

別紙標準様式（第7条関係）

会 議 録

会 議 の 名 称	令和元年度 第1回環境影響評価審査会
開 催 日 時	令和元年6月19日（水） 18時30分から 20時10分まで
開 催 場 所	枚方市市民会館2階 第6集会会室
出 席 者	会 長：佐古和枝委員、副会長：笠原伸介委員 委 員：石井京子委員、今井健介委員、尾崎博明委員、谷口徹郎委員、 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 調査第二課長 増田康男氏 計画部 調査第二課 担当係長 櫛田周平氏 パシフィックコンサルタンツ株式会社 社会イノベーション事業本部 環境エネルギー部 技術部長 古松正博氏
欠 席 者	伊丹絵美子委員、奥田紫乃委員、日置和昭委員、松井孝典委員、 山本芳華委員
案 件 名	・「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）計画段階環境配慮書」について
提出された資料等の 名 称	資料1 環境アセスメント制度のあらまし（環境省） 資料2 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）に係る計画段階環境配慮書手続きの流れ 資料3 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）計画段階環境配慮書 資料4 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）計画段階環境配慮書の要約  参考資料 環境影響評価法令関連集
決 定 事 項	北陸新幹線（敦賀・新大阪間）に係る計画段階環境配慮書の答申について、 会長一任となった。
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：佐古会長

川南環境部長挨拶

事務局より委員出席状況報告

案件

「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）計画段階環境配慮書」について

川南環境部長より佐古会長へ諮問書が手渡される。

1. 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）に係る計画段階環境配慮書手続きの流れについて、事務局より説明

質疑なし

2. 北陸新幹線（敦賀・新大阪間）計画段階環境配慮書について、事業者より説明

会 長：事業者より計画段階環境配慮書の説明があったが、この計画段階配慮書の時点では具体的なルートについて、単一な案に絞り込まれていないことから、審議するにあたり、枚方市域を通過するルートの決定に関し、必要な調査や予測、配慮すべき事項などについて審議していきたいと思う。

まず初めに、1章から3章について意見を伺い、次に、第4章計画段階配慮事項ごとに調査、予測及び評価の結果を取りまとめたものについて意見を伺っていきたいと思う。

まず、1章から3章までについて意見を願います。

委 員：2章の2-4の(2)地形・地質等による制約条件のところ、「活断層や脆弱な地質は回避する、またはやむを得ず通過する場合には通過する延長をできる限り短くする」といった表現があるが、ちょうど1年ぐらい前に大阪北部地震があり、地震の発生源は有馬高槻構造線、あるいは上町断層、未知の断層とも言われている。枚方市の東部にも交野断層、長尾断層、杉断層が存在するなど多くの断層がある。未知の断層も含め数々の断層がある中で、回避すると書いてあるが、どのように回避できるのか、また影響をできる限り小さくするというようなことができるのか、この点について事業者の考えを聞きたい。

事 業 者：日本国内には活断層が多数存在しており、全てを回避することは不可能である。機構としても、今回のエリアにおける活断層の場所は、オープンデータの範囲で調べており、その中である程度動く確率が高いもの、低いものを把握した上で、動く可能性が高いものについては、まず最初に回避していき、順番立てて考えているところである。

当然、これまでの北陸新幹線もしくは整備新幹線、色々な新幹線では、活断層の上を通過しているところもある。そのようなところも、できる限り断層に垂直に通過をすると、通過延長をできる限り小さくできるということもあり、この後、ルートの深度化をして

いく中で、そういう断層についてはできるだけ鉛直に通過することで影響を回避することも検討したいと思う。どうしてもそうならない場合は、方法書以降の中でお示しすることになるかもしれないが、構造等で断層が動いた場合にも構造物、いわゆる利用者の方に影響が出ないようなものも含めて検討を行いたいと考えている。

