

平成23年度 第5回 長野県環境影響評価技術委員会 会議録

1 日 時 平成23年(2011年)12月14日(金) 13:00~17:00

2 場 所 長野県庁 議会棟404, 405号会議室

3 内 容 ○ 議事

(1) 湖周行政事務組合ごみ処理施設建設に係る環境影響評価方法書について

(2) 中央新幹線(東京都・名古屋市間)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)

大 塚 孝 一

小 澤 秀 明

片 谷 教 孝

亀 山 章 (委員長)

陸 齊

佐 藤 利 幸

富 樫 均

中 村 寛 志

野見山 哲 生

花 里 孝 幸 (委員長職務代理者)

5 欠席委員(五十音順)

梅 崎 健 夫

塩 田 正 純

鈴 木 啓 助

中 村 雅 彦

平成24年4月19日

長野県環境影響評価技術委員会委員長

亀 山 章 印

1 開会

○事務局（長野県環境部環境政策課 宮坂）

ただいまから長野県環境影響評価条例に基づきます「平成 23 年度第 5 回長野県環境影響評価技術委員会」を開催いたします。

私は本日の司会を務めさせていただきます事務局の長野県環境部環境政策課の宮坂俊一と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

あらかじめ申し上げますが、傍聴にあたりましては傍聴人心得を順守してくださるようお願いいたします。またカメラの撮影につきましては、議事に入る前の冒頭のみとさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

2 会議成立の報告

○事務局（環境政策課 宮坂）

それでは議事に入る前に、本日の欠席委員を報告申し上げます。梅崎健夫委員、塩田正純委員、鈴木啓助委員、中村雅彦委員の 4 名の委員から都合によりご欠席との報告を頂戴しております。また野見山哲生委員より所用のため若干遅れる旨御報告をいただいております。なお野見山委員からは所用がございまして、時間によっては途中で退席されるということで御報告をいただいていることを、併せて申し上げます。

技術委員 14 名に対しまして現在 10 名の委員の皆様にご出席をいただいております。過半数の委員の出席がございまして、条例第 37 条第 2 項の規定により本会議が成立していることをご報告申し上げます。

この会議は公開で行われ、会議録も後日公表されます。会議録が作成されるまでの間は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、ご承知おき願います。ホームページでの音声の公開、並びに会議録の作成にご協力いただくため、御面倒でも発言の前にはその都度お名前をおっしゃっていただくようお願いいたします。

ただいまから議事に入っておりますが、条例第 37 条第 1 項の規定により委員長が議長を務めるということになっておりますので、亀山委員長に一言ごあいさつをいただきましてから議事の進行をお願いしたいと存じます。

それでは亀山委員長、よろしくお願いいたします。

3 議事（1）

○亀山委員長

遠路はるばるお集まりいただきましてありがとうございます。早速議事を進めさせていただきますので、ご協力をいただけますよう、よろしくお願いいたします。

早速議事に入ります。議事の（１）でございますが、「湖周行政事務組合ごみ処理施設建設に係る環境影響評価方法書について」でございます。まず本日の予定と、前回までの会議の開催状況及び方法書の会議資料につきまして事務局からご説明いただきます。よろしくお願いたします。

○事務局（環境政策課 清水）

事務局を務めております長野県環境部環境政策課環境審査係長 清水修二と申します。よろしくお願いたします。

事務局より、本日の審査の予定、事業の経過、それから資料の簡単なご説明をさせていただきます。本日の予定といたしましては、まず、最初に湖周行政事務組合ごみ処理施設建設に係る環境影響評価方法書の審議をお願いたします。審議終了後休憩をはさみまして、中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価方法書の審議をお願いするところでございます。

それでは、まず湖周行政事務組合の事業につきまして、前回までの会議の開催状況と本日の資料について簡単にご説明させていただきます。

10月13日に岡谷市役所において行われた第1回審議の際は、湖周行政事務組合ごみ処理施設建設事業について、事業概要と方法書の内容について事業者から御説明いただき、事業予定地の現地調査を実施し、質疑応答を行っていただきました。

続いて11月18日に長野県庁で行われた第2回審議では、同じく方法書について、第1回の審議以降に委員から提出された追加意見、方法書について住民等から寄せられました環境保全の見地からの意見及びそれに対する見解、並びに県関係機関からの質問等に対する考え方を事業者から御説明いただき、さらに御審議いただいたところでございます。

次に本日の会議資料でございますが、当方法書の資料として、前回と同様右上に「湖周」と表示してございます。資料1～資料3までA4の横でひとまとめとさせていただきます。

資料1は、「方法書についての関係市町長からの意見等」でございます。

条例の規定に基づく市町村長の意見として、塩尻市長さまより提出されました意見でございます。

資料2は、「第4回技術委員会（方法書第2回審議）での委員意見と事業者等の見解要旨」でございます。前回委員会における委員の御発言と、それに対する事業者の見解をまとめて記載してございます。

資料3は、「方法書についての技術委員会意見等集約表（案）」でございます。今までの各委員の皆様の見解要旨と、それに基づいた方法書についての技術委員会意見及び指摘事項の案等をまとめたものでございます。

前回の会議までの分でございますので、現在は暫定版ということにしておりますが、

本日の御審議の内容を含めまして整理していきたいと思っております。技術委員会としての意見及び指摘事項の取りまとめに御活用いただきたいと思っております。

また、今申し上げた資料2の事業者からの説明に用います、資料2の5番関係資料というものが綴じてございます。

事務局からは以上でございます。

○亀山委員長

ありがとうございました。それではまず資料1について、事務局から説明をお願いします。

○事務局（環境政策課 清水）

資料1について説明させていただきます。

方法書について、条例の規定に基づき関係市町長様へ環境保全の見地からの意見について照会したところ、塩尻市長様より意見が寄せられておりますので、資料1としてご用意してございます。その意見に対する事業者の見解をいただきまして、同時に記載しております。

審議のご参考にしていただければと思いご用意いたしました。よろしくお願ひいたします。

○亀山委員長

ありがとうございました。それでは事業者よりお願ひいたします。

○コンサルタント（株式会社環境技術センター 味澤）

環境技術センターの味沢と申します。よろしくお願ひいたします。

資料1についての事業者の見解ですけれども、勝弦地区などの塩尻市における大気質への影響については、地形を考慮した三次元マスコンモデルを用いて対象事業実施区域から4kmの範囲で予測し、環境影響評価を行います。なお、大気質の調査地点は、調査結果予測のためのバックグラウンド濃度の設定に使用されているため、地形や方位を代表する現在の調査地点で妥当だと考えておるといふ見解でございます。

○亀山委員長

ありがとうございました。それでは続きまして資料2と3につきましても事業者の方から説明をお願いいたします。

○事業者（湖周行政事務組合 伊藤）

湖周行政事務組合の総務建設課長の伊藤と申します。よろしくお願ひいたします。

資料2の1番にあります片谷委員さんからのご意見ですが、収集ルートの安全確保について、道路管理者との協議の中でガードレールや歩道が新設された事例もあるので、よく留意してほしいというご意見をいただきました。

ご指摘の点も踏まえまして、歩行者の安全確保に努めてまいりますのでよろしくお願いいたします。

○事業者（湖周行政事務組合 小林）

湖周行政事務組合の小林と申します。よろしくお願いいたします。

続きまして3番の部分、片谷委員さんからのものですが、大気質の調査についての1時間値の予測において、方法書ではプルーム・パフモデルを活用して大気の計算予測をするということですが、その時にマスコンモデルも活用しながら予測を考えてすればよいのではと言うご発言だったと思います。

第1回審議の時には特段事業者のほうから回答をしておりませんでしたが、事後回答として、プルーム・パフモデルでの計算値を基本に予測を行いますが、確認のため、マスコンモデル及び移流パフモデルで計算した最大値と比較し、1時間値を予測しますということであります。

続いて5番でございます。鈴木委員さんからのご質問でございます。逆転層の話でございますが、沈降逆転層下降流も考慮した低い場所について、上層気象調査地点の設置が必要ではないかといった趣旨のご意見かと思います。またこれに対して片谷委員さんからは、下降流の調査については地上調査地点もうまく活用できるのではということでご発言をいただきました。

この部分について、これまでの経緯を踏まえてまとめたものを資料としてお示しいたしましたので、そちらの方をご覧ください。逆転層の状況につきましては、事業者の見解といたしまして、①の図の方、煙突から高い位置に逆転層が発生する時にはちょうどふたをされたような形になるので、排気ガスが低地の方まで行く可能性がある。これについて事業者の方ではきちんと調査しないといけないと考えていました。一方②の図の方でございます、煙突より低い低地に出てくるものについては、排ガスは逆転層を上に突き抜けていくので、低地の住民の方にはそれほど影響はないというのが今までの事業者の見解でございました。それに対して第2回の審議では、鈴木委員さんから、そうはいつでも逆転層が低い地域に発生することによって、周辺の山の方から盆地に冷気が吹き下ろしてくるのではないか、そしてその冷気と一緒に排ガスも低地に飛び、低地に拡散される可能性があるため、きちんと予測評価すべきではないかというご趣旨の意見をいただいたものと理解しております。

それにつきましては、片谷委員さんからもご指摘いただいた地上気象の調査を活用させていただくことで考えておりまして、逆転層の低地での発生頻度を地上気象の調査を踏まえて確認しまして、それをプルームパフの計算式に反映させまして、影響を予測・評価さ

せていただきます。

○コンサルタント（株式会社環境技術センター 味澤）

続きまして7番、野見山委員からいただいたご意見です。PM2.5について調査しないということだが、健康への影響が懸念されているので積極的に測定する方向で検討してもらいたいということでした。

それに対して第2回審議では県の水大気環境課と協議する中で検討して参りますというお答えをさせていただきました。

その後検討させていただきました。長野県の方では、大気の常時監視観測地点において、PM2.5の観測が順次開始されております。その中で岡谷IC局、それから諏訪合同庁舎においては今年4月より開始されておまして、その結果も公表されております。それを踏まえまして、PM2.5については現状では影響予測手法が確立しておりませんが、発生源の調査事例等の数値と岡谷IC局等の大気中のPM2.5の現況把握の数値を比較することなどにより簡易的な予測ではありますが予測を行ない、準備書に示すということでございます。

○事業者（湖周行政事務組合 小林）

8番の梅崎委員さんからのご質問等でございます。収集ルートの路面の劣化の話でございますが、恒常的に路面の劣化が起きており、安全側の観点から騒音・振動について予測すべきではないか。予測式にそういった係数があれば考慮してもらいたいという趣旨でございました。

事後回答でございますが、方法書で示したモデルでは補正するような定量的な解析はできませんが、最新の予測式でございますのでこの手法で予測を行っていきたいと考えております。一方道路交通振動のモデルにつきましては、路面の平坦性による補正項がありますので、その点を考慮させていただきながら予測を行ってまいりたいと考えております。

続きまして10番、小澤委員さんからのご意見でございます。土壤汚染についてでありまして、大気質の最大着地濃度の影響が大きい範囲はあらかじめ予測でき、それに基づいて土壤の汚染調査をすればよいのではないかとご趣旨かと思えます。

事後回答と言うことでございますが、最大着地濃度や出現距離を簡易的な計算値で予測して参りましたが、その影響を及ぼすと考えられる最大着地濃度の出現地点でございますけれど、風下側の600m～1700地点になったという部分の中で、方法書で示しました土壤汚染の調査地点は、風下側で約1～1.5kmくらいに保っておりますので、比較をする中では妥当かと思っております。

○コンサルタント（株式会社環境技術センター 味澤）

今の事に関連しまして、お手元の資料2の10番関連資料をご覧いただきたいと思えます。土壤汚染の調査地点の設定についてということでご覧いただけます。

施設の排出ガスの拡散の状況を簡易的に予測した結果をこちらに記載してございます。上の表は現段階で仮に設定しました条件と言うことで、このような内容で設定しております。煙突高さ 59m、排ガス量は現在の施設から推定により設定しております。

このような観点で、地形を考慮しないブルーム・パフ式による 1 時間値の予測を行った結果を下の表になってまいります。大気安定度と言うことで左の列に A から D まで示してございます。最大着地濃度が大気安定度 A の場合、風速 1.5m/s の条件で一番高い濃度が示されました。高い濃度と言っても低い数値ですが、出現距離 580m という簡易的な予測の結果になりました。それから大気安定度の条件を分けて予測いたしますと、だんだん最大着地濃度が低くなりながら、出現距離が遠くなるという結果が得られました。

これをおおまかにまとめますと、800m～1700m の範囲に高い濃度が出る可能性があるという結果になりました。

次のページには、ただいまの大気安定度について記載してございます。

続きまして 13 番にまいります。亀山委員長よりいただいたご意見でございます。やまびこ公園の種別や規模、施設・設備などの記述が非常に少ないというご指摘をいただきました。鳥居平やまびこ公園のほか、塩嶺王城パークラインややまびこスケートの森があって、立地条件の特徴として触れ合い活動の場や景観と言う観点からみると非常に大事な場所であるが、それについて認識があまりなされていないというご指摘でございました。

またやまびこ公園の景観について簡略化した調査しか行われず、冬季は調査をしないこととなっている。それからスケートの森は冬使う施設であるので簡略化の調査対象としてよいのかどうかということです。それから触れ合い活動の場も簡略化した内容となっているけれども、冬調査をしないということとなっております、方法書全体にこの場所が市民にとってどういう場所か認識して、簡略化することのないようにしてもらいたいというご意見をいただいております。

これに対しての事後回答といたしまして、立地特性から、建設地周辺の触れ合い活動の場としては、鳥居平やまびこ公園、やまびこスケートの森、塩嶺王城パークライン及び内山霊園が挙げられるということでございます。別添資料としまして、資料 2 の 13 番 関連資料の 1 番をご覧くださいければと思います。景観及び触れ合い活動の場に係る施設等の状況ということで、それぞれ今申し上げました施設について概要と利用状況をまとめてございます。まず鳥居平やまびこ公園ですが、こちらは委員の皆様にも現地調査でございましたが、都市公園でございます。昭和 58 年に部分開園しましてから、62 年に全園開園いたしまして現在に至っております。主要設備についてはこちらの表にまとめてございますがこれだけたくさん設備がございます。営業期間につきましては 4 月中旬から 11 月中旬と言うことで、有料施設は冬季休業と言うことでございます。それから利用状況につきまして、年間利用者数は約 13～15 万人程と大変多くの方に使っていただいている状況です。

次のページに参りまして、やまびこスケートの森というところです。3 つの施設がございまして、アイスアリーナと国際スケートセンター、それからトレーニングセンターとい

うことで、それぞれまとめてございます。まずアイスアリーナですけれども、この施設は株式会社やまびこスケートの森という会社が運営してございます。アイスアリーナについては国際公認の屋内スケートリンクということでございます。営業期間は5、6月にはメンテナンスが入りますが基本的に通年ということでございます。年間利用者数は約6万5千～6千くらいで、屋内スケートリンクですので、アイスホッケーやフィギュアスケート、ショートトラックに使われておりまして、北信越、関東、中京、関西地方の大学や団体が利用しているということでした。最繁忙期は7～9月で、大学の合宿シーズンでありました。

それから次に参りまして、国際スケートセンターでございます。こちらは同じ株式会社やまびこスケートの森が運営している400mの屋外スケートリンクです。こちらは11月下旬頃から2月中旬頃まで営業となりまして、その間に2万7千～9千人程の利用者あり、土日には特に大会利用が多く、長野県や自治体の大会が開催されるということです。

次に②-3、トレーニングセンターでございます。トレーニングセンターは国際スケートセンターの建物に併設されております屋内のトレーニング施設でございます。これも通年営業しておりまして、年間利用者数は約3万5千人ということです。

