

会 議 録

会 議 の 名 称	令和元年度 第2回環境影響評価審査会
開 催 日 時	令和元年12月26日（木） 13時00分から 15時50分まで
開 催 場 所	枚方市市民会館3階 第3会議室
出 席 者	委 員：石井京子委員、伊丹絵美子委員、今井健介委員、奥田紫乃委員、 尾崎博明委員、笠原伸介委員、佐古和枝委員、谷口徹郎委員、 日置和昭委員、藤田香委員、松井孝典委員、村田章委員、 柳原崇男委員、山本浩平委員 事業者：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 大阪支社計画部担当課長 窪田崇斗 大阪支社計画部調査第二課 浅井遼馬 パシフィックコンサルタンツ株式会社 徳田正史、須藤瑠衣
欠 席 者	なし
案 件 名	・会長及び副会長の選出について ・北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書について ・枚方市環境影響評価等技術指針の改定について ・その他
提出された資料等の 名 称	資料1 諮問書（写し） 資料2 環境アセスメント制度のあらまし（環境省） 資料3 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）に係る環境影響評価方法書の手続きの流れ 資料4 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書【大阪府】 資料5 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書【大阪府】・図面集 資料6 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書【大阪府】・要約版 資料7 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書【大阪府】のあらまし 資料8 枚方市環境影響評価等技術指針の改定（案） 資料9 GLP枚方Ⅲプロジェクトに係る環境影響評価 事後調査計画書（案） 参考資料1 枚方市環境影響評価審査会委員名簿 参考資料2 枚方市環境影響評価条例（抜粋）及び枚方市附属機関条例（抜粋） 参考資料3 枚方市環境影響評価審査会傍聴取扱要領 参考資料4 環境影響評価関連法令集
決 定 事 項	・会長に佐古和枝委員、副会長に笠原伸介委員を選出した。 ・北陸新幹線（敦賀・新大阪間）に係る環境影響評価方法書の答申について会長一任となった ・枚方市環境影響評価等技術指針の改定について、審査会です承された ・GLP枚方Ⅲプロジェクトに係る環境影響評価事後調査の実施時期の延長が了承された ・枚方市環境影響評価審査会傍聴取扱要領の改定について了承された
会議の公開、非公開の別 及び非公開の理由	公開
会議録の公表、非公表 の別及び非公表の理由	公表
傍 聴 者 の 数	0
所管部署（事務局）	環境部 環境指導課

審 議 内 容

議事進行：中尾環境指導課長

環境部長挨拶

委員紹介

事務局より委員出席状況等報告（委員 14 人全員出席 審査会成立要件を満たす）

案件

1. 会長・副会長の選出について

「佐古委員を会長に、笠原委員を副会長に」との推薦の声あり（推薦者：委員 2 名）

了承される。

以降議事進行は佐古会長へ

会 長：ただいま会長に御指名いただきました佐古と申します。継続審議事案があるということでお受けすることになりました。

実は私、京都府でも環境影響評価専門委員会の委員をやらせていただいて、昨日その委員会があったところで、なかなかルートが決まらない中での議論ということで、非常に多くの委員の皆さんから御意見をいただき、なかなか大変だなという思いをしたところでありました。本日も委員の皆様、円滑な審議を心がけていきたいとは思いますが、どうぞ遠慮なく忌憚のない御意見を出していただければと思っております。不慣れではありますが、どうぞよろしく御協力のほどお願いいたします。

2. 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）に係る環境影響評価方法書について

会 長：それではまず案件にあります「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書」について、枚方市より諮問を受けたいと思います。

＜川南環境部長から会長へ諮問書を手渡す＞

会 長：ただいま、川南環境部長より諮問書を受け取りました。

それでは、環境影響評価方法書の審議に入りたいと思います。

事業者に入室してもらってください。

＜事業者入室＞

事 務 局：北陸新幹線（敦賀・新大阪間）に係る環境影響評価方法書の手続きの流れについて説明

質疑なし

事 業 者：北陸新幹線（敦賀・新大阪間）に係る環境影響評価方法書について説明

- 会 長：ただいま事業者より、環境影響評価方法書の説明がありましたが、この方法書については、前回の計画段階環境配慮書と同様に、ルートについてはまだ一つに絞り込まれていません。また、枚方市域はトンネル区間を想定されていますが、それが山岳部でのトンネル区間か都市部のトンネル区間かは明示されていません。さらに、この方法書段階が終了すると、事業者による現地調査などが始まります。したがって、事業者から説明がありましたように、次の段階の準備書では、ルートが絞り込まれているということなので、このルートの決定に関し、必要な調査、予測、評価、保全すべき事項などについて審議していきたいと思います。委員の皆様、どうぞよろしくお願いします。
- まず初めに、第1章の第1種鉄道建設等事業の名称から第6章の計画段階環境配慮書についての環境保全の見地からの意見及び概要及び事業者の見解についての意見を伺い、次に第7章の環境影響評価の項目並びに調査予測及び評価の手法について意見を伺ってきたいと思います。
- ではまず第1章から第6章までについて、御意見ををお願いします。
- 委 員：会長のほうから最初に話がありましたが、まず概略の路線が発表されていますが、この広い範囲、特に京都から大阪にかけて、範囲が非常に広がっている理由が理解できません。また、丸で囲ってあるところの駅の位置ですが、このほぼ中心に京都駅や松井山手があり、そこを想定しているのかどうか、そのあたりをもう少し明確にしてもらいたいというのと、駅についても地上なのか地下なのか、特に京都、新大阪については地下だと言われましたけれども、その辺はどうなってるのか、お答え願いたいと思います。
- 事 業 者：申し訳ございませんが、本日の説明については大阪府のみだけを説明してしまいましたので、少し京都とか他府県の状況について補足的に御説明させていただきたいと思います。まず、委員御指摘の京都駅につきましては、現東海道新幹線等の京都駅に併設することを計画しています。その際に、JRの在来線ですとか地下鉄烏丸線、近鉄京都線、その他の交通網とも、乗り継ぎ利便性を十分に考慮して駅位置を決定していきたいと考えていまして、基本的には、地下駅で計画をしていくという状況です。
- 続いて、お隣の松井山手に駅がございますが、松井山手の駅については、現在JR片町線が走っておりますが、その駅の必ずしも直下とか、くっついている場所ということではなくて、その周辺において乗りかえ利便性を確保できる箇所、また他モードとの連携もありますので、第二京阪を活用してバス等の路線がかなり発着してございます。そういったものへの交通アクセス機能を考慮して、場所等選定をしていきたいということです。
- 松井山手駅付近については、地下構造となるか、明かり構造・地上の構造となるかは現在検討中でございます。
- 先ほどの説明と重複しますが、大阪府内に入ってからからは全て地下構造で検討しています。それと、御質問にありました円の大きさが極めて10キロ以上12キロぐらいあるというお話はどうしてかということでございますが、京都駅につきましても松井山手駅につきましても、駅に入るためにその入り方です、ルートの入り方を多くの可能性を考慮して検討している段階でございまして、広い範囲で適用させていただいてございます。
- 委 員：駅の位置がほぼ確定だとしたら、ルートも含めてですが、こんなに大きくとる必要はないと思いますが、その点をとおるとしたら、おのずからいえば、ルートは決定されると思うんですけれども、この場である程度絞り込んだ形では言っていないのか、ということも先に言っておきたいと思います。
- それから、特に松井山手に関してみれば、すぐに近くですので恐らく枚方からの利便というのも考えられると思いますので、そのあたりについてはもう少し詳しくをお願いします。
- 事 業 者：今日の時点で繰り返しの答えになってしまっても大変申しわけないんですけれども、今お示ししている幅の中でこれから検討、深度化させていただいて、準備書をお示しする段階で、