委員：特に今後また評価をすとかかそういうことではないのか。

事業者：今後も継続して色々な地形地質調査やボーリング等も含めて、未知の断層とかそういうものも含めた調査のほうは継続して行っていく。

会長：最近、思いがけないところで地震が起ったりしている。くれぐれも慎重に調査をしていただきたい。ほかに意見はないか。

委員：同じところの(3)に「生活環境の保全の観点から市街地化・住宅地化が進展している地域をできる限り回避する」とあるが、この意味は明かり区間をできるだけ少なくする、すなわち地下トンネルを多くするということを述べているのか。

事業者：枚方市域に関しては、そのように考えている。

委員：枚方もどこを通るか、資料を見てもすごく範囲が大きい。具体的に言いにくいですが、松井山手の駅が1つの候補地として挙げられているが、その地域は確かに、東が丘陵地でもあり、相当市街地化が進んでいる。それで明かり区間をどこへ持っていくか、ほとんど場所によっては大阪市内と変わらない状況に見える、そこで明かり区間をできるだけ少なくするといっても、かなり通ってしまうような感じがする。まばらであれば少々家があっても明かり区間にするんだという判断はどういうところにあるのか。

事業者：まず1つ目として今の松井山手のところは、あくまで現在の松井山手駅付近とさせていただいております、松井山手駅にするのかどうかも含めて、委員が言われたように、松井山手駅付近にも市街地化が概成化されているところもあり、そもそもそこにするのかどうかも含めて検討をする。先ほどの資料を見ていただければわかるように、円の周りについては少し大きくとっている。あと、明かり区間も考えているという話を2章で説明させていただいた。もともと松井山手付近の地形が若干高い丘陵地になり、少し谷部分があってまた山になるという形状のところもあるので、そういうところに明かり区間が連続するかもしれないということも含めて、先ほど想定しているということで申し上げた。当然、これらについては全体の高さの話があるので、全部が下りていって全く見えない、全部トンネルになっていくことも含めて今検討をしているところである。そこについては、まだこれから、当然このアセスの方法書以降で、まだ見えない色々な部分も出てくるかと思うので、その中で今のそういう構想についても合わせて検討を行いたい。

会長：よろしいか。ほかに意見はないか。

委員：この非常に範囲の広いルートの中で、基本的には想定は中心、駅の位置もほぼ中心を考えているという部分と、第二京阪という大きな道路の下を想定しているんだろうなということを見ると、結果的に住宅地をできるだけ避けて通すということになると、自然環境を大切にするといいながらも、基本的には自然環境が比較的残っている地域を中心に通していく傾向が今までも見られるので、そのあたりを考えていただきたいと思う。そういう自然環境が残っているところは、生駒の断層帯やその他、結果的には土地利用が進まなかった部分が標的になると思うが、その辺を含めて、言える範囲が少ないのも承知しているが、今後、そのあたりを明らかにしてもらおうとともに、できるだけ自然環境に配慮した形をとっていただきたい。

会長：ありがとうございます。十分な調査をしていただきたい。

事業者：今いただいた意見は、当然今後の方法書以降のなかで、ここで出てくる意見については別に参考にさせていただきたいと思う。

会長：ほかの意見をお願いします。

なければ、次に、第4章計画階段配慮事項ごとに、調査、予測及び評価の結果を取りまとめたものについて審議する。この点について、意見を願います。

副会長：2点ほど尋ねるが、まず1つは、水質に関して、4-1ページのところでは、そもそも計画配慮事項ということで、工事中の影響は考慮しないという前提になっているが、水質の部分を読み進めると、改変に伴って発生する濁水に対して配慮するとか、対策というようなことが書かれているが、これは建設段階で発生する濁水ということではないのか、これはどういうことを想定されているのか。

事業者：施設の存在を今回、メーンターゲットとして作らせていただいている。施設が存在するとき、まず裸地部分発生することから、それで施設の存在ということで選んだ。今後、方法書以降については工事中の濁水とかも含めて、それは連続的に工事期間中発生するものであり、それについても予測・評価、保全対策の検討はさせていただきたく。

