

## 山梨県環境影響評価等技術審議会議事録概要

日時：令和6年11月7日（木）13：30～17：15

場所：山梨県庁防災新館401会議室

会議出席者

<出席委員>

坂本委員、石井委員、伊東委員、岩田委員、北原委員、後藤委員、  
小林（富）委員、小林（拓）委員、佐藤委員、芹澤委員、高木委員、田中委員、  
箕浦委員、湯本委員

<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  
環境保全事務所（山梨） 市瀬所長、黒田氏、森氏、渡辺氏  
同 中央新幹線山梨西工事事務所 大西副所長、田村担当課長、森田担当課長、  
玉井氏、関根氏  
同 中央新幹線山梨東工事事務所 西村担当課長、渡瀬担当課長  
同 山梨リニア実験線工事事務所 精松所長

アジア航測株式会社 エネルギー事業部 環境・エネルギー技術部  
環境コンサルタント一課 仲條課長  
同 石井氏

<事務局>

山梨県 環境・エネルギー部 大気水質保全課  
野中課長、齋藤総括課長補佐、樋川課長補佐、谷内主査、伊藤副主査

1 開 会

2 議 事

議題 『「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価書【山梨県】(平成26年8月)」に基づく中間報告書(その3)』について

3 その他

4 閉 会

(配布資料)

次第・座席表

山梨県環境影響評価等技術審議会委員名簿

資料1 中間報告書手続について

事業者説明資料1 「「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価書【山梨県】(平成26年8月)」に基づく中間報告書(その3)」の概要

事業者説明資料2 事前に頂いた質問対応

事業者説明資料3 意見の概要及び当該意見についての事業者の見解

## 1 開会

(司会 齋藤総括課長補佐)

定刻となりましたので、ただ今から、山梨県環境影響評価等技術審議会を開催いたします。

委員の皆様には、御多忙中のところ、御出席をいただき、厚く御礼申し上げます。

私は本日の進行を務めます。山梨県大気水質保全課 総括課長補佐の齋藤です。よろしくお願いいたします。

はじめに、大気水質保全課 課長の野中から御挨拶を申し上げます。

(事務局 野中課長)

大気水質保全課長の野中です。本日お忙しいところ、山梨県環境影響評価等技術審議会に御出席いただきありがとうございます。

今日は富士山で初冠雪が観測されまして、涼しくなったのはいいのですが、何か気候全体が半月以上ずれているような感じを持っている今日この頃です。

さて、本日ご審議いただくのは、御案内のとおり、現在整備中のリニア中央新幹線の3回目の中間報告書手続に関するものです。中間報告書とは、工事中の環境保全対策の実施状況や環境調査の結果を取りまとめたもので、今回は令和3年から5年度までが対象となっております。

去る9月24日には、審議会に先立ちまして、委員の皆様には現地視察をしていただいたところでございます。

既に県民意見は出されておりますが、今後県としては、技術審議会の委員の皆様や関係自治体の御意見をお伺いした上で、来年1月末までに環境の保全上の見地からの意見、いわゆる「知事意見」というものを出すこととなります。本日は事業者の方もお見えになっておりますので、説明を聞いた上で、皆様には幅広い観点から意見交換をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(司会 齋藤総括課長補佐)

続きまして、審議会の開催の可否について御報告いたします。本日の出席状況については、15名の委員のうち、会場に10名Web参加で4名の計14名の出席をいただいております。2分の1以上の出席が得られましたので、条例第47条第11項の規定に基づき、本審議会が成立していることを御報告いたします。なお、石井委員におかれましては、2時半頃から出席と連絡をいただいております。

ここで配布資料の確認を行います。事前に郵送にてお送りさせていただいておりますが、資料は7種類になります。次第・座席表、委員名簿、資料1、事業者説明資料1として「中間報告書の概要」の公開版と非公開版になります。それから、事業者説明資料2として「事前にいただいた質問対応」、事業者説明資料3として「意見の概要及び当該意見についての事業者の見解」、不足などある場合は事務局までお申し出ください。よろしいでしょうか。

傍聴人は、受け付け時に配布した傍聴券に記載の「傍聴の心得」を御覧いただき、心得に沿って傍聴願います。委員及び事業者の皆様におかれましては、公開部分の審議については、傍聴人による撮影や録音が行われておりますので、御承知おき願います。なお、審議会の記録のために、事務局にて審議の途中で写真を撮影する場合があります。

次に、今回の会議は、対面とWebによる参加を併用して開催しております。議事録作成のため、会議内容については録音をさせていただきます。恐れ入りますが御発言の際は、必ずマイクを使用して大きな声でお願いします。また、御発言の都度、お名前をおっしゃっていただくようお願いいたします。加えて長時間の会議になることが予想されますので、端的な質疑応答をお願いします。

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。本審議会の議長は、条例第47条第10項により会長が当たることと定められておりますので、坂本会長に議事進行をお願いしたいと思います。坂本会長よろしく申し上げます。

## 2 議事

### 議題『「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書【山梨県】（平成26年8月）」に基づく中間報告書（その3）』について

（坂本会長）

皆様、本日は忙しいなかお集まりいただきありがとうございます。それでは議事を進行させていただきます。毎度のことですが、審査の案件に入る前に、本審議会の運営方針について御確認をお願いいたします。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、御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すべて

公開とする」、「議事録については、発言者名を含む議事録を公開する」ということでお願いいたします。また、希少動植物保護の観点から、一部の審議については非公開で行います。非公開の内容に関する審議の際には、報道関係者及び傍聴人には、本会場から一旦退出いただきます。以上、御協力よろしくをお願いいたします。

本日の議題は「中央新幹線（東京都・名古屋市間）環境影響評価書【山梨県】（平成26年8月）」に係る中間報告書に関するものでございます。議事の進め方として、まず、事務局から経緯等について説明いただきます。その後、事業者から中間報告書の内容について御説明いただきます。その後、質疑応答と意見交換を行います。なお、希少動植物に関わる部分は、先ほど申しましたように、後ほどまとめて非公開で審議を行います。終了時刻は17時頃を予定しております。少し長いですが御協力をお願いします。

それでは本日の議題に入りたいと思います。まずは事務局から説明をお願いします。

（事務局 樋川課長補佐）

大気水質保全課課長補佐の樋川でございます。資料に基づき、御説明させていただきます。「資料1 中間報告書手続について」を御覧ください。対象となる事業は、中央新幹線（東京都・名古屋市間）です。環境影響評価法の第1種事業に該当する「新幹線の建設」事業となります。

次に「2 中間報告書手続」についてです。事業者が、工事中の環境保全措置の実施状況や、環境調査の結果をとりまとめたうえで、住民等から意見を聞き、以後の事業に反映させる本県独自の制度となります。

次に、「3 中間報告書手続の流れ」となります。まず、事業者が、中間報告書を公表して住民等から意見を聞き、その住民等からの意見の概要と、当該意見に対する事業者の見解が記された書面が、知事及び市町村長に送付されます。これは、今回お配りしている事業者説明用資料3となります。意見概要等が提出された場合、知事は、技術審議会や市町村長の意見を聞いたうえで、意見概要等が提出されてから90日以内に、事業者に知事意見を述べることとなります。

裏面を御覧ください。「4 本件のスケジュール」ですが、10月31日に意見概要等が県に送付されましたので、本日の審議会の開催と平行して、関係する市長や町長には意見照会を行い、意見の提出を待っているところです。また、中間報告書手続では、通常、2回程度御審議いただいていることから、現時点では、2回目の審議会を12月上旬に

開催できればと考えています。

次に、「5 今後の進め方について」ですが、本日はこれから事業者より、中間報告書について説明がありますので、それを踏まえて御審議いただきたいと思っております。本日の会議が終わりましたら、審議会が出された意見を整理し、次回審議会までに、知事意見の素案を作成しますので、次回審議会では、作成した知事意見の素案について御審議いただきたいと考えています。そして、事業者から意見概要等が提出されてから90日に当たる1月28日までに、事業者に対して知事意見を述べることとなります。以上で、資料1の説明を終わります。

(坂本会長)

ありがとうございました。ただいま事務局から中間報告書手続について説明がありました。補足ですが、本案件は他の多くの案件と異なりまして、リニアを敷設することについてのアセスをいたしました。そのアセスした時点ではまだ明確になってない部分がありました。また、リニアの敷設に係る部分でアセスをしましたからその附帯施設等には、アセスは及んでおりません。そういうわけで、今回の会議に先立ちまして、附帯施設等についても皆さんで視察していただきました。以上のような経緯がございます。

それでは、まず、事業者から事業者説明資料1、2について、公開資料に基づき中間報告書等について、30分程度で簡潔に御説明をお願いします。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

皆さん、改めましてこんにちは、JR東海、東海旅客鉄道株式会社 中央新幹線建設部 山梨工事環境保全事務所長の市瀬と申します。今日はどうぞよろしく願いいたします。

平成27年から山梨県内の中央新幹線建設工事を始めまして、3年に1度の中間報告書も今回3回目でございます。平成27年に工事を開始した当初は、早川町内のまずは最難関である南アルプストーンネルの山梨工区の工事を始めたというところからございました。今回、令和5年度まで9年が過ぎまして、県内の盆地、明かり部分の工事も着実に進捗しております。非常に幅広い内容の御説明になりますけれども、本日はどうぞ御審議のほどよろしく願いいたします。

座って説明をさせていただきます。画面を御覧いただきながら御説明を進めさせていただきます。

中間報告書の提出状況でございますが、山梨県知事様との協議により、事業の実施中3年に1回の頻度で中間報告書を取りまとめることとしております。先ほど申し上げましたとおり、平成27年から工事が始まりまして、今回は3回目で、対象期間は2021年度から2023年度、令和3年から5年度までの3箇年でございます。今年の7月11日に中間報告書（その3）を県知事、関係市町へ送付いたしました。今日は、この内容について御説明いたします。

本日のスライドの構成でございます。大きく二部構成になっておりまして、まずは第一部、公開情報が載っている情報について御説明をいたします。続きまして第二部として非公開情報が載っている資料について、主に御説明をいたします。

中間報告書本編の構成は、この目次のとおりでございます。本日スライドで御説明いたしますが、この中の第5章から9章が主なところでございます。後は資料編の内容でございます。

ではまず、第5章の対象事業の実施状況について、概略を御説明いたします。令和3年度から5年度までの甲府盆地内の工事が進捗した箇所を上図の平面図上で、赤丸でプロットしてございます。この中で、今回の3箇年の令和3年以降で新しく工事が始まったのは、①第一中央自動車道架道橋ほか、②笛吹川・濁川橋りょう他、③成島保守基地、④小井川線路橋の工事でございます。⑤釜無川橋りょう他、⑥利根川公園交差部の高架橋については令和2年度以前より工事に着手して、現在継続中、あるいは完了したところでございます。①第一中央自動車道架道橋ほかは、現在「下部工」、基礎の工事を進めております。②笛吹川・濁川橋りょう他につきましても、下部工の工事を現在進めております。③成島保守基地は、準備工と造成工の一部を先行して実施することとしておりまして、こちらについては一旦完了しております。④小井川線路橋の高架橋につきましても、こちらも下部工基礎や橋脚の工事を現在実施しております。⑤釜無川橋りょう他については、下部工を進めるとともに、一部上部工、桁の張り出しなどが現在進められているところでございます。山梨環状道路を走行するとよくその状況がわかるかと思っております。⑥利根川公園交差部の高架橋につきましても、品川-名古屋間の中央新幹線の高架橋で最初に上部工まで完了し、令和5年の秋に高架橋が完成しております。

続きまして、山岳トンネル区間になります。この3箇年の中で新しく着手しましたのは、⑦第三南巨摩トンネル、⑩早川橋りょうほかでございます。それ以外については、既に令和2年度以前から着手をしております。

ます。⑦第三南巨摩トンネルほかは、第一、第二、第三南巨摩トンネルをまとめた、大きく3つのトンネル掘る工事でございます。この中で第一南巨摩トンネルは、昨年、これも同じく品川-名古屋間の本線トンネルとして初めて貫通いたしました。現在、第一南巨摩トンネルを抜けた先の橋りょう工事を進めております。⑧第四南巨摩トンネル（東工区）ほか、こちらについてはトンネルの掘削を着実に進めております。⑨第四南巨摩トンネル（西工区）も同様でございます。⑩早川橋りょうほかにつきましては、昨年より準備工を開始しております。現在、仮設備の設置工事等を実施しております。⑪南アルプストンネル（山梨工区）につきましては、早川非常口、広河原非常口の掘削が終わりまして、現在は、本線トンネル、それから先進坑の掘削を進めているような状況です。また、静岡県境に向けて調査ボーリングをやっているというような状況です。

続きまして、早川町内の発生土仮置き場の状況について、全体を御説明いたします。撤去したものを含めまして、これまで全部で13箇所発生土仮置き場を設けてございます。この中で、この3箇年のうちに新しく設けましたのは、③湯島地区（田島）、④湯島地区（南草里）、⑥中洲地区（その2）、それから⑫西之宮地区（その2）の各発生土仮置き場でございます。こちらに関する影響検討は後ほど詳しく御説明いたします。なお、この仮置き場の中のうち、④湯島（南草里）につきましては、昨年度までに、既に撤去が完了しております。

続きまして、第6章の御説明をさせていただきます。環境影響評価書におきまして、影響要因「工事の実施」「土地又は工作物の存在及び供用」に関して、環境要素23項目を選定し、調査、予測及び評価を実施してございます。この23項目の環境要素というのは、こちらに記載のとおりでございます。この中で、事後調査を実施する項目として、いくつかございます。まずは、予測に不確実性があるということで、水資源と地盤沈下です。次に、一部の環境保全措置の効果に不確実性があるということで、動物、植物及び生態系です。また、評価書時点で、具体的な位置・規模を明らかにすることが困難だった付帯設備ということで、こちら発生土置き場等がございます。こちらにつきましては、評価書の公告以降に、新たに計画した発生土置き場について、環境保全措置の内容を詳細にするための調査及び影響検討を事後調査として実施しているものでございます。これまでに報告した、発生土仮置き場等における調査及び影響検討において、事後調査の対象とした項目について事後調査を実施します。今回、中間報告書（その3）の対象となるのは、植物の事



後調査結果ですので、後ほど御説明をいたします。その他、今回の中間報告書（その3）で対象としているものが、ピンク塗りの水資源、動物、植物、生態系でございます。これらについて、1つずつ説明を、この後進めてまいります。事後調査の対象は今申し上げましたとおり、水資源、動物、植物、生態系及びその他として発生土置き場です。

