

岐阜県環境影響評価審査会 議事録（概要版）

- 1 日 時：平成26年2月27日（木） 午後1時30分～午後4時30分
- 2 場 所：岐阜県シンクタンク庁舎大会議室
- 3 議 題：中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価準備書【岐阜県】について
- 4 出席者：北田委員、山澤委員、永瀬委員、廣岡委員、奥村委員、中村委員、神谷委員、鹿野委員、浅野委員、窪田委員、駒田委員、安藤委員、清水委員、高木委員、山田委員、伊藤委員、森委員
吉田専門調査員
関係市町担当者11名、県関係課等担当者18名、事業者7名、事務局7名
傍聴者16名
- 5 議 事：当該事業に係る環境影響評価手続及び審査の進め方について事務局から説明。
動植物委員会の結果概要について委員長から報告。
その後、質疑応答を実施。

以下、【委員】とあるのは、委員又は専門調査員を指す。

【会長】

前回の審査会の後に開催されました動植物委員会について、委員長から報告をしていただきます。

【委員長】

前回の審査会の後に、非公開で動植物委員会を開催しました。非公開であった理由はレッドリスト、レッドデータブックに記載されている希少種で位置を示すことができないからでした。時間は1時間と限られていましたし、提示された資料は開口部、非常口、土砂の搬出口等の周辺における動植物の調査結果のみでしたので、思っていた程、そんなに特殊なものはありませんでした。その点についても、もう少し具体的なものがでてくると期待していたので、示されなかったことは残念に思いました。委員会の内容については、動物及び植物とも資料に記載されているとおりです。

【会長】

それでは、前回の審査会で十分に議論ができなかった項目について、質疑応答に入ります。資料に事業者の回答が記載されていますので、まずは項目別に事業者から説明していただきます。それでは騒音について説明願います。

【事業者】

資料4の騒音のところをご覧ください。こちらにあるご意見は列車の走行に関することです。発生源対策ということで、75dB以下にする対策を講ずるべきではないか、もしくは防音防災フードを設置することを基本とするべきではないかという内容のご意見、質問です。

それに対する当社の回答ですが、別紙2にあります。新幹線鉄道の環境基準につきましては、音源対策、障害防止対策、土地利用対策等の各種施策を総合的に推進するに際しての行政上の目標となるべきものであると記載されています。新幹線の騒音対策は防音壁などの音源対策のほか、土地利用対策、個別の家屋対策などの総合的な対策により推進することとされています。当社はこの考え方に則り、基準との整合を図っていきたいと考えています。具体的な音源対策としては、高さ2.0mの防音壁を設置することを基本としていますが、土地利用状況や騒音上対策が

必要な場合にに応じて、高さ 3.5m の防音壁又は防音防災フードを設置することを前提として予測を行い、結果を準備書で示しています。一方、防音壁と防音防災フードの設置範囲ですが、現在の土地利用状況に加えて、車両を見えるようにしてほしいという意見もあり、それとの兼ね合いもありますので、地元の自治体と調整をしていきたいと考えています。

資料4の2ページ目ですが、防音防災フードを設置せず 75dB を超過する場合、事後調査が必要ではないかという意見があります。そちらに対する当社の回答ですが、環境影響評価において採用した予測手法は実績のある整備新幹線での予測手法を参考にしており、科学的知見に基づくものであること、山梨リニア実験線における走行試験による検証を行っていることから、予測手法や防音壁、防音防災フードによる環境対策の効果の不確実性は小さいと考え、環境影響評価法に基づく事後調査の実施は考えていません。ただし、開業後は事業者で測定を行い確認するとともに、沿線の皆様へのお知らせの仕方についても検討してまいります。

事業者として実施するモニタリング等の測定については、他の環境要素も含め、別紙3に記載しています。こちらの上段の表には法律に基づき事後調査を行うものとして、水環境、動物、植物、生態系の4項目があり、このことは準備書にも記載しています。そして、先程申しました事業者として行うモニタリングについては下段の表にあります。大気質、騒音、振動、微気圧波、水質、水底の底質、地下水、水資源、地盤沈下、土壌汚染です。当社としてはモニタリングを行い、その結果について公表していきたいと考えています。また、その下にありますが、日照障害、電波障害については適切な補償のための調査を行います。文化財については法令に基づいて必要な調査を実施していきたいと考えています。このようなことを実際にどのように行っていくのかについては評価書に記載したいと考えています。

あと、資料4の2ページ目の最後です。リニアの通る谷間地形について、リニア実験線での実測値と比較できるデータがあれば提示してもらいたいというご意見、質問ですが、こちらについて確認したところ、実験線では地形の影響を伴うところがなく、準備書に記載した騒音予測モデルは地形の影響を考慮したものではありませんでした。地理的な要素によって音の反射も考えられますが、岐阜県の路線条件においては、距離減衰により反射面に達するまでの音が減衰していること、反射面で音の吸音や拡散が起きること、反射音事態も距離減衰することから、予測して直達音に比べて十分に小さくなると考えています。なお、開業後は事業者で測定を行い確認するとともに、沿線の皆様へのお知らせの仕方についても検討してまいります。こちらについても、列車走行時の騒音のモニタリング測定を行い、皆様へ公表を行いたいと考えています。

【会長】

ただいま事業者から説明のありました騒音に関する部分について、意見、質問はありますか。

【委員】

山梨の実験線では谷地形のところはないので、実測値、観測データはないということですね。そして、岐阜県内の路線における地形では、斜面までの距離が大きいので、距離減衰するという意味の回答ですね。騒音の専門ではないので推測ですが、騒音の伝搬は風速と気温の鉛直方向の分布の影響があるのではないかと思います。一番単純なのは下から上まで一様な分布ですが、谷地形は高さによって気温の傾度が違うと思います。谷地形は単純一様な高さ方向での分布ではないと思います。それを考慮しているのでしょうか。その2点、予測にあたって、谷地形特有の気温の鉛直分布と、あるいは風速について考慮しているのかということですね。

【事業者】

岐阜県の地形では委員が言われたような地形がないわけではないですが、列車の走行による騒音が発生するところではそのようなところはないということをもとに予測しています。前回も木

曾川の地形の話がでしたが、あの辺はかなり開けている谷間なので、反射による影響は発生しにくいということです。風速については、風速の影響を組み入れているのではなく、強い風速を計測した場合はデータとして除いて予測をしています。

【委員】

風速がどのように影響するかよくわからないのですが、風速が強いときは予測をしていないというのは、風速が強いときは鉄道騒音以上に音が大きいからですか。だから組み入っていないということですか。

【事業者】

新幹線騒音測定のマニュアルがあり、その中で走行騒音の計測にあたっては、異常な気象の時のデータは除くことになっています。例えば大雪であるときや風が強いときです。通常、新幹線騒音の測定では風がほとんどないときを対象としていますから、予測も風がない条件で行っています。

地形に関してですが、現在の計画路線の中では、反射するほど地形が迫っているところはありません。例えばトンネルの坑口についても微気圧波を低減する緩衝工が付きますので、実際に音が出る場所と山が極めて接近するところはないと考えています。ただ、今後、細かい設計ができた段階でそのような箇所がでてきた場合は、実際にモニタリングを行っていく地点として対処していきたいと考えています。

【会長】

それでは大気質について事業者から説明してください。

【事業者】

大気質に関して、風速の弱い谷間地形では空気の流れや排ガスの滞留を考慮した予測が必要でないのかという質問です。

当社の回答ですが、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測にあたっては、予測地点近傍の現地気象観測結果に基づき予測条件を設定しています。そうしたことで、拡散方向の地表の標高の変化を考慮していることから、地形の影響はある程度反映できていると考えています。

