

山梨県環境影響評価等技術審議会概要

日時 平成25年10月25日 15:00~17:15

会議出席者

<環境影響評価等技術審議会委員>

片谷教孝会長、石井信行委員、大久保栄治委員、坂本康委員、鈴木邦雄委員、
角田謙朗委員、早見正一委員、福原博篤委員、湯本光子委員、荒木力特別委員

<事業者等>

○事業者

東海旅客鉄道株式会社 中央新幹線推進本部 中央新幹線建設部
環境保全統括部 上野担当部長、後藤担当課長、小野口担当課長、篠原副長、鬼頭主席
環境保全事務所（山梨） 島川所長
アジア航測株式会社 環境部 環境コンサルタント課
水口技師、藤本技師、仲條氏

<事務局>

森林環境総務課 芹沢正吾課長、依田真司課長補佐、土橋史副主幹、望月剛専門員、
渡邊健太主任、三枝富昭主事、

次第

- 1 開会
- 2 森林環境総務課長あいさつ
- 3 議事
 - 議題1 特別委員の審議会への参加について
 - 議題2 案件審査（中央新幹線（東京都・名古屋市間））
 - 議題3 今後の審議会の進め方について
 - 議題4 その他
- 4 閉会

資料

- 1) 準備書における関連図表等の記載状況

1 開会

(進行 依田課長補佐)

本日は、皆様にはご多忙のところ、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。
ただ今より、山梨県環境影響評価等技術審議会を開催させていただきます。

2 あいさつ

(進行 依田課長補佐)

議事に入る前に、芹沢森林環境総務課長より、ごあいさつ申し上げます。

(芹沢課長)

本日はお忙しいところ、技術審議会にご出席いただき、誠にありがとうございます。また、午前中からの現地調査につきましてもご参加いただき、感謝しております。

本日の審議内容であります、「中央新幹線（東京都・名古屋市間） 環境影響評価準備書」につきましては、9月20日から10月21日まで縦覧され、11月5日まで県民等の意見が受け付けられているところです。

縦覧開始後、10月17日までの間には、10市町18か所において説明会が開催され、沿線住民などから騒音、振動、景観あるいは磁界等生活環境に関する多くの質問や意見が出されました。

本日は、事業者から説明を受けた後、皆様にご審議をお願いすることとなります。限られた時間ではございますが、ご審議の程よろしく願いいたします。

委員の皆様には、引き続きお力添えをいただけますよう、お願い申しあげまして、挨拶とさせていただきます。

(進行 依田課長補佐)

それでは議事に移りたいと思います。

3 議 事

(進行 依田課長補佐)

本審議会は、山梨県環境影響評価条例により設置された審議会でございます。

本日は、15名の委員のうち、9名の出席をいただいておりますので、山梨県環境影響評価条例第47条第11項に規定される、2分の1以上の出席が得られましたので本審議会が成立していることをご報告いたします。

ここで、配布資料の確認を行います。

当課から、次第、審議会委員名簿、A3横で「資料1 準備書における関連図表等の記載状況」を準備しています。

JR東海からは、スライド印刷資料、あらましがあります。

資料に不足がある場合には、事務局まで申し出てください。

それでは、議事に入るわけでございますが、技術審議会を円滑に進行するため、傍聴人の皆様には、次の点についてご協力をお願いします。会議開催中は、静粛に傍聴し、拍手その他の方法により、言論に対して公然と賛否を表明しないこと。騒ぎ立てる等、議事を妨害しないこと。会場において、飲食又は喫煙を行わないこと。その他会場の秩序を乱し、会議の支障となる行為をしないこと。

それでは、これより次第に従いまして、議事に入らせていただきます。議長は会長が務めることになっておりますので、片谷会長に議事進行をよろしく申し上げます。

(片谷会長)

案件の審査に入る前に、本審議会の運営方法について確認をお願いします。本審議会については、平成17年7月8日の技術審議会においてご議論いただきましたとおり、制度の主旨である『公平性・透明性』を確保するため、審議そのものについても、広く公開する中で行うことが必要であることから、動植物の希少種や個人情報に係る部分を除いて全て公開とする。また、議事録については、発言者名を含む議事録を公開する。ということでご確認をお願いします。以上、ご協力をお願いします。

本日の議事の進行について、議題1、「特別委員の審議会への参加」につきましては、まず、中央新幹線に係る方法書の審議の際に話題となりました磁界の特別委員の参加について、委員の皆様にお諮りします。その後、議題2の案件審査として、事業者の説明に引き続き、質疑応答及び審議を行います。質疑応答終了後、議題3として、今後の審議会の進め方について検討します。

■議題1：（特別委員の審議会への参加について）

それでは、議題1に入ります。

本案件については、超電導浮上方式という事業特性により、磁界が予測項目に選定されております。磁界や電磁波については、住民説明会においても不安の声が挙げられているところです。

そこで、本案件の審議においては、磁界の専門家を当該分野に係る特別委員として参加を求めたいと思います。委員の皆様いかがでしょうか。

<異議なし>

（片谷会長）

委員の人選について、事務局案はございますか。

（事務局：芹沢課長）

平成10年1月に提出された「リニア技術関連問題研究会」の報告書作成にかかわっていただいた、健康科学大学副学長で山梨大学名誉教授の荒木力（あらかきつとむ）様を御提案いたします。

（片谷会長）

ただいま、事務局から提案がありましたが、いかがでしょうか。

<異議なし>

（片谷会長）

それでは、審議会として荒木委員に本会の特別委員として審議会に参加を求めたいと思います。

本日は、荒木様本人がお越しですので、本日の審議会から出席していただきたいと思いますがよろしいですか。

<異議なし>

（片谷会長）

それでは、荒木様、一言ごあいさつをお願いいたします。

（荒木委員）

荒木です。専門は放射線医学です。非電離放射線いわゆる電磁波やRF波、変動磁場などを勉強させていただいております。少しはお役にたてるかと思っております。よろしくをお願いします。

■議題2：(中央新幹線(東京都・名古屋市間) 環境影響評価準備書)

それでは、議題2に入ります。準備書の内容について、事業者より説明を受けたいと思います。事業者の方につきましては、限られた時間内で審議となります。説明は、簡潔明瞭をお願いします。

(JR東海：上野部長)

委員の皆様には、午前中雨の中現地調査していただき、誠にありがとうございます。これまでに県内で18回の説明会を開催してまいりました。地元の皆様から多くの質問、意見を承っております。本日から開催される審議会の委員の皆様のアドバイスをもとによりよい評価書を目指していきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

これから、準備書の内容をまとめたDVを流します。こちらを一度見ていただいた後、御質問を受けたいと考えおります。是非よろしくお願いいたします。

(事業者：自動音声)

ただいまから、中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価準備書の概要についてご説明いたします。

はじめに、対象事業である中央新幹線計画について、ご説明いたします。続いて、山梨県内の路線概要、山梨県内に設置する施設・設備の概要、工事工程、山梨県知事意見への事業者見解、山梨県における環境影響評価結果、対象事業に係る環境影響の総合的な評価について、ご説明いたします。