それから次に参りまして、内山霊園でございます。こちらは岡谷市が運営主体となっております。規模としましては、総区画数2812区画ありまして、その中の使用区画数は2725区画ということでした。こちらの利用状況については、何名の方がお見えになるのかというデータはないのですが、お盆の8月16日にピークがありまして、この時は交通整理の動員を行い対応するような混雑が見られるということでした。それ以外の時期ですと、春と秋のお彼岸にも利用者が多くなる状況でございます。

続きまして、塩嶺王城パークラインでございます。これは岡谷市、塩尻市、辰野町にまたがる市町村道でございまして、それぞれの市と町によって管理をしております。総延長は約4kmということです。利用状況といたしまして交通量の観測データをお示しいたしました。平成16～20年の平日、休日の交通量をお示ししておりますけれども、だいたい平日で300～600台ほど、朝から夕方時間帯に通っているということでございます。それからこのパークラインを活用いたしましてイベントが行われておりまして、塩嶺王城パークライン10マイルマラソン大会が毎年5月の最初の方に開催されています。参加人数は近年増えておりまして、700人以上の方がいらっしゃるということでございます。またこのパークラインはやまびこ公園、塩麗高原、辰野町しだれ栗森林公園を結ぶ道路になりまして、八ヶ岳等の山並みや諏訪湖を展望できる、非常に眺めの良い道路になっております。展望広場や遊歩道が設けられ、景色を楽しむことができるようになっております。

それでは本文に戻ります。これだけの施設が周辺にありまして、重要な地域であるという認識は持っているということでございます。

都市公園である鳥居平やまびこ公園は市民の重要な触れ合い活動の場であり、触れ合い活動の場における予測・評価にとどまらず、関連するものについて幅広く予測・評価を行

いますということで、こちらについても資料を作成しております。

先ほどの続きになりますが、関連資料の2番、鳥居平やまびこ公園に対する環境影響評価をご覧ください。方法書では触れ合い活動の場ということで騒音、振動、低周波音、それから交通の状況についての影響を触れ合い活動の場という項目で取り上げておりますが、それ以外に他の調査項目についても網羅的に配慮は行っていくということ、この表で一覧にしてお示ししてございます。

まず大気質では建設工事中の建設機械の排ガス及び粉じん、施設稼働後の排出ガスの影響は建設地から200mの範囲ということで影響を評価していく計画となっております。建設から200mの範囲ということですので、隣接するやまびこ公園の一部が含まれているという風に御理解いただけるかと思えます。同様に騒音、振動、低周波についても建設地近辺の影響予測を行いますので、やまびこ公園への配慮が行われているという御理解をいただきたいと思えます。同様に悪臭、騒音振動、動物、植物、生態系、景観、触れ合い活動と網羅的に含まれているということでもございました。

それから触れ合い活動の場の調査については、「分布」及び「主要な触れ合い活動の場」について、今回挙げた施設も含めた範囲において、より詳細な調査を実施するよう方法書を修正するというところでございます。それについては資料2の13番 関連資料の3番 触れ合いの場における調査の変更についてという部分をご覧くださいと思います。

大きく2段となっております、上が修正前、下が修正後ということで方法書の内容のこの部分を変更したいということでお願いいたします。変更したい部分は修正後の方にお示ししました下線の部分でございます。

まず調査項目としましては、主要な触れ合い活動の場と言うものを明記いたしまして、調査方法といたしましては施設管理者からの聞き取りとしていたものを、管理者に加え利用者からの調査を含めるということでございます。

また調査期間・頻度につきましても、今までは1回としていたものを4回といたしまして、春夏秋冬と調査回数を増やしてまいりたいと思えます。

それから調査地域及び調査地点でございます。今までは鳥居平やまびこ公園の区域を調査地域としておりましたが、これを広げまして、対象事業実施区域周辺1kmの区域を調査地域として調査を行うということでございます。

最後に景観についてでございます。お答えといたしまして、景観につきましては現施設の視認状況及び周辺施設の利用期間から、調査・予測は鳥居平やまびこ公園のみで行い、簡略化項目と位置づけておりますということです。方法書では、203、205 ページに示すように景観資源及び構成要素ですとか、主要な景観について調査を行うこととしておりますし、フォトモニター等による予測を行うこととしております。これにつきましては先ほどの続きになります資料2の13番 関連資料の4をご覧くださいと思います。

先ほどありました鳥居平やまびこ公園、やまびこスケートの森、内山霊園、塩嶺王城パークラインのそれぞれについて、利用期間と今の岡谷市清掃工場の視認状況をまとめたも

のでございます。現地調査でもご覧いただきました通り、現施設は谷地形にありまして、現在の岡谷市清掃工場は周辺から視認できる場所は極めて限られている状況でございます。

次のページにそれぞれの施設の場所と視認の方向を示しておりますが、それに続きましてそれぞれの場所から撮りました、現在の清掃工場の視認状況をお示ししてございます。

写真①としまして、鳥居平やまびこ公園前からの、清掃工場の写真を示しました。場所が近いため、視認できる状況でございます。

それに対しまして、写真②-1としてアイスアリーナからの写真を示しております。もともとアイスアリーナは屋内施設でありますけれども、こちらの写真のとおり視認が確認されないということでございます。

同様にしまして写真②-2、やまびこ国際スケートセンターからの清掃工場方向の写真です。それから写真③、内山霊園からの視認状況も示しております。内山霊園のごく一部については、写真のとおり清掃工場の一部が視認することができるのですが、ほとんどの範囲は見えない状況ということでございます。

次の写真④をご覧いただきたいと思うのですが、これは塩嶺王城パークラインの頂上地点、非常に眺めの良い場所で撮った写真でございますが、ご覧のとおりこちらからも清掃工場が確認されないということでございます。

そういうことがございまして、このように今の清掃工場は周辺から非常に視認しにくい状況があるということでございます。また利用期間については、やまびこ公園は冬季閉園となりますので、利用状況からみて冬季の調査は不要であるということでございます。このようなことから景観については簡略化項目ということにさせていただいておりますが、基本的には調査は行ってまいりますし、フォトモンタージュによる予測も行なっていくところでございます。以上でございます。

○事業者（湖周行政事務組合 小林）

続きまして資料3でございます。こちらの右端に事業者の説明等要旨ということで、今までの審議の事業者の回答ということで示されております。こちらに対して今回変更したということは特段ございませんので、こちらで御報告させていただきます。

以上、よろしく願いいたします。

○亀山委員長

ありがとうございました。それではただ今のご説明につきまして、ご意見ご質問等ございましたらお願いいたします。

○片谷委員

片谷でございます。いくつかございますけれども、まず資料1ですが、この委員会でコメントする必要はないかもしれませんが、塩尻市からいただいたご意見に対する見解の説

明自体の内容は問題ないと思います。ただ、塩尻市からの意見は、民家の存在する地区が予測の対象になっているのかどうかを懸念されたものと理解しますので、見解の3行目、4kmの範囲で予測し、というところは、要は面的に予測するという意味だと思いますので、面的に予測し、という風な表現にしますと、民家が存在するエリアも全部含まれていると理解していただけるのではないかと感じました。そのように回答されたらよろしいかと思えます。これは単なるコメントです。

あと、私が指摘したことに対して事後回答という形で御回答いただいた件に関しては、この回答でよろしいかと思えます。

それから、今日は鈴木委員がいらっしゃいませんが、もし鈴木委員から事前にコメントが出ていれば御紹介いただきたいと思いますが、資料2の5番です。これは、湖面に近いところでの逆転層の影響をどうみるか、そこが重要ではないかという鈴木委員のご指摘だったかと思えます。冷たい方の空気の話は鈴木委員の方が御専門ですが、確かに吹き降ろす風の影響により湖面付近で濃度が上がる可能性はありえますので何らかの配慮は必要であることは間違いないと言ってよろしいかと思えます。

一方で、湖面付近で上層気象の観測をすることも、もちろん有効なデータは得られるのですが、たまたまそのときに逆転層が出現していなければデータは得られないということになりますし、上層気象の観測を毎日実施することは現実的に無理だと思いますので、やはり地上気象のデータを活用して逆転層の出現頻度だけはそれで押さえて、あとはブルーム・パフを上から下に向けて斜めに流すというような趣旨の計算をするということだと思いますので、それで吹き降ろしの影響を見積もるというこのご回答でよろしいのではないかと、私は判断いたしました。鈴木委員のご見解はまだ分かりませんが、私からはこの方法でよろしいのではないかとコメントさせていただきます。以上です。

○亀山委員長

ありがとうございました。事業者の方、何かご発言がありましたら。

○事業者（湖周行政事務組合 小林）

申し忘れていたことがございましたので、補足させていただきます。

上層気象の調査地点を移動したらどうかということを鈴木委員さんもおっしゃっていたので、移動についても組合内部で考えさせていただきました。ただ上層気象の調査結果は大元となる大気質の計算式に活用させていただく部分ですから、清掃工場のある建設地からの煙の出所を上層気象の調査地点として捕まえておかないと大元の計算結果に影響が出るだろうと考え、これを移動するとなると大気質の予測精度が落ちる可能性があるのではないかと、それよりは片谷委員さんもおっしゃったように地上気象の調査結果を活用するという結論にさせていただいたものでございます。

○亀山委員長

その他に何かございますか。

それでは私から、先程御説明いただいた景観の部分で、やまびこ公園は冬季閉鎖とされていますが、それは営業施設が冬季閉鎖というだけでなく公園自体にも冬季は入れないということですか。そこが分かりにくかったのですが。

○事業者（湖周行政事務組合 伊藤）

有料施設のみで冬季閉鎖になりますので、公園自体の散歩等につきましては入れる形になります。

○亀山委員長

私はそこを言いたかったのですが。あの場所は非常に景色が良いところで、冬季景色が良く見えるはずで、ですから公園利用者がいないわけではないはずですので、そこをちゃんと一回対応していただきたいと申し上げておきます。よろしくお願いします。

その他になにか。どうぞ。

○小澤委員

土壌汚染の調査ポイントについて意見を言わせていただきましたが、簡易なモデルで検討していただきありがとうございました。これを見ますと距離的には地区でいきますと、樋沢地区のポイントで大体推定できるという理解でよろしいでしょうか。それで、ポイントを増やさなくても良いという理解でよろしいでしょうか。

○コンサルタント（株式会社環境技術センター 味澤）

委員のおっしゃるとおりでございます。

代表地点として、その地点で把握できるだろうという考えでございます。

○亀山委員長

よろしいでしょうか。その他になにかございますか。

○花里委員

資料2の私が申し上げたところですが、回答の方では、建設地は天竜川水系であるので流れ込みはないということですが、本来私が意図したのは、ばいじんガスとか大気に出てそれが雨で落ちてくる、その時に諏訪湖に入る河川にも入ってくることになると思いますので、その辺で注意する必要があると言ったわけです。それを理解しておいていただければよいと思います。

○コンサルタント（株式会社環境技術センター 味澤）

その旨承って生かしております。

○亀山委員長

その他いかがでしょうか。それでは続きまして事務局から資料3につきまして御説明願います。

○事務局（環境政策課 清水）

資料3の「方法書についての技術委員会意見等集約表（案）」ですが、これまで技術委員会で委員の皆様から頂きました御意見、御質問等を発言要旨欄に記載してございます。その発言要旨を踏まえ「意見」とするか「指摘」とするか、事務局の案として整理させていただき、該当する欄に「意見」又は「指摘」と記載してございます。

表の上段の注にありますとおり「意見」というのは、「技術委員会意見として知事に対して述べる環境保全の見地からの意見」でございます。「指摘」と申しますのは「準備書作成に当たり、記載内容の具体的説明や記載方法について整備を求める指摘」ということでございます。

「意見」、「指摘」のいずれにも該当しないものは、発言内容から見まして他の意見・指摘に集約されるか、会議の中で事業者に詳細な説明を求めて了解を得たということで、意見・指摘として採用しないものとしてまとめさせていただきました。

一番右の欄には、先程、事業者から説明いただいた「説明要旨」ということでございます。

それでは、順次番号に沿って「意見」につきまして説明申し上げます。

まず、資料3の番号1，2，3それから31でございます。ごみ収集ルートに関することでございます。片谷委員、それから塩田委員からごみ収集ルートの安全ということといただきました。それから31番につきましては、騒音に関するもので野見山委員からいただいたものですが、ルートの設定上で配慮すべきものということと一緒に集約したものです。

意見としましては、「ごみ収集ルートの選定及びその通行にあたっては、必要により道路管理者と協議し地域住民の安心安全に努めること。また時間的な車両の集中により、騒音に係る環境影響が予想される場合は保全対策を講ずること。」と、まとめさせていただきました。

続きまして、番号4でございます。生ごみ処理のリサイクル推進ということで、陸委員から意見をいただきました。これにつきましては、「ごみ処理基本計画におけるごみの減量化・資源化の一環として、生ごみ処理の分別回収・資源化について、2市1町において統一した取り組みをより一層推進すること。」と、まとめさせていただきました。

それからページをめくっていただきまして、2ページの番号10。土石流警戒区域にあ

る事業地ということで、陸委員より意見をいただいております。これにつきましては、「対象事業実施区域は土石流警戒区域に含まれるため、地形・地質等の調査結果に基づき防災対策について考慮すること。」と、まとめさせていただきました。

続きまして3ページの番号13, 14, 15。動植物生態系について佐藤委員より意見をいただいております。これにつきましては、「対象事業実施区域付近は分水嶺があり、植物の多様性が高いところであるため、水系に係る要素にも着目し、動物の生息又は植物の生育状況や生態系の調査においては特徴の把握に努めること。」という表現で、まとめさせていただきます。

続きまして4ページ、番号17, 18でございます。意見としては5つ目になりますが、大気質の予測についてのご意見として片谷委員よりいただいておりますが、これにつきましては、「大気質の1時間値予測において、プルーム・パフ式で計算した濃度の最大値については、マスコンモデル等で計算した最大値との比較により予測評価を行うこと。」ということで、まとめさせていただきました。

その下でございますが、同じく片谷委員から意見をいただいております。気象データの活用についてでございますが、意見としましては、「大気質の調査にあたっては、風向風速等気象の状況について地域ごとに代表性のあるデータを活用し、実施すること。」という表現で、まとめさせていただきました。

続きまして5ページ、番号23, 24, 25になります。先程お話がありました大気質の、対象事業実施区域より低い区域での予測ということで鈴木委員よりいただきました意見をまとめております。表現としましては、「大気質の予測評価に当たっては、対象事業実施区域と諏訪湖岸との高低差や気温低下による逆転層の発生時において、適切な予測評価が行えるよう調査を実施すること。」ということで、まとめさせていただきました。

6ページ、意見としては8番目になりますが、番号は28になります。大気質のPM2.5に係る意見でございますが、野見山委員から意見をいただいております。「大気質における微小粒子状物質の影響評価については、可能な調査の実施を検討すること。」という表現で、まとめさせていただきました。

続きまして7ページ、番号32でございます。埋立物の搬出時のトラックの騒音・振動に関係するものでございます。梅崎委員より意見をいただいております。意見としましては、「ごみ収集車に加え、焼却後の埋立物を搬出するトラックの騒音振動についても、予測評価を行うこと。」ということで、まとめさせていただきました。

続きましてその下、番号33, 34を集約してございます。路面の状況を踏まえた騒音・振動の予測ということで梅崎委員より意見をいただいております。これにつきましては、「収集ルート上の騒音振動に対して、路面の状況を考慮した予測評価方法を検討すること。」ということで、まとめさせていただきました。

続きまして8ページ、番号40。先程も小澤委員に意見をいただいておりますが、土壌中のダイオキシン類の調査、土壌汚染ということでの意見ですが、これにつきましては

「土壌汚染の調査地点については、地域を代表する地点を選定するとともに、あらかじめ推測可能な範囲で大気質の最大着地濃度が出現する範囲も考慮すること。」と、まとめさせていただきました。

続きまして9ページ、番号42, 43でございます。夜間照明の影響についてでございますが、亀山委員長、中村寛志委員より意見をいただいております。意見としましては、「夜間照明による動植物への影響を極力低減するよう、施設設計において配慮すること。」と、まとめさせていただいております。

