

## 令和元年度第1回大阪府環境影響評価審査会 会議録

開 催 日 令和元年6月17日（月）  
場 所 大阪赤十字会館 4階 401会議室

【事務局（阿部課長補佐）】

皆さま、大変お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただ今から令和元年度第1回大阪府環境影響評価審査会を開会いたします。会長選任までの間、進行を務めさせていただきます、大阪府環境保全課環境審査グループの阿部でございます。どうぞよろしくお願いたします。本審査会ですが、「大阪府の会議の公開に関する指針」に従いまして公開としておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、大阪府環境農林水産部環境管理室長の小林より一言ご挨拶申し上げます。

【事務局（小林環境管理室長）】

環境管理室長の小林でございます。環境影響評価審査会の開会に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。委員の皆さま方におかれましては、お忙しい中、審査会にご出席いただき誠にありがとうございます。また、日ごろから大阪府の環境行政の推進にご協力を賜りまして、重ねてお礼を申し上げます。本日の審査会でございますが、委員の改選によりまして、前期から引き続きご就任いただいている委員5名に新たに10名の委員をお迎えいたしまして、初めての会議となりますことから、まず本審査会会長の選任をいただきたいと思っております。

次に、環境影響評価法に基づく計画段階環境配慮書の提出がございましたので、本件について事業者からの説明と質疑応答を予定しております。その他、技術指針の改定案について、併せて環境影響評価に係る対象事業の追加につきまして、それぞれ事務局からご説明をさせていただきますと考えております。

本日ご審議いただく計画段階環境配慮書は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備機構様が国土交通省に提出しました北陸新幹線（敦賀・新大阪間）に係るものでございます。福井県、京都府、大阪府の3府県を通過する予定でありまして、大阪府内は大阪市をはじめ10市が関係市に含まれております。

環境影響評価法では、事業者は配慮書について関係する行政機関に環境の保全の見地からの意見を求めることとされておりますことから、大阪府といたしましても本審査会にお諮りいたしまして、環境の保全に係る専門的な見地からの調査をご審議いただきたいと考えているところでございます。

委員の皆さま方におかれましては、本審査会での検討結果の取りまとめまで、短い期間の中でのご検討・ご意見等を頂くこととなりますけれども、何とぞよろしくお願いいたします。

【事務局（阿部）】

それでは、まずお手元の資料の確認をお願いしたいと思います。まず、本日の議事次第、それから、それぞれ右肩に資料番号が振っておりますけれども、資料1「計画段階環境配慮書について（諮問）」、資料2「計画段階環境配慮書に関する手続きの流れとスケジュール（案）」それぞれ1枚ものでございます。それから、資料3が2枚ものになりますが、「環境影響評価及び事後調査に関する技術指針の改定案」、資料4「環境影響評価に係る対象事業の追加について」、参考資料が3種類ございまして、まず、「審査会規則及び附属機関条例」、

それから「審査会運営要領」、そして最後に「審査会の委員名簿」、その裏面に「配席表」が付いてございます。不足のものはございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それと、事前に配付させていただいております「計画段階環境配慮書」と冊子になっているものと、その「要約」でございます。また、委員の皆さまには本日の出席確認票をお配りしております。お手数でございますが、出席確認表にボールペンでお名前をご記入いただきまして、お帰りの際、そのまま机に置いたままにさせていただきますようお願いいたします。

今回の審査会ですが、昨年9月の委員改選後、初めての会議ですので、委員の皆さまのご紹介をさせていただきたいと思っております。

まず、新たにご就任いただきました委員でございます。大阪大谷大学助教、内井（うちい）委員でございます。

**【内井委員】**

内井です。よろしく申し上げます。

**【事務局（阿部）】**

大阪市立大学大学院教授、内田（うちだ）委員でございます。

**【内田委員】**

内田です。よろしく申し上げます。

**【事務局（阿部）】**

同志社大学准教授、小谷（こたに）委員でございます。

**【小谷委員】**

小谷でございます。よろしく申し上げます。

**【事務局（阿部）】**

高槻市立自然博物館主任学芸員、高田（たかだ）委員でございます。

**【高田委員】**

高田です。よろしく申し上げます。

**【事務局（阿部）】**

大阪工業大学准教授、福岡（ふくおか）委員でございます。

**【福岡委員】**

福岡です。よろしく申し上げます。

**【事務局（阿部）】**

大阪市立大学大学院准教授、水谷（みずたに）委員でございます。

**【水谷委員】**

水谷です。よろしく申し上げます。

**【事務局（阿部）】**

近畿大学准教授、道岡（みちおか）委員でございます。

**【道岡委員】**

道岡です。よろしく申し上げます。

**【事務局（阿部課長補佐）】**

続きまして、前期に引き続きご就任いただきました委員のご紹介をさせていただきます。  
大阪教育大学准教授、岡崎（おかざき）委員でございます。

**【岡崎委員】**

岡崎でございます。よろしくお願いいたします。

**【事務局（阿部）】**

元近畿大学教授、翁長（おなが）委員でございます。

**【翁長委員】**

翁長です。よろしくお願いいたします。

**【事務局（阿部）】**

京都大学名誉教授、東野（とうの）委員でございます。

**【東野委員】**

東野でございます。よろしくお願いいたします。

**【事務局（阿部）】**

なお、本日は所用により5名が欠席でございます。新たにご就任いただきました委員では、  
京都大学大学院教授・勝見（かつみ）委員、京都大学大学院准教授・西村（にしむら）委員、  
大阪産業大学教授・藤長（ふじなが）委員。

それから、前期に引き続きましてご就任いただいております委員では、奈良大学教授・魚  
島（うおしま）委員、関西大学教授・岡（おか）委員、以上でございます。

審査会規則第5条第2項に「審査会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことが  
できない」と規定をされております。

本日は15名の委員のうち10名のご出席をいただいておりますので、審査会規則に基づ  
き会議が成立していることをご報告いたします。

それでは早速議事に移りたいと思います。初めに審査会会長の選任を行います。審査会規  
則第4条第1項に「審査会に会長を置き、委員の互選によってこれを定める」と規定をされ  
ております。どなたかご推薦はございますか。

**【岡崎委員】**

前期の会長代理を務められた東野先生をご推薦したいと思います。いかがでしょうか。

**【事務局（阿部）】**

ただ今、東野委員のご推薦をいただきましたが、皆さまはいかがでしょう。

（拍手・異議なし）

ありがとうございます。それでは東野先生、よろしいでしょうか。

**【東野会委員】**

はい。承知いたしました。

**【事務局（阿部）】**

それでは東野先生に会長にご就任をいただきます。お手数ですが、会長席の方へお移りく

ださい。それでは、以後の進行につきましては、東野会長、よろしくお願いいたします。

**【東野会長】**

ただ今、会長の推薦をいただきました東野でございます。委員の皆さま方におかれましては、議事運営のご協力をよろしくお願いいたします。

それから、お手元の参考資料の審査会規則がございますが、この第4条第3項に「会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する」となっておりますので、会長代理を指名させていただきます。

本日、ご欠席されておりますが、勝見委員にお願いしたいと思っております。よろしいでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございます。ご異議なしということで、事務局から勝見委員にご連絡をさせていただきます。

それでは早速ですけれども、議事次第をご覧くださいまして、議題2「北陸新幹線(敦賀・新大阪間)に係る計画段階環境配慮書について」の審議に入ります。本件はこれから審議を行う案件でございますので、まず本審議会の諮問を受けたいと思っております。

(小林室長が会長席へ)

**【事務局(小林)】**

(諮問文を読みあげ)

『北陸新幹線、敦賀・新大阪間に係る計画段階環境配慮書について諮問、標記配慮書について、事業者に対し環境の保全の見地からの意見を述べるに当たり、貴審査会の意見を求めます。令和元年6月17日、大阪府環境影響評価審査会会長様、大阪府知事、吉村洋文。よろしくお願いいたします。』