ではまず、各トンネルの水資源の事後調査結果について御説明いたします。調査地点は、湧水の水量が2地点、地表水の流量が9地点です。調査項目は、湧水の水量、地表水の流量、水温、pH、透視度、電気伝導率です。調査頻度は、工事前及び工事中に月1回が基本でございます。平面図上に水資源の事後調査地点をプロットしてございます。こちら上野原市内で、1点で簡易水道水源の流量を測っております。こちらは富士川町です。全部で3地点ございます。次に早川町です。こちらについては7地点の調査箇所がございます。すべての調査結果を1つ1つ御説明しますと、この後説明するモニタリングも含めて調査箇所が非常に多くなりますので、代表箇所のみ説明で御容赦ください。こちらは、南アルプストンネルの広河原斜坑と交差する内河内川の地点で、地点08内河内川（中流）という箇所の3箇年分の流量の推移を示した図でございます。場所によって、季節変動や降雨の影響による変動が見られる場所もありますが、工事の実施による影響は確認されませんでした。

次に、動物、生態系に関する御説明でございます。事後調査の対象として、希少猛禽類については、クマタカ（早川町新倉（青崖）地区ペア）やクマタカ（早川町新倉（広河原）地区ペア）というものがございます。もう1つ、走光性昆虫としまして、第四南巨摩トンネル（東工区）の高下ヤード内で事後調査を実施しております。貴重な動物に係る調査結果でございますので、位置情報と合わせて、詳細については非公開となる第二部の場で御説明をいたします。

続きまして、植物の御説明です。重要な種の移植、播種の効果に不確実性があることから、移植を実施した植物の生育状況の確認を実施いたしました。計10種でございます。エビネ、カンアオイ、イヌハギ、メハジキ等の10種でございます。このうちエビネにつきましては、第四南巨摩トンネル（東工区）の工事範囲内において、改変箇所にあったものを移植してございます。カンアオイにつきましては、第四南巨摩トンネル（東工区）の準備工事において支障する改変区域内に生息していたものを移植しています。イヌハギについては釜無川橋りょう工事で、そして、メハジキ、イワオモダカ、タチキランソウにつきましては、早川橋りょう工事で、そして、ミゾコウジュ、コイヌガラシ、ヒエガエリ、

カワヂシャについては、今後工事発注を行う山梨県駅の改変予定範囲内で確認されたものを移植したものでございます。基本的な調査頻度は、移植作業後、1箇月以内及び移植後1年間は、開花期と結実期に1回ずつ、以降は植物を3年目まで結実期（結実が地上から確認できないものは開花期）に年1回行っております。なお、移植年度内に開花・結実する種につきましては、当該年度の開花期・結実期の調査を1年目の調査といたします。

種1つずつについて御説明をしていきます。まず、エビネでございます。令和2年度に220株のみ移植を実施しました。その後、3箇年の調査を継続しまして、3年間ほぼすべての個体で、生育状況が良好であったことから、活着したと判断し、令和5年度の調査をもって、事後調査を終了いたしました。

続きまして、カンアオイでございます。令和2年度に移植しまして、令和4年度で7割近い個体が活着していることから、令和4年度で専門家の助言を設けながら、事後調査を終了しました。

続きまして、イヌハギです。こちらについても、令和3年度に20株の移植をいたしまして、令和5年度までに16株の活着が確認されまして、すべての個体で生育状況が良好であったことから、令和5年度で調査を終了しております。

続きまして、令和5年度に移植を行いましたメハジキでございます。こちらについては、まだ1年目でございます。移植後、1週間・1箇月の調査においては、4株というところで、ひとまず現時点では良好な状況を示しております。引き続き令和6年度以降も調査を継続します。

イワオモダカも同様に令和5年度に移植して、1株が生息していることを確認しております。同様に、令和6年度以降も調査を継続します。

タチキランソウも同様でございます。

続きまして、令和5年度に移植しました山梨県駅の予定地から移植しました、一連の植物です。ミゾコウジュにつきましては、2株移植しまして、1年目の調査においては、2株とも良好な状況でございます。

コイヌガラシにつきましては、令和5年の6月に100株移植しましたが、6月、7月、10月と月を追うに従って、地表で確認される個体というのは無くなってございます。コイヌガラシにつきましては、一般的に4月から5月に開花・結実する種でございます。一方で10月から11月に開花・結実した事例もあることから、この秋にも調査をしましたが、地上部において生息する個体は確認できませんでした。引き続き来年度も、調査を継続して参ります。

続きまして、同じく山梨県駅予定地から、移植しましたヒエガエリとカワヂシャでございます。ヒエガエリにつきましては、良好な状況でございます。

カワヂシャにつきましては、移植1箇月の状況で、地上部に残っている個体については枯死を確認してございます。植物の1年間のサイクルの状況なども考えられますので、引き続き令和6年以降も継続して調査して参ります。

続きまして、発生土置き場に関する事後調査の影響検討でございます。令和3年度から5年度までに、発生土置き場4箇所において、環境保全措置の内容をより詳細なものにするための調査・影響検討を実施しました。4箇所というのは、先ほど冒頭で御説明いたしましたが、湯島地区（田島）、湯島地区（南草里）、中洲地区（その2）、西之宮地区（その2）の各発生土仮置き場でございます。この仮置き場におきまして、重要な種の移植の効果に不確実性があることから、移植を実施した植物の生育状況の確認を事後調査の中で実施しております。計3種でございます。そのエビネ、メハジキ、カワラニガナにつきましては、令和3年度以前に、既に稼動開始しております仮置き場の改変地に移植を行ったものでございます。

エビネについては、塩島地区（河川側）発生土仮置き場に生息していたものを、早川町塩島地区の中に移植しております。移植の時期は平成30年の6月でした。メハジキについては、西之宮地区発生土仮置き場の中に生息していたものを平成30年11月に移植してございます。カワラニガナについては、奈良田地区発生土の仮置き場に生息していたものを計3回、令和2年度中に移植しております。カワラニガナについては、生育状況を踏まえ、専門家の助言を受けながら複数箇所に移植しております。基本的な調査頻度につきましては、先ほどの植物の御説明と同様でございます。

まず、エビネでございます。こちらにつきましては平成30年の6月に移植を実施しまして、令和3年の3年目の調査において8株生育していることを確認しました。良好な状態でありましたので、事後調査は令和3年度で終了してございます。

次にメハジキでございます。こちらにつきましては、3年前の中間報告書（その2）の審議会時にも御説明をいたしましたが、平成30年の11月に移植を行いました。その後、移植後1箇月の調査において、食害を受けたと思われる痕跡、それから周囲に鹿と思われる足跡を複数確認しまして、その時点で食害を防ぐための保護柵をメハジキの周りにし

ております。しかし、令和2年度の調査におきまして、保護柵がひっくり返され、鹿の食害を受けたと考えられるという状況でございまして、再度柵を設置いたしました。その後、令和3年度も調査を継続することといたしましたが、令和3年度の調査では生育は確認できませんでした。こちらについては、令和3年度で事後調査を終了しております。事後調査を終了した背景、考え方については後ほど御説明いたします。

続きまして、カワラニガナです。移植1回目と2回目の活着状況が芳しくございませんでしたので、3回目につきましては、場所を変えて再度実施しております。移植を令和4年度までの1、2、3年目とも、移植の3回目につきましては良好な状況でございましたが、令和5年度におきまして、現に生息する個体数が減少するという調査結果でございました。先ほど調査の頻度、期間を申し上げました。基本的に3年を考えていると申し上げましたが、令和5年度調査において、確認個体数が減少していたことから、専門家の技術的助言を踏まえ、令和6年度も引き続き調査を実施することとしております。

続きまして、各工事における環境保全措置の実施状況について、代表的なものを写真で示してございます。

まず、大気環境に対する環境保全措置の1例でございまして、大気質・騒音に関しましては、排出ガス・低騒音対策型建設機械を積極的に採用してございます。騒音に関しては、工事ヤードの周囲に仮囲いを設置することで対策を行っております。続きまして、粉じん等に関しては、作業状況に応じまして、工事現場、ヤード等の散水を必要により適宜実施しております。騒音・振動に関しましては、建設機械の法律に定められた点検整備の他、日々の点検を確実に実施しております。

水環境の保全措置の実施状況です。水質に関しましては、工事施工ヤードに濁水処理設備を設置し、工事排水を適切に処理した上で、河川等へ放流してございます。また、水質に関しては、工事排水の水質を監視しております。濁水処理設備を介して放流する場合は、処理設備の点検を行いまして、性能をきっちりと維持しております。

次は土壌環境、その他の環境保全措置の実施状況です。まず、土壌汚染に関しまして、トンネルの構内で掘削してきた発生土につきましては、一旦トンネル外のヤード中で仮置することになりますが、発生土を仮置する土砂ピットは、底盤及び周囲にコンクリートを打設しまして、排水が外部へ流出しない構造としてございます。こちらの写真は、先日視察時に御覧いただきました第四南巨摩トンネル（東工区）の高下ヤードの発生土の状況でございます。

続きまして、土壌汚染、いわゆる自然由来の重金属等に係る土壌汚染の対応でございますが、トンネル掘削の発生土は、基本的に毎日1回、発生土に含まれる、いわゆる重金属等の調査を実施しています。発生土を仮置する土砂ピットは、底盤及び周囲にコンクリートを打設し、排水が流出しない構造としているのは、先ほど申し上げたとおりです。

動物・植物・生態系の環境保全措置の実施状況の一例でございます。工事施工ヤード内に側溝を設けておりますが、このヤード内に小動物が入り込んだ際に、脱出が容易なように、小動物が脱出可能な構造（スロープ）や、側溝の隙間などを設けております。

続きまして生態系です。照明の漏れ出し範囲における走光性の昆虫類等の生息状況について、事後調査結果を踏まえ、誘引効果が小さいLED照明を採用しております。

動物・植物・生態系が続きますが、笛吹市及び早川町で、オオタカ（笛吹市地区ペア）やクマタカ（早川町新倉（青崖）地区ペア）で人工巣を設置してございます。

植物に関して、外来種の拡大抑制として建設機械及び運搬車両のタイヤ洗浄を行っております。こちらも先日の視察時に、第四南巨摩トンネルの高下ヤードのタイヤ洗浄装置を御覧いただきました。

人と自然との触れ合いの活動の場における環境保全措置の実施状況の一例です。工事施工ヤードののり面を緑化している保全措置を示しました。これは南アルプストンネル（山梨工区）の広河原ヤードに通じるヤードの1つですけれども、こういった緑化を実施しています。

また、仮設物の色合いを周囲に配慮した色彩としております。こちらについては第四南巨摩トンネル（西工区）の早川東ヤードにおける坑内から坑外へ発生土を運搬するベルトコンベアの色合いをこういった焦げ茶色（アースカラー）にしているというものでございます。

環境への負荷（廃棄物等・温室効果ガス）の環境保全措置の実施状況の一覧ということで、廃棄物に関して、建設汚泥の脱水処理を行い、適切に処分を行っております。また、木くずやコンクリートガラが発生する場合には、分別し、適切に処分を実施しております。また、温室効果ガスに関して、法令に定めた点検・整備のほか、日々の点検を実施しております。また、可能な限り低燃費車種を採用してございまして、新規入場者教育及び日々の作業打合せで、高負荷運転の抑制を繰り返し指導しております。また、一般道路を通行する工場車両の台数については、上限を定めて計画的に車両を運行しているところ です。

発生土置き場での環境保全措置の実施状況の一例です。こちらについ

ては視察時に、塩島南発生土仮置き場の状況を御覧いただきました。区分土用の発生土仮置き場では、区分土からの排水を水槽に集めて水質試験を実施しまして、その結果により適切に処分をしております。また、区分土を入れております仮置き場については、発生土を遮水シートで覆っております。こちらについては雨畑の仮置き場でございますが、ベントナイトの躯体で底面と周囲を囲みこみまして、区分土に触れた水を外部に漏らさないような構造となっております。視察時に御覧いただいた塩島南等、他の仮置き場では、アスファルト舗装と遮水シートによる遮水構造を採用しております。以上が環境保全措置の実施状況です。

事後調査結果を踏まえまして、環境保全措置の実施内容に再検討が必要かどうかについて検討いたしました。まず、このページは総括表でございます。詳しくは次のページ以降で御説明いたします。

まず、水資源です。評価書での予測・評価、どのように記述しているかといいますと、トンネルの工事及び鉄道施設（トンネル）の存在に係る水資源への影響について、一部の地域においては影響があると予測いたしました。しかし、環境保全措置を実施することで、水資源に係る環境影響の低減が図られていると評価しております。一方で、地下水を利用した水資源に与える影響の予測には不確実性があることから、湧水及び地表水の水量・流量の事後調査を実施することとしております。先ほど調査結果をグラフでお示ししましたが、事後調査の結果、湧水の水量、地表水の流量及び水質にトンネル工事の原因と考えられる水資源への利用への影響は認められないと考えております。以上より、水資源に係る環境保全措置の見直しの必要はないと現時点では考えております。

続きまして、動物、生態系でございます。評価書での予測・評価につきまして、一部の環境保全措置の効果に不確実性があることから、早川町内のクマタカ2ペアについて、事後調査として工事中の生息状況を確認することとしております。後ほど非公開の場所でもう少し御説明いたしますけれども、クマタカ（早川町新倉（青崖）地区ペア）につきましては、これは前回、前々回からの引き続きでもございますが、工事前の平成27年度から飛翔確認数が減少し始め、平成29年度からは飛翔を確認できてない状況が継続しております。専門家から、イヌワシ（早川町地区ペア）による影響が考えられるとの見解をいただいているところでございます。

続きまして、クマタカ（早川町新倉（広河原）地区ペア）でございますけれども、平成29年以降、ディスプレイや並び止まり等の繁殖行動を確認しているものの、巣材運びや餌運び等の行動は確認できておりま

せん。ただし、現場に、引き続き生息が確認されておりますことから、今後も繁殖は行う可能性があると考えてございまして、環境保全措置の見直しは必要ないと考えてございます。

続きまして、昆虫でございまして。評価書の予測・評価におきまして、照明の漏れ出し範囲における昆虫類の生息状況を確認することとしてございました。今回、代表として、第四南巨摩トンネル（東工区）のヤード工事におきまして、水銀灯よりLED灯の方が、昆虫類等の飛来数が少ないことを調査によって確認しました。LED灯を夜間照明に採用することで、昆虫類等の誘引効果の低減が認められましたので、先ほどの環境保全措置での御説明のとおり、LED灯をヤード照明として採用しております。以上より、環境保全措置の見直しの必要はないと、現時点で考えております。

