

岐阜県環境影響評価審査会大気質、騒音・振動委員会 議事録（要旨）

- 1 日 時：令和4年2月21日（月） 午前10時00分～午前11時25分
- 2 場 所：岐阜県庁 議会東棟2階 第2面会室
- 3 議 題：リニア中央新幹線事業に係る国道418号における資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による大気質、騒音、振動について
- 4 出席者：山澤委員、岡村委員、佐野委員
事業者6名（事業関係者を含む。）、関係市担当者1名、県関係課等担当者7名、事務局5名、傍聴者なし
- 5 議 事：当該事案に係る環境影響評価の手続きについて事務局から説明（資料1）
国道418号における資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による大気質、騒音、振動について事業者から説明（資料2、資料3、資料4、参考資料）
質疑応答を実施

事業者説明

ご説明ですが、資料2の内容をかいつまんでおります、資料3におきましてご説明させていただきたいと思っております。

それでは、資料3の1ページ目になります。今回の位置関係についてご説明させていただきます。こちら1ページ目に表示されている地図ですが、恵那市武並町を中心とした地図になります。青丸でくくってあるところが今回台数予測について環境予測を行った国道418号線になります。それから東側に向かって長島トンネルがございまして、西に向かって日吉トンネルがございまして、藤川高架橋はその間にございまして、そこに国道418号線が南北に通っておりまして、ここで工事用資機材・機械を運搬することになります。幹線道路といたしましては、ここ近辺ではこの国道418号線以外にはございません。

現在の工事の進捗状況ですが、長島トンネルは現在、施工ヤードを整備中でございます。藤川高架橋に関しましては、昨年10月に工事説明会を行いました。日吉トンネルのヤード整備、トンネル本体の掘削に関しましては、現在、車両台数に関して地元と調整中でございまして、工事説明会、環境保全計画書は今後の実施事項ということになります。

それでは、次のページをお願いします。

2ページ目になります。本日の説明内容です。

平成26年8月に公表した環境影響評価書 第8章 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行について こちらの国道418号線における計画台数が、評価書作成時と比較してトンネルの掘削工程に変更が生じ、年間及び1日あたりの台数が増加することとなりました。こちらは、事前のご質問の中にもございましたが、トンネルの掘削工程に変更が生じたというところがございます。評価書作成時以降にボーリング調査等を行っております。その結果から想定よりも地山状況が良いということが分かりまして、掘削速度が速くなりまして、掘削工程に変更が生じたということで、その結果として、年間、1日当たりの台数が増加したということになりました。なお、台数の増加ですが、ピークの台数が増加したというものでございまして、トンネル延長自体、掘削面積自体は変わりませんので、総台数としては変わっておりません。ピークの台数が変わったというものになります。

2つ目のポツになります。大気質、騒音、振動に対する予測を評価書と同様の手法、地点で行い、とりまとめております。こちら評価書と同様の手法については、後ほどご説明させていただきます。

予測にあたりましては、施工計画が具体化している長島トンネルと藤川高架橋のこれらを「2

工事」と表記しまして、2工事の車両台数の予想に加えまして、現在、地元と調整中で、施工計画が具体化していない日吉トンネルに関しましては、長島トンネルと同程度と仮定いたしまして、そして2工事に加えて3つ分の工事、これらの予測を2工事に加えてやっております。次のページ以降で結果についてご説明させていただきます。

資料2の資料構成ですけれども、このようになっております。

次のページお願いいたします。

先ほども少々、位置関係についてご説明させていただきましたが、環境保全計画書の提出状況というところで、下の方、四角枠でくくっております。長島トンネルに関しましては、令和3年の2月に工事説明会を行いまして、保全計画書は4月に提出済みで、現在ヤード造成中でございます。②藤川高架橋に関しましては、令和3年10月に工事説明会を行いまして、本審査会を行いました後、保全計画書を提出し、着工する予定でございます。これら①と②を「2工事」というふうにこの資料の中では表現しております。③になります。日吉トンネル（武並工区）こちらの方は先ほどから申し上げておりますとおり、台数等々につきましては、地元と調整中ということもありまして、施工計画が具体化したのちに、環境保全計画書の提出を行ってまいります。この③に関しまして、①の長島トンネルと同程度の台数仮定としまして、2工事の台数に加えて、その予測も今回行っております。

