われているところの多環芳香族炭化水素であるとか、そういうふうなものに関しての、ちょっと知見を整理されておくのがいいかなと思います。それが最終的に、今の段階で、実際に道路が開通してからいろいろと問題が出てくるのかもしれませんが、基本的にはその事項についてだけ整理をしておいていただければありがたいというふうに思います。今の時点では。

原科委員長

整理というのは一般的な意味の整理でしょうか。

福島委員

そうです、情報を整理するということです。

原科委員長

ではよろしいですか。

大日本コンサルタント株式会社

路面排水につきましては、先生ご指摘のように、いろいろな物質が含まれている可能性がありますので、今いろいろな研究機関で調査されているところであると思います。

これをどのように予測評価するかということは大変難しいとされておりますので、最新の知見はしっかり整理して論理的にお話できるようにしたいと思います。

原科委員長

はい、お願いします。それからBODに関してはどういう面に対応していただけますか。無理して調べなくてもいいのか、それとも調べておくのか。

大日本コンサルタント株式会社

路面排水の調査・評価のときは、COD（化学的酸素要求量）よりもBODの方が評価しやすいというふうなところがあるので、それでCODではなくてBODに置き換えてやっております。

原科委員長

福島委員、そういう意味でおっしゃったのですか。

福島委員

路面排水の条件にはならないかなという気がするんです。

原科委員長

影響が、その污染源が何なのか・・・

福島委員

BODというのは、一般的には例えば家庭排水であるとか。

原科委員長

有機汚濁ですから。

福島委員

そういう意味ですね。この場合にはそれほど大きな問題ではなくて、あまりそういうところに力をかけるよりは、別の面でやった方がいいのではないかなという印象を持ちました。

原科委員長

スクーピングの趣旨からいったら、必要がないことはやることはない。必要なことをやってもらいたいと。



福島委員

確かにそのコンクリートの問題は、これは確かにありますので、コンクリートを打ったあとの、例えば水への影響であるとか、そういう点については、これはたぶんいくつかの研究例があると思いますから、そういうようなところもフォローしていただいて調査をされておくといいと思います。

原科委員長

では今の件は、BODはやらなくていいとしますか。

福島委員

私はそう思います。

原科委員長

いいですね。それでは水質で他にございますでしょうか。あと水象でございますが、水象につきましてご意見をいただきたいと思います。

事務局

委員長、水象の担当分野であります佐倉先生から、水象については特に意見がないということで、先ほどの欠席委員の意見をまとめたところに記載してございますけれども、よろしくをお願いします。

原科委員長

水象は、こちらの資料3のところを見ますと、現地調査の結果から影響想定範囲で適切な地点という表現になっていますが、これはどういうことでしょうか。これは、3-28の項目は調査しておくということでもいいんですか。特にご意見がないということは、どうぞ。

梅崎委員

資料1の地盤沈下のところで前回の委員会でも触れたのですが、トンネルが多いということで地下水を遮断したり、または地下水の流れを変えるということはあろうかと思えます。先ほどの委員長のご意見につけ加えて少し具体的に言いますと、湧水の状況ですとか、井戸などの地下水の利用状況などがどうなっているかということだと思います。

原科委員長

今の点、もしできればお答えをお願いいたします。

大日本コンサルタント株式会社

いずれにしても、調査はこれからでございますので、方法書の3 - 28ページにも利水状況を調べるといふふうに記載しておりますので、これから地下水あるいは井戸等の利水、この辺については十分調査をしていきたいと思っております。

原科委員長

他にございますでしょうか。よろしいですか。それでは土壤汚染が次ですが、このあたりで、4時5分を過ぎましたので休憩を取りたいと思います。休憩は5分だそうです。

(休憩中)

原科委員長

それでは再開いたします。今、事務局から進行として、今ここで水象までご検討いただきましたけれども、これまでの議論をこういう格好でまとめてくれました。この表現で、まず内容が正しいかどうか、それから意見の種類をできたら分けていただきたいということでございます。これは、特に委員会としてきちっと伝えたいことと、それから参考意見程度でいいものかどうか、そういうようなことです。仕訳をしていただきたいということでございます。

その前に議事録のことで申し上げますが、会議録、これは毎回、今日も委員会の次第で回数がかつたですけれども、今日は第3回ですから、これからは第3回長野県・・・と書きますから、議事録も第2回とか第3回とそういう表現にいたします。

それではちょっとこれをご覧いただきたいのですけれども、事業計画のところからです。ちょっとご覧になって表現でまず不十分なところ、不適切なところございますでしょうか。ちょっと読んでいただきたいと思います。読み上げますか。1番、環境保全の見地から・・・

事務局

私どもの方で読みます。

原科委員長

では、(事務局で)読んでください。なかなか、これは大変ですね。

事務局

順次、読み上げます。1番の方で、先ほど議論がありました環境保全の見地から南木曾町の賤母地区の旧国道利用について、その可能性について技術的、経費的な比較検討を行うことと。2番目以降は欠席委員からのご意見でいただいた部分ですが、道路開設

とその波及効果としての周辺開発による累積的影響を軽減するために、対象地域での行政・民間の開発計画を把握すること。また、道路開設後の間接的な影響を軽減するため、道路開設後の開発行爲で留意すべきエリアについて示すこと。4番目について、ルートについては、できるだけ自然を配慮して19号の拡幅程度で緊急のための交通を確保できることが望ましいというご意見。5番目としまして、事故や災害時における道路の確保の必要性を考慮して、右岸道路建設の必要性は高いというご意見です。6番目としまして、地元住民から提示された計画路線案は、既存道路の拡幅利用が基本となっており、環境に対する影響は相対的に小さく、工事費用も比較的少ないことが予測され、望ましい案であるというご意見でございました。

原科委員長

こういうまとめ方にするんですか。ちょっと何か変な感じがしますね。つまり、1番目は、みんなで時間をかけて議論したことは1行で、2・3・4・5・6番は欠席された委員のメモがぱっと入ってくるでしょ。こういう扱いでいいんでしょうか。せっかく議論したのに、出席しないでメモだけ送った方がサーっと意見が通るという話になりませんね。ちょっと変じゃないですか。

事務局

欠席委員の(意見)は事務局の方で落とすわけにはいかなかったものですから、さっきご紹介して。

原科委員長

落とすわけにはいかないけれどもそのままダイレクトにぱっと載せてしまったら・・・

事務局

その辺をだから、ここで委員会の方で整理していただきたいと思って。

原科委員長

ちょっと変ですね。時間をかけて松本まで来て議論した結果、たった1行でコンパクトになって、変だと思いませんか。2・3・4・5・6番は、もう少し整理した方がいいんだと思います。今、この場でぱっとスライド映して、これで整理してしまうというのはちょっと乱暴ですね、短時間で。このやり方はよくないですね。

福島委員

例えば5番です。道路の確保の必要性を考慮し右岸道路の建設を必要とすると書いてあります。これは基本的には、ある意味で認めているわけですから、言ってみれば、こ

これは前々回からの件ですから、これは1番目に挙げてもいいはずですね。だからそのあと検討が始まるわけですから。その上で、例えば次に4番目ですか、できるだけ自然を配慮して19号の拡幅程度で緊急のための交通を確保できることが望ましいと、そういう原則が入るとか。そういう格好での積み上げが必要なのではないのでしょうか。

原科委員長

そういうことであれば、前回の委員会でも議論したことがありますね。そういったものとうまく整理しないと、変じゃないですか。今みたいな形で議論したわけですから、皆さん、納得しているわけで、ここだけぽっとう出てくるのもおかしくないですかね。どうでしょうね、少し私はこのやり方はよくないと思います。短期間で一気にやってみようという、迅速なのは分かりますけれども。これは、ものに書いて残すと、それがずっとまたいろいろなことになりますので、まずいと思います。むしろそういうまとめた資料を出していただいて、あとで皆さんが目を通してとか、そういうことをしなければまずいんじゃないのでしょうか。片谷委員どうぞ。