続きまして、植物です。評価書では、一部の種につきまして、改変箇所等といった一部の種については、生息環境の一部が、反映されない可能性があるという予測しております。消失する環境の近傍において、消失する環境に類似した環境を持つ場所で移植を行うことで、重要な種の生育環境への影響を代償する環境保全措置を実施しております。先ほど事後調査の結果を御説明いたしました、移植を実施した植物10種のうち8種については、生育していることを確認してございます。一方で、令和5年度に移植したコイヌガラシは消失、カワヂシャは枯死という状況を確認してございます。専門家より移植後1年未満の調査結果であり、種の1年間の生活史をふまえると、令和6年の春先に種子から芽吹く可能性があるという見解を受けていることから、今後も定期的に生育確認を実施して参ります。以上より令和5年度末時点で、環境保全措置の見直しの必要はないと考えておりますが、コイヌガラシ、カワヂシャにつきましては、今後の調査結果に応じて、再移植等を検討することとしております。

続きまして、発生土置き場についてです。発生土置き場の規模は、冒頭申し上げましたが、評価書の時点で具体的な計画が固まっておりましたが、環境保全措置の内容をより詳細なものにするための影響検討を事後調査として実施しております。事後調査の結果ですが、具体的には植物の移植の調査結果になりますけれども、移植を実施した植物3種のうち2種について、生育を確認しております。

メハジキにつきましては、先ほど御説明しましたが、鹿と思われる食害を受けた可能性がありまして、令和3年度まで調査をいたしました。令和3年度の調査におきましては、生育が確認できませんでした。こち

らにつきましては、専門家より、メハジキは2018年の山梨県レッドデータブックから既に除外されていることまた、他の箇所においても、工事現場の残土や吹きつけ法面などで、メハジキは頻繁に確認されておりますことから、調査の継続は必要ないという見解をいただきまして、令和3年度で調査を終了してございます。

奈良田地区発生土仮置き場から移植しました、カワラニガナにつきましては、令和3、4年度の生育状況は良好でしたが、5年度の調査において個体数が減少しました。令和5年度に減少した理由としまして、専門家より令和5年度の猛暑及び大雨の影響を受けた可能性があるため、活着の成否は判断できない、今後も調査を実施することがよい、という見解をいただいていることから、今年度も調査を継続しております。以上より環境保全措置自体の見直しは、こちらについても必要はないと考えてございます。

事後調査の結果のまとめでございまして、同じことの説明になりますけれども、水資源につきましては、トンネル工事の実施による影響は確認されませんでした。植物につきましては、10種のうち8種の生育を確認しました。コイヌガラシ、カワヂシャについては、今後の調査結果に応じて、再移植等を検討いたします。なお、まだ山梨県駅工事が始まっておりませんので、予定地におきましては自生しているものが残っております。発生土置き場につきましては、3種のうちに2種について生育を確認しました。メハジキについては先ほど申し上げた考えに基づき調査を終了しております。カワラニガナは、令和6年度以降も生育状況の確認を行って参ります。環境保全措置の再検討の結果でございまして、これらの事後調査の結果より、環境保全措置自体の再検討は不要と考えております。

続きまして、資料編の御説明に入参ります。事後調査とは別に、工事中及び工事後の環境管理を適切に行うことを目的に、事業者の取り組みとしてモニタリングを実施してございます。

大気質等につきましては、建設機械の稼働や運搬に用いる車両の運行に係る工事最盛期における大気質の調査、騒音・振動の調査、大気質については6地点、騒音・振動については5地点で実施しております。

水質につきましては、公共用水域、河川の水質を21地点で調査・実施しております。水底の底質につきましては、河床の掘削を伴う川底です、こちらの掘削を伴う工事における河川の水底の底質、河川内の工事着手前、工事中において計3地点で実施しております。いずれの調査地点におきましても、基準値等に適合していることを確認しております。



続きまして、水資源でございます。こちらにつきましては地上区間で1箇所、トンネル区間につきましては、井戸や湧水、地表水等、全47地点で調査を実施しております。季節変動や降雨による変動は確認されましたが、工事実施による水資源の利用への影響はないことを確認しております。

続きまして、地上区間の土壌汚染でございます。工事実施箇所における発生土に係る土壌汚染について、工事前に計4地点実施しております。一部で受け入れ先の基準値を超える土を確認しておりますが、これらについては法令等を参考に適切に処置いたしました。

続きまして、山岳トンネルの土壌汚染でございます。基準値等に適合しない自然由来重金属等を含む発生土、長期的な酸性化可能性のある発生土を一部確認しております。これは第三南巨摩トンネルの第一南巨摩トンネル、第四南巨摩トンネル（東工区）、第四南巨摩トンネル（西工区）、南アルプストンネルの早川、広河原非常口、それから早川橋りょう等にも活用する工事中トンネルの掘削発生土、計6箇所を調査しております。第一南巨摩トンネル、第四南巨摩トンネル（東工区）につきましては、基準値に適合しない発生土の発生はありませんでした。一方、第四南巨摩トンネル（西工区）、南アルプストンネル（山梨工区）につきましては、ひ素やふっ素、酸性化可能性のある発生土等が確認されております。こちらにつきましては、遮水型の仮置き場等に運搬して、適切に管理してございます。

続きまして、動物（鳥類）でございます。ミゾゴイについて、富士川町内で多数のさえずりを確認したほか、令和3年度に2箇所、令和4年度に2箇所、令和5年度に1箇所の数を確認しました。サンバにつきましては、令和3年から5年度の各年度において、繁殖に成功したことを確認しております。

続きまして、水質（河川及び排水路）でございます。工事排水を放流する箇所の下流等や、排水路流末において水質を調査しました。全11地点で調査をしております。すべての調査地点において、基準値等に適合していることを確認しております。

続きまして、水資源（地下水の水質）ということで、8箇所の区分土仮置き場の近傍に設けた観測井戸の調査を行っております。このうち、基準値を超えた、あるいは過去に超えたものが全部で3箇所ございます。雨畑地区発生土仮置き場、西之宮地区（その2）発生土仮置き場、それから塩島地区（南）発生土仮置き場でございます。雨畑と西之宮（その2）につきましては、前回の中間報告書（その2）でも御説明をしてお

りますが、その状況から変わってございません。雨畑につきましては、一部の観測井戸において、平成29年1月にふっ素、6月にほう素が基準値を超過いたしました。以降、断続的に基準値超過を繰り返してございます。西之宮（その2）につきましては、一部の観測井戸にて、令和3年7月、それから令和4年1月にひ素が基準値を超過いたしました。その後、基準値以下に値は低下しまして、以降、基準値の適合状態が継続している状況でございます。こちらの両仮置き場につきましては、基準値超過の原因について調査・検証を行いまして、対象事業の影響である可能性は低く、工事起因ではないと考えられることを過年度の中間報告書、年次報告書等で既に報告済みでございます。

今回、新しく状況が生じておりますのが、塩島地区（南）発生土仮置き場でございます。先日の御視察の際にも、詳しく現場で御説明いたしましたところでございますが、一部の観測井戸において、令和6年3月から4月にセレンが基準値を超過いたしました。現在は基準値以下の状態で継続しております。引き続き調査を継続しまして、原因把握のために必要な追加調査等を実施して参ります。

それから、土壤汚染についてです。冒頭の全体概要を御説明する中で、湯島地区（南草里）につきましては、撤去を完了したと申し上げました。こちらについては、令和4年11月の仮置き場撤去後に復旧した地盤の土壤汚染について調査し、現地盤が仮置き場を設置したことで、汚染されているような状況がない、基準値と適合していることを確認済みでございます。

その他、特に実施した調査ということで、事後調査・モニタリングの他に、「希少猛禽類の継続調査」、「その他調査」を実施しております。希少猛禽類の継続調査というのは、オオタカ（笛吹市地区ペア）とイヌワシ（早川町地区ペア）を対象にして実施しております。こちらにつきまして、その他調査というところで実施している背景でございますが、オオタカも評価書において事後調査の対象としておりますけれども、事後調査を工事中及び工事後に実施する計画でございます。オオタカが生息する笛吹市では、令和5年度の繁殖期時点、令和5年の2月から8月の間ではまだ工事を行っていなかったため、事後調査を実施しておりません。工事着手までの生息状況を把握するため、事後調査を実施してきたところでございます。

続きまして、イヌワシは環境影響評価以降に、生息が確認されたペアでございます。令和5年度繁殖期時点、これは令和4年12月から令和5年の7月まででございますが、まだ営巣地から近傍にある早川橋りよ

うほかの工事を行っていないため、継続調査ということで調査を実施いたしました。そちらの調査結果でございますけれども、オオタカにつきましては、令和3年度の調査にて繁殖を確認。イヌワシにつきましては、令和5年度に交尾、巣材運び等を確認したものの繁殖には失敗したと考えてございます。なお、参考情報でございますけれども、早川橋りょう新設工事における着手後、1年目、令和5年度の伐採作業は環境保全処理計画書に記載の、専門家意見を踏まえ、繁殖初期の敏感な時期に実施して影響を与えてしまうことを避ける目的で、イヌワシの非繁殖期間内である令和5年10月から11月に初年度の伐採作業を実施しました。今後、令和6年11月にイヌワシに対する影響低減のため、採餌環境整備として、樹林を部分的に伐採することによる狩り場の整備、令和6年12月からはカメラによる巣の観察を開始する予定でございます。樹林の採餌環境整備につきましては、先日、11月に入って早々に実施しました。

次に「その他調査」ということで、大気質・騒音・振動と水資源に関して御説明いたします。その他調査は、工事の実施にあたって、環境影響評価書や事後調査計画書に記載した事後調査、モニタリングとは別に、環境保全計画書で行うことを示し、実施した環境調査でございます。大気質・騒音・振動に関しては、釜無川橋りょう他（臼井阿原地内）、利根川公園交差部の高架橋工事で実施しまして、すべて基準値に適合していることを確認しました。水資源（地下水）につきましては、小井川線路橋、釜無川橋りょう、利根川公園交差点部高架橋の工事において実施しておりまして、季節の変動や降雨による変動は確認されたものの、工事による水位、水質の変動が生じていないことを確認してございます。

すいません。1つ前のページで補足ですが、先日、塩島地区（南）の現場を御視察いただいた際に、「今保管している区分土の搬出・撤去を実施しています」、「その搬出の完了時期は2024年内の、今年中に完了させる目途です」というふうに御説明をしましたが、最新の見通しを踏まえまして、区分土の搬出完了時期は、2024年度内、今年度内になる見込みであることを補足して申し添えます。それでは、一旦ここで説明を切ります。

（坂本会長）

まず私から1点確認なのですが、今日のお話のときには、成島保守基地に関するお話はありましたか。水量や植物等の話があったのですが、例えば成島保守基地に係るものが、今日のお話の中でわからなかったの

でお教えてください。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

すいませんが確認します。今日の時間のうちに答えられるように調べますので、少しお待ちください。

(坂本会長)

それでは、この後、質疑応答を行いますが、まず、会場の委員からお聞きした後、Web参加の委員にお伺いしたいと思っております。Web参加の方はミュートにしたまま、しばらくお待ちください。それでは会場の委員の皆様、御質問・御意見ございましたら、挙手してお願いいたします。

石井委員をお願いします。

(石井委員)

今日の御説明のスライドの中では、(景観に関する話は)ほとんど書いてなかったのですが、中間報告書(その3)に書いてあるので、そのお話をさせていただきます。本当に、同じことを毎回お願いしていますが、お願いしたことと違うもので同じ回答が毎回返ってくる状況です。

景観の話をしませんが、書いてあることがほとんどコピー&ペーストです。前から言っておりますが、景観は場所ごとに、きちんと検討しないと意味がありません。その景観で、全部同じ事を書くというのはおかしいと思います。絵も書かれていません。いろいろなことが決まっていなから今までは出せないという話でしたので、決まってきたら、ある程度のところからは書かなければなりません。例えば、先日の視察で見せていただいた車両基地(高下保守基地・変電所)です。あの規模は、おそらく単体でも環境アセスが必要になってくるようなサイズなのに、簡単な文章で終わっており、それはおかしいと思います。高架橋にしても、それぞれの場所できちんと検討していただかないと、景観に関しては、環境アセスをやっている意味がほぼないと思います。

それから、これは皆さんに、少し御感想をお聞きしたいぐらいなのですが、既に作られた御坂の高架橋についてです。あれは、「外部の有識者のアドバイスで作っているので大丈夫です」との話なのですが、例えば、「横方向の水平線を強調するためにリブを付けました」というように書いてあるのですが、最近現地を見てみたら、もうほとんど雨だれで、リブなんか見えないぐらいです。つまり、アドバイスをもらっている内

容が十分に機能しているかどうかをきちんと確認しているのかどうか。そして、確認したものが十分に機能していなかったら、やはり検討し直さなければいけないと思います。そして、可能であれば、今までもう作ってしまったものもありますので、そういうものをもう1回、外部の有識者の方々に見てもらったうえで、「どうすればいいのか」ということを報告していただくのが筋ではないかと思います。

それからもう1つ、これも前から、多分、方法書のあたりから言っているのではないかと思うのですが、関連施設について全く話が出てこないです。事業者が違うからという話で、自分たちは知らないということや、ずっと言われてきたのですが、ここの審議会では、ずっと「やってください」というようなことを言っています。例えば、送電施設等についてです。少なくとも、例えば「ここにこういうものを置くと、こういう影響が発生しますよ」というぐらいのことは、検討事項として出していただきたい。そういうものが、全くここには書かれていなくて、「これでいいでしょ」という感じなのかと思ってしまいます。

最後に、景観以外にも1つあります。先ほど、騒音の話が出ましたけれども、これも以前からずっと言われているように、何か基準を満たしていればよいという話になっているのです。しかし、今まで、とても静かな場所であったのに、いきなり音がするものが入ってきたが、「掃除機よりは音が低いからいい」というような、そういう話ではないのではないかと思います。やはり、こちら辺はエンジニア魂を見せてもらって、いかに静かなものを作ったかというのが自慢できるぐらいのことを、そこまでやっていただきたいと思います。これは希望です。

(坂本会長)

今の御意見は、特に景観の部分が多かったのですが、今お答えできることはありますでしょうか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

すいません。前回も同じような御意見をいただいたことは記憶に残ってございます。景観の話、それからフードのリップの話、当社の見解としまして、まず高架橋自体に関しましては、評価書でお示ししましたとおり、設計の観点で、採用できる景観への配慮というのを決めまして、それに基づいて、今実際に工事を現地でやっていっているというところでございますので、評価書の中身で御審議いただいて公表している内容について、きちんとやっているという認識でございます。

それからフードのリブにつきまして、既に実験線で設置されているものについては、確かに経年が進むことで、汚れ等があるようなところはあると思います。そういった景観に対するメンテナンスをどうするか、というところにつきましては、まだ決まっているところではございませんが、御意見をいただきましたので、今後引き続きどうやってそういった観点でのメンテナンスをしていくのか、そういうところも、きちんと考えていかなければいけないなと思うところです。