副会長：建設段階で一時的にでき上がる裸地を想定しているということなのか。

事業者：建設の初期段階にまず裸地が発生するということは想定しており、ルート検討の中でも、まずは配慮書段階の検討事項ということで選ばせていただいた。

副会長：あともう一つは、地下水あるいは水資源に関して、枚方市も幾つか河川があつて農業利用とかされているというふうに向っている。例えば同じ鉄道事業として、最近リニアの中央新幹線で大量の湧水が出て、周辺の水資源に大きな影響が出たということが言われているが、例えばそのときの状況を今回の北陸新幹線ではトンネル区間が非常に多いということもあり、何か具体的にそのときの状況を踏まえた対策を、何か立てられているのか。大変気になるところである。

事業者：静岡県で起きているような事象かなと想定している。これまで、整備新幹線事業については、当然、そういう河川の近くをトンネルが通る場合、当然、水を引き込むということ、引き込む恐れがあるということ、そういうところについては、防水、いわゆる水を引き込まない工法、そういうものも含めて、まずは全体の水文調査を行い、ある程度水の流れ、地下水がどこで河川に流入するかを全て把握した上で、結果によっては水を引くまでの工法とか、もしくは縦断を変えとか、線形を変えということで、多少回避するとか、そういう工法を採用して、できるだけ河川の水を引かないように考えている。あと、最近の事例では、そういうこともあることも備えて、当然、下流で水を抜いて上流に返すという緊急措置を事前に講じて、今工事を行っている区間もある。

副会長：枚方市だけだとそうでもないかも知れないが、府の境のところはかなり地下水が豊富で、量が多くて、質的にも非常にいいと聞いているので、できるだけ慎重に最善の方法で進めていただきたいと思います。

事業者：今、金沢・敦賀間についても、当然地下水をトンネルの掘削と合わせて、そういう地下水に影響があるので、それについては、機構内で金沢・敦賀間でもトンネルに関する検討委員会というのがあり、定期的に会合をしている。この敦賀から新大阪についてもその委員会は継続して、いわゆる掘削とそういう水の影響、そういう環境も含めたものをリンクさせて委員会は継続して行い、事前にリスクを把握し影響を回避するということは継続して行いたいと考えている。

委員：今の、湧水の話は自然、植生等、生態系の観点からも懸念するところである。それについては、そのようなリスクも含めて検討をいただいているのかということ伺いたい。

事業者：まずはこの環境影響評価の中でそういう貴重な動植物の生態系ですとかそういうものについても当然把握もするし、もしこういう鉄道が来ることで影響が出るのであれば、まず事前に別のところに移植なり、もしくは別のところにそういう生態系が成立するような場所を構築するようなことも当然行いますし、工事中についてもモニタリング等を行う中で影響が出ないようなことについても合わせて検討は継続して行っていく。

委員：もう一点、貴重な動植物等というところで環境省のレッドデータなどでターゲットを絞られているが、例えば、地域の自治体の出しているようなレッドデータについてはどのように検討されるのか、あるいはしているのか教えてほしい。

事業者：今回、配慮書ということで福井県、京都府、大阪府、全体を網羅する形でまとめさせていただいている。今、委員が言われた地域の貴重な情報については、今後の方法書の段階で、いろいろ情報を収集、お話を聞かせていただいた中でそれは網羅させていただきたいと思っている。必要に応じて現地調査が必要なものについては現地調査もし、その対策についても検討をしていきたいと考えている。

委員：自治体等で、植生区分等でリストアップされたもの以外に、地域にとって貴重な自然であったり植生であったり、把握されていると思うので、そんなにリストアップに困るものではないかと思うので、ぜひお願いします。

委員：実は今みたいな地域で大事にしている緑であったり自然の動物たちというのは、要するにどこかに動かしてそこで生かせばいいだろうではなく、それはその地域の子供たちが触れ合ったり、あるいは遠足に行ったりというようなもので、その地域にあってこそ初めてその植物も動物も生きてくるというものである。確かに、貴重な植物だからどこか動かして、そこで生きたから、生きるのが最低限の状態かもしれないけれども、本当はそういうものではなく、それを地元にある開発というのをどうやっていくのかなというのを一番考えてほしい。

