

平成 26 年度 第 2 回 静岡県中央新幹線環境保全連絡会議（第 1 部）

日 時	平成 26 年 7 月 28 日（月） 午後 1 時から 2 時まで
場 所	榎島ロッヂ研修室
出席者 職・氏名	（委 員） 和田会長、北田部会長、栗下委員、森山委員、山田委員、森竹委員 入谷委員、福田部会長、亀岡委員、油井委員、松本委員 （関係機関・事務局） 東海旅客鉄道株式会社 田中所長、中村主席 特種東海製紙株式会社 鈴木リーダー 国土交通省 中部地方整備局 筒井課長、静岡河川事務所 川上課長 環境省 関東地方環境事務所 中川環境影響調査員、中村自然保護官 静岡市環境局環境創造部環境総務課 大村課長補佐 静岡県くらし・環境部 池谷部長、秋山環境局長、平野自然保護課長 市川生活環境課長、森谷水利用課長 他
議 題	南アルプス現地調査
配布書類	別添資料のとおり

（司会）

ただいまから、第 2 回静岡県中央新幹線環境保全連絡会議を開催いたします。

私は、静岡県くらし・環境部生活環境課長の市川と申します。よろしくお願ひいたします。

開会に先立ちまして、静岡県くらし・環境部長の池谷から、ご挨拶申し上げます。

（池谷部長）

皆さん、こんにちは。県のくらし・環境部長の池谷でございます。

本日は、委員の皆さま、また、オブザーバーの方々、本当にお忙しい中を、南アルプスの現場までお出でいただきまして、2 日間ということですが、本当にありがとうございます。

また、東海旅客鉄道株式会社さまも、今回、この環境保全連絡会議に参加いただけるということで、大変、感謝を申し上げます。

ご案内のように、リニア中央新幹線の環境影響評価につきましては、7 月の 18 日に、国土交通大臣から事業者の方に意見が出されたわけでございます。基本的には、環境大臣の意見を勘案し、それに加えて、ひとつには、リニア新幹線整備の重要性という点。また、発生土を利活用等々の意見が出されました。基本的には環境大臣の意見を踏まえてということを出たことでございます。

県といたしましては、1 点、大井川の河川流量について、大井川という具体的な名称を、今回、国土交通大臣の意見については出されたということと、その中で「精度の高い予測を行い、その結果に基づき水系への影響の回避を図ること」等の、ある意味では踏み込んだ意見も出されたわけでございます。

これにつきましては、川勝知事も非常に重要視されておりまして、今回の国土交通大臣の意見について感謝を申し上げるということで、個人的に国交大臣の方に感謝の手紙も書いたというところでございます。

今後、この新幹線整備でございますけれども、国交大臣意見を踏まえて、事業者であるJR東海さんの方で、評価書の補正を行うということがございます。

また、全国新幹線鉄道整備法に基づいて、国土交通大臣が工事を認可するというような形での動きが、もう、視野に入っているわけでございます。

県といたしましては、基本的にリニア新幹線に対して、その是非ということでは、もう、ない段階でございます。ただ、やはり、世界に冠たる日本の鉄道技術の、その粋を集めたものとして、50年前に東海道新幹線ができたわけでございますけれども、そのちょうど50年後に新たな新幹線の工事が始まるということにつきまして、これについては、やはり、環境を保全するという立場である私どもとしては、できるだけ、もう、最大限の環境への負荷という形で、日本の鉄道技術の粋を集めた形でやっていただきたいということが、まず要望としてはございます。

そうした中で、県といたしましては、今後、環境保全連絡会議、こうした会議での検討と、踏まえて、県環境影響評価条例におきまして、工事前には「事後調査計画書」の提出をお願いするというところで、また、これに対して、知事の方から、また、ご意見を申し上げるという機会もあるというふうに考えております。

今回の現地調査につきましては、この会議として初めて実施するわけでございますけれども、委員の皆さま方には、この後の、先ほど申し上げました知事意見に対する、また、いろんなご意見もいただくということも踏まえておりますので、是非、実際に現地を見ていただきながら、事業者の方も来ていただいておりますので、具体的な意見交換をする中で、次のステージへということで結びつけていただければと思います。

本当に2日間ということで、携帯も届かないような所に追いやられてしまいましたので、是非、今回のこの調査に専心をしていただくということでお願い申し上げます。冒頭、簡単ではございますけど、私の挨拶と代えさせていただきます。

本日はどうもありがとうございます。

(司会)

この会議は、本日と明日、2日間に分け、2部構成で開催いたします。

第1部の本日は、JR東海から概要説明と、それに対する質疑応答を中心をお願いし、第2部となる明日は、現地調査の結果を踏まえて意見交換を中心をお願いする予定でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、次第の第2に移ります。

ここからの進行は和田会長をお願いいたします。

ちょっと、時間が、当初、12時半からでしたが、少し遅れております。その後の行程もありますので、終わる時間は予定どおりということで進めていただければと思います。よろしくお願いいたします。

(和田会長)

和田でございます。よろしくお願いいたします。

今日は、晴天気で、非常にいい天気でございます。

先ほど、お話にありましたように、国土交通大臣の意見に対しての今までの経緯が述べられて、それから、基本的には環境に関連したものに対する保全に関して十分に配慮するようだという、そういう言葉がありました。