(東野会長へ手交)

**【東野会長】**

それでは、初めに事務局から本案件の環境影響評価に関する法令上の扱いについて説明してください。

**【事務局(佐藤総括主査)】**

大阪府環境保全課の佐藤と申します。よろしくお願いいたします。それでは座って説明させていただきます。本案件の環境影響評価法上の扱いについてご説明いたします。配慮書の要約ですと1ページ、配慮書ですと2-2ページをご覧ください。本事業の内容が記載されております。先ほど室長の挨拶にもありましたように、本事業は福井県の敦賀駅から小浜市附近の駅、それから京都駅、京田辺市附近の駅を通過し、新大阪駅まで北陸新幹線を延長し建設する事業となっております。これは環境影響評価法において対象事業とする要件である「全国新幹線鉄道整備法第4条第1項に規定する建設線の事業」に該当します。

環境影響評価法第3条4第1項の規定により事業者である独立行政法人鉄道・運輸機構が5月31日に国土交通大臣に提出するとともに、法第3条の7第1項の規定により、配慮

書に関係する行政機関である大阪府に対して事業者から「環境の保全の見地からの意見」の求めがあったため、本審査会に専門的事項に係る意見について諮問をしたものとなっております。以上でございます。

**【東野会長】**

それでは続きまして、事業者から事業概要と配慮書について説明を受けたいと思いますので、入室していただいでください。

(事業者入室)

**【事業者】**

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構でございます。それではお手元の計画段階環境配慮書本文を使いまして内容をご説明させていただきます。

まず「第1章 第一種鉄道建設等事業を実施しようとする者の氏名及び住所」からご説明いたします。事業者の名称は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、代表者は理事長・北村隆志でございます。第1章の説明は以上でございます。

では、「第2章 第一種鉄道建設等事業の目的及び内容」につきましてご説明いたします。北陸新幹線ですけれども、全国新幹線鉄道整備法に基づきまして建設を進めてございます。下の表、表2-1-1に沿革を記載してございます。昭和47年6月に当時の運輸大臣が基本計画を決定し、その翌年の11月に整備計画を決定しております。基本計画と整備計画につきましては、その下、表2-1-2に記載してございます。整備計画をご覧くださいますと、建設線は北陸新幹線で、区間は東京都から大阪市、走行方式は粘着駆動による電車方式、いわゆる今の方式です。最高設計速度が260キロメートル/時、その他必要な事項ということで、主な経由地として長野市付近、富山市附近、小浜市附近を経由するとなっております。

また、上の表2-1-1に戻っていただきまして、順番に高崎から工事を進めてまいりまして、平成9年10月に高崎・長野間が開業し、その後また工事を進めてまいりまして、一番下、平成27年3月に長野・金沢間が開業してございます。現在はその1行上、平成24年8月に着工いたしました金沢・敦賀間、こちらの工事を鋭意進めておりまして、現在、令和4年度末の完成を目指して工事を進めてございます。今般ご説明させていただきますのは、その先の敦賀から新大阪に係る計画段階環境配慮書の内容でございます。

続きまして、2-2 ページをご覧ください。第一種鉄道建設等事業の目的でございますが、本目的は全国新幹線鉄道整備法に基づき、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、国民経済の発展、国民生活領域の拡大、地域の振興に資することを目的としております。また本案件であります、北陸新幹線（敦賀・新大阪間）につきましても、北陸圏と関西圏の間の移動の速達性、利用者の利便性の向上や、北陸新幹線全通により北陸圏を経由して首都圏と関西圏をつなぐ東西間の幹線交通となることによりまして、今後発生することが想定されています東海・東南海・南海地震により影響を受けることが想定されている東海道新線への代替機能を担う重要な役割を受け持つことも合わせて目的としてございます。

続きまして、2-3 第一種鉄道建設等事業の内容ですが、まず名称及び種類といたしまして、

名称は「北陸新幹線（東京都・大阪市間）」で、種類は「新幹線鉄道の建設」でございます。

続きまして、事業実施想定区域の位置ですが、お隣の2-3ページをご覧くださいますと分かりますように、敦賀から新大阪までの間を結んだような、赤で囲ったような形になってございます。このうち丸で囲っていますのが、駅として想定している箇所でございます。

2-3-3 第一種鉄道建設等事業の規模につきましては、敦賀市を起点とし、新大阪を終点とする事業でございます。駅につきましては、敦賀駅、新大阪駅のほか、小浜市附近、それから京都駅、京田辺市附近を設置する計画でございます。

2-3-4 につきましては、単線、複線の別は複線で、動力は交流の25,000ボルトと考えております。その他、関連する事項といたしまして、最小曲線半径は4,000メートル、最急勾配は15パーミル、1,000分の15を考えてございます。

2-4 ページをご覧ください。「事業実施想定区域を設定する際の考え方」をまとめたものを記載してございます。大きく3つの観点がございます。

まず1つ目、新幹線事業の特徴ということで、本事業のルート決定によりまして駅の設置位置が事業計画上のコントロールポイントとなる。それから、高速走行を可能とするためにルートがなるべく直線となるように計画する。あと、主要な線形条件は、最小曲線半径は4,000メートル、最急勾配は15パーミルを基本として計画してございます。地形・地質等による制約条件といたしましては、活断層や脆弱（ぜいじゃく）な地質は回避する、やむを得ず通過する場合には通過延長をできる限り短くする。また、主要な河川や湖沼・ダム湖は回避する、こちらも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小さくするとしております。

あと、環境要素等による制約条件といたしまして、生活環境の保全の観点から、市街地化もしくは住宅地化が進展している地域はできる限り回避する。また、自然環境の保全の観点から、自然公園区域等を回避するまたはやむを得ず通過する場合には、トンネル構造等できる限り配慮をするとしてございます。その下の「※複数案の考え方」ですが、配慮書の段階では、いわゆる複数案にするという考え方を設定することになってございます。これにつきましては、本配慮書の時点では具体的なルート案を単一に絞り込んでおらず、先ほどの2-3ページにございましたように、幅を持ったルート帯を示すことで、複数案と見なすことを採用してございます。

その他、2-5ページ、少し細かい内容になりますが、今後のルート検討における主な考慮事項ということで、8項目を記載させていただいております。その中で大阪府に関連することといたしましては、上から2項目目、大阪市及びその周辺においては、基本的に地下トンネルとするよう検討を行う。上から3つ目、全体の約8割がトンネル区間であるため、掘削発生土の受入地を検討し、その輸送に伴う周辺交通等への影響をできる限り低減するよう検討を行う。4つ目、京都市、大阪市及びその周辺の地下トンネルは、可能な限り道路等公共用地の下の活用を考慮し、必要に応じて「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」の活用も検討を行う。5つ目、文化財に留意して具体的な工事施工法の検討を行う。6つ目、

京都丹波高原国定公園や金剛生駒紀泉国定公園等の第3種特別地域等を通過することとなるため、動植物や景観等への影響及び環境保全措置について検討を行う。

下から2つ目、市街地における工事施工法や、京都駅、京田辺市附近駅、新大阪駅への入り方について、詳細な検討を行う。これらを今後のルート検討における主な考慮事項として考えたいと思っております。ここまでが第2章の説明になります。

続きまして、「第3章 事業実施想定区域及びその周囲の概況について」ご説明いたします。3-1ページをご覧ください。事業実施想定区域及びその周囲の対象は、事業実施想定区域を含む市町とし、記載の2府1県24市町としました。また、第3章につきましてはオープンデータを基本とし、対象24市町のデータを府県別で集計した表で整理するとともに、事業実施想定区域を重ね合わせた図面で整理いたしました。