では、はじめに中央新幹線計画についてご説明いたします。

中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法 という法律に基づき、計画を進めております。平成23年5月に国土交通大臣より当社に中央新幹線の建設指示が出され、現在は、工事实施計画の認可に向けて、環境影響評価を実施しているところです。

本事業は、国土交通大臣が整備計画で決定した東京都・大阪市間のうち、まずは、第一段階として、東京都から名古屋市の間を超電導磁気浮上方式、いわゆる超電導リニアにより整備するものです。最高設計速度は時速505キロメートル、起点の東京都と終点の名古屋市の間の主要な経過地は、甲府市付近、赤石山脈(南アルプス)中南部となります。また、路線の延長は、約286キロメートル、東海道新幹線の品川駅付近、名古屋駅付近のターミナルのほか、神奈川、山梨、長野、岐阜の各県に一駅を設置する計画です。方法書においては、概略路線を約3キロメートルの幅、概略駅位置を直径約5キロメートルの円でお示しましたが、今回の準備書では環境影響評価の結果を踏まえ、実線にてお示します。

次に山梨県の路線概要をご説明いたします。

路線の絞り込みの考え方についてご説明いたします。まず、超電導リニアの技術的制約条件等として、起点の東京都から名古屋まで、概略の路線(3キロメートル幅)内において、超電導リニアの超高速性を踏まえ、できる限り短い距離で結ぶことを基本としました。主要線形条件として、最小曲線半径は8,000メートル、最急勾配は40パーミルで計画しました。既存の山梨リニア実験線を活用する計画としました。次に、地形・地質等の制約条件として、活断層は回避、もしくは通過延長をできる限り短くし、近接して並行することは避けて計画しました。トンネル坑口はできる限り地形・地質的に安定した箇所を選定しました。南アルプスのトンネル土被りはできる限り小さくすることを基本としました。地上部で交差する主要河川は、約60度以上の交差角とすることを基本としました。

また、環境要素等による制約条件として、生活環境、自然環境、水環境、土壌環境、文化財等への影響をできる限り回避・低減しました。市街化、住宅地化が進展している地域をできる限り回避しました。自然環境保全の面から、自然公園区域等を回避し、もしくはやむを得ず通過する場合でもトンネル構造とする等できる限り配慮しました。山梨県駅の駅位置の絞り込みにつきましては、選定した路線上において、技術的に設置可能であること、利便性が確保されること、環境への影響が少ないことに加えて、地元自治体からの要望に配慮して計画しました。

次に、山梨県内の路線概要についてご説明します。路線の詳細な考え方については、お手元のあらましの4ページをご覧ください。まず山梨県全体についてご説明いたします。中央新幹線の計画路線は山梨県内をほぼ東西に横断するものとなります。神奈川県境から、上野原市に入り、上野原市、都留市、大月市、笛吹市を通過する山梨リニア実験線を活用しつつ、笛吹市、甲府市、中央市、南アルプス市、富士川町、早川町を通り、静岡県境に至ります。山梨県内では、地上部が27.1キロメートル、トンネル部が56.3キロメートルとなります。なお、山梨県駅は甲府市大津町付近に設置する計画としました。

続きまして、山梨県に配置される施設・設備の概要についてご説明いたします。

山梨県の主要な施設として、地上駅設備を甲府市大津町付近に計画するほか、変電施設を都留市小形山付近、笛吹市八代町米倉付近、富士川町高下付近の3箇所に、保守基地を都留市小形山地区、中央市成島付近、富士川町高下付近の3箇所にそれぞれ設置致します。また、非常時に活用する非常口を山岳部に計9箇所設置致します。

山梨県駅のイメージをお示しします。お手元のあらましの5ページもご参照下さい。山梨県駅は、敷地の延長約1キロメートル、最大幅約50メートルを想定しています。高さは約20メートル、面積は約3.5ヘクタールを想定しています。

高架橋の概要をお示しします。お手元のあらましの5ページもご参照下さい。標準的な高架橋には桁式高架橋と新形式高架橋があります。本線の構造物の幅は約14メートルで、断面図はこちらにお示したとおりです。高架橋の形式は、交差条件や高さに応じて設置箇所を設定します。一方で、河川、道路等で交差する橋梁は、地形等を考慮し、個別の構造を採用します。また、用地幅は、両側に緩衝帯として約4メートルを確保して約22メートルを計画しています。なお、環境対策工として、防音壁や防音防災フードを周辺の土地利用状況を踏まえて計画します。

変電施設、保守基地の概要をご説明いたします。変電施設は、列車制御に必要な電力を供給するための施設です。変電施設の敷地面積は約3ヘクタールを想定しています。山梨県では、変電施設を都留市に1箇所、笛吹市に1箇所、富士川町に1箇所設置します。保守基地の敷地面積は約3ヘクタールを想定しています。山梨県では、保守基地を都留市に1箇所、中央市に1箇所、富士川町に1箇所設置します。

山岳トンネルの概要について説明します。お手元のあらましの6ページと8ページもご参照下さい。山岳トンネルの標準的な断面図を示しますが、トンネルの内空有効断面積は約74平方メートルです。山岳トンネル部では、標準的な工法であるNATMを採用する計画です。ナトムは、トンネル周辺の地山の持つ支保力を利用して、安全にトンネルを掘削する工法です。また、南アルプスのトンネルについては、掘削時の地質把握のために、本坑に並行な位置に先行して断面の小さい先進坑を掘削します。

山岳部に設置される非常口について説明します。山岳トンネルの施工に際して、非常口を掘削して本坑へ掘り進めます。非常口には工事施工ヤードを設けます。工事施工ヤードの周囲には工事用のフェンスを設置するとともに、発生土の仮置き、濁水処理設備の設置等を予定しています。工事施工ヤードの面積は、0.5ヘクタール～1.0ヘクタールを標準として考えています。山梨県には、非常口を9箇所設置します。

次に、工事工程についてご説明いたします。

工事は平成26年度着工、平成39年度の営業開始を想定しています。工事実施計画認可後、事業説明、測量、用地説明、用地取得、設計協議、工事説明会を経て工事着手となります。着手可能なところから速やかに開始することとし、構造物、路盤等の工事を進め、ガイドウェイ・電気機械設備等を施工し、各種検査、試運転を行います。作業時間は、地上部の工事は主として昼間の工事、トンネル工事は昼夜間の工事を考えています。

次に、山梨県知事意見への事業者見解について、ご説明いたします。

「低周波音については列車の走行は選定していないが、選定しなかった理由については山梨リニア実験線において得られた知見（測定結果、構造等）を明らかにすること。」という意見については、「列車走行時の低周波音については、高架橋等の構造物が振動して発生するものと、超電導リニアが明かり区

間を高速で走行する際の空力的な圧力変動によって発生するものがありますが、いずれも沿線への影響は小さく、山梨リニア実験線においても低周波音に関する苦情は発生していないため、評価項目として選定しませんでした。なお、山梨リニア実験線における列車走行に伴う低周波音の状況については、資料編に記載しました。」との見解をお示ししております。