皆さん、今日、おみえで分かりますように、いろんな人が、だいぶ、増えてはきてはおりますけれども、ちょっと、道を外れますと、もう、本当に大自然でございますので、ここをいかにして、残すべきものと、それから、やむを得ず手を入れなければならないものと、それを区別して、そういう、この自然をいかにして、できるだけ、元のままの状態、それから、できるだけ、大勢の人にそれを見ていただけるような保全措置を考えるというふうなことで、いい知恵を出していただければと思います。

J Rの方々も、よろしくお願いいたします。

それでは、J Rの事業計画、具体的に現地を見ながら、イメージも、だいぶ、分かったと思いますので、よろしくお願いいたします。

(J R東海)

はい。

それでは、ご紹介をいただきましたJ R東海の田中と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、時間もあまり無いようなので、ちょっと、かいつまんで、簡単にご説明をしたいと思います。

お手元に、事務局の方から、こういった資料をお配りいただいております。

こちらと、あと、ホワイトボードにあります、ちょっと、見づらいんですが、平面図の方で、大体、おおまかな概要だけご説明したいと思います。

今まで、審査会とか、そういった場で、もう既にお聞きになられていることと、多少というか、ほぼ重複するんですけれども、新しい方もいらっしゃるということで、これでご説明させていただきます。

1枚、めくっていただきますと、まず、リニア新幹線というのは、一体、何なのというところからなんですけれども、「リニア中央新幹線」というのは「全国新幹線鉄道整備法」という法律に基づいて計画を推進しているものになります。

こちらのフローチャートにありますように、この法律で、実は、この中央新幹線自体の基本計画というのが定められたのが、昭和48年に既に定められております。その後、いろんな地形・地質調査だとかを始めとして、いろんな調査をしていきまして、分割・民営化した後の、当時、国鉄が調査をしてきたんですが、J R、国鉄の分割・民営化になった後、J R東海と鉄道建設公団、今の鉄道運輸機構といいます、調査を引き継いでやってまいりました。

その結果、その報告内容を、地形・地質だとか、あるいは、技術的な内容、環境の関係、あるいは、費用対効果などを議論していただいて、最終的に平成 23 年 5 月に、その報告内容を踏まえて、国土交通大臣が営業主体、建設主体として J R 東海を指名して、整備計画を決定して、建設の指示というのを J R 東海に出しております。

基本計画と整備計画の違いなんですけど、基本計画というのは点だけを示しています。東京を出て大阪へ行くと。途中は、甲府市付近、名古屋市付近、奈良市付近を通るということだけが、文字で定められているんですけど、整備計画の段階になって、初めて線で示されまして、この時に、南アルプスを通過するルートが正式に整備計画として定められています。

この建設の指示を受けまして、それ以降、平成 23 年から、もう、今、3 年以上経つんですが、約 3 年ですが、環境影響評価の作業を、私ども、ずっとやってまいりました。今、先ほど、ご案内ありましたように、国土交通大臣から意見をちょうだいしまして、環境影響評価は、かなり終盤にきています。ただ、まだ終わってはいないということ。

これが終わりますと、全国新幹線鉄道整備法上の工事实施計画の申請と認可といった、次の手続きに入っていくと。今、そういう段階のところにあります。

下のスライド見ていただきまして、「超電導リニアによる中央新幹線計画」ということで、整備計画で決められたことが、今のルートのことと、あと、こういった走行方式が、正式に「超電導磁気浮上方式」。いわゆる、超電導リニア。決められています。最高設計速度 505 キロ。建設に要する費用の概算額、これが 9 兆 300 億円というふうに整備計画の内容としてはあります。

概略の路線なんですけど、これ、ちょっと、復習になるんですけど、今回、環境影響評価としましては、東京から大阪のうちの、まず第 1 段階として、東京から名古屋のアセスを、環境影響評価をやっております。環境影響評価やるにあたりまして、その路線を決めるということをやっているんですけど、これが下にお示しするような図になります。途中、点線になっている所が山梨のリニアの実験線ということで、これは約 40 キロ位あるんですけど、それを含む 284 キロの環境影響評価を行っております。

1 枚、めくってください。

ちょっと、簡単に、リニアの意義というものを簡単にご説明したいと思います。

これ、いろいろな意義があるんですけど、1 つといたしましては、東京・名古屋・大阪を結ぶ日本の大動脈輸送について、東海道新幹線が開業から 49 年。もう 50 年に、まもなくなんですけど、将来の経年劣化への抜本的な備えが必要だと。構造物の大規模な修繕とかも、今後、必要になってくると。あるいは、これ、下に示しております図は平成 24 年に南海トラフの巨大地震モデル検討会というところが出した資料なんですけど、南海トラフの地震による、これ、表面振動を示した図なんですけども、こういったように、東海道新幹線の所は、非常に揺れが大きいというふうに想定されています。特に例えば、南海トラフということで、どこも災害のリスクはあるでしょうけど、2 重系化することによって、そういったリスクを分散するという、そんな効果が

期待できます。

こういった内容も、先ほどの調査報告の内容として、国土政策審議会の方で議論されてきた内容になります。

すいません。静岡県の路線概要なのですが、これ、この図にお示しするとおりなんですけど、ちょっと、こちらの図も小さいので、お手元の方の図でご説明しますと、山梨県の方から、伝付峠というところ、右側から伝付峠付近の所に路線が入ってまいります。そこから、やや少し北へ上がるような形になっていますけれども、できるだけ、トンネルの深さが深くないような形でルートを選ぶとか、あるいは、地質の状態で、山梨県の方は、この路線の少し北側に地質の非常に脆い所があるということで、そういったものを避けて、だいた、南へ下がっているのですが、最終的には、長野県境の小河内岳という所の少し南側に標高の低い所がございまして、そういった所を狙って長野県へ抜けると、そういったルートになっています。