廃棄物焼却施設などの大規模で高い煙突をもつ発生源の場合、地形影響をより詳しく反映できるモデルを適用する事例もあると存じていますが、本事業では第2木曾川橋梁等の谷地形における発生源が地表付近で稼働する建設機械であり、二酸化窒素等は地表近くからの排出となり、移流距離も近傍に限定されるため、今回採用した予測手法で十分な精度を持っているものと考えます。

【委員】

煙源が地表面にあるから移流が近傍に限られる、という回答であり確かにそのとおりですが、地表面の風速は上空に比べて小さく、一時間後に風が別の方向に吹いても、前の時間から比べてそんなに遠くへ排出物は移動せず、仮に逆方向に吹くとしたら戻ってくるということになります。このような道理を考慮しなくてもいいのかというのが質問の趣旨です。それに対して今言われたことは答えになっていません。

それから、地形の影響というのは単に風向がどうかだけではなく、気温の鉛直分布が単純でなくなるわけですね。平坦で一様なところだと、中立だったら中立で、不安定だったら不安定でほしい境界層全体に及んでいるのですが、複雑な地形のところはそういうことがないです。例えば、下の 50m くらいのところは中立だけど、上は安定成層になっているなどいろいろな場

合があります。ただ同じように平地のところで環境影響評価のマニュアルに書いてあるとおりのことを行うのではなく、そういう気温の鉛直分布を一度測って見たらどうですか、という意見です。単純に地表面での日射量や風速だけでは、上空の気温や密度の層を予測することができないのが谷地形という場所です。だから一度ぐらい測ったらどうですか、ということです。

【事業者】

回答に記載していますが、ごみ焼却場のように高い煙突を立てて拡散させるというところでは、委員が言われるようにモデルを作って、どのように広がっていくか、薄まっていくかということを検証する必要があると思います。しかし、当社が行っている予測、評価は建設機械を地表面近くで使うものであり、しかも発生源対策ということで、なるべく低い値の発生量となる機械を使うことを保全措置として考えています。そのようなことを勘案しても、他の事業、鉄道事業と比べても当社の大気質における今回の予測手法は十分な精度があると考えています。

【委員】

今の回答はただ資料に記載してあることを読み上げただけで、私がこの資料の回答を受けて質問したことの回答になっていません。大気汚染物質が少ないからということだと思のですが、だけど、空気が滞留するところがあると、それがどんどん溜まっていきます。上空だと風が大きいので遠くへ行くかもしれないけど、地表面から出たものは風速が小さくそんなに移動しないので、風向が変化したら戻ってくるかもしれないです。地表面の排出源の近くだったらなおさら、複雑な風の時間変化をいれた予測をする必要があるのではないのでしょうか。単にある時間にある方向に排出物が動き、動いた物は次の時間は考慮せず、新たに煙源から排出されたものだけが拡散されるという予測ではなくて、空気が滞留することが起こり得ることを考慮して予測したらどうですか、ということです。

【事業者】

先程の話にも出た第2木曾川橋梁のところですが、二酸化窒素ですと予測結果が約0.01ppmということで、基準値に対してはまだ余裕があります。ただ寄与度としては高い状況となっています。このような寄与度が高いところについては、別紙3にも記載されていますが、モニタリングを行っていきたくて考えています。モニタリングをするにあたっては、例えば高さごとの気温の分布だとか考慮しなければならぬ条件があると思われまますので、状況を考えながら行っていきたくて考えています。

【委員】

今、気温の測定の話がありましたが、私もぜひ気温の測定を行っていただきたいと思います。その理由は冷気湖ができる谷があるからです。冷気湖ができ、逆転層が発生するとその下にばい煙などがたくさん溜まります。それからもう一つ、冷気湖の中で起こった音が屈折してその上のところでもかなり大きな音がでます。実際に冷気湖のところから車の音や警笛が遠くへ聞こえるということがあるので、ぜひ気温の測定を行ってください。どのようなときに測定するといったのかというと、秋口の無風で冷えた日です。恵那峡は秋に霧がでることでも有名で気象協会でも調査をしています。気温分布も調べられているし、冷気湖の形成過程などもわかっていますので、それらを参考にしながら実際に測定を行っていただきたいと思います。音とばい煙の両方に関係します。

【事業者】

先程申し上げたとおりモニタリングを行っていきますので、そのときに確認をしながら行って

いきたいと考えています。

【会長】

それでは次に、土壌・地質ということで事業者から説明願います。

【事業者】

ウラン鉱床関係の土壌・地質ということですが、意見としては、放射線が高いか否かの判断の目安はどのように考えているかということ、法令等に則りとあるが、参考にした法令、事例を説明されたいということ、それから、今後検討する事項をいつまでに検討し、また、公表、地元への説明をどのようにするのかということ、これらを具体的に説明してもらいたいということです。

事業者側の回答ですが、計画路線はウラン鉱床を回避していますが、ウラン鉱床に比較的近い地域があります。前回の審査会で示しましたが、おわん形に窪んだ花崗岩の上部に堆積した瑞浪層群のうち土岐夾炭類層と花崗岩の境界付近をトンネルが通過する、月吉鉱床の北側の区間です。こちらでの掘削工事に際しては、必要に応じて線量計などにより掘削土の状況を把握します。また、トンネル工事は地山を掘削するだけであり、自然放射性物質の比率を高める処理を行わないことから、法令の規制の対象となっていませんが、管理値としては、鉱山において一般公衆の立ち入りを制限する線量限度を参考とします。

ウラン濃度が高い掘削土を取り扱った事例としては、人形峠、東濃鉱山などがあります。また、瑞浪超深地層研究所においては、ウランが含まれると想定される深さの掘削にあたって、ウラン濃度の確認を行いながら作業を進めるとともに、他の掘削土と区別して、堆積場では覆土し遮水シートを設置することにより管理すると伺っています。

本事業において、万一、放射線量が高い掘削土が確認された場合は、掘削土を覆土することにより敷地境界における放射線量を管理値以下に低減させるとともに、遮水シートなどを用いて雨水等の侵入を防止させることを考えています。

施工上の管理方法の詳細については、工事着手までに検討を進め、その内容は工事説明会などを通じて説明していきたいと考えています。

【委員】

最後のほうにありましたが、工事着手までに検討し、それを工事説明会で説明していただけるということで、大きな進歩だと思っています。

ひとつ確認したいのは、放射性物質を放射線量だけで管理するべきものではないということです。セシウムのようにガンマ線だけを放出して、放射線を測ればわかりますというものではないです。確かにガンマ線を出してそれを測ればラジウムがどのくらいあるのかがわかりますが、問題となるのはラジウムからのガンマ線ではなくて、ラジウムが壊変してできるラドン、それ以降にできるポロニウム、鉛、ビスマスなどを人が吸い込んで被ばくするということがあるので、その観点でも検討をしていただきたいです。踏み込んで検討していただき、説明会等でこのような対策をとるから大丈夫である、ということの説明していくよう進めていただきたいです。

【事業者】

空間放射線は基本的にガンマ線になるのですが、先程委員が言われたように、ラドンガスはアルファ線になるので、アルファ線についても適切に管理できるようにしていきたいと考えています。

【委員】

先程委員が言われたように、聞いていて進歩していると思いました。それで最後のところで施

工管理の詳細は工事着手までに説明会を行うという回答がありましたが、実際に工事にあたっては先行ボーリングを必ず行うと思います。先行ボーリングを行えば、トンネルを通す前にそこがどのくらいのウラン濃度であるかという情報がわかります。実際にどのように施工するのかはわかりませんが、情報をできるだけ早めに地元の方へ提示し、丁寧に説明をして安心していただければ、工事の進行について理解していただけたと思います。実施にあたっては、ジョイントベンチャーを組んだりすると思います。今後JR東海さんが施主となりコントロールする側になりますので、県とも連携をとり、地元で安心をしていただきながら事業を行っていただきたいと思いをします。