続きましてその下、番号44、46、47を集約いたしまして、景観・触れ合い活動の場についてでございます。亀山委員長、それから陸委員より意見をいただいております。「景観及び触れ合い活動の場については、やまびこ公園やその周辺が、景観や触れ合い活動の場という観点で重要な場所であることを考慮し、調査頻度や調査内容を見直すとともに、やまびこ公園利用者など多くの人の意見を反映させた予測評価を行うこと。また工事中においても、囲い等により景観について配慮すること。」ということで、まとめさせていただきました。

以上、意見としては13件として集約させていただきました。よろしく御審議の程、お願いいたします。

○亀山委員長

ありがとうございました。それでは、ただいまの説明につきまして委員の皆さんからご意見、ご質問がありましたらよろしく願いいたします。いかがでしょう。

○片谷委員

私が発言した内容について、委員会意見の案としてまとめていただいた項目に関してはこの案のとおりで結構です。

○亀山委員長

ありがとうございました。よろしいですか。それでは資料による説明は以上でございますが、これまでの説明全体を通してご意見ご質問がありましたらどうぞ。

○富樫委員

方法書全体を通してそうですが、地形改変があるということは書いてありますが、その地形改変の規模について全く記載がないのですが、そのあたりが今どうなっているかをお聞きしたいと思います。

○事業者（湖周行政事務組合 伊藤）

建設地の造成という観点でよろしいでしょうか。

○富樫委員

今回の計画に関わる事についてということです。

○事業者（湖周行政事務組合 伊藤）

今回の対象事業地域につきましては、現在の施設がありまして、おおむねの平地が確保されているという状況にあります。そこへの建て替えという形ですが、今後の造成等による地形改変の計画につきましては、処理施設の詳細設計がこれから発注になりますし、現地の測量・調査につきましてもこの年度内の発注で24年度上半期の詳細を固めていく段階にあります。そのような中で、炉の方式決定、施設規模等が決まる中で敷地の改変規模についても計画を具体的に詰めて行きたいと考えています。

○富樫委員

現状では分からないというお答えとお聞きしましたが、それであれば予測評価を既存資料によって定性的にすると書かれていますけれども、規模が分からないとこれでいいのかどうかという判断がつかないです。少なくともこの規模以上にはならないとかいった具体的な指標がないと、果たしてこれだけの調査でこれだけの予測の予定でいいのかという判断がつかないというところにちょっと問題があるのではないかと思います。

○亀山委員長

それにつきましては、この後準備書段階に入りますので、そこでかなり具体的にわかってくるかと思うのですが、その段階で対応するというものでいかがでしょうか。

○富樫委員

そうですね。そのところは是非お願いしたいと思います。できれば方法書の段階でも、分からないということではなく、最大このくらい、それ以下、ということを示していただければと希望いたします。

○亀山委員長

はい。ということでございます。準備書段階では具体的にしっかり出していただくということで、よろしく願いいたします。

○事業者（湖周行政事務組合 伊藤）

承知いたしました。

○亀山委員長

他によろしいですか。

○小澤委員

土壤に関してもう一点、今まで出してなかったのですが意見を出させていただきます。

予測評価していく中で、評価の方法で環境保全目標として環境基準を環境保全目標と書かれております。これはダイオキシンのことだと思いますが、ダイオキシンの環境基準というのは1000pgということで、通常的环境ですとほとんど検出されないようなレベルになるので、環境基準を目標に掲げるというのは高すぎると思います。そういうことを考えますと、これから周辺調査をされることとなりますので、その状況を踏まえて現状をできるだけ悪化させないというような環境保全目標にした方がいいのではないかと考えます。

○コンサルタント（株式会社環境技術センター 味澤）

その件につきましては、方法書の192ページに評価の方法として、ア) とイ) ということで二つ挙げてございます。今のお話があったのは、イ) の「環境基準を環境保全目標とし、その目標との整合が図られているか否かにより評価する。」という部分でございしますが、ア) の方としまして「土壤に係る環境影響が実行可能な範囲で回避又は低減されているかを評価する。」ということです。ですから、実行可能な範囲で低減する努力が行われているかを確認することで評価を行うという計画になっています。

○小澤委員

そうしますと、環境保全目標としては環境基準をそのまま用いるということになりますか。

○コンサルタント（株式会社環境技術センター 味澤）

そのような計画でございます。

○小澤委員

192ページのア) の観点があるといえそうですが、環境保全目標として環境基準を測定するということですが、土壤の環境基準は通常レベルと比較すると高い数値設定になっているので、そういう目標に掲げたほうがいいのではないかと考えた次第です。

○亀山委員長

はい、ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

○中村寛志委員

生態系のことについて、202ページの部分です。かなり難しいことですが、ここでは生態系の調査は動物・植物の調査結果を解析するとありますが、次の準備書段階できちっと出てくるかと思いますが、どのような方法で解析するのか、特に今回は夜間照明について生態系の影響を評価するというので、専門家でも難しい評価方法ですがどのように行うのかお伺いしたいと思います。

○コンサルタント（株式会社環境技術センター 味澤）

委員ご指摘のとおり、詳しく見ていくと難しい評価になってくるわけですが、夜間照明によって周囲の植物にどのような種類の影響がどの程度現れるのかということ、類似事例等により定性的に予測を行いまして、それから波及すると考えられることがあればそれについて考察を行うといった内容です。

○亀山委員長

いかがですか。

○中村寛志委員

前のところの生態系の記述で上位種を挙げておられるので、上位種をターゲットに絞るとか、あるいは動物相の多様度とか、そういう観点で見られたり、そういう方法が使われたりしてもいいのではないかと思います。ご検討願いたいと思います。

○亀山委員長

では、参考になさってください。

○小澤委員

先ほどの件につきましてもう一回。と言いますのは、大気質あるいは騒音のところの環境保全目標の件ですが、方法書の169ページおよび179ページには環境保全目標として、環境基準を満足することを前提としながら、現状を悪化させないような環境保全目標という表現が入っておりますので、土壌の関係も同じような表現にしていただければと思いますが、いかがでしょうか。

○亀山委員長

いかがですか。

○コンサルタント（株式会社環境技術センター 味澤）

承知しました。そのように修正させていただきたいと思います。

○亀山委員長

それでは、この方法書についてのご意見は出尽くされたようでございますので、技術委員会の意見の取りまとめの方法につきましては、先程御説明いただきました資料3の意見等集約表を整理することで行っていきたいと思いますがよろしいでしょうか。

ありがとうございました。それでは、本日のご審議の内容を含めまして事務局で「意見等集約表」を整理していただき、後日各委員に電子メール又は郵送でお送りして内容を確認していただくことにしたいと思います。そこで必要な修正を行った後、最終的には私が確認して、県知事に提出する「技術委員会意見及び指摘事項」を確定させたいと思います。御一任いただきたいと思いますがいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。ありがとうございました。それでは、確定した際には委員の皆様から御報告申し上げます。今後の手続きについて、事務局から御説明をお願いします。

○事務局（環境政策課 清水）

今後の手続きですが「技術委員会意見」は確定され次第、委員長名で県知事あてに御提出いただきます。知事は、技術委員会意見と関係市町長の意見を勘案し、住民等の意見に配慮して、事業者に「知事意見」を述べます。

この「知事意見」は県のホームページで公表されます。また、技術委員会指摘については、その内容を反映した「県環境部長指摘」として事業者に述べることとなります。

事業者は、「知事意見」を勘案するとともに、住民等（環境の保全の見地からの意見を有する者）の意見に配慮しまして、調査、予測及び評価を実施し、調査結果や保全対策などを記載した準備書の作成へと手続きを進めることとなります。以上でございます。

○亀山委員長

ただいまの説明につきまして、御意見、御質問がございましたらお願いします。

それでは特に御発言もないようですので、議事（1）についてはここまでいたします。最後に、湖周行政事務組合に係る案件の審議は本日で終了となりますので、事業者から一言ごあいさつをいただきます。

○事務局（湖周行政事務組合 伊藤）

3回にわたる審議をいただきました。誠にありがとうございました。今後においてはまだまだ長い道のりとなります。準備書の作成、評価書の完成に至るまで長い道のりになるわけですが、委員さんからいただいたご意見を尊重した上で次のステップに進みたいと思っています。御審議ありがとうございました。今後ともよろしく願いいたします。

○亀山委員長

ありがとうございました。それでは、これから10分程休憩をはさみまして2時25分から議事を再開したいと思いますので、よろしくお願いいたします。

4 議事（2）

○亀山委員長

それでは議事を再開いたします。

続きまして議事（2）でございますが、中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価方法書【長野県】についてです。前回の会議の状況と当方法書の会議資料につきまして、事務局から説明をお願いします。

○事務局（環境政策課 清水）

それでは、事務局より前回の会議の開催状況と本日の資料につきまして、簡単に説明させていただきます。

前回の会議は、11月4日に本年度第3回技術委員会会議として、大鹿村交流センターにおいて開催されました。その際、当事業について、事業予定地の現地調査を実施し、事業概要と方法書の内容について事業者から御説明いただき、質疑応答を行っていただきました。本日も前回に引き続きまして、この方法書についての審議をお願いするところでございます。

また、当方法書の資料として、右上に「JR 東海」と表示された「資料1～資料4」まで配布させていただいております。

資料1としまして、「第3回技術委員会（方法書第1回審議）での委員意見と事業者等の見解要旨」でございます。前回審議での委員の皆様からの意見等とそれに対する事業者の見解をまとめたものでございます。

次に、資料2として、「技術委員からの追加意見等及び事業者の見解」でございます。こちらは委員会後に委員からいただいたご意見の内容と、事業者の見解をまとめたものでございます。

次に、資料3として、「環境影響評価方法書への意見の概要」でございます。こちらは環境影響評価法の規定に基づいて事業者あてに提出された環境保全の見地からのご意見について、その概要をまとめたものを書面にて、11月30日に知事あてに提出していただいたものでございます。

次に、資料4として、「県関係機関からの質問等及び事業者の回答」でございます。県の関係機関から提出された質問・意見の内容と、事業者の回答をまとめたものでございます。

また、委員の皆様にのみ参考資料として「猛禽類調査に係る説明資料」とございますが、

こちらはまだお手元にお配りしておりません。

後ほど事業者より参考資料ということで、猛禽類調査に関する御説明をいただく予定でおります。こちらにつきましては希少野生動植物の保全等に支障が生ずる恐れがございますので、非公開とさせていただきます。

傍聴者並びに報道機関の皆様におかれましては、あらかじめ御承知願います。なお、説明が終了したところで、申し訳ございませんがこの参考資料は回収させていただきます。

事務局からの説明は以上とさせていただきますが、申し訳ございませんがカメラ撮りはここまでということにさせていただきます。

○亀山委員長

それでは、資料1と2につきまして事業者より説明をお願いします。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

私は、JR東海中央新幹線建設部 環境保全事務所の所長をしております奥田と申します。宜しくお願いたします。

それでは資料1からご説明させていただきます。資料1につきましては、委員方からいただいたご意見の要旨までを事務局さんにまとめていただき、それに対して事業者として見解をつけたものでございます。委員からいただいたご意見の中には、前回、その場でもお答えをしておりますが、補足説明ということで併せて記載しております。

まず、1項目目ですが、「アセスメントにおいて方法書段階で重要なのは現地調査に入る前段階である。特に文献調査については十分にやっておくということであり、そこから全てが始まるとお考えいただきたい。その段階であまり重要なものが無いと想定されたまま現地調査に入ることが一番危険であるので、ご指摘いただいたことについては方法書段階で全て文献を見ていただくことを原則としていただきたく、早急をお願いしたい。」ということでした。

このご意見に対しましては、準備書に向けまして、市町村誌などの資料による既存文献調査結果も踏まえまして、現地調査、それから今後の予測評価を実施してまいりたいと考えています。

また、既存文献によるリストということで、動植物の生息、それから植生が確認されている種のリストにつきましては、現在調査を進めておりまして第6回技術委員会にて報告させていただきます。

続きまして2項目目です。「複数都県にまたがる案件について、制度上各都県で別々にアセスを行わざるを得ないと思うが、予測評価について隣接県と異なる手法を取られることがあるか。とられる場合はどういう理由で異なるかということ、また次回以降にお答えいただきたい。」というご意見です。

これにつきましては、予測評価の手法につきましては、基本的には隣接県と同様の手法

を用いることを考えています。ただ、今後、現地調査などを進める中で新たに保全対象が出てきたりして、より詳しく調査をしなければならない状況になった場合は、この限りではないということをございます。

続きまして3項目目です。「図面集に示す地形分類図や表層地質図の一部に空白部分があるが、資料収集不足であり、整備すること。」というご意見です。これは前回の審議の中で、把握しているデータについてはしっかりと整備して予測評価を進めてまいりますと言うお答えしました。補足としまして、準備書に向けては、市町村誌などを含めた文献、資料を収集し整理いたします。それから地形分類図、表層地質図については、第6回技術委員会において報告させていただきます。

4項目目です。「動植物の生息、植生及び生態系について、方法書の資料に若干不備がある。方法書 82 ページ 表 4-2-1-64『対象事業実施区域及びその周囲で生息が確認された昆虫類』に挙げられている種の根拠が『第2回自然環境保全基礎調査』のみであり、市町村誌などからの資料が挙げられていない。もう一つが『長野県環境影響評価技術指針マニュアル』では方法書にはリストを付け、その中から重要な動物類をリストアップするための根拠として2つ表を作ることとなっているが、それが無い。」というご意見です。前回の審議の中では、技術指針のマニュアルについては、今回は条例対象アセスではなく法アセスとして整理をさせていただきます。準備書作成の前段階において文献を詳しく取り上げ、収集した上で詳細な調査計画を立てることを考えています。というようにお答えさせていただきました。補足としては、これも先程と同じように、既存文献によるリストにつきましては、次回ご報告させていただきます。

それから5番目。「昆虫類の文化財保護の分類について、方法書においては長野県文化財保護条例が使われておらず、チョウ目のコヒオドシやクモマツマキチョウ、ベニヒカゲがそれに該当するためかなり不備と考えられる。もう一度作り直しといたしますか、こういった形で作成されたかお教えいただきたい。」というご意見でした。

このご意見につきましても、4番と同様にこれから調査をしてまいりますということで、既存文献によるリストにつきましては、次回ご報告させていただきます。

それから6番。「環境影響評価に携わる中で、方法書でこれだけ重要な種が挙げられていなくて、リストが無いものは初めて見た。次の委員会までには、必要な文献、特に市町村誌をリストアップして追加といった形で挙げていただきたい。」というご意見です。これにつきましても、前回、調査に入る前に文献調査をさせていただきますと言う回答をしております。補足としましては、既存文献によるリストについては、次回ご報告させていただきます。

それから7番。「植物についても、この方法書には重要な種が挙がってきておらず、準備不足と感じている。」というご意見です。これも6番と同様でございます。

それから8番。「P79 表 4-2-1-62(1)において非常に重要な猛禽類が抜け落ちている。繁殖情報が確認された種を挙げているが、その場所で繁殖していたりいなかったりがあるた

め、対象地域に生息しているものを挙げていただきたい。ここではイヌワシとクマタカが抜けているので、見直しをしてリストに挙げていただきたい。特に猛禽類については冬場からの調査に早急に備えると思うので、全体の種のリストアップをお願いしたい。長野県内で明かりとなりうる部分ではイヌワシ、クマタカの生息が確認されているのでそういった種類を含め、猛禽類については現地調査をしっかりとやっていただきたい。」というご意見でした。

これにつきましては、希少猛禽類の種については本日、この後、ご説明させていただきたいと思っております。また、希少猛禽類の現地調査については、定点観察法を基本として適切に進めてまいりたいと考えています。