次のページお願いいたします。

5ページ目になります。今回の予測に用いる台数でございますが、言葉の定義といたしまして3つの言葉がでてきます。「本地区における運行想定台数」「2工事」「評価書」。こちら「評価書」というのが、先ほどから申し上げておりますけれども、「長島トンネル」「藤川高架橋」「日吉トンネル」※3にこのように書いておりましたけれども、この3工事の合計の台数になります。「2工事」これが「長島トンネル」と「藤川高架橋」の車両台数、それに※1で書いておりますけれども、「日吉トンネル」の方を「長島トンネル」と同程度と仮定して、それらを加えた台数で予測を行ったものです。今回、予測を行っておりますのは、この※1と※2の「本地区における運行想定台数」と「2工事」になります。ここで用いている台数ですけれども、上半分の方でご説明、表示しております。評価書におきまして、年間発生台数の方は63,700台ほど、発生集中交通量は550台ほど、2工事になりますと、年間発生台数が84,000、発生集中交通量は780台、本地区における運行想定台数といたしましては、上の方に書いておりますけれども、年間発生台数が167,000、発生集中交通量が1,600台というふうに、こちらの方は「長島トンネル」と（同程度と）仮定して加えておりますので、仮定しましたと記載しております。なお、これらの数字ですが、ピーク時における台数でございます、常にこの台数が走るというものではございません。

6ページ目、お願いいたします。

予測手法になります。

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る大気質、騒音、振動について、車両の走行が計画されている沿道、今回でいえば国道418号線で予測しております。沿道への影響を予測し定量的に検討いたしました。予測の手法につきましては、後ほど配布しました資料においてご説明させていただきます。こちらの方の図でございますけれども、予測箇所は藤川高架橋のすぐ下のところに赤丸で示しております国道418号線沿いになります。なお、委員の方々から、事前にご質問ありましたけれども、この予測箇所、赤丸でふってあるところが、評価書では地点08で記載しておりました。

次のページをお願いいたします。

それでは、予測結果になります。まず、大気質 二酸化窒素と浮遊粒子状物質になります。表の中、二酸化窒素と浮遊粒子状物質、上の方にも本文中に記載しておりますけれども、まず、二酸化窒素の結果になります。年平均値に関しまして、評価書では0.00534 (ppm)、2工事

では0.00547 (ppm)、本地区における運行想定台数では0.00601 (ppm)という結果になっております。こちら寄与率でございますけれども、評価書時点で6.3%、2工事において8.6%、本地区における運行想定台数で16.8%という結果になっております。日平均値の年間98%値といたしましては、評価書においては0.016 (ppm)、2工事においても0.016 (ppm)、本地区における運行想定台数では0.017 (ppm)という結果になっております。

浮遊粒子状物質に関しましては、評価書におきまして、年平均値は0.01504 (mg/m³)、2工事におきましては0.01505 (mg/m³)、本地区における運行想定台数では0.01510 (mg/m³)という結果になりまして、寄与率に関しましては、評価書で0.3%、2工事でも0.3%、本地区における運行想定台数では0.7%という結果になっております。なお、事前のご質問にもありましたが、評価書と2工事で数字が変わっていいないということに関しまして、こちらは今、有効数字2桁で出しておりますけれども、4桁目以降で数字が評価書に比べて2工事の方でも数字の方は上がってきております。四捨五入の関係で現在同じように見えておりますが、(小数点以下第)4位以降で増加しております。

それでは、次のページ、8ページ目になります。

結果に対する評価になります。二酸化窒素と浮遊粒子状物質に関してです。まず二酸化窒素です。環境基準日平均値の年間98%値0.06 ppm 以下というところで、2工事に関しましては先ほどお示ししましたが、0.016 (ppm)、本地区における運行想定台数では、0.017 (ppm)ということになりまして、いずれも整合が図られているという結果になっております。本地区における運行想定台数は寄与率16.8%、2工事は8.6%となるものの、これらは工事中における最大の値であり、その値が観測されるのは工事中の限られた期間にとどまってきます。なお、こちら「限られた期間」ということについて具体的なことは、というご質問がございましたけれども、限られた期間というのは、予測に使用した台数というのはあくまでもピーク時、最大としての台数となります。常にこの台数が走行するわけではございませんので、そういった意味で「限られた期間」と表現しております。

浮遊粒子状物質になります。環境基準の日平均値の年間2%除外値0.10mg/m³以下ということで、2工事の方は0.039 (mg/m³)、本地区における運行想定台数では同じく0.039 (mg/m³)というふうになりますので、基準値を下回っており、いずれも整合が図られているというふうに考えております。本地区における運行想定台数で寄与率は0.7%、2工事では0.3%ということで、寄与はほとんどございません。

次のページ、9ページ目をお願いいたします。

大気質における降下ばいじんになります。降下ばいじんの結果ですけれども、評価書、2工事ということで、表の中で春、夏、秋、冬の結果を示しております、本地区における運行想定台数では、春では1.93 (t/km²/月)、夏では2.27 (t/km²/月)、秋では2.11 (t/km²/月)、冬では2.16 (t/km²/月)という結果でございました。降下ばいじんの結果に対する評価になりますけれども、参考値となりますが、1.0t/km²/月に対しまして、最大でも夏季における2.27 (t/km²/月)という数値でございますので、それ以下となっているということで、いずれも整合が図られていると考えております。