「微気圧波について、環境保全措置が必要な箇所の特定制及び緩衝工等環境保全措置の効果については、他の環境影響評価の項目と併せて事後調査により確認を行い、発生状況、措置の必要性、環境保全措置の検討等の経緯及び結果を中間報告書及び完了報告書において明らかにすること。」という意見については、「列車の走行に係る微気圧波については、緩衝工を考慮した予測手法等は、科学的知見に基づくとともに、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おり、予測手法や緩衝工による環境保全措置の効果の不確実性の程度が小さいことから、環境影響評価法に基づく事後調査は実施いたしません。」との見解をお示ししております。

「当該事業により出現する高架橋及び橋梁等の構造、形状及び周辺整備に係る環境影響を軽減するための措置等の検討を行うにあたっては、本県の「景観アドバイザー制度」の活用等、専門家の助言を受ける等により、より多くの意見を聴く中で環境保全措置の検討を行い、その検討の経緯及び措置の内容について準備書に記載すること。なお、助言等を受けた専門家については、助言の内容に併せて所属及び氏名を明記すること。」という意見については、「高架橋や橋梁については、社外の有識者による景観検討会を設置して、構造形式および形状の検討などを行い、景観の予測及び評価に反映させました。検討会の構成委員については、専門分野及び所属機関の属性を記載しました。景観検討会の概要については、資料編に記載しました。」との見解をお示ししております。

次に、山梨県における環境影響評価結果をご説明いたします。

山梨県内にて実施した環境影響評価項目は、お手元のあらましの12ページもご参照下さい。環境要因を「工事の実施」と「土地又は工作物の存在及び供用」の2つに分け、大気環境、水環境等の各々の環境要素について、ご覧のような項目について調査、予測、評価を行いました。

それぞれの環境要素毎に、予測結果等を説明します。お手元のあらましの13ページから18ページをご参照下さい。最初に、大気質についてご説明いたします。工事の実施による建設機械の稼働により発生する二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び粉じん等について、計画施設付近の20地点で予測を行いました。二酸化窒素は県内予測最大値で0.051ppm、浮遊粒子状物質は県内予測最大値で、0.060mg/m³、粉じん等は県内予測最大値でひと月あたり9.19t/km²となり、環境基準等を下回ります。

工事の実施による資材及び機械の運搬に用いる車両の運行により発生する、二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び粉じん等について、計画施設付近の13地点で予測を行いました。二酸化窒素は県内予測最大値で0.029ppm、浮遊粒子状物質は県内予測最大値で、0.058mg/m³、粉じん等は県内予測最大値でひと月あたり1.94t/km²となり、環境基準等を下回ります。

大気質で実施する主な環境保全措置としては、建設機械の稼働では、排出ガス対策型建設機械の採用、建設機械の点検及び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では、車両の点検及び整備による性能維持、車両の運行計画の配慮等を実施し、環境保全に努めます。

次に、騒音の予測結果について説明します。工事の実施による建設機械の稼働により発生する騒音について、山梨県内19地点で予測を行いました。県内予測最大値は83dBとなり、騒音規制法等の規制基準以下となります。また、工事の実施による資材及び機械の運搬に用いる車両の運行により発生する騒音について、山梨県内13地点で予測を行いました。予測結果は、環境基準以下となります。

地下を走行する場合を除く列車の走行に係る騒音については、山梨県内25地点で予測を行いました。環境対策工は、高さ2.0メートルの防音壁の設置を基本とし、現在の土地利用状況に応じ、騒音対策上必要な場合は、高さ3.5メートルの防音壁又は防音防災フードを設置することを予測の前提としました。列車の走行に係る騒音については今後、防音壁や防音防災フードの設置の他、沿線の土地利用対策や個別家屋対策等の総合的な騒音対策の実施により、環境基準との整合を図るよう努めることといたします。

次に、振動の予測結果について説明します。工事の実施による建設機械の稼働により発生する振動に

ついて、山梨県内19地点で予測を行いました。県内予測最大値は74デシベルとなり、振動規制法等の規制基準以下となります。また、工事の実施による資材及び機械の運搬に用いる車両の運行により発生する振動について、山梨県内13地点で予測を行いました。県内予測最大値は48デシベルとなり、振動規制法等の要請限度以下となります。

列車が地上及び地下を走行する際に発生する振動については、それぞれ山梨県内において19地点、2地点で予測を行いました。山梨リニア実験線の測定結果に基づき予測した結果、いずれも新幹線鉄道振動の勧告値よりも十分小さい値となります。

騒音で実施する主な環境保全措置としては、建設機械の稼働では、低騒音型建設機械の採用、仮囲い・防音シート等の設置による遮音対策など。資材及び機械の運搬に用いる車両の運行では、車両の点検及び整備による性能維持、車両の運行計画の配慮など。列車の走行（地下を走行する場合を除く。）では、防音壁、防音防災フードの設置、防音防災フードの目地の維持管理の徹底、沿線の土地利用対策、個別家屋対策などを実施し、環境保全に努めてまいります。

また、振動で実施する主な環境保全措置としては、建設機械の稼働では、低振動型建設機械の採用など。資材及び機械の運搬に用いる車両の運行では、車両の点検及び整備による性能維持など。列車の走行では、ガイドウェイの維持管理の徹底、桁間の目地の維持管理の徹底、桁支承部の維持管理の徹底などを実施し、環境保全に努めてまいります。

続いて、微気圧波についてご説明いたします。列車の走行により発生する微気圧波については、緩衝工端部から20メートル、50メートル、80メートル離れたところの3地点で予測を行いました。予測最大値は、緩衝工端部中心から20メートル離れたところで42パスカルとなり、整備新幹線の基準値以下になります。また、緩衝工端部中心から80メートルの距離においては最大でも20パスカルを下回ることから、今後、路線近傍の住居分布等の周辺環境に留意し、トンネル、防音防災フードの配置に応じて適切な位置に緩衝工を設置し、必要な延長を確保することにより、基準値との整合が図られることを確認しました。微気圧波に関する、主な環境保全措置として、緩衝工の設置、緩衝工の維持管理の徹底を実施し、環境保全に努めます。

水質についてご説明いたします。切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事、工事施工ヤード及び工事用道路の設置に係る水質（水の濁り、水の汚れ）への影響については、工事排水の適切な処理等の環境保全措置を実施することにより、小さいと予測します。

水底の底質についてご説明いたします。切土工等又は既存の工作物の除去に伴う水底の底質への影響については、河床の掘削を行う箇所の水底の底質に汚染が認められなかったこと、工事の実施において有害物質を新たに持ち込む作業は含まれていないことから、生じないと予測します。主な環境保全措置として、河川内工事における工事排水の適切な処理を実施し、環境保全に努めます。

地下水・水資源についてご説明いたします。トンネルの工事、鉄道施設（トンネル）の存在に係る地下水・水資源への影響については、適切な構造及び工法の採用等の環境保全措置を実施することにより、全体として小さいと予測します。南アルプスを通過する部分について地質・水文学的シミュレーション等を実施した結果、一部の小河川において流量が減少するものの水資源への影響は小さいと予測します。なお、破碎帯等の周辺の一部では地下水の水位に影響が生じる可能性があり、地下水を利用した水資源に与える影響の予測に不確実性があることから事後調査を実施します。主な環境保全措置として、薬液注入工法における指針の順守、適切な構造及び工法の採用等を実施し、環境保全に努めます。