片谷委員

もちろん欠席されている委員の方々のご意見を無視できないという事情はよく分かりますが、例えばそこに出ている4と6番などは内容的にかなり重複しておりますから、そういう内容の重複しているものをまとめるなり何なりという作業は、事務局の中でやっていただいて、それで出てきたものを配布していただいて、チェックするという形がよろしいかと思います。

原科委員長

私も同じように思います。せっかく議論してきたのですから。この前の委員会でも意見が出ているわけですから、それらはまとめていただかないと。はいどうぞ。

石黒委員

今のご意見に賛成ですが、5番目でございますが、事故や災害云々というのは、そのためにこの計画をしたわけですから、特にここであえて入れる必要があるのでしょうか。

原科委員長

そうなんです。私もそういうこともありますから、そういう当然の前提条件までここでまた改めてここで言うというのも変なので。むしろこの我々の委員会でこういう点が足りないとか、この点を加えてもらいたいということだと思いますから。例えば1番目の表現は、むしろ、代替案としてきちっと3番目を出してもらいたいということは具体的な内容です。1番上の表現ではそれは分からないですね。代替案Cという意味ですね。

そういうようなことがありますから、文章化することは、もう少し慎重にお願いしたいと思います。この方式はやめましょう、ちょっとよくないです。だから、むしろ今日の意見とか踏まえて、いただいた意見を踏まえて、うまく整理していただいて、それを委員の皆さんに送っていただいて持ち回りでチェックすると、そういたしましょう。よろしいですね。そうしないとこれはまた時間を食ってしまいますから、後半の検討ができなくなってしまって、今日終わらせようという目標が達成できなくなってしまいますから。今日終わらせたいですから。いいですね、ではそうしましょう。

では後半に入ります。次は土壌汚染でございます。どうぞ。

#### 福島委員

たぶんないと思いますが、この周辺には、汚染物質の確認情報がないと、そういうふうになっています。ただ心配なのは、例えば不法投棄されているものがあるとかないとか、そういうところがあるかもしれませんので、それについては十分に配慮していただきたいと思います。そういうものが仮にあるとするとあとで問題になりますので、よろしくお願いしたいと思います。あとは特にないと思います。

#### 原科委員長

福島委員も私も、中信地区の廃棄物処理施設検討委員会を2年間やってまいりましたので、不法投棄がずいぶんあるということを聞いていますし、現場も見ました。ですから、それは大変おそれは大きいと思いますから、これはむしろこの機会に調べていただいて、ここで調べた情報は、このアセスではそんなに使えませんが他でまた役に立ちます。県民としたり貴重な財産になりますから、情報をぜひ作っていただきたいと思います。今後の対策、他の部署が対策を講じてくれる可能性がありますから、ぜひお願いします。ですから、この地域周辺の範囲についてしっかりチェックしていただきたいと思います。他はございますでしょうか、土壌汚染は。それでは、次に地盤沈下にまいります。これはいかがでしょうか。梅崎委員どうぞ。

#### 梅崎委員

前回もお話しましたので、重複することはありませんけれども、実際、断層とか地下水位への配慮を誤って、県内でも地盤陥没した例もありますから、そういう点を踏まえて重点的な調査をお願いしたいということです。

#### 原科委員長

これは項目のリストのところ特に項目として挙がって、こっちの方ですが、挙がってないですけども、そういうようなことはそんなにもないと考えてよろしいでしょうか。どんなふうになりますか。

梅崎委員

ここに資料がありませんので、ボーリング調査や地下水調査を実施する中で、地形・地質の項目で検討していただきたいと思います。

原科委員長

地形・地質の方ですね。それでは、続きまして地形・地質ですが、いかがでしょうか、この部分。では梅崎委員どうぞ、お願いします。

梅崎委員

これも前回お話ししましたので、あまり重複することは述べませんが、この資料1に書かれていないことで、前回も言いましたが、対策工法に対して景観への配慮や緑化工法なども考慮していただきたいということです。

原科委員長

ありがとうございます。それでは次の植物、動物でございます。まず植物の方にまいりたいと思います。これも前回のことをまとめた資料1がございます。それとか資料3とか参照の上、ご意見をいただきたいと思います。佐藤委員どうぞ。

佐藤委員

植物の調査ですけれども、基本的なところはこれでいいと思います。それで、もし可能でしたら、例えば集水域と言うんでしょうか、川がたくさん入っています。集水域ごとの、全部の種類は難しいですけれども、主な植物のマッピングですね。実際、よく植生図というのと大まかに書かれる古いパターンがありますけれども、それは実はデータとしては非常に使いにくいんです。ですから、ある沢ごとに、この植物があるとかないとかいうもの、記録で結構ですから、そういうものを少し作られると、非常に残るいい仕事になると思いますけれども。

原科委員長

今の件はいかがでしょうか。結構、大変ではないんでしょうか、どうでしょうか。そうでもないんでしょうか。いい仕事になるということは、それだけ大変だということだと思いますけれども、いかがでしょうか。

大日本コンサルタント株式会社

現地調査自体は、いろいろなところを歩きますので、そのまとめ方のお話かと思いますが、全体的にまとめるだけではなくて、個別の沢ごとにも資料を、データを

整理しておいた方がいいんじゃないかということであれば、それ程負担はないかと思えます。

原科委員長

そういうことでよろしいですか。よろしいですか。いいですね、はい。では、他にご意見はございますでしょうか。

事務局

委員長、今井委員から植物の関係で2つほどいただいている部分があるもので、ちょっとすみませんが。欠席委員の今井委員のところの2段目に植物で2つ、「長野五輪関連道路建設の際に一部で取り組まれた「表土復元工法」は本事業において検討に値する工法であるが、そうした工法を取るにあたって表土の一時保存場所についても予測対象とする。」。2番目として、「凍結防止剤の影響を予測する必要がある。」という2つのご意見をいただいております。

原科委員長

これらの点はいかがでしょう。まず表土復元工法、本事業においても検討に値する工法であると。これは当然なんですか、どうぞ。

木曽地方事務所

前回現場を見ていただいた中でも、表土復元工法をやっているところはございます。表土の保存をするには、中の種子がもれないようにということで、約1.5mの高さでストックするため広い面積が必要ですが、ただ問題なのは、この地区で表土があまり取れないということも予想されます。工法としては当然考えなければいけませんので、工事施工ヤードということの中で考えていきたいと思っております。

原科委員長

では、可能な範囲、部分についてはやるということで、そういう方向でお考えになるということですね。それから、その場合の、表土の一時保存場所とかも大丈夫なんですか。

木曽地方事務所

各ルートの、それぞれの施工ヤードとかそういうものが決まってくれば、当然、その施工ヤードに置くような形になりますので、準備書段階までぐらいには、だんだん設計なども細かくなっていくと思います。

原科委員長

そうですね、大丈夫ですね。それから、凍結防止剤の影響を予測する必要があるというのがありますが、これはいかがでしょうか。

大日本コンサルタント株式会社

現在、凍結防止剤につきましては、いろいろな機関で研究がなされております。最新の話で、国総研、国土交通省の国土技術総合研究所ですか、そちらの道路環境研究室でも凍結防止剤の自然環境への影響について研究の成果も出されておられますので、その中で車道部からどのぐらいの距離、飛散するかという研究成果もありますので、そういうデータを使いまして、どの程度影響があるかということは、植物の中で予測していくことになるかと思えます。