まず、3-1 自然的状況です。3-1 から 3-9 ページは大気環境の状況となります。こちらが規制地域などを整理しております。続いて 3-10 ページから 3-13 ページ、こちらは水環境の状況となります。こちらでは河川、湖沼などについて整理しております。続きまして 3-14 ページから 3-15 ページ、こちらは土壌及び地盤の状況となります。こちらでは土壌汚染の区域指定などを整理しております。続いて 3-16 から 3-18 ページ、こちらは地形及び地質の状況となります。注目すべき地形地質などについて整理しております。続いて 3-19 から 3-28 ページは、動植物の生息または生育、植生及び生態系の状況となります。3-20 ページについては、植生区分の概要になります。敦賀駅から京都駅までは駅周辺を除くと主に樹林地、京都駅から新大阪駅までは主に市街地となっております。3-22 ページは、自然度の高い植生の概要です。ここでは、環境省の植生自然度における自然度10と9の植生を抽出しました。続いて 3-28 ページ、こちらはラムサール条約湿地の分布状況です。事業実施想定区域はラムサール条約湿地である三方五湖を回避しております。続いて 3-29 ページから 3-32 ページ、こちらは景観及び人と自然との触れ合いの活動の状況となります。こちらでは自然景観資源などについて整理を行っております。続いて 3-33 ページをご覧ください。

3-2 社会的状況です。3-30 から 3-35 ページは、人口及び産業の状況となります。市町や人口密度について整理しております。続いて 3-36 から 3-37 ページは土地利用の状況となります。3-37 ページは土地利用の状況で、敦賀駅から京都駅までは駅周辺を除くと主に森林、京都駅から新大阪駅までは主に建物用地となっております。続いて 3-38 ページから 3-41 ページは、地下水の利用の状況となります。3-41 ページは地下水の利用の状況で、ここでは湧水、酒蔵・蔵元、災害時協力井戸を整理しました。続いて 3-42 から 3-44 ページは交通の状況となります。ここでは道路網や鉄道網などについて整理をしております。続いて 3-45 から 3-48 ページは、学校、病院、住宅等の状況となります。なお、集落等については人口集中地区で整理しております。最後に 3-49 から 3-69 ページは、その他法令等による指定地域の状況です。3-50 ページ、こちらは自然公園の指定状況です。事業実施想定区域は若狭湾国定公園を回避し、また京都丹波高原国定公園のうち、第1種、第2種特別地域を回避しております。続いて 3-61 ページ、こちらは文化財の分布状況です。ここでは国宝重要文

化財、史跡、名勝、天然記念物を整理しました。第3章の説明は以上となります。

続きまして、「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」についてご説明いたします。4-1 ページをご覧ください。4-1 計画段階配慮事項の選定です。計画段階配慮事項の選定に当たり、表 4-1-1 に示すとおり、事業実施想定区域を、明り区間、トンネル区間（山岳部）、トンネル区間（都市部）の3つの区間に区分しました。事業の実施により、区間ごとに想定される影響要因は、表 4-1-2 に示すとおりです。鉄道施設の存在及び鉄道の供用を対象とし、工事中の影響は考慮しないこととしました。

続きまして 4-2 ページをご覧ください。計画段階配慮事項の選定項目です。計画段階配慮事項の選定は、影響要因と環境要素に対して環境への影響の重大性を考慮し、計画段階で検討することが望ましい項目を選定しました。選定した環境要素は、騒音、低周波音、振動、水質、地下水、水資源、地形及び地質、文化財、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合いの活動の場となります。選定の理由につきましては 4-3 ページに示しております。

続きまして、4-4 ページをご覧ください。「4-2 計画段階配慮事項の検討に係る調査、予測及び評価の手法」です。調査は選定した環境要素に関する自然的状況及び社会的状況の情報とし、事業実施想定区域内の情報を抽出しました。予測は調査結果と事業実施想定区域との重ね合わせにより影響の程度を予測しました。評価は調査及び予測の結果を踏まえ、実行可能な範囲内で環境影響が回避または低減されているかを評価しました。選定の理由につきましては 4-5 ページに示しております。

続きまして 4-6 ページをご覧ください。「4-3 計画段階配慮事項の検討に係る調査、予測及び評価の結果」です。騒音を例に基本的な流れをご説明いたします。まず「1) 影響要因」において、区間ごとに影響要因を抽出します。続いて、「2) 調査」において事業実施想定区域内の環境要素に関する情報を抽出します。

続いて 4-8 ページの「3) 予測」において、調査結果と事業実施想定区域との重ね合わせにより影響の程度を予測します。

最後に 4-9 ページの「4) 評価」において、重大な環境影響が回避または低減されているかを評価します。これを環境要素ごとに行いました。

続いて 4-44 ページをご覧ください。計画段階配慮事項を選定した項目において予測及び評価した結果を総合評価として整理しました。幾つかの項目をまとめてご説明いたします。

まず、騒音、低周波音、振動についてです。列車の走行や換気施設の供用等により騒音等の影響が予測されるため、路線のルート・構造等の検討段階には、学校・病院・住宅等の環境保全施設をできる限り回避するように配慮します。また、方法書以降の手続きにおいて、詳細な予測・評価を行い、環境保全措置を検討することから、重大な環境影響の回避・低減が図られると評価しました。

続いて水質についてです。濁水や生活排水等を公共用水域に放流する場合には、必要に応じて濁水処理及び汚水処理等の対策により水質への影響を回避・低減します。

続いて地下水、水資源についてです。トンネル等の地下構造物の存在により、地下水及び

水資源に影響を及ぼす恐れがあると予測されるため、方法書以降の手続きにおいて、周辺の水利用調査を確実に実施し、その上で施工方法等について、専門家の助言等を受け、詳細な予測・評価を行い、環境保全措置を検討することから、重大な環境影響の回避・低減が図られると評価しました。

続いて地形及び地質、文化財についてです。計画を深度化する段階で、対象となる地形・地質及び文化財を回避する、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構造等に配慮することにより、重大な環境影響の回避・低減が図られると評価しました。

続いて動物、植物、生態系についてです。計画を深度化する段階で、対象となる自然公園等を回避する、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構造等に配慮します。また、方法書以降の手続きにおいて、現地調査を行い、貴重な種の生息、生育環境が変化すると予測される場合には、必要に応じて専門家の助言等を受け、環境保全措置を検討することから、重大な環境影響の回避・低減が図られると評価しました。

続いて景観についてです。計画を深度化する段階で、対象となる景観資源等の改変をできる限り小さくし、地上施設の形状・色彩に配慮することにより、重大な環境影響の回避・低減が図られると評価しました。

最後に、人と自然との触れ合いの活動の場についてです。計画を深度化する段階で、対象となる触れ合い活動の場を回避する、またはやむを得ず通過する場合には影響が小さくなるよう構造等に配慮することにより、重大な環境影響の回避・低減が図られると評価しました。第4章の説明は以上となります。

続きまして「第5章 本配慮書に対する意見書の提出」についてご説明します。

5-1 ページをご覧ください。環境の保全の見地からの意見書につきましては、5-1 ページにありますように、インターネットの場合はメールで、または郵送の場合と、2つの場合で受け付けることにしております。なお、様式につきましては1ページをめくっていただきましたら5-2 ページのほうで、提出者の住所・氏名、それから意見の内容と意見の理由を記載していただくというような形式にしております。なお、提出の期間につきましては6月1日から7月1日までとさせていただきます。

最後に、一番後ろに資料編を付けてございます。資料編につきましては、ここでは市町別のデータ、それから各種基準、あと動物の重要種リスト等を整理してございます。配慮書の説明は以上となります。

#### 【東野会長】

ありがとうございました。それでは、ただ今のご説明につきましてご質問等ございましたら、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

#### 【翁長委員】

ちょっとよろしいですか。2-4 ページですが、新幹線事業の特徴として、「本事業のルート決定により駅の設置位置が事業計画上のコントロールポイントとなる」と書かれていますが、この「コントロールポイントとなる」という意味はどういうことなのでしょう。