重要な地形及び地質についてご説明いたします。工事施工ヤード及び工事用道路の設置、鉄道施設、トンネル、地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地の存在に係る重要な地形及び地質への影響については、土地の改変をできる限り小さくした鉄道施設の構造の選定等の環境保全措置を実施することにより、小さいと予測します。

地盤沈下についてご説明いたします。トンネルの工事に係る地盤沈下への影響については、環境保全措置として適切な構造及び工法の採用を実施することにより、ないと予測します。

土壌汚染についてご説明いたします。切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事に係る土壌

汚染については、有害物質の有無の確認と基準に適合しない土壌の適切な処理等の環境保全措置を実施することにより、生じないと予測します。

日照障害についてご説明いたします。鉄道施設（嵩上式、駅）の存在に伴い一部で日影による影響が生じると予測します。事業の実施時には事前確認を実施し、影響が認められる場合は公共補償の基準に従って対応いたします。変電施設、保守基地については、法令等に則り計画していきます。主な環境保全措置として、変電施設、保守基地の配置等の工夫を実施し、環境保全に努めます。

電波障害についてご説明いたします。鉄道施設（嵩上式、駅、変電施設、保守基地）の存在に係る電波の遮蔽により、一部でテレビジョン受信障害が生じる可能性があるかと予測します。事業の実施時には事前確認を実施し、障害が認められる場合は環境保全措置を講じます。主な環境保全措置として、受信施設の移設又は改良を実施し、環境保全に努めます。

文化財についてご説明いたします。鉄道施設（トンネル、地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地）の存在に係る文化財への影響については、16箇所の埋蔵文化財包蔵地の一部が改変される可能性があります。適切な構造及び工法の採用等の環境保全措置を実施することにより、小さいと予測します。

磁界についてご説明いたします。列車の走行に伴う磁界については、山梨県内では19地点で予測を行いました。山梨リニア実験線の測定結果に基づき予測した結果、いずれの地点でも国の定める基準値よりも十分小さい値となります。

動物・植物についてご説明いたします。文献調査や現地調査で確認された種のうち、文化財保護法をはじめとする法律等で指定されている重要な種について、予測評価を行いました。スライドには、現地調査で確認された重要な種のうち、主なものをお示ししています。重要な動物及び植物の生息・生育環境に変化は生じない、もしくは周辺に同質の生息・生育環境が広く分布し生息・生育環境が保全されるため、影響は小さいと予測します。一部の種については生育環境が保全されない、または生息・生育環境の一部が保全されない可能性があるかと予測しますが、環境保全措置を実施することにより影響は小さいものと予測します。

生態系についてご説明いたします。現地調査で確認された種のうち、生態系の上位に位置するという上位性、生態系の特徴をよく現すという典型性、特殊な環境等を指標するという特殊性の視点から、注目種を複数選び、予測評価を行いました。巨摩・赤石地域の里地・里山の生態系を例にすると、上位性に位置する注目種としては、ホンドキツネやサシバなどが、典型性に位置する注目種としては、オオムラサキやアカハライモリなどが該当します。なお、山梨県内では、特殊性に該当する注目種はありませんでした。地域を特徴づける生態系については、注目種等のハビタットに変化は生じない、もしくは周辺に同質の環境が広く分布しハビタットが保全されるため、全体として影響が小さいと予測します。なお、一部の種については生息・生育環境の一部が保全されない可能性があるかと予測しますが、環境保全措置を実施することにより影響は小さいものと予測します。

動物・植物・生態系の主な環境保全措置を示します。重要な種の生息地の全体又は一部を回避、資材運搬等の適正化等を実施し、環境保全に努めます。

猛禽類のオオタカ、クマタカの事後調査についてご説明いたします。猛禽類のオオタカ、クマタカについては、生息環境の一部が保全されない可能性があるかと予測されるため、「営巣環境の整備」等の環境保全措置を実施いたします。しかし、一部の環境保全措置の効果には不確実性があることから、事後調査を実施いたします。なお、事後調査については、専門家の助言を踏まえながら適切に実施いたします。

動物、生態系に関連して、ここでは特に高川周辺の動物、生態系に係る環境保全措置についてご説明します。都留市小形山地区に計画される保守基地の位置や形状の観点から、工事の実施により、高川周辺の河川環境が縮小・消失し、重要種や注目種の生息環境やハビタットの一部が保全されない可能性があります。このため、付替え河川における多自然川づくり等の環境保全措置を実施することで、環境影響の低減を図ります。なお、一部の環境保全措置の効果に不確実性があるため事後調査を実施いたしま

す。

景観についてご説明いたします。釜無川等の主要な高架橋・橋梁については、有識者による景観検討会を設置し、景観の創出と地域景観との調和の両立を目指した構造形式等の検討を行い、その結果を反映しています。その他の箇所では景観の変化の程度はわずかであり、景観への影響は小さいと予測します。景観に関する主な環境保全措置として、構造物の形状の配慮を実施し、環境保全に努めます。

人と自然との触れ合いの活動の場についてご説明いたします。鉄道施設 地表式又は掘割式、嵩上式、駅、変電施設、保守基地 の存在に係る人と自然との触れ合いの活動の場については、鉄道施設の形状等の工夫による近傍の風景への調和の配慮等の環境保全措置を実施することにより、利用性、快適性の変化は少なく、影響は小さいと予測します。

廃棄物等について説明します。切土工等又は既存の工作物の除去、トンネルの工事に係る建設発生土等の影響については、環境保全措置を実施することにより低減されると予測します。また、建設発生土（約700万立方メートル）については、本事業内の再利用、他の公共事業への有効利用等を考えています。鉄道施設（駅）の供用に係る廃棄物の影響については、廃棄物の分別、再資源化等の環境保全措置を実施することにより低減されると予測します。

温室効果ガスについてご説明いたします。建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、鉄道施設（駅）の供用に係る温室効果ガスの影響については、山梨県において1年間に排出される温室効果ガスと比較して十分少なく、高効率の建設機械の選定等の環境保全措置を実施することにより低減されると予測します。

また、建設発生土に関連して、一部の発生土置き場については、今回環境影響評価の対象としていますが、本準備書において、具体的な位置・規模等の計画を明らかにすることが困難かつ環境影響の大きい発生土置き場等の付帯施設については、必要な環境保全措置を位置付けたうえで、保全措置の效果に不確実性があるものについては、その効果を事後調査により確認することとしています。スライドには、その主な環境保全措置を示しております。なお、これらの内容については、準備書本編の第9章及び第10章にも掲載しております。

最後に対象事業に係る環境影響の総合的な評価についてご説明致します。

選定した対象事業に係る環境要素ごとに、調査、予測及び評価を行った結果、環境保全措置を実施することによって、環境への影響について実行可能な範囲で回避又は低減が図られ、環境の保全についての配慮が適正になされている事業であると総合的に評価します。

（片谷会長）

追加して説明することはありますか。

（JR東海：島川所長）

配布したスライドと「あらまし」に説明内容が記載されています。詳細は本編を確認していただきたいと存じます。

（片谷会長）

本編は非常に厚いものであり、かいつまんだ説明もやむを得ず、各委員には事前に資料が送付されています。担当分野を詳細に確認し議論をお願いします。本日の説明は、準備書の全体について説明を受けたこととします。