この図を見ていただきますと、場所的には、この樫島から、さらに北の方へ行った、大井川が西俣川と東俣川に分かれる、そういった場所の付近を通っていくことになります。

1枚、めくっていただきまして。

静岡県の路線概要として、これ、縦断図と、我々、呼んでますが、線路を横から見たようなそういった図になります。ちょっと、分かりづらくて恐縮なんですけど、この縦断図につきましては、左側が東京で右側が名古屋になります。この赤点線で挟まれた部分の左側の所が山梨県との県境。右側が長野県との県境になります。

こうして見ていただきますと、その中に、ギザギザなのは地表の山の形になります。その下にあるギザギザではない山の線。これが新幹線の線路の高さを示しています。この新幹線の線路の高さで、1番、高い所で1100メートル位あります。その1100メートル位の所とか、あるいは、その地表から線路の高低差、それが、1番、浅い所でも約350メートル位の高低差があります。ご覧いただけますように、全て南アルプス地区、静岡地区につきましてはトンネル構造ということでございます。

リニアのトンネルの概要ですが、トンネルの内空有効断面積は約74平米ということで、下に図に示すようなのが標準的な断面ということになります。これは、いろいろ、トンネルの、山岳の地質とかによっては形状を変えていくということはありませんが、有効断面積としては約74平米を確保していくということになっております。

1枚、めくっていただきまして。

続きまして、山岳トンネル、非常口の施工概要です。

これを、お話する前に9ページまでいっていただいて、施設の、ちょっと、概要についてお話をしたいと思います。9ページをご覧くださいませでしょうか。スライドの右下に、ちょっと、小さい字で申し訳ないですけど、9って書いてありますけども、このスライドです。このスライドで緑の丸を付けた所が非常口（山岳部）という所です。ここから、将来的には中央新幹線が営業を開始した時は非常口として使うんですが、工事施工期間中はここがトンネル工事の基地になるような場所になります。それ

以外に赤丸で示したものが発生土置場の候補地ということになります。

ちょっと、これで、この緑の場所についてのご説明なので、もう1度、7ページのスライドに戻っていただけますでしょうか。

この非常口という所の掘削につきまして、これ、ヤードの、非常口の掘削のイメージを示したものです。このように非常口から地下に、先ほど、最低でも350メートル地下と申し上げましたが、地下に掘り進めまして、それで新幹線の路線に到達した所から東向き、西向き、両側に掘っていくということを行います。

工事中は、本当にトンネルを掘るという工事はトンネルの中でやっているんですが、その非常口の外には、例えば、電気を受電する設備だとか、中から水が出てきますので、そういった水を処理する。濁った水を綺麗にしたりとか、あるいは、発生した土砂を一時仮置きして、ダンプとかに積み込んだりと、そういったヤードはその非常口の回りに工事期間中は出てまいります。

もちろん、こういった場所は、今回、環境影響調査をさせていただきまして、いろんな機械ができるだけ音が小さくなるようにとか、あるいは、フェンスを設置して登山客から見え難くすると。そういった対策をしていくと、そういうことを考えております。

続きまして、下の8の図なんですけど、南アルプスのトンネルにつきましては、線路が通る本坑というトンネルに先立って、先進坑という少し断面の小さいトンネルを掘削して、それから、地山を確認して本坑をやると、掘っていくと、そういう施工手順をしてまいります。これによって、山の状況を把握して、設計とか施工方法に反映して、例えば、トンネル湧水の対策等にも、そういった情報を生かしていくと。そういった事を考えております。

1枚、めくっていただきまして、先ほどの図ですが、こちら、先ほど、ご説明したものの以外に、工事用道路（トンネル）というのを、2カ所、設置をしようと思っております。これは、今、来ていただいた林道東俣線というのは二軒小屋ロッジの、ちょっと先で終点になっております。そこから先は特種東海製紙さんの管理用道路はあるんですが、林道に比べると、やっぱり、なかなか、メンテも行き届かないとか、そういった事もございます。

あと、そういう意味で工事用道路を、我々で確保しなければいけないんですが、できるだけ地表の改変を無くして、動植物への影響を避けるといった意味合いも込めて、トンネル構造の工事用道路にしようというふうに考えております。

続きまして、環境影響評価、先ほど、全国新幹線鉄道整備法の流れをお示しさせていただきましたんですが、先ほど、1番、最初のフローチャートの緑色の部分の少し詳しいことを、流れをご説明したいと思います。

環境影響評価といいます。結構、いろんな段階を踏んでやっていかなければいけないルールになっています。私どもも、今、3年近くかけてやってきておるんですが、まず、平成23年に環境影響評価配慮書というのを出示させていただいてます。これ、法律上は、まだ、施行前の平成23年4月に法改正したばかりのことだったんです