【事業者】

2-3 ページに駅の位置、敦賀駅につきましては現敦賀駅の併設になりますが、いわゆる駅の位置をできるだけ直線になるように、新幹線の事業でも直線になるように計画することも含めて、駅の位置をある程度フィックスさせないことには、いわゆる高速性を維持する形のルートが決まらないということもありまして、駅の設置位置をコントロールポイントというふうに考えているところでございます。

【翁長委員】

もう一つ、続けてよろしいですか。

【東野会長】

はい、どうぞ。

【翁長委員】

そうしますと、2-3 ページのその図を見てみますと、この円で書いた範囲が駅の設置位置となり得る可能性のある場所ですか。

【事業者】

はい。

【翁長委員】

そこをできるだけ直線で結ぶような形で線路が決まると、そう考えてよろしいですね。

【事業者】

当然、各駅を直線で結ぼうとしますと、先ほど申し上げましたように例えば国定公園ですとか、第1種特別地域、第2種特別地域なんかに当たる所が出てまいります。そういう所は回避した上で、できるだけ直線で結ぶということで考えています。

【翁長委員】

そうしますと、この線で囲ったどこを通過しても環境に影響がないように、そういうことで皆さんも考えていただく、われわれも評価するという、そういうことになるのでしょうか。

【事業者】

今後、方法書以降の手続きの中で、実際にどういう影響が出るかというのはもう少し詳細に調査してまいります。今のところは文献等で調査では、環境保全措置を取れば重大な影響は回避できるというところの範囲で引いているというものでございます。逆に言うと、具体例で申し上げますと、大阪ではないのですが京都の中でいきますと、京都と福井の県境附近の例えば国定公園の第1種、第2種特別地域につきましては、やはりそこは地下で通過するととても重大な影響を与える恐れがあるということで、もう既にこの事業実施想定区域の範囲からは回避するというようなことも選択はしてございます。

【東野会長】

他にございますでしょうか。

【道岡委員】

この同じ2-3の図の見方を教えていただきたいのですが、この円の大きさが、例えば新大

阪だとかなり小さいですし、京都と京田辺の所はかなり大きい円で大きさに違いが出て、かつ京都と京田辺の円を結ぶラインはかなり幅があるのに、京田辺から新大阪に行くラインは急激に細いというか、何となくここに違和感があるのですが、どう見ればよろしいでしょうか。

**【事業者】**

正直申し上げますと、京都駅、それから京田辺市附近につきましては、なかなか環境影響を考慮しますと結構いろいろな選択肢というか、どこを通るにしてもいろいろ問題がまだちょっとあります。それぞれ保全措置を取れば回避はできるのですが、いろいろな選択肢を持っておきたいということで範囲を広げてございます。あと、大阪府内に入る所、それからその上の福井県内につきましては、ある程度、うちの機構が持っておりますこれまでの知見ですとか、これまでの調査の中である程度の絞り込みができたものですから、そこにつきましてはできるだけ絞り込む形で範囲をお示ししているところでございます。

**【道岡委員】**

そうしますと、例えば京田辺の所はかなり円が大きいので、これはかなり幅があるということですね。

**【事業者】**

はい。

**【道岡委員】**

そうすると、そのあとの新大阪につなぐラインも幅をもう少し広くとることはないのですか。

**【事業者】**

どちらかという、京都と京田辺の間の所は比較的範囲を取りたかったので、京田辺市の附近につきましては円のほうも大きく取らせていただいている所です。ただ、そこから新大阪につきましては絞り込みが図れましたので、先ほど申しあげましたように、できるだけ幅を狭くする。本来はどちらかという大阪府内の幅のほう望ましい幅だと思っているのですが、今回のような形で絞り込みを行っているところです。ですので、事業実施想定区域からはみ出すとか今のところは考えてございません。

**【東野会長】**

他にございますか。

**【福岡委員】**

今と同じ意見なのですが、やはり一番分からないのは、京田辺から新大阪に向かって細くなっているのですが、本来はこの事業実施想定以外の所も円で書かれてしまっているからではないですか。極端に言えば、この円の一番左端に駅があることも想定するのですか。

**【事業者】**

先生のおっしゃるとおりで、円で描こうとするから、そういうことになったのは事実でございます。一応、京田辺市附近駅につきましては、大阪府内にまで円は入ってございます。

が、基本的には京都府内、松井山手駅附近に置くことを想定しております。ただ、そこに向かってどう入って行って、どう出ていくかについては、またいろいろなバリエーションをちょっと今後検討しなければなりませんので、円という形で大きくお示しをさせていただいているところです。ですので、ちょうどこの松井山手の円につきましては、枚方市には入っていますけれども、そちらには駅をつくることは今のところは想定しておりません。

**【福岡委員】**

口頭でおっしゃっていただくのはそうなのですが、図で示して、事業実施想定区域と書かれると、やはり誤解が生じるのではないかと思いますので、何かその辺はちょっと示し方を考えていただきたい。後ろの方の図とかで一番よく分かるのは、例えば3-2とか3-3でもいいですが、この図で松井山手の円に入っている部分、入っていない部分というのがもう視覚的に見えてしまって、ぱっと「ああ、事業の所がこうなんだ」というふうについ思い込みで、次にこの図を見たら、そう見てしまうことになると思いますので、何かちょっと工夫をされた方がいいのではないかと思います。

**【事業者】**

そういうご指摘も、内容は承知いたしました。今後の方法書以降の手続で、できるだけ絞り込みも少し行いたいと思っておりますが、その中でどういう形で反映させるかは、これから持ち帰って検討いたしますが、誤解が生じないようにしたいと思います。

**【内田委員】**

ちょっと関連してよろしいですか。

**【東野会長】**

はい。

**【内田委員】**

図面でどの程度の表現をするかというのは、その図面の役割によると思うのですが、ただ環境へのインパクトを見ていくときに、広い範囲について積極的に検討するのだと、狭めてそこだけOKという話ではなくて、可能性があることについては考えていくのだというスタンスであれば、広いほうがむしろ好ましいという見方もできると思います。ただ、それは最後の評価とのバランスだと思うのですが、同じような書きぶりになっているので、今、たまたま目についたというだけなのですが、4-9 ページの所で騒音のことについて評価結果が表の4-3-4としてありますが、明り部でも山岳部でも同じような書きぶりです。

何か配慮すると、詳細な予測・評価を行って環境保全措置を検討すると。ゆえに重大な環境影響の回避・低減が図られる。ちょっと飛躍がある書き方になっていると思います。これだけ幅広の所で見ても、起き得るインパクトというのはこの程度だと。その一方で、保全措置として考えられるのは、ここでどこまでいけると。類似例とかで判断して評価されているので、その辺りがもう少し書かれていれば、広い範囲とかというようなことについては、何も問題にならないでという感想を持っております。いかがでしょうか。

**【事業者】**

ご指摘のとおり今これだけ幅広のルート帯ということで、今回の評価に当たっては、そのルート帯に保全措置等が含まれるかどうかというところから判断しております。実際含まれるということですので、それは今後、現段階は詳細な評価というのができませんので、方法書以降で絞られたところで詳細な調査を行って評価、それから環境保全措置を検討していくといったところです。他の事例などでも、例えば騒音の環境保全措置というのは、構造ごとにいろいろ対策はあると思うのですけれども、それなりに実績があるというもので、そういった観点でいけば重大な環境影響自体は回避できるのではないかと、配慮書についてはそのような判断としております。

【内田委員】

今おっしゃられた所、なかなかこういった書面って書くのが難しいところがあると思うのですが、今、口頭で可能な範囲でお教えいただければと思います。確かに明り部であったり、それから山岳トンネルに関してはもういろいろな知見を皆さんはお持ちでしょうから、およそ見通しが立つという可能性もあろうかと思えます。今、可能性として大深度地下の話も選択肢の中に入っていると思いますが、大深度地下で道路トンネルの事例は確かにある一方で、鉄道トンネル、しかも新幹線、どんな断面で通すのか、どんな設計速度にするかによって話が変わってくると思うのですが、沖積層の所で大深度まで突っ込んでくるということでどんな影響があるとか、そこでどんな対策が可能かということに関しては、必ずしも知見十分じゃないと思います。その辺りの見通しはいかがでしょうか。