審議に先立ち、事務局が準備した資料1の説明を求めます。

（事務局：土橋副主幹）

資料1は、事前に各審議会委員と個別に調整を行った際、ほとんどの委員より、予測・評価の根拠資料が不十分であるとの指摘を受け、審議を進めるにあたり、資料の提出状況の整理が必要となり作成し

ました。

比較対象は、直前に行われた線事業であり、H24.12 に補正評価書が提出された「甲府外郭環状道路東区間」としました。

表中の F、G 列の○×▲は、事務局が機械的に整理したものであり、「有（○）」であっても委員の皆様の確認の結果、事業者の説明内容を確認するための記載が不足している場合も想定されますので、検討のたたき台としてご活用ください。

（片谷会長）

資料 1 は事前の事務局と委員の議論に基づき作成されたものです。○×については事務局の判断ですが、これも参考として審議を開始します。

なお、提出されている準備書の中には、本編には記載されていない別紙資料の希少種に関する情報がありますが、当該情報については公になると影響が懸念されるため、そのことに関する質問については、会議の最後に非公開の場を設けて審議を行いますので、その際に発言をおねがいします。

本日の審議は、全体的な部分を行い、詳細な部分については、後日、改めて行うこととします。当然、内容の詳細について質問を妨げるものではありませんが、なるべく全体的な指摘、資料の不足等に関する指摘をお願いします。事業者は、指摘事項については次の審議までに準備してください。

審議会は、事業者から意見概要書が提出された後、120 日間で知事意見を出す必要があります、時間的な制約があるため、不足している資料の提出に関するものは、できる限り早期に行う必要があります。

（石井委員）

景観について中央新幹線が通過する市町の景観計画について、全く触れられていません。景観行政団体となっている旨の記載はありますが、計画の有無や範囲が示されていません。

このことについては、必ず説明すること。その中には、今後、（景観計画を持つ市町が、）どのような景観を作っていくのかが記載されていることに対し、当該計画はどのようなものとなっているのか、という点を明確に述べる必要があります。

また、専門家に対するヒアリングについては、知事意見において、専門家の氏名の記載を求めましたが、記載されていません。その理由を説明願います。

（橋梁等の）比較検討を行ったとしていますが、検討経緯が示されていません。検討の結果やどのような検討が行われたのか不明です。例えば、山梨県民は（橋梁や高架橋に）フードが無い状態でリニアが入ってくることを考えています。フードの有無でどれだけ景観が違ってくるのか、フードが付くことに対し、どのような検討が行われたのかについて、説明がありません。

知事意見で指摘した非常口、高圧線、鉄塔については、（環境保全措置の検討においては、）事業者以外が検討する項目として、（検討の内容及び経緯を）記載できるようになっていますが、当該部分の内容は、事業者に係るものしか記載がありません。こうしたことについても記載する必要があります。

駅構造物は周辺整備を自治体が行い、事業者は行わないとしています。しかし、（駅は）高架橋とは異なるボリュームの構造物ですので、少なくとも構造物に対する予測が必要です。

（片谷会長）

本日回答できる部分がありますか。

（JR東海：島川所長）

専門家の氏名については、主務省令に基づき整理しました。主務省令では、専門及び所属機関の属性を記載することとなっています。主務省令の検討過程において個々の氏名をあげることについては、「専門家が個人として特定されることがどうか」ということが、基本的事項にも記載されていますので、専門及び所属機関の属性としました。

駅については、他の構造物と異なりデザインは駅周辺設備との兼ね合いが大きく、また、県においても駅のコンセプトやゾーニングの検討が行われているので、変更要素が非常に大きいものであり、今後の検討内容を踏まえることとなる。(景観の予測では、)高架橋等についてとりまとめました。意見の詳細については次回以降に検討し、回答します。

(片谷会長)

「主務省令に沿って、」との回答ですが、主務省令は記載されている以上のことを禁止するものではありません。そうした趣旨で方法書段階では要望しています。ヒアリング調査を行った相手方が個人名を出すことを拒否している場合は、やむを得ませんが、後に専門家から「拒否はしていない。」との話が無いように、本人が拒否しない限り公開しても構わないと考えます。

主務省令は、禁止しているものではないので再検討を求めます。会長としてお願いします。この場で回答が得られなかった事項については次回に回答をお願いします。

(早見委員)

昆虫、動物について、大雑把に県全体を一括し、とりまとめており、具体的な位置が示されていないため、この資料を見てどのように評価を行うべきか、判断できません。例えば、調査ルート、確認種のリストについてエリアにより種構成がかなり違うので、エリア別の種構成の一覧が示されなければ、内容が良いのか悪いのかが読み取れないため、そのようなデータの提出が必要です。

また、調査期間については、方法書段階(の協議)では、調査データが少ない地域であることから頻繁な調査を求めましたが、四季の調査しか行われておらず、不十分な確認種のリストとなった恐れがあります。頻繁に調査を行わなかった理由を求めます。

「いくつかの種については保全されない。」と記載されている中で用いている、「環境保全措置を講じる」との言い回しについては、(確認種や確認位置、改変内容等の違いにより、)具体的な環境保全措置の内容は異なるはずですが、それについて記載されていません。

次回までに、リストに記載されている種のうち、保全されない種等に対し具体的にどのような環境保全措置があり、具体的にはどのような環境保全措置を予定しているのか回答を求めます。

(JR東海：島川所長)

動植物の調査範囲について、動物の場合、例えば、(準備書)P.8-4-1-6に上野原市や都留市の地区として範囲を示しています。また、各動植物の評価結果の「確認状況」の中で何例として記載しているので、箇所毎にどれだけいたのかということについては、そちらの情報で読み取れると考えています。

環境保全措置に対する個々の内容についても、各章の後ろの環境保全措置の内容の中で保全対象種をどこで、どのような方法で、いつ行うのか、記述しており、そこで読み取れると考えます。環境保全措置の内容について、例えば本編P.8-4-1-101です。

(鈴木委員)

早見委員と一部重複するが、植相あるいは植物相に関しても、調査地点が記載されていません。資料1の181行以降に記載された資料も、追加資料を提出する必要があります。理由としてはこれだけの延長であり変化に富む場所ですが、調査日が非常に限られているため、必ずしも十分な調査が行われてはいないという懸念があるからです。

南アルプストンネルの地下水への影響を懸念しますが、その影響に対し、事後調査等において、どのようにフォローするかということについて、より具体的な提案を示す必要があります。

(JR東海：島川所長)

調査地域は先ほども申し上げましたが、植物ではP.8-4-2-4に記載しています。個々の確認状況の整

合については、予測結果の中で「これらの調査地点の確認状況」として、〇〇地点で何件と記載しているので、その中で、この種については「どの調査範囲の中で確認したのか」を示しています。先ずはそれで、場所と数量を確認できると考えます。

(鈴木委員)

資料1の例えば181(植物相調査、調査ルートを含む範囲図)、182(植生調査地点図)について正確な図面が必要です。これについては、動物も全く同じです。

(JR東海:島川所長)