次のページ、10ページ目をお願いいたします。

騒音、振動に対する予測結果になります。まず、騒音になります。評価書の時点では、現況値63 (dB) に対して、寄与分2.7 (dB) で、予測値が66 dB となっております。2工事では寄与分3.4 (dB) の予測値は66 dB、本地区における運行想定台数では寄与分5.2 dB の騒音値としては68 dB という予測結果になっております。振動に関しましては、現況値25 (dB) 以下ということで、カッコ書きで表記しておりますけれども現況値が16に対しまして、評価書時点では寄与分8.5 (dB) の予測値25 (dB)、2工事では寄与分9.5 (dB) の予

測値 26 (dB)、本地区における運行想定台数では寄与分 12 (dB) の振動レベル 28 (dB) という結果になっております。

次のページ、11 ページ目をお願いいたします。

今ご説明した結果に対する評価になります。騒音に関してです。環境基準の 70 dB と、2 工事では 66 dB、本地区における運行想定台数では 68 dB という結果でございますので、いずれも整合が図られていると考えております。本地区における運行想定台数の寄与分 5.2 dB、2 工事では 3.4 (dB) となるというところですが、先程もご説明いたしました最大台数における結果で、ピーク時における結果でございますので、工事中における最大の値であり、その値が観測されるのは限られた期間にとどまっております。

振動に関してです。要請限度の 65 dB に対しまして、2 工事では 26 (dB)、本地区では 28 (dB) という結果でございますので、いずれも整合が図られているものと考えております。本地区における運行想定台数で寄与分 12 dB、2 工事では 9.5 dB となりますが、工事中における最大の値であり、工事中の限られた期間にとどまっております。

これら、以上ご説明した結果に加えまして、12 ページをご覧いただきたいのですが、環境保全措置として、ここに示された内容を実行可能な範囲で実施してまいります。資材及び機械の運搬に用いる車両の点検・整備による性能維持、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行計画の配慮、環境負荷低減を意識した運転の徹底、工事の平準化、従事者への運転に対する講習・指導、資材及び機械の運搬に用いる車両の出入り口、周辺道路の清掃、散水、タイヤの洗浄と、こういった事柄を確実に実施してまいります。

11 ページに戻りまして、これら先ほど申し上げました環境保全措置を確実に実施することから、大気質、騒音、振動に係る環境影響の低減が図られているものと評価いたします。

続きまして、13 ページ目、付記となっておりますが、評価書内において、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」に関する項目で、動物、生態系、温室効果ガスについて、事業者により追加した項目と選定しておりますが、動物、生態系につきましては、車両運行のための新たな土地改変は実施しない為、今回の再評価の対象とはしておりません。温室効果ガスにつきましては、次の 14 ページ目、こちらをご覧くださいと延べ台数 2,700,000 台、今回述べた台数の方は、特に変更は生じません。その他走行距離に関しまして、前提条件で 50 km としておりましたけれども、15 ページ目をご確認いただきたいと思っております。今回の走行距離ですが、発生土を運搬する先の距離に関しまして、50 km を下回っている数字となっております。従いまして、13 ページ目に戻っていただきまして、温室効果ガスについては、評価書の予測結果と比較いたしまして、事業を通じた延べ台数に特に変更はございませんが、走行距離に対して半分程度となることから、評価書の予測値以内となるため、今回再予測の対象とはしておりません。以上で資料 3 において、資料 2 の内容のご説明をさせていただきました。

資料 4、事前に委員の皆様方からいただいた意見に対する事業者見解ということで、ご説明させていただきます。まず、一つ目のご質問になります。

本文中で掘削工程の変更が生じて、台数が増加したということに関して、具体的なその変更内容と「工事の平準化」と運行台数の増加はその記載に反すると思えます。というような意見を頂戴いたしました。先ほどの資料 3 のご説明の中でもさせていただきましたが、評価書作成時以降のボーリング調査結果、あと物理探査結果等々から予測していたものよりも地山状況は良いことを踏まえまして、具体的な施工計画を作成いたしました。その結果、掘削速度が速くなって、年間発生台数、発生集中交通量が評価書時に比べ、大きくなっております。現在、地元とも協議を継続しておりますけれど、日吉トンネルにおける工事施工ヤード、あと本線トンネル掘削を含めて、工事の平準化というものを十分検討いたしまして、車両台数の低減を図って施工計画を検討して参りたいと考えております。

2つ目のご質問、評価書段階から運行想定台数が増加したにもかかわらず、二酸化窒素98%値及び浮遊粒子状物質2%除外値に変化がない理由ですけれども、資料3の中でもご説明させていただきましたが、少数第3位まででは、同様の値となっておりますが、第4位以降において増加となっているという結果となっております。