【事業者】

ウランについての予測をしてはいますが、施工にあたりましては、事前にボーリングを行いますので、委員が言われるように、地元の方の不安がなくなるようにお知らせをしていく形で事業を進めていきたいと考えています。

【委員】

いつ頃この辺りの掘削を行うのでしょうか。

【事業者】

まだ認可が下りていないので、工事工程がどのようになるのかは未定で、1～2年で掘削ができるのかどうかを回答することができませんが、今すぐに掘削を行うようなことはないです。

【委員】

今回のウラン鉱床の調査は原子力開発機構のデータを使っており、それはかなり正確なデータなので、これで進めていっていいと思います。ただ、一般の方に安心していただくために、トンネルが通るところの地質の断面図を提示できるようにするといいと思います。かなり正確なデータによる図なので、それにトンネルの予定線を加え、ウラン鉱床はここでありこの場所はやや危険である、この場所は全く心配がない、ボーリング調査はここで行うというようなことを一般の方に図面を提示し説明されるといいと思います。原子力開発機構のデータは正確なのでぜひ利用してください。

【事業者】

前回の審査会でスライドを使って、原子力研究開発機構の調査結果を基にした資料の説明をしましたが、その内容や、またボーリング調査も行いますので、評価書にはウラン鉱床についても少し記載をしていきたいと考えています。

【会長】

それでは次に温室効果ガスについて、事業者から説明願います。

【事業者】

温室効果ガスの意見、質問については、まず「東京－大阪間」は予測値が算出されているのに、「東京－名古屋間」は算出がされていないのはなぜかということです。当社の回答ですが、東京都－名古屋市間の開業時における、列車走行に伴う温室効果ガスの排出量については、何らかの前提条件を設定のうえで算出することができないか、検討いたします。

それから、方法書に対する知事意見にもあるとおり環境影響評価の評価項目に選定されるべきではないか、という意見に対する当社の回答ですが、列車の走行に係る温室効果ガスについては、

速度域や到達時間が同じである航空機と比較して排出量が3分の1程度と少なく、環境影響評価項目として選定しませんでした。なお、東京都－大阪府間の開業時における総排出量を、準備書資料編15－2に記載しました。

【委員】

「3分の1程度と少なく」とありますが、これは一人当たり、大阪へ航空機で行くことを前提として、その3分の1ということでしょうか。

【事業者】

資料編の環15－2－1に列車の走行に伴う温室効果ガス排出量ということで、その排出量、算出根拠、それぞれの交通手段での排出量の計算結果が示されています。そのページの一番下に超電導リニアの排出量があり、一人当たり29.3kgとなっています。環15－2－2には航空機についての記載がありますが、航空機では一人当たり96.9kgとなっています。この2つの数字から約3分の1ということになっています。

ちなみに新幹線の「のぞみ」や自家用車についても算出はしています。こちらも比較ができる表を掲載しています。

【委員】

「少なく」としているのですが、これは考え方の問題で、評価としては、事業でどれだけCO2ガスを排出するのかを客観的に示すのが重要なポイントだと思います。一人当たりで3分の1と、全体でわからないような形にして少ないですと言われると、我々としては怪しいと思ってしまいます。ですから、今回の事業で東京－名古屋間を開通させた場合に、そこでリニアを運行させたときどれくらいのCO2が出るのかを現在ある情報でできるだけ正確に見積り、それを本編に載せるというのが、本来あるべき姿なのではないでしょうか。

前半部分で「算出することができないか、検討します。」とありますが、名古屋を前提とすれば算出は難しい話ではないです。ですから、ぜひ算出していただき、あとは後半に資料編に記載しましたとありますが、そうではなくて、評価書本編に載せることを検討していただきたいです。

【事業者】

東京都－名古屋市間における評価書に記載については、検討しており、評価書に記載できませんという状況ではないですが、前向きに取り組んでいますので、ご理解いただきたいです。記載箇所についてもご意見を参考にして、これから調整していきたいと考えています。

【委員】

環15－2－1にあるのは、列車の走行に伴うCO2の排出ということですね。これから、建設工事を行うのですが、そういう建設工事を含めたライフサイクルとしてのCO2排出はどこに記載がありますか。

【事業者】

工事の施工に伴う温室効果ガスの排出については本編に記載をしまして、列車の走行に伴うものについては環境影響評価項目に選定をしていないため、参考として資料編に記載していません。そのため、まとめた記載はしていないということです。

【委員】

そのようにしたのは、併せて評価を行うと都合が悪いからですか。何か意図があるのですか。

【事業者】

これまでの新幹線鉄道の環境影響評価においては、同様の仕分けをしてきたためであり、意図的に隠したということではありませんので、誤解のないようお願いします。

【委員】

資料編環 15-2-1 ではキロワット時あたりの CO2 排出量が記載されていますが、これを見ると平成 20 年、平成 21 年の数字が使われていますが、これはまだ現在のような発電状況になっていないときのものです。今はほとんど原発が稼働していない状況で、それを基に算出すると、電力会社によって違いはあるでしょうが、排出係数 0.409kg は例えば 20%増ということになるのでしょうか。

【事業者】

こちらは平成 20 年、平成 21 年の資料を前提に作っており、最新のものではどうかということですが、電力に関しては確かにここ 1、2 年のものは数字が大きくなっています。ただ、以前の状況が長い目で見たときにどうかということがあります。排出量がどのくらいになってきていて、当社の予測にどのような数字を使っているかということ、評価書段階ではわかりやすく示すことを考えています。

基本的に 20 年間ぐらいの平均を通してみると、予測では厳しめの数字を使っています。今は原子力発電の問題があり高めの数字となっていますが、長期的には火力発電の省エネ化も考えられますので、何が前提条件としてあるかということの評価書では示したいと思います。他のものについても新しく試算をして、この結果と差があまりないということを確認していますので、そのことについても評価書に追記することを考えています。

【会長】

それでは、次の 6 ページ 発生土について、事業者からお願いします。

【事業者】

続きまして、6 ページの発生土についてご説明します。事務局からのご意見ですが、発生土置き場等の候補地が選定されていない状況ですので、事後調査等その他必要に応じた工事中及び工事後の追跡調査等の結果を公表すべきではないかということです。

事業者側からの回答ですが、発生土置き場につきましては、現時点で具体的な位置、規模の計画を明らかにすることは困難です。この準備書におきましては、一般的な発生土置き場の工事や規模を想定し、準備書第 9 章において必要な環境保全措置を位置づけた上で、その効果を準備書第 10 章に示す事後調査により確認することとしています。なお、今後計画を具体化する発生土置き場等について、環境保全措置を定めるにあたり実施する調査及び影響検討につきましては、別紙 4 に記載のとおり進めていくことを考えています。

以下の質問につきましても、別紙 4 に書かれていますので、15 ページ 別紙 4 をご覧ください。

「別紙 4 発生土置き場等の調査及び影響検討の考え方について」ですが、発生土置き場等の選定、関係者との調整を行った後に、具体的に行っていく調査等として、①から⑤を実施し、その後、工事を開始したいと考えています。1 番目に「調査内容の計画」、2 番目に「調査の実施」、3 番目に「調査結果に基づく影響検討」、4 番目に「環境保全措置の検討及び事後調査・モニタリング計画の策定」、5 番目に「調査結果、影響検討結果、環境保全措置及び事後調査・モニタリング計画について、関係自治体及び地域にお住いの方への公表」を考えています。