本編に調査範囲を示していますが、更にその動物が特定された地点ということですか。

(鈴木委員)

その通り、植物も同様です。

(JR東海:島川所長)

その範囲の中のどこにいたのかということですね。これについては重要種の位置情報・希少種保護の観点から場所が特定される・・・。

(鈴木委員)

一般的にアセスではコドラート調査等は調査地点を記載することとなっているので問題はありません。

(JR東海:島川所長)

一部希少種情報がありそのあたりも考え、今後どのように示すか検討します。

(片谷会長)

希少種の情報は別紙扱いとし、取扱注意、この場限りという扱いは、他案件においてこれまでも行ってきたので、(非公開資料として)分けることについて支障はありません。その部分だけ非公開で審議することは可能です。

基本的には動植物に限らず、今回の図書の最大の特徴、不足している点は、得られた結果と位置の情報がリンクする形で記載されていないことです。地図の中にデータが記載されていれば一目で確認できる情報について表現上の工夫が不足している事が、多くの予測項目の共通の問題点であります。(事業者は)この点を補う資料を提出する必要があります。期間が短く大変だとは思いますが、(事業者が提出した準備書は)それが無ければ十分な審査ができない状況です。事業者、コンサルタントには鋭意努力をお願いするなかで、資料を整えていただきたい。

事務局にはそうした委員の意見を既に伝えてあります。直接の調整は事務局と行い、「このような資料で足りるか。」については、事務局に打診し確認してください。

(大久保委員)

事務局がまとめた資料1は、甲府外郭環状道路東区間(の補正評価書)ではこのように資料を記載しており、中央新幹線もこれに準じて資料を作成するべきであるという理解で良いですか。

また、(事業者が)それができるかどうか(の回答)は、次回ということによいですか。

(片谷会長)

事務局、その理解で良いですね。これがチェックリストであり、×や▲が付いているものに対して至

急検討し、何らかの理由があればきちんとした説明がつけば良いが、どこまで対応できるかについては、大至急検討するよう事業者に求めます。

(角田委員)

資料1に漏れがあり、十分予測できないものとして加えるべきものが幾つかあります。

- 1) 地滑り位置図
- 2) 活断層並び断層位置図
- 3) 河川及び地下水の流路予測図
- 4) 路線の地質図

また、他の地域（他県）と土壌分析の方法や記載方法が異なっています。分析方法等や値等の出し方が異なっており比較ができません。分析の方法が異なれば、当然値も異なってくるので、土壌の分析に限らず、全路線で統一した方法で行う必要があります。それでなければ他県と比べて評価することは難しいと考えます。

さらに、方法書において指摘した事項が修正されていません。また、間違いとして指摘した内容がさらに拡大しています。これについては事務局に既に報告しています。

同様に類似する資料がありますが、地図により整合がとれていません。例えば断層が地図によって異なっています。同じところで作成しているので、片方にだけ載っているのはおかしいと思います。

また、方法書手続きにおいても指摘しましたが、鉱山の位置が正確でなければ、そこから浸出する地下水や土壌が異なった値となります。それらに関する情報について、資料の追加が困難であれば、こちらで行うしかありませんが、事業者が自ら行うべきです。

(片谷会長)

事務局に確認しますが、これまでに各委員から指摘があった事項については、事業者に伝えていないということで良いでしょうか。

(事務局：土橋副主幹)

資料が足りないという話が出ていることについては伝えてあります。

資料1を作成した以降の話としては、今回が初めてとなります。

(片谷会長)

いろいろな項目について、多くの不足資料が今後も出てくることが考えられますが、こうした審議会の場で各委員から意見を聞き確認するという方法では時間的に間に合わない危険性があります。事務局は委員から指摘があったものについては、直接事業者伝えてください。その都度、審議会の決定を待たず時間短縮を図ること。そうしなければ、120日の間に審議が終了しないと危惧しています。見切り発車的な部分もありますが、事業者に伝えることとして、事務局には審議を経ずに進めてもらいたい、結果は全委員が確認できる形で報告を受けることとします。資料の作成指示について、個々の審査は行わないということで委員の皆様のご理解をお願いします。

<異議なし>

(福原委員)

音と低周波音について、前回も指摘していますが、予測を行うにあたり、建設機械の基礎データは明らかにしていますが、実際のリニア新幹線については、基となるデータ、受音点までの伝搬の状況、具体的な数値などを同様に明らかにすべきで、最も肝心な内容が示されていません。

発生源からの一定距離離れた場所、騒音や振動がどの程度かについては、例えば国際的には音響パワ

ーレベルによりその過程が明らかになるような論理の展開が行われていますが、現在（本事業）は、こちらが準備書に記載された数値（予測結果）から逆算して元の値を推定しなければなりません。

また、知事意見に対する見解として、低周波音については行わないという見解ですが、本当にそれでよいか疑問です。軌道型の新幹線においても基準点において 200 k m/h での走行時においても低周波音は相当な音量で発生しています。そうした中でリニア新幹線は、「それよりもっと小さい」、「問題が無い」と結論づけることには「論拠が無い」ということにもなりかねません。

さらに、（予測結果は、）実験線のデータを基として記載していますが、L0系においてもそのデータが使えるかどうかについて、使えるということを示す必要があります。

最後に、これは審議会だけの問題ではないかもしれませんが、高速鉄道の評価をこの方法で行っているのは日本だけであり、それ以外（の国）では別な評価をしています。リニアについては新しい技術ですので、現在の方法だけでなく国際的な動向を考慮した評価手法により行うことを検討していただきたいと存じます。

（JR東海：島川所長）

列車騒音の考え方については本編において、防音壁、防音・防災フードについてはどのような音が発生し、距離減衰はこの予測式を用いたことを予測手法に記載しています。また、実験線での3両編成又は4両編成から16両へ換算についても資料編の長大編成の考え方を記載しているため、実験線から16両編成での説明はできていると考えます。

また、低周波についても資料編に記載していますが、リニアの場合は構造物からの発生と、空力的な圧力変動による発生があり、構造物については剛性を高めると、空力の場合はその値が何Paであると記載しており、実験線での結果は記載されていると考えます。

（福原委員）

記載されたページを教えてください、列車の音響パワーレベルが確認できません。

（JR東海：島川所長）

手法や確認方法ではなく、元々（発生源）のパワーレベルがどのようになっているかということですか。

（福原委員）

その通りです。元々の音があり、それがどのような過程で減衰するかを確認するため、元々のパワーレベルがどこに書いてあるかということを確認しています。これらの資料を見ても確認ができません。

（JR東海：島川所長）

確認させていただきます。

（片谷会長）

コンサルタント会社から回答することは、問題ないので適宜分担して、回答いただくようお願いします。ただいまの件は、次回、回答させていただきます。

低周波音についての補足ですが、知事意見に対する見解の「実験線で問題が起こっていないから対象としなかった。」についてです。そうであるなら、実験線の実際のデータを開示しそれを予測結果として、「営業走行となった場合にも、誤差を見込んでこの程度である。」と示したほうが、よほど住民の安心は得られるはずです。「問題が起こっていない」という説明のみで、住民の不安感をぬぐうことはできません。これから、予測項目を組み替えるのは大変かもしれませんが、説明の仕方として「問題が起こっていないからやらない」のではなく、実験線のデータを示したうえで「営業線でもこの程度に収