続きまして3つ目のご質問で、本地区における運行想定台数に対する騒音に対して、5.2dB、2工事で3.4dBという増加、これらが工事中の限られた期間と記載があるのですが、その「限られた期間」というところが、どういった意味かというご質問がございました。「限られた期間」資料中ご説明させていただきましたが、工事期間の中で、今回予測条件としてお示ししている「発生集中交通量」が運行する期間ということで、こちらピーク時の台数となってきます。実際には、トンネルの地山状況であったり、トンネル掘削のサイクル上、段取り替えもあるというところから、発生土量の方が変化し、運搬台数も変化してきます。今回お示しした発生集中交通量が常に運行するわけではなく、そういった意味で「限られた期間」というふうに表現しております。現状、日吉トンネルの運行台数に関しましては、地元と調整中でありまして、計画が具体化していないため、長島トンネルと同程度かつ同時期に重なったと仮定して予測を行っております。今後、地元合意を得るために、具体的な「限られた期間」を含めまして、できる限り本地区における運行想定台数、特に1日当たりになります発生集中交通量のピークを抑えるよう、工事の平準化等について検討いたしまして、地元の方々と継続的に十分協議をして、計画を具体化して参りたいと考えております。

続いてのご質問になります。「トンネルの掘削工程に変更が生じ」ということで、「およそ2万台、30%の台数増加を見込んでいる」というところで、掘削残渣量の算出を含めた工程の見込み違いが想定される。工程に変更が生じた原因・理由と変更後の工程、工程変化による台数が増加する根拠について記載がない。」というところで、回答になります。

一つ目のご質問と同じ回答にはなりますが、評価書作成時時点からボーリング調査結果等々から、地山状況が良いということもございまして、年間発生台数と発生集中交通量が大きくなってまいっております。現在、地元とも協議を継続しておりますが、日吉トンネルにおける工事施工ヤード造成および本線トンネル掘削、こちらの工事の台数を平準化して、車両台数の低減を図っていく施工計画を検討していきたいと考えております。

つづいての質問は、「地点8というのはどこか。」というところで、こちら資料2の記載の方が、評価書のところからになります。地点08というのは、お手元にある評価書抜粋にございまして、国道418号線の赤丸の位置になります。本資料中では図-2の中で示している地点になります。当該地点ですが、住居等の分布状況を考慮いたしまして、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による大気質、騒音、振動の影響を適切に予測することができる地点として選定した地点になります。

続いてのご質問ですが、降下ばいじん、台数の増加分1.32倍から評価書の1.32倍と推定しているというふうに推定されますが、それでよかったですでしょうか。その他の予測結果の算出根拠に関しまして、「評価書」に基づいて計算されているにしても、この報告ではよく分かりませんというご質問ですが、回答になります。降下ばいじんに関しまして算出方法は評価書時の各季予測結果に、評価書作成時の計画交通量分の今回の計画交通量の比を乗じることによって行っております。その他の算出方法に関しまして、今からご説明させていただきたいと思っております。

【事業関係者】

お配りしております資料の参考資料に基づいて、予測手法について説明をさせていただきます。

まず、大気質の窒素酸化物と浮遊粒子状物質に関する予測についてです。参考資料の、めくっていただきまして8-1-1-49ページをご覧くださいませでしょうか。こちらに予測手順が記載されてお

ります。予測の手法といたしまして、気象条件、道路条件、交通条件をもとに予測計算を行います。予測条件としたしまして風向・風速、日射量及び放射収支量については、評価書時に使用したデータを使用しております。道路条件については現地での条件を踏まえて設定しております。交通条件について、事業計画に基づいて工事関係車両交通量を加味した形で予測を行っております。予測計算といたしましては、大気の拡散式であるプルーム式、パフ式を用いて年平均濃度を算出しております。浮遊粒子状物質、窒素酸化物それぞれの年平均寄与濃度を算出しております。今回、予測に当たりましては、交通条件、このフロー図の右方の交通条件を変化させて、他の条件は評価書時と同様ということで再予測を行っております。

予測式につきましては、その次のページ以降に記載されているとおりです。大気質の予測手法については、以上になります。

粉じんにつきましては、先ほど事業者から説明があったとおりですが、参考資料の 8-1-1-99 ページをご確認ください。こちらが粉じんの予測手順になります。気象条件、道路条件、交通条件をもとに予測計算を行います。気象条件、道路条件につきましては、先ほどの窒素酸化物、浮遊粒子状物質と同様に現地観測、測定結果、観測結果を用いております。交通条件につきましては今回、予測に当たり、事業計画に基づいて、設定された車両台数に基づき計算を行っております。計算式につきましては、その次のページ以降に記載があります。このほど申し上げました粉じんの予測について、また、先ほど申しました窒素酸化物、浮遊粒子状物質の予測につきましては、工事用車両の台数の増加分が主に寄与してまいりまして、その増分、窒素酸化物と浮遊粒子状物質につきましては、その年間の寄与濃度が車両台数値と同等 1.32 倍となっております。粉じんにつきましても同様、こちらに記載されておりますのは、寄与値のみ、粉じんにつきましては、寄与値のみ記載しておりますが、こちらが 1.32 倍となっております。