それから、高下の保守基地・変電所に係る盛土でございませけれども、こちらについては、評価書の時点で、計画をある程度具体化して予測・評価を行っております。景観に関して言いますと、あそこでは眺望点としてダイヤモンド富士が見られる箇所がございませけれども、そこから高下の保守基地・変電所の施設は見えないので、そちらに対する影響はないという形で、予測・評価をしているところでございませ。

次に、送電施設の話につきましても、3年間前の審議会のときに御指摘をいただいていることを、私は覚えてございませ。こちらについては、すいませ、3年前と同じになってしまひませけれども、やはりリニアの電力を変電所で受電するまでの一連の施設につきましましては、弊社の事業範囲ではなくて、電力会社様の管轄の範囲内でございませ。その送電設備等に関するいろいろな諸手続きにつきましましては、電力会社様の方で、適正になされるものというように考えております。

そして、騒音に関してでございませけれども、弊社としましては、やはり今後の技術開発を続けていきまして、リニア自体から発生する騒音でありますとか、防音壁等の騒音抑制性能の向上というのは、不断に技術開発をしていくつもりではありますけれども、目安としましては、やはり騒音環境の類型指定に係る基準値というものがございませるので、そこを達成するようにやっていくというのが、まずは、我々のすべきことだと認識しております。

(石井委員)

おそらく、後半の回答に関しては、会長からコメントがあると思ひませるので、最初の回答についてです。「きちんとやっています」というのは、きちんと書いてもらわないと、きちんとやっているかどうかわからないので、どのような検討をして、どのようになっているかを記載するようにしてください。

それから高架橋も、高速道路や峠を越える部分と、川を越える部分とかで多分構造が違ひと思うのですが、そういうものをきちんと検討して

ください。検討して、それが誰にでもわかるように、きちんと資料を公開してくださいというお話をしています。

(坂本会長)

私から事務局に1点確認ですが、中間報告書手続、これは県の条例に基づく手続で、条例のアセスの対象は、アセスの対象事業であった部分のみ、という限定があるのでしょうか。

私が言いたいのは、条例の趣旨からしたら、影響があるかどうかを調査・検討するというところで、この審議会としては、中間報告書手続では、評価書の時点で書いたこと以外の、付帯設備等についても意見を言って、事業者に対応していただきたいという気持ちなのですが、それについて制度上問題はありますか。今答えられなければ検討をお願いします。私としては、この中間報告書手続は県独自の手続きですので、県独自でその対象を示すこともできるというように理解したいと思いますので、そういう前提で、事業者さんにとっては、環境影響評価は、要するにリニア本線しかやっていないという話で、それ以外の発生土仮置き場等は、自主的にやっているような感じになっているのですが、この審議会としては、リニアができることによって生じる周りの影響も含めて意見を述べたいと思っておりますので、それは認識しておいてください。

それから石井委員の意見の関係になりまして、これまでの審議会で何度か言ったということでしたが、文書として要望すれば、事業者は回答を出してくれますでしょうか。ですから、知事意見に「これこれ、これをつけること」というふうに文書として要望とすれば、景観はもちろんアセスの対象ですが、文書として要望を提起すれば、きちんと回答いただけますか。というのは、石井さんが言ったように「何度も言って」という話でしたら、それは「口頭で言ったからやらなかったのだろう」という気もしないでもないのです。それは、事務局を含めて検討いただくようお願いいたしますので、文書として意見等が出てきた場合は、文書としてはっきり答えていただきたいと思います。

田中委員をお願いします。

(田中委員)

前は、いろいろ詳しく現場の案内と御説明ありがとうございました。やはり、ああやって現場を見ると、書類上の御説明だけではわからないけれども、1つ1つの行為、また部分、部分とは言っても、本来であれば、部分1つとっても、1つの正式な環境アセスメントをもやらなきゃ

いけないぐらいの規模であること、それから、南アルプス周辺など、日本の中でも特に脆弱で急峻な場所の開発であることを改めて認識しました。今回の環境アセスメントは、十把一絡げみたいな特別仕様で始まったのですが、私はその時にも申し上げたのですが、「各県別といっても、山梨県全部を一括してやるのだから大変なことであり、さらにその中の土捨て場1つ取っても、本来は1個1個、きちんととやらないと危ないのではないのでしょうか」と申し上げました。

そういう経緯もあり、最初のアセスメントの時点ではわからなかったことが、こんな環境アセスメントの仕様は他の世界にはないと思うのですが、工事を進めていくうちにいろいろな新しいことが出てきています。「ここに土捨て場を作って、こっちにもう1個作る」と、僕らがアセスの前には全く知らないこと、しかも一つ一つが本来は環境アセスメントを実施しなければならないレベルの開発行為が新たに出てくるという変則的な環境アセスメントをやっているわけです。ですから、今回のような中間報告書手続きでコミュニケーションをとりながら、「創意工夫しながら問題がないようにきちんと進めていきましょう」という、そういう仕組みになっているのだと思います。だから、この中間手続きは、硬直化していたらおかしいと思います。法律に基づいて云々、条例に基づいて云々と、もちろん前提としてはありますけれども、要はいろいろな心配ごとがあるけれども「大丈夫かどうか」ということなんです。

たくさん心配ごとはありますが、とりあえず時間もないので、残土置き場の話に集中しますけれども、要するに、環境アセスメントが終わり、実際の工事も始まっている今の時点になって、新しい残土の置き場の情報が出てきて、その中にはもう既に、撤去をし始めているものもあったりして、環境アセスメントとはいったい何だったのかという気がします。この特別な中間報告という手続きにおいて、「今の時点で、これまで何か問題なかったですか」「それに対して何か対策しましたか」「それで結局どうだったのですか」という現時点での最新情報を市民にわかりやすく公開することがまず重要だと思います。動植物生態系云々ということももちろん大切ですが、残土置き場など、本来の環境アセスメントをやっていない以上、それ以前の、例えば土壌流出や地盤沈下などの安全・安心とか、景観とか、近年の気候変動下において、「それで大丈夫ですか」ということなのです。そういう議論を、この限られた会議の、限られた委員・専門家の数だけで、全部網羅することは到底不可能です。つまり絶対不可能な環境アセスメント的な活動を今やっているわけです。それではどうしたらいいかというと、僕の意見は、新たな情報や変わっ



ていく情報を、随時わかりやすく、誰にでもわかるように、バージョンアップして開示することだと思っております。その開示が、この委員会の中だけというのであれば、本来の環境アセスメントの理念とはほど遠い、昔の環境アセスメント制度以前の、事業者が事業者内部でいろんな委員会等をつくって、いろいろなことを検討して事業を進めてきたということと、ほぼ変わらなくなってしまいます。ですから重要なのは、確かに本来の制度としてきちんと規定されていないこの中間報告書手続きですが、とにかく今の時点で環境保全の観点から新たにわかったこと・出てきたことは、全部わかりやすく、5W1H、Webに掲載するとか、ジャーナルリストに情報を開示していくとか、そういうことを積極的に事業者としてやるべきだと思います。これまでそういう話があまり出てきていないので、後で何か起きたときに、あの技術審議会って、一体何をやってたのだ、みたいなことになると困るので、僕はまずそのことを申し上げておきたい。

さて、具体的な残土置き場について、先ほど御説明いただいた図の13箇所というのが、結局、これが山梨県の中の残土置き場のすべてなのです。この中でもう運び出しているもの、それから、もしかするとここには示されていないけれども新たに残土置き場があるかもしれないとか、或いは作ったものの何か問題がある、とかいろんな情報があって、それをいつもタイムリーに県民・市民がわかるようにしてくださいというのは、僕が前からずっと言っている話なのです。そして、今回、(あらかじめ質問しておいた)それのお答えは、この資料の最後に記載されている中間報告書に載っている図ですか。(この情報は市民に開示されているのでしょうか。)

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

その御質問だけ先に、御説明をいたします。こちらの13箇所というのは、あくまで仮置き場でございます。これは一旦仮置いている場所で、ここから最終的に山梨県の事業ですとか、民間事業等で御活用いただける場所に順次持って行っているというところなんです。一部、高下の保守基地・変電所に持って行っております。

(田中委員)

この13箇所はもうフィックスで、これ以上増えることはないということですか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

断言はできません。そして、すみません。委員からこちらも前回、前々回で同じような御意見をいただいているのは私どもの記憶にございます。

(田中委員)

今回の回答の図に示されている場所は、13箇所なく個所数が減っているのではないのでしょうか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

こちらの資料なのですが、こういった発生土置き場を集約してホームページに載せるときに、地権者様等も、いろいろな調整をして載せておりますので、調整の段階で、「あまり載せるのはよろしくない」というようなところもございましたので、そういったところは2、3箇所ここには載っていません。ただし、ここの平面図に載っていないというだけであって、例えば、ここに載っていない仮置き場として西之宮の仮置き場があるのですけれども、その情報が当社の公表資料に何もないかというところ、そういうことではありません。ここには載せてはいないのですけれども、発生土仮置き場の環境保全の計画書というものを各仮置き場を新規に作る際に公表しておりますので、そういった資料はきちんとホームページの方に載せておりますので、何も一般の方にお知らせせずに、こういった仮置き場が次から次へと出てくるという状況は、今までもやっていませんし、これからもやらないということは言えます。

(田中委員)

はい。ありがとうございます。

では、当方がお願いしたい情報開示の仕方ですが、まず、こういう1から13のリスト、通し番号があって、それがそれぞれ名前、規模、場所や地形、質等の状況いろいろな情報が説明されている全部のリストが開示されるべきです。その上で、無くなったり、計画が変更されたりしたものがあれば、投資番号のこれはもうなくなりましたというような表記をしていただけないか、ということです。この残土置き場のリストというのは、追加されるものはその旨を示し、当初からあったものは現状を示し、この事業が終わるまで変わらない、永遠のものであって欲しいということです。ですから、今回の御回答のように当初の13番まである仮置き場のことが、ホームページで8番までしか示していないとな

ると、「他のものはどうなっちゃったのだ」ということになります。

この図の示し方でわかるのは、環境アセスメントというものを多分皆さんは誤解されていると思うのです。この限られた小さな委員会の中で、環境影響を評価してどうこうなんて、そんな神様みたいなことはできるわけではないのです。できるわけがないから、できるだけそれを、市民やいろいろな人が、ぱっと見える・わかるように示して、例えば、それを見た誰かから「あその場所、僕、知っているよ」、「あそのところ、こういう問題があるかもしれないよ」とそういう新たな情報が集まりやすくするためのものだ。だから、環境アセスメントは、アセスメントという名前はついているけれども、むしろインパクト（影響がありそうなところの）地図みたいなものだけでも公開できないかということです。問題がありそうなところの情報を開示するのです。環境アセスメントという名前はあっても本当のところはそれぐらいしかできないのです。今回の問題は、それすらできていないことが問題なのです。残土置き場にとまなう本当に大きな事故だとか、もちろんその土地の動植物、生態系のことまで考えれば、予想される問題はもっといっぱいあると思うのです。アセスレベルの調査をしていないのですから。先ほどの景観に対する御指摘もそうだったように、それ以外の項目についても個別に環境アセスメントが行われていないので大雑把にしか検討されていないわけです。そこはもう制度上の問題でしょうがないけれども、少なくとも「ここにはインパクトがありますよ」という地図をいつもバージョンアップして、アップロードして、最新のものを市民に対してわかりやすく開示しておくというのは、必要なことだと僕は考えており、事業者だけではなく県にもそういう指導と情報開示をして欲しいと思っています。

どうなのでしょう、今この審議会で質問して回答いただいたような残土置き場の現状や変化の情報は、ここに参加しなければわからないわけですね。一般の県民は、ホームページ等でそれを知らされているのでしょうか。

（事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長）

このホームページの公開状況の資料に関しましては、3年前の、前回の中間報告書（その2）の審議会のときにも同じ御意見をいただきました、こういった形でホームページにアップするようにし始めました、という御説明をさせていただきます。

(田中委員)

ということは、この審議会で御説明された新しい情報にはバージョンアップされてないということでしょうか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

いいえ。この図で言うところの、南草里は撤去を完了しましたので、多分消しているはずです。定期的にこの写真でありますとか、現場の状況の写真でありますとか、あとは、当然、新しく仮置き場の予定はないですけれども、新しくできた場合は、ここに地権者様との協議等も踏まえまして、載せられるものは載せていくという予定でございます。なくなったものは消していきます。

(田中委員)

その時に通し番号も変わってしまうのですか。例えば前にあった当初の5番は、今はなくなったということがわかるような表示になるのでしょうか。それとも、6番が5番になることもあるのでしょうか。

※審議会後、田中委員から補足

また、あれだけの残土置き場は残土を移動した、無くなったから良いということではなく、移動すること、移動した後もその場所の環境影響は少なくないと思います。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

今まで撤去が完了した仮置き場が南草里しかございませんでしたので、何かルールを定めて、それに基づいてやっているというものはありません。

(田中委員)

是非、申し上げたように、最初に1番から15番とつけたのであれば、それはもう不動の通し番号として随時、それぞれがどうなったのか、というのをやはりきちんとモニターして、それを開示するというをやっていたきたいと思います。

それから、この議事録は公開されるのですか。

(坂本会長)

はい。発言者名も付けて公開されます。

(田中委員)

今まで僕は、同じことばかり申し上げてきたような気がします。なんで、議事録で公開されているのにも関わらず、ずっと変わらないのでしょうか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

まず、「ホームページにわかりやすく、発生土の計画状況、設置状況を示すべき」という御意見をいただいているのは認識しております、それについては、3年前からこういった状況で、この写真については定期的にアップデートして継続して対応しているというところがございます。また、今日は、ホームページの画面イメージをお持ちしませんでしたけれども、品川から中央新幹線全体の、各箇所の工事の状況というのをおよそ3箇月に1回アップデートして、写真をいつも載せております。そういったところで、今現在、各地の、例えば都市部のシールド工事、長野県駅や岐阜県駅の工事がどういう状況なのかというのは、地図と写真資料でわかるようにホームページの方に掲載しております。

(田中委員)

事業者さんの御意見としては、その当初の何年か前の、3から4年前のやりとりのときに作られているもので、完璧なものがあるという御理解ということですか。僕が何回も申し上げているのは、それでは全く足りないということなんです。確かにルールではないかもしれないけれども、これは世界一とっていいくらいの、とても大きい開発なのです。JR東海さんとしての、創意工夫の範囲なのかもしれませんが、市民に対してわかりやすいものをきちんと示した方が、よろしいのではないのでしょうか。