まる」と説明することで住民の安心を得るということですので、さらなる検討を求めます。

(JR東海：島川所長)

低周波音については、資料編のP環 5-1-1 に具体的にこれだけの圧力変動があると示しています。

(福原委員)

ここには、微気圧波としてPa (パスカル) で示したものはありますが、低周波音としてdB (デシベル) 表示したものはありません。私には読み取ることはできませんが、どこに記載されているのですか。私は、微気圧波と低周波音は分けて発言しています。

(JR東海：島川所長)

この記述は、低周波音が発生する原因となる構造物の振動、高速走行時の圧力変動の発生源に関わる測定データが小さいので、そもそも発生の根源が非常に小さいこと、低周波音に係る苦情が発生していないことを低周波について記載しています。

(福原委員)

今まで環境省等で「低周波音」というキーワードで扱う時の単位はdB です。微気圧波は別です。このことがきちんと取り扱われていれば、我々は読みこなすことができます。

(片谷会長)

今回は、低周波音と微気圧波はそれぞれ別の項目としている案件です。それぞれに即した次元、単位を使い分けて論ずることは大事なことなので対応する必要があります。

(片谷会長)

早見委員、先ほどの件はいかがですか。

(早見委員)

環境保全措置の件について発言します。記載されている環境保全措置には具体性が無く、用語として使われているだけです。例えば水生昆虫であればどのように対応するのか図示し、果たして代替措置でまかなえるのか、特に動物については全体の環境の変化により、生息環境が残っていても生息できなくなることも想定されます。近所に似たものを作るだけではすまない場合もあるので、具体的にこのような構造のものを措置する、または、回避する等について明確な記載を求めます。

具体的な内容がイメージできません。また、「工事の際には注意する。」程度の記載ではなく、もう少し詳細な記載が必要です。

また、リストから落ちているものとして、動物については、季節ごとのものはありますが、境川や早川など、特徴的な地点毎に分類されたリストを示してください。これは調査データを読み解く上で重要であり、必要です。

(JR東海：島川所長)

先ほどの調査地点とリンクすることですので後日回答します。

(片谷会長)

データは取っていると思いますが、全県を平均化しているという印象が強い点が問題です。地域毎、環境保全措置も同じでは済まない場合があります。「地域特性を踏まえた環境保全措置をこのように検討している。」と示す必要があります。

(湯本委員)

非常口が数カ所あるがそこへのルートが分かりません。特に、新設される道路は●印で示されているため、どこを通過するのか分かりません。さらに、非常口として利用する場合、相当な人員が使用することが想定され、恒久的な道路として保守されると考えられます。工事関連道路に係る調査が必要であると考えます。

それ(新設する道路)について線形が出ないこと、及び調査を行うつもりがあるか説明をお願いします。

(J R 東海：島川所長)

工事に関する道路は基本的には既存道路を使用します。新たな道路が必要な場合は工事用道路として明記し、工事用道路に係る影響評価は準備書の中に取り入れています。それ以外の部分については既存の道路を活用します。

(片谷会長)

湯本委員は非常用道路としても使われることを含めて質問しており、避難が必要になった際のルートについても聞いていますが。

(J R 東海：島川所長)

実際に使う場合も工事用道路を活用します。

(片谷会長)

湯本委員は納得していないと思われませんが、追加的な部分は事務局に申し入れてください。

(坂本委員)

感想ですが、方法書手続の際には「調査地点や方法は路線が決まっていないので説明できない。」とし、「準備書では詳細なものを示す。」と回答しながら、先ほど事務局が取りまとめたように、これだけの専門家が集まっているにもかかわらず、十分なデータが示されていないため、専門的な知見を活かせない状況にあります。

水質については、定性的な予測を行ったとしていますが、定量的に予測する努力が必要です。

また、定性的に予測した結果は「しっかりやるから大丈夫」というようにも読めます。それをもとに評価したとされては困ります。水に関して細かい話は資料編に記載したとしていますが、専門家が資料編を確認するにしても情報が不十分です。

(片谷会長)

どの予測評価項目についても、詳細な資料が提出されなければ進まないということは、全委員の一致した意見です。各項目についての要望は事務局を經由し提出されますが、今日の時点で、全般的に不足していることを理解する必要があります。

これまでの環境影響評価の手続きでは、本編より資料編の方がボリューム的に充実しているのが大半であり、本編になるべく盛り込んだとしても、資料編の方が本編の1/3程度しかないのは初めてであり、今回のものは特別です。そうした意味からも、出せるデータは提出するということを基本姿勢としてほしいということです。希少種は別ですが。

これから評価書に向けて、他の事業と同様となるよう取り組むべきであるといえます。

(荒木特別委員)

磁界の予測を行っていますが、表 8-3-7-6(1)の結果について、ガイドウェイからの横方向の距離が不明です。計画施設の高さの記載はありますが測定点までの距離についての記載がありません。気になるのは初狩の値が 0.25mT で他の 10 倍程度高いことです。高さが 5m で圧倒的に低いことに起因すると考えますが、同じ高さであれば、配布された「あらまし」の P.11 にシミュレーションした図があり横の方が高い。これが、初狩が高い原因と考えますが、測定点までの距離が示されていないので、どのように予測したのか分かりません。

高い位置になればより強い磁界となります。例えば、高いところに実際に人が住んでいる場合があります。例えば、山梨大学南側の環状線と平行に走る部分においては磁場がかなり高くなるのではないかと考えられます。そして、横方向の距離が分からないため、実際に環状線を車で走行する場合、どのくらいの距離になるのかをシミュレーションは行われていますか。

リニアが走行すると、速度により変動磁場の周波数は変化します。車が反対方向に走った場合、周波数は高くなりますが、その点についてのシミュレーションは行われていますか。

そうしたことが行われていないのは、検討不足ではないかと考えます。

すれ違い時の乗客に対しては、12 Hz であるとされていますが、周波数が 20Hz で最も体への影響が大きいことは知られており、それに近づくこととなります。

また、静磁場のガイドラインを 400mT としています。出典は何ですか。通常安全とは 0.5mT (5 ガウス) となっているはず。一般の人が立ち入ることができるのは 5 ガウス以下とされています。例えば MRI 等では、5 ガウスラインを設定しその中には、一般の人が立ち入らないように厳しく管理しています。そうしたことから、なぜ 400mT としているのか理解できません。

(JR 東海：島川所長)

横方向距離について記載が無いという P.8-3-7-22 については、P.8-3-7-19 の予測地点に関する条件の設定において磁場の「国交省の通達」により、この位置での磁界を管理するよう指示されているため、ここに示した断面図のとおり、用地境界から 0.2m 離れた場所で 0.5、1.0、1.5m の高さで予測を行っており、それぞれの高架橋ではこの 0.2m 離れた位置の結果を示しています。