続いて騒音についてです。8-1-2-1 をご覧ください。こちらから騒音の調査、予測、評価について記載がありますが、予測の手順につきましては、8-1-2-33 ページに記載があります。予測の基本的な考え方といたしまして、ASJ RTN-モデルを用いて定量的な予測をしております。予測の手順といたしまして、現況等価騒音レベル、現況交通条件、工事用車両の交通条件を加味しまして、工事用車両運行時の等価騒音レベルを算出しております。今回の予測におきましては、フロー図の工事用車両の交通条件、こちらのみを変更した形で予測を行っております。予測式はその次のページに記載のとおりです。

続いて振動についてです。振動につきましては、8-1-3-1 ページから記載があります。予測の手順につきましては、8-1-3-30 に記載がされています。予測の基本的な手法といたしまして、振動の伝播理論に基づく予測式を用いた定量的な予測としております。予測手順は、図の 8-1-3-5 に示されているとおりで、現況の振動レベル、こちらは現地での測定結果によるものです。ここに、現況の交通条件、工事用車両の交通条件を付加して寄与度を算出しまして、工事用車両運行時の振動レベルを求めております。予測式はその下の予測式というところから次のページに記載があります。予測の手法については、以上です。

【事業者】

続いてのご質問に行きたいと思えます。

続いてのご質問ですが、総排出量が、30%増加となると、増加した残土が仮置き場で処理できるかどうかという点や、含有する各有害物質の総量が増加する点について、その点はどうかということ。令和4年2月5日の中日新聞に、本工事とほぼ並行して行われている「国道19号拡幅工事」こちらの方で環境基準のおよそ2倍のヒ素を検出し、その原因を探るといような内容の記事を踏まえて、工事残土の複数の検査結果が審査書や計画時点と同値以下であり、今回の工程変更によって環境に対する影響がないと、慎重に検討した結果であるというものを示す必要があるのではないのでしょうか。資料の「評価・結果」について、これらの意見をもとに、出された

方が良いのではないのでしょうか。というご質問になります。

回答になります。今回2工事において、年間発生台数は約30%増加するものとなりますが、工事全体における総延べ台数が、約30%増加するものではなく、総台数に変更ございません。まず、その点、ご承知おきいただければと思います。「なお、」ということで、続けておりますが、発生土に関しまして、以下のとおり取り扱ってまいりますということで、発生土置き場につきましては、恵那市内の民間事業造成地2か所に運搬いたします。容量は発生土量を十分満足する計画となっております。②というところで、トンネル掘削作業に伴う発生土につきまして、「建設工事で発生する自然由来重金属等含有土対応ハンドブック」こちらのハンドブックの内容を踏まえまして、発生土に含まれる自然由来の重金属と酸性水滲出の可能性について、1日1回を基本に短期溶出試験、酸性化可能性試験を実施いたします。試験の結果、基準を超えた場合には、ハンドブックの内容を踏まえまして、それぞれ適切に対処してまいります。③工事施工ヤード造成に伴う発生土に含まれる重金属等の有無の確認につきましては、土壤汚染対策法に基づきまして、事前に届出を実施しております。工事中において、刺激臭、悪臭、異常な色を呈した土壤、地下水を確認する等、汚染のおそれがある土壤に遭遇した場合は、有害物質の有無、汚染状況等を確認いたします。仮に、土壤汚染が明らかとなった場合には、関係法令に基づいて、適正に処理、処分いたします。

今回の予測は、年間発生台数と発生集中交通量が増加することによる大気、騒音、振動を対象としておりまして、土壤汚染については上述の②のとおり「発生土に含まれる重金属等の定期的な調査」であったり、「仮置き場における発生土の適切な管理」、「工事排水の適切な処理」、「薬液注入工法における指針の順守」、「発生土を有効利用する事業者への土壤汚染に関する情報提供の徹底」の環境保全措置を確実に実施することから、トンネルの工事に伴う土壤汚染に係る環境影響を回避できるものと考えております。

続いてのご質問になります。予測車両台数の増加に伴う、温室効果ガスへの影響について記載がありませんということですが、先ほどご説明したとおりになります。評価書の予測結果と比較いたしまして、事業を通じた延べ台数に変わりはなく、走行距離は半分程度であり予測値内となる為、今回、再予測の対象とはしておりません。

続いてのご質問になります。岐阜県は貴社が作成した中央新幹線環境影響評価準備書における知事意見において、工事用車両の走行に係る道路騒音について、工事用車両の走行による寄与分が5デシベルと大きい場合、工事の平準化等を確実に実施し、騒音の一層の低減を図ることとしておりますと、今回、「本地区における運行想定台数」で寄与分が5.2デシベルとなるということから、知事意見書に基づいて、工事の平準化等を確実に実施すること。というご意見をいただきました。回答としたしましては、「本地区における運行想定台数」、特に1日あたりの交通量となります発生集中交通量に関しまして、今後も更なる車両台数の低減を図る施工計画を検討いたしまして、工事の平準化等を実施して参ります。