それから9番。「現地調査の場所がかなり少ないのではと危惧している。特に猛禽類については3kmの範囲を含め、生育の状況の確認なりを是非していただきたい。また工事の際に営巣等確認された場合は是非配慮していただきたいと感じているので、ご対応いただきたい。」というご意見でした。希少猛禽類の現地調査については、定点観察法を基本といたしまして自然環境の状況等を考慮し、専門家等の助言を踏まえまして、猛禽類の生息状況を適切に把握できる地点を選定しています。また、営巣が確認された場合は、調査結果に基づきまして、猛禽類の行動等を分析し、専門家の助言を踏まえ、保護方策を検討いたします。

続きまして10番です。「猛禽類については繁殖情報が確認された鳥と言われるより、繁殖情報が確認されていないが生息する可能性があるものが非常に多いので、その視点で拾い上げて対応いただきたい。調査が名ばかりで済まされてしまうことが懸念される。長野県は貴重な猛禽類が非常に多いので、十分調査していただきたい。」というご意見です。

ご意見につきましては、先程8番でお答えしたとおりで、本日、猛禽類の種については報告させていただきます。また、調査については定点観測法により適切に進めてまいります。

続きまして、11番です。「各地域における植物、地形、生き物は異なるため、まず市町村の生物リストをきちっと挙げ、地形の違いを把握し詳細に比較し、地域ごとの予測評価を行う必要がある。まず地域植物誌、地域動物誌を明らかにすることで大きな違いが見えてくると思う。長野県の自然保護をできる状態でやれる方法を探っていただきたい。」というご意見でした。

これにつきましても、準備書に向けて、市町村誌などの資料による既存文献調査結果も踏まえ、現地調査を実施する予定であります。また、既存文献によるリストについては、次回、技術委員会にて報告させていただきます。

続きまして12番です。「水域への影響を懸念しており、要約書25ページ表5-2-1においてアルカリ排水を放流する場合、必要に応じて濁水処理対策により記載されているが、どういう場合が必要かということをもう少し具体的に記述していただきたい。またアルカリ排水の場合は中和すると思うが、濁水処理というものはどんなものか、具体的に分かり

やすく書いていただきたい。」というご意見でした。

前回の審議の中では、各地域で定められた排水基準に基づいて、pH、濁度等について基準以下まで中和処理、濁水処理等を行いますと、回答させていただきました。補足としまして、濁水処理につきましては、一般的な凝集沈殿又は濾過処理等を考えていますが、具体的な処理方法につきましては、その状況、程度にもよりますので、それぞれに応じた適切な対応を考えていきたいと思っています。

続きまして 13 番です。「要約書 48 ページの表の中の環境影響評価項目の水環境の水質、水の濁りと水の汚れがあるが、汚れとは化学物質による汚染を言うのか。そうであれば具体的にどんな化学物質について調べるなどということを明確にしたほうが良いと思う。」というご意見です。これは第 1 回目の会で、水の汚れについては、コンクリート打設により発生するアルカリ排水を想定しております。具体的には pH を調査項目としておりますと回答させていただきました。

それから 14 番です。「トンネル工事で地下水が出てきて水源等の減水や枯渇が懸念されるということだが、自然由来の有害物質、重金属、砒素などについて調べる必要があるのではないか。またそういったものが出てきた際、簡単に一般環境に漏れ出すのは良くないのではないか。そのあたりの検討を盛り込んでいただきたい。」というご意見でした。

第 1 回の委員会では、工事施工中に土壌等自然由来の汚染について調べてまいりますというお答えをしています。補足としましては、トンネル工事に伴い重金属を含む鉱物が確認された場合は、排水の重金属類調査を行うとともに、周辺民家、集落等の地下水への影響を把握いたします。また、基準不適合土壌が発見された場合は、土壌汚染対策法に基づいて適正に処理をまいります。

続きまして 15 番です。「水象に関して記述が少ない。影響を受ける河川や地下水の量的な把握をしておくべき。また、水資源についても量が大切であるので調べて頂きたい。特に温泉資源について何も記述がないので、加えて頂きたい。」というご意見でした。

これにつきましては、前回、法対象事業であることを踏まえて、方法書には国、県レベルの既存文献で調べられる範囲の内容を記載させていただきました。それと今後の調査では、地元自治体等からの情報も踏まえ進めてまいりますという回答をさせていただきました。補足としまして、これから、準備書に向けては、予測、評価に入る前に市町村誌を含めた水資源関連の文献、資料を収集し整理してまいりますということでございます。

それから 16 番です。「水源回避がなされるかは、詳細なルート設計が分からなければ論ずることはできないが、いつ分かるのか。」というご意見です。これは第 1 回の委員会で説明させていただいていますが、環境影響評価と並行して計画の具体化を図ることを考えていますので、準備書段階でルートを明らかにして、水源等への影響の予測・評価を行ってまいります。

続きまして 17 番。「地盤の堅さにもよると思うが、発破を使用する可能性が高いのではと思うため、最初から影響の調査項目に加えておくべきではないか。」というご意見です。

前回は基本的には機械による掘削を考えておりますが、地山の状態や工事の施工方法によっては機械と発破を併用することもありますので、発破によって環境に影響を与える恐れがある場合は検討させていただきますと回答させていただきました。

補足としましては、トンネル工事におきまして発破を使用する場合は、装薬量の低減や施工場所に応じた発破工法を検討して実施していきたいと考えています。また、必要により、トンネル防音扉の設置等の保全措置等を講じてまいりたいと考えています。

続きまして 18 番です。「トンネル掘削工事の際の土砂搬出に使用されるトラックの台数等は把握しているか。土砂搬出の際のトラックの走行速度をある程度想定して騒音・振動等の影響を把握すべき。」というご意見です。

このご意見につきましては、前回、発生土の量がある程度確定したところで、工事計画においてトラックの走行台数、経路等を検討することを考えているというようにご報告しています。補足としましては、準備書において、トンネル掘削工事の際の土砂搬出に使用されるトラックの台数や、土砂搬出の際のトラックの走行速度を設定し、騒音・振動等の予測を行ってまいりますということです。

それから 19 番。「気象観測の期間について、4 シーズン 1 週間ずつというのは予測評価のデータとして使うには明らかに足りないの、全地点とは言わないが、予測評価に使えるだけの通年データを得られるような観測を入れていただく必要がある。またブルームパフモデルにより大気予測を行う予定であるが、今回の事業のような急な地形においては平地用のモデルの予測だけでは不十分であるので、急な地形の予測はどのようにされるのかを次回以降にお教えいただきたい。」というご意見でした。

このご意見につきましては、別紙の 1-1 と 1-2 を参照していただきたいと思っております。

○コンサルタント（株式会社復建エンジニアリング 平畑）

それでは事業者者に代わりまして、私、復建エンジニアリングの平畑といたします。どうぞ宜しくお願いします。

お手元の気象観測の考え方について、資料 1-1 をご覧ください。気象観測 4 シーズン 1 週間ずつというのは予測評価のデータとしては明らかに足りないというご意見ですけれども、一応考え方としては、二通りの考え方から設定しています。

まず、一つは環境影響の程度によるもの。要はインパクトが大きいのか、小さいかという考え方です。もう一つは気象条件によるもの。近くに気象観測所があるかないかということ。そういった 2 項目から選定することになると思います。

一つは影響の程度によるものという考え方ですが、基本的には環境への影響のインパクトが大きい場合には、通年調査は実施する必要があるだろうと考えていますし、影響が小さいということであれば、四季観測でもいいという判断をしまして、その理由というのは、中程になお書きで書いていますが、「環境影響評価法に基づく基本的事項」の中の考え方を入れておきまして、影響の小さいものは「簡略された調査」でよいと、影響が大き

いものについては詳細な調査を実施する必要があると書かれておりその考え方を採用しています。影響が大きいか小さいかということについては、下の方に書いている通りです。

もう一つは、気象条件によるものという考え方ですが、既存の大気常時監視局や気象観測所等の通年のデータが利用可能であるかどうかということの判断をして、もし利用可能であれば、簡略な調査をして気象観測所等のデータとの関連があるかどうかの調査をするということです。以上のことから四季調査を考えています。

それでは1ページの①の既存通年データの有無のところですが、これにつきましては方法書の図面集に入れているのですが、気象の観測地点として入れているものについては、明かり部や駅の近くでは平坦の地形であるということで、基本的にはその地点における四季調査でもよいと考えています。

もう一つは影響の程度ということでは、本事業においては建設機械の稼働ないしは工事車両の運行という二つのインパクトがありますが、これらにつきましては、高架橋の工事、橋梁の工事、その他トンネル工事のズリの搬出が想定され、この建設機械のばいじんの排出がありますが、影響のインパクトは小さいと判断しています。

工事車両の運行について、事例を示していますが、北海道新幹線の環境影響評価においては、工事車両の台数としては160台～520台/日を想定して予測評価していますが、規模的にはこの程度になるのではないかと考えています。

すみませんがこの資料に誤植がありますので訂正願います。「b. 工事用車両の運行」の中の5行目、「二酸化炭素で」と書いていますが、「二酸化窒素で」に修正願います。その2行下になりますが、「(二酸化炭素で～)」となっていますが、同様に「(二酸化窒素で～)」に修正願います。誠に失礼しました。

工事車両の運行につきましては、二酸化窒素で二桁～三桁ほど環境基準よりも小さい値になると想定されますので、四季調査でよいと判断しています。

それぞれの内容については2ページの表1-1-1の気象観測の考え方のまとめで整理しておりますが、基本的には影響の程度につきましては、他の事例等との比較から負荷量的にも相当小さいと判断されることから四季調査でいいのではないかと考えています。

それと次の資料1-2の大気の予測手法の考え方についてですが、今回の事業のような急な地形については、平地用のモデルの予測だけでは不十分であるので、急な地形の予測はどのようにされるのかとのご質問ですが、これにつきましては、影響のインパクトとしては少ないということもあるのですが、予測に用いる拡散式としては一般的に使用され、信頼性も高いというブルーム・パフモデルを考えているのですが、拡散においては大きな風の流れの変化であったりとか、拡散傾向の変化が考えられますが、いずれの場合もブルーム・パフモデルの適用で問題はないのではないかと考えています。

一番目の「大きな風の流れの変化」ですが、現地の気象観測結果と常時監視局の気象観測の卓越風向や風速の変化等の相関を調べることによって、気象条件の設定が出来るのではないかと考えています。

それと「拡散傾向の変化」につきましては、次のページにイメージ図として示していますが、ある程度平坦な工事区域ということになるかと思いますが、その中に、建設機械の発生源と予測地点が極めて近いということ、それと発生源の排出口の高さが 2 メートルから 3 メートルとあまり高くないことから、その影響についてもブルーム・パフによる予測で問題がないのではないかと考えています。

また、道路の工事用車両の運行の影響につきましても地形的には平坦であるということで、ブルーム・パフによる予測で問題がないのではないかと考えています。以上です。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

続きまして 20 番です。「環境影響評価項目として地形地質を工事施工ヤードや工事用道路の設置に限定するのではなく、地形改変を伴う切土工事やトンネル工事等においても考慮すべき。」というご意見です。

このご意見につきましては、切土工事やトンネル工事などにおきましては、工事中も供用後と併せて、工作物の存在の中で総合的に評価することを考えております。ちなみに、環境影響評価項目につきましては、国土交通省令に基づいて選定しておりますが、地形・地質に関しましては、工事の実施において工事の施工ヤード及び工事用道路の設置について、予測・評価を行うことになっています。

以上、資料 1 につきましては、このような形で事業者の見解をまとめさせていただきました。

続きまして資料の 2 の「技術委員からの追加意見等及び事業者の見解」ということでご説明させていただきます。この資料につきましても追加意見要旨は事務局さんに入れていただきましたので、事業者の見解要旨のところを弊社で加えさせていただきました。

まず、1 番です。「平成 23 年 11 月 4 日(金)の委員会において、事業者側からは環境影響評価方法書を『法に則り作成している』とか、『法の範囲内で作成している』との発言が頻繁になされました。方法書の内容の不備の多さと勘案いたしますと、これは、一昔前の『基準クリア型』のアセスメントを念頭に置いた発言としか思料しえませんが、現行の環境影響評価法の精神としては、できうる限りの努力を払って環境への影響を小さくするような事業を行うために、『ベスト追求型』の環境アセスメントを行うとされています。是非、法の精神に則り、最低限の作業を行うのではなく可能な限りの環境影響評価を行えるような取組をお願いいたします。」というご意見でした。

まず、調査の関係につきましては、先程から何回も申し上げておりますが、しっかり調べて、既存文献によるリストについては次回報告させていただきます。それから、これからの取組につきましては、この 4 月に改正された環境影響評価法の精神に則り、実行可能な範囲において適切に環境保全に努めてまいりたいと考えています。

それから二つ目です。「工事現場から搬出される土砂等を処理するために、公道等を走行する計画であれば、走行車両の速度制限、土砂等のほこりの飛散防止等を含む『安全』に

についても言及することが必要である。」というご意見です。

この件につきましては、準備書段階において、走行車両の速度や土砂等のほこりの飛散等に対する配慮事項として、記載内容を検討してまいりたいと考えています。

それから3番です。「水資源としては、水道水源の箇所数のみが記載されていますが、揚水量や賦存量のデータはないのでしょうか。これがないと、事業によって大きな影響が危惧される水資源への影響を評価する方法が定まらないように思います。また、温泉は極めて重要な水資源であると思いますので、詳しく記載して下さい。事業によって温泉が枯れてしまったら大きな問題です。」というご意見です。このご意見につきましては、本事業の影響が想定される温泉も含めた水資源については、文献・資料を収集いたします。それから、補完するために関係自治体等へのヒアリングを行いまして、必要に応じて現地踏査も行ってまいります。

それから4項目目です。「水質についても、公共用水のみが記載されています。しかしながら、(1)に示した支流や地下水についても文献調査を実施し、それぞれの特徴を記載すべきです。地質的に極めて特徴的な地域ですので、それに関連する河川や地下水の水質についての文献があるはずです。それに基づいて、事業の環境への影響を評価する方法書が提出されてしかるべきではないでしょうか。」というご意見です。これにつきましても準備書に向けては、市町村誌などを含めた水質に関する文献、資料を収集し整理してまいります。

続きまして5番です。「天竜川と木曾川についてのみ記載されていますが、事業による影響が及ぶ可能性の高い蘭川、黒川、松川、野底川、土曾川、青木川、小渋川等についても、現況をきちんと記載すべきです。参照文献が国土交通省のホームページのみとは、あまりにも杜撰ではないでしょうか。現況の認識なくして如何に環境への影響を評価するのでしょうか。少なくとも市町村誌等まで検索すべきと思います。」というご意見です。これにつきましても準備書に向けては、市町村誌などを含めた水質に関する文献、資料を収集し整理してまいります。

それから6番です。「景観／人と自然との触れ合い活動の場を工事中の評価項目に含めるべき。」ということです。「長野県内のルート周辺は、ほとんどの区間が歴史的にも自然誌の豊かさの点でも、重要な景観及び人と自然との触れ合い活動の場である。工事では大量の土砂の処理やコンクリートプラント、濁水処理施設の稼働が数年～10年に及ぶ可能性があり、その周囲を通行する工事車両の総量を鑑みても、その影響は一時的とは言えない。したがって、景観および人と自然との触れ合い活動の場を工事中の評価項目に含めるべきである。」というご意見です。このご意見につきましては、工事中の景観につきましては、事前に文献調査及び現地調査を実施した上で、工事施工ヤード等の改変面積を可能な限り小さくすること、工事施工ヤード内における建造物の高さを可能な限り低くする等の配慮を行いますので、周辺環境への影響は小さいと考えております。なお、構造物が完成した際の影響につきましては、鉄道施設の存在の項目で予測・評価を行ってまいります。

人と自然との触れ合い活動の場につきましても、事前に文献調査及び現地調査を実施し

た上で、調査結果を踏まえまして、周辺の主要な人と自然との触れ合いの活動の場へ影響を及ぼさないよう配慮して工事用車両の走行ルートや工事施工ヤードを設置いたしますので、周辺環境への影響は小さいと考えております。