事業者：当然、まずはそこにふつうに自然に生えているところでそこで生かすという、それが大前提でございまして、どうしてもそれをやっていく中で、新幹線というのは、ある程度高速化を保つというもう一つの使命がございまして、その中でどうしても回避できないということになった場合については、今みたいな移植するとかそういうことも含めて、生かすという方法を考えている。当然、最初から移植する、もしくはどこかに移すということは前提には考えていない。あくまでもまずは現地で生かす、そこは触らないようにする、それは当然、イの一番でそれを考えている。

会長：よろしいか。

委員：今回、計画段階の配慮書ということですが、評価項目に大気質が入っていない。なぜかと思って考えると、その次の騒音とか振動も、先ほども話があったが、工事段階の話が全く入っていない。列車の走行と施設の供用なんですけど、そのあたりの理由について、影響がないというふうに考えているのか意見を聞かせていただきたい。

事業者：今回、配慮書の検討において、2-3ページに示させていただいた事業実施想定区域をまず示させていただき、さらに今後これを絞り込んでいくというふうに考えている。まず配慮書段階の重要事項として、環境上重大な影響がある地域などを回避するということにしており、ルート検討を今後絞り込んでいくということで今回まとめさせていただいた。今、委員が言われた部分については、今後事業アセスの中で詳細に検討していきたいと考えている。

委員：ということは、次の方法書とかで検討いただけるということか。

事業者：具体的にはそういう形でさせていただきたいと思う。またその段階で貴重な意見をいろいろいただければありがたいと思っている。

委員：松井山手近辺が地上明かり区間になるということを考えると、そこら辺で工事用車両とか、出た土の運搬とか、騒音・大気質の問題が必ず出てくると思うので、必ず配慮をしていただきたい。

会長：方法書のほうでよろしくお願いします。

委員：項目にない風が専門なのですが、直接今の説明をずっと聞いていると、ほとんどがトンネルということで、風の影響がないのかなと思うが、仮に明かり区間に、例えば高架で

通すというようなことが起こった場合に、周辺への風害なんていうのは調査をされるのか。

事業者：事業が深度化した段階で高架構想になった場合とかは、その地域の風環境の状況とか、あともちろん風害というのは人への影響であるとか、農作物への影響とかあるので、その辺の土地利用の状況も踏まえて、今後、事業アセスの中で検討していきたいと考えている。どちらにしても事業の深度化と合わせた形で、今、委員からいただいた意見も検討していきたいと考えている。

委員：専門ではないが騒音については、トンネル区間の都市部は列車の走行に関する騒音に丸がついていなくて、山岳部では列車の走行による騒音に丸がついている。これは一部山間部で明かり区間が出る可能性があるからということなのか。

事業者：山間部は、ずっとトンネルで続かず、一部谷構造のところになりますと、若干明かり区間が出る。新幹線用語でいうとまばたき区間と言って、本当にまばたきである。そういうところが出る可能性があるの、ここでは入れさせていただいている。

委員：鉄道施設も。

事業者：そういうことになる。

委員：となると、谷筋において地表での工事が行われるということと考えてよいか。

事業者：今、申し上げたまばたき区間になった場合については行われるということになる。

委員：その場合、例えば、その地点はもちろんだが、下流池への影響というものについても配慮はされるということか。

事業者：もちろん、谷部についての工事エリアについての対策もするし、工事中の濁水については、きちんとした形で濁水対策をして放流することを考えている。谷部によっても、直接谷部を工事するかどうかというのは、トンネルの工事のやり方によって、場合によっては回避できるかもしれないので、それは今後ルートを検討していく中で、詳細な検討はしていきたいと考えている。

