

京都府環境影響評価専門委員会 議事要旨

1 日 時

令和2年3月12日（木）午前10時30分から正午まで

2 場 所

ホテルルビノ京都堀川 加茂の間

3 出席者

委 員 渡邊委員長、荒川委員、勝見委員、佐古委員、清水委員、高野委員、田中委員、
徳地委員、中尾委員、成瀬委員、吉村委員（11名）

事 務 局 松山環境技術専門監、五十嵐環境管理課課長、その他関係職員

※ 新型コロナウイルス感染症に係る対策のため傍聴受付なし。京都府ホームページにて配
付資料、議事要旨を公開。

4 内 容

(1) 開会、あいさつ

- ・ 松山環境技術専門監あいさつ
- ・ 会議の成立の報告

(2) 議事：北陸新幹線（敦賀・新大阪間）に係る環境影響評価方法書について

①事務局説明

- ・ 事務局から、手続の流れ・経過・予定（資料1-4）、方法書の概要（資料2）、委員意見（資料3）、関係市町意見（資料4）、一般意見の概要（資料5-1、資料5-1、資料5-3）、意見の整理結果（案）（資料6、資料7）について説明。

②答申案に向けての意見交換

- ・ 意見の整理結果（案）を踏まえ、答申案に盛り込むべき事項や記載方法について意見交換を行った。意見の内容は以下のとおり。

（委員）

- ・ 「3（9）動物、植物、生態系 力 発生土による影響の調査等」について、「（3）水質、地下水、水資源 キ 降雨災害時の影響の把握、検討」と同じ文言を加えてほしい。本事業はトンネルが中心のため地表への影響は限られると思うが、発生土による影響が大きいと考えられるため、降雨災害に係る内容も加えるべきである。
- ・ 「2（10）景観」又は「（11）人と自然との触れ合いの活動の場」について、一般意見の中で、工事による観光業に係る影響も懸念されていたので考慮してほしい。
- ・ 「2（11）人と自然との触れ合いの活動の場」について、京都市北区鷹峯から日本海に至る古道である「西の鯖街道」が近年はハイキングやトレイルのルートになっている。工事車両運行や新たな道路設置等により利用の阻害といった影響が考えられるため、考慮すべきである。特に京都市北区杉坂から真弓川沿いに北上した真弓八幡町の区間での影響

が想定される。

(委員)

- ・ 「3 (3) 水質、地下水、水資源 エ (3) 地質構造の把握」について、追加調査の手法として物理探査も加えるべきである。

(委員)

- ・ 「3 (3) 水質、地下水、水資源 ウ 長期的な視点での検討」について、東海道新幹線は1964年に開通して50年になることから、これからの50年を考えると降雨量の変化や水文の変化等、気候変動の影響についても何らかの形で考慮する必要があると思う。
- ・ 「3 (1 2) 廃棄物等」について、駅の設置により人の集まり、交通への影響だけでなく廃棄物の増加も考えられるので考慮してほしい。
- ・ 「2 (1) 事業計画の具体化、環境影響評価 ウ 具体計画・手法の詳細や検討経緯・選定理由の明示」について、明示できない場合に理由の記載等を求めているが、準備書時点で明らかになっていなければ適切な環境影響評価ができないため、「明示できない場合」以下の記載は不要だとも思うが意図は何か。

また、「検討経緯・選定理由を明示」について、事業者の説明では環境以外にも社会影響や経済的な観点も含めて事業計画の具体化を行うとのことだったので、具体化に至る検討経緯や選定理由も明示するよう記載すべきである。

(事務局)

- ・ 「明示できない場合」の以下の記載は、準備書の作成に関する主務省令の規定を念頭に置いている。準備書では方法書より詳細な事業計画の内容を記載することが義務づけられているが、列記された記載事項以外のその他事項は「既に決定されている内容に係るものに限る」とされているため、そういった未定事項があった場合への対応として記載している。

(委員)

- ・ 騒音について、記載されていない大きな項目として、駅周辺に人が集まることによる騒音の影響、さらに朝6時頃～夜11時頃の列車走行後の夜間に車両基地で行われる作業による騒音の影響について、考慮するよう記載すべきである。
- ・ 「3 (2) 騒音、振動、微気圧波、低周波音 イ～オ」について、項目ごと低周波音や騒音を書き分けているが、各影響要因により騒音、振動、低周波音が発生するので、騒音、振動、低周波音をまとめて「騒音等」と記載してはどうか。
- ・ 準備書段階では、正確な地点は明らかにされなくても、具体的にどの場所にどういった施設(斜坑、立坑、明り、トンネル、車両基地等)が設置されるかは明らかになっていないと適切に環境影響評価を行えないので、その程度は記載されるよう答申の全般的事項で表現し求める必要がある。

(委員)

- ・ 意見の整理結果(案)(資料7)では、項目を細かく分けて記載されている。答申案では、

項目を適宜まとめることも検討すべきである。

(委員)

- ・ 細かい点に分けて指摘することは望ましいと考える。駅や車両基地については新たに項目を設ければよい。

(委員)

- ・ 「3(9) 動物、植物、生態系」について、供用時の換気施設からの騒音、振動、排気等や工事中の騒音や低周波音等の影響についても、ある程度の影響があると考えられるため、新たに項目を設けて調査等や措置検討において考慮するよう追記するべきである。

(委員)

- ・ 「3(9) 動物、植物、生態系 イ 生態系の適切な把握」について、樹林環境の調査では人による管理の程度「及び物質循環」も把握と追記してほしい。あまりアセスでは行われることはないが、物質循環から生み出される生態系サービスも重要であるので記載すべきである。同じく「キ 継続的なモニタリング」について、動物・植物・生態系への影響の「物質循環的手法を含む」モニタリングと追記し、定量的な物質量からのアプローチも加えるべきである。

(委員)

- ・ 「3(12) 廃棄物等 ア 発生量、取扱方法を詳細に予測」について、発生量及び「運搬含む」処理・処分の方法等の予測、等と追記するべきである。京都市北部等は道路網が限られていることから、本事業では長大トンネル掘削による発生土の運搬が重要である。

(委員)

- ・ 本事業は、路線や施設等の存在・供用だけでなく、工事による影響も大きいと思うので、それぞれの影響要因の違いが分かるように表現してはどうか。
- ・ 地下水を含めて水循環への影響は工事中と完成後で異なる。また、南部の平地部トンネルと北部の山岳トンネルでは工事中を含め地下水への影響が大きく異なると思われるので、その違いも踏まえた調査等が重要だと考える。その点を全般的事項で記載してもよいのではないか。また、トンネル・斜坑・立坑等については、工法や掘削方向などでも地下水等への影響が異なると思う。

(委員)

- ・ トンネルの工事方法の検討に当たっては、時間制約から掘削開始場所が検討され、その上で可能な限り地下水への影響がないルートを選ぶことになる。本事業では山岳トンネル区間で道路が限られている中で、土を運ぶ車両が通ることになるので、その元になる発生土量の予測が重要であることが特徴だと思う。

他のトンネル掘削事業では、幹線道路の近くであっても交通への影響が出来る限り少ないような工事車両の合流方法の工夫や、立坑から長いベルトコンベアを設置して運び出すと

いった工夫があるが、本事業では難しいと思うので、十分なシミュレーションが必要である。

(委員)

- ・ 本事業では、ルート位置の選定だけでなく、駅や車両基地といった施設の影響の検討と工法の選定も重要であると思う。

(委員)

- ・ 事業者回答では準備書段階では細い線としてルートと示すとのことだったが、適切な環境影響評価のためには、ルート位置を示すだけでなく、複数設けられる斜坑・立坑等の位置や土の保管場所、道路の拡幅場所等、ポイントが明示される必要がある。過去のアセス事例と異なり、事業計画が幅広いままであり具体的な意見が示すことができていないので、準備書では具体的な意見を述べられるように絞り込むことが必要である。

(委員)

- ・ 全くそのとおりだと思う。土木事業の現場をみると、例えば北海道新幹線の延伸事業では土をどこに持っていかかが決まらないまま事業が進んでいる現状もあるが、意見としては伝えるべきである。

(委員)

- ・ 「3(2)騒音、振動、微気圧波、低周波音」について、最も多く方に騒音による影響が出るのは工事中であるので、工事中の騒音への考慮についても項目を設けて指摘するべきである。

(委員)

- ・ 山岳トンネル区間で道路幅が狭い地域で道路を拡幅する場合等、付帯工事により交通や生態系等への影響も想定されるので、指摘する必要がある。

(委員)

- ・ 本事業に関して、住民の方から手紙の送付があった。工事車両運行等の工事による影響を心配しているとのことだったので、工事中の影響については、答申の中で項目を設けて指摘する必要がある。本日の専門委員会について、新型コロナウイルス対策として仕方が無いものの、一般傍聴がないことにも問題があるとは思いますが、答申では一般住民の意見の中で心配されている点も踏まえられよう、事業者に対して丁寧な説明を求めることを非常に強調して記載するべきである。

(委員)

- ・ 住民の意見に対しては丁寧な対応が必要だと考える。本日の専門委員会の傍聴中止は委員長としての判断でもあり、議事要旨の公開等、今後の対応は適切に行うよう事務局に伝えている。

(事務局)

- ・ ホームページへの開催結果の公表等、丁寧に対応させていただくとともに、報道機関や個人の方から問合せがあった場合は、本日の専門委員会の内容を丁寧に説明させていただく。

(委員)

- ・ 私は近畿地方整備局の公共事業評価委員も務めているが、大規模事業の場合、計画から数十年後に地盤調査を行った結果ルートや基礎構造が変更されたり、社会状況の変化に伴い土砂の受入れ場所の変更されることもある。そういった長期的な視点をアセスの準備書としてどう扱うべきかとも思うが、ある程度は想定してもよいのではないかと。

(委員)

- ・ 間接的に聞いた話だが、北陸新幹線の敦賀までの区間では、終盤に貴重な湿地を回避した事例がある。その事例でどのようにアセスが実施されたのかは参考になるのではないかと。

(事務局)

- ・ 中央新幹線の事例では準備書でも具体的な土の搬出先は記載されていない。また、福井の湿地回避の事例はアセス手続の後に行われている。

(委員)

- ・ 実際の施工の動きは承知しているが、短い橋梁やトンネルの事業とは異なり、本事業は世界最長レベルのトンネルであり大量の掘削土砂が発生することは、関係者が自覚した方がよい。

(委員)

- ・ アセス手続後の個別の対応事例はよく分かるが、本来はアセス手続の中で可能な限りの検討を行い、そういった事態が起こらないようにルートを選定すべきである。

(委員)

- ・ 本専門委員会の役割は懸念されることをできる限り明確に指摘することである。工事影響に係る記載については、全般的事項に新たな項目を設ける等、記載方法を検討したい。

③今後の進行

- ・ 次回委員会は令和2年3月26日に開催予定。次回委員会では、上記②の委員意見や追加の委員意見を踏まえた答申案を作成・提示し、答申に向けた検討を行うこととなった。