原科委員長

はい、分かりました。千葉委員どうぞ。

千葉委員

凍結防止剤というのは、具体的にどういうものを使うんでしょうか。知らないので、教えていただきたいのですけれども。

原科委員長

あれは塩化カルシウムですか。

千葉委員

塩化カルシウムですか。そうしますと、これは植物だけではなくて、土壌汚染とか水質の方への影響というのは考えなくてもいいんでしょうか。

原科委員長

どうなんでしょうか。それは皆様のご意見をください。さっきの路面から出るもののひとつになりますけれども、水質はありますね、おっしゃるとおり。今の件どうですか。

大日本コンサルタント株式会社

なるべく使わない方がいいのかもしれませんが、ただ、交通の安全性ということもありますので、実際、いろいろ使われていると思います。先ほどの水質のところでも出てまいりましたけれども、路面排水の調査、あるいはその評価というものがありますので、その中で検討、議論する話になると思います。今の話は水質の話として取り上げたいと思いません。



原科委員長

水質の方の話ですね。水質を経由して動・植物へ影響ということですかね。まず水質でチェックと。他にございますでしょうか。福島委員どうぞ。

福島委員

今の話ですが、国道19号でどのくらい使っているのかということはわかりますか、凍結防止剤あるいは滑り止め。現状は。

木曽地方事務所

現状では、相当散布しておりますので、どのくらい年間使われているかというのは、国土交通省の方に聞けば分かります。

福島委員

そうすると、だいたいその距離でもって判断がつかますね。推定もつかますね、どのくらいの撒かれるかということは。交通量に応じて決められますけれども。

木曽地方事務所

その年、年間に撒いた量は、管理区間が決まっていますので、ぴったりとはいかないかもしれませんが、概略としては推計はできると思います。

福島委員

そうですね。分かりました。

原科委員長

他にございますでしょうか。植物、今の2点だけですね、今井委員からは。それでは次にまいります、よろしいでしょうか。動物について、これはご意見いただいていますね、ちょっとご説明お願いします、まず欠席された委員から。

事務局

欠席されています今井委員と中村委員から、それぞれたくさんいただいております、本日、お2人ともちょっと欠席ですので、私の方から読み上げます。まず今井委員の方で、動物・生態系というところで1から5までございまして、1番として「予測の内容として、「直接的・間接的影響による以下の項目に対する変化の程度または消滅の有無を予測します」とされているが、最善な保全対策を検討するために、生息環境の変化での生息が可能か、最悪から最善までの範囲を予測する必要がある。」。2つ目、「注目すべき種として上げ

られた種の調査ばかりでなく、チョウと食草の関係などのように、他の分野の注目すべき種との関係を意識して調査すべきである。』。3番、「両生類では産卵場所の把握にとどまらず、行動圏を把握する調査を基本とする。いうまでもないが、夜間の調査も必要になる。』。4番、「河川・沢の調査範囲は計画路線の上下流50m」ではなく、一般的な両生類の行動圏からみて計画路線の最低でも500m、最高1キロの範囲を調査すべきである。』。5番、「有尾両生類の調査において、マーキングをする場合には、指きり法ではなく、PITタグなど最新の方法によることとする。』。これが今井委員の関係です。

あと中村委員の方では、別のペーパーになりますが、1番から9番まで意見として挙げております。前文の方はちょっと省かせていただきますが、1番、「現在生息しているクマタカとオオタカといった絶滅危惧種の番数が工事終了後も同じ数の番が生息できることを目標に調査と保護策の検討を行う。』。2番、「調査と保護策の検討は、番ごとに行う必要がある。』。3番、「猛禽類にとっては営巣場所が最も重要であるので、巣場所の特定をまず行うこと。』。4番、「各番の繁殖の有無、繁殖の成否、巣立ち雛数を今後数年間にわたり調査を行う。』。5番、「クマタカについては、特定の番について行動圏を明らかにし、今回のようにV字谷地形をどのように使って生活しているかを明らかにする必要がある。特に計画路線周辺をどの程度使っているか。』。6番、「特にクマタカは、生態系の頂点に位置する動物であるので、この地域ではどのような動物を餌としているかを明らかにする必要がある。そのためには、巣に小型カメラを設置することで、雛に運ばれる餌を調べる方法が最も有効である。』。7番、「明らかになった主な餌動物の生息密度を推定し、今回の道路工事による環境変革が餌動物をどの程度減らすことになるかを推定することで、影響を評価するのがひとつの方法と考えている。』。8番、「猛禽類の生息と道路工事とを両立させるための基本的な考え方は、問題のない場所から工事を進めること、各番について繁殖していない年に集中して工事を行うといった対応をとることが重要。そのため、今回のように多数の猛禽が生息する場合には、長い年月をかけて少しずつ工事を実施していくことになる。』。9番、「問題になる番については、巣に小型カメラを設置し、繁殖行動をモニターしながら工事を進めるといった対応が必要になると予想される。』。以下、以上ということでもそこにも書いてございます。

以上、今井委員と中村委員の動物・生態系に関して意見をご紹介しました。

#### 原科委員長

はい、どうもありがとうございました。たくさんのご意見をいただいております。順番に見てまいりましょう。今井委員の1番目、予測の内容、この辺はいかがでしょうか。生息環境の変化での生息が可能か、最悪から最善までの範囲を予測する必要があると。これはご専門の方、このことはいかがでしょうか。何か、私はよく分かりませんが、大変そうな気がします、いかがでしょうか。

大日本コンサルタント株式会社

最善な保全対策を検討するという事は当然だと思います。生息環境の変化での生息が可能かどうかということについて、本来、予測することになるかと思いますが、最悪から最善までというボーダーの引き方が非常に曖昧な部分ですから、本来、幅を持った議論になっていると思いますので、それが、どの時点が最悪なのかというのも、微妙なところがございますが、ある程度幅を持って議論することになると思います。

原科委員長

これは、この生息というのは、貴重種とか、そういう特別の種に関する生息の、生活環境の変化と、そういうことになるのか、それとも一般的な。

大日本コンサルタント株式会社

貴重種に限らず、評価する対象の種の生息の基盤が変わったときに、どうなるかということの評価しなさいという、そういうご意見だと思います。

原科委員長

では、これはいけそうだと。ということはこれはお答えいただけるということですね。2番目、これはどうですか。チョウと食草の関係などのように、他分野の注目すべき種との関係を意識して調査すべきである、つまり注目すべき種だけではないと。

大日本コンサルタント株式会社

このことにつきましても、通常の調査の中で、昆虫、例えばギフチョウを調べた場合はカンアオイを調べるとか、そういうセットになっておりますので、食餌植物というのは、当然、調査の対象になってきますので、これは対応できるということです。

原科委員長

3番目、両生類。産卵場所の把握にとどまらず、行動圏を把握する調査を基本とすると、夜も当然と書いてありますが、日夜、これは。これもそういう格好で考えればいいですか。

大日本コンサルタント株式会社

産卵場所の把握にとどまらず、行動圏の把握ということは、我々は努力してどこで産卵し、どこで移動するかということは調べるわけなんですけれども、この夜間につきましても、なかなか難しいところがございますので、どういう種を対象にするかということについて、また個別に先生と議論しながら、できれば調査に入りたいと思っております。この夜間の調査というのは、必ずやるということになるかどうかは、これは個別に判断させていただきたいと思います。

原科委員長

ただ、「いうまでもないが」と書いておられるので、何か当然のようなイメージですね。今のお話なら、大変で、そう簡単なことじゃないという、なかなかこれは。

林委員

危険ですね。調べる人が危険です。

原科委員長

「いうまでもない」というわけにもいきません。この表現だと当然のことみたいに書いておられますが。では3番に関しては、そういうふうなことで、すべてやれるかどうかは少し難しいだろうというようなところですかね。4番をお願いします。これは、調査範囲ですが、上下流50mではなく、最低500m、最高1キロの範囲を調査すべきである、これは50mから一気にこんなに増えれば大変にならないですか。