(坂本会長)

ルールができていないということもあるみたいですが、田中委員がおっしゃるように、この審議会は議事録も公開していますけれども、率直に言って、誰かがそれをしっかり見て、意見等を言うことはあまりないと思っています。ただし、この審議会以外の方が意見を言えるようにしておくというのが、このアセスの制度そのものの根幹であります。今の話で、十分な公開ができていないということは、私どもも改めて、

もっと細かく要望を文書化して出しますので。その方がいいと思います。議事録で公開される発言等で、(事業者の対応が) はっきりしないのだったら、やはり文書としてしっかり出していただく、文書としてしっかり出していただくためには、この審議会が他の案件に比べて細かいことをたくさん書くかもしれませんが、そのようにアドバイスさせていただきたいと思っております。田中委員、それでよろしいですか。

(田中委員)

私は議事録がそういう役割だと思っていました。議事録は、誰も使わないものをまとめて公表しているわけですか。

(坂本会長)

議事録は、一般の人でもアクセスできることをもって、制度としては問題ありません。しかし、今までの審議の結果として、この案件については、私どもはそのような理解になったので、「もっと細かく文章で指摘しましょうよ」と思っております。

小林委員をお願いします。

(小林(富)委員)

植物が専門の小林です。(中間報告書(その3)の) 7-3の植物、7-4その他、その辺について、1つ1つ意見を言っていると、幾つにもなってしまうので、大枠として話をさせていただきます。

何ていうか、植物のことを簡単に考えすぎているのではないのでしょうか。ただ、希少種等について、「ざっと調査結果を出せばいい」というような印象がすごくするのです。山梨を馬鹿にしているのではないかと、僕はかなり憤っているのですが、これは植物に興味のある人が見れば、「この資料はなんだ」と思うと思います。にも関わらず、JR東海さんは「専門家が・・・」と説明していますが、もし、本当に専門家だと思っている人に相談したうえで、この程度だとしたら、その方は専門家ではないと思います。そして、本当の専門家の人に、やはりアドバイスを求めたほうがいいと思うのです。

最も「これおかしいじゃないか」ということを先に言えば、カワラニガナです。この種は、環境省でもNDということで、希少種ということにしているわけですが、冠水を繰り返すような、河原で言えば、低水深、中水深、高水深というように、河原の断面は植生的に見ると、工事的な断面の見方と違って、もっと細かく見るのです。中水深から低水深に変

わっての冠水が繰り返されるように、砂礫帯というか、非常に希少なところに生育している植物であって、これを保全するというのはすごく難しいのです。それを説明資料29ページの、この辺は説明があまりありませんでしたが、移植の1回目で350個体も移植しているのです。ところが（翌年から）0個体だなんて、これは環境省の絶滅危惧種なのです。絶滅危惧種にも関わらず、専門家に相談したうえで「350個体移植しなさい」とこういうことだったのです。それがもう次の年には0個体になって、ずっと0個体のままです。また、移植2回目に更に320個体を移植しているのです。また、320個体も移植しているのですよ。これが、翌年には47個体になって、翌々年で3個体、令和5年度で0個体です。そして、今度（移植3回目に）、場所を変えたといいましたが、どのように場所を変えたのですか。ですから、礫がどの程度だとか、その場所によって、水がどのくらいだとか、河川敷の環境は非常に多様であって、どのようなところに生育しているのかというのは、非常に大切なわけです。移植1回目、2回目のこのようなことについて何も触れずに、ただ数字がこうだったということで3回目の移植をして、そして300個体が、翌年に232個体、翌々年に400個体になったけれども、令和5年度はどういうわけか29個体です。そして専門家は、夏の高温とかそういうことの影響だとのこと。違うのです。カワラニガナは、夏の高温で種子が枯死する可能性があるのです。専門家は冷蔵庫に保存して、芽生えさせるのです。それくらい、精神的に慎重に保全を考えようとしているのです。これは、そのように保全をしなければならない非常に難しい植物であって、他にもカワラニガナをこのように保全して成功したという例はあまりないと思います。それでも、それを専門家に相談したということだけで、ざっとしか報告してない。これは、1000個体を超える絶滅危惧種がこの事業で消失したということです。これを公開して、このような報告でいいのでしょうか。自分たちのその環境保全措置によって「これだけなくなりました」と、平然と報告できるのでしょうか。僕は、これはおかしいと思います。だから、それなりのコメントをすべきだと思うのです。「何も変える必要がない」のではなくて、「変えなきゃならない」のです。

さらに言うと、10種のうち8種が保全できると言いますが、「一稔性」ってわかりますか。1回実ると、それで枯れてしまうという植物があります。それが1年の中で完結すれば「一稔」、2年の中で完結すれば「二稔」、一稔草とか二稔草とかそういうものがあるのです。生活史に応じて調査すると文章には書いておきながら、生活史に応じた調査が

されていないのです。メハジキ、ミゾコウジュ、コイヌガラシ、ヒエガエリ、カワヂシャは、一稔性です。1回実れば、枯れてしまうのです。だから、今年移植した、付いていたと言っても、来年はない可能性があるのです。そのことについて全く触れていない。それから、「種の移植、播種の効果に不確実性があるから、移植したものの確認を実施した」と言うのですが、移植したものが、今年付いていても、来年枯れてしまう可能性があるわけです。一稔性ですから。1回花を咲かせて種をつければ、枯れてしまうのですよ。その後どうなるかを、その種から発芽してくるのか、そこに出てきたもの、あと群落が成り立っているのかとか、そういうことが全く調査されていないのです。「移植して、その年に付いていた、終わり。」これは事後調査でも何でもないと思います。

さらには、メハジキについては、もう希少種ではないから調査しないということで、このデータも外してしまうのかもしれませんが、1回結実性の、1回花が咲いて実がなったら枯れてしまう植物を、地上部がなくなったからと言って保護柵で囲いました。恥ずかしいです。これが、日本を代表するJR東海ですか。1回花を咲かせて実がなれば、枯れてしまう植物を地上部が食害されたかもしれないから柵で囲いました。次年出てきません。その次も出てきません。全く科学的じゃないです。僕はそう思うのです。僕だけじゃなくても、植物について関心がある人でしたら、この結果を見ればそう思います。「環境保全と言いながら、本当に簡単にしかやってないじゃないか」僕はそのように思われることは、一生懸命やっていれば、心外だと思ふのです。だったら、この調査結果をもう少し、まともなものにしてください。もう少し具体的な記載があって、どういう河川敷の、どういう液相のところへ、どういう可能性を持って移植したのか、そしてどうだったのか。1000個体も無駄にしながら、知らん顔をしているというのはおかしいです。

(坂本会長)

現時点でお答えできることありますか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

すいません。いろいろ厳しいお叱りをいただきまして、ありがとうございます。今日の御説明ですが、全体的な時間もありませんでしたので非常に端折った説明になっているのが正直なところなんです。今日は調査観点での、「何をどう考えてこういうことをやってきたのか」というところの説明は、正直、時間の関係でかなり端折ってしまっております。それについ



ては、第2回の審議会でも良いので少し時間をいただきまして、御説明をさせていただければと思います。

(坂本会長)

わかりました。少し気になったのですが、環境省とは何か連携等があるのでしょうか。そちらから言いにくければ、県から指導してくれと言ってもらいますが。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

御説明に行くチャンネルは当然ありますが。

(坂本会長)

小林委員がおっしゃるようなことが、重要な問題ということですので、もしかしたら、こちらからも、県にお願いしたうえで環境省に御相談いただくということもあり得ると思います。小林委員よろしいでしょうか。

(小林(富)委員)

説明をしますと言いますが、多分わかっていないと思うのです。そこが問題だと思います。

(坂本会長)

わかりました。次回時間があるかわかりませんが、少し説明を全部しきれないとしても、文章としては細かい話を出していただく方がいいかと思います。

岩田委員お願いします。

(岩田委員)

山梨大学の岩田です。私は毎回質問をさせていただいてまして、同じやりとりを繰り返しているところなのですが、水資源について3つあります。

1つは方法でして、私は毎回、「月1回の観測では、水資源の変動を評価するのは無理だ」というふうに申し上げています。静岡県等でやられているように、重要な水系では、常時モニタリングをやって欲しいということを申し上げてきていまして、その中で、いつも、「これで十分だ」というお返事をいただいております。建設省の『地下水調査および観測指針(案)』に準拠して、事後調査の計画、調査がされているとい

うことが書かれているのですが、そちらも常時観測をやるのが方法として書かれているのですけれども、まず、そこが間違っているのではないかという指摘を前回させていただきました。つまり、御社がおっしゃっておられる、『地下水調査および観測指針（案）』に従うのであれば、常時観測を行って、H Q式を出さないといけないのにも関わらず、「今の方法で問題ない」という回答が前回出てきましたが、どう読めばそういう回答になるのかを教えていただきたいというのが1点です。

（事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長）

今ちょっと、考え等を持ち合わせてございませんので、1回確認のために持ち帰ります。

（岩田委員）

二、三回、質問させていただいていますけども。

（坂本会長）

なにか文章に書いてありましたか。

（佐藤委員）

書いています。前回の知事意見の方にも書かれています。

（坂本会長）

では、その表現では足りなかったということで、もっと細かく書きましょう。

（岩田委員）

2つ目ですが、例えばこのスライドの18ページの水資源の図を見て、「影響はない」とおっしゃっているのですが、そもそも令和3から5年度というのは、この中間報告の間の期間で、本来事業影響を見るのであれば、工事前後の影響を見なくてははいけません。大体、縦軸が大きくとられていて、ぐちゃっとデータが潰されていて、どういうふうに変化しているのかということも見づらい。それから、毎回話になるのですが、降雨の影響で変化しますということで、どこが降雨の影響でどれがそうでない季節の影響なのかということを質問したときには、「今度は降雨のデータも合わせて、総合的に評価しているところをお示しします」というような見解を前いただいたのですが、今回の資料と報告書には、降雨の

データと、それを検討した中身が書かれているようにはあまり見受けられませんでした。データの示し方と解釈です、これをどう見たら、水資源の影響がないと言えるのかを教えてください。

(坂本会長)

私もそれが気になっています。「影響は確認されませんでした」と書いてありますが、普通はそういうやり方をしないで、「これこれ、こういう検討して」と定量的に説明いただくのですが、定量的な話がないまま「確認されませんでした」と記載されており、あまり納得できません。そういうことも含めて回答はありませんか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

はい。報告書の本編・資料編の事後調査・モニタリング本体の説明のときにおきましては、3箇年分のグラフをプロットしたものになっておりますけれども、過去にいただいた御意見も踏まえまして、資料編の末尾の方に、工事着手時、測り初め以降のデータをすべてプロットしたグラフを、今回新たに追加してございます。確かにおっしゃるとおり、「これ見てどう傾向を分析するのだ」と言われると、少しわかりにくいところはあるかもしれません。10年分ぐらいのデータが、1つのグラフに全部載せていますので、今回はそれで対応させていただきましたけれども、今後の改善検討課題とは認識してございます。

(岩田委員)

資料編を見させていただいたのですが、前の御社の回答だと、「渇水時に注目している」ということでした。「夏場は降雨の変動が大きいので、渇水時に注目している」とおっしゃっていて、その観点で資料見ると、水涸れしているところがいくつかあります。水量がもうなくなっているところ、或いは、この数年でどんどん水が減っているような傾向のあるところが、この本編の方ではあまりないのですが、資料編の方には見受けられるのではないかと思います。ですので、これをもとに影響がないというのはとても言えないと思います。そもそもこの観測方法自体が、科学的に十分ではないのですが、この月1回の観測でも、既に水量が減っていると思われるところが、特に南アルプストンネルの周辺でいくつかあります。私が見た感じで、流量が0で、もう既に水涸れしているところが5箇所あります。その辺をどのように評価されているのかというところを、きちんと見解いただいて報告書に盛り込んでいただきたい

いと思います。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

そこら辺の説明も、中間報告書本編に載せた図をもって、今日は1例だけで御説明したのですけれども、それだけでは今の御指摘に答えられる材料ではないと私も思いますので、今日いただいた御指摘を踏まえまして、第2回審議会で改善した説明をさせていただこうと思います。

(岩田委員)

あと1点だけよろしいですか。水資源と変わるのですが、今回、「環境保全措置をとっているので、事後評価しなくていい」というような項目が結構多数あったように思います。その中で、私は、たまたまこの工事排水ヤード横の排水が流入している河川を視察した件がありまして、本社にも報告が上がっていると思うのですが、(第一南巨摩トンネルの)最勝寺ヤードの流入河川のところに、白い異質な堆積物が、ねっとり着いていたことがありまして、それを県に報告させていただいたことがあります。不思議なことに、その日にそれは、清掃が入って撤去されていたのですが・・・。

私が言いたいことは、「水質処理をしているので下流・水底への影響はない」ということはおそくないだろうと思います。実際、ヤードの下流でそのような異質な状況が見えていますので、事後調査の計画に含めないとするのではなく、その辺について、もう少し現場の状況を見ながら、柔軟に対応していただきたいと思います。

(坂本会長)

会場の委員はよろしいでしょうか。それでは、Web参加の委員ここまでについてありますでしょうか。

伊東委員お願いします。

(伊東委員)

まず初めに、石井委員から御指摘のあった付帯施設の件については、県条例の第2条のところに、「その他の人の活動が当該事業の目的に含まれる場合には、これらの活動に伴って生じる影響も含む」と、これは環境影響評価法と同じ記載ですが、そのような記載があって、累積的な影響に対する影響評価をしないといけないというように、一応なっています。ですので、県で少し確認をしていただきたいのですが、送電施設

等のアセスを個別にやっているのであれば、そういった影響の結果を踏まえながら、こちらの影響も累積的にどう影響するかという部分の評価は必要になってくると個人的には思っています。

もう1つ、質問です。私は、植物が専門ではないのですが、移植というのは、そもそもは、この事業によって影響を受けるものを移植しているはずだと思います。それを今回、かなり消失して0になっている状態だと思います。ですので、先ほど御指摘がありました、特にアメリカとか他の諸外国では、こういった失敗をすると「それをじゃあ、どうやってリカバーするのか」ということを、こういった中間の評価の中で、計画を出すというところが一般的になります。今回は、再移植をするというお話が後半で出てきているのですが、0個体になってしまったものをどうやって再移植するのかが、私はよくわからなかったです。もともとは開発による事業の影響を受ける植物を移植して回避するという概念だと思うのですが、どこからの植物を再移植するのか。お答えいただけますでしょうか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