細いルートを公表させていただきたいと考えています。これについては、京都駅付近もしくりですし、松井山手を含む付近もしくりです。

会長：ほかにございませんか。

委員：3－4のところで、トンネルの掘削発生土の受け入れ地を検討しつつ、輸送に伴う周辺交通等への影響を可能な限り低減を検討するとありますが、このあたり具体的にどれぐらいの量のトラックが枚方市内を走るのかとか、もしわかりましたら、それが大体これぐらいなので、こういうような交通への配慮をしますと言うような具体的などころっていうのはある程度検討されているんでしょうか。

事業者：今の発生土の運搬に関する御質問になりますけれども、これについても、ルートの絞り込みを現在行っている段階で、それに伴って、山岳トンネルの場合では斜坑ですとか、都市トンネルの場合は、立坑の設置位置を深度化してまいりたいと考えてございます。

そこから、どのような輸送手段を用いるかという話に次はなってくるんですけれども、やはり現状で考えなくてはいけないのは、ダンプトラックによる輸送を定義として考えなくてはいけないところがございますので、できるだけ道路容量の大きな国道ですとか、広い道路にタッチできるような場所を選定して、立坑、斜坑の位置を検討していきたいと思っています。その量ですが、ダンプが走る量につきましても、工事の進める速さですとか、あるいは立坑の設置間隔ですとか、設置場所においてもですが、さまざまな可能性があると考えていますので、現時点ではなかなかお示しづらいところではありますけれども、一般的な例としては、山岳部で私どもも北陸新幹線その他の新幹線をやってる中で、一日何十台とか、あるいは3桁の100台規模のダンプを走らせて運搬している事例は他の事例ではございます。

委員：はい、わかりました。

会長：ほかにございませんか。

委員：既に国土交通大臣からや、大阪府知事から意見が出ていますけれども、発生土もかなりの量になるということで、国土交通大臣も懸念されていて、再利用も含めて適切にというようなことが書かれているのですが、適切な意味がわからない。どうされるんでしょうかと。特に大阪地域は適切に処理しても、土地が非常に限られています。適切にという範囲が、非常に曖昧だと思います。

事業者：発生土の処理方法については、委員御指摘のとおり、大臣からは発生量を抑制する検討ですとか、あるいは汚染除去による環境への影響等のコメントがあって、適切な措置を講ずるよう検討することという意見をいただいています。

これについて、当機構、事業者としての見解は、基本的には場外搬出を抑制していくのが、まず第一にはあるものの、自ら利用で自分たちの工事の中でどれぐらい利用できるかというのをまず見積もりをさせていただく形になるかと思います。

そういった中でも、これまでも説明会等をしていく中で、いろいろ議論をしているわけですが、敦賀から新大阪間は140キロお示ししている中で、8割程度が今トンネルという構成比となっておりますから、地上の構造物が比較的限定的となっている状況ですので、そこに自ら利用で全てをもっていくというのが物理的には難しいという状況です。したがって、沿線自治体と連携をさせていただきながら、工程がうまく合うような公共事業等の受入地を調整して、運んでいくことを検討したいと思っています。

もう一点の汚染土壌等については、基準規則等に基づいた検討調査等を進めていくことを想定しています。

会長：よろしいでしょうか。ではほかに。

委員：3－9の立坑というのがとても気になっていて、枚方市ではこのへんを気にするところかなと思いますが、この3－9のイメージ図だと、高さがどれぐらいかもわからないし、デザインがこんなコンクリートの円柱がぽこっと出てくるものなのか、実際にどのようなものにな

るのか、これだけの情報ではイメージができないので、もう少し立地はまだわからないにしても、立坑というものがどのように現れるものなのかというのを、今回でなくてもいいので、また次回お示しいただきたいなと思います。

事業者：本件の資料の7-13のページをご覧いただきたいと思います。

7-13の図の7の2-3と書いてあるところに、濃いグレーで横向きに本線の都市トンネルがあるところに立坑を設置するイメージとなっていて、工事実施中は、その地表部分に書いてあります正方形の部分の施工ヤードとして使わせていただいて、その後、また表土等を元に戻して、ヤードは原形復旧をさせていただいて、真ん中の建屋と書いてある換気施設等が地表に出てくるような最終的には恒久的にはそういうイメージで立坑を考えているところでございます。

委員：この上の四角の部分しか出てこないということですか。

電柱の部分は地上には出てなくて、建屋のぼこっとした部分だけが上に出てくる感じですか。

事業者：はい、基本的にはそういう計画をさせていただこうと思ってます。

委員：これ、高さどのくらいありますか。

事業者：これもちょっと現時点でなかなか申し上げにくいんですけども、通常の建物の高さです。

委員：一階建ての。

事業者：一階でおさまるかどうかちょっと明確には申し上げられませんが、すごい煙突状とかタワー状のものではない、いわゆる建物のイメージでございます。

委員：ここが工事施工ヤードの部分は、普通に地面になって草が生えてくる形ですか。

事業者：こちらも周囲の状況と地主さんとの協議になるかと思いますが、もともと例えば休耕田であった場合は、その田んぼの表土を一回剥がさせていただいて、別の借地等に仮置きして工事を施工させていただき、また工事が終了した後、その表土を戻させていただいて、この土地の地主様にお返しすると、そういう意味で示しています。

委員：はいわかりました。ありがとうございました。

会長：ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

委員：少し関連するんで、当然答えはまだ決まってないと言われるでしょうけど、トンネルの深さは、どれぐらいを想定されてますか。

恐らく、その回答は“まだ決まっていない”でしょう。ただ、せめて、その深さを決める優先順位を一番高いものから、教えてほしいんですけど。深さを決めるに当たっての優先順位です。

事業者：トンネルの深さに関する、まず項目を列挙させていただく形で言いますと、まずは乗りかえの利便性といった交通施策としてどれだけ効果が発揮されるかということが大きいかなと思います。続いて事業の効率性、いわゆる費用、現地分析等行っていくしますので、そちらに影響してくるような事業費ですね、事業費をできるだけ低減できないかというのがファクターとしてはあるかと思います。そのほか、サービスで申しますけれども、列車の所要時間ですね。所要時間も勾配が先ほど申し上げた15パーミリまで許容されるとはいいますが、やはり鉄道は自動車と違いますから、できるだけ鉄と鉄で平面で走らなければいけない関係上、できるだけ水平にしていかななくちゃいけないというのがございますので、例えば駅から発車して下り勾配で出ていく線形をすることができれば、よく加速ができます。所要時間が松井山手から例えば新大阪の駅で短くできますので、そういったことも検討要素になってきます。

それと、本日御議論いただいているような周囲の環境への影響ということで、一番大きいのは、地下水かなと考えてございます。なので、地下水への影響が、周囲の地質の状況とか帯水層とかあるいは井戸の取水とかを調べさせていただきながら、例えばトンネルの直近でこ

ういった水脈が想定されますねということであれば、考慮していかななくてははいけない。そういった項目が主にあげられて、それを現時点でちょっと定性的なあげ方なので、どれが一番というのはちょっと申しにくいんですけども、ある程度定量化というか客観化して、検討していくことになろうかと思います。

委員：ただ、今の回答にはなかったんですけど、当然ながら、大阪市内に入っていくと地下鉄があるわけですよね。当然その手前で淀川も通過しないといけない、そういったことは考えられないですか。

例えば、ちょうど大阪の内環状線の下を走っている地下鉄はかなり深い。そういったことは全く考慮されないんですか。

事業者：そういったことについては、コントロールポイントとして、所要の事項かなと思ってたんですけども、当然考慮させていただいて、それは計画が例えば、都市計画道路はここにきますっていう場合であっても考慮していくことになります。

委員：いろいろと調査しないとわからない部分はあるんだろうけど、その地下鉄の深さとかは、もうわかってるじゃないですか。あと淀川もわかっているではないですか。このあたりは深さがこれぐらいでないといけないというのは、わかっているんでしょう。その辺、もう物理的に決まってるんじゃないですか。調査する前から。