大日本コンサルタント株式会社

動物の調査は、全般的に計画路線の250m幅でやることになっています。この表現上、50mというのは、特に重点的に見るという意識で書いたわけですが、先生のご指摘のとおり、1キロはちょっとどうかと思います。500mぐらいやればよいとは思いますが、500m幅でやることになっています。

原科委員長

それでは、これは間違ってるんですか。この50mというのは間違いですか。4番のこの50と書いてあるのは、250と今おっしゃいましたが。

大日本コンサルタント株式会社

そうですね、少し重点的に見るという意味で50mという意識で書いたわけですが、一般的には250mまで、動物は全般的に調べる予定にしています。ただ、河川につきましては、道路に直角に入っていくと、どんどんこう奥まで調べられますので、もう少し先までというものも出てくると思いますが、状況に応じて判断させていただければと思っております。

原科委員長

5番目、有尾両性類の調査において、マーキングする場合云々とありますが、この辺はいかがですか。私はよく分かりませんが、調査員の方お願いいたします。

大日本コンサルタント株式会社

指きり（法）は、動物を傷つけるということだと思います。ただ、このPITタグというのでしょうか、ガラス破片を体に埋め込むということで、これもある程度傷つけることになりますので、これだけではなくて、他に傷つけないマーキングの方法があるかどうかということも含めて、できるだけ新しいいい方法があれば、それを採用していきたいと思っております。

原科委員長

今の5つに関して、他の委員の方、何かご意見ございますでしょうか。よろしいですか。それでは中村委員からのご指摘に対してお答えいただきたいと思えます。1番目、クマタカとオオタカでございます。これはいかがでしょう。同じ数のつがいが、工事後も生息できることを目標に調査と保護策の検討を行う、これはそのとおりでしょうけれども。

大日本コンサルタント株式会社

猛禽につきましては、この1番のことも含めて、番ごとに生息できることを目標にというのは、まさに当然のことでございます。先に言ってしまいますけれども、他の、2番、3番につきましても、当然、このようなことになってこようかと思えます。今後、数年にわたって調査するというにつきましても、数年というのは、このアセスの手続きのあとまで入ってしまいますので、フォローアップも含めて調査するというのであれば、これも含むということになります。行動圏調査も当然、中村先生のご指摘の一番最後の「猛禽類保護の進め方」の中にも、行動圏を明らかにすることが書いてありますので、行動圏も含めてやることになると思えます。

原科委員長

あと、クマタカの巣に小型カメラを設置ということがありますが。

大日本コンサルタント株式会社

小型カメラ設置につきましては、事業者さんのご判断があるかと思えますので。

木曾地方事務所

まず、小型カメラの設置ですが、まず大前提として巣の位置を確認しまして、その位置が果たして今回の工事で影響があるかどうか、その判断をいただいてから小型カメラということを考えたいのですけれども。小型カメラの設置につきましては、非常に経費がかかりますので、今すぐにやりますとは答えられないんです。

原科委員長

どのぐらいのコストがかかるんですか。

木曽地方事務所

1回設置するのに1,000から2,000万円というふうに聞いております。ビデオを1か月間録りまして、それを解析しなければいけませんので、その経費も2~300万円、1か月にかかってしまうというふうに聞いています。

原科委員長

2,000万円が設置のイニシャルコストで、ランニングコストが200万円とおっしゃたんですか、今。

木曽地方事務所

はい。ビデオを録って、それを解析するということになりますので。ちょっとすぐには今お答えすることができません。

原科委員長

それは大変ですね。そんなにかかるんですか。それはすぐには答えられないですね。クマタカが何か所もあたらえらいことですね。そういうところは何か所か、全部やらなければいけないんでしょ、そうなってしまうと。

木曽地方事務所

考えられるのは、まず巣の位置を特定しまして、その位置が工事からどのぐらい離れているかということで。

原科委員長

影響するかということで、影響するところが、例えば3か所あれば3倍とか、5か所あれば5倍、1億円。

木曽地方事務所

そうなります。影響する、近くに巣が3か所あれば3か所という形になってしまいますけれども。その辺はまた実際に巣の位置を特定した段階で、相談という形になるかと思えますけれども。

原科委員長

それは、ちょっとこれはどうですか、そんなにお金をかけてやるのがいいことなのかどうなかという感じもしますけれども。ちょっと合理的でしょうか、それ。だから、巣に小

型カメラを設置する云々、これ以外の方法は取れないのでしょうか。そんなにお金のかかる方法しか。

大日本コンサルタント株式会社

大日本コンサルタントの向後です。少しこちらについて補足説明させていただきます。今の1,000万円、2,000万円という話は、この中村先生の言われている餌の確認というのを大前提に置きますと、巣の上の位置から設置する必要があります。それについて高解像度で見えないと餌の確認までいかないのものですから、そうなるこれぐらいの値段がかかってきてしまうと思います。あとは簡易的な方法で、ハンディカムですとか、そういう形である程度、1日に何時間かだけ設置するとか。ただその場合でも、巣よりも少し、毎日、毎日人間が行かなければいけないものですから、そうするとクマタカへの影響、営巣時期の影響ということも少し考えていかなくてはいけませんので、そうすると、おそらく餌の特定まではいかないと思います。ただ、コスト的には少し安くなっていくと思います。あとは、方法としてはテレメトリー調査ですとか。

原科委員長

少し安くなるというのは、どのぐらい安くなるのですか。

大日本コンサルタント株式会社

ちょっと今すぐには・・・

原科委員長

1,000万円が何百万円かになるということですか。

大日本コンサルタント株式会社

ちょっとまだ計算はしておりませんので、一概には言えないのですけれども。

原科委員長

そういうことであれば、むしろ何か所もあっても代表的なポイントだけとか、そんなことでもいいのかもしれないけれども。そうですか、これはちょっとすぐにお答えをいただかない方がいいと思います、これ。簡単には答えられませんから。どうぞ、片谷委員。

片谷委員

中村先生がいらっしゃいませんので、あまり議論はできませんけれども。これこれの方法がもっとも有効であるというふうにお書きになっていますので、他にも方法はあろうかと思しますので、中村委員と相談した上で検討していただくというぐらいが、今日の結論

ではなかろうかと思います。

原科委員長

そうですね、どうもありがとうございます。今のようなことにいたしまして、7番、これはその先ですね。生息密度を推定し、これはどうでしょうか。

大日本コンサルタント株式会社

この小型カメラで餌運びを確認し、その餌の材料と言いますか、何を食べているかというのを確認できれば、今度その餌がどれぐらい周辺にいるかという密度を解析すると、そういう手順になるんですけれども。そういう意味で、カメラ調査とセットの話です。これがもし小型カメラの映像がないとすると、餌動物がいったい何なのかということの解析、推定をしなければいけない。これは巣の下で、要するに食べた食痕を調べたりして、どんなものを食べているかということは推定できるのですけれども。ただいろいろな状況がありますので、なかなか特定しきれないということで、カメラ調査との連動でどうなるか分かりませんが、生息密度の推定ということも、簡単にはやりきれない調査ではあります。ただ大変重要な調査で、これをやることによって行動圏であるとか、状況がよく分かることは確かではありますけれども、先ほどの6番と合わせて、すぐにはお答えできないところではあります。

原科委員長

それでは、8番は、これはこういうことでしょうか。工事の仕方です。ただあまりゆっくりと長い時間をかけてやるわけにはいかないということもあると思いますけれども。でも結構、道路計画は時間がかかりますよね。工事はそんなにはかからないのですか。実現するまでに、着工までに時間がかかるけれども、そうでもないのですか。予算の問題で、少しずつ作っていくと、そうなりますでしょうか。