なお、類似事例及び主務省令におきましては、工事中の「景観」及び「人と自然とのふれあい活動の場」の項目は選定されておきませんが、今後、工事計画を具体化する過程では、工事により影響が生ずる可能性があるとして判断された場合については、項目の選定についても検討してまいりたいと考えております。

続きまして7番です。「水資源として温泉を加え、それに対する調査を実施すべきではないでしょうか。」というご意見です。これはご意見のとおり、温泉も含めて水資源について調査を行ってまいります。

続きまして8番です。「水の汚れの調査すべき項目として pH と BOD のみが対象とされているが、pH は見かけ上の値であり、酸性物質とアルカリ物質の総量を反映しない。つまり多量の酸性物質が存在してもそれに匹敵する中和物質があると、pH としての見かけ上の値は正常になってしまう。ところが、この場合には環境への負荷は重大であることから、イオン濃度も調査すべきである。また、調査期間が低水時と豊水時の 2 回のみとなっているが、汚染物質を河川に流し込む降雨時には、流量の増加時と逡減時では水質が大きく異なるし、降雨量によっても差異が大きいことから、豊水時には時期的にも複数回実施し、降雨後の増水時から逡減時まで短い時間間隔で調査をすべきである。」というご意見です。

このご意見につきましては、工事中の水の汚れに係る現地調査の項目につきまして、類似事例を参考に設定しています。

本事業では、工事に伴う排水がコンクリート打設によりアルカリ性質を帯びるため、排出先の水質をアルカリ性に傾かせる可能性に着目した予測・評価を行うこととしています。降雨時には、河川中の土砂の巻き上げによりまして、浮遊物質の一時的なばらつきが考えられますので、定常状態における河川の状況を把握するために、現地調査は、豊水時、低水時ともに、降雨がなく定常状態となった時点を対象に行う計画としています。

それから、工事排水及び供用時の駅排水による影響につきましては、受け皿となる河川の流量が少ない低水時におきまして、環境負荷の寄与分が最大になると考えておりますので、低水時を対象とした検討により、本事業の影響を適切に把握できると考えています。

続きまして9番です。地下水についてということで、「トンネル工事に伴い含有する重金属の流出が考えられることから、山岳トンネル斜坑坑口周辺で、周辺民家、集落等保全対策が生じる箇所の地下水利用を考える時、重金属の測定が必要でないか。同様にトンネル坑口、明かり部周辺、地上駅周辺も同様に必要でないか。また、トンネル工事を行う箇所の地殻について、砒素をはじめとした重金属の含有について、事前に資料等で確認できないか。」というご意見です。

これにつきましては、トンネル工事に伴い重金属を含む鉱物が確認された場合は、排水

の重金属調査を行うとともに、周辺民家、集落等の地下水への影響を把握してまいります。

なお、基準不適合土壌が発見された場合には、土壌汚染対策法に基づきまして適正に処理してまいります。それから工事に先立ちまして、重金属の含有等につきましては、文献調査等において、可能な限り確認に努めてまいります。

それから 10 番です。排出土砂中の重金属ということで、「排出土砂中に含まれる重金属の影響について、排出土砂の埋め立て場所近隣の地下水等の評価が必要でないか。」というご意見です。

このご意見につきましても、9 番と同様でございますが、排出土砂中に重金属を含む鉍物が確認された場合は、重金属調査を行うとともに、排出土砂の埋め立て場所近隣の地下水への影響を把握いたします。なお、基準不適合土壌が発見された場合は、土壌汚染対策法に基づき適正に対処してまいります。

続きまして 11 番です。「環境影響評価を行うにあたり、自然が残り住民が居住する山間地域であることを勘案すると、予定工事地域への工事用道路の敷設、拡幅等工事車両の流入による環境への影響は甚大であり、環境影響に対する地域住民の関心も高い。そのことから事前に工事用道路の予定、工事車両の流入予測等を予測し、明らかにすることが望まれる。」というご意見です。

このご意見につきましては、工事用道路の予定、工事車両の流入予測等につきましては、準備書において明らかにしてまいります。また、工事計画の策定においては、地域住民の生活環境等に配慮してまいります。

続きまして 12 番。方法書 215 ページ 大気環境／騒音／工事の実施：建設機械の稼働／2. 調査の基本的な手法ということで、「現地調査における環境騒音は OK であるが、工事の実施における建設機械の稼働の調査は、『特定建設作業に伴って発生する騒音規制に関する基準』にて行うこと。評価の手法には記述されているが、調査の基本的な手法には抜けている。」というご意見ですが、この件につきましては、建設機械の稼働につきましては、現況把握のため、環境騒音測定を実施してまいります。準備書段階において、建設機械の種類、台数及び施工ヤード等を明らかにして予測・評価をしてまいりたいと考えています。

それから 13 番。「山岳トンネル工法として『NATM』の採用をすすめているが、掘進していくうちに、頑強な岩石が想定外として発現した場合には、機械掘りは困難となり、発破による作業に転換せざるを得ないことが発生する可能性もあることから、あらかじめ、発破工法についても影響評価をすることが望ましい。」というご意見です。これは先程も出でまいりましたが、見解としては同じでございます。

それから 14 番。「微気圧波については 19 ページに説明されているが、鉄道関係者、一部の音響関係者には、既知であるとしても、一般の方々には、ほとんど聞きなれないものである。どのような周波数成分をもつ波動なのかの説明が必要かもしれない。」というご意見です。

この微気圧波につきましては、その波形がパルス状であり、直流成分と波動成分が重な

り合った波形を有する波動で直流成分が最も多く、周波数が高くなるにしたがって成分が少なくなり、その主成分は20Hz以下ということです。

続きまして15番です。指定文化財の掲載方法の改善ということで、「重要な指定文化財は、人と自然との触れ合い活動の場や自然景観資源とも密接な関係にあることから、対象事業実施区域外であっても、人と自然との触れ合い活動の場や自然景観資源と同様に掲載すべきである。例えば、妻籠宿『林家住宅』や大鹿村『福德寺本堂』は国の重要文化財であり、対象事業実施区域に接するように位置し、またその周辺は人と自然との触れ合い活動の場や自然景観資源となっているにも関わらず、指定文化財として掲載していないのは、影響評価の際にそれらを考慮しないため、と見られても仕方ないのではないか。」というご意見です。

このご意見に対しましては、本方法書におきまして、指定文化財の文献調査は対象事業実施区域に存在する国、県及び市町村の指定文化財を対象としています。今後、準備書の段階におきましては、ルートの絞り込みとか、保全対象も明らかになってまいりますので文化財の記載内容につきましては検討していきたいと考えています。

資料2の説明につきましては以上です。

○亀山委員長

ありがとうございました。それではただいまの説明につきまして、委員の皆様よりご意見ご質問等ございましたら、お願いいたします。

○花里委員

資料1の12～14番、私の発言についてなのですが、前回は重金属やヒ素など、自然由来の化学物質が排水に出てくるのではと懸念したコメントだったのですが、資料2の中で野見山委員も同じことを言われていることであります。

そこでまず1つお聞きしたいのは、回答に重金属等を含む鉱物が確認された場合とされているのですが、具体的にはどのくらいの頻度で水質のチェックはなされるのでしょうか。何か基準はありますか。

○亀山委員長

事業者の方、回答をお願いいたします。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

工事に入ってから調査ということですが、具体的に調査をどのくらいの頻度で行うかということについては、今後の工事計画の中で決めていきたいと思いますが、少なくとも工事をしていけば、掘削土の中で明らかに色がおかしいものや、状態がおかしいものがあればすぐに調査をすることになるとは思います。どのように調査を行うかということ

については、工事計画の中で状況を踏まえながら検討していきたいと考えています。

○花里委員

それから、資料3はまだ説明が無いわけですが、こちらは一般の方々のコメントが載っておりますよね。その中で49ページのところである方が、ルート内にはかつて銅山や鉱山が操業されていたものがあるということで、鉱床がルート内に含まれる可能性があるということですよね。そういったことを調べられることは調べていく必要があると思います。先ほど文献調査ということもありましたが、場合によってこういったものは文献に載っていないこともありまして、例えばルート上付近の市町村へヒアリングをするなどにより、事前に鉱床がある可能性を調べて、もしある場合は注意をして工事を行うことになるかと思っておりますので、そういったことをやっていただけたらありがたいと思いますが、いかがでしょうか。

○亀山委員長

資料3につきましては、後ほど事務局のほうから説明がありますので。

○花里委員

こちらは1つの例としてこういった情報があるということだったので、他にもこのようなことがあるかと思っておりますので、事前に情報を得ることが必要ということでお願いします。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

資料3の話も出ましたので、これも含めて回答させていただきます。

資料3 49ページの銅山の関係につきましては、私の方でも把握はしております。詳細につきましてはこれから市町村誌、それからご指摘をいただきましたとおり市町村等より情報をいただきまして、詳細を明らかにしていきたいと思っております。

○亀山委員長

ありがとうございました。どうぞ。

○中村寛志委員

2点ほど。私の発言部分への回答、資料1の4番につきまして、まず1点は条例対象アセスではなく法アセスとして方法書と作ったということで回答をいただいておりますが、そうすると長野県の技術指針マニュアルはいらなく、法アセスとして何か方法書を作る指針はあるのかということです。これは事業者及び事務局にお伺いいたします。我々の対応について、ちょっと困りますので。

それからもう1点は、第6回技術委員会において不備な点を報告しますということです

が、これは準備書に向けた対応で、方法書の修正版として出して、出たリストをもってスクーピングして計画・評価するという出すのか、それとも準備書で出していくのか。これは大きな違いですので、お教えいただきたいと思います。この2点です。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

まず1つ目、長野県の技術指針を使うのか、また法アセスであればどういった指針があるのかというご質問ですが、主務省令の中でそういった記載の方法は決められているということでございます。また今回は長野県の技術指針はいらぬのかというご質問であります。主務省令で定められているとはいえ、詳細についてはその中で決められているわけではありませんので、長野県の技術指針並びにマニュアルといったものを参考にさせていただきます。今後は進めていきたいと考えているところでございます。

それから、今回の方法書では記載内容が足りないの、方法書の修正版を出すのかというご質問については、今回方法書は方法書として出させていただきますので、次回準備書の段階で、詳細については明らかにしていきたいと考えております。ただ先生方からご意見をいただいておりますので、次回の技術委員会において報告させていただきますが、そのような報告という形にさせていただきたいと考えております。

○亀山委員長

事務局より。

○事務局（環境政策課 清水）

長野県の条例に匹敵するような指針とマニュアルということの、法アセスについてのご質問かと思っております。委員各位には12月2日付けで主務省令、これはちょっと長いのですが、「鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」これが主務省令になるわけですが、これがいわゆる長野県でいう技術指針ということになります。県の条例ですと、指針はある程度项目的に並べられたものでありまして、これを補完する意味でマニュアルというものが細かく定められておりますが、そのマニュアルの部分に該当するような細かな部分がこの主務省令にはないということです。そのため、例えば環境省でいえば、猛禽類など各論ごとに各関係する省庁が出しているものが場合によってはあるのですが、県の全体を網羅したようなものは主務省令にはないのかなど。今申し上げた指針、事業者さんもお説明されました通りおおまかな部分が記載されているということで、主務省令については先般お送りさせていただきました。

○亀山委員長

それについては、今よりも少しいろいろと調べていただいて、第6回の時に知っておいていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。はいどうぞ。

○中村寛志委員

主務省令をお送りいただいたので読んだのですけれども、第5条第3項第1で、入手可能な最近の文献その他ということできっかり記載されております。第1項、第2項に掲げる地域状況に関する情報を方法書に記載するよう書いているので、私としてはこれくらいでは明らかに不十分であると思います。ですので、報告ではなく修正という形を出していただければと思います。方法書はスコーピングをするためにあるのであって、準備書を次に作っていくための足していく部分ではないことを考えていただきたいと思います。それから、国の方で「自然環境のアセスメント技術」という分厚い本を環境省で3冊出してあります。ですので、県の条例の方を使わない場合はそちらに沿った形でお願いしたいと思います。こちらの本の1番には、方法書の作り方がきちんと書いてありますので、そのあたりをきちんと参考にさせていただきたいと考えております。

○亀山委員長

これについて、何か事業者よりございますか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

文献の調査の度合いの問題として、我々としては現在国レベルとして整備されているものを方法書に載せております。それで方法書の要件として満たしているものと考えておりましたが、ただ各県で審議会、技術委員会等を行っていく中で、こういったものがあるというご意見をいただいておりますので、それはこれからきちんと調査をしていきたいということは変わりません。ただそのやり方として、方法書はいったん出ささせていただいておりますので、準備書に向けた調査に入る前段階できちんと調べさせていただきたいと思っております。こういったものを調べるということについては、次回の委員会にお示しさせていただいて、ご意見をいただきたいと思いますと考えております。

○亀山委員長

それではその他ございますか。はい。

○陸委員

陸でございます。資料2の6番、私の意見に対する見解について、重ねて質問をしたいと思っております。

私の意見は、景観・人と自然の触れ合い活動の場を工事中の評価項目に加えていただきたいと思いますということなのですけれども、回答としては、周辺環境への影響は小さいと考えてい

るので含めないと言ったものだったかと思います。影響を及ぼさないように工事を実施していただくといったことを記載していただいたのは大変よいことかと思いますが、実際に影響が小さいのかどうか分からないということで、そこを評価するための方法を方法書に記載していただきたいということを意見として含めて書いたつもりなのですが、そこを影響が小さいと考えておりますということで、この段階で入れないと決めてしまうと後に確認ができなくなってしまうと思うのですが、どうでしょうか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

今回私どもが施工する工事につきましては、延長こそ長いのですけれども、各地域、各箇所で行う工事というものは、一般的な工事と変わらないレベルということで基本的には考えているところです。従いまして、大きい小さいという話をどう判断するのかというご質問かと思いますが、一般的な工事ということで影響は小さいということで、私どもは判断したということがございます。工事中の大小の判断につきましては、工事を始めてみてそういった判断があるのであれば、そういったことを含めて評価の対象に含めて考えていきたいと思っております。

○亀山委員長

工事を始めてみてというのはアセスメントでは意味がないわけで、自然にそういうことが考慮されるからいかがでしょうかということを行っているわけで、影響が小さいか大きいかなということも、小さくしようとしているから小さいです、という言い方はなんでも該当されるような言い方になってしまいますので、もう少しお考えいただく必要があると思います。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

例えば整備新幹線でトンネルや高架橋の工事をおこなっておりますので、他の事例も勉強させていただいて、施行中の景観に対してどのような検討がされているかということをご参考させていただき検討させていただきます。基本的な考えは先ほど申しました通り、トンネルの坑口や高架橋の工事というものはリニアだから特別大きくなるということではないという意味で申しあげた次第でございます。ですので、他の事例についても検討させていただき、これからの進め方を決めていきたいと思っております。

○亀山委員長

よろしいでしょうか。はい。

○片谷委員

片谷でございます。私が前回発言させていただいた指摘につきまして、資料1の2番に

つきましては了解いたしました。別に追加資料をいただきました19番につきまして、この資料に書かれている部分につきまして、まだいくつか疑問点があります。

まず1-1ですが、基本的に通年の既存データがあるかどうか、これはこのとおりなのですが、表1-1-1に通年既存データが利用可ということで断定されているのですけれども、そもそもルートが決まっておられませんから、調査地点も決まっていないうえ、そのため既存通年データが利用可であるかどうかということは現時点では分からないはずですので、ここに利用可と書いてあるのは根拠のない説明ですので、ここは修正していただく必要があると思います。それから、仮に調査をしようとしている地点の近くに既存の観測地点があれば利用可であるという判断ができると思いますが、3km幅の中でしかルートが入っていないという状況であり、現時点では判断不可能ということですので、利用可という判断は委員会としては認められないと申し上げてよろしいかと思います。