コイヌガラシとカワヂシャについて再移植を計画していると申し上げました。こちらについては、今後改変が予定されております、山梨県駅の予定地から移植を凶ったものでございます。現在、山梨県駅につきましては、まだ工事が始まっていない状況でございますので、現地で自生しているものが残っております。そちらを移植するというを考えてございます。

(坂本会長)

少しわからなかったのですが、今のところにあるものを再移植するのではなくて、別のところにあるものを再移植するのですか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

山梨県駅の予定地の改変域は広うございます。その中で、一旦、見つけたものを移植しておりますけれども、その後、再度改変予定箇所を見たときに、再度別の箇所で自生しているものを見つけておりますので、それを移植するというを考えているということです。

(伊東委員)

確認なのですが、その個体というのは、方法書、準備書、評価書には

記載がなかった植物、要するにその場所にあるとは把握できていなかった個体ということですか。工事中に追加的に見つかったものなのか、アセスの手続きの中で、もう既にわかっていた個体なのですか。

(事業者 アジア航測株式会社 仲條氏)

回答者が変わりまして、調査を担当しているアジア航測株式会社の仲條でございます。よろしくお願いいたします。

先ほど小林先生からも少し似たような情報をいただいて、御発言いただいたところですが、いわゆる植物の中でも、簡単に言ってしまうと、木と草と御認識いただいているかと思うのですが、今回、カワラニガナも含めて、カワヂシャ、コイヌガラシにつきましては、水底周辺に生える草の部類になってございます。課長（市瀬所長）からの御発言の中で少し語弊を産んでしまう発言あったのかもしれないのですが、取りこぼしという部分もあるかもしれませんが、実際には今年生えていたもの、もしくは、その前に生えていたものの種から、また新しく来年生えてくることを期待する部分も残っている状態でございます。土地として同じような環境がまだ残っている、というところがまず前提としてございますので、開発前の土地は埋蔵文化財試掘調査が入っておりますけれども、まだ土地があるので生える可能性がある状態です。その植物がどれだけ入っているかは、春にならないと、その年によってわからないところがございますので、固定しずっとあるものではないというところが、少しわかりにくい原因の1つだと思います。そこだけ少し補足させていただきます。

(坂本会長)

たまたまその年に見つかったやつで、次の年にはまた別のところで見つかったという解釈ですか。

(事業者 アジア航測株式会社 仲條氏)

将来の話と過去の話が少し混同してしまっているかと思うのですが、今後の将来の話につきましては、要は開発前から開発後か、というところで今御説明をさせていただいた趣旨でございます。開発事業がもう造成されてしまって、その環境がないのであれば、当然生えていないというところはごもっともですが、実際まだ同じような環境が残っておりますので、生えてくる可能性に期待をしたいという部分になってくるかと思えます。これは保障ができるものではないです。過去の調査であった

か・なかったかにつきましては、当然、過去には、その時生えていなかったものも含まれる、というところで御理解いただくのが適切かなという御説明になります。

(伊東委員)

私もよくわからなかったのですが、それは、将来・建設中に、生えてきたときには・成長したときには影響を受ける場所という答えですか。影響を受けないものであれば、わざわざ移植をする必要はないと思うのですが。

(事業者 アジア航測株式会社 仲條氏)

場所として影響を受ける、改変の予定地という点では、その御理解で結構かと思います。

(伊東委員)

では、将来、改変される前の段階で、また成長してきたときに移植するということですか。

(事業者 アジア航測株式会社 仲條氏)

移植のタイミングが工事の直前ではなかったものになる、というところが一番御理解しやすいと思います。

(伊東委員)

もし、そうすると、工事中の段階で新たに見つかった場合には、どこかの地点でそういったものが見つかって、それに対する保全措置が必要だからという説明が必要になるのかなと思います。そして、繰り返しになりますが、消失した個体に対する保全はどうするのかというところは、やはり検討していただかないと、これはこのまま1000個体消失していることから、甚大な影響になってしまいますので移植した意味がなくなってしまうということになりますが、ここはやはり、きちんと考えていただかないといけないと思います。これはコメントです。

もう1つは、生態系の項目の評価の仕方ですが、今回のスライドで、動物と生態系を一緒にされています。本来生態系の評価方法は、法アセスの改正のときに項目が追加されたものです。これは動物と植物への影響を個々に評価した上で、系としての、生態系の影響がどうあるのかという評価をしないといけないというものになっているわけです。しかし、

36枚目のスライドでも、LED照明の話で、昆虫の誘引の話しか書いていないのですが、本来はどういうフードチェーン（食物連鎖）があって、ここの動物、植物にどういう影響があって、そういったフードチェーンにどう影響するのかという評価をしないといけないと思うのです。ここは、もう少し検討していただかないといけないかなと思っています。時間がないので、コメントでも大丈夫です。

（坂本会長）

何かありますか。

（事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長）

冒頭、会長からいただいた御質問について、調べましたので御説明します。成島保守基地に関してですが、神明川におきまして、工事前と工事中の水質のモニタリングを実施しております。こちらについて、基準適合していることを確認しております。

（坂本会長）

今日のお話の中では、成島保守基地の周辺については、話はなかったということでしょうか。あったか・なかったかだけ、私は確認したかったです。植物とかいろいろ御説明がありましたが、場所がはっきりしなかったのを確認しました。

（事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長）

説明としては包含されておりますが、水質調査の中で全体をまとめて説明しましたので、そこからは少し読み取れないかと思えます。

（坂本会長）

私が聞かせていただきたいのは、植物の移植の実施箇所として「甲府市」とかいう書き方がしてあるので、今日の植物の話をしてもらった中に、成島保守基地に関する部分もあったのですか。

（事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長）

成島保守基地も入っております。

（坂本会長）



はい。わかりました。それではWeb参加の委員、他にいかがでしょうか。

よろしければ、事業者の方、続きの説明をお願いします。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

すいません、今までかなりいろいろな御意見をいただきましたので、今日御用意した御質問の回答については、お叱りをいただいてしまうようなところがあるかもしれませんが、まずは準備したものを御説明いたします。

まず1つ目が「事業着手以降に問題となった場所、今後問題になりそうな場所の全体像を示してもらいたい」、2つ目が「ミゾゴイ等の保全すべき動植物種の評価書での予測結果と、その後の調査結果を比較し、工事による影響の有無を示してもらいたい」です。すいませんが、ミゾゴイについては非公開の方で御説明をいたします。1つ目の全体の概要でございすけれども、まずこちら御用意した資料でございすますが、中央新幹線事業で行う事後調査・モニタリングについて、どういう考えで、何を対象にどういうふうにやっていくのかというマトリックス表にまとめてございまして、その右隣に、今回の中間報告書（その3）における調査結果を記載して、全体概要という形でまとめさせていただきました。

大気環境につきましては、大気質、騒音、振動、微気圧波でやって参りますけれども、基本的にこれらすべて工事中の段階でございすますが、「全ての調査地点において基準値等に適用することを確認」という形でまとめて記載してございす。

微気圧波につきましては、工事後の供用時の話ですので今回対象外です。

水環境の水質、水底の底質について、現時点までの調査において基準値等に適合することを確認してございす。

水資源につきましては、山岳トンネルの井戸等の水位及び地表水の流量、これは事後調査でやる部分と、モニタリングでやる部分の2つがございすけれども、影響は確認されなかったというふうに、今はしておりますが、先ほど委員から御指摘いただいたとおり、その説明は、もう少し詳しく、次回御説明をさせていただきます。井戸の水質については、こちら影響は確認されておられません。井戸の水位等についても、先ほどのとおり再度説明をします。

土壌に係る環境その他の影響というところで、地形及び地質、地盤については、今回対象外です。

土壌汚染につきましては、先ほど申し上げたとおり、地上区間、山岳トンネルそれぞれにおいて、基準を超える土を一部確認しておりまして、適切に処理している状況でございます。

その他の環境要素の磁界は今回対象外です。

動物ということで、重要な種及び注目すべき生息地というところで、事後調査でやっておりますのが、クマタカと先ほどのLED灯の走光性昆虫への対応についてです。工事後供用時のところに、※1に黒丸で今回対象外としておりますのは、今後の話なのですが、付替え河川における、多自然川づくり施行後の保全対象種の生息状況調査を対象に含むものでございまして、今回はそういった事例がなかったというところで対象外です。モニタリングにつきましては、サシバとミゾゴイについて記載のとおりでございまして、こちらの方は非公開の方で詳しく御説明いたします。それから※2で書いてございます、河川の周辺に生息する重要な種（減水兆候のみられる箇所）及び工事に用いる道路の改変箇所に生育する重要な種につきましては、減水兆候が見られたような場所がなく、令和3から5年度は工事に用いる道路の改変を行っていないために対象外となっております。

植物については、考え方としては、今申し上げた動物と同じような感じでございます。重要な種及び群落の事後調査の結果について、中間報告書（その3）に記載している内容をまとめて書いてございます。

生態系については、クマタカとサシバ、ミゾゴイの状況を記載してございます。こちらについては、先ほど委員から、生態系のまとめ方というところで御指摘をいただきましたので、少しそこを考え直します。

続きまして、3つ目、4つ目の御説明です。これも先ほど、委員の質問の中で御説明したことと重複しますけれども、改めて御説明いたします。早川町内の仮置き場は、全部で13箇所ございまして、令和6年3月末、要は5年度末時点の発生土仮置き場等は記載のとおりでございまして。南草里については撤去済みです。仮置き場等の規模等については、こちらの方に集約表を御用意いたしました。こちらの個別の情報につきましては、各仮置き場の個別の保全計画書に記載されておるものを転記したものでございます。

それから、早川町内に13箇所設けておりました、仮置き場の発生土でございまして、これまでに、こちらの表の二重丸を記載している箇所に順次搬出を行ってございます。このうちグレーで塗られている箇所は、既に活用が完了していた箇所、令和5年度末までに活用が完了した箇所でございます。

発生土置き場の公開状況は、先ほどの、こちらの資料のとおりでございます。事前にいただいた委員意見・質問に対する回答の説明としては以上です。

(坂本会長)

あとは非公開の部分ですか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

あとはですね、中間報告書を縦覧に供しまして、一般の方からいただいた御意見に対する事業者の見解をまとめてお送りしております。

(坂本会長)

「中間報告書に対する意見の概要及び当該意見についての事業者の見解」という資料ですね。この資料も説明しますか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

簡単に御説明しようと思っておりますが、時間の都合もありますので、どういたしましょうか。

(坂本会長)

今まで議論されていないことで、重要だと思われることを1、2点お願いできればと思います。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

今までいただいた御質問の中で、重複するものはあまりございませんので、ざっと御説明させていただきます。

今回いただいた御意見ですが、工事中のもの、及び工事完了後のいわゆるリニアが走り始めて以降のものなど、いろいろなものが混在してございますので、環境要素ごとに取りまとめました。

まずは工事計画に関する御意見です。

工事を完了した高架橋の存在による不利益や損失について、住民への説明方針を示してほしいというものでございます。こちらでございまして、日陰により生ずる損害等や電波受信障害により生ずる損害等につきましては、国の補償基準等に基づき適切に対応します、ということを説明会で御説明してございます。

続きまして、異常時に列車がトンネル内に停車した場合、避難通路と

して活用する際の非常口の構造と停電時の対応を示してほしいというものでございます。こちらでございませうが、車両で火災が発生した場合には、既存の鉄道と同様に、次の停車場又はトンネルの外まで走行して停止させ、避難誘導を行います。そのため、車両がトンネル内で停止せざるを得ないことは非常に稀なケースであります。しかし、万が一、トンネルの途中で停止せざるを得ない場合においては、ガイドウェイ脇の通路に降車、風上側へ移動し、地上を繋ぐ非常口等を通じて地上へ誘導、避難しますということをお願いしております。停電時につきましては、避難に必要な照明の電源はバックアップ機能を確保します。

続きまして、供用開始後、保守基地にて昼夜行う作業内容と作業時間、水資源の使用計画を示してほしいというものです。こちらでございませうが、まず保守基地というものがどういう施設かということをお願いしております。その上で、日中に保守用車両の検査・整備等を行い、夜間に保守用車両は保守基地を出て沿線各所で保守作業を行うことが基本ですが、基地内の作業の詳細は、今後検討を深度化し具体化してまいります。保守基地供用時に使用する水は少量であることから、周辺の水資源への影響はないものと考えているところです。

続きまして、保守基地・変電所の工事工程を示してほしいという御意見です。こちらでございませうが、山梨県内では保守基地は都留・成島・高下の3箇所、それから変電所は都留・境川・高下の3箇所を設置する計画です。既に着手している成島、高下保守基地・変電所の造成工事及び都留、境川変電所の設備工事の工事工程については、地域の皆様へ御説明を行い、工事を実施しています。今後着手する成島、高下保守基地・変電所の設備工事等及び都留保守基地の造成・設備工事については、工事計画が具体化した段階で地域の皆様へ御説明を行い、工事に着手してまいります。

続きまして、大気環境がらみです。環境対策工の防音壁区間、それから非常口において、リニア走行に係る摩擦熱が排気されるか、排気される場合は排気温度を示してほしいというものと、非常口に設置する換気設備の能力と排気温度を示してほしいというものでした。こちらでございませうが、防音防災フード内やトンネル内は換気する必要があるため、高架橋区間においては必要最低限設けた防音壁区間を通して、山岳トンネル区間においては非常口等を通して換気を行います。換気風は周辺温度より若干温かい程度でございませうが、防音壁区間や非常口で換気されるとすぐに拡散されますので周辺への影響はないと考えてございませう。なお、山梨県内の換気箇所においては、換気設備を設置する計画はなく、

自然換気を予定しているというものです。

続きまして、列車の走行に係る騒音ということで、保守用車車輪走行時の実験線における騒音実測値及び甲府市、中央市における騒音予測値を示してほしいというものです。こちらでございしますが、山梨リニア実験線での実測値をお示ししてございします。線路から2.5m離れで58dB程度、12.5m離れで58dB程度でございしました。こちらの騒音の程度でございしますけれども、評価書にお示ししているとおおり、普通の会話・チャイムの音と同程度であって、この測定は屋外に行ったものですので、家屋の中では遮音され、さらに騒音は低減されます。加えて、こちらの実験線の高架橋区間の防音壁高さは2.5mになってございしますが、今後建設する区間の防音壁高さを3.5m以上と計画してございしますから、さらに低減できる余地があり、生活環境への影響は小さいと考えております。

続きまして、南アルプス市、富士川町内の高架橋区間における防音壁区間及び緩衝工の設置計画を示してほしいというものです。こちらでございしますが、釜無川付近及び甲西グラウンド付近にて防音壁を設置する計画です。その端部には、緩衝工機能を有するフード構造物を配置するという事を御説明しております。