なお、調査及び影響検討の項目については、以下のものということで、一覧表に記載していま

す。建設機械の稼働ということでは、大気質、騒音、振動、動物、生態系、温室効果ガスという項目、工用車両の運行ということでも、同様です。発生土置き場等の設置ということでは、水質、重要な地形・地質、文化財、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの場ということで、発生土置き場等に関する調査・影響評価等を行っていきたいと考えています。これらのことについては、調査方法等を含めまして専門家の皆様の助言等を踏まえて実施していきたいと考えています。以上です。

【会長】

事務局からお願いします。

【事務局】

今の発生土の置き場に関連して、事務局から報告します。

前回の審査会において、発生土置き場について県の条例に基づく自然環境等の調査を含め、改めて行う必要があるのか、ないのかということで、委員からご質問がありました。前回の審査会で明確な回答ができていませんでしたので、ご説明したいと思います。

資料6-1と書かれた資料の19ページをご覧ください。

「発生土置き場の取扱いについて」と題していて、「発生土置き場について、県条例に基づく自然環境調査を改めて行う必要があるか。」、ということで、結論としては、今回のこの事業での発生土置き場については、この事業の付帯施設と位置付けられているため、付帯施設も含めて今回のアセスの対象となっていますので、県のアセス条例及び自然環境保全条例においては対象とはならないということになります。

付帯施設として位置付けられている発生土置き場が、今回のアセスの対象と考えてよいかどうかについては、環境省の考え方も確認してしまして、発生土置き場の設置自体が、この事業のためだけに行われる一連の行為であるということで、中央新幹線事業のアセスの中で評価を実施すべきだという考え方です。また、公表されました準備書の中では、発生土置き場を付帯施設として位置付けてしまして、環境保全措置の対象としています。

こういったことを考えますと、発生土置き場の設置を含めたものが中央新幹線事業であるということになりますので、環境影響評価法に基づくこの環境影響評価の中で行われる必要があります。環境影響評価条例の規定につきましては、対象事業としては、環境影響評価法の対象事業を除くこととしていますし、自然環境保全条例の規定につきましては、自然環境保全協定の締結の前提として自然環境調査を行うこととされていますが、その対象となる行為についても、環境影響評価法及び環境影響評価条例の対象事業である開発行為は含まないこととされていますので、改めて県条例に基づいて環境調査等のアセスの手続きを行うということはありません。

したがって、今回の環境影響評価の中で、発生土置き場について事後調査ということが必要になってきますので、先ほど事業者から説明のありました「別紙4 発生土置き場等の調査及び影響検討の考え方について」を含めて審査会の中でご審議いただき、必要な意見を提示していく必要があります。

【会長】

それでは今のご説明を受けて質問のある方はいますか。

【委員】

発生土については、今回の事業の中であって、このアセスの対象であるというご説明でしたが、今回の準備書の中では具体的な案は示されていません。環境影響評価の観点からすると、発生土をどのように処分するかというのはかなり大きな環境影響だということになると思います。事業

者から示されました手続きを進める場合に、普通であれば事前にこの審査会の場で審議されるプロセスがあると思うのですが、こういった事前配慮的な部分がどの程度担保できるのかということが懸念されます。その点について、事務局から補足いただけませんか。審査会の場で審査できるのか、事後調査報告書というものを出されて完了となるのか。報告書が出てきて完了となるのは環境影響評価として適当ではないと思います。

【事業者】

別紙4の一番上に記述がありますが、発生土置き場は具体的な位置・規模等の計画を明らかにできない場合の対応ですので、準備書の「第9章 第2節 具体的な位置・規模等の計画を明らかにすることが困難な付帯施設に関する環境保全措置」として、具体的な環境保全措置を記載し、検証しています。そのうち効果に不確実性があるのは、動物・植物・生態系ということで、これらについては、事後調査で確認していくことを準備書に記載しています。

補足しますと、準備書第9章に書かれているのは、どんな環境保全措置をとるかということです。

発生土置き場の候補地が実際に具体化されてきた時には、事前にどのような環境調査を行って、必要な環境保全措置を検討していくかということをお示ししたのが、別紙4です。その中で、①から⑤のうち、⑤にあるとおり実際に行った調査結果、影響検討結果が出ます。その結果を受け、どのような環境保全措置を実施するかを決めていきたいと思います。このようなことを関係自治体の方や地域の皆様に公表し、ご説明してから工事に取り掛かりたいということです。また、公表のタイミングについても、関係自治体と調整したいと考えています。

【事務局】

発生土置き場について、準備書の段階で調査等が行われていないわけですが、今後、具体的な場所が決まった段階で調査や影響検討というものを考えていくということで、今回は具体的な例として調査項目や手順を示されました。この手順等について、県としてこれで十分なのか、さらに追加すべきことがあるのかといった視点で必要な意見を述べていくことが必要であると考えています。

【委員】

普通のアセスであれば、方法書の手続きから始められていきます。ここに書かれている内容は事後調査の方法書に近いと思うのですが、事後調査においても方法書の審査のような手続きが踏まれていくのか、事後調査結果のみが出てきておしまいになってしまうのかという点についてお聞きしたいです。

【事務局】

別紙4において、事業者が説明しているのは着手後の結果ではなく、着手前の調査結果、影響検討の結果というものを公表・説明するということですので、事後調査そのものとは少し違うと思います。

事業者が計画している手順について、指摘すべき事項があれば知事意見の中で言うという方法しかないということです。事後調査の結果については、法及び条例に規定された手続きがあり、そこについては、着手後のこととなります。

【委員】

別紙4について、1点お願いしたい点があります。ウランあるいはラジウムの問題ですが、発生土を搬入するにあたって、そういったものを確認するということを加えていただければと思います。

ます。

【事業者】

ウランのことについては、どういったものが出てくるかということで、土壌汚染の項目で記載することを考えています。発生土置き場については、出てきたものを置く場所についての影響ということですので、この二つは分けて記載したいと思います。

【委員】

今の残土のことで、書面で提出した意見の回答が記載されている資料6-2ですが、ここにも事業の後しかありません。事前にある程度の予測を立てたうえで、調査・検討をするという回答をしていただきたいですし、アセスをするということを求めるのであれば、それははっきりとしてほしいと思います。工事用道路についても、既設の道路を使用すると書かれていますが、実際には拡張したり、補修したりすることを踏まえて、もう少しきちんと対応してほしいと思います。

【事業者】

資料6の21ページ、資料6-2に記載した回答ですが、基本的には既設の道路を大きく変更するものではないと考えていますが、仮に環境への影響が大きくなる話があれば、発生土置き場と同じように工事開始前に、調査、影響検討、環境保全措置を実施することを考えています。影響の大きさによってきちんとやっていきたいと思います。

【委員】

ある程度はもっと予測ができるものではないかと思っていますので、そのところはもう少し全体に対して考えていただきたいと思います。

【委員】

環境影響評価というものを、もう一度見直してみる必要があると思います。ある事業をすることによって、どこに、どういう影響がでてくるのか、影響が出てきたらどういった保全をするのか、その保全でいいのか、それを評価して問題ないとなった時に、環境影響評価書が出てきて、それが審査にかかって、これだけの保全対策をとっているのならば影響はなく、問題ないという流れに持っていくのが環境影響評価だと思います。まだ土捨て場が決まっていないので調査もしていない、そこにどういう影響があるのか、どういうものに影響があるのかということが分かっていない時点で、環境影響評価書は作成できないというのが基本ではないでしょうか。