それからもう1点の視点として、影響の程度に基づいて判断するという点で、これは妥当な判断で、告示にも書かれております通り、影響の程度により簡略化するという点は公認されている考え方です。ですが、影響の程度の判断の仕方が、ここでは環境基準との比較で判断されているわけですが、工事の予定地域は、もともと環境基準よりはるかに低い汚染レベルの地域ですので、環境基準より小さいから影響が小さいという説明は成り立たないと思います。当然ながら現況に対する負荷について評価するものであって、環境基準と比べて低いため、影響が小さいから4シーズン×1週間でよいという判定は適切ではないと申し上げておきたいと思います。

それから工事用車両や建設用車両の台数が少ないということを説明されているのですけれども、これは工事計画が具体的に決まっていないということですのでかなり不確実性がありますし、例えば長大なトンネルを持っていれば、北海道新幹線の事例を用いられておりますが、もう少し他の事例を使用していただかないと少ないという根拠には十分ではなく、具体的な説明が必要であるということです。

いずれにしても現時点のこの説明で、ルートや調査地点が決まっていない時点で4シーズン×1週間でいいですという判定は、私にはとてもできないということをおきたいと思います。

それから資料1-2ですが、地形の影響を予測するのに、まず大きな風の流れの変化は現地の気象観測結果を解析してということですが、これは当然ながら4シーズン×1週間しか測定しないデータを基にして、それを予測に反映させるということですが、はっきり言ってこれは不可能だと思います。大きな風の流れの変化を気象観測データに基づいて求めるのであれば、通年の観測は必須であるということでもあります。

それから拡散傾向の変化ということで、発生源と予測地点が極めて近い状態ということで、最後のページの図に、敷地境界にあたるような予測地点だけを予測対象とするということで説明がされておりますが、方法書においては影響を適切に予測することができる地点を設定するという書き方がされておりました、敷地境界的な発想で1地点、もしくは2

地点という場合もあるかもしれませんが、それで設定した地点だけでは到底影響を十分に予測しているということになりませんで、例えば周辺にお住まいの住民の方が、この敷地境界だけで予測したもので納得されるかと言うと、それはまず無理ということです。やはりこの工事の予測ということですから、面的な予測をしていただかないと周辺の住民の方が安心できるデータは出てこないということです。そういう面的な予測をしようとするすと、当然ながら地形の影響は出てきます。この平らな敷地の中だけではブルーム・パフだけでも予測できるかもしれませんが、それより外まで予測をしようとするすと、地形の影響を無視することはありえないということです。ブルーム・パフが絶対だめと申しあげているつもりはないのですが、地形の影響を何らかの形で反映できるような補正を用いるなど、何らかの対処をしていただかないと適切な予測にはならないということです。

それから最後に書かれております、工事用車両の運行による大気汚染の予測について、道路付近の範囲内の予測をするのでブルーム・パフで予測できるということは全く当てはまっておらず、ブルーム・パフはこのような小さなスケールの現象を予測するためのモデルではありません。道路長の空間だけを予測するのであればそのためのモデル、例えば走行車両によるかく乱作用であるとか、排ガスの熱による運動であるとか、そういったものを考慮しなければ道路上空間の予測を行うことはできませんので。ブルーム・パフは道路上空間を出た後の予測には適用することはできますが、こういう範囲を予測するのであればブルーム・パフは全く適切ではないということになりますので、再度検討していただきたいと思います。

○亀山委員長

いくつか重要なご指摘をいただきましたが、ご回答をお願いいたします。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

いろいろご指摘いただき、ありがとうございます。

例えば事例の件とか、どういったモデルを使うかということについては、専門的なところもございますので持ち帰らせていただきまして、また次回お答えさせていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

○亀山委員長

先ほど言われました表 1-1-1 の利用可という問題点ですとか、あと環境基準を出されましたが、もともと濃度の低い場所で事業を着工することになるわけですから、環境基準をクリアすればいいという発想だけではなく、もともと汚染レベルの低い場所に関して言えばそこに対する負荷でもお考えいただければということもございまして、ご回答できればやむをえませんが、何かもう少しございましてらご回答いただければと思います。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

先ほど片谷先生からご指摘がありました表 1-1-1 の利用可につきましては、特に専門的な観点というよりこの 3km 幅のなかで既存のデータを測定できる場所があるかないか、あればそのデータが入手できるかという観点で書いておりますので、実際のモデルを使ったシミュレーション等の時、そのデータが本当に使えるかという観点につきましては、再度検討させていただきたいと思っております。

それから環境基準が決まっているものに対してこの基準をクリアすればよいか、これは 1 つの指標としては、大気質に関わらず基準が定められているものはまず基準で考えたいとは思いますが、ただそれ以上に事業者としてどこまでできるかということについても、今回各項目については取り組むことで考えておりますので、どこまでやるかは各項目について様々でございますので、どの項目についてどこまでどれをやるのかということは今この場では申し上げることはできませんが、1 つはまず環境基準があればそれを 1 つの指標をするということを考えているということと、それをクリアした後どこまでできるかということについても考えていきたいと思っております。

○片谷委員

すみません、1 つだけ。今の部長さんのご回答で、とりあえずまたご検討いただけるということですので、今申し上げたことについてはこれで結構です。

もう一つ、今まで全くお尋ねしてないことなのですが、この長野県内では明かり部では線路や駅以外の施設は特にできないのでしょうか。車両基地的なものはないのですね。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

車両基地については予定しておりません。ただ営業に必要な設備としては変電所というものがございます。それから車両基地程大規模なものではございませんが、保守用の基地というものを沿線の中である程度配置を持って置いていくこととなりますので、変電所や保守基地については長野県のどちらかに計画していくことになるかと考えております。

○片谷委員

大勢の職員が通勤されるような場所はできないという理解でよろしいですね。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

そういった施設は、予定しておりません。

○片谷委員

分かりました。それで駅につきまして、駅ができますと周辺の交通状況が大きく変わる

わけですが、それについては何か配慮はされるご予定があるということでしょうか。方法書には、駅に対する流入交通のことは確か書かれていなかったと思いますが、

何らかの配慮をされるかということ、とりあえず今日の時点ではお尋ねしたいと思います。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

今先生がおっしゃった、環境影響評価という観点で JR 東海として記載していくかということについては、今お答えできる回答を持ってございませんので、少し考えさせて下さい。

○片谷委員

確かに、こういった鉄道事業で、駅に流入する交通を予測評価の対象としているというケースはあまりないだろうと思います。ただ事業者として地元の自治体とこれから調整をされると思いますけれども、その時にも交通による環境の影響に、できるだけの配慮をするという姿勢で地元自治体とも協議をしていただきたいと。これはこのアセスの中に盛り込んでいただきたいという意味でなく、申し上げておきたいということです。

○亀山委員長

ありがとうございました。その他何か。どうぞ。

○富樫委員

富樫です。資料 1 の 20 番の意見で、地形・地質についてトンネル工事等についても考慮してほしいということで、基本的なことをお尋ねしたいのですが、工事施工ヤードというのは具体的にどの範囲なのでしょう。そこをまずお教えいただきたいのですが。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

工事施工ヤードについては、例えばトンネル工事に必要になる斜坑がございますが、斜坑の前にある程度の面積を確保しまして、プラントや資材、残土仮置場といったことに使います。イメージといたしましては、資料 1-2 P2 の上の部分でございますが、例えばこういった斜坑の前にあるヤード、こういったものを想定しております。

○富樫委員

要するに平地のようなところということですか。今のお話だと、実際その地形や地質への改変等の影響を考えると、平地の周辺にできるであろう切土の部分とか、地下に穴を開ける切羽の部分、そういったことは環境影響から除外されるというのはどうも納得がいかないところがあるのですけれども、この見解要旨の中に書いてありますように、国土交通省令に基づいて選定しておりとありますが、国土交通省令に、トンネル工事を地形・地質

の評価項目にはいけないというような規定でもあるのでしょうか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

施工ヤードの付近において切土等が発生する場合は地形・地質の改変となりますので、回答にも書いておりますけれどもこれは予測・評価をしていくことになります。切羽についてどうするかというご質問がありましたが、そのご趣旨がよく理解できておりませんで、切羽についてどういう観点でということでしょうか。

○富樫委員

具体的に言いますと、先ほど重金属について問題になりましたが、基本的にこの見解を拝見しますと、重金属については工事中にそれが出てきた場合は何らかの対処をするという見解となっておりますが、最も望ましいのはそういうものが出そうな部分はなるべく回避するとか、あらかじめ対策を考えるとといった観点が大事になるのではないかと思うのですね。今のはほんの一例ですが、わざわざ動植物についてはトンネル工事部分も評価対象として入っているのに、地形・地質の部分で評価対象から外して、地盤沈下では扱いますといった、そういう風にわざわざ避けるのには何か理由があるのかということ、疑問が残るのですけれども。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

今先生がおっしゃったように、例えば地質が悪いところ、有害物質があるような場所はあらかじめ避けるべきではないかということ、あるいは対策を施すということ、これは事前にボーリング調査を行うことで分かる場合もありますのでそれは対策を考えていきます。ただ非常に深い山で、掘って行って初めて分かるようなところもございまして、それも対応していかないと考えておりますけれども。先生がおっしゃったような取り組みというのはやらないということではなく、実際やりまして、土地または工作物の中でトンネルの存在という部分がありますけれども、その中で先生がおっしゃったような事前の地質調査などをやっていくということと考えておりまして、今先生がおっしゃったのはトンネル工事のところになぜ「○」がついてないのか、という風に理解はしておりますけれども、どこに「○」をつけたかということ、今先生がおっしゃったことはやらないということではなくやるということで、少し「○」の付け方がずれてしまったか、ということでありませぬけれども。

○亀山委員長

それでは、それにつきましてはまた次回に回答いただくということでよろしいでしょうか。はいどうぞ。

○大塚委員

大塚です。資料3の57ページにもありますが、残土のストックヤードについては今の資料1の20番の工事施工ヤードに含まれるか否か、ということでご質問をしたかったのですが、含まれないということで、今のご回答の中で理解はできるのですが、実際に資料3にありますように、残土処理についてどうするのかということについては意見がたくさん出ています。そこについてはですね、特にトンネル掘削に伴って生じる大量の残土について、処理に関する影響評価についてはどのようにしていくのかということをご記述していただきたいと思えます。

○亀山委員長

よろしいでしょうか。ご回答をお願いいたします。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

トンネルの発生土の処理についてのご意見でありましたけれども、トンネルから出る発生土につきましては、基本的にはこの事業の中で再利用を図ったり、他の公共事業で有効にご活用いただくということを基本と考えておりますけれども、それだけでは処理しきれない分が出てくることも想定しております。そういったものにつきましては、残土の処分地について、もしそういうことが必要であれば、事前に調査をして検討し、環境への影響をできる限り回避できるような方法で対処していきたいと考えております。また残土処分地の選定につきましては、私どもだけではなく、関係自治体の皆様のご意見を聞いて、調整をさせていただきながら決めていきたいと考えております。

○亀山委員長

残土の処分地に関して、この事業については出てきたものがほとんど使える場所がないのですよね。基本的には盛土部分はほとんどありませんので。大量の残土が出てくるので、残土処分というのは事業の中の環境に及ぼす大きな影響の部分でありますので、どのような手順で見つけ出していくかということについては、かなりしっかりとお考えいただいてご説明いただき、その時に環境に与える影響をどう回避していくかということについては明確にさせていただくことが大切だと思います。これは多くの方が関心を持たれていることですので、是非、今すぐの段階ではなく準備書を作る段階において明確になっていく部分であると思えますので、その辺をしっかりとお示しすることが大切になってくると思えます。

○大塚委員

もう1点お願いしたいと思えますが、方法書233ページの表7-2-4(12) 評価項目に係る手法及びの選定理由の植物の中の工事の実施、存在及び供用のところの1 調査すべき項

目についてという部分について、高等植物に係る植物相及び植生の状況という形でご説明があるのですが、まず1点は、植物の対象を高等植物に限った理由について、これはどうしてかということ。もう1つは省令等によっても対象を植物ということで掲げておりますので、高等植物ではなく植物という形で訂正をしていただきたいということです。ここでいう高等植物というものは種子植物とシダ植物を併せた維管束植物という風に理解をするわけですが、実はコケ植物など非維管束植物につきましても、生態系を構成する重要な要素となっておりますので、高等植物に限らない対応をしてほしいと思います。特にミズゴケなどがあった場合は、それらは全種が絶滅危惧種となりますので。資料3にもあります通り、大鹿村には貴重な蘚苔類が多数あるという意見もあります。そういった意味では、実際の調査、影響評価をするにあたっては維管束植物が主体になるというのは一般的にやられているということにはなると思います。非維管束植物について詳細に調査するのは困難なこともあるとは思いますが、調査の過程において重要な種類が出てきた場合には、高等植物に限らず対応していただきたいと思っております。

○コンサルタント（株式会社復建エンジニアリング 平畑）

お答えさせていただきます。先生がおっしゃる通り、高等植物については維管束植物を対象としておりまして、それが生態系の大部分を占めているということが、一般的にアセスの中でもやられている手法であると理解しております。現地調査においてコケ類等の地衣類関係の植物といったものが確認できれば有用かとは思いますが、これにつきましては今後回答を控えさせていただきますと思います。

○大塚委員

通常は植物という形でやっております、実際には維管束植物となっているのが実態かと思えます。ただここで高等植物と限る理由がよく分からないということです。対象を法アセスによってます、という言い方をされておりますが、国交省の主務省令でも高等植物という明記はないはずでして、植物という明記にしているはずです。そういった意味で高等植物に限ったということはなぜかということです。

○奥田

今の件につきましては、持ち帰って検討させていただきまして、次回お答えさせていただきますと思います。先生がおっしゃっているご趣旨はよく分かりましたので、なぜ高等植物に限ってしまったかということですが、実際には高等植物に限らず、貴重な種、例えばコケ類などが出てきましたら、当然それは保全対象として取り組んでいくということになりますので、この表面上の問題について取り上げさせていただいておりますが、その内容については検討させていただくということをお願いしたいと思います。

○亀山委員長

よろしいでしょうか。どうぞ。

○富樫委員

今回のルートは南アルプス・中央アルプス・伊那谷を通過するという事で、様々な意見の中身、活断層や破砕帯をたくさん通過してしまうということは避けられないと思うのですけれども、そういった活断層の影響あるいはリスク、破砕帯の分布なりその評価、そのあたりは一体どの部分で調査・予測の対象になるのか。そのあたりはいかがでしょうか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

活断層や破砕帯の通過については、工事計画上の施工性や営業開始後の安全性ということで検討はしておりますが、アセスの項目としてはこの中には取り入れておりません。そういった項目はアセスの方法書の中には入れていないというのが現状でございます。

○富樫委員

そうすると、そういった意見に対しては、どういう形で回答をするご予定でしょうか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

評価項目としては取り上げておりませんが、そうはいつでも方法書にはいろんなご意見をいただいている中で、直接のアセスとは関係なく安全性に関するご意見ご質問をいただいております。これは見解をきちんとお示しして、回答していくつもりで考えております。

○亀山委員長

安全性に関しては環境への影響という以前の別問題として、事業者として考えていくことは当然のことですが、一方では、いまおっしゃったことについてはたくさんの方が心配をされているわけですね。なので、アセスメントの中というより、事業者がそういったことに対して何らかの説明が必要と思います。例えば大丈夫ですとか、まあ大丈夫と勝手に言えるかどうかは分かりませんが、どんなことを考えているのかということ、広く分からせるようにしていただくことが大切ではないのかなと思います。ですので、そういった形でご努力していただくことが大事かなと思います。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

方法書の中にも事業概要ということで、安全性について書いておりますけれども、説明会をしていく中でも、やはり方法書の記載だけではなかなかご理解いただけないということでたくさんご質問をいただいておりますので、今後こういったご説明やアピールをしていくかということについて検討しておりますので、これからの課題として考えていきたい