最後の質問になります。運行想定台数は、地元合意に至っておらず現在も地元協議を行っておるということに対して、地元との協議。説明を丁寧に行って、検討状況をよく地元と共有しながら、できる限り早期の地元合意をできるように努められたいというご意見に対しまして、回答になります。今後も地元との協議・説明を丁寧に行いまして、検討状況をよく共有しまして、できる限り早期の地元合意をできるように努めて参ります。という回答になります。

以上で、資料4のご説明になります。

【委員長】

はい、ありがとうございました。

それでは、委員の皆様からご質問等をお受けしたいと思いますが、最初に少し、私の方から確認の意味で、簡単な質問をさせていただきます。今回の報告書ですが、タイトルが「資材及び機械の

運搬に用いる」と書いてありまして、これで読み取れなかったのが、トンネルを掘った時に出る残土等の運搬が、この中に含まれるのかどうかは明確にはわからないという点がありまして、まず、そういった土砂の運搬でダンプトラックが走るということも含まれているということなのでしょうか。

【事業者】

はい、そのとおりです。発生土の運搬も今回の台数の中に入れております。

【委員長】

そうすると、タイトルのつけ方の「資材及び機械」と書いてあるのはどういったことなのでしょう。資材でも、機械でもないような気がするのですが。

【事業者】

評価書の中で、この表現を用いています。資材の中に発生土が含まれているという意味合いになります。

【委員長】

そうですね、わかりました。このタイトルだけ見ると、発生土の運搬は関係しない報告書なのかと思いますので、その点、色々な説明の際は、ご注意いただきたいと思います。

もう一点、今回、車両の走行台数が増えますという結果が出ているのですが、私の事前の質問にもありますが、集中する期間はどれくらいなのか、また、それを見積もる根拠というのは、この資料の中に示されていなくて、それが1日だけ発生するのか、或いは、1か月、半年、期間が続くのか、という点について全く読み取れない。数値とすると、これくらいですよとして示されたとして、住民の方にとすると1日で済むのか。そんなことはないと思いますので、ある一定期間これが続くということになると思うので、その辺りについて、資料で説明いただく事は可能でしょうか。

【事業者】

工事の進捗によって、地山状況であったり、掘削サイクルが変わってくるもので、なかなか期間というものをお示しすることは難しいと考えています。

【委員長】

ただ事業者は、大体これくらいだろうというイメージがあるのですが、私は、今回この資料をみまして、先ほど申したとおり、シンプルな疑問ですが、1日で終わるものではないですよね。それが1か月なのか、1年なのか、住民の立場で考えた場合、それが受忍できるのであろうか。そういったことが、大分違ってくるのではないのか。イメージが全くわからない情報量になっているのではないかと思います。その部分についても、正式な計画が立たなければ、正確な部分も出せないであろうと思いますが、概略このような感じですよということが掴めるような形でない、報告書自体の数値をどのように受け止めていいのか、戸惑いがあります。

【事業者】

ご指摘のとおり、具体的に期間を示すことはなかなか難しいので、実際数日、数か月掘る中で我々も明示しづらいのですが、そのため地元の方には実際に計画が定まった後、実際の掘削の状況も定期的に説明を行う形になります。実際地山に関しましては、最初の段階で高い数値の月進がでるわけではなく、徐々に立ち上がっていく形になるので、徐々に増える台数を地域の皆様に

お示ししながら、実感を得て、そこで実績であったり、信頼を勝ち得ながら進めていくことになろうと考えています。ですので、最大台数は、立ち上がる前段で地域の皆様にお示ししていくなどの対応を考えております。

【委員長】

そうですか、丁寧に住民の方にご説明いただきたいと思うのですが、最初に全体像を掴めないままに、なし崩し的になることは、住民の理解を得るには得策ではないだろうと思います。準備書、評価書の段階では、たしか工程表のようなものが出ていたと思いますが、そのようなもので、工事全体のイメージを理解していただいた上で、現状の説明があった方が望ましいだろうと思います。是非その点について、考慮いただきたいと思います。

他の委員の方からもご意見いただきたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】

今の委員長の発言と同じことになりますが、そもそも工事の発生は夏になるのですよね。秋にはこれくらいという資料があったかと思いますが、それで、ある程度、工程が出来ているのではないかなと思います。それであれば「限られた期間」がある範囲をもってでもいいので、示すことができるのではないかと思います。

また、予測時期が、夏季以降一番多くなっているのはどういう意味でしょうか。

これは運搬量でなくて、同じ運搬量で時期が違くと降下ばいじんが違うということでしょうか。

【事業者】

運搬台数は評価書でも年単位で出しておりますので、算定式の他の四季要素のパラメータが絡むところでこういった変更が入ってくるので、ただ一部、着手時期が変わってくるなどがありますので、一概には言えないのですが、今回に限って言えば、平均した一定台数のもと、他の乗じる要素によって変わってくる状況です。