委員：一般的に谷に出ているところの自然環境保全というのはどういうことがなされているものなのか。

事業者：一つは、まず騒音対策、雪対策も兼ねているが、そこにいわゆるシェルミみたいな覆いをまずかぶせて、騒音をあまり外に出さないようにすることがまず一つになっている。それからあと杭口付近については、例えば緑化するとか、人の立ち入りができないようにするという観点も合わせもってなのですが、例えば緑化する、もしくはそういうようなことをして、少し人工的にいじっていることから完全にはもとに戻せませんが、そういうこととして、できるだけ自然に近いような形に戻すというようなことも行っている。その中で、最近の傾向として、よくどこかからか種子を持ってきて吹くと言うのですが、それをすると場合によっては、元々そこにいなかったものを持ってきて、生態系が崩れるというケースもあるので、そこについては、また色々なところで、そういう方法についても、現地調査していく中で検討していきたいと思う。

委員：植生はもちろんのこと、水文学的な土地の形などもできるだけ保全していただきたいと思う。

委員：騒音とか振動に関して、4-13において、明かり区間で鉄道施設、特に車両基地が供用する場合は振動の影響を及ぼすことがあると書いてあるんですが、4-2ページの表4-1-3には、明かり区間の鉄道施設の車両基地の存在のところの振動には丸がついていないが、これは枚方市域には車両基地は持ってこないというような意味なのかというのが一点と、もう一点は、リニア中央新幹線と開通時期がかなり似通っているというようなことが考えられる。また、リニア中央新幹線ももしかしたら枚方付近を通るかもしれないということになると、トンネルが2本並走するもしくは交錯するようなことに

なると、一本で検討しているだけではわからないというか、さらに複合的な影響も出るんじゃないかというような懸念もあるが、そのあたり、実際の中央新幹線のルートはほぼわからないかと思うが、そのあたりの考えを聞かせてほしい。

事業者：まず最初に一点目のほう、車両基地の話ですが、今のところ、そもそも車両基地をつくるかどうか自体、まだ検討中の状態である。ある程度候補地は何か所か予定を考えているが、枚方市には今車両基地は予定していない。若干わかりにくいのですが、先ほどの4-2ページの4-1-3のところ、鉄道施設の存在と供用という2項目があるが、例えば駅の場合、存在しているだけで人が来る、車が来るということで騒音が発生する。ただ、車両基地については存在しているだけでは音はほぼ発生しない。供用する中で、いわゆる中で車両の整備とかを行う中で音が発生する、大きな音が発生するということで丸をつけさせていただいている。

あともう1点、中央リニアについては、ルートがわかった段階で、影響については考えられるので、その時点でJR東海とある程度協議をさせていただき、必要に応じて環境評価についても修正するのか、やり直しなのか分からないが、当然そういうことについてもいずれは検討しなければならないと考えている。

会長：よろしいか。ほかに意見は。

委員：先ほどから大気質であるとか、工事中の影響等を考慮しないということに関連して幾つか挙がっているが、その一つ、また方法書段階でという話なのかもしれないが、かなりトンネル区間が多いということを見ると、それを掘削したときの土、これはトンネルから掘削した土は掘り出したときに廃棄物になると理解しているが、その廃棄物、もちろんこれは工事中の影響になるかもしれないが、一体どうされるかによっては、ここに書いてある工事が完了した後の土地、これとも関連してくるのではないかなど思っている。例えばそれを山間部に持っていくとか、そうすると自然環境が壊される。供用後も。これは工事中の影響ではない。そういった廃棄物というのが全く言葉にも入っていないが、もしかしたら影響要因になり得るのではないかなとも思うが、いかがか。

事業者：まず、掘削発生土、トンネル区間につきましては、2-5ページのほうに書かせていただいておりますように、今後、受け入れ地についてはどこに持っていくか、もしくは一般的にはまず一時的にはうちの機構の工事の中、もしくはいろいろなところで公共事業をされているところにまず搬出する。それをやって、少しでも数量を減らした中でどこかへ持っていくということを考えているが、今後受け入れ地等は検討していきたいと思っている。それに伴うダンプトラック等が走るとその影響についての検討もある。これについては工事中に関する事なので、先ほど説明させていただいた方法書以降の中で検討したいと考えている。委員の発言にあった、例えば山の谷を埋めるという行為になると、当然環境を改変ということで影響が出るでしょうというのは、当然そういう話もあるので、そこについては今後深度化していく中で、ルートと合わせて、数量も固まっていくので、深度化していく中で、受け入れ地、なかなかどこに置くかというのもまだいろいろなところの候補地を探しているが、その中である程度できるものについてはこの評価の中で検討を行いたいというふうに考えている。