木曾地方事務所

すみません、何回もその度に言っていますが、事業者がまだ決まっていませんし、そこが大前提になろうかと思えますけれども。

原科委員長

では、事業者はそういうことを言うしかないですね。コメントは、しっかり準備書を評価して書いていただくと。9番はもうこれでよろしいでしょうか。今の6番、7番とセットですか、これ。ただ問題になるつがいについてという言い方は、これはどういうことと思われませんか。問題になるつがい、これはどういう意味ですか。



大日本コンサルタント株式会社

下の方にイヌワシ、クマタカの、いわゆる環境省から出ているものがあるんですけども、その計画ルートから巣の位置が近い場所ですとか、あとトンネルとかそういうものですと、坑口から正面の方です。そういう影響があると考えられるものというふうに判断されるんですけども。

原科委員長

特に影響の大きいと思われるもの、とにかくその、どこに巣があるかということの調査、これがまず重要ですね。では以上でございます。他に何かございますでしょうか。

やはりこれ自然調査はかかりますね。この前、鷲谷先生（東京大学農学生命科学研究科教授）が言っていました、このお金ではと。廃棄物のS E A（戦略アセス）方は5,000万円なんです。我々は5,000万円かければいいかなと思ったんですが、この話では全然もう、3つやったらアウトですね。人間の方が5,000万円で、動物がこんなにかかるなんて。

他にご意見はございますでしょうか。よろしいでしょうか、動物のところは。それでは生態系、合わせてですが、生態系、他に何かございましたらお願いいたします。林委員どうぞ。

林委員

時間が制限されていますので、簡単に言います。この生態系のところで、50,000分の1のスケールを5,000分の1にするということが書いてありますが、これはともかくとして、もっと具体的に言いますと、計画道路を挟んで、それに直角に上下に25m、ですから50mですね、それをはさんで50m。それからそれに平行に20mの枠を作って、その枠の中にどういう木が、高木でいいですから、大きな木が、どういう木が何本あるか、太さはどのぐらいかということに記載する調査を、代表的なポイントを選んでやると。それが定量的な調査だと思います。その太さがどのぐらい太くなるかということが分かれば、その森林がどのぐらいの炭酸ガスを吸引できるか、それをもし切った場合、そういうことができなくなるわけですから、伐採面積がどのぐらいであれば、どのぐらいの炭酸ガス吸引能力が失われるか、そういうことを予測してもらいたいんです。今、具体的には、例えば赤松林の場合は、ヘクタール当たり1.3トンの炭酸ガスを吸引して保留するわけですから、そういうふうなことが量的な環境アセスということになるので・・・

原科委員長

1ヘクタール当たり1.3トンですか、赤松林は。

林委員

そうです、今、報告されているのは、そういうふうな形で環境アセスをやった方がいい。例えば、この植物社会学的調査というのは、そこにある植生を分類する調査なんです。どういう植生が、どういう種類の群集があるか。そういうことと環境アセスとは直接は関係ないのでこれはやめて、5,000分の1の何とかというのも、航空写真と同じものを、結局航空写真から写すわけですから、やってもしょうがないんで。できれば、そのエリア内に優先種でどういう群落があるかということ把握するだけで十分と私は思います。以上です。

原科委員長

今のご意見いかがでしょうか。調査の観点、どういう具合にするかということ、目標によって違ってきますので。

大日本コンサルタント株式会社

木本を中心に毎木調査をやるということについては、可能かと思しますので、ぜひそれを、視点を取り入れて、CO<sub>2</sub>の吸収量も算定できるということであれば、非常に有効だと思いますので。ただ地点数の問題があるかと思しますが、その辺は少しご相談させていただくところもあると思います。社会学的調査の取り扱いにつきましては、この長野県のマニュアル、マニュアル至上主義ではございませんけれども、記載もございまして、これを一方的に否定することはできないと思います。我々はこれに基づいて調査するという基本的スタンスがありますので、これの有効性について、先生からご指摘はありますが、どういうふうにこれを解釈してアセスの中に取り込んでいくかということについては、少し事務局の方とご相談させていただきながら、ということでもよろしゅうございますか。

原科委員長

それは、事務局と相談しないでこの場で言ってくれないと、技術評価委員会の意味がなくなってしまう。だから、この場でご意見をいただいて。

林委員

もちろん、やってくだされば結構ですが。これを本当にやるとなったら、とても大変です。だって、あんな急峻なところを全部やるわけです。植物社会学というのは、全部歩いて、全部種類を記載して、そして表を作って、群集に分けなければならないんです。それは無理。だから私が言っているのは、コンサルタントの会社の方が大変だからやめた方がいいとサゼッションしているんです。本当にやろうと思ったら大変です。そこをごまかして、既存のものを適当に組み合わせてやろうというのは、もうやめた方がいい、ということなんです。

原科委員長

そうすると今の点、ちょっと大きいですね。ここで方針、調査の仕方、どういたしましょうか。

林委員

これは意見ですから、コンサルタントが取り入れるか入れないかは別の問題ですから結構です。私の意見はこれで終わりですから。

原科委員長

それもありますけれども、むしろこの委員会としての意思表示した方がいいと思いますので。佐藤委員どうでしょうか、今の件ですが。

佐藤委員

林先生とまったく同感でして、やはり既存の、今までのパターンのもののデータでは予測にはつながらない。だから、点数が少なくてもいいですから、本当に現地に入り込んだもので、調査点、ポイントを落とすことと、そして実際にモニタリングすること。これが、新しくやることの意味が非常にあると思います。だから、ポイント数は少なくてもいいから、きちっとしたものをやるのがいいと思います。ぜひやってほしいと思います。よろしくお願いします。

原科委員長

はい、では今のようなことでよろしいのでしょうか。どうでしょうか、ちょっと考えてみてください。すぐにはレスポンスは難しいですか。では今の点、十分ご検討いただいて、見解書をまとめるときに、見解書というか、これは意見をまとめて、最後に今度は事業者の見解書ですね。時間がもう5時少し前になりましたので、予定時間になりましたけれども、どういたしましょうか。もう少し、景観のところは、ご意見をたくさんいただいているので少しかかりそうなんですけど、延長してよろしいのでしょうか。よろしいですか。延長するということは5時18分の電車に乗りそこなうということになりますけど、やむを得ないのでしょうか、いいですか。30分程度延長させていただきます。

それでは、今の件、生態系、他にございますでしょうか。今の調査方法、ケースバイケースで、このアセスではどんな調査法を使うか大変大事なことで、これはぜひきちんとしていただきたいです。予測評価に使いなれば意味がないですから。先ほどの2,000万円の話も慎重に考えていただきたいけれども、こちらもこうすることで、これで節約できれば2,000万円の調査が1か所くらいできるとか、そんなことになるかもしれませんから。その他ありますか、生態系について。よろしければ次に進みますが。いいですか、

はい。それでは景観・触れ合い活動の場それから文化財でございます。ではこれをまたご紹介ください。

#### 事務局

それでは今井委員と佐々木委員お2人から、景観それから触れ合い活動の場ということでご意見をいただいております。まず、今井委員の方の下の方になりますが、2つありまして、ひとつは、「木曽川の景観ばかりでなく、対象地域には読書発電所などの近代化遺産、歴史遺産が点在しており、それらは文学、絵画、写真など題材、被写体となることが多い場所であるので、それらについての調査も必要」というのがひとつ。2つ目は、「自然とのふれあい情報の収集に当たっては、構成メンバーが対象地域において、自然観察会、タウンウォッチングなどを開催している可能性のある団体や県自然観察インストラクターへの聞き取りを行う。また、保育園や小中学校での散歩、野遊びなど野外での教育活動の利用についても聞き取りが必要」という2つをいただいております。