【事業者】

おっしゃるとおりで、大深度地下につきましては今、中央リニアさんの方でされていますけれども・・・

【内田委員】

それは山岳ですから。中央リニアで濃尾平野の所は確かに似たような条件です。

【事業者】

はい。

【内田委員】

今まさに動いているところで。すみません。

【事業者】

当然大深度地下でどういう影響を及ぼすかにつきましても、まだそれほど知見あるわけでもないですし、この大深度地下の申請に当たりましては今先生がおっしゃったようなことも含めて審査の対象になります。それにつきましては、こちらもいろいろな知見をお持ちの学識の先生ですとか、あとうちの機構にもそれなりの有識者はおりますので、ちょっとそういう知見をこれから集約して、対策は考えていきたいと思っております。

【内田委員】

そうなってくると、冒頭の質問にも出ていたのですが、コントロールポイントとして当然旅客鉄道駅、鉄道路線なので駅が最も重要なコントロールポイントになってくると思うので

すが、そのときに新大阪に路上に出ないと実際事業としては成立しないという中で、大深度で難しいと仮になってくれば、他にどんな選択肢があるのでしょうか。全部それらがクリアできるという見通しをお持ちかどうかという辺りはいかがですか。

**【事業者】**

現段階では大深度を使うことでクリアできると考えていますので、大深度を使わない場合という想定はしてございません。

**【内田委員】**

それで先ほどの話に戻るのですが、大深度で大丈夫というのはまだ知見として十分ではないのではないかなというところが心配です。

**【事業者】**

大深度を使うことで、どういう影響、多分騒音・振動等につきましては問題ないかなと。地下でありますし、あと前に言った振動が伝わるようであれば、それはもう例えば防振スラブみたいな構造を使うことで、完全に円を切るような設計もできます。そのようなものを使えば、そういう実績も首都圏の鉄道ではございますので、それが新幹線でいけるかどうかはこれからのいろいろ実験等を行います、その中で整理はしていきたいと思っていますところです。

**【内田委員】**

了解しました。

**【東野会長】**

他はいかがでしょうか。

**【岡崎委員】**

生態系の問題をちょっと聞きたいのですが、今回結構幅広い所だと大阪府側のまだ残された自然度の豊かな場所で、特別な群落がなくても植物学的にはいろいろな重要な植物が見つかる所だと思うのですが、今までやってきた北陸新幹線で、もう長野とか富山とか割と自然度豊かな所を通過してきていますよね。その中で配慮した事例というのはあるのでしょうか。それを踏まえて今回見つかったときも、多分改善していく、あるいはその対処を考えるのだと思うのですが、その辺に対して何か情報をお持ちでしょうか。

**【事業者】**

これまで北陸新幹線、他県の事業におきましても、ここでも触れておりますが、現地調査をした上で地域の動植物に詳しい先生方のご助言をいただきながら、保全対策、例えば植物でしたら移植でありますとか、そういったようなこととか、あと水環境に関してモニタリングしながらその環境に影響はどうかということとか、そういうのをしながら進めていますので、今回につきましても先生がおっしゃられますように、貴重な、そういうのに指定されていない区域でも影響がありそうな明り部等につきましては、現地調査をして保全対策についてもご助言いただきながら進めていく予定でございます。

**【岡崎委員】**

続いてよろしいですか。

【東野会長】

はい、どうぞ。

【岡崎委員】

それと、ただそこで見つかって対処しただけではなくて、実際工事を進める過程、今回すごい幅があるのでどの程度の所に影響を与えるか、全くこの地図を見てもよく分かりません。あのラインがただ線の幅というか、どこかを走る幅だということを今やっと理解したのですが、その場合、最終的にトンネルで対処するにしても、その出入口において貴重な動植物がいたときの配慮とかが必要だと思うのですが、その辺はあまり最後のコンクルージョンの所では、工事中のことは考えないみたいなことが出てきていて、そこがちょっと引っ掛かります。やはり、どこを走るかが明瞭でないので、そこも含めてちょっと具体的に考えていただきたい。走行ルートは、次の段階のときには具体的に決まっているのでしょうか。

【事業者】

おっしゃるとおりで、この配慮書の時点につきましては、工事については考慮しないと。ただ、国土交通省令で定められておりますので、今回は整理させていただいています。当然、先生がおっしゃるように多分一番肝になる工事中の影響をかなり気にされているかと思えます。それにつきましては、方法書以降の段階で工事中についての影響評価を行いますので、その中でお示ししたいと考えています。そうは言っても当然こちらといたしましても、そういう貴重な動植物をわざわざつぶしてまで工事をするつもりもさらさらございませんので、当然そういうものにつきましては事前に調査を行わせていただきます。先週の大阪市でのこのような審議会の中でも「実はこういうのが存在する」という情報も頂いておりますので、それならばもう少しこちらとしてもヒアリングさせていただきながら、いろいろな情報収集を行って、そういう所の絞り込み、もしくは必要に応じて移植ですとか、そういうものは検討したいと考えています。

それと加えて、2-3 ページで事業実施想定区域を広い範囲でお示ししていますが、これの絞り込みにつきましては今後行っていきますし、ある程度具体的なルートにつきましては、方法書の次の準備書の段階ではおおむね具体的なルートの絞り込みを行っていくというスケジュール間でおります。

【東野会長】

他はいかがですか。

【高田委員】

2-5 の上から3つ目の所で、全体の約8割がトンネル区間であり、掘削発生土の受入地を検討というふうに書いてあるのですが、その後の4-1の予測及び評価の所には、掘削発生土のことについて書かれていません。トンネルそのものの存在よりも、その発生土処理で基本は谷を埋めるということになるので、動植物への影響はそちらの方が重大だと思うのですが、それはどういうふうにと検討されるのですか。

【事業者】

先生から今、ご質問ありました件につきましても、いわゆる掘削に伴う発生土の話ですので、工事中における話ということで整理しております、それにつきましても方法書以降の段階でお示ししたいと考えております。

【高田委員】

ありがとうございます。もう1点、資料編ですが、資料の21ページに動物の分布調査の整理対象としたデータというのが載せていただけていますが、これは環境省のWeb-GISデータから引っ張っておられます。ですが、特に鳥なんかですと、1988年以前のデータということで無茶苦茶古いものしか掲載されていなくて、この配慮書以降、準備書、方法書などではもっと現地調査もされると思うので、新しいものを書いてもらいたいなということと、選定基準も天然記念物、種の保存法、環境省のレッドリストということで、全国的には貴重なのですが、大阪にはそもそもいないというようなものも挙がっていたりしているので、もっと現地に則してもらいたいなという希望です。

あと、ちょっとこのリストが不思議なデータになっていて、大阪の方が福井よりどの動物も自然度が高くて、合っているのかなと思います。ちょっと、鳥だけ調べてみたのですが、どうもちょっと違う所があるようなので、もう一度精査していただければと思います。

【事業者】

ご指摘いただきました点で、まず使用しているデータ、「自然環境調査 Web-GIS データ」で確かにその項目等につきまして、ちょっと古いものですかございます。今後、方法書以降につきましては、各府県のレッドでございまして、その地域の情報を収集してさらに整理を進めてまいります。

あと選定基準につきましても、こちらは先生がおっしゃいましたとおり、今は全国の基準で整理をしておりますが、その府県のレッドデータですかそういった基準を地域に則して方法書以降引き続き進めてまいります。ご指摘のあったリストに関しましては、元のデータのメッシュの度合いによって濃淡がある所がございまして、ちょっと具体的な所でここが変という所がございましたら、後ほどお教えいただきまして、こちらでも精査をしたいと考えております。よろしく願いいたします。