が、施行前でしたら、それを先取りして、環境影響評価配慮書というのを作っております。これは、多分、日本で最初の環境影響評価配慮書ではないかと思われま

す。続きまして、平成 23 年 9 月に環境影響評価方法書というものをいただきました。これで、環境影響調査をどうやって、どんな方法で、どんな場所で、どんな期間やっていくかというのをお示ししてあります。それに対して、今回の準備書と同様に、審査会等で、いろいろ、ご議論いただいて、静岡市、あるいは、最終的には静岡県知事から、その方法書に対する意見をいただいて、実際の環境影響調査に入ってきているということになります。

従いまして、実質的には平成 24 年に調査をやっているという、開始してやっていると

いうことになります。この知事意見がありましたので、例えば、静岡県におきましては、関係箇所のご協力も得られて、例えば、発生土置場をあらかじめお示しするとか、そういった事も、知事意見を踏まえてやらせていただいていることになります。

それで調査をやりまして、昨年 9 月に環境影響評価準備書というものを提出しました。その後、皆さまもご案内ですが、昨年 10 月以降、審査会等で、あるいは、静岡市の専門科会の方で、いろいろ、ご議論いただきまして、あるいは、私どもの方で縦覧とか、一般の説明会をさせていただいたりとか、県の方で公聴会といったもの

をやっている上で、今年 3 月に知事意見をちょうだいいたしまして、今、そこから、準備書を最終的に評価書にまとめるという作業があるんですが、今、まさにそれをやっている段階ということになります。

この評価書も、なかなか、1 回でできるものではなくて、一旦、4 月に評価書を作成して、国土交通大臣に送付しております。最終的にはそれを補正したものが最終盤の評価書となるわけなんです

が、そこも、少し詳しくご説明。1 枚、めくっていただくと、フローがございまして、簡単にご説明させていただきます。この、1 番、左のアセスメント結果の修正とありますけども、環境影響評価の準備書というものは、これから、いろいろ、皆さんにご意見いただくための準備のもの。というものは、環境影響評価書のほぼ 8 割方できてるようなものなんです

が、それを、4 月 23 日に国土交通大臣にお送りしました。国土交通大臣は、即日、環境大臣の方に送付しております。それは環境大臣から意見、助言をもらうためということなんです

が、これは、環境大臣から 6 月 5 日に、意見・助言が国土交通大臣に出されまして、7 月 18 日、もう先々週の金曜日に国土交通大臣から事業者の方に意見が来ております。それで、今、まさに、JRの方で、その意見書を読み解いて、いろんな対応を考えると

縦覧というのがございます。縦覧を1カ月やって、これで、一応、法律上の環境影響評価の手続きに則った作業が終わります。

あと、先ほど、くらし・環境部長の方からお話ありましたように、静岡県の場合は県の条例で「事後調査計画書」というのを出さなければいけません。これにつきましては、このアセスの、最終的に評価書を公告・縦覧すると手続きとしては終わるんですが、その後やります、工事実施計画の、それを承認いただいて、工事実施計画、工事が、事業が始まったら、事後調査計画をできるだけ早く、工事着手する前にお出ししなければいけませんので、そういった行為が、今後、まだ、控えているといったような状況でございます。

J R東海から、事業の概要としては、ちょっと、長くなりましたが、以上でございます。

(和田会長)

ありがとうございました。

よろしいですか。

(事務局)

それでは続きまして、今、J R東海さまの方からご説明をいただきましたけれども、これについての質疑応答と、それから、意見交換をお願いいたします。

お手元に、今、ご説明をいただきました資料の他に、委員の皆さまには「現地の図面と写真」それから「評価書から抜粋した準備書に対する知事意見と事業者見解」そして「事後調査計画」の。それから「モニタリング計画」がお渡ししてありますので、それなどをご参考にしていただければと思います。

評価書の内容は、ただいま、説明があったとおり、国土交通大臣の意見や、委員の皆さまから以前にいただいたご意見を踏まえて、現在、J R東海において検討中のものもあると思いますけれども、今後、この内容をベースにして、条例に基づく「事後調査計画書」が県に提出されます。これに対して知事が意見を述べることとなります。

この連絡会議としましては、この「事後調査計画書」に基づく調査を将来にわたり確認していくものが主な柱となっております。今回の現地調査におきましても、事後調査やモニタリングの内容にご留意いただいてご意見をいただければと思います。

J R東海におかれましては、検討中の情報も、多分に、今の段階ではあると思いますが、できる限り、委員の皆さまが、意見を述べやすいように、いろいろと可能な範囲でお話いただければと思います。

それではよろしくお願ひします。

終了時間は先ほど申し上げたとおりで、13時50分頃には終わらせていただければと思います。

よろしくお願ひします。



(和田会長)

それでは、今、途中まで、土砂置場、予定されてるような所、幾つか見ていただいたと思いますので、皆さまからのご意見、感想などもいただければと思うんですが、いかがでしょうか。

(北田部会長)

委員の北田といいます。

今日は、静岡の駅から自動車ですっとここまで来たわけですが、見てますと、井川のあたりとか、あそこら辺は、大気汚染という意味でも、私、大気汚染を専門にやっているので、そういう意味でも、問題があるかもしれないと思われる場所ですが、大気汚染といわなくても、道路が非常に狭いです。しかも、その生活道路で、多分、道の両側に人が住んで日常的に使ってると。あそこをたくさん車が通る時に、やはり、その安全だとか、そういう意味でも配慮されないといけないんじゃないかと、もう、何か考えてらっしゃるのかもしれないですけども、それを強く思いました。