と思います。

○富樫委員

今の見解につきましてはとりあえず分かりました。

次に方法書 223 ページ、予測評価の手法並びにその選定理由ということで、地下水の部分なのですけれども、トンネル工事の実施のところの調査地点ということで、概ね 10 地区程度を設定するというので書いてあるのですけれども、まだルートがきちんと示されていなく、影響を受けそうな対象がどのくらいありそうかという情報もない中で、既に 10 箇所程度を設定するという仕方というのは、どういうことなのかなということ疑問なのですが。むしろこれは調査をした上で決まることではないのかなと思うのですが、いかがでしょうか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

先生のご指摘のとおりでございまして、その調査地点の考え方のなお書きのところに、今後の調査区域数は計画の具体化に伴い、増減の可能性があるということで記載させていただいております。あくまで概ね 10 地区程度という事柄につきましては、全くその程度が分からないと逆にご理解いただけないのではということで 10 という数字を入れております。この数字の根拠でございますが、明かり部の橋梁、トンネルの坑口、地上駅といったものの設置の間隔等から、概ね割り出したということで、あくまでも丸めて 10 ということにさせていただいているということで、どれくらいの程度ということをご理解いただくために概ね 10 という数字を記載させていただきました。従いまして、今後具体的なルートが決まってくれば、それに合わせて増減が発生するということになります。

○富樫委員

10 という数字にそれほど根拠があるものではないし、地区と言っておりますが、地区の範囲の取り方まだ決まっているわけではないということでございますね。分かりました。

○亀山委員長

よろしいですね。どうぞ。

○中村寛志委員

リストが出てからかなと思っていたのですが、具体的ところで方法書 231 ページの動物の調査手法について、一般的な型が挙げられているのですが、実はこの南アルプスのほうは希少な昆虫類というもののリストを挙げ、それについてターゲットを当てて、中心に調査を行うというのも 1 つ方法となるかなと思います。具体的には、方法書にあります、図面集の図 12-1 のところでクモマツマキチョウが挙げられております。そして私が知る中で、

この沿線の範囲の中でもう1種類、絶滅危惧1類のチョウがいます。ですから、こういう風にターゲットを当てて、それに対してクモマツマキチョウだとミヤマハタザオになりますし、もう1種類だとヒロハノヘビノボラズと、いわゆる植物と組にして調査をするという方法、これは準備書になるかと思いますが、そういったところを加えていただきたいなと思います。そうしますと、影響を評価する場合、植相をどういう風に見ていこうか、というものが定量的に出てくるのではないかと思います。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

今のご意見をいただきましたので、植生と昆虫との関係を踏まえながら、準備書においては整理をさせていただきます。

○中村寛志委員

具体的な種については、またご報告したいと思います。

○亀山委員長

よろしいでしょうか。はいどうぞ。

○小澤委員

小澤です。先ほどトンネル残土の話がありまして、トンネル残土の有効利用を図っていくという話がありましたら、その中で、コンクリートを作る中の、いわゆる骨材について少し疑問に思ったのですが、骨材というものは、対象地域の中で用意されるものなのでしょうか。もし用意されるというお話でしたら、何か環境影響という話はあるのでしょうか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

どこから調達するのかという話はこれからなのですが、採石場があると思います。そういったところから持ってくることになると思います。どこかそのあたりから掘ってくるということではなく、採石場の規模、種類に応じて、採石場の方で既に山を掘っていいと認められているところから調達、買ってくるというわけになりますので、その事業の中にはそこまでは盛り込んでいないということで考えております。

○小澤委員

分かりました。ただ、比較的近いエリアから骨材を調達されるものでしょうか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

一般的に、工事や調達のしやすさということを考えますと、近くに適した採石を調達できる山や設備があればそういうところからとは考えますが、そこまでは煮詰めておりませ

につきまして、その概況をご説明させていただきます。また意見の概要のうち、主な項目につきましては当委員会の事務局からも依頼がありましたので、事業者見解も含めご説明させていただきますと思います。

まずは意見の概況についてです。当社は環境影響評価法第7条に基づきまして、今年の9月27日に中央新幹線（東京都・名古屋市間）方法書を作成した旨を公告いたしまして、関係地域において9月27日から10月27日まで縦覧に供するとともに、当社のホームページにて電子縦覧を実施したところでございます。長野県内におきましても、関係自治体の皆様にご協力いただきまして、長野県庁舎、関係8市町村の役場、また弊社の環境保全事務所において縦覧を実施したところでございます。

それから併せまして、同法の8条に基づきまして、縦覧の開始から11月10日までの間に、東京都から愛知県までの7都県の方法書について、意見の募集をいたしました。その結果、環境の保全の見地から意見をいただきました意見者数は297と、これはインターネットと郵送を含みます。それから意見数は1042となっております。

このうち長野県に関する方法書についての意見数は、全都県に係る意見を含め627となりました。

この度、これらの意見を整理・集約し、同法第9条に基づきまして、意見の概要を取りまとめたものをこの11月30日に、関係する各都県の知事及び市町村長あてに送付したところでございます。

意見の概要につきましては便宜的に分類しておりまして、その結果についてはお手元の資料の見開きを開いていただいたところでございます。事業計画、環境保全、特に生活環境に関するご意見を多数いただいているという結果になりました。また各意見の個別の紹介について、今回は割愛させていただきますが、多くの方々から多岐にわたるご意見をいただいているということでございます。

続きまして意見の概要の一部でございますがご紹介をさせていただくとともに、事業者の見解を述べさせていただきます。

意見の概要につきましては目次のところに大分類にお示ししておりまして、また1ページ以降の中では、大分類をまた中分類、小分類に区分しているという構成にしております。本日はこの中で、事業計画のうちの事業の必要性、それから環境と事業計画、安全性一般。それから生活環境といたしまして、大気環境の騒音・振動、水環境の地下水、磁界、建設発生土、動植物などの自然環境といった項目に関して取り上げさせていただきます。各項目ごとに多数の意見がございますので、総括して事業者見解とさせていただきます。

まず1ページから7ページに記載しております事業計画の中の事業計画一般、事業の必要性、それから環境と事業計画に関してでございます。

ご意見といたしましては、すべての面において良いものができることを期待する、といった前向きなご意見もいただいておりますが、一方で東京から名古屋まで早く行き着くことが豊かなためにどれだけ必要なのかといったご意見や、三大都市圏とのアクセスの利便

性を向上させれば、地域がますます過疎化し寂れてしまう事実が今までの日本の歴史であるという意見、また今後人口の減少が進んでいき、ネットワーク経由で円滑なコミュニケーション手段が整備が進められる中、現行の新幹線や飛行機に加え、新たな高速交通網を整備する必要があるのかといったご意見をいただいております。

環境面でいきますと、沿線住民への負荷ゼロ、環境に優しく人に優しい、真に日本が世界に誇れるリニア新幹線になって欲しいものであるといったご意見や、少なくとも、リニア関連の建設工事や施設の存在が、未来を含めた、その地域に住む住人や日本国民の生活脅かすものになってはいけないといったご意見をいただいております。

中央新幹線の推進に対する慎重なご意見や環境保全に対するご意見をいただいているということでございます。これにつきましては、東海道新幹線は開業 47 年を経過しているということで、中央新幹線の建設に長い時間を要することを考えますと、懸念されている将来の経年劣化や大規模災害への抜本的な備えを考える必要が時期に来ていると認識しているところでございます。

また東日本大震災を受けまして、中央新幹線の実現により、東京、名古屋、大阪といった日本の大動脈の二重系化を実現し、将来へのリスクに備える必要が高まったところであると考えます。

環境との関わりにつきましては、事業の実施に当たり自然環境、生活環境に十分配慮して進めることが重要であると考えております。今後の環境影響評価手続の中で周辺環境への影響についての調査・予測・評価を実施しまして、環境保全に配慮して事業を進めてまいります。

続きまして 27、28 ページに記載しております、安全性一般でございます。

この中では大深度のトンネルの中での高速運転中に、全停電が発生したらどうなるのか、ブレーキはどうなるのかといったご意見をいただきました。

これにつきましては、超電導リニアの技術開発を進めるに当たりましては、安全の確保は最も重要な事柄として技術開発に取り組んでおります。万が一装置が故障した場合でも安全側の設備設計や、システム全体の安全性を確保するための多重系化、バックアップ機能を随所に取り入れるなどの安全設計に万全を期しております。

また超電導リニア特有の条件を含めまして、自然現象、地上・車両設備の故障その他の異常時における考え方と対応方法について検討を行っておりまして、これらの安全に係る事柄を含めまして、平成 21 年 7 月には国の実用技術評価委員会におきまして、営業運転に支障が無い技術レベルに達していると評価を受けているところでございます。

以上当社といたしましては、超電導リニアの運行システムは、時速 500 キロの高速運転をするにふさわしい安全なシステムと考えておりますが、今後も安全の確保には万全を期していきたいと考えているところでございます。

続きまして 39、40 ページに記載しております生活環境のうちの大気環境、その中の列車走行時の騒音、振動、微気圧波及び低周波音に関してでございます。ここでは線路の大部

分がトンネルというが、坑口において想定外の騒音や振動が懸念されるということや、既存の新幹線においてトンネル出口側の騒音問題があるが、リニアでも懸案となるのかといったご意見をいただきました。

これにつきましては、まず列車走行時の騒音については方法書第3章にも記載しておりますが、これまでの評価委員会におきまして、営業線に適応する設備仕様の具体的な見通しが得られ、実用化に必要な技術が確立していると評価をされているところでございます。今後の環境影響評価では、山梨リニア実験線での測定結果等を踏まえまして予測評価を実施して参ります。また超電導リニアの騒音に関する基準といたしましては、新幹線と同様の環境基準を適用することを考えております。

振動につきましては騒音と同様、実験線での測定結果等を踏まえまして予測評価を実施して参ります。実用技術評価委員会におきましても、特段の対策を実施せずとも基準値が十分達成可能であることが明らかにされていると評価をされております。振動の基準につきましては、新幹線の指針値を適用することを考えております。

微気圧波につきましては、必要な個所に所要な延長の緩衝工や明かりフードを設置する予定であり、評価委員会におきましても、営業線に適応する設備仕様の具体的な見通しが得られ、実用化に必要な技術が確立していると評価をいただいております。

それから列車走行時の低周波音については、浮上走行により振動が小さいことや、乗り心地等を考慮して高架橋及び橋梁の剛性を高めていること、また実験線の実績からも影響が無いものと考えております。ただ換気設備の稼働に伴う低周波音については調査・予測・評価を行ってまいります。またトンネル工事に発破を使用する場合は、総薬量の低減や施工場所の状況に応じた発破工法を検討し、実施して参ります。また必要に応じてトンネル防音扉の設置等の保全措置を講じてまいります。以上が騒音振動等に関する事業者見解でございます。

続きまして意見の概要の45、46ページに記載しております生活環境の中の水環境の地下水に関してです。ここでは南アルプス等の山岳地帯等にトンネル掘削による水枯れがないよう留意することといったご意見をいただいております。

これに対する事業者見解といたしましては、トンネルの工事に伴う地下水への影響については、今後の環境影響評価手続きの中で周辺の水利用調査や地質調査等を行い、定性的手法により影響度合いを把握して参ります。その上で、専門家の助言等を受けて、必要に応じて地質・水文学的シミュレーションなどの手法により定量的な予測を行いまして、影響があると予測された場合には適切な対策を実施してまいります。また必要に応じて工事中、供用後にも事後調査を行ってまいります。

以上によりまして、地下水の保全にも努めてまいりたいと時考えているところでございます。

続きまして意見概要の53～55ページに記載しております、生活環境の中の磁界に関してでございます。ここでは、強い磁力による人体、周辺の生態系、環境への影響はないのか。

また、先行事例もしっかりと分析した上で、今回のリニア中央新幹線の建設に当てはめ、慎重に検討すべきである。といったご意見をいただいております。

磁界につきまして、当社の見解といたしまして、世界保健機関 WHO が、予防的な観点から各国に国際非電離放射線防護委員会（ICNIRP/イクニルプ）のガイドラインを採用するように勧告しておりまして、超電導リニアについても、この国際的なガイドラインに基づいて検討を進めてきておりまして、このガイドラインについては、評価委員会においても、その妥当性を評価されているところでございます。山梨リニア実験線におきましても、所定の箇所における磁界の測定結果は、ガイドラインを下回るものとなっています。

以上、磁界につきましては問題が無いものと考えておりますが、今後も磁界対策につきましては万全を期して参りたいと考えております。

続きまして意見概要の 57 ページになりますが、建設発生土に関してでございます。ここでは建設発生土等の処理方法を概ね予測できる段階で、概略の残土処理計画を地元自治体に示し、自然及び生活環境への影響の回避又は低減に向けて地域と連携して取り組むことというようなご意見をいただいております。

建設発生土につきましての事業者見解といたしましては、先ほども若干ご説明いたしました、本事業内で再利用、他の公共事業等への有効利用に努めるなど、適切な処理を図っていくということです。また、新たに残土の処分地が必要となりますので、事前に調査検討を行いまして、周辺環境への影響をできる限り回避・低減するという事で適切に対処していきたいと考えております。また、残土の処分地については、県や関係市町村の協力をいただきまして選定していくことを考えています。

続きまして最後になりますが、意見概要の 60、61 ページに記載してございます、自然環境の動物・植物・生態系の関係でございます。ここにつきましては、動植物の現状把握、特に動植物のリストは、方法書の基礎的な作業を欠いているというご意見や、工事による高山植物、特に絶滅危惧種の動植物の減少、絶滅させないようにすることといったご意見をいただいているということでございます。

こういったご意見に対しての事業者見解といたしましては、まずこの方法書は、地域特性については主に国・県レベルの公開情報を基本に記載しておりまして市町村レベルの情報につきましては、今後の調査で地域の文献、それから資料を収集していくこととございます。

今後、工事の実施に伴います動物・植物・生態系への影響につきましては、方法書第 7 章に記載しているとおり調査、予測・評価をしてまいります。貴重な動植物及び生息・生育環境へ影響を及ぼす可能性がある場合は、必要に応じて専門家の助言等を受けまして、保全措置を講じてまいります。

特に南アルプス等の自然環境が豊かな地域におきましては、動物・植物・生態系の調査に際しまして、事前に専門家等から地域の情報を得るとともに、現地調査におきましてもレッドリスト記載種等の保全対象種の把握に努めてまいります。保全対策の検討に当たりま

しても専門家の助言等を受け、適切な対策を講じますほか、必要に応じてモニタリング調査を行い、環境の保全に努めていきたいと考えているところでございます。

以上、意見の概要と事業者見解を説明させていただきました。

○亀山委員長

ありがとうございました。続きまして、資料4につきましても事業者の説明をいただいた後、ご意見ご質問をお伺いしたいと思います。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

それでは資料4を説明させていただきます。こちらの県関係機関からの質問等というところまでは事務局さんの方に記載していただきましたので、事業者の回答要旨と言う部分を弊社で入れさせていただきます。

まず1番、「『水源の分布状況』、各市町村の水源の数について、水道水源であるのか記載がなく、また、水道水源としても箇所数がゼロということはない。各市町村に照会するなど、調査精度を高めるべきである」というご意見です。これにつきましては準備書に向け、予測、評価に入る前に市町村誌を含めた水資源関連の文献、資料を収集し整理させていただきます。

それから2番、「リストから漏れている国の天然記念物や県の天然記念物があります。別添資料により表の4-2-1-61から64を補足してください。また市町村が種で指定している天然記念物について、各自治体誌等により調査してください」というご意見です。

また同じようなご意見が3～8番、これは記載が漏れているものがあるので追加して下さいというご意見ですので、これにつきましては次回御報告させていただくことにさせていただきます。

それから9番。「自然景観資源名の中に、微地形や極微地形などの表現があるが、この表現の違いによって保護方法等に違いがあるのでしょうか」というご質問です。

これにつきましては、既存資料ということで当時の環境庁から出ております「第3回自然環境保全基礎調査」の資料を用いているのですが、この出典のところに大地形、中地形、小地形、微地形、極微地形という5つに分けた記載がありますので、これをそのまま転記しているところでございます。また違いがあるのかということですが、この保護方法には違いはありません。