【委員】

騒音の観点から言うと、ピークになるのはなるべく窓を閉めている時の方が好ましいなと思います。

【委員長】

他にございますでしょうか。

今の点について、追加と言いますか、確認させてください。計算された際は、季節単位くらいで走行台数を評価されて計算されているということなんでしょうか。

【事業者】

年間になります。

【委員長】

年単位で評価しているということですね。

【事業者】

年間の台数です。各四季いずれも年間の台数をもとに算定しています。

【委員長】

そうですか。先ほど言われた集中するピークが出ると言われたのは、まず年単位で把握されているということですね。わかりました。

他にございますでしょうか。

私からもう少し、今回の報告書を読んで勘違いしたところがありまして、今回の報告書の主旨は、2工事分の評価がメインだと理解してしまったのですが、というのは「表」の結果は、通常アセスメント資料ではそこを集中して見て、把握します。今回は、2工事分だけ結果が表記載しており、「本地区における運行想定台数」の評価が、別になっているのは、意図があるのでしょうか。

【事業者】

我々としては、計画が具体化しているものについて工事説明会を行い、保全計画書を作成し、工事着手にあたります。今回2工事というのが、既に工事説明会を終了しており、地元の方々に台数に関してお示ししているところです。本地区における運行想定台数というのは、日吉トンネルのものを足しているのですが、足し方として、繰り返すとなりますが、地元の方々と台数について調整している段階でございますので、計画は具体化しておりません。地元の方々にお示ししているものでもありません。長島トンネルと同程度と仮定して、今回お示ししているものになりますので、あくまで仮定のもので出しているものと、計画が具体化して出しているものと、これを区別するために表の中で2工事について示して、本文中で仮定のもとで算出したものを示しております。

【委員長】

今回の報告書の位置づけというのはどのようになるのでしょうか。まだ地元との調整が済んでいない部分の位置づけが曖昧に見えてしまう。2工事分の評価をした報告書として出していくのか、全てを含めて評価したという形を出していくのか、いずれになるのでしょうか。

【事業者】

解釈が難しいのですが、確定しているのは2工事で、3工事は仮定条件のもとお示ししています。3工事で示す経緯としては、評価書では、県ともお話する中で、当該地区は3工事で評価しているので、現段階のところ3工事包含した形で想定して、しっかりやろうということで3工事を入れております。

【委員長】

わかりました。今回は、同程度ということで想定されていますけど、実際には近い台数ですか。それとも、安全側の評価ということなのでしょうか。

【事業者】

実際のところは、まだ計画の深度化が出来ていない中でお答えは難しいのですが、単純にピークが重なる工事計画というのではなくて、日吉と長島の両ピークをずらそうとしていますので、現ピーク台数より下がっていく形にはなります。ただ、どこまで下げていけるかというのは、我々の方で現在検討しておりますし、また、引続き地元の皆様とお話をしながら、台数の設定ないし、工事計画の検討を進めていきたいと考えております。

【委員長】

そうしますと、今回のデータというのは、それぞれのピークがあって、それが重なりますよという前提で評価された、それが表ではなく、報告書の文章の部分に表れているという理解でよろ

しいですか。

【事業者】

その理解になります。

【委員長】

わかりました。日吉トンネル武並工区の計画が固まった段階で再度評価し直すということになるのでしょうか。

【事業者】

はい、実際の実台数を含めて、再度評価を行うこととなります。今回の台数より少なくなるので、影響も平準化を図って低減していきたいと考えております。

【委員長】

その評価結果について、県に提出されるということですか。

【事業者】

はい、以後、2工事（藤川高架橋、日吉トンネル武並工区）の保全計画書を提出するのですが、地元合意を得て、計画の深度化が図れた際には、3工事のものを改めて保全計画書として提出するつもりです。

【委員長】

はい、わかりました。よろしくお願いたします。

「工事の平準化」について質問させていただきましたが、平準化の意味というか、考え方ですけど、評価書で平準化しますという形で謳われていて、今回、工事しやすい地山だったので、密度を上げて工事をやりましょうという理解しております。

確かに、その方がメリットがあるのかもしれませんが、環境の観点から見た場合は、これは評価書における平準化によって、環境負荷を減らすという考え方に相反する形だろうと思います。その部分が、私の事前質問の一つ目になっていて、それにお答えなられていなくて、かつ、この報告書においても、平準化によって影響を下げますよということを謳われている。ピークをずらすことにより平準化することは是非やっていただきたいと思うのですが、平準化の意味をもう少し尊重していただく方がいいのかなと思っています。その点について、ご発言ありますか。

【事業者】

評価書時代の平準化と、今回の3工事の平準化というのは変わっているのですが、トンネル掘削の平準化をやっていくことはもちろんですが、繰り返して恐縮ですが、工事間の平準化もしっかり行うことしか、第一に考えておりませんが、引き続き、他の方法で更なる軽減を図ることを施工会社と協力をして、検討していきたいと考えています。