佐々木委員に関しましてはその裏になりますが、景観というところで、ちょっと前のところは省きますが、木曽川というところは非常に固有のイメージを持っているということで、そこに3つ意見としてあります。ひとつは、「木曽谷地域の景観全体を体験可能な視点場として、JRの車窓を対象とする。従来は、道路や鉄道といった移動する視点は、その利用者の数が多くとも主要な視点として取り上げてこなかったが、今回の場合は、JRと対象道路が川を隔てて並行して位置することを考えて、調査対象とする視点として、JRの車窓を加える必要があると思います。」と。2つ目、「JRの車窓から特に対象構造物が視認される場所については、その見えの大きさ、形状の予測を行い、周辺景観への調和の程度を評価し、その結果に応じて、構造物の形状や色彩などの変更を検討する。」。3つ目として、「JRの車窓からの景観予測は、視点の選定が困難であるため、以下の考え方により、視点の選定を行うことが考えられる。この方法は、眺望景観が得られる遊歩道において行われる方法とほぼ同様と考えられる。車窓からの展望が開ける地点、車内アナウンスによって、眺望に対する喚起が行われる地点、駅及びその前後で速度が遅くなる地点」という意見をいただいております。

#### 原科委員長

どうもありがとうございました。それでは、まず今井委員のご意見でございますが、木曽川の景観ばかりでなく、対象地域には読書発電所などの近代化遺産、歴史遺産が点在しているという、こういったことなので、それらについても調査が必要だということでございます。これはよろしゅうございますか。結構ですね。

#### 大日本コンサルタント株式会社

はい、結構でございます。

原科委員長

2番目、自然とのふれあい情報の収集にあたっては、構成メンバーが対象地域において、こういったいろんな活動をしておられます。そういった団体、あるいは県自然観察インストラクターへの聞き取りを行う。また、これは保育園や小中学校での散歩、野遊びなど野外での教育活動の利用についても聞き取りが必要であると、これはどうでしょうか。

大日本コンサルタント株式会社

これは先ほどの1番と同じように、既存資料、聞き取り調査結果に基づいて、資源のピックアップをすることになっておりますので。

原科委員長

これらもOKですね。どうもありがとうございます。それから、佐々木葉委員からのご意見でございます。3つございますが、いずれもこれはJRの車窓からということでございます。車窓からの景観について評価をするべきだということだと思います。そのために、まず現況の調査をしてもらいたいということでございますが、この点はいかがでしょうか。

大日本コンサルタント株式会社

JRだけではなくて、国道19号もあろうかと思えます。また、遊歩道も設置されておりますので、これら移動する視点場というのは非常に重要であるという認識を持っておりますので、具体的な方法論はこれから詰めなければいけないですけども、佐々木委員のご指摘の点については、十分認識しております。

原科委員長

では、この辺はだいたいご指摘のようなことは、やる予定だということでございますね。ありがとうございました。それからその他の意見、今井委員のその他の意見で、一番下のところにその他でございますけれど、これは生態系の方に関係すると思えますが、その他になるのでしょうか、これは。保全対策ですから、その他ですか。ミティゲーション・バンキングだと生態系の保全ですね。これはどうでしょうか、これは後でやった方がいいですかね。

では先に行きましょう。廃棄物にまいます。これはご意見をいただけてないですね。ご意見は、もうあとその他だけです。廃棄物に関してご意見ございますでしょうか。欠席委員からはご意見いただけておりません。建設残土処理計画、具体的に工事量が分からないと計画はできないということですけども、方針はどんなふうかご説明いただ

けますでしょうか。これはこの前、お聞きしましたでしょうか、建設残土処理計画、という考え方で対応していくかと。

木曽地方事務所

工事計画が具体化になってくる中で、残土が出るか出ないかということもあろうかと思えますけれども、基本的には出さないというのが一番いいと思います。あと、その処理場につきましては、工事施工ヤード等の考え方もあると思えますけれども、今後具体化する中で検討していきたいと思っています。

原科委員長

出さないことは不可能ですね。だってトンネル部分が結構ありますから、どうなんですか。

木曽地方事務所

ルートが今後どうなるか分かりませんが、トンネル部分では当然、残土が出ますが、明かり部分ではその補強土と言いまして、土を使った工法等もございますので。

原科委員長

収支がだいたい合うようになるんですか。

木曽地方事務所

ルートによってですけども。

原科委員長

トンネルは結構ありますね。

木曽地方事務所

今までやっていた工事の中では、土が逆に足りなくて買ってきたという経過もございましたので。

原科委員長

そういった場合もあるんですか。

木曽地方事務所

はい。

原科委員長

では、これはどうでしょう。収支がなるべく合うようにその地域内で、そういうような方針を示しておいていただくといいですね。では、今のことはそういう方針ですね。なるべく地域内で収支を合わせるという。

木曾地方事務所

できるだけ努力をいたします。あとは建設ルートによって、それぞれ量が違ってきますので、それぞれで評価をするという形になろうかと思えます。

原科委員長

他にございますでしょうか、廃棄物は、よろしゅうございますか。よろしければ次は温室効果ガスです。先ほど林委員からご意見ございました温室効果ガスでございます。これは、前回申し上げたことですね。他に何かご意見ございますか。よろしいですか。それではその他ということでございますが、今井委員のご提案をちょっとお願いいたします。

事務局

今井委員のその他ということで、「最善な保全策を検討するために、可能な限り多くのミティゲーション・バンキング候補地を把握しておく必要がある。」ということをお願いしております。

原科委員

これに関しまして、いかがでしょうか。

佐藤委員

ミティゲーション・バンキングというのはどういうこと、中身、ミティゲーション・バンキングはどういうことなんでしょうか。知っている方がおられましたら。

原科委員

私が答えなさいけませんか。私は専門ではないのであまり正確には答えられませんけれど。ミティゲーションは、環境影響を緩和するためということなんですが。生態系保全のために、どうですか、先生の方がお詳しいんじゃないですか、私よりも、林先生。

林委員

ある場所を、例えば道路なんか作って壊したら、それに代替する場所をどこか選んで

おくというのが、ミティゲーションのやり方なんです。

原科委員長

代償措置ですね。

林委員

場所を。ですから、そういう場所をたくさん、バンキングですから用意しておいた方がいいんじゃないかという意見で、これはもちろん、それに越したことはないということではないのでしょうか。

原科委員長

バンキングというのは銀行という意味ですよ。バンクですね。

林委員

そうです。

原科委員長

ミティゲーション・バンクということですね。でもそれ、そんなに簡単にいかないと思いますが、これは土地を用意しなければいけないから。これはなかなかそう簡単にはいかないと思いますけれども。これはむしろ事業者の方になるのでしょうか、お答えいただくのは。そう簡単には言えませんね、これはね。

大日本コンサルタント株式会社

私は事業者じゃないんですけれども。コンサルタントとしてお答えするとしたら・・・

原科委員長

そうですね、事業者じゃないんですね。コンサルタントの方でもいいですけれども。

大日本コンサルタント株式会社

環境保全対策で代償措置をした場合に、その土地の担保性の問題が当然出てきますので、今後の永続的な保全対策という意味においては、地元の自治体とその保全対策の連携を取ったり、あるいはNPOとか、そういう団体さんと連携を、パートナーシップを組んだりとか、いろいろソフトの話を付けていかないと、なかなか事業者さんサイドの代償措置というのが未来永劫継続できるかどうかという担保性が難しい。そういうことも含めていろいろな土地利用とか環境保全施策も含めて、合わせた議論でやっていくということを今後提案していくということになるかと思います。土地の確保の問題は、



事業者さんが今後考えていかれることです。

原科委員長

他に何かご意見ございますか、今のお話で。関連した、ミティゲーションということで。それ以外のご意見ですか、ちょっとお待ちください。ミティゲーションに関して、ご意見はもうよろしいですか。それでは別の件で、どうぞお願いいたします。