事業者：線形体に例えば何々線等交差しますよというところの直下であれば、そこから基礎から例えばその事業者ごとに規定値がありますけれども、5メートルぐらい離れた下であれば掘ってもいいですよとか。そういうことになりますので、おのずと決まってきますが、それが例えば、上に設置している構造物の構造・型式によって、とらなくてははいけない離隔が5メートルなのか、10メートルなのかというのは変わってくるし、平面的に少し100メートルぐらいずらすと、かなり浅く通れるんだけど、ちょっとずれたことによって、重なってしまうということもあるため、例えば、今何線と交差するときに何メートルの深さですかと問われたとしても、現時点でちょっと答えにくいというのが現実あります。

委員：連続的に聞きしますけども。地盤の状況とかそういったものは優先順位がかなり低いんですね。今の御回答だと。

事業者：優先順位的には、施工だけを考える、施工の安全性とか効率性といったものをだけを考えると、上げたいところではありますけれども、いかんせん、都市部で高度に利用されているということがあるんで、やむを得ず、順位としては下がっていくという御指摘どおりだと思います。

委員：はい。あとは、7章のところでもたまたそれに関して質問させていただきます。

会長：ほかにいかがでしょうか。

委員：3-6にあるところでお伺いしたいんですけども、予測路線の確実性の幅の中に、国定公園が入っているみたいなんですが、場合によっては国定公園を地上部で穴をあけて通過するということが想定されているということなんでしょうか。特に3-4を確認すると上から2行目のところに、自然公園等の恐らく国定公園のことを指しているんですけど、回避する、基本的には回避すると。ただやむを得ず通過する場合には、トンネルで地下になるのか地上になるのか少し教えていただけますか。

事業者：大阪府内においての自然公園区域なので、御指摘のとおり国定公園を指しているところでございます。ここについては、やむを得ず通過する場合というのもルート帯の幅をお示ししている中で、国定公園等重なってますので、可能性としては排除されない状況になっており、その場合には、トンネル構造で本線を通わせていただこうと思っています。3-9ページのイラストに示すような都市トンネルとか山岳トンネル、薄いグレーのものをさせていただくことを考えておりますが、場合によっては、立坑・斜坑は、近接した位置にこざるを得ない状況がないとも言えないので、できる限り配慮して今言ったように事業者として、できる限

りの改良をしてまいりたいという趣旨で書いています。

委員長：余り、可能性は高くないと考えていいですか。万が一というか。

事業者：可能性としてはフラットととらえていただいたほうがいいと思います。

委員長：あってもおかしくない。あり得る。十分にあり得る。

事業者：あり得るととらえていただいて。

委員長：はい、わかりました。

会長：ほかにいかがでしょうか。

委員長：地盤沈下は、何が原因で発生すると考えられていますか。

事業者：一般論なのかどうなのかはわかんないですけど。

委員長：一般論じゃなくて本計画で。

事業者：本計画においては、これから地質ですとか地盤の状況を調べさせていただく中で、何が大きなファクターなのかというのを点検していくことになるかと思っています。

委員長：全く今、その知見は持っていないのですか。

事業者：それから、文献調査ですが、あるいは既存で地下鉄を初めとした地下工事も多くされていますので、そういった情報等を合わせて検討していきたいと思っています。

委員長：現在は全くそういう知見もないわけですか。何が原因で地盤沈下が発生するのかとか、この路線を考えた時に、全くないわけですか。つまり、どれだけの知識をお持ちの中で、この計画を立ててるのかということをお聞きしたいんです。私は、事業者さんのこともよく知っていますし、調査会社さんのこともよく知っていますけども、そういうレベルの会社じゃないでしょう。本計画においては、現在は全く地盤の状況とかもわからないということなんですか。

事業者：そういう意味で言いますと、当機構は、前身となります鉄道建設公団の時代に、大阪市内で片福連絡線を施工させていただいたり、その他の工事等も経験させていただいているところでございます。そういった中で、工事がうまくいったところとか、いかなかったところもあって、想定以上の水を引き込んだ場合もあったりして、水の動きがなかなか整理もできなくて、沈下を起こしてしまった例とかはあることは承知してございますが、そういったものを基本的には大阪市内の工事においては、水を引き込まない完全止水で設計していくのが前提かなというふうに個人的な認識ではございますが、これから関係機関との調整をしていきたいと思っています。

委員長：なぜ聞いたかということ、後の7章のことに関係してくるんだけど、この計画書とか、方法書とかの中に、一つも鋭敏粘土というキーワードが出てないんです。これは、地質学的にいうと大阪地区というのは、上町台地の西側が西大阪地域、東側が東大阪地域です。この東大阪地域というのは、日本でも有数な超鋭敏粘土地帯なんですね。当然大阪市内にもあります。ですから大阪に地下鉄を通すときでも、相当悪さをしたというか、例えば施工時に周辺地盤に変形が起こったりとか、あと、シールド工事の後、長期圧密沈下が続いたりとか。なぜかという、この地域には超鋭敏粘土が広く分布しているんです。要は、地盤を乱すことになって、粘性土の強度が、例えば東大阪地域では30分の1とか40分の1ぐらいまで落ちるというような報告もあります。そのキーワードが一つも出てきていないんですよ。だから私は地盤のことは考えていないのですか、と。当然大阪の地下鉄をやっているときは、それに配慮した施工方法とかが採用されています。これは地下鉄でも問題になったことであって、そういう知見もお持ちでない中で計画をされてるのかどうかということです。

枚方に関しては、微妙です、ルートによっては。ただ、お隣の寝屋川市さんとか、その辺にいったら必ず出てきますよね。というのは、何千年前でしたか。5,000年ぐらい前は、高槻の南のほうの一部までは河内湾であって、それと関連して、旧河内湾一帯では、粘土の鋭敏性が非常に高いんです。特に高いんです。東大阪地域というのは、古い地下鉄の工事で

も大分悪化したと聞きます。悪さというのは、周辺に悪影響を及ぼしたということであって、大阪に地下鉄ではその対策をずっととられてきたんです。なので、そのキーワードが一つも出てきていないのはなぜですか。地下水のことは随分危惧しておられるんですけど。深度によってはですよ、ここは基本沖積粘土なんで、Ma 13層になると思うんですけど、そこをもしシールドが通過すると、それ相当な配慮が必要になってくると思うんです。シールド工事中の周辺地盤への影響、また、その後続く長期圧密沈下、この辺の認識があるのかどうかというのをお尋ねしたかったんです。

事業者：現時点において、施設の計画ですとか工事の計画を詰める前の段階ではありながら、やはりそういった項目というのは考慮していかなくちゃいけないとは考えてまして、ただ私個人的に、今の時点で明言できなかったとは思いますが、組織としては、当然先ほど申し上げたとおり、経験をもってますので、そういったことも、今日いただいた御意見を踏まえながら、詰めてまいりたいと思います。

委員：当然その辺のことはですね、事業者さんもよく御存じだと思いますし、これは有名ですから。この東大阪地域の超鋭敏粘土地帯というのは。有名な話なんで、その辺の話が一つもキーワードに出てこないというのは非常に違和感を感じます。

事業者：御意見ありがとうございます。

会長：ほかにございませんでしょうか。

委員：先ほど、立坑に関する御質問の御回答の中で、関係施設の建屋しか地上に出てこないということだったと思うんですが、斜坑のほうは、図3-3の5ですか、3-9ページのところですと、何かによきと見えるんですけど、こちらも同様に後ろの7-11ページのように、入口の口の部分しか見えないというふうに理解すればよろしいのでしょうか。

事業者：はい。斜坑坑口も先ほどと同様に、工事施工ヤードと書いてある四角いところは、工事終了後に原形復旧をさせていただいて、少し濃くなっている斜坑坑口というものが恒久的には残っていくというイメージでございます。

委員：その原形復旧というのは、山岳部分だと思うんですけども、もう一度植林をするとかっというような意味なんでしょうか。

事業者：原型の意味といいますとなかなか難しいところはありまして、基本的には休耕田ですとか、田畑で利用されていたような平らな土地を用いらさせていただくことが一般的なのかなとは思いますが、やむを得ず林内に入らなくちゃいけない場合は、そういった例も過去としてはなくはないです。