用地境界はどの程度離れた場所であるかについては、「あらまし」の P.11 のとおりガイドウェイ端部から緩衝帯 4m を確保し、そこから 0.2m 離れた場所において 0.5、1.0、1.5m を予測地点とし、それらの最大値を結果として示しています。また、高さがある場所の保全対象については、仮に高さがない場合については、あらまし P.11 の測点 1 は、高さ効果が 0m になった場合であり、その場合であっても最大値は 0.19mT であり、ガイドラインより十分小さい値であり、また、ここについても緩衝帯 4m となっているので、これ以上強くなることはないと考えます。

(片谷会長)

400mT の根拠、出典についてはどうですか。

(JR 東海島川所長)

「あらまし」の P.11 の ICNIRP ガイドラインの 400mT の根拠については、資料集の P.環-10-2-9 のガイドラインの解説に「静磁界の暴露限度値」があり、一般公衆暴露の値を採用しました。これは現在国の基準にもなっています。

(荒木特別委員)

MRI では 0.5mT です。ICNIRP ガイドライン 400mT と桁違いです。ICNIRP はどのように考えているかということ、それは、一般の人に対するガイドラインであり、例えばペースメーカー等を装着しているや、体に様々な時期を装着している人のことは一切考えないと明記されています。当該ガイドラインにおいてもそうした人はこれとは別に扱うこととしています。この基準は健康な人に対するものです。

一般住民はすべて健康な人ではなく、資料編 P.環 10-2-10 では、「…したがって、磁束密度が $>0.5\text{ mT}$ の場所を立入禁止区域をとする必要がある。」と記載されています。要するに一般の方の中にはそういう人がいるから、ということを考えていただきたいということです。MRI の場合、そのような人をチェックできるが、一般の、そこにいる方に対してチェックすることはできません。ICNIRP の基準を適用することはどうかと思います。

(片谷会長)

これについては、事業者は次回までに検討をお願いします。測定値自体は 0.19 mT であるので、荒木委員がおっしゃっている MRI の基準の 0.5 mT は下回っているのですね。

(荒木特別委員)

そのとおりです。

(片谷会長)

それは説明の仕方の問題であり、 400 mT は健常者だけの話であるということです。

(荒木特別委員)

記載されているものには、 0.5 mT 以上のものはありませんが 0.253 mT というものがありますので、その距離が気になったということです。

(片谷会長)

評価書に向けて説明をやり直せばよい話なのかもしれませんが、次回までにどのようにするのか回答を求めます。

(JR 東海：島川所長)

沿線下において、そのような状態になることはないと考えますが、基準の考え方については検討します。

(片谷会長)

全般的に資料の不足等の指摘がありました。具体的なものは次回以降順次提出いただき審議を進めることとします。

(角田委員)

住民の心配事は、大量の発生土です。処理の方法は、簡単には説明できないとは考えますが次回までに事業者の案を示して頂きたいと存じます。

(片谷会長)

発生土については他県においても、懸念する声があると聞いています。山梨県においてどのような活用ができるのかについては、できるだけ数字を使った説明をお願いします。

(片谷会長)

あらかじめ用意していただいた資料の説明は終了しましたが、事業者から口頭で補足することはございますか。

(片谷会長)

それでは、この件に関する審議は、今日の時点でここまでとさせていただきます。

■議題3：(今後の審議会の進め方について)

それでは、議題3に入ります。今後の審議会の進め方について、事務局からお願いいたします。

(事務局：芹沢課長)

本案件については、事業が広範囲に渡ることなどから、短時間で効率的に審議を行っていただくため、環境影響評価条例第72条に規定する「小委員会」を設置して、審議をお願いしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

(片谷会長)

ただいま、事務局から小委員会の設置について提案がありました。委員の皆様からご意見がありましたら承ります。

少なくとも私が知る限りで設置したことはありませんが、案件の規模がいままで扱ったものの中では大きいということもありますので、小委員会形式による審議の高密度化というのを提案されているという趣旨だと思います。

(福原委員)

通常学会等では本会に付属して小委員会を設置する場合、本会と重なる委員もいますが、小委員会ごとに新しい委員を入れるということがあると思いますが、その辺りはどのようになっていますか。

(片谷会長)

この後具体的な小委員会構成の提案があるわけですが、基本的には委員は必ずどこかの委員会に所属して、専門分野に近いその分野の審議を進めるということです。ただし、すべて小委員会で終わらせるわけではなく、全員が集まる場は何回か設けて、そこで最終的な結論を出すという方式だと聞いております。

(福原委員)

それでは、新しい委員が小委員会に加わるというわけではないのですね。

(片谷会長)

そうではないです。全員が集まる形式ですと、定足数が極めて厳しい。小委員会形式では、比較的調整が容易で開催頻度を多くすることができるということ利点であると申し上げてよろしいかと思えます。

では、事務局からの提案ということですが、よろしいでしょうか。

<異議なし>

(片谷会長)

それでは、承認いただけたということで、小委員会の案を事務局からご提示ください。

(事務局：芹沢課長)

ありがとうございます。小委員会の案について、事務局案を配布させていただきます。生活環境系2つ、自然環境系1つ、計3つの小委員会を御提案いたします。また、各小委員会の委員長は、山梨県在住の委員の中から選定いたしました。なお、本日も承認いただきました荒木特別委員につきましても、小委員会のメンバーとして検討に加わっていただきたいと思いますと考えております。

(片谷会長)

事務局案について、委員の皆様いかがでしょうか。

<異議なし>

(片谷会長)

では、了解されたものいたします。今日欠席の委員にも事務局で至急了解をとるようにしてください。

会議日程は、事業者から見解が出てきてから120日と期限が決まっておりますので、それを考慮すると、小委員会での審議は、中間で1回、最終で1回、全体会に報告することを考えますと、1回目の中間報告は年内になるかと思えます。現時点で日程調整されている会議をなるべく全体会にあてて、その間に小委員会を開催すると思いますが、日程の事務局案を御説明ください。

(事務局：土橋副主幹)

以前、日程調整させていただき、11月21日、12月19日、2月6日の予定を入れていただいております。小委員会の設置が認められましたので、11月21日の全体会は開催せず、11月から12月上旬までの間に各小委員会を2回程度開催し、12月19日に各小委員会の中間報告を行うという予定で行いたいと思いますがいかがでしょうか。

(片谷会長)

事務局から提案がありましたが、委員のみなさま何かありますか。

<異議なし>

(片谷会長)

委員の皆様は、なるべく早く予定を事務局に連絡してください。事務局は欠席の委員にも連絡を取り、日程を決定してください。

■ 議題4：(その他)

その他、委員の皆様から何かございますか。

<意見なし>

(片谷会長)

希少種に関する発言を求められる方はいらっしゃいますか。
もしあれば、傍聴の方々に退席いただいてから審議を行います。

<意見なし>

(片谷会長)

今日の時点ではないということで、次回以降の小委員会が必要な場合では、非公開で審議を行いたいと思います。

それでは、議題4は終了させていただきます。

以上を持ちまして、本日の議題は全て終了しました。ご協力ありがとうございました。

4 閉会

(進行 依田課長補佐)

片谷会長、ありがとうございました。これをもちまして、本日の環境影響評価等技術審議会を終了させていただきます。本日は、ありがとうございました。