続きまして10番です。「今回示されている事業対象区域内ではありませんが、区域内の周辺という点からは、飯田市に名勝天竜峡があります。周辺というのがどの程度のものか明確でないため、周辺についての考え方を教えていただきたいと思います」というご質問です。

このご質問につきましては、本方法書におきまして、史勝天然記念物の文献調査につきましては、対象事業実施区域内に存在する国、県及び市町村の史勝天然記念物を対象とし

ているということでございます。

それから 11 番、「方法書案への指摘事項とした、地すべり防止区域の森林づくり推進課、農地整備課が所管する分の計上については、今回の方法書の記述及び表に反映されていますか。方法書案への意見に対する対応・見解に、今後引き続き情報を整理する予定である旨記載されていますが、どのような情報が整理済みで、どのような情報を今後整理するのか明確にされたい」というご質問です。

これにつきましては、方法書に関する県との事前調整におきまして、当該ご意見を頂いておりましたが、地すべり防止地区は、建設部砂防課が所管する数量のみとして今回は記載させていただきました。

準備書においては、建設部砂防課に加えまして、森林づくり推進課、農地整備課が所管する数量を加えて記載をしております。

それから 12 番です。「表 4-2-2-18 では具体的な埋蔵文化財包蔵地が不明です。市町村の遺跡地図によって、対象事業実施区域にある周知の埋蔵文化財包蔵地の範囲と内容を把握してください」というご質問です。

これにつきましては、準備書段階において、市町村の遺跡地図等より対象事業実施区域にある周知の埋蔵文化財包蔵地の範囲と内容を把握しております。

続きまして 13 番です。騒音・振動についてということで「資材運搬等の車両の運行で、既存の道路交通などを配慮しつつ、道路管理者との協議を行い必要に応じて別途専用の資材・残土運搬路の検討を行う」を追加されたいというご意見です。

これにつきましてはご意見のご趣旨を踏まえまして、準備書段階において、記載内容を検討していきたいと考えております。

14 番でございます。「事業の実施に伴い大量の木くず、伐採木、伐根等が発生されると見込まれる場合は、木くずの有効利用、適正保管について配慮してください。また、その際には『廃棄物の適正な処理の確保に関する条例』に定める木くず、木くずチップの使用基準、保管基準を遵守してください。」

このことにつきましては、大量の木くずが発生すると見込まれる場合は、有効利用に努めるとともに、「廃棄物の適正な処理の確保に関する条例」を遵守し対処していきますということです。

それから 15 番、建設発生土について建設発生土の処理について「今回ルートではトンネル部分が大半で多量の発生がみられる」との表記を追加すべきというご意見ですが、これにつきましても準備書段階において、記載内容を検討しております。

それから 16 番、「事業者の見解として、工事中に新たな埋蔵文化財が確認された場合は協議を行うといったものでありますが、その前に事業箇所及びその周辺に周知の埋蔵文化財がある場合は、県及び市町村教育委員会と協議を行い届け出等の対応をすることになります。」というご意見でございます。

これにつきましては、ご意見のとおり対応をさせていただくということと考えておりま

す。

それから17番、「表7-1-1、想定される影響の要因のうち、工事の実施段階における影響要因として、「残土(廃棄物)の処理」という項目がありません。残土場所の指定等文化財(埋蔵文化財包蔵地を含む)への影響も考慮する必要があります。」

それから「表7-1-2、環境影響評価項目によると、工事の実施段階における文化財への影響評価は考慮されていないようです。建設機械の稼働、車両の運行、切土工事又は既存の工作物の除去及び工事施工ヤード及び工事用道路の設置の各項目と上記の残土場所について、文化財への影響を評価すべきだと考えます。また、土地又は工作物の存在及び供用段階については、『鉄道施設の供用』や『列車の走行(地下を走行する場合を除く)』の文化財、特に天然記念物への影響を評価する必要があります」というご意見です。

これにつきましては、残土処理につきまして、環境影響評価の段階で残土処分地等を絞り込むことが難しいため選定しておりません。残土処分地は事前に調査検討を行いまして、文化財を含む周辺環境への影響をできる限り回避、低減するように対処してまいります。また、残土処分地については、県や関係市町村の協力を得て選定していくことを考えていますということです。

それから工事の実施段階での文化財への影響につきましては、工事施工ヤード等の改変面積を可能な限り小さくすること等の配慮を行いますので、周辺環境への影響は小さいと考えております。なお、鉄道施設の存在による影響については、調査、予測・評価を行ってまいります。

鉄道施設の存在及び供用や列車の走行による天然記念物への影響につきましては、今後専門家の助言等を受け、必要に応じて調査を行い影響の程度を確認していくことを考えているところでございます。

続きまして18番です。1つめとして、「残土処理の運搬先での、残土の搬入による影響について、評価対象に加えられたい」ということで、「残土置場、処理場は湿地帯、湿原、沢地等希少種の生息等が候補とされることが多いため」ということです。

それから2として、「調査段階の作業、ボーリング等、その設置に係る資材、搬入路・架線等の仮設を含むところについても環境への負荷軽減に配慮されたい。」

それから3として、「土砂の運搬や、工事の建設資材の搬入に伴い外来植物を移動させる危険性についても考慮されたい。」

これにつきましては、先ほどと同じとなりますが、残土処理の運搬先での、残土の搬入による影響については、環境影響評価の段階で土捨場の場所等を絞り込むことが難しいため選定しておりません。残土処分地は事前に調査検討を行い周辺環境への影響をできる限り回避、低減するように対処します。また、工事用車両に伴う動物等への影響につきましては、専門家の助言等を受け、影響の程度を確認していくことを考えているところでございます。調査におきましては、今後環境影響評価の調査、それから地質調査、測量ということで現地に入ってまいります。周辺への環境に配慮していくことを考えております。

工事計画の具体化にあたっては、外来種の移入の可能性も配慮して計画を作成していくということで検討して参ります。

それから続きまして19番、大気質の項目で二酸化窒素、SPMだけであるのは疑問がある。二酸化硫黄、一酸化炭素、PM2.5はなぜ考慮しなくてよいのか。方法書案の段階では、二酸化硫黄、一酸化炭素は近年の自動車排出ガス規制や燃料規制等の発生源対策により全ての自排局で環境基準を満足していることを評価項目に選定しない理由の一つに挙げていたが、『周辺環境が環境基準を達成している』ことは、事業による影響を検討しない理由にはなり得ない。『当該環境項目に関する現況と事業によって発生する負荷の程度を考慮してもなお、変化する状況や与える影響が極めて軽微であること』が明らかであることが評価項目としない判断基準ではないか。微小粒子状物質については予測評価を行う項目としないことについて、事業による当該項目へ与える影響の程度が軽微と考える根拠を含めて明示すべき。」と言うご意見をいただいております。

これにつきましては、評価項目としない判断基準につきましては、ご意見をいただいた通り「当該環境項目に関する現況と事業によって発生する負荷の程度を考慮してもなお、変化する状況や与える影響が極めて軽微であること」といったことを基準としてまいります。それから二酸化硫黄、一酸化炭素については、国土交通省令においても「参考項目」に選定されていないということ、大気への負荷が大きいと考えられる道路事業においても「参考項目」に選定されていないということから、本事業においても選定しないこととしております。また微小粒子物質についても、「参考項目」に選定されていないこと、現段階で予測手法が確立されていないことから評価項目としては選定していないということでございます。

以上、資料4の説明とさせていただきます。

○亀山委員長

それでは資料3、4の説明をいただきました。これにつきまして、委員の皆様からご意見ご質問ございましたら、お願いいたします。

○佐藤委員

佐藤でございます。この資料3の意見の分布なのですが、どうも反対意見しか載っていないような気がするのですが。できれば賛成、反対、できれば進めてほしいといった○、×、△といったそういう集計を1つ入れておいた方がよいのではないかと、これが1つと。あとはやはり反対意見ができるだけ少なくなるような方法書というのですかね、それに近づけるといって是非アピールして、みなさんの賛同を得なければよくないかな、と思いましたが。これを読んでたら暗くなりましてですね。個人的に最後の方に専門家の助言とあるところに、個人的には僕も専門家の1人として入ってしまうと、とても辛いような気持ちになる意見が出てまいりまして。これらをできるだけ少なくなるような方法書の続編を

作りまして、もう一度世にといたらいたらどうでしょうか。こういう意見ですが。

○亀山委員長

非常に答えにくいご意見だと思いますが、どうでしょうか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

○、×、△という分類はしていないのですが、賛成か反対かということになりますと、今回ご意見をいただいた方を見ますと反対の方が多かったということは事実としてあります。それが疑問を呈されている方ですね。こういう点はどうかということでも疑問を呈されている方ということで。正直、どんどんやれというご意見はなかなか少なかったというのが、今回の方法書に関するご意見をまとめたところでは。私共がまとめる次のタイミングとしては準備書というものがございまして、早くても2年くらいかかるということになりますので、この間我々としてはきちんと調査し、予測評価をしましてまいりますし、その一方で工事の計画や自治体の皆様とのルートの絞り込みを行ってまいりますので、そういった中で、はたして今回寄せられた疑問や反対のご意見を含めてどういった形で応え、ご説明していくのかということ、先ほども申し上げましたが課題として認識しておりますので、長野県に限らずどういったやり方をさせていただくかということを考えております。先生からお寄せいただいたご意見はその通りだと思っておりますので、考えさせていただきたいと思っております。

○佐藤委員

私、植物が専門でして。シダなのですが。一応東京から山梨、静岡、長野、岐阜、愛知と、全部は埋まっておりませんが、ライン上のデータはだいたい揃えました。その結果、現在とても気になることがございまして、1つは愛知県境の岐阜のあたりにはとても種類がたくさんあります。それから東京から神奈川、山梨までは、種類はさほど多くはないのですが、非常に珍しいものがあります。日本にここにしかないものが出てきております。ベルトの中を県ごとにどういう特徴があるということを抑えると、それをどうするかを具体的に考えることができるのではないかと思います。長野県というトピックではなく、7県を比較するようなそういった情報は、みなさんを説得するのによいのではないのでしょうか。逆にいえばニアが計画されたがゆえに、日本の非常に良い自然情報を発見することができたと言えるような成果を上げることができたら、良いのではないのでしょうか。あくまでも意見ですが。

○亀山委員長

ありがとうございました。その他何か。どうぞ。

○富樫委員

富樫と申します。技術委員の1人として責任を持って意見を申し上げるために、なるべく計画が詳細に決まってい、そこがどういう場所かということを確認した上で、調査方法が適切なのか、予測評価が適切に行えるのかどうかという順序を踏まないと、審議も難しいと思うのですけれども。調査に当たりまして、今の3km幅について行くとすると、実際上はものすごい調査量になるはずだと思うのです。要するに言いたいことは、本来行わなければならない環境アセスの調査というのを、計画が確定していないからといって水準を下げるということはあるとは思いませんので、例えば3km幅があるとなれば、その幅について例えどこに計画が決まったとしても、それで十分な予測評価ができるように、そういった覚悟を持って是非調査をしていただきたいと思います。これについて意見として述べておきたいと思います。

○亀山委員長

制度的に言いますと方法書の段階ですので、詳細に事業の内容が決まった段階で行うものとは違うということが前提としてはありますが、できるだけしっかりやっていただきたいという意味で受け取ってもよろしいですね。

○富樫委員

心配なのは、例えばトンネルの坑口1つにしても、まだはっきりと確定していないゆえに、あいまいで定性的な評価で済ませてしまうことがあってはならないということが心配ということです。

○亀山委員長

そういうことですので、よろしくお願いします。その他どうでしょうか。

方法書についての意見の概要につきましては、先ほど資料3のところでお話しいただいたところですが、事業者は見解をつけるのを義務付けられているわけではありませんけれども、本日もご説明いただきましたし、また県関係機関の意見につきましても見解をいただいておりますけれども、この技術委員会の審議の参考にさせていただきたいと思っておりますので、次回までで結構なのですが、事業者として意見に対する見解書をおまとめいただいて、御提出いただけるとありがたいのですが、よろしいでしょうか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 澤田）

はい、今回先生がおっしゃったように、たまたま山梨県では条例でつけることになっておりますので出しました。山梨県で出したものは当然公開をしておりますし、そういったものかというのはご覧いただければと思います。そういった山梨県で作ったものを今回長野県版として作って、次回技術委員会の資料としてお出しすることは検討させていただ

ればと思いますので、よろしく申し上げます。

○亀山委員長

それでは、よろしく願いいたします。その他よろしいでしょうか。

それでは方法書全体について、何かご意見ご質問等ございましたらお願いいたします。今回の会議では意見をまとめて技術委員会としての意見としていきたいと思っておりますので、できるだけこの場でいろんな意見をいただければと思いますので、これまでの意見の他に何かございましたらお願いいたします。

それでは、私からお伺いいたします。方法書の最後のページに専門家等による技術的助言というものがございますが、方法書段階でこういう記載が必要かどうかは私には分からないのですが、専門家等の技術的助言とありますのでそれはそれとしてあるのでしょうか。専門家というのは社会的に責任を負うべき専門家なんでしょうから、どのような方かということは当然あっていいはずですよ。専門家が私の名前を出さないでということはないはずですから。

ただ中身を読むと、例えば哺乳類の2番目のところには、哺乳類のトラップとして、小さなモグラと大きなモグラに対応できる墜落缶による方法を検討する必要があるということか、一般鳥類では、冬季のアクセスが困難な地域はその前後に調査の頻度を高くすることで対応するとよいという、冬大変だったら春秋頑張ればいいよねといったことをおっしゃるような方は本当に専門家かどうかと心配になりますよね。長野県とついておりますので、長野県の専門家なんでしょうか。この扱いが、また方法書を作るに当たり参考にされているようでしたら、どういう方が専門家であるかということは、名前をきちんとさせた方がいいと思います。またその方がそういったということについては、本当に私はこう言ったということ、きちんと確認を取った上での専門家の意見であればそういった書式の作り方もありますので、少し整理された方がよいと思いますがいかがでしょうか。

○事業者（東海旅客鉄道株式会社 奥田）

この方法書 239 ページにおきましては、環境影響評価法によります主務省令に基づきまして、専門分野ごとに助言の内容を記載させていただいたというものであります。そもそも専門家とはということなのですが、先ほど先生からもありましたが、有識者ということでしっかりと先生方を選んでいくということでもあります。ただ、こちらに記載されているコメントといいますのは、まず全線を見ていただく先生と、各拠点で固有の事を見ていただく先生ということで、2つ、全体の先生と各地域の先生と分かれているということです。ここに記載しております助言の内容につきましては、各個別のものもありますが、ここでは全線統一して、共通的なコメントを載せているということになります。今ご指摘がありましたように、ここの記載の方法につきましては、準備書においても同じようなこういう記載をしていくこととなりますので、記載の方法や内容につきましては、今後検討さ

せていただきたいと思います。

○亀山委員長

専門家は名前をきちんと出すということは、私は大事なことだと思いますので、きちんと名前を出していただくということと、私はこのことをこう言いましたということ、本人の確認をとったうえでの記述が必要ですので、次の段階ではお願いいたします。

その他よろしいでしょうか。それでは他にご発言ないようですので、続きましては猛禽類調査の内容説明でございます。説明をしていただいたところで本日の日程を終了することになりますが、ここからは非公開の審議になりますので傍聴者の方と報道機関の方は申し訳ございませんが退室をお願いします。

～以下、非公開審議～

○亀山委員長

その他何かございますか。特に無いようでしたら、以上で議事を終了させていただきます。どうも遅くまでありがとうございました。

○事務局（環境政策課 宮坂）

皆様お疲れさまでした。本日の会議はこれにて閉会でございます。
お気をつけてお帰り下さい。