

京都府環境影響評価専門委員会 議事要旨

1 日 時

令和元年7月1日（月） 午前10時から11時30分まで

2 場 所

御所西京都平安ホテル 2階 朱雀の間

3 出席者

委 員 渡邊委員長、荒川委員、上田委員、大下委員、勝見委員、黒坂委員、清水委員、高野委員、田中委員、徳地委員、成瀬委員、吉村委員（12名）

事 業 者 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、パシフィックコンサルタンツ株式会社

事 務 局 環境管理課長、その他関係職員

関係機関 京都市、宇治市、城陽市、長岡京市、京田辺市、南丹市、久御山町
環境省近畿地方環境事務所

傍 聴 者 2名

4 内 容

(1) 開会、あいさつ

- ・ 五十嵐環境管理課長あいさつ
- ・ 会議の成立の報告

(2) 議事：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

①知事からの京都府環境影響評価専門委員会への意見聴取

- ・ 五十嵐環境管理課長が資料4の意見聴取文を読上げ。

②手続の流れの説明

- ・ 事務局から資料5及び6により、本件に係る手続の流れ等について説明（約5分）。

③事業者説明

- ・ 事業者から配慮書本編により、配慮書記載内容の説明（約20分）。

④質疑応答

- ・ 質疑応答（約60分）の内容は以下のとおり。

（委員）

ルート帯の中でどの辺りが明り（地上）になる、もしくはなる可能性があるのかを想定していれば教えてほしい。また、京都駅から大阪間は全てトンネルか、もしくは一部でも明り（地上）になる可能性も想定しているのか。

（事業者）

まだ計画段階なのでどこが明りになるのかは決まっていないが、全体の 8 割がトンネル区間になることを想定している。確実に明りとして想定しているのは、福井県内ではあるが、既に高架橋で駅が作られている敦賀駅付近と平地の真ん中に小浜線の東小浜駅がある東小浜駅付近である。京都府内では、京都駅の北側は概ねトンネルになると考えている。その他の区間については、今回の意見を踏まえて検討したい。

京都駅から大阪間は主にトンネルだと思うが、一部明りになる可能性も想定している。今後、深度化していきたい。

(委員)

トンネルの微気圧波は今後、騒音の項目の中で検討するのか。

(事業者)

方法書以降、微気圧波という項目を設けて検討することを考えている。

(委員)

ルート帯の幅をどのような考え方で決定したのか教えてほしい。特に、京都駅北側では、京都駅の事業実施想定区域を示す円の大きさに伴い、ルート帯の幅が広がっていると思うが、京都駅南側において、円の接線よりもルート帯の幅が狭くなっている理由は何か。

(事業者)

基本的には、計画段階において色々と考えた上でルート帯の幅を選定している。京都駅については、配慮書 2-2 ページに記載のとおり、現在の京都駅付近に駅を設置することを主に検討している。京都駅北側については、配慮書 2-6 ページに記載のとおり、京都市街地や伏見酒造エリアを回避した区域を選定するため、広めにルート帯の幅を設定し、概ね円の接線になっている。京都駅南側については、京都駅から京田辺市・松井山手付近までの流れを色々と検討した中で収まると考えられた範囲、また、接線ではないが少しでも幅を狭めるという観点から、このようなルート帯の幅を設定した。駅への入り方、出方という観点も考慮している。

(委員)

基本的な考え方は理解できるし、現時点での表現は難しいとは思いますが、現在の京都駅の位置は点に近い形で表されうるのに、配慮書の事業実施想定区域においてこの大きさの円で示されている理由は何か。

(事業者)

京都駅の付近に駅を設ける可能性や、駅への入り方や出方を勘案して 12km の円になっているが、基本的には現在の京都駅付近に駅を設置することを第一に考えている。今後の手続の中で色々な問題が出てきた際に、様々なバリエーションを持てるよう、広めに設定している。

(委員)

今後、幅を持ったルート帯からルートを絞り込んでいくにあたっては、絞り込んだ理由を含め、ルートの位置や範囲を丁寧に説明することが大切である。

(委員)