委員：ということは今、影響要因として廃棄物として挙げることは不要とするような判断なのか。

事業者：本来、建設発生土が廃棄物に当たると言われると、基本的にはどこかに二次利用をするというのが大前提になるので、いわゆる廃棄物と言われると言葉としては若干違うのではないかと。できる限りそういうものは今、公共工事で使いなさいというのが建設リサイクルのガイドラインの中でも国のほうで定められているので、まずはそういうところにできるだけ持っていく、もしくはうちの工事ですできるだけ使うというのも大切に考

えている。

委員：大切なものの二次利用のことがあります。ただ、掘り出したときは廃棄物でそれができるだけ利用していくというのが法令のところだと。ただ、かなりトンネル区間が多くなってくると、果たして全部利用できるのか、その懸念があるが、あえて言うと、今も工事があり、やっていますが、どのようにされているのか。

事業者：現在行っている工事については、基本的には、まず自分の中で、今の金沢、敦賀ですと高架橋、いわゆる明かり区間も工事も多いものですからその下に埋めるとか、再利用する、もしくは公共事業に持っていく、あとは海岸の埋め立て事業等があればそこへ持っていくなどして、余り山を埋めるという行為もせずに、そういうところで今のところは使うことで大体おおむね発生土の二次利用は完了している。若干、北海道新幹線のほうは比較的トンネルが多い区間であり、そちらについては今なかなか受け入れ地がまだ確保できないという事情がある。こちら情報収集していく。

委員：枚方で受け入れというのはほとんど無理ではないかと。もっと広域な話になっていくのではないかと思う。

事業者：これからいろいろな自治体、大阪府も含めてですけど、協議させていただきたいと考えている。

会長：よろしいか、ほかに意見は。

事務局に確認しますが、本日欠席されている委員で事前に意見を伺っている分はあるか。

事務局：2名の委員の方から意見をいただいている。

まず、配慮書4-2ページに示されております評価方法で、こちらについて鉄道に関する主務省令に定められている評価項目、全ての項目に対して、選定理由だけではなく、選定しなかった理由についても記載する必要があるのではないかという意見をいただいている。

次に、市街地でもし万が一明かり区間となる場合、景観に加えて日照障害、電波障害への配慮をお願いしたいということで、意見を計2ついただいている。

これらについて、事業者の見解をお願いします。

事業者：今回、計画段階配慮書の作成で、先ほど述べた、環境上重大な影響を回避するという目的で、特に回避する上で、気にすべき環境項目について列記させていただいている。今回、選定していない項目について、今後事業アセスの中でやらないというわけではなく、具体的には主務省令に書かれた環境項目についても、事業が具体的に深度化された段階で環境項目として選定して調査、予測、評価を実施していきたいと考えている。

伊丹委員からいただいた、仮に市街地の中で明かり区間の発生する場合に日照障害とか電波障害について、これについては、今回枚方市では想定してございませんが、ほかの基本的に新幹線ではそういう市街地の中で明かり区間が発生した場合については日照障害、電波障害については、全て調査を行った上で補償を行うということで、それについては機構内で補償規程も定めており、調査それから場合によっては補償等を行うことを考えている。このあたりについては、今後いろいろ説明会等を予定しているので、その中で説明させていただきたいと考えている。

会長：よろしくをお願いします。そのほか、枚方市域において配慮すべき事項について意見ををお願いします。

最後に私からも一つ尋ねるが、私は考古学が担当である。北陸新幹線でも随分遺跡の発掘が行われているわけだが、埋蔵文化財について該当するエリアに1,000カ所以上埋蔵文化財の保存についてあるということで、ルートが決まっていないので何とも言えないが、4-45の総合評価のところ、文化財を回避するまたはやむを得ず通過する場合は影響が小さくなるような構造等に配慮することにより、文化財への影響は小さい