それから、その事は井川のあたりだけではなくて、畑薙からここへ来るまでの間の途中に、土砂置場があって、それを見ながら来たわけですが、やはり、それらの所も非常に、とてもあのままでは使えないだろうなということでは、きっと、整備されないといけないと思いました。

ただ、その時に、このあたりは南アルプスエコパークという地域で非常に自然の豊かな貴重な場所なんですけども、同時に、その道路整備をされる時に、やはり、この地域の何かのプラスになるように、自然保護というのを、もちろん、それは、1番、大事なんですけども、同時に、道路を整備するにあたって、それが地元の、例えば、森林の維持ですとか、あるいは、自然保護の意味でも役立つような形で整備をされなければいけないということは、このJR東海さんが、この工事をすることだけではなくて、それが、同時に地元のいろんな林業だとか、あるいは自然保護、それと連携する形で、そういうことを進めていただかなきゃいけないのではないかなと、そういうふうに思いました。

以上です。

(和田会長)

はい。ありがとうございます。

今日見て、初めてでは無い方が多いかと思えますけども、人は確かに住んではいないんですが、特に今日は、このシーズンとして、最初の、山に入られる人が多かったかと思うんですが、そういうようなところで、夏の間はこういう状況になるだろうと思えます。

他にいかがでしょうか。

自然環境部会の山田先生、何か。

(山田委員)

井川の委員さんがいらっしゃるので、実は井川の委員さんにお話いただきたいと思うんですけど、先ほど、おっしゃったようなことで。

(入谷委員)

よろしいでしょうか。

(和田会長)

はい。お願いいたします。

(入谷委員)

私、井川山岳会の入谷と申します。

実は、今、話を聞いている限りにおきましては、登山者の事が、1つも出ておりません。というのは、ちょうど、夏山シーズンになりますと、ここの登山者の方が、もう、かなり、ここから歩く方はもちろん、二軒小屋から畑薙まで歩く方が、多々、おります。ということは、登山者の安全ということが、1つも出ていないものですから、ちょっと、お願いがあります。

中部電力さんが、ここ赤石ダムの時、やはり、この登山者を再優先する形で、散水車をやってくれました。そして、安全を守りながら、ダムサイトにはシャワールームを作ってください、そんな形で3年半ですか。やらせていただいた事があるんですけど、JRさんの場合は、やはり、登山者の安全優先ということは、何もここに出ておりません。それで、道路は、もちろん、舗装をしてやってくれると思うんですけど、やはり、狭い道路であります。

ただ、1人。今日も、見ていただいて分かるんですけど、1人、2人の方が歩いております。でも、8月の、ちょうど、旧のお盆あたりになりますと、団体の方が10人、20人と歩くようになります。ですから、登山者の最優先という形で、是非とも、今、いったように、散水車なり、シャワールームなり、そんな形で、この期間中は夏山シーズンぐらいだけはやっていただければ嬉しいと思います。

以上です。

(和田会長)

はい。ありがとうございます。

(池谷部長)

すいません。ちょっと、今の点、補足させていただきますけれども、多分、バスに乗られてきた登山者が多かったのでは何故歩いているのかと思われている方もいらっしゃるのかと思うんですが、実は、あのバスに乗っていらっしゃる方は、法律ベースで話しますが、基本的に東海フォレストさんの施設を使う方だけが、東海フォレスト

さんの送迎バスを使って、ここまで来れるということです。

東海フォレストさんは、バス運送事業法に基づくバス運行者の資格を持ってないので、一般の乗合バスではないんです。ということは、ここの施設を使わない方で、二軒小屋を使わない方は、基本的には南アルプスに入る時には、畑薙の手前の所に車を。あそこまで来れるんです。その先は歩かなきゃいけないんです。ということで、かなりの数の方が歩く可能性があるということで、今のご指摘なんです。ということ、ちょっと、ご了解をいただきたいと思います。

(入谷委員)

そして、長野の方から、山梨の方から、山を抜けて、北の方から来る方が、また、おります。あそこで登って降りるという方でなく、やはり、北から出てくる方。そして、長野のあれは、飯田ですか。あそこの所から、登って、こちらの光（てかり）から、こちらへ抜けて来る方、もろもろ、あります。それで、伝付から越えて行ったり、ここへ降りてきたり、そういう方が、多々、ありますので、それを、ひとつ、お願いしたいと思います。

(和田会長)

今、我々が、ちょっと、畑薙の方から、ここまで来たわけですが、その間の状況は分かりますが、それ以外にも、幾つかございますので、その辺は、これからも、できるだけ機会があるかぎり、どういう所で、どういう活動をされてるのか。どういうふうな使い方をされてるのかという事は、是非、見ていただければと思いますが。

他にいかがでしょうか。

ご意見、よろしいですか。森山先生。

はい。お願いいたします。

(森山委員)

井川漁業組合の森山でございます。

今から、また、再度、奥の方の視察ということですが、一番、漁業組合として関心があるのは、毎秒2トンの減水。減水のうんぬんは湧水だけの2トンなのか。それとも、工事用取水で1トンとか、そういう水を使うのか。それから、また、湧水の道路処理。ポンプアップはもちろんでしょうけれど、その辺の具体的な処理、定量的な水量の計算式を教えて欲しいということと。

それと、残土置場が大問題でありまして、これから先に、場所が、1番、問題であります。

今の河川環境、ずっと、道を走って見てもらったと思いますけど、今の状況が、これ以上、最悪な状況にしないで欲しいというか、してはいかんというのが、第1の目標でありますので、多分、工事が始まるでしょう。工事が始まってからの処分をしっかりと行って、最終的には前回の赤石ダムの際に見させてもらいましたけども、半分く