委員：ということは、基本的には、この施行ヤードというのは伐採してってということはほとんど考えてないという理解をするのはどうでしょうか。

事業者：基本的に、優先順序というか選定候補としては農地として利用されているようなところを選びつつも、やはり、この場所を使う条件が整わなかったり、地元さんとの調整の中で、どうしても林みたいなところに入らなくちゃいけない、森林に入らなくちゃいけない場合には、場合によっては伐採が生じてくる可能性もあろうかと思います。

会長：はいどうぞ。

委員：3-5ですけども、地図の下のただし書き、トンネル区間（山岳部）には、トンネルとトンネルの間の短い明かり区間を含むというふうに書かれております。このただし書きは、トンネル区間（山岳部）と書いてある地図の中の、京都より北の部分の指しているという認識でよいのでしょうか。

事業者：御指摘のとおり、京都より北の部分でございます。大阪府内においては、全て地下区間、山岳部であったとしても全て地下区間の想定です。

委員：地上より上に出てくるということはないという保証があると思っていいのでしょうか。

事業者：御質問の内容で言いますと、本線の新幹線自体は顔を出さないというような御理解でよろし

いかと思います。

委員：わかりました。ありがとうございます。

会長：よろしいでしょうか。はい、どうぞ。

委員：ありがとうございます。御説明いただきました3-7のところの車両基地について御検討中という御報告があったかと思うんですが、どの程度の御検討まで進んでいるのか、具体的に選定地は決まっていて、その内容について検討されているのか、場所自体もまだ検討中なのか、検討中の中身というものについて教えていただける範囲で結構ですので、具体的な説明をお願いしたいと思います。

事業者：車両基地につきましても、この区間、敦賀、新大阪間のどこかに1カ所ができるという状況のままでして、どこまで検討しているかということについては、運行形態ですとか必要車両数とかそういったものによって適地も変わってくるかなと考えるところでございまして、まだ幅広く可能性を探っている段階でございます。

委員：ありがとうございます。次の準備書のときまでのところという想定でよろしいでしょうか。

事業者：こちらについても、準備書の段階でお示ししたいということでございます。

会長：よろしいでしょうか。

委員：この大阪、京都間と言ったら、すごく小学校、中学校、それから病院、医療関係と今、500とか300くらいあるんですね。これだけのものを、でき上がってしまえばトンネルって見えないかもしれませんが、造っている段階の土砂の搬入というのが子供たちの通学とか、そういうのに物すごく影響があると思うので、その辺のどこから穴を掘るのかとかトラックがどこに行くのか、どれくらいの台数が出るのかとかいうのをできるだけ早く出していただかないと、ちょっとこちらとしても検討、考えることができないということがあります。だから、埋め戻すためにはまた戻ってくるんだよというのであれば、そんな遠くには捨てに行かないだろうとか、むしろ谷間に捨てる、一時的に捨てるんだったら捨て場所のほうの環境というのも考えなきゃいけないしということで、こういう委員会開くために余りにも曖昧過ぎる資料じゃないかなというのを感じられてしょうがありませんので、次回はできるだけ明確な場所、掘り進める場所とか穴掘る場所とか、その辺を出してから招集かけていただけるとありがたいかなというふうに思っております。

事業者：他の御質問と共通で、非常に具体性を欠く形で幅を持たせた形の表現となつてございまして、本日の時点では大変申し訳ございません。ただ、次の準備書の段階で線を絞り込んでいく中でお示しさせていただければと考えてございますので、繰り返しになりますが御理解いただければと思います。

会長：よろしいでしょうか。そうしましたら、第7章のいろいろ御意見出てくると思いますので、ここでちょっと5分間ほど休憩をまぜていただいて、35分からまた再開ということにさせていただきます。

<休憩>

会長：それでは再開させていただきます。

次に、第7章の環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法について審議していきたいと思います。御意見はございますでしょうか。はい、どうぞ。

委員：現地調査をされるということで、例えば騒音なり大気質なりを測られた結果を評価には使われないということですか。というのは、評価項目を見ると、全て努力をしますということと基準に照らし合わせて評価をしますということで、例えば閑静な住宅地であったところと都市部とで騒音の結果って当然違うと思うんですが、そういうものを予測に使われるというのは多分そうなんだろうかなと思うんですが、評価のほうにはそれは反映されないというこ

とでよろしいですか。

事業者：調査結果の予測への活用ですけれども、それは項目によって使うところも出てくるかと思います。例えば工事用車両の走行に伴う騒音とかですと、現況の騒音がこうなって工事用車両の分が附加されてどれぐらいなるという予測をした上で基準等との比較を行っていくことはあります。基本的には基準や目標との比較があって、あともう一つは、ただそれを下回ればいいというわけではなくて、当然より低減するためにどれだけ事業者が実行可能な範囲でどれだけできるかといったところ、それを回避または低減にかかる評価として行っていきたいと考えております。

会長：ほかに、いかがでしょうか。

委員：騒音、振動とか低周波音の回りです。7－2ページで、ここに影響を評価する項目しない項目の一覧がありまして、上から3、4、5、6ぐらいが音回りなんですけれども、その工事の段階でマルがついてないところが結構あるではないですか、その供用後のマルが騒音、振動とかにマルがついてないところとかあるではないですか。ところが、現段階で何処にさっきの立坑ができるかわからない、トンネルをどういうふうに通すかわからない中で、工事の期間の途中での騒音を測らないとか、方法論が妥当かどうかというのが現段階で評価できなくて、これを消してしまっている理由、例えばシールド工法やるときに、振動ふるい機みたいなんでふるいをやって水をかけてみたりすると、割りに低周波が出たりするんですよ。その立坑のつくるところがどこか耕作地とおっしゃってますよね、耕作地周辺でも内側やったらそれって低周波の評価対象とかになるわけで、この辺が今消えてしまっているとなかなかちょっとうんと言にくいところがあるんですけど、その辺どうでしょうか。

事業者：まず、7－2ページの二重丸のマルの表については、繰り返しになってしまうんですけど基本的には主務省令に基づくものとそれに附加する形でマルをつけさせていただいているところでございますが、基本的に左側の工事の実施に伴うものというのは、いわゆる工事を施工する作業に伴うベースと考えていますので、立坑とか斜坑の坑口が地上に顔を出す場合には、建設機械の稼働ですとか、あるいはコンクリートですとか鋼材とかそういったものを運搬、搬入しなくちゃいけませんのでそういう車両が出入りすると。また、広く意味を捉えれば、発生土の運搬をしなくてはいけないトラック等が出入りをするというふうになりますが、トンネル工事そのものは少し離れたところとかやっているということで、現状騒音、振動のどこにもある資材の運搬とか建設機械のところにマルを打たしていただいているという考え方でございます。

低周波音については、鉄道施設の換気施設がモーターとして動くものが設置されることが想定されますので項目として挙げさせていただいておりますが、御指摘のとおりシールド工事の振り分け装置ですとか山岳トンネルでもファンで総配置をしなくちゃいけなくて、そういったものが周囲に悪影響を及ぼしている次元というのは承知しているところございますので、工法をこれから工事施工実施計画が認可される段階で深度化するときにおいて、周囲の皆様方と御相談しながら工事説明会をしてその辺の調整を図りたいというふうな考えでおりますので、標準的な施工法として対策がされている機械を用いる場合は、現時点のアセスの中では項目としてはマルを打ってない、そういう考え方をさせていただきます。

委員：わかりました。計画の熟度が上がってきて、必要に応じて追加で評価する可能性があるということでもよろしいでしょうか。

事業者：今の段階で方法書を修正するというアプローチじゃなくて、これからの段階でマルを打つ可能性があります。

会長：ほかにございませんか。

委員：生物調査の立場から、枚方区域は地上部分というのはないということなんですけれども、少なくとも一応立坑または斜坑の入口というのがあることを前提に話したいと思います。ヤー

ドの広さというのもちよっとはっきり聞かせていただかなかったんですけども、立坑の場合でもかなり大きなダンプやらの搬入とかそういうのも考えますと、相当広い場所が必要だろうというふうに思います。