【東野会長】

他はいかがでしょうか。

【内田委員】

先ほどとは違う所で、4-42 ページの所に、項目としては「人と自然との触れ合いの活動の場」という影響要因を取り上げられているのですが、なかなか考え方が難しいと思いますので、方法書に向けてスコーピングでまた対象とか評価項目というのは見直されるという理解でよろしいでしょうか。

【事業者】

「人と自然との触れ合いの活動の場」について、配慮書の段階ではオープンデータを基本

ということで、国土数値情報の観光資源というものを活用したのですが、当然方法書以降では観光パンフレットであるとか、自治体等が発行している資料なども含めて検討を行ってまいります。「人と自然との触れ合いの活動の場」の定義としましては、基本的には野外レクリエーションとか日常的な人と自然との触れ合いの活動の場が一般的に行われる施設、あるいはそういう場というものを想定しております、具体的には登山道とか遊歩道、自然歩道、散策路、ハイキングコース、サイクリングコース、キャンプ場などを考えています。その辺りも含めて調査して検討してまいりたいと考えております。

**【内田委員】**

ぜひお願いしたいのですが、4-42 ページを指摘したのは、この辺は表面的に見ると、大阪府には存在しないとか、上の表の所でも詳細を見ていっても、大阪府というのは本当に対象が少ないことになっています。例えば、気付いた範囲では、3-25 ページの所で、巨木林の分布状況とかを見ると、実は大阪府域内にもプロットされています。ですから、着眼点によってはかなり状況が変わってきますので、方法書に向けてよろしくお願いしたいと思います。

**【翁長委員】**

基本的なところで、ちょっと分からないので教えていただきたいのですが、まず明り区間とトンネル区間、その定義はどういうものなのか。それとの関係で、例えば4-2 ページの表4-1-3を見てみますと、一番上の騒音に、明り区間ですと列車の走行と鉄道施設の供用で騒音が発生するという可能性が丸で書かれています。トンネル区間の山岳部ですと、やはり列車の走行と鉄道施設の供用で騒音が出るという可能性がある。ところが都市部のトンネル区間ですと、列車の走行による騒音は問題がないということで空白になっています。それが、トンネル区間というのはどういうものだから山岳では問題になるが、都市部ではならない、それがちょっと理解できなかったもので、まず明り区間とトンネル区間の定義、そしてなぜ都市部のトンネル区間では山岳部では問題になる列車の走行の騒音が出ないのか、そこをお聞きしたいと思います。

**【事業者】**

ちょっとまだ施設のご説明が不足して申し訳ありません。まず、トンネル区間の山岳部の定義につきましては、いわゆるトンネルの区間と、あと山岳部の位置で地上に出る所、いわゆる「まばたき区間」と呼ばれているものなのですが、そこも含めてトンネル区間、山岳部と定義しております。

**【翁長委員】**

それはトンネルがメインになる区間ということなのですか。

**【事業者】**

はい。ですので、山岳部の所で列車の走行の騒音対象としているのは、その一瞬、地上に出たときは騒音の影響があるということで含めております。一方、トンネル区間（都市部）という所は、いわゆる都市トンネル、シールドトンネルで、比較的地下深い所を通るという

所で、地上に出ることは基本ないということなので、騒音の対象にはしていないといった所になります。それらのトンネル区間以外の所を総称して明り区間と呼び、高架橋とか地上部といった所、この辺りを含めての明り区間という定義にしております。

【翁長委員】

今の説明ですと、山岳部のトンネル区間は一部明り区間があるみたいな、そういうことなのですか。

【事業者】

いわゆる山岳トンネル、山と山の間、川を渡るときだけ地上に顔をちらっと出す、その部分については明りではなくても全体がトンネルなので、トンネル間、山岳部という形で整理をしました。その部分、ちょっと顔を出す、ほんの一瞬だけですが、顔を出して新幹線が走っていく、その部分について騒音が出るだろうということでここでは対象にしてございます。ただ、この辺につきまちはまだ新幹線の縦断線形が確定したものがあられるわけではございませんので、あくまでそういう可能性があるということで今回は対象というふうにしてございます。

【東野会長】

よろしいですか。他はいかがですか。

【内井委員】

生態系関連で動植物についてちょっとお聞きしたいのですが、今後現地調査で主要な動物種と希少種等を調べていかれるということなのですが、どれぐらいの規模の調査を、どれぐらいの間隔で予定されているのかということをお聞きしたいのと、あと特に大阪ですので大阪府内に入った所、あと淀川等の下をもぐるのか、上を通すのかが分かりません。下を通るのですか、淀川とかだと。河川を横断する場合には、その河川の生物調査も項目に含まれているのかということをお聞きしたいです。

【事業者】

先に後半のほう、淀川の所につきましては今のところ地下で渡ることと考えています。ただ、地下で渡るにしてもやはり地上に影響がゼロとは限りませんので、当然その辺の調査を行うというふうには考えています。

【東野会長】

よろしいですか。

【事業者】

調査の規模ですとか回数等につきましては、まだ現在検討中でございますけれども、対象とする生物の生態ですとかそういったものを踏まえまして、四季調査を基本に今後検討を進めていく予定でございます。

【東野会長】

ちょっと聞きたいのですけれども、工事中の影響を考慮しないというふうにおっしゃっていて、それが主務省令について書かれているのですが、環境影響評価法の基本的事項の選

定の書いている部分がございまして、その中で周辺地域に対して重大な環境影響が想定される場合は必要に応じて工事の実施に係る項目を選定すると書いてあります。ですから、さっきおっしゃった大深度の地下のトンネルを作った場合には出てくる背後とか、そのもろもろの工事に係る重大な事項はちゃんとあるはずです。だから、そうきちんと書いていただくというのは必要だと思います。それもなく、ただ工事中の影響は考慮しないというふうに書かれるのは、あまりにちょっとひどいのではないのでしょうか。ちゃんとそういう理由をここに書いていただかないと、特にこれ、住民の方も読まれるわけです。工事中が入っていないのは分からないです。配慮書というのは、われわれ専門家ばかりこれを見るわけではありません。住民の方も見られます。だから、住民の方がちゃんと分かるように、例えばプロットに入れるとか、そういうことも考えていただかないといけないと思います。

**【事業者】**

一般の方がそういうふうに思われる恐れもあるというのは分かりましたので、そこにつきましては今回申し訳ないということとともに、今後はその辺もきちんと一般の方も分かりやすいように記載をしたいというふうに思います。

**【東野会長】**

それから、環境影響評価法に配慮書を入れるという改正はされ、ちょうど2011年ぐらいにリニアの中央新幹線の手続が始まって、そのときには、工事中の影響について入っていますが、今回は入っていません。それは、先ほど主務省令ということで言われたのですけれども、その辺はどう考えればいいのでしょうか。

**【事業者】**

もともとリニアにつきましては、いわゆる配慮書を出されていますが、あくまで改正法令の施行前ということで、まだその法律の中で主務省令がきちっと定められてなくて、工事中については考慮しないという文言はなく、工事中についても書かれたというふうに解釈しております。あくまで今回のこの北陸新幹線につきましては、法令が改正された後で、しかも主務省令に工事中の影響は考慮しないというふうなことが記載されていたので、リニアとは完全に分けて、主務省令に書いてあるから記載をしないということで整理をさせていただきます。

**【東野会長】**

主務省令はいいのですが、環境影響評価法の基本的事項の選定の所には別のことが書いてあります。そこはどう考えておられるのですか。

**【事業者】**

そこにつきましては、重大な影響が懸念されるということであれば書きます。あくまでここに書いていますとおり、いろいろな環境保全措置を行えば全て回避できるということで、特にそこにつきましては、すみません、間違えました。あくまで工事中につきましても検討はしましたが、いろいろなこれまでの事例ですとか、そのようなものを考慮した上で工事についても回避できるという判断ができたものですから、特にこの段階では環境影響評価法