山岳部のトンネル区間においては地上に換気施設が設置されると思われるが、供用時の換気施設の影響について、動物・植物・生態系が選定されていない理由は何か。

(事業者)

換気施設の供用による影響としては、施設設置のための地上部の改変や供用時の排気等がある。方法書以降で事業計画が具体化した段階で、評価項目として選定するかどうかも含めて検討したい。

(委員)

換気施設の供用により、動物・植物・生態系への影響があるので、選定する方向で検討してほしい。

(事業者)

そのように対応する。

(委員)

文化財について、列車の走行による影響が選定されていないが、列車の走行による振動により、木造の構造物への影響があると考えられるので選定してはどうか。

(事業者)

列車の走行により影響を受ける環境要素として振動を選定しており、振動に対する環境保全措置により回避できるとは考えているが、御意見を踏まえ、今後選定する方向で検討していきたい。

(委員)

京都市内はほぼトンネル区間とのことであり、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」の活用も検討するとの記載もあるが、どの程度の深度を考えているか。

(事業者)

同法では 40m 以深もしくは基盤層から数 m 以深と規定されているので、法令に基づきつつ、現在、地質調査や文献調査により深度を検討しているところ。

(委員)

京都府北側の山間部はほぼトンネルとのことだが、列車が地上に出てくる谷間では景観や風景が変化すると思う。調査の対象としているのか。

(事業者)

そのような影響は想定しており、方法書以降で詳細に調査していく。景観への影響に加え、列車の走行に伴う騒音・振動の影響も考えている。従来の事例では影響がある場合、橋にシェルターを設置した場合もあるので、そういった対応も含めて検討していく。

(委員)

地下水について、配慮書 2-5 ページに「京都市市街地の地下水への影響等について、詳細な検討を行う」とあるが、詳細な検討を行うのは京都市市街地の地下水だけなのか。基本的には、地下水の流動を考えると広く丁寧に検討する必要があると思うが、詳細な検討を行う範囲を教えてください。

(事業者)

これまでの整備新幹線事業と同様に、全線で地下水利用状況を確認し、通常どおり影響を検討することを考えている。従来は法律に基づく水質が担保されている中で水量が確保できればよしとしてきたが、京都市市街地の地下水利用状況を調べていく中で、京都では水量だけではなく水質についても高い意識を持っていることがわかってきた。検討を行う範囲は京都市市街地だけではなく、地下水がどう流れ込んでいるか、また、どのように流れてきてどのような水質になるのかも含めて詳細な検討を行いたいと考えている。

地下水については当機構だけでは十分な知見を有していない部分もあると考えているため、今後は、配慮書 4-44 ページの記載「方法書以降の手續において、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」とあるように、積極的に助言を受けていきたい。

(委員)

基本的な方向性はよいと思うが、さらに丁寧に対応した方がよい。配慮書 4-44 ページではトンネルでの湧水の影響は記載されているが、明り区間でも構造物によっては、地表水の流出やそれに伴う地下水の流動の変化、水資源の変化も考えられるので、調査の精度は変わると思うが、ぜひ選定して調査を行ってほしい。

また、配慮書 4-44 ページでは、「施工方法等について、専門家の助言等を受け、」とあるが、周辺の地下水動態についても専門家の助言等を受けるのか。

(事業者)

地下水の流動全般についても助言をいただく予定である。

明り区間での影響についても、方法書以降で採用し調査したいと考えている。

(委員)

地下水の流動の把握は科学技術的にも難しいため、事業実施後も含めて長期的なモニタリングが必要だと考える。そのため環境影響評価においても、長期的な視点を視野に入れた調査を行うことが重要である。

(事業者)

いただいた御意見を参考にさせていただく。

(委員)

最近ではゲリラ豪雨等、急な雨の降り方が増えてきているため、環境影響評価では対象とするのは難しいかもしれないが、水資源といった水を利用する側面だけでなく、本事業による改変や構造物により降雨被害が拡大しないようにという観点も考慮してほしい。