例えば枚方周辺で言えば、恐らくこれも推測でしかないんですけども第二京阪の周辺を通るものと考えながら話しをしますけれども、枚方市としてはあのあたりというのは里山が多く残っている地域で、どちらかという Second 京阪で分断されてちょっと問題は感じてはいるんですけども、さらにそれに影響を与えることも予想されると思います。特に重要な生物群集やそういうものはないと言われてはいますけれども、現在においてやっぱり枚方市としては、自然度の一番高い地域に建設するということがすごく重要なことというふうに思っています。隣の京田辺市周辺と合わせて甘南備山周辺というのは、かなり生物群集、それからこのあたりで残された特徴的な植物群落なんかも数多い地域でもあります。そういうことで、休耕田だとかそういうものをどうのこうのと言っておられましたけれども、今もこのあたりも太陽光発電やそういったもので、そういった環境がどんどん崩されているというのが現状なんです。そういう意味で言うと、立坑、斜坑の出入り口の工事用の搬出口というものをどこに設けていくか、そしてそこにある生物群集やそういうようなことに対する調査というのを十分に行っていただきたいというふうに思っております。結果的に方法書が発表された段階では必ず書いてありますけれども、手法の選定理由なんかでも事業の特性、地域の特性を可能な範囲でというように必ず書いてあって、結果的にそこへ定めたら、動かせないという前提に立って議論されてしまうような気もしております。そういった意味で、どこに置かれるかという具体的なところがわからない限り、ちょっとどこそこという話はできませんけれども、一般的に単にそこが単なる空き地だというふうに判断されて潰されるということに対して、もっと十分に配慮をしていただきたい、選定に当たってそれを望みたいと思っております。

事業者: おおむねの意見として賜らせていただきたいとは思いますが、ちょっと申し訳ないんですが、ただ、今の時点で事業者として重要だと考えているのは、まだ線が細くならない中で予測評価まではいけないんですけども、調査というのは現地調査をすぐ入らなくちゃいけない状況にありますから、そういった立坑、斜坑ができる可能性が濃淡はありますけれども、可能性が考えられるところを網羅的に調査範囲とできるような計画を立てていって、これから線を細くしていく段階で仮に予測とか評価については、だんだん定まってきたので、こういう方向で評価についてはここだけをやりますといった方法が可能かどうかというのを検討してまいりたいと思っております。

会長: はい、どうぞ。

委員: 同じく坑口の話、あと1個斜坑の話です。7-11を拝見しますと、今のお話でもありましたが恐らく相当大きな面積のヤードが必要になると思われます。また、そこまでの道路を整備したりつくったり、そこを多くの車両が走ることになろうかと思えます。考え方を見ますと、坑口から600メートルと書かれているんですけども、少なくともこの絵を見る限り坑口600メートルというのを推奨できないように思うんですが、おおよその範囲で改変されるのか、私やったら改変される土地の縁から600メートルといったようなことをするのが合理的かと思いますが、いかがでしょうか。

事業者: 今は、坑口中心からおおむね600メートルの範囲ということで設定しております。この600メートルの範囲というのは、他事例なども参考に設定させていただいてまして、比較的範囲の広い設定になっているかなと考えております。そういうのもあって中心からとしているんですけども、当然施工ヤードが非常に大きいとかあるいは幅が広くなったりとなると、600メートルはどうなんだろうって出てくると思いますので、そのあたりについては適宜設定してまいりたいと考えております。

委員：道路につきましても、通すところをしっかりと考えていただかないと貴重な自然を分断するという形になりますので、これは重点的に考えていただきたいと思います。

事業者：御意見として承りました。ありがとうございます。

会長：はい、どうぞ。

委員：7-2を見ていただいて、この評価項目にマルつけていただいている中で、鉄道施設の換気施設で日照障害、電波障害、景観はつけていただいているんです。それで7-12のほうを見ていただいて、立坑周辺のところに具体的な調査の項目で、電波と景観はあるんですが日照が抜けてしまっているんで、7-2と整合性取るのであれば7-12にも日照はぜひ入れていただきたいと思います。

事業者：7-12、こちらについては、現地調査を実施する項目として電波障害等をあてさせていただいてます。日照障害については、後ろの7-24ページのほうに調査、予測の手法を記載しておりまして、日照障害については現状の日影の状況を調べるというわけではなくて、土地利用の状況とか地形の状況、計画施設以外で特に日影を発生させるような高層建築物があるとか、そういったところを調べる。文献もしくは現地で確認するという程度の調査になります。ですので、現地調査という観点からは除いているという状況です。

委員：文献調査は、事前調査にあと加えて案ということですね。

事業者：そうです。

委員：わかりました。ちょっと今で言うと、今回立坑はちょっとしか出ないし、人の住んでいるところや市街地は避けてくださると言ってるにもかかわらず、ちゃんとここにマルをつけてくださってて私はとてもうれしかったんですが、それをいうと先ほどの松井先生の計画が詳しくなったら必要になるかもしれないけど、今はマルしないというのとちょっとテイストが違う気がするんですが、どうでしょうか。

事業者：先ほどの御議論は、騒音、振動の場合の工事の施工機械の御議論だったので、施工機械については極端な話、工法が変われば変わってしまうということもございますし、あるいはあんまり楽観的なことは言えないですけども、技術革新が進む可能性もありますしということで、今後項目として打つ可能性があるというお答え方をさせていただきましたが、日照障害については、技術がどうか採用する方法によって変わるというものではないと考えられると想定しているところでございます。

委員：でも、マルをしておいて、方法が変わったから調べなくてよくなったねというほうがいいかなと考えますが。

事業者：御意見として賜りたいと思います。

委員：ぜひ、お願いいたします。

委員：先ほど書いてあった、子供たちの通学の安全とかその辺のところが気になるんですけど、大体工事始まると3年ぐらいはかかるんですか。

事業者：工事の期間については、何とも言えないですけど複数年はかかると思います。

委員：そうすると後ろのほうで、例えばいろんな道路状況のチェックとかいるのか、調査機関が平日の1日の1回だけというのが多いんですね。子供たちというのは、例えば小学校の4月に新入生が入ったときというのは非常に危なっかしい歩き方をしているとか、6月ぐらいでやっとなれてきたらまた夏休みに入って、そのすぐ後9月というのは夏休みばけのような歩き方をするとか。ですから、平日の1日だけをはかったら子供たちの安全のチェックできるとか、子供たちの歩く人数とかそういうようなものをこれで安全確保ができて、例えば見張りが何人立ったらいいとかいうようなものは、もう少し詳しくそういう状況というのを見きわめて調査していただきたいというふうに思っております。

事業者：調査の回数あるいは時期の設定につきましては、今御指摘のみならず、今までの地元説明会の中でも、例えば1年に1回のそういう平日だけを抽出して判断するのはちょっと無理があ

るよねという御意見もいただいていますので、現時点で春夏秋冬1回ずつ出すのがいいのかとか、それは項目によって変わると思うので測定の回数、頻度については、これから検討進めてまいりたいと思います。ありがとうございます。

会長：たくさん手が挙がっております。どうぞ。

委員：現地調査の考え方というところでちょっと確認をしたいのですが、7章の7-2から方法のところあるんですが、私が気になりましたのは、調査地点が、今現在ルートが決まってお示しいただけない状態で、どれだけこれが客観的な根拠があるのかということが一番気になっておりまして、特に評価の、例えば枚方市には地下駅がないということなんですが、例として地下駅の表の7-2-1を見ますと、箇所原則1地点設定と、同じ基本的な考え方で7-2-5のところに行きますと、原則5地点程度を選定すると。この根拠が全くわからない。この2つも整合していない。これについて、どういうお考えでこの数字を出されているのかということを確認させていただきたいんですけど。

事業者：この7-8については、施設の種類ごとに原則1カ所ということで書いてて、7-16の表の中では、府内全体で駅が新大阪からこう行きます。立坑、斜坑が4地点程度その他でできることを、まだ増減は当然ありますけれども想定をして1足す4の5という数字で書かせていただいております。