らいごみ捨て場で、盛土というか、残土処理の下にかなりの発生、建設発生のごみが埋まってると思います。埋まってるはずです。その辺を、しっかり、漁業組合として、説明して、ちゃんと見ながら、工事が長いですから、そういうのを注意深く、これから監督していかなきゃいかんなどは思ってます。

とにかく、明日、もう1回、この景観を見てもらってからのお話にしようかと思いましたが、これからの視察が、先が大事ですので、是非、よろしく願います。

(和田会長)

はい。ありがとうございます。

やはり、我々も幾つか懸念される事項につきましては、委員会なんかでも、いろんなところに出てまいりましたけれども、今回は、その影響評価の具体的なところを見ていただくというのが大事ですので、そのところを、ある程度、視点を、ぼやっと見ているのではなくて、やはり、大事なところ。今、いわれたように、水。最終的には水を汚すということもあるとは思いますが、土地改良というのが、かなりの、現在、我々が、今日、見てきた所が、だいぶ、変わる可能性がある。それが、また、何十年しますとああいうふうになってしまうわけ、戻っていいですか、それに合った地形、それから、植生というのは回復して、それで自然、また、それを自然というふうに、我々は回復したというふうにいいですが、実際にそれにいくにあたりましては、現在、森のようになっているその下に、その時の土砂とか、それから、どういふものがあるか分かりませんが、コンクリートだとか、いろんなものが、そういうものが埋まっている可能性が、ずっと見ているわけではありませんので、今回、こういう環境影響評価ということが、当時はそんなことが考えられていなかった状態にありますけれども、そのことを考慮した上で、どんな事が起こるか。もちろん、コンクリートの打つ時には、非常にアルカリ、強アルカリである。それは注意はするんですが、その後、どうなるのかということに関してはあまり注意をしない。その影響がどうなるのかということ、現在の状況とか、そういうものを考えた上でなければ、それから、先行的に考え得る最もいろんな影響というものは、やはり、ここで挙げていくしかありませんので、そういうところを、是非、皆さん、気がついたところを挙げていただいといて、それに対応する措置というものを考えたいと思いますので、是非、この場を盛り上げていただければと思います。

いかがでしょうか。何か。

(福田委員)

先ほどから出てる道路の問題ですけれども、スライドの9では、工事用道路（トンネル）として水色の破線があるんですが、ずりだしの工事用道路は、今の林道をそのまま使うのか、それとも、いろんな改良をして使うのか。その辺は、どの段階で分かるんですか。工事主計画の段階で分かるのか。今の段階でも、もう考えておられます。

それは、どういうことになるんですか。

(JR東海)

段階、段階で分かってくることって、それぞれ、あるんですけども、現時点で環境影響評価書を作成するにあたって、前提として、もう既に決まってるということとしましては、林道につきましては、最低限、舗装、舗装自体も、環境にあまり良くないというお話もありますので、全面舗装するのが本当にいいのかどうかというところもございますので、今のところ、ダンプの通行に必要な幅員だけは、少なくとも舗装させていただこうと。これは、また、林道の管理者の方と、いろいろ、相談したら、また、いろいろ、変わるかもしれないんですけども、いろんな方のご意見を聞くとも変わるかもしれませんが、アセス上の選定としては、今、そういうことを考えてます。これによって粉塵がすごく下がるとか、そういった効果もございます。

あと、もう1つは、従いまして、林道は、当然、発生土の運搬ルートとして、当然、想定をしておるんですが、それ以外に、先ほど、工事用道路のトンネル構造ってありましたが、我々、こういったその工事用道路を、私ども、林道に勝手にベルコンというわけにいかないし、こちら、工事用道路（トンネル）の中にはベルトコンベアを設置することを考えてます。それで、例えば、ある程度、まとまった量が、その発生土置場にベルトコンベアで送ることによって、その林道のダンプの台数を減らしていこうと。そういったことをアセスの時点では想定します。ただ、また、詳細については、やっぱり、今後、どんどん、計画が深度化してまいりますので、その段階では、また、いろんな方のご意見をお聞きしながら、最良の方法にしていきたいというふうに考えてます。

(福田委員)

そこが、1番、大切なんで、物事決まってからやって、またトラブルになるのが、一番まずいので、今回のこういう準備会のように、物事が固まる前にご提示いただいて、皆さんの意見をいただいて、合意を図っていくというふうに事業者が心がけていただきたいと思います。

それで、どの位の、間隔でいくと、土砂のずりだしに、あの道路で本当にできるのかということも、要するに、カーブが強くて幅員が無いですよね。工事に使うトンネルマシンをどうやって運ぶのかと非常に興味があるんですけど、どういうものを、どう運ぶのかということも、しっかり詰めて、それが固まった時点で、まず登山者の安全という、要するに、これを使っている方々に迷惑をかけないような道路にどうしたらいいのかということをお考えの上、ご説明いただきたいと。

それから、先ほど、和田先生からおっしゃった、北田先生からおっしゃった事も重要で、エコパークとして、この地域をこれから保全したり、国民の皆さんに開放していくという発想があるとすれば、この事業で何が手伝えるかという視点も重要だと思うんです。ネガティブなチェック、これは非常に重要なんですけども、県が進める南