(委員)

文化財を保全するための振動対策については、配慮書 資-12 ページに示されている指針「70 デシベルを超える地域については緊急に」対策、「静穏の保持を要する施設の存する地域については、特段の配慮をするとともに、可及的速やかに措置すること」の範囲で対策を行うのか。必要に応じて、指針以上の対策をするのか。

(事業者)

文化財への影響への判断基準は、今後検討していくが、振動対策としては当該指針が基本になる。必要に応じてケースバイケースで対応していきたい。

(委員)

明り区間の騒音については、新幹線鉄道騒音に係る環境基準は住居系地域や事業系地域のみが対象となるが、適用対象外の山岳部等についても将来人が住む可能性があることを考えて、どの程度の騒音レベルになるかを評価すべきだと思うがいかがか。

(事業者)

騒音については、配慮書 資-7 ページに記載されている新幹線鉄道騒音に係る環境基準を遵守することが基本になる。列車の運行時間については現状の北陸新幹線と同様に、午前 6 時から午後 12 時の間になる。暗騒音が小さい地域や騒音の感じ方は人により異なるので、個別に対応していきたい。

同基準の類型指定は認可後に設定されるので、環境アセスメントの段階では広めに、暗騒音を測定し、評価していきたい。

(事務局から委員の事前提出意見（資料 7）を紹介）

・質問①

配慮 3-60 ページの表 3-2-17 について、考古学では「埋蔵文化財包蔵地範囲」という用語は使わないが、「埋蔵文化財包蔵地点」と「埋蔵文化財包蔵地範囲」が併記されている意味は何か。それぞれの箇所数は重なりがあるのか。

・質問②

富山県内では、北陸新幹線ルート上に 63 遺跡見つかри、そのうち 38 遺跡が部分

的にでも破壊されたとのことである。参考までに石川県や福井県の状況を教えてほしい。また、配慮書 4-45 ページに「影響が小さくなるように構造等に配慮」と記載されているが、具体的にはどのような対策がとられたのか。

・要望①

埋蔵文化財への対応としては、①ルートの回避又は埋蔵文化財を破壊しない方法で工事を行う、②やむを得ず埋蔵文化財を破壊する場合は工事に先立ち発掘調査を実施し埋蔵文化財を記録として残す、の 2 つしかないと考える。そのため、文化財の検討結としては、配慮書 4-45 ページの「文化財の影響は小さいと考えられることから、重大な環境影響の回避・低減が図られると考えられる」とは言い切れず、「対象となる文化財は回避する。やむをえず埋蔵文化財を破壊する形で工事を実施する場合は、万全の体制をもって発掘調査を実施し、その成果を広く公開し、国民に還元する配慮をおこなう」と認識を改めるべきである。

・要望②

現在存在が知られていない範囲でも埋蔵文化財が存在する可能性があるため、明り区間やトンネル区間内の谷部についても、京都府及び地元自治体の教育委員会と十分に協議・確認した上で対策をしてほしい。

トンネル区間であっても、地下トンネルの建設により地下水状況が変化し、地中の埋蔵文化財の保存状態が悪化する可能性があるため、トンネル区間であっても埋蔵文化財への配慮を怠らないようにされたい。

(事業者)

・質問①

京都府内の埋蔵文化財包蔵地については、「京都府・市町村共同 統合型地図情報システム」の遺跡マップに基づき、手作業により GIS データを作成した。元データでは、地点と範囲という分類があったため、配慮書の表 3-2-17 では、それぞれ「埋蔵文化財包蔵地点」と「埋蔵文化財包蔵範囲」として整理した。箇所数は、それぞれの地点と範囲の数をカウントしたものであり、本配慮書では、箇所数は重なりのある情報として整理している。

・質問②

金沢～敦賀区間における埋蔵文化財の数は、石川県内 44 箇所、福井県内 52 箇所存在している。回避した箇所数や影響を受けた箇所数等の内訳は、現在調査中のものや、調査の結果、埋蔵文化財がなかった箇所もあり、現在整理しているところであり、後日、事務局を通じて回答したい。