委員：それで十分という根拠はあるのでしょうか。

事業者：これにつきましても、まだ幅がある書き方だと御指摘を受けてしまいますが、今後増減をする可能性があるとして書かせていただいております、可能性があるところが漏れないようにミスリードしないような調査をしていきたいと思っております。

委員：例えば同じような立坑をつくったような工事をして、何か前例みたいなもので、例えばどれぐらいの影響範囲になるから何が何個か必要かとか、そういったような観点で何か科学的あるいは前例的なもので出していただかないと、ここに出した数字が1カ所選定するとか5カ所を選定するとかいうことを書いて、これを書くときこれでいいのかというふうに取られてしまうんじゃないかと。他の委員がおっしゃられているように公表できないということは同じ答えになるんだとは思いますが、こういう書き方をちゃんと反映できるのか、国土交通大臣からの反映でも地域特性を踏まえた適切な環境保全措置を検討してまいりますと書かれているにもかかわらず、これをバンと出してしまっただけでそれに対する説明ができていないのかということが非常に気になります。

私の個人的な考え方としては、これが絞れてないのであれば、もう少し最大の負荷を考えたときの測定地点数とかそういったもので書くべきだと思うのですが、ここはそれ以上の突っ込んだ議論はできないのでしょうか。例えば根拠があるとか、ほかの所の前例でどういうふうになっているとか、そういうことを言ってちょっと御意見を伺いたいと思っております。

事業者：施設が存在が想定される箇所ごとに1カ所という設定の仕方については、前例を参考にして設定させていただいたものになります。それが定量的、科学的にどこまで根拠があったものかについては、私勉強不足なものでこの場では答えられませんが、今の設定の仕方はわかってございます。

委員：例えばもっと具体的な例と言いますと、私は大気が専門なので新幹線ができてしまうと余り影響はないという感じになっているんですが、多分相当複数年工事をするはずなので、掘った土をどこへ運搬するかとかいう問題は住民さんに物すごく影響を与えると思うのですが、それもどこにつくるかによって、どの道路を使うかによって相当広範囲な影響が出ますよね。その辺を曖昧に書くとまた御意見が出るのかもしれませんが、5カ所ぐらいと書いてることの根拠が示されないのに数字を出すというのは、いかがなものなのかというのが私の個人的な意見です。

事業者：御意見として賜りたいと思っております。

会長：はい、どうぞ。

委員：水と土壌と廃棄物の観点からお伺いしたいんですけど、まず基本的なことでもいろいろ工事のときからも汚濁水が出てくるだろうし、そこまできなくても雨が降るだろうし、大量の水が出てくると思うんですけど、基本的に全て河川へ流されるんですか。あるいは地下への浸透みたいなものも考えられるんでしょうか。ちょっと今の時点で一度知りたいんですけど。

事業者：工法の選択によって大分変わってくるかなと考えてございまして、まず山岳トンネルを選択した区間の場合においては、トンネルの坑内で発生した湧水をこういった形かわからないですけども強制排水か自然流下かは別にして、斜坑まで持ってきて工事の施工ヤードで濁水処理施設を設置させていただきます。そこで、水質上河川の放流基準に適合していることをチェックさせていただいた後に、河川への放流を考えているところです。

委員：ということは、全て雨水も含めて河川でよろしいですか。

事業者：雨水も浸透してきたものがトンネルににじんできたものも入ってくる。

委員：河川への放流でよろしいですか。というのは、大阪で、ある鉄道建設でうちは地下浸透するという事案が出てきたことがありまして大変議論になり、この場合もっと量が多い。要するにうちは地下浸透というような話は、大阪では非常に影響のあることなんで、もしあるのであれば非常に慎重にさせていただかなければならないということを一言申し上げたかったんです。それと地下と関係あるんですよ。地下と関係があって、先ほどの委員からの調査地点もあったんですけど、御存じのように、これはどこがやったかわからないですけども、掘ったから土壌汚染とか地下水汚染が危険じゃないかということをするのも何かそういうふうに読めてくるんですけど、大阪府じゃなくて現にあるんです。掘ったらそこにあるんですよ。現地見ますと、例えば枚方ではないんですけど新大阪とか吹田市とかも現にあるんです。そういうところは、点在すると思った方がいいんじゃないかと、大阪府下のそういう市街地にはですね。そういうところには、適切に調査をやっていないと、ここ急だから何とかでそういう問題では地下水汚染では話が違うように思うんですけど。その点いかがですか。

事業者：この場合以外の議論でもですね、特に大阪市内においては土壌汚染が他の産業においてされている例が非常にあって、それが点在しているということも承知してございまして、特に行政部門の環境部局を初めとして沿線自治体の方と意見交換、情報共有をしてから、あとは文献収集等、地歴調査も場合によってはさせていただきながら進めたいと思っています。

委員：この新幹線の工事をやることによって、状況変わって地下水の流れが変わって、汚染が拡大するとかそういうことが十分考えられるんで、重点的にお願いしたい。最後に、7-2とか7-29に廃棄物のことが書いてあって、廃棄物で副生成物と書いてあって、副生成物のことが書いてあるのですが、建設工事に伴う副産物7-29のところにも建設工事に伴う副産物として廃棄物等という体で書いてるんです。ここで聞きたいのは、廃棄物というのは一体どういうものを想定されているんですか。副産物じゃちょっとわからない。

事業者：廃棄物については、国土交通省のリサイクルガイドラインに基づいた分類を基本的にはさせていただいてございまして、その中で建設工事から発生する再利用可能なものは確か副産物とされていたかと思いますので、例えばその建設発生土とか砕石とか何か使えるものであればそっちに持っていくし、それがかなわなくて廃プラスチックとかそういった廃棄処理をなくちゃいけないものは廃棄物、そういった分類させていただいています。

委員：私個人的には非常に不十分だと思います。建設発生土とも言えなくて、いわゆる泥土に酌む足りるのが廃棄物なんですね。ちゃんとそれは定義させて、非常に軟弱なもの、それについては廃棄したりでそのまま再利用できない。今それを大変心配しておりまして、先ほど6章の中でもお願いしましたが、どっかで再利用する、できないのに再利用すると、トンネル工事からいっぱい出てくる、それをどうされるのかというのが、見たら明示がないんですよ。今も言っていたように、副産物とかそういうことがあって、いろいろ書いてはあるんです。

けど、泥土に関するものがないというのがちょっと懸念なんです。

事業者：基本的に建設汚泥に分類されるものについては、ガイドライン上分類される1種、2種みたいなところもあると思いますので、それに基づいた処理は当然するんですけれども、やはりシールドトンネルを前提とする場合には、ほとんど汚泥側に判断されてしまうものが多いのかなというのも御懸念のとおりかと思いますので、まず自治体の環境部局さんといろいろと相談して処理方法をこれから深度化させていただきたいと考えてございます。

会長：はい、どうぞ。

委員：地盤調査に関する質問ですけども、7-26ですか、調査方法として文献調査しか挙げられてないんですけども、これは実際ボーリングとか、あと土質試験とかはやるおつもりは全くないということでしょうか。

事業者：なかなか今の時点では明確な回答はできないんですけども、まず調査を網羅的にやるという観点からは文献調査から入っていきたいと考えているところで、その後施設計画を定めていかなくはいけませんので、そういった中では追加的な地質状況を把握する作業も出てくると思います。