いくつかの環境影響評価に係わってきました。例えばゴルフ場であれば、ゴルフ場から流出する土砂については、沈砂池を設けて公共用水域に流出することを抑制するというにあたって、土砂の沈降特性を確認する実験を実施し、沈降に係る時間（日数）を算出するとともに、流入する流域範囲や降水量データ、流出係数を検討して、沈砂池に流入してくる日水量を確定することによって、沈降に要する時間と日水量から必要とされる沈砂池の容積の計算値が算出されるという手順が踏まれることによって確認がされていました。

このような検討がされていない環境影響評価は環境影響評価ではないと思います。工事用道路の問題や埋め立て場所の問題のように影響を受けるとされる場所は、すべて環境影響評価の中で評価していかなければならない項目なので、それが評価されていない時点においては、環境影響評価書は作れないと思っています。その点は、事務局と我々委員会の間で考え方をまとめなければならぬ問題だと思います。

【事業者】

環境影響評価の手続きの流れということで、準備書で示している中でいろいろと決まっていな
い事があるのはおかしいのではないかというご意見だと思うのですが、過去の事例を含めて未確
定の段階の情報も含めた準備書等もあるということで手続きを進めています。こうでなければなら
ないといった手続き的な話は、差し控えます。

【会長】

事務局の方で、何かコメントはありますか。

【事務局】

先ほどの資料4の説明でお示した環境省の見解でも確認しているとおり、発生土置き場は中
央新幹線事業の中に含まれているということですので、これについては制度のことですのでここ
で議論するものではないと考えています。制度に基づき提出されたこの環境影響評価準備書につ
いて、県としての意見を述べていくことが必要であり、できることと考えています。

【事業者】

補足ということで、委員からご意見がありました発生土置き場からの排水の浸出ということ
ですが、別紙4にありますとおり、調査から影響検討を踏まえて環境保全措置の検討等を、当然実
施していくことを考えていますので、環境影響評価を全く行わないというわけではありません。

【委員】

今の委員からの意見は、もう少ししっかりと返答してほしいと思います。事後の話ばかりが
出てきますが、事前はどうなっているのですか。

別紙4で言えば、「発生土置き場の選定、関係者との下調整を行ったのち」とありますが、選定
にあたって調査はしていないのかということです。何の情報をもとに選定するのか、この時点で
環境の情報も含まれていると思うのですが、これらの検討が見えないまま選定・調整後に調査の
計画を行うように記載されています。選定にあたって、得ておかなければならない環境の情報が
たくさんあるように思われ、そういった話ができるのではないかと思います。

【事業者】

準備書に記載した発生土置き場等における事後調査の考え方については、配慮書の段階におい
て、環境省及び国土交通省からの意見として示された内容を公式見解として考えていますので、
付帯施設について、評価書作成までの間に位置等を明らかにすることが困難な場合というものを
想定して、必要な環境保全措置を評価書に位置付けた上で、その環境保全措置の効果を事後調査
により確認することで手続きとしては認められると理解しています。この意見に基づいて、準備
書では、評価書に位置付ける必要な環境保全措置を掲載し、事後調査を行うこととしました。

環境保全措置を定めるために実施する調査や影響検討の方法については、今後検討します。

【委員】

方法論などはともかくとして、ここで話しあっている地質の問題などはかなり具体的ですが、
生態系、動物、植物の関係は調査そのものも難しいため、具体的な話ができていないので、もっ
と具体的な話をしなければならないと思います。調査をするといっても、調査をしないで済んで
しまうこともあり得ます。どういった調査をするかという話をしないで済ませてしまうのかとい
うことを話しています。調査をしますと言っても、具体的にどういった調査をしますという話が
できない状況だと思います。

【事業者】

発生土置き場をどこに設置するかということで、様々な条件があると思いますので、このあたりについては、県や地元の市町の皆さんといろいろな情報交換をしながら、適切な場所を選定し、その場所について調査を行うということで考えています。まずはこういったところがあるのかを把握し、その後、必要な調査を行っていきます。調査の方法についても専門家のご助言をいただきながら行っていきますので、事業者独自のものということではありません。

【委員】

残土を受け入れてくれるところがなかったらどうなるのですか。

【事業者】

自治体の皆さんの協力をいただきながら必死で探していきます。また、事業の中で、有効活用できるところは有効活用していくことを考えています。「なかったら」ではなく、「探さなければいけない」ということで、責務として考えています。

【委員】

ある程度、事業を始める前に候補地をいくつかあたっているのではないですか。

【事業者】

まだ駅・ルートを昨年9月に公表したばかりで、どこから進めるなどの具体的な話もできていないという状況です。また、事業の規模が小さければある程度の想定というものもできるのですが、規模が非常に大きいため、発生土置き場についてもこれから取り急ぎ周辺の市町の皆様とともに進めていくところです。

【委員】

大規模だからこそ、出てくる残土の量も多いことになり、影響も大きいから議論がされていると思いますので、先が決まっていない段階で事業を開始するのではなく、開始の時期が遅れることになるとしても、残土の置き場等を決定して、詳細な検討の上で事業を開始すべきではないかと思います。

【事業者】

委員の言われる趣旨は理解しますが、配慮書の段階において、環境省と国土交通省から位置等を明らかにすることができない付帯施設の取扱いについてご意見をいただいております。それを踏まえたうえで準備書、評価書を取りまとめていきたいと考えています。できれば発生土置き場の位置を決めたうえで行ってきたいと考えている点は同じですので、できる限り検討のペースを速めて実施したいと考えています。

【委員】

事後調査は、専門家の助言等を踏まえて計画されたり、結果等を公表されたりするとのことですが、最も影響が大きいと懸念している発生土置き場の件について、環境影響評価審査委員は今後どういう形で関与していくことになるのかをお答えください。

【事務局】

事後調査について、審査会がどのように関わっていくのかということによろしいですか。事後

調査については、法律及び県条例の規定に基づいて報告をいただくという手続きがあります。その報告について条例では、知事が必要な場合に環境保全上必要な事項を指示することができるかとされていますので、必要に応じて審査会の意見をうかがうこともあると考えています。

【委員】

動植物関係ではいろいろと影響があると考えていますが、一番懸念しているのは、発生残土がどのような形で処分されるのかということで、この部分が一番動植物に影響があると考えています。その部分の十分な審査については、事後調査でもよいのですが、審査自体をしないでこのまま行われるということに関しては、非常に問題があると思います。

【委員】

他の委員の考え方に同感です。進め方が少々乱暴なのかという感じを持っています。残土の問題から少し外れますが、実際の動植物の調査は調査しにくいのかもかもしれませんが、準備書を出す段階で、どこにどれだけの重要な植物群落や湿地があるのかという情報を示して、それぞれの植物群落等について事業による影響の有無、影響がある場所に対する保全対策などの情報が示されていないと議論ができません。

路線周辺の主だった湿地でも、プロットをするとこれだけあります。これですべてでもありませんし、ここにプロットしたものすべてが影響を受けるというものではないですが、路線にあるものについては、最低限示されたいと思います。さらに、位置や湿地の成り立ち、トンネルの深さ等によって影響は変わってきますので、もう少し慎重に調査されて、事後どうされるかの方向を示されたいと思います。

【事業者】

湿地についての調査結果は、資料編に記載しています。植物について調査した結果についても、前回行いました動植物委員会に置きましても調査結果をお示ししています。委員の方が言われるように、湿地については現地調査を行っているのですが、不十分ではないかというご意見があったことは認識していますので、お話を伺ってできる限り対応したいと考えています。

【委員】

発生土置き場の調査内容に関する基準値や判定基準は、どういった値になるのですか。この準備書に書かれている他の施設に係る基準が適用されるのですか。

【事業者】

項目については、それぞれの影響要因である建設機械の稼働、工事用車両の運行、発生土置き場等の設置、各々から想定される項目をお示ししています。

評価については、基準値等が設定されているものと、環境基準等の達成のために事業者として配慮すべき値というものがあります。準備書でも特に後者の観点での基準が多く、発生土置き場についても同様になると考えております。