また「影響が小さくなるように構造等に配慮」として考えているのは、まずは埋蔵文化財を回避したルートとする。明り部分であれば避けてトンネル化により回避する。埋蔵文化財を通らざるをえなく、明り部分にしなければならない場合は、埋蔵文化財の発掘結果や教育委員会との協議等を踏まえ、高架の柱の位置を変更するなど、構造等に配慮することであるべく影響を小さくしたいと考えている。

・要望①

方法書以降の手續において要望を参考に検討したい。

・要望②

従来と同様、文化財保護法に基づき協議をする。

(委員)

山岳部の明り部分は高架になるのか。高架でない場合は動物が行き来できない。

(事業者)

基本的には高架を考えているが、調査結果によって盛土になる可能性もある。その場合は動物への影響が考えられるため配慮をしたいと考えている。

(委員)

配慮書 3-17 ページの図を見ると、ルート帯にある断層は「大原・八瀬・花折断層帯・断層線谷」1つだけしか示されていないが他にはないか。

また、京都府南部の「危機にある地形」の赤線は何を示すか。

(事業者)

断層は配慮書に記載以外のものがある。方法書以降で記載するとともに、重要度や動く可能性を含めて検討する。

赤線は右下に記載している「城陽市、宇治市周辺の丘陵地」を示す。元資料においてこの様な矩形として示されている。

(委員)

配慮書 2-1 ページの事業目的に「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幹線の代替機能」とあるので、ルートや駅の位置を詳細に決定する際は、断層等に十分配慮し、当該位置に決定した理由を明らかにされたい。

(事業者)

御意見を踏まえ、そのように公表できるようにしたい。

(委員)

配慮書 3-17 ページの図について、表示が途切れているものは当該地形・地質・自然現象の一部が関係市町村でないためか。

また、京都市北部の滋賀県との府県境にある赤い点は何を示すか。

(事業者)

同図の表示の仕方については御指摘のとおり。

赤い点については確認する。事業実施想定区域と重なりがない地形・地質・自然現象は名称を記載していない。

(委員)

配慮書 3-17 ページの図について、深泥池は危機にある地形に該当するのか。

(事業者)

深泥池は危機にある地形に該当する。

(委員)

配慮書 3-17 ページの図は、方法書以降では名称の字を色づけする等もっと見やすくした方がよい。

(委員)

敦賀から新大阪間までの区間全体を表示するための縮尺で図が作成されているが、方法書以降では対象の内容は性格に応じて拡大するなど縮尺を大きくした図を記載した方が分かりやすいと思う。

(事業者)

方法書では、福井県、京都府、大阪府の府県ごと別冊で作成するので、より細かい図を掲載できると思う。

(委員)

方法書以降では、単一のルートを示すことができるのか。

現時点での事業実施想定区域は幅が広く、議論が難しいので、方法書以降ではできるだけ絞り込んでほしい。また、いつ方法書が提出されるのか。

(事業者)

配慮書 2-4 ページに記載のとおり、方法書以降の手続の中で絞り込んでいきたい。

配慮書手続で得られた各知事意見や大臣意見等を踏まえて方法書を作成するとともに、できるだけルートを絞り込んでいきたい。

方法書の提出時期は、配慮書に対する意見のボリューム次第である。整備新幹線での配慮書手続は本件が最初の事例であり、ボリュームを把握しかねている。

⑤今後の進行

- ・ 本件に係る今後の進行について、事務局から説明。委員から異論無し。

<今後の進行>

○欠席委員にも意見を確認した上で、委員意見及び関係市町意見を踏まえ、委員長及び事務局により、専門委員会意見素案を作成する。委員に事前送付し、御意見を伺う。

○次回専門委員会日時等では意見の取りまとめを予定。日時等は以下のとおり。

日時：令和元年 7 月 30 日（火）午前 10 時～

場所：京都府庁周辺

○専門委員会意見を受け、8 月 2 日（金）までに知事意見を作成し、事業者に送付予定。