林委員

これはこのこととは直接関係ないと思いますが、例えば大桑村和村の、資料3の1ページ目です。そのA案で仮にやるとすれば、環境影響評価は必要なくて、どんどんもう工事を始めた方がいいんじゃないかというふうに私は思いますが。

原科委員長

資料3のA案ですね。ですから、A案は環境影響評価というか、代替案の比較検討をやった段階でもう（工事を）始めてしまうと。

林委員

地元の要求というのがすごく強いので、環境影響評価が終わるまで・・・

原科委員長

いや、A案だから、これは必要・・・

林委員

A案ならどんどんやっていく、環境影響評価をやる必要がないじゃないですか、この案なら。

原科委員長

たくさんお金をかけてね。むしろ簡単な簡易アセスでいいですね。そうですね、この部分は簡単なアセスということが今ご提案がありました。地元のご意向が特に高く、しかも費用がたいへん安いわけですから。いかがでしょう、この件。それは弾力的に考えてもいいですね。今のご提案、どうでしょう。私もそう、おっしゃるような感じがしますね、これ。何もフルコースのアセスをやらなくてもいいですよ。お金がもったいない。巢の2つや3つに使っても大丈夫です。これはどうでしょうか、皆さん、他の方のご意見は。では、片谷先生どうぞ。では順番にお願いします。

片谷委員

この地区については、A案はほとんど現道拡幅ですから、項目によっては簡易化しても問題がないというのもあるかと思えます。ただ、少なくとも交通量の変動等はありませんので、例えば大気について言えば、やはり拡幅して交通量が変われば、その影響というのは予測せざるを得ませんので、その辺はやはり簡略化できない部分です。そういうのも出てきますので、項目によってかなりそれは違いがあるかと思えます。

原科委員長

佐藤委員どうでしょう。

佐藤委員

私も同じような意見でした。それから今、林先生が言われたように、やはり安くて早くできるところからはどんどんしていくと、というのが一番いいと思えますので。私個人的にはやはり3案出ますと、一番安いやつで走らせるというのが、今の時勢柄いいんじゃないかと思っています。

それからトータルの意見で、ちょっと前後するかもしれませんが、先ほど、遊歩道とかいう話も景観のところでは出てきましたけれども、例えばクマタカが見れる道ですとか、この木曽谷の特徴をアピールすることによって、先ほど言われましたように河川法とか道路法とか、いやらしい国の縛りがありますが、それらは、何と言いますか、この場所は非常に特徴的なので、特例として認めてくれというのを国にアピールすることは、木曽谷を日本の中で大切なところだということをアピールする上でも非常にいいアイデアじゃないかと思えます。観光客も多くなりますし、かなり儲かるんじゃないかと思えますが、どうでしょうか。

原科委員長

それはそうするとどういう、今のことは我々の技術評価委員会の提案としてどういう出し方がいいですか。方法書の中でどういうふうになるのかな、これは、対策を・・・

佐藤委員

事業者の方が一番この法律の難しさということを言われますので、提案を何か、いろいろと特徴的なところなので、何とか国で認めてくれと・・・

原科委員長

具体的にどの場所になりますか、今おっしゃったようなクマタカが見える・・・

佐藤委員

クマタカがいるあたりですとか、それから最後のC地区です。A、B、CのCのあた

りのところで、ダムの問題とか旧道の問題とかいろいろなことがありました。そこを何か特別な方法をここには採用してくれないかというのを、全国的にアピールしていくというのもひとつのアイデアじゃないかと思うんですが。たぶん、キーがクマタカあたりが結構いいポイントになるんじゃないかと思えますけれども。

原科委員長

今の件はいかがでしょう。こういうご意見をいただきましたけれども。計画の中身にそういうものを付加するということだと思いますけれども。事業計画の中身ですね。そういうことへの対応は可能でしょうか。あるいは、そういうことをやってみたいということでしょうか。お答えが難しいようでしたら、一応、委員会としての意見としてまとめさせていただいて、あとで事業者の方に見解をうかがうのもいいと思いますけれども。そういたしますでしょうか、今のご意見を記録させていただいて、委員会としてはそういうことで意見を出させていただきますが、よろしいでしょうか。それでは一応これですべての項目、最後まで来たと思います。その他もやりました。他に何かご意見ございますか。千葉委員どうぞ。

千葉委員

この前の委員会のときに、開通見込みがだいたい平成32年とか、そんなことが出たように記憶しているんですけども。

原科委員長

ずいぶん、30年だったかどうか忘れましたが、だいぶ先ですね、10年ほど先ですね。20何年じゃなかったかな、全線が30何年ですね。

木曾地方事務所

それについては、まったく分かってはいません、すみません。

千葉委員

人口予測というのはしなくてもいいのかなと、ちょっと思ったんですけども。

原科委員長

それはやっておられるでしょ、当然。おっしゃるとおりで、需要予測は。減るんですよ、需要は、将来。

千葉委員

2020年を境に人口が減っていくというふうに、国としては予測していますけれど

も、この地域としては、人口予測はどうかと。

原科委員長

この前はそうですか、減っていませんでしたか。

千葉委員

まだ減っていません。

原科委員長

本当は、普通は減ると考えるところが多いんですけども、ここは減るような予測になっていましたか、どうでしたか。全国的には減るんですけども。

木曾地方事務所

住んでいらっしゃる人口ですね。交通量ではなくて。

千葉委員

交通量ではなくて、人口予測です。

原科委員長

交通量が減るという意味ではなくて。

千葉委員

結局、人口と交通量とがパラレルになる可能性、少しずつれますけれども。

原科委員長

交通量は通過交通もありますから、必ずしもそうでないですけども。だからむしろ全国的な趨勢で減るのなら、通過も減るだろうと。

千葉委員

地元の生活道路ということを基盤にするのであれば、そこに住んでいる人の人口予測というものをしなくてもいいのかなとちょっと思ったんですけども。

原科委員長

今の点はいかがでしょうか。

大日本コンサルタント株式会社

このアセスの中で、それぞれの町村の人口予測をするというわけにはいかないと思うんですけども。それぞれ行政計画の中で、町村ごとに総合計画なり将来計画を立てる中で基礎データとして将来推計をされますので、それに基づいて関連計画もあり、この木曽川右岸道路との兼ね合いはどうかという見方で見るとはできますけれども。この中でそれを推計するというのはいかなるものかだと思います。ただ交通量は、将来に向けてどうなるかということはこの中で推計しなきゃいけないと思います。

千葉委員

お願いします。

原科委員長

他にご意見はございますでしょうか。佐藤委員どうぞ。

佐藤委員

ちょっと小さなことですが、交通事故を減らすのに、たまたま一昨日、私がテレビを見ていたら、町内会の道路に車がすごいスピードで入っていくのを防ぐために、道路にバウンドを付けたというのを見ました、テレビですが。ふと思って、やはりこの辺の地域というのはとても大切なところだとすると、町に入るときに、（道路に）でこぼこを付けたり、スピードが出せないような道路を作るというのもアイデアじゃないかという気がちょっとしましたものですから。その辺も将来、一考していただけたらなと思いましたけれども。スピードが出せないような道路を作るというのも思いましたが、思いつきですが、すみません。

原科委員長

いや、今のことは道路の計画のコンセプトに関わるのでいかがでしょうか。確かにコミュニティ道路というような形で、地域内のそういう、都市計画上そういった方策を取りますけれども。この場合はいかがなものでしょうか。

木曽地方事務所

部分的には生活道路というところもありますし、あとは、いわゆる中京から松本方面への通過車両ということもありますので、事故が起きない、起きづらい道路づくりというのは安全な道づくりということで当然だと思われ、その対策については今後ということにしたいと。