【委員】

工事用車両の通行量などのデータはどうなるのですか。

【事業者】

発生土置き場の具体的な計画等が出てきた段階で、その規模等に併せた通行量などの想定データや予測値、あるいはモニタリングデータなどとしてお示しすることになりますし、その中で

学校などの配慮しなければならないような状況等についても確認したいと考えています。

【委員】

もう一度確認しておきたいのですが、別紙4の上から6行目「環境省からの意見を踏まえ、国土交通省から出された「付帯施設について、云々」と書いてあります。「評価書作成までの間に位置等を明らかにすることが困難な場合、必要な環境保全措置を評価書に位置付けた上で、その環境保全措置の効果を事後調査により確認する必要がある。」と謳っています。ということは、運搬道路や土捨て場については、評価書に調査予測結果を載せなくともよいが、事後調査は行ってくださいということですか。事後調査の結果に対して環境影響評価審査会委員が意見を述べることができるのか。審査会委員として意見を述べるできないのであれば、その部分については分からないまま認可が下りてしまうということになるのではないかとということで不安を感じます。その点についてはどうでしょうか。載せなくともよいので、載せないということでしょうか。意図的ではなく載せないということでしょうか。

もう一点、路線上に貴重種があった場合、その貴重種の取扱いはどうするのか。伐採してしまうのか、移植をし、保全を考えているのか。移植を考えているのであれば、どこに移植をするのか、対象の数はいくつだけか、何%が保全されるのか、保全するにはどういう対策をするのか、評価書に記載されるのか。記載されないのか。記載されない場合は評価書ではないと思います。

【事業者】

位置等を明らかにすることが困難な付帯施設についてですが、位置が明らかにできないので調査・予測・評価を実施することができていませんので、この内容については評価書には記載されません。但し、準備書第9章に記載しましたように、必要な環境保全措置については評価書にも記載する予定です。どういった環境保全措置をとるのか、その環境保全措置のうち、どういったものに不確実性があるか、それについては事後調査を行うということを経済書にも記載します。

植物の移植等の話ですが、どういった植物が事業によって消失するのか等について記載していますし、保全措置として移植する等を含めて記載しています。具体的にこのものをどうするところまで、細かくは記載していませんが、具体的な方法については専門家の方の意見を含めまして今後実施していきます。

【事務局】

委員からのご意見の後半ですが、発生土置き場の事後調査に関して審査会として意見を述べることができるのかということですが、事業者では別紙4の⑤で調査結果等の公表ということを考えています。ここで、公表のみでなく、審査会委員として意見を言えるようにすべきではないか、あるいは委員会に限らず意見を言えるようにすべきではないかというような、この手順に関する知事意見をすべきではないかというふうな受け取ることもできると思いますので、審査会の中でご議論いただいてご意見をいただきたいと思います。

事後調査についても審査会で審議いただくことは可能ですので、審査会が関与していく必要があるということであれば、ご意見として求めていくということもあると思います。

【委員】

事業者さんは、発生土置き場に関する環境保全措置の最終的な目的はどこにありますか。最終的にはどうしたいのですか。最終的に発生土置き場が完成したときに環境保全措置としてはどうしたいのですか、着地点のイメージはどうですか。

【事業者】

何かを行えば、必ずインパクトはあると考えていますので、その程度がどのくらいであるかということで環境影響評価を行っているところです。当然、自然環境的、社会環境的に影響がないということは難しいわけですので、できる限り影響を小さくするというで考えています。環境保全措置で様々なメニューを示していますが、その点を踏まえて選定していきたいと考えています。環境に対して影響を与えないとまでは考えていません。

【委員】

事前の調査でどこに何がいるかを把握しますが、その目的は、何年か後にもとに戻ると良いという目的を設定します。20年ぐらい前の状況に戻れないかというような目的を設定します。そういうことで言うと、この発生土置き場がどういう風になるという想定で事業を実施しようとしているのかを教えてください。

【事業者】

今までの実績からしますと、発生土置き場については、そこにはなかった土が出てくるということで、元に戻すということは想定できませんし、その上部に新しく平坦な土地ができますので、自然に戻すということよりも、自然への影響を最低限に抑えてそこを何等かの形で有効活用していくということを想定しています。

【委員】

そこにあった自然はなくなるということですね。そういうことをお話しただけであれば、そこに希少種があれば保全措置としては移植しかないという結論が出てきます。そういう意味で場所の選定の段階で加わる方法はないですか。そういう情報等を考慮に入れる受け皿はあるのかということです。

【事業者】

具体的な手続きについては、条例等で決められていますので、私どもから申し上げるところではないと思いますが、実際に事前にどのような調査をするのかについては、重要なことですので評価書の中に記載していきたいと思います。

【会長】

前半部分の最後になりますが、景観・文化財について事業者から説明願います。

【事業者】

資料4の7ページをご覧ください。可児市久々利の地上部路線関係について、事務局からの意見・質問がありましたので回答いたします。

前回審査会で3地点からのフォトモンタージュを追加でお示ししましたが、これを踏まえた景観変化の予測評価について説明いただきたいというご意見です。お手元の別紙5(4)に久々利大萱地区の東側、西側、北側の3箇所から見たフォトモンタージュをお示ししています。事業者としましては、いずれの地点とも、鉄道施設(高架橋)までの視距離が近い地点ですが、スパンの大きい構造形式にするとともに、径間のバランスに配慮することによる見通しの確保、煩雑性の軽減を図ったディテールの工夫、水平線と垂直線の均衡及び構造物としての一体性の確保されているものと考えます。こういった点から、現在の景観と調和のとれた景観となるのではないかと考えております。

それから、窯跡との関係を示すようなフォトモンタージュとして荒川豊蔵資料館からの景観予

測を行うことができないかのご意見をいただいています。こちらについては別紙5（5）に写真を2枚掲載しています。こちらの④が資料館の脇のところから見た結果です。ちょうど資料館の建物の左側の奥の方に高架橋の上の方がチラチラと見えると思います。それから⑤は資料館から少し谷の方に下りたところで、県道から資料館に至る道の少し奥に入ったところで、旧陶房の建物の脇から北側、すなわち県道の方を見たフォトモンタージュです。こちらですと高架橋がちょうど抜けて見えるということで、高さ的には写真を撮影した場所よりも高い位置で、荒川豊蔵資料館とほぼ同じか少し高い位置になります。このような見え方になるのではないかとということで、今回追加して2点の高架橋の状況をお示ししています。

前回審査会で、地上の改変をできるだけ少なくするとご説明しましたが、それについて別紙5（6）でお示ししております。張出架設工法ということで、橋脚を最初に施工し、そこから弥次郎兵衛のように左右にバランスをとりながらコンクリートを打ち継いでいくという施工方法をとることにより、足場を組んだりして土地の改変をしないような工法を考えております。

別紙（7）で高架橋デザインの工夫の例をお示ししています。当地が美濃桃山陶の遺跡であることも考慮しまして、周辺の景観になじむような構造物表面に図に示すような意匠を施すなど、高架橋デザインのディテールについても今後検討してまいります。色についても志野焼の表面の色を参考にしてフォトモンタージュを作成したものです。石積み風ということで検討しておりますが、実際に採用する場合には、景観、意匠、施工を含めた様々な観点から専門的な検討を行ってまいります。