委員：位置づけがよくわからないんですけど、その施設とかの分はまだ決まってないからここには書かれてないという認識でいいんですか。そこがよくわからないんですよ。これ文献調査だけで済ませるというのと、僕はやっぱり一文は必要に応じてボーリング調査とか土質試験とかをやるというようなことを書かれているとやってくれるんだろうなと思うんですけど、文献調査しか書かれてないと、例えば文献調査でわからないような地点に例えば立坑つくるとか、あるいは先ほど私言ったような鋭敏粘土地帯というのもよくわかってないわけでしょ。大阪地盤って複雑なところは非常に複雑なんでね。補いたいところ必ず出てくると思うんですよ。そういう場合どうするのかということが、全くふれられていないじゃないですか。文献調査。だから先ほどの話と関連するんですけど、地盤沈下の発生状況ってどういうふうにあれするんですか、その必ず工事に伴う先ほど私が言ったようにシールド工事に伴う地盤変形とか、あるいはその後の長期沈下とか予測する場合は、地下水のほう書かれてるんですよ、三次元浸透流解析やりますよって。こっちのほうは先ほど私が言ったような、どうやって予測するんですかと。予測に必要な土質定数とか地盤概要って必ず必要になってくるんですよ。ジャストポイントで文献調査見てもジャストポイントの地盤概要あるいは土質、要は地盤柱状図などをそれぞれの強度定数あるいはいろんなその他もろもろ、わかってないときはどうやって予測するんですかということを御質問したいんですけど、どうですか。

事業者：基本的に、御指摘のことは設計を詳細に固めていく中では必ず必要になってくるふうに考えてございますから、どこかの段階ではやらなくちゃいけないというのは間違いないと思いますが、まずその今調査しなくちゃいけない段階だけをつけるところという意味で言うと文献調査と考えています。

委員：それは間違いありません、文献調査がいけないと言ってるわけではなくて、文献調査で補えないところをどうするんですかと、本来、この審議は設計に将来、調査というのは将来の設計に生かすわけでしょう。後でまた調査、設計の前にこういった調査計画が出てきて、またそのときに議論するんですか。

事業者：進め方については、やはり並行で環境影響評価をやる一方で路線の検討の概略設計を進めていかないことには深度化できませんので、やっていく形になります。

委員：先ほど言っているように、環境影響評価をする中で設計の一部が出てくるんです。先ほど言ったように、一部が必要になってくるんです。全く分離したら考えられない。環境影響評価をして、いろんな問題点が出てきたら、それを低減したりするためのそういう設計やっていくわけでしょ。だから最初の調査はすごく大事じゃないですか。だから文献調査で補えないところをどうするか、このままでは、はいそうですかとなかなか言えない、文献調査だけで。

わからないから自治体に聞く、しかし自治体もボーリングとかいろんな情報を持ち合わせてないときはどうされるんですかというところをお尋ねしたい。そこを解決しないと、地盤沈下を環境影響で挙げている以上は予測しないといけないんだから、予測するためにはその地盤概要とか定数が必要なんです。そこどうするんですか。

事業者：ほとんどお答えを言っていたいちゃっている状況だと思いますけれども、現地調査を全て否定する書きぶりにはしてないんですが、書いてないという。

委員：いや、書いてないから書いておくべきだと言うんです。だから絶対に。書いてないということはやらないと宣言してるのと一緒だから。書いてないということは、予算取りしてないということです。予算取りしてないのにいきなりやりますって、できないじゃないこの世界だってそんな、書いてないということは予算取りしてないということなんです。

事業者：今の御意見については、方法書を公表させていただいてこれが金科玉条ものではないというものですから、御意見を賜った中で項目を適宜、先ほどの騒音の話も同じなんですけど、追加していくという位置づけで書かさせていただいています。

委員：先ほどの騒音の分はマルが打ってないからであって、これはマルが打ってあるんです。マルが打ってあってやらないと言ってるんです。全然話が違います、これは、マル打ってあるんですよ、地盤沈下のところへ。だけど文献調査しかやらないと言ってるんですよ。地盤調査とかの予算取りをしてないということなんです、これは。

事業者：予算取りについては、これは議論するというのはどうかというのはあるんですが。

委員：そのように見えます。私もそういうのは素人じゃないんで、そのように見えます。ここに書かれてない項目は予算取りしません、基本は。だから、ちょっとその辺のところはきちんと配慮していただいて、今想定されてないところはいっぱいあるかもわからないし、最終的にはやっぱり平面的にこのルートを通すというのも大事かもわからないですけど、トンネルでやるんだったら断面的にこういう地盤があって、こういう地盤だからこう深度とってこう通すんだと、こういう地盤のときにはこういう問題があります、ここは砂礫層なんで、地下水流動保全に対して問題ということがわかり、ここは一部沖積粘土層を通るんでこの辺の沖積粘土層は鋭敏値が幾つなんでそういう懸念があります、そういったことを考えて工法選定しますとか、そのようなものを出していただきたいんです。そのために必要な調査をしていただきたいということで、それが出てこないとはっきり言って何の審議もできません。

事業者：準備書に至る段階でそういったものをお示しできる調査をということで。

委員：必ず平面じゃなし断面も、こっちのほうが大事です。今回は平面よりも断面的にどこどこにいく、それが全部地下水環境とか地盤沈下とかその他もろもろ利いてくると思いますよ。深度によってはできた後の振動とかにも影響してくるかもわからないし、当然振動問題の話もあったけど地盤どこ通すかによって変わってきますからね。深度も、だからその辺ちゃんと示せるような調査をしていただきたいと、文献調査で足りないところはちゃんと補足して現地調査していただきたいということは申し上げておきます。

事業者：御意見ありがとうございます。

会長：私も関連してですが、実は埋蔵文化財調査もそうで、文化財のほうも文献調査しか書いてないんですよ。これ絶対現地調査というのは必要な場合が出てくるし、あと既存の分布図、埋蔵文化財包蔵地の分布図に載ってない埋蔵文化財が見つかる可能性というのはどこにでもあるわけで、これにないからというんで、こういうものだけで判断していただいたら困ることですね。これは自治体にヒアリングするというふうに書いてはもらってはいるんですけども、やはり今先生の御意見と同じで必要に応じて現地調査をするということは書いておいていただきたいところだったなと文化財のほうからも思います。

ほかに。はい、どうぞ。

委員：交通に関しての質問で、今回の環境影響評価には交通の項目はないのですが、枚方市のほう

で交通の項目があるのでそちらの観点から御質問というかコメントをさせていただきます。今現状、騒音とか振動のところで現況交通量を測られますが、ぜひとも先ほどの発生土のダンプの処理ですとか、工事車両の交通量がどのように枚方市内の交通に影響を与えるのかというところを評価していただきたい。具体的には実際にはどれくらいの車両が発生するのか、そしてそれが交通渋滞とかに影響するのかのあたりですね。そうすると、もし影響するならばルート変更ですとか時間帯変更の検討をしていただく必要があるかと思ひますし、先ほど御指摘がありましたように交通安全対策、小学校の通学路ですとか歩行者、自転車車両の交通量等も検討していただいて、交通安全も対策を検討していただくというような基礎資料的な交通量調査と発生する車両の予測等をしていただいて、交通への影響、交通安全対策の検討をしていただけたらと思っています。

会 長：ほかに、いかがでしょうか。

委 員：7－26の動物、27の植物も少し。確認なんです、調査の手法として任意確認、任意採取というふうに、任意と書かれているこの任意の意味はどこかに定義されていますか。

事 業 者：報告書の中には特に詳細な記載はないんですけども、調査員がくまなく歩いての観察ということ。

委 員：努力量を、例えば単位面積でどのくらい投入するといったことを決められてはいないんですか。

事 業 者：今のところちょっと、そこまでの検討にいてなくて必要に応じて今後検討させていただきたいと思っています。

委 員：今後、次の段階ではある程度の値が示されるという。

事 業 者：そうです。詳細ルート等もお示しする形にはなと思います。

委 員：この文献と調査指針のようなものが、どれに基づいているのかといったことをイメージされないと、ちょっとこれ単体ではわからないなと思います。

あとですね、調査時点の書きぶりもちょうとよくわからなかったんですけども、これは要するに今後深度化に伴って、市の状況を把握できると担保されるような努力量、場所を調べるという意味でいいのでしょうか。調査地点ですね。調査地域のうち何とかを考慮し、適切に把握することができる地点として、おおむねの地点数を次のとおり設定するとありますけども、これは何か根拠に基づいてこの地点数が適切という600メートルという半径。