と考えられるというように書いてあるが、これまで工事に当たって文化財がそこにあったというケース幾つかあったと思うが、構造等の配慮というのはどのようなことが行われたのか、具体例を教えてください。

事業者：大規模な文化財が存在しているところについては、基本的にはルート自体を回避してしまうというのが一番やり方としては大きなところになる。基本的にはこれまでやり方としては、そういう文化財についてはルート自体が回避できるのであれば回避するというのが第一義的な考え方になっている。構造として回避した場合は、基本的には埋蔵文化財はある深さまでしかないので、その下、いわゆる縦断線形を下げることによって離隔を取って、その下をトンネルで抜くことによって回避をする。その前についても埋蔵文化財に影響が出ないようにトンネルの上に少しコンクリートのようなもので少し地盤を固めて、上が崩れないような構造にして抜くとか、そういうこともやったケースは私の経験で1回だけあるけれども、基本的にはそういうものが出た場合について、どうしても影響を回避できない可能性が高くなってくるので、可能であればルートとしてもそこを避けるということで対応している。

会長：しかし回避できなかったケースも多々あるのではないかな。

事業者：規模によりけりだが、規模が小さいものについては確かに回避できないというケースもあるが、それについては縦断を避けて、文化財はある程度の高さまでしかないことから、その下を抜く、その時には上に影響が出ないようにトンネルで頭を固めるような工法を使って下を抜いていくようなことを行っている。

会長：それともう一つ、この計画段階配慮書以降の手續、例えば、方法書の提出時期とか準備書の提出に当たっての調査期間などの今後の予定をどのように考えているのかということと、方法書の段階では単一のルートが選定されているのかどうか、もし選定がされていない場合でも配慮書よりはちょっとは狭まったルートに絞られているのかどうか、そのあたりのことも聞かせたい。

事業者：先ほど、事務局から説明をいただいたように方法書、準備書、評価書という段階を経ていく。今、スケジュールとしましては方法書については配慮書の手續が終われば、その辺の意見等をまとめて速やかに出したいと考えているので、今年中には出したいと考えている。

その方法書が終わると、実際の環境調査になるが、環境調査については、猛禽類の調査を2営巣行うことが義務づけではないが、基本的には行わなければならないとなっており、それを考えると短くても1年半以上は最低しなければならないと考えているので、準備書を出す時期としては早くても令和3年度中に出せるかなというところで、考えているところである。

今回、広い範囲でルートを出させていただいたが、方法書の段階で単一ルートに絞りこむことはないと思っている。絞り込みをして単一ルートのある程度詳細なルートをお示しするのは準備書の段階を考えている。そうは言いながら、方法書の段階でも今回の御意見を踏まえた中で、できるだけ絞り込めるところについては絞り込むとともに、絞り込みも含めてもう少し詳細なものをお示しできるように努力したいと考えている。

会長：わかりました。

それでは、これで質疑応答を終わらせていただきたいと思いますと思うが、よろしいか。

では、これまでとさせていただきます。事業者の皆さん、本日はありがとうございました。

事業者の方は退出していただいて結構です。

それでは、ただいま出されました意見等、本日欠席されている委員でまだ意見を伺っていない委員については、事務局に意見徴収をしていただいた上で取りまとめさせていただきます、答申案としたいと考えるが、後日もう一度審議会を開催して委員の皆様に御多忙

の中集まっていたということは大変申し訳なく思う。また、今月末で委員改選があると事務局から聞いているので、6月中に答申をしたいと考えている。ついては、私と笠原副会長で事務局が取りまとめた答申案を確認させていただいた上で、委員の皆様に送付させていただくとともに、私のほうから市へ答申したいと考えるが、よろしいか。

同意

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く。

それでは、令和元年度第1回枚方市環境影響評価審査会を閉会とする。