資料4の8ページをご覧ください。今後どのように進めていくのかという事務局からのご質問です。ただいま申し上げましたように、施工方法やデザインの工夫について、今後、検討していくこととなります。なお、高架橋の詳細な高さや形式等については、交差する道路・河川の管理者との協議、測量、地質調査、詳細な設計等を踏まえて決定してまいります。工事の着手に当たっては、工事实施計画の認可を受けた後、まず事業説明会を開催します。その際に今後の手順等について説明し、測量、設計、用地説明、用地取得と進めていきたいと考えています。用地が取得できた段階で工事発注ということになりますので、その後具体的な工事の説明会を開催して、着工ということになります。地元の皆様には、それぞれの段階において、事業の進捗に伴い明らかになったことなどを丁寧に説明しながら作業を進めてまいります。以上です。

【会長】

大萱地区については、前回審査会で事業者が示した埋蔵文化財包蔵地の範囲に関して可児市としての見解が保留になっていますので、可児市から回答していただきたいです。それから、これに関連しまして、大萱地区の文化財を周辺の景観も含めて一体的に保護していくというお考えのようですが、先ほどの事業者の説明も踏まえまして地元市としてももう少し詳しく説明をお願いします。

【可児市担当者】

前回の審査会におきまして事業者から提出された文化財に関する地図につきまして見解を述べさせていただきます。あくまで現時点での現地調査等による知見ではありますが、埋蔵文化財包蔵地の範囲を示しているものであります。しかし、問題の所在は、現在の県史跡指定地や埋蔵文化財包蔵地の範囲だけでなく、可児市が提出した意見書の別紙資料にお示ししているように、今後、市として一体的に保護していくために国史跡の指定を目指している範囲が問題だということです。現状においても、2箇所に関連ある、あるいは近接した県史跡に指定されている土地を分断してしまうということに問題があるのではないかと考えています。可児市は今後とも意見書に記載しましたように一体的に国指定を目指してまいります。以上が文化財保護サイドからの見解でございます。

【可児市担当者】

会長から発言の許可をいただきました。可児市がこの大萱の文化財の周辺の景観も含めて、今後保護していく方向性を持っていることについて説明させていただきます。この大萱地区は志野焼の発祥の地として当時のまま里山の景色が残っていて、陶器が焼かれた周辺の自然と地形がそのまま400年にわたり残っているという所でございます。ご承知かと思いますが、この地で人間国宝の荒川豊蔵氏が伝統継承を行いまして、現在も何人かの陶芸作家が活動している里山でございます。今説明してきた牟田洞古窯跡及び窯下古窯跡につきましては、当時の窯跡をそのまま残しており、周辺の地形もそのまま残っているということで、当時の陶工集団がどのような活動をしたのか、陶芸文化を知るうえで貴重な地域であるという見方をしています。茶の湯文化に深く関わり、そして日本のモノづくりの発祥の地を我が国の財産ととらえて保全し後世に伝えていくことが私たちの役目であるという認識でありますので、周辺も併せて今後保護を進めていきたい、また保護しているという現状もでございますので、よろしく申し上げます。

【会長】

今の説明を受けて事業者から発言はありますか。

【事業者】

前回、経過について委員から質問がありましたが、もう少し詳しく述べさせていただきたいと思っております。

昨年9月に環境影響評価を取りまとめた準備書を公告しており、そこで路線ルート及び駅位置をお示ししています。ルートの選定に当たりましては、地形・地質等の制約条件のある中で環境の保全に十分配慮したところです。

可児市におけるルートの選定にあたり考慮したことは3点ございます。1点目としては、可児市において住宅地化が進展している地域を避けるため、臯ヶ丘と桂ヶ丘の間をトンネルで通過するようにしたこと。2点目は、生活環境や動植物等の自然環境、水、土壌など数多くの項目について、現地調査や文献調査等を行い、ルート周辺に与える環境影響をできる限り小さくする、工事に伴う改変区域をできる限り小さくする、低振動・低騒音の建設機械を採用するというようなさまざまな対策を講じること。3点目としては、可児市大萱地区の古窯跡の史跡や埋蔵文化財包蔵地については、ルートを決定する前段に、管轄されている可児市教育委員会に、平成24年11月から平成25年7月まで3回にわたってお話を伺い、その際の情報を元に、さらに県にも確認しまして、史跡や埋蔵文化財包蔵地を避けルートを選定しています。

ところが昨年11月になり、可児市長から準備書への意見として大萱地区の高架橋をトンネルにしてほしいとのご意見をいただいております。トンネルへの変更というのは、様々なやり取りを踏まえて積み上げてきた計画を根底から覆すこととなりますので、可児市役所を訪問させていただき、事業者として考える具体的な対策についてご説明しましたが、ご説明した対応策について可児市のほうで議論を深めていただくことはなく、市長意見の他の選択肢はないというご意見でございました。

そうした中、昨年12月に至り、国史跡指定を目指す範囲が、県史跡の範囲を大きく超えるという可児市のお考えが示されたということです。国史跡を目指す範囲は高架橋ルートと重なるといことで中央新幹線の建設に関して大変大きな影響を与えるものです。ルートの選定に当たり平成24年11月から行ってきた市への確認作業の中では、一切お話がなかった事柄でございます。

対応策について議論を深めていただけない一方、可児市では市の主張への賛同を集めるということで、昨年12月に市長と市議会議長の連名で『美濃桃山陶の聖地「大萱の里」の保全趣意書』

を陶芸家の方や地方議会等に送られています。その保全趣意書によりますと、古窯跡の史跡の指定地の拡大を主張されながら、他方で歴史・文化・自然が結び合った空間が醸し出す空気までを含めて、大萱地区を一体的に保護していくべきである、という主張でございまして、地域全体の地上部には一切何も作ってはいけないというご意見でございます。

事業者としては、ただ単に高架橋や橋梁を建設するというのではなく、先ほどもご説明しましたように、土地を改変する区域を小さくする工法、建設発生土をできる限り少なくする工法、周囲の景観になじむようなスマートな構造、一例としてお示しした石造り風のデザインなど環境への影響をできるだけ小さくし、調和するように様々な工夫を施していこうと考えているところです。この地域が、瀬戸黒や志野、織部を桃山期に作っていたということが発掘によって明らかになっているということは存じ上げておりますし、広く世の中に伝えていくということに役立つ史跡の保存の在り方もあるかと思っています。次の世代に必要な建設計画を推進していくに際しまして、具体的にはこれからですが、知恵を出しながら、環境、文化、歴史との調和に取り組んでいく所存で提案しているところでございます。

中央新幹線の建設は日本経済と国民生活の発展に必要な国家プロジェクトであるということと皆さんにご理解いただいていることだと思っています。沿線地域の方を含めた各方面からの期待も非常に大きいものがございます。事業者としては地域との調和を図りながら、沿線地域の発展に資する道を進んでまいりたいと考えております。

今回の可児市との間のやり取りの経過につきまして明確に述べさせていただきました。

【会長】

それでは景観・文化財につきましてご意見をお願いします。

【委員】

別紙5（4）の写真を見て不思議に思いました。山梨の実験線を視察された方は想像いただきたいのです。この橋の上にフードがないと列車が走れないのではないですか。

【事業者】

こちらはフードではなく、防音壁を想定しています。

【委員】

透明になりますか。

【事業者】

透明の部分とコンクリートの部分の両方合わせて3.5メートルの防音壁を設置すること想定してフォトモンタージュを作成しています。

【委員】

これだけすっきりと空が見えるということですね。

【事業者】

その対策を施すということであれば、そのような形で見えるということです。

【委員】

山梨実験線で見たとものと景色が違うものですから。

【事業者】

山梨実験線でも中央自動車道と交差する辺りはこのような防音壁だけの区間になっています。実験線の全てが防音防災フードで覆われているわけではありません。

【委員】

騒音対策でフードにする必要があると思っていたので、このようにすっきりとはいかないのではないかと思います。

【事業者】

こちらの地域での前提条件は防音壁であるということです。

【委員】

話が景観の問題になっていますが、景観も大事ですが、その前に根本的な問題を感じました。初めて事業者が対決姿勢を示されたように私は思います。結局仰っておられるのは、私の方が先に相談したので、その時に話がなかったのもう変えないのだ、という姿勢に感じました。そういうものではないと思います。事業計画があつて、文化財の範囲がどこか確認し、それでこの場所を通過したいと考えるがどうか、というようなやり取りが何回もあつてそれで決まってくるものではないかと思います。事業者が仰っているのは、私の方が先に話をしたのでという言い方に聞こえるのです。今まで3回の審議での感想なのですが、あなた方はほとんど譲らないですね。