にあるような事柄について記載することはなからうということで整理をして、ここでは記載をさせていただきます。

【東野会長】

だから、工事に係る重大な環境影響はないという判断をされたわけですね。

【事業者】

はい、そうです。

【東野会長】

それをきちんと書いてください。その理由を。理由がなくて含めないというのは、それは読んでいて逆に納得いきません。そちらはお分かりかもしれませんが、読んでいる方は理由が書いていないので、どうして含めないのかは分かりません。

【水谷委員】

関連しまして 2-5 の所では、その方法に関して「全体の約8割がトンネル区間であるため、掘削発生土の受入地を検討し、その輸送に伴う周辺交通等への影響を可能な限り低減するように検討を行う」と書いてありますが、これはまさに工事中の環境影響としていろいろ配慮すべき点があるということではないのですか。

【事業者】

ここで書かせていただいている項目は、そのルート of 絞り込みに関して記載している項目でございます、確かに多少工事に関連する項目ではありますが、今言ったような工事中で何か重大な環境に対する影響が出るとか、そういうことを想定してここで記載したものではありません。

【水谷委員】

ただ、掘削土がどれぐらい出てくるかとか、自然由来ではありますけれども有害性のある土壌が出る、出ないでありますとか、あるいはそれをどこへどう運ぶかというような、まさに交通等への影響があるということであれば、それに伴う大気汚染みたいなものも含めて影響はあると思います。

【事業者】

そこにつきましては、方法書以降の段階で確実に調査を行いまして記載することで考えております。

【水谷委員】

ちょっと関連して違和感がありますのは、評価の中では適切な対策を取ればいずれも回避または低減できると書かれておりますが、低減は間違いなくできると思います。ですが、回避というのは基本的にはできないのではないかと。重大な影響を回避できるということは、重大とか重要とかという所をどう捉えるかという話はあると思いますが、やはり全く何もやらないというようなことと比べれば、完全に回避ができるということはないと思います。そういう意味で、この書き方も低減まではいろいろできると思うのですが、回避とまで書いていいのかどうかということが1つ、あと現段階ではかなりいろいろな可能性があるよ

うな幅の広い絵を描いておられるので、それぞれの項目に対していろいろな選択肢があって、それぞれ個別に最適なものの中では描けるかもしれないのですが、最終的にルートを決めていくに当たって、掘削土の話とかいろいろなことを考えてみると、それぞれが独立には評価できなくて、影響を受けてくることがあると思います。そのときにおいても、全ての項目がきちんと問題なく回避なり低減なりできるのかなということを非常に心配しているのですが、その辺りはどのようにお考えでしょうか。

**【事業者】**

そこにつきましては、この段階ではまだ平面図の広い段階で、縦断につきましてはまだこれからさらに深度化を測っていく、まだこの時点である程度明り区間が存在する、トンネル区間の山岳部が存在する、都市部が存在するという中でのみを検討してございます。当然、先生がおっしゃったようなそういう回避・低減の策につきましては、例えば縦断をもっと下げるとか上げるとかということで回避できる可能性もございますし、それにつきましては今後検討していきたいと思っています。ここに書いている全ての項目が実際に回避・低減できるのか、そういうご質問かと思いますが、現段階では今のその事業全体の中で平面縦断を検討していく。それから、今後は工事中の話も方法書以降やっていきますが、それとあと完成後についてもここに書いているような方式をやっていけば、一応、今は回避・低減はできると。全てはこれでクリアできるというふうにご覧いただけます。

ただ、それはあくまでも今後方法書の中で、実際やっていく中でもう少し詳細な調査もしていますので、その中できちんと評価はしていきたいというふうに思っているところです。

**【東野会長】**

まだご意見はあるかと思いますが、時間の関係もございまして、一応ご質問のほうはこの辺で切らせていただきまして、またございましたら、あとは事務局の方へご連絡をお願いいたします。

それでは、事業者の方はご退出ください。どうもありがとうございました。

**【事業者】**

どうもありがとうございました。

(事業者退室)

**【東野会長】**

それでは事務局から今後の手続き等について説明をお願いいたします。

**【事務局】**

それではお配りしております資料2をご覧ください。配慮書に関する手続きの流れと、本審査会のスケジュール案を記しております。手続きの流れですけれども、四角囲みで何度も説明があったのもう省きますけれども、事業者から配慮書の作成があり、その送付が5月31日にありまして、本審査会をきょう6月17日に開催させていただいて、諮問させていただいたところです。それから、事業者のほうでは縦覧が6月1日から7月1日まで行われておりまして、意見書の提出期限も縦覧が終わる日までとなっておりますということで、大阪府内

では大阪府政情報センターと大阪府の環境保全課、関係する 10 市内の各所とあと電子縦覧も実施しております。それから、この配慮書の手続きというのはかなり短期間でかつ複雑な流れになっておりまして、いろいろな期間が決められております。それで、われわれ大阪府知事は下のほうに大阪府知事意見として述べるのが 8 月 2 日までというふうになっておりまして、その前に住民意見でありますとか、あるいは関係市長の意見を受けて、それを踏まえこの本審査会での検討結果を得て、それから知事意見を述べるといった流れになっていきます。意見書につきましては事業者のほうに全部提出されますので、私どもには直接手に入らないのですが、任意で住民意見とその見解について事業者にお願いしております。然るべき段階で頂くというふうな流れで今、進めております。それから、関係市長意見につきましては、7 月 12 日までということで期限を切らせていただいております、それまでに出てくる予定になっております。

そういうことを全部勘案しまして、知事意見というのは配慮書の送付から 60 日以上で、事業者が定める期間内に申し述べるということが主務省令で規定されておりますので、先ほど申しました 8 月 2 日までと期限が定められております。その関係上、あらかじめ委員の皆さま方には日程調整はさせていただいておりますけれども、会議の成立条件の過半数をご出席いただける、今のところ 7 月 26 日の午前中に 2 回目の審査会を開催して検討結果を取りまとめていただきたいと考えております。

先ほどの質疑の中でも法の配慮書手続きというのは平成 25 年 4 月から始まっておりますけれども、法の配慮書について本審査会でご審議いただくのは、実質初めてでございます。いわゆる方法書とか準備書についての検討結果の取りまとめに当たりましては通常それぞれの専門調査部会を開催しまして、集中的に調査・審議いただいておりますけれども、今回、内容を見ていただきますと分かりますように、個別具体の位置や規模等について示していないというようなこともあることから、今回は専門調査部会を開催せず、本日ご欠席の委員を含めて改めて委員の皆さま方からご意見やご指摘等を頂きまして、本日の審議内容、それから先ほど言いました関係市長意見、住民意見を踏まえまして事務局で素案を作成して、その素案について各委員にご確認・ご指摘等を頂いた後に、最終案を事務局と東野会長との間で取りまとめて次回の審査会でご提案させていただこうと考えております。

以上でございます。

#### 【東野会長】

ただ今の説明につきまして、事務局からご提案ありました進め方でいいかどうかも含めまして、ご意見・ご質問はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは事務局からまずスケジュール案のご提案がございましたけれども、これについてもよろしいでしょうか。それでは本日の諮問を受けまして、次回のこの審査会は事務局から説明があったとおり、7 月 26 日の金曜日の午前 10 時から開催したいと思います。ご予定いただきますよう、よろしくお願いいたします。

それから、審査会の開催通知、各委員からの意見聴取等につきましては私から事務局を通

じてご案内・ご依頼させていただきますので、委員の皆さま方におかれましてはご多忙中ですが、すけれどもよろしくお願いたします。

事務局にちょっと質問がございます。今回は専門調査部会を開催しないということでそれではよろしいのですけれども、設置要綱の第2条に「部会の設置等」について規定がありますので、設置する場合の流れについて初めての委員の方もいらっしゃると思いますので、具体的に説明をお願いいたします。