続きまして、列車走行時の騒音に対して、騒音に係る環境基準を適用せず、新たな基準を制定するべきでないかという御意見でございします。こちらにつきましては、列車走行に係る騒音の評価については、平成21年の国交省の技術評価委員会の審議を踏まえまして、現行の新幹線と同様の「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」を適用することとし、評価基準としたという過去の経緯を申し上げております。

続きまして、新設区間のうち防音壁区間における騒音予測値及び騒音対策を示してほしいというものです。こちらでございしますが、評価書にお示ししておりますという回答です。

続きまして、山梨県告示第26号の騒音環境基準の類型指定範囲における福祉医療施設、学校などの施設数、利用者数の推移について、中央新幹線計画による影響の有無を示してほしいというものです。こちらでございしますが、我々の方では、高架橋沿線区間における当該施設数や利用者数は不明ですけれども、技術的にやむを得ない箇所と線路周辺的生活環境に影響が少ない箇所を除き、防音防災フードを設置する計画でございしますので、そもそも周辺施設や利用者等への影響は少ないと考えています。

続きまして、微気圧波、低周波音です。実験線における微気圧波、低

周波音の実測値、新設区間の予測値を示してほしいというものと、実験線高架橋区間における騒音等に関する地元との協議状況について示してほしいというものです。こちらでございしますが、微気圧波、低周波については、評価書のこの場所を書いてありますよということを申し上げております。実験線における地元との協議状況につきましては、走行試験を実施するに当たって、沿線にお住いの皆様に御説明しながら、騒音の状況を踏まえて、一部区間の防音壁のかさ上げ等を行い、騒音を低減させるといった取り組みを御説明しております。

続きまして、騒音等の音源に対する環境保全措置として、減速走行を具体化し、減速走行したときの騒音、微気圧波、低周波音の予測値を示してほしいというものです。こちらでございしますが、三大都市を高速走行で、短時間で結ぶというのが中央新幹線の主要な目的でございまして、環境保全に十分に配慮して計画を進めることは当然ですけれども、この環境影響の回避又は低減を図っていく考えに基づき、環境アセスメントの手続きを実施して、最終的な環境影響評価書、報告書のうち、工事実施計画の認可を受けて進めていますというまず前段で御説明をしております。リニアはその高速性によって、日本経済及び社会活動が大いに活性することを期待するものであって、環境保全措置としての減速走行を行う計画はないということを御説明しております。

続きまして、水環境に移ります。工事で使用している水の調達元、目的ごとの使用量、放流水の排水温度を示してほしいというものと、富士川町内における主要河川とトンネル交差部における土被り、周辺河川・沢の減水を防止する環境保全措置を示してほしいというものです。こちらでございしますが、工事で使用している水自体を必要な手続きを行って上水道やトンネル湧水の活用、河川からの取水等によって確保してございます。排水の水温につきましては、評価書に掲載しておりますという見解でございします。富士川町内のトンネルの土被りにつきましては、最小となる部分、南川というところの交差部でございしますが、こちらが約12mであるとお示ししております。水資源に係る環境保全措置の計画は、各保全計画にお示ししておりますということを申し上げております。

続きまして、富士川町内のトンネル掘削における地盤沈下に係る環境保全措置、補償について、地元と協定書を交わしているかというものです。こちらでございしますが、評価書に基づいて、保全措置、事後調査等の具体的な計画については、環境保全の計画として資料として取りまとめ、公表しております。地盤沈下に関わる環境保全措置につきましては、第三南巨摩トンネル環境保全計画書に記載してございしますが、今後万が

一、工事に起因する建物等の損害が発生した場合は、その損害に対して、補償を適切に行っていくということを申し上げております。

続きまして、景観関係です。高架橋設置に係る圧迫感、眺望悪化等に係る影響と対応策を示してほしいというものです。こちらでございますが、評価書に示すとおり有識者による景観検討会を設置しまして、構造形式及び形状の検討を行った結果を踏まえまして、環境保全措置として、構造物の形状の配慮等を実施することとしております。このことにより、施設の存在による景観、人と自然の触れ合い活動に係る環境影響の回避又は低減が図られるものと評価しているというふうに結んでおります。

続きまして、早川町内の発生土仮置き場について、搬出計画に示してほしいというものです。こちらでございしますが、早川・芦安連絡道路、遅沢地区土地造成事業等へ持って行っておりますという御説明です。

最後です。新たな鉄道施設の存在による温暖化への影響について、定量的な予測結果と対応策を示してほしいというものです。こちらでございしますが、環境影響評価の項目、そもそもですけれども、国交省令の参考項目及び整備新幹線の事例を基に事柄の重大性等を考慮して設定しているということで、国交省の個々書類を示す参考項目におきまして、温暖化に関わる影響については、環境要素として温室効果ガスを選定することとしておりまして、工事の実施と、鉄道施設（駅）の供用に伴い発生する温室効果ガスの予測評価について評価書に示しているということに記載してございます。以上でございします。

（坂本会長）

ありがとうございました。他の案件に比べて、いろいろと具体的なことが出ていたと思います。委員の皆様には自分の専門分野で、これを反映すべきだということがあったら、自分の意見の中でもそれを取り入れてください。

全体を通して御質問・御意見お願いします。

（田中委員）

最後から2つ目の早川町の発生土仮置き場についての意見ですが、実際に知らない人が行ってみたら、「これはなんだろう。どうなるのだろう。」と絶対に心配になりますので、そのことについて説明してください、という意見だと思います。

今はもしかすると、事業者として、残土置き場について、いつ・どこで・どうなるか、みたいな具体的な計画がまとまっていないのかもしれ

ませんが、そのためにも、先ほど申し上げたとおりWebサイトなどで市民が気にしている箇所をクリックすれば、簡単に検索できるようにしておくべきだと意見しました。Webサイトに掲載されていたとしても、サイトの奥深くにある資料を探さなければわからないということでは意味がないので、残土置き場についてはもう少し簡単にわかりやすく示せないものでしょうか。

さらに言えば、一般の方の意見としては、早川町内の発生土仮置き場についてですから、具体的にどの仮置き場のことを指しているかわからないですね。仮置き場は複数あるわけですから。これが代表的な意見だとすれば、すべての仮置き場について、いつも最新のデータを一般の人たちにわかるように情報開示しておくことが環境アセスメントそもそもの役割です。我々委員だって、Webサイトのあんな深いところまで全部見ることなんてとてもできません。だからもう1回そこを検討してほしいと思います。

※審議会後、田中委員から補足

また、このような残土置き場の情報は、行政として山梨県のホームページにも市民にとってわかりやすい情報開示がなされるようお願いしておきたいと思います。

(坂本会長)

もっと詳しいことは、委員の意見として、御質問していただきたいと思います。事業者を確認しますが、これは公開されるものですか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

既に送付させていただいたものなので、当社のホームページに掲載しております。

(坂本会長)

委員の皆さんは、「もっとこういうふうに質問したらいい」というものがあったら、質問や意見に加えてください。他にこの資料について御意見ありますか。

後藤委員お願いします。

(後藤委員)



地盤沈下についても、地元の方が心配されているみたいですが、環境影響評価で地盤沈下の位置付けはどうだったかという点、不確実性があるため、地盤沈下も事後調査の対象になっています。計画時と工事中に黒丸がありますが、どこを・どのような頻度で調査するとか、そういう情報はもうお出しになっているのでしょうか、というのが1点目です。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

地盤沈下も事後調査を行う計画でございます。地盤沈下の事後調査の対象でございますが、山岳トンネルであれば、「土被りが小さく、かつその周辺の地山が未固結な状態で、かつ、トンネル上部が一般に利用されているような箇所」について、調査対象エリアとして地盤沈下に係る事後調査をやっていく計画でございます。

これまでに掘削が進んでいるトンネルにおきましては、そういった該当箇所がございませんでした。これから掘り進めるトンネルにおきましては、1箇所事後調査をやるとしているところがございまして、それは第三南巨摩トンネルでございます。ここはまだ掘削が始まっておりませんので、今回の中間報告書としては、その調査結果は出てきておりません。保全計画書には書いてあります。

(坂本会長)

今後事後調査を行うということですよ。

(後藤委員)

モニタリングをある程度行わないと、事後に調査しても工事の影響かどうか分からないと思います。モニタリングは行わない方針ですか。

(坂本会長)

事後調査がモニタリングという意味だと思いますが、事業者から説明をお願いします。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

事後調査というキーワードになっておりますが、事後というのはトンネルを掘り終わってからという意味ではなく、この事業に着手して以降やり始めるものとなります。地盤沈下の調査に関して言えば、トンネルを掘り始める前の初期値も当然押さえなければいけませんので、そこも押さえながら、トンネル工事を始めていく計画になります。

(後藤委員)

いわゆるモニタリングという意味ですよね。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

すみません。そこは法律用語になっており、事後調査とモニタリングというのは実質同じようなことをやるものもありますので、言葉の使い分けとして使い分けているということです。実質モニタリングをやるということです。

(後藤委員)

報告書には一切記載がありませんが、モニタリングでデータはあるけど、記載してないという話ですか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

今までのトンネル掘削箇所においては事後調査の該当箇所がなかったので実施しておりません。これからやる箇所については、そういった箇所があるので予定をしているということです。

(後藤委員)

水資源について、報告書に「工事の影響は確認されなかった。」とはっきりと記載されていますが、これを判断するためのデータを付けていただかなければ判断することはできません。例えば、場所がわかるもの、地表図、ボーリング柱状図、流速の計測方法などですが、次回までに御検討していただけるということですが、ここは技術審議会ですから、根拠となる資料を提出してください。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

はい。承知しました。

(坂本会長)

石井委員お願いします。

(石井委員)

スマホで調べものをしていたら、今日の昼過ぎのニュースで「町田で地下40mを掘削している影響が地表に出了ました。」というものが出

きました。掘削時に界面活性剤を使用しているという話は今まで説明がなかったと思いますが、山梨県内の工事でも使っているのでしょうか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

本日ニュースになっておりますのが、第一首都圏トンネル小野路工区というところの、いわゆるシールドマシンで掘っている場所の話です。地盤の中にシールドマシンを入れて、カッター面と前方の切羽のバランスを保ちながら工事に進めていきますが、うまく土を排出するために気泡材と言うものを添加しながら掘っています。今回地表面で出てきた水や泡が気泡材による影響であるかはまだわかっていませんので、現時点では、引き続き調査をしていくという状況になります。

(坂本会長)

山梨県内ではシールドマシンを使わないのでしょうか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

山梨県内ではシールドはございません。すべてナトムという山岳トンネル工法でやっています。

(石井委員)

こういうことが発生することはないということですね。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

少なくとも気泡材は使いません。そもそも掘る原理が全然違います。

(坂本会長)

石井委員の専門だから分かっていますよね。

小林(拓)委員、お願いします。

(小林(拓)委員)

トンネル内部の温度について、「周囲温度より若干暖かい温度」と書いてありますが、これは本当ですか。トンネル内部は地温の影響を受けて、夏は涼しく、冬は暖かいですね。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

冬の間は外より涼しいのに暖かいのはなぜという御意見ですか。

(小林(拓)委員)

周囲温度よりも若干高いということですが、夏場はトンネル内部の方が涼しいと思います。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

リニアは500kmで超高速走行いたしますので、車体と空気が摩擦することにより熱が発生します。また、リニアの車両にはエアコンや電気機械を乗せていますので、冷却のための排気もされます。そういったものがトンネルの中に滞留することで、トンネルの中が外気温より若干暖かくなります。そういったものを防音壁区間やトンネル坑口等から換気いたします、というのがこの説明でございます。

(小林(拓)委員)

山梨の実験線でそのようなデータが得られているのでしょうか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

実験線は、車両としては2編成を準備しておりますが、毎日走行しているのは1編成で往復しているだけです。営業線の走行頻度とは全く異なります。ただし、実験線で得られたデータに基づいて、営業線ではトンネル内でこれぐらいの温度になりそうだという予測をしておりますので、定期的に換気場所が必要になるということでございます。

(坂本会長)

伊東委員、お願いします。

(伊東委員)

基本的なところで、今Webサイトに意見を掲載していると思いますが、この審議会で修正したものをさらに掲載すると理解してよろしいですか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

こちらについては、すでに送付済みなので、これについては変わりません。

(伊東委員)

今見ていただいていると思いますが、その修正はどのように反映されるのでしょうか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

手続きとしましては、一般の方からいただいた御意見について、事業者の見解を添えて、山梨県知事様と沿線の首長様に送付しております。冒頭に山梨県から御説明がありましたが、一般の方の御意見と事業者見解を踏まえて、地元の首長様は山梨県知事様に対して、自治体としての意見を御連絡されます。それらと本日の審議会等の議論を踏まえまして、山梨県知事様からJRに対して意見書が送付されます。条例の手続きはここまででございますが、山梨県知事様からの御意見に対して、JRとしての見解をお返しいたします。今日いただいている御意見や御指摘などは、最終的にその場で必要な反映が施されると御理解いただければと思います。

(坂本会長)

ということですので、意見は知事意見の中に記載しておかないとなりません。

(伊東委員)

わかりました。もう1点確認させていただきたいことがあります。「はじめに」のところで、意見募集した期間について記載されており、意見書を「1通受領した」と書いてありますが、実際は何件の意見が出されたのか教えてください。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

1通です。

(伊東委員)

1人からということですか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

左様でございます。

(伊東委員)

意見者は1人で、この意見はその1人の方の意見なのでしょうか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)  
その通りです。

(坂本会長)  
そこまで言ってくれるとは頭が下がりますね。

(伊東委員)  
1人からしか意見が出なかったというところも気になっております。配慮書とか、方法書とかいろんなところで意見聴取があったときに何件意見が出ているかという記載があるのですよね。それも一応記録として、何人の方から・どれぐらいの意見があったのかという記録を残すのですが、これは1人なのですね。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)  
1人です。

(坂本会長)  
私も他の案件に比べて意見がたくさんあったので、しっかり見ているなと思いましたが、1人ということですね。

(伊東委員)  
周知の仕方をもう少し検討しないといけないのかなと思いました。

(坂本会長)  
次の中間報告書が3年後になりますので、今日と次回の審議会で意見を言っていて、知事意見に反映させていただきたいと思います。

(伊東委員)  
周知の仕方をもう少し検討していただいた方がいいかなと思うので、知事意見でお願いしたいと思います。

(坂本会長)  
わかりました。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

縦覧や周知の仕方は、条例の方で具体的に定められておりまして、それに沿ってやってございます。

(坂本会長)

逆に言えば、条例に書いてないことはやってないという理解ですか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

その通りです。

(伊東委員)

条例には、メールで意見が出せるとか、どこの場所で・何時から何時とか、そこまで記載があるのでしょうか。公民館とか、市役所とか、県庁とかいろいろあると思いますけど。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