事 業 者：そうですね。600メートルは、これまでの事例等を踏まえてというところになります。実際の調査地点ということになりますと、計画施設から600メートルの範囲を設定して、その中で網羅的に調査をしていくというのが一つです。それから、先ほどルートが施設の位置の絞り込みがというところがあったと思うんですけども、そのあたりがまだ絞り込めないような状況であれば、可能性のあるところに対して600メートルの範囲をつくっていつて、その中で網羅的に調査していくという趣旨になります。

委 員：結果この具体化に伴い増減というのは、要は把握できるように増減させるということですね。

事 業 者：そうです。

委 員：わかりました。ありがとうございました。各ビーティングであったり、スウィーピングの方向というのも、しっかりしたものでしていただけるということで確認させてください。

事 業 者：わかりました。

会 長：ほかに、いかがでしょうか。

副 会 長：ちょっと私は水質と地下水の観点からですが、先ほどから7－21、7－22のあたりの話なんです、調査地点に関する御指摘もさっきからずっと出ていて同じような内容になるんですが、水質に関しては、まさかこれ大阪府内で5地点ということですね。地下水に関しては、大阪府内10地区程度というふうに受け取ったんですが、この地点数を今の段階でこの数値にされた根拠を教えてくださいいいでしょうか。

事 業 者：まず水質については、地点対応ということで、基本的に大阪府内の計画施設というのは立坑

とか斜坑とかといったピンポイントの施設になりますので、その工事によって発生したものが下流側に流れて行った場合ということを想定して、そういった意味での5地点程度と、先ほどのおおむねの施設の数に連動した形の5地点程度というふうに考えております。地下水については、施設やトンネルの位置によって変わるため、調査地点を多めに取っているという状況です。

副会長：水質のほうは施設の選定があるということで、ポイントポイントでという話で、地下水はそうすると、ある程度もう少し広範囲に網羅的に押さえていくと、そういうイメージなんですか。

事業者：そうですね。基本的には立坑とか斜坑の周りというのが一番改変が行われるというところで、地下水の場所によっての影響の程度はあると思うんですけども、そのあたりについては当然重点的には行っていく。あとは立坑と立坑の間とかのところですね、そのあたりについては必要に応じ、あとは実際その水利用としてどこで採取しているかというところもありますので、そういったのも踏まえて少し多目にという選定になってます。

副会長：何かこう地点数の選定をするにあたって、前例で参考にされたりしたものはあるんですか。これぐらいだったらこのぐらいの選定と。

事業者：参考になっているものはあるんですけど、何分場所も違いますので、それで今回これだというところではなくて、状況に応じて増減は図っていきたいと考えております。

副会長：先ほどからの話になりますけど、5地点とか10地区とかそういう数値にとらわれずに、その状況に応じてぜひ地点数を適切に選んで検討していただけたらと思います。

事業者：ありがとうございます。

会長：ほかに、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

ないようですので、本案件の審議を終了させていただきます。

事業者の方は退出していただいて結構です。ありがとうございました。

<事業者退出>

会長：それでは、ただいま出されました意見を事務局に取りまとめていただいて答申案としたいと思います。

なお、方法書に対する意見受付終了は来年の1月8日までとなっており、事業者からその意見の概要などが枚方市に送付されるのは来年1月20日ごろとなっておりますので、送付されましたら、事務局は速やかに各委員へ送付していただきたいと思います。

そして各委員におかれましては、この意見の概要をごらんになり、追加意見が必要と判断されることも想定されます。本来でしたら、もう一度審議会を開いて審議するほうがよいと思いますが、事務局の話では次回の審議会の日程調整について、ほとんどの委員が2月は大学の行事などでスケジュールが詰まっており、開催要件がそろう日が少なく難しいと聞いています。

したがって、追加意見につきましては、事務局が意見聴取をした上で、答申案に追加し最終答申案としたいと思います。そして、この最終答申案を私と笠原副会長で確認させていただき、各委員に送付させていただくとともに、私のほうから枚方市へ答申をしたいと思いますが、委員の皆様、そのように取り扱いさせていただいてよろしいでしょうか。

<各委員了承>

会長：ありがとうございます。では、そのように取り扱いさせていただきます。

それでは、次の案件に移りたいと思います。

3. 枚方市環境影響評価等技術指針の改定について

事務局：資料8「枚方市環境影響評価等技術指針の改定（案）」について説明

質疑なし

<各委員了承>

4. その他

(1) GLP 枚方Ⅲプロジェクトに係る環境影響評価 事後調査計画書（案）について

事務局：資料9「GLP 枚方Ⅲプロジェクトに係る環境影響評価 事後調査計画書（案）」について説明

会長：ただいま、事務局から提案がありました事後調査時期の延期についてですが、事後調査の項目は交通量と騒音、振動となっています。

委員、柳原委員、御意見何かございますでしょうか。

委員：特に、時期がずれて入居率が100%になってから、きっちりと調査をしていただければ結構かと思いますので、特にずれることに関しては問題ないと思います。

委員：今おっしゃっていただいたように、しっかりフル稼働状態で測っていただくというのが一番大事なので、半年遅らすことに問題ありません。特に物流倉庫ということで、大型トラックなんかも夜間走る可能性もあるので、夜間も含めてしっかり交通管理を図っていただくとともに、空調設備が結構外向きにたくさん空気の換気があって、その奥には普通に住居があったので、そういう周辺環境騒音も含めて丁寧にスクリーニングしていただきたいと思います。

会長：ありがとうございます。委員の皆様、よろしいでしょうか。

<各委員了承>

会長：了承が得られましたので、事務局は事後調査が行われましたら速やかにその結果を各委員へ御報告をお願いします。

そのほかに何か報告事項などございますでしょうか。

(2) 枚方市環境影響評価審査会傍聴取扱要領の改定について

事務局：参考資料3「枚方市環境影響評価審査会傍聴取扱要領」の改定について説明

会長：ただいま、事務局から取扱要領の改訂について説明がありましたが、改定の内容が枚方市情報公開条例の条項ずれに対応するためだけのことで承認したいと思います。委員の皆様よろしいでしょうか。

<各委員了承>

会長：ありがとうございます。

承認を得られましたので、事務局は改定された取扱要領を後日、各審査会委員への送付をお

願いいたします。
ほかに、ございますか。

事務局：特にございません。

会長：私の方から少しだけいいですか。方法書についてなんですが、一つ言いたいなと思っていたことを時間を気にする余り言い忘れてしまったんで、事務局のほうから事業者さんにお伝えいただくことはできますでしょうか。

1つは、次の準備書の段階に入ると思うんですが、そのときにはコースがおおむね決まっていると思います。それに当たって、複数の候補があったと思うんですけども、そのコースを選定した経過をお聞きしたい。複数の候補の中から、なぜそういう決定が行われたのか、いろいろアセスの評価とかも考慮してのことだとは思いますが、その決定に至る経緯、どういう判断でこれに決まったのかということを御説明いただきたいということと、もう1つはコースが決まるということは、調査も既に終わっていると思うんですが、その結果を見させていただいたときに追加調査が必要ではないかという声上がる可能性があると思うのですが、そういう場合はきちんと対応していただきたいということを事業者さんに伝えておいていただきたいと思いますが、委員の皆さんどうでしょうか。

<各委員了承>

会長：ということなので、済みませんけどもお伝えください。もし、ほかの委員の皆さんも私みたいに、やっぱりこれを言うておくべきだったということがある場合はどうしたらいいですか。

事務局：そのあたりにつきましては、住民意見が1月8日に締め切られまして、恐らく1月20日ぐらいには事業者の鉄道運輸機構から枚方市のほうへ意見書が送られてきますので、そのときの追加意見と合わせて一緒に事務局のほうにいただければ十分間に合いますので、よろしく願いいたします。

会長：わかりました。そのときに、またよろしく願いいたします。
それでは本日、令和元年度第2回枚方市環境影響評価審査会を閉会いたします。
どうもお疲れさまでした。