**【事務局】**

はい、分かりました。専門調査部会の委員というのは参考資料でお配りさせていただいております「審査会運営要綱」というものに記載しております。そちらを見ながら聞いていただきたいのですが、専門調査部会の委員は会長が指名することとなっております、委員構成や決め方について説明させていただきますが、基本的には大気であるとか騒音とかご専門の該当する部会の委員になっていただくことになりまして、会長から指名していただくという形になるのですけれども、この別表の下の「事業計画専門調査部会」と書いてありますが、担当する環境項目等の所で、全般的事項ということで、事業計画や工事計画、主要な項目以外の日照障害や電波障害などを含めた総合的な部会でありまして、その部会には会長の東野先生と法学の小谷委員は事案に関わらず委員となっていただこうと考えております。あと、事案の特性に応じて会長からその数名、2名ないし3名程度を指名していただきたいと考えております。ですので、次にこの北陸新幹線以外でご審議いただく別の案件でありますとか、この事業の方法書の審査以降の際には専門調査部会を開催することとなると思いますので、どうぞよろしくお願いたします。以上です。

**【東野会長】**

それでは、議題3の「その他」につきまして事務局からお願いいたします。

**【事務局（佐藤）】**

冒頭、小林室長から今日の議題ということで2つ用意しておりますが、1つ目の技術指針の改定についてということで、資料3、A4で少し文字が小さくて申し訳ございませんが、こちらでご説明をさせていただきます。そもそもこの環境影響評価及び事後調査に関する技術指針というのがあるのですけれども、これを改定しようとするときには本審査会の意見を聞くものとするというふうに条例で定めておりますので、ご説明をさせていただき、先生方からのご意見を頂く形になります。今回、改定につきましては特に技術的な事項でなく、法令の改正によって時点修正的な軽微な変更となっておりますが、ご説明をさせていただきます。改定の理由の1番右の欄をご覧ください。

3つございまして、1つ目はもう施行されておりますけれども、水銀に関する水俣条約が平成29年8月16日に発行し、改正大気汚染防止法が去年の平成30年4月1日に施行され、水銀の大気排出規制が追加されたことがあります。

2つ目に土壌の汚染に係る環境基準についての一部改正がされまして、土壌環境基準項目溶出基準のうち、シス-1,2-ジクロロエチレンという項目が、トランス体を含めた1,2-ジ

クロロエチレンに変更されたためということで、これは本年の4月1日に施行されております。

それから3つ目に、平成30年の第196回通常国会において不正競争防止法等の一部を改正する法律が可決成立し、工業標準化法が一部改正されまして、産業標準化法に代わり、いわゆるJIS、日本工業規格という名前が日本産業規格となるためということで、これがこの翌月の7月1日施行となっております。

以上の3点がこの技術指針の中で書かれておりまして、水銀は追加するというので調査の測定方法の所で、水銀というのはこれまでの「その他の必要な物質」という所に含めることもできるのですが、水銀について有害大気汚染物質測定方法マニュアル(何がし)という形のを追加したいと考えております。あとはJISの名前が変わったことと、シス-1,2-ジクロロエチレンの所の土壌汚染の所が1,2-ジクロロエチレンというふうに文言修正をさせていただきたいというふうに考えております。

以上です。

#### 【東野会長】

ただ今のご説明につきまして、ご質問等がございますでしょうか。特によろしいでしょうか。それでは改定案どおりで手続きのほう進めていただければ幸いです。

#### 【事務局(佐藤)】

本来であれば、パブコメとかを実施するのですがけれども、今回は先ほど申しましたように軽微な変更であるため工事手続きを事務的に行わせていただきます。

続きまして資料4でご説明をさせていただきますが、環境影響評価に係る対象事業の追加についてということです。ご承知の先生方もいらっしゃると思いますが、ご説明をさせていただきます。太陽光発電事業、太陽光発電所の設置の工事の事業というのを、国において法のアセス対象とする動きがあります。その動きの簡単な流れの説明と、今後の府の対応案についてご説明をさせていただきます。

資料4を見ていただきますと、国の動向ということで、去年の8月から太陽光発電施設等に係る環境影響評価の基本的考え方に関する検討会というのを環境省が設置いたしまして、計8回、うち2回は風力発電の検討をされました。それで、今年の3月4日にその検討会、報告書というのが示されておりまして、その中で太陽光発電について4万キロワット以上のものについて入れるというような形になっています。それから、3月7日に環境大臣から中央環境審議会に、その太陽光発電事業に係る環境影響評価のあり方についてということで諮問されまして、小委員会で審議をされ、それから取りまとめられまして、4月25日に答申がされております。その後、いろいろ手続きがございまして、環境影響評価法施行令の一部を改正する政令案に関する意見募集(パブリックコメント)がこの6月10日まで行われておりました。その結果についてはまだ出ておりませんので、詳細についてはまた確認したいと思います。今聞いております予定では7月上旬ぐらいに環境影響評価法施行令の一部を改正する政令の公布がなされまして、後に経産省の主務省令の改正を経て、周知期間を

得て来年4月1日に環境影響評価法施行令の一部を改正する政令の施行という流れで今進められております。

これを受けまして、大阪府では条例の対象事業に太陽光発電事業を追加する方向で検討したいというふうに考えておまして、まず全国自治体、47都道府県以外にも環境影響評価法に基づく政令市というものがございまして、それ以外にも一般市でも構わないですけれども、条例化検討の動向調査を行います。他府県も行うと思いますので、その動向も見ながら、規模要件等の検討をしていきたいと思っています。具体的な動きといたしましては、大阪府の場合は今のところは環境審議会、この審査会は環境影響評価審査会ですけれども、府の環境審議会に諮問して審議したいと考えております。それと併せまして、技術指針の改定についても必要になってきます。この技術指針の改定につきましては、この審査会で意見をお聴きする形になりますので、その際はよろしくお願ひしたいと思っています。ある程度いろいろな審議が進められていく中で、パブコメを行いまして最終的には条例施行規則の改正、技術指針の改定を行い、改正条例を施行したいと思っておりますが、時期については現在未定でございます。ただ、環境審議会というのは大阪府の場合、年2回開かれておまして、1回目は6月、2回目は11月又は12月上旬ぐらいに開かれます。ですので、おそらく今の予定では2回目に諮問いたしますので、早くても答申が来年の6月という形になり、施行もそれ以降になろうかと思っておりますので、よろしくお願ひします。以上です。

【東野会長】

ありがとうございました。ただ今のご説明につきましてご質問等はございますでしょうか。

【内田委員】

1点だけ。この環境審議会への諮問審議というのと技術指針の改定というのは、パラレルで進んでいくのですか。

【事務局（佐藤）】

すみません。パラレルに書いてしまっていますが、諮問して審議して答申を頂いた後、太陽光発電事業を条例の対象に入れます、規模もこれくらいにしますというような段階で、法でも技術指針というか、その辺を主務省令とかで書かれますので、そういった面も含めて技術指針の改定案を作成し、その後この審査会で示させていただこうと思っております。

【東野会長】

他、ご質問はございますでしょうか。よろしいでしょうか。その他、事務局から何かございますでしょうか。

【事務局（佐藤）】

本日の議題は以上でございます。

【東野会長】

それでは予定してました議事は以上でございますけれども、委員の先生方から何か他

にございますか。全体を通して何かご質問等ございましたらお受けしたいと思いますが、よろしいでしょうか。では特にないようですので、事務局に進行をお返しいたします。

**【事務局（阿部）】**

東野会長、どうもありがとうございました。また、委員の皆さま方には長時間に渡りありがとうございました。今後取りまとめに向けて委員の皆さまにはお忙しい中、お時間を頂くこととなりますが、どうぞよろしく願いいたします。それでは審査会はこれで閉会といたします。本日はどうもありがとうございました。

以上