中間報告書を公表した際に、JR東海から公告をしております。公告の中に「意見書の受付期間はいつからいつまで・場所はここで・メールでも受け付けます」というような公告文を出してございます。また、弊社の方から、プレスリリースをしております、マスコミさんに同じような情報をお渡ししております。

(坂本会長)

これについては、県にも考えてもらうことがあるのかもしれませんが。

(田中委員)

今の最後の話で、これは県の課題でもあると思います。事業者としては、法律に基づいて必要最低限のことをやっているのではやむを得ないところもあり、それだからこそ県がこういう情報について「いつ・どこで・どんなことがある」とか、「どんな情報がどこにある」とかそういう情報開示について、見やすいとか、わかりやすいとか、参加しやすいように、情報開示制度である環境アセスメントですから、行政としてやはり工夫する必要があると思います。

(坂本会長)

ありがとうございました。後ほどまとめて言うつもりですが、このまま放っておくと3年経ってしまうので、その辺については、この委員会

として意見を言いますし、県としても対応をしていただきたいと思います。最後にまとめて言います。それでは公開の部分を終わりたいと思います。

この後、非公開の部分となりますので、報道関係と一般の方は県庁の人が別室に案内いたしますので、そこでお待ちください。一旦休憩を挟みまして、4時10分から再開いたします。

(坂本会長)

審議を再開いたします。

【非公開審議開始】

【非公開審議終了】

(坂本会長)

非公開の部分の審議について簡単に説明させていただきますと、非公開の説明資料として、クマタカ・イヌワシ・ミゾゴイ・サシバの生息状況及び昆虫としてクロシジミの確認調査結果について説明があり、それについて委員から意見がございました。

残りの時間で、全体をとおして、皆さんから意見を聞きたいと思いません。

私から申しますと、中間報告手続きが3年に1回ですが、私どもの委員会としては、知事意見に反映してもらえば、事業者が必ずそれに対応してくれているだろうという思いで、信頼関係の中で意見を出していましたが、皆さんの意見を聞いていると、あのとき知事意見に書いたのにみたいな話も出てきましたので、3年に1回でいいのかなという気もいたします。それは県の方にも責任があると思います。今回は、知事意見に対して、事業者がどのように対応したのかということが各委員にわかるように今後検討していただきたいと思います。これは県へのお願いです。県から何かありますか。知事意見を出したけど、事業者がやってくれなかったとか。この反省も踏まえて、こんなことまで書いていいのかなということまで皆さんに意見を出してもらいたいと思います。

県に確認しますが、知事意見には別紙をつけても構いませんか。知事意見には項目だけ記載して、資料として別紙つけて、それにたっぷり書きたいと思いますので検討してください。

(大気水質保全課 野中課長)



こういった体裁の知事意見にするかは、今後また皆さんの意見も踏まえて。

(坂本会長)

知事意見の書き方もこの審議会で決めていいですね。

(大気水質保全課 野中課長)

工夫させていただきたいと思いますので、今こういうやり方は駄目だとか、そういうことはニュートラルでいいと思います。

(坂本会長)

知事意見には、「これについてはこれを見てください。」みたいな資料をつけることができないという解釈ではないということなので、知事の名前で出す公式文書の文言をどうしていくかは県で検討していただきますけど、皆さんにはそれ以上に細かい話を出していただいて、それを事業者の方に伝えて、それについて事業者がどう対応したかわかるように今後やっていきたいと私個人は思っています。

この案件については、正規のアセス手続きのときにははっきりしてなかった部分が多々あり、それについての意見が大分出てきましたので、これはお願いになるかもしれませんが、制度以上のことができないかどうか、こちらから質問とか意見を出しますので、事業者から回答をいただいてもらいたと思います。これは県へのお願いです。

個々についてさらに御意見ありますでしょうか。

芹澤委員お願いします。

(芹澤委員)

資料38ページの「人と自然の触れ合いの活動の場」に「工事施工ヤード法面を緑化しました」と記載してありますが、緑化に関して、外国産の種子を蒔くことが結構多くて、シナダレスズメガヤとか、ヒメイワダレソウとかを使ったりすることが多く、特にシナダレスズメガヤは今国内の河川敷ですごい問題になっていますが、在来種で緑化していただいたのでしょうか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

この写真にありますのは、南アルプストンネル山梨工区の広河原ヤードの写真でございます。他にも第四南巨摩トンネル東工区の高下保守基

地変電所などで同じような緑化をしております、例えばこの広河原ヤードの方がどうなのかということは、手元に情報が無いのでお答えできませんが、高下について御説明いたします。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 大西氏)

高下保守基地変電所周辺の工事担当させていただいております大西です。この付近で行っております法面の工事、その後の緑化につきましては、基本的に在来種、そしてなるべく山梨県内のものということを中心に心がけて施工しております。

(坂本会長)

ありがとうございました。せっかく工事を行う訳ですから、ついでとっては何ですが、外来種をなくすことも含めて計画していただければと思います。

(芹澤委員)

資料5 1 ページにある3番目の「土壌汚染」についてですが、「受け入れ先の基準値を超える土を一部確認。法令などを参考に適切に処置」とありますが、どのように適切に処置されたのかお伺いします。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

受け入れ先で受け入れていただくための検査項目をあらかじめ受け入れ先と協議して決めてありまして、この件に関しては、鉛が基準値を超過したところがございます。

基準値を超えた土ですが、中間処理施設に運搬して、脱水・圧縮した後最終処分業者へ運搬・処理してもらっている状況です。

(坂本会長)

ありがとうございました。  
岩田委員お願いします。

(岩田委員)

私も発生土について、2つほど要望と、1つお伺いしたいと思います。塩島地区南のセレンの基準値超過の話がありましたが、先ほど石井委員がおっしゃったように基準値で評価していくと、2024年度までは基準値を満たしているので問題なしと判断されていたのかもしれない

んが、実際には2年前から濃度が上昇している傾向が見られていまして、やはり基準値ではなく、事前の状態に対してどれぐらい変化があるかという環境影響評価をしていただかないと、実際の影響を過小評価してしまっているケースが多々あるのではないかと思います。このため、その数字を見て評価をするときに「基準値クリア型」ではなくて、「事前のデータとの対応」で評価していただくことが、実質的にこのセレンの濃度超過の気づきを早めることにもなったのではないかと考えているところです。

2つ目は、それに関連して発生土仮置き場のときに「環境保全措置の計画を出しています。」とおっしゃっていましたが、確かに出してはいますけれど、私が見ると、例えば土壌とか地下水の調査に関しては、図書の確認などで事前調査を済ませていることが多くて、実際に測定をされていないケースがあったと思います。過去にも1度指摘させていただいたことありますが、今回の塩島地区南のように、対策土を持ち込む前の状態がどうであったのか結局わからなくて、評価ができないのではないかとこのことを懸念しています。

3つ目は、高下地区のヤードが、書面で見えていたよりもはるかに規模が大きくて、実際に見て驚きました。高下の変電所の仮置き場を二重の遮水シートとコンクリートで対策して、要対策土からの浸潤水を抑えるという話ですが、遮水シートの耐用年数も考えて、本当にこれで要対策土からの浸潤水を抑えられるのかということところが気になっているところです。恒久的に問題ないのかですね。

この3点が気になっているところです。

(坂本会長)

質問の意図がわからなかったら、聞き返していただいて結構です。岩田委員、もう一度簡単に言ってもらっていいですか。

(岩田委員)

1つ目は、環境基準値ではなくて、濃度そのもので事前と事後の評価を行って欲しいということ、2つ目は、発生土の事前調査をしっかり行って欲しいということ、3つ目は、高下変電所の要対策土の対策は本当に大丈夫なのかということになります。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

1つ目に関しましては、発生土を仮置き場として計画する前の事前の

調査が不足していたからこういう結果になってしまったのではないかという御意見だと受けとめました。工事前の観測井の調査については、他の仮置き場とも対応をそろえて工事前に1回やっております。通年の調査をやることは今のところ計画してございませんでした。いただいた御意見を踏まえまして、どうするかは持ち帰らせてください。

2つ目に関しましては、現地視察のときに御説明申し上げましたが、発生土の搬出完了時期は3箇月ほど遅れる見込みですけれども、搬出が完了した後も観測井の状況を引き続きモニタリングして、区分土がない状態で観測井の状況について少し経過を見ます。例年、春から夏にかけて、濃度が少し上がってくるという状況が見受けられましたので、区分土がない状況でそれを見て、どうであるかというところを改めて調査しようと計画しているところでございます。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 大西氏)

3つ目の高下の遮水シートの件に関しましては、お話ございましたように、今高下の保守基地変電所におきまして、自然由来の重金属が基準を超過するいわゆる要対策土を搬入して盛土工事を行っております。それにあたっての遮水構造につきましては、土壤汚染対策法に基づいて国の方で様々策定されているガイドライン等を参考に、あるいは産業廃棄物処分場の構造も参考に計画しております。この場所は谷地形でございますので、それに沿った二重遮水シートによる封じ込めを行っております。遮水シートの耐久性について御懸念、御意見がございましたけれども、遮水シートが水を漏らさない、入れないための肝でございますので、我々も大事だと思っております。現地でも見ていただいた方もいらっしゃると思いますけれども、これを保護するマットを敷く、挟む、あるいはトンネルの尖った岩が刺さらないように砂をある程度敷くなど、参考にしている事例もございまして、そういったことを実施して遮水シートに損傷を与えないということに取り組んでおります。また遮水シートについては、天日にさらされますと劣化の心配もございしますが、最終的には覆土して、地中に埋まるものでございまして、その点におきましても、耐久性が期待できるものと考えております。

(坂本会長)

処分場で問題があったりしますので、遮水シートそのものはいいかもしませんが、工事のときにどうするかということが効いてきたりしますので、できれば水質のモニタリングもずっと続けていただきたいと思

います。あの構造で問題ないのか少し不安ですけど、そういう感想です。他に御意見ありませんか。湯本委員お願いします。

(湯本委員)

「事前にいただいた質問対応」という資料の6ページ「事後調査・モニタリング結果の全体概要」の「生態系」についてですが、「地域を特徴づける生態系」の「中間報告書(その3)の調査結果」が動物とほぼ同じ内容になっていますが、やはり生態系であれば違う内容になっ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 市瀬所長)

今お答えできませんので、1回持ち帰らせていただきます。

(坂本会長)

10年20年前だとよくわからないので、個々の生物についてのデータを生態系だと言って話をしていましたが、それ以降何年も経っていますから、生態系として調査・評価できないかということを目にまともていただきたいと思います。10年そこらの研究成果も踏まえて、独自のものができないかどうか、少し考えていただきたいと思います。

後藤委員お願いします。

(後藤委員)

先ほど高下の件が話にあがりましたが、報告書の中に高下に関する記載を見つけることができません。景観とかはもちろんありませんし、シート構造や粒度、それと先ほど会長がおっしゃっていましたが、今どのような状態でモニタリングをされているのかとか、高下についての記載がない理由を教えてください。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

高下保守基地として、「このようにやっています」とは書いてございませんので、わかりづらくなっているところは申し訳ございません。高下の上側、それから下側に観測井を設けてモニタリング調査をしておりますし、区分土を浸潤してきた水についてもきちっとチェックして、基準に適合させた上で排水しているという基本的なところをしっかりとやってございます。今回の中間報告書は、山梨県全体を網羅的に記載してございますので、場所ごとにいろいろな環境要素をまとめて記載して

おらず、環境要素ごとに東から西に記載して書いておりますので、わかりづらくなっております。高下について御指摘いただきましたので、次の審議会では、「高下の状況は資料にこういうふうに書いてあります。」ということを知りやすくまとめて御説明するようにいたします。

(坂本会長)

視察して、委員のみなさんの感覚も同じだと思いますが、高下のところはそれだけで環境影響評価の対象として考えるぐらいの規模だと印象を受けましたので、そんな感覚で説明していただければと思います。他に御意見ありますか。大丈夫ですね。

事業者の方に確認しますが、「持ち帰ります」と回答があったところは、次の審議会ですべて説明していただけるということによろしいですか。

(事業者 東海旅客鉄道株式会社 市瀬所長)

一応説明できるように準備いたしますが、どこまで説明できるかは一旦持ち帰って検討します。

(坂本会長)

わかりました。率直に申して、JR東海さんは大きな会社だから大丈夫かなと思っていましたし、中間報告書が3年ごとということもありましたし、その間いろいろな要素がこちらとしても甘かったところがあったのかなという印象受けていますので、その辺をもう一段厳しく、皆さん意見を出してくれればありがたいなと個人的には思っています。

それでは、一応議論が出尽くしたということにさせていただきます。事業者の皆様には、本日回答いただけなかった部分については、事務局を通じて回答してください。次の審議会ですべて説明していただくということもありますが、それより前に出せる文書は出してください。それから委員の皆様におかれましては、追加の質問等ございましたら、11月13日水曜日までに事務局にお伝えください。事業者の皆様におかれましては、県からの連絡を待っていると時間がないと思いますので、今日のことからわかることから回答の作成を進めてください。

以上をもちまして本日の議題はすべて終了といたします。

事務局に確認ですが、次回は知事意見まで審議するという理解ですか。意見がいろいろ出てきたので、大丈夫かなという気がしています。

(大気水質保全課 齋藤総括課長補佐)  
知事意見素案を出します。

(坂本会長)  
今日の追加の説明をその前にやってもらうということですか。

(大気水質保全課 齋藤総括課長補佐)  
そのとおりです。

(坂本会長)  
ということなので、次回も4時間ぐらい掛かるとお思いますので、皆さんもそのつもりでいてくださればありがたいです。それでは終了いたします。委員の皆様には御協力ありがとうございました。

(大気水質保全課 齋藤総括課長補佐)  
委員の皆様におかれましては、議事進行に御協力いただきまして、ありがとうございました。坂本会長には、議事の円滑な進行、ありがとうございました。  
それでは「3その他」について、事務局からお願いします。

(大気水質保全課 樋川課長補佐)  
今後については、まず事務局にて本日の議事録を作成し、皆様にメールにてお送りいたしますので、御自身の発言について御確認いただけますようお願いいたします。また追加の御意見、御質問がありましたら1週間後、11月13日水曜日頃までに事務局の方にいただければ、事務局の方でそれを取りまとめて、事業者にお送りいたします。  
事業者におかれましては、それらの追加の意見質問に対しての回答の作成及び次回審議会に向けた資料の作成についてよろしくをお願いします。

(大気水質保全課 齋藤総括課長補佐)  
それではこれもちまして、山梨県環境影響評価と技術審議会を終了いたします。御審議ありがとうございました。

(了)