アルプスエコパークにとって、この事業が何らかの形で、こういうふうな工夫すれば、こういうふうな将来形につながるというような視点でのご提案とか、ご意見があれば、事業者側もそれを踏まえていろんなことを考えるのではないかと思いますので、私は、どうこういえませんが、北田先生、おっしゃったように、何か地元に残してやりたい。今の環境を良くしてやりたいという、我々の気持ちがあるならば、それをどうしたら叶えられるかという視点も重要だろうというふうに思います。これは、もう、意見だけです。

それから、水の話でいいますと、当初、いろいろなご議論ありましたけども、知事意見、それを踏まえて、国交省の意見を踏まえると、当初、我々が考えてた事が、ほとんど網羅されてるということです。これを踏まえてとにかく修正をして欲しいと。従前のような、評価書の内容が分からんようなものを、グレーのような状態じゃなくて、工事着手前、着手、それから、事後のあるべき関与をしたり、調査しなさいということ、知事も意見を出されてる。それを踏襲して、環境大臣も、国土交通大臣も意見書を出されたわけですから、それを踏まえた修正を強くお願いしたい。

以上です。

(和田会長)

はい。どうもありがとうございました。

今の事に関して何かコメントを。

(JR東海)

まず、エコパークに関しては、私どもも、多分、今、林道を、舗装と、あと、1部、補修工事、法面がもう既に、法面工が壊れてて、どんどん、落石が落ちてくるというような、そんな状況もあります。そういった所で、やっぱり、防災上、必要な所は、最低限、そういった所を直す。あるいは、道に溜まった土砂をどけたりとか、そういった事をしようと思ってます。

多分、これは、我々、エコパークのためにやるわけではないんですけども、エコパークというのは、人と自然との触れ合いを重視する。世界遺産とは、また、ちょっと、違うものがありますので、例えば、もし、地元の、ここは静岡市なんですけれども、そちらの方で、エコパークで、例えば、林道を、人と自然とのふれあいのアクセラメントとして整備されたいというようなお考えとかも、今後、多分、今、検討されていられると思いますので、そこは、もし、そういう検討と、我々の工事の計画とうまく整合性が採れるように、是非、意見交換をしながら、どうせやるのであれば、そういったふうに整合が採れたものにしたいというふうに考えてます。

最後の、今の、今後の補正に向けてですけど、今、もう、まさに、やっておるところで、最終的には補正した所で、答が出てくるかと思うんですけども、評価書の補正については、ちょっと、今日、コメントしづらいんで、そこは、ちょっと、お願いしたいと思いますけど。

以上でございます。

(和田会長)

はい。ありがとうございます。

私の感覚ですと、やはり、この工事をやる。それから、評価書。環境影響を我々が審議してどういう影響があるかというところは、要するに、そちらの計画書に対して、我々はどういうところを見なきゃならないという、そういう知恵を出そうというんです。ありますが、ここの会は、要するに、対峙するものではなくて、私は、やはり、共に、環境に、何かの影響がある。そういうものを、出てきたものに対して、お互いにいい案を出しましょうという、そういう影響を、そういう態度で相互にやっていただきたいと私は思うんです。

つまり、こういうふうにしなさいという。これは、こういうことについてだけ、我々も、住んでる場所は静岡にありまして、工事が行われる場を、しょっちゅう、見ているわけにはいかないわけです。ですから、それを、一番ご存知なのはJR、工事をやってる方なんです。ですから、そちらから、一緒に、こういう事が起こったら困るでしょう。地元の人に対しても、それから、登山者の、いろんな利用してる方が。我々は監視するわけじゃないんです。要するに、共同で、影響がないように、あるいは、その人たちが、ここを利用する人たちにも、十分、安全で、そして、そういう工事に対しても、皆さん、実際に新幹線を使うかもしれないし、そういう将来の事もあるわけですので、その辺を、やはり、お互いに、気のついたところを出しあいながら、共同でやりましょうというのが私の提案なんですけども、是非、そういうふうにしていただきたいんですが、どうですか。

(JR東海)

今回、こういった環境保全連絡会議というか、静岡県独自で、他の都県ではやっておられない独自の取組ということでされてまして、もとより、JR東海というのは、リニアを作るというのは非常に大切な事業なんですけども、当然、環境影響評価法の、そもそもの精神として、この事業をやる者が、本来、責任持って、環境についてもしっかり取り組んでいくべきだというのがございます。

私ども、当然、環境影響評価出したらそれでお終いというわけではなくて、今後も、事業者として責任ある立場として、しっかり、事後調査、あるいは、その、今回、自主的な取組としてモニタリング調査というの、しっかりやっていきますし、それについて公表をして、しっかり最後までフォローしていくというつもりでございます。

ですから、こういった場でも、当然、同じように、そういった情報提供という大変ですけど、私ども、例えば、モニタリングした資料とか、そういったものを、当然、お示しいたしますので、そういったところで、何かご意見があれば、そういったことを、私ども、それを踏まえて検討していくといったことはできるかと思えます。

(和田会長)

はい。どうぞ。

(北田委員)