原科委員長

計画に反映したいということでよろしいですか。考えて、検討してみますと。

木曾地方事務所

当然、安全な道を作るといことは一番大事なことだと思いますので、その辺は計画段階で考えられると思います。

原科委員長

塩田委員どうぞ。

塩田委員

今のことと関連しますが、道路を建設する際に、日本では、コンクリート道路、アスファルト道路と排水性舗装と、最近では弾性舗装というのがあります。道路を建設する、例えば住宅地域に近づいてきたら、騒音だとか振動だとか、先ほど言われたそういうようなものを考慮した、そういう材料を使って道路を建設するとか。普通のところは、例えばコンクリート道路にするとか、メリハリのある道路構造を計画すれば、私はメートル当たりの単価が360万円もかからないのではないかと。今までだと、何か全部同じような道路にし、あとで環境問題が起きたら、変えていくというようなことが往々にしてあったと思います。これからは、新しい、環境を保全した、あるいは静かな道路を建設するのであれば、計画の段階でそのようなことを考慮しておく方がいいのではないかと。そのようになれば、新しい道路ができ上がっていくのではないかと思います。

もうひとつよろしいですか。この環境項目、結構たくさんありますが、その中で、環境影響評価についてメリハリのある環境影響評価という基本的な考え方があると思います。今回の道路建設という基本的な中で、どの環境が一番重要なのですか、この中では。どれにいちばんコストをかけていこうという環境項目はどれなのでしょう。

原科委員長

今の件、ちょっとご回答お願いします。

木曾地方事務所

まず、一番初めの先生がおっしゃったことは当然だと思いますので、新しい技術を取り入れてコストダウンに努めるというのはやっていきたいと思います。2番目につきましては、特にこの地域、前回もお話がありましたようにクマタカ等の希少種もおりますので、自然環境というものに特に重点を置いたものと、今、考えでおります。

原科委員長

よろしいですか。

塩田委員

もうひとついいですか。クマタカの件で私も少し興味がありました。専門が違います。この件だけは、別個に検討委員会みたいなものはできないのですか。私はコンサルタントの方と地方事務所の方だけでは結構厳しいのではないかなという感じがします。専門の先生方、それと全国で同じような問題が起きていて、みんないろいろなことをやっているわけです。例えば、東北地方のダム関係のところ、クマタカについてどうするかと、そのようなことを検討している方もいるし、中国地方でもいますので、そのような方々の情報を得て、委員会あるいは検討委員会みたいなもの、あるいは検討グループみたいなものができるのであれば、そこで検討されればと思います。また結構新しい考え方とか、先ほど非常にお金がかかると言っていましたけれども、お金をかけないで本当によく分かる、はっきり説明ができるようなものというのが、私は出てくるのではないかと思います。この件だけは、そのようにされたいのではないかと思います。

国の委員会のときに、発破と猛禽類の議論になり、音の専門家が猛禽類のことをやるのか、猛禽類の専門家が音のことをやるのかという、それはそうではなくて、音屋さんも猛禽類をやっている人も、鳥類のことをやっている人もその中に入って、それで問題が起きないように形で解決していくというようなことにせざるを得ないのではないかと思います。私は、先ほどの環境の中でこれが一番重要なことであるのであれば検討の余地があるのではないかと思いますので、ちょっとお話をしたかったということです。

原科委員長

ありがとうございました。クマタカのごことは相当重要だと考えておられるということですね。すると、それなりのコスト負担と、今みたいな体制でも、そう簡単には組めないとは思いますが、そんなことはお考えになりますか。

木曾地方事務所

いろいろなところから情報をいただきながら、前向きには検討していきたいと思っております。

原科委員長

前向きに検討ということはよく聞く言葉ですから。

事務局

事業者の方で、ちょっとお答えにくいかと思ひまして、私は事務局で恐縮ですが、今日ご欠席の中村浩志先生が、ご専門がそちらに近い方でして、例えば今の国が進めてお

ります三遠南信道路の関係でも、中村先生が委員会の座長をやられてまして、対策をやられております。たぶん、事業者の方も中村先生とご相談の上、ちょっとそういうことを考えていくということになるかと思いますが。

原科委員長

では中村先生とよくご相談になってください。それでは他にもうよろしいでしょうか。だいたい予定の3時間が経ちましたので、ここで今日のところは終わらせていただきます。

今後について申し上げます。今日、おかげ様で最後までまいりましたので、今日いただいたご意見、前回のご意見、それぞれ全体をまとめまして資料を事務局で作っていただきます。よろしいですね。それで先ほどご議論いただいたようなことで、いろんなご意見をいただいておりますが、それをうまくまとめていただきたいと思います。その資料を作って、これは委員会としての、これは報告ですから、その報告の案文はいつぐらいにいただけますでしょうか。

事務局

来週の月曜日からの週のなるべく早い段階で案をそれぞれの、まず座長の原科委員長とご相談の上、それぞれの委員さんにメール等、ファックス、都合のいい方でお渡ししてご意見をいただくという形にしたいと思います。

原科委員長

では、来週の半ばぐらいまでにいただいて、あと目を通して表現とか何かがあればチェックいたしまして、それを来週の末までに皆さんにお送りすることにいたします。それに対するレスポンスは1週間か2週間程度で・・・

事務局

できれば1週間ぐらいで。

原科委員長

1週間で。私はおりません、海外です。北欧に行っておりますから、どうしたらいいですか。そこから返せと言われるんでしょうね、ではそうしましょうか。ちょっと難しいかな、ファックスか何かでやればいいですか。どのぐらいの分量になりますか、10ページもなりませんか、5、6ページ、4、5ページ、数ページ。では出先でもいけるんじゃないですか。それでは来週ということで皆さんにお送りして、レスポンスは再来週ということにいたします。そういたしますと、それがこの委員会の意見ですので、そういったものを知事がお受けになって、今度は知事の意見がまとまるのですね。



事務局

知事の見解は8月4日までに出すということになっています。

原科委員長

そういうことですね。その知事意見が出ましたら、これに今度は、事業者と言ってはまずいですね、アセスを行う主体と言わなければいけませんね。その方から見解が出るということになります。その見解はいつ頃いただけますでしょうか、今度は。

木曾地方事務所

8月末を目標にやります。

原科委員長

その見解は、これは知事にまた戻すわけですね。

木曾地方事務所

そういう形になります。

原科委員長

知事に戻しますけれども、これは公開も可能だということですね。

木曾地方事務所

当然、公開でやります。

原科委員長

ですから、方法書の確定版が実質的にできるということになります。この方法書と見解書がセットで確定版と。

木曾地方事務所

そうです。

原科委員長

その確定版を公表する前に、我々の申し上げた意見がどのように反映されたかを確認する手続きが必要になります。ということは、9月ぐらいに委員会を開かなければいけないという段取りですか。8月の末か9月か、9月の頭ぐらい。ということは、今、日程を決めた方がいいですか。では後日、日程調整をお願いして、9月の初めぐらいに次

の委員会、第4回をやるということでご予定いただきます。

ただそのあとは、委員の皆さんに申し上げます。あとは1年以上先になります。方法書が終わりますから、今度は準備書を作るまで、時間が、調査が1年以上かかりますので。たぶんですから、その9月の委員会のあとはしばらくお会いできないことになりまして、来年の秋か冬ぐらいになると思います。来年の冬ぐらいでしょうか。そんなことで、もう1回お付き合いをいただくとしばらくはお休みになりますが。この案件に関しても、別の案件が出れば、同じようなことがまた始まりますけれども。今のところはこの案件までだということですので、当分はそういうことですね。そういうことでございます。それではそんなことで進めます。よろしいでしょうか。それではこれで終わります。どうもありがとうございました。

### 3 閉 会

#### 事務局

本日は大変長時間にわたってご審議、どうもありがとうございました。以上をもちまして第3回の技術委員会を閉会させていただきます。どうもご苦労様でございました。