【委員長】

はい、わかりました。実情、難しい部分もあるかと思いますが、交通の集中、交通量が増えるということが今回対象となっているので、一番キーポイントとなりますので、是非その点については、しっかり考えていただいて、全体の期間が短くなるということですが、その中でも影響が少なくなるようにやっていただく事を、是非、ご検討をお願いします。

他にございますでしょうか。

【委員】

先ほどの、最大交通量なのですが、残土を検査して、そのまま運搬できないものが発生した場合についても、先ほどの台数だという認識でよろしいですか。

【事業者】

先ほどの台数はすべて基準値未満の土を想定しているので、超過した土が出た場合、弊社では、適切に処分する形にはなりますが、この台数から除外して、健全土の発生量は少なくなると思います。

運搬先に関しては、国道418号線を通らざるを得ないので、途中までは重なってくることになる想定しています。

【委員】

承知しました。

【委員長】

はい、他にございますでしょうか。

事前質問の回答において、温室効果ガスの排出についての評価は、総数が変わらないので評価の対象外であるとしていますが、その他の評価項目についても、工事の全体は変わらないので対象外ですという説明だったのですが、報告書だけ見ていると、やはり、その部分が分からないです。影響がある部分だけ選んだのでしょうか、準備書の段階でなにを評価するのかということは、綿密に検討されていると思いますので、評価書の項目については、今日説明にあったような説明を含めて、或いは、新たに走行距離が短くなるという説明もありましたけれど、新たな確実になったデータに基づいて、評価を記載する。或いは、総数は変わらないので今回の報告書の対象外です、という項目の説明をされていると読む方は安心できます。いかがでしょうか。

また、地元の方に説明する際も、こういった説明もしていただく事をお願いしたい。

【事業者】

地元に対する説明につきましては、丁寧に説明したいと思います。記載方については、ご助言も踏まえ検討させていただきたいと思います。

【委員長】

この報告書は、再度提出されるというものではないのですか。

【事務局】

特に意見が無ければ、再度提出ということはありませんが、委員の意見も踏まえて知事意見において補正等を求める可能性がありますので、現段階ではどちらのものとも言えません。

【委員長】

はい、わかりました。

知事意見の結果を踏まえてという理解でよろしいですか。

【事務局】

はい。

【委員長】

他に何かございますでしょうか。

【事務局】

先ほど、本報告書が2工事なのか3工事なのかという話がありましたけれど、JR東海から「保全計画書に記載します」と回答がありましたが、県への報告は保全計画書という段階と今回のような影響検討という段階と、二段階ありまして、影響検討をした結果は2工事分ということであれば、3工事分の結果を改めて提出していただく必要があります。保全計画書は工事の具体的な計画における保全措置を説明する図書という位置づけになりますので、影響検討の再検討で行ったことについて、2工事分か3工事分か整理していただきたいと思います。

【委員長】

いかがでしょうか。

【事業者】

影響検討について、今回の3工事の包含した台数で行っているため、2工事の分で改めて提出の必要はないと考えています。保全計画書において措置を記載してあれば問題ないと考えます。

【事務局】

今回の報告書において影響検討が、2工事か3工事か確認したいのですが。

【事業者】

3工事の仮の台数ですが、最大で出していますので、今後出す計画の深度化が定まったものは、さらに軽減されていると思いますので、ここで議論がしっかりされていけば、再度の計画が深度化されたものは包含されていると思いますので、今回のものでしっかりやっていきたいと考えています。

【事務局】

このような説明ですので、今回は3工事を含めての再検討の評価についてご審議いただく場で整理していただきたいと思います。

【委員長】

はい、わかりました。先ほど質問させていただきましたが、十分理解が出来ていませんでした。3工事分を出されていて、計画が確定した段階で範囲内であれば、これで終わっているという認識である。というわけですね。

【事業者】

はい。

【委員長】

わかりました。今後工期が詰まって、今回の台数を超えることがあれば問題になりますが、そういうことはないという理解になりますね。

【事業者】

ない様に計画していきます。

【委員長】

これが超えることがない様に計画するということですね。

【事業者】

そうです。

【委員長】

超える場合は再度、影響検討するということによろしいでしょうか。

【事業者】

万が一超えた場合は行いますが、超えないようにしてまいります。

【委員長】

はい、わかりました。

他にありますでしょうか。

意見も出尽くしたと思いますので、気になるのは報告書の位置づけが明確でないことと工事の全体像、工程、説明にあった一部の期間だけピークが出るといったことが十分にこの資料から読み取れないというところがございまして、今後出される報告書、住民への説明は丁寧にしていただきたいと思います。それから、繰り返しになりますが、平準化について、是非、発生源を減らすというのは重要な対策となりますので、様々な面で平準化を図っていただきたい。工事の全体計画において考慮いただきたいと思います。

審査会の意見について、この委員会の意見を踏まえ、審査会会長と調整の上、決定していきたいと考えています。