これ、また、後で機会があるのかもしれないんですけども。

この資料で、中央新幹線環境影響評価書の静岡県知事からの意見に対する事業者見解というのが、この資料がこれに付いてるんですけど、これの6-3-8 ページ、大気の関係の事が書いてあるんですけど、その右側の方が2つに分かれて、右側の方のコラムが事業者見解です。その事業者見解の第2パラグラフのところで、2行目から見ると「上空の大気汚染物質が拡散状況の変化によって地上付近に到達し高濃度となる、いわゆる、フミゲーションは発生しないものと考えます」。これや、それを根拠にして、地表面からその道路は、要するに、自動車の排水が地表面にあるので、だから、そのフミゲーションが起こらないっていつていつてるけど、こんなの全くナンセンスです。大体、フミゲーションの定義が間違ってる。フミゲーションって、別にこんなことをいうわけじゃなくて、むしろ、注5の方の、その左側の方の「煙の上方拡散が妨げられ、かつ、拡散幅が広がって」というのは、これは必ずしも正しいものではないと思うけども、中央の方は煙の上方拡散、要するに、大気の下層が非常に安定な成層になって、だから、道路から汚染物質が出た時に、その拡散、要するに、高さ方向への広がりが極端に抑えられて濃度が高くなるというのが、いぶし減少というものですよね。だから、これの方が正しい言葉の定義で、その、JR東海、事業者が答えられてる、私が、さっき読み上げた第2パラグラフの、これ、間違ってるわけで、間違ったことを根拠にして、そんなことは起こらないなんていつてるのは全くナンセンスだということで、もっと、ちゃんと真剣に、問いかけに対して答えてもらわないと、何かいい加減にどこかの本に絵が書いてあって、それ、見ながら、こういうことなんだろうと勝手に解釈して、そういうことは無いから大丈夫だなんていつて、そういう論法でやらなくてもいいというような話は全くおかしいと思います。

というわけで、これは、あと、聞く機会があるんですね。それでしたら、その時にいえばいいんですけど。ただ、ここに書いてあるのは間違ったことを書いてあって、間違ったことを根拠にして、本当にすごく大気汚染の意味で大変な状況になるかどうか、それは、また、別の話なんですけども。

ただ、先ほど、私、いいましたように、非常に生活道路で道路幅も狭くて、人が住んでる所も近いです。非常に近い場所で、それで、そこにたくさん工事用車両が通るということであって、しかも、鉛直方向への拡散が妨げられやすいような安定成層ができやすいと。地形的に。そういう場所だから、そういうものを調べるとというのが、静岡県知事からの意見だったわけですけども、それ、やらなくてもいいという、やる必要は無いと考えているという回答です。その回答の根拠にしてるのが、間違った言葉の使い方、言葉の使い方というか、概念を、要するに間違っただけで、それに該当しないというようないい方でやらなとしているのは、私はおかしいと思います。



(事務局)

すいません。

補正版の方は、県から、また、意見を述べる機会は無いわけなんですけれども、先生の方からご意見がございますので、それについては、また、確認いただいて、補正の段階で考慮いただければ、また、必要に応じてうちの方で、先生とのつなぎを取りたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

(J R 東海)

ちょっと、私ども、このフュミゲーションが、こういったケースに当たらないというのは、ちょっと、自信を持って書いておひまして、ただ。

(北田委員)

言葉の使ひ方がおかしい。

(J R 東海)

そこは、ちょっと、例えば、話し合うと、ずっと平行線なんだと思ひますけれども、だからといって何もしませんよといひてるわけではなくて、しっかり、モニタリングをしますと。予測はともかくとして、モニタリングして把握をしていきますといひことを申し上げさせておひましておひますので、何もしないといひわけではございません。

(和田会長)

はい。

(北田委員)

モニタリングは、もちろん、その大気汚染の濃度といひたって、四六時中、測るわけじゃないですよね。何か、1週間だけとか。そうすると、それでは分らないです。もし、それを補完するようにして、大気、下層大気、気温の一部とか、どんなふうになっているのかといひのを、四六時中、測るのは大変だけれども、しかし、何か悪くなりそうな時といひのは、大体、分かるわけですから、そういう時期に合わせて測る。測定する事によって、だから、気温が1度あがるとか、それから、風速が何秒とか、それによって予測。どういひ状況に陥るかといひことを推定できるわけです。そういう事を計画しておられる？

(池谷部長)

この後の予定もあひますので、部会等で、また、その時にといひことで、ちょっと、時間もあひますので。

(和田会長)

はい。よろしいですか。

はい。お願いします。

(司会)

大変、時間が押しておりまして誠に申し訳ありませんでした。

ご審議、ありがとうございました。

では、事務局から、これからの予定をご連絡をいたします。

これから、非常口、宿舎、2カ所、非常口の現場になる場所を見ていただきます。それから、田代ダムとって、大井川から早川に東電が水を抜いてますので、その場所を見ていただきます。このあたりが、ちょうど、流量が、毎秒2トン減るといってあたりでございます。

また、同行されますマスコミの皆さまは、この樫島ロッジにお戻りいただくことになりますので、よろしくお願いします。

また、県の職員も、現地調査を終わりましたら、こちらに戻ってくる者もおりますので、よろしくお願いします。

明日の朝は、二軒小屋を8時15分出発の予定でございます。

樫島ロッジの方は、朝食時間5時となっております。

誠に申し訳ありませんが、これから、先、非常にタイトなスケジュールになっております。樫島ロッジの食事時間は原則17時ですので、スムーズな視察が行われますようにご協力をお願いしたいと思います。

これをもちまして、第2回静岡県中央新幹線環境保全連絡会議第1部を終了いたします。