私は今まで個別法はアセスの議論の対象から外れると思っていましたので、文化財保護法や岐阜県文化財保護条例のことは言わないようにしてきました。しかし、今日の説明で国土交通省の工事認可などの個別法の話が出てきましたので、事務局に確認しておきたいことがあります。今回の事業者の回答の中に、文化財保護法や条例のことは書かれていないです。現状変更許可という法的手続きが最終的に必要になりますが、それについての考え方が示されていません。景観云々ではなく、単に橋脚を外すからよいか、周囲に合わせるからよいか、そのような問題ではなく、高架でよいのかということに立ち戻ることになります。

私が忸怩たる思いをしているのは今までの3回の議論は何だったのか、ということです。アセスの議論の中で方向が出ればよかったのですが。そこで、事務局に個別法はアセスの議論とは別であるということを確認しておきたいです。アセスの意見とは別に事業者の文化財保護の考え方が個別法の手続きの段階で必要になってきます。事業者はいずれ土地所有者になると思いますが、文化財保護法の第4条で土地所有者の心構えが規定されています。文化財への影響が軽微であるとかではなく、文化財を保護すること、国民の財産である文化財を文化的に活用するよう努めなければなりません。その時にどうするのか。アセス手続きを終えたからそれでよしではないはずで、アセスでの議論とは別に、事業者には文化財保護法に従う責務があるかということを経済局に確認します。

【事務局】

それはもちろんのことです。文化財保護法に限らず、個別法・条令に則って所要の手続きや責務が課せられます。個別法や条例で義務付けられていること以外も含めて環境影響について必要な意見を述べていくのがアセスの手続きです。

【事業者】

文化財については環境影響評価項目ですので、事業者としてどのように対応していくのかは準備書に記載しております。その中で埋蔵文化財をどうするのか、文化財保護法において遺跡を発

見した場合にどのように対応するのか、ということに記載しております。それから、一步も譲ってないのではないかとのお話がありましたが、事業者としては通常の地上通過区間よりも丁寧に対応してきております。ここを通過させていただくことについて、大手を振って進めるということではなく、歩み寄ってできる限り地元の方にも良い物となるよういろいろと検討しているところですのでご理解いただきたいと思います。

【会長】

他にはありませんか。それでは一旦休憩をとりたいと思います。

【会長】

それでは再開したいと思います。次回は委員会として意見をまとめる段階になりますので、その前段階の資料としてこれまでの議論の論点をまとめたものを事務局に用意いただいています。事務局から資料7について説明願います。

【事務局】

お手元の資料7をご覧くださいと思います。この資料の読み方、整理の仕方についてご説明します。まず総括的な事項についてまとめています。一番左の欄で環境保全全般、工事中の環境配慮というように項目を記載しており、その右の欄に第3回審議までの委員のご意見を要約で整理しています。資料の右側半分は関係市町長の意見、公聴会での意見、庁内関係課の意見を要約で順に整理しております。真ん中の論点という欄には、審査会における議論を踏まえた論点を黒丸ゴシック文字で記載し、関係市町長等の意見を踏まえた論点を白丸明朝体文字で記載しております。ここに記載した論点をご確認いただきご意見をいただきたいというのが事務局からのお願いになります。

それでは、簡単に1ページから順に説明いたします。まず環境保全全般については、関係市町長の意見や公聴会の意見を踏まえて1項目の論点を記載しております。いくつかの意見を集約整理したものですので、全ての意見を反映した記述とはなっておりません。集約整理した表現が適切であるのか、漏れがないのかということを確認いただきたいと思います。その次に、工事中の環境配慮について、工事車両の運行、工事用道路の3つに分けて6項目の論点をあげています。それから、2ページの下段に事業全般に関して住民への説明・情報提供について1項目を、3ページでは、事業計画全般について2項目、災害対策について1項目をあげています。その下の路線計画については、可児市久々利の地上路線の関係での論点を整理しています。審査会ではこれまでの審議において地元への丁寧な説明が必要との意見が出ていますので、そのことを論点に記載しています。一方、可児市長や公聴会ではトンネルへの計画変更を求めるとのご意見が出ていますので、計画の見直しを検討することの必要性についても論点として記載しました。施設計画については駅や非常口に関する論点が2項目です。その次、4ページでは、発生土の処理に関する意見をまとめています。発生土の処理については処分場所の調査等が項目として全般にわたりますので、総括的事項として整理しました。この中で発生土の処理計画について1項目、発生土の仮置き場、すなわち工事で発生した後に一時的仮置きする場所という意味ですが、これについて1項目、最終的な埋め立て場所の事後調査について1項目あげています。先ほど発生土処理の審議の中で委員からのご意見がありましたが、事業者として発生土置き場の場所を選定した段階で環境影響検討を行うとされており、その手順の中で関係自治体や住民に公表していくとされており、その手順に意見聴取を追加する必要があるということであれば、この部分の論点の内容を充実していくということになるかと思えます。

それから5ページ以降が個別事項になります。大気質1項目、騒音7項目、振動1項目、微気圧波1項目、低周波音2項目の論点をあげています。7ページの下段には、水質・地下水とあり

ますが、これについては区分が難しいので一括して整理して論点を4項目としました。8ページの地下水・水資源については4項目です。9ページの土壌・地質に関しては、ウラン関係で3項目、その他の有害物質関係で1項目です。10ページには、地形・地質3項目、磁界3項目、日照阻害1項目、電波障害1項目の論点を記載しています。11ページと12ページには、動物・植物・生態系について全般的なことを2項目、鳥類4項目、昆虫類1項目、魚類1項目、植物4項目の論点を記載しています。13ページでは文化財について3項目、14ページには景観に係るもの6項目です。最後の15ページは廃棄物等と温室効果ガスです。廃棄物のうち発生土の部分は総括的事項で整理していますので、それ以外の工事の立木の件と施設稼働に係る廃棄物処理について各1項目あげています。温室効果ガスについては工事に係るもの1項目、列車走行に係るもの1項目を論点としています。以上、駆け足で紹介しましたが、これまでに出来た意見を網羅的に整理した資料になります。記載している論点の末尾は全て「～することの必要性」というように表現しているだけです。この論点を踏まえて、どのようなトーンの意見としていくのか、具体的にどのような文章にしていくのか、ということもご指摘をお願いします。ご指摘、ご意見を反映して、審査会意見案を整理し、次回審査会で検討いただきたいと考えています。これまでの発言された内容を改めてご確認いただくとともに、不足しているものがあれば指摘いただきたいと考えています。

【会長】

本来ならば時間をかけて議論いただきたいのですが、前半の審議で時間が足りなくなりましたので、この場で確認しておきたいことがあればご意見を伺うこととします。ご意見はないようですが、このまま次回審査会というわけにはいきませんので、委員には、FAXやメールで事務局が整理した論点について意見を出